

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

1 | 2023



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

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

Rahastonhoitaja

Virva Kaario
Myllytie 1
41520, Hankasalmi
040 727 0469
virva.kaario@gmail.com

Markku Huovinen

Häyrynlahdentie 43 C
83100 LIPERI
044 545 9390
markku.huovinen@gmail.com

Seppo Lehtimäki

Norotie 11 B
00750 HELSINKI
0400 537 451
seppo.lehtimaki@pp.inet.fi

Kari Silvennoinen

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

TOIMIHENKILÖT

Huimapyörän toimitus

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

Museoajoneuvosihteeri

Marko Kuisma
Bremerintie 15
13500 HÄMEENLINNA
045 892 1199
markokuisma.vmpk@gmail.com

Aluekerhovastaava

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

Toiminnantarkastaja

Olli Salonen
Ratinanranta 10 A 16
33100 TAMPERE
040 512 2818
olli.salonen@elisanet.fi

Tilintarkastaja

Revisium Oy

Varatoiminnantarkastaja

Kalevo Jussila
Leveemäki 8
13430 HÄMEENLINNA
03-616 2064
050 357 7600
kalervo.jussila@luukku.com

Kirjastonhoitaja / Japsikirjat

Kyselyt suoraan:
kirjasto@japsistarati.fi

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat

Jawakirjasto
Jaakko Aaltonen
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

Eduvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Ansiomerkkitoimikunta

Puheenjohtaja:

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

Liisa Lokka-Tukianen

Aurankaari 2 A 2
01840 KLAUKKALA
040 502 4126
lokkatukiainen@gmail.com

Veikko Virtanen

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 2/23 aineisto toimitukseen **15.3.-23** mennessä, lehti ilmestyy huhtikuun 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 2/23	15.3.	huhtikuun 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:

päätoimittajan palsta	4
FIVA:sta kuuluu	4
Uusi MA-sihtööri	5
Jyväskylä aloitti	
rompekauden 2023	6
Otto Ruoholalle nuorisostipendi	7
Aluekerhoparlamentti ja syyskokous	8
Vanha juna-asema täynnä helmiä	12
Panther-mies	15
Puoli vuosisataa JAP-moottoreita	18
JAP-koodi	23
Harvinaistakin harvinaisempi	25
Boy's Racer 7R	27
Norton Manx Brittiläisten ratakoneiden ikoni	30
Yksi vanhimmista Manxeista	36
Mitä tapahtui brittiläiselle moottoripyöräteollisuudelle?	38
Yhteenvedo MA-tarkastuksista 1985-2022	42

Kansikuva: Timo Eronen

Vuosi on vaihtunut ja mikä parasta, suunta on kevättä kohti. Monelle kuitenkin talvikin on mieluista vuodenaikaa. Jos tallissa on paljon askarrettavaa, joka pitäisi saada hoidettua ennen ajokauden alkua, silloin talvikin saattaa tuntua jopa lyhyeltä. Sitten on vielä talviurheilulajien harrastajat. Moni pitää hiihtämisestä ja joku toinen pujottelusta tai muusta mäelaskusta. Löytyypä vielä ryhmä jääradan harrastajia, tapahtuupa se sitten pitkällä piikeillä tai vähän lyhyemmillä nastoilla. Toivottavasti säät suosivat myös näitä harrastajia.

Toki tätä kirjoittaessani on meillä täällä Etelä-Suomessa varsin huonot edellytykset harrastaa talviurheilulajeja. Lumet ovat lähteneet viikon kestäen vesisateen ansiosta.

Mutta mennäkseni iloisempiin asioihin vuosi on pyörähtänyt käyntiin entiseen malliin. Toivottavasti edelleen jylläävä korona ei saa mitään pandemiaa aikaan. Vuoden toiminnat ovat aloittaneet perinteisesti Jyväskylän rompetori ja MP-23 näyttely ovat lehden ilmestyessä jo ohitse.

Muutaman hiljaisen vuoden jälkeen tapahtumat seuraavat toisiaan. Tapahtumakalenteriin on tullut merkintöjä. On kuitenkin hyvä muistuttaa tapahtumien järjestäjiä, että käyttäkää VMPK:n sivuilta löytyvää tapahtumakalenteria. Laittakaa tiedot mahdollisimman hyvissä ajoin, niin sillä vältämme tapahtumien päällekkäisyyden. Käyttäkää myös Huimapyörän sivuja toiminnoistanne tiedottamiseen. Silloin se harrastajajoukko, jota odotatte tapahtumiinne, saa tiedon, ja osaa sopeuttaa omaa osallistumistaan.

Yksi kevään iloisimpia tapahtumia on uuden aluekerhon perustaminen Jyväskylän seudulle. Toivottavasti kerho lähtee innolla liikkeelle. Alku ainakin tuntuu aktiiviselta. Toivotankin onnea alkavalle kerholle. Nyt VMPK:lla on 18 aluekerhoa.

Johtokunta onkin julistanut jäsenhankintakilpailun aluekerhojen välille. Tulos lasketaan prosentuaalisesti uusien jäsenten määrä verrattuna aluekerhon kokoon. Näin myös pienemmällä kerhoilla on mahdollisuus pärjätä. Lopetetaan siis valitus jäsenmäärän pienemisestä. Kääritään hihat ja ryhdytään hommiin

Viime vuonna Vehoniemessä järjestetty 100-vuotiaitten moottoripyörien näytösajo sai todella hyvän vastaanoton ja onpa kuulunut mielipiteitä, että VMPK on palannut juurilleen vanhojen moottoripyörien pariin. Tapahtumastahan tehtiin myös video, joka on nähtävissä youtubessa VMPK:n otsikon alla.

Jatkamme edelleen Vehoniemen automuseon kanssa yhteistyötä ja toteutamme siellä vuosittain vaihtuvan pienen moottoripyöräilyyn liittyvän näyttelyn.

Toivotan kaikille moottoripyöräharrastajille oiken hyvää kevään odottelua!

Matti



Päätoimittajan palsta

Hyvää alkanutta vuotta kaikille lukijoillemme. Tästä lehdestä tuli nyt brittivoittoinen kuten huomaatte. Britit olivat aika pitkään hallitsevia moottoripyöräilyn saralla, mutta surullinen moottoripyöräteollisuuden alasajo tapahtui aika nopealla aikajaksolla, varsinkin Japanin rynnistäessä maailman markkinoille.

Onneksi meillä on harrastajia, joilla on vanhoja brittejä edelleenkin kätköissä ja ajossa. Itselleni sumujen saarten tuotteet ovat olleet juuri NE, joista talli on täyttynyt. Haastattelin tähän lehteen muutamia tosi pitkän linjan brittiharrastajia, ja he vastasivat kysymykseen: Mikä näissä on se juttu? - hyvin yksiselitteisesti, ne ovat kauniita. Yhdyn vastaukseen täysin samalla linjalla. Otetaan vaikka esimerkiksi joku 30-luvun britti. Kromattu tankki raidoituksilla, ylä- tai alaputket lohenpyrstö vaimentajilla, 500-kuutioisen kansiventtiilimoottorin kuljettamana, yksinkertaista tekniikkaa kauniissa paketissa.

Tästä lehdestä jäi osa brittejä koskevia juttuja varastoon, koska alkuvuoden ensimmäiseen numeroon tuli kaikkea muutakin. Hyvä niin, juttuja on varastossa tuleviinkin numeroihin. Jos joku jutun lähettänyt tai haastateltu ihmettelee, miksei juuri sitä ollut tässä ykkösnumerossa, voin luvata että ne tulevat takuulla julkaistuksi tämän vuoden aikana. Asiaa voisi kuvailla positiiviseksi ongelmaksi.

Tulevalle vuodelle on luvassa paljon erilaisia tapahtumia.



Aluekerhoille vinkiksi, laittakaa reilusti tapahtumista tietoa toimitukselle ja hyvissä ajoin, niin saadaan harrastajillemme valinnan varaa.

Jatketaan tästä ja ajellaan niillä vanhuksilla.

Timo

FIVA:sta kuuluu

Hyvää Uutta Vuotta kaikille klubilaisille. FIVA:n syysvuosikokous pidettiin 18.–20. marraskuuta 2022 Sofiassa Bulgariassa. FIVA:n toiminta alkaa päästä koronapandemiaa edeltävien vuosien vauhtiin. Liiton presidentti **Tiddo Bresters** toi puheen vuorossaan esiin pari varsin mielenkiintoista positiivista viime ajan ilmiötä harrasteajoneuvokentällä. Ensinnäkin hän toi esiin sen, että nuorten harrastajien määrä on lähtenyt kasvuun. Toisekseen ilmiö näyttää tapahtuvan nimenomaan FIVA:n uusissa ja nuorissa jäsenmaissa. Vanhoissa jäsenvaltioissa ei samaa ole (vielä?) nähtävissä. Bresters piti ilmiön keskeisimpänä juurisyyinä FIVA:n onnistunutta sosiaalisen median haltuunottoa – on menty tiedotuksessa sinne, missä nuoremmat sukupolvet ovat. Lisäksi Bresters huomautti, että SoMen onnistunut haltuunotto on ollut paljolti nuorten naisten aktiivisen ja motivoituneen työn tulosta.

Vuosikokouksen agendalla oli luonnollisesti myös vuosittaisia henkilövalintoja. VMPK:ssa annoimme tähän kokoukseen äänemme valtakirjalla SAHK:n käyttöön. Erityisesti halusimme yhteispohjoismaisbalttilaisessa blokissamme saada autettua skandinaaviset hallintoedustajamme sekä presidentti Tiddo Brestersin uudelle jatkokaudelle. Näin hyvin pitkälle myös kävi. Tiddo Bresters jatkaa FIVA:n presidenttinä, Ruotsalainen **Peter Edqvist** jatkaa varapresidenttinä ja Tanskalainen **Lars Genild** jatkaa FIVA:n lakikomission varapuheenjohtajana. Erityisen ilahtunut olen Larsin jatkopestistä. Hän kun on erittäin aikaansaava ja älykäs 100 % prätäkijätkä ja lakikomissio on EU-vaihtamasta ajatellen FIVA:n tärkein toimielin.

Samaan aikaa FIVA:n syysvuosikokouksen kanssa pidettiin myös VMPK:n syysvuosikokous ja alueker-

hoparlamentti Harjun oppimiskeskuksessa Virolahdella. Olin itse nyt ensimmäistä kertaa kymmeneen vuoteen paikalla ihan vaan jäsenenä, en johtokunnan edustajana. Takarivistä huutelijan rooli jäi tosin osaltani haaveeksi, sillä sain kunnian tulla valituksi syysvuosikokouksen puheenjohtajaksi. Kokous sujui sinänsä mallikkaasti ja jouhevasti, ja kokousväkikin oli kiitettävän aktiivista. Kokouksen jälkeen ilmeni kuitenkin tapahtumaketju, jota en sulata ollenkaan. Ilmeni, että kokouspaikan ovella oli kokoukseen saapuville jäsenille jaettu lappuja, joihin oli etukäteen kirjoitettu, ketä henkilöitä ”pitää esittää” puheenjohtajaksi ja johtokunnan jäseniksi. ”Pitää esittää” termillä tarkoitetaan kyllä ”pitää äänestää”, sillä esitykseen riittää, kun yksi henkilö tekee esitykset. Siihen ei tarvita joukkovoimaa.

Tällainen lappujen jakaminen ja jäsenten äänestys-

käyttäytymiseen vaikuttaminen kokouspaikalla ei ole missään muodossa hyvän toimintatavan mukaista. Laitonta se ei ole, mutta erittäin loukkaavaa ja epäeettistä. Motiivina on todennäköisesti ollut ”savustaa” haluttuja henkilöitä pois hallinnosta. Itse en voi sietää minkään muotoista politikointia ja/tai suhmuroida etenkään harrastetoiminnassa. En näe tällaisella toiminnalla mitään tulevaisuutta ja olen henkilökohtaisesti loukkaantunut siitä, että minun johtamassani kokouksessa harrastettiin moista. Sekä pikaisen että pitkällisen pohdinnan jälkeen olen tullut siihen tulokseen, että vetäydyn vastedes omalta osaltani kaikista VMPK:n tehtävistä ja siirryn tulevaisuudessa Huimapyörälehden tilaajaksi ja keskityn pyörien rakenteluun.

Ystävällisesti

Risto Nurmi

jäsenNo. 7424

Uusi museoajoneuvosihteeri

Tervehdys kaikille VMPK:n jäsenille ja vanhoista ajoneuvoista kiinnostuneille. Uusi vuosi alkoi ja uudet kujeet. Nimeni on **Marko Kuisma** ja minut on valittu uudeksi museoajoneuvosihteeriksi 1.1.2023 alkaen, pitkäaikaisen sihteerin **Aarno Torikan** väistyessä tehtävästä.

Älttäni olen 44-vuotias. Olen kotoisin Hämeenlinnasta ja valtaosan elämästäni olen myös siellä asunut. Viimeiset 17-vuotta olen asunut Rengon kunnan puolella (nykyistä Hämeenlinnaa). Perheeseen kuuluu vaimoni **Maria** ja kolme teini-ikäistä lastamme. Perhe kiertää mukana rompetoreireissulla, milloin myymässä ja milloin ostamassa. Lapsilla on ollut useita mopoja ja hankittiinpa pojalle jo Datsun Cherry harrasteautoksi.

Koulutukseltani olen ajoneuvoasentaja ja auto-Insinööri (AMK). Autoalan töitä olen tehnyt siitä lähtien, kun sain ajokortin. Olen työskennellyt kuorma-auton kuljettajana, mekaanikkona, työnjohtajana, ammattikoulun opettajana ja katsastajana. Varaosamyyntiä ja korjaamopäällikön töitä olen myös vähän kokeillut.

Tällä hetkellä työskentelen yrityksessä Nelipyörä Oy. Nelipyörä on viidellä paikkakunnalla toimiva autoalan yritys. Työskentelen Hämeenlinnan toimipisteessä ja tehtävämikkeenäni on katsastustoimen vastuhenkilö. Käytännössä pyöritän yhden miehen katsastustoimintaa merkkikorjaimolla.

Vanhoista ajoneuvoista olen tykännyt aina, ajatuksella mitä vanhempi, sitä kiinnostavampi. Ajoneuvoja on ollut paljon ja on nytkin. Valikoima on laaja perämoottoreista traktoreihin. Ajoneuvokalusto on aikaväliltä 1920–1988.

Itse olen rakentanut kaksi museopyörää: IC-56 vm. 1962 ja Pappa Tunturi vm. 1972. Ford Taunus vm. 1975 on valmistamassa museoajoneuvoksi.

Olen ollut VMPK:n museoajoneuvotarkastajana vuodesta 2019 – tarkastajana vielä aloitteleva. Koronan ja muiden syiden johdosta oma tarkastusmääräni on vielä maltillinen. Olen myös tehnyt katsastukseen ja museoajoneuvoihin liittyvää luennointia useissa eri tilaisuuksissa. Museotarkastajien koulutuspäivillä Päivölän kansanopistolla olen ollut luennoimassa monena vuotena.

Moni tuntee minut näöltä ja nimeltä. Minulle monen museotarkastajan, mp-harrastajan ja myyjien kasvot ovat tutut, vaikka nimiä en valttämättä tiedä. Tulkaa rohkeasti jutulle!

Yhteistyöterveisin

Marko



Jyväskylä aloitti rompekauden 2023

Vuosi 2023 on laitettu käyntiin rompetorien osalta. Pari vuotta on korona kurittanut rompetorien järjestäjiä urakalla, mutta nyt alkaa näkymään valoa tunnelinpäässä ja sen kyllä Jyväskylässä huomasi. Aamulla vähän ennen kahdeksaa oli Paviljongin eteisaula jo täynnä innokkaita rompetorille tulijoita. Useat aluekerhot olivat järjestäneet rompeille yhteiskuljetuksia eri puolilta Suomea.

En tullut kysyneeksi myyjiltä, kuinka myynti sujui, mutta ulko-ovella näkyi jatkuvasti ihmisiä, jotka kantoivat ostoksiaan omiin kyyteihinsä. Jotenkin vaikutti siltä, että rompepäiville oli taas selkeä tilaus. Jyväskylän etuna voidaan mainita hyvät tilat ja sijainti, harrastajat eri puolilta Suomea saivat mahdollisuuden vaihdella tavaroitaan ja ennalta sovitut kauppoja rompeiden yhteydessä.

Tavaraa oli laidasta laita, samoin erilaiset kerhot ja muut tahot olivat saapuneet esittelemään toimintaansa. Mopo tavaraa oli laidasta laitaan, samoin vähän tuoreempien moottoripyörien osia. Varsinaisia, sanotaan ennen sotaa valmistettujen osia ei enää monella tiskillä näkynyt. Tänä vuonna järjestäjät avasivat tapahtuman myös auton osien myyjille, mutta varsinaista ruuhkaa niiden myyjistä ei ollut. Joka tapauksessa, Jyväskylästä löytyy tavaraa laidasta laitaan ja tapahtuma on myös loistava sosiaalisen kanssakäymisen paikka. Toivotaan että järjestäjät jaksavat painaa, alati kiristyvien viranomaismääräysten kanssa jatkossakin. Ensi vuonna uudelleen. •



BSA Bantam Sport vuodelta 1970 tarjolla hintaan 1500 €.

Vaikutti siltä, että monen piti luntata tämän pyörän merkki tankin kyljestä. W-sarjan Kawa ei ole niitä tavallisimpia 1960-lukuisia projekteja.





Hyväkuntoinen Douglas projekti 50-luvun alusta.



Hämmästävä pino saksalaisboksereita! Ylempi on Zündapp KS 600 ja alempi 50-lukuinen BMW. Zynyn ylimääräiset härpäkkeet selittyvät sillä, että mylly on ollut ilmavoimilla aggregaatin voimanlähteenä.

teksti & kuva: **Timo Eronen**

Otto Ruoholalle myönnettiin VMPK:n nuorisostipendi

VMPK:n nuorisostipendin tarkoitus on edistää nuorten, alle 25-vuotiaiden jäsenten tuloa Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n säännöissä määritellyn harrastustoiminnan pariin ja parantaa nuorten toimintaedellytyksiä klubin tarkoituksien saavuttamiseen. Yleensä hakemuksen tekee joko nuori itse tai hänen aluekerho, mutta tällä kertaa hakemuksen Otto Ruoholalle teki Huimapyörän toimitus, päätoimittajan esityksestä, jonka VMPK:n johtokunta hyväksyi yksimielisesti.

Otto Ruohola, 22 vuotta, on kasvanut koko ikänsä moottoreiden täyttämässä maailmassa, isänsä Jouni Ruoholan ollessa tosi pitkän linjan harrastaja. Tähän yhteyteen on pakko mainita toimittajan ensikohtaaminen Oton kanssa, joka tapahtui joskus 2011-12. Olin tekemässä juttua Oton isän juuri valmistuneesta Indianista, ja kahville mennessä tuli vastaan Otto, joka alkoi heti kättelyssä esittelemään

Arielin moottoria, joka oli hänellä omassa huoneessaan, sängyn vierellä. Nuori poika esitteli konetta, silmät innostuneesti hehkuen. Tuo sama palo on Otolla hänen harrastustoiminnassaan edelleenkin. Oton repertuaariin kuuluvat niin vanhat moottoripyörät kuin maamoottorit, unohtamatta viimeisintä eloon elvytettyä konetta eli Antonov An-2 lentokoneen 9-sylinteristä tähtimoottoria, jonka Otto laitto kuntoon yhdessä Eero Rintalan kanssa.

- Kiitos, on hienoa touhuta, kun huomaa että nuortakin harrastajaa arvostetaan. Täytyy sanoa, että joskus on omanikäiset kaverit ihmetelleet, kun pyörin näissä piireissä vanhojen ukkojen ja pussihousujen kanssa eri tapahtumissa. Niin, en tiedä, mitä sitä sitten oikein pitäisi harrastaa? Onpahan ainakin joku juttu mihin saa rahat tuhlattua, Otto tuumaili stipendin saatuaan.

Nyt vinkkinä muillekin aluekerhoille, etsikää joukostanne nuoria, tehkää



hakemus johtokunnalle, niin autetaan omalta osaltamme näitä nuoria, joita vielä vanhat koneet ja laitteet kiinnostavat. Kyllä tähän suomenmaahan tällaisia Otto Ruoholoita sopisi enemmänkin. •

Aluekerhoparlamentti ja syyskokous

Perinteinen aluekerhoparlamentti istuttiin 19.–20.11.2022, tällä kertaa Harjun Oppimiskeskuksessa Virolahdella. Asialistat pysyvät vuodesta toiseen pitkälti samoina, mutta kun aluekerhojen vetäjissä tapahtuu vaihtuvuutta, aina ne ovat joillekin uusia. Kuin myös kertaus on opintojen äiti, tai ainakin palauttelee mieleen aiemmin kuultua, ehkä unohduksiin painunutta. Yksi oleellinen on Kerhojen vuosikello: mitä vastuita hoidetaan milloinkin, ja miten. Vuosikokouksille ja tilinpäätöksille on omat aikarajansa, kerhokirjeillä sääntönsä. Näihin kaikkiin on hyvä varautua ajoissa. Tietoa taas kannattaa jakaa jatkuvasti vastuuhenkilöiden kesken, se sujuvoittaa toimintaa, olkoot aluekerho minkä kokoinen tahansa.

Yksi ikuinen ongelma on tiedotus jäsenistölle. Jokaisessa aluekerhossa on paljon ns. näkymättömiä jäseniä. Siis heitä, joita ei nähdä mukana toiminnassa, mutta jotka silti pitäisi pystyä tavoittamaan. Jäsenrekisterin käyttöä määrittää tietosuojalaki tiukasti. Eli miten muuten kuin kerhokirjeellä voit pitää yhteyttä? Vai onko luotettava siihen, että uusi jäsen tulee tahtoessaan mukaan toimintaan? Nämä näkymättömät jäsenethän saattavat puuhata tahoillaan paljonkin, eivät vain koe tarvetta muulle. Toisaalta alueiden laitamilla asuvat eivät ehkä koskaan välimatksyistä pääse hyödyntämään kerhojensa tarjontaa.

Ansiomerkkejä jaellaan toisissa aluekerhoissa ahkerammin, toisissa harvakseltaan. Kenelle niitä ylipäättään olisi syytä antaa, ja millaisin perustein? Mitä ovat todelliset merkkiin oikeuttavat ansiot? Vuosikymmenten mittaan koko ansiomerkkien ”painoarvo” lienee myös hieman muuttunut. Pitkän linjan vastuunkantajilla ne jo ovat rintapieltä koristamassa, liki jokaisella. Palkitsemishetki ainakin vaikuttanee siihen, kuinka arvokkaana ansiomerkki koetaan: niiden jako kannattaa keskittää vaikkapa aluekerhon omiin juhliin.

Jo useampi vuosi takaperin alettiin puolestaan keskittää aluekerhojen rahaliikennettä Osuuspankkiin, jossa klubin päätili on. Tämä ei kaikilta osin ole onnistunut



VMPK:n johtokunta 2023. Vasemmalta, Virva Kaario, Matti Herlevi, Kari Silvennoinen, Veli-Pekka Pakkala, Hannu Kaskela, Markku Huovinen ja Seppo Lehtimäki. Kuvasta puuttuvat Jorma Vitie ja Arto Ahonkivi.

ongelmitta. Pyhä Byrokraatia kiemuroineen vain lisääntyy. Syy tähän siirtopäätökseen tulee VMPK:n erikoisesta rakenteesta: toimimme yhden Y-tunnuksen alla, mutta aluekerhoilla on silti itsenäiset tilit ja rahaliikenne niillä. Niinpä nyt klubin sihteeri hoitaa kerhojen tilinkäyttöoikeuksien haltijoiden (käytännössä rahastonhoitajien) vaihdot. Vakuutukset omiin tapahtumiinsa jokainen aluekerho huolehtii itse, varsinkin talkoovakuutus on hyvä muistaa.

Ulkomaisten yhteistyöhenkilöistä paikalla olivat UNIC MOTO:n Viron pohjoisalueen johtaja ja museoajoneuvotarkastaja esittelemässä omaa toimintaansa. **Risto Nurmi** puolestaan valotti rooliaan englanninkielisten maiden yhteishenkilönä: apua saa kieliasioissa ja kontaktivinkkejä annetaan, kauppojen teon jokainen hoitaa itse.

Näiden jälkeen alettiin hiertää ryhmätyönä ikuisuusaiheista jäsenhankinta, tiedotus ja tapahtumat. Uutena pohdiskeltiin ennakkoon VMPK:n 50-vuotisjuhllisuuksia. Tiedotuksen ongelmia sivusin jo alussa. Siirrytään siis uusien jäsenten hankintaan, jäsenkatoahan on ollut kiihtyvää. Liittymismaksu on jo poistettu, rahallisesti on siis tehty voitavamme. Mitä meillä ylipäättään on tarjota mahdolliselle uudelle jäsenelle? Miten mai-

nostamme toimintaamme? Ja kuinka suuntaamme mainontaa ja tiedotusta nimenomaan ulospäin tapahtumissakin, emmekä tavallaan tee vain itsellemme? Perheenjäsenet ja kaverit on haalittu mukaan, sieltä tuskin apua enää irtoaa. Aktiiviporukan määrä vähenee samaa vauhtia kuin ikärakenne vanhenee. Tilastojen kertoma vetää totiseksi: suurimman joukon muodostavat nyt 50-luvulla syntyneet, sen jälkeen käyrä laskee jyrkästi, 70-luku 455 jäsentä, 80-luku 127, 90-luku 43, 2000-luku 56. Kaikkinaisiin tapahtumiin kannattaa lähteä aktiivisesti mukaan, se ainakin on parasta näkyvyyttä. Klubin esitteen lisäksi joidenkin kerhojen toimesta on jaettu omaa perusasiat sisältävää lehtistä kiinnostuneille.

Nykyään puhutaan firmojen kohdalla paljon imagosta ja brändäyksestä. Sama tarkastelu voisi olla paikallaan VMPK:ssa. Onko julkisuuskuvamme ylipäättään nuorempia kiinnostava? Onko toiminta liian vaikeasti lähestyttävää ja tiukkanormista yli sukupolvirajojen ajateltuna; miten nuorisoa voisikaan kiinnostaa, jos toimintaan koetaan hyväksyttäväksi vain ns tiukasti oikeaoppiset. Miten VMPK voisi uusiutua, millainen olisi päivitetty versio Veteraanimoottoripyöräklubista? Nyt on erällä tapaa jämähdetty vanhoihin uriin. Ja kylmästi realiteetit huomioiden: kaipaako klubi jo nykypäivänä ammattimaisempaa johtamista. Tai kenelle VMPK:n ylipäättään koetaan kuuluvan: vain vanhoille jäsenillekö, vai tuleville. Olemmeko me valmiita hellittämään kaikkietävyystämme, ja antamaan tilaa uusille, nuoremmille suunnannäyttäjille ideoineen? Jakautuvatko jäsenistön mielipiteet näistä seikoista? Rompepäivien asema hiipuu, joskaan mikään netti ei koskaan korvaa niiden sosiaalista puolta. Järjestäminen kuitenkin vaikeutuu: paikkojen löytäminen on hankalaa, hinnat nousevat, talkooväki on kasattava, houkuttelava sekä myyjiä, että asiakkaita. Pyhä Byrokraatia rakentaa yhä korkeampia vuoria ylitettäväksi. Kuka kohta viitsii ajatellakaan moisen vastuun ottamista? Siinäpä pohdittavaa, jokaiselle tahollaan, sekä kerhoiltoihin.

50-vuotisjuhlallisuudet jokainen aluekerho voi miettiä omista lähtökohdistaan. Toiveena on, että juhluvuosi näkyisi toiminnassa koko vuoden jollakin tavoin. Klubin



Kuuselan Henri saapui paikalle Jawalla, Henriä ei lumi paljoakaan haitannut.

juhlallisuuksia määrittää taloustilanne. Messuilla (perinteiset MP23 Helsingissä ja CMS Lahdessa) joka tapauksessa pyritään olemaan esillä mahdollisimman näyttävästi.

Lauantain loppuun katsottiin videotallenne Vehoniemen Moottoripyörät 100 vuotta ajelusta. Jälkipuinti päivän annista toki jatkui iltapalalla Harjun kartanorakennuksessa, ja saunanlauteilla. Aamulla jokaisen aluekerhon parlamentaarikot vielä esittelivät toimintaansa lyhyesti. Kesää kohti ajoretket pitelevät, ja jos kohdilleen sattuu, kannattaa samalla poiketa jonkun toisen aluekerhon viikkokokouksissa tai tapahtumissa. Suotavaa siis olisi näistä tiedottaa mahdollisimman kattavasti, meillähän on nettifoorumilla ja facebookissa tähän väylät.

Vuosikokous sunnuntaina 20.11.

Vuosikokoukset keräävät aina murheellisen vähän osanottajia, paikasta riippumatta. Näin nytkin. Paikalle saapui 77 jäsentä. Erovuoroisia sen sijaan oli poikkeuksellisesti 5. Huolta aiheuttavat jäsenkadon lisäksi jatkuvasti kohoavat toimintakustannukset. Niinpä heti kärkeen esitettiin jäsenmaksuun roimaa korotusta, eli nostoa 40 euroon. Se hyväksyttiin, joskin ”marssijärjestys” on hieman nurinurinen: seuraavan vuoden talousarvio esiteltiin vasta tämän jälkeen, eikä tietoa kuluneen vuoden taloustilanteesta saatu. Rahat joka tapauksessa ovat huvenneet, on tehty tappiollisia tapahtumia, Huimapyörän painatus sekä postitus kallistuvat, jäsenmaksuista saatu summa pienenee. Synkeitä näkymiä taloudelliselta kannalta, kaikki. Yhtenä ratkaisuna väläyteltiin mahdollisuutta tilata tulevaisuudessa lehti pelkkänä digiversiona. Ideaa jalostettaneen eteenpäin, periaatteessa moisen pitäisi olla teknisesti toteutettavissa.

Vuoden 2023 alusta lähtien jäsenkirjeitä voi lähettää Larserman kautta klubin kustannuksella enää yhden vuodesa. Tiedotuksessa kannattaa siis käyttää entistä enemmän Huimapyörää, ja nettisivuja. Klubin tiedotuksesta vastaa **Mikko Kenttä** edelleen. Sen sijaan pitkän rupeaman museoajoneuvotarkastajien parissa tehnyt **Aaro Torikka** jättää virkansa. Uutena museoajoneuvosihteerinä aloittaa vuoden alussa **Marko Kuisma**, Hämeenlinnasta. **Simo Nieminen** jatkaa konservointiryhmässä meidän asiantuntijanamme, tällä hetkellä ikäraja konservoinnin suhteen kulkee vuodessa 1939. Kuulijoita muistutettiin moottoripyöräiden tarinoiden tallentamisesta, sekin on omalta osaltaan perinnekruuta.

Valmiiksi kerätty tieto klubin toiminnasta, VMPK:n arkisto, sijaitsee Mansen Masinistien tiloissa. Sinne siirtyy myös kirjasto, **Jaakko Aaltoselle** jäävät ainoastaan Jawa-kirjat. Ylipäättään säilytys- ja rakentelupaikkojen tarve aiheuttaa eriasteisia ongelmia aluekerhoissa. Toisissa tarve yhteiselle tilalle koetaan suurempana kuin toisissa. Jäsenistön vanhenemisen myötä herää huoli kaluston kohtalostakin. Kuoleeko harrastus polttoainepulaan, kielletäänkö sinistä savua tupruttavat kaksitahtiset ja liikaa pärisevät nelarit? Voiko harrastamista vanhojen moottoripyöräiden parissa jatkaa muuttuvassa maailmassa muuttuvalla tyy-

lillä? Kiertääkö kohtuuhintainen projekti- ja ajokalusto, vai hillotaanko sitä liitereissä, kunnes jälkipolvi myy epätoivoisesti johonkin, pahimmassa tapauksessa kippaa romumetalliin.

Äänestys puheenjohtajasta seuraavalle kaudelle paljasti jäsenistön olevan jakautumassa eräällä tapaa kahtia. Osa haluaa pysytellä tiukasti vanhoissa urissa, liki yhtä suuri osa tunnistaa tarpeen muokata toimintaa kenties tuoreempaan tyyliin. Tästä antoi lahjomatonta todistetta äänestystulos: **Matti Herlevi** 42 ääntä, **Mikko Kentta** 34 ääntä. Jo ikuisuuksia onkin kerhoilloissa ruodittu nykyisiä käytäntöjä, pohdittu onko ns. aluepolitiikka klubin tulevaisuuden kannalta hyväksi. Yhtäkään kerhoa ei toki voi syyllistää aktiivisuudesta kuskata jäseniään kokoukseen bussilla, ja näin helsinkiläiset ja tamperelaiset tekivätkin. Kyseenalaista sen sijaan on, jos jo matkalla aletaan jaella lappusia siitä, ketä tulee äänestää.

Pikagallup jäsenistön parissa kokouksen jälkeen paljasti, että klubi vaatisi monen mielestä uudistusta, nyt on jääty jollain tasolla junnaamaan. Veteraaniralleja toivottiin pienempiin paikkoihin, kaivattiin tiiviimpää ”vanhan ajan” tunnelmaa. Valitettavasti joudumme kuitenkin toistaiseksi odottamaan nuorennusleikkausta, toivottavasti emme kuitenkaan klubin päivittymistä nykyaikaan eli myös nuorempia harrastajia kiinnostavampaan suuntaan. Uudella johtokunnalla on monessa mielessä haastava työ edessään kiihtyvän jäsenkatokäyrän laskun kääntämiseksi noususuuntaan, tai vähintään sen tasaamiseen. Toisaalta ei kannata koskaan unohtaa klubin hyviä puolia,



Aluekerhoparlamentin jälkitunnelmissa juttua riitti pitkin iltaa.

eikä keskittyä liikaa huonoihin. Toiminta pysyy aluekerho-tasolla varmasti edelleen aktiivisena, ja jäsenistöä parhaansa mukaan palvelevana. Samoin Huimapyörä kolahtaa postilaatikoihin entiseen tapaan 6 kertaa vuodessa. •

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n sääntömääräinen syysvuosikokous 2022

Aika: 20. 11. 2022 klo 13.04 – 15.51

Paikka: Harjun oppimiskeskus, Katariinankuja 19, 49980 RAVIJOKI

Läsnä: Paikalla oli 77 Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsentä

1. Kokouksen avaus

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n johtokunnan puheenjohtaja Matti Herlevi avasi kokouksen klo 13.04.

2. Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjantarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valitseminen

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Risto Nurmi, sihteeriksi valittiin Hannu Kaskela. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Jukka Peltonen ja Matti Hartikainen ja ääntenlaskijoiksi valittiin Jari Lopenen ja Olavi Kaario.

3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen.

Kokouksen puheenjohtaja Risto Nurmi totesi kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen.

Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys.

5. Vahvistetaan 2023 jäsenmaksujen suuruus

Rahastonhoitaja Virva Kaario perusteli johtokunnan esittämän 5€:n korotuksen tavallisen jäsenen jäsenmaksuun. Korotukseen johtaneita syitä. Esim. Korona, Huimapyörän postimaksujen, painokulujen ja paperin hinnan korotukset sekä jäsenmäärän lasku. Asiasta käytiin jonkin verran keskustelua.

Vahvistettiin johtokunnan esittämä 5€:n korotus tavallisen jäsenen jäsenmaksuun. Jäsenmaksu 2023 40€. Perheenjäsenen maksu säilyy

entisenä 5€. Sääntöjen mukaan Yhteisöjäsenen ja kannatusjäsenen vuosimaksu on 10x jäsenmaksun suuruinen. Yhteisöjäsen ja kannatusjäsen 400€.

6. Vahvistetaan 2023 toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarvio

Klubin puheenjohtaja Matti Herlevi esitteli vuoden 2023 toimintasuunnitelman.

Todettiin että vastaisuudessa mopedit on syytä ottaa näkyvämmiin esiin ajoneuvoista puhuttaessa.

Klubin rahastonhoitaja Virva Kaario esitteli vuoden 2023 tulo- ja menoarvioesityksen, joka oli laadittu 5€ jäsenmaksun korotus silmällä pitäen. Esityksestä käytiin jonkin verran keskustelua. Budjettiin tehtiin Mikko Kentan esityksestä 2000 euron varaus kohtaan markkinointi. Vahvistettiin toimintasuunnitelma ja budjettiesitys vuodelle 2023 esitetyin lisäyksin.

7 Valitaan Klubille puheenjohtaja kausille 2023-2024

Klubin uudeksi puheenjohtajaksi kausille 2023-2024 esitettiin seuraavia henkilöitä: Matti Herlevi, Helsingin aluekerho, Mikko Kentta, Päijät-Hämeen aluekerho

Valinnasta järjestettiin suljettu lippuäänestys.

Kokoustauko ääntenlaskennan ajaksi 14.17-14.32

Äänestykseen jätettiin 77 äänestyslippua, kaikki hyväksytyjä.

Klubin puheenjohtajaksi kausille 2023-2024 valittiin: Matti Herlevi, Helsingin aluekerho 43 ääntä, Mikko Kentta, Päijät-Hämeen aluekerho 34 ääntä

8. Valitaan Klubin johtokuntaan kahdeksi vuodeksi neljä jäsentä erovuoroisten tilalle + 1 jäsen kesken kauden eronneen tilalle.

Johtokunnan jatkavat jäsenet ovat: Arto Ahonkivi, Jorma Vitie ja Veli-Pekka Pakkala

Johtokunnan erovuoroiset jäsenet: Hannu Kaskela, Kanta-Hämeen aluekerho, Virva Kaario, Tampereen aluekerho, Mikko Kentta, Päijät-Hämeen aluekerho, Seppo Lehtimäki, Helsingin aluekerho,

Johtokunnan uusiksi jäseniksi kaudelle 2023-2024 esitettiin seuraavia henkilöitä:

Huovinen Markku, Kuopion aluekerho, Kaario Virva, Tampereen aluekerho, Kaskela Hannu, Kanta-Hämeen aluekerho, Kentta Mikko, Päijät-Hämeen aluekerho, Lankinen Lauri, Helsingin aluekerho, Lehtimäki Seppo, Helsingin aluekerho, Norman Tommi, Päijät-Hämeen aluekerho, Silvennoinen Kari, Itä-Savon aluekerho

Valinnasta järjestettiin suljettu lippuäänestys

Kokoustauko ääntenlaskennan ajaksi 14.45-15.23

Äänestyksessä jätettiin 77 äänestyslappua, kaikki hyväksytyjä.

VMPK:n johtokunnan uusiksi jäseniksi kausille 2023-2024 valittiin seuraavat henkilöt:

Silvennoinen Kari, Itä-Savon aluekerho	67 ääntä	Huovinen Markku, Kuopion aluekerho	44 ääntä
Kaskela Hannu, Kanta-Hämeen aluekerho	58 ääntä	Lehtimäki Seppo, Helsingin aluekerho	38 ääntä
Kaario Virva, Tampereen aluekerho	54 ääntä	Lehtimäki tuli valituksi yhdeksi vuodeksi 2023	

Valitsematta jäivät: Kentta Mikko, Päijät-Hämeen aluekerho 36 ääntä, Lankinen Lauri, Helsingin aluekerho 33 ääntä, Norman Tommi, Päijät-Hämeen aluekerho 25 ääntä

Vanhoina jäsenenä johtokunnassa jatkavat 2023: Ahonkivi Arto, Satakunnan aluekerho, Vitie Jorma, Päijät-Hämeen aluekerho, Pakkala Veli-Pekka, Pohjois-Kymenlaakson aluekerho

9. Valitaan tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja vuodelle 2023

Johtokunnan esitys

Klubin tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja ovat Tilintarkastustoimisto Revisium Oy vastuullisena tilintarkastajana Mikko Lilja, Toiminnantarkastajana Olli Salonen, Toiminnantarkastajan varahenkilönä Kalervo Jussila. Vahvistettiin johtokunnan esityksen mukaan.

10. Johtokunnan syyskokoukselle esittämät asiat

Määräaikaan 1.11.2022 johtokunnalle oli saapunut kolme esitystä

-Veikko Noranta: Huimapyörälehden teksteistä Veikko Noranta sai asiansa esitykseen 15 min.

-Risto Nurmi kaksi esitystä: FIVA asiat ja VMPK entistämiskilpailun sääntöpäivitys.

Aikataulusyistä Risto Nurmen esityksiä ei esitetty kokouksessa. Sovittiin, että asiat esitetään Klubin jäsenille Huimapyörä-lehdessä vuoden 2023 aikana.

11. Kokouksen puheenjohtaja Risto Nurmi päätti kokouksen klo 15.51

Vakuudeksi

Hannu Kaskela
kokouksen sihteeri
VMPK ry

Risto Nurmi
kokouksen puheenjohtaja
VMPK ry

Jukka Peltonen
pöytäkirjantarkastaja

Matti Hartikainen
pöytäkirjantarkastaja





Vanha juna-asema täynnä helmiä

teksti & kuvat: Timo Eronen

Inkoon vanhalla juna-asemalla asuu pariskunta Macke ja Janina Fröberg. He ovat keränneet vanhan aseman hienoon miljööseen kokoelman vanhoja moottoripyöriä vailla vertaansa.

Palataan ajassa vuoteen 1986–87, jolloin Macke Fröberg osti itselleen 50-lukuisen G-mallin Royal Enfieldin. Kipinä asiaan syntyi, kun Macken kaverin isä osti vanhan 250-kuutioisen Matchlessin, jolla hänen poikansa ja Macke pääsivät myös ajelemaan. Matchlessin ääni teki Mackeen vaikutuksen, joten hän päätti ostaa itselleen myös vanhan pyörän, ja päätyi aiemmin mainittuun Royal Enfieldiin. Royalin oston jälkeen meni useita vuosia muutaman pyörän voimin – 90-luku mentiin maltillisesti noin 10 pyörän voimin – mutta homma lähti kirjaimellisesti laukalle Macken ja Janinan muutettua Inkooseen vanhalle

juna-asemalle. Nyt pyöriä pariskunnan taloudesta löytyy reilut 30 kappaletta.

Kokoelma koostuu pääasiassa brittiläisen ja amerikkalaisen moottoripyöräteollisuuden tuotteista. Ajokuntoisia brittejä on lähemmäs 15 Harley-Davidsonin seurattessa toisella sijalla kuuden pyörän lukumäärällä. Mackelta kysyttäessä, onko joku tai jotkut muodostuneet suosikkipyöriksi vuosien varrella, vastaus tulee kuin pyssyn suusta: ”Sunbeamit ja isot lättäpää-Harrikat ja kilpapyöristä Nortonit”.

- Kyllä näissä on oma viehätöksenä, tekniikka on sellaista, että vähän tyhmempikin jätkä osaa nämä korjata. Ei tarvitse olla kovin koulutettu

kaveri, kun vaan innostusta riittää. Alkaa vaan vääntämään ja ruuvamaan, Macke toteaa.

Patinaa ei voita mikään

Pyöräkokoelmaa katsellessa silmä kiinnittyy varsinkin alkuperäisiin, patinoituneisiin pyöriin. - *Kyllä meitä kiinnostaa originaalikuntoiset, Janinaa varsinkin. Patina saa näkyä pyöristä, se kertoo omalta osaltaan pyörän historiasta. Kaikkia pyöriä ei vaan voi jättää rakentamatta, se riippuu tosi paljon lähtökohdasta, mutta aito on aina aitoa ja se saa näkyä, Macke jatkaa.* - *Me ollaan patinafriikkejä, tulee pal-*

jon halvemmaksi. Alkuperäisten pyörien arvostus on noussut kohisten viimeisen kymmenenvuoden aikana. Ison meren takaa lähtenyt arvostus näihin ”latolöytöihin” on laittanut ihmiset arvostamaan niitä. Alkuperäinen on aina alkuperäinen, jokainen entisöity on entisöijän luoma versio alkuperäisestä. Pyörän voi pilata yhden talven aikana entisöimällä sen vasemmalla kädellä, eri asia on tietysti se, kun tekee työn aivan pedantisti ja tarkasti. Suomessa on pilattu aivan liian monta todella hyväkuntoista alkuperäistä moottoripyörää entisöimälle se. Asiaan on varmasti vaikuttanut lainsäädäntömme, joka suosi museoajoneuvoja vakuutusten osalta aina viime 2010 alkupuolelle asti. Sen jälkeen vakuutukset on järkevöityneet, mutta ne eivät valitettavasti tuo sitä originaalista entisöityä pyörää enää takaisin, Janinaa kertoo.

Janinalta kysyttäessä miksi juuri brittipyörät, hän vastaa silmääkään räpäyttämättä: ”Ne on kauniita, ja kun ne ruuvaa kotona valmiiksi, ne on myös luotettavia, yhtä juhlaa melkeinpä. Brittipyörä on moottoripyörän peruskuva, niissä ei ole yleensä mitään ylimääräistä. Kun muistaa laittaa koneeseen öljyä ja sammuttaa sen, ennen kuin se kolisee itsensä hengen pihalle, niin kyllä näiden kanssa pärjää”.

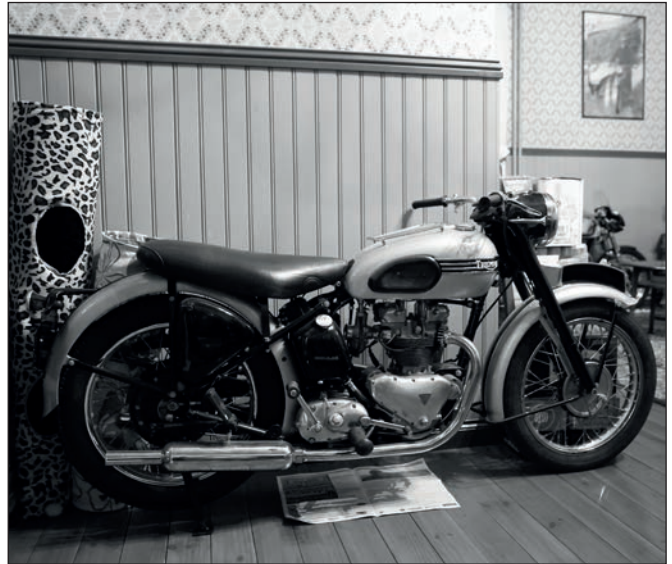
Harrasteen tulevaisuus?

Harrasteen nykyisestä ja tulevaisuudesta käytiin mielenkiintoinen keskustelu. – Kyllä meillä Suomessa on vielä harrastajia ja pyörien ostajia, mutta valitettavasti on myös sekin, että osa helmistä on jo siirtynyt ulkomaille. Aikoinaan toteutettu ajokortt uudistus vaikuttaa myös aika lailla, se vaatii aika paljon nuorelta harrastajalta, että ajaa kortin ja alkaa harrastamaan näitä vanhoja vehkeitä. Kyllä osansa harrasteen vaikeuttamisesta saa myös tämä nykyajan ajattelu ja suuntaus, että Euroopassa ja muuallakin lopetetaan polttomoottoristen ajoneuvojen valmistus, nuorille ei kohta enää synny minkäänlaista kiinnekohtaa fossiilista polttoainetta käyttäviin ajoneuvoihin.

Kyllä näille, sanotaanko arvokkaammille pyörille tulee olemaan ostajia ja harrastajia jatkossakin, mutta perus-/tusintuotteet voi olla hankalia tapauksia saada menemään eteenpäin.

Harrastamisen helppous

-Harrastus on melko samanlaista ympäri maailmaa. Tänä päivänä Suomen lainsäädäntö on muuttunut jopa niin, että pyöriä saadaan rakentaa aika vapaasti, tosin naapurimaassamme



Ruotsissa tämä oli mahdollista jo 30 vuotta sitten. Ihmiset, jotka näitä harrastavat, olipa kyse ihmisestä vanhan chopperin tai entisöidyn takana, niin he ovat samanlaisia. Kaikki he ovat tunkeneet nurkat täyteen roinaa ja ovat silti onnellisia. Harrastus on muuttanut suuntaansa entistä helpommaksi internetin ja EU:n aikakaudella. Tavaraa saadaan ulkomailta Suomeen ilman tulliselvityksiä, siis EU:n jäsenvaltioiden

Brittipyörä on moottoripyörän peruskuva...

alueelta. Toista se oli aiemmin, joskus 90-luvun alussa, kun me tilattiin Sunbeamiin osia englannista Stewarts Engineering Companylta, homma alkoi sillä, että kirjoitettiin kirje, joka alkoi näin: ”Dear Sir, we would like buy some Sunbeam





parts”. Tätä ennen tietysti oli hommattu pankista ulkomaanshekki ja varaosakirjasta listattu puutteet. Sen jälkeen sitten odoteltiin kolme neljä kuukautta. Lopulta tullipostilta tuli kirje saapuneista osista ja annettiin vaihtoehdoksi joko

Kuubassa taksinkuljettaja alkoi epäilemään annettua osoitetta...

tullata osat itse tai sitten antaa prosessi tullipostin hoidettavaksi. Yleensä me haettiin ne osat itse tullipostista, joka ei ollut aivan helppoa. Haku tarkoitti yleensä käyntiä seitsemän eri koppelakisen virkailijan luona, joka paikasta saatiin leima ennen paketin luovuttamista.

-Vanhan pyörän ostaminen ulkomailta, esim. Ruotsista on nykyään todella helppoa. Otetaan esimerkiksi tuo viime kesänä ostettu Norton 19S, siitä

kertyi maksettavaa valtiolle jopa seitsemän euroa veroa, mutta sitäkään ei tarvinnut maksaa, koska se jäi määrätyn rajan. Kun pyörä on vaan tarpeeksi vanha, niin ostaminen ulkomailta on enemmän kuin helppoa, ei tarvitse valtion maksuja pelätä.

Britannia ajoi itsensä ulos Euroopan Unionista Brexitin myötä, joten meillä tilaamiset suoraan sumujen saarelta on käytännössä loppunut kokonaan. Onneksi meillä on Suomessa firmoja, jotka hommaavat osia edelleen suoraan saarelta harrastajien iloksi, terveiset vaan Juurikkalan **Timolle** Britti Helmetiin, Fröbergit sanovat yhteen ääneen.

Harrastajat ympäri maailmaa on lopulta samanlaisia

-Jos menet minne tahansa maailmassa ihmisten luo, jotka harrastavat näitä vanhoja brittejä tai Harrikoita, ovat he lopulta aivan samanlaisia. Me ollaan menty facebook-tuttavuuden innoittamana Italiaan, missä ei kenestäkään ihmisestä ole pidetty niin hyvää huolta kuin siellä. Meidät käytiin hakemassa,

kuskattiin ties minne ja pidettiin jopa juhlatkin sunnuntaina. Vaikka Kuubassa me ei tunnettu montakaan henkilöä, niin harrastus avartaa ja antaa uusia ystäviä. Kuubassa taksinkuljettaja alkoi epäilemään annettua osoitetta, koska se oli hänen mielestään epäluotettavaa aluetta, mutta me vaan sanottiin hänelle, että nyt sinne. Perillä porukka oli jo tico-tico vauhdissa ja toivotti meidät heti tervetulleiksi. Paikka itsessään oli tyyliin kyläsepan paja, jossa kaverit tekivät ihmeitä käytännössä tyhjästä. Kuubassa ei ollut yhteistä kieltä kuin parin kolmen kaverin kanssa, muiden kanssa toimi pantomiimi vallan hyvin. Ihmiset eivät ota siellä stressiä, vaikka pihvit ovat kypsymässä grillissä ja grillin jalka katkeaa, paistaminen jatkuu, vaikka sitä hitsataan siinä samalla kotitekoisella hitsauskoneella. Matkailu avartaa, pariskunta Fröberg toteaa.

Janina: ”Onneksi meitä harrastajia näille vanhoille on vielä olemassa, jos me kiisteltäisiin vain keskenämme kumpi ajaa vaikka Trumpalla, homma menisi tylsäksi”. •

Jututetaan **Vesa Vuorelaa**, paremmin ehkä magneettomiehenä tunnettua harrastajaa Imatralta. Vesa aloitti brittipyörien kanssa pelautumisen joskus 1986–87 taitteessa, pyöränä oli Panther 350 cc, vuodelta 1952, tyyppiltään 75. Miksi juuri Panther? ”No kun aikoinaan naapurin mies ajeli kylän ainoalla brittipyörällä (Panther) tuosta meidän pihatie lävitse töihin, se vaan jotenkin iski.” Ensimmäisen Pantherin Vesa osti Lappeenrannasta **Toivolan Anselmilta**, joka oli löytä-

nyt pyörän aikoinaan Savitaipaleen Heitunlahdesta. Kasassa oli suurin piirtein kaikki perusosat, joista sitten hierottiin pyörää Vesan ja hänen veljensä toimesta kaikkiaan kolme-neljä vuotta. Vuoden 1990 Ilomantsin Veteraaniralliin Panther ei ehtinyt valmistua, vaikka ensi savut oli jo otettu. Toimittajan ja Vesan ensitapaaminen oli vuonna 1992 Palvaanjärven rallissa. Siellä tavattiin siis ensimmäistä kertaa kasvotusten, lukemattomien puhelinsoittojen jälkeen. Itse kohtaaminen oli

hauska, Vesa saapui paikalle Pantherilla, menin esittäytymään, mutta Vesa tokaisi: Ootas hetki ja kaivoi pari olutta sivulaukustaan. Siitä se sitten lähti...

Harrastus on valintoja

Brittivamman syvyydestä kertoo jotakin myös Vesalla ollut autokalusto – useita Morris Minejä sekä Austin Mailer. ”Tyyli, ennen kaikkea tyyli. On ne vaan niin erilaisia, tällainen hajuton ja mauton japanilainen, mitä helkat-

Brittipyörien filosofiaa

Panther-mies Niska-Pietilästä





tia minä sellaisen kanssa tusaamaan.” Vesa oli töissä imatralaisessa autokorjaamossa 20 vuotta ennen kuin 2007 jättäytyi siitä pois ja aloitti yrittäjyyden Magneettomiehen nimissä. Panther-projekti siis antoi alkusysäyksen yrittäjyydelle, itse opeteltu magneettojen ja latureiden korjaus, sekä niiden käämintäytyö alkoi tuottaa tulosta. Puskaradiossa levisi sana osaavasta kaverista itärajan sopukassa.

Niska-Pietilän pajasta on valmistunut asiakkaille avaimet käteen tyyliin yli kolmekymmentä kokonaista entisöintiprojektia. Moottori-/vaihteisto- ja sähkövikakorjauksia mies ei ole laskenut, mutta paljon niitä on ollut vuosien varrella. Panther on iskostunut mieheen kuin täi terva. Tallissa on tällä hetkellä kaksi 30-lukuisia Pantteria, kolme viisikymmentä luvun pyörää, 2 kpl 350 cc ja yksi 600 cc, ja tallin nuorimpana Pantherina 650-kuutioinen iso kissa 60-luvulta. Yhden 50-lukuisen Pantherin Vesa antoi pois siinä toivossa, että VMPK:n pariin saadaan edes yksi alle 40-vuotias harrastaja, tuloksena saatiin alle 30-vuotias harrastaja. Pyörän luovutuksessa sovittu aikataulu pyörän valmistumiseksi ei pidä enää kutia, koska ne surullisen kuuluista ruuhkavuodet ovat menossa.

Veskun huumorista kertoo episodi Lempivaaran Veteraanirallista. Yön hämyisinä tunteina työnnettiin Vesan iso 650-kuutioinen Panther entisöintikilpailun pyörien joukkoon. Ajatuksena oli murtaa kilpailun steriiliä luonnetta ja tässä myös onnistuttiin. Hienojen pyörien keskellä seisoa aamun valjettua helvetin iso pyörä verhoiltuna pantterin taljalla. Taitaa olla ainoa entisöintikilpailu klubin historiassa, josta ei ole julkaistu valokuvia Huimapyörä lehdessä.

Brittiharrastajan profiili?

”Kyllä meissä on vielä kehityskelpoisia yksilöitä, vielä jopa yli 60-vuotiaissa. Sanotaan suoraan, että kyllä näitä kaverieita aika vähän tarvitsee neuvoa asennus ja remonttihommissa, kyllä se on heillä selkäytimessä. Sääli että kyseiset taidot alkavat olemaan katoamassa, nuoremmat tahtovat harrastaa näitä

70–80 luvun kalustoa ja ne ovat niin erilaisia. Jos satut olemaan hitsaus/koneistustaitoinen kaveri, se on pelkkää plussaa näiden 1920-70 vuosin välillä rakennettujen kanssa. Oma sorvi on syytä löytyä tallista.” Vesa filosofoi.

Harrastuskentän muutos

Jo nyt on huomattavissa harrastajakentän vanheneminen, kalustoa alkaa purkautua markkinoille harrastajien vanhetessa ja viimeistään kuolinpesien kautta. -Kyllä näin tulee käymään. Se on huolestuttavaa, että ne ketkä niistä välittää, niillä on niitä jo monta. Ja sekin, että jos haluaa niitä rahalla myydä, on kaupat suunnattava ulkomaille. Ulkomaille myydään pyöriä koko ajan ja vauhti vaan kiihtyy. Tässä on havaittavissa samanlaista kuin meillä tapahtui 1960–70 luvulla, varsinkin kilpapyöriä myytiin ulkomaille, kun meillä ei niillä tehnyt mitään. Olen kuullut turhan monta kertaa vanhoja juttuja, että esim. AJS 7R ajokuntoisen kilpurin on saanut ostettua 250 markalla, nyt ei saa edes ajaa 250 eurolla ja silläkin saa vain pienen lenkin, Vesa jatkaa.

Projekti vuosien varrella

-Kyllä 50-lukuiset brittipyörät on helppoimpia, ainakin osien saatavuuden kannalta. Jos verrataan 30-luvun pyöriä, niin niitä joutuu rakentamaan aika paljon. Tähän mennessä haasteellisin projekti on ollut 30-luvun Norton CS1. Siinä on täysin muista poikkeava moottori muihin verrattuna, siihen kyllä piti ihan keskittyä. Tavallista työntötanko-moottoria ei tarvitse hirveästi pohtia. Joskus korjasin yhden Triumph Tridentin koneen, mille oli käynyt ohraisesti. Kaveri oli ollut matkalla Brittiralliin jonnekin Pohjanmaalle, Lahden kohdalla nelostiellä kiihdyttäessä tuli valitettava keskeytys ja vauhti kuoli siihen paikkaan. Pyörän pysähtyessä kaveri huomasi männäntapin pomppivan maassa, todeten ettei nyt taida pelkällä Leathermanilla selvitä. Siitä sitten raatoautoa soittellemaan ja lopulta korjasin koneen täällä Pietilässä.



Brittipyörät vuotavat öljyä ja merkkäavat reviiirinsä ja Lucas oli pimeyden apostoli

Nuo edellä mainitut vitsit on varmasti jokainen brittiharrastaja kuullut jossakin vaiheessa harrastuksensa aikana. Mitä mieltä magneettomies on asiasta? Vuotaahan ne... Ajatellaan asiaa näin. Jos joku vaikka löytää 70-luvun puolenvälissä hylätyn brittipyörän, ja katselee sen aikojen saatossa saamia korjauksia ja niiden tekotapoja, niin ei ole mikään ihme, että ne vuotavat. Kyllä sama asia koskee melkein kaikkia Suomi-pyöriä, niillä on aikoinaan tehty töitä ja yleensä ne on taputeltu aika pehmeään kuntoon. Siinä saa sitten mielellään olla jo TIG-hitsauksen hallitseva kaveri, pelkkä sorvi tallissa ei enää riitä. Lucaksien kohdalla on sama tilanne, suurin osa niiden huonosta maineesta johtuu yksinkertaisesta syystä, niitä on korjailtu ilman osaamista. Hyvin korjattu ja huollettu magneetto toimii ilman mitään mutinoita sen 30 tuhatta kilometriä, mikä on kyseisten laitteiden huoltoväli Lucaksen huoltokirjojen mukaan. Sen jälkeen vaihdetaan kondensaattori ja laakerit ja taas mennään. Vaikka keuhutaan mitä keuhutaan, niin kyllä saksalainen Bosch osaa myös sulaa, vaikka se on miten hyvä paketti tahansa. Luojan kiitos, että oli Lucas, niin opin korjaamaan myös Boschin valmisteet myös, Vesa jatkaa.

Miehen omat projektit

-Kalusto tulee lisääntymään aika monesta tallista, monen harrastajan pe-

rikunnat siunailevat että miksi. Onhan meitä vielä muutama jäää Suomessakin jäljellä, jotka näiden kanssa tuusaavat ja pitävät kiinni harrasteesta kynsin ja hampain, osin vielä vähän roikkumallakin. Toivottavasti joku keksii tulevaisuudessa jonkin säätion tai vaikka britti-pilven, minne näitä jäärien vehkeitä voidaan tallentaa, eikö nykyään kaikki tallenneta jonnekin pilveen? Pyöriä riittää laitettavaksi, ja jos ei riitä, niin parsitaan sitten omia. Ne omat ei tietysti tuo leipää pöytään, sen takia ne ovat vähän huonos-
sa maalissa ja pakko niihin on vähän liimailla Pantherin karvaa. Kyllä minulla ajatuksena on laittaa 50-luvun 600-kuutioinen, siihen on niin paljon hyviä osia ja se on tarkkaan ajateltuna aika lähellä lopullista saattamista mainoskuuntoon. 30-luvun 600-kuutioinen on pakko laittaa, koska se on niin resuinen lähtötilanteeltaan, mutta kyllä siitä hyvä tulee, moottori on jo kaunis. Vaihdelaatikon entisöinti on jo aloitettu, vaihde ja käynnistyspoljin ovat jo kromattuina odottamassa aikaa ja inspiraatiota.

Brittiharrastajan filosofia

-Ne on ajattomia, aina kauniita. Brittipyörä on kaunis puutteellisena, kaunis valmiina, kaunis entisöimättömänä, kaunis entisöitynä. On siellä tietysti muutama pulkka, jotka olisi voinut jättää valmistamatta. Verrataan vaikka Jaguarin E-typen autoon, ei Roadster vaan se coupe-peräinen, kyllä siihenkin varmaan silmä tottuisi, jos sitä katselisi omalla pihalla. Eräskin keskieurooppalainen olutkaupungista lähtöisin oleva moottoripyörienvalmistaja, se on niin kylmää insinööriä että... Italialaiset, no, kallistutaan sitten niihin ennemminkin kuin em. kylmän työn tuotteisiin, mutta näissä italoissa on sitten omat koukkunsa, joten minä ainakin olen ajatellut pysyä tutuissa ja turvallisissa sumujen saarten tuotteissa ja tuumaisissa työkaluissa. •



Nuo mainiot miehet harvakäyntisine koneineen...

Viime kesää muistellessa ja seuraavaa odotellessa sopii käydä vaikka atk-verkon elävissä kuvissa! Mukavaa rainaa VMPK:n masinoimasta satavuotiaiden pyörien näytösajoista.

Näppäile älyhärveliisi osoite <https://youtu.be/jsDO37wlg4> tai ota hipaisupuhelimella kuva oheisesta ruudusta





teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Puoli vuosisataa J.A.P-moottoreita

Missä tahansa tekniikan alalla on vain ajan kysymys, kun joku alan varhaisista pioneereista tekee sen merkittävän läpimurron, jolla saavutetaan maailmanlaajuinen suosio.

Yksi tällainen henkilö oli **John Alfred Prestwich**. Prestwich syntyi 1. syyskuuta 1874 Lontoon Kensingtonin kaupunginosassa. Hänen isänsä oli ansioitunut valokuvaaja ja oli muun muassa kehittänyt kaasuvalopaperin kehitysmenetelmää. Isä myi lopulta kehitysmetodin Eastmanille 1 000 punnan hinnasta. John oli siis todennäköisesti saanut hyvät lähtökohdat niin tekniikan alalle kuin liiketoimintaankin jo kotikasvatukses-

saan.

Koululaisena John Prestwich osoitti jo varhain kykyjä mekaniikkaan ja piirtämiseen. Kahden saamansa stipendin turvin hän pystyi jatkamaan opintojaan City and Guilds Schoolissa ja City of London Schoolissa. Opintojen päätyttyä hän aloitti yhteistyön Lontoossa toimineessa sähkö- ja tieteellisten instrumenttien valmistajan kanssa. John Prestwichin tarkoituksenaan oli itse valmistaa ja myydä sähkölaitteita ja

tieteellisiä instrumentteja isänsä puutarhan kasvihuoneesta käsin. Kuitenkin, kun vuonna 1895 esiteltiin uusi viihdetekniikan läpimurto – elokuva – Prestwich innostui tästä uudesta tekniikasta. John uskoi, että elokuvatekniikassa olisi uskomattomia mahdollisuuksia ja otti yhteyttä **William Friese-Greenen**, elokuvan keksijään. Prestwich tiesi vaistonomaisesti, että tämä oli polku, jota hänen tulisi seurata, joten hän muutti suunnitelmiaan

Varhainen 473-kuutioinen JAP vuodelta 1904. Kuva: Jules Beau/PD.



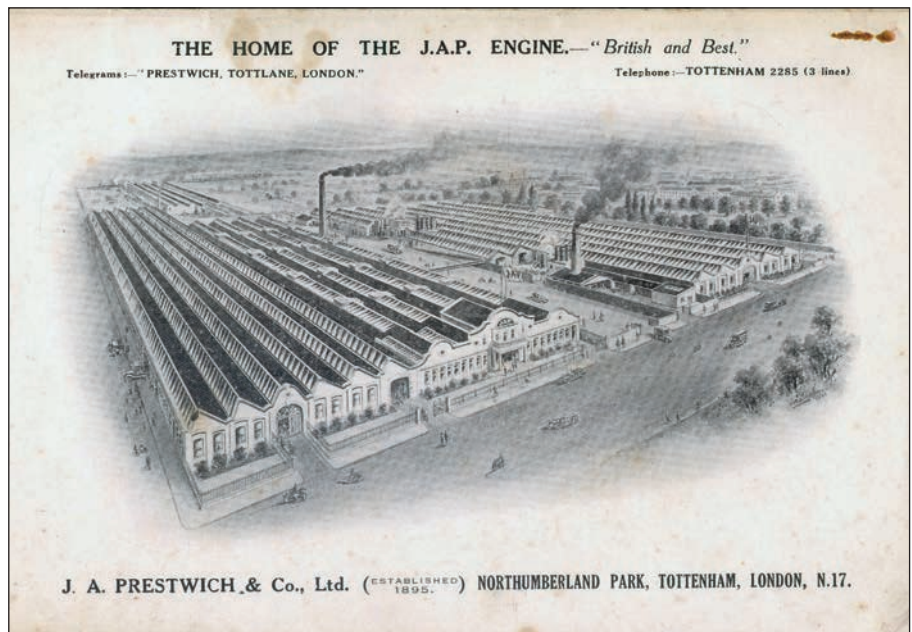
ja alkoi suunnitella ja valmistaa omia elokuvakameroitaan ja -projektoreja sekä niihin liittyviä laitteita. Kotitalon kasvihuoneesta päästiin suurempiin tiloihin, kun tuore aviopari **Elinor** (o.s. **Bramley**) ja John Prestwich ostivat Tottenhamista vierekkäiset kiinteistöt numerot 1 ja 3 Lansdowne Road kodikseen ja tuotantotiloikseen vuonna 1898.

Prestwich Manufacturing Companyn valmistamien tuotteiden erinomainen laatu herätti pian huomiota. Niin Kuningatar Victorian Golden Jubilee -kulkue kuin Scottin Etelämantereen tutkimusmatka kuvattiin elokuvakameralla, jossa komeilivat nimikirjaimet J.A.P. Siksi onkin yllättävää, että vain kymmenkunta vuotta myöhemmin elokuvakameroiden tuotannosta oli siirrytty käytännössä kokonaan moottoripyörien moottoreiden valmistukseen. Syy näin radikaaliin linjamuutokseen on edelleen mysteeri, mutta todennäköisesti Prestwich vain näki vielä suurempia mahdollisuuksia moottoroidun liikenteen tulevaisuudessa kuin elokuvatekniikassa.

Ensimmäinen J.A.P -merkillä varustettu moottori valmistuu

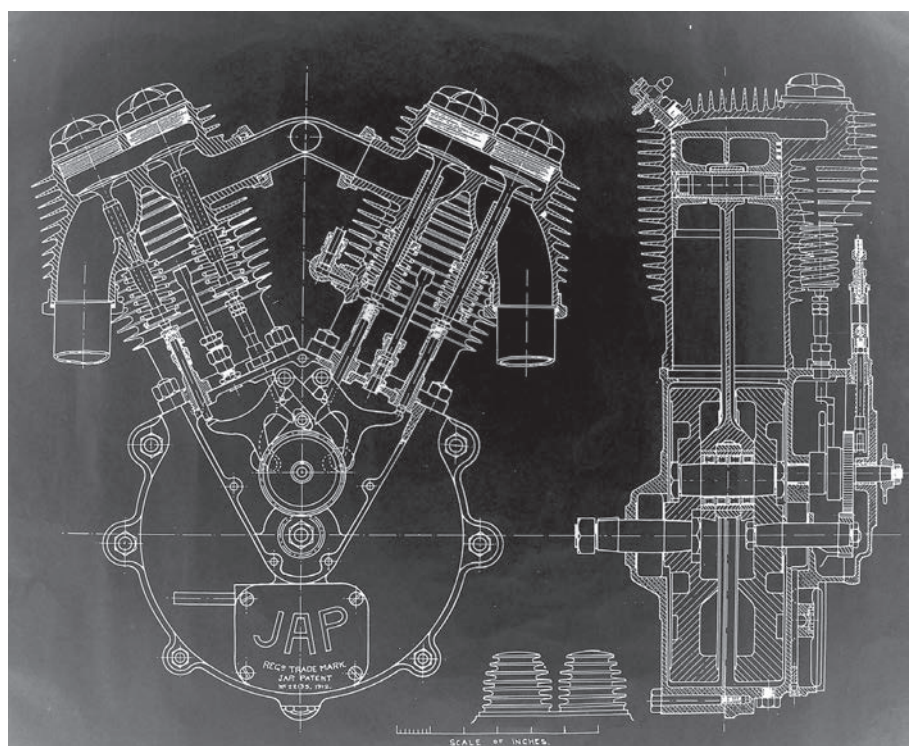
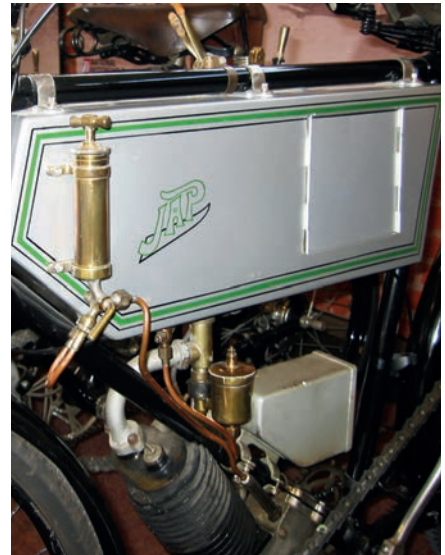
Ensimmäinen prototyyppimoottori valmistui vuonna 1901. Se oli yksisylinterinen ja suunniteltu helposti kiinnitettäväksi polkupyörä-tyyppisen rungon etuputkeen. Moottorin tilavuus oli 293 kuutiосenttimetriä (poraus x isku 70 x 76 mm), se oli varustettu automaattisella imuventtiilillä ja tuotti 2,25 hv 1600 rpm käyntinopeudella. Ensimmäinen mainos J.A.P. -moottoreista ilmestyi The Motor -lehdessä 29. huhtikuuta 1903. Yksi ensimmäisistä moottoripyörävalmistajista, jotka käyttivät JAP-moottoria, oli Triumph. Triumphille J.A.P. oli kuitenkin vain väliaikaisratkaisu ennen oman moottorin suunnittelua ja valmistusta.

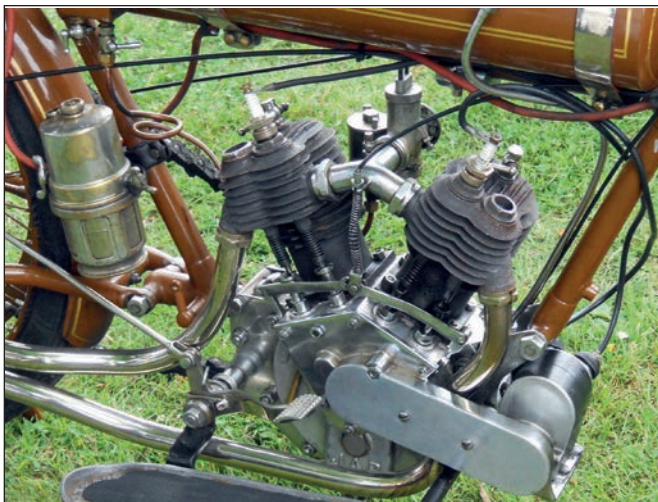
Pian seurasi yksisylinterinen 473 cc:n kansiventtiilimoottori, jossa oli yhdellä työntö-veto-tangolla toteutettu venttiilikoneisto. Tanko liikutti keinvipua, joka ohjasi sekä imu- että pakoventtiiliä. Se oli ensimmäinen sarjatuotantoon päässyt brittiläinen



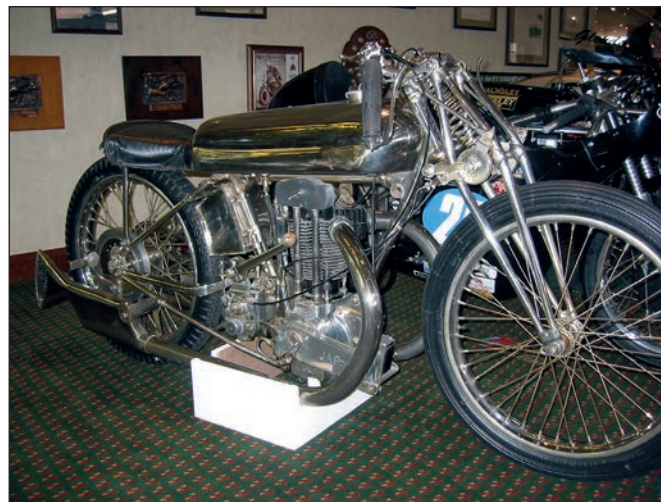
ohv-moottori mekaanisesti toimivilla venttiileillä. Ensimmäinen JAP v-twin-moottori ilmestyi vuonna 1904. Varhaisvaiheessa valmistettiin ihan JAP-merkkisiä moottoripyöriäkin sekä kahden istuttavaa kolmirattaista JAP Dual Sociable -kevytajuoneuvoa, joka muistutti jo ulkoasultaan ja tekniikaltaan kevytautoa etumoottoreineen ja ohjauspyörineen. Dual Sociabllessa oli alun perin 4,5 hp:n moottori, mutta se vaihtui pian tehokkaampaan kolmisylinteriseen 8 hp versioon.

Yhtiö oli mukana myös kilvanajossa jo varhaisessa vaiheessa. Jo vuoden 1905 Mansaaren Selection Trials kisas-





Etenkin pienemmät mp-tehtaat käyttivät sopimusvalmistajien moottoreita. Tässä newcastlelaisen NUT-tehtaan (1912-33) vuoden -14 suurin malli JAP v-twinillä. Pienemmissä malleissaan NUT käytti yksimukista JAPPia sekä kaksitahtisissaan Villierssiä. Kuva: David Wright/CC2.0



Bill Lacey'n Grindlay Peerles. Laceyistä tuli ensimmäinen kuljettaja joka saavutti 100 mailin nopeuden 500 cc moottorilla, Brooklandsin radalla.



Todella härskin näköinen GN-merkkinen kilpuri vuodelta 1913 varustettuna viisilitraisella ilmajäähdytteisellä JAP-V8-moottorilla. Kuva: Thesupermat/CC4.0

sa oli mukana kaksi konetta, joissa oli 6 hevosvoiman JAP v-twin -moottorit. Seuraavana vuonna JAP-koneilla osallistuttiin Itävallan kansainväliseen Cup Race -kilpailuun.

Ilmailun edelläkävijä

John Prestwichin mielenkiinto JAP-moottorien kehittämisessä ulottui myös ilmailun saralle. Vuonna 1908 **A. V. Roe**, yksi ilmailun pioneereista, käytti kuuden hevosvoiman JAP v-twin-moottoria suunnittelemansa kaksitasoisen lentokoneen voimanlähteenä. Sitä seurasi nelisylinterinen JAP-Harding-yksitaso. Prestwichin tavoitteena oli, että tällä koneella olisi päästy lentämään historian ensimmäinen Englannin kanaalin ylilento, mutta **Bleriot** ehti ensin 25. heinäkuuta 1909. Huolimatta vuonna 1910 tehdystä ennätyslennosta Cardiffista Crystal Palaceen, lentokoneiden moottoreiden tuotannosta oli käytännön syistä luovuttava. Lentokoneiden moottoreista tuli yhä monimutkaisempia ja

niihin olisi pitänyt pystyä panostamaan enemmän. Tähän ei ollut resursseja, sillä JAP-moottoripyörien moottoreiden kysyntä oli jatkuvassa kasvussa ja siihen oli pystyttävä vastaamaan tuotantokapasiteettia kasvattamalla. Sillä toisin kuin Triumph, joka pian päätyi valmistamaan omat moottorinsa, yhä useampien moottoripyörävalmistajien näkökulmasta oli halvempaa ostaa hyvämaineinen patentoitu moottori kuin suunnitella, kehittää ja valmistaa omaa voimanlaitetta.

Maineestaan ja yleisyydestään huolimatta JAP ei ollut koskaan ollut ainoa moottoripyörien moottorivalmistaja. Jo alkuvaiheesta lähtien esimerkiksi sekä Precision että Blackburne olivat sen varteenotettavia kilpailijoita. Motor Cyclen vuotuinen Buyer's Guide vuodelta 1910 kuitenkin osoittaa, että ainakin 20 moottoripyörävalmistajalla oli jo ainakin yksi JAP-moottorilla oleva pyörä mallivalikoimassaan. Seuraavana vuonna JAP jo käytännössä hallitsi sopimusvalmistajamoottorimarkkinoita ja oli saavuttanut huomattavaa menestystä kilvanajossa, erityisesti Brooklandsissa, missä JAP-moottoreilla rikottiin maailmanennätyksiä. Lansdowne Roadin tuotantotila oli käynyt kasvun myötä niin ahtaaksi, että muutto huomattavasti suurempiin tiloihin oli vääjäämättä edessä. Uusi JAP-moottoritehdas rakennettiin Tottenhamiin Northumberland Parkiin vajaan mailin päähän vanhoista Lansdrove Roadin tiloista.

I maailmansota ja sen jälkeinen aika

Kun ensimmäinen maailmansota alkoi vuonna 1914, JAPin tehtaan tuotantotilat valjastettiin valmistamaan ammuksia ja huoltamaan Royal Flying Corpsin lentokone moottoreita. Moottoreitakin tuotettiin edelleen sotatarviketuotantoon muun muassa Royal Enfieldille ja Sunbeamille. Sodan jälkeen siviilimoottoreiden tuotanto saatiin käyntiin vuonna

1919. Samaan aikaan tehtaan kehitysinisööriksi palkattiin **Bert Le Vack** ja **Val Page** palasi yritykseen pääsuunnittelijaksi. Näiden kahden herran asiantuntemuksen ja yhteistyön tuloksena syntyi JAPin kahdella yläpuolisella nokka-akselilla varustettu kilpamoottori, joka viimeistään sinetöi JAP-moottorien roolin brittiläisessä moottorituotannossa.

JAP-moottorit oli aina valmistettu erittäin suurella koneistustarkkuudella. Korkeasta koneistustarkkuudesta johtuen JAP-moottorien osat olivat helposti vaihdettavissa ilman koneistustarvetta. Prestwichin panostus koneistustarkkuuteen näkyi myös mitalatesuunnittelussa. Vuonna 1918 Franklin Institute of America myönsi John Prestwichille hopeamitalin ja sertifikaatin nestepainemittarin keksimisestä. Teknisesti yksinkertaisella mittarilla aivan kokematonkin työntekijä pystyi ottamaan yli 100 lukemaa minuutissa 0,0002 tuuman tarkkuudella. Mittari auttoi alentamaan tuotantokustannuksia huomattavasti.

Lyijykynän valmistaja

Vuotta myöhemmin eräs lyijykynävalmistaja pyysi John Prestwichiä suunnittelemaan lyijykynien maalauskooneen massatuotantoa silmällä pitäen. Tyylliseen uskollisena hän suunnitteli laitteen, joka oli kooltaan puolta pienempi mutta tuotantokapasiteetiltaan huomattavasti tehokkaampi kuin silloiset käytössä olleet laitteet. Kun tämä kynävalmistaja sittemmin meni konkurssiin vuonna 1920, osti Prestwich yrityksen konkurssipesän ja perusti Northumberland Parkin tontille tytäryhtiön. Yhtiön johtoon tuli Johnin poika **Roland Prestwich**. Vuoteen 1951 mennessä Pencils Ltd:stä oli kasvanut Euroopan suurin lyijykynävalmistaja. Master-kyniä tuotettiin huikeat 1,5 miljoona kappaletta viikossa.

Ennätyksiä tulee liukuhihnalta, mutta vaikeudet alkavat kasaantua

Vuoteen 1924 mennessä JAP:lla oli hallussaan 95 maailman- ja Britannian ennätystä. Tilastollisesti vuosi 1925

vaikutti yhtiön kaikkien aikojen parhaalta vuodelta, mutta kulisissa ylin johto näki jo vaikeiden aikojen olevan edessä. Yhä useammat JAPin asiakkaista olivat alkaneet valmistaa omia moottoreitaan, ja alkujaan hyvin vilkkaat Saksan markkinat olivat alkaneet supistua. Rahavarantoja säästääkseen tehdas päätti kilpailuosaston sulkemisesta vuoden lopussa. Näin ollen muun muassa Val Page ja Bert Le Vack joutuivat etsimään työtä muualta.

...kokoonsa nähden maailman tehokkain ahtamaton moottori...

Tehtaan tuotanto lähtikin vuosikymmenen jälkipuoliskolla hitaaseen laskuun. Uuden AZA-kaksitahtimoottorin lanseeraus vuonna 1926 ei houkutellut moottoripyörien valmistajia toivotulla tavalla. Tilanne paheni vuonna 1928 lamakauden alkaessa ja alkoi olla selvää, että selvitäkseen tehtaan oli laajennettava tuotantoaan monipuolisemmaksi. JAP selvisi lopulta vaikeista vuosista suurilta osin For- din, Morrisin, Armstrong-Siddeleyn ja Bristol Airplane Companyn alihankintatilausten ansoista.

Uudet ideat

Moottorituotantopuolella tehdas laajensi tuotantoaan pikaveneiden perämoottoreihin ja speedway-kilpamoottoreihin. Speedway rantautui vuonna 1928 uutena moottoripyöräurheilumuotona Isoon-Britanniaan. Uusi laji vaati uudenlaisen erityisesti lyhyen radan kisoihin soveltuvan moottorin. Kauden 1931–32 aikana JAP lanseerasi uuden sittemmin legendaksi muodostuneen Speedway JAP -moottorin. Se oli tuolloin kokoonsa nähden maailman tehokkain ahtamaton moottori ja oli tuleva hallitsemaan ratakilpailuja seuraavat 25 vuotta. Moottorin suunnittelusta vastanneet **Stan Greening** ja **Wal Phillips** työskentelivät pitkiä

päiviä sen kehitystyön aikana. Tästä aiheutui myös valituksia tehtaalle, sillä yötä myöten tehodynamometrissa huudatetut speedwaymoottorit olivat häirinneet naapuruston yöunia.

1930-luvulle tultaessa enää pienemmät moottoripyörävalmistajat käyttivät JAP-moottoreita, vaikka JAP v-twin moottorit olivat toki edelleen näkyvästi esillä useissa moottoripyörien nopeusennätysten tuloluetteloissa. Moottoripyörämoottorien tilauskannan pienentyessä tehdas päätti panostaa voimakkaammin teollisuus- ja maatalousmoottorien tuotantoon vuonna 1936. Lisäksi pienenevää markkinaosuutta paikattiin aloittamalla Yhdysvaltalaisen Aeronca pienlentokone-moottorin lisenssivalmistus.

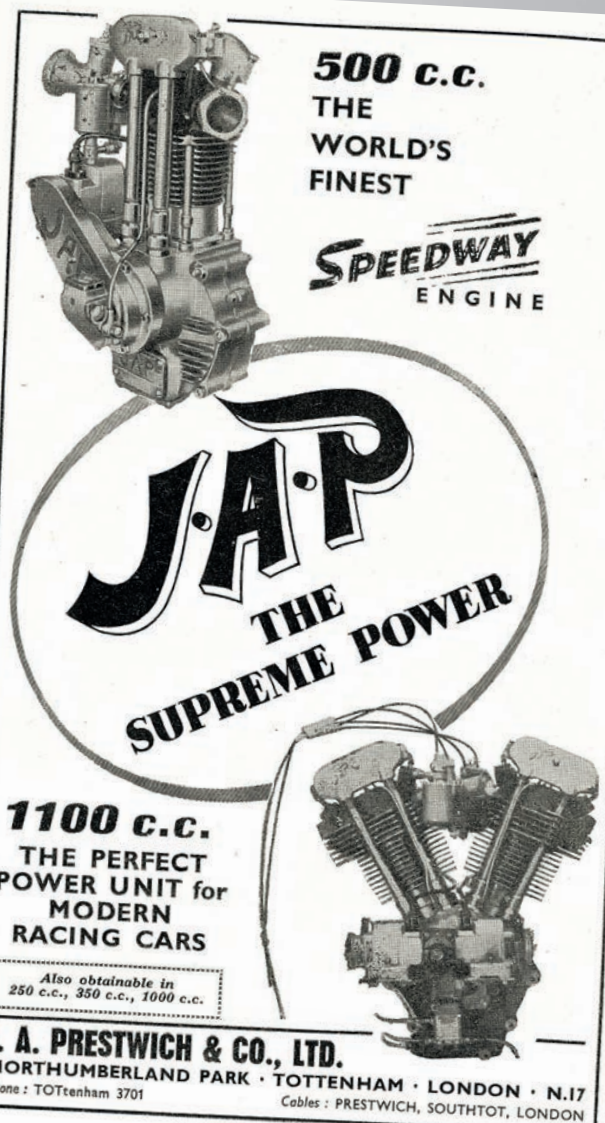
Toinen maailmansota ja sen jälkeinen aika

Vuonna 1939 JAPin tuotantolinjoilla tuotettiin jälleen kerran sotatarvikkeita ja lentokoneiden osia. Lisäksi tehdas toimitti rintamalle JAP-moottorilla varustettuja kannettavia generaattoreita. Tehtaan panos sotaponnisteluihin oli merkittävä. Tuotanto itse asiassa laajeni niin paljon, että vuonna 1942 Southgateen avattiin toinen tuotantolaitos. Sodan jälkeen teollisuusmoottoreiden valmistus pysyi yrityksen liiketoiminnan ytimenä ja päivitettyt versiot sekä speedway- että v-twin kilpamoottoreista olivat enää vain pienessä sivuroolissa. Moottoripyörien valmistajista vain AJW osoitti enää ohimenevää kiinnostusta JAP:in uuteen kaksisylin- teriseen rinnakkais-twin moottoriin. Uusi 125cc JAP kaksitahtimoottori sen sijaan ei tehnyt minkäänlaista vaikutusta pienempien mallien valmistajiin. Tehtaan viimeisin liike ajoneuvomoottorien puolella oli vuoden 1953 moottoripyöränäyttelyssä esitelty uusi 497cc nelisylin- terinen rivimoottori, joka oli suunniteltu erityisesti Formula III -autokilpailuihin. Kone herätti runsaasti kiinnostusta, mutta tuotantoon saakka se ei koskaan päätenyt.

Tehdas sulautuu Villiersin kanssa

Loppu tuli kesäkuussa 1957, kun yhtiö

fuusioitui wolverhamptonilaisen Villiers Engineering Companyn kanssa. Lopulliset siteet Prestwich-perheeseen katkesivat 17. syyskuuta 1957, kun kaksi jäljellä olevaa JAP:n johtajaa erosivat ja Northumberland Parkin tehtaas suljettiin 21. elokuuta 1963. Hieman myöhemmin J.A.Prestwich Industries Limited purettiin vuonna 1964. Yhtiö saavutti reilussa puolessa vuosisadassa paljon ja sillä oli parhaimmillaan yli 2 500 työntekijää. JAPin menestys perustui tyypillisiin alihankkijatuottajan vahvuuksiin, eli tässä tapauksessa John Prestwichin kykyyn "haistaa" uusien kasvualojen markkinaraot ja iskeä niihin arkailematta ja nopeasti kiinni, sekä toisaalta kykyyn irtautua nopeasti tuotannonaloilta, joiden näkymät olivat heikkenemässä. Kilpamoottorit olivat JAPin kokonaistuotannossa aina vain sivuvirta, mutta silti, vaikka tehtaas sulkemisesta on aikaa kohta 60 vuotta ovat kirjaimet J, A ja P yhä edelleen legendaarisessa maineessa monissa kilvanajopiireissä. Siksi voidaan jälkiviisaana todeta, että John Prestwichin olisi kannattanut tarttua vaimonsa ehdotukseen, jonka mukaan JAP-mainoksiin olisi pitänyt liittää iskulause "Just About Perfect", mikä voitaisiin vapaasti suomentaa muotoon: "aika lailla täydellinen".



500 c.c.
THE
WORLD'S
FINEST

SPEEDWAY
ENGINE

JAP
THE
SUPREME POWER

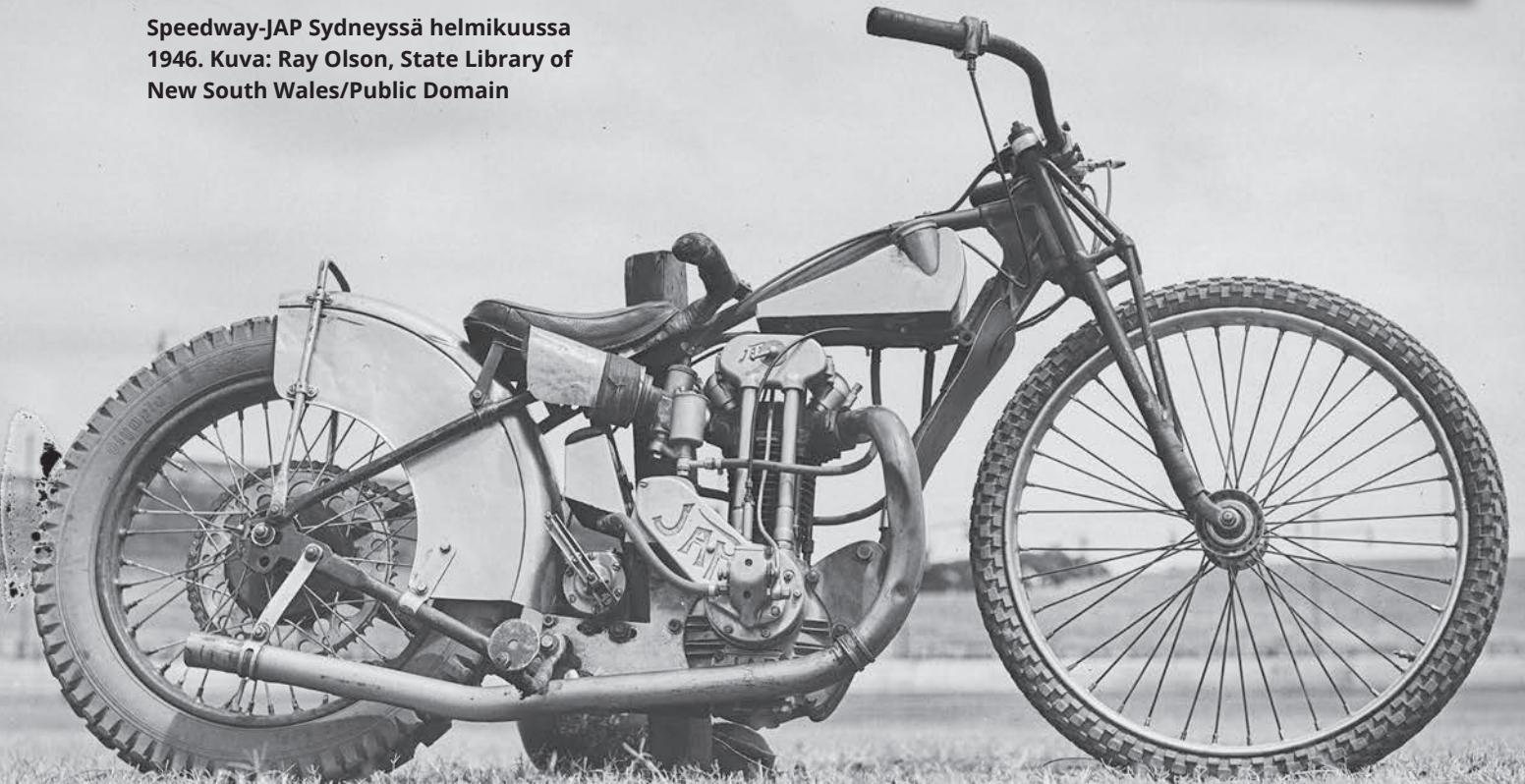
1100 c.c.
THE PERFECT
POWER UNIT for
MODERN
RACING CARS

Also obtainable in
250 c.c., 350 c.c., 1000 c.c.

J. A. PRESTWICH & CO., LTD.
NORTHUMBERLAND PARK · TOTTENHAM · LONDON · N.17
Phone: TOTTENHAM 3701
Cables: PRESTWICH, SOUTHOT, LONDON

XXV

Speedway-JAP Sydneyssä helmikuussa 1946. Kuva: Ray Olson, State Library of New South Wales/Public Domain



JAP-koodi

JAP-moottorit numeroitiin vuoteen 1919 saakka juoksevalla sarjanumerolla. Tuotannon alkuvaiheen vuosittaisista tuotantomääristä on säilynyt meidän päiviimme ikävä kyllä vain hyvin vähän asiakirja-aineistoa. Yleisesti hyväksytyin tulkinnan mukaan on kuitenkin arvioitu, että sarjanumero 52 000 saavutettiin vuoden 1914 loppuun mennessä.

Vuodesta 1920 lähtien JAP otti käyttöön uuden kirjainkoodeihin ja sarjanumeroon perustuvan moottorinumerojärjestelmän. Tästä merkintäjärjestelmästä puhutaan harrastajapiireissä JAP-koodina. Moottorinumero stanssattiin moottorin lohkon joko jakopään kotelon päälle tai vetopuolelle sylinterin alapuolelle. Myöhemmin yksisylinterisissä moottoreissa alettiin JAP-koodi meistä pääsääntöisesti oikeanpuoleiseen lohkonpuolikkaaseen moottorin etukiinnityskorvakon päälle sylinterin eteen. Stanssatut merkinnät kertovat moottorin perustyyppin, vuosimallin ja erityispiirteet, eli perusmallista poikkeavat tiettyä käyttötarkoitusta varten tehdyt ja asiakkaan tilaamat muutokset.

Moottorin numerokoodi voidaan tulkita seuraavasti:

1. Ensimmäinen kirjain ennen kautta-viivaa ilmaisee yhden sylinterin kuutiotilavuuden iskusuhteena.
2. Loput kirjaimet ennen kautta-viivaa määrittelevät moottorityypin.
3. Ensimmäinen kirjain kautta-viivan jälkeen ilmaisee valmistusvuoden.
4. Moottorin sarjanumero seuraa välittömästi vuosimallia merkitsevän kirjaimen jälkeen.
5. Lisäkirjaimet heti sarjanumeron jälkeisen kautta-viivan jälkeen ilmaisevat mahdolliset poikkeamat vakiospesifikaatiosta. Tähtileima sarjanumeron jälkeen ilmaisee, että moottorissa on käytetty perusmallista poikkeavia osia.

Ensimmäinen kirjain, sylinterin tilavuus iskusuhteena:

A = 300 cc,	sivuventtiili, 70 * 78 mm, poraus/isku
B = 250 cc,	sivuventtiili, 64,5 * 76 mm
E = 375 cc,	sivuventtiili, 74 * 85 mm
F = 300 cc,	sivuventtiili, 70 * 76 mm
G = 350 cc,	sivuventtiili, 70 * 88 mm
I = 350 cc,	sivuventtiili, 70 * 90 mm
J = 500 cc,	sivuventtiili, 80 * 99 mm
K = 500 cc,	sivuventtiili, 85,7 * 85 mm
L = 550 cc,	sivuventtiili, 85,7 * 95 mm
M = 375 cc,	sivuventtiili, 70 * 97 mm
N = 200 cc,	sivuventtiili, 55 * 83 mm
P = 250 cc,	sivuventtiili, 62,5 * 80 mm
S = 350 cc,	sivuventtiili, 74 * 80 mm

U = 600 cc,	sivuventtiili, 85,7 * 104 mm
V = 175 cc,	sivuventtiili, 60 * 62 mm
Z = 175 cc,	sivuventtiili, 55 * 73 mm

Seuraavat kirjaimet/numerot ennen kautta-viivaa:

2 = kaksitahtimoottori
T = kaksisylinterinen
O = Kansiventtiilimoottori (kumoa viittauksen sivuventtiilirakenteeseen edellisessä kirjaimessa)
W = vesijäähdytteinen
Z = kuivasumppu voitelu
S = Lyhytiskuinen sport-moottori tai special -moottori
C = Sport moottori
R = kilpamoottori
Y = kahdella pakoputkilähdöllä oleva moottori

Kirjain kautta-viivan jälkeen eli valmistusvuosi:

P = 1920 ja 1940	W = 1930 ja 1950
N = 1921 ja 1941	H = 1931 ja 1951
E = 1922 ja 1942	Y = 1932 ja 1952
U = 1923 ja 1943	Z = 1933 ja 1953
M = 1924 ja 1944	D = 1934 ja 1954
A = 1925 ja 1945	R = 1935 ja 1955
T = 1926 ja 1946	V = 1936 ja 1956
I = 1927 ja 1947	F = 1937 ja 1957
C = 1928 ja 1948	O = 1938 ja 1958
S = 1929 ja 1949	G = 1939 ja 1959

Kirjaimet käytettiin kahteen kertaan uudelleen samassa järjestyksessä kattamaan vuodet 1920-1939 ja 1940 -1959. Myös sotavuodet laskettiin mukaan, vaikkei tuona aikana valmistettu koneita siviilikäyttöön ollenkaan. Vuosileimuksia tulkitessa tulee huomioida, että kirjain viittaa tuotantovuoteen, joka alkoi kirjaimen viittaamaa vuotta edeltävän vuoden syyskuun 1. päivästä ja päättyi mainitun vuoden elokuun 31. päivänä.

Moottorin sarjanumeron ja toisen kautta-viivan jälkeisistä moottorin muutos- ja erikoistilauksikoodeista ei ole säilynyt kattavia luetteloita. On mahdollista, että koodien merkitykset ovat myös eri ajanjaksoina muuttuneet. Alla esitetyt koodit selityksineen ovat kooste kahdesta säilyneestä koodiluettelosta vuosilta 1921-25 ja 1929. Käytössä on ollut alla mainittujen lisäksi myös koodeja, joiden merkitystä ei nykyään enää tunneta. Alla oleva lista ei siis missään merkityksessä ole kattava eikä täysin yleispätevä.



Kirjaimet moottorin sarjanumeron ja toisen vinomerkin jälkeen:

- A = Korkeanostoinen nokka-akseli
- B = Modifioitu jakopäänkansi ja pakoventtiilin nostin (1921-24) tai magneetto sylinterin takana (1929)
- C = Kampikammio kallistetulla magneettokiinnityksellä
- D = Valurautainen mäntä, tasainen laki
- E = Valurautainen mäntä, matalapuristeinen (1921-25) tai erikoissylinteri (1929)
- F = Alumiiniseosmäntä, korkeapuristeinen
- G = Kuulalaakeroitu vetopuolen tappi.
- H = Rullalaakeroitu vetopuolen tappi.
- J = Rullalaakeroidut nokan seuraajat.
- K = Standardista poikkeava vetopuolen ketjulinjaus
- L = Ulkopuolinen vauhtipyörä kaksitahti moottorille (1921-25) tai kaksinkertaiset venttiilijouset (1929)
- M = Kampikammio ilman öljynkeräys kotelo (1921-1925) tai AZA tyyppin sylinteri (kaksitahti-moottori) (1929)
- N = Magneetonratas ML:n NA-tyypin magneetolle (kaksitahtimoottori)
- O = Sylinterin tyyppi nro. 2
- P = Sylinterin tyyppi nro. 4
- R = Sylinterin tyyppi nro. 3 (1921-25) tai muokatut moottorikiinnikkeet (1929)
- S = Kaksirivinen rullalaakeri kiertokangen alapäässä (250cc ja 350cc ohv kilpamoottorit) tai moottori valmistettu asiakkaan ohjeiden mukaan (yleisesti muut moottorityypit)
- T = Uuden tyyppinen kampikammio ja huohotin venttiili (500cc ja 600cc sivuventtiilit) (1921-25) tai koteloitu venttiilikoneisto (1929)
- U = Uuden tyyppiset venttiilinnostajat (350cc sivuventtiili-roadster -moottori) (1921-25) tai Magneeton sijoitus muutettu (250cc ja 300cc standard-moottorit ja 350cc roadster-moottori) (1929)
- V = Lyhennetty kiertokanki (matalapuristusmoottori)
- Y = Luistiventtiilihuohotin lisätty vuoden 1924 mallin kampikammioon
- * = Tarkemmat tiedot moottorin datakortilla tai kilpakäyttöön erikoisrakennettu moottori

Lähde: Jeff Clew : JAP The Vintage Years

Tekstin käännös: Timo Eronen ja Risto Nurmi

JAP UOR 600 vuodelta 1930. Tämän tulokinnasta enemmän seuraavilla sivuilla.

J.A.P. Engines are fitted to the following British Makes

ALLDAYS
BROUGH SUPERIOR
BURNEY
CALTHORPE
CARFIELD
CEDOS
CAMPION
COVENTRY EAGLE
CHATER LEA
COTTON
DOT
DIAMOND
EXCELSIOR
FRANCIS-BARNETT
FEDERATION
GRINDLAY-PEERLESS
HENLEY
HOLROYD-JAP
HOBART
H.R.D.
IVY
MONOPOLE
MOHAWK
MATCHLESS
MONTGOMERY

MORGAN THREE-WHEELER
NEW IMPERIAL
NEW COMET
NEW SCALE
OMEGA
OMEGA THREE-WHEELER
O.K.
O.E.C.
P. & P.
RADCO
REX-ACME
READY
SHARRATT
SIRRAH
SLADE-JAP
SPA
SPARKBROOK
SUN
TOREADOR
VERUS
VICTORIA
VINDEC
WALLIS
WOLF
ZENITH

AND OVER ONE HUNDRED COLONIAL AND FOREIGN MAKES

*There is a J.A.P. Engine for every user
in the range*



Harvinaistakin harvinaisempi

Kuten JAP koodi -jutussa mainittiin, moottorien tunnistus on mahdollista "koodin" avulla. Otetaan esimerkkitapaukseksi toimittajan oma moottori.

Koneesta löytyy numerosarja meistettynä sylinterin etupuolelle, jakopään puoleiseen lohkon yläosaan. Numerosarja UOR /W kertoo meille seuraavaa:

U = 600 cc, sivuventtiilimoottori porauksen ja iskun ollessa 85,7 x 104 mm

O = Kansiventtiilimoottori (kumoa viittauksen sivuventtiilirakenteeseen edellisessä kirjaimessa)

R = kilpamoottori

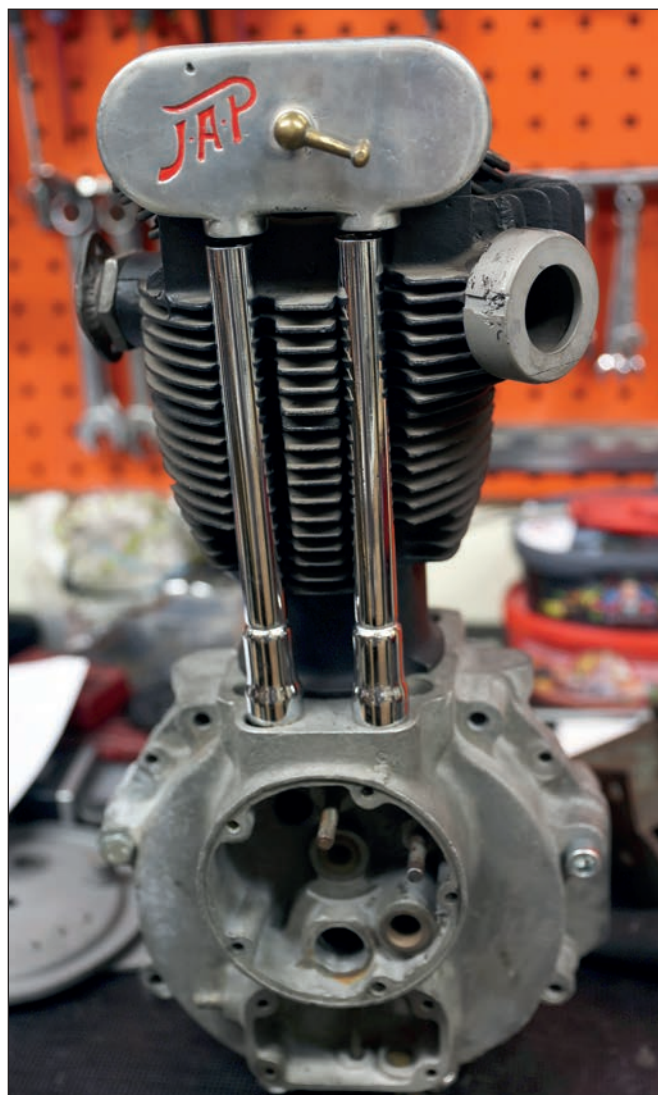
W = kauttaviivan jälkeinen kirjain kertoo iän, tässä tapauksessa moottori on valmistunut 1.9.1929 – 31.8.1930 välisenä aikana.

Numerosarjan 93867 jälkeen tuleva kirjain B, tarkoittaa magneeton paikkaa sylinterin takana (1929).

Koneen tausta

Ostin moottorin joskus 90-luvun alkupuolella Rigan lähellä pidetyltä rompepäiviltä. Itse asiassa olin kiinnostunut enemmän myyjällä olleesta Red Pantherin moottorista, mutta myyjä halusi myydä sen ja vieressä olleen JAP-moottorin pakettina. Onneksi kaverimme **Agu** osasi venäjää ja kaupat syntyivät myyjän toivomalla tavalla, pakettina. Myöhemmin Agun luona ruvettiin tutkailemaan, mitä sitä tuli ostettua, Red Pantherin moottori oli sitä mitä pitikin, mutta JAP? JAP-moottoria purettaessa kiinnitimme huomion erittäin suuriin imu- ja pakoventtiileihin, ne ovat halkaisijoiltaan lähes kaksi tuumaa. Sain jostakin käsiini jutussa mainitun JAP-koodin ja koneen tyyppi alkoi selvitä. Jossakin vaiheessa otin yhteyttä Englantiin, VMCC kirjastoon, josta sain seuraavan selvityksen:

"Käyttämäsi UOR-moottori on melko harvinainen. Se on pitkäskuinen versio paljon menestyneemmästä KOR:sta (500 cc, ohv, racing). KOR:lla ja UOR:lla on sama poraus (ja siksi ne käyttävät samaa kampikammiota), mutta KOR:n isku on 85,7 mm, kun taas UOR:ssa on 104 mm. Minulla on useita lähteitä, joiden mukaan KOR:ssa on noin 24-26 BHP, kun taas UOR:ssa on 28-29 BHP. Tavallinen 600 ohv on tuottanut noin 25 hv, kun taas KOY (500 cc) on antanut ulos 18-20 hv. Suurin ero (ja syy siihen, että KOR on paljon menestyneempi) on, että KOR moottori kiertää paljon korkeammalle kierrosluvulle kuin UOR. Siinä missä KOR on ollut loistava kilpamoottori (ehkä aikansa paras ja menestynein), UOR ei koskaan ollut kilpamenestys pitkän iskunsa vuoksi. Mutta se



on erittäin harvinainen. Mielenkiintoista sinänsä että, KOR ja UOR käyttävät samaa venttiilin ajoitusta."

Tietoa ei vaan löydy

Olen nyt tätä kirjoittaessa omistanut kyseisen moottorin lähes 30 vuotta. Voitte uskoa, että olen selannut internettiä vuosien varrella lukemattomia kertoja kyseisen moottorin taustoja etsiskellessä. Ainoa tieto minkä olen saanut, on ne muutamat esitteet missä tuo UOR-moottori on listattu.



Englannissa, Brooklandsissa oli 600 cc: n sivuvaunuluokka, ja on olemassa tietoja siitä, että sekä Excelsior että Zenith olisivat asentaneet JAP-moottoreita ennätysriityksiä varten.

Kuinka tällainen moottori sitten on kulkeutunut Latviaan, sitä ei tiedä kukaan. On muistettava tietysti, että ennen toista maailmansotaa kilpailutoiminta moottoripyörillä oli erittäin suosittua Baltian maissa.

Suurin ongelma

Lohkot, lyhyesti sanottuna. Jossakin vaiheessa moottorin elinkaarta sen kiertokanki on veistellyt mennessään moottorin etupuolelta molempia kampikammioiden puoliskoja neljänneskierron matkalta. Parikymmentä vuotta sitten, yksi joensuulainen, alumiiniosien korjaukseen erikoistunut kaveri, kokeili korjata lohkoja, mutta homma ei ainakaan TIG menetelmällä onnistunut. Syy oli yksinkertainen, lohko alkoi palaa TIG kolvin edellä. Tavallisen alumiinilohkon korjaus ei ole homma eikä mikään, mutta tämän JAP vanhuksen lohkot on kyllä oma lukunsa. Sain vinkin kaverilta, että kokeile raa`asti hitsata niitä MIG: llä ja aivan tavallisella seostamattomalla alumiinilangalla. Tätähän piti kokeilla ja kyllä, sepä tarttuikin lohkoihin ja sain paikat korjattua.

Takaraivossa kyllä jyskyttää korjauksen pitävyys, koska pehmeä lanka ja todella kovaksi muuttuneet lohkot eivät ihan vakuuta. Lohkot ovat siis normaali alumiiniin verrattuna erittäin kovia, akselilla jos kopsauttaa valun kylkeen, niin ääni on korkean kimeä, kertoen valun olevan kovaa kuin kivi. Koneen saattamiseksi käyntikuntoon alkaa olemaan enää kaksi vaihtoehtoa, löytää jostakin vastaavat lohkot, vaikka siviilimallista tai sitten valattaa uudet entisten toimiessa valumalleina. Voitte uskoa, että noita mainittuja siviilimallin lohkojaakaan en ole löytänyt, vaikka etsintää on tehty pitkin maailmaa.

Kävin mielenkiinnosta lohkojen kanssa Joensuussa Stenan pisteellä tutkituttamassa lohkojen materiaalin analysaattorilla. Tutkimus kertoi seoksen koostuvan seuraavista ainesosista: Al 83.5%, Zn 10.6%, Cu 4.45%, Si 0.71%, Fe 0.49%, Ti 0.07%, Cr 0.06%, Mg 0.05 %, Mn 0.04%. Piistä (Si) eteenpäin olevat voidaan luokitella valun epäpuhtauksiksi. Sosiaalisen median puolella käytiin vilkas keskustelu materiaalista, ja lopputulos oli varsin samankaltainen, erikoinen ja kestävä seos.

Aika näyttää saanko moottorin kunnostettua käyntikuntoiseksi. Yksi vaihtoehto on mallintaa lohkot 3-D skannauksella ja koneistaa ne CNC-työstökeskuksella. Saa nähdä, aika näyttää... •

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

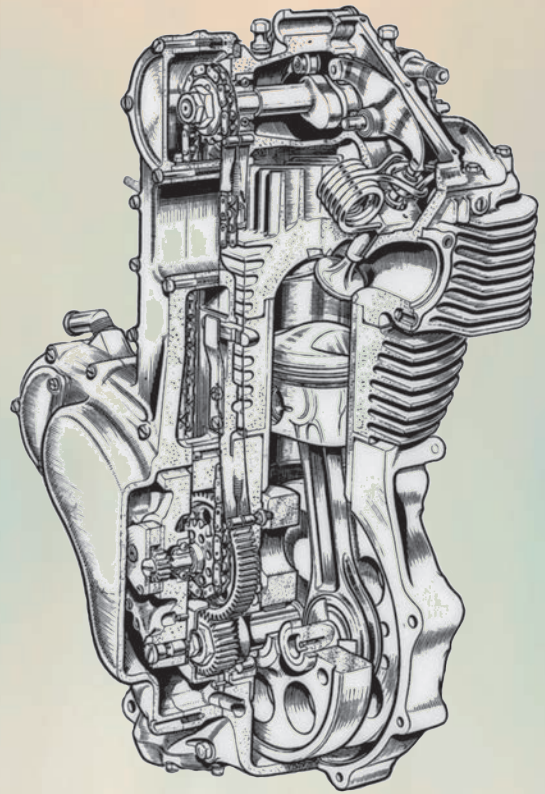
www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

Varaosat ja tarvikkeet kaikkiin kunnan brittipyöriin suoraan Helmien hyllystä!

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

Boy's Racer 7R



AJS 7R, joka tunnetaan yleisesti nimellä "Boy's Racer", oli menestynyt tuotantokäyttöinen kilpapyörä, jota rakennettiin vuosina 1948–1963.

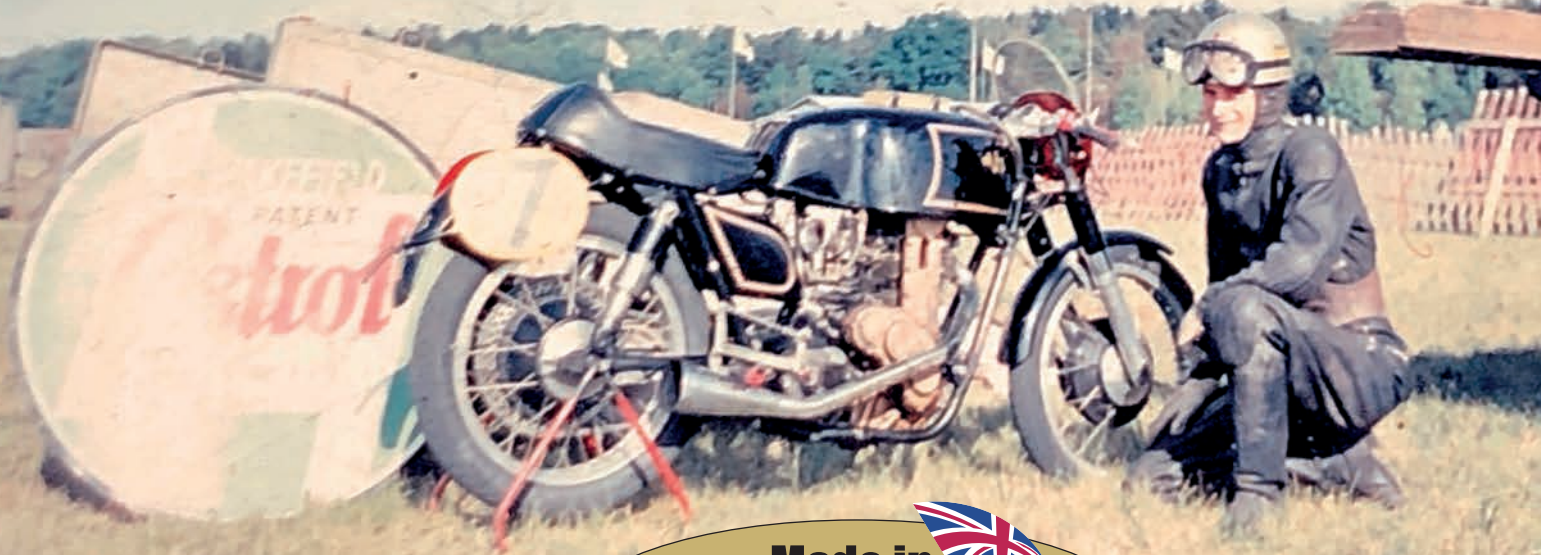
Sen lisäksi, että AJS:n kilpatalli kilpaili sillä, sitä valmistettiin myös rajoitettu määrä myytäväksi yksityisille ajajille. Se ansaitsi pian maineen erinomaisesta suorituskyvystään, käsiteltävyydestään ja luotettavuudestaan. Bob McIntyre, Mike Hailwood ja Alan Shepherd ovat monien kuuluisien nimien joukossa, jotka ovat kilpailleet 7R:llä. Suomalaisia tunnettuja 7R kus-

keja ovat olleet mm. Gosta Lönnfors, Kurt Ginnman, Pentti Heino, Anssi Resko, Topi Vainio, Esko Puputti, Sepo Kivinen, Pentti Lehtelä ja tietysti Savonlinnan Taneli "Tantta" Lepo.

7R astuu parrasvaloihin

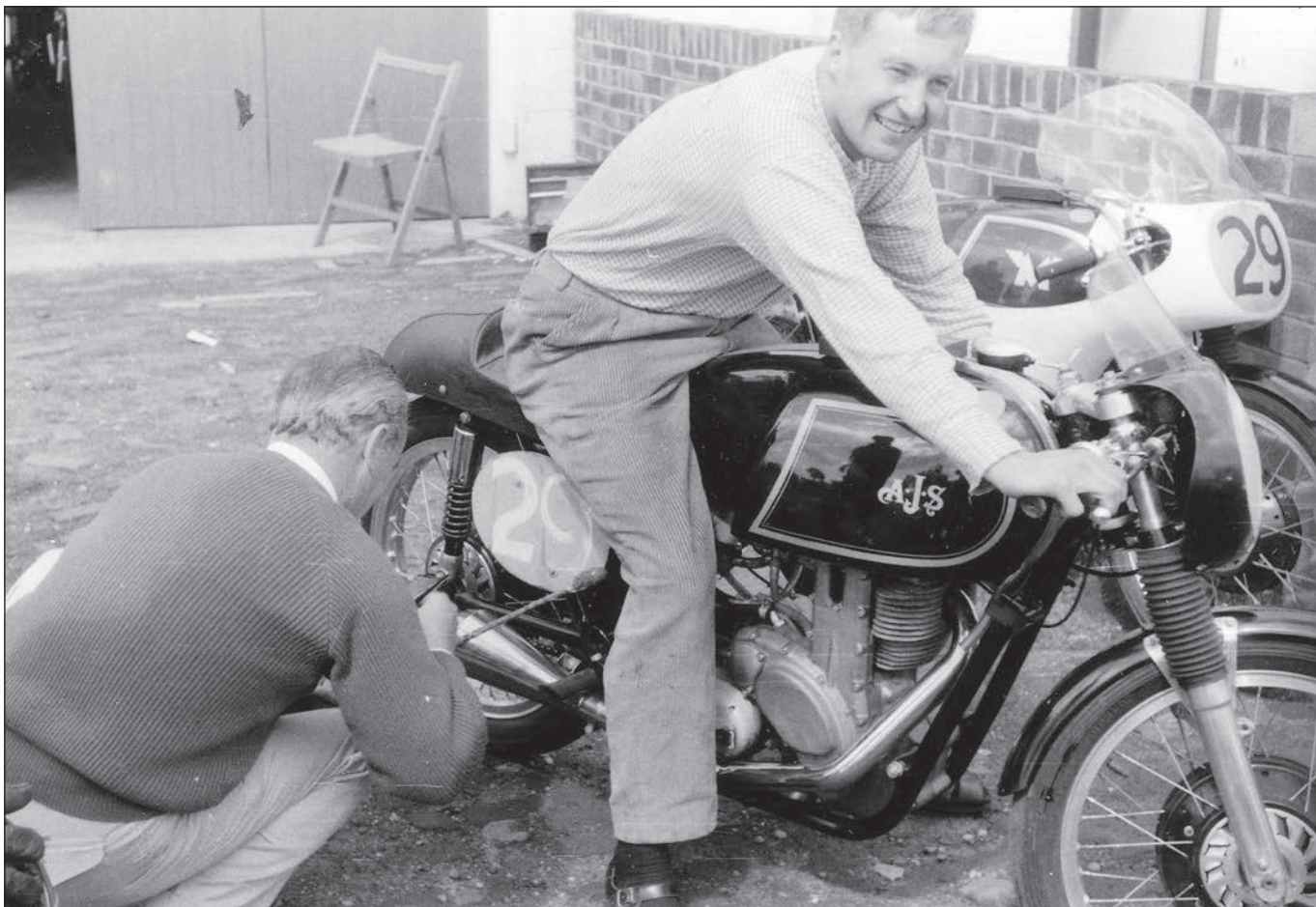
Phil Walker suunnitteli 7R:n, jossa on yksisylinterinen, 350-kuutiainen

ja yksi nokka-akseli kannessa – toista maailmansotaa edeltäneistä "nokka"-moottoreista saatujen kokemusten perusteella. Ketjuvetoinen yläpuolinen nokka-akseli antaa 7R-moottorille erottuvan ilmeen jakopään puolella, ja usein kullaksi maalattu ketjukotelon kansi ja nokka-akselin kotelo antavat koneelle sen tunnusomaisen värityksen, muuten pyörän ollessa pääasiassa



Made in





musta, kultaisilla raidoilla varustettuna.

Aluksi 7R ei ollut aivan yhtä tehokas kuin kilpailijansa, sillä se tuotti 32 hevosvoimaa (24 kW) 7500 rpm:llä. Duplex-runko ja Teledraulic-etuhaarukat pysyivät suhteellisen ennallaan tuotannon aikana, kun taas moottoriin tehtiin useita muutoksia. Koneen venttiilikulmaa kavennettiin asteittain

ja kampaiksi vahvistettiin vuosien varrella. Vuonna 1956 moottorin iskunpituutta lyhennettiin 74 x 81 mm poraus/isku mitoista 75,5 x 78 mm. Muutoksen taustalla oli tarve pysyä Italiasta tulevien edistyneiden, monisynteristen vauhdissa. Alkuperäisen AJS 7R:n omapaino oli suhteellisen vähäinen, 129 kg, mikä tarkoitti, että sen 32 hevosvoimaa voitiin käyt-

tää hyväksi aina kierroslukumittarin punaviivalle asti.

Vuonna 1951 AJS:n kehitysinsinööri Ike Hatch kehitti kolmiventtiilisen sylinterinkannen, joka tuotti 36 hv (27 kW). Sitä kutsuttiin AJS 7R3:ksi, ja se oli Iken vastaus italialaisille tehdasteille. Pyörä menestyikin hyvin ensimmäisellä kilpailukaudellaan, mutta toisella kaudella, menestys jäi

Yläkuvassa Anssi Reskon kalustona AJS 7R ja Matchless G50.



Vuorelan Vesin 7R vuodelta 1954



Jukka Helkama on osallistunut aktiivisesti 7R pyörällään näytösajoihin

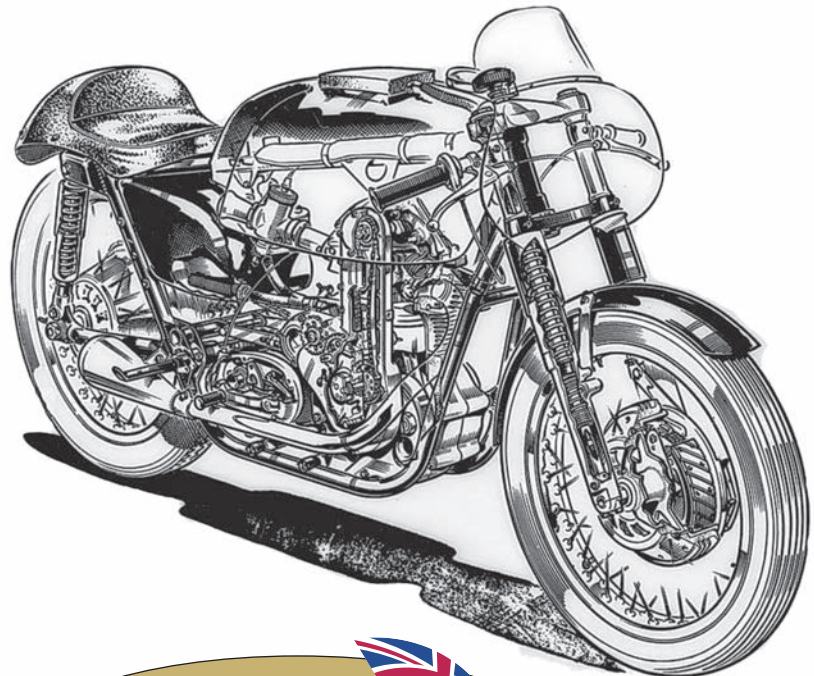
vaatimattommaksi. Vuonna 1954 suunnittelutiimin johtaja Jack Williams kehitti pyörää edelleen laskemalla moottoria rungossa alemmaksi ja tekemällä joitain virityksiä moottoriin, jotka antoivat 40 hp (30 kW) 7800 rpm. Se voitti heti maailmanmestaruus sarjan kaksi ensimmäistä osakilpailua ja Isle of Man TT:n sen jälkeen. Nämä kolmiventtiilillä sylinterinkannella varustetut olivat tehtaan erikoistuotteita, mutta yksi niistä on säilynyt ja toinen on rekonstruoitu varaosista.

Loppu hämmöttää

AMC vetäytyi kilpatallin pyörittämisestä vuoden 1954 lopulla, Ike Hatchin kuoltua ja muiden eurooppalaisten pyörien kovan kilpailun myötä. Tämän jälkeen AJS teki tuotantoversion tavallisesta kaksiventtiilisestä AJS 7R:stä yksityisille ja 500 cc:n version, joka nimettiin Matchless G50:ksi. Tuotannon loppuun mennessä vuonna 1963 kaksiventtiilinen AJS 7R -moottori tuotti yli 40 hv (30 kW).

AJS 7R:n voitot jatkuivat 1960-luvulle asti, kun voitot olivat Junior Manxin Grand Prix -kilpailuissa vuosina 1961, '62, '63 ja sijoittuivat toiseksi vuonna 1966. Mielenkiintoista on, että 7R voitti myös avajaiskilpailun F.I.M. 500cc motocrossin

maailmanmestaruuskilpailussa vuonna 1957 – ruotsalainen Bill Nilsson muunsi 7R:n motocross- koneeksi ja otti vakuuttavan voiton. Phil Walker ei todennäköisesti koskaan kuvitellut näkevänsä 7R moottorilla varustettua motocross pyörää. •



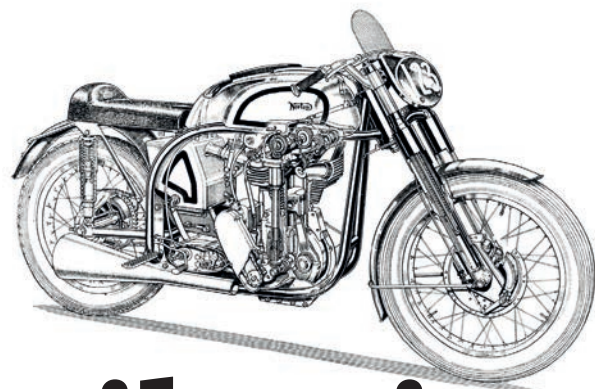
Made in





teksti: **Timo Eronen**

kuvat: **Timo Eronen**, VMPK:n arkisto, **Bob Holliday**: Norton Story



Brittiläisten ratakoneiden ikoni

Vuonna 1949, FIM Grand Prix -maailmanmestaruuskilpailujen sarjan alkaessa, yksisylinterinen kilpamoottoripyörä koettiin jo eilispäivän ratkaisuksi. Mutta sodanjälkeisen Englannin talousahdingossa ei riittänyt resursseja uusien nykyaikaisten ideoiden toteuttamiseen vaatimiin investointeihin. Eli syy, miksi esimerkiksi Velocette ja Norton eivät valmistaneet 4-sylinterisiä kilpamoottoreita italialaisten kilpailijoidensa tapaan, oli yksinkertainen – yritysten kassat eivät olisi kestäneet sitä.

Tästä huolimatta yhdeksi 50-luvun

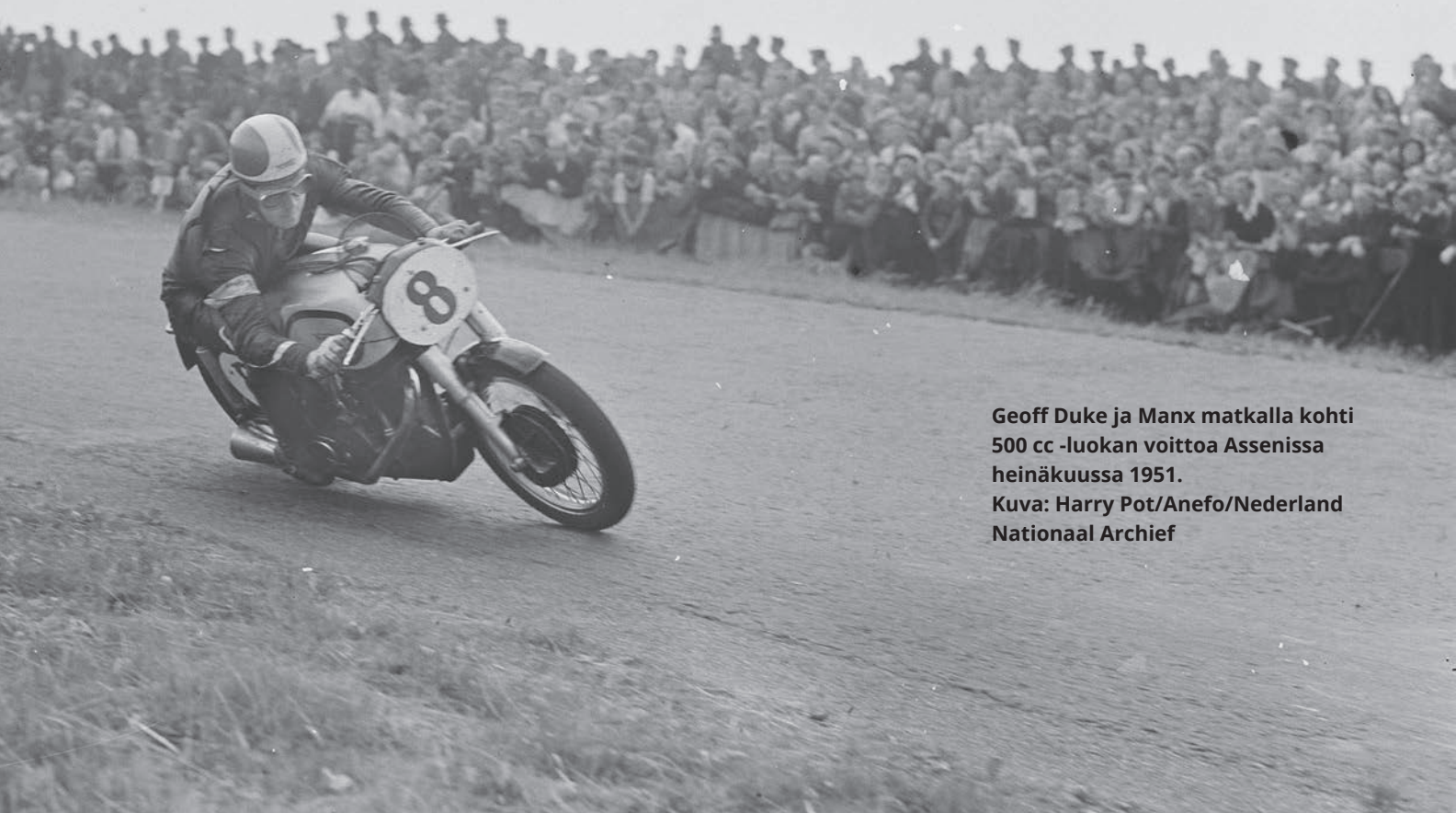
ikonisimmista kilpapyöristä muodostui yksisylinterinen Norton Manx, tai kuten englantilaiset kutsuvat ”The Manx Norton”.

Manx Nortoneit olivat Suomessakin tuttu näky TT-radoilla eri kuljettajien toimesta ja ne ovat nykyään haluttuja pyöriä keräilijöiden keskuudessa. Tunnettuja suomalaisia Manxilla ajaneita kuskeja olivat mm. **Raine Lampinen**, **Nils Schröder**, **Walter Bergström**, **Herald Karlsson**, **Urho Mäkinen**, **Veikko Sulassaari**, **Tauno Nurmi**, **Antero Ventoniemi**, **Hannu Kuparinen**, **Esko Lahti**, **Veikko Värinen** ja legendaarinen **Kone-Olli**, eli **Olavi Lehtinen**.

Millainen historia tällä Nortonin kruunjalokivellä oikein on?

Manx Grand Prix

Norton Manx on englantilainen kilpamoottoripyörä, jota Norton Motors Ltd valmisti vuosina 1947–1962. Norton on ollut mukana jokaisessa Isle of Man TT -kilpailussa vuoden 1907 avajaistapahtumasta aina 1970-luvulle saakka. Tämä on vertaansa vailla oleva saavutus, johon mikään muu valmistaja maailmassa ei ole yltänyt. Norton käytti ensimmäistä kertaa Manx-nimeä vuosina 1936–1940 saatavilla olleeseen Manx

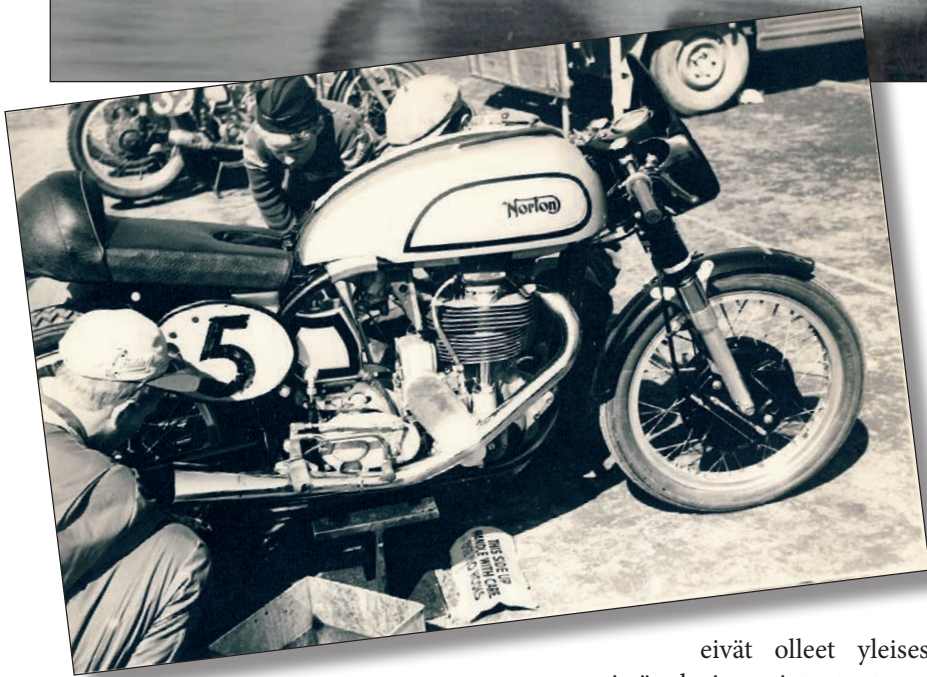


Geoff Duke ja Manx matkalla kohti 500 cc -luokan voittoa Assenissa heinäkuussa 1951.

Kuva: Harry Pot/Anefo/Nederland Nationaal Archief



Väinö Hollming kaasu pohjassa
Eeltsussa 1947.



Vasemmalla Eltsu -58 Pertti Mikkola
kiilloittaa Lampisen Nortonia

Grand Prix -malliin. Kyseessä oli 'International' roadsterista muokattu kilpaversio, jossa oli teleskooppihaarukka ja plunger-takajousitus. Kampiakammio ja yläpuolisen nokka-akselin kotelot oli valmistettu magnesiumista. Toisen maailmansodan jälkeen niistä tiputettiin "Grand Prix" pois, ja vuodesta 1947 eteenpäin kilpamallin nimi oli yksinkertaisesti "Manx". Se oli hieman uudistettu versio ennen sotaa valmistetusta Norton Internationalista, ja sitä tarjottiin joko 350- tai 500-kuutioisena. Nortonin tehtaan kilpapyörät

eivät olleet yleisesti myynnissä olevia sarjatuotantomalleja, vaan Bracebridge Streetin tehtaalta niitä oli myynnissä vain tarkoin valituille asiakkaille tilauksesta.

Vuonna 1950 Norton sai kilpapyöränsä maailmankuulun Featherbed-rungon. Tämä McCandlessin veljesten suunnittelema runko mullisti ratapyörärien ajo-ominaisuudet kertaheitolla uudelle tasolle. Kolme kertaa Isle of Man TT-kilpailun voittanut ja kokenut TT- ja GB-ajaja Harold Daniell, koeajoi vuonna 1950 uutta Norton-runtoa. Koeajon jälkeen hän julisti, että se oli kuin "olisi ajanut höyhenpatjan

päällä verrattuna aiempaan Nortonin Garden Gate-rungolla ajamiseen" Lau-sahdus jäi elämään ja runkoa on kutsuttu "Featherbed"-rungoksi aina siitä lähtien.

Vuoden 1950 Isle Of Man-kilpailussa Norton voitti kaiken. Tehdas otti kolmoisvoiton sekä Junior- että Senior-kilpailuissa. Seuraavana vuonna Geoff Duke voitti molempien luokkien maailmanmestaruudet tehtaan kilpureilla. Vuonna 1953 Associated Motorcycles (AMC), joka oli jo AJS- ja Matchless-merkkien omistaja, osti Norton Motorcyclesin. Kaupan seurauksena Norton luopui omasta tehdasjoukkueestaan kauden jälkeen.

Kysyttäessä asiasta Norton-tehtaan toimitusjohtaja H. Hopwoodilta, hän vastasi: - *Me olemme pieni tehdasyhtymä ja näitten erikoiskoneiden rakentaminen on yksinkertaisesti liian kallista. Viime vuosina kilpatallin ylläpitoon meni noin 40 000 puntaa (nykyrahas-*



Harald Karlsson, yksi kuuluisa Manx-kuljettaja

sa n. 1,4 miljoonaa euroa) ja se myös söi resursseja tehtaan teknillisestä henkilökunnasta. On ollut liiankin helppoa sitoa yhtiön huippusuunnittelijat kilpatallin toimintaan, perustuo-
tannon kustannuksella.

"Velhojen osasto"

Nortonin tehtaalla, vanhan tehdaskompleksin keskellä, oli salaperäinen ovi, jossa luki "Development Unit", eli kehitysosasto. Sen ovi oli aina lukossa ja vain tusinalla miehiä oli avaimet lukkoon. Tuon oven takana Nortonin noidat kehittivät Manxien suorituskykyä tehtaan johdon siunauksella. Kysyttäessä, miksei Norton lähtenyt mukaan neljäsy-
linteristen kilpamoottoreiden kilpajuoksuun, vastaus tuli suunnitteluinsinööritä kuin apteekin hyllyltä: - *Meillä ei ole vakiomallistossa 4-sylinteristä konetta, joten mitä me saisimme sillä myytyä? Jos vakiotuotannossamme olisi nelonen, niin epäilemättä siitä tehtäisiin myös TT-versiokin.*

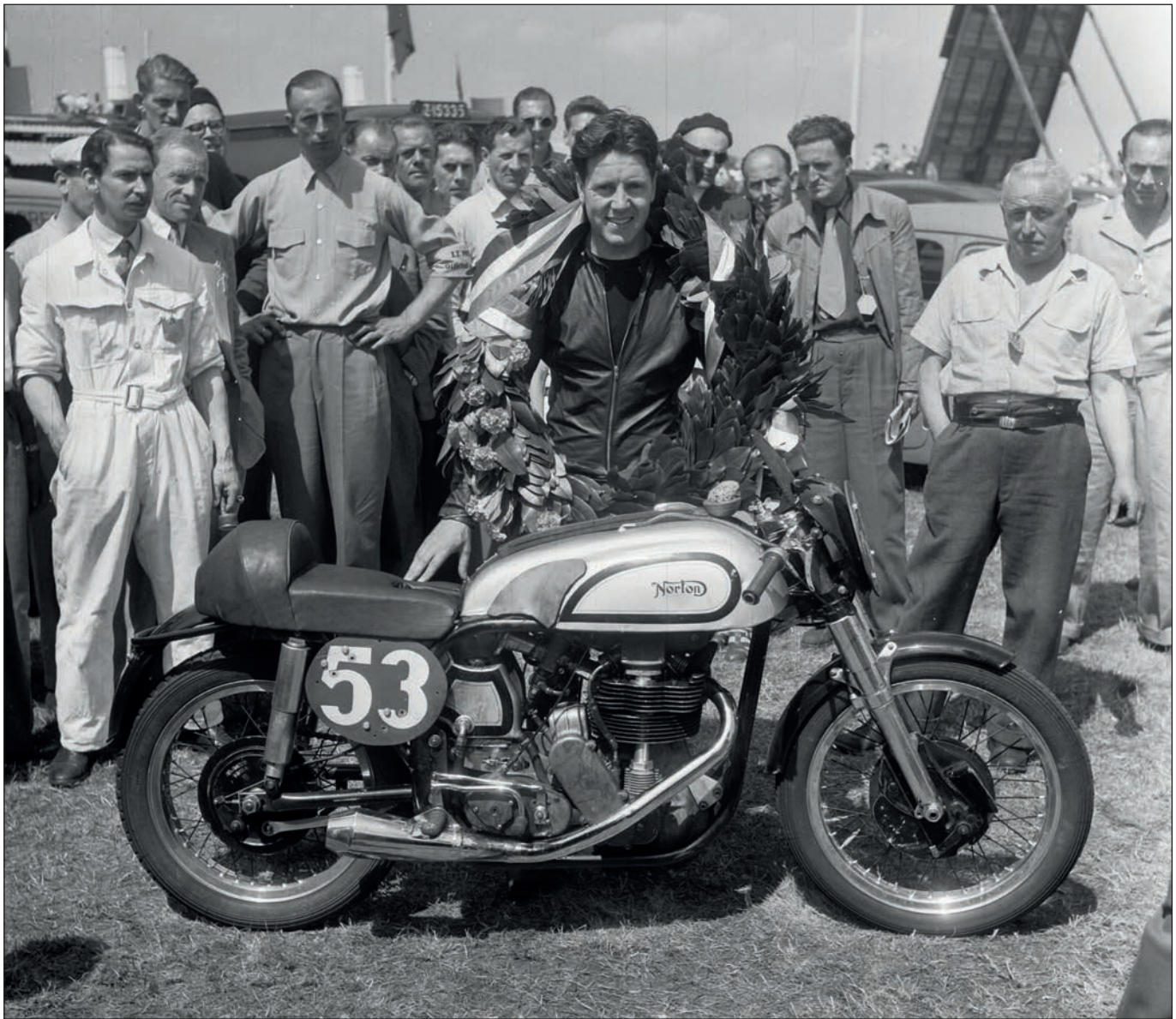
No entäs miten sitten saataisiin nykyisestä 1-sylinterisestä enemmän tehoa irti? Tämä kysymys sai toimitusjohtajan ja suunnitteluinsinöörit katsatamaan toisiinsa. Insinöörit selittivät, että käynti – ja täyttö ominaisuuksiltaan Nortonin 1-sylinterinen moottori ei jää jälkeen italialaisista nelosista, ja maksaa vain murto-osan mitä TT-nelonen tulisi maksamaan.

Vuonna 1959 "velhojen osasto" keskittyi keinoihin, joilla 500-kuutioisesta Manxista saataisiin irti 1000 kierrosta minuutissa enemmän, kuin sen aikaiset koneet normaalisti ottivat. Man-saaren TT-ajoissa 500 Manx pystyi ajamaan



Ilmoitus Moottoriurheilu-lehdessä helmikuussa -53.

kilpailun läpi 7100 rpm. Suunnittelijat laskivat, että jos kone saataisiin kestäämään 8000 rpm läpi kisan, niin Manxin koneessa olisi silloin vastusta monisynterisille moottoreille koko rahan edestä. Salainen ase tämän tavoitteen saavuttamiseen oli silloin juuri kokeiluasteella – nimittäin



Geoff Duke jälleen Assenissa kuten jutun avauskuvassakin, mutta tässä kesä -52 ja voitto Manxilla tällä kertaa 350 cc -luokassa. Kuva: J.D. Noske/Anefo/Nederland Nationaal Archief

desmodrominen venttiilien ohjausjärjestelmä. Sen lisäksi yhtiön uusissa koneissa oli iskunpituutta lyhennetty tuntuvasti aiempiin verrattuna. **Terry Shepard** ajoi tätä desmo-ohjattua Nortonia Man-saaren harjoituksissa, mutta sen luotettavuutta ei pidetty vielä riittävänä täysiverisen kilpailun läpi ajamiseksi. Desmo-ohjelma oli lupaa, mutta Nortonilla ei ollut aikaa tai resursseja viedä sitä loppuun. Samaan aikaan yhtiössä tapahtui liian monia muita asioita, joten desmo-projekti kuoli hiljalleen pois.

Viimeisen kerran Norton Maxilla voitettiin Man-saarella vuonna 1961, kun **Mike Hailwood** ajoi maalivii-van yli ensimmäisenä. Motor Cycling kommentoi asiaa perinteisellä britti-

läisellä nokkeluudella: ”*Private Norton Beats ’privat’ MV*”

Vuosi 1962 oli Norton Manxin tuotannon viimeinen täysi vuosi. Heinäkuussa AMC ilmoitti tuotannon siirtämistä Bracebridge Streetiltä Woolwichiin Lontooseen. Yhteensä 42 Manx Nortonia valmistettiin marraskuun 1962 ja tammikuun 1963 välisenä aikana. Vuonna 1966 **Colin Seeley** osti jäljellä olevat varaosat ja työkalut, jotka hän myi lopulta **John Ticklelle** vuonna 1969. Kun **Godfrey Nash** ajoi Norton Manxilla voittoon vuoden 1969 Jugoslavian Grand Prix -kilpailussa Opatija Circuit -radalla, se oli samalla viimeinen kerta että 500 cc:n Grand Prix -kilpailu voitettiin yksisylinterisellä koneella.

Manxin historia pähkinänkuoressa:

1931: Norton International esitellään yleisölle. Tämä edistysellinen kone oli Arthur Carrolin suunnittelema. Se oli yksisylinterinen, 490-kuutiainen, kannen yläpuolisella nokka-akselilla varustettu, ja tuotti 29 hevosvoimaa. Samana vuonna myös esiteltiin asiakkaille ensimmäiset kilpaversiot. Norton valmisti täyspronssista sylinterikantta syksystä 1933 syksyyn 1934. Pronssikannella tavoiteltiin parempaa lämmönjohtokykyä. Täyspronssinen kansi oli saatavilla vain lisävarusteena kilpapyöriin. Vuodelle 1935 täyspronssiset kannet korvattiin uudella bi-metallikannella. Kannen alumiinisen ul-



kovaipan sisällä oli pronssista valettu palotila.

1937: Norton Manx julkaistiin. Tästä Joe Craigin kehittämästä moottorista nähtiin ensimmäistä kertaa ikoninen "iso mustapäätä" (magnesium osat kannessa), joka oli saatavilla vain Works Race -spesifikaatioissa. Tuotanto keskeytettiin sodan takia. Manx esiteltiin uudelleen vuonna 1947 maantie-kilpamoottorina ja -pyöränä (todellisuudessa paranneltu Norton International) SOHC, pitkä isku (79,62 x 100 mm), 499 cc. Moottorit oli varustettu Amal-kaasuttajalla – aluksi RN-tyyppisillä kesäkuuhun 1952 asti, sitten GP-tyyppisellä, TT-tyyppiset oli saatavana lisävarusteina.

1949: Ensimmäinen DOHC-moottori valmistuu. Venttiilikoneisto muutettiin kahdelle nokka-akselille, alakeran pysyessä samanlaisena.

1950: Norton sai kilpapyöriinsä kuuluisan featherbed-rungon. Klassinen ja helposti tunnistettava ulkomuoto oli syntynyt.

1951: Ensimmäiset featherbed-run-

golla varustetut pyörät tulevat yleiseen myyntiin. Moottorit saivat natrium-täytteisen pakoventtiilin.

1953: Manx saa lyhytiskuisen moottorin, 86 mm * 85,6 mm. Koneen maksimi kierrosluku kasvoi 6500 -> 7200 rpm. Tehoa koneesta luvattiin 47 hv, 6500 kierroksella käytettäessä bensiiniä polttoaineena. Kyseistä moottoria käytettiin esim. Formula III autoissa, polttoaineen ollessa niissä metanoli. Pitkäiskuisen moottorin (82 mm * 94 mm) valmistus lopetettiin uuden moottorin myötä.

1954: Norton lopetti tehdastallin pyörittämisen lopullisesti, mutta jatkaa moottoreiden ja runkojen toimittamista yksityisille kuljettajille.

1956: Muutoksia mm. pakoventtiilin koko kasvoi, imuventtiili ja imukana suunniteltiin uudelleen. Koneen ajoituksia muutettiin uusien nokka-akseleiden myötä.

1957: Uusi vahvistettu kiertokanki ja alatappi. Kuningasakselin hammaspyörät sylinterinkannessa modifioitiin paremmiksi.

1963: Viimeiset Manx-moottorit ja kilparungot valmistuivat Norton tehtaan toimesta. •



Joe Craig ja toinen Featherbed rungon suunnittelijoista Rex McCandless ensimmäisen Featherbed-Nortonin kera Blamfordin radalla 1950.

Mikä TriTon?

Mistä syntyi kuuluisa yhdistelmä TriTon? Norton tehdas ei myynyt Manxien moottoreita ilman pyörää, vaikka kone oli kysytty Britannian F3-autojen voimanlähteeksi. Näin Manxeja ilman moottoreita alkoi tulla markkinoille ja yksityiset kuskit asensivat niihin menestyksekkäästi Triumphin moottorin. TriTon oli syntynyt.

kuva: Mark Robinson/CC2.0



VMPK-KEVÄTROMPE

Lauantaina 22.04.2023 Klo 9.00–15.00

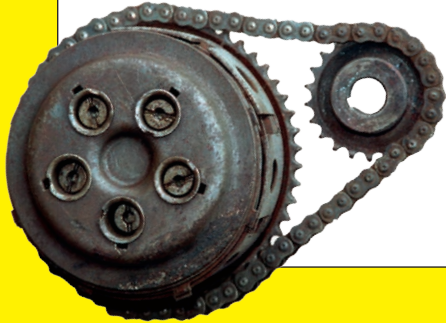
Tampereen messu- ja urheilukeskus (Pirkkahalli, Ilmailunkatu 20)

- Sisäänpääsy 5 €
- Ilmainen pysäköinti ja MP-parkki
- Myyntiruudut 30 €
- Myyntipaikkojen varaukset numerosta 050 5010 119 arkisin klo 12–20
- Myyntipaikkakartta nähtävillä VMPK:n foorumissa



TERVETULOA!

VMPK Tampereen aluekerho
Mansen Masinistit



ROMPE- TORI

SUNNUNTAINA

23.4.2023 klo 9:00-14:00

Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32, 00770 Helsinki

- Myyjät pääsevät sisään lauantaina klo 7:30
- Paikat ulkopaikkoja, omat katokset mukaan
- Paikkamaksu 20 e
- Pysäköinti ilmainen
- Sisäänpääsy 5 e
- Kahvio

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

Lisätiedot : Tom Tukiainen 040 759 7716



Tervetuloa!

Tapahtuman mahdollisesta
peruuntumisesta ilmoitetaan VMPK:n sivuilla

STADIN
VMPK ry
PÄRTSÄRIT





Yksi vanhimmist Manxeista

Harrastajien piireissä on monesti juttua, kuinka Suomesta löytyy edelleen maailman mittakaavassa harvinaisia pyöriä. Yksi näistä on varmasti **Simo Niemisen** Norton Manx vuodelta 1936.

Juttumme pyörä lähti kohti Suomea Nortonin tehtaalta 17.4.1936. Arwidson, joka oli tuolloin Nortonin maahan-tuoja, tilasi näitä 500 cc kilpapyöriä kolme kappaletta, ne menivät **Raine Lampiselle**, **Toivo Lahdelle** ja kolmas Nortonin jälleenmyyjälle Viipuriin.

Simo Nieminen on selvittänyt hänen pyöränsä historiaa Norton Owners Clubin kautta. Hänen pyörästä on kirjattu lähetykseltään moottorin, vaihteiston, etuhaarukan ja polttoainesäiliön koodit, jotka vastaavat tarkasti tehtaalla omia works-pyöriä, eli kyseessä on aito kilpapyörä. 1936 Nortonin kilpapyörissä nähtiin ensimmäistä kertaa alumiininen sylinterinkansi, tai ainakin melkein, palotila oli edelleen pronssinen kalotti, vuorattuna alumiinikannella. Kyseiseen pyörään oli asennettu jo tehtaalla, erittäin harvinainen BTH:n valmistama magneetto. Tässä magneetossa on kahdet eri käämit, joten sillä voitiin antaa kipinää kahdelle sytytystulpalle. Mitä tällä ratkaisulla sitten haettiin? Palamisnopeuden selkeää parannusta ja kierrosluvun nostamista sekä luotettavuutta, koska matka jatkui vielä, vaikka toinen tulppa sattuisi pimenemään kesken ajon. Pyörän rakenteesta johtuen, sen extra-tulpan vaihto on varsin haasteellista, sen esille saamiseksi joutuu mekaanikko purkamaan osan Nortonin venttiilikoneistoa. Tilauksesta myös selviää, että Simon pyörään tilattiin lisävarusteena myös kierroslukumittari. Toimituslistassa on selkeästi sanottu mitä Norton kokonaisuudessaan sisälsi lyhyesti ja ytimekkäästi: *Full Manx Specifications*.

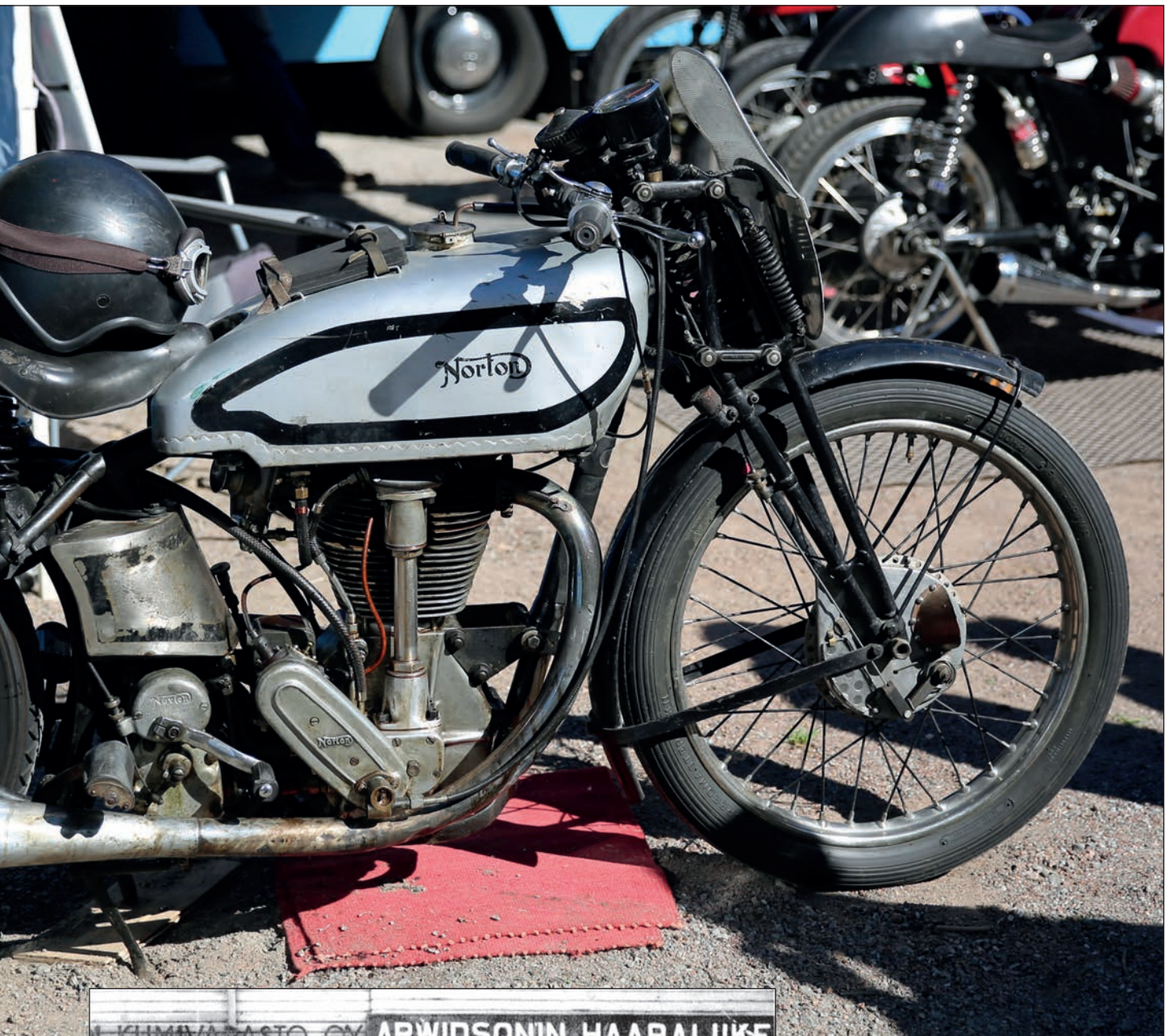
Juttumme pyörä siis saapui Suomeen jossakin vaiheessa vuotta 1936. Viipurissa sijainneessa Vuoma-nimisessä Arwidsonin jälleenmyyjäliikkeessä työskenteli **Pentti Sirkkiä** niminen mies, josta tuli virallisesti Nortonin ensimmäinen omistaja. Sirkkiä aloitti kilpailamisen Nortonilla ja hänen nimi näkyy useasti 30-luvun puolestavälistä, aina vuoteen 1948, jolloin hän ajoi Nortonilla viimeisen kerran Eläintarhanajoissa. Nortonista luopumisen jälkeen Sirkkiän pyöränä mainitaan tulosluetteloissa Triumph.



Simo Niemisen Norton vuodelta 1936.

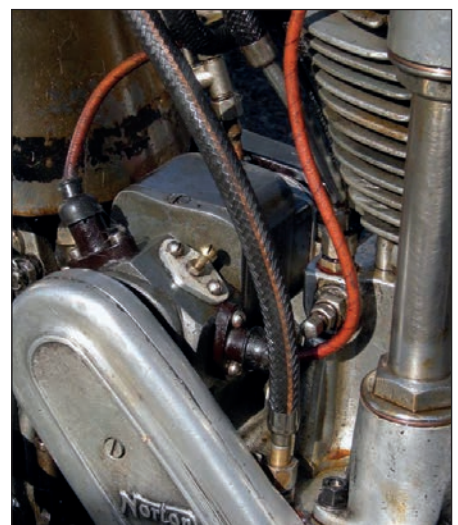
Mitä vanhalle Manxille sitten tapahtui? Ajanjakso viisikymmentäluvun alusta kuusikymmentä luvulle on hieman pimennossa, mutta juttumme pyörä tuli esiin uudelleen, 60-luvun alussa, jolloin **Paavo Ketola**, sekä hänen veljenpoikansa **Hannu**, jotka ajoivat sillä TT- sekä maaratakisotia. Viimeisen kerran Norton esiintyi radalla tositoimissa 1963, Satakunnassa ajetuissa sarja-kilpailuissa. Tämän jälkeen Norton jäi seisomaan Paavo Ketolan pojan **Raini Ketolan** haltuun lähes neljäksikymmeneksi vuodeksi ennen kuin Simo sai hankituksi pyörän itselleen 2007.

Simo kunnosti Nortonin täydellisesti, ulkoasun jäädessä ennalleen. Moottori oli käytännössä loppuun ajettu ja se remontoitiin täydellisesti uuteen uskoon. Mikäpä on hienompaa katseltavaa, kuin vanha Manx, alkuperäisessä asussa? •



AUTO- JA MOOTTORILIIKE
ARVIDSON
 Omistaja A. I. VUOMA
 Viipuri. Torikatu 5. Puhelin 2570.
 Myy Mercedes-Benz, DKV- ja Reo-
 autoja, Nokia-autorenkaita, Norton-
 moottoripyöriä y. m. alaan kuuluvia
 tavaroita.

Tekstissä mainittu Vuoman auto-
 liike Viipurissa.



Kuvasta saa hyvin selville magneeton
 tuplasytytyksen



teksti: Timo Eronen kuvat: Pauli Ylikoski

Mitä tapahtui brittiläiselle moottoripyöräteollisuudelle?

Useiden vuosikymmenten ajan brittiläinen moottoripyöräteollisuus oli, pienitehoisia mopoja ja skoottereita lukuun ottamatta, maailman suurin alan toimija. Toisen maailmansodan jälkeen moot-

toripyöräteollisuus oli Yhdistyneen Kuningaskunnan kolmanneksi suurin valuuttalähde heti autoteollisuuden ja skotlantilaisen viskin jälkeen. Kuitenkin vuoteen 1975 mennessä koko teollisuudenala oli käytännössä ajettu alas. Mikä johti moottoripyöräteolli-

suuden romahtamiseen Isossa-Britanniassa näin nopeasti, vaikka maa oli käytännössä määrätellyt sen

suunnan niin pitkään?

Vuonna 1950 Iso-Britanniassa oli rekisteröitynä 761 500 kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa. Vuoteen 1968 mennessä määrä oli noussut 1 343 000:een. Samalla aikajaksolla rekisteröityjen autojen määrä oli kasvanut vielä enemmän 2 307 379:stä 11 078 000:een. Moottoripyörien käytön hitaampaa kasvuvauhtia pahensi autoistumisen lisäksi todellinen kokonaistuotannon lasku. Vuonna 1950 brittiläiset tehtaajat olivat tuottaneet 171 300 moottoripyörää, mutta tuotannon kokonaismäärä oli pudonnut 84 000:een vuonna 1968. Sen sijaan tuonti, joka oli ollut vähäistä vuonna 1950, oli kasvanut samalla ajanjaksolla 111 700 kappaleeseen.

Aika sodan jälkeen

Toisen maailmansodan jälkeen Eurooppa ja Japani olivat hajallaan ja



Iso-Britannia konkurssin partaalla. Toisessa maailmansodassa ei ollut voittajia, vain häviäjiä, jos se oli brittiläinen voitto – tosin Pyrrhoksen voitto. Sodan vaikutukset talouteen ja teollisuuteen olivat olleet niin suuret, että toipuminen kesti yli vuosikymmenen.

Koneiden valmistamiseksi tarvitaan tuotantolaitteistoa, eli sorveja, jyrskoneita, penkkiporakoneita ja paljon muita. Vuonna 1945 siviilituotannon alkaessa uudestaan sota-ajan tuotantokalusto oli pääasiassa paljon vanhempiä sotaa edeltävää vuosikertaa. Sodan jälkeen ne siirrettiin siviilituotantoon, mutta Iso-Britannian ollessa konkurssin partaalla, yrityksillä ei ollut liikaa varoja uusiin investointeihin.

Valitettavasti työstökoneiden käyttöikä on rajallinen ja yksi merkki siitä, että ne lähestyvät käyttöikänsä loppua on, että niiden tuotannon laatu alkaa olla epätasaista. Toleranssit peittävät, palat tekevät pinnasta epätasaisen ja asetuksissa pysyminen alkaa olemaan hankalaa. 1/1000 millimetriä ei kuulosta paljolta, mutta hienomekaniikassa se on sitä. Vielä pahempaa oli, että Yhdistynyt Kuningaskunta oli henkisesti ja moraalisesti uupunut. Kuuden vuoden pelossa, köyhyydessä, tuhossa, säännöstelyssä, uhrauksissa ja kuolemassa elämisen jälkeen heillä ei ollut enää juurikaan annettavaa. Britit tarvitsivat lepoa, mutta valitettavasti kapitalismia ei ole luotu lepäämään.

Tuotanto alkaa uudelleen sodan jälkeen

Italia, Saksa ja Japani oli pommitettu muistuttamaan kuun maisemaa. Maat olivat tuotannon lähtökohdiltaan vielä huonommassa kunnossa kuin Iso-Britannia, ja kaiken lisäksi hävinneen osapuolen leima otsassaan. Teollistaakseen omat maansa uudelleen ja aloittaakseen tuotannon, heidän oli aloitettava nollasta. Tämä merkitsi uusien tehtaiden rakentamista, uusien työkalujen ja koneiden hankintaa – ja uusien mallien suunnittelua. Vaikka Britannian tuotantokapasiteetti oli enemmän tai vähemmän ennallaan, ne olivat joka tapauksessa vanhoja, pieniä ja tehottomia. Vastavuoroisesti eurooppalaiset ja japanilaiset valmistajat saivat uuden,



Norton ES2 1960-luvun alusta.

tuoreen alun.

Brittiläiset insinöörit olivat yhtä hyviä ja taitavia kuin italialaiset, saksalaiset ja japanilaiset vastineensa. Ja brittiläinen teollinen tyyli voisi hyvin kilpailla ranskalaisten ja italialaisten kanssa. Harmi, että vanhan tyylin johtajat kohtelivat heitä kuin tyhjää ilmaa. Moottoripyörävalmistajat pitivät suunnit-

Tuloksena oli, että brittiläinen moottoripyöräteollisuus jäi pian teknisesti jälkeen..

nitteluosastoaan pakollisena pahana ja valmistivat tuotteitaan tutulla ja turvallisella 1930-luvulta periytyvällä tekniikalla, eivätkä investoineet uusiin tuotteisiin. Tuloksena oli, että brittiläinen moottoripyöräteollisuus jäi pian teknisesti jälkeen japanilaisista, saksalaisista ja italialaisista kilpailijoistaan. Omahyväisyys ja sokea välinpitämättömyys kilpailijoiden tuotteita kohtaan tarkoitti samalla, että brittiläiset tehtaajat jättivät huomiotta asiakkaiden toiveet.

Samaan aikaan brittiläisiä moottoripyöriä valmisti alemman luokan työväestö, jota johti ylempi luokka. Luokka-asetelma johti siihen, työnte-

kijöiden että työväestön ammattilypeys rapistui ja johtamisen puolella teknisen osaamisen puute alkoi vaikuttaa, kun klassisen kreikan ja latinan opintoja saatettiin pitää jopa pätevämpänä taustana teollisuusjohtamiseen kuin insinööritutkintoa. Ammattiliittojen muodostaminen oli Iso-Britanniassa kaoottista – pelkästään autoteollisuudessa oli 19 eri ammattiliittoa. Vertailun vuoksi esimerkiksi Saksassa kaikki autotyöntekijät kuuluvat yhteen ammattiliittoon.

Valmistajat kiistivät vastuunsa alkaneeseen moottoripyöräteollisuuden ahdinkoon. He näkivät, että pikemminkin se oli seurausta hallituksen politiikasta, joka vuoden 1945 jälkeisinä kriittisinä vuosina oli pakottanut heidät siirtämään tuotantoaan osittain myös ulkomaille, mikä taas vaikeutti suuren kotimarkkinoiden kysynnän tyydyttämistä. Brittiläinen moottoripyöräteollisuus ei myöskään ollut valmistautunut kilpailemaan 1950-luvun jälkipuoliskolla alkaneen voimakkaan moottoripyörien maahantuonnin kanssa. Lisäksi sitä oli vuosien ajan haitannut "kotimarkkinoiden ankara rajoitus" säädösten ja verojen muodossa, mikä oli tukahduttanut kuluttajien edut. Tästä syystä, vaikka massakäyntää olisi ollut olemassa, valmistajat väittivät, että niitä oli estetty "keinotekoisten veroesteiden vuoksi ryhtymästä siihen vastaamaan".

Ulkomaiset kilpailijat sitä vastoin olivat saaneet hallitustensa täyden tuen



ja hyötyneet siitä, että heille sallittiin "yksinkertaisimman saatavilla olevan kulkuneuvon – mopojen, skootterien ja moottoripyörien – rajoittamaton kehittäminen ja myynti". Kaikki tämä oli asettanut brittiläiset valmistajat huomattavaan epädulliseen asemaan. Kun Italian ja Japanin kotimarkkinat kukoistivat, Britannian kotimarkkinat olivat kasvaneet hitaammin kuin mihin olisi ollut resursseja.

Japani alkaa valloittamaan maailman moottoripyörä markkinoita

Vuonna 1954 Honda osallistui Isle of Man Tourist Trophy -kilpailuihin mainostaakseen pyöriään. Silloin brittiläiset valmistajat vain nauroivat uudelle tulokkaalle, mutta muutamaa vuotta myöhemmin Honda alkoikin voittaa. Vuonna 1960 Triumphin **Edward Turner** matkusti Japaniin nähdäkseen itse Hondan, Suzukin ja Yamahan kaltaisten uhkien laajuuden. Japanilaiset insinöörit pitivät suuren brittiläisen teollisuusjohtajan vierailua suuressa arvossa. Myös Turner oli vaikuttunut. Palattuaan Englantiin hän kirjoitti raportin havainnoistaan. Turnerin raportissa on jälkikäteen tunnistettavissa useita



Nämä kuski ja pyörä eivät pelkää maileja eikä kilometrejä. Kaiva esiin Huimis 1/-09 ja lue, miltä tuntuu ajaa 1000 mailia/24 h vuoden -31 Rojalilla.

merkittäviä huomioita, joita ei joko silloin tunnustettu tai jos ne tunnustettiin, niin mihinkään toimiin ei silti ryhdytty. Hän muun muassa huomautti, että japanilaiset yritykset tuottivat 500 000 moottoripyörää vuodessa, kun Englannissa vastaava lukema oli vain 140 000. Jopa Honda yksin tuotti enemmän kaksipyöräisiä kuin Yhdistyneen Kuningaskunnan koko yhteenlaskettu tuotanto.

Turner oli myös vaikuttunut käytävissä olevasta työvoimasta. "Nopeus, jolla japanilaiset moottoripyöräyrietykset voivat tuottaa uusia ja asianmukai-

sesti testattuja malleja on huomattava. On hätkähdyttävää, kuinka tärkeimmässä tehtaissa on ylläpidetty erittäin suurta tieteellistä ja teknistä henkilökuntaa". Pelkästään Hondalla on 400 teknikon laitos, joka tutkii uusia valmistustekniikoita, uusia malleja, uusia kehityssuuntia ja uusia lähestymistapoja. Oli selvää, että valtavia summia rahaa käytettiin ajanmukaisiin tehtaisiin ja kokoonpanotekniikoihin aikana, jolloin investoinnit brittiläisiin tehtaisiin olivat päinvastoin laskussa. Turner totesi myös, että vaikka kotimarkkinat eivät ehkä olisikaan uhattuina, venti-

Markku Kovanin ja birminghamilainen sivuventtiili-JAPilla varustettu Radco. Pyörä on rekisteröity Suomeen 1927.



markkinoita on suojeltava. ”On tärkeää, että toimialamme tietää tosiasiat ja sen minkälaiset haasteet meillä on vientimarkkinoidemme säilyttämises- sä”. Seuraava rivi osoittautui kuitenkin kohtalokkaaksi virheeksi: ”Henkilökoh- taisesti en usko, että Japanin moottori- pyöräteollisuus syrjäyttää perinteisen konetyypin, jonka brittiläinen mootto- ripyöräilijä haluaa ja ostaa, mutta hei- dän tuotannolla on varmasti vaikutusta kotimarkkinoihimme”.

Raportti kertoi karua kieltä

Boston Consulting Group (BCG) esiti heinäkuussa 1975 Britannian teollisuusministerille raportin, jossa todettiin, kuinka pienemmät investoinnit ja vanhentuneet tehtaot, jotka tuottivat vain murto-osan Japanin tuotannosta, ovat vaikuttaneet Britannian

...en usko, että Japanin moottori- pyöräteollisuus syrjäyttää perinteisen konetyypin...

teollisuuden huonoon tilaan. Tämä Boston Consulting Groupin laatima raportti, jonka otsikkona on *Strategy Alternatives for the British Motorcycle Industry*, sisälsi terävää kritiikkiä valmistajien aikaisempaa suorituskykyä kohtaan. He olivat vuosien ajan olleet liian huolissaan ”lyhyen aikavälin kannattavuudesta”, mikä oli heikentänyt heidän kilpailuasemaansa japanilaisiin kilpailijoihinsa nähden. Esimerkiksi vuosina 1974–1975, huolimatta rajuis- ta rakenneuudistuksista ja runsaista valtiontuista, sen koko tuotanto oli vain 20 000 moottoripyörää, kun vain yhden japanilaisen yrityksen, Hondan, vastaava lukema oli ollut yli 2 miljoonaa moottoripyörää. Brittilävalmistajia kritisoitiin erityisesti niin sanotusta ”pienempien pyörien segmentistä” vetäytymisestä. Tämä oli prosessi, jolla

valmistajat reagoivat japanilaisten kilpailijoidensa edistymiseen. Alun perin japanilaiset valmistajat tuottivat enimmäkseen pieniä moottoripyöriä, joiden moottorin tilavuus oli alle 250 cc. Sittemmin nämä olivat kuitenkin vähitellen alkaneet vallata alaa myös yhä suurempien moottoripyörämallien markkinoilla.

Kilpailun kiristytessä brittiläiset valmistajat eivät kyenneet kehittämään uusia ja parempia pieniä sekä keskiko- koisia malleja vastatakseen japanilais- ten kilpailijoidensa tuotantoon. Vuoteen 1975 mennessä Ison-Britannian teollisuus ei tuottanut mitään pienem- piä kuin 500 cc:n koneita, ja suurin osa tuotannosta oli luokissa 750 ja 850 cc, eikä sillä ollut enää mahdollisuutta pe- rääntyä. Japanilaisilla oli hallussa huomattavasti laajemman tuotantopohjan, nykyaikaisten tehtaoiden ja paljon suu- rempien tutkimus- ja kehityslaitosten tukemana malleja, jotka olivat tekni- sesti huomattavasti kehittyneempiä kuin brittiläiset.

Osin BCG:n raportin pohjalta pää- ministeri **Harold Wilsonin** työväen- puolueen hallitus päätyi lopettamaan Iso-Britannian moottoripyöräteollisu- uuden tukemisen, sillä se oli imenyt lähes 24 miljoonaa puntaa julkisia varoja vuodesta 1973 lähtien. Raport- tia onkin julkaisunsa jälkeen käytetty Harvard Business Schoolissa tapaus- tutkimuksena yhden tuotantoalan ala- mäestä.

Toimittajan mielipide

Tuo edellä mainittu kertomus englantilaisen moottoripyöräteollisuuden loiset- päiviltä sen osittaiseen tuhoon, on malliesimerkki siitä, kuinka asiat joh- tavat yhdestä toiseen. Englantilaiset pyörät olivat 50-luvulla pääsääntöisesti yhdestä muotista veistettyjä, jos ver- taillaan niitä peruskonstruktioidensa puolesta toisiinsa. Valmistajat varmasti luottivat niiden tasoon huomioimatta nousevia teollisuusmahteja muualta maailmasta. Omat vaikeutensa var- masti aiheutti saaren valtiovalta sodan jälkeisinä vuosina. Tekikö liittoutuneet karhunpalveluksen vai todellisen pal- veluksen akselivaltioiden teollisuudelle



Kyllä: tankin kyjessä on Matchless- logo. Brittien alamäen jälkeen uutta nousua on yritetty monin tavoin. MP- intoilija ja bisnesmies Les Harris nosti 1980-luvulla Triumphin elävien kirjoi- hin ja yritteli nostaa myös Matchless- nimeä tällaisella viritelmällä. Vaan onko tämä G80 1980-luvun lopulta ennemmin euro- kuin brittipyörä? Moottori Itävallasta, jousitus ja jarrut Italiasta, kahvat Saksasta ja mitta- risto Japanista. Tässä yksilössä kilvet ovat Suomesta – bongaus Virolahden rallista.

pommittamalla Euroopan tuotanto- laitokset maan tasalle – sitä voidaan pohtia. Joka tapauksessa brittiläinen moottoripyöräteollisuuden voidaan sanoa olleen oman tiensä kulkija aina viime vuosisadan alusta aina karuun loppuunsa asti. Jokainen voi miettiä onko tällä loppuun laitetuilla fraasilla osuutta asiaan?

”Jokaiselle brittiläiselle pyöränval- mistajalle, joka yritti ratkaista alan pahoinvoinnin, oli jo futuristinen ja- panilainen pyörä, joka todella ratkaisi ongelman.” •



Lähteet:

Strategy Alternatives for the British Motorcycle Industry: July 1975: A Report Presented to the Secretary of State for Industry by the Boston Consulting Group Limited. Bert Hopwood: Whatever happened to the british motorcycle industry. The Strange Death of the British Motorcycle Industry, published by Crucible Books.



Yhteenveto MA-tarkastuksista 1985–2022

Tarkastusmäärä vuosittain

Veteraanimoottoripyöräklubin ma-tarkastajat ovat antaneet ma-todistuksia tai nykyiseltä nimeltään ma-lausuntoja yhteensä 13477, joista käytettynä maahantuotuja moottoripyöriä tai mopoja on ollut 3675.

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

Nykyisen lain mukaan museoajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä on oltava kulunut vähintään 30 vuotta, eli vuonna 2023 valmistusvuoden on oltava 1992 tai aikaisempi.

85	18	1	538
86	28	2	551
87	27	3	528
88	47	4	567
89	39	5	544
90	53	6	575
91	63	7	1057
92	119	8	399
93	108	9	465
94	130	10	428
95	169	11	482
96	231	12	527
97	249	13	573
98	340	14	598
99	437	15	539
0	531	16	536

17	438	20	333
18	332	21	275
19	318	22	280

Yleisimmät merkit

Oheisessa taulukossa on 30 suurinta merkkiä. Kaikkiaan VMPK on tarkastanut 207 eri merkistä ajoneuvoa. Japanilaisista merkeistä HONDA, joita on tarkastettu jo 2249, on yleisin, kuten on ollut jo usean vuosien ajan. Euroopalaisista mahtimerkki on JAWA, joita on tarkastettu 1044, ja siihen liitettynä JAWA-CZ yhteismäärä on 1325.

Länsimerkeistä yleisin on BMW, joita on tarkastettu 1003. Käytettynä tuotuja näistä on 536.

Skoottereista yleisin on VESPA, tarkastettuja 456, ja mopopuolella kotimainen TUNTURI on ylivoimaisesti suurin 1623, kun toinen suuri kotimainen merkki, SOLIFER, on saavuttanut määrän 372.

	1985–2022	2022
Honda	2249	54
Tunturi	1623	54
Jawa	1044	18
BMW	1003	19

Yamaha	596	22
Suzuki	554	22
Kawasaki	516	11
Vespa	456	7
Solifer	372	13
BSA	308	3
MZ	305	5
Jawa-CZ	281	1
IC	255	2
Triumph	247	1
Norton	234	0
Ariel	183	3
Harley-Davidson	179	5
Zündapp	161	5
Husqvarna	146	4
Moto Guzzi	143	3
CZ	130	1
Condor	123	0
Royal Enfield	120	1
AJS	107	1
K-750	106	0
Matchless	91	0
NSU	87	0
Puch	79	0
AWO	73	0
EMW	71	2



Kaikki 2022 tarkastetut aakkosjärjestyksessä:

AJS	1	Lynx	2
Apollo	1	Monark	2
Ariel	3	Moto Guzzi	3
BMW	20	Motom	1
Bridgestone	1	MZ	5
BSA	3	NSU	1
Cezeta	1	NV	1
CZ	1	Ockelbo	1
Ducati	3	Oegland	1
EMW	2	Rabeneick	1
Harley-Davidson	5	Royal Enfield	1
Helkama	3	Simson	3
Honda	54	Solifer	13
Horex	1	Solifer-Suzuki	3
Husqvarna	3	Sunbeam	1
IC	3	Supo	1
IFA	1	Suzuki	22
Indian	2	Tempo	1
IWL	1	Triumph	1
Jaguar	0	Tunturi	54
Jawa	9	Ural	1
Jawa-CZ	1	Vespa	7
Jupiter	1	Victoria	1
Kawasaki	11	Winha	1
KTM	2	Yamaha	21
Lambretta	1	Zündapp	4

Jawa, Jawa-CZ, CZ ja Cezeta, 34 tarkastetuinta mallia

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

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

Honda, 30 eniten tarkastettua mallia

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

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



AWO: 30 yleisimmän tarkastetun merkin sijalla 29 - juuri yhden sijan EMW-serkkunsa edellä.



Yleisin MA-tarkastettu Honda on CB 750.

BMW, tarkastetut mallit

BMW-moottoripyöriä VMPK on tarkastanut 982. 1000-kuutioinen R 100 eri versioineen (RS, RT, S, CS, /7 jne.) on yleisin malli. R 35, joita on tehty sekä Itä- että Länsi-Saksassa, on toiseksi suosituin. Kun lukuun lisätään Itä-Saksan BMW:n seuraaja EMW R 35, joita on tarkastettu 71, määräksi tulee 234.

R 100	178	R 69	10
R 35	163	R 27	8
R 75	139	R 51	7
R 60	107	R 12	5
R 90	79	K 1	4
R 80	71	R 11	2
K 100	49	R 2	1
R 45	46	Isetta 300	1
R 65	43	R 23	1
R 25	34	R 61	1
K 75	20	R 67	1
R 26	17	R 4	1
R 50	14	R 71	1

MZ, tarkastetut mallit

MZ RT 125 eri versioineen on yleisin, ja sen edeltäjä IFA RT 125, joita on tarkastettu 31, mukaan luettuna, lukumääräksi tulee 100. Seuraavana ovat ES 175 ja ES 250-0, -1 - mallit, joiden iso-veli ES 300 on harvinaisempi.

RT 125	69
ES 175	46
ES 250-0 -1	39
TS 125	36
TS 250	29
ES 150	16
ES 300	16
ES 125 G	12
ETZ 250	11
ES 125	10
ES 250 G	6
ES 250-2	5
TS 150	4
ES 175 G	3
ETS 250	3

Tunturi-mopot vuosimalleittain

1951	1	1972	70
1953	1	1973	91
1956	4	1974	104
1957	8	1975	102
1958	10	1976	103
1959	10	1977	71
1960	28	1978	43
1961	68	1979	67
1962	67	1980	61
1963	81	1981	52
1964	66	1982	45
1965	77	1983	40
1966	56	1984	19
1967	38	1985	13
1968	37	1986	16
1969	38	1987	9
1970	75	1988	1
1971	48	1989	3



Bemareista eniten MA-tarkastettuja malleja ovat tonniset bokserit eri versioineen. Tämä RS-pitoinen näkymä tallennettiin Oulun rallissa -09.



Tunturi - aina vaan eniten MA-tarkastettu mopo. Ei taida edes Monkey- ja PV-nostalgia uhata ykkösasemaa?

Hyvästijättö

Tämä on osaltani viimeinen yhteenveto Huimapyörä-lehteen museotarkastuksista. Kiitän kaikkia ma-tarkastajia hyvästä yhteistyöstä näiden 16 vuoden aikana, jolloin olen toiminut museoajoneuvosihteerinä. Kiitän kaikkia ma-tarkastajia pyyteettömästä työstä, jota he tekevät suomalaisen moottoripyörähistorian tallentamisessa. Sinulle **Marko Kuisma**, toivottan onnea uudessa tehtävässäsi museoajoneuvosihteerinä. •

Aarno Torikka

Moottoripyörä ja Auto Harrastajan AARREAITTA AVATTU NOKIALLA

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



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

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



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

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

Samalla näet hienoja classikkoja !



Laatutuotteiden oikea ostopaikka jo vuodesta 1951

Neklaparts Oy, Vesa "Jupi" Kaartinen

Rapinkorventie 19, 37150 NOKIA, Kankaantaan teollisuusalue

Puhelin 03-2144 555, 0500-335920, vesajuhani.k@hotmail.com

Palvelemme maanantaista torstaihin klo 9-16, perjantaisin eläkepäivä

47.VMPK Veteraaniralli

28.7.-30.7.2023

Urheiluopisto Kisakeskus Raasepori

Aika kuluu, kesä lähenee ja tuleva ralli sen myötä Raaseporissa Urheiluopisto Kisakeskuksessa. Majoituksia voi alkaa varata 1.3. alkaen. Majoitusvaihtoehtoja löytyy erilaisia sisämajoituksesta telttailuun eli vaihtoehtoja löytyy.

Rallimaksut

Ralliranneke VMPK jäsen 50€ / ei jäsen 70€
Lapset 5-12 v 20€ 13-17 v 30€ alle 5 v veloituksetta.
Päivälippu 10 €

Rannekkeen sisältö Rallikassi 1x seisova pöytä (la) sauna (pe+la), rallin ohjelma.

Majoitustiedot

Rallin majoituksen myynti aukeaa 1.maaliskuuta 2023 klo 10.00 ja on auki ma-pe 10.00-15.00. Urheiluopisto Kisakeskus p. 019 223 0300. Kisakeskus tarjoaa erilaisia majoitusvaihtoehtoja, rallialueella on myös telttapaikkoja.

Huom! Teltalla tulijoidenkin pitää ruokailuista johtuen ilmoittaa 14.7.2023 mennessä Urheiluopistolle tulostaan.

Majoitushinnat 28.-30.7.2023 (sis. aamiaiset)

PÄÄRAKENNUS 2hh huoneet

188 €, pe-su (2 hlö)

170 €, pe-su (1hh)

KULLAANHONKA-MÖKKI

440 €, pe-su (5-6 hlö)

PÄÄRAKENNUKSEN RYHMÄMAJOITUS

(kerrossänky)

392 €, pe-su (max. 8hlö)

294 €, pe-su (max. 6hlö)

196 €, pe-su (max. 4hlö)

RIVITALOASUNTO 3 henkilöä

288 €, pe-su (max. 3 hlö)

RIVITALOASUNTO 7 henkilöä

364 €, pe-su (max. 7 hlö)

MÖKIT 1-10

352 €/mökki, pe-su (max. 4hlö)

YLÄ- JA ALATALO 3hh huone, kerrossängyt

150 €/huone, pe-su (3 hlö)

YLÄ- JA ALATALO 4 hh huone, kerrossängyt
200 €/huone, pe-su (4 hlö)

ALATALON ALAKERTA 5 hh huoneisto
440€, pe-su (5hlö)

YSTÄVÄNTALON HUONEET

246 €, pe-su (3 hlö)

328 €, pe-su (4 hlö)

410 €, pe-su (5 hlö)

PARITALOASUNTO

328 €, pe-su (4hlö)

ASUNTOAUTOPAIKKA SÄHKÖLLÄ

44 €, pe-su

ASUNTOAUTOPAIKKA ILMAN SÄHKÖÄ

34 €, pe-su

TELTTA-PAIKKA

20 €, pe-su/hlö

PATJAMAJOITUS

30 €, pe-su (tässä ei ole tarjolla tavaroiden
lukollista säilytysmahdollisuutta)

HUOM! Varatessasi majoitusta muista mainita,
että olet tulossa Veteraaniralliin!

Seuraavassa Huimapyörässä lisää tietoa rallin ohjelmasta
ja ennakoilmoittautumisesta.

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

Liisa Lokka-Tukiainen

Rallipäällikkö

040 502 4126

lokkatukiainen@gmail.com




Hymyilevän Motoristin Kevätpäivä
13.05.2023

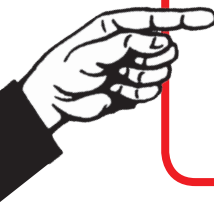


Tervetuloa Helsinkiin ajokauden 2023 avaukseen

lisätiedot: hmpk.fi/wp/HMKP






Muista lähettää osoitteenmuutoksesi Jäsenkirjurille! Yhteystiedot Markkinasivujen jälkeen sivulla 54.

Uudet sivut työn alla!  www.britwins.fi



Huom! Valikoima on nyt reilusti kasvanut
Uusi (email-)osoite: osat.britwins@gmail.com

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

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







TALVIPÄRINÄÄ SEUTULASSA

Harjoitusajo järjestetään museoikäisille moottoripyörille ja mopoille Vantaan Seutulaan tehdyllä radalla 04.03.2023 osoitteessa Kotirannantie 5 Vantaa

Luokat:

Mopot viritetyt ja vakiot, ei liukuesteit

Moottoripyörät alle 125 ja yli 125 ksm, ei liukuesteit

Tapahtuma on maksuton

Osallistuminen omalla vastuulla

Ilmoittautuminen kello 10.30-11.00

Myyntissä kahvia ja makkaraa ym.

Tervetuloa mukaan niin ajamaan kuin katsomaan. Vietetään yhdessä mukava päivä.

Tiedustelut Tom Tukiainen p. 040 759 7716

Paikalle löytää kun tulee Riipiläntietä niin käännetään Strandkullantielle ja sitten Kotirannantielle. Ajo ohjeita voi myös tiedustella.

Huom!

Tapahtuman mahdollisesta peruuntumisesta sääolojen takia ilmoitetaan VMPK:n sivuilla: VMPK aluekerhot-Helsingin aluekerho/Stadin pärtsarit



Tervetuloa perinteiseen

ARIEL-RALLIIN 30.6. – 2.7.2023.

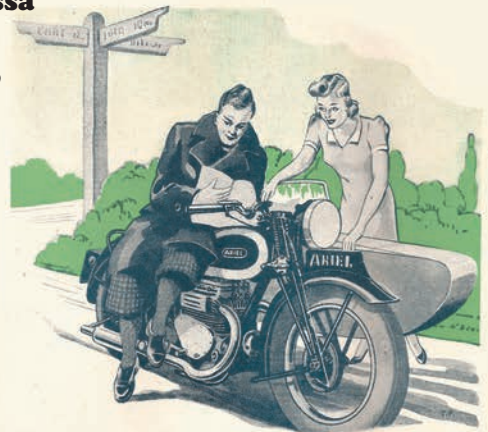
Ralli järjestetään nyt Nilsaksen Leirikeskukseen Sipoossa.

Osoite on: Nilsaksentie 60, 04130 Sipoo. Paikka sijaitsee luonnonkauniilla alueella kahden järven läheisyydessä ja se on varustettu nykyaikaisin mukavuuksin.

Ohjelmassa tavan mukaan mm. vilkasta seurustelua, lauantain kiertoajelu ja saunomista. Aamu- ja iltapalat paikan päällä ja lauantain lounas kiertoajelun varrella.

Ilmoittatutumisot toivotaan 3.6.2023 mennessä, ilmoittatutua voi allekirjoittaneelle joka samalla antaa tarkemmat tiedot.

**Terveisin Thorolf "Turkka" Priester,
puh. 044 986 2710, thorolf.priester1@gmail.com**



ARIEL
The modern motorcycle

ARIEL MOTORS LIMITED ● SELLY OAK ● BIRMINGHAM

Stadin pärtsäreitten matka Riian moottorimuseoon 20.3 – 22.3. 2023

Kaksi vuotta sitten suunniteltu matka joka peruuntui koronan takia, toteutuu nyt. Matka tapahtuu suomalaisella Eckerö-laivalla ja suomalaisella turistibussilla. Matkan hinta on n. 300 e määräytyy kuinka paljon on lähtijöitä sekä majoittuuko yhden vai kahden hengen huoneessa.

Matkan ohjelma:

Ma. 20.3. Bussi lähtee Kiasman pysäkiltä klo 7.30
Laivamatka H:ki -Tallinna, meriaamiainen laivassa.
Bussimatka Tallinna – Riika 4-5 tuntia
Majoittuminen hotelliin
Vapaa aikaa kaupungissa

Ti. 21.3. Aamiainen hotellilla
Tutustuminen Riian moottorimuseoon opastettu suomalainen opas.
Kuljetus museolle ja takaisin
Pääsyliput museoon.

Ke. 22.3 Aamiainen hotellilla.
Huoneiden luovutus
Bussimatka Riika – Tallinna 4-5 tuntia
Laivamatka Tallinna – Helsinki päivällinen laivalla.
H:gissä n. Klo 21.00



Lisätiedot ja ilmoittautumiset 12. helmikuuta mennessä Matti Herlevi 040 556 37 57
tai sähköpostitse hm.herlevi@kolumbus.fi. Maksu tilille Matti Herlevi FI 65 216621 0000 6339.

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa



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



Huppari



Dandy cap



VMPK-vyö



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



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

Virva ja Olavi Kaario

Myllytie 1

41520 Hankasalmi

p. Olavi 050 5876 186

olavi.kaario@kolumbus.fi

Päijät-Motoristien Rompeteri

15.4.2023 klo. 9-14

Nikke Areena Viljamaantie 4 Orimattila

Moottorilaitteiden rompeteri, sisämyynti,
sään salliessa myös ulkopaikkoja.
Nikke Arenalla kahvio ja WC.

Lisätietoa Jari Loponen p. 040 737 3435
Huimapyörä, www.vmpk.fi/forum/tapahtumat



Lakeuden huimapäät

Joulukuun alussa pidettiin vuosikokous ja pikkujoulu Herkku Vintissä. Vuoden -22 Huimapääksi valittiin **Juha-Matti Penttilä** Uudeksi kerhosihteeriksi valittiin **Ari Latvala** p. 040 758 5434, sp: ari.latvala1@gmail.com



Kuvassa vas.ent. kerhosihteer
Esa Sepponen, keskellä uusi kerhosihteer
Ari Latvala, oik.vuoden -22 Huimapää
Juha-Matti Penttilä
Kuva on otettu Ylisaaren hallilla.
Kuvassa Huimapäiden kiertopalkinto



Mansen Mörinät 1/23

Hyvää alkanutta vuotta 2023!

Masinistien tiistaikokoontumiset jatkuvat Mikkolan-
tien kerhotiloissa, kevätkaudella pyritään järjestä-
mään myös toiminnallisia kerhoiltoja.

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

Jyväskylän rompepäiville 14.01. tehtiin bussimatka, mu-
kana reilut 30 masinistia.

Mansen Masinistit järjestää VMPK:n kevätrompepäi-
vän Tampereen messu- ja urheilukeskuksen (Pirkkahalli)
D-hallissa lauantaina 22.04. klo 9-15.

Samaan aikaan muissa halleis-
sa Tampereen FHRA:n Hot Rod &
Rock show.

Talkooväkeä tarvitaan perjantaina
21.04. ja lauantaina 22.04. Talkoiden osallistumislistat
kerhon ilmoitustaululla.

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 vaihtunut ja Pärtsäreiden 43.toimintavuosi on alkamassa joka tarkoittaa että tekemistä riittää koska järjestämme VMPK:n tulevan kesän Veteraanirallin heinäkuun lopulla Kullaanjärven maisemissa Raaseporissa.

- Kerhoillat Ilmailumuseolla 08.02., 08.03., 12.04., ja 10.05. -23 kello 18.00
- Maaliskuussa 04.03. -23 Talvipärinää Seutulassa
- Huhtikuussa 23.04. -23 Rompetori Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32

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

Terveisin *Liisa*



Korpimotoristien toimintaa kevään kuluessa:

- **3.2.2023 MP-messut 2023** Messukeskuksessa
Osa kerholaisista on menossa, tarvittaessa sovitaan kimpakyytejä.
- **Alk. 4.4.2023 Motoristikurssi** harrastusta aloitteleville
Kurssi järjestetään yhteistyössä Kianta-Opiston kanssa.
Kokoontumiset 4.4., 11.4., 18.4. ja 25.4.. Ilmoittautumiset:
<https://uusi.opistopalvelut.fi/kiantaopisto/fi/course/6087>
- **6.5.2023 Moottoripyöräilijän ennakoivan ajon kurssi**
HUOM SÄÄVARAUS! Kurssi pidetään Suomussalmen pienlentokentällä. Jos kenttä on 6.5. jäinen tai luminen, kurssi siirretään johonkin muuhun kevään tai alkukesän viikonloppuun. Opettajana Liikenneturvan valtuuttama ennakoivan ajon opettaja Matti Träskelin Oulusta. Ilmoittautumislinkki ja tarkemmat tiedot ilmoitetaan myöhemmin.
- **n. 27.5. 2023 Ajokauden avaus** ja mahdollisesti pieniä 20-vuotisjuhllisuuksia.

Lisätietoja kaikista tapahtumista kerhon whatsapp-ryhmästä 040 854 9704 tai sähköpostitse sihteeriltä sihteeri@korpimotoristit.fi



QR-koodi Motoristikurssin ilmoittautumislomakkeeseen!



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 1/2023

Hyvää alkanutta vuotta kaikille! Kevättä kohti mennään ja tässä katsausta tulevaan. Seuraavassa on kevään tapahtumasuunnitelmia:

- Terwamotoristien talvikauden jäsenretki, Jäsenretkestä ei ole vielä päätetty. Kerromme heti foorumilla ja Facebookissa, jos retki toteutuu.
- Tapaaminen MP 23 moottoripyöränäyttelyssä Helsingissä. Vierailemme vapaamuotoisesti VMPK ry:n messuosastolla 6c80. Seuraa Terwamotoristien Facebookia tapahtuman aikana. Laitamme sinne päivityksiä messujen aikana.
- Ilmoittautuminen ajokoulutuksiin 1.2.-31.3.23. Koulutukset on lueteltu alla. (HUOM! koulutukseen otetaan ilmoittautumisjärjestyksessä) **MPEAK- ja SMOP-ajokoulutukset jäsenille Oulussa:**
 - Teoriaosuus 4h, la 15.4.23 OSAO Kempele, hinta 10€
 - MPEAK-1 Motoristin perushallintataidot ja ruosteenpoisto 8h, la 20.5.23 OuluZone, jäsenhinta 40€
 - MPEAK-2 Motoristin hätätilannetaidot 8h, su 21.5.23 OuluZone, jäsenhinta 40€
 - MPEAK-3 Kaarreajotekniikka 8h, su 28.5.23 OuluZone, jäsenhinta 40€
 - SMOP Adventure Day koulutus soralle sekä helppoon maastoon 8h, la 3.6.23 OuluZone, jäsenhinta 80€

Ilmoittautumiset koulutuksiin: Ilmoita sähköpostilla nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite sekä koulutuksien nimet, joille haluat osallistua. Koulutuspaikkoja on rajoitetusti.

Lisätietoja 0449874517 tai jussi.terwasihteri@gmail.com

Seuraa tiedotusta foorumiltamme vmpk.fi/forum tai Facebookista.

MYYDÄÄN

Hondat: CBT 125-78, -80, -82 + ylimääräiset koneet 3 kpl. CBT 125
Honda projekteja: CBT 125 -78 /
-80. CB 125 -83. CB 125 -74. Kaikki yhteensä hp. 1800 €
Honda ATV 200 -83. Kolmipyöräinen mönkijä projekti. Hp. 1200 €
BSA projekti, 650, -69/ -70 (JD 11659 A65T)
Jawa 553 runko isoilla 19" pyörillä, vm.1964. Hp.300 €
Jawa 353 moottori, 250 cc (097282). Hp. 300 €
Kawasaki GTR 1400, vm.2011 varaosia. Koko pyörä, vähän ajettu kone, muovi osia ei ole. Pyörä purettuna.

Puh. 040-5802273

MYYDÄÄN



AMBASSADOR POPULÄR 197CC.
Englantilaispyörä vm/1952 Villiersin koneella, osiltaan täydellinen. Moottori on läpikäyty; porattu uusi mäntä, uudet laakerit. Paperit on, alkuperäinen rekisteriote, kantakortin kopio, paljon varaosia moottoriin, manuaaleja, räjäytyskuvia, varaosaluetteloita ym. Hinta 3000 €. Pientä viimeistelyä/säätöä vailla museokat-

MYYDÄÄN

sastukseen koska pyörä on seisonut muutamien vuoden kylmässä/kuivassa tilassa.
Yhteydenotot Heikki Viitasalo Oulu, 040-715 0462, heikki.hevi@gmail.com

Kawasaki 100cc, vm.1973, alkuperäinen, museokuntoinen.
BSA A7, 500cc, vm.1961, prokti+uusiosia.
Ducati Sport 750, vm.2003. Runsaasti varaosia, tankki, satula, etu-takavallo, katteita ym.
Puh. 050-5974569

MYYDÄÄN

Tunturi Sport 1967 käytetyt lokasuojat ja käytetty hyväkrominen etuhaaran U-rauta, 17" pyörille.

Honda Dream 305 käytetty hyväkuntoinen vasemmanpuolen äänenvaimennin ja käyttämätön vasemmanpuolen C72/77 tai CB72 alkuperäisvaraosa pakoputki kiinteällä pakokäyrällä.

Yamaha DS6 / R3 uudenveroinen alkuperäisvaraosa etulokasuoja.

Yamaha YDS5 /DS6 hyvät käytetyt takalokasuoja , ketjusuoja ja käyttämätön alkuperäisvaraosa käynnistinpoljin.

Yamaha YR1 / YR2 uudelleenkromattu etulokasuoja. p. 0400 988190

Moto Guzzi California kakkosen äänenvaimentimet Busso, Lafranconi, Sito tai muut sopivat uudet tai hyvät käytetyt.

Dell'Orto kaasuttimen kylkeen bensiniletkun liitin.

Renkaat, 2 kpl, 120/90-18 tai vastaava tuumakoko, classic kuvio.

Takasago uudet tai hyvät käytetyt kromivanteet 1.8-18" ja 2.15-18", 36 reikäiset.

Tunturi -64 tankkimerkit.

p. 0400 988190



OSTETAAN

Edelleen hakusessa: BMW R35 vm-50 vaihdelaatikko, laturi, lihakoukkukahvat, kärkikoppa ja etulokari. Pentti Heikkilä p. 045 319 65 56

Suzuki T 250 1973 Pakoputket ,satula, vilkut, tarakkarauta. Tai koko pyörä varaosiksi 0407240755 Risto

TWN 350, Boss, yksityiskokoelmaan CZ 150, 1954, puolinapajarruilla, Swingiperällä yksityiskokoelmaan Tarjoukset, s-posti ilkka.eronen@gmail.com Soitot p. 0400 648 141, Ilkka Eronen

Ostetaan BMW 50- tai 60-luvun 2-sarjalainen, vaidossa annan R 100 mystics tai 1100vm 98. Molemmat vaihdokit moitteettomassa kunnossa.

Puh. 046 577 5752

Honda CB 350-71 öljypumppu, öljynpuhdistajan roottori, keinuvivut ym, tai varaosamoottori, jossa em. osat. Myös varaosakirja tarvitaan, myös kopiot käy.

Puh. 045-6950940

R-E 350 Bullet vm.50 moottoriin kampiakselin enska 25 piikkinen 2 rivinen vetoratas kartio kiinnityksellä. Kytkimen peltilevyt, hitsaamaton vaihteiston välíkansi, vapaa poljin ja kixsu, nämä samat kuin -52 mallissa. Vesa 044-5880542

30-luvun Husqvarnan etu ja/tai takarunko ja risukeula. Kauppaan johtavasta vihjeestä palkkio. Katso valokuvat (lainattu kuva). Soita tai viestittele numeroon 040 5894966

ANNETAAN

Hakijalle CZ 125/150 moottorin lohkot, kytkinkoppa ja laturin / magneeton koppa, polttoainesäiliö. p. 0400 988190

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimna

arkisin 8.30-16
Muina aikoina email

Jäsennumero on mainittava myös osoitteenmuutosta tehtäessä!



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

Ari Latvala
Jäkälätie 2 F
60510 Hyllykallio
040 7585434
ari.latvala1@gmail.com

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

Liisa Lokka-Tukiainen
Aurankaari 2 A 2, 01840 Klaukkala
040 502 4126
lokkatukiainen@gmail.com

Itä-Savon aluekerho "Pinnankirstäjät"

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"

Kimmo Vartiainen
Airotie 1
80160 JOENSUU
050 306 1524
kimmo.vartiainen14@gmail.com

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"

Anita Ollonberg
Tuohustie 7
89600 Suomussalmi
sihteeri@korpimotoristit.fi

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

Jyväskylän aluekerho

Olavi Kaario
Myllytie 1
41520 Hankasalmi
puh. 050 587 6186
olavi.kaario@kolumbus.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, 044-230 7656
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
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**
Aarno Torikka, Rautialantie 186, 37470 VESILAHTI, 040-507 6135 **MR+K**
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKAA, 040-777 7478 **MR+K**
Mika Lamminaho Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843

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, Kieverinkuja 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.

CLASSIC MOTORSHOW

Lahti · Finland

SUURI SUOMALAINEN
KLASSIKKOAJONEUVONÄYTTELY

6.-7.5.2023 LAHTI

TEEMANA

*Kupee
on upee!*

MUSEOIÄSSÄ

Vuonna 1992
ensiesiteltyjä klassikoita

**HARLEY DAVIDSON
SUOMESSA**

**OMISTAJIEN
HELMET**

Harrastajien tallien aarteet

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

Liput

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

Hvoinna

La 6.5. klo 9-17
Su 7.5. klo 10-17

Ennakkoliput: [tiketti.fi](https://www.tiketti.fi)
Alle 7 v. veloituksetta aikuisen seurassa