

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# Huimapyörä

2 | 2023



PERUSTETTU 1975



## Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# YHTEYSTIEDOT

JOHTOKUNTA

### **Puheenjohtaja**

**Matti Herlevi**  
Myrntitie 29  
00720, HELSINKI  
040 556 3757  
hm.herlevi@kolumbus.fi

### **Varapuheenjohtaja**

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

### **Sihteeri**

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

### **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

### **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

### **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

### **Kari Silvennoinen**

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

### **Kirjastonhoitaja / Muut kirjat**

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

### **Kirjastonhoitaja / Japsikirjat**

Kyselyt suoraan:  
kirjasto@japsistarat.fi

### **Pohjoismaat yhteyshenkilö**

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

### **Saksankielisen alueen yhteyshenkilö**

**Reinhard Mohr**  
Riippuliitäjäntie 11  
17320 ASIKKALA  
03 766 6573  
mohr.reinhard11@gmail.com

### **Englanninkielisten alueiden yhteyshenkilö**

**Ari Marstio**  
Porraskoskentie 618  
17610 AUTTOINEN  
045 247 8910  
ari.marstio@gmail.com

### **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

### **Webmaster, jäsenrekisteri, perinnekeruu**

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

### **Mopoasiantuntija**

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

## 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!*

TOIMIHENKILÖT

### Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 3/23 aineisto toimitukseen **15.5.-23** mennessä, lehti ilmestyy kesäkuun 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 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

### Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,  
Painosmäärä 6600 kpl

### Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

### Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

**Paino:** Punamusta Media

**Taitto:** Pauli Ylikoski

### Sisältö:

Pohjoismaiden suurimmat moottoripyörämessut	5
Harrastajan aarreaitta Nokialla	6
Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus	8
Moottoripyöräkauppa olympiavuonna 1952	10
Neuvostoliiton nelitahtiset moottoripyörät - kirja-arvostelu	13
Honda CR93	14
Tarinaa Douglasista - osa 3	18
AMC- yhtymän vuosikymmenet	21
Akkain talli	24
2022 vuoden tapahtumia koronan varjossa	27
Stereomopo - Yamaha 100 TwinJet	32
Reid-Duplex - moottorikeksintö	34
Oikotie tähtiin - Tim Reid	36
Liikennenäkö	37
Markkinasivut	48

**Kansikuva:** Gisela von Bonin ja Saksan kilvissä oleva NSU Fox meren rannalla Helsingissä olympialaisten aikana. Kuva: Volker von Bonin/Helsingin kaupunginmuseo

Vanha sanontahan kuuluu, että kevät keikkuen tulevi ja puolikuuta peipposesta. Vaikka tällä hetkellä tätä kirjoittaessani on melkoinen räntäsade. Räntää tulee voisiko sanoa lähes vaakasuoraan. Mutta uusi lumihan on vanhan surma. Vahva usko on, että kohta on ajokelitkin kohdallaan.

Varmoja kevään merkkejä on mm. Päijänneajo, joka ajettiin jo 87. keran. Päitsi on perinteisesti lähes jokaisen moottoripyöräilyä seuraavan kuningastapahtuma. Ellei itse ole osallistunut niin ainakin kaveripiiristä löytyy joku joka on sen kokenut. Talkoilla tehtävään toteutukseen osallistuu 25 eri seuraa ympäri maata ja runsas 1000 vapaaehtoista.

Johtokunta on kokoontunut harvakseltaan. Asiat ovat rullanneet eteenpäin. Pyrkimys on pitää kokouksia harkitusti, sillä matkat johtokunnan kokouksiin ovat pitkät. Johtokuntahan koostuu jäsenistä lähes ympäri Suomen niemeä. Osa kokouksistahan voidaan pitää sähköpostikokouksina. Aina se ei vaan onnistu vaan on kokoonnuttava fyysiseen yhdessä oloon.

Parhailaan on klubin tilinpäätösasiat rahastonhoitajalla työn alla. Emme tiedä vielä mikä on kuluneen kauden lopputulos, mutta kaikki kustannukset ovat nousseet. Ylivoimaisesti kallein hankkeemme on Huimapyörälehti, jonka kustannukset ovat vuosi vuodelta nousseet. Niin toimitus, paino ja postituskulut. Noin puolet talousarvion kuluista muodostuu Huimapyörästä. Lehti on kuitenkin keskeisesti jäsenistöämme yhdistävä, jonka johdosta pidän sitä tärkeänä.

Jäsenkortista on myös tullut kyselyitä. Asia on ratkaistu siten, että edellisen vuoden jäsenkortti on vielä voimassa kuluvan kauden. Siinähan ei ole vuosilukua. Samalla on hyvä muistuttaa jäsenmaksua maksettaessa viitenumeron tärkeys. Se helpottaa hurjasti tilinpitäjän toimia.

Henkilövaihdoksiakin on tapahtunut. Museojouneuvosihteerin tehtäviä varsin pitkään hoitanut **Aarno Torikka** luopui ja tilalle saimme uuden vireän **Markku Kuisman**. Hänelle saatiin myös hankittua pieni toimistohuone Hämeenlinnasta. Saas nähdä kuinka tila riittää, kun parhailaan olemme siirtämässä Automobiiliklubin hallussa ollutta moottoripyörien museotarkastusten kantakortteja tähän tilaan.

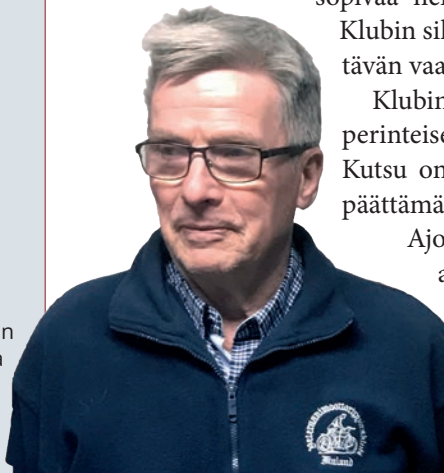
Toinen henkilövaihdos on myös ollut. Klubilla on perinteisesti ollut eri kielialueitten yhteydenpidossa kieltä taitava henkilö ja nyt olemme saaneet yhden jopa klubin perustajiin kuuluvan **Ari Marstion** hoitamaan englanninkielisten alueitten yhteydenpitoa. Samalla olemme haeskelleet sopivaa henkilöä FIVAn yhteyshenkilön tehtävään.

Klubin sihteeri **Hasse Kaskela** tuntee parhaiten tehtävän vaatimukset.

Klubin kevätvuosikouskin lähestyy. Se pidetään perinteisessä paikassa eli Päivölän kansanopistolla. Kutsu on toisaalla tässä lehdessä. Tulkaa joukolla päättämään klubin asioista.

Ajokauden alkua odotellen toivon jäsenistölle aurinkoisia kevätpäiviä.

**Matti Herlevi**





# Päätoimittajan palsta

## Museovakuutusrintamalla tapahtuu

Sain lukijaltamme vinkin käydä vilkaisemassa vakuutusyhtiö IF:in sivuja. No, yllätys oli melkoinen, IF on muuttanut vuosikymmeniä käytössä ollutta perinnettä, jossa museoajoneuvolla saa ajaa 30 vuorokautta vuoden aikana. IF tarjoaa nyt sen ajoneuvolle, jota käytät enintään 90 vuorokautta kalenterivuoden aikana. Saa nähdä seuraavatko muut vakuutusyhtiöt perässä.

Kävin Tampereella kuvaamassa jääspeedwayn SM-finaalin, joka ajettiin legendaarisella Pyynikin kentällä. Valitettavasti kilpailu jäänee viimeiseksi, koska Tampereen kaupunki laittaa kentän remonttiin ja sen jälkeen massiivinen, 25 cm jäädytys ei ole

enää mahdollista. Asia on todella sääli, koska kilpailu veti katsomot aivan täyteen moottoriurheilun seuraajia. Jääspeedway on yksi vanhimmista lajeista, mistä Suomessa on ajettu mestaruuksista. Ensimmäiset mestaruudet jaettiin heti sotien jälkeen ja muutamaa vuotta lukuun ottamatta joka talvena on ratkaistu pitkäpiikkisten mestaruus jossakin päin Suomea. Pääsin itse myös ajamaan pitkästä aikaa, vanhalla, 80-luvun pitkäpiikki Jawalla Varkauden radalla. Tuurini konerikkojen suhteen jatkuu, ensin irtosi kytkinkruunu, sen jälkeen alkoivat käyntihäiriöt ja lopulta kaksi ensimmäistä ongelmaa ratkottua, ajamaan lähtiessä huomattiin, että eturenkaan venttiilitappi on 45-asteen vinossa. Eturenkaan puhkeaminen sopivassa kohtaa rataa, aiheuttaa



takuuvarmasti ei-toivottuja asioita, kokemusta nimittäin on. No, tämä on motorsporttia...

Odotellaan kesää ja ajellaan rauhassa.

*Timo*

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

## Britti-Helmet

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

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Perinteinen BH-rompe  
la 20.5. klo 9-15 Puffetti, tarjouksia,  
ilmaiset myyntipaikat!  
Tervetuloa!

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



# Pohjoismaiden suurimmat moottoripyörämessut

Helsingissä järjestettävät moottoripyörämessut ovat kasvaneet jopa pohjoismaidenkin mittapuun mukaan suurimmiksi. Messuilla on jo varsin mittava historia. Ensimmäiset järjestettiin vuonna 1969 eli muutamaa välivuotta lukuun ottamatta nämä moottoripyöränäyttelyt ovat toteutuneet 50 kertaa. Alkuvuosina näyttely olikin keskittynyt oikeastaan pelkkiin moottoripyöriin, kunnes myös tarvike- ja varustekauppiat tulivat mukaan. Nykyisin näyttely on paisunut 3-päiväiseksi mammuttitapahtumaksi, joka tavoitti 56000 kävijää.

Veteraanimoottoripyöräklubi on ollut näyttelyssä mukana omalla osastollaan lähes alusta alkaen. Perinteisesti osaston ovat pystyttänyt Helsingin aluekerho. He myös hoitavat osaston valvonnan. Tämänkertaisessa näyttelyssä olivat merkittävimmät moottoripyörien maahantuoja sekä tarvike- että osakauppiat paikalla. Ehkä muutaman väli vuoden aika oli saanut kauppiat aktiivisiksi. Ajovarusteista ja kypäristä oli useallakin toimittajalla erikoistarjouksia.

Rakennettujen pyörien halli oli koonnut lukuisan joukon mitä hienoimpia voisi jopa kutsua ”taideteoksia”, sillä niin hienoja olivat pyörät

Uutuutena tällä kertaa oli moottoripyörillä tapahtunut jalkapallon kaltainen pallopeti. Myös lasten koeajorata pienillä moottoripyörillä oli hyvin suosittu. Käytettyjen pyörien myyntiosastot ovat paisuneet aivan valtaviksi, käytettyjen pyörien kauppiaita on tullut lisää.

VMPK:n tämän vuoden näyttelyn teema oli koottu kahdesta amerikkalaisesta valtamerkistä. Niitä olikin saatu koottua osastolle upea kokoelma



Yleiskuva VMPK:n osastosta. Etualalla HD 1200 cm<sup>3</sup> vm.1936. HD on alkuperäinen Suomi-pyörä.

Harley Davidson ja Indian merkkisinä. Vanhin pyörä oli HD vuodelta 1920 eli yli 100 vuotta vanha. Pyörä on sikäli vielä erikoinen säilymä, että sillä on ajettu vain 8500 km. Vanhin Indian oli vuodelta 1923, joten sekin on 100 vuotta vanha. Näissä, jos missä on sitä historian siipien havinaa. Harley Davidson on tehtaana toiminut yhtäjaksoisesti 120 vuotta ja Indiankin laatumerkki, jonka valmistus loppui valitettavasti jo 1953. Kumpu näihin pyöriin olisi tiedossa, mitä ne ovat kokeneet elinkaarensa aikana.

Samalla messuvierailta oli tilaisuus tutustua HD erikoiseen venttiiliratkaisuun eli ns. sekaventtiili moottoriin. Imuventtiili toimii kansiventtiilinä ja pako perinteisellä sivuventtiilirakenneella.

Nyt on pakko lisäksi vielä todeta Lahden Moottoripyörämuseon Rikun kekseliäisyys. Hän oli kehittänyt



Indian Scout 600 cm<sup>3</sup>. Nopea urheilupyörä.

hyväntekeväisyyskeräyksen Ukrainan sodassa kärsineille ihmisille. Houkuttimena keräykselle oli vanha käyttämätön Dnepr sivuvaunullinen moottoripyörä ja kaksi Ukrainalaistyttöä kansallispuvuissaan. Toivottavasti keräys tuottaa hyvän tuloksen.

Näyttelyn merkittävin anti on ainakin näin varttuneemman kävijän näkökulmasta alan kehityksen seuraaminen ja pitkäaikaisten motoristituttujen kohtaaminen. Siihen ainakin kohdalta ni kului mukavasti pari päivää. •

# Harrastajan aarreaitta Nokialla

**M**ikä voisi olla vanhojen moottoripyörien harrastajalle parempi aarreaitta kuin halli, joka on täynnä moottoripyörien alkuperäisiä varaosia tehtaan omissa pusseissa. Tällainen paikka löytyy Tampereen naapurista, Nokialta, ja kyseessä on Vesa ”Jupi” Kaartisen pyörittämä Neklaparts. Kyseessä on siis Vesa Kaartisen eläkeläisharrastus, ja tarkoitus on auttaa suomalaisia harrastajia, sanalla sanoen ”rakkaudesta lajiin”.

-Minä olen syntynyt näihin hommiin. Isäni aloitti kaupankäynnin vuonna 1951. Hänellä oli vähän keksijän vikaa, joita sitten alkuaikoina valmistettiin kaupalliseksi tuotteiksi. Itse astuin mukaan yrityksen toimintaan vuonna 1965 kesäduunarina Kankaanpäässä, jossa myytiin mopoja ja moottoripyöriä, merkkeinä mm. Zundapp, Helkama, Yamaha ja Honda. Siirryin yrityksen toimintaan mukaan täyspäiväisesti vuonna 1976, kun olin saanut koulut käytyä. Jossakin vaiheessa yritys alkoi keskittymään pelkästään autovaraosien maahantuontiin ja tukkukauppaan. Yrityksen yhtenä leipälajina olivat ajovalolyhdyt, takavalolyhdyt ja vilkkulyhdyt (joita muuten löytyy edelleenkin yli 4000 erilaista Neklapartsin varastosta), sekä Fiattien ja Ladojen varaosat. 90-luvun alkupuolella, kun Suomessa oli valloillaan paha lamakausi, yritys rakensi, varmaan Tampereen ainoan liikekiinteistön. Kiinteistön alakertaan jäi puolivahingossa ylimääräistä, vapaata liiketilaa ja siihen perustettiin 1996 moottoripyörien kauppaan keskittynyt Masterbike Oy. Olen siis harrastanut moottoripyöriä koko ikäni, itse aloitin kilvanajon asfaltilla vuonna 1973 ja vieläkin en ole älynnyt sitä lopettaa.



Nyt on takana siis 50 ajettua kautta ja 51 on aluillaan. Näin ollen tuo Masterbike tuli tavallaan harrasteen kautta ja toihan se työtäkin lisää taloon. Meillä oli Yamahan, Hondan, Suzukin ja Piaggio edustukset. Nykyään Moto GP:ssä

vaikuttava Aki Ajo oli meillä myymäläpäällikkönä, samoin kilvanajopiireistä tuttu Matti Kiiveri oli myöskin meidän palkkalistoilla, Vesa Kaartinen tuumaili yrityksen historiasta.

Vesa Kaartisen esitellessä halleja, en-



simmäisenä silmään pistää kaksi Yamahan RD 500 moottoripyörää. Ne olivat kaksitahtisten moottoripyörien kovinta kärkeä omana aikanaan. Vesa tuumaili, että valitettavasti ne on jääneet hieman nyt taka-alalle, koska hän hankki omaan kokoelmaansa varsinaisen kilpapyörien klassikon, Yamaha TZ 750 vuodelta 1977. Yamahan lukemat ovat varsin vaikuttavat, kaksitahtisesta koneesta puristettiin ulos 140 hevosvoimaa, pyörän painon ollessa 150 kg. Tällä kombinaatiolla päästeltiin + 300 km/h huippunopeutta. Ei ne kilpurit näihin loppuneet, viereisen osaston hyllyn alta löytyi tehtaasta aitoja 80-luvun lopun RR pyöriä, kaksi Hondan RS 125 pyörää ja yksi RS 250, ja seuraavasta huoneesta uudempi RS 250 ja TZ350, sekä useampia Yamahan RD 350 pyöriä, sekä, TZR 250 ja Suzukin kaksitahtiset 380 ja 750 cc pyörät.

*-Ihan kaikkea, vastaus tuli kuin apteekin hyllyltä kysyttäessä mitä moottoripyörien varaosia täältä löytyy. Japanilaisten osia, Honda ja Yamaha on enemmistönä, Suzukin osia jonkun verran. Varastossa on pääasiassa Masterbiken edustamia merkkejä, joten osa tavaroista on sitä perua. Täältä löytyy Kalles Motorsin loppuvarasto ja MP Team Salosen kaikki Yamahan ja Suzukien varaosat. Hondan ja Yamahan osia löytyy 60-luvulta alkaen, Suzukin osat pääasiassa alkaen 80-luvulta, Kawasakin osia on jonkun verran, mutta selkeästi vähemmän. Aina kannattaa kuitenkin kysyä. Jos tiedät varaosan numeron, mitä olet hakemassa, niin se auttaa todella paljon. Varaosapusseissa on valitettavasti vain numero, niissä ei siis lue mihin ne sopivat. Isoja runko-osia alkaa olemaan vähemmän, mutta Hondiin löytyy uusia pakoputkistoja, mm. CB 350 ja 500 Fourit ja 750 K7, Vesa kertoo. Kysyessäni hinnoittelusta, Vesa vastasi näin: *-Katsotaan vaikka Hollannin CMS hintoja, lasketaan siitä reilusti halvempi hinta ja osa löytyy valmiiksi Suomesta.**

Jos olet vailla osia johonkin japanilaiseen klassikkoon, varaosia Fiat/Lada-autoihin tai harrasteautosi on vailla valaistukseen liittyviä osia, suosittelen, ota yhteyttä:

**Vesa "Jupi" Kaartinen**

0500-335920

Rapinkorventie 19

37150 NOKIA

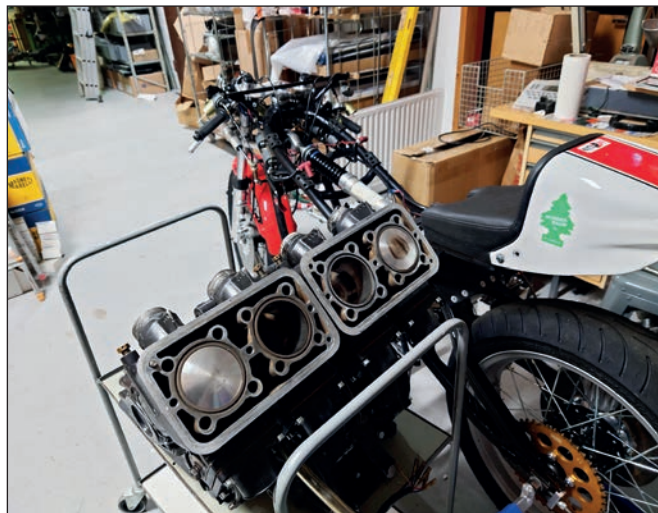
Avoinna Ma-To Klo 9-16

**P.S.  
Vietän 4.5.2023  
työn ja pullakahvien merkeissä  
70-vuotispäiviäni  
9.00-17.00 aikana.**

**t: Vesa Kaartinen**

**Vesa Kaartisella sylissä uusi sylinteriryhmä  
Honda CB 500 Fouriin (vas).**

**Tavaraa löytyy lukemattomia hyllymetrejä (oik).**



**Yamaha TZ 750 työn alla.**





# Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus

Näin kevään korvalla ja ajokauden lähestyessä on hyvä kerrata ajoneuvon käyttöön-  
oton yhteyteen liittyviä vakuutusasioita.

## **Velvollisuus ajoneuvon vakuuttamiseen**

Liikennevakuutuslain mukaan ajoneuvolle, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, on otettava liikennevakuutus. Vakuuttamisvelvollisuus koskee ajoneuvon omistajaa ja pysyvää haltijaa.

## **Mitkä ajoneuvot tarvitsevat liikennevakuutuksen?**

Laki on erilainen liikennekäyttöön rekisteröidyillä ajoneuvoilla ja muilla moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla

## **Liikennekäyttöön rekisteröidyt ajoneuvot**

Liikennevakuutus tulee olla aina voimassa lähes kaikilla moottoroiduilla ajoneuvoilla, kuten autoilla, traktoreilla, peltoautoilla, moottoripyörillä ja mopoilla. Myös rekisteröidyt perävaunut tarvitsevat vakuutuksen.

- traktoreille ja moottorityökoneille
- puoli- ja varsinaisille perävaunuille, matkailuperävaunuille ja kevyille perävaunuille

Vakuuttamisvelvollisuus on laaja sen vuoksi, että mahdollisen vahingon tapahtuessa kukaan ei jäisi ilman korvauksia. Vahinko voi tapahtua muuallakin kuin kadulla tai tiellä ja millaisella kulkuvälineellä tahansa.

## **Vakuutus tarvitaan liikennekäyttöön rekisteröidylle ajoneuvolle myös näissä tapauksissa:**

- ajoneuvolla ei ajeta, ajoneuvo on rikki tai muuten ajokelvoton, tai se on katsastamaton,
- ajoneuvolla ajetaan vain metsässä, omassa pihassa, jäällä jne.

Jos vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, ajoneuvo on käyttökiellossa, eli sillä ei saa ajaa lainkaan liikenteessä. Mikäli ajoneuvolla ajetaan, poliisi voi ottaa siitä kilvet pois. Vakuuttamattomalle ajoneuvolle ei voi myöskään tehdä vuosikatsastusta.

## **Museoajoneuvot**

Museoajoneuvolle on saatavilla oma vakuutuksensa, joka rajaa käytön maksimissaan 30 päivään vuodessa. Ajoneuvolaki ei aseta rajoituksia museoajoneuvojen käyttöajalle. Tämä tarkoittaa sitä, että museoajoneuvolla voi ajaa ilman rajoituksia, jos siihen ottaa tavallisen liikennevakuutuksen. Kysy lisätietoja omasta vakuutusyhtiöstäsi

## **Liikennekäytöstä poistetut ajoneuvot**

Jos liikennekäyttöön rekisteröidyillä ajoneuvolla ei ajeta, sen voi poistaa liikennekäytöstä. Silloin ajoneuvolle ei tarvita liikennevakuutusta. Ilmoitus poistosta tehdään Traficomille tai katsastuskonttorille.

Jos haluat poiston yhteydessä päättää liikennevakuutuksen kokonaan, sovi siitä erikseen vakuutusyhtiösi kanssa.

Poiston voi tehdä väliaikaisesti, mutta on tärkeää muistaa ottaa liikennevakuutus heti, kun ajoneuvo palautetaan liikennekäyttöön, huolimatta siitä, lähdetäänkö sillä heti ajamaan. Mikäli vakuutus on kokonaan irtisanottu liikennekäytöstä poiston yhteydessä, tulee ajoneuvolle ottaa uusi vakuutus, ennen kuin sen saa palautettua liikennekäyttöön.

Ota yhteyttä vakuutusyhtiösi selvittääksesi, miten liikennekäytöstä poisto vaikuttaa vakuutusmaksuusi. Ohjeet ja lisätietoja liikennekäytöstä poistosta löydät liikenne- ja viestintävirasto Traficomien sivuilta.

## **Ajoneuvot, joita ei ole rekisteröity liikennekäyttöön**

Liikennevakuuttamisvelvollisuus koskee lähtökohtaisesti myös sellaista ajoneuvoa, jota ei tarvitse rekisteröidä. Sellaisilla ajoneuvoilla, joita ei ole rekisteröity liikennekäyttöön, tulee olla liikennevakuutus.

## **Kilpailu, harjoittelu- tai testauskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen vakuuttaminen.**

Ajoneuvon eristämisen- ja käyttötarkoitus voivat tietyissä tilanteissa johtaa siihen, että vahinkoja ei korvata liikennevakuutuksesta vaan mahdollisesti muista lisävakuutuksista, esim. lisensivakuutuksesta. Tällainen tilanne voi muodostua, jos alla kuvatut ehdot täyttyvät.

Liikennevakuutuslain mukaan moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä silloin, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testauskokeisiin tai kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun. Alue katsotaan liikenteestä eristetyksi kun alue on ajoneuvoa käytettäessä suljettu aitauksella tai muutoin konkreettisesti rakenteellisin ratkaisuin taikun muun liikenteen ja ulkopuolisten pääsyn alueelle estää jatkuva aukoton vartiointi

Lainkohdan soveltaminen edellyttää kuitenkin sekä eristämisen- että käyttötarkoituksen täyttymistä samanaikaisesti. Tällöin sattuvia vahinkoja ei korvata liikennevakuutuksesta.

Käytännössä esimerkiksi motocross radat ovat harvoin

liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla eristettyjä alueita harjoitusten tai edes kilpailujen aikana. Samoin useat moottori- ja karting radat eivät täytä liikennevakuutuslain tarkoittamia eristämiskriteereitä. Myös varikkoalueet ovat yleensä eristämättömiä.

Käytännössä kilpailu- testaus- tai harjoitustarkoitukseen käytettävä ajoneuvo voi olla vailla liikennevakuutusta vain silloin, kun käyttö rajoittuu eristetyille ja vartioidulle alueelle, josta ajoneuvo siirretään pois lastina.

Moto-cross ja ratamoottoripyörien sekä muiden vastaavien ajoneuvojen käyttäminen eristämättömillä alueilla on liikennevakuutuslaissa tarkoitettua ajoneuvon liikenteeseen käyttämistä, joten niitä varten on otettava liikennevakuutus.

### Vahingon korvaaminen liikennevakuutuksesta

Vahinko kuuluu korvata liikennevakuutuksesta, jos se on sattunut liikennevakuutuslaissa tarkoitettussa tilanteessa eli ajoneuvoa on käytetty liikenteeseen.

Tapaturma – tai lisenssivakuutus voi täydentää liikennevakuutusta tilanteissa, joita ei katsota liikennevakuutuslain mukaisiksi vahingoiksi. Tällainen vahinko voi aiheutua esimerkiksi kilpailussa, jossa liikennevakuutuslain tarkoittamat eristämisen- ja käyttökriteerit täyttyvät eli ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä.

### Milloin vakuutus tulee ottaa?

Ota liikennevakuutus heti, kun olet ostanut ajoneuvon. Jos edellisellä omistajalla on ajoneuvolle voimassa oleva liikennevakuutus, sinulla on seitsemän päivää aikaa ottaa vakuu-

tus ja hoitaa ajoneuvon rekisteröinti.

Edellisen omistajan velvoitteet eivät siirry uudelle omistajalle. Jos aiempi omistaja on jättänyt vakuutuksen ottamatta liikennekäytössä olevaan ajoneuvoon, vakuuttamattomuusmaksu määrätään hänelle.

Lain mukaan liikennevakuutuksia myöntävä vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä antamasta ja pitämästä voimassa siltä haettua liikennevakuutusta. Liikennevakuutuksen voi ottaa verkossa ajasta tai paikasta riippumatta.

### Mitä tapahtuu jos vakuutus unohtuu?

Jos vakuutus on jäänyt ottamatta liikennekäyttöön rekisteröidylle ajoneuvolle. Liikennevakuutuskeskuksen on lain mukaan perittävä vakuuttamattomalta ajalta korotetut maksut. Maksu määrätään myös siinä tapauksessa, että ajoneuvon omistaja tai haltija huomaa asian myöhemmin, ja tekee ajoneuvolle joko liikennekäytöstä poiston tai hankkii siihen vakuutuksen. Vakuuttamattomalta ajalta tulee aina vakuuttamattomuusmaksu.

Kun ostat rekisteröintivelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon kuten esim. maastomönkijän, trial pyörän tai moto-cross pyörän hanki liikennevakuutus ennen kuin lähdet ajamaan sillä. Jos ajoneuvo tavataan liikenteessä tai vahinko tapahtuu ja vakuutus ei ole voimassa, määrätään sille vakuuttamattomuusmaksu. •

Lähde:

Riikka Luomanpää

Liikennevakuutuskeskus

# Classic TT -kausi 2023

Kausi käynnistyy jälleen Toukokuussa. **Botniaringillä 26.–28.5** ajetaan perinteikkääksi käynyt **Nordic Champion** -kisa jossa mukana tietenkin pohjoismaiden sekä Suomen terävin kärki. Kilpaa ajetaan useissa luokissa, hienolla kalustolla – ja tietenkin tosissaan!

Järjestää *Kurikan matkamotoristit*

## Seuraavat Suomessa pidettävät kisat:

- 25.6. Botniaring
- 21.–23.7. Botniaring
- 18.–20.8. Alastaro
- 8.–9.9. Botniaring



Teksti: **Timo Eronen** Lähteet: Moottoriurheilu -lehdet vuosilta 1951-1953,  
otsikkokuva: **Volker von Bonin**/Helsingin kaupunginmuseo

# Moottoripyöräkauppa olympiavuonna 1952

Suomessa huutava pula moottoripyöristä

**K**uten tiedämme, Suomi järjesti kesäolympialaiset Helsingissä vuonna 1952. Sodan jälkeistä aikaa kuvaavaa oli ajoneuvojen puute. Sota oli tyhjentänyt Suomen ajoneuvoista. Armeija oli lunastanut ennen sotaa olevan ajoneuvokannan tehokkaasti omaan käyttöönsä. Ensimmäiset sodan jälkeiset vuodet olivat sellaisia, että vain osa halukkaista sai hankittua itselleen moottoripyörän. Vanha, sodalta säästynyt kalusto oli käytössä sikäli kuin ajolupia myönnettiin, mutta vuosi vuodelta tilanne alkoi parantua. Tosin lajivalikoima ei tyydyttänyt ostaja-

piirejä parhaalla mahdollisella tavalla. Ne, jotka halusivat käyttöönsä suurempikuutoisen pyörän, olivat pakotettuja tyytymään pienempään tai jäämään jopa kokonaan ilman.

-Onko teillä moottoripyöriä myytävänä? Onko mahdollisuuksia saada englantilainen pyörä ensi kesäksi? Näihin vastauksiin saivat vuonna 1951 moottoripyörien kauppiaat vastailla mahdollisuuksiensa mukaan. Myyjien mukaan asia johtui viranomaisista, jotka olivat heidän mukaansa asettuneet vallan kielteiselle kannalle. Pientä helpotusta asiaan sai viranomaisten myöntämä tuontilupa puutavarateollisuus-



NSU Fox Kolera-altaan edustalla. Taustalla lippulinna olympialaisten kunniaksi Eteläsatamassa Keisariluodonlaiturilla.



delle (Suomi kaipasi ulkomaanvaluuttaa kipeästi), mutta samanaikaisesti moottoripyörätehtaiden toimituskyky Korean kriisin takia oli muuttunut siten, että, toimitusajat ovat yleensä venyneet ja toimitusvarmuus heikentynyt oleellisesti.

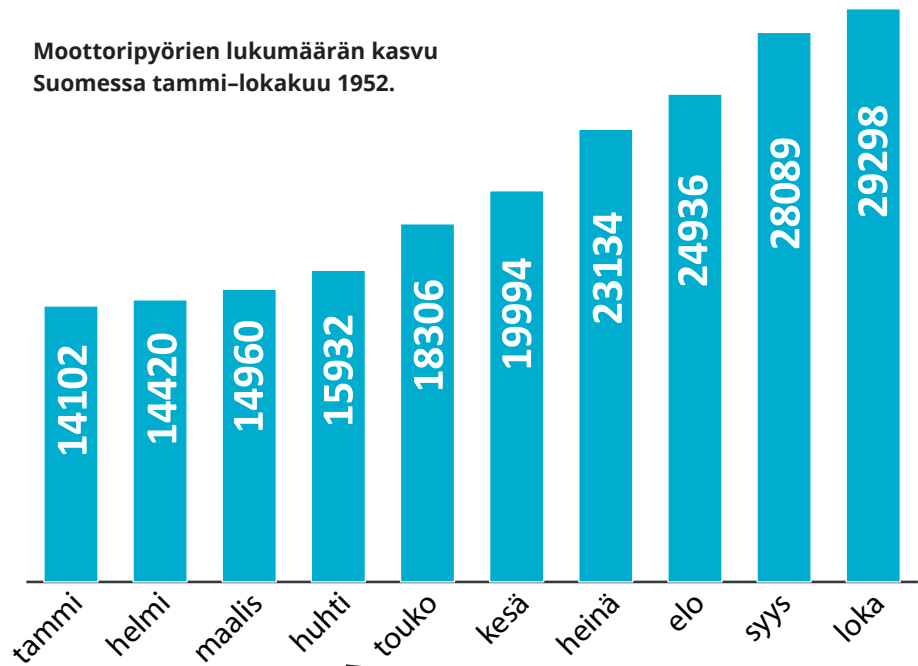
## Hetkellinen helpotus vuonna 1952

Lähestyvien Olympialaisten ansiosta lisenssivirasto myönsi kuitenkin tapauskohtaisia helpotuksia valuuttamääräyksiin. Uutta kalustoa saatiin siten maahan edellisvuosia enemmän, mutta se ei läheskään aina johtanut ihanteellisiin valintoihin, sillä ostopäätöksiin vaikutti yksinkertaisesti raha, tai useimmiten sen puute. Joka tapauksessa tilanne Suomessa oli hiukan parempi ja silloin pystyttiin myös moottoripyörät vapauttamaan hetkellisesti säännöstelyn piiristä. Tätä ei kuitenkaan kestänyt kauaa, sillä valuuttatilanne muuttui lyhyessä ajassa hyvin epäedulliseksi. Puutavara, jolla suurin osa valuutoista oli hankittu, ei mennyt niin hyvin kaupaksi kuin oli odotettu ja se johti tilanteeseen, jossa valuutta oli käytettävä mahdollisemman hyödyllisesti muihin välttämättömyystarvikkeisiin. Valtion lisenssitoimikunta oli kuitenkin myöntänyt lisenssin 10 500 pyörälle, joka kasvatti Suomen kokonaispyöräkannan vuoden 1952 loppuun mennessä vajaaseen 30 000 kappaleeseen. Vuoden mittaan tilanne alkoi taas vaikeutua. Tämä johti sellaiseen tilanteeseen, että uusia lisenssejä oikeastaan voitiin myöntää vain Ranskasta, Itä-Saksasta, Tšekkoslovakiasta ja Unkarista hankittaville moottoripyörille. Loppuvuonna lisenssitoimikunnan herra **Vaaraniemi** kommentoi tulevaa: - *Tilanne näyttää nyt huonolta. Kaikki merkit viittaavat, että valuuttavaikeudet yhä vain tiukkenevat. Mitään lohdullista tulevaisuutta en tällä hetkellä voi nähdä.*

Moottoriurheilu -lehti kysyi asiasta vuonna 1952 maahantuojilta. Seuraavassa kooste maahantuojien mietteistä moottoripyörrien saannin suhteen.

**Otto Brand:** - Voimme hankkia touko-kesäkuussa Royal Enfield -pyö-

**Moottoripyörrien lukumäärän kasvu Suomessa tammi-lokakuu 1952.**



riä Englannista, eikä tämän merkin kohdalla ole havaittavissa suurempaa puutetta. Hoffmanneja on myös hiukan saatavissa, muuta R-E on tärkein artikkeli.

**Arwidson & Co.:** - Meillä ei ole mitään nyt myytävänä. Kyselyn jälkeen ilmeni kuitenkin, että joitakin mahdollisuuksia on, jos ostaja saa hankituksi lisenssin. Silloin ostaja saa heti Jamesin tai saksalaisen TWN-pyörän kuukauden päästä ja Nortonin tai Triumphin kolmen kuukauden kuluttua.

**Auto-Ala:** - Meillä myydään nykyisin enemmän AJS ja Matchless -pyöriä kuin ennen sotia, mutta asia johtuu merkkien huonosta edustuksesta ennen sotia. Näitä pyöriä voi nyt saada kuukauden varoitusajalla. IFA-pyöriä on varastoissa ja niitä saa heti, mutta länsi-Saksan Donau koneita joutuu odottamaan kahdesta kolmeen viikkoon.

**Suomen Koneliike:** - 150 kuutioisen CZ pyörän saa kahdessa-kolmessa viikossa, Jawoja vasta syksyllä. Arieleista ei ole tietokaan, koska tilauksia, jotka tehtiin vuosina 1947-48, toimitetaan vieläkin.

**Seximo:** - Me voimme tarjota Tähti ja IC-pyöriä toukokuusta alkaen, sen



sijaan AWO ja itä-BMW:tä löytyy varastosta.

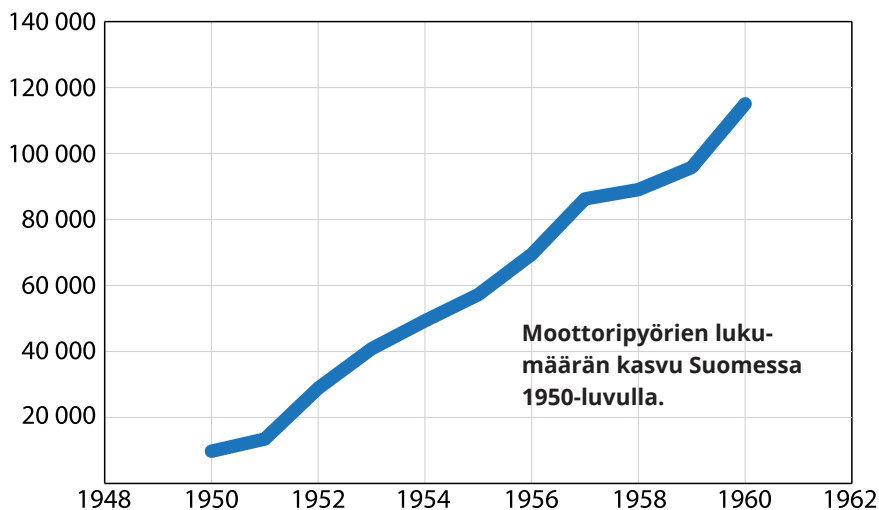
## Kilpapyörillä tilanne ei ollut sen helpompi

Tilanne kilpapyörrien suhteen ei ollut yhtään helpompaa. Niiden kysyntä oli huutavan suuri ja kysyntä niihin nähden oli prosentuaalisesti moninkertainen tavallisiin pyöriin nähden. Ne muutamat kilpapyörät, jotka maahamme saatiin, olivat varmasti ankara riitakapula. Niiden jako ei ollut helppoa, koska ansioituneita ajajia oli maassamme runsaasti. Jakoa vaikeutti myös kahden eri liiton ajajat. Suomen Moottoriliiton jäseninä olleet moottorikerhot ja niiden jäsenet olivat etusijalla TUL alaisiin moottoriseuroihin nähden. Suomeen tuotettiin tarinan mukaan

jen moottoreiden nimikkeellä – välttämättömyystarvikkeiden varjolla. Vuoden 1953 helmikuussa saatiin Suomeen Arwidson & Co kautta kaksi uutta Norton Manx kilpamoottoripyörää, jotka menivät **Raine Lampiselle** ja **Nils Schröderille**.

## 1952 vuosimallien pyörät näkyvät edelleen enemmistönä

Kuten huomaamme, kaikkialla Suomessa oli samankaltainen tilanne, moottoripyöriä ei liiemmin ollut varastoissa ja monilta puuttuivat lisenssit kokonaan. Alkuvuoden 1952 tuontimäärät näkyvät edelleenkin selkeästi vanhojen moottoripyörien harrastajien parissa tänäkin päivänä. Ulkomailta hommattiin käytännössä mitä merkkejä vain ja se näkyy edelleenkin vuoden 1952 jäljelle jääneiden pyörien määrässä. Osana vuoden 1952 määrään varmasti vaikutti olympiakesä. Suomen julkisivukuvaa haluttiin kiillottaa ajoneuvokannan uudistamisen kautta. Kesti vielä kymmenkunta vuotta ennen kuin autojen kauppa vähitellen vapautui ja ihmisillä myös alkoi olla varaa niiden hankintaan. Kaikesta huolimatta olympiavuosi 1952 antoi ehdottomasti potkua suomalaisen ajoneuvokannan kasvulle ja uusiutumiselle. •



*Iloinen ilmoitus kaikille moottoripyörän tuntijoille!*

**ROYAL ENFIELD**  
Make like a Gun.

saatavissa maalistoinkokouksissa riippuen mallista

**Hinnat ja mallit:**

125 ksm, 2-taht., n.	78.000:—
250 „ 4-taht., n.	119.000:—
350 „ 4-taht., n.	132-150.000:—
500 „ 4-taht., n.	147-185.080:—

Tehkää tilauksenne heti, jotta Tekin pääsette tämän englantilaisen laatupyörän omistajaksi.

**Oy OTTO BRANDT Ab**  
Fabianinkatu 12 · Puhelin 30 008

## 1950-luvun muistoissa

**V**iisikymmenluvusta kirjoitettaessa voi onneksi kirjatie-don lisäksi kysyä aikalaisilta. Näin Yrjö Kylmälä muistelee aikaa: *Itä-Euroopan maiden pyörät olivat hinnaltaan aivan toista luokkaa eurooppalaisiin verraten. Englantilaiset aloittivat uudelleen tuotantonsa, olivathan ne sitoutuneet sotajuttuihin ja yleensäkin Eurooppa oli hävitetty. Tuolloin alkoi tosissaan tulla länsipyöriä. Ulkomaankauppaa harjoittavat saivat lisenssejä, yleensä toivat autoja. Merimieskulku-neuvoja tuotiin kuitenkin vähän ja nekin autoja poikkeuksetta.*

*Kyllä nämä itäpyörät hyviä kansankulkineita olivat verraten silloin olleisiin 20–30 lukujen Harley Davidsoineihin ja Indianeihin verrattuina. Nämä Harrikkamiehet olivat sitoutuneet pyöriinsä eivätkä hyväksyneet kaksitahteja lainkaan. Tällöin yksi moottoripyöräilijöiden joukko katosi, olivat kyllä silloin iäkkäämpiä jo. Ei näitä itäpyöriäkään aluksi saanut, kun sotainvalidit ja ammattinsa vuoksi tarvinneet, siis sa-*

*malla tavalla säännösteltyjä kuten VW Kuplat, joita saivat aluksi vain metsätyönjohtajat ja keinosiementäjät.*

*Kilpapyörien kohdalla oli toisin! Kun oli rahaa, Ruotsista sai mitä halusi. Kilpapakalustoa oli helpompi tuoda, kun ei tarvinnut rekisteröidä, helppoakin kuulemma. Peräkäräyyn kaksi pyörää Ruotsiin mennessä, tulliselvitykseen kaksi pyörää, ei aina kysytty edes merkkiä. Takaisin tullessa sama selvitys, tullimies katsoi: kaksi oli jälleen, mutta aivan eri pyöriä kun viedessä. Jotkut rehentelivät miten viedyissä ei ollut moottoreita, osa niistäkin jätettiin tylysti ojanpenkalle. Tietenkin aikaa myöten toiminta muuttui. Nappi Joustanen kertoi hakeneensa JAP-moottorinsa tällä tavoin.*

*Kevennetään vähän. Nämä VW Kuplat saivat talojen sonnit raivoihin, auton ajettua tulivat aitojen läpi ja talloivat pahanpäiväisesti, tämän kertoi eräs kokenut. Tässä minun mielipiteitäni moottoripyöräilijöiden ankeista ajoista. •*

# Neuvostoliiton nelitahtiset moottoripyörät

**A**sko Itkonen on kirjoittanut lähes 300-sivuisen kirjan: Neuvostoliiton Nelitahtiset Moottoripyörät. Se on todellinen tietoteos, joka käsittelee neuvostoliittolaisen moottoripyörätuotannon vaiheet aina alkuajoista nykyiselle 2000-luvulle. Neuvostoliitto on pitkälti tukeutunut tuotannossaan muilta valmistajilta otettuihin malleihin, suomeksi sanottuna kopiontiin. Mainittakoon, että ennen oman valmistuksen aloittamista, tsaarin aikakauden Venäjällä, tuotantoa oli lisenssivalmistuksen muodossa. Ensimmäiset moottoripyörät valmistettiin sveitsiläisen Moto-Reve 275 moottoripyörän pohjalta. Näitä pyöriä tehtiin vuosien 1908–1913 aikana noin 400 kappaletta.

Neuvostoliittolaisen oman moottoripyöräteollisuuden luonti jäi pitkälti IZH-tehtaan Vladimirovich Mozharovin johtaman 15-henkisen suunnitteluryhmän tuotoksiin. Vaikka teollinen tuotanto moottoripyörien saralla oli 30 vuotta jäljessä verrattuna länsimaihin, Neuvostoliittoon perustettiin useita tehtaita, mm. IZH, PMZ, TIZ, TMZ, jotka toimivat alan uranuurtajina. Näiden tehtaiden yhteistuotantomäärät vuodesta 1932 eteenpäin, aina toisen maailmansodan päättymiseen oli noin 60 000 moottoripyörää. Kirja kertoo hyvin seikkaperäisesti jokaisesta valmistajasta esitellen heidän mallit varsin perusteellisesti.

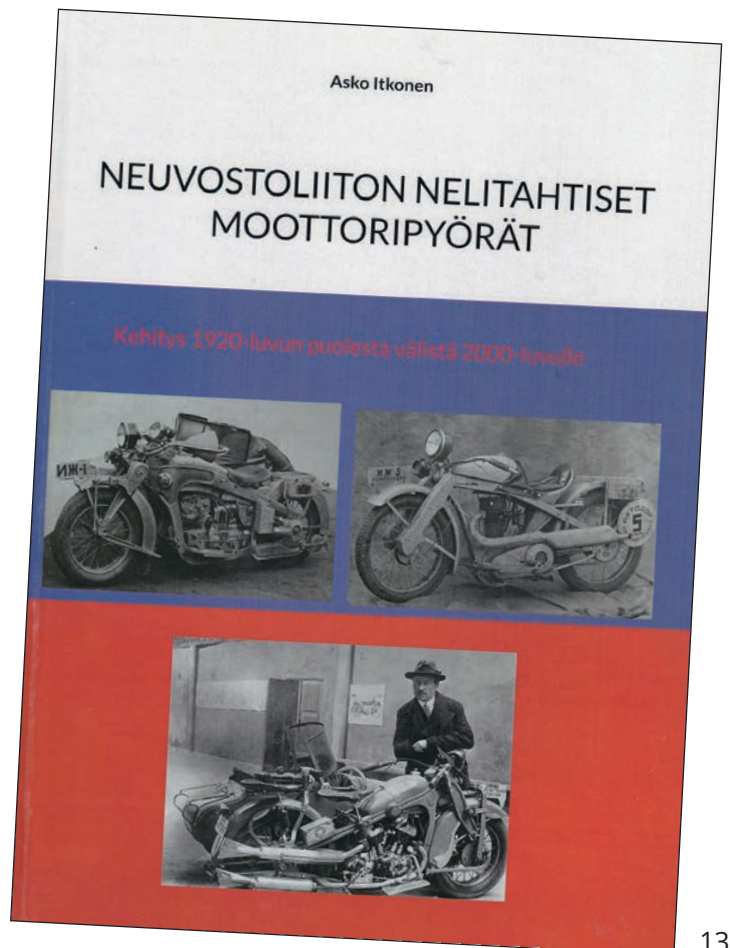
Suunnitelmatalouteen kuului hyvin vahvasti viisivuotissuunnitelmat. Siinä keskusjohto määritteli mitä valmistettaisiin ja missä laajuudessa. Tämä hallintotapa keskitti moottoripyörätuotannon sotien jälkeen muutamiin suurempiin komplekseihin. Vaikka tuotanto sodan jälkeen perustui hyvin vahvasti Saksasta sotakorvauksina saatuihin tuotantolinjoihin ja niiden mukana saatuihin insinööreihin, niin keskushallinto alkoi ymmärtämään valtavan maan ihmisten tarpeen alkaa liikkua, ja mikä siihen olisi parempi kuin moottoripyörä?

Asko Itkonen on perusteellisesti kirjassaan syventynyt koko Neuvostoliiton moottoripyöräteollisuuden tuotteisiin, ja vaikka kirjan nimi viittaa nelitahtisiin moottoripyöriin, niin kirjassa myös esitellään kaikki tehtaat myös, joiden tuotanto koostui kaksitahtisista malleista. Meille suomalaisille tunnetuimmat kaksitahtiset ovat varmasti olleet IZH tehtaan valmistamat IC-moottoripyörät ja Kovrovets tehtaassa tuotetut K-125 pyörät, joita muuten tuo-

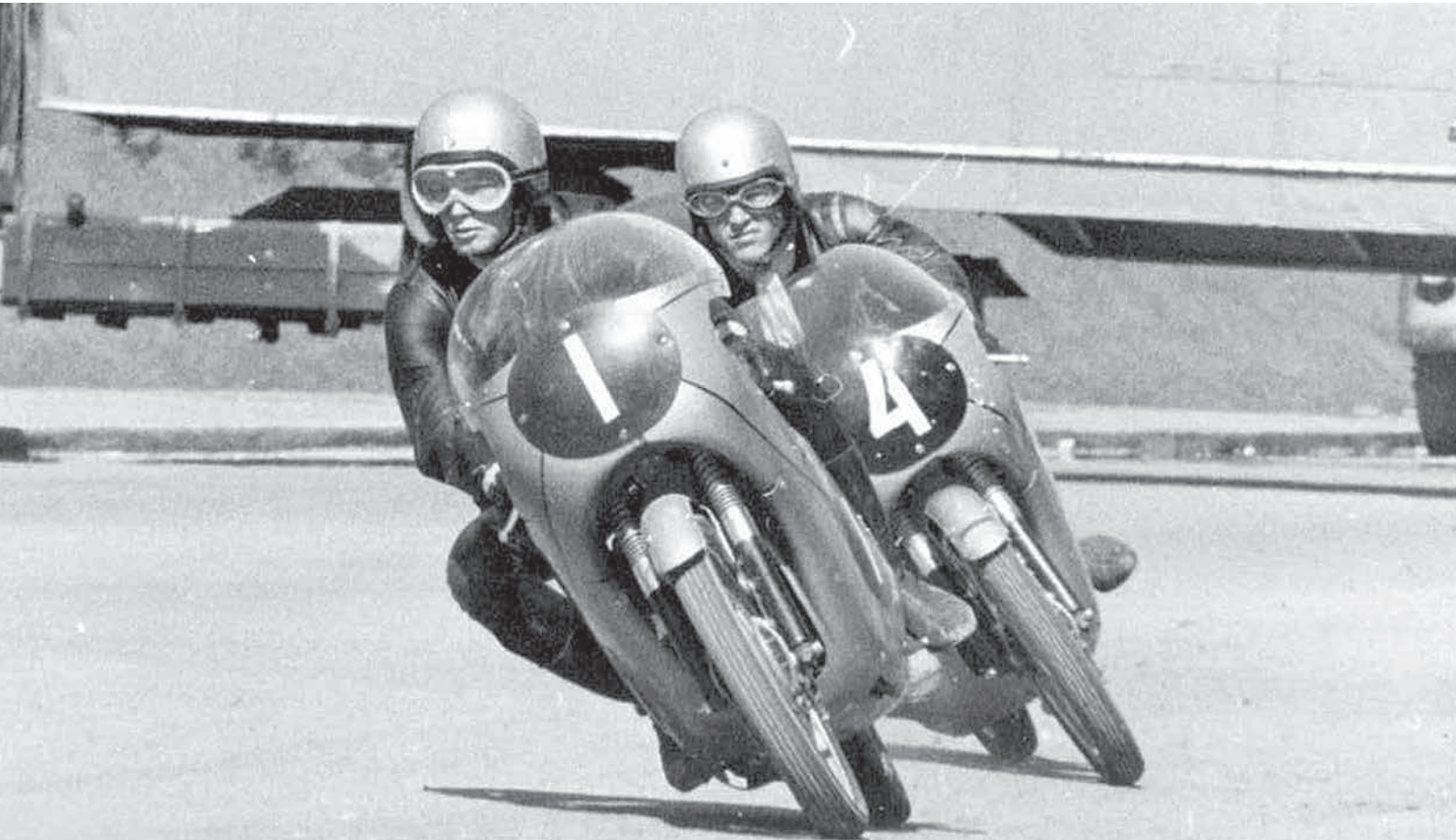
tiin alkujaan Suomeen heti sotien jälkeen Tähti-pyöriinä.

En jaksa kuin hämmästellä mistä kirjan kirjoittaja on saanut niin valtavan määrän tietoa ja valokuvia kerättyä yksien kansien väliin. Teos on todellinen tietopaketti tsaarin Venäjän- Neuvostoliiton-Venäjän alueilla valmistetuista moottoripyöräistä. Hattua nostan!

No mistä tämän kirjan voi hankkia? Kirjan voi hankkia BoD-kustantamon kautta. Tämä kustantamo on vaihtoehto kirjailijoille julkaista omat teoksensa, niin painettuina kuin e-kirjoina. Tämä on luonut uuden ulottuvuuden kirjamarkkinoiden nimekkeiden monimuotoisuuteen. Painosmäärä voi BoD:n kautta olla yhdestä uniikkikappaleesta aina rajattomiin asti. Käykää ihmeessä tutkimassa BoD valikoima osoitteessa: [www.bod.fi](http://www.bod.fi), ja sieltä klikkaa kohtaa kirjakauppa. Kirjoja on saatavilla niin painettuna kuin e-kirjain. Suosittelen. •







teksti: **Erkki Itävuori** kuvat: **Markku Sipilä**

## Honda CR93

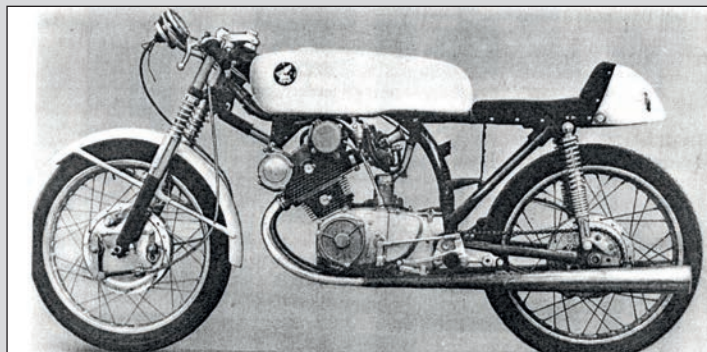
Honda-tehdas aloitti kilpailemisen 125-luokassa, ja siinä tuli myös ensimmäisenä menestystä. Samalla syntyi mainio tuotantokilpakone, CR93.

**H**ondan ensimmäinen osallistuminen Man-saaren ajoihin oli sinänsä vakava yritys, mutta tehtaan RC141 oli toivottoman hidas, joten pahemman katastrofin välttämiseksi viime hetkellä asennettiin osaan viidestä pyörästä neliventtiilikansi ja mallimerkintä muuttui RC142:ksi. Tämäkään ei tehdas-Agustojen, -MZ:ien ja -Ducatién vauhtiin kyennyt, mutta **Naomi Taniguchi** toi Hondalle yhden MM-pisteen voittaja **Tarquinio Provinille** yli seitsemän minuuttia jääneenä 6. sijallaan, sen jälkeen, kun Ducatin tehdasajaja **Francesco Villa** oli kilpailun lopussa taklannut itsensä ja Agustan **Dave Chadwickin** radalta ja romuttanut kummankin

tehtaan mahdollisuudet joukkuekilpailussa, mikä sekin tuli näin Hondalle.

Kaudelle 1960 Honda uusi tehdaspyörän täysin. Uusi RC143 oli melkein viisi hevosvoimaa tehokkaampi kuin RC142, ja muuten lähes eurooppalaisten veroinen. Tulosta ei kuitenkaan merkittävämmän syntyneet – **Jim**

**Redman** oli neljäs Hollannin ja Italian GP:ssa. Kaudelle 1961 rakennettiin jälleen täysin uusi malli RC144, mikä osoittautui jo ennen MM-sarjan alkua moottoriltaan kilpailukyvyttömäksi, kun Shell Coppa d'Oro -kilpailussa Imolassa sekä Redman että **Tom Phillis** vaivoin välttyivät tulehasta **Franco Farnéén** Ducati "Barconen" kierroksella ohittamaksi. Häätäratkaisuna RC144:iin asennettiin edellisvuoden puhdikkaammat RC143-moottorit ja mallimerkinäksi tuli 2RC143. Tämä mahdollisti kilpailun kärkisijoista, nyt lähinnä MZ:n tehdasjoukkueen kanssa. Näin siksi, että MV Agustan vetäytyi 125-luokasta, ja Ducati oli syksyllä 1959 lopettanut jo edellissyksynä supistetunkin kilpailemisen ja myynyt melkein koko



Varhainen tehtaan julkaisema kuva, joko tehdasjoukkueen tai "support teamin" CR93. Katuversion runko, etuhaarukka ja etujarru, kromimegafonit race kit-osia, magneeton ja nokkakselien päätykopat magnesiumia.

**Avauskuvassa Seppo Näppi ja Vesa Kuusisto -64 tai -65. Oikealla Seppo Kangasniemi mahdollisesti samassa kilpailussa (-65), mutta missä?**

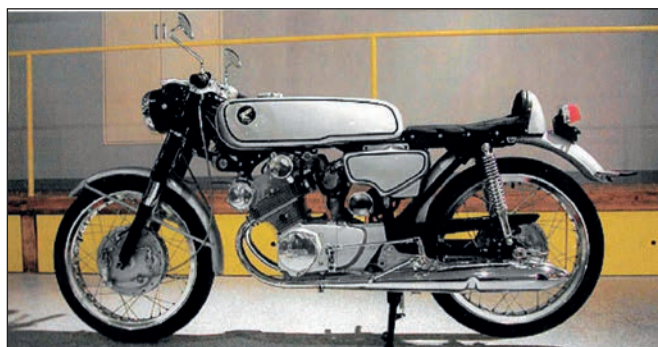
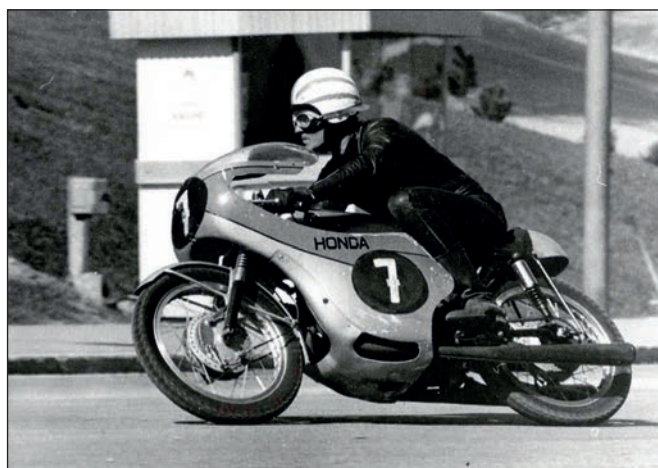
tehdasjoukkueen kaluston. Phillisin kanssa mestaruudesta tuli kilpailemaan MZ:n **Ernst Degner**, mutta toiseksi viimeisessä osakilpailussa Degner loikkasi länteen. Viimeisessä Argentiinan osakilpailussa Degnerillä olisi vielä ollut mahdollisuus mestaruuteen **Josef Ehrlichin** tarjottua hänelle EMC-pyöräänsä, jossa oli Ehrlichin syksyllä 1959 MZ:n kilpailutoimen päälliköltä **Walter Kaadenilta** ostama tehdasmoottori. Itä-Saksan viranomaiset kuitenkin estivät Degnerin kilpailemisen, ja Phillis vei mestaruuden.

## CR93 synty ja menestyys

Kaudelle 1962 suunniteltiin jälleen uusi kalusto. Aiempien moottorien kuningasakseliveto nokka-akseleille korvattiin hammaspyöräsarjalla. Moottoreita suunniteltiin kaksi, toisessa hammaspyörät sylinterien välissä takana, toisessa sylinteriblokin vasemmalla puolella. Ensin mainitusta ja RC144-tyyppisestä rungosta tuli uusi RC145, jälkimmäisestä myyntiin tarjottava urheilukone katupyörävarusteina, sekä lisävarusteina myytävien kilpaosin. Mallimerkinnäksi tuli enemmän CB92- ja CB93-urheilupyöriä vastaavaan tapaan CR93. Se sai yksiputkisen selkärankateräsrungon, alumiiniset tankin, satulan ja lokasuojat ja magnesiumjarrut. Moottorissa nokka-akselit sijoitettiin suoraan venttiilinnostimien päälle, ja teräspalotiloissa oli neljä venttiiliä per sylinteri. Tahtijärjestys oli 180/540 astetta, ja koottu kampiakseli painoi ilman kiertokankia ja laakereita 950 g. Märkäsumppu oli yhteinen vaihteiston kanssa, ja öljynkierto hoitui mäntäpumpulla. Ensiö veto oli hammaspyörin kuivaan monilevykytkimeen ja tiuhaan viisiportaiseen vaihteistoon.

Aluksi valmistettiin joitakin katupyöriä kotimaan myyntiin, mutta sitten malli muuttui puhtaaksi ja suorituskykyiseksi kilpapyöräksi. Sellaista ei vielä kaudelle -62 myyntiin valmistettu, vaan niitä sai tehdasjoukkue RC-kaluston lisäksi. Joukkue toi keväällä Eurooppaan mukanaan neljää luokkaa (50, 125, 250 ja 350) varten yhteensä noin 15 RC- ja 30 CR-mallia, joista eniten CR93:ia. Samoin tehtaan japanilaisajajat saivat CR93:ia kotimaan kilpailuja varten, ja tehtaan markkinointiosasto lainattavaksi "support teamille" eli maahantuojille ja joillekin yksityisajajille Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Joukkueenjohto päätti 125-luokan mestaruuden tavoittelijaksi **Kunimitsu Takahashin**. Phillis siis ei saanut puolustaa mestaruuttaan, ja RC145-mallin rajallisen määrän vuoksi hänen oli tarkoitus ajaa koko kausi CR93:lla. Muut 125-luokan ajajat, Takahashin ja Redmanin lisäksi **Luigi Taveri** ja **Tommy Robb**, ajoivat kummallakin mallilla. Phillis kuitenkin menehtyi Man-saarella, ja myös Takahashi loukkaantui vaikeasti. Lopulta 125-luokan mestaruuden vei Taveri. Palattuaan loukkaantumisensa jälkeen kilpailemaan Takahashi ajoi yksinomaan CR93:lla.

CR93-mallilla ensimmäiset GP-palkintokorokesijat (3.) ajoivat Taveri Montjuichissa ja Phillis Man-saarella **Derek Minterin** sijoituessa tehtaan lainaamalla yksilöllä neljän-



**Katu-CR93, Shikoku Historic Car Museum, Japani.**

neksi. Lainapyörällä MM-pisteille ajoi myös **Alberto Paganini**, Monzassa neljän RC145:n jälkeen 5. voittajasta vain 17 sekuntia jääneenä. Kaudelle -63 ei tehty uutta RC-mallia vaan luotettiin RC145:een ja CR93:een, jolla Takahashi oli Montjuichissa ja Monzassa 3. ja Hockenheimilla, Assenissa ja Ulsterissa 5. ja Redman Montjuichissa 2. ja Pyynikillä 5. Yksityisajaja **Giuseppe Visenzi** oli Monzassa ja Spa-Francorchampsissa 4. Kauden lopussa Honda kuitenkin esitteli uuden nelisylinterisen RC146:n. Hondan "500 Motorcycle GP Wins" -historiikissa esitetyt kilpailuissa käytetyt mallit ovat osin virheellisiä.

Yksityisajajista täysiä MM-sarjoja CR93:lla ajoivat myöhemmin myös **Bruce Beale**, **Kelvin Carruthers**, **Jim Curry**, **Peter Eser** ja **Walter Scheimann**.

## Katuversio

Katuversion tekniset osat olivat yksinomaan CR93:lle suunniteltuja, kuten laturi, yhdistetty nopeus- ja kierroslukumittari ja nopeusmittarin kulmavaihde. Ohjaustanko ja kahvat otettiin mallista CB72, kahvakumit CB92:sta. Takalyhty tuli samoin CB72:sta, nopeusmittarin kulmavaihteen veto CL72:sta. Etuhaarukan peltikuoret, etulyhty ja työkalukotelo olivat hyvin saman näköiset kuin mallissa CB93, mutta eivät aivan identtiset. Sivukotelot erosivat CB:stä hieman pyöreämmistä kulumistaan, ja ne kätivät molemmilla puolilla massiiviset ilmansuodattimet kuten CB:ssäkin. Lopulta sen kanssa yhteisiä olivat vain muutamat pikkuosat, kuten akun panta ja keskituen jousi ja kumit. Rungon, haarukoiden ja lampunkuvun väri vaihtoehdot olivat CB93:n tavoin musta, sininen ja punainen, tankki, satulan perä ja sivuko-





**Espanjan GP 1969. Pertti Leinonen takarivissä numerolla 20, juuri hänen edessään viidenneksi sijoittunut sveitsiläinen Bruno Veigel toisella CR93:lla. Eturivissä 3 Angel Nieto, 29 Salvador Canellas, 6 Kent Andersson, 1 Ginger Molloy, 8 Dieter Braun, 31 Walter Villa, 4 Kelvin Carruthers, 33 Barry Smith, 7 Cees van Dongen.**

telot olivat aina hopeanväriset.

Lisävarusteina myytävät kilpaosat merkittiin vastaavaan tapaan kuin CB92:ssa lisäämällä Y-kirjain mallimerkintään, eli CYR93. Näitä osia olivat trumpetit ja suuttimet kaasutimiin, megafonit, NGK C12H- ja C13H-tulpat, clip-onit, jalkatapat, pidempi vaihteensiirtäjän tanko, takaratassarja, alumiinivanteet ja satula.

## Tehdaspyörät ja tuotantokilpuri

Tehdaspyöristä osassa oli RC-mallin kuusiportainen vaihteisto ja osa moottorin kopista magnesiumia. Alkuvaiheessa tehdaspyörät käyttivät samoja kromattuja pakoputken käyriä kuin katuversio ja siihen lisävarusteena myytyjä irrallisia kromattuja megafoneja, mutta ne korvattiin pian yksiosaisilla maalatuilla pakoputkilla, mitkä tulivat myös myytävään kilpaversioon. Kummassakin myyntiversiossa oli viisi vaihdetta, ja magnesiumin käyttö rajoittui jarrurumpuihin ja -kilpiin. Tehdaspyörissä ja suurimmassa osassa myyntipyöristä on sama kaksipuolinen etujarru kuin RC145-mallissa, mutta viimeisinä rakennetuissa katuversioon tyylinen yksipuolinen kaksinokkainen magnesiumista ja ilman valmiutta nopeusmittarin käyttöön. Osassa myytävistä kilpapyöristä oli katupyöräversiosta peritty sytytysenakon keskipakosäätö, osassa kiinteä ajoitus kuten tehdasversiossa. Minkään muun katupyörän kanssa yhteisiä osia ei kilpaversiossa ollut, lukuun ottamatta joitakin standardiosia, kuten laakereita.

## CR93 Suomessa – ja Ruotsissa

Kilpaversio tuli myyntiin kaudelle 1963. Halpa se ei ollut, CB92:een verrattuna hinta oli lähes kolminkertainen (CB93 oli myynnissä vielä ainoastaan Japanissa). Suomesta tilauksia lähti kaksi kappaletta, Oriveden **Vesa Kuusistolta** ja Jyväskylän **Seppo Näpiltä**. Ensimmäinen pyörä saapui huhtikuussa ja sen sai Kuusisto, joka oli ilmoittautunut alkukevään kilpailuun Ruotsissa. Näppi sai omansa juuri ennen Eläintarhanajoa. Ruotsissa **Sven-Olof Gunnarsson** oli saanut jo aiemmin -62 rakennetun yksilön, ja myynti-

versio tuli kaudella -62 "mysteeri"-Ducatiilla ajaneelle **Ulf Svenssonille**. Vähitellen Ruotsiin tuli lisää pyöriä, niin että keväällä 1964 Ostkustloppet-kilpailussa Skarpnäckin lentokentällä nähtiin Näpin ja tanskalaisen **Gorm Madsenin** lisäksi seitsemän ruotsalaista CR93-ajajaa: **Jan Brening, Bo Granath, Rolf Gröndahl, Ferdinand Gustafson, Bo Gustafsson, Kurt Johansson** ja Svensson. Keski-Euroopan ratoja kiersivät Brening, Gustafsson ja menestyksekkäimmin Svensson. Granath luopui pian CR:stään ostettuaan **Veikko Väriseltä** MZ RE:n. Svensson puolestaan myi kauden -65 keväällä pyöränsä **Seppo Kangasniemelle** ja jatkoi kilpailemista Brabham F3:lla. Gustafsson saavutti Man-saaren ajoissa -67 Silver replican, mutta muutti pian Kanadaan ja myi CR:nsä ulkomaille. Näin ruotsalaispyörät hiljalleen vähenivät, ja nykyisin Ruotsissa on jäljellä vain Granathin pyörä.

Näppi ja Kuusisto ajoivat vain Suomen ja Ruotsin kilpailuja, mutta Kangasniemi ajoi myös Keski- ja Itä-Euroopassa. Näppi lopetti uransa kauden -65 jälkeen voitettuaan kolme perättäistä Suomen mestaruutta, ehkä osittain turhautuneena maahantuojaan välinpitämättömästä suhtautumisesta, ja myi CR:nsä **Erkki Kemiläiselle** ja hän pari vuotta myöhemmin **Timo** ja **Topi Vainiolle**, joka voitti sillä vuoden -68 Pyynikinajon. Kuusisto puolestaan voitti Suomen mestaruudet 1967 ja -68. Kangasniemen hankittua MZ RE:n siirtyi CR **Pertti Leinoselle**, joka ainoana suomalaisena CR-ajajana sai MM-pisteitä, kolme kappaletta sijoituttuaan 1969 kahdeksanneksi Espanjan GP:ssä Jaramassa, missä suuresta osanottajamäärästä huolimatta vain yhdeksän ajajaa pääsi maaliin. Leinosen loukkaannuttua seuraavana vuonna CR siirtyi **Toive Lehtiselle**, joka ajoi sillä viimeisen kerran vuoden -71 Pyynikinajossa päästen maaliin, mutta moottorin kärsiessä vakavan vaurion. Vainiot vaihtoivat CR:nsä runkoon Yamahan moottorin, joten tässä vaiheessa alkuperäisenä ja ajokunnossa oli enää Kuusiston pyörä. Kuusisto ajoi vielä kaudella -72, kunnes ajot päättyivät tässäkin moottorivaurioon. Kuusisto myi pyörän **Rainer Westerlundille**, joka osti myös Vainioiden CR-moottorin, ja myi ne vuonna -79 Englantiin. Korvaava moottori Näppi-Kemiläinen-Vainiot-pyörään löytyi 1998 Italiasta, englantilaisen ex-ajajan toimesta, joka sitten myi





**Seppo Näpin CR93 Ruissalossa -65.  
Takana Jouko Näpin Ducati Mach 1/S  
kone avattuna.**

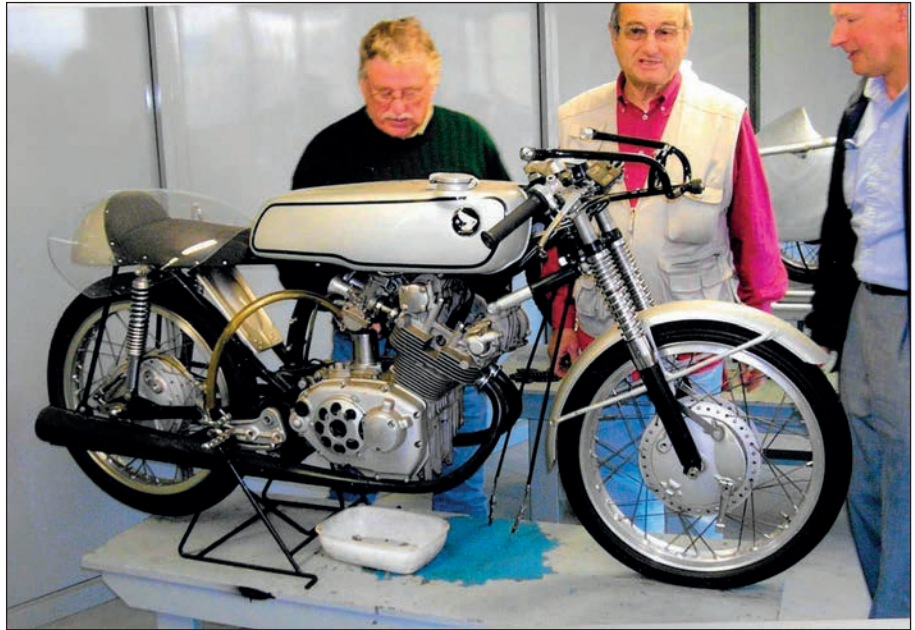
muille osan sieltä ostamastaan suuressa määrästä kalustoa. Myös Svensson-Kangasniemi-Leinonen-Lehtinen-yksilö säilyi Suomessa, mutta tarvitsi mm. uuden sylinterinkannen, nokka-akselit, venttiilit nostajineen, männät, kampiakselin kiertokankineen ja vaihteensiirtäjän.

## Yksityisajajien modifioinnit

Muunneltuja pyöriä ei ollut suurta määrää, ja useimmiten muutokset olivat vähäisiä. Bo Gustafssonin CR:ssä oli itsehankittu kuusiportainen laatikko, mutta kukaan vaihteistojen rakentaja ei tarjonnut sellaista ainakaan yleisesti kaupan. Englantilainen **Ron Pladdys** myi moottoriin suurennus-sarjoja 182-kuutioiseksi asti. Sellaisella Jim Curry ajoi MM-sarjaa 250-kuutioisissa 1966–67. **Rob North** rakensi yhden kehtorungon, johon ilmeisesti otettiin mallia luokan viimeisenä 1964 rakennetusta kaksisylinterisestä nelitahtisesta, CZ -tyypistä 858, mutta ei aivan niin matalana johtuen CR:n suurempikokoisesta moottorista.

## Valmistusmäärä ei aivan tarkasti tiedossa

CR93:n valmistusnumerointi vastasi alusta pitäen Hondan katupyörien käytäntöä, toisin kuin RC-malleissa, joissa numerointi lähinnä tulliselvityksiä varten oli yksinkertaisesti mallimerkintä ja juokseva numero. Vuonna -62 valmistettujen CR93:ten numero on 21000xx ja -63 valmistettujen 3100xxx. Numerointi on yhteinen katu- ja kilpapyörille. Osa myydyistä katupyöristä on heti tuoreeltaan riisuttu kilpapyöräksi, eikä



**Museo Morbidellin entisöintiverstaalla Timo Vainio ja historioitsija Walter Magrini tutkivat valmistuvaa entisöintiä. Kierroslukumittarin ripustus todettiin kuuluvan -65 jälkeisiin RC-malleihin, ja etujouset ovat ylösalaisin. Kirjoittaja seuraa sivusta.**

**Oikealla Näppi-Kemiläinen-Vainiot -yksilön entisöinti valmistuneena.**

niiden lukumäärää varmaksi tiedetä. Alun perin katuversioksi rakennettu voidaan tunnistaa rungosta, jos akkuelinettä takahaarukan yläpuolella ei ole poistettu. Pääosa tunnetuista katupyöristä on kuitenkin 25 ensimmäisen joukossa; sen jälkeen esiintyy yksittäisiä kappaleita, viimeinen -63 valmistetuissa. Kokonaisvalmistusmäärästä on esitetty monenlaisia arvioita, mutta pitäytyminen valmistusnumeroissa antanee oikean kuvan. Suurin nykyisin tunnettu vuoden -62 runkonumero on 2100059 ja tunnetut vuoden -63 numerot ulottuvat jatkuvana sarjana 3100185:een asti. Tätä suurempia numeroita tunnetaan harvakseltaan kymmenisen kappaletta 3100238:aan saakka, mikä viittaisi jälkeempään tehtyyn varaosarungon numerointiin ”varman päälle”; suurimmassa osassa näistä on myös moottorin numero yli 3100200 ja joissakin sama kuin rungon, mikä on pienemmissä numeroissa harvinainen sattuma, eli moottorin lohkokotkin näyttäisivät varaosilta – nämä pyörät voivat olla kokonaan kootut varaosista. Vuonna -64 ei tiedetä enää pyöriä valmistetun eikä vuodelle numeroidun, mutta varastosta niitä toimitettiin edelleen, kunnes marraskuussa tehdas ilmoitti toimitusten päättyneen.



## CR93 nykyisin

CR/RC-omistajien rekisterissä on 60 kappaletta CR93:ia, joista 10 katuversiota pääasiassa Yhdysvalloissa ja Japanissa. Kaikkiaan Yhdysvalloissa pyöriä tunnetaan 14 ja Saksassa 11. Rekisteristä puuttuvat Japanissa yksityisessä omistuksessa olevat pyörät, joita on arvioitu olevan noin 15 kappaletta, ja saman verran englantilaisten omistamia pyöriä; rekisterissä näistä maista on vain viisi ja yhdeksän yksilöä. Näin todennäköisesti noin 100 pyörää on säilynyt. •

# Tarinaa Douglasista – osa 3

Imatralle lähtöön valmistautumiseen oli kuulunut se, että meillä oli jo edellisen päivän aikana aivan Lahden-Kouvolan päätien vierellä hyvä tilaisuus seurata itään päin etenevää liikennettä, sillä sen määrä oli lisääntynyt nopeasti, ja varsinkin moottoripyöriä tarkkailimme, sillä usein niiden ohiajon ennätti nähdä, koska niiden tulon saattoi kuulla jo jonkin matkan päästä. Mutta nyt kun itsekin kuljimme tiellä liikennevirrassa mukana samassa tunnelmassa, emme katselleet tapahtumia sivusta. Tuntui kuin laajavaikutteinen muutto- tai vaellusliike oli alkanut ja ilmaisi jo tiheydellään paikkaan takertumisesta irti pääsemisen riemua ja vapautta.

Tuo olisi saattanut riittää runoilijalle, mutta tässä piili muutakin, vaikei olisi otettu huomioon liikenteessä aistittavaa jännittävyttäkään. Niin meno- kuin tulomatalla moottoripyöräilijät olivat määrällisyytensä takaamina kerrankin omillaan tiellä, autoilijoiden seassa joltakin kannalta lopulta melkein kuin tasa-arvoisina ja toisaalta etuasemissakin, sillä autot junnasivat toisiinsa takertuen ja itsepäisesti etupuskuri niin lähellä toisen takapuskuria, että autolla väliin yrittäminen aiheutti vaarallisia tilanteita, joten autojonot pitivät ja eteneminen hidastui koko ajan, mutta moottoripyörillä ajavat ohittivat jonoja, myös vastaantulijoista välittämättä, käyttämällä hyväkseen ajoneuvonsa moottorin nopeaa reagoitua säätötoimenpiteisiin polttoaineen annostelamisessa, minkä vaikutuksien välittömyyttä tehosti kaksipyöräisen ajoneuvon keveys, teho-paino-suhde verrattuna auton vastavaan, ja sen hyödyttämisen mahdollisti pyörän kapeus; niin kauan kuin jonoa ohittaessa pysyi keskiviivan omalla puolella, ja niin kauan kuin poliisit eivät havainneet tai varsinkaan saaneet pysäytettyä liikennesääntöjen tulkitsijoita, joita surahteli ja mourusi jatkuvasti samanlaisesti niin monia, että hengissä säilyminen näytti joskus arpapeliltä, oli liikkeellä sitten autolla tai moottoripyörällä. Moottoripyöräilijöitä paremmin korin suojaama autoilija ei kuitenkaan päässyt tällaisissa jonoissa pakottautumaan moottoripyöräilijän rinnalle ja viemään hänen käyttämänsä tilan, kuten usein osamme oli tavallisesti normaalitiheyksissä liikenteessä, jolloin saattoi joutua autoilijan alitsemaksi. Niin saattoi tapahtua, kun ajoi yksin, autoilija tuli vierelle tai ajoi jo ohi, mutta antoikin ajoneuvonsa valua vasemmalta moottoripyörän etupyörän vierelle, jonka oli väistettävä – mutta nyt moottoripyöräilijöitä kulki nopeina jonoina ja tiheässä ryppäissikin ja autoilijan oli varottava tuota määrää, josta yksittäistä ei päässyt painostamaan.

Matkanteko oli jo mielenkiintoista, mutta moottoripyörällä Imatralle saapuminen oli varmasti aivan toista kuin

autossa istuen ja näkemys moottoripyöräilyyn huipentui kilpailuissa, kuinka taitavat ajajat pujottelivat aluksi yhtenä säiemäisenä lomittavana jonona mutkat, suorat, jarrutukset ja ohitukset ja pian nopeimmat, taitavimmat ja varmaankin onnekkaimmatkin erottuivat kilpailemaan ykkös-, kakkos- ja kolmossijoista, eikä koskaan voinut olla varma ennen viimeisen kierroksen päättymistä siitä, millaisella osalla esimerkiksi nopeimmuudesta, taitavuudesta ja onnekkuudesta kukin oli maaliin päässyt. Sitten kun ajoimme sunnuntai-iltana kohti punoittavaa auringonlaskua, Imatran liikennesuman jälkeen aamuun verrattuna löyhemmissä autojonoissa, juttuja riitti ja jossain välissä totesimme, ettemme ollut nähneet tuhansien pyörrien joukossa yhtään Douglasia. Sillähän sinne on lähdeävä.

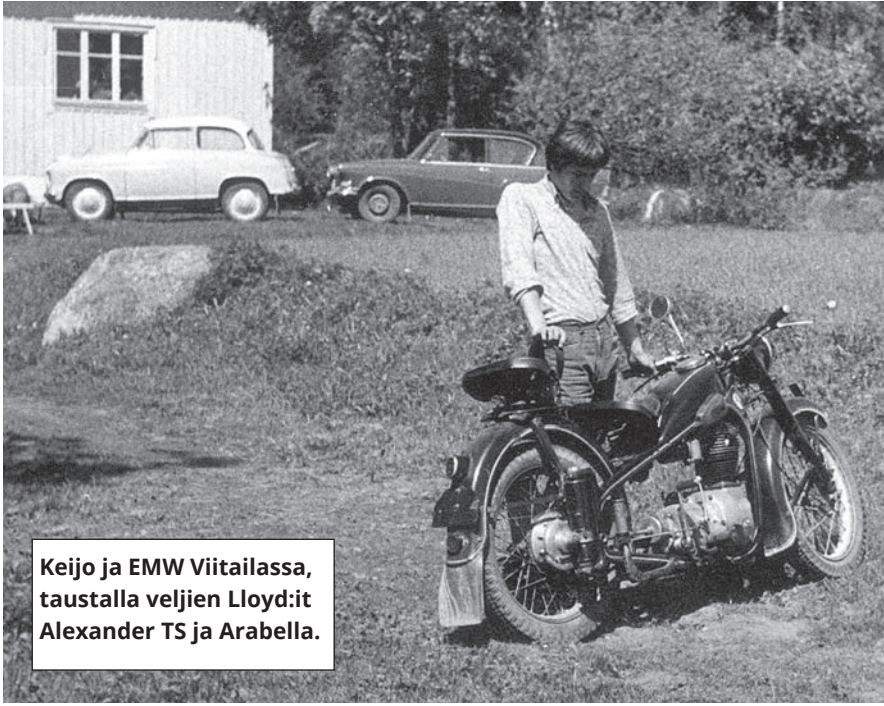
Douglasin rakentelusta tuli toisestakin syystä loppua kohden kuin pesispelin ajolähtö, sillä osuuskauppaketti oli huomannut tarpeelliseksi siirtää Veikko laittamaan tuottavaksi vastaava liike Järvelässä. Niin mainio kuin Lloyd Alexander TS "pakettimalli" olikin, hahmoltaan jo kokonaisuudessaan Douglas ei siihen sopinut eikä se ollut muuton kannalta keskeisen tärkeimpiä tavaroita, joten Juhani luotsasi kokoon saatua pyörää hinauksessa Lloydin takana, taas säilöön Viitailaan. Matkalla jossain vaiheessa pienellä "oikotiellä" Lahta kierretessä tiukassa mutkassa äkkinäisessä jarrutuksessa hinausköysi jäi etupyörän alle ja tempaisi kiristyessään hinattavan maahan. Kunniaa laajempiin asioihin ei tullut onneksi mitään vaurioita.

Talvella Veikko tuli kerran sunnuntaina Viitailaan Lloydillaan ja kertoi, että oli löytänyt EMW:n jonkin maalaistalon tallin vintiltä, muuten kokonainen, osiltaan virheetön pyörä, mutta vaihdelaatikosta kakkonen oli kadonnut, kun pyörällä oli jysäytetty keväiseen routakuoppaan, joka olikin ollut niin syvä ja lelluva, että pyörä oli jämähtänyt siihen kuin liisteriin. Koska takapyörä ja kardanin perävälitys toimivat, järkeilimme, ettei vika voi olla kovin suuri tai suuritöinen ja sitten kun Veikko oli tarkistanut, että Lahdessa oli vielä eräässä autoliikkeessä melko täydelliseltä vaikuttava varaosavarasto, annoin Veikolle valtuudet ostaa EMW minun laskuuni. Olin säästänyt, kuten aina, lähes tyhjästä, rahaa hankkiakseni sellaisen pyörän, joka olisi laillisesti rekisteröity ja jolla voisin aikanaan ajaa ajokortin.

Kun menin pääsiäisen pyhien aikaan linja-autolla Järvelään purkamaan EMW:tä, Veikko oli jo avannut vaihdelaatikon päältä kannen ja näytti, että tämä siirtäjä ei saa viedyksi tuota ratasta perille saakka, siirtäjän haarukka on selvästi vinoutunut, etteikö kiero. Ratas ja sitä vastaava väliratas oli laakeroitu pronssipuslilla, jotka keinuivat ja







Keijo ja EMW Viitailassa, taustalla veljien Lloyd:it Alexander TS ja Arabella.

kallistelivat akselilla; ilmeisesti öljy oli päästetty vähiin, sitä oli vain puoliksi jähmettynyt lammikko vaihdelaatikon pohjalla. Vaikka asiat ja menetelmät niiden hallitsemiseksi oppii parhaiten yksin itsenäisesti, pidin itseäni onnekkaana, että sain oppini EMW:stä Veikon kanssa, sillä muutaman pienen osan takia koko moottori voimansiirtoineen oli purettava pois rungolta ja siinä olisi yksin ollut kovilla, sillä tätä pyörää suunniteltaessa ei ollut ollut huolta metallin riittävydestä, niin suuria määriä sitä oli käytetty muuten joka paikkaan painoa säästelemättä, mutta tosin ilmeisesti vaihteensiirtomekanismiin ehdittäessä alumiinia oli jäljellä enää vain sen verran, että tuollaiset heiveröiset siirtäjänhaarukat vielä juuri ja juuri siitä sai tehdyksi.

Tutkimme kytkimen, auton tyypisen kuivalevyn, joka oli vastaavan kaltainen kuin Douglasinkin, ja moottorin, joissa ei ollut sanomista, mutta hioimme venttiilit ja kokosimme ne ja asensimme uuden kannentiivistein, joka oli ollut hyllytavarana Siltasen autoliikkeessä Lahdessa. Purimme myös perän, joka oli onneksi virheetön, koska pysäyttäneessä jysäyksessä heikompi kohta oli antanut periksi. Siltaselta oli löytynyt myös vaihteiston rattaat ja siirtäjä, joten saimme EMW:n kuntoon. Ja olimme valmiina sen kanssa, kun tuli Imatran ajojen aika. Douglas oli vaiheessa; Pena, Veikon lankomies,

oli erikoistunut maalaamaan mitä vain, joten häntä oli kiinnostanut ”polikromaattinen metallihohdeväri”, onnistuuko tuottamaan pyörän osiin alkupe räistä vastaavan pinnan, joten sen osat olivat Helsingin reissulla. Niin lähdimme Veikon kanssa EMW:llä Järvelästä kahdestaan Imatralle. Ennen sitä retkeä siellä oli käyty edellisenä vuonna autolla. Minä ajoin lauantaina lähtöaamuna varhain EMW:n Järvelään ja sunnuntai-iltana myöhään pimeässä takaisin Järvelästä Viitailaan, ilman ajokorttia.

## **...kakkosen vajaa-hampaisia rattaita kertyi saunan pukuhuoneen hirsien väliin...**

Sitten oli Hannun vuoro kunnostautua. Arviointini on, että Hannun Douglasin tekniikan tuntemus ylitti tarkkuudessaan todennäköisesti sen tason, jolla minä olin siihen mennessä perehtynyt itäsaksalaisen EMW:ni tekniikkaan. Sinä syksynä, kun minä olin suorittamassa asevelvollisuutta, Hannu alkoi valmistautua lukion lopettamiseen ja kevääksi ylioppilaskirjoituksiin. Kun tavallinen koulunkäynti päättyi kahdeksaluokkalaisilta syksyllä, Han-

nu hoiti tenttikautta kaiket päivät alhaalla pihan reunalla vanhalla saunalla. Sinne oli kuin siunaantunut tilaa, sillä isä oli purkanut pois tulisijat ja kiukaan, koska tarvitsi tiilit toisiin tarkeituksiin, niin että Hannu sai Douglasin aihion sopimaan kokonaisuena ”lämpimälle” puolelle, tosin sekin nyt kylmänä.

Kun tulin ensimmäiselle kotilomalle, äiti kertoi, ettei tiedä, mitä kaikkea Hannu puuhaili, mutta aladdin-öljylamppua enempää hän ei täältä ylhäältä tarvinnut. Kerran tosin haki taskulampun uusia pattereita ja polttimoja. Ja kerran haki isän ja pumppasivat yhdessä auton jalkapumpulla renkaisiin ilmaa. Sitten kerran, kun oli kuiva päivä, Hannu oli työntänyt Douglasin jotenkin ulos. Ja taisteli sen mäelle pihan, huilasi ja laski sitten mäkeä alas.

*”Ja se moottori räjähti käyntiin! Se piti sellaista pauketta ja elämää ja löitulta, että me katseltiin isän kanssa, että noinkohan tuo hyvin päättyy. Mutta Hannu kiersi sillä puimalan eteen ja tuli takaisin saunalle, sammutti ja kun oli jo pimeä, työnsi sen sisään. Lautoja oli kynnyksien yli, mutta sitä minä ihmettelen, kuinka hän sen yksin sinne sai takaisinkin. Ja aivan toisenlainen ääni siinä oli kuin teidän missään toisessa pyörässä.”*

Olin aina ollut tietoinen äidin nuot tikorvasta ja havainnut sen ulottuvan tällaisienkin instrumenttien alueelle, viimeistään silloin, kun äiti oli kerran kertonut Lehtisen Naken käyneen kysymässä Veikkoa kalaretkelle ja startannut sitten sen ”mustavalkoisen pyöränsä, josta oli lähtenyt siisti ääni, ihan erilainen kuin Veikon Jawojen rätkätys, hiukan kuin minun Singeristäni”.

*”Mutta ei Hannu sitä Douglasia käyttöön ottanut. Ennen kuin sammutti, kokeili valot ja sanoi, että hyvin kaikki toimii, mutta vei pyörän pois ja sanoi, että se pitää taas purkaa kokonaan. Kai se sitten niin on. Mutta ainakaan isä ei sitä ymmärrä.”*

Minä ymmärsin. Ja minua harmitti. Minun olisi pitänyt olla kotona. Olimme koonneet Hannun kanssa kahdestaan kymmenisen vuotta sitten samalla saunalla loppukesän ja syksyn iltoina Jawa Siximme, jonka Veikko oli tuonut Tuuloksesta ensimmäisen sinisen Skodansa sisällä kokonaan osiin pu-

rettuna, moottorikin aivan atomeina, osat niin irrallaan kuin sellaisen osat toisistaan voi erottaa, mihin näkyi liit-  
tyneen aie maalata pyörä siniseksi, mutta ilmeisesti maali,  
tai into, oli hiipunut kesken, sillä moniin osiin ruiskusta  
oli tarttunut vain epätasaista harsokerrosta, joka päästi al-  
taan punaista ja kun maalaus oli kesken, pyörä oli jäänyt  
kokoamatta. Veikko oli luvannut, että jos onnistumme  
saamaan sen toimivaksi kysymättä mis-  
sään vaiheessa häneltä neuvoa, saamme  
pitää sen. Olin ollut silloin 12-vuotias,  
joten Hannu oli kaksi vuotta nuorempi,  
ja muutenkin hiukan lyhytkasvuisem-  
pi, mutta ymmärsi joka osan tehtävän ja  
sijainnin varmasti vähintään yhtä hyvin  
kuin minä, sillä Veikko oli niitä meille  
selittänyt, kun saimme pyöränpesuhom-  
man, kun hän oli lähdössä kylille, joten  
minä olin ollut sitten enemmän se, joka  
Sixiä ajoi, sillä yletin hallintalaitteisiin  
hiukan paremmin.

Kun istuin sunnuntai-iltana linja-  
autossa kohti Hyrylää, huomasin, että se  
harmitti myös, että ymmärsin isän koh-  
dan. Ymmärsin sen siitä, että toisin kuin  
äiti, joka tajusi ilmapiirien tunnelmia, vaikutelmia ja sävyjä  
ja niiden eroja, isä havaitsi ja piti silmällä käytännöllisyyt-  
tä ja päämääriä. Sen olin kokenut, kun koulun kolmantena  
syksynä olin ostanut, enkä aivan lyhyenä hankkeena vaan  
lähes tyhjistä säästämällä, koulun käsityönopettajalta hä-  
nen ”korjaamansa” käytetyn kitaran, ja kun isä oli saanut  
Hannulta sen selville, vaikka olin pitänyt sitä alkukuukau-  
det Nissisen Sepen luona, isä oli heti määrännyt minut  
kitaran kanssa Havumäen Markun luona kokoontuvien  
naapurikylän korvakuulolta soittavien miesten mukaan  
harjoituksiin, sillä säestäjää he tarvitsevat, isä oli tiennyt ja  
niin asia oli tietysti ollutkin. Mutta minä olin kuunnellut  
korvakuulokkeilla antenni pisimmilleen peiton alta nostet-  
tuna Nikosian komennukseltaan serkun tuomasta taskura-  
diosta öisin merirosvoradioita Brittien saarten ympäriltä ja  
olisin halunnut tavoittaa lähetyksissä aina kuultavia sellai-  
sia ääniä, joita Pohjois-Amerikan Mississippijoen reunoilla  
etelän mustat irrottelivat soittimistaan enkä haitaripartioi-  
den ainaista tangon laahustavaa jankkaamista. Mutta pian-  
kin ymmärsin, mikä merkitys siinä joukossa pysymisellä  
oli – sillä vastaavasti kuin mustat hakivat katkaistujen viski-  
pullojen kaulapätkillä ja linkkuveitsillä kitaran kieliä pitkin  
ylös ja alas otelaudalla liu'uttamalla loputtomasti juuri niitä  
ääniä, joita he halusivat, ja saivat, taipumaan ja sopimaan  
toisten joukkoon, nämäkin yrittivät saada viulun ja haitarin  
ja rumpusatsin kuulostamaan siltä kuin he sisällään kuuli-  
vat, ja niin minäkin aloin kuunnella ja kuulla.

Mutta juuri tästä isän vaikutuksesta muistin sen, kuinka  
isällä oli viikonloppuisin tapana tulla ja sanoa, että onko si-  
nillä sitä bensaa, eikö ajeta Ilmajoelle Hannan rantaan, ja  
samalla poiketaan katsomaan, onko Paavo-veikka kotona?  
Samoin kuin kun tultiin moottoripyörällä työhommiin, oli-  
vat ne sitten katontekojä tai metsähommia, isä nousi aina

samalla tavalla takaani ja taputti kämmenellä kahdesti istu-  
tuinta tai bensatankkia, että ”hyvät oli kyydit”. En kyennyt  
muistamaan, että hän olisi monestikaan, ehkä ei kertaa-  
kaan, pyytänyt Hannua kuljettamaan samalla tavalla, mut-  
ta minun kohtani veljessarjassa oli tällainen – se oli tullut  
eteen silloinkin, kun teimme kerran kauan sitten heiniä  
pellolla eikä Veikkoa ollut silloin jostain syystä ollut muka-  
na ja isä oli määrännyt Juhaniin aja-  
maan hevosella haravakoneen kanssa  
heinät karhille ja Juhani oli sanonut,  
että ”emminä aja, Vekanhän se olisi  
pitänyt tehdä”, niin isä oli kuunnellut  
sen toisen kerran ja tuonut ohjokset  
minun käteeni. Nyt olin poissa vah-  
vuudesta, kun olin toisissa vahvuuk-  
sissa, isä kyytejä vailla.



Armeijassa ollessani tapahtui  
muutakin merkittävää, mitä en pääs-  
syt kokemaan paikalla: kotiimme  
vedettiin sinä vuonna sähkölinja,  
mikä oli suuri parannus talouteem-  
me, nyt kun nuorimmaisenkin vel-  
jeksen kouluhommat öljylyhtyjen  
hämyissä olivat päättymässä. Mutta

ei siinä kaikki. Veikko oli käynyt Paalasen hiomossa hoo-  
nauttamassa Douglasin sylinterit, jotka nähdessään sorvari  
oli kertonut, että Heinolassa on kokonainen samanlainen  
kolmejapuolsatanen Douglas, joka ei ole toimintakuntoi-  
nen, mutta tieliikennerekisterissä pidetty. Veikko ajoi Juha-  
nin kanssa Heinolaan. He löysivät Douglasin. Siinä oli ehjä  
runko, sileät lokasuojat ja oranssinkeltaiseksi maalattu Pan-  
nonian bensiinitankki ja se oli myytävänä.

Tässä pyörässä äänenvaimennuksen hoiti vohvelilaati-  
koksi sanottu alumiinikotelo, joka oli sijoitettu lyhempi-  
tyyppisien pakokäyrien jatkeeksi vaihdelaatikon alle, mikä  
ei näin pohjoisissa oloissa ollut huono ratkaisu vaihdelaati-  
kon hyvälle voitelulle talvipakkasilla.

Meillä oli kokemuksia aamuista, jolloin vajaakuntoisella  
akulla tai litteällä taskulampunparistolla sähköistettyä Si-  
xiä oli työnnettävä käyntiin, jolloin jähmeän moottorin sai  
kolmosella mukaan, mutta riittävien kierroksien tuottami-  
seksi oli ehdittävä sujauttaa tai useinkin rujauttaa nopeasti  
kakkoselle, minkä tapahtumista olosuhteissa kahdenkym-  
menen pakkasasteen tietämissä ja tuolla puolen ei tshekki-  
läinen metallikarkaisu ollut ottanut huomioon, vaan kak-  
kosen vajaahampaisia rattaita kertyi saunan pukuhuoneen  
hirsien väliin. Niiden hirsien suojiin Juhani toi Heinolasta-  
kin ostamansa Douglasin purettuna. Sen moottori koostui  
melko hyväkuntoisista osista, joten Juhani vei ilman talou-  
dellisen katastrofin pelkoa moottorin Heikkosen kunnos-  
tettavaksi. Näin Malmin Karilta ostettu Douglas jäi vieläkin  
varaosavarastoksi.

Kun Hannu teki Juhaniin tarjouksen ylimääräisinä sei-  
sovista osista, Juhani ei voinut sitä sivuuttaa. Ja niin ehjän  
rungon etsintä kadoksista alkoi uudestaan ja jatkui. Hannu-  
kin liittyi Douglas-klubiin, joten yhden lehden sijasta kier-  
rätimme keskuudessamme kahta. •



# AMC-yhtymän vuosikymmenet

**A**ssociated Motor Cycles tunnettiin yleisemmin nimellä AMC (jota ei pidä sekoittaa "toiseen AMC:hen", American Motors Corporationiin, yhdysvaltalaiseen yhtiöön, joka omisti mm. Rambler-, Metro- & Jeep-tuotemerkit).

Associated Motor Cycles syntyi useiden yritysostojen seurauksena. Vuonna 1931, suuren laman huipulla, Matchless tuotemerkin omistaja Colliers Brothers osti AJS-merkin itselleen. Yritysostot jatkuivat, elokuussa 1937 Colliers Brothers osti Sunbeam Motorcyclesin ICI:ltä (Imperial Chemical Industries). Tämän yrityskaupan jälkeen 12. lokakuuta 1937 yritys rekisteröitiin uudelleen nimellä Associated Motor Cycles Ltd. Uudet järjestelyt tuottivat tulosta. 1930-luvun lopulla AMC oli hyvin organisoitu ja sen taloudellisesti vakavarainen yhtiö.

## Moottoreiden toimittaja

Matchless Motorcyclesin tuotteiden laatua ja luotettavuutta arvostettiin ja siksi useat valmistajat niin moottoripyö-

räteollisuudessa että sen ulkopuolella ostivat Matchlessin moottoreita omiin tuotteisiinsa. Tunnetuin näistä oli aikansa hienoimpana moottoripyöränä pidetty Brough Superior. **Arabian Lawrence** teki merkin tunnetuksi ajettuun sillä Lähi-idän halki ensimmäisessä maailmansodassa. Matchless toimitti moottoreita myös muille moottoriajoneuvovalmistajille, esimerkiksi Calthorpelle, Coventry Eaglelle, OEC:lle, sekä Morgan Car Companylle. Ennen toista maailmansotaa Associated Motor Cyclesillä ja sen edustamille merkeillä meni hyvin. Tästä huolimatta AMC myi Sunbeam-tuotemerkin BSA yhtymälle vuonna 1940.

## Sota-ajan tuotanto

Toinen maailmansota pysäytti kaiken siviilimoottoripyöräen tuotannon ja AMC kaikkien muiden ohella alkoi valmistaa moottoripyöriä sota-ajan tarpeisiin. Suurin osa yhtymän sota-ajan tuotannosta tehtiin Matchless merkin alla. Mallina oli 350cc yksisylinterinen ja kansiventtiileillä varustettu G3L. Kyseistä mallia tuotettiin valtavat määrät – ainoastaan Britannian armeijalle tilattuja Norton 16H ja BSA M20 malleja tehtiin enemmän. Alun perin sotaministeriöllä oli suunniteltu Triumph 3TW-mallia sotilaskäyttöön, mutta koska Triumphin tehdas kärsi mittavia vaurioita 1940 pommituksissa, valittiin tilalle Matchless G3L. Vuonna 1940 sotaministeriö julkaisi mietinnön, jossa kannustettiin moottoripyöräen valmistajia vähentämään ajoneuvojen painoa. Matchless vastasi haasteeseen vähentämällä siviilimallin G3:sta 56 paunaa pois ja lisäsi mallinimeen kirjaimen L (light = kevyt). G3L mallissa oli aikakautensa nähdessä ultramoderni teleskooppietuhauharukka ("Teledraulic"), kun kaikki muut brittiläiset merkit



1959 THOROUGHBREDS - from the stable of A-J-S

käyttivät vielä Girder-tyyppisiä etuha-rukoita. Teleskooppihaarukka antoi G3:lle selkeän modernimman ilmeen muihin pyöriin verrattuna. Napattuaan sopimuksen Triumphilta Matchless valmisti Britannian armeijalle noin 55 000 kappaletta G3/LS moottori-pyörää. Toinen Matchlessin valmista-ma sotamalli oli G3WO. Kyseessä oli girder-etuhaarukalla varustettu versio G3L:stä. G3WO:ta valmistettiin noin 18 500 kappaletta. AMC suunnitelti sotilaskäyttöön myös Sunbeam-merkkisen (mutta Matchless-moottorisen) sivu-vaunukäyttöön tarkoitetun 990cc ohv V-twinin, mutta se ei koskaan päässyt tuotantoon.

## Yritysosot jatkuvat

Sotavuosien jälkeen AMC jatkoi laajen-tumistaan. Vuonna 1947 AMC sulautti itseensä vastikään Villiersin ostaneen Coventrylaisen Francis-Barnett-yhti-ön. Sitä seurasi James Motorcycle Com-panyn valtaus Birminghamissa vuonna 1950 ja muutamaa vuotta myöhemmin vuorossa oli kruununjalokivi Norton Motorcycles vuonna 1953. Nortonin kohdalla AMC teki poikkeuksen yri-tysjärjestelyissään. Toisin kuin Jamesil-la ja Francis-Barnetilla, Nortonilla oli hyvät markkinaosuudet ja AMC halusi pitää ne. AMC päätti jättää Nortonin nykyisen johdon paikalleen ja antaa Nortonin toimia erillisenä yhtiönä, vaikka oli osana AMC:n imperiumia. Jälkeenpäin ajateltuna koko Nortonin osto ei ollut AMC:n kannalta taloudel-lisesti järkevä ratkaisu. Norton Domi-natoria lukuun ottamatta yhtiön koko tuotevalikoimansa oli vanhentunut ja vaati paljon investointeja seuraavina vuosina.

## Synkkiä pilviä ilmestyy taivaalle

Elokuussa 1954 toimitusjohtaja **Char-lie Collier**, viimeinen alkuperäisestä Matchlessin perustaneesta Collier-perheestä, kuoli 69-vuotiaana. Hän oli omistanut elämänsä yritykselleen ja hänen mukanaan meni paljon tietoa ja taitoa, jota yritys olisi tarvinnut. Muu-tamaa viikkoa myöhemmin yhtiön pääkehtysinsinööri **H.J. 'Ike' Hatch**

menehtyi lokakuussa 68-vuotiaana. Vuoden 1954 lopulla AMC ilmoitti myös lopettavansa tehdaskilpatalit, ja jatkavansa kilpailutoiminnan tuke-mista enää rahoittamalla muutamia AJS 7R:llä, Matchless G45:llä ja Norton Manxilla ajavia valittuja yksityishenki-löitä.

Alun perin AMC:n Nortonin ostoa jyrkästi vastustanutta **Jock Westiä** pyy-dettiin nyt kääntämään Nortonin kurs-si ja tekemään se kannattavaksi. West ei pitänyt ajatuksesta, sillä oli juuri viettänyt suurimman osan vuosikym-menestä yrittäessään korjata James-brändiä, eikä ollut innokas ottamaan samanlaista vastuuta uudelleen hoidet-tavaksi Nortonin kanssa. West kuiten-kin otti tehtävän vastaan AMC:n tar-jottua hänelle samalla paikkaa yhtiön hallituksessa. West oli lopulta avainase-massa Nor-ton-brändin pa-rantami-sessa, alkaen **Dominator** 88:sta ja jatku-en **Dominator** 99:llä. Itse asi-assa Nortonin myynti oli niin hyvää, että Westille tarjottiin Nortonin toimitusjohtajan tehtä-vää vuonna 1959. West kuitenkin halusi jatkaa myyn-tijohtajan roolissaan ja kieltäytyi tar-jouksesta.

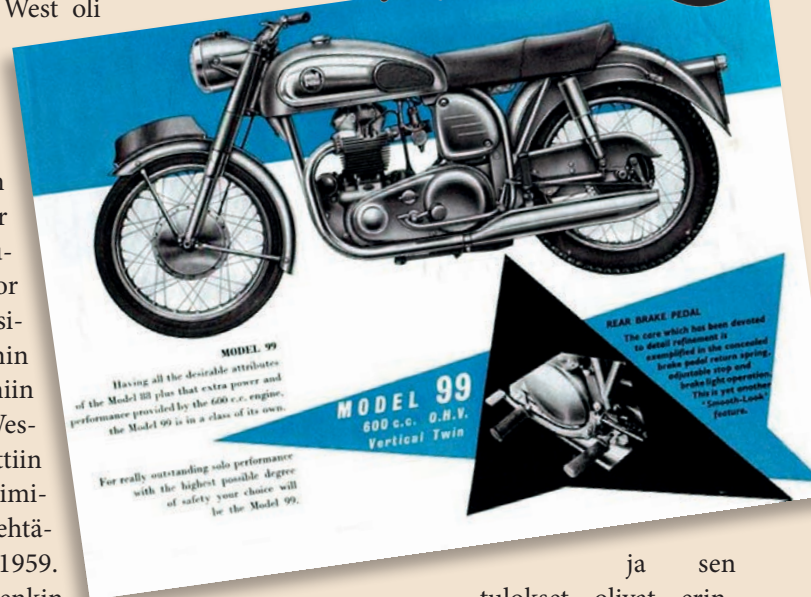
## 1950-luvun loppu

Yhtiön pääkehitysinsinööriksi edes-menneen Ike Hatchin tilalle nousi **Jack Williams**. Hän auttoi parantamaan AJS 7R:ää ja kehittämään Matchless G50:n tuotantovalmiiksi. The Motor Cycle -lehden tekemällä uuden Matchless G11CS Sports Twin 600:n testillä saa-tiin hyvää nostetta yhtiölle. Pyörällä ajettiin suljetulla radalla testiajo, jossa se saavutti lähes 104 mph huippuno-peuden. Testin jälkeen moottori puret-tiin tarkastusta varten ja sen todettiin olevan erinomaisessa kunnossa. Testi

# AJS



# Norton



ja sen tulokset olivat erin-omaista markkinointia ja sulka hat-tuun AMC:lle.

## Yritysosto valtameren takaa

Vuonna 1959 AMC osti Brockhouse Engineering Groupin, joka itse oli os-tanut huonossa hapessa olleen Indi-an Motor Cycle Co.:n Springfieldistä, vuonna 1951. Indian oli lopettanut legendaarisen V-twinin tuotannon vuonna 1953 ja oli siitä lähtien ollut mukana brittiläisten moottoripyörien maahantuonnissa Amerikkaan, mu-kaan lukien Norton, Vincent, Royal Enfield, AJS & Matchless. Tämä järjes-tely päättyi vuonna 1960.





Matchless WG3L 350.

## Melkein identtiset kaksoiset

AMC oli kehittänyt Matchless- ja AJS-moottoripyöriä vuosikausia rinnan, joten näillä kahdella merkillä oli pohjimmitaan samat peruslinjat. Merkit erottuivat toisistaan muutamilla yksityiskohdilla ja kosmeettisilla muutoksilla. Kun Matchless lanseerasi ensimmäisen vertical-twin -moottorin, AJS seurasi pian perässä sisarmallillaan. Ensimmäiset twin-kaksoiset olivat 498 cc Matchless G9 ja sen kaksoismalli, AJS Model 20, joka esiteltiin vuonna 1948 Earls Court Showssa. Näiden pyörien kuutiotilavuutta nostettiin 593 cc:iin vuonna 1956, jolloin syntyivät Matchless G11 ja AJS 30. Tilavuuden kasvu jatkui. Vuonna 1959 lanseerattiin 646 cc:t Matchless G12/AJS 31 ja vielä vuonna 1965 745cc Matchless G15/AJS 33. Useat lähteet pitävät Matchlessin twiniä kaiken kaikkiaan erittäin onnistuneena moottorina – ainakin verrattuna muihin brittiläisten valmistajien moottoreihin.

## Lopun alkua

Jälkikäteen tarkasteltuna nähdään, että AMC ajautui lopulta samaan allikkoon, joka nielaisi suurimman osan aikanaan menestyneistä brittiläisistä moottoripyörävalmistajista. 1950-luvulla räjähdysmäisesti kasvanut myynti sokaisi valmistajat, eikä kertynyttä varallisuutta investoitu kaukonäköisesti uusien

mallien kehittämiseen eikä tehtaan konekannan modernisointiin. Yhtiön johdolle turvalliset voitot olivat tärkeämpiä kuin riskialttiit kehittämisinvestoinnit ja tuotantoa jatkettiin vain kiillottamalla vanhoja vanhentuneita malleja pienin muutoksilla. Se olisikin voinut olla toimiva konsepti, ellei **Soichiro Honda** -niminen mies Japanista olisi näyttänyt moottoripyöräilymaailmalle, mistä uudet tuulet puhaltavat. Yhtäkkiä jokainen brittiläinen moottoripyörämalli näytti eillispäivän menopeliltä. Toinen asia, joka haittasi AMC:n toimintaa, oli Colliersin kuolemasta ja **Bert Hopwoodin** ja Jock Westin kaltaisten kaivattujen kykyjen menetyksestä johtunut johdonmukaisuuden puute yhtiön kehitystyössä.

Vuonna 1960, 1950-luvun huikean menestyksen jälkeen, yhtiön tila oli romahtanut niin pahasti, että osakkeenomistajat alkoivat kapinoida ja vaativat koko hallituksen eroa Jock Westiä lukuun ottamatta. Jotenkin yhtiön hallitus onnistui torjumaan nousseen muutosvastarinnan ja pitäytyi vallassa Jock Westiä lukuun ottamatta. West siirtyi muihin tehtäviin, vaikka hän oli juuri se mies, josta olisi kannattanut pitää kiinni. Vuonna 1961 AMC ilmoitti 350 000 punnan tappioista. Tämä aiheutti uuden järjestyksen yhtymän hallinnossa. Seuraavana vuonna AMC ilmoitti uudesta "standardointiohjelmasta", jonka seurauksena se

sulki Nortonin Bracebridgen tehtaan ja siirsi tuotannon Matchless-AJS:n Plumsteadin tehtaalle. Samalla myös Francis-Barnettin tuotanto siirrettiin Jamesin tehtaaseen Greetissä.

## Lopullinen niitti

Vuoden 1962 loppua kohti myynti laski nopeasti ja yhtymälle nimitettiin uusi puheenjohtaja, Parlamentin jäsen Sir **Norman Hulbert**. Hulbert ilmoitti välittömästi, että yritys oli "matkalla taantumaan". Todellisuudessa asiat olivat paljon huonommassa jamassa. Vuoteen 1965 mennessä mallisto sisälsi enimmäkseen sekavan kokoelman AJS-, Matchless- ja Norton-moottoreita sovitettuna AMC-, Jubilee- ja Featherbed-runkoihin. Tällä ratkaisulla yritettiin vielä viimeiseen asti ratsastaa entisten aikojen Featherbed-runkoisten maineella. Mitkään näistä ideoista eivät kuitenkaan toimineet halutulla tavalla. Vuoteen 1966 mennessä johtajat erosivat ja Associated Motor Cycles joutui selvitystilaan. Syyskuussa **Denis Pooren** johtama Manganese Bronze Holdings otti sen haltuunsa ja nimesi yhtiön uudelleen Norton Matchless Ltd:ksi. Siitä tuli myöhemmin osa Norton Villiersiä, joka muutamaa vuotta myöhemmin otti haltuunsa myös vaikeuksissa olleen BSA-imperiumin, mukaan lukien Triumph, ja nimesi itsensä uudelleen Norton Villiers-Triumph (NVT) -yhtiöksi. Vuoteen 1967 mennessä valmistettiin viimeiset Matchless/AJS moottoripyörät. Lopulta kaikista AMC:n aikanaan omistamista moottoripyörämerkeistä vain Norton selvytyi, ja sekin vain muutamia vuosia eteenpäin.

AMC on yksi surullinen esimerkki siitä, kuinka yritysostojen kautta Britannian suurimmaksi valmistajaksi laajentunut yhtiö menetti lopulta otteensa markkinoista ja kuihtui hitaasti mutta varmasti olemattomiin. •

Lähteet: John Surtees: AJS; The History of a great motorcycle. Bob Holliday: Norton story, Wikipedia

# Akkain talli

- ja miksei vähän ukkoinkin

"Akkain talli" on uusi Huimapyörän kolumni, jossa naismotoristina kirjoitan omista kokemuksistani harrastuksen parissa, ehkä kohtauspintaa luoden ja vertaiskokemuksia tarjoten muille naispuolisille motoristeille, ehkä muuten vaan ajan kulukeeksi ihan kaikille lukijoille.

Eipä silti, että sukupuolen tarvitsisi tähän harrastamiseen niin kovinkaan paljoa vaikuttaa, mutta olen kyllä naispuoleisena VMPK:n jäsenenä ja Huimapyörän lukijana joskus kaivannut monipuolisempaa näkemystä moottoripyöräharrastukseen kuin mitä Huimapyörä on tähän mennessä tarjonnut. Ja mitäpä sitä valmista palvelua odottamaan. Päätin siis kirjoittaa itse ja tarjota kolumnia lehteen, kun kerta sisältöä vailla olen. Saanpahan siitä samalla kirjoittamisen ilon ja aihetta kertoa projektistani, josta kyllä jaksan puhua kaikille, jotka vain jaksavat kuunnella.

Näin etukäteen ajattelen, että nämä kolumnini tulisivat sisältämään vapaata ajatuksen virtaa asiasta ja asian vierestä. Saattaahan mukaan livahtaa jokunen mielipidekin. Katsotaan, mihin teksti vie. Itsekin tässä vähän uteliaana tätä touhua aloittelen. Toivon, että "Akkain tallista" voisi tulla säännöllinen palsta, jota julkaistaisiin jokaisessa Huimapyörässä. Eikä kirjoittajan tarvitse välttämättä olenkaan olla joka kerta sama.

## Kiihdytys vitoseen ja tietä edessä - elämä on hyvin

Oma ajoharrastukseni alkoi kaksi vuotta sitten. Kahden kesän kilometreillä pääsisi ajamaan maapalloa sen keskeltä ympäri puoleenväliin saakka. Mutta enpä ole eturengasista vielä tarjonnut sellaiselle reitille, että ympäri palloa oikeasti olisi matka käynyt. Toki mieli tekisi lähteä jonnekin kauemmaksi, mutta en ole vielä osannut järjestää niin



Tällä mennään ja tullaan. Yamaha XV 535 Virago 1992.

paljoa aikaa ajamiselle, että olisi ollut tilaisuus kauemmaksi lähteä, enkä kyllä myöskään yksin ole tohtinut. No, ehkäpä jonakin päivänä. Viime kesän pohjoisin käyntikohde oli Kirkkonieki Norjassa ja eteläisin Koli Pohjois-Karjalassa. Operoin poronhoitoalueelta käsin, joten on kiva kääntää etunen joskus kohti etelää, niin ei tarvitse koko aikaa porojen seassa ajaa.

## Pikkucustomilla mennään

Poroja väistelen Yamaha XV 535 Viragolla, joka alkaa olla ihan asianmukaisessa iässä, vuosimallia 1992. Ajokauden päättymisestä viime syksynä seurannut alakulo alkoi hellittää, kun sain projektipyöräksi Yamaha XV 750 Viragon 1993. Pyörä on purettu lähes paljaalle rungolle. Joku muukin on sitä aiemminkin aikonut korjata ja rakennella. Kaikki osat siinä pitäisi olla olemassa ja projektin etenemistä saadaan ehkä seurata näissä jutuissani. Ehkäpä omat kokemukseni projektin parissa touhuamisesta rohkaisevat jotakuta muutakin - vielä projektitonta - tarttumaan omaan proggikseen. Meinaan niin paljon on iloa pyörän parissa touhuaminen minulle tuottanut, että soisin mieluusti sitä iloa muillekin. Tässä alati ankeassa maailmassa, jossa kyllä murheita riittää meille kaikille mukana kannettaviksi ihan tarpeeksi ja jokaiselle päivälle omansa.



## Kiinnostus avaa oven oppimiselle

Projektini sijaitsee – ainakin vielä tällä hetkellä - pannuhuoneessani enkä osaa lakata ihmettelemästä, kuinka mukavaa ajankulua se on, kun vain istuu pannuhuoneessa jakkaralla, katselee projektipyörää ja pätkäilee, että mitäköhän sille seuraavaksi tekisi. Siis tekisi itse sen mitä osaa ja mihin ohjeita saa ja löytää ja mihin kohtiin voisi ostaa osaamista heiltä, keillä sitä on ja jotka sitä ammatikseen myyvät. Oma osaaminen kun on ainakin toistaiseksi vielä kovasti rajoittunutta. Mutta onneksi olen kiinnostunut näistä asennushommista. Kiinnostuneisuushan se on oppisen edellytys. Kyselen paikallisilta kanssamotoristeilta ohjeita ja apua ja myös VMPK:n Forumilla olette te lukijat minulle hyviä vinkkejä antaneet. Forumin hakutoimintoa hyödyntäen olen myös löytänyt vanhoista viestiketjuista paljon hyviä vinkkejä.

## No kysy vielä jotain...

Vaikka mahtaahan se olla rasittavaa, kun tällainen asianvierestätuntija on jatkuvasti ohjeita kyselemässä oikeilta asiantuntijoilta eli heiltä ja teiltä, ketkä oikeasti jotain osaatte. Olen kyllä luvannut minua neuvoville, että minulle saa sanoa, jos ei jaksa, ehdi tai halua neuvoa, mutta ainakaan toistaiseksi ei ole kukaan vielä lakannut puheluihini vastaamasta. Kiitos siitä. Minuahan muuten neuvovat täällä Suomussalmella lähinnä toiset VMPK:n Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien jäsenet ja muutkin harrastajat, joiden kanssa syystä tai toisesta olen päässyt tekemisiin.

## Isompaa alle?

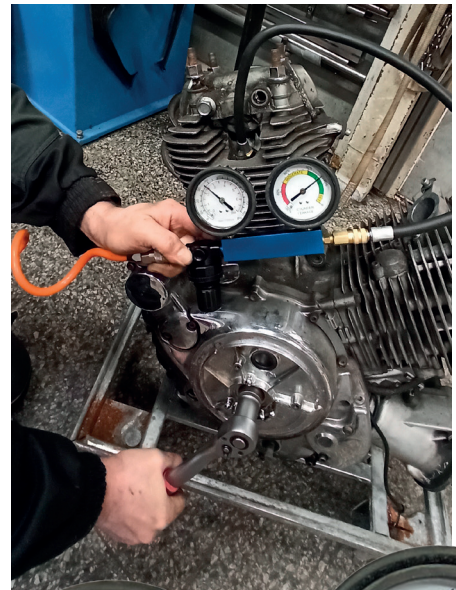
Lahjoituksena saamastani projektipyörästä piti aluksi tutkia moottorin kunto. Jos se olisi käyttökelpoinen, kannattaisi alkaa miettiä, mitä pyörälle tekisi ja mikä siitä tulisi. Ajopyörä itselle? Myyntipyörä? Rakentelupyörä? Voisiko siitä ylipäätään saada enää tehtyä pyörää vai varaosiksiko menisi? Vai sulattoon? Ei kai sentään. Ajattelen, että kun on arvokas raaka-aine kerran



Tätä rakennellaan. Projektipyörä Yamaha XV 750 Virago 1993.

**Moottorin korjaustarpeiden kartointus alkoi ohivirtausmittauksella. Mittausta tekemässä Erkki Niskanen, Pienkonehuolto ja varaosa E. Niskanen, Suomussalmi.**

**Takapytty pitää hyvin. Vasemmanpuoleinen mittari näyttää kompuralta tulevan ilmanpaineen. Oikeanpuoleinen mittari näyttää ohivirtauksen määrän. Viisari asettuu kohtaan "SET" ja "0 %", jotka kertovat, ettei ohivirtausta ole.**



pyörän muotoon taottu, niin olisihan se sääli sitä kierrätykseen laittaa. Ainakaan, jos siitä vielä tekemällä pyörän saisi. Kaverit kannustavat, että "isompaa pyörää sitten alle vaan", meinaan 535:n perään ja tekisihän sitä 750:stä mieli päästä kokeilemaan. Mutta saapipa nähdä minä vuonna projekti tulee olemaan valmis. Kiirehän tässä ei ole. Sana "kiire" ei edes mahdu sanan "projekti" kanssa samaan virkkeeseen. Projektin pääasiallinen tehtävä kun on olla olemassa, eli olla projekti. Ilman aikataulua. Ensi kesä menee varmaan vielä Pikku-Virrellä ajaen. Se kun tuntuu toimivan hyvin ja siihen voi luottaa. Ja onhan se kyllä vaan niin kiva ja ketterä, mutkissa ja muuten.

## Puristukset? Tsek.

Paikallinen asentaja arveli projektipyörän moottorin oireet kuultuaan, että kyseessä saattaa olla pelkkä venttiilivika, joka olisi helposti korjattavissa. Moottorin mahdollisista vioista kun oli etukäteen monia arvauksia ja osailua



siitäkin, että varmaan sitä koneistamolla pitää käyttää. Edellisellä omistajalla ollessa moottori oli kyllä käynnistynyt, mutta vain takapytty oli käynyt ja etupytytty oli lähtenyt mukaan vasta sitten, kun kone oli lämmennyt. Ilmeisesti puristus hävisi etummaisesta sylinteristä jonnekin, mutta miksi ja minne, se oli epäselvää. Onneksi moottori oli valmiiksi irrotettu rungosta, niin sepä olikin helppo tiputtaa pakettiauton perältä Erkin pajalle. Diagnoosi: etupytytty vuotaa venttiilistä. Venttiili kuntoon ja kas, puristus alkoi pysyä oikealla puolella sylinteriä eli sisäpuolella. Kun moottorilla on ajettu vasta 73 000 kilometriä, niin saattoi olettaa, että ehkä koneistamista vaativia vikoja ei olisi

ehtinyt moottoriin vielä tulla. Tilasin kuitenkin moottoriin tiivistesarjan. Hyvähän sitä nyt olisi vähän huoltaa, kun se irti on. Viragon V2-moottorissa on tiivisteet sylintereiden puolivälissä ja ne usein näkyvät iän ja ajamisen myötä alkavan sen verran tihkuttaa, että sotkeutuvat sylinterin päälliset ruman näköisiksi. Tuleepa vaihdettua nekin nyt samalla, kun kone pajalla on.

## Entäpä tankki?

Tällä hetkellä ajankohtainen aihe on projektin tankkivaihtoehtojen pohtiminen. Alkuperäinen tankki on kyllä aika pahasti ruostunut sisäpuolelta. Ja sitä paitsi haluaisin vaihtaa pyörään isomman tankin, koska ajaessa kyllästyttää pysähtyä vähän väliä tankkaamaan. Pikku-Viragoni ei ota bensaa varatankilta ja sen ajosäde on vain 200 kilometriä. Aivan liian vähän. Pohjois-Suomessa pitää koko ajan miettiä, millä kylällä tankkaa, kun ei niitä tankkauspaikkoja niin järin tiheässä ole. Ja tohtiiko sitä millään pienellä tankilla Norjaankaan lähteä? Yllättävän paljon vievät varabensakanisterit tilaa matkatavaroista, totesin, kun varabensoja viime kesänä kyytiin sommittelin. No, Pikku-Viragon varatankin solenoidi pitää tietysti laittaa toimimaan. Mutta että olisipas se hieno homma, jos tuossa isommassa Virressä saisi kulkemaan kunnolla bensaa mukana. Vaihtaako tankki? Työstääkö paikalle käytöstä poistettu kierrätystankki? Tilatako netistä uusi? Haluanko tilalle eri mallisen tankin vai voinko elää alkuperäisen tankin muodon kanssa... Paljon on pohdittavaa. Tällä hetkellä tuntuu siltä, että kokeilen, saanko tehtyä ruosteenpoiston sille mallille vanhan tankin kanssa, että sitä voisi käyttää. Ja sitten opettelen maalaamaan. Uudeksi värikykseksi pyörälle suunnittelen mustaa ja hopeaa. Ja jos alkuperäisestä poikkeavan tankin asentamista suunnittelen, pitää se moottori ja muut prujut joka tapauksessa kiinnittää paikoilleen ensin, jotta näkee, millaisen tankin siihen päälle saa passaamaan. Tavoitteena tietysti on, että jos tankki vaihtuu eri malliseen, sen pitää istua rungolle sopuuhaisesti, eikä jäädä mitenkään irvokkaasti tai vieraanoloisesti siihen päälle törrottämään. Selvitelytyö jatkuu. Ehkä seuraavaan kolumniini mennessä olen päätenyt jo johonkin ratkaisuun.

## Virta ylläpitää elämää

Jossakin VMPK:iin liittyvässä yhteydessä joku pohti menneenä vuonna, että onko kaiken toiminnan tarkoitus olla jatkuvaa. Että jos moottoripyöräharrastus ei ole nuoria kiinnostava harrastus tai jos heillä ei ole siihen varaa, niin miksi nuoria jäseniä pitäisikään yrittää saada harrastuksen pariin? Minä taidan nyt alle kuusikymppisenä edustaa VMPK:ssa sitä nuorisoa. Minulle on ollut todella tärkeää, että olen löytänyt "mopokummeja" eli konkarimotoristeja, jotka ovat auttaneet minua harrastukseni alkuun. Jotkut heistä ovat harrastaneet moottoripyöriä jopa yhtä kauan kuin minä olen ollut olemassa. On todella arvokasta, että kokeneet jäsenet kutsuvat uusia toimijoita mukaan kerhoihin ja että he ennen kaikkea jakavat mahtavaa vuosikym-

## Siinäpä sitä työmaata. Saakohan tuota kaikkea ruostetta enää pois?

menten kuluessa kertynyttä osaamistaan eteenpäin nuorempiaan neuvoen. Silloin ei myöskään pitkän ajan kuluessa paikalliskerhojen eteen tehty työ valu hukkaan. Se, mikä ylläpitää virtaa, ylläpitää elämää. Kun uusia jäseniä tulee mukaan - ja heitä tulee, jos he kokevat saavansa kerhossa toimimisesta jotain hyötyä - silloin myös kerho pysyy elävänä ja toimivana. Jos uusien jäsenten mukaan tuleminen tyrehtyy ja jos heidän ei edes toivota osallistuvan, silloin toiminta näivettyy, kuivettuu, surkastuu ja tukahtuu omaan mahdottomaan olemattomuuteensa. Jos ajatellaan, että jollakin toiminnalla ei ole merkitystä tai yksinkertaisesti vain aika on ajanut sen ohi, niin mikäs siinä, kuolkoot se sitten. Kuoleminen ja luopuminen ovat vain luonnollinen osa kehitystä nekin. Mutta jos ajatellaan, että jollakin toiminnalla on merkitystä ja että sillä edelleen olisi kysyntää ja oma paikkansa maailmassa, syystä tai toisesta, niin olisi sääli, jos sellainen toiminta loppuisi. En voi kuvailla, kuinka kiitollinen olen kaikille, jotka ovat minua motorismiuudessa alulle auttaneet. Ei minulla yksinäisenä ihmisenä ole ollut kerholaisten lisäksi muitakaan, keittä neuvoja olisin voinut kysellä. Poikani toki auttaa aina tilaisuuden tullen, mutta hänkin on toisella paikkakunnalla eikä etänä neuvominen useinkaan onnistu. Mahtaa hänenkin isänsä, ex-motoristi hänkin, pilven reunalla naureskella näille tempauksilleni. Ja ehkä myös oma isäni, joka kuului siihen sukupolveen, joka ajoi Jawalla 60-luvulla, koska se oli silloin se väline, jolla täällä maalla pääsi paikasta toiseen.

## Tekeväille sattuu, laiskalle ei niinkään

Ensimmäisenä ajokesänäni minulle on tuotu bensaa tien varteen (kun en älynnyt, ettei se varatankki toimi) ja kerran on pyöräni nostettu kerholaisten turvin ojasta. Että sinnekin piti ajaa. Jos näitä sattumuksia pitää sattua, niin hyvähän se on, että sattui minulle jo eka kesänä, niin ovatpahan pois huolesta. Eikä onneksi edes sattunut. Ja hyvä, että on ollut auttajia, niin olen aina päässyt tiukasta tilanteesta pois. Bensa on loppunut, ojaan olen ajanut ja pyörä on kaatunut. Ja pystyyn nostettu ja matka on jatkunut, taas yhtä kokemusta rikkaampana. Toivottavasti jotain taas oppineena. •

**Anita Ollonberg**  
Kerhosihteeri  
VMPK:n Ylä-Kainuun  
aluekerho Korpimotoristit  
sihteeri@korpimotoristit.fi





# 2022 vuoden tapahtumia koronan varjossa

On kevät parhaimmillaan, lintujen kielten kirjossa alkaa olla aistittavissa aggressiivista painostusta pesäpaikan omistamisesta. Korona on taltutettu rokotuksilla tavalliseksi flunssaksi, joskin tartuntaluvuissa ei laskua näy, sen taitaa nykyään sairastaa huomaamattaan.

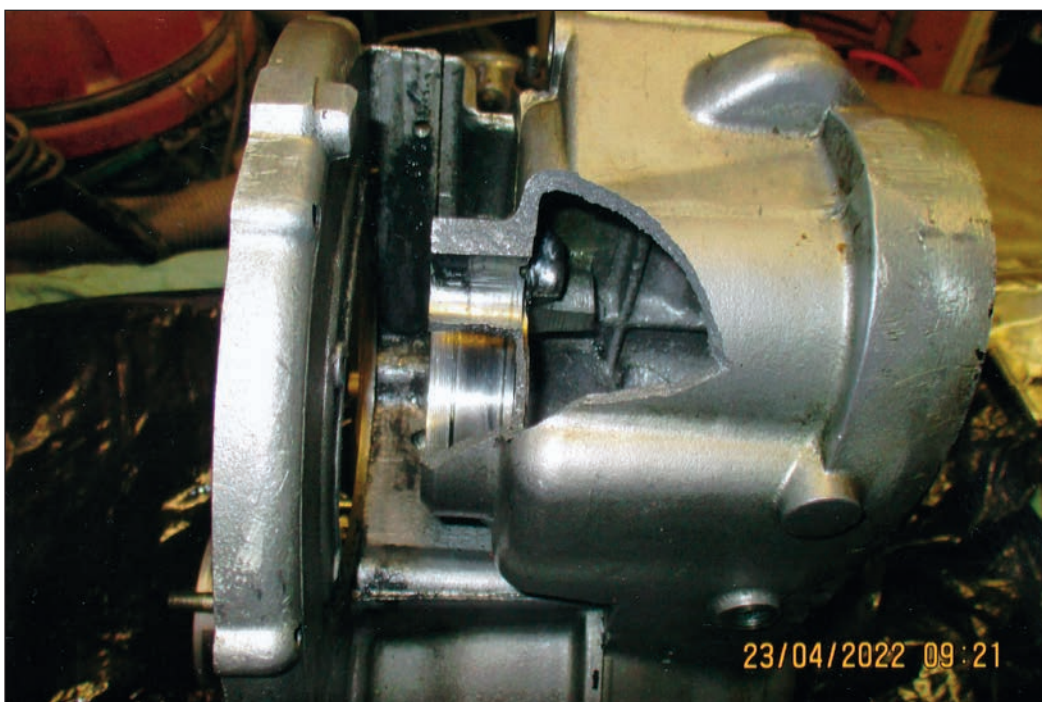
Kevät muuttaa mielenlaadun auringonkaarien pidentyessä positiivisemmaksi varsinkin meidän, joiden harrastukset ovat elinkautiset positiiviset. Sinänsä toisin, kun laita-puolen kulkijoiden eräskin oli tuomiolla ollut ja tuomarin lukiessa häntä pidettävän loppuelämä suljetussa tilassa, omassa puheenvuorossaan, oli tuomarilta pyytänyt, sanokaa vaikka satavuotta mutta älkää elinkautinen.

Kevään kohokohdaksi voi kutsua **Reijo Hietasen** ilmoitusta, kuinka hän järjestää Rikun kansa Mukkulan TT ajoista näytösajon ja vanhojen risiiniöljykoneiden esittelytilaisuuden, jossa oli tarjolla risiiniöljyn tuoksua katselijoille. Kalustosta saa käsityksen millaisilla tulevilla Pyynikin ajoissa ajetaan, on useita joilla on ajettu siellä tositoimissa ja niiden harteilla on leikissä mukana olleita voittajia. Voin vakuuttaa olevan kovaa kamaa ja kavereita!

On minulla nyt, niin kuin ennen vanhaan, olin kerran kevään aikana ulkoiluttanut Trumppaa. Aloin valmistella sitä Mukkulan juttuihin, se käynnistyi kiukuttelematta. Ajoin jonkin aikaa, tuntui mukavalta, innostuin ehkä liikaakin, siinä itseäni viihdytin vauhtia kiihdyttäen. Taisin olla vähän kovakourainen vaihdekepin kanssa, kuului rysähdys, pysäyttäessäni huomasi öljyn valuvan vaihteistosta. Vilkaistessani vaihdelaatikkoo se oli haljennut joka suuntaan kuin jäniksen suu. Purin vaihdelaatikon, mutta vika ei selvinnyt, ei hampaiden välissä ollut tavaraa, olisiko

öljy ollut vielä kylmästä paksua. Tällaista ei ole ennen minulle sattunut, moottorin halkeamia kylläkin. Nyt onkin hitsarin haku ajankohtainen. Tarkemmin miettien, vanhaahan se metalli on, muutoksia siihen tulee ajan myötä kuin itse kuhunkin. Onko tuo vaihdevivun käsittelykään minulla ollut asianmukaista. Tähän vastaan itse: ei ollut, villiinnyin kuin vasikat keväällä, kun pääsin pyörän harteille. Unohdin pääkompuutterista lähtevien tietojen nopeuden varpasiin sekä vasemman käden sormet tekivät vikavalintoja kytkinvivun kanssa. Tulos ei ollut mukavaa katseltavaa tosin ei niin harvinaistakaan, unohdettava nämä tapaukset ovat kuin härmän muori nuoruutensa.

Kantapään kautta saatuja oppeja, olisinko alkanut miettimään Trumpan kytkintä tällä tavalla ilman tätä katastrofia? Ehkä en, sain kuitenkin asiantuntevaa opastusta eräältä saman kokeneelta, muutostyöt ovat nyt tekeillä. Onnekseni materiaali ei ole magnesiumia, en kylläkään mene verettämään vanhoja taitojani, onhan tuossa vielä puraksia ja alumiinipuikkoja. Pojat huomasivat aikeeni, antoivat kovaääniset kommentit aikeistani, totesin itsekin, miten vaikeaa on vanhan alumiinin puhdistus. On kuulemma nykyään aineet jolloin onnistuu, minun taitoni on ajalta, jolloin oli



suuria puutteita metallurgian tuntemisen puolella.

Kun tuttavapiiri on tarpeeksi laaja, sieltä löytyy tietoa asioista, joita on nuhruisten muistikirjojen sivuilla. Asioista selvillä olevan **Jorse Virolaisen** tuttavapiiriin kuului tekemies, jolla oli alumiinin käsittelytieto ja taito, hän oli vain vaikeasti tavoitettavissa. Jorsen myötävaikutuksella hän lupasi katsoa voisiko asiaa edistää. Jonkin aikaa katseltuaan, totesi aineen olevan hitsauskelpoista ja pyhien jälkeen homma hoituu. Parin päivän jälkeen soi puhelin, sieltä kuului ”homma valmis”, kunhan jäähtyy, otin just uunista, voit nousta, on vielä 200-asteista. Nämä miehet ovat vähäsanaisia, sen olen huomannut pitkän elämäni aikana. Näille huippuammattilaisille ei yleensä tarvits vääntää rautalangasta mallia.

Siitä vaan sitten kokoamaan. Naapuri poikkesi kuten tavallista, pitää ottaa käteensä ja katsoa. Oli vielä lämmin ”täähän on vielä käyntilämmin, säähän olet se nopeesti purkanut” mitä sitä viivytellen vastasin.

Oli tarkoitus viedä Mukkulan muisteloihin, en kuitenkaan saanut aivan

## ...onko Rumpasta ruosteet sylinteristä rotsattu...?

valmiiksi. Silloin ennen nämä työt tehtiin edellisenä yönä. Muistelot oli järjestetty Moottoripyörämuseon pihaan, koska ajotapahtumaa ei voitu järjestää, kyllä pienet kiemurat kuitenkin pyöräyttivät. Tapahtuma oli onnistunut, olihan järjestäjinä Keijo ja Reijo, jotka tekivät Pyynikin ajoista mahdollisesta mahdollisen. Kalusto oli niin kuin kuuluu sen ajan tuotteita, jopa siellä ajaneita. **Matti Salonen** Turusta Pyynikinajojen voittaja usealta vuodelta, on niitä harvoja koko maailmassa, joilla on ajettuna jokaisessa luokassa MM pisteitä, oli hienon kaluston kanssa paikalla. **Vuorelalla** oli nostalginen Norton, jolla **Tauno Nurmi** ajoi Pyynikillä ja Eläintarhassa. Oli siinä historian havinaa Vuorelan laittaessa käymään

juoksustartilla. Tämä tapa sivusta seuraten, on helpon näköinen sitä kuitenkin olematta. Nykypyörät vaativat niin suuren pyörintänopeuden, ettei juoksemalla sellaista saavuteta ilman Topi Startin apua. Tällaiset tapahtumat ovat suosittuja iäkkäämpien motoristien joukossa, yhä useampi näistä tulee juttusille. Kysyn, oletko harrastanut paljonkin, vastaus poikkeuksetta on ”jonkin verran” ja kertovat mielenkiintoisia kokemuksia. Hyvin useat ovat ajaneet 50-luvulla kilpailumielessä, jotka ovat useimmiten jääneet kalustopuutteisiin. On harrastajia, jotka ovat seuranneet moottoripyörien kehitystä näihin päiviin asti. Heillä on kunnioitettavaa tietoa kilpailutapahtumista vuosien varrelta.

Kuten tapana on ollut, Äitienpäivänä virittelin Triumphin pihanurmikolle, laitoin jopa kypärän päähäni. Käytelin pyörän lämpimäksi antaakseni naapureille hajuefektin. On vielä naapureita, jotka seuraavat asioita hyvinkin tarkkaan, eivät kysyneet koska on ensimmäiset ajot. Mukava turinatuo- kio kuitenkin aina kehittyy ja yleensä aina joku vanha kommellus muistuu





mieleen näistä tapaamisista. Seurasivat ääneti, kun yritin laittaa kypärän solkea kiinni. Jokainen kerta kysyn, haluatko vielä koittaa, pienellä hymynhäivällä vastus kuitataan, tiedän vastuksen kylä kysyessäni, haluan vaan muistuttaa vanhoista hyvistä ajoista.

Itäharjun ajot jäivät väliin, oli ehkä vahinko, saattoivat olla viimeiset niin kuulin puhuttavan. Rakennustyöt muuttavat radan käytön, olisi mukava viimeisissä ollut olla, onhan sieltä muistoja vuosikymmenten takaa. Ohjelmassa se oli, kuitenkin tuli odottamattomia vastuksia. Silloin ennen sellaiset ohitettiin hymyillen, nyt ne tuntuvat ylipääsemättömiltä tai tärkeysjärjestys on muuttunut.

Muutoksia tosiaan tulee pyytämättä tai niitä on hyvä tehdä pienimmin sanktioin. Kun yleinen ympäristön tilanne on lähes kaaoksessa, ei kouluakäymätön ymmärrä miksi naapurin rouvan omenat ovat kaksinkertaisessa hinnassa, kun jossain soditaan, siinä se puu on 50 vuoden aikana tuottanut joka vuosi omenansa.

Pyynikinajojen valmistelut ovat täydessä käynnissä, vaikka ovat viime aikoina olleet tautitilanteen vuoksi hiukan vähemmän näkösällä. Varma merkki työn olevan käynnissä on **Ari Heikkilän** soittaessa onko Rumpasta ruosteet sylinteristä rotsattu taivaan tuuliin. Kerroin että oikeinkin sitten perusteellisesti ja pääsen nostamatta harteille, sitten näillä puheilla Pyynikin harjulla tavataan.

Nyt on tarkoitus palauttaa niin paljon, kun se on mahdollista aika entinen nähtäväksi. Myös autot ovat tänä vuonna kuvassa, senaikuisia kuljettajia on **Rauno Aaltonen** ja **Simo Lampinen**, luulen olevan muitakin, ei vaan tullut mieleen. Voidaan nähdä kaksitahti Saab ja Mini Cooper. Moottoripyöriä pyöriä kyllä on, joten niille löytyy kuljettajia. Senaikuisia ajajia on useita. Pyörä valikoima oli melko suppea, 50- luvulla Norton, Triumph, BSA, monena muunnoksena Velocette ja BMW. Oli kuitenkin tehtaan pyöriä DKW- sekä Jawa-tehtaan tuotteita. Toinen ongelma on ollut vauhti, vaikka se kuulukin kilvanajo luonteeseen. Edellisissä ajoissa oli pienestä kiinni



ajojen keskeytys, kun viranomaisen tutka paljasti hirmunopeuksia, joten ei olisi yhtään aihetta olla noudattamatta annettuja nopeuksia.

Olisiko vaikuttanut ajojen lupahankkeen äänestykseen, koska äänet jakaantuivat tasan, joten puheenjohtajan ääni ratkaisi asian myönteiseksi. Uuden radan valmistumiseen asti Pyynikillä harrastetaan moottoripyöräilyä Teivoon rakennettavaan asti, ainakin niin ymmärsin. Pyynikinharju on legenda ja pysyy aina sellaisena puhuttaessa moottoripyöristä. Aika muuttuu ja aikansa eläjät moottoripyörien myötä. Nyt maailma kulkee veitsenterällä, yksikin virhearviointi niin lähdemme eteenpäin puunuijat käsissä. Onneksi ennustukset ovat oletuksia paikkaansa pitäviä aika harvoin, joten ei ruveta ek-

soplaneettoja katselemaan.

16.7. Vehoniemen harjulla järjestetyssä 100 vuotta vanhojen moottoripyörien kokoontumisessa oli historian havinaa. Tällaisilla meidän kylässä ajettiin vielä sodanjälkeen, joten minun ikäisille eivät olleet mitään kummajaisia. Olivat kuitenkin kunnoltaan näyttävämpiä, kun silloin. Jotkut yksilöt olivat näyttävämpiä, kun aikanaan ollessaan myymälöiden ikkunoilla. Minä kyllä katselen mieluummin iäntuoman ja armottomassa ympäristössä tulleet hiertymät ja ennen kaikkea pikakorjaukset perillepääsyn varmistamisesta. Nykypyörillä ajavat, joiden kulkineissa on kaikki herkut, mitä silloin ennen ei voinut edes uneksia. Näiden kuljettajat



yllättyisivät, näiden iäkkäiden pyörien ajo-ominaisuuksista, koska niissä ei niitä ole. Jokainen matka on seikkailu, syksypimeillä olisi tuskallista sytytelä karbivaloa tulitikuilla konttaisin sormin. Tuolloin moottoripyörä ei ollut kansankulkine, vaan varakkaiden perillisten hupijuttu. Vanhemmat olivat tuohon aikaan huolissaan perillistensä terveydestä, oli tietenkin aihetta puuttua, jos ainoa poika ajaa itsensä hengiltä, niin kuka jatkaa talonpitoa. Vielä 50-luvulla, jolloin nuoriso alkoi muuttua muuttuvan maailman mukana, omaksuivat isonmaailman muotivirtauksia näitä loiventaakseen, vanhemmat ostivat moottoripyörän, jos jättävät tupakan ja viinan. Tiedän tapauksia, pyörän kieltäminen on vienyt sivupolulle, josta ei paluuta ollut. Ei tällaisiin viisastenkiveä ole, suo siellä vetelä täällä.

Nyt on ollut jonkin aikaa moottorimiesten huulilla sana Kaanaan Kahinat, puhelinkeskusteluja on käyty historiasta ja muustakin, jotka ovat päättyneet sanoihin ”siellä tavataan”. Olisiko pitkä hiljaiselo lisännyt mielenkiintoa entisestään, sellaisen vaikutelman olen saanut. Joensuulaisten talikuivissa on vilahdellut sinne sopivien pyörien siluetteja, nähtäväksi jää mitä niistä siellä ulkoilutetaan. Käväisin erään persoonan työpajassa, olen niitä harvoja, jotka sinne ovat oikeutettuja. Oli rakenteilla pyörä, jota katsellessa minäkin yllätyin, jos valmistuu ajoissa voin vakuuttaa sen olevan tajunnanrä-

jäyttäjä. Kertoi rakentelevansa yön aikaan näitä evoluutiomalleja, niinhän se salaojien kaivaja yönaikaa työskenteli, kertoi päivällä kaivettujen ojien olevan kaikkien tiedossa. Toinen yleisesti esitetty kysymys pääseekö tänä vuonna varikolle? Siihen en voinut antaa vastausta. Tautitilanteesta ei isommin hehkuteta asiantuntijat kertovan taudin olevan voimissaan, rokotukset pitävät kurissa ärhäkkäämmän muodon. Näin ollen ihmiset ovat rauhallisempia ja mukavampi kuolla tavalliseen flunssaan kuin pelättyyn Davidinkin.

Myös Pyynikinajot on herätellyt vanhoja motoristeja puhelinsoittojen myötä. Meilläkin pidettiin oikein kahvitilaisuus, nuoremmat tulivat kuuntelemaan muisteloita. Kyllä me muinaismuistot jälleen uhiteltiin ja kyllä mekin vielä Pyynikin harjulle kiivetään.

Tautitilanne on ajoja siirtänyt viime vuonna melkein lähtöviivalta. Kyllä se edelleen on tarkoin seurattava juttu, laumasuoja on ainakin luonut rauhallisemman suhtautumisen tautiin. Me olemme olleet valmiina, me luotamme itseemme kuin pässi sarviinsa.

**...tämä ei ole kylän akkojen puheita, vaimoni sen minulle sanoi...**

Tuli Pyynikinajokutsu ja käyttäytymissäännöt Reijolta. Ei ollut tulikivenkatkuinen pykäläviidakko vaan asiallinen ohje käyttäytymisestä ja tavanomainen varoitus nopeudesta, se jos mikä on syytä ottaa todesta seuraavien tapahtumien onnistumiseksi.

Aina vaan kutsu aiheuttaa merkittäviä muutoksia lukujärjestykseen, kavereiden pitää alkaa pehmeimmin puhuttelemaan kultaansa, akattelu siirtyy tuonemmaksi. Lauantaina veimme pyörän varikkoalueelle, oli sinne vanhoja kavereita saapunut asuntoautoilla. 50-luvulla ei kuljetuskalusto ollut kuin nykyään, peräkärryjä oli silloin. Mekin veimme junalla ja asemalta hinattiin autojen perässä. Maksettiin matkat ja isoimmissa tapahtumissa majoituttiin hotellissa, myös Pyynikin ajoissa. Starttirahat sekä matkarahat säästettiin moottoripyörin kunnostukseen. Oli tietenkin sellaisia joiden ”pappa petaalas” kulut, minä en kuulunut niihin.

Sunnuntai valkeni selkeänä kylmänä, siis mitä mainioin päivä tulossa oikeastaan Pyynikinajo on aina ollut säiden suosiossa. Mopopojat kyllä edellisyytensä olivat aiheuttaneen melkoisen häpeäpilkun käytöksellään. Ei tuolaista pitäisi koskaan tapahtua. Sanonpahan, joka kuritta kasvaa se kunniatta kuolee ja ”tämä ei ole kylän akkojen puheita, vaimoni sen minulle sanoi” siteeraan Seppoa.

Ajotapahtuma tuntuu muuttuvan tapaamisiin tuttujen kanssa, joskin ilman ajotapahtumaa, joka on helmi koko hommassa. Me iäkkäämmät olimme kokoontuneet omaksi varikkoksi, oli mukava verestellä muistoja. Ne iäkkäämmät pyörät varikkoa reunusti, **Simo Niemisen** Rudge (Rötsi), lähes saman tapaisella minä ensimmäiset ajoyritykset tein. **Mobergin Timo** piti Rojaalista vallan mainion esitelmän. **Helkaman Jukka** esitteli Honkasen Velocette KTT pyörää, joka oli vanhaa Pyynikin ajokalustoa. 50-luvulla samanlaista pyörää ajoi Tampereen oman hurjapää **Urho Mäkinen**. Jukka Helkama ajoi AJS-pyörällä, jollainen oli useasti Pyynikillä nähty. **Valaskari** oli myös paikalla ja ennen kaikkea **Hannu Ahonen**, joka ajoi minun entisellä 48-mallin AJS-pyörällä. Tämä





on näyttävämpi, kun kaupan näyteikkunalla konsanaan, tätä kohtaan minulla on edelleen vähän lukkarin rakkautta. Kyllä sen kaikki ymmärtää mitä siinä keskusteltiin, väitän jokaisen tunteneen itsensä kaksikymppiseksi. Kuuluttajan ilmoitus ensimmäisen lähdön alkamisesta palautti takaisin todellisuuteen, minut kuitenkin Pasi käynnistäessä pyörän ja kysyessä pääsetkö itse satulaan. Pääsin kuitenkin, kyllä se etupyörä vähän rauhaton oli, enkä ollut ainoa lohduitin, että on ramppikuumetta. Mietin jos kuulutettaisiin vanhojen pyörien käynnistyksen olevan juoksustartti niin mitähän tapahtuisi? No ainakin kuljettajia vailla olevia pyöriä olisi lauma männikössä. Topi ei ajanut, Timon poika Jukka, suomenmestari vuosien takaa ajoi Topin Ceeleytä ja Timo ajoi nyt jo harvinaisella Jammullaan. Oli varikolla keskustelun aiheena ollut Midget. Auto oli ehostettu, ei ollut aikakautensa tuote, huolellista työtä kuitenkin. Eipä sitä monikaan tiennyt minkälainen se on ollut. Toivoa sopii, jos tulisi innokkaita rakentajia ja nähtäisi niitä tositoimissa, minäkin saattaisin olla mukana. Euroopassa ovat suosittuja, vielä kokoontuvat ja ajelvat näytösajoja. Pyynikin rata on minulle ollut epäonnen rata niin kuin nytkin. Valmistauduin huolella hommaan. Kesällä oli hajonnut vaihteisto, moottorin laitoin kuntoon. Ajoin jonkin verran koeajoja, tekniikka pelasi kuin sarana. Ainoa juttu, joka ei tullut mieleen, oli uusi bensini raana. Aikaisempi tihkusi bensiniä, joten vaihdoin sen. Minulla oli alkuperäinen raana, jossa oli sen ajan kumitiivisteet, jotka eivät kestä nykybensiniä, kumi siis turposi ja pienensi virtausta kaasuttajaan. Lähtöpäikälle rullatessa Trumppa sammui kolme kertaa, en silloin ollut ongelmasta tietoinen. Pääsin lähtemään, näkötorvilla alkoi röpöttää uudelleen, sain ajettua jollain tavoin kolme kierrosta, kotiin tultuani selvitin asian. Oli muuten lähellä, etten käynyt itseeni käsiksi. Hyvin mukavat muistot jäivät jälleen Pyynikin harjulta ja asioille, joille ei voi mitään pitää unohtaa.

Kaanaan kahinat on tuota pikaa, jonne pitää mennä. Sääennusteet ovat epävarmat, ei se kuitenkaan estä paikalla oloa. Oltiinhan siellä vuodesta toiseen, kokoa se omat kannattajansa ja uusia tulee vuosi vuodelta. Moottoripyörät nuorentuvat ja kuljettajat vanhentuvat, tai oikeammin moottoriurheilijat eivät vanhene harmaantuvat kylläkin. Kauniimman sukupuolen harrastajia toivoisi olevan edes yhden lähdön verran vielä maininnalla asu vapaa, olisi va-



rikolla tungosta.

Pitää sanoa, nyt pyörät olivat tosikoitokseen valmistuneita. ”Kylk vankkureissa” oli jostain syystä osanottajakato, Oriveden oma poikakin kertoi viimevuoden ajon olleen viimeinen hänen kohdallaan. Olisiko **Hiltunen-Tani** yhdistelmä säikäyttänyt? **Timo Eronen** kertoi häntä alkavan kyllästyttää ainaiset konerikot. Tyttären taito valokuvata on siirtynyt isästä kiitettäväsi, joten ei se ole syy Timon kilvanajoa jättää. Kansa oli tyytyväinen näkemäänsä, se tuo porukan radan varteen ensi vuonnakin. Kyllä metanolipyörät tuovat sen pisteen iin päälle. Niiden ajaessa radalle, kansa ryntäsi radan varteen. Yleisön keskustelua kuunnellessa niitä odotettiin, kukaan ei lähtenyt ennemmin radan varrelta.

Toukokuun 21.päivä kokoonnuimme Taipaleen TT-radalle, kolme meitä oli vielä kävelykunnossa, jotka ajoimme täällä, aikaahan on kulunut yli puoli vuosisataa. Pysähdyimme paikkoihin, josta muistiin oli tallentunut tapahtumia. Paljon siitä oli kerrottavaa, ajelimme sitä iltaisin pärinäpoika aikana useasti, esittelimme surinasussuille ajotaitojamme. Kaksi taloa oli aivan radan tuntumassa, nyt katsellessa niitä kyllä vähän hirvitti. Ajopaikka on säilynyt lähes samankaltaisena. Kiersimme radan kävellen, senaikuisia katsojia ja muuten kiinnostuneita oli melkoinen porukka.

Kevennetään juttua, silloin kun metsäyhtiön miehet kävivät kotona tilinmaksulla, oli ajan mittaan alkanut tulla epäilyksiä naapureille pitkistä kahvitteluista. Eräs metsuri varmisti asian, metsään lähtiessään sanoi pojalleen, kun gutseitin mies tulee, menet äites syliin etkä lähde ennen, kun hän on lähtenyt. •

# ”Stereomopo” Yamaha 100 TwinJet

**T**yypinumeroa YL1 kantava käytetty kaksisylinterinen punainen satakuutioinen Yamaha kiiteli Lohjalaisen, Suurlohjankadulla sijaitsevan liikkeen, Autolan näyteikunassa. Kuolasin sitä ohikulkiessani useampanakin päivänä ja viimein astuin liikkeeseen. Pyörä siirtyi omistukseeni ja kohta selvisi miksi vähän ajettu, uudenkarhea ajokki oli alkukesästä myynnissä. Alle kilometrin matka täyskaasulla tiesi asiaa tulppakauppaan. Ensimmäisen remontin aiheutti moottorista kuuluva terävä ääni. Oli kuin vasaralla olisi hakattu kampakammion kylkeen ja veto heikkeni. Oikeanpuoleisesta tulpasta oli hävinnyt keskielektrodi ja kannen avaaminen paljasti männänpäähän palaneen reiän, kuin singolla ammutun. Sulaneesta elektrodista lähtenyt metallipisara oli polttanut mäntään reiän ja pauke syntyi kun seosta syttyi myös kampakammiossa. Uudet tulpat, männät ja

taas mentiin, mutta vain pintakaasulla. Seuraava tulpan palaminen sattui eräänä helteisenä päivänä kun olin tuoreet panostajanpaperit taskussa menossa ostamaan dynamiittia ja raikkapommeja mökkkien kivien eliminointiin. Tie numero kolmelletoista päästyäni moottori alkoi pitää kirskuvaa ääntä ja hetken kitistyyään sammui. Ja taas oli hävinnyt toisesta tulpasta keskielektrodi. Jouduin odottelemaan kotvan koneen jäähtymistä, että kärsin alkaa pakoputkea ja kantta irrottamaan. Kansi oli helppo ja paljasti männänpäähän ilmestyneen kuopan. Helpotuksen huokaus, ettei edelliskertaiseen tapaan ollut männässä reikää. Kitkutelien sylinterin irti, eikä sen seinämissä näkynyt pelkäämiäni vaurioita, mutta männänlaesta irronnut sula alumiinipisara oli mankeloitunut männän kylkeen. Työkaluissa olleella morapuukolla sain kalvettua helposti ylimääräisen metallin pois, pytty sekä kansi kiinni,

varatulppa paikoilleen ja matka jatkui. Kummallakaan kerralla ei kampakammioista löytynyt mitään sinne kuulumatonta. Ilmeisesti elektrodien jäänteet olivat poistuneet pakokaasujen mukana.


Tulppien kulutuksen vuoksi pystyin ajelemaan vain maltillisilla kierroksilla pätkäilläni ongelmaa. Kyselin neuvoa korjaamojen ns. ammattilaisilta ja sain erilaisia diagnooseja kuten: -Sulla on poika putket tukossa, tule niin poltetaan ne auki tai -Osta sen ja sen merkiset tulpat, ne kestää. Lämpöarvoista ei kukaan osannut sanoa mitään, enkä itsekään vielä tuolloin ymmärtänyt. Ajattelin, että kun putket eivät ole vielä ajaessa sinistyneet niin ei niitä kyllä kaasupillillä sinistetä ja ongelma jäi kytemään. Olin ostanut aiemmin tulppia huoltoasemilta, mutta nyt menin varaosaliikkeeseen, jonka sisäänkäynnin seinällä olevassa tulppamainoksessa oli pysäyttävää voimaa. Siinä oli kuvia joissa kerrottiin, missä on vika jos tulppa on tämän näköinen ja siinä silmänräpäyksessä ongelma ratkesi. Pyörsin takaisin ja ajoin kotiin, jossa etsin vaimon ompelulaatikosta ohuimman ompelukoneen neulan. Katkaisin neulan silmänreijän kohdalta ja hioin kärjen poranterää muistuttavaksi. Ompelukoneen neula siksi, ettei porakoneeni istukassa pysynyt tarpeeksi ohut terä, mutta ompelukoneen neulassahan on paksu pää. Suuttimet irti kaasareista ja porakoneeseen kiinnitetty tuunattu ompelukoneen neula puhui. Nyt paikakunnan tulpanmyyjillä kassakone kilisi minun osaltani harvemmin.

Kun ongelmat oli ratkaistu, YL1 osoittautui miellyttäväksi ajokiksi. Sen moottori oli kierrosherkkä ja meni mielellään ylikierroksille jos oli hie-

**Discover the SWINGING WORLD of Yamaha**

Add a new dimension of pure fun to your world of speed and performance. Enter the Swinging World on a premier Twin Jet 100. It's got double everything... 2 cylinders, 2 carburetors, 2 exhaust pipes, to give you more power than anything in its class. No matter what your automotive interests, the Twin Jet 100 is a revelation in motor sports. Dragsters will dig the acceleration. Smooth, even power in all 4 gears. Sports car enthusiasts will like the handling and cornering. Put it in a groove and it stays put... with no nonsense. It has the road "feel" of the 250cc World Grand Prix Champion Racing Yamahas. It looks fast. And it is!

Go see the Twin Jet 100 and all the other great models that make Yamaha, with proven oil injection, the top-selling 2-stroke in the U.S. You'll find them waiting for you at the home of the Swinging World... your Yamaha dealer.



**YAMAHA**  
INTERNATIONAL CORPORATION

Since 1957

1964 & 1965  
250cc World Grand Prix Champion

1964 & 1965  
250cc World Grand Prix Champion

World of the Auto and Motor Cycle Magazine  
1964 & 1965  
250cc World Grand Prix Champion

P.O. Box 54240, Los Angeles, California 90054 - Eastern Branch: U.S. Route 30, Ben Leno, Downingtown, Pa. - Midwest Branch: 1440 W. North Ave., Normal, Ill., Illinois - Northwest Branch: Monroe Bldg., Room 117, 811 E. Burnside, Portland, Oregon  
Available in Canada





Yamaha 100 Twin Jet vm. 1967  
ei liity tekstiin.

mankaan alamäkeä. Loivassa myötämässä nopeusmittarin neula kiertyi ovaalin muotoisen näytön seinään kiinni ja tuntui että sen jälkeenkin kierrokset vielä nousivat. Liekö johtunut avarista suuttimista. Veljeäni harmitti suuresti kun hän ei pärjännyt Morris Minillään ”stereomopolle” Pusulan ja Lohjan välillä.

Kuitenkin, kaikki loppuu aikanaan, vaan armonsa ei milloinkaan (anoppivainaan virsikirjan virsi 270) ja niin loppui Yamahan ja minunkin tieni klassillisella tavalla. Kun naapurin emännän isä ei kuullut enää radiota, eikä nähnyt televisiota, ostettiin hänelle Tunturi-mopo. Hyvällä tuurilla meni muutama päivä, mutta sitten kohtalo korjasi satoa. Lähestyimme vastakkaisista suunnista katujen risteystä, jossa minun oli tarkoitus ajaa suoraan ja hänen kääntyä kulku-suunnassaan vasemmalle. Hän pysähtyi kuin väistääkseen suoraan ajavaa, mutta ollessani tulossa kohdalle, pappa keuli ”Tuntsallaan” mopon etupyörän osuessa Yamahaan etuhäärukan vasemmalle puolelle ja minä sain ilmalennon kuten ”Jammukin”. Ukko ei ollut edes huomannut tapahtumaa ja kysyi tilanteen mentyä ohitse: ”mikä se oli joka sarvia täryytti”. ”Jammusta” vääntyi toinen pakoputki ja sarvet. Myös satulaan tuli reikä. Työnsin pyörän kotiin ja pesin onnettomuudessa likaantuneet farkkuni, mutta joku vei ne seuraavana yönä pyykkinarulta. •

**ITÄHARJUN AJOT 1955-65**  
**“Flying Finn” Rauno Aaltonen**

**Turussa**  
**Helatorstaina**  
**18.5.2023**  
[www.itaharjunajot.fi](http://www.itaharjunajot.fi)



# Reid-Duplex!

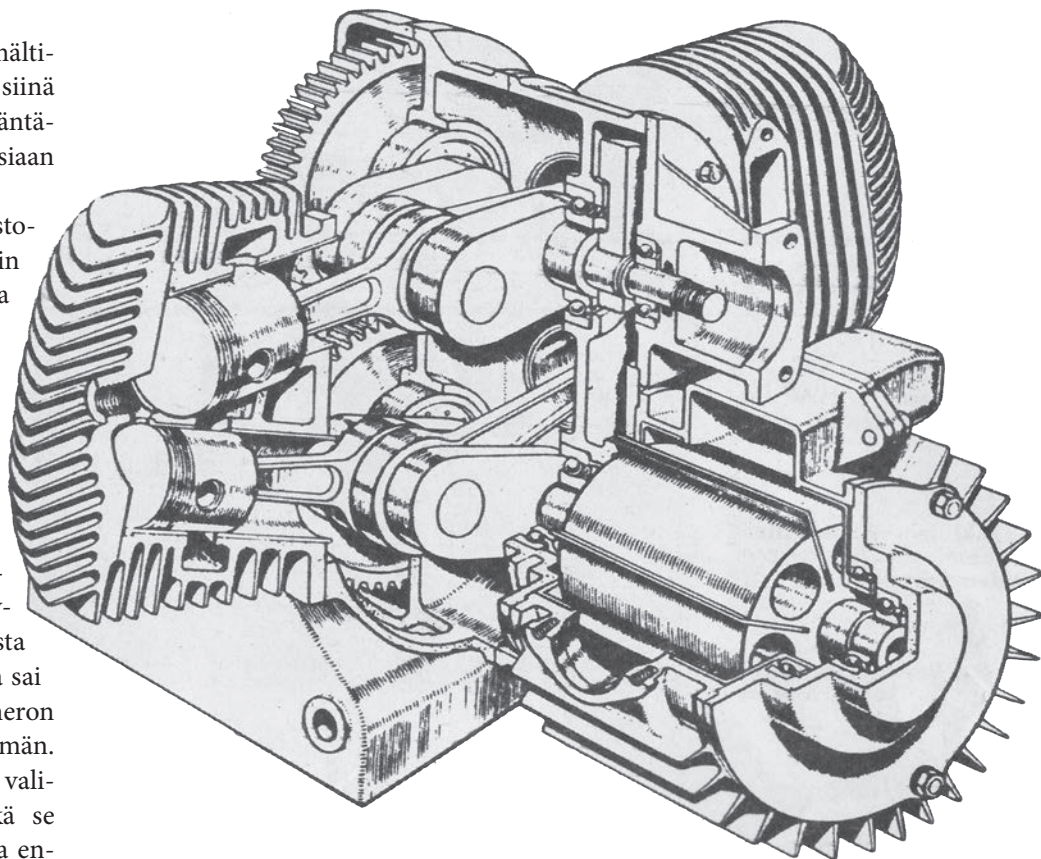
Historian hämäriin painunut ennakkoluuloton moottorikeksintö.

**N**umerossa 4/-22 oli enemmältikin tarinaa kaksitahtisista ja siinä ohessa sivuttiin myös kaksoismäntärakenteen historiaa. Palataanpa asiaan vielä hetkeksi.

Toimituksen sisäisessä arkistotutkimuksessa löytyi nimittäin sattumalta viite hyvin erikoisesta kaksoismäntäkehittelystä. Esille pulpahti brittiläisen BMW-kerhojulkaisu Journalin elokuun numero vuodelta -86, jossa **Geoff Wilson** kertoilee lyhyesti monipuolisen moottoripyöräharastajan ja -ammattilaisen **Tim Reidin** kaksoismäntäkehittelystä. Lisätietoa kojotuksesta ei löytynyt kaikkitietäväksi sanotusta tietoverkosta, mutta päätoimittaja sai kaivettua esille Motorradin numeron 11/1962, josta selvisi asiasta enemmän.

Reidin moottorikeksintö jäi valittavasti prototyyppiasteelle eikä se muuttanut historiankulkua, mutta ennakkoluulottomuutensa ja myöhäisen syntyajankohdansa takia se on silti syytä ottaa esille.

Aika suuri osa kaksoismäntämootoreista oli 1920–30-lukujen viritelmiä. Ja melkoinen siivu sotien jälkeen esiintyneistä tuplamäntäisistä oli näiden vanhempien konstruktioiden jatkokehittelmiä. Kuten tunnettua, MZ:n **Walter Kaaden** esitteli 1950-luvun lopulla pakoputkikeksintönsä, jolla saattoi hallita kaksitahtisen kaasunvaihtoa paremmin – tai ainakin vähemmällä liikkuvilla osilla – kuin kaksoismäntärakenteella. Länteenhän tämä tietotaito levisi kunnolla vasta **Ernst Degnerin** varkauden ja loikkauksen myötä 1961 (tästäkin enemmän Huimis 4/-22).



**Ensimmäinen versio Reid-Duplex -nimen saaneesta voimalähteestä oli ilmajähdytteinen, varustettu SU-kaasuttimella, Miller-magneetolla ja Cozette-siipiähtimellä. Tällainen valmistui ainakin koeppäasteelle.**

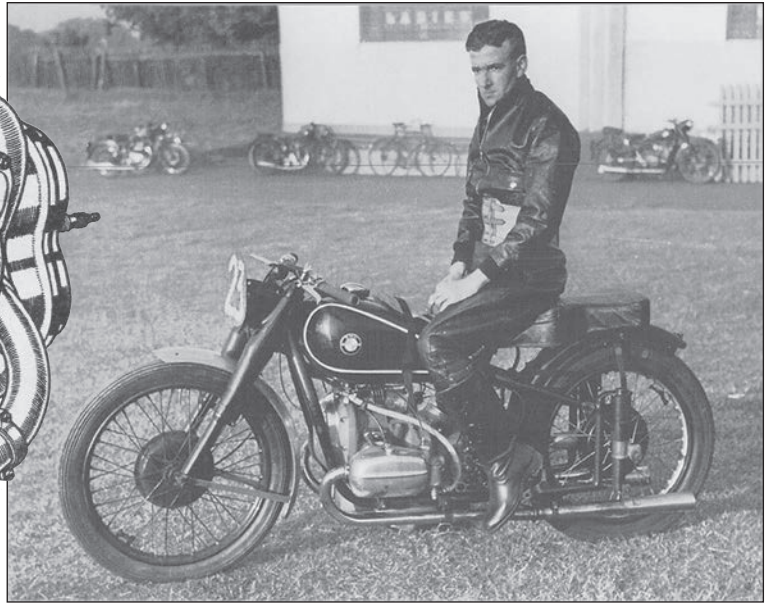
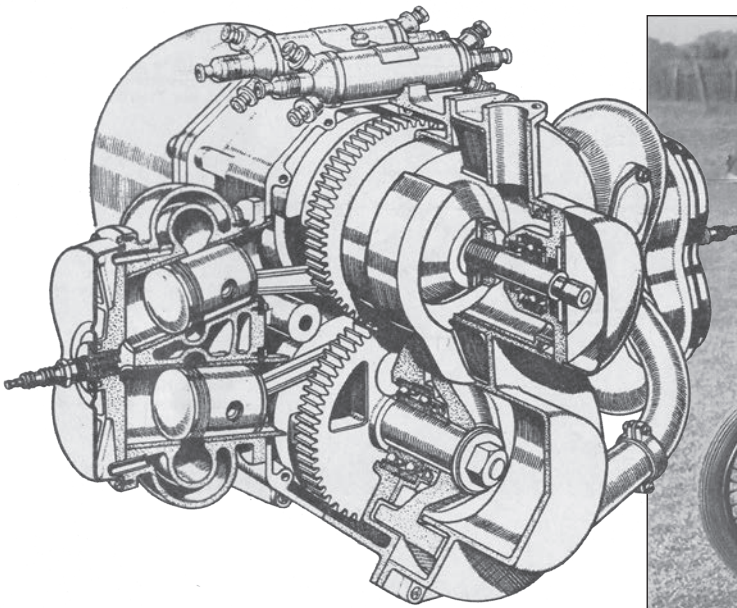
Mutta oli miten oli: kaksoismäntärakenne oli vielä 1950-luvulla aivan ajan kohtaista tekniikkaa.

Vuosikymmenen lopulla brittiläinen Tim Reid innostui kehittelemään pitkälle vietyä nelimukista kaksoismäntäbokseria tavoitteenaan reipas teho kevyestä moottorista. Hän päätyi hyvin erikoiseen rakenteeseen, joka parhaiten selvinnee oheisista poikkeileikkauksista. Moottori on siis kaksoismäntäbokseri – kaksi palotilaa ja neljä sylinteriä. Ylemmät pytyt ohjaavat

imuaukkojen avautumista, alemmat pakoaukkoja. Kampuroita on kaksi, ne sijaitsevat lohossa päällekkäin ja on kytketty toisiinsa toisiinsa hammas-tuksella.

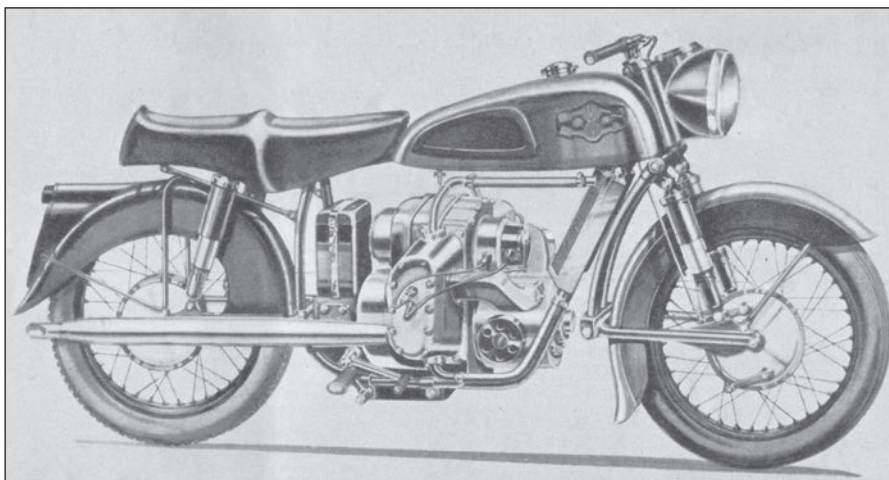
Yleensä boksereissa vastakkaisilla puolilla olevat männät käyvät yläkuololohdassa yhtä aikaa, eli kampuran jako on 180 ja sytytyksen jako on 360 astetta (niin neli- kuin kaksitahtisissakin boksereissa). Tim Reid päätyi tässäkin toisenlaiseen ratkaisuun. Kummallakin kampiakselilla on vain yksi mut-





Duplexin jatkokehitysversio olisi ollut vesijäähdytteinen – ja näyttänyt rungossa uljaalta kuten havainnepiirroksesta hyvin näkee (kuvalainat BMW-Journal & Motorrad).

**Moottorimaakari-Reid  
kilpa-Bemarinsa kera.**



ka, johon kiertokanget on laakeroitu, ylempien pyttyjen kanget omalle ja alemmat omalle kumpuralleen. Näin mäntäparit vaeltavat yhtä aikaa idästä länteen – kun vasemmalla on ykkä niin oikealla akk. Sytytys paukahtaa siis aina puolen kierroksen välein kuin nelimukisessa nelitahtisessa konsanaan. Kampikoneiston toimintaperiaatteesta huolimatta kokeilumootoria kehitettiin tasaisesta käynnistä.

Ahdin oli tässä tapauksessa pakollinen varuste, eikä se ole mukana pelkästään tehon lisäämisen takia. Koska kampikoneiston työkierto on edellä kuvatun kaltainen, ei kampikammion tilavuus moottorin pyöriessä muutu, joten alakertaa ei voinut normaalin kaksitahtisen tapaan käyttää seoksen pumppaamiseen. Imuseoksen kulku

olikin kaksitahtiseksi poikkeuksellinen: se ei virrannut kampikammion kautta vaan suoraan ahtimelta sylinterin imuaukoille. Tämän takia Reidin moottorissa oli painevoitelu nelitahtisten tapaan. Järjestely ei ollut kuitenkaan ennenkuulumaton, sillä vastaavaa oli tavattu jo joissain DKW:n kilpamoottoreissa.

Tilavuutta kokeilumallissa oli 598 cm<sup>3</sup>. Imu- ja pakopuolen sylinterireillä oli ovelasti erilaiset halkaisijat: imupuolella 61 mm ja pakopuolella 51 mm, iskunpituutta oli 59 mm.

Ensimmäinen testipenkissä ajettu kokeilu jäi teknisistä syistä vajaaksi korkeampien kierroslukujen suhteen, mutta moottori vaikutti silti lupaavalta: tehoa tuli 23 hv/3000 r/min ja 42 hv/5000 r/min. Esimerkiksi vastaavas-

ta iskuilavuudesta BMW R60/5 -70 tuottaa samoilla kierrosluvuilla reilut 15 hv ja 35 hv. Tosin mittaustavoissa voi olla ero: Reidin Duplex on mitattu kumpuralta. Bemarin luvut ovat kyllä tehtaan ilmoittamia, mutta niiden mittaustavasta ei löytynyt tietoa (takapyöräteho on karkeasti 10–15 % pienempi kuin kumpuralta mitattu).

Reid oli keksinnöstään varma. Taivoitteinaan hänellä oli ominaisteho 100 hv/litra ja moottorin teho/painosuhte pauna per hevosvoima (eli n. 0,455 kg/hv). Tähän päästäisiin keksijän mukaan viilaamalla kaasunvaihdon ajoitusta, puristussuhdetta ja ahtimen painetta. Muita kehityssuunnitelmia olivat nestejäähdytys ja polttoaineen-suihkutus.

Suunnittelijan luottamusta tuotokseensa kuvanee sekin, että Reid otti moottorin rakenteessa huomioon mahdollisen skaalaamistarpeen. Hän muotoili ideansa siten, että isompia tehoja tarvittaessa, voitaisiin yksinkertaisesti lisätä sylinteripareja peräkkäin: kaksi kaksoismäntäpyttyä sisältävästä 600 cm<sup>3</sup> bokserista saisi hyvin pienellä jatkojalostuksella neljä palotilaa ja yhteensä kahdeksan sylinteriä omaavan 1.2-litraisen bokserin... Huikeaa!

Valitettavasti käytettävissä olleista lähteistä ei löytynyt tietoa kokeilumootorin kohtalosta tai kehitystyön mahdollisista seuraavista vaiheista. •



# Oikotie tähtiin

Oheisen kaksoismäntätarinan sankari **Tim Reid** ei muuten ollut kuka tahansa rupelihattuinen moottorinikkari. Hän oli vakaumuksellinen moottoripyöräentusiasti ja ollut mukana Ariel- ja BSA-tehtaiden tuotekehitysporukoissa. Hän oli työskennellyt samoissa hommissa myös sivuvaunuistaan tunnetulla Watsonian-tehtaalla siinä vaiheessa kun paja suunnitteli omaa pyörätuotantoa. Kilpaakin Reid oli ehtinyt ajaa muun muassa Douglasilla ja BMW:llä.

Ja juuri Bemarilla kilpailemiseen liittyikin eräs erikoinen episodi.

Vuonna -39 Mansaarelle oli tullut Münchenin tehdasjoukkue **Karl Gall**, **Georg Meier** ja **Jock West**. Edellisvuonna oli BMW:n potentiaalia päästy jo hiukan väläyttämään: West oli ollut Senior TT:n viides kolmen Nortontin ja yhden Velocetten jälkeen.

Kauden -39 kisojen alku oli kuitenkin BMW-triolle synkkä. Iltaharjoitusten ensimmäisellä kierroksella Karl Gall kolaroi ohitustilanteessa pahasti. Hän selvisi sairaalaan saakka, mutta kuoli vammoihinsa kisojen jälkeen puolitoista viikkoa myöhemmin.

Meier ja West olivat siis Mansaaren TT:ssä ongelman edessä: joukkuekisassa menestyminen vaatisi porukkaan kolmannen jäsenen lasareetissa viruvan Gallin tilalle. Sellaisen he keksivät Tim Reidistä, joka oli yksityiskuskina mukana BMW R51SS -pyörällään.

Reidille avautui yllättäen oikotie tähtiin nimekkäiden tehdaskuskiensa rinnalla! Toki Reid paini hiukan eri sarjassa: Meierin ja Westin ajokit olivat uniikkeja taideteoksia ahtiminen – Reidin peli taas tavallinen vapaasti hengit-



Tällaisella pelillä Reid ajoi kilpaa: BMW R51SS. Kuvan yksilö kiittää Goodwoodin Barry Sheene Memorial Trophy -tapahtumassa 2018 (kuva: Dave Hamster/CC2.0). Taustakuvassa Mansaaten TT-kisaa Bray Hillin keskustassa (kuva: Harvey Milligan/Public domain).

tävä tuotantokilpuri. Mutta kokonaisuutena tiimillä oli menestymisen mahdollisuus. Reidin satumainen sauma kärsi kuitenkin valitettavan haaksirikon Keppel gatella radan laskeutuessa mäkisemmältä osuudelta kohti Douglasin taajaman keskustaa. Eräiden tietojen mukaan Reid kaatui väistäessään radalle toikkaroinutta katsojaa. Yhtä kaikki, häneltä murtui käsi ja joukkuekisa jäi sikseen.

Reidin kisa-Bemari on edelleen tallessa. Se lienee viimeksi vaihtanut omistajaa muutama vuosi sitten Bonhamsin huutokaupassa noin 120 000 € hintaan. •





# Mitä näkyy?

Veteraanirallissa Ukkohallassa oli uuden vuotuisen Aluekerhokisan lisäksi toinenkin tavallisuudesta poikkeava ohjelmanumero: luento motoristin ajoterveydestä. Paikalla olleet kiittelivät tilaisuutta, joten lienee aihetta ottaa Huimiksessakin esille asiaa sivuavia teemoja. Paneudutaanpa hetki ikääntyvän motoristin näköaistiin.

**Y**hdessä suhteessa Suomi on helppo maa moottoripyöräilijälle: varsinaisen ajokauden aikana ei juuri pimeässä tarvitse kurvailla. Siitä huolimatta etenkin vanhe-  
nevan motoristin kannattaa pysähtyä hetkeksi miettimään näkökykyään.

Vuoden 2013 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä poistui vaatimus kaikkien 45-vuotiaiden ajokortin omistajien näöntarkastuksesta. Suurimmalla osalla lukijoista lienee ajokortti hankittu ennen 19.1.2013. Tällaisen ajokortin joutuu nykyään uusimaan lääkärintodistuksen kera ensimmäisen kerran vasta 70-vuotiaana, jos uusijan ajokortti kuuluu ryhmään 1 (mopot, moottoripyörät, henkilöautot). Jos ajokortti taas kuuluu ryhmään 2 (kuorma- ja linja-autot) täytyy kortti uusia ensimmäisen kerran edelleen 45-vuotiaana.

Näkökyky on herkkä ikääntymisen tuomille vaivoille, joita voi ilmestyä jo paljon ennen kun joutuu ajokortin uusimisen takia lääkärin syynättäväksi. Periaatteessa varsinaisen ajokorttitarkastuksen lisäksi lääkärit arvioivat ajoterveyttä ja sen myötä näkökykyä myös muun hoidon yhteydessä. Käytännössä

kuitenkin näkökyvyn arviointi esimerkiksi työterveys- tai terveyskeskuslääkärillä on hyvin ohutta jo pelkästään välineistön puutteellisuuden takia. Ajokorttilainsäädännössä on monelle näkemisen osa-alueelle määritelty raja-arvot, mutta yleislääkärillä on harvoin optikon tai silmälääkärin työkaluja arvojen mittaamiseen.

*“Tosiasiallisesti meillä ei juuri koskaan tehdä näkökyvyn arviointia ajoterveyden osalta sillä tavalla kuin lainsäätäjät on sen alun perin tarkoittanut”, toteaa toimialajärjestö Näkeminen ja silmäterveys NÄE ry:n toimitusjohtaja Panu Tast ja jatkaa: “Vastuu on lisääntyvässä määrin kuljettajalla itsellään. Näkemisen suhteen itsearviointi on kuitenkin äärimmäisen hankalaa – normaalia fysiologista muutosta ei käytännössä itse huomaa. Sen takia suositellaan että jokainen yli 40-vuotias kävisi parin vuoden välein rutiininomaisesti optikon näöntutkimuksessa. Ja sitten kun ollaan ikäluokan 45 yläpuolella – ja varsinkin jos tietää, että suvussa on jotain silmä-sairausrasitteita – tulisi käydä harvemmallalla porrastuksella myös silmätautien erikoislääkärin tutkimuksessa.”*

Monien silmäsairauksien riski kas-

vaa iän myötä, ja ne ovat usein aluksi oireettomia. Tavanomaisia silmäsairauksia ovat glaukooma eli silmänpainetauti, kaihi ja silmänpohjan rappeuma. Varsinaisten silmäsairauksien lisäksi muutkin sairaudet voivat vaikuttaa näkökykyyn. Tällaisia vaivoja ovat muun muassa diabetes, sydän- ja verisuonisairaudet sekä reuma. Myös yllättävän monilla tavanomaisilla lääkkeillä saattaa olla näkemiseen liittyviä sivuvaikutuksia. Lääkepakkausten ohjeissa on pientä tekstiä pitkästi, mutta kyllä ne on hyvä lukea.

Taannoisessa Suomen Optisen Toimialan tekemässä tutkimuksessa havaittiin, että ajokorttien määrään suhteutettuna selvästi suurin huonontuneella näöllä ajava ikäryhmä on 45–69-vuotiaat – aikamoinen siivu VMPK:n jäsenistöstä on tuossa ikähaarukassa!

Liikenteessä olemme vastuussa sekä omasta että muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta. Iän kertyessä näkökyky on syytä tarkastaa useammin ja varhaisemmassa vaiheessa kuin laki vaatii. •



# 47.VMPK Veteraaniralli

## 28.7.-30.7.2023 Urheiluopisto

### Kisakeskus Raasepori



Ajokausi on alkamassa kevään lähestyessä, sen myötä kesän tuleva Veteraaniralli lähestyy. Nyt kannattaa suunnata ajatukset kohti Urheiluopisto Kisakeskusta, joka on luonnonläheisellä paikalla Kullaanjärven rannalla. Ilmoittautua voi ennakoon sähköpostitse [jukka.pohjonen@me.com](mailto:jukka.pohjonen@me.com) ilmoita viestissä samat tiedot mitä kysytään ilmoittautumislomakkeessa.

### Entistämiskilpailu

Entistämiskilpailuun ilmoittautuminen tehdään ennakoon 14.07.2023 mennessä Kalevo Jussila p. 050 357 7600 tai [kalervo.jussila@luukku.com](mailto:kalervo.jussila@luukku.com)

### Rallipaita

Perinteisesti rallipaita on yksi tärkeä osa rallia, joka halutaan ostaa muistoksi tapahtumasta. Rallipaitaa ei tarvitse tilata ennakoon vaan sen voi ostaa suoraan rallipaikalta.

### Rallimaksut

Tapahtumaranneke pe-su: VMPK:n jäsen 50 €  
ei-jäsen 70 €

Lapset 13-17 v 30 € 5-12 v 20 € Alle 5 v veloituksetta

Päivälippu 10 €

Tapahtumaranneke sisältö: Rallikassi, 1 x seisova pöytä (1a), rantasauna (pe+la) sekä ralliohjelman.

Aamiaiset sisältyvät majoitukseen.

### Majoitustiedot

Rallialueen majoitustilat/mökit on loppuunmyyty. Peruu-  
tuspaiikkoja toki saattaa tulla, niitä voi tiedustella Urheilu-  
opisto Kisakeskus p. 019 223 0300

Asuntoauto/vaunu paikat on myös ennakoon varattava  
(rajoitettu määrä).

Hinta ilman sähköä 34 € pe-su sähköllä 44 € pe-su.

Lisäksi on tarjolla patjamajoitusta 30 € pe-su (oma ma-  
kuupussi mukaan).

Telttapaikka pe-su 20 €/hlö

Telttailualueetta on runsaasti ja muistathan ilmoittaa tulos-  
tasi 14.07.2023 mennessä Urheiluopistolle ruokailuiden  
takia.

### Ralliohjelmasta

Veteraanirallin ohjelmaan kuuluu perinteinen entistämiskilpailu, johon toivotaan runsasta osanottoa. Tämän lisäksi tullaan kilpailemaan myös aluekerhojen välinen kisa, jossa ratkeaa mikä aluekerho on vuoden 2023 ykkönen. Kisa käydään (noin) kolmihenkinen joukkuein. Haastamme siis aluekerhot mukaan kisaamaan.

Seuraavassa lehdessä lisää ralliohjelmasta.

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

*Liisa Lokka-Tukiainen*

Rallipäällikkö 040 502 4126

[lokkatukiainen@gmail.com](mailto:lokkatukiainen@gmail.com)





# Ilmoittautumislomake

**47. Veteraaniralli Urheiluopisto Kisakeskus Raasepori  
28.-30. heinäkuuta 2023**

Nimi \_\_\_\_\_

VMPK:n jäsenro \_\_\_\_\_ Syntymäaika \_\_\_\_\_

Katuosoite \_\_\_\_\_

Postinro \_\_\_\_\_ Toimipaikka \_\_\_\_\_

Aluekerho \_\_\_\_\_

Pyörän merkki ja malli \_\_\_\_\_

Kuutiotilavuus \_\_\_\_\_ cc Vuosimalli \_\_\_\_\_ Rekisterinro \_\_\_\_\_

Museoajoneuvo  kyllä  ei

Ajettu matka rallipaikalle \_\_\_\_\_ km

VMPK:n jäsen 50 €

Ei VMPK:n jäsen 70 €

Lapset 13-17 v 30 €

Lapset 5-12v 20 €

Alle 5 v veloituksetta



Huoltoauto palvelee 50 km:n säteellä.  
Jukka Eskelinen puh. 040 551 5838

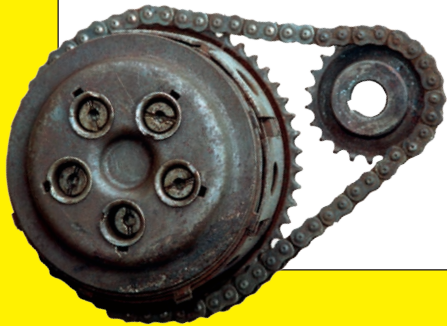


# VMPK-KEVÄTROMPE

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



## TERVETULO!

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 sunnuntaina 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!

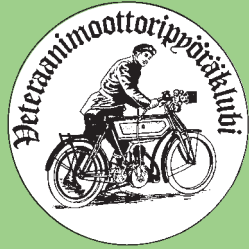
Tapahtuman mahdollisesta  
peruuntumisesta ilmoitetaan VMPK:n sivuilla





Veteraanimoottoripyöräklubin

# Kerhotuotekauppa



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



Huppari



Dandy cap



VMPK-vyö



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



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

**Virva ja Olavi Kaario**

Myllytie 1

41520 Hankasalmi

p. Olavi 050 5876 186

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

# Päijät-Romppeet 2023

Päijät- Motoristit järjestää moottoripyörien ja mopojen rompetorin Nikke Areenalla Viljamaantie 4, Orimattilassa

15.4.2023 Klo. 9-14

- Nikke Areenalla reilun 700 m<sup>2</sup> maapohjainen halli (tiivis kivituhka)
- Myyntipaikat 3x7m ja 3x3,5 m lisäksi sään salliessa ulkomyyntitilaa
- 3x7 m tila 35,- sisältää 2 sisäänpääsyä
- 3x3,5 m 20,- sisältää 1 sisäänpääsyn
- Ulkotila 35,- + 2 myyjää, erilliset mopo-/ moottoripyörän myyntipaikka 10,-
- Sisäänpääsy 3,- ja pysäköinti ilmainen. Opastukset maanteiltä 164, 167, 172 ja 1691.
- Viereisessä hallissa kahvio ja WC



## Tervetuloa!

Ilmoittautumiset Jari Lojonen p.040 737 3435 ja sähköpostiin [vmpkpaijathame@gmail.com](mailto:vmpkpaijathame@gmail.com)



## VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI RY Sääntömääräinen kevätkuokokous 2023

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n kevätkuokokous pidetään sunnuntaina 21.05.2023

Paikka: Päivölän Opisto Valkeakoskella, Päivöläntie 52 37770 TARTTILA

Aika: 21.05.2023 klo 13.00 tilaisuus aloitetaan lounaalla klo 12.00

Esityslista:

- Kokouksen avaus
- Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja kaksi äänenlaskijaa
- Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- Hyväksytään kokouksen työjärjestys
- Esitetään edellisen vuoden tilinpäätös, toimintakertomus ja tilintarkastajien lausunto
- Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä johtokunnalle ja muille tilivelvollisille
- Käsitellään muut johtokunnan jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
- Käsitellään Klubin jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
- Muut asiat
- Kokouksen päättäminen

Vuoden 2023 kevätkokoukselle esitettävät asiat tulee toimittaa sähköpostitse (liitetiedostona) tai kirjeitse 30. huhtikuuta 2023 mennessä (postileiman päivämäärä) Klubin sihteerille tai puheenjohtajalle. Yhteystiedot löytyvät Huimapyörä-lehdestä tai osoitteesta [www.vmpk.fi/vmpk-kerhona](http://www.vmpk.fi/vmpk-kerhona)





## HAETAAN VMPK FIVA- yhteyshenkilöä

Hakijalta vaaditaan hyvä englanninkielen taito ja mahdollisuus osallistua FIVA-tilaisuuksiin tarpeen mukaan.

Halukkuudet ilmoitettava VMPK ry. sihteerille sähköposti:  
[hasse@kaskela.fi](mailto:hasse@kaskela.fi)  
15.5.2023 mennessä.

## ALASTARO 18.6.2023

VMPK:n Turun aluekerho Paronin Pojat on varannut Alastaron moottoriradan käyttöön sunnuntaina 18.6.2023 kello 10.00-14.00. Siis sunnuntaina neljä tuntia, viikko ennen juhannusta.

- **KAIKILLE** motoristeille tervetuloa ajo-harjoitteluun, ratamaksu 40 € henkilöltä, cash please!
- Pyörissä on oltava joko liikennevakuutus tai SVKMK:n vakuutus tai harrastelisenssi
- Ajovuorot puoli tuntia + puoli tuntia, yhteensä neljä tuntia
- Jako edelleen pyörän iän mukaan, ei ajan
- Ja tarvittaessa pidetään kypärät päässä ja vaikka kolmen metrin turvavälit
- Alueella yöpyminen on edelleen kiellettyä, paloturvallisuusasia

terveisin

**Paronin Pojat**



## TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 2/2023

Terwehdys sihteeriltä

Kevät näyttää hiljalleen saapuvan, vaikka tätä kirjoittaessa ulkona pyryttääkin lunta. Ajatukset kääntyvät jo väistämättä tulevaan ajokauteen ja sen tapahtumiin. Huhtikuun kokoontumisessa 5.4. klo 18 on mahdollisuus päästä tutustumaan Oulun automuseon ajoneuvonäyttelyyn **Reijo Ervastin** toimiessa esittelijänä. Tämän jälkeen alkaa valmistautuminen ajokauteen MPEAK-teoriaosuudella Kempeleessä. Teoriaosuudessa on mukana myös Motoristien Kriisipalvelu, joten tiedossa on jatkoa Ukkohallassa aloitetulle Ikääntyvien motoristien koulutukselle. MPEAK- ja SMOP Adventure Day -koulutuksien päivämäärät ovat seuraavat:

- Teoriaosuus 4h, la 15.4.23 OSAO Kempele, hinta 10€
  - MPEAK-1 Motoristin perushallintataidot ja ruosteenpoisto 8h, la 20.5.23 OuluZone, jäsenhintaa 40€
  - MPEAK-2 Motoristin hätätilannetaidot 8h, su 21.5.23 OuluZone, jäsenhintaa 40€
  - MPEAK-3 Kaarrajotekniikka 8h, su 28.5.23 OuluZone, jäsenhintaa 40€
  - SMOP Adventure Day koulutus soralle sekä helppoon maastoon 8h, la 3.6.23 OuluZone, jäsenhintaa 80€.
- HUOM! Adventure Day -koulutukseen on ilmoittautumislomake osoitteessa [motoristiopisto.com](http://motoristiopisto.com).

Muutama nopea mahtuu vielä kurssiin mukaan. Kysy paikkaa mahdollisimman pian. Koulutukseen otetaan ilmoittautumisjärjestyksessä. Ilmoittautumiset MPEAK-koulutuksiin sähköpostilla sihteerille: Ilmoita sähköpostilla nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite sekä koulutuksien nimet, joille haluat osallistua. Koulutuspaikkoja on rajoitetusti. Lisätietoja 0449874517 tai [jussi.terwasihteerii@gmail.com](mailto:jussi.terwasihteerii@gmail.com).

Ajokausi käynnistyy virallisesti Vappuna. Kokoontumiset ovat toukokuusta syyskuulle keskiviikkoisin Oulun Linnansaareissa. Siirtyminen tehdään perinteiseen tapaan 3.5. yhteislähdöllä Oulun Automuseolta klo 18.00. Seuraa tiedotusta foorumiltamme [vmpk.fi/forum](http://vmpk.fi/forum) tai Facebookista.



## Uutissi Turuust

**T**urun Aluekerho Paronin Pojat oli mukana Talvi-Heikki -tapahtumassa. Sunnuntaina maaliskuun 5. päivä meillä oli kuusi pyörää näytillä rompetorin yhteydessä, mukana oli myös autopuolen merkkikerhoja ja Paraisilta yhdistys. Kiitos osallistujille.

Itäharjun ajot pidetään taas Helatorstaina, tänä vuonna toukokuun 18. päivä. Ilmoittautuminen onnistuu jo netissä, [www.itaharjunajot.fi](http://www.itaharjunajot.fi), tervetuloa.

Alastaron rata on varattu viikkoa ennen juhannusta, sunnuntaina 18. kesäkuuta kello 10–14. Ratamaksu on 40 € käteisellä.

Itseäni huolestuttaa myös uusien jäsenien saaminen mukaan tapahtumiin ja toimintaan. Jäsenluettelon saa toki pyytämällä tilitoimistolta. Pyytäisin kuitenkin ihmisiä lähettämään minulle sähköpostiosoitteen mihin voisin lähettää tiedotteita.

Olen lähettänyt kiertokirjeen noin kerran kuussa mutta tällä hetkellä jakelussa on vain noin 70 henkilöä. Jos ha-



luatte mukaan jakeluun niin lähettäkää tieto osoitteeseen [timo.santanen@etteplan.com](mailto:timo.santanen@etteplan.com). Kiitos. Itse koen asian tärkeäksi, joten tietysti myös pitempään jäseninä olleet voisivat lähettää osoitteen minulle. Mitään VANHOJA jäseniä Paronin Poikiin ei kuulu.

Terveisin *Timo Santanen*

## Mansen Mörinät 2/23

**M**asinistien tiistaikokoontumiset jatkuvat Mikkolan-tien kerhotiloissa, kevätkaudella pyritään järjestämään myös toiminnallisia kerhoiltoja.

Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741. Säilytys- ja rakentelupaikkojen hinnat säilyvät ennallaan. Vapaaehtoisen kerhomaksun maksaneiden kesken arvotun palkinnon (moottorisaha) voitti Harri Niiranen. Onnittelut.

Vuoden 2022 Mansen Masinistiksi valittiin Juha Salonen. Onnittelut Juhalle.

Mansen Masinistit järjestää VMPK:n kevätrompepäivän Tampereen messu- ja urheilukeskuksen (Pirkkahalli) D-hallissa lauantaina 22.04. klo 9-15. Pääsymaksu 5€, pyydämme varaamaan tasarahan sisäänkäynnin nopeuttamiseksi.

Samaan aikaan muissa halleissa Tampereen FHRA:n Hot Rod & Rock show.

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

Kerhotilan siivouspäivä 17.05. alkaen kello 17.

Kevätajelu 20.5. lisätietoja lähempänä ajankohtaa.

Vähäsillan sauna-ajelut kesällä 2023: Torstai 11.5, torstai 15.6, lauantai 15.7, torstai 24.8. ja torstai 21.9.

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook-ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*

**Mansen Masinistiksi -22 valittiin Juha Salonen.**





# Stadin Pärtsärit

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

Hyvää alkavaa kevättä ja ajokautta.

Stadin pärtsäreiden Talvipäriinää Seutulassa ajettiin maaliskuun, alussa paikalla oli oikein mukavasti ajajia kuin katsojiakin.

Seuraavat kerhoillat ovat Suomen Ilmailumuseolla keskiviikko 12. huhtikuuta ja kevään viimeinen 10.toukokuuta kello 18.00

Kevätrompetori sunnuntaina 23.huhtikuuta Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32,00700 Helsinki klo9.00–14.00 (kalenteri tiedoissa on vääräpäivä)

Kesäkauden kokoontumiset alkavat 3.toukokuuta joka toinen keskiviikko kello 17.00 HALTIALAN TILALLA Laamannintie 17, 00690 Helsinki

Ajeluillat sekä muut kohteet/kokoontumiset tiedotetaan erikseen VMPK:n foorumin sivuilla noin viikkoa aiemmin.

Perinteinen Benin muistoajo ajetaan 28.toukokuuta lähtö kello 10.30 Suomen Ilmailumuseolta.

Kaikki tapahtumat ja kerhoillat voi varmistaa VMPK:n foorumin sivuilta osiassa Aluekerhot tiedottaa kohdasta tai Stadin Pärtsärit omilta sivuilta [www.stadinpartsatit.net](http://www.stadinpartsatit.net)

Aina voi myös soittaa p. 040 502 4126

Terveisin Liisa



## Lännen Lokarien tiedotuksia

**Moi!**

Satakunnan aluekerhon talvikausi alkaa taas olla takana. Lakisääteiset kokoukset on pidetty ja kerhoiltoja on ollut säännöllisesti joka kuukausi kohtalaisen isolla porukalla. Moottoripyöriä on ollut säilytyksessä täysi määrä ja uusia varauksia otetaan vastaan. Nyt katseet on suunnattu tulevaan ajokauteen.

Viimeksi pidettiin kerhon kokous tulevan kesän tapahtumista 6.3. Kerhomme jatkaa vanhoilla tutuksi tulleilla tapahtumilla koko lailla entiseen malliin.

- Suosittu Kokemäkiajo ajetaan lauantaina 13.5. jolloin kokoontuminen on entiseen tapaan klo 11.00 Kokemäen S-marketin parkkipaikalla.
- Satakunta-ajo ajetaan jälleen viikko jälkeen juhannuksen eli 1.7. jolloin kokoontuminen tällä kertaa Kauvatsan Kesäkahvilassa. Pistäkää jo nyt aika ja paikka ylös, vaikka seuraavaan Huimapyörään tulee ajosta tarkempi info!
- Pori – Tampere ajo ajetaan elokuussa Satakunnan aluekerhon järjestämänä. Tarkempi aika ja paika ovat tässä vaiheessa vielä auki.
- 2-pyöräisten rompetori järjestetään syksyllä tutussa paikassa kerhon piha-alueella.

Pienempiä tapahtumia tulee olemaan paljon muitakin, joista pyritään ilmoittamaan ensi sijassa Huimapyörä-lehdissä, Lännen Lokarien internet- ja facebook-sivuilla sekä myös WhatsApp -viesteillä.

Koska pääkerho on päättänyt maksaa tänä vuonna enää yhden jäsentiedotteen postituksen vuodessa alue-kerhon jäsenille niin olemme pakotettuja lähettämään jäsentiedotteen jatkossa enää vain syksyisin.

Turvallista alkavaa ajokautta! **Juhani Salminen**, aluekerhon tiedottaja  
VMPK ry Satakunnan aluekerho – [www.lannenlokarit.fi](http://www.lannenlokarit.fi)



## Jyväskylän jorinat

Ensimmäinen toimintavuosi on alkanut vauhdilla. Jäsenkokous pidettiin 11.2.2023 kansalaistoimintakeskus Matarassa mukana oli 22 osallistujaa. Klubin puheenjohtaja **Matti Herlevi** oli tullut kutsuttuna paikalle ja joutui heti hommiin. Kokouksen puheenjohtajan tehtävä hoitui rutiinilla. Jyväskylän aluekerhon kerhosihteeriksi valittiin **Olavi Kaario** ja rahastonhoitajaksi **Hannu Kinnunen**. Johtoryhmään valittiin edellisten lisäksi **Juha Tiainen** ja **Kari Nurminen**.

Kevään toimintaa:

- **15.–16.04.2023** olemme mukana Keski-Suomen MP-näyttelyssä Jyväskylän Hipposareenalla omalla osastolla. Näytteillä muutama harrastustamme ilmentävä kaksipyöräinen laite, lisäksi osastolla suoritetaan moottoripyörän museojoneuvotarkastus. Suoritetaan jäsenhankintaa, esitellään aluekerhon ja klubin toimintaa. Mukana myös kerhotuotekauppa.
- Toukokuussa aloitetaan kokoontumiset **8.5.** maanantaisin klo 17.30 Laajaparkissa, halukkaat voivat lähteä porukalla ajelulle klo 18 tutustumaan lähiseudun mielenkiintoisiin kohteisiin.
- Kevätajelu pidetään **28.5.** Kokoontuminen Keljon Citymarketin parkkialueelle, josta lähdemme klo 11.00 ajamaan Kari Nurmisen suunnittelemaa reittiä.
- **10.6.** MA-päivä sujuu ajelun merkeissä. Ajetaan Kintauden tieliikennemuseolle omaan tahtiin puoleen päivään mennessä. Perillä tutustutaan näyttelyyn ja esitellään omia vanhoja ajokkejamme ihastuneelle yleisölle. Paluu porukalla tai omaan tahtiin.
- Sauna-ajelu järjestetään **14.6., 12.7. ja 16.8.** Hankasalmen urheiluautoilijoiden Kovalanmäen tukikohdassa Taipaleentie 10 Hankasalmi. Saunominen aloitetaan klo 18.00 Paikalla mahdollisuus grillaamiseen ja ”rikkoa” pyöränsä rallicross radalla.

Aurinkoista kevättä *Oppa*

## Itä-Savon aluekerho tiedottaa

Hei kaikille!

Aluksi katsaus aluekerhon syyskokoukseen, mikä pidettiin 5.10.2022. Kokouksessa valittiin aluekerhosihteeriksi **Kari Silvennoinen**, rahastonhoitajaksi **Eero Knaapi** ja muut johtokunnan jäsenet ovat **Petri Behm**, **Timo Salminen** ja **Jarmo Tynkkynen**.

**Tammikuun kuukausikokouksessa suunniteltiin toimintaa ja ajelukohteita seuraavasti:**

- 29.4. Ajelu ”savustamolle” Kiukuunsaareen. Lähtö Shell Miekkoniemi klo 13:00. Tapahtuma on omakustanteinen. Omat eväät mukaan. Kahvitellaan ja makkaraa krillataan laavun tulilla.
- 20.5. Olavinlinnan ympäriajo muutaman vuoden tauon jälkeen. Lähtöpaikka Shell Miekkoniemi klo 10:00. Reitin pituus n. 200 km. Tapahtuma on omakustanteinen. Ei osallistumismaksua.
- 10.6. Savonlinnan 7. Retkeilyajo. Ilmoittautuminen on avattu nettiin 12.1.
- 8.–9.7. Puhoksen Perinnepäivät Kiteen vanhassa Puhoksessa.
- 8.7. Sorsakosken Rompetori.
- 28.–30.7. Veteraaniralli Raaseporissa Urheiluopisto Kisakeskuksessa.
- 19.8. Hayride Jamboree, Puumalan Pistohiekka.
- Kerimäen Motoristikirkko kesän alussa? Ei ole näkynyt ilmoitusta.
- Ajelua Heinävedelle/luostari/museokohteita suunnitteilla. Ajankohta ?
- Yhteinen ajelu moottoripyörillä ja mopoilla myös suunnitteilla. Ajankohta ?

Kesän alussa siirrytään kokoontumaan keskiviikko iltaisin klo 18:00 sataman Lippakioskille ja siitä lähdetään myös mahdollisiin ajelu- ja tutustumiskohteisiin.

HUOMIO! Muistakaa ilmoittaa mahdollisesti muuttuneet yhteystietonne, kuten sähköpostiosoite, puhelinnumero, jotta saame tietoa perille. Lähettäkää tiedot [karisilvennoinen55@gmail.com](mailto:karisilvennoinen55@gmail.com)

Ajopelit ja kuskit kuntoon, sillä kesä koittaa ihan kohta. Mukavaa kevättä! *Terveisin Kari*





# Korpimotoristit tiedottaa



- Jäsenkirje on lähdössä lähiaikoina vuoden 2023 jäsenmaksun maksaneille, ehkä se tulikin jo? Ilmoittaisitko puhelinnumerosi kerhosihteerille, jos haluat saada viestejä ajankohtaisista tapahtumista tai jos haluat liittyä kerhon whatsapp-ryhmään. Kerhosihteerin puh: 040 8549 704.
- HUOM uudet jäsenet: ilmoittakaa ehdottomasti liittymisestä kerhosihteerille, jotta pääsette tiedottamisen piiriin. Jäsenrekisteristä ei ilmoiteta aluekerhoille uusista liittyneistä jäsenistä.
- Lauantaina 6.5.2023 kerhomme järjestää Moottoripyöräilijän ennakoivan ajon kurssin Suomussalmen pienlentokentällä os. Korpijoensuuntie 43. Opettajaksi on tulossa Liikenneturvan valtuuttama ennakoivan ajon opettaja Matti Träskelin Oulusta. HUOM! Jos kiitorata on 6.5. lumen peitossa tai jäinen, siirretään kurssi pidettäväksi jonnain muuna viikonloppuna. Kurssi pidetään, jos sinne ilmoittautuu vähintään 7 osallistujaa. Alustava hinta kurssipäivästä on max 100,00 €/osallistuja. Lopullinen hinta varmistuu lähempänä kurssia. Yritetään saada leivottua VMPK:n jäsenille alennettu kurssihinta. Ruokailu omin eväin. Paikalle on tarkoitus myös tuoda kerhon puolesta eväitä tyyliin salaattia, makkaraa ja vissyä. Hangaarin yläkerrassa on jääkaappi ja mikro omille eväille. Kysymyksessä on korpikenttä, jolla ei ole palveluita. Paikalla on nuotiopaikka ja kuivakäymälä. Lähimpiin ruokapaikkoihin ajaa noin vartissa. Ilmoittaudu 27.4. mennessä seuraavan linkin kautta: <https://forms.office.com/r/QijMcv0kuT>. Lisätietoja: [sihteeri@korpimotoristit.fi](mailto:sihteeri@korpimotoristit.fi)
- Noin 27.5.2023 on suunnitelmassa järjestää ajokauden avaus ja viettää mahdollisesti pieniä 20-vuotisjuhlallisuuksia. Tästä tulee lisätietoa tekstiviestitse numeronsa ilmoittaneille.
- Kerhotila osoitteessa Tuohustie 7, Suomussalmi on jäsenten käytettävissä. Jos tarvitset avaimen tai ovikoodin, ota yhteyttä kerhosihteeriin.
- Lisätietoja kaikista tapahtumista kerhon whatsapp-ryhmästä tai sähköpostitse sihteeriltä [sihteeri@korpimotoristit.fi](mailto:sihteeri@korpimotoristit.fi). Kannattaa seuraila myös VMPK:n keskustelufoorumia <https://www.vmpk.fi/forum/>

Tervetuloa mukaan!

Terveisin  
Kerhosihteeri **Anita**  
040 8549 704  
[sihteeri@korpimotoristit.fi](mailto:sihteeri@korpimotoristit.fi)



QR-koodi Motoristikurssin ilmoittautumislomakkeeseen!



## Kantamotoristit – Tapahtumia



Kesäkokoontumiset jatkuivat Ahveniston moottoriradan varikolla maanantaitapaamisissa, jotka ovat saaneet suuren suosion. Myös harrasteautoja on ollut paikalla runsaasti.

ENSIMMÄINEN KOKOONTUMINEN moottoriradalla on vapunpäivänä 1.5.2023 klo 15.00 alkaen.

Lähtö Malmin lentoasemalle Hymyilevän motoristin kevätpäivään 13.5.2023 klo 9 ABC -Tiiriöltä. Hymyilevän Motoristin Kevätpäivän (HMKP) Järjestäjänä on Helsingin Moottoripyöräilijäkerho – HMPK ry. Ohjelmassa klo 10-12 Kokoontuminen Malmin lentokentällä, MP-paraati (ohjattu kiertoajo pääkaupunkiseudulla), ohjelmaa, mm. Kevätpäivän kiertovanteen luovutus seuraavan vuoden järjestäjälle. Klo 18 tapahtuma Malmin lentokentällä päättyy. Kesällä mennään taas kesäteatteriin perinteiseen tapaan. Kesälle on ollut kiinnostusta myös ajelureissuun Ahvenanmaalle.

Lisätietoja muista mahdollisista tapahtumista jaetaan VMPK:n sivuilla, [vmpk.fi/forum](https://www.vmpk.fi/forum/) sekä Facebookissa Kantamotoristien ryhmässä.

Toivottavasti näemme suuren joukon Kantamotoristeja Veteraanirallissa Raaseporissa 27.7. – 30.7.2023.

**Hyvää vuoden jatkoa! Pysykää terveenä! VMPK r.y:n Kanta-hämeen aluekerhon "Kantamotoristien" Johtokunta.**

## MYYDÄÄN

Käytetty ja lämmönkestäväksi maalattu Joshimura RD Rs-3 tehoptuki. Kiinnityspanta mukaan. Ollut nelitah-tisessa ja varastossa vuosia. (150€)  
 Honda CBR 600F v1989 alkuperäinen bensatankki. Vuoto alta on paikattu, (50€)  
 Vedenpitävä Mp-asu Difi Aerotex, 3XL, suojat on, talvivuoret, takki irtovuorella, povitasku (140€)  
 Umpikypäri Axo L/60, E3 hyv. + uudet visiirit 2 kpl (75€)  
 Seuraavista saa pyydettyä kuvia ja ne ovat olleet käytössä vain vähän. Kympillä seuraavat: Kypäri-puhelinpari Tronic H-3050, Polven-lämmittimet Coolmax ja kypärämyssy Coolmax. Vedenpitävä ajosaappaat 45-44 Aerotex mustaa nahkaa, uudet vetoketjut + päälle sadesuojat (50€)  
 Kesähousu musta Sweep Urban, 3-4 XL, 5 taskua, suojat ja vetoketjuliitos ympäri takkiin on (50€)  
 Kaikki Nokialla ja myyntiin, kun ikä tuli vastaan. Tarjoa ja kierrätä, jos on liian kallis pyyntihinta!  
 olli.karoluoto@live.com



BMW, näyttelykuntoinen, kuin uusi. Vaihto Harley Davidsoniin.  
 Puh. 046-5775752

CZ 125, vm.1975, rekisterissä. Hp. 1000 e  
 IC 350, vm.1967. Hp. 500 €  
 ZZR Komar mopo. Hp. 200 €  
 Honda 125 varaosapyörä. Hp. 200 €  
 Victoria-apumoottoripolkupyörä. Hp. 500 e  
 Puh. 0400-213703

Laverda 500 vm. 1979. Mahdollisimman alkuperäinen, viime vuosina pääosin seissyt. Lisäksi kirjallisuutta, workshop manual yms.  
 HP 2900 e. p. 0400 82620



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 käynnistinpohjin.

Yamaha YR1 / YR2 uudelleenkromattu etulokasuoja.

Honda scrambler 350/450 uusi käyttämätön ohjaustanko.

Honda Dream uudelleenkromattu ohjaustanko.

Yamaha YDS3 / 5 / DS6 / YR1-2 ja R3 pyöriin sopivat uudelleen kromatut takaiskunvaimentimien jousten alaosan suojarahkit.

YR1 / 2 käytetyt kunnostuskelpoiset äänenvaimentimet.

BMW R26 / 27 hyväkuntoiset pakokäyrä ja äänenvaimennin.

Yamaha XV535 käyttämätön alkupe-räisvaraosa pakoputki.

Yamaha YR1 350cc, kuvissa.  
 Yamaha DS6 250 cc, kuvassa oikeanpuoleinen pyörä, yläputkin.  
 Benelli Jarno 125, 280 km ajettu.  
 Osista ja pyöristä saa esittää tarjouksia.  
 Tiedustelut: p. 0400 988190

Hienokuntoinen, nelinokkainen Gri-meca rumpujarru, pinnattuna Borrani WM 2/1.85-18/36 -vanteelle. Mukaan Tommaselli Matador jarru- ja kytkin-kahva runkoineen. Setti on ollut kisakäytössä 70-luvun alussa.

Hinta 850 euroa. Nieminen,Riihimäki  
 050 3469258



Museopyörä Simson 425 S vm 1959  
 Vanha ystävä tarvitsee nuoremman omistajan. Ostin tämän pyörän 5000 km ajettuna keväällä 1960 ja olen ajanut sillä paria kesää lukuun ottamatta tähän asti, siis 62 vuotta. Pyörä on täysin alkuperäisessä kunnossa ja museorekisterissä. Sitä ei siis ole koskaan restauroitu eikä konservoitu. Vain satula, jalkatapin kumit, kahvakumit, peili ja äänenvaimentaja on vaihdettu. Renkaat ovat aivan uudet. Huollot on tehty ohjelman mukaisesti. Ajan patinaa näkyy ja takavanteen kromaus on kärsinyt. Säilytyspaikkana on aina ollut kuiva lämmin tila. Mukana tulee uusi jännitteensäätäjä, toinen kaasuttaja, saksan- ja suomenkieliset käsikirjat ja varaosaluettelot.

Tällainen täysin alkuperäinen pyörä on arvokas harvinaisuus. Myyn sen vain todelliselle harrastajalle, joka jatkaa sen hyvää hoitoa ja nauttii hienon vanhuksen tarjoamasta kyydistä.

Hp. 6000 €

Antti Arjas puh 040 055 1213  
 aarjas@icloud.com





Bmw myydään bmw r1100rt vm 1998 ajettu 67000km hyväkuntoinen  
Bmw e100 r mystics kuin uusi ajettu 60000km hinta 3900e vaihdossa huomioidaan 50 tai 60 luvun 2 sarja. Ei viestejä soita 046 577 5752



Myyn BMW K1100 RS pyörän, vm 1996. Aikansa klassikko. Todella hyvin pidetty, luotettava ja hienossa kunnossa oleva sporttinen matkapyörä. Valmis heti pitkillekin retkille! BMW-sivulaukut, Öhlins-takaiskari, uudet Metzeler Z6-renkaat. Ns.Suomi-pyörä, manuaalit ja dokumentit huolloista ja ylläpito kunnostuksista löytyvät. Muutamia huolto/varaosia mukaan. Hp. 3850 Euroa  
Pyörä on Pälkäneellä,lämpimässä varastossa akku ladattuna. Kuljetusmahdollisuus sopimuksen mukaan. Tiedustelut, Antti Karttunen p. 0400 446041



Myydään Zündapp moottorin 265-02 osia: sylintereitä, mäntiä, männänrenkaita, kampiakseleita, moottorin lohkoja sekä vaihteiston osia. Kaikki osat ovat hyväkuntoisia. Lisätietoja saa soittamalla numeroon 0404106181

Suzuki GT250 1977 ml. n. 28tkm, MR. Hinta, tarjoa.  
Honda VT750 1984 ajettu n. 40tkm, MR. Hp. 2800e.  
Soittamalla lisätietoja. p.0503268520  
Åke Lillman, Lohja



Myydään: Yamaha XS 650 SE, 1981 museokatsastettu 28.5.2013. Hinta 2150 € Ilkka Päkki 0440232947



Paljon Pannonia-osia; mm. -57 Pannonia raato/paperit löydettävissä, tankkeja, hyvä runko, ei papereita, napoja, sähkölaitteita, etupäitä, vaihteisto-osia, kone, koneen lohkoja, TT-replika (kesken) mutta vähän, keinuhaarukan säädön korj. osia y.m. kaikki yhdessä, hintapyyntö 3100€ Puh. 050 3558902



Yamaha RD 400-1978 projekti, moottori osina, keulaputket puuttuu, muuten täydellinen. Hp. 800 €  
Honda CB 125 T-1982. Projekti, täydellinen. Hp. 800 e  
Honda CB 750-1972 rinko. Hp. 350 e  
BSA 650- 1969 projekti. Hp. 2500 €  
Kawasaki Z1300-1985, moottori, muuten täydellinen, mutta ruiskuosat puuttuu. Hp. 2200 €  
Jawa 175 moottori. Hp. 120 €  
Aaro Riskilä, Turku.  
Puh. 040-5802273



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

Royal Enfield 500 cc classic-TT pyörä pre 48 luokan ajokki, moottorissa Jawa-speedway kampiakseli, sekä varamoottori 350 cc, jossa myös spw-kampiakseli, mukaan vielä Amal-kaasari ym. varaosia.Konekortti on. Hp. 3000 €. P. Kortelainen puh 0400 236 504 speedwaytarvike@hotmail.com

NSU osakasa, Jawa-CZ sälää, muutama mopo ja ehkä moottoripyörä. Tarkemmin puhelimitse: 040-5974569

Myyn uusia osia Kawasaki Z 1000, vm.1978. Puh. 050-5741028

**MYYDÄÄN**



Japanilainen kilpakone Bridgestone 175 cc myydään, tai vaihdetaan Pre-48 luokan kilpuriin. Hp. 2900 €. P. Kortelainen puh 0400-236 504 speedwaytarvike@hotmail.com



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



**VMPK:n ansiomerkkitoimikunta**

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

**OSTETAAN**

BMW R 35 -50 Vaihdelaatikko (käsi), keinuvivusto sylinterin kanteen, lihakoukkukahvat sekä etulokari. 045 3196556/Pentti Heikkilä

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

Moto Guzzin Dell'Orto kaasuttimen kylkeen bensiniletkun liitin. Takasago uudet tai hyvät käytetyt kromivanteet 1.8-18" ja 2.15-18", 36 reikäiset.

Tunturi -64 tankkimerkit. Takajalkatappeihin kumit, pyöreän halk 16mm ja pituudeltaan 88mm karan päälle. p. 0400 988190

**ANNETAAN**

Kirjaa Kahvakouran kertomaa annetaan veloitusetta asianmukaiselle toimijalle 200 kpl Ukraina sotilasten hyväksi. Paketin arvo on 10000 €. Kirja on erittäin laadukkaalle paperille painettu kovakantinen tuote, jossa on 245 sivua kuvineen. Kirjan jo hankkineet voivat kertoa mielipiteensä sisällön laadusta ja hengestä.

Kalevi Heikkinen, Saanakatu 14, 15840 Lahti, 050-3010600 kalentalli@phnet.fi

**ANNETAAN**

Annan hakijalle: 120/90-18 Maxxis Classic käytetyt valkosivurenkaat, näyttelypyörään, ei iän puolesta sopivat liikennekäyttöön. 3.00 ja 3.25 - 18 käytettyjä renkaita, gold seal ym. Patinoituneet, tummuneet Suzuki T250 pakokäyrät ja mahd muita osia. p. 0400 988190



Käyttämättömät pärinäpojan hanskat koko n. 10 - 11 annetaan hyvään kotiin joka hakee tai maksaa rahdin. Hanskat ovat Espoossa. Soita 0500 513 225 tai meilaa gustafsegercrantz@yahoo.com



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





# Veteraanimoottoripyöräklubi ry

## ALUEKERHOT

### Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

### Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

### Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Heli Tiihonen  
044 030 6049  
heli.tiihonen@gmail.com

### Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

### Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

### Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

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

### Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

### Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

Kimmo Vartiainen  
Airoitie 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  
040 8549 704  
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  
Jyrki Salminen, Yttiläntie 735, 32910 KAUVATSA, 0400-590 899  
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255  
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**  
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**  
Aarno Torikka, Rautialantie 186, 37470 VESILAHTI, 040-507 6135 **MR+K**  
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**  
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKAA, 040-777 7478 **MR+K**  
Mika Lamminaho Pukkimaentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540  
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**  
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**  
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835  
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843

Esa Karhu Ratalenki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185  
Tom Boström, Koskelantie 306, 46450 ENÄJÄRVI, 050-555 7066  
Simo Rönkä, Suontaustankatu 14, 48720 KOTKA, 05-282 062, 044-725 9150  
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182  
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255  
Arto Hynninen, Karhuniementie 292 B, 51780 KUOSMALA, 050-494 8591 **MR+K**  
Pekka Tuhkalainen, Kerrostie 4 A 4, 50600 MIKKELI, 050-517 0230 **MR+K**  
Oiva Kokko, Karjalantie 28 A 12, 53300 LAPPEENRANTA, 040-746 3060  
Pekka Lehtipuro, Rantaharjuntie 5, 53400 LAPPEENRANTA, 044-259 2821  
Kari Ylisaari, Isännäntie 13, 60200 SEINÄJOKI, 06-412 1834, 050-5288184  
Martti Havulehto, Hiidenkankaantie 91, 61650 KALAKOSKI, 0400-364 175  
Pertti Rintamäki, Järveläntie 39, 60550 NURMO, 050-516 5280  
Bo-Göran Frantz, Överbyvägen 32, 66530 KVEVLAX, 06-346 0070,  
050-5631490 **MR+K**  
Olav Frantz, VAASA, 050-584 8525 **MR+K**  
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082  
Stefan Kanckos, Pävallsvägen 114, 68810 YTTRESSE, 040-583 4390  
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SILLINJÄRVI, 0400-988 190 **MR+K**  
Reijo Koponen, Kirvesniementie 176, 78880 KUVANSI, 040-701 3800  
Juha Pakarinen, Torpparintie 13, 80710 LEHMO, 050-339 9582  
Markku Huovinen, Häyrynlahdentie 43 c, 83100 LIPERI, 044-545 9390  
Juha Santalo, Purantie 6, 90240 OULU, 044-287 1133  
Arto Nykänen, Valmutie 5 a 6, 90580 OULU, 040-821 2134  
Pentti Honka, Kievarinkuja 1, 91950 TEMMES, 0400-286 925  
Jorma Hakala, Kotirannantie 34, 92140 PATTIJOKI, 050-555 1194  
Ari Hakala, Ollilantie 23, 92140 PATTIJOKI, p. 044 722 0715  
Heikki Mäntyniemi, Kerotie 13, 96500 ROVANIEMI, 050-573 9464  
Timo Happonen, Niskanperäntie 8, 96700 ROVANIEMI, 044-532 9428 **MR+K**

**Huom!** Konservointikoulutuksen saaneen mr-tarkastajan yhteystietojen perässä on lyhenne **MR+K**. Jos sinulla on konservoinnista kysyttävää ota yhteyttä lähimpään konservointikoulutuksen saaneeseen tarkastajaan.

# 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 €

**Avoinna**

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

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