

Veteraanimootoripyöräklubi ry

Huimapyörä

3 | 2023



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottori- ja pyöräilyklubi 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

Rahastonhoitaja

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

Veli-Pekka Pakkala

Napantie 4 D
45610 KORJA
045 263 8500
velungi@luukku.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

Arto Ahonkivi

Kissalinja 52
28560 PORI
044 297 9885
arto.ahonkivi@gmail.com

Seppo Lehtimäki

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

TOIMIHENKILÖT

Huimapyörän toimitus

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

Museoajoneuvosihteeri

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

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

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat

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

Kirjastonhoitaja / Japsikirjat

Kyselyt suoraan:
kirjasto@japsistaraf.fi

Pohjoismaat yhteyshenkilö

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

Saksankielisen alueen

yhteyshenkilö
Reinhard Mohr
Riippuliitjätie 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

Fiva-yhteyshenkilö

Ragnar Lundqvist
Kuningattarenkatu 28
07900 LOVIISA
040 480 4616
ragnar.lundqvist@icloud.com

Baltian yhteyshenkilö

Jouni Väisänen
+372 5249602/+358 400 776911
jomi@windowslive.com

Edunvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

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
- Tunnusanojen tiedustelut koskien jäsen/kalustoluetteloa
- Jäsenmaksutiedustelut

Puhelintuki avoimena

arkisin 8.30–16
Muina aikoina email
Jäsennumero on mainittava myös osoitteenmuutosta tehtäessä!

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 4/23 aineisto toimitukseen **15.7.-23** mennessä, lehti ilmestyy elokuun 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 4/23 15.7. elokuun alussa
No 5/23 15.9. lokakuun alussa
No 6/23 15.11. joulukuun alussa

Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media
Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Classic Motorshow	5
Jarno Saarinen Tribuutti	7
Kesän 2023 mukavia käyntikohteita	8
Classic Cross Country	10
Husqvarna 120 vuotta	12
Vastamäntämoottori	14
Akkaintalli	20
Tekniikkaveteraanit restauroivat harvinaisen autovanhuksen	22
Ajoterveys	26
ARIEL NH -57	28
BMW-moottoripyörät 100 vuotta, osa 1	32
BMW R12	39
Markkinasivut	48

Kansikuva: Upea, alkuperäisessä kunnossa oleva Suzuki RG 125 Classic Motorshow:n "Omistajien Helmet" osastoilla. Kuva Timo Eronen

Nuijan varresta

Kevään toiminnallisesti vilkkain aika on tätä kirjoittaessani me-
neillään. Joka viikonloppu on erilaisia tapahtumia. Moottori-
pyöränäyttelyitä on toteutettu useankin aluekerhon toimesta samoin
kuin rompetorejakin. Mikä parasta kaikkiin on riittänyt osallistujia,
niin yleisön kuin toteuttajienkin osalle.

Vehoniemen automuseolle rakennettiin tämän vuoden uusi näyt-
tely teemalla "kotimaiset mopot". Huomionarvoinen asia on myös
Automuseon täyttäessä 40 vuotta. Automuseon **Leilakin** vietti sa-
massa yhteydessä syntymäpäiviään. Paljon onnea molemmille.

Lahdessa järjestettiin Classic Motorshow -nimellä vuotuinen
näyttely, joka kokoaakin eri ajoneuvoalojen harrastajia yhteen. Su-
lassa sovussa siellä ovat esillä niin moottoripyörät kuin erilaiset ra-
kennetut autot ja muut vempheet. Yhtenä uutena ryhmänä olivat
esillä vanhat moottorikelkat. Niistä olemmekin jo Klubin puitteissa
pohtineet, voisivatko ne olla museoajoneuvoja.

Viimeisistä Eläintarhan ajoista on kulunut 60 vuotta. Aihe oli esil-
lä myös Lahden näyttelyssä. Huomioitava on myös Urheilumuseon
eli nykyisin Tahto-museon järjestämä pienimuotoinen Eltsun ajoja
kunnioittava näyttely, jossa valokuvien ja muutaman ajoissa muka-
na olleitten ajoneuvojen avulla kuvataan aikansa suurinta kansan-
juhlaa, ajot kokosivat aikanaan parhaimmillaan 82 000 maksanutta
katsojaa.

Isoja tapahtumia on tekeillä kevään aikana. Paronin Pojat järjes-
tää perinteikkäät Itäharjun ajot Helatorstaina ja Malmin lentoken-
tällä toteutuu Hymyilevän motoristin kevätpäivä. Molempiin odote-
taan runsaasti väkeä.

Useissa aluekerhoissa on otettu vakiotoiminnaksi ns. ruosteen-
poistokurssi, eli kerrataan ajotekniikkaa kenttäolosuhteissa ennen
varsinaiseen liikenteeseen siirtymistä. Ei ole kenellekään pahitteeksi
harjoitella esim. kaarretekniikkaa talven jäljiltä tai harjoitella jarru-
tuksia, käyttäen molempia jarruja.

Veteraanirallikin toteutuu Etelä-Suomessa varsin lähellä suuria
asutuskeskuksia, niin on syytä olettaa sen saavuttavan hyvän suosion.

Tätä kirjoittaessani Klubin tilinpäätös ja tilintarkastus on parhail-
laan käynnissä. Saamme paperit kevätkokoukseen mennessä kun-
toon. Tilinpäätöksestä olen iloinen, että selvisimme edellisvuodesta
varsin pienellä tappiolla. Koko vuoden pyrimme pitä-
mään kukkaron nyörit varsin tiukalla varsin monis-
ta kasvaneista kustannuksista huolimatta. Kevätko-
kouskin on lehden ilmestyessä pidetty. Toivottavasti
runsaalla osanottajamäärällä.

Eipä tässä tällä kertaa muuta kuin katse kohti ke-
sää ja hyviä ajokelejä toivottaen!

Matti



Päätoimittajan palsta

Hajonneiden kampiakseleiden kirous

Pakko oli laittaa otsikoksi hajonneet kampiakselit, koska tänne Joensuuhun ja tarkemmin sanoen minun omiin vehkeisiin on iskostunut kampiakselipistiäinen. Viime syksynä hajosi 32-vuoden NSU:sta, muutama viikko sitten 37-Ariel koki saman kohtalon ja muutama tunti ennen tätä kirjoitusta hajosi Rudge-Nortonista kiertokangen alapää. Kaikissa koneissa on ollut öljyä, joten se ei voi olla syytä. Mutta vanhan tekniikan parissa harrastava joutuu väistämättä kokemaan näitä joskus, minun kohdalle niitä on nyt osunut turhan monta.

Veteraaniralli on tuloillaan, nyt vaihteeksi eteläisessä Suomessa. Itse en pääse valitettavasti osallistumaan, mutta toimituksen väestä Tarja ja Pauli ovat paikalla, joten juttu rallista saadaan takuulla Huimapyörään. Toivottavasti jäsenistö ottaa runsaslukuisesti osaa ralliin ja ennen kaikkea osallistuu siihen vanhoilla pyörillä. Se vanha viisaus sopii tähänkin: Yksi vanha moottoripyörä liikenteessä vastaa kymmentä pyörää museossa.

Timo

KAANAAN KAHINAT
LA-23.9.2023

AJETTAVAT LUOKAT :
Metanol, Paukkurauta, Classic, Sivuvaunu

Ilmoittautumiset 1.6.-17.9.2023. Ikäraja 18v.
Info ja ilmoittautuminen kaanaankahinat@gmail.com

LEA MC

Lisää infoa Facebook Kaanaan Kahinat tai info mailista.
Iltabileet ja hitusvinkulat infotaan myöhemmin

AJZ M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

**Pidä brittipyöräsi iskussa!
Varaosat ja tarvikkeet suoraan
Britti-Helmien hyllystä**

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

teksti & kuvat: Timo Eronen

Classic Motorshow

Suomen suurin vanhoihin ajoneuvoihin keskittynyt näyttely teki sen taas eli kokosi Lahden Messukeskukseen hallit täyteen kerhoja, kävijöitä ja ennen kaikkea vanhoja ajoneuvoja. Tämän vuoden näyttelyyn tutustui kaikkiaan 19 264 kävijää, joka on reilu tuhat enemmän kuin viime vuonna.

Tänä vuonna näyttelyn järjestäjä oli valinnut teemaksi ”Kupée on upee”. Coupé -mallisia ajoneuvoja oli näytteillä 20-luvulta aina 90-luvulle saakka. Coupé voi olla mitä hyvänsä kääpiöautoista maailman nopeimpiin kilpureihin. Yhteistä niille kaikille on kuitenkin tavallista perhemallia tyylikkäämpi ulkomuoto. Coupé on auto kuljettajille, jotka eivät suostu sulautumaan asfalttiviidakoon. Suomessa coupét olivat aikoinaan tuontisäännötelyn vuoksi huomattavan harvinaisia, joten näppärimmät askartelivat sellaisen itse, lähtökohtanaan tavallinen taksimalli. Teema ei tietenkään soveltunut kaikkiin ajoneuvoihin, mutta Classic Motorshow on tunnettu näyttelynä, joka antaa jokaiselle kävijälle jotakin.

VMPK oli perinteiseen tyyliin omalla osastolla, jonka järjestelyistä vastasi Päijät Motoristit. Esillä oli kattaus pyöriä laidasta laitaan, entisöidystä satapiikin Mitsistä, vanhaan speedway ratoja kiertäneeseen kilpa Jawaan. VMPK:n osaston lähetyillä olivat myös Ariel kerho, Samoha, ja näyttelyn järjestäjän organisoimat erikoisosastot, Husqvarna ja Harley-Davidson 120 vuotta osastot.

1992, mitä tulee mieleen? Vuosi 1992 oli Suomessa synkkä, sillä maa oli putoamassa taloudelliseen kuiluun, jonka tunnusluvut olivat pahemmat kuin 30-luvun suuren laman. Muualakaan maailmassa ei mennyt erityisen hyvin, vaikka Suomen kaltaisesta romahduksesta ei voinutkaan puhua. Moottoripyörämaailmassa Honda CBR 900 RR jätti jälkensä vuoden 1992 aikakirjoihin. Markkinoilla oli isompia ja nopeampia pyöriä, mutta Hondan ase oli painonhallinta – se painoi kymmeniä kiloja vähemmän kuin yli tuhatkuutioiset isot pyssyt. Oivallisen tehopainosuhteensa ansiosta CBR 900 RR oli käytännön mutkapätkillä paha



VMPK:n osastolla esillä olleessa Tuutti-Hondassa oli paikallaan tänä päivänä harvoin nähty alkuperäinen roiskeläppä. Tuon aikakauden pyöristä nuo läpät lensivät yleensä pois heti kättelyssä.

Otsikkokuvassa Mobilisti-lehden näyttille tuoma todella hieno 125-kuutioinen TZR Yamaha.



Näyttelyn ulkopuolelle pääsi parkkeeraamaan vain museoikäisellä kalustolla. Parkki täyttyi heti kättelyssä ja samalla järjesti lisää katsottavaa.



VMPK:n entisen puheenjohtajan Leo Belikin hienoakin hienempi Studebaker Avanti, Studebaker kerhon osastolla.



VMPK:n osaston väriläiskä, Jorma Vitien satapiikkinen MZ, harvemmin nähdyssä värityksessä.



Honda CBR 900 RR, juuri saavuttanut museoiän.

vastus mille hyvnsä superpyörälle. Huonot ajat vaikuttivat moottoripyörämyyntiin vieläkin ankarammin kuin autojen ensirekisteröinteihin. CBR 900 RR oli tuomittu jäämään meillä harvinaiseksi linnuksi.

Tänä vuonna tulee kuluneeksi 60 vuotta viimeisimmästä Eläintarhanajosta. Classic Motor Showssa oli ai-

heelle pyhitetty oma osasto, jossa oli esillä aikoinaan Eltsua kiertäneet Norton Manx ja Formula Junior Cooper T56 Mk II. Osastolla järjestettiin haastatteluja mm. Simo Lampinen muisteli Eltsua, oman isänsä eli Raine Lampisen käytössä olleen Norton Manxin äärellä.

- Tämän vuoden näyttelystä jäi hyvä fiilis. Palaute niin yleisöltä kuin näyt-

teilleasettajiltakin on ollut positiivista. Tästä on hyvä jatkaa viidennentoista näyttelyn järjestelyihin, sanoo tapahtumavastaava Risto Laine.

Classic Motorshow järjestetään ensi keväänä päivämäärällä 4.-5.5.2024. Silloin teemalla "Pieni on kaunista". •



Jawa Sport 350. Näyttävästi somistettu Sport Jawa keräsi katseita.



VMPK:n osasto

Jarno Saarinen Tribuutti Classic Motorshow- näyttelyssä

Tänäkin vuonna oli näytillä myös runsaasti vanhoja moottoripyöriä, niin kisakalustoa kuin kadulle tarkoitettua. Järjestäjät (RLO Events) olivat varanneet oman osaston kunnioittaakseen **Jarno Saarisen** muistoa. Jarno Saarinen Tribuutti- osastolla olivat esillä Jarnon 125- kuutioinen Puch vuodelta 1967 ja 250-kuutioinen Yamaha TD2 B vuodelta 1971.

Osastolla oli **Olli Saarnion** suunnittelema 2,5 metriä korkea ja 6 metriä pitkä seinäke, jossa sanoin ja kuvin kuvattiin Jarno Saarisen menestyksen taustat ja hänen loistava, mutta valitettavan lyhyeksi jäänyt kansainvälinen kilpauransa. "Seurasin innolla Jarnon uraa 70-luvun alussa ja ehdin myös nähdä hänen todella hienoa ajamistaan livenä. Luin ahkerasti raportteja Saarisen kansainvälisistä kisoista asiantuntevista ulkolaisista mp-lehdistä. Jarnon upeasta urasta on aina ilo kertoa – myös nuoremmille sukupol-



"Jarno Saarinen Tribuutti", Lahden Classic Motorshow.

ville. Vuonna 2017, kun italialaisten fanien lahjoittama Jarnon patsas paljastettiin Turussa, rakensin Saarisesta

kertovan näyttelyn pariaksi kuukaudeksi Turun pääkirjaston aulaan", kertoo Olli Saarnio. •

Kesällä on tapahtumia vanhoille kilpamoottoripyörille eri puolilla Suomea seuraavasti:

Alastaron ajoharjoittelutapahtuma

- Paronin poikien ajoharjoittelu sunnuntaina 18.06.2023
- Ajoaika klo. 10.00-14.00 (4h) ratamaksu 40,00 € (käteismaksu)

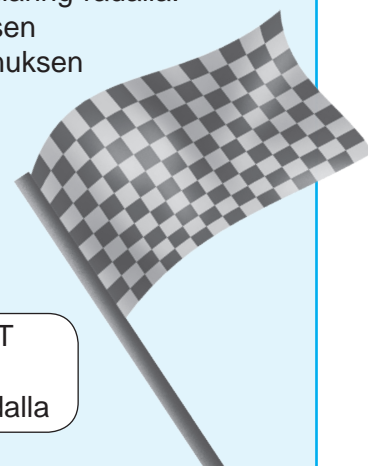
Ajoleirit

- Perinteinen juhannuksen ajoleiri pidetään viimevuosien tapaan Jurvan Botniaring-radalla.
- Ajankohta on 22-23.06.2023. Botniaringin uusi ympäristölupa kieltää ajamisen juhannuspäivänä ja siksi juhannuksen ajoleiri on nyt kaksipäiväinen (juhannuksen aatonaatto ja aatto).
- Juhannuksen ratamaksu SVKMK:n ja VMPK:n jäseniltä on 40,00 €
Kerhoon (SVKMK) kuulumattomilta perimme ratamaksuna 80,00 €
Myös nykypyörät (niin kisa- kuin tiekuskitkin) ovat tervetulleita ajoleirille.

Classic TT Cup tapahtumat

- 25.6. Botniaring
- 21.–23.7. Botniaring
- 18.–20.8. Alastaro
- 10.9. Botniaring, kauden päättäjäiset

Pyynikki Classic TT
ajetaan 19.–20.8.
Alastaron moottoriradalla



Kesän 2023 mukavia käyntikohteita



Vehoniemi - mieleenpainuvia muistikuvia moottoriajoneuvojen historiasta!

13.5.23 avattiin Vehoniemen automuseossa Vehoniemenharjutie 92:ssa Mansen Masinistien **Jukka” Jupe ” Peltonen** ja **Teuvo Mehtälän** kokoamat "Suomi-mopot"näyttely. Näyttelyn avajaiset suorittivat **Leila, Jorma Vitie** ja **Jukka Peltonen**. Näyttely on avoinna koko kesän.

VMPK ry jäsenille jäsennumeroa vastaan yhdet munkikahvit/jäsen kesäkuun alusta heinäkuun loppuun.

28.4.–10.9.2023 päivittäin klo 10–19

11.9.–17.12.2023 päivittäin klo 10–17

Vehoniemen Automuseo
Vehoniemenharjuntie 92
36570 Kaivanto (Kangasala)

automuseo.com



ASE E38/49, vm.1958. Mopo on Helkaman valmistama ja siinä on moottorina Soliferin tanskalaisen Estlander- tehtaan lisensillä valmistama Express. Helkama Hopeasauma / ASE E2-sarjavalmistus alkoi jo kesällä 1956. Tätä mallia myytiin sinisenä Hopeasaumana ja vihreänä ASE:na. Mopo oli myydyin kotimainen malli vuonna 1957. Tähän yksilöön on jo ostettaessa valittu lisävarusteiksi lisäsuojat kuraa vastaan. Lisäksi ensimmäinen pohjaslahtelainen omistaja ja ainoa käyttäjä, on rakennellut mopoon varsin kattavan sääsuojan. Entisöintityönä mopo on puhdistettu ja rapautunut "tuulilasi" on korvattu alkuperäistä vastaavalla, sekä muutamia sen kiinnikkeitä on uusittu.

Panssarimuseo

Panssarimuseo on saanut ulkomailta lainaksi kesälle 2023 panssarivaununharvinaisuuden Panzerkampfwagen VI Ausf. B "Tiger II" eli kuningastiikerin. Museossa näytteillä oleva yksilö on V2 eli toinen kolmesta 1943–1944 vuosien vaihteessa valmistuneesta prototyypistä. Vaunutyyppiä on tiettävästi vain seitsemän kappaletta jäljellä maailman museoissa. Panssariharvinaisuus on ihailtavissa 30.9.2023 asti. Museo on avoinna seuraavasti:

01.05.–30.09. JOKA PÄIVÄ klo 10:00–18:00

Juhannusaattona suljettu.

01.10.–06.04. JOKA PÄIVÄ klo 10:00–15:00

Jouluviikon suljettu.

Panssarimuseo

Hattulantie 334

13720 Parola

panssarimuseo.fi



Suomen Moottoripyörämuseo

Suomen ainoa Moottoripyörämuseo Lahdessa sisältää yli 100 moottoripyörää ja niihin liittyvää historiallista rekvisiittaa. Näyttelyt vaihtuvat vuosittain teemojen mukaan. Kokoelmassa on laaja kirjo hienosti entisöidyistä maailmanharvinaisuuksista kotimaisiin kilpa- ja harrastepyöriin unohtamatta jokapäiväisessä käytössä olleita moottoripyöriä ja mopoja tarinoineen. Pyörien lisäksi osastoilta löytyy eri aikakausien moottoripyöräilyyn liittyvää rekvisiittaa.

Tänä kesänä erikosteemana on Jawat. Moottoripyörämuseo on kerännyt näyttelyyn 26 erilaista Jawa, CZ ja Cezeta pyöriä 30–70-luvuilta. Lisäksi museolla on **Jope Ruonansuun** osasto, jossa on Jopen itse rakentama Jawa, mikä oli Jopelle erittäin tärkeä pyörä. Osastolla on myös muuta Jopen rekvisiittaa.

Museo erottuu nuorekkuudellaan ja rockhenkisyydellään perinteisistä museoista eikä varmasti jätä ketään kylmäksi!

Aukioloajat:

Ma–La 10.00–19.00

Su 11.00–18.00

Suomen Moottoripyörämuseo

Veistämönkatu 1, 15140 Lahti

moottoripyoramuseo.fi



Rähjäpyöränurkkkaus: Classic Cross Country

Mitä on Cross Country? Moottoripyörämaastolajikirjon tuorein lisäys on 2000-luvun alussa maahamme rantautunut cross country. Tuttavallisemmin 'Cee Cee'. Kyseessä on eräänlainen motocrossin ja enduron välimuoto ja sitä voi myös harrastaa molempien lajien moottoripyörillä.

Motocrossia laji muistuttaa lähinnä yhteislähtönsä ja mies miestä tai nainen naista vastaan tapahtuvana nopeuskilpailuna. Kilpailut myös suoritetaan täysin suljetulla maastoreitillä. Enduroa laji muistuttaa monipuolisten maasto-olosuhteidensa puolesta. Tosin "suomiendurolle" tyypillisiä kivilouhikkoja, suon ylityksiä ja muita upotuspaikkoja CC-reiteiltä ei juurikaan löydy. Lisäksi kilpailureitti on pyritty suunnittelemaan sen verran leveäksi, että siellä pystyy myös suorittamaan ohituksia.

Suomessa kilpailun ajoaika on kestoltaan luokasta riippuen tyypillisesti yksi tai kaksi tuntia. Kilpailu käynnistyy luokittain yhteislähtönä. Classic-luokassa käynnistetyin moottorein. Muissa luokissa moottorin saa käynnistää vasta "lähtöpaukusta"

CC-kilpailureitit ovat tyypillisesti erittäin monipuolisia maastoreittejä, joissa kilpailuiden järjestäjät hyödynävät tehokkaasti paikallisia olosuhteita. Soramontut, motocross radat, metsäpolut ovat tyypillisiä CC-reiteillä. Kisoja ajetaan panssarivaunujen harjoitusmaastoissa, laskettelurinteilla, jopa kestopäällystettäkin (karting-rata) on kilpailussa hyödynnetty. Vaikka



Parolan Panssari CC-kilpailun classic-luokan lähtö, kuva: Sami Jalonen.

kilpailureitiltä löytyy pituutta helposti yli 10 km ne sijaitsevat yleensä suhteellisen pienellä alueella, jolloin yleisön on helppo siirtyä seuraamaan kilpailijoiden suorituksia eri kohtiin rataa.

Cross countryn classic-luokka

Kuten useimmissa muissakin mp-lajeissa myös cross countryssä on oma luokka classic-aikakauden moottoripyörille. Tämä tarkoittaa sitä, että pyörän vuosimallin tulee olla 1997 tai vanhempi. Erillisiä eri aikakausien luokkia classic motocrossin tyyliin ei CC-kilpailuissa tunneta. Tämä on tietysti johtanut siihen, että kilpailuihin

valikoituu pääasiassa tuoreinta sääntöjen sallimaa eli 80-/90-lukuista kalustoa. Mutta on kisoissa joku 70-luvun pyöräkin nähty.

Classic-luokka ajaa aina kilpailun ensimmäisessä lähdössä, jonka kesto on yksi tunti. Tyypillisesti kilpailun startti tapahtuu klo 9.00 aamulla. Samassa lähdössä ajaa myös nuorten luokka, kuntoluokka, 60 v veteraanit ja matkaenduroluokka. Muut luokat ovat kansallisia, mutta 60 v veteraanit ajavat myös Suomen Cup-sarjan pisteistä. Nähtävää ja tilanteita siis riittää, kun iältään, kokemukseltaan ja kalustoltaan hyvinkin erilaiset kilpailijat kohtaavat reitillä.

Kuluneella kaudella CC-kilpailui-



Järilän CC-kilpailun classic-luokan voittaja Tomi Kuikka Honda CR250 vm. 1991, kuva: JM Motormedia.

den classic-lähtöjen osanottajamäärät ovat olleet varsin pieniä. Selkeitä syitä tähän on vaikea löytää. Sama ilmiöhän näyttää nykyään kuitenkin vaivaavan kaikkia moottoripyörien classic-kilpailuja Suomessa lajista riippumatta. Suomessakin harrastajilta löytyy kuitenkin lukuisia classic-aikakauden motocross- ja enduropyöriä, jotka taa-tusti tykkäisivät, että niillä ajettaisiin. Tunnin mittainen CC-kilpailu toimii myös erinomaisena kuntoiluna. Ja hyvänä treeninä esim. classic motocrossin 15 min eriä ajatellen. Kun vauhdin mitoittaa oman kuntosaa mukaan, niin tunnin kisälähdöstä kyllä suoriuu kuka tahansa vähänkään maastossa ajanut. •

Kevään CC classic-luokan tuloksia

Järilä 22.4.2023

1. Tomi Kuikka HIMK Honda
2. Petri Nyfors NMK Kawasaki
3. Kai Kivekäs PirMM Yamaha
4. Timo Koivula KaMoKe KTM
5. Antti Rannikko SiMK Honda
6. Ari Peippo RasMK Honda

Panssari CC, Parola 29.4.2023

1. Jari Nurminen HeMK Suzuki
2. Ari Kannela HMK Yamaha
3. Kai Kivekäs PirMM Yamaha
- DNF Tomi Kuikka HIMK Honda

CC loppukauden kilpailut classic-luokalle

Lisätietoja: <https://motti.moottoriliitto.fi/sml/fi/publicEvents>

16.9. SM Asikkala
30.9. SM Kitee



Husqvarna 120 vuotta

Husqvarna on yksi maailman vanhimmista moottoripyörämerkeistä. Itse tehdas on vieläkin vanhempaa perua: se aloitti aseiden valmistuksen Huskvarnan kaupungissa jo Ruotsin suurvalta-aikana 1689.

Ensimmäinen moottoripyörä valmistui 1903 ja oli ajan tapaan lähinnä apumoottorilla varustettu polkupyörä. Husqvarnan ”motorvelocipedin” belgialainen FN-moottori tuotti 1,25 hv ja voimansiirto takapyörään tapahtui nahkahihnalla. Ensimmäinen ruotsalaisella moottorilla varustettu Husqvarna oli 1919 esitelty 550-kuutioinen malli n:o 150. Sitä valmistettiin aina vuoteen 1933 saakka.

Suurten nelitahtisten pyörien myynti sakkasi vuoden 1929 pörs-siromahduksen jälkeen, ja 30-luvun puolivälistä alkaen Husqvarna keskittyi pieniin kaksitahtimalleihin. Suomessa merkki oli ennen sotia harvinainen, mutta esiintyi kuitenkin jo tuolloin kilpailuissa. Vuoden 1931 Päijänneajossa ruotsalainen **Gunnar Kalen** sijoittui toiseksi ja Eläintarhanajojen alkuvuosina Husqvarnat menestyivät erinomaisesti. Ajan suomalaiset kärkikuskit olivat **Aarne Anttila** ja **Raine Lampinen**.

Vuonna 1946 Husqvarna esitteli uuden 118-kuutioisen tyyppi 24:n, joka sai mustan värinsä vuoksi lempinimen Svartqvarnan. Tätä ja punaista ”Rödqvarnan” -seuraajamallia tuotiin Suomeenkin runsaasti. Pyörät opittiin tuntemaan erittäin luotettavina.

Elintason noustessa nuorisosta tuli uusi käyttäjäryhmä. Husqvarna 282 Silverpilen esiteltiin vuonna 1955. Urheilullisessa 175-kuutioisessa pyörässä oli kovakromattu alumiinisylinteri ja tehoa 9 hv. Silverpilen oli Suomessa suosittu niin katu- kuin erityisesti kilpailukäytössä. **Osmo Kiukkonen** voitti 1957 motocrossin 250-kuutioisten Suomen mestaruuden Silverpilenillä.

Husqvarna suunnitteli motocrossin MM-sarjaan kaudelle 1957 uuden 250-kuutioisen pyörän. **Aarno Erola** oli ensimmäinen, joka ajoi sellaisella MM-kilpailun. **Torsten Hallmanin** samanlainen pyörä oli rikkoutunut harjoituksissa ja hän joutui ajamaan kilpailun vanhalta kolmivaihteisellaan. Vaikka Husqvarna oli 500-luokan kärkimerkki, tehdas ei enää valmistanut myyntiin isoja nelitahtisia.

Mielenkiintoinen suomalainen erikoisuus oli **Juhani**



”**Jupu**” **Hämäläisen** rakentama 500-kuutioinen Husqvarna, jonka moottori kasattiin **Rolf Tibblinin** tehdaskoneen varaosista ja runko tehtiin käyttäen mallina Aarno Erolan ja **Rainer Luotosen** Husqvarnoja. Hämäläinen saavutti pyörällään SM-hopeaa 1964. Nytemmin pyörä on entisöity ja sillä on ajettu Classic Motocross -kilpailuja Suomessa ja ulkomailla.

Kaksitahtisten aika oli kuitenkin jo alkanut. Husqvarna kiidatti voittoihin niin motocrossissa, luotettavuusajoissa kuin maa- ja jääradoillakin. Maahantuoja Oy Julius Tallberg Ab onnistui saamaan Suomeen aina tilatun määrän Husqvarnoja, joten meikäläiset saivat ajaa parhaalla kalustolla.

TT-ajoissa **Teuvo Länsivuori** osallistui Husqvarnalla Imatranajojen 250-luokkaan 1966, mutta joutui keskeyttämään viidenneltä sijalta. Maailmalla 1960-70-lukujen Husqvarnan huippukuskit TT:ssä olivat **Kent Andersson** ja **Bo Granath**. Husqvarnalla voitettiin SM-kultaa trialissakin: **Juhani Tapio** pökkasi tittelin 1964.

Heikki Mikkola värvättiin tehdastalliin 1969 ja hänet kruunattiin motocrossin maailmanmestariksi Husqvarnalla kaksi kertaa: 500-luokassa 1974 ja 250-luokassa 1976. Erinomaisia saavutuksia ajoivat myös **Jyrki Storm** ja **Kalevi Vehkonen**.

1960–70-luvut olivat Husqvarnan juhlaa motocrossin lisäksi myös endurossa. Kärjessä nähtiin Mikkolan ja Vehkosen lisäksi sellaisia nimiä kuin **Jouko Laaksonen**, **Keijo Benjaminsson**, **Pekka Sieranen**, **Juhani Laaksonen**, **A-J Kempainen** ja **Juhani Helminen**.

1980-luvulla tehtaan rahkeet eivät enää riittäneet isompia kilpailijoita vastaan. Italialainen Cagiva osti Husqvarnan moottoripyörätuotannon 1986, ja viimeinen ”ruotsalainen” pyörä valmistui liukuhihnalta 1987. Tuotanto siirrettiin Italiaan.

Seuraavalla vuosikymmenellä Husqvarna panosti enduroon. **Kari Tiainen, Petteri Silvan ja Samuli Aro** kantoivat Suomeen 90-luvulla MM-mitaleita selkää vääjänä. Nelitahtiset moottorit alkoivat taas vallata tilaa kaksitahtisilta.

Husqvarnan mp-tuotanto siirtyi 2007 muutamaksi vuodeksi BMW:n omistukseen ennen siirtymistään nykyiselle omistajalle KTM:lle 2013. Husqvarna alkoi taas valmistaa katumallejakin, mutta jatkaa edelleen vahvaa menestystään myös motocross- ja endurokilpailuissa. •



Husqvarna M281 Standard 175 cc.

Lähde: Classic Motor Show

Classic Motorshowssa olivat näytillä seuraavat Husqvarna-moottoripyörät:

Husqvarna M30SV 4T 248 cc – 1930, Erkki Pietola Hämeenlinna, Husqvarna M281 Standard 174 cc – 1953, Erkki Pietola Hämeenlinna, Husqvarna Cross 4T 500 cc – 1962, Tapio Hartikainen Hyvinkää, Husqvarna Army KAF 256A 250 cc – 1968, Hannu Ihatsu Tuusula, Husqvarna WR 250/244 250 cc – 1969, Hannu Ihatsu Tuusula, Husqvarna WR automaatti 360 cc – 1977, Robert Lindroos Vantaa, Husqvarna WR 500 cc – 1983, Lasse Honkanen Lahti, Husqvarna WRK 250 cc – 1991, Kari Kuisma Mäntsälä

Pyynikki Classic TT 19.–20.8.2023 ALASTARO CIRCUIT

Pyynikin ajosten muistotapahtuma
elokuussa Alastaron moottoriradalla 2023

- Paikalla Pyynikin ajosten kuljettajia & näytösajo Pyynikin legendat
- Juontajana legendaarinen Kari Rannanautio.
- Molempina päivinä ajetaan 5–6 kilpalähtöä jolloin yleisö pääsee näkemään myös vanhojen kilpakoneiden todellisen vauhdin.
- SVKMK:n ja VMPK:n jäsenistön näytösajolähtöjä.
- Mukana vanhoja kilpamoottoripyöriä 1920-luvulta asti.
- Ohjelmaa myös perheen pienimmille.
- Lauantai-illassa elävää musiikkia
- Lauantaina rompetori/Mansen Masinistit



pyynikinajo.fi

Nähdään Alastarolla!

Reijo



21. LÄNSI-UUDENMAAN CLASSIC-AJO

INKOON ASEMALTA
22.7.2023 Klo 8.30

Kuva: Yveli Tiirikainen



Moottoripyörien
retkeilyajo vanhoille,
vuonna 1966 tai sitä
ennen valmistetuille
moottoripyörille.



Tervetuloa nostalgiseen
moottoripyörä-
tapahtumaan 22.7.2023

Lähtö ja Maali:
Inkoon asema.
Västankvarnintie 64, Inkoo

INFO: Pauli.lahti@gmail.com tai 0407748171

WWW.NOSTALGIAMOTORISTIT.FI

Vastamäntämoottori

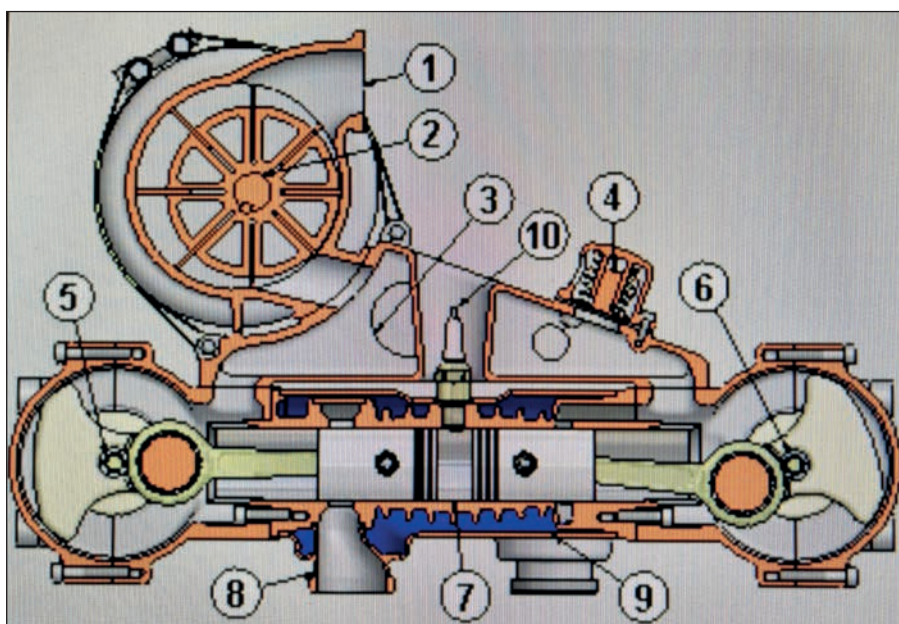
– ja suunnitelmat sen käyttämisestä kilpamoottoripyörän voimanlähteenä

Millainen on vastamäntämoottori?

Konetyypin historia on pitkä, sillä se on saanut alkunsa jo 1800-luvun puolella Euroopassa. Ensimmäinen versio on patentoitu v. 1877. Vastamäntämoottorin käyttö oli runsainta 1930...1960-luvuilla ja se saattoi olla voimanlähteenä paikallismootoreissa, kuorma-autoissa, laivoissa, sukellusveneissä, panssarivaunuissa ja jopa lentokoneissa. Moottorit olivat enimmäkseen suuria, monisylinterisiä ja usein hidaskäyntisiä kaksitahtikoneita. Edelleenkin yksittäisiä vastamäntämoottoreita on käytössä, ja 2010-luvulla on tehty perusratkaisun pohjalta vielä uuttakin tuotekehittelyä.

Vastamäntämoottori on poltto-moottoriversio, jossa kaksi mäntää kulkee yhdessä ja samassa sylinterissä toisiaan kohti laet vastakkain ja puristavat polttoaineseoksen väliinsä. Siinä muodostuu palotila, missä seos sytytetään ja männät liikkuvat sen seurauksena kumpikin takaisin omaan päähänsä. Sylinteriä voi tietenkin olla useita rinnakkain, jolloin kone on monisylinterinen. Rakenne on tavallaan käänteinen versio bokserimoottorista, jossa männät liikkuvat kukin omassa sylinterissään ja tekevät työnsä toisistaan erillään. Kampiakseleita on perusversiossa kaksi, mutta yleinen on myös ollut rakenne, jossa vivuston välityksellä voima siirretään suoraan yhdelle kampiakselille.

Tässä kirjoituksessa tarkastellaan ensisijaisesti vastamäntämoottorin kaavailtuja käyttömahdollisuuksia kilpamoottoripyörässä. Esillä on eri-



Kuva 1: 1. imukanava, jonka kautta polttoaineseos siirtyy kaasuttimesta ahti-
meen 2. mekaaninen ahdin 3. kammio, johon polttoaineseos siirtyy ahtimelta
4. ylipaineventtiili 5. pakokanavaan yhteydessä oleva kampikammio 6. imuka-
navaan yhteydessä oleva kampikammio 7. sylinteri imu- ja pakoaukkoineen 8.
pakokanava 9. vaippa, jossa on jäähdytysneste 10. sytytystulppa

tyisesti DKW, jonka tuotekehittely oli varsinkin 1930-luvulla voimakasta. Vuosikymmenen loppupuolella tehdas alkoi tarkastella muitakin vaihtoehtoja siihen asti käytetyn ahdetun kaksimäntäisen kaksitahtimoottorin rinnalle ja sijaan. Katsottiin, että sen perusratkaisun tarjoamat mahdollisuudet edelleen kehittämiseen alkoivat olla loppuun

käytetyt. Esille tuli myös vastamäntämoottori. DKW:llä oli jo 1930-luvun puolivälissä tällainen suunniteltukin, mutta asia ei silloin johtanut jatkokehittelyyn.

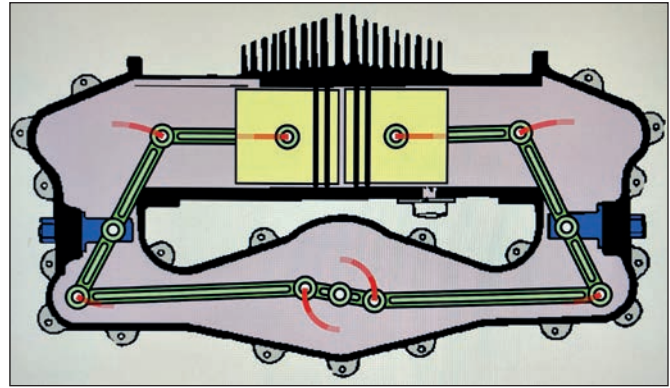
Kuvassa 1. on esitetty kilpakäyttöön suunnitellun kaksitahtisen vastamäntämoottorin rakennetta

Ahdin työntää polttoaineseoksen ”esikammioon”. Täältä se jakautuu kumpaankin kampikammioon ja niistä sylinteriin. Puristus- ja sytytysvaiheen jälkeen syntyy työvaihe ja männät liikkuvat kohti sylinterin kumpaakin päätä. Pakopään mäntä avaa ensin pakoaukon. Paine sylinterissä kiihdyttää pakovirtausta. Tämän jälkeen toinen

Rakenne on tavallaan käänteinen versio bokserimoottorista...

mäntä avaa imuaukon, jolloin ahdin painaa sylinteriin tuoreen polttoaineseoksen, mikä osaltaan on myös työntämässä palanutta kaasua pakokanavaan. Imukanavan ollessa vielä auki pakoaukko sulkeutuu ja tuoreen seoksen virtaaminen sylinteriin jatkuu. Kun mäntä jälleen sulkee imuaukon, uusi puristus alkaa.

Kuvan moottorissa on kaksi kampiakselia. Kuvasta ei näy, että ne oli yhdistetty yhdeksi akseliksi hammaspyörästön avulla. Yhden kampiakselin versiossa taas yhdistävä vipujärjestelmä hoitaa asian. Se käy ilmi seuraavasta kuvasta, joka on lähinnä kaaviokuva. Tosiasiassa vivusto oli melko vahvaa rakennetta ja siten painavakin (KUVA 2):



Kuva 2. Yhden kampiakselin versio vivustoineen.

Kaksitahtisen vastamäntämoottorin etuina on mainittu

- vähäinen korkeaan lämpötilaan nousevan, palotilan liepeillä olevan ja lämpöä sitovan materiaalin määrä
- rakenteen suhteellinen yksinkertaisuus esimerkiksi sylinterinkannen puuttuessa kokonaan
- hyvä tehokkuus ja vääntö
- tehoon nähden pieni paino
- vähäinen polttoainenkulutus
- hyvät huuhteluoimaisuudet
- käynnin rauhallisuus
- irtaantumismahdollisuus symmetrisestä kanava-ajoituksesta

Haittoina on tuotu julki moottorin runsas öljynkulutus ja siihen liittyvä saastevaikutus, etenkin pakopuolen ja pakomännän liiallisen lämpiämisen vaara ja tästä aiheutuva moottorin kestävyysriski sekä yhden kampiakselin versiossa suuri liikkuvien osien massa.

Näkymiä soveltuvuudesta kilpakoneen voimanlähteeksi

Kilpailutoimintaan ei vastamäntämoottori ennen toista maailmansotaa ehtinyt. DKW:llä **August Prüssing**, joka johti DKW:n kilpalaitteiden tuotekehittelyä, ei henkilökohtaisesti ollut innostunut tästä moottorityypistä. Perussyyinä oli ilmeisesti se jo esille tullut ominaisuus, että hänen mielestään moottorin liikkuvat massat olivat liian suuret ja rajoittaisivat käyntinopeutta. Kuten edellä on mainittu, DKW:llä oli kyllä jo aiemmin kehitetty suunnitelma vastamäntämoottorista kilpakoneen voimanlähteenä. Se oli yhden kampiakselin versio. Suunnittelija oli itsenäisesti toiminut **Richard Küchen**, joka teki töitä myös DKW:lle. Tässä ratkaisussa vivusto, joka siis kytki kiertokanget kampiakseliin, oli, kuten todettu, verrattain raskas. Tyyppi soveltui parhaiten hidaskäyntisiin isoihin hyötymoottoreihin. DKW:n tehtaan johto tekikin päätöksen, että hankkeesta siinä vaiheessa luovutaan.

Prüssing oli kuitenkin jo vuonna 1940 kehittänyt toisenlaisen konseptin, ns. H-moottorin jossa neljä sylinteriä olivat H-muodossa. Se oli suunnitelma uudenlaisesta kilpatoimintaan tarkoitettusta kaksitahtimoottorista, joka oli rakenteeltaan ja toimintaperiaatteeltaan aikaisemmista täysin poikkeava. Hän oletti sitä kehitellessään sodan pian-

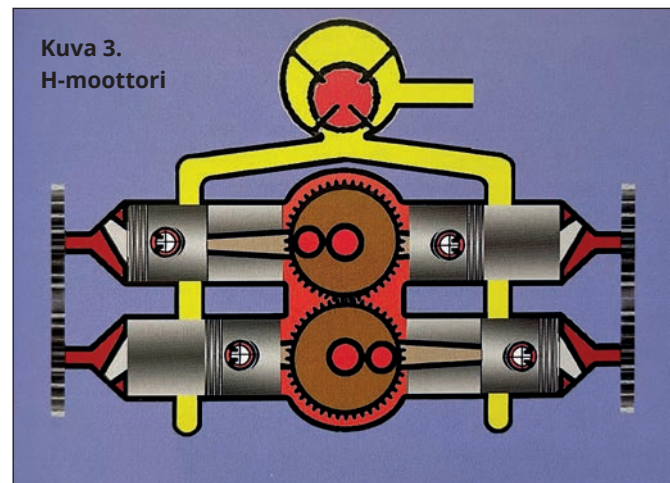
kin loppuvan ja palattavan ”normaaleihin” oloihin. Hänen ajatuksissaan se oli DKW:n kilpamoottorikehityksen tuleva suunta. Kun DKW kilpamerkinä on kirjoituksessa vahvasti esillä, asia halutaan tässä mainita, vaikkei se vastamäntämoottori olekaan (KUVA3):

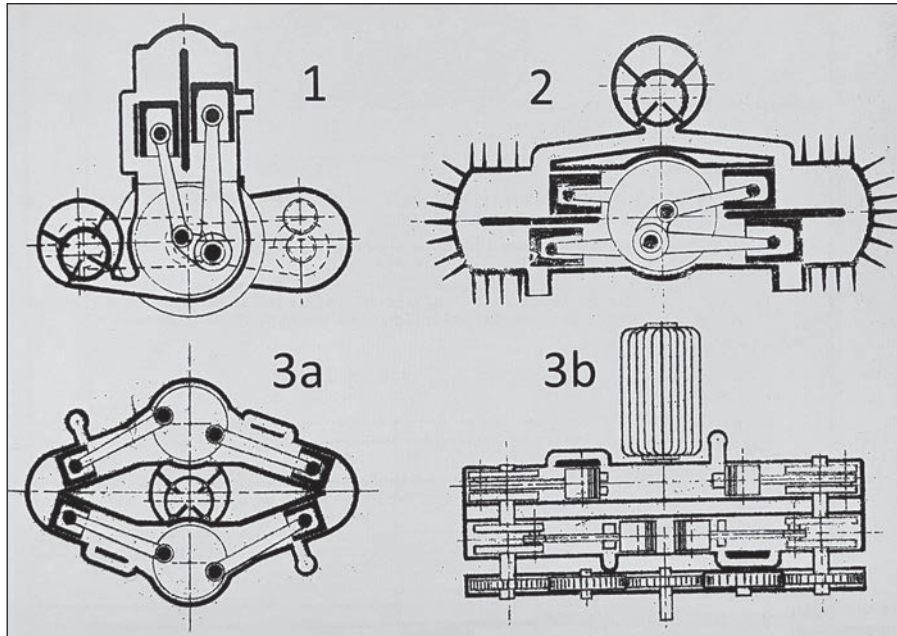
H-moottorissa oli neljä sylinteriä ja tietysti ahdin. Kunkin sylinterin kannessa oli pyörivä luisti polttoaineseoksen saapumista säätelemässä. Perusrakenne teki mahdolliseksi useammanlaistenkin teknisten ratkaisuiden toteuttamisen.

Vaikeissa sota-ajan olosuhteissa Prüssing halusi pitää tämän suunnitelman ja sen tekniset ratkaisut aivan minimaalisen pienessä piirissä. Edes DKW:n tehtaan johdolle ei asiasta kerrottu. Käytännössä asia oli luonteeltaan salainen.

Neuvostoliiton sodanjälkeiset toimeksiannot

Toisen maailmansodan syttyminen v. 1939 ja sen päättyminen Saksan häviöön v. 1945 muutti sitten DKW:nkin tilanteen kokonaan suunnitelmista poikkeavaan uuteen muotoon. Sodan käynnistyttyä kilpailutoiminta ja pääosin kehitystyökin loppuivat. Painopistealueeksi tuli sotamateriaalin valmistamiseen osallistuminen moottoripyörien sijaan. Sodan päättyessä oltiin sitten kokonaan uudessa tilanteessa. Miehittäjät ottivat tiukasti maan haltuunsa; Neuvostoliitto Saksan itäisen osan. Venäläiset olivat kiinnostuneita moottoripyörätuotannosta, ja he olivat selvillä





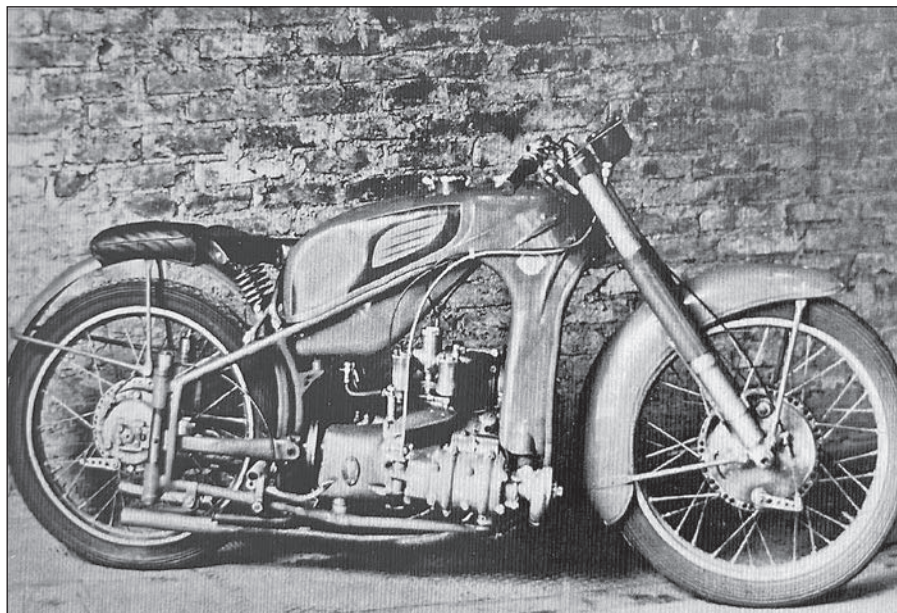
Kuva 4.

DKW:nkin kehitystoimista ja kilpailutoiminnasta. Huimapyörän numerossa 3/2022 julkaistussa kirjoituksessa ”DKW kaksitahtisten kilpapyörien kehittäjänä” käsitellään myös hiukan sitä, millä tavoin miehittäjät kohtelivat DKW:n kilpakoneiden tuotekehittelyosastolla työskennellyttä väkeä.

Kuten kirjoituksessa useaan otteeseen mainitaan, DKW:n kilpapyörien tuotekehittelyä oli johtanut ja johti August Prüssing. Häntä ei kuitenkaan pakotettu monien muiden mukana olleiden tapaan siirtymään voittajavaltioon sikäläiseen kilpapyörien vuonna 1942 perustettuun kehitysyksikköön

Sherpuhoviin. Hän sai läheisimpien apulaistensa kanssa jatkaa työskentelyä toimistossa, joka perustettiin Saksan itäiselle miehitysvyöhykkeelle Chemnitziin.

Tehtävät toimistolle antoi Neuvostoliiton moottoripyörä- ja kilpailuhallinto. Vuodesta 1945 vuoteen 1948 toimiston lopettamiseen asti keskeisenä perustyönä oli vanhojen kilpapyörien jatkokehittely ja uusien suunnittelu Sherpuhovin tarpeisiin. Syntyi runsaasti kehittelytyötä ja laitteita, jotka hallitsivat aina 1950-luvun loppupuolelle saakka Neuvostoliiton moottoripyöräurheilua. FIM:in rajoitukset,



Kuva 5. August Prüssingin Neuvostoliiton Sherpuhovin kehitysyksikölle suunnittelema pyörä.

joita käsitellään hiukan tarkemmin tuonnempana, eivät Sherpuhovin kaa-vailuja ja toimia vielä tässä vaiheessa häirinneet.

Tärkein työkohte venäläisten antamien tehtävien joukossa oli uudentyyppisen kilpailukykyisen kaksitahtisen kilpa- ja nopeusennätyspyörän kehittäminen. Myös runko- ja muullekin rakenteelle asetettiin vaatimuksia. Tilaaja halusi sekä 250- että 350-kuutioisen version.

Toimistossa kehitettiin ja esiteltiin tilaajalle neljä erilaista moottorivaihtoehtoa. Yksi oli vanhan ja koetellun kaksimäntämoottorin jatkokehittelmä, joskin varsinaista uutta tekniikkaa siinä oli vähän. (Oheisessa kuvassa nro 1). Toisessa kehitysversionakin käytettiin periaatteessa jo pitkään käytössä ollutta kaksimäntäteknikkaa. Se oli bokserimoottori, jonka kumpanakin puoliskona oli periaatteessa vanha kilpamoottoriratkaisu ja keskellä yhteinen kampiakseli. Ahdin oli tietysti osana suunnitelmaa. Tavallaan aikaisemmista käytännöistä poikkeavaa oli, että tähän versioon esitettiin ilmajähdytystä. (nro 2).

Kolmas toimiston suunnittelema moottori oli kaksoismäntäversio, tietysti edelleen kaksitahtinen. Ahdin kuului tähänkin suunnitelmaan. Kehittäjät nimittivät sitä nelisynteriseksi vastamäntämoottoriksi. Moottoriratkaisu tai sen jatkokehittelmä tavattiin Huimapyörän numerossa 2/2023, jossa Pauli Ylikoski esitteli englantilaisen Tim Reidin toteuttamaa kaksoismäntämoottori Reid-Duplexia. Laitteen alkujuuri näyttää olevan peräisin Chemnitzin toimistosta. Asiaan palataan vielä hiukan tuonnempana (nro 3a).

Neljäs vaihtoehto oli yksi-/kaksisynterinen vastamäntämoottori. (nro 3b), kuvassa kaksisynterinen 350-kuutioinen kone. Vaihtoehdot ovat yhdessä näkyvillä kuvassa (KUVA 4):

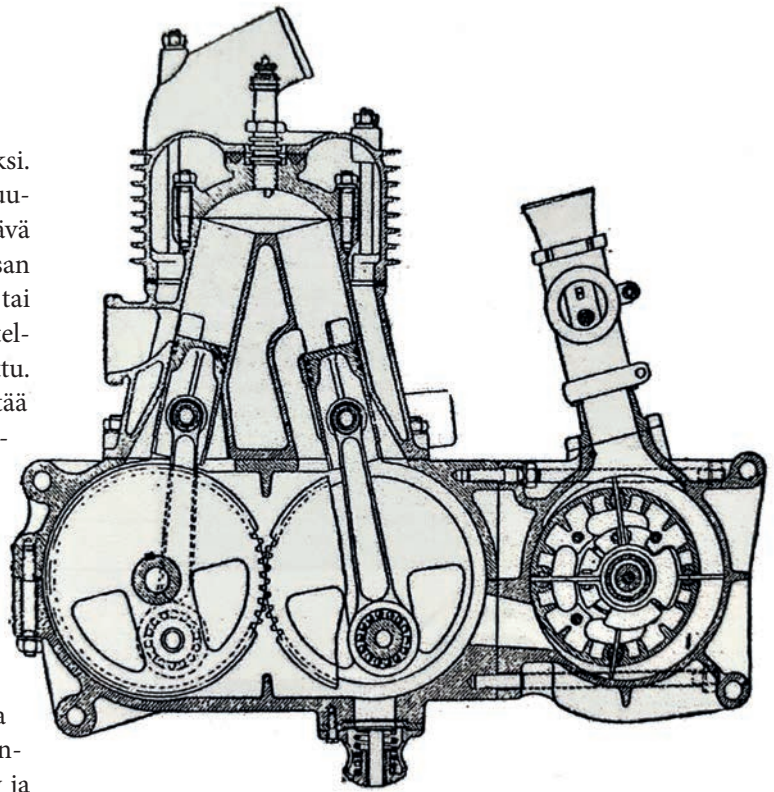
Esitellyistä neljästä vaihtoehdosta tilaajan valinta oli vastamäntämoottori. Neuvostoliitossa oli niitä jo pitkään ollut käytössä erilaisissa hyötyajoneuvoissa ja vesikulkuneuvoissa. Ne olivat yleensä suuria hidaskäyntisiä dieselitä, joten rakenteet olivat siellä periaatteessa tuttuja. Tilaaja luotti tähän tekniikkaan.

Seuraava vaihe oli sitten panna suunnitelmat toimeksi. Tilaaja halusi viisi pyörää; neljä kaksisylinteristä 350-kuutioista ja yhden yksisylinterisen 250-kuutioisen. Tehtävä oli erittäin vaativa toteutettavaksi. Sodan jäljiltä Saksan teollisuuden infrastruktuuri oli laajalti vaurioitettussa tai tuhoutussa kunnossa. Toimivaa kilpailukäyttöön suunniteltua vastamäntämootoria ei ollut aikaisemmin toteutettu. Kaikki, sekä suunnittelu että valmistus täytyi käynnistää enemmän tai vähemmän alkutilanteesta. Tilaajan otteetkin olivat kovia eivätkä suinkaan lähelläkään nykymaailman asiakas/toimittaja-suhdetta.

Tehtävä pystyttiin kuitenkin näissäkin oloissa toteuttamaan ja vieläpä melko lyhyessä ajassa. Onnistuminen perustui tietenkin suunnitteluryhmän erinomaisiin tietoihin ja taitoihin kaksitahtimootorin tekniikasta. Vuoteen 1948 mennessä pyörät olivat valmiita ja niitä voitiin ryhtyä testaamaan. Rakenteeseen ja suorituskykyyn tilaaja oli välittömästi tyytyväinen. Senaikalaisella kilpabensiinillä 250-kuutioisen teho oli 44 hv ja 350-kuutioisen 54 hv. Kokeiltiin myös polttoainetta, jossa oli pieni määrä eetteriä. Tehot olivat 53 hv ja 64 hv. Tällainen polttoaineseos on kuitenkin räjähdysvaaran vuoksi vaikea ja vaarallinen käsiteltävä, eikä sitä tästä syystä haluttu laajemmin käyttää. Kuvassa 5. Sherpuhovin tilaamaa pyörä. Moottori on poikittain rungossa. Pyörässä on kardaaniveto, kuten tehtävänannossa edellytettiin.

Tilaajan vaatimukseen kuului, että kaikki prototyypit, suunnitteluaineisto ja siihen liittyvä dokumentaatio, erikoistyökalut ja koekappaleet oli toimitettava Sherpuhoviin. Toimitus tapahtui myös vuonna 1948, ja tilaaja valvoi sitä tarkasti. Jo aikaisemmin Neuvostoliitossa oli valmistettu DKW:n vuoden 1939 kilpamallien kopioita maan omaan käyttöön. Prüssingin ja hänen ryhmänsä suunnittelutoihin perustuva kalusto, vanhat tyypit sekä vastamäntämootorilaitteet hallitsivat sitten pitkälle 1950-lukua Neuvostoliiton tt-tapahtumia. On toki todettava, että oli siellä laajaakin moottoreiden, myös vastamäntämootorin, jatkokehittelyä. Näitä käytettiin paitsi tt-pyörissä, myös pienissä kilpa-autoissa. Tämän vaiheen kilpailutoiminnasta Neuvostoliitossa ei lännen puolella tiedetä juuri mitään. Sherpuhovin insinööri **Iwanitzki** kehitti Prüssingin yhdestä edellä esitetystä nelisylinterisestä vaihtoehdosta kaksisylinterisen ylösalaisin käännetyn V:n muotoisen version halkaisemalla moottori. Juuri tämä kehitelmä näyttäisi olevan perustana edellä viitatussa Reid-Duplex – moottorissa, mistä tietenkin ahdin puuttui (KUVA 6):

Vuosikymmenen loppupuolella Neuvostoliitossakin päädyttiin luopumaan ahtimen käytöstä kilpapyörissä. Lännessä FIM:in säännöt olivat kieltäneet sen jo v. 1946. Saksasta tuli FIM:in jäsen v. 1951, ja tällöin samat rajoitukset astuivat voimaan sielläkin. Neuvostoliittokin halusi nyt mukaan myös kansainväliseen kilpailutoimintaan ja sekin päätyi siis noudattamaan FIM:in teknisiä säännöksiä. Tätä varten oli luotava täysin uudenlaista kalustoa. Sherpuhovissa kehitettiin mm. nelitahtinen nelisylinterinen Vostok. Merkki nähtiin kisaamassa suurimmissa tapahtumissa Suomessakin. Pyörän tarina jäi kuitenkin melko lyhytikäi-



Kuva 6. Sherpuhovin kehitysyksikön insinööri Iwanitskin suunnittelema versio.

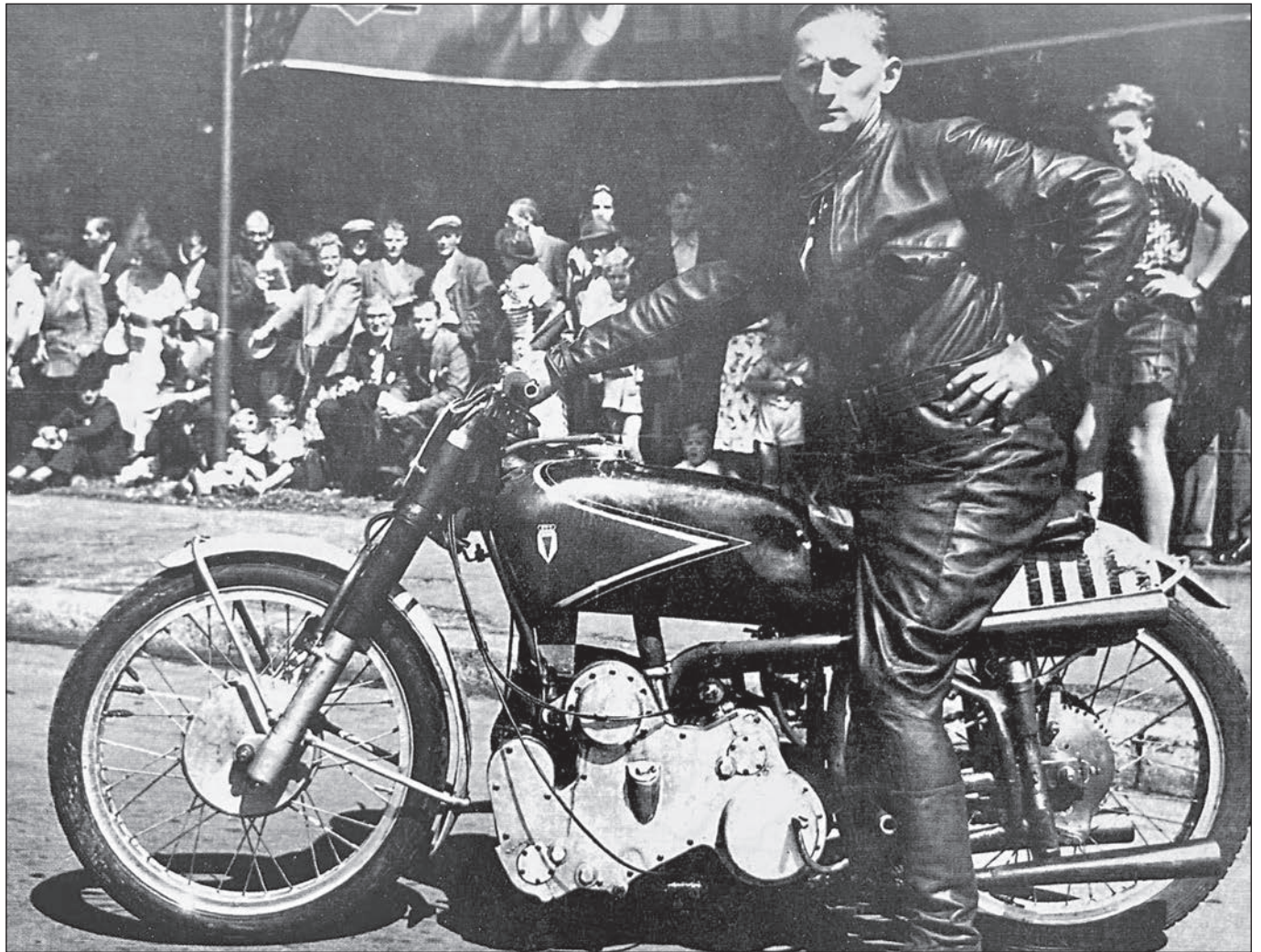
seksi, eikä sen menestys kilparadoilla aivan huippuluokkaa ollut.

Kilpailumaailmassa FIM:in säännöillä tuli tietysti olemaan käänteentekevä vaikutus. Muiden kuin vapaasti hengittävien moottorien kilpakäyttö kiellettiin, samoin alkoholipolttoaineiden käyttö. Tulevasta kiellosta ei kuitenkaan alan välillä Saksassa ollut minkäänlaista ennakoavistusta. Päinvastoin luotettiin siihen, että ahdettua kaksitahtimootoria on syytä kehittää edelleen ja se tulee säilyttämään kilpailukykyänsä. Kun DKW:n kaikissa tähänastisissa kilpalaitteissa alkuvaiheita lukuunottamatta ahdin oli tärkeä osa rakennetta, toimintaedellytykset vanhantyyppisellä ja siitä edelleen kehitettäväksi tarkoitetulla kalustolla lopuivat. Vastamäntämootoritekniikassakin ahdin oli keskeisessä roolissa, ja senkään kaavailut käytömahdollisuudet eivät sitten voineet toteutua. Sama koski tietenkin myös vielä julkistamatonta H-mootoria.

Kurt Kuhnken hanke

Vastamäntämootorin kehitystyö ja käyttösuunnitelmat kilpakoneen voimanlähteenä eivät kuitenkaan Saksassa täysin tyrehtyneet. Läntisellä miehitysvyöhykkeellä Braunschweigissa toimi mies nimeltä **Kurt Kuhnke**. Hän oli kilpaillut 1930-luvulla omilla DKW-pyörillään ja piti tiivistä yhteyttä Zschopaun ja Chemnitzin suunnitteluosaston henkilökuntaan. Hänellä oli myös tietoja Neuvostoliittoon toimitetuista vastamäntämootorilaitteista. Hän teki rohkean päätöksen rakentaa/rakennuttaa itselleen tällainen kilpakone ja tavoitella sillä Saksan tt-mestaruutta. Syitä, miksi hän tähän hankkeeseen FIM:in rajoituksesta huolimatta ryhtyi, ei tiedetä.

Hänen onnistui saada kumppanikseen **Kurt Bang**, joka oli toiminut DKW:n kilpalaitteiden kehitystyössä ja ollut läheinen Prüssingin työtoveri. Yhteistyöstä sovittiin



Kuva 7. Kurt Kuhnke ja rakentamansa kilpapyörä Braunschweigissa ajettun kisan yhteydessä v 1950

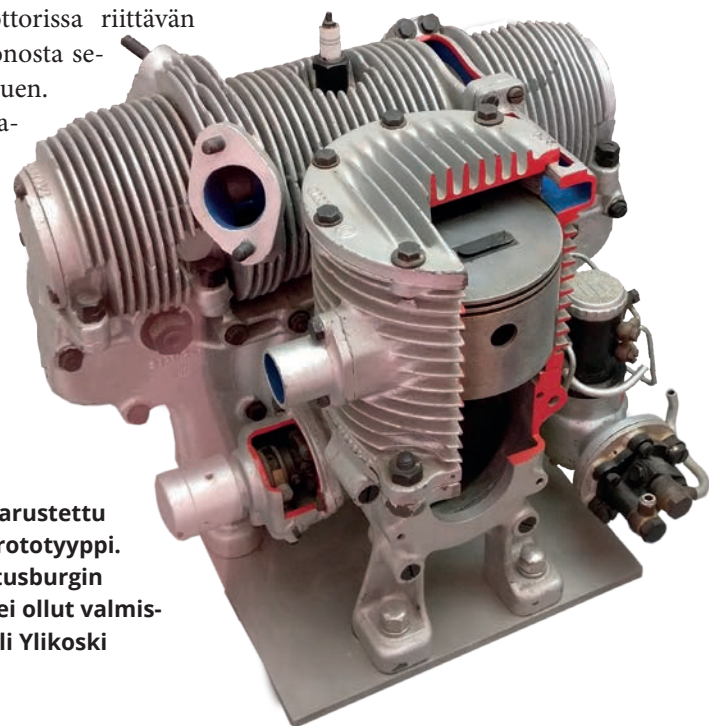
v. 1948, ja toimiin ryhdyttiin viipymättä. Bangilla oli pätevä verkosto, jolla oli kokemusta DKW:llä tehdystä kehitystyöstä. Tehtävä oli laaja, sillä katsottiin, ettei Sherpuhoviin toimitettuja pyöriä voitu sellaisenaan ottaa malliksi ja toteuttaa. Esimerkiksi poikittainen moottori haluttiin muuttaa pitkittäiseksi rakenteeksi. Kardanivedosta haluttiin siirtyä ketjuvetoon, ja suuri joukko muitakin muutoksia toteutettiin. Suunnittelutyötä oli siis todella paljon. Onkin sanottu, että yhteistä vanhempien Neuvostoliittoon toimitettujen pyörien kanssa oli ainoastaan vastamäntäperiaate.

Valtavin ponnistuksin onnistuttiin hanke sitten toteuttamaan. Koko rakenne, kaikki osat, oli valmistettava alusta alkaen. Bang pystyi ottamaan suunnittelussa huomioon niitä kokemuksia, joita vastamäntämoottorista ja laitteesta yleensäkin oli ehditty saada. Yksi merkittävä poikkeama aikai-

sempaan oli päätös siirtyä käyttämään metanolia polttoaineena. Tämä tuli aiheuttamaan isoja ongelmia. Prüssing oli jo aikaisemmin esittänyt, että polttoaineseos, jossa osana on metanoli, ei toimi kaksitahtimoottorissa riittävän hyvin ainesosien huonosta sekoittuvuudesta johtuen.

Seurauksena on pakopään männän ylikuumenemisvaara, mikä sitten aiheuttikin Kuhnken laitteeseen kilpailukäytössä jatkuvia hankaluuksia.

Pyörässä oli jonkin verran muutettu vuoden 1939 250-kuutioisen DKW SS:n runko, ja Matchlessin eteteleskooppi. Laite painoi 145 kg. Moottor-



Huuhtelupumpulla varustettu DKW:n vastamäntäprototyyppi. Valitettavasti Augustusburgin museon plakaatissa ei ollut valmistusvuotta. Kuva: Pauli Ylikoski

rin teho oli 45,5 hv 8000 kierroksella minuutissa. Ensimmäinen kisa pyörällä ajettiin syksyllä 1950 Dessausa. Kuhnke voitti, ja se jäi hänen ainoaksi voitokseen tällä pyörällä. Itäpuolella hän vielä ajoi v. 1951 muutaman kisan, Sachsenringillä toiseksi ja Dresdenissä kolmanneksi. Sitten astuivat kiellot voimaan. Kuhnke ja pyörä ovat KUVASSA 7, joka on otettu Braunschweigissa ajettun kisan yhteydessä v 1950.

Venäläiset reagoivat Kuhnken hankkeeseen voimakkaan negatiivisesti.

Kuhnke nimitti pyöränsä DKW:ksi. Tästä ei DKW:n tehdas pitänyt, koska kysymys oli sen omistamasta suojatusta tuotemerkestä. Hän ristikin sitten pyörän KS 1:ksi. Venäläiset reagoivat Kuhnken hankkeeseen voimakkaan negatiivisesti. Heidän mielestään Bangin ei olisi pitänyt toimittaa suunniteluaineistoa Braunschweigiin. Seurauksena heidän reaktiostaan oli mm. se, että August Prüssingia ja hänen perhettään ruvettiin pitämään tarkasti silmällä. Perheen silloin 7-vuotiaan pojan myöhemmän lausuman mukaan ”venäläisiä oli kaikkialla”.

Kun pyörällä ei enää voinut kilpailla, Kuhnke säilytti sitä huolellisesti hallussaan varhaiseen kuolemaansa asti. Laitte siirtyi sitten muutamiensa omistajavaihdosten jälkeen harrastajalle, joka entisöi sen huolellisesti. Se oli sitten pitkähkön ajan lainassa Neckarsulmin moottoripyörämuseossa. Seuraava omistaja oli **Hermann Herz**. Tämä toimitti pyörän moottorin Darmstadtin Teknilliseen Korkeakouluun siinä tarkoituksessa, että sen tekniikka muutetaan vastaamaan vuoden 1990 tasoa. Koneen tärkeimmät osat suunniteltiin uudelleen ja valmistettiin uusien suunnitelmien mukaisesti. Esimerkiksi liikakuumenemisen ongelmat onnis-



Kuva 8. Kuhnken kilpapyörä on säilynyt, mutta sen ulkoasu on muutettu vastaamaan DKW:n 250 US- tehdaspyörää

tuuttiin ratkaisemaan. Pyörän ulkoasu muutettiin vastaamaan aikaisempaa DKW:n 250 US- tehdaspyörää, mutta vastamäntäperiaate tietenkin säilytettiin. (KUVA 8):

Kunnostus tehtiin suurella huolella ja merkiksi vaihdettiin taas DKW. Saksassa laite voitti entisöinnin laatu- ja kilpailun, mutta raadilla ei todennäköisesti ollut tietämystä pyörän taustoista. Se kävi myös Man-saarella, ja tarkoitus oli osallistua siellä esittely-ajoon. Rankkasateen vuoksi pyörällä ei kuitenkaan siellä ajettu.

Moottoripyörähistorian kannalta on tietysti vahinko, ettei laite säilynyt alkuperäisessä asussaan. Nykyisin sen omistaa Audin museo, ja pyörä on ollut ja lienee parhaillaan lainassa saksalaisessa moottoripyörämuseossa. Voidaan täydellä syyllä sanoa, että tässä on pitkäaikaisen, hienon ja menestyksellisen DKW-kilpailuhistorian päätepiste.

Kirjoituksessa on pääasiallisenä lähteenä käytetty teosta ”Der letzte Kompressor-Zweitakter mit DKW-Genen, Glanzstück sächsischer Ingenieure”. Kirja on julkaistu Saksassa v. 2021. Tekijät ovat **Frieder Bach** ja **Heiner Jakob**. Mielenkiintoinen on myös esimerkiksi Googlen kautta löytyvä juttu ”Der Trommelfellbohrer; die Geschichte

der Kuhnke Sport 1”. Siinä on vahvoja käyntiääninäytteitä ja paljon mielenkiintoista kuva-aineistoa. Trommelfellbohrer merkitsee muuten suomeksi käännettynä tärykalvonpuhkaisijaa!

Lopuksi kirjoittaja haluaa mainita, että Tampereella liikkui 1950-luvulla paikallisen Talous-Osake-Kauppan englantilainen Commer-kuorma-auto. Nuorukaisessa sen melko kova ja erikoinen käyntiäänä liikenteessä kiinnitti aina huomiota. Kirjoittajalle selvisi vasta tätä kirjoitusta laatiessaan, että auton koneena oli kolmisylinterinen dieseltoiminen vastamäntämoottori. •

Kuuntele ääninäyte! Tällä QR-koodilla suora linkki Der Trommelfellbohrer-videoon!



Moottoripyörällä otetaan äkkilähtö arkipäivästä

Miksi nainen haluaa ajaa moottoripyörällä? Tämä kysymys jäi pyörimään mieleen erään puolisoni kanssa käymäni keskustelun jälkeen. Kun tuli aika keksiä kulttuuriantropologian pro gradulleni aihe, ajattelin että nyt jos koskaan on mahdollisuus ottaa tuosta selvää!

Aloitin moottoripyöräharrastuksen yli viisikymppisenä. Mielikuva moottoripyörällä ajavasta naisesta oli hieman ristiriitainen. En tuntenut ketään naismotoristia ja jos kirjoitin Googleen hakusanaksi ”naismotoristi”, silmille hyppäsi hyvin vähissä varusteissa keikisteleviä missimittaisia kaunokaisia. Itse olen sellaisesta aika kaukana. Ehdotin tutkimusaihetta laitoksella ja sain välittömästi myöntävän vastauksen. Itse asiassa minua ohjannut professori toivoi työn valmistuvan nopeasti, sillä aihe kiinnosti häntä itseäänkin. Aika pian totesimme, että tutkimus on Suomen mitta-kaavassa myös ainutlaatuinen. Moottoripyöräharrastusta ei naisnäkökulmasta ollut koskaan tutkittu. Gradun valmistumiseen meni aika lailla päivälleen vuosi.

Merkityksellinen vapaus

Sukelsin kansaharrastajien maailmaan innokkaana, sillä tekemieni alustavien kartoitusten perusteella aihe kiinnosti myös heitä. Sain tutkimuskyselyyni parissa viikossa 501 vastausta. Vastajanaiset olivat iältään 18–74-vuotiaita ja ajokokemusta vasta-alkajasta vuosikymmeniä ajaneeseen konkariin. Tein myös viisi tutkimushaastattelua, ja viimeistään kasvokkain kansaharrastajan kanssa istuessani ymmärsin, miksi nainen haluaa ajaa moottoripyörällä. Yksi sana toistui jatkuvasti ja se sana on ”vapaus”.

Naisen vapaus on erilainen kuin miehen vapaus. Naiselle tuohon sanaan sisältyy paljon velvollisuuksia. Monet tutkimukseeni osallistuneet naiset kertoivat järjestelyistä, joita heidän on pitänyt tehdä harrastuksen mahdollistamiseksi. Arki ja siihen sisältyvät rutiinit esimerkiksi pienten lasten, opiskelun tai työn kanssa saattavat olla haasteellisia ja kaiken sen vastapainoksi tarvitaan hetki vapautta. Tila, jossa et ole kenenkään äiti tai vaimo, etkä minkään ammattikunnan edustaja.



Ajokkinani toimii Honda Shadow VT600C vuosimallia 1998. Hondalla on vasta sisäänajo menossa, mittarissa on reilut 13 000 km.



Monenlaisen kulkupelin ohjaimissa on tullut oltua. Kotitallista löytyy myös mm. Renault 10 vm. 1967.

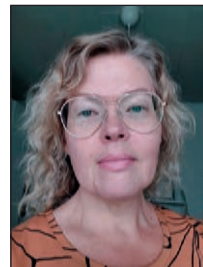
Haaveesta tehdään totta vaikka harmaan kiven läpi

Naiselle moottoripyöräharrastus voi olla myös pitkäaikaisen unelman tai haaveen toteuttamista. Ne saattavat olla kohtoisin hyvinkin kaukaa lapsuudesta, jolloin on saanut istua

isän, veljen tai muun sukulaisen tarakalla. Jollekulle ihastus on tullut television välityksellä, on katsottu **Jarno Saarisen** tai **Valentino Rossin** ajamista tai jopa piirrossarjaa Prätkähiiret! Mieleen on painunut ajatus siitä, että itsekkin haluaa ajaa moottoripyörällä sitten kun se on mahdollista. Ajallisesti siihen on saattanut mennä kauan, juuri esimerkiksi em. perhesyistä tai mahdollisista taloudellisista rajoitteista johtuen.

Voimakkaasti sukupuolittunutta harrastusta tutkiesaan joutuu väistämättä kohtamaan stereotyyppistä ajattelua. Tutkittavani kertoivat kokemuksistaan, joissa heitä on vähätelty, jätetty huomioimatta tai joissa heille on saatettu aiheuttaa vaaratilanteita heidän sukupuolensa vuoksi. Harrastuksen aloittamista on saattanut vaikeuttaa se, ettei sellaista autokoulua ole löytynyt, joka ottaisi naisen oppilaakseen. Itselläni kortti oli jo taskussa harrastusta aloittaessani, kiitos ikäni, mutta ilman puolisoani tuskin olisin koskaan harrastusta aloittanut. Hän ei koskaan ole epäillyt, etteikö minusta motoristia tulisi. Olen ikuisesti kiitollinen siitä, että hänelle on suotu lehmän hermot. Ehkä iästikin oli hyötyä tässä kohtaa, monenlaisen kulkupelin ohjaimissa on ehtinyt jo olemaan. Kotitallista löytyy myös Renault 10 vm. 1967.

Kolmas kesä Honda-kuskina on käynnistymässä. Odotan jo innolla hetkeä, jolloin saan laittaa kypärän päähän ja paeta kaikkia maailman murheita tien päälle. Kenties siellä kohtaan myös muita naisharrastajia, joilta voin kysyä, että miksi he haluavat ajaa moottoripyörällä. Oikeaa vastausta tähän kysymykseen tuskin on.



Tiina Tolonen

Kirjoittaja, oululainen kulttuuriantropologi ja Terwamotoristi Tiina Tolonen, työskentelee Oulun yliopiston kirjastossa informaattikkona. Hänen pro gradunsa ”Ei niin ikävää asiaa, joka ei tien päällä paranisi: moottoripyöräilyn merkitys suomalaiselle naisharrastajalle” voit lukea osoitteesta: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-202303141243>, gradu löytyy myös oheisella QR-koodilla.



Hei naismotoristi!

Tuntuuko sinusta, että sinulla voisi olla jotain sellaista motorismiaiheista kerrottavaa, joka voisi kiinnostaa lukijoita laajemminkin? Ja kynäkättä kutittaa? Tule mukaan Akkain tallin kirjoittajarinkiin! **Anita Ollonberg** kokoaa listan Akkain tallin kirjoittajista ja jakaa vuorot, kuka mihinkin lehteen kirjoittaa. Voit kirjoittaa säännöllisesti tai kertaluontoisesti, miten itse haluat. Ilmoita halukkuudestasi liittyä joukkoon Anitalle osoitteeseen sihteer@korpimotoristit.fi.



MOOTTORIPYÖRAMUSEO

L A H T I

Veistämönkatu 1, 15140 Lahti

+358 40 071 2310

www.moottoripyoramuseo.fi

Tekniikkaveteraanit restauroivat harvinaisen autovanhuksen

Kesällä 2019 viisi pohjalaista tekniikkaveteraania, **Göran Storgård, Ossi Svens, Harry Björqvist, Bengt Backman** ja **Gustav Frantzén**, ryhtyivät restauroimaan kolmipyöräistä Cyklonette-autoa vuosimallia



1911. Alkuperäisestä autosta oli tuolloin tallella etupyörä, etupyörän haarakka, moottorihylly, hammasratas ja etupyörän jousituspaketit. Nämä osat oli pelastettu kiviaidasta Molpesta. Auton moottori oli kokenut väkivaltaisen kohtalon 1950-luvulla. Ensin sitä oli yritetty käyttää veneen moottorina. Tämä hanke oli epäonnistunut, koska moottori oli ilmajäähdytteinen ja kuumeni veneessä. Lisäksi moottorin kampikammio oli valettu messingistä, mikä oli haluttu metalli sotien jälkeen. Alkuperäinen kampikammio olikin osittain rikottu ja messinki vaihdettu hitsauslankaan.

Auton vaihdelaatikosta ja kytkimestä ei löytynyt jälkeäkään. Auton putkirunko oli todennäköisesti päätyttyä uusiokäyttöön peräkärrynä. Tekniikkaveteraaneilla on hallussaan valokuva auton messinkisestä valmistuskilvestä, jossa lukee ”Wagen No 2736” ja josta käy ilmi, että autossa oli kaksisylin-

rinen kuuden hevosvoiman moottori. Valmistuskilven perusteella auto on valmistettu Berliinissä, Cyklon Maschinenfabrik M.B.H.:n tehtaalla vuonna 1911. Auton on tuonut Suomeen Bobackasta, Ylimarkusta, lähtöisin ollut **John Ivar Sten**. Hän oli matkustanut Saksaan silmäleikkaukseen vuonna 1923. Ennen paluutaan hän oli ostanut kaksi Cyklonette-autoa. Näistä toinen oli päätyttyä myöhemmin Molpeen, jossa se oli lopulta romutettu. Tämän auton tekniikkaveteraanit ovat nyt restauroineet ajokuntoon.

Auton kunnostus

Ennen varsinaisen kunnostustyön käynnistämistä tekniikkaveteraanit tekivät laajaa taustatutkimusta, pääosin internetissä. Varsinaiseen kunnostustyöhön he ryhtyivät kesällä 2019. Ensin kunnostettiin olemassa olevat osat. PreWarCar.com-sivustolta he löysivät artikkelin, jossa kerrottiin vastaavanlaisen Cyklonette-auton kunnostamisesta. Artikkelin oli laatinut australialainen **Harry Pyle**. Hänen yhteystietonsa löytyivät internetistä. Pylon auto oli vuosimallia 1908 ja se oli tuolloin jo lähes valmis. Pyle oli dokumentoinut koko projektin satoihin valokuviin ja videoihin. Hän oli hyvin avulias ja jakoi tekniikkaveteraaneille kokemuksiaan ja tietojaan. Hänen kuviensa pohjalta tekniikkaveteraanit laativat tarkat piirustukset puuttuvista osista. Aluksi valmistettiin auton putkirunko, etu- ja takapenkit, lokasuojat ja ohjaustanko säätölaitteineen. Pyle tarkasti piirustuksista päämitat, niin





että ne vastasivat mahdollisimman tarkasti alkuperäisiä osia.

Moottori löytyi Uruguaysta

Projektin suurin haaste oli löytää autolle moottori. Googlaamalla selvisi, että Urugualaisessa Mercado Libre -nettikaupassa oli myynnissä sopiva moottori. Maksuehdot, kielivaikkeudet, etäisyydet ja pandemia tekivät kuitenkin sen oston lähes mahdottomaksi. Metsäkonevalmistaja Oy Logset Ab:n paikallinen jälleenmyyjä **Alejo Masonnave** lupasi kuitenkin auttaa kaupan järjestelyissä. Lukuisten sähköpostien jälkeen Masonnave ilmoitti, että moottori oli hänen autonsa takaluukussa ja DHL hoitaisi kuljetuksen. Moottori saapui Vaasaan kaksi viikkoa myöhemmin.

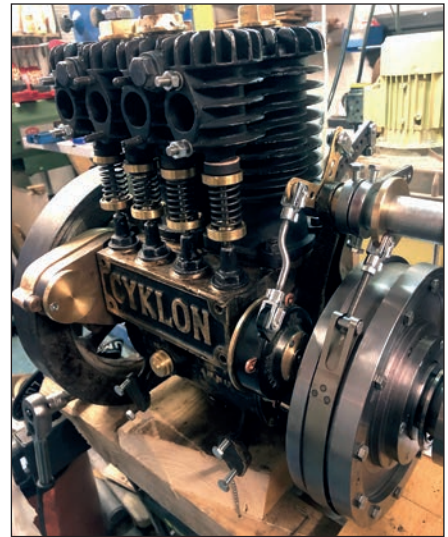
Vaihdelaatikko ja kytkin, palapelin viimeiset palat

Seuraava suuri haaste oli valmistaa

vaihdelaatikko ja kytkin. Vaihdelaatikon piirustuksen pohjana oli postikortin kokoinen leikkauskuva. Sen lisäksi tekniikkaveteraaneilla oli vanhanaikaisella saksalla laadittu seikkaperäinen käyttöohje. Vaihdelaatikon ja kytkimen rakenne ja toiminta selvisivät monien pohdintojen ja kokeilujen jälkeen. Komponenteista laadittiin seikkaperäiset koneistuspiirustukset ja tekniikkaveteraanit valmistivat kaikki osat itse.

Cyklonette, osa autojen teknistä evoluutiota

Cyklonette-auton tarina alkoi yli 120 vuotta sitten, kun saksalainen, Erlausa tuolloin asunut **Franz Huttel** ryhtyi toteuttamaan visiotaan ajoneuvosta, jolla hän voisi liikkua kaupungista toiseen. Ensin hän suunnitteli ja valmisti Cyclo-nimisen moottoripyörän. Moottoripyörästä ei kuitenkaan tullut menestystä ja sen tuotanto lopetettiin vuonna 1905. Huttel muutti sittemmin Berliiniin, missä hän yhdessä yhtiö-



kumppaninsa **Vasel Sfetescun** kanssa suunnitteli ensimmäisen version Cyklonette-autosta. Autolla oli tiettyjä yhtäläisyyksiä Cyclo-moottoripyörän kanssa, kuten ilmajäähdysteinen moottori vetävän etupyörän yläpuolella. Myös auton putkirunko muistutti Cyclon runkorakennetta. Tätä kolmi-pyöräistä autoa ohjattiin pitkällä ohjaustangolla. Aluksi autosta käytettiin Cyklonette-nimen lisäksi myös nimitystä Tri-Car. Kaksi ensimmäistä Cyklonette-autoa esiteltiin vuonna 1903 Leipzigi-ssa, Kristallipalatsin näyttelyssä.

Cyklonette-autojen tekniset ratkaisut poikkesivat oleellisesti sen ajan tyyppillisistä automalleista, jotka muistuttivat lähinnä ratilla varustettuja moottoroituja hevoskärryjä. Cyklonette-autoissa oli useita muitakin ainutlaatuisia ratkaisuja. Autossa ei ollut rattia, vaan sitä ohjattiin pitkällä ohjaustangolla, jonka päässä oli kahva. Ohjaustangossa oli säätövivut sytytykselle ja kaasulle. Kytöntä ja vaihdetta hallittiin ohjaustangon kahvaa kiertämällä. Autossa ei ollut perinteistä kaasutinta, vaan polttoainetankki toimi ns. pintakaasuttimena. Siinä moottorin jäähdityksessä syntynyt lämmin ilma johdettiin putkella tankkiin polttoainepinnan alapuolelle, missä se sekoittui polttoaineeseen. Polttoaineen ja ilman sekoitus imeytyi sitten putkea pitkin takaisin moottoriin. Tähän kaasutinratkaisuun liittyi tulipaloriski, mikä on mahdollisesti osaltaan vaikuttanut siihen, että niin harva Cyklonette-auto on säilynyt nykypäiviin.

Auton ilmajäähditys oli joissain olosuhteissa riittämätön. Siksi pakoventtiilien yläpuolelle asennettiin kaksi jäähdystornia eli alipainejäähdyttäjää. Nämä täytettiin osittain jonkin tyyppisellä jäähditysnesteellä. Myös auton vaihde ja kytkin poikkesivat tavanomaisesta. Rumpuvaihte oli planeettavaihteen tapainen laite, jolla puolitettiin auton vauhti. Täydessä vauhdissa vetohammaspyörä pyöri samalla nopeudella kuin moottorin akseli. Kytöntä ohjattiin rumpuvaihteen vannejarrulla ja moottorin akseliin kiinnitettyllä kartiokytkinlevyllä.

Cyklonette-autojen valmistus loppui vuonna 1923. Yhteensä Cyklonetteja valmistettiin arvioltaan 10 000, joista kymmenisen autoa on säilynyt nykypäiviin. Autoista kolme on museoissa Saksassa ja yksi Hollannissa. Lisäksi kaksi autoa on Australiassa ja nyt siis yksi ajokunnossa oleva



kappale tätä ainutlaatuista ajoneuvoa on Mustasaarella, Suomessa.

Tekniikkaveteraanit

Tekniikkaveteraaneihin kuuluu viisi aktiivista eläkeläistä, joilla on palava kiinnostus tekniikkaan ja sen laajaa osaamista. Ryhmän jäsenten keski-ikä on yli 80 vuotta, mutta ikä ei estä työskentelyä Göran Storgårdin ajanmukaisessa verstaassa. Ryhmäläisistä jokainen tuo osaamistaan ja kokemuksestaan sekä projektityöskentelyssä Göranin verstaassa että omissa kotiautotalleissaan. Kukaan ei ole pitänyt kirjaa tunneista, mutta arviolta projektiin on tähän mennessä käytetty yli 3000 tuntia. Jos kaikki menee suunnitelmien mukaan, ensimmäinen koeajo tapahtuu tulevana kesänä. Tekniikkaveteraanit kokoontuvat kerran viikossa sorvaamaan, ruuvaamaan ja hitsaamaan, mutta kahvitauko pullatarjoiluineen on päivän kohokohta. •



Tehdas käytti samaa konseptia erikokoisissa ajolaitteissaan. Tässä kevyen hyötyajoneuvon mainontaa vuodelta 1904.

Vasemmalla hiukan tuoreempi versio kuin Tekniikkaveteraaneilla. Kuvassa hollantilainen valokuvaaja P.B. Kramer Cyclonettensa kanssa noin vuonna 1918. Kuva: Groninger Archieven/Public Domain.

IMATRANAJO[®]

INTERNATIONAL ROAD RACING CHAMPIONSHIP

1.-2.7. 2023

Pohjoismaiden suurin ja perinteikkäin ratamoottoripyörien katukilpailu.

KILPAILULUOKAT

- » IRRC Superbike
- » IRRC Supersport
- » Open Superbike
- » Open Supersport
- » Sivuvaunut
- » Classic-luokkia

OHEISTAPAHTUMIA

- » Expo-alue
- » MP-esittelyjä
- » Näytösajoja
- » Muuta oheisohjelmaa

RAJATTU ERÄ 2 PÄIVÄN LIPPUJA

ENNAKKOMYYNISSÄ

4990

Porttilta 60€

Toimi nopeasti »

lippu.fi



WWW.IMATRANAJO.FI

Moottoripyörien kokoontumisajo 30.6.-2.7.



IMATRANAJO

IMATRA
75 VUOTTA



SUOMEN MOOTTORILIITTO ry
SML FINLANDS MOTORFÖRBUND rf

Ajoterveys

Jos ajoterveys on mennyt, turvallista matkaa ei enää ole – "Joka vuosi tapahtuu yksi tai kaksi kuolonkolaria, jossa ollaan kotikulmilla, eikä mihinkään ole kiire"

570 000 suomalaisella yli 70-vuotiaalla on ajokortti. Määrä ei suoraan kerro siitä, kuinka moni heistä on aktiivisesti liikenteessä. Vuodesta 2009 yli 70-vuotiaiden kortinhaltijoiden määrä on kuitenkin kaksinkertaistunut. Näin suuri muutos vaikuttaa liikenteeseen ja yhteiskuntaan.

Sekä kuljettajien itsensä, näiden omaisten, että poliisin ja lääkäreiden arvioitavaksi jää se, mikä on ikääntyneen todellinen kyky kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti. Kaikkia heitä tarvitaan tarkkailijoiksi asiassa.

Ylikonstaapeli **Jaakko Nygård** on Pohjanmaan poliisissa se henkilö, joka vastaa ajoluvista ja tuntee ajoterveyteen vaikuttavat asiat. Nygård puhui Seinäjoella veteraanimoottoripyöräkerho Lakeuren Huimapäiden kerhoillassa, jonne oli kokoontunut monta kymmentä pääosin pitkällä aikuisuudessa olevaa miestä.

Nygård sanoi, että vuosien aikana hän on joutunut jopa lääkäreiden kanssa väentämään siitä, miksi mumolle tai papalle ei enää pitäisi antaa ajolupaa. Osa pienten paikkakuntien terveyskeskuslääkäreistä on nimittäin ollut valmis kirjoittamaan ajokyvystä myötämielisiä arviointeja, jotta ikäihminen voisi ajaa tutun ja turvalliseksi koetun lyhyen kauppamatkan tai käydä kerran viikossa hautausmaalla.

– *Vielä 2000-luvulla tällaisia keskusteluja on ollut*, Nygård tarkentaa.



Jaakko Nygård toteaa, että ajoterveyteen vaikuttavien asioiden kuten kuolonhidasta heikkenemistä on usein itse vaikea huomata. Kuva: Jaakko Elenius.

Näkökyky on puutteellinen mittari

Sittemmin tilanne on muuttunut. Nygårdin mukaan vastahankaisettakin lääkärit ovat alkaneet ymmärtää vastuunsa. Nygårdin käsitys onnettomuuksien syiden tutkijana on, että tuttu reitti ei ole turvallinen, jos ajokyky on mennyt.

– *Joka vuosi tapahtuu yksi tai kaksi*

kuolonkolaria, jossa ollaan kotikulmilla, eikä mihinkään ole kiire. Mutta kun toimintakyky on hidastunut ja omalle kaistalle menossa on tuhraantunut aikaa, tilanne liikenteessä voi olla muuttunut.

Nygård on ollut mukana pohjalaismaakuntien liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnissa kymmenen vuotta.

– *Ajoterveys on vaikuttanut noin puoleen kuolonkolaritapauksista.*

Se ei tarkoita sitä, että syy on suoraan ollut esimerkiksi sairaskohtaus, vaan että jokin tekijä ajoterveydessä on edistänyt onnettomuuden tapahtumista.

Moni ihminen mittaa omaa ajoterveyttään pelkän näkökyvyn mukaan, mutta kyky käsitellä liikenteestä saatua tietoa ja motoriset kyvyt ovat oleellisia, kun liikenteessä pitää selviytyä.

– *Meistä jokainen joutuu ennemmin tai myöhemmin apukuskin paikalle. Toisille se tulee eteen viisikymppisenä, toiset ajavat satavuotiaiksi.*

Uutta lääkettä on syytä tarkkailla

Toimeentulolla, ajon luonteella tai tarpeella liikkua ei ole mitään tekemistä ajokyvyn kanssa. Sitä joko on, tai ei ole. Tieliikennelaki kieltää ajamisen silloin, kun siihen ei ole edellytyksiä.

Väsymys tai migreeni voi viedä edellytykset ajaa, ja sen takia ojissa on joskus yhdistelmäajoneuvoja, vaikka olosuhteet ovat olleet normaalit.

Poliisi ei ohjaa suoraan tien päältä kuljettajia ajokyvyn arviointiin.

– *Minä voin sellaista taustatietojen perusteella vaatia*, Nygård sanoo asemaansa viitaten.

Joskus aikoinaan partio saattoi pysäyttää iäkkään kuljettajan ja todeta, että ikäihmiselle voi virheitä tullakin. Nyt näin ei enää ajatella.

Poliisi voi saada ajokyvyn vaikutavista asioista tietoja myös suoraan terveydenhoidosta silloinkin, kun kyse ei ole ollut ajokyvyn arvioinnista.

– *Jos esimerkiksi potilaalle annetaan kolmas kolmiolääkitys, niin päivystys voi ilmoittaa poliisille, että tämä saattaa vaikuttaa kykyyn selviytyä liikenteessä.*

Iän mukana tulee sairauksia ja lääkityksiä. Uuden lääkkeen saaneen

henkilön tulisikin aina tarkkailla lääkkeen vaikutuksia myös liikenteessä selviytymisen näkökulmasta.

Tarvittaessa soitto hätänumeroon

Varsinkin miehille ajokortista luopuminen on vaikeaa. Läheisille voi olla yhtä vaikeaa ilmoittaa läheisen heikentyneestä ajokyvystä, mutta Nygård kannustaa niin tarvittaessa tekemään. Epäilyistä voi ilmoittaa esimerkiksi sähköpostilla vapaamuotoisesti poliisille. Jos tilanne on niin sanotusti päällä, soitto numeroon 112 on suositeltavaa.

Nygård toteaa, että jos ajokyky on mennyt, se on mennyt. Jos pappa vaihtaa henkilöauton kolmipyöräiseen mopoon, ainoa etu on se, että sillä ei ajeta lujaa. Iloa ei kuitenkaan ole silloin, jos kevyt kulkuväline joutuu kuorma-auton alle. •



SATAKUNTA-AJO 2023

VMPK:n Satakunnan aluekerho järjestää vanhojen moottoripyörien Satakunta-ajon, joka ajetaan **lauantaina 1.7. 2023** jolloin kokoontuminen on **klo 10.00**

Kauvatsan Kesäkahvilassa osoitteessa Yttiläntie 735, 32910 Kauvatsa. Paikalle on opastus Yttiläntieltä. Reitti suuntautuu tällä kertaa Kokemäeltä Pirkanmaan suuntaan ja ajonopeus tulee olemaan vanhoille pyöriille sopiva. Ajo on avoin kaikenikäisille moottoripyöriille. Matkan pituus on noin 100 km. Tiet ovat hyvässä kunnossa ja maisemat Kokemäenjokivarressa hienoja!

Sitovat ilmoittautumiset 26.6. mennessä Arto Ahonkivelle joko sähköpostilla sihteeri@lannenlokarit.fi tai puhelin 044-297 9885. Arto antaa ajosta lisätietoja. Kulujen kattamiseksi lähtöpaikalla peritään **25,00 €** osallistumismaksu, käteismaksu. Se oikeuttaa kahvitarjoiluun ajon lähtöpaikalla ja ruokailuun ajon jälkeen sekä ajotarraan. Traktorimuseolla käyntiä varten pyydetään varaamaan **5,00 €**. Ajon tuotto menee kerhon toiminnan tukemiseen.

Tervetuloa mukaan kauempaakin!

LÄNNEN LOKARIT



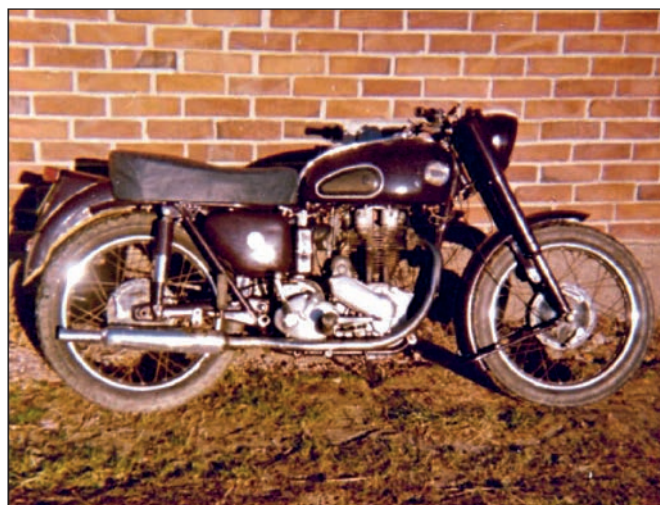
ARIEL NH -57 Myrskylästä

Omistamani ARIEL NH on valmistettu 1957, AMA-/APR- valmistenumerot. Se on ensirekisteröity Myrskylässä 1958 **Ahti Kerkkolan** toimesta. Ahti oli ammatiltaan kivityömies. Myrskylän punainen graniitti oli laajemminkin tunnettu esim. katureunakivenä ja moni mies otti siitä kovalla työllä leipänsä. Irrotuksen jälkeinen karkea lohkominen tehtiin kiiloilla ja kaikki piikkaus käsityönä; kivilouhos oli kesällä kuuma paikka ja talvella kylmä.

Ahdin Arielista sanottiin, että ”se on yli kylän”, mikä kuvasti tyylikkään ja komeaäänisen moottoripyörän arvostusta pienessä maaseutupaikassa. Muistan 60-luvun loppupuolella ihailleeni, kun Ahti tuli Osuuskaupan baarista ruskeassa kaksiosaisessa nahkapuvussaan, nosti vähän jäykän näköisesti jalan yli satulan, polkaisi pyörän käyntiin ja lähti pitkin Kartanon suoraa kohti Hevonojaa. Oli se ääni musiikkia mopopojan korville.

Mopoiluajana tuli tehtyä monenlaisia virityksiä ja kokeiluja, kuten kolmipyöräinen tandem, jonka ajokelvottomuus todettiin yhden illan aikana ja sitten etu-/takavetoinen kahdella moottorilla, yhteensä 5 vaihdetta. Sillä mentiin yksikesä. Moottoripyörät kiinnostivat ja niitä olikin jonkin verran kylällä, siihen aikaan kaikki hyötykäytössä. Muurarilla poikineen oli Triumpheja ja niillä ajettiin kovaa työkalut mukana keikkuen. Muistelen, että takarengas oli aina sileä ruovittelusta. Yksi pojista sitten menehtyi BSA:lla nokkakolarissa toisen motoristin kanssa. Kylällä oli myös 350 cc BMW ja EMW, sivuvaunulavetilla kulki 200 l lämmitysöljytynnyri talvisin. Ehkä niiltä ajoilta tarttui itsellekin mp:n hyötykäyttöajatus, joka elää vieläkin. Tietysti oli Jawoja, jopa yksi Six Days. Päijänneajotkin menivät Myrskylän läpi, tosin se taisi olla 60-luvun alkupuolta. Paavolantiellä sitä olttiin katsomassa, ei silloin yleisön tarvinnut rämpiä pitkin metsiä, tiet olivat riittävän vaativia kuskeille ja pyörille. Isällä oli omat tarinansa sodanjälkeiseltä ajalta, kun joillakin kavereilla oli kotonaan moottoripyöriä. Oli mm. sivuvaunuharrikka, johon Hevonojan seppä oli tehnyt puukaasuttimen. Takapyörä piti korvata levypyörällä, kun pinnapyörä ei kestänyt lisäpainoa. Boxeri-bemarista oli mennyt tanssireissulla perävaihe jumiin, oli ollut hikinen urakka työntää raskas pyörä kaikki mäet yöllä takaisin Ahlersin liiteriin, vaikka jumi saatiinkin auki.

Jotenkin brittipyörät alkoivat kiinnostaa ja sitten erään maatalon poika sai uuden Triumph 500:n (olisiko ollut 1969–70 mallia) 16 v. täytettyään (puhuttiin mahdollisesta amerikansukulaisen perinnöstä). Ne harvat, jotka saivat sitä kokeilla, kertoivat – jälkeenpäin ajatellen – reilusti lii-



NH kevättalvella -72

oiteltuja juttuja Truman suorituskyvystä! Itsellä ei ollut mitään mahdollisuuksia uuteen moottoripyörään, mutta olihan sen Truman menoa hauska kuunnella.

Keväällä 1971 saimme kaverini **Koivuniemen Jussin** kanssa vihiä, että Ahti olisi myymässä Arielin. Päätimme yhdistää rahavarat ja yrittää saada pyörä talteen. Pyynti oli 500 mk eikä siinä ollut tinkimisvaraa. Taisi olla joku toukokuun ilta, kun lähdimme MF135 –traktorilla pyöränhakuun Mertakorvesta. Perässä oli isäni hevoskärryistä traktorikäyttöön muokkaama jousitettu pinnapyöräinen kevytkärry. Sillä oli tapana hakea juhannuskoivut ja muuta kevyttä ajoa. Kyydissä olivat Jussi ja apuvoimiksi kutsuttu (ei tarvinnut anella) **Kovasimen Markku**. Ariel oli Ahdin mökin pihassa tikapuita vasten vähän murheellisen näköisenä, taisi olla vakiopaikka kesät ja talvet. Pihassa seisoi myös uutuuttaan kiiltävä Kawasaki Avenger 350. Kyllä siinä vähän ihmeteltiin, miten Ahti pysyy sen sarvissa. Hän ajoi sillä kuitenkin useita vuosia ja osti vielä uuden Jawankin sen jälkeen. Kawasaki meni sitten **Veikko Virtaselle**, minä kuulin vasta joku vuosi sitten.

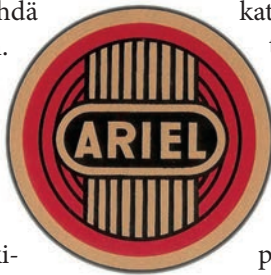
Hyppään tässä välissä aika pitkälle ajassa eteenpäin. Vajaa parikymmentä vuotta sitten sain Kovasimen Markulta kirjeen, jossa oli mukana mielenkiintoinen liite. Kerkkolan Ahdin mökki+tontti oli siirtynyt uudelle omistajalle, joka Markun tuntien ilmoitti, että sopii tulla penkomaan paikat, ennen kuin mökki menee purkuun. Joidenkin 2-pyöräosien lisäksi sieltä löytyi Lahden Auto Oy:n alkuperäinen kuitti loppuerälle, 170.000 mk, Ariel 350 cc mp ennakko-

maksusta, päivätty 5.4.1958. Hieno ele Markulta, joka aina ehti paikalle, kun jotain mielenkiintoista tapahtui 2-pyöräisiin liittyen.

Takaisin keväeseen 1971. Ahti kirjoitti aika tärisevällä (kivipora oli jo jättänyt jälkensä) kädellä luovutustodistuksen ja 500 mk siirtyi myyjän lompakkoon. Ariel nousi kevyesti nuorten miesten voimin traktorin peräkärreyn. Jussi ja Markku pitivät pyörää pystyssä, kun ajelin 135:lla kohti kirkonkylää mieli korkealla. Pyörä saatiin hyvin kotiin. Taisi olla ilta jo sen verran pitkällä, että maltettiin jättää tutkimukset seuraavaan iltaan. Ahti oli kertonut, että kannentiiviste – eihän meillä silloin ollut mitään tietoa pitäisikö siinä edes olla kannentiivistettä – vuotaa ja Ariel oli seissyt jo edelliskesästä lähtien.

Seuraavana iltana – Jussi kävi Porvoossa kesätöissä ja minä kotona maatilalla töissä – alettiin tutkia raskaanoloista saalista; kone pyöri polkimesta ja kun reippaasti polkaisi ja toinen kuunteli läheltä, niin taisi se tuhautella kannen alta. Tuumittiin, että selvä homma ja ylhäältä päin varmaan täytyy alkaa purkuhommat. En muista menikö hetki tajuta, miten tankki irtoaa, kun ei näkynyt missään kiinnitysruuveja. Minusta se on vieläkin aika optimaalinen tankin kiinnitystapa. Tankki saatiin ehjänä irti ja sitenhän se näytti selvältä: tulpanjohto, kaasari, pakoputki, öljyletku/-jakoputki, keinuvipukotelot ja kannenpultit irti. Vaikutti siltä, että oli niitä availtu aiemminkin, niin herkästi aukesivat. Kansikin irtosi aika helposti, ei ainakaan rikottu jäähdytysriipoja. Olihan siellä tosiaan kannentiiviste! Materiaalia en muista, mutta Jussi oli siinä näkevinään – yhden vuoden autoasentajaopiskelun kokemuksella – selvästi vuotokohdan. Sen muistan, että tiiviste oli tehty koko liitospinnalle ilmeisesti tarkoituksella tiivistää työntötankokanavien liitos samalla, koska ei siellä mitään kumeja tainnut olla. Kun ei parempaa tietoa ollut, päätimme tehdä ohuesta kuparilevystä vastaavanlaisen tiiviste. Kai sitä paksuutta jonkin verran mittailltiin, ettei jäisi kantamaan pytyn kauluksesta – taas niin väärässä. En muista irrotettiinkö venttiilit vai tehtiinkö vain bensatesti ja karstanpoisto päällisinpuolin. Kansi laitettiin takaisin ja puristuksia tuntui löytyvän. Akku oli aivan pimeänä, mutta kipinä tuli magneetosta, joten ei se akkupuoli huolestuttanut, kesän alussa kun oltiin.

Into päästä ajamaan oli niin kova, ettei siinä alettu sen enempiä tutkia, öljytankki oli puolillaan ja jarrujakin tuntui löytyvän. Teho ja vääntö olivat vaikuttavaa tasoa, kun kokemuksia oli lähinnä 1,5 hv mopoista. Mentiin Jussin kanssa kaksi päällä Kartanon suoraa ensin yhteen suuntaan ja sitten takaisin, minä olin sarvissa. Vähän ennen kuin piti kääntyä Järvelän mäkeen, pyörä niiasi kummasti ja alkoi hyytyä, jotenkin oivalsin vetää kytkimen ja kone sammui heti. Rullattiin loppuvauhdilla Järvelän huoltamon pihaan. Päätelimme, että sehän meinasi leikata kiinni. Siinä jäähdyteltiin hyvän aikaa ja kokeiltiin polkimesta – mäntä tuntui liikkuvan aika normaalisti. Annettiin vielä jäähtyä, sitten polkaistiin käyntiin ja ajettiin hissuksiin meille pajan



eteen.

Eipä siitä lannistuttu vaan pääteltiin, ettei öljy kierrä ja alettiin purkaa jakopuolelta.

Sieltähän se vika löytyi, ehkä myös syy miksi Ahti halusi vaihtaa uudempaan. Kaksi palasta keltaista muovia – väriltään kuin ruuvimeisselin kahvasta – tippui paksun mustan öljyn mukana. Siinä tuli Arielin öljypumppu ja –kierto tutuksi. Myöhemmin kuulin veljeltäni kuka oli ollut Ahdin remonttimiehenä; työkalujen jälkiä löytyi myöhemmin syvemmältäkin moottorin uumenista. Päätettiin laittaa öljy kiertämään ja katsoa sitten onko moottorista vielä käyttöön. Luistipalan alkuperäisestä materiaalista ei ollut tietoa, joten jatkettiin edellisen remontoijan linjalla eli tehtiin pala ruuvimeisselin kahvasta. Tällä kertaa poljettiin konetta niin kauan, että öljy alkoi kiertää ja selvisi myös, miten keinuvivut saavat voitelun. Lisättiin tankkiin öljyä ja tielle taas. Hyvin se kävi ja kulki, rungon tukevuus ja suuntavakavuus tekivät vaikutuksen – niin kuin ne tekivät uudelleen 49 vuotta myöhemmin, kun sain lopulta Arielin jälleen rekisteröityä.

Ajeltiin siinä ehkä vajaan viikon illat, sinä aikana rekisteröitiin Jussin nimiin, kun hänellä oli jo ajokorttikin. Rekisteröintipäiväksi tuli 7.6.1971, päivälleen 13 vuotta Ahdin ensirekisteröinnistä. Edellisen huomasi vasta 2019, kun sain Kansallisarkistosta rekisteröintihistoriaotteen.

Yhtenä iltana, kun ajettiin meille pihaan, isäni tuli kuuntelemaan tyhjäkäyntiä. Kuunteli siinä hetken ja esitti tylyn arvionsa: kammenlaakeri ei ole kunnossa. Eipä siihen ollut vastaan sanomista etenkin, kun Ahti lienee jo ajanut ilman öljynkiertoa, ennen kuin laittoi pyörän siihen tikapuita vasten edellissyksynä. Sinä kesänä ei ollut mitään suunnitelmia mp-retkistä ja kun Arielin tekniikka kiinnosti enemmän kuin ajeleminen ilman kunnollisia varusteita, päätimme katsoa mitä koneesta löytyy ja samalla ehkä kunnostaa pyörää muutenkin.

Muistaakseni kampiakseli purettiin omin konstein. Rullat olivat tallella, mutta tapissa oli vähän sinistymää. Mentiin näyttämään tappia **Korven Eerolle**, joka piti autokorjaamoja Myrskylässä. Ero katsoi tappia ”pullonkorkin” (luuppi) läpi ja tuumasi: *”en voi luvata kuin korkeintaan 500 km ajoa tällä tapilla”*. Siihen oli uskomisen ja kampiakseli lähetettiin Helsinkiin moottorikoneistamoon. Taisi mennä Osuuskaupan ajosten mukana, Jussin isä kun oli Myrskylän Osuuskaupan johtaja. Korjauksen toimitusaikataulusta ei tainnut olla mitään tarkkaa tietoa ja se venähtikin syksyille. Sillä aikaa Ariel purettiin osiin, paitsi vaihdelaatikkoa, joka tuntui toimivan. Maalattut osat hiottiin käsipelillä, pohjamaalattiin ja pintaväriin (muistaakseni oma sekoitus) ruiskutin Wagnerin sähköruiskulla, jolla myöhemmin maalasin useita autoja. Siinä oli pirullisen terävä ja kova pärinä. Kaikki työt tehtiin vanhassa maatilalla pajassa, joka oli pimeä paikka, kun seinät ja katto olivat paksun noen peitossa, nurkassa ollutta ahjoa käytettiin ahkerasti rautakankien, auranvantaisten ja ketjunkoukkujen yms. takomiseen. Joskus olin päällelyöjänä Isän käyttäes-

sä pajavasaraa. Takalokasuojasta katkaisin läpiruostuneen jatkoskohdan pois ja hitsasin osat yhteen. Ulkonäkökin kohentui mielestäni, kun lokasuojan pää ei ollut niin matalalla. Etulokasuojaan oli hitsattu reilut paikkapalat teleskooppien/kiinnitysraudan kohdalle. Stormilta ostettiin perustarvikelokari, joka sopi heittämällä paikalleen ja kevensi massaa ja ulkonäköä. Jussin äiti puhuttiin ympäri ompelemaan uusi satulanpäällinen. Hän sai myös valtuudet hankkia materiaalin. Siitä tulikin sitten arvokas istumapaikka, kun piti ostaa kokonainen vuota aitoa nahkaa! Oli siinä varmaan polkemista Singerillä, koska halusimme siihen poikittaiset poimut, kuten oli Triumph 500:n satulassakin. Siniharmaa väri ei ollut paras mahdollinen, mutta liekki oli ainoa saatavissa siihen hätään.

Kesä eteni eikä kampaikselista ollut tietoa. Jussi kuuli työpaikalla, Michelspiltomissa asuvalta, kaverilta 1951 vm. Royal Enfield 250:sta, joka oli osina laatikoissa, eikä olisi kallis. Sehän otti tulta ja lähdettiin katsomaan Osuuskaupan tavara-Kleinbussilla.

Laatikoissa näytti olevan osia yhden Rojalin kokoamiseen, 50 mk:lla saatiin lastata autoon. Niin ja mukana tuli aika paljon myös RE 350 osia. Taas oli niin löytörikas olo! Ei siinä mennyt kuin pari iltaa, kun mekaniikka oli kasassa ja alettiin tutkia, mistä saataisiin kipinää. Sytytyslaitteet olikin erilaiset kuin Arielissa. Puola siinä näytti olevan ja aikamme ihmeteltyämme kytkimme irtoakun piuhoihin. Kipinä tuli tulppaan asti eikä aikaa-kaan, kun kone kävi ja vieläpä nätisti. Isännän mielestä äänet oli kyllä turhan kovat, kun iltayöstä sitä käynnisteltiin. Joku oli hitsaillut ”Abarth”-tyyppisen tuplaputkiulostulon pakoputken jatkeeksi. Sen päällä oli takalokarilla istujan hyvä pitää oikeata jalkaa. Vasen taisi olla jarrupolkimen laakerointikohdan päällä. Se oli hauska pyörä ja toimi ongelmitta sen kesän.

Tulipa oppirahoja maksetuksi...

Olisikohan ollut syyskuun puolella, kun kampaikselti viimeinkin saatiin takaisin. Moottorin tiivistesarja löytyi muistaakseni Stormilta. Öljyn imuputki kampikammion oikeassa puolikkaassa tuntui olevan vähän löysässä. Sille ei kuitenkaan maltettu tehdä silloin mitään ja joskus myöhemmin se aiheuttikin ongelmia. Saatiinhan se ajokuntoon syksyn aikana. Ajot jäivät silloin vähiin. Menin lukion viimeiselle ja Jussi jatkoi ammattikoulua. Talven 1971–1972 aikana käytiin Helsingissä Ajan Osassa, joka oli ostanut Arielin varaosia ilmeisesti maahantuojalta. Kaasarin-ilmanputсарin välinen kumi ja jotain muutakin sieltä löytyi. Samalla reissulla käytiin MP-näyttelyssä, missä mm. Moto Guzzi V7 850 GT herätti ihailua, sellaista ei oltu ennen nähty. Ostin sitten 90-luvulla 1972 mallisen Guzzin sivuvaunulla varustettuna.

Kesäksi 1972 pääsin Porvooseen Osla Hlg:n autokorjaamolle harjoittelijaksi – oli vähän ajatuksena pyrkiä



Kaikkea sitä pitääkin kokeilla!

Teknilliseen opistoon autopuolelle. Jussi oli ollut Oslassa jo edellisen kesän. Sinne ajeltiin Myrskylästä autolla, jos jompikumpi sai sellaisen käyttöön, mutta aika usein mentiin Arielilla. Sinä kesänä oli Myrskylä-Juornaankylä-Porvoo tie perusparannuksessa, muistaakseni sai ensimmäisen kestopäällysteen, mutta ”onneksi” mutkia ei paljon oiottu. Ajettiin siksi Koskenkylän kautta. Soratietä Koskenkylään asti ja sitten vähän tylsää pikitietä Porvooseen. Tie meni vielä silloin Malmgårdin kartanon tilakeskuksen läpi. Kerran aamuvarhaisella oli työväkeä tiellä menossa ilmeisesti heinätöihin, kun paukutettiin mäkeä ylös kartanolle, taisi siinä joku naisista heristää haravaa pärinäpojille. Myös Vanhankaupungin kujat kaikuiivat aamulla mukavasti, kun ajeltiin Mannerheiminkadulta Simolinin ohi vanhalle sillalle päin. Useammin kuin kerran piti kesken matkan kaivaa ruuvari esiin ja poistaa roska öljypumpun kuulan päältä. Aina päästiin lopuksi perille. Eipä niiden työmatkojen lisäksi ollut enempiä ajohaluja. Pieniä ns. parannuksia tuli tehtyä kesän aikana; megafoonityyppinen äänenvaimennin ja clip-on (vai salama-) tanko piti asentaa kuskin ilmanvastuksen pienentämiseksi. Taka-Armstrongit olivat niin vuotavat, että tilalle soviteltiin uudet Jawan iskarit. Ne tosin kestivät vain pari kesää. Sitten hommattiin KONI:t, jotka paransivat ajo-ominaisuuksia huomattavasti.

Sen kesän aikana tuli vielä ostettua Royal Enfield 350 Bullet -52, kun sellainen oli Myrskylässä osina tarjolla. Siinä oli sitten rassaamista, kun Ariel oli käyttöpyöränä. Bulletin kunnostukseen liittyi tapaus, joka 50 vuodenkin jälkeen joskus vielä harmittaa.

Noviiseja kun oltiin, niin virhe (huijaus) tajuttiin liian myöhään. Kansi lähetettiin Helsinkiin istukoiden ja ohjaimien vaihtoon, pajan nimeä en enää muista. Se tuli aikanaan takaisin ja soviteltiin paikalleen. Vähän ihmeteltiin, kun puolipuristimen reikään oli ruuvattu tiukkaan pultti tulpaksi. Lisäksi työntötangot näyttivät liian lyhyiltä! No, kierrepäihin hitsattiin lisää pituutta. Sitten myöhemmin, kun soviteltiin bensatankkia paikalleen, ihmettelin miksi tankin takakorvake ottaa kiinni kaasariin. Lopulta valkeni

karu totuus; moottoripajalta oli lähetetty väärä kansi ja vielä valurautainen kevytmetallisen tilalle. Vahva epäily jäi, että Bulletia paremmin tunteva asiakas oli saanut harvinaisemman kannen. Asia jäi reklamoimatta.

Tulipa oppirahoja maksetuksi, sen jälkeen olen ollut tarkempana. Bulletista tuli käyvä peli, joka potkaisi ilkeästi takaisin, jos syytys oli liian aikaisella.

Loppuvuosi tuli tehtyä sekalaisia maatilantoita. Seuraava vuosi -73 helmikuusta -74 tammikuuhun kului varusmiespalveluksessa eikä Arielilla tullut montaa kertaa ajettua. Eikä siellä Vekaranjärvi-Kouvola-Hamina-palveluspaikoissa juuri munamankelia kummempia kaksipyöräisiä näkynyt. Esim. mp-lähetkoulutuksesta en kuullut mitään. Inttivuoden aikana R-E 250 myytiin Kovasimen Markulle ja Bullet muistaakseni Mäntsälään.

Keväällä 1974 pääsin Orimattilaan Orfer Oy:lle konepajharjoittelijaksi. Taas oli Arielille käyttöä työmatka-ajokkina, ei kuitenkaan talviaikaan. Orfer oli opettavainen harjoittelu- paikka. Se oli ajalle tyypillinen seka-konepaja, jossa tehtiin päätuotteiden sahakoneiden ja kuljettimien lisäksi alihankintatuotteita autoteollisuudesta meijeriteollisuuteen ja huonekaluteollisuuteen. Siellä pääsi harjoittelijakin tekemään lähes kaikkia töitä. Joskus oli oikein hyviä urakoitakin ja työ oli mielekästä. Olin siellä vielä lähes kaikki kesälomat 75-79, kun olin opiskelemissa Tampereen Tekussa koneenrakennusta.

Orferilla sorvautin työkaverilla Arieliin mallin mukaan nokka-akselin, jonka hän myös karkaisi. Itse olin pääsyt jyrskoneelle ja tein työkaluteräksestä venttiilinnostimien aihiot, jotka viimeistelin itse viilaamalla. Tarkoitus oli asentaa nokka-akselille R-E 350:n nokat, joissa oli lähes sama venttiilinnousu. Sahattiin nokat hammaspyöristä irti. Käyttöhammaspyörä vaihdettiin alkuperäisestä. Nokka-akseli oli sorvattu nokille sopivaan halkaisijaan ja akselissa oli jyrskitty kiilanura valmiiksi. Se, mihin kohtaan kiilanura viilattiin nokkiin ei ollutkaan ihan helppo juttu. Jussi, joka oli jo Tekussa autolinjalla, alkoi niitä avautumis- ja sulkeutumiskulmia laskeskella. Kyllähän siinä aika



NH 70-luvun loppupuolella.

paljon oiottiin, koska esim. nostin-keinuissa oli suorat vastinpinnot eikä kaaret niin kuin alkuperäisissä. Alkuperäisiä ei voinut käyttää, koska haluttiin erilliset imu- ja pakonokat. Ensimmäinen yritys ei ollut tyydyttävä: kyllä se kävi, mutta tehoa puuttui. Sitten oli sovitettava leveämpi porrasmainen kiila, jolla saatiin kulmia rukattua. Tämän pidemmälle ei jatkettu säätöä. Venttiilikoneisto kuulosti hiljaisemmalta ja käynti oli muutenkin aika normaali. Ei tosin ainakaan selvää tehonlisäystä. Tämä viritys oli ehkä vuoden verran käytössä, sitten palattiin alkuperäisiin.

Voiteluöljyn paluukierrossa oli muutakin ongelmaa kuin roskat pumpussa. Epäilimme sitä imuputken löysyyttä, mistä mainitsin aiemmin. Ei sitten viitsitty avata moottoria, vaan tehtiin ohitus; öljypohjaan kulmaliitin, siitä kupariputki jakopään poskeen, mistä poraus, joka leikkasi pumpun takana olevaan imukanavaan. Vielä tukittiin imukanava kampikammion ja jakopään välistä. Hyvin se toimi.

Tampereen opiskeluajoilta jäi mp-sarjalta mieleen Eteläpuiston speedway-ajot. Paikkahan oli mitä hienoin, kiinteä katsomo lankkuperäisen rantatörmässä ja rata lähes Pyhäjärven tasolla. Sitä tunnelmaa, kun rautakenkä-

miehet klenkkasivat torvisoittomarssin tahdissa esittelyyn, en ole missään – edes Ratinan MM-ajoissa 2014 – sen jälkeen kokenut. Järjestelyt toimivat, pakoäänit rajoittamattomat ja katso- mo aina täynnä. Kerran oli täyteohjelmana **Artsi Nyqvist**, joka roikkui Kawasakin takaraudassa ja luisteli perässä puukengillä, kunnes kiipesi takaisin satulaan. Toisena numerona ratakiekkosen ajo takapyörällä. Alkoholikonetta ei Artsi saanut häävisti sladiin, kun sitä kokeili!

70-luvun loppupuolella oli megafonityyppinen vaimennin vaihdettu yleisvaimentimeen (autotarvike), joka hengitti sopivasti ja oli pehmeä-ääninen. Nopeusmittari on Commer Cob-merkkisestä autosta. Sitä varten tein alumiinista mittaripaneelin. Eihän se tietenkään näyttänyt oikein, mutta näytti kuitenkin hyvältä! Sellaisena NH:lla tuli ajeltua lähinnä erilaisia hyötyajoja; mm. kerran oli 50 kg lannoitesäkki tankin päällä, kun piti saada pellolle nopeasti täydennystä kylvökii- reissä. Tulipaloonkin sillä on kerran menty – isäni joutui turvautumaan Arieliin, kun olin lähtenyt talon ainoalla autolla edeltä. Hyvin se oli kulkenut Myrskylästä Lapinjärven Lippoon, missä oli metsäpalo. Minä ajoin sitten takaisin. •

BMW-moottoripyörät 100 vuotta!

Tänä vuonna tulee Bemarkin pyörätuotannolle vuosisata täyteen. Aika hyvin lähtökohtiin nähden: 1920-luvun alussa kituvan tehtaan johtoportaan moni piti BMW-moottoripyörää vain sodanjälkeisen ylimenokauden tilapäistuotteena.

Berliinin Internationale Automobil-Ausstellung vuonna 1923 oli valtava tapahtuma. Näyttely oli ehtinyt vakiinnuttaa paikkansa, sillä se järjestettiin jo 15. kerran. Ensimmäinen kerta oli ollut niinkin varhain kuin 1897.

Syyskuun 28. päivänä vuonna 1923 avatussa tapahtumassa näytteilleasetajia oli peräti kuutisensataa. Tä-

män päivän motoristien näkökulmasta yksi oli ylitse muiden: BMW esitteli siellä ensimmäisen moottoripyörämallinsa nimeltään R32.

BMW oli moottoripyörätehtailijana vasta-alkaja, mutta moottorivalmistajana jo veteraani. Tuolloin – sata vuotta sitten – tehdas oli uudessa sodanjälkeisessä nousussa, ja se oli löytänyt

repertuaariinsa uuden tuotteen juuri otolliseen markkinarakoon.

Firman varhaishistoriaa

BMW pitää virallisena syntymäpäivänään maaliskuun seitsemättä 1916, jolloin perustettiin Bayerische Flugzeugwerke. Oikeastaan BMW:n me-



nestyksen taustalla on kaksi sitemmin fuusioitunutta yhtiötä, joten päivämäärä voisi laskutavasta riippuen olla jokin muukin.

Bemarin historian pääjuuri ulottuu Otto-moottorin keksijän **Nicolaus August Otton** pojan **Gustafin** 1910 perustamaan Flugmaschinenfabrik-nimiseen lentokonevertaaseen. Firma vaihtoi nimensä Otto Werkeksi 1915. Se joutui kuitenkin pian taloudellisiin vaikeuksiin ja ryhmä sijoittajia lunasti koko yrityksen. Tässä yhteydessä 7.3. -16 perustettiin Bayerische Flugzeugwerke, josta siis BMW pitää virallisena syntyhetkenään.

Toinen Bemarin juurensa sijoittuu vuonna 1913 Otto Werken naapuritontille perustettuun Rapp Motorenwerke -moottoripajaan. Se valmisti omia lentomoottoreitaan sekä osia muille tehtaille. Menestys ei ollut kaksinen, mutta ensimmäisen maailmansodan tiimellyksessä vuoden 1916 lopulla napsahti firmalle suuri tilaus V12-lentomoottoreista. Tilausta valvomaan tehtaan tekniseksi johtajaksi tuli insinööri **Franz Josef Popp**. Hän kehitti niin yhtiötä kuin tuontantoakin ja oli sitä mieltä, että tehdas tarvitsisi uuden hyvän suunnittelijan. Popp olikin merkittävässä roolissa kun Rappille saatiin värvättyä palkkaansa Daimlerilla tyytymätön nuori lentomoottori-insinööri **Max Friz** – mies jota hyvän päälle ymmärtävät motoristit tulisivat muistamaan lämmöllä vielä vuosisadan päästä.

Lahjakkaat moottorimaakarit ja ensimmäisen maailmansodan tuottamat suuret tilausmäärät olivat yhdistelmä, joka auttoi Rapp Motorenwerken kasvu-uralle. Suunnittelupuolen kärkenä heiluivat insinöörit Popp ja Fritz.

Nämä mainitut yritykset Bayerische Flugzeugwerke ja Rapp Motorenwerke tulisivat yhdessä tekemään vielä historiaa, mutta ei mennä siihen ihan vielä.

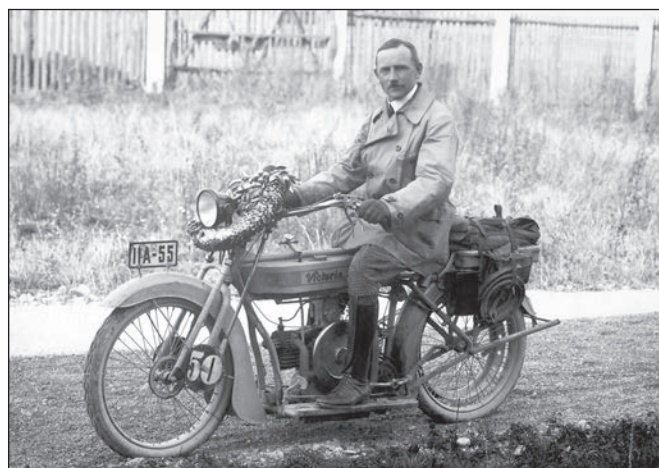
Nimi esiin!

Heinäkuun lopulla 1917 Rappin tehdas vaihtoi nimensä – siitä lähtien se tunnettiin Bayerische Motoren Werkenä. Alle puoli vuotta myöhemmin esiteltiin ensimmäinen BMW-nimeä kantanut lentomoottori. Se oli Max Frizin suunnittelema malli IIIa, jota koelensivät nimekkäät ensimmäisen maailmansodan pilotit kuten **Hermann Göring** ja **Manfred von Richthofen** – eli tutummin Punainen Paroni. Lentäjä-ässät pitivät BMW:n myllyä tarjokkaista parhaimpana etenkin Frizin suunnitteleman kehittyneen kaasutinjärjestelmän takia, joka toimi suurissa korkeuksissa huomattavasti paremmin kuin kilpailijoilla.

Luftwaffelta tuli niin iso tilaus IIIa-moottorista, ettei baijerilaisilla tuotantokapasiteetti riittänyt. BMW joutui investoimaan lujasti varallisuuttaan tuotannon kasvattamiseksi



BMW-bokserin isä, moottorispecialisti Max Friz.



Martin Stolle ja BMW-bokserilla liikkunut Viktoria KR21. Vuosi lienee 1921. Näitä tuotiin Suomeenkin – vaan liekö yhtään säästynyt? Klubin kalustoluettelosta ei ainakaan löydy.



Vastasyntyneen moottoripyörätehtaan tuotantolinjasto.

– ja juuri tähän saumaan saapuikin rauha. Sotiminen on riskialtis bisnes! Lentomoottoreiden kysyntä loppui kuin seinään, joten tehdas oli keksittävä muuta. BMW:llä valmistettiin heti sodan jälkeen monenlaista tavaraa aina kotitalouksien tarve-esineistä junien jarruihin.

Jarrutuotanto nousikin sen verran merkittävään asemaan tehdas repertuaarissa, että hillitsimiä BMW:ltä ostanut Knorr-Bremse AG halusi firman itselleen. Tuossa vaiheessa loppukesällä 1920 koko BMW:n osakekanta oli suurliikemies **Camillo Castiglioni**n salkussa – ja hän hyväksyi Knorr-Bremsen ostotarjouksen. Näin entinen lentomoottorisuuruus oli enää junajarrufirman tytäryhtiö.

Bemari ei kuitenkaan kuivahtanut pelkäksi jarrupajaksi. Castiglioni tuli nimittäin nopeasti siihen tulokseen, että oli päästänyt käsistään jotain arvokasta. Hänellä oli tallessa edelleen enemmistö aiemmin mainitun Bayerische Flugzeugwerken osakkeista ja hän katsoi tarvitsevansa jatkossa BMW:n moottoripuolen tietotaitoa. Castiglioni sai hankittua Knorr-Bremseltä takaisin BMW:n moottorituotantoon liittyvät seikat: patentit, valimot – ja varsinkin pätevät suunnittelijat. Kaupan ehtoihin kuului, että muun muassa insinöörit Popp ja Friz tulisivat mukaan. Flugzeugwerken ja BMW:n yhdistämisellä saataisiin aikaiseksi voimakas lento-

**BMW on harvinaisen
hyvin tasapainoistettu.**

On ihanata ajaa
sellaisella pyörällä,
jonka kiihtyväisyys
ja nopeus ovat ker-
rassaan hurmaavat.

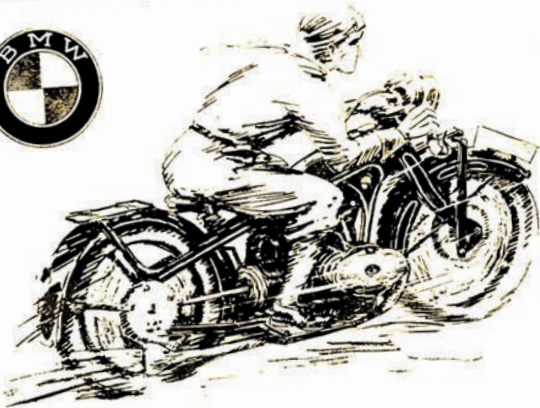


Edustaja:

**WEILANDIN KONELIIKE
AUTO-OSASTO**

Helsinki, Museokatu 20-22

Puh. 41204 ja 41072



Siistiä ja
huoletonta on
BMW:llä ajo,
ei koskaan mi-
tään likaisia
ketjuhommia
eikä kustan-
nuksia, sillä
kartiovyö-
veto on ikui-
nen.

Varhainen BMW-mainos Vauhti-lehdestä 5/31. Merkin maahantuoajalla Weilandin koneliikkeellä on ollut mainos-toimistossaan runollinen kopisti! Vaikka eipä siinä - totta joka sana, tämän allekirjoittavat kaikki Bemaristit.

kone- ja lentomoottorialaa hyvin tunteva valmistaja.

Tuskinpa Castiglioniolla oli mielessään kuitenkaan pelkkä lentokonetehtailu, sillä vastikään päättyneen sodan myötä Versaillesin rauhansopimus rajoitti voimakkaasti Saksan ilmailutoimintaa. BMW oli omimmillaan moottoreiden tuotannossa, joten lentomoottoritehtailun myötä kerääntyneellä tietotaidolla ryhdyttiin soveltamaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi. Tuotantoon kehitettiin monenlaisia voimanlähteitä - enimmäkseen raskaaseen kalustoon tarkoitettuja. Mutta olipa joukossa myös M2B15-nimellä kulkenut 500-kuutioinen bokseri! Se pörisi mm. monen paloruiskun voimalähteenä, mutta olipa sillä käyttöä moottoripyöräteollisuudessaakin.

Bokserin syntymä

BMW M2B15 -bokserimoottori oli lähtenyt kehittymään

heti sodan jälkeen vuonna 1919 ennen Flugzeugwerken ja BMW:n yhdistymistä. Bemarin leivissä työnjohtajana toiminut **Martin Stolle** oli innokkaana moottoripyöräilijänä esittänyt Poppille ja Frizille, että BMW ryhtyisi rakentamaan moottoripyöriä. Idealla nähtiin tulevaisuutta ja suunnittelutyö päätettiin aloittaa moottorista. Stolle omisti vuoden -14 Douglasin ja oli hyvin tyytyväinen sen bokseriin. Voimanlähde purettiin ja se otettiin kehitystyön ja inspiraation lähteeksi - ei niinkään kopioitavaksi.

BMW-moottori M2B15 valmistui seuraavana vuonna 1920 ja Stolle ruuvasi sen esittelytarkoituksessa Douglasin runkoon. Kauppojakin syntyi, sillä Victoria otti moottorin käyttöön omaan KR1-malliinsa 1921.

BMW-boxerin leppoisaa jyrinää saattoi kuulla Suomenkin tiestöllä jo reilu sata vuotta sitten, sillä Victoriaa tuotiin maahamme jo tuolloin. Maahantuojana toimi kokkolalainen polkupyörä-, urheilu- ja sähköliike Oy Rudbäck Ab. Mikään harvinaisen ilmestys Victoria ei teillämme ilmeisesti ollut. Näin voisi olettaa sillä perusteella, että Suomen Kuvalehden numerossa 41 vuodelta 1923 oli moottoripyörien tunnustuskilpailu, jossa piti nimetä 14 valokuvissa koemillutta pyörää - joista yksi oli BMW-moottorilla kulkenut Victorian malli K.

Viktorian lisäksi toinen merkittävä BMW-bokseria käyttänyt moottoripyörä oli Helios, jota valmistettiin Bayerische Flugzeugwerken toimesta Bemarin naapuritontilla. Helios-pyöriä ei ilmeisesti Suomeen saakka kulkeutunut.

Fuusiosta mp-tehtaaksi

Keväällä 1922 Camillo Castiglioni fuusioi omistamansa Bayerische Flugzeugwerken ja Bayerische Motoren Werken yhdeksi yritykseksi - tällä toimenpiteellä tulisi olemaan moottoripyörähistoriallisia seurauksia. Tuolloin oltiin tilanteessa, jossa BMW:n raskaan kaluston moottorit kävivät kaupaksi varsin hyvin, mutta lentomoottoreiden kysyntä oli olematonta. Lisäksi Stolle oli loikannut Victorian palkkalistoille suunnitellen heille oman moottorinsa, joten Bemarin bokserille piti keksiä uutta menekkiä.

Fuusion myötä taloon oli saatu Flugzeugwerken moottoripyörätuotanto. Franz Popp keksi, josko BMW voisi päästä kasvaville moottoripyörämarkkinoille Helios-mallia jalostamalla. Hän kysyi insinööri Max Fritziltä, mitä Heliosille pitäisi tehdä. "Upottaa järveen", totesi Fritz, joka oli vankasti sitä mieltä, että Helios oli konstruktiona vanhanaikainen - ja lisäksi hänen suunnittelemansa bokseri oli pyörässä väärinpäin.

Päällikkönä Popp antoi luvan oman moottoripyörän suunnittelulle, mutta ehtona oli, että homma kävisi nopsasti. Työryhmä Friz & Stolle vahvistettuna **Rudolf Schleicherillä** aloitti syksyllä -22 ankaran puurtamisen.

Tuon ajan boksereita käyttävissä pyörissä moottori tapasi olla rungossa sylinterit pituussuunnassa. Taaemman pytyn jäähdytysongelmat olivat yleisiä. Friz halusi pytyt poikittain, näin molemmat sylinterit saisivat raikasta ajo-voimaa. Lisäksi kampuran ollessa pitkittäin sen perään olisi



BMW R11 Touring, mallia valmistettiin 1929–1934. R11 ja rinnakkaisversio R16 olivat ensimmäisiä, joissa tehdas käytti runkona prässättyä teräsevyä.

hyvä rakentaa voimansiirto takapyörään kardaamalla.

Jo vuoden päästä aloittamisesta yleisölle esittäytyi Berliinin Internationale Automobil-Ausstellung -tapahtumassa uusi moottoripyörätehdas BMW mallinaan 500-kuutiainen R32. Moottorina toimi Victoriassa ja Helioksessa käytetystä alkuperäismallista jatkojalostettu M2B33.

Tuolloin ei markkinointiasastoilla ilmeisesti ollut tarvetta luoda tuotteille houkuttelevia nimiä. Uuden pyörän karu mallinimi R32 tulee yksinkertaisesti tehtaan koodista R=Rahmen (runko) ja 32 on projektilistan numero. Moottori M2B33 on puolestaan M=Motor, 2=sylinterien lukumäärä, B=tyyppi (bokser) ja 33 taas projektilistan työnnumero. Tällaiset myyntinimet kuvastanevat saksalaisen insinöörin runollista sielunmaisemaa – käytäntöhän on tuttu myös mm. Porschelta. Tosin joissain lähteissä BMW-bokserin kaupanimenä esiintyy simppele nimi "Bayern Klein Motor" – Pieni baijerilainen moottori.

Tuntuu kyllä varmaan luonnottomalta!

R32 ei hämmästyttänyt moottoripyöräilevää maailmaa millään ennennäkemättömällä tekniikalla – ellei nyt itään

ja länteen sojottavia sylintereitä sellaisena pidetä. Tosin juuri tämä seikka oli ajalleen poikkeuksellista. Asia näkyy hauskaasti Suomen Moottorilehden (3/24) Berliinin näyttelyraportissa: *„...mainittakoon muutama sana parista keskikokoisesta, n. 500 cm²:n pyörästä, joissa kummassakin oli erikoisuutena se, että voimansiirto takapyörään tapahtui kardaaniakselin ja kartiohammaspyörän välityksellä. Nämä olivat 2-sylinterinen B.M.W. (Bayerische Motoren-Werke) sekä K.G. (Köln-Lindenthaler), missä oli 1-sylinterinen moottori. Edellisessä oli vielä ihmeellistä se, että moottori, missä sylinterit ovat vastakkain, oli sijoitettu poikki pyörän, niin että sylintereitten päät ulottuivat verraten kauas sivuille. Tällainen sijoitus tuntuu kyllä varmaan luonnottomalta. Sylinterin kansien vaakuutettiin kyllä olevan niin vahvat, ettei niitten kaatuessa pitäisi särkyä, mutta sittenkin – ovathan sylinterit vain valuttavaa”*

Kardaani ei moottoripyörän voimansiirtona ollut uutuuksia, sitä oli mm. FN käyttänyt jo 20 vuotta aiemmin. R32 ei ollut erityisen edullinen eikä erityisen nopea, mutta kokonaisuus oli hyvin suunniteltu ja ajokki osoittautui erinomaisen luotettavaksi. Aika moni kilpailijatehdas yritteli markkinoille sotaa edeltävillä malleilla, joten Bemarkilla oltiin hyvissä asemissa uuden



BMW pyöritti suurta kilpatallia myynnin edistämiseksi. Tässä Bemarkin tehdaskuskina 1927–32 toiminut Hans Soenius Saksanmestaruusvuonnaan 1928. (Bundesarchiv, Bild 102-00560 / Georg Pahl / CC-BY-SA 3.0)

tuotteen kanssa. Kauppa lähti käymään mukavasti.

Tosin olisi kassa saattanut kilistä huonommallakin myyntiartikkelilla: 1920-luvulla moottoripyöräkaupan kasvu Saksassa oli nimittäin huimaa. Valtakunnassa tuotettiin peräti 380

erilaista mp-merkkiä vuonna 1924! Pyörien määrä Saksassa kasvoi vuoden 1920 vaatimattomasta 9000:sta vuosikymmenen loppuun mennessä peräti kuuteensataantuhanteen.

Bemari-kauppa ryhtyi käymään Suomenkin suuntaan pari vuotta R32:n ensiesittelyn jälkeen. Helsinkiläinen ravintola- ja suurtalouskeittiöiden koneita ja varsinkin kylmälaitteita Saksasta tuonut Kylteknisk- & maskinbyrå A. Weiland laajensi repertuaariaan ja ryhtyi välittämään myös BMW-moottoripyöriä. Operaatio oli ilmeisen onnistunut. Kun BMW ryhtyi myöhemmin tuottamaan autoja, otti Weiland nekin tuontiohjelmaansa. Lisäksi yhtiö toi toista saksalaista laatumerkkiä Mercedesistä.

Koska pyöräkauppa kävi niin kotikiin ulkomailla, piti tehtaan laajentaa mallivalikoimaa ripeästi. Jo 1925 BMW esitteli kaksikin uutta mallia: 250-kuutioisen R39:n sekä R32-mallin rinnalle jatkokehittelyn R37-urheiluversion. Kaksipuolikas oli moderni pyörä: OHV-kansi ja koteloidut venttiilit. Mutta varsinkin sporttimalli R37

toi tehtaan osaamista esille reippaasti. Perustekniikka oli kuin rinnakkaismalli R32:ssa, mutta moottori oli nykyaikaisesti varustettuna kansiventtiileillä ja oikein kevytmetallikansilla. Viimeksi mainittu oli uutta ja erikoista! Ensimmäinen kerta, kun sellaisia nähtiin sarjatuotantopyörässä.

Kisaamalla mainetta

Max Friz oli ollut alusta saakka sitä mieltä, että tuoreen mp-tehtaan olisi hyvä saada julkisuutta kisamenestyksillä. Hän jopa kävi ennen R32-mallin virallista julkistamista väläyttämässä Fahrt durch Bayerns Berge -luotettavuusajossa tulevan mallin potentiaalia hyvällä menestyksellä. Sama ralli jatkui mallin virallisen julkaisemisen jälkeen. Tehtaan omat inssit ajoivat hyviä suorituksia saksalaisissa kilpailuissa.

Kansainvälinen läpimurto tapahtui 1926 kun Buxtonissa Briteissä ajoituissa Kuuden päivän ajoissa Rudolf Schleicher otti voiton mallilla R37, jonka kehitystyössä oli itse ollut voimakkaasti mukana. Frizin tavoite jul-

kisuudesta täyttyi: brittiläisessä lehdissä oli lukuisia tarinoita tuoreesta saksalaisesta mp-valmistajasta ja sen edistyksellisistä pyöristä.

Lisää mainetta tuli pari vuotta myöhemmin 1929, kun **Paul Köppen** ja **Ernst Henne** valloittivat maineikkaan Targa Florion. Jälkimmäinen ajoi uutta -28 julkaistua 750-kuutioista R63-mallia.

Mainittu Ernst Henne tuli sittemmin tunnetuksi nopeusennätysten lyöjänä. Tässä vaiheessa Bemari oli mp-tehtaan vasta eskari-iässä, mutta sillä oli kova yritys peitota alan perinteisemmät vaikuttajat. Vuoteen 1929 mennessä moottoripyörien nopeusennätyksiä oli tehtailtu pääasiassa amerikkalaisilla ja brittiläisillä pyörillä. Brough Superiorilla oli rikottu 200 km/h:n raja elokuussa -29. Heti perään syyskuussa Henne päästeli BMW WR 750 -mallilla 216,75 km/h. Tämä oli ensimmäinen Hennen kaikkiaan 76:sta maailmanennätyksestä, joita hän Bemareilla ajoi vuoteen 1937 saakka. Viimeisessä vedossa kompressoribokseri ujelsi niukasti alle 280 km/h. Ennätys

Vuonna 1936 julkaistu 500 cm² R5 oli huippumoderni urheilupyörä. Runko on kasattu uudenaikaisella menetelmällä ovaaliputkesta ja moottorissa on erikoinen kierrosherkkyyttä parantava rakenne.



säilyi peräti 14 vuotta. Kannattaa etsiä hyllystä Huimis 6/-18, sieltä löytyy katava henkilötarina Hennestä!

Austinilla lamaan

Kaksikymmenluvun loppuun mennessä BMW oli siis noussut varteenotettavaksi moottoripyörävalmistajaksi. Firman iskulause "Erpobt im Sport - bewährt in der Serie" (Testattu urheilussa – todistettu sarjatuotannossa) oli käynyt toteen.

BMW:n taloudellinen tilanne oli vuosikymmenen mittaan kohentunut. Lentomoottorit kävivät taas kaupaksi ja pyörät myivät hyvin. Laajentaminen autotehtailun puolelle ryhtyi kiinnostamaan. Välillä kaavailtiin Daimlerin, Bentzin ja BMW:n yhdistymistä, mutta kuviosta vain ensin mainitut löivät lopulta hynttyyt yhteen.

Jo varhain 20-luvulla oli Bemarkilla tutkittu bokserin sopimista pienen auton voimanlähteeksi. Prototyyppi rakennettiin Tatralta lainattuun koriin, mutta tulokset eivät tyydyttäneet. Lopulta BMW päätyi autotuotannon suhteen simppeleihin ratkaisuihin: sopivaan aikaan tuli tarjolle Eisenachista kokonainen autotehdas, joka tuotti lisenssillä Austinin Seven -henkilöautoa. Eisenachin tehdas ostettiin Bemarkin talliin 1928.

BMW tuli mp-markkinoille luoden uutta ja omaperäistä, mutta ryhtymisen autotehtaaksi valmiilla brittiläisellä lisenssillä ei ihan yhtä näyttävä manööveri ollut – vaikka toisaalta kyse oli taloudellisesti fiksesta vedosta.

Vuonna 1929 USA:sta liikkeelle lähtenyt lama kuritti Saksaa erityisen raskaasti. Yrityksiä kaatui valtavasti ja työttömyys nousi ennennäkemättömiin lukemiin, mikä osaltaan auttoi kansallissosialismin nousua.

BMW selvisi lama-ajasta kuitenkin ihmeen vähällä. Talous oli valmiiksi vakaalla pohjalla ja tehtaalla oli tarjolla varsin monipuolinen tuotevalikoima. Juuri hankittu autotuotantokin teki sitä, mikä kansalaisten talouden heiketyksessä vielä meni kaupaksi: pientä ja edullista.

1930-luku

Laman pohja oli ehkä Saksassa ollut syvemmällä kuin muualla, mutta maan



Mansaaren -39 voittajapyörä RS255 tehtaan museossa Münchenissä. Runkoputkien välissä moottorin edessä erottuu Zoller-ahdin.

talouden elpyminen oli silti 1930-luvulla nopeampaa kuin vaikkapa Yhdysvalloissa.

Bemarkilla oli paukkuja lanseerata markkinoille uusia malleja. Heti vuosikymmenten taitteessa tuupattiin kauppoihin R11- ja R16-mallit, joissa käytettiin uutta teräslevystä prässättyä runkoa. Rakenteella haettiin varhaisempia putkirunkoja jäykempää olemusta ja samalla edullisempia valmistuskustannuksia. Tässä ilmeisesti onnistuttiinkin, sillä levyrunkoa käytettiin lopulta jopa siinä määrin, että muutamissa lähteissä puhutaan "moottoripyörärakentamisen saksalaisesta koulukunnasta". Vastaavan runkotyyppin adoptoi sittemmin myös muun muassa Zündapp.

"...epäilemättä saksankielinen noituminen on ollut hirmuista..."

Eräs 1930-luvun merkittävä etappi oli ensimmäisen puhtaalta pöydältä suunnitellun BMW-auton – malli 303 – julkaisu tasan 10 vuotta ensimmäistä pyörää myöhemmin vuonna 1933.

Pyöräpuolella tapahtui 1930-luvulla paljon. Vuonna 1935 julkaistiin 750 cm² R12- ja R17-mallit. Jälleen oli kysymyksessä rinnakkaisversiot: ensin mainittu oli sivuventtiilikone ja jälkimmäinen OHV. Suurin uutuus

näissä oli hydraulisesti vaimennettu teleskooppikeula – sellaista ei ollut tuotantomallissa kellään muulla. Samana vuonna julkaistiin myös tehtaan kilpakone: 500-kuutioinen kompressorilla ryyditetty DOHC-mylly. Tuotantomalleista urheilullisin lienee ollut 1936 julkaistu 500-kuutioinen R5. Siinä ei enää käytetty prässättyä profiilirunkoa vaan raami oli hitsattu uudenseläällä menetelmällä ovaalin muotoisesta putkesta. Etuhaarukan vaimennusta pystyi säätämään ja moottorin kierroskestävyyttä oli parannettu ovelasti: siinä oli kaksi nokka-akselia lohkon eri laidoilla – näin työntötangot saatiin pidettyä mahdollisimman lyhyinä. R5 oli hyvin modernin näköinen aikalaisiinsa verrattuna – äkkipäätä sitä voisi luulla 50-luvun tuotteeksi. Tämä koskee etenkin vuosikymmenen lopun malleja, sillä vuodesta 1938 Bemarkit saivat taakse plunger-jousituksen.

Kilvanajo-osasto niitti menestystä 1930-luvun loppupuolella. 1935 julkaistua kompressorimoottoria käytettiin niin maasto- kuin maantiekiisosakin. Walesissa 1937 järjestetyissä Kuuden päivän ajoissa Britannian ja Saksan joukkueet olivat tasapisteissä ja homma päätettiin ratkaista nopeuskisalla Doningtonin radalla. **Georg Meier** vetäisi Bemarkilla pohja-ajan, mutta kun britit ajoivat pienemmillä koneilla, tuli heille tasoitusjärjestelmän kautta parempi aika ja voitto.

Maantiekiisoissa jännitystä piti yllä mielenkiintoinen asetelma. Bemarkin ehdotuksessa moottorissa oli voimaa kilpailioita kovempaan huippunopeuksiin – sillä ehdolla, että suoraa piisasi. Kur-



Georg Meierillä niin sanotusti "yritys näkyvissä". Tuloksena Mansaaren Senior TT:n voitto ensimmäisenä ei-brittinä 1939. Keskinopeutta lähes 145 km/h. Kakkoseksi tuli tallikaveri Jock West samanlaisella ahdetulla RS255-mallilla. Kuva: BMW Group Classic.

vikkaammilla radoilla Gilerat ja Nortonit pääsivät karkuun, sillä BMW:n ajo-ominaisuudet eivät olleet julmetun tehon tasolla. Asiaa saatiin petrattua ja BMW RS 255:lla otettiin Euroopan mestaruus -38. Seuraavana vuonna maineikkaan Mansaaren Senior TT-luokan makea kaksoisvoitto oli varsinainen tapaus. Kuljettajina toimivat Georg Meier ja **Jock West**. Voitto olisi saattanut tulla jo edellisenä vuonna, mutta silloin mekaanikon vaihtaessa lähtöviivalla tähtikuski Meierin Bemarkin lämmitettyyn moottoriin kisatulppia, tuli hän tärvelleeksi tulpan kierreet toisesta kannesta. Meier ei päässyt startista edes täyttä kilometriä. Tarina ei kerro, mutta epäilemättä saksankielinen noituminen on ollut hirmuista bokserin ampuessa toisen tulpan pitkin Bray hillin rinteitä. Scheiße!!!!

Vuosikymmen päättyi synkkiin tunnelmiin Saksan hyökätessä Puolaan. Tapahtumat seurasivat toistaan tunnetuin tuloksin. Sodan syyttymisellä oli tietenkin vaikutuksensa myös Bemarkin

mp-tuotantoon. Pyöriä valmistettiin Münchenin tehtaalla vuoteen 1941 saakka, jonka jälkeen pajan koko kapasiteetti tarvittiin lentomoottoriutuotantoon.

Moottoripyörien tehtailu siirrettiin kokonaisuudessaan Eisenachin tehtaalle työkaluineen, piirustuksineen ja varaosavarastoineen. Baijeriin ei jäänyt kuin tuotekehitysosasto. Eisenachissa taas ryhdyttiin valmistamaan sivuvaunullista R75-sotapyörää, joka oli Zündappin ohella toinen raskas vauvapyörä, jonka Saksan sotakoneisto oli käyttöönsä hyväksynyt.

Koska BMW valmisti sotakalustoa, oli liittoutuneiden pommikoneiden suunnistajilla kartoissaan tehtaiden kohdalla rasti. Tuotantolaitokset kärsivät sodan tuhoista melkoisesti, ja taistelujen päätyttyä oltiin nollatilanteessa: kysyntää oli niukasti ja tehtaas huonossa kunnossa tai raunioina. •

Jatkuu seuraavassa Huimuksessa.



Tietoa tähän juttuun on kaivettu seuraavista lähteistä:

Painetut lähteet:

- Bacon, Roy Hunt; BMW Twins & singles
- Dowds, Alan; BMW Motorcycles: 100 Years
- Gassebner & Bolt; 90 Years BMW Motorrad
- Tragatsch, Erwin; Illustrated history of Motorcycles
- Juurikkala, Jussi; Moottoripyörä Suomessa
- Ojanen, Olli J; Suomalaista moottoripyöräilyä 40-luvulta 60-luvulle

- Suomen kuvalehti 45/1925
- Moottori 1/1931, 7/1933, 6/1939
- Suomenmaa 105/1931
- Vauhti 2,5 & 8/1931
- Bemarkisti 1,2 & 3/2016

Sähköiset lähteet:

- www.bmwgroup-classic.com

BMW R12

Harvoinpa alan tapahtumissa törmää ennen sotia valmistettuun Bemariin. Viime kesän Veteraanissa Ukkohallassa kuitenkin kiinnitti huomiota komea 1930-luvun R12-malli. Bemari-henkiseen tyyliin sillä oli tultu paikalle ajamalla, vaikka matkaa kertyi aina Pirkanmaalta saakka.



Pyörän omistaja **Esko Järvisen** toteaa, että "Ajettavik-sihan nämä on tehty". Tosin juuri Ukkohallan reisulla tuli pieni laatupoikkeama, sillä magneettovika katkaisi ki-pinän pari kilometriä ennen rallipaikkaa.

Pyörä on siis vuoden -37 lopulla valmistunut vuosimal-lia -38 edustava R12. Se oli aikoinaan BMW:n myydyin malli, sillä Saksan armeija ja poliisi ostivat merkittävän osan tuotannosta.

Eskon bokserilla on tavattoman mielenkiintoinen Suo-mi-historia. Ajokin maahantuoja ei toiminutkaan Wei-land – vaan Wehrmacht. Annetaanpa Eskon itsensä ker-toa: "Ostaessani pyörän oli se tarkemmin tutkittuna varsin puutteellinen ja osin soveltaen korjattu liikkumiskelpoisek-si. Siinä näkyi jälkiä eletystä elämästä ja historiasta siinä oli kiinni mm KS750 sivuvaunu, venäjänpyörän keula jne.

Runko oli koottu kolmesta osasta, ilmeisesti koko laite oli ollut pohjoisesta tuotujen sotaromujen joukosta koottu. Hitsaukset vahvikkeineen joilla osat oli yhdistetty, olivat varsin huonolaatuisia, joten purin ne ensitöikseni. Etsin sa-malla runkoon mahdollisesti meistattua numerosarjaa löy-tämättä sitä. Selvisi kuitenkin, että kyse oli siviilimallisesta rungosta, siitä puuttuivat sotilasmallisen runkovahvikkeet.

Vaihteisto oli ollut kuoriltaan rikki ja hitsattu kasaan ilmeisesti puikkomenetelmällä. Hitsauksen laatu oli run-kohitsin kanssa samaa luokkaa. Onneksi saamasilla oli parempi kuori, tosin kranaatinsirpaleen lävistämä ja kuparilevyllä paikattu. Vielä nytkin vaihteiston kastuessa tulee näkyville ruostepisteitä merkinä alumiiniin uponneista pienistä sirpaleista! Muutoin korjasin reiän tig-hitsaamalla siihen paikan. Pyörää rakentaessa etsin leimoja ja merkke-jä Saksan armeijan käytöstä. Ainut kotkaleima löytyi istui-men etuosan kiinnityslevyjousesta.

Osia jouduin hankkimaan ja valmistamaan varsin pal-jon. Keula-aihion ostin Virosta **Urmakselta**, siitä sai hyö-dynnettyä kolmiot ja pyörän akselien kiinnitysosat sekä mallin iskunvaimentimien vaimennuselementeiksi. Ovat muuten uskomattoman mutkikkaat muistaakseni yli 20 osaa per puoli. Putket sorvasin hydrauliiikkasynteriputkes-

ta. Virosta kävin mittaamassa ja piirämässä paljon muita-kin osia. Siihen aikaan reilu pari kymmentä vuotta sitten ei uustuotantoa tällaisista osista ollut. Valutöistä suurin, ainakin kooltaan oli astinlautojen valaminen. Kuluneet ja osin rikkoutuneet mallit sain myös Virosta, ehdolla, että annan yhden uustuotantoni olevat sinne. Valumalli syntyi paklaamalla ja maalaamalla. Näiden jälkeläisiä on maa-ilmalla eri puolilla, sillä myin yhden parin Puolaan, josta pian alkoi syntyä kopioita, ne tunnistan pienestä viasta, joka valumalliin ja siten valukappaleisiin kopioitui. Lisäksi kopion kopiosta tulee esille alumiinivalun kutistuman ker-tautuminen.

Asensin pyörään alkuperäismallisen magdyno-sytytys/laturiyhdistelmän. Pyörään oli jossain vaiheessa sovitettu vanhempaa mallia oleva vastaava laite, joka oli korkeudel-taan sellainen, että tankin pohjaa oli ollut pakko muotoilla. Saatuaani pyörän liikennekelpoiseksi tapasin **Alosen Pe-kan**, joka tamperelaistaustaisena osasi kertoa sen historiaa 50–60 vaihteesta, jolloin se ei enää ollut virallisesti liiken-teessä. Tarinaan kuului rekisterinumero HV-10 ja myös se, ettei koko pyörästä löytynyt BMW-tekstiä, ei polvikumeista eikä kytkinkopasta. Moottorin ja samalla pyörän identi-teetti varmistui oikeanpuoleisen sylinterin alta löytyneestä numerosarjasta, jolla se oli alun perin rekisteröity vuonna 1950. Kantakortti löytyi Mobilian arkistosta. HV-10, joka pyörässä kiinni olleessa kilvessä sekoitti, oli ilmeisesti poiki-en sattumoisin valitsema rekisterilappu, joka oli kuulunut ainakin CZ 150 pyörään. Rikos lienee vanhentunut.

Laite on varsin mukava ajettava, siinä on vääntävä moottori ja sopiva soolopyörän välityssuhde, jolloin mat-kanopeutena voi pitää 90–100 km/h. Soolovälitys löytyi **Hannulta** Salosta vaihtamalla minun pyörässäni ollut taa-jempi perä Hannun tarvitsemaan ja paremmin sivuvaunu-käyttöön soveltuvaan harvempaan. Uskoakseni molemmat olivat tyytyväisiä lopputulemaan.

BMW R12 on toiminut moitteetta, viime kesän loppua lukuun ottamatta. Rengaskertoja on kulunut useita ja mo-nessa on oltu mukana." •

47.VMPK Veteraaniralli

28.7.–30.7.2023

Urheiluopisto Kisakeskus Raasepori



Kesä on koittanut sen myötä kesän tuleva veteraaniralli on jo lähellä. VMPK:n Helsingin aluekerho ja Lohjan Nostalgiamotoristit toivottavat kaikki tervetulleiksi Urheiluopisto Kisakeskukseen, joka on luonnonläheisellä paikalla Kullaanjärven rannalla.

Rallimaksut

Tapahtumaranneke pe-su

- VMPK:n jäsen 50 €
- ei jäsen 70 €
- Lapset 13–17 v 30 €, 5–12 v 20 €, alle 5 vuotiaat veloituksetta
- Päivälippu 10 €

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

Aamiaiset sisältyvät majoitukseen.

Majoitustiedot

Rallialueen majoitustilat/mökkit on loppuunmyyty. Peuruutuspaikkoja toki saattaa tulla, niitä voi tiedustella Urheiluopisto Kisakeskus p. 019 223 0300

Asuntoauto-/vaunupaikat on myös ennakoon varattava (rajoitettu määrä).

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

Lisäksi on tarjolla Patjamajoitusta 30 € pe-su (oma makuupussi mukaan). Patjamajoitusta on vielä vapaana.

Telttapaikka pe-su 20 €/hlö muistathan ilmoittaa tulostasi.

HUOM! Telttailualueelta on runsaasti ja muistathan ilmoittaa tulostasi 14.07.2023 mennessä Urheiluopistolle ruokailuiden takia.

Lisäksi kisakeskus antaa 10% alennuksen kaikista lounaista ja päivällisistä jos varaat ne 14.7.2023 mennessä numerosta p.019 223 0300

Rallipaita

Perinteisesti rallipaita on yksi tärkeä osa rallia, joka

halutaan ostaa muistoksi tapahtumasta. Rallipaitaa ei tarvitse tilata ennakoon vaan sen voi ostaa suoraan rallipaikalta.

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.

Katseltavaa riittää, kun satavuotiaat moottoripyörät saapuvat alueelle lauantaina noin kello 14.00

Sekalaista tietoa

Rallialueella on myös huoltopiste, joka tarjoaa korjaus-/noutopalvelua 50 km säteellä rallipaikasta. Mikäli tien päällä tarvetta apuun soita Jukka Eskelinen p. 040 551 5838 Lähin kauppa ja huoltoasema löytyy Pohjasta noin 13 km. Kisakeskuksessa on pienimuotoinen kioski myynti (päärakennuksessa).

Pidetään Kisakeskuksen alue yhdessä siistinä. Käytetään öljynsuojamattoja tiputtelevien koneiden alla.

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

Liisa Lokka-Tukiainen

rallipäällikkö 040 502 4126

lokkatukiainen@gmail.com



Rallin aikana valokuvaaja Mika Pitkänen paikalla tallentamassa moottoripyöräilyn kunniakasta historiaa – hienoja pyöriä, hienoja kuskeja ja tunnelmaa. Mahdollisuus myös muotokuvaan.
Kuvauksesta lisätietoja p.044 062 2627

Alustava aikataulu

Pe 28. heinäkuuta

- 12.00 Ralliportti aukeaa
- 12.00 Majoittautuminen varattuihin majoituksiin (pääsy kello 16.00 mennessä)
- 12.00–14.00 Lounas ravintolassa omakustanteinen hinta 12,50
- 14.00–19.00 Valokuvaaja paikalla
- 15.00–19.00 Rantasauna lämmin naisille ja miehille (omat puolet)
- 17.00–19.00 Päivällinen Ravintolassa omakustanteinen 12,50
- 19.00 Rallin avaus ja lipun nosto (Ravintola rakennuksen edessä)
- 20.30 Elävää musiikkia
- 24.00 Hiljaisuus

La 29. heinäkuuta

- 7.00–10.00 Aamupala ravintolassa sisältyy majoitukseen
- 11.00 Lähtö ohjatulle ajoreissulle
- 12.00 Entistämiskilpailu alkaa
- 12.00–18.00 Valokuvaaja paikalla
- 12.00–14.00 Lounas ravintolassa omakustanteinen 12,50
- 14.00 Satavuotiaat moottoripyörät saapuvat rallialueelle
- 15.00 Aluekerhokisa alkaa
- 15.00–19.00 Rantasauna lämmin naisille ja miehille (omat puolet)
- 15.30–19.00 Päivällinen Ravintolassa (lipuke)
- 18.00 Vastaanotto suljetaan
- 19.00 Päätäjaiset ja palkintojenjako
- 20.30 Elävää musiikkia
- 24.00 Hiljaisuus

Su 30. heinäkuuta

- 7.00–10.00 Aamiainen ravintolassa sisältyy majoitukseen
- 12.00 Majoitusten luovutus 12.00 mennessä
- 12.00 Rallin päättäminen ja lipun lasku
- 12.00 Ralli portti suljetaan
- 12.00–13.00 Lounas ravintolassa oma kustanteinen 12,50

Lisäksi ulkona syötävää myynnissä pe 14.00–16.00 ja 19.00–23.00 la 13.00–16.00 ja 19.00–23.00
Kisakeskuksen päärakennuksessa on pienimuotoinen kioskimyynti.

Huom! Nuotiopaikka käytössä sovitusti soita Lauri Lankinen p. 0400 761 808



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



Irrota tai kopio tämä lomake ja jätä se täytettynä rallin vastaanottoon. Ennakkoon täytetty lomake nopeuttaa ilmoittautumista. Voit ilmoittautua myös ennakkoon sähköpostilla 23.07.2023 asti osoite jukka.pohjonen@me.com kerro viestissä samat tiedot mitä ilmoittautumislomakkeessa kysytään. Osallistujien tiedot käsitellään luottamuksellisesti.

Tervetuloa ralliin!

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa

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



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

Entistämiskilpailu 2023 Veteraanirallissa

Perinteinen entistämiskilpailu järjestetään tänäkin vuonna Veteraanirallin yhteydessä. Kilpailu järjestettiin ensimmäisen kerran Veteraanirallissa 1976 ja sen jälkeen vuosittain. Nyt on siten vuorossa 48. kerta.

Lienee laajalti tiedossa, että klubissa on työryhmä miettimässä entistämiskilpailun tulevaisuutta. Nykyisenlaisessa kilpailussa voimassa olevien sääntöjen mukaan kilpailtaessa on tullut eteen hankalia, vaikeasti ratkaistavia tilanteita, kun kovin eri-ikäisiä ja siten erilaisia moottoripyöriä on kilpaillut samassa sarjassa toisiaan vastaan.

Klubin johtokunta on päättänyt, että tänä vuonna mennään vielä vanhojen, voimassa olevien kilpailusääntöjen mukaan. Tuomaristo tekee totta kai parhaansa mahdollisimman oikean lopputuloksen saavuttamiseksi. Tulevaisuus sitten näyttää, millaisen muodon entistämiskilpailu saa.

Ilmoittautuminen tämän vuoden kilpailuun päättyy heinäkuun 14 päivän iltana. Tämä siksi, että tuomareilla on aikaa ja mahdollisuus tutustua kilpailuun osallistuvan kaluston tausta-aineistoon ennakoon. Osallistujille lähetetään kilpailukaavake ennakoon täytettäväksi ja kilpailuun mukaan tuotavaksi. Itse kilpailu etenee sitten vanhaan malliin haastatteluilla ja pyörien läpikäymisellä.

Ilmoittautumiset yhteys- ja pyörätietoineen pyydetään osoitteeseen kalervo.jussila@luukku.com tai puhelimitse 050 357 7600.

Tämänvuotinen rallin järjestäjä Helsingin aluekerho sekä kilpailun tuomaristo toivovat runsasta osanottoa kilpailuun.

**Veteraanirallin yhteydessä
ajetaan 100 ja lähes 100
vuotta vanhojen mp-pyörien
näytösajo**

**Ajelu on lauantaina 29.7.2023 ja
lähtöpaikkana Fiskarsin ruukki**

**Pyörät saapuvat rallipaikalle
noin klo.14**

Lisätietoja ajelusta: Jorma Vitie



**jorma.vitie@
vmpk.fi**

0400 586 391



PYYNIKKI CLASSIC TT

**KLASSIKKOPYÖRIEN &
KILPAKULJETTAJIEN
NÄYTÖSKISA**

**AITOJA
RATAPYÖRIÄ
30-70-
LUVUILTA**



ALASTARO CIRCUIT

19.-20.8.2023

PYYNIKINAJOT.FI

Jyväskylän jorinat

Kessut on saatu polkaistua käyntiin. M-P näyttelyyn osallistuminen onnistui hyvin, saatiin muutama uusi jäsen joukkoomme. Kiinnostus osastoomme oli yllättävän runsasta ja mukana olleet esitteet ja vanhat ylimääräiset kerholehdet tekivät hyvin kauppansa. Toivottavasti ne myös luetaan eikä heitetä lähimpään roskikseen.

MP-näyttelyssä suoritettiin aluekerhon omien tarkastajien toimesta yksi varsinainen museoajoneuvotarkastus ja yhdestä moottoripyörästä annettiin suullinen arvio museoajoneuvokelpoisuudesta.

Muistutetaan tässä vielä, **jokamaanantaiset ajelut klo 17.30** Jyväskylän Laajaparkilta alkoivat 8.5.2023. Ensimmäisenä kertana oli jo lupauksia paremmasta, kymmenen Kessua oli tullut, osa uteliaisuudesta katsomaan mitä papat touhuavat. Ajettiin mukava lenkki kahvittelemaan Vaajakosken aakkos-huoltsikalle.

10.6. MA-päivä sujuu ajelun merkeissä. Ajetaan Kintauden tieliikennemuseolle, jossa kokoonnutaan puolen päivän aikaan.

Sauna-ajelut 14.6, 12.7 ja 16.8. Hankasalmen urheiluautoilijoiden Kovalan mäen Tukikohtaan Taipaleentie 10 Hankasalmi. Aloitetaan klo 18.00. Mahdollisuus grillaamiseen.

Logoehdotuksia oli tullut kuusi kappaletta, joista suuri raati tulee valitsemaan mielestään parhaan esityksen, jota tullaan käyttämään aluekerhon tunnuksissa.

Kesäterveisin *Oppa*

TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 3/2023

Lämpö hellii meitä jo melko lailla. Moottoripyörät ovat jo arkisia näkyjä liikenteessä ja myös joitakin veteraanipyöriä on jo tullut vastaan. Muistatthän ajaessanne kevään mukanaan tuomat riskit liikenteessä sekä kunnolliset ajovarusteet.

Olemme siirtyneet kesäaikataulun mukaisiin kokoontumisiin Linnansaareen. Kokoonnumme vapaamuotoisesti **joka keskiviikko klo 18.00**. Tervetuloa!

Tämän kesän kevätajelun ajankohta ei ole vielä varmistunut. Tiedotamme asiasta heti, kun palaset loksahda kohdalleen.

Seuraa tiedotustamme foorumillamme vmpk.fi/forum sekä Facebookissa.

Mukava ajokauden aloitusta!

Terveisin sihteeri

jussi.terwasihteeeri@gmail.com



In memoriam Aulis Hokkanen 3.10.1945–16.03.2023

Maaliskuun puolenvälin jälkeen sain suruviestin: pitkäaikainen ystävämme, ja harrastajatoverimme oli menehtynyt vaikean sairauden murtamana.

Aulis ehti olla harrasteessamme mukana lähes parikymmentä vuotta, ja näimme hänet Arielillaan mukana niin VMPK:n kuin erityisesti Ariel-kerhon tapahtumissa, ja retkillä. Aina hyväntuulisena ja positiivisena hän oli erinomaista matkaseuraa monilla ulkomaanreissuilla, joita Ariel-porukalla teimme aina Englantia myöten. Viimeiseksi pidemmäksi jäi matka Ariel-ralliin Amsterdamiin juuri ennen koronaa, ja kotimaassa hän oli matkaseuranani vielä viime kesänä Multian Ariel-ralliin, vaikka sairaus taisi häntä jo hiukan uuvuttaa.

Motoristina Aulikselle ainoa oikea pyörä oli Ariel, joka toimi hänen itsensä kunnostamana luotettavasti tuhansien kilometrien retket. Ihmisenä muistan hänet ystävänä, jonka sanaan ja apuun saattoi aina luottaa.

Lepää rauhassa Aulis.

Veikko Virtanen

Mansen Mörinät 3/23



- Tiistaikokoontumiset ovat siirtyneet Mustalahden satamaan kesäkaudeksi.
- Kevätrompepäivä järjestettiin Tampereen messu- ja urheilukeskuksessa 22.4. Tapahtuma oli onnistunut, myyjiä oli noin 70 ja kävijöitä noin 1300. Rompepäivillä oli myös ”Tankki täyteen” aiheinen esine- ja valokuvanäyttely. Samaan aikaan pidetyssä Hot Rod & Rock show:ssa oli Masinisteilla / VMPK:lla pienimuotoinen kerho-osasto. Kiitokset myyjille, kävijöille ja talkooporukalle.
- Vehoniemen automuseolla avattiin VMPK:n näyttely ”Suomi-mopot. Näyttelyn ovat koonneet Masinistien **Jukka Peltonen** ja **Teuvo Mehtälä**.
- Kevätajelulla ajeltiin lauantaina 20.5.
- Sauna-ajelut Vähäsiltaan 11.5., 15.6., 15.7., 24.8. ja 21.09.
- Museoajoneuvopäivä on lauantaina 10.6. Osallistumme

- siihen ajamalla kulkueena Kangasalle, jossa on Kurvaa Kangasalle-tapahtuma. Kulkue kootaan Mustalahdessa yhtenäiseksi klo 9.30 mennessä. Siitä ajamme kaupungin läpi Mobiliaan, jossa pyörät laitetaan näytille niille varattuun paikkaan. Paluu tapahtuu omaan tahtiin.
- Veteraanirallin yhteislähdöstä ja huoltoautosta tiedotetaan lähempänä tapahtumaa.
 - Mansen Masinistien tapahtumista tiedotetaan internetsivuilla: <http://mansenmasinistit.fi/> sekä VMPK:n forumissa.
 - Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*

Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

- Kesäkauden kokoontumiset ovat alkaneet 3.toukokuuta ja jatkuvat joka toinen keskiviikko kello 18.00 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.
- Kesän suuri ja tärkeä tapahtuma on VMPK:n Veteraaniralli joka on 28.7.-30.7.2023 Urheiluopisto Kisakeskus Raasepori
- Kaikki kesän tapahtumat voi varmistaa VMPK:n foorumin sivuilta osiossa Aluekerhot tiedottaa -kohdasta tai Stadin Pärtsärit omilta sivuilta www.stadinpartsatit.net, Aina voi myös soittaa p. 040 502 4126

Terveisin *Liisa*



Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi

Satakunnan aluekerhon ajokausi on kylmästä keväästä huolimatta hyvässä käynnissä. Suosittu Kokemäkiajo ajettiin jälleen runsaslukuisena ja hyvässä kelissä. Tässä olis taas lisää tiedossa olevia tapahtumia Satakunnasta:

- SAHKin valtakunnalliset retkeilyajot ajetaan Porissa 10.6. Olemme mukana järjestelyissä hoitamalla tehtävärastin Leineperissä, jonne tarvitaan vielä pari kolme vapaaehtoista rastimiestä muutamaksi tunniksi.
- Satakunta-ajo ajetaan lauantaina 1.7. Ajosta on tarkempi ilmoitus toisaalla tässä lehdessä. Samana päivänä on ihan siinä lähistöllä suosittu Kouvatsan mopokarnevaalit. Siellä voi poiketa vaikka Satakunta-ajon jälkeen.
- Alustavasti on sovittu, että Pori – Tampere ajo ajetaan 26.8., sen paikka on vielä avoin. Rompetori järjestetään kerhon piha-alueella todennäköisesti 2.9. Näistä lisää seuraavassa numerossa.
- Viikottaiset tutut kokoontumiset ovat myös alkaneet ja niitä onkin Satakunnassa tarjolla lähes joka arkipäivälle. Uutena on herätetty henkiin vanha tuttu Kämpän Kaffetupa 8-tien varressa Eurajoella, jossa on motoristi-kokoontuminen tiistaisin.

Lisäksi on paljon pienempiä tapahtumia, joista pyritään ilmoittamaan mahdollisuuksien mukaan eri medioissa.

Juhani Salminen, aluekerhon tiedottaja



MYYDÄÄN



Husqvarna-mopo 60 luvun alusta. Etulokasuoja ja moottorin suojapellit ovat irtaallaan. Ensiohihna uusittava, Mukaan käyttämätön päällyskumi etupyörään. Hinta 650 euroa.



Italialainen sporttimopo 60 luvun puolivälistä. Neilvaihteinen Minarelli, tarjouksin.



Osat: Vespan astinlautalistasarja, polvisuojan reunalista, sivukoteloiden kuminen reunanauha (ovat kuvassa). Lisäksi vaijerisarjoja, keskituen kiinnitysosat jousineen ja pikkuosia.



Honda Dream tyyppisen pyörän vas pakoputki ja irtoäänenvaimennin ja

Bmw R26 / 27 pakoputki. Yamaha YDS5 / DS6 lokasuojat.



Pyörä Yamaha YR1 350cc kunnostettu, 3400 euroa.

Tiedustelut p. 0400 988190



Montesa Cota 348 -trialpyörä, 1978. Rekisterissä, poistettu liikenteestä. Paljon vara- ja lisäosia. Pyörä ja osat myydään vain yhdessä, 3500e. Esa Alin, Kaarina, 044 567 4241, esa.alin@gmail.com



NSU SUPER MAXI 1960 OSB 175. Museokunnostettu. Ei rekisterissä hp. 4500 € Puh. 041 506 6013 jheistaro@gmail.com



BMW K110 LT, vm.1995 BMW:n laukkusarjalla, ajettu 131 000 km. Ensioimistaja myy, Hp. 3550 €. Ei vaihtoa. Soittamalla lisätietoja. Veikko Kyröskoski, puh. 045-8897778 tai 03-3713650.



Ducati 916 Biposto, vm. 1997, todellinen Ducatien ikoni. Aikanaan saavutti ilmestyessään maineen kautta aikojen kauneimpana moottoripyöränä. Kohta museoikäinen. Moottori käyty läpi ja huolto tehty alan ekspertin toimesta. Uudet ketjut ja rattaat, jarrupalat, etulaakerit ja etuhaarukka huollettu. Tankin sisäiset bensaletkut uusittu. Termignoni putket (alkuperäiset myös mukana) ja Evolution luistokytkin (alkuperäinen mukana), uusi takarengas mukaan nykyisen lisäksi. Kunto kuin tehtaalla lähtiessä. Soita 040 759 4465 tai sähköpostilla knettamo@gmail.com.





Käytetty ja lämmönkestäväksi maalattu Joshimura RD Rs-3 tehoptuki. Kiinnityspanta mukaan. Ollut nelitahtisessa ja varastossa vuosia. (150€)



Honda CBR 600F v1989 alkuperäinen bensatankki. Vuoto alta on paikkattu, (50€)



Vedenpitävä Mp-asu Difi Aerotex, 3XL, suojat on, talvivuoret, takki irtovuorella, povitasku (140€)



Umpikypä Axo L/60, E3 hyv. + uu-

det visiirit 2 kpl (75€)

Seuraavista saa pyydettyä kuvia ja ne ovat olleet käytössä vain vähän. Kymppillä seuraavat: Kypäräpuhelinpari Tronic H-3050, Polvenlämmittimet 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



HUSQVARNA NOVOLETTE TYP 3421. Vm. 1954. Museorekisterissä mopona. Alkuperäinen, vain yksittäisiä osia vaihdettu. Toimii kuten pitää. Hp. 1850€. Mukaan jonkin verran varaosia. Soita 050-521 5894 Veijo Ilmavirta

Moto Guzzi California II, 1983. Museorekisteröity 2019. Väri musta ja kunto siisti. Omistajahistoria ok. Pyörä Helsingissä. Lisätietoja/kuuvia numerosta 0400 932025



Huolella kunnostettuja Pappa-Tunturin moottoreita käsi-, jalka- ja automaattivaihteisena, alkaen 350€. Sport ja Super Sport 3- ja 4-vaihteisena sekä Maxi-automaatteja ja Sachs 2v alakerä. Soita 050-521 5894 Veijo Ilmavirta (Tuusula).



Hopeasiiven 17 tuuman pohja/pintamaalattut vanteet, entisöitävään mopediin. Vanteet 30 €/kpl, myös samaan etunapa uusilla laakereilla 20 €. Puh. 040-5297474

Muista lähettää osoitteenmuutoksesi jäsenkirjurille! Yhteystiedot etukannen kääntöpuolella sivulla 2.



MYYDÄÄN



BMW R80 RS vuosimallia -92. Olen toinen omistaja ja ostin pyörän 14vuotta sitten kaveriltani, joka toi työreissultaan uuden BMW:n. Pyörä on hieno ja 1000-kuutioinen, mittarissa 67000, katettu, edessä tehokas levyjarru, säädettävä iskunvaimennin, KIWIN laukut sisälaukkuineen, aina huollettu BMW-huollossa ja ensimmäiseen Reijo Myllymaalla Hämeenlinnassa, kaikki huoltohistoria tallessa. Aina säilytetty talvet lämpimässä ja kauppaan kuuluisivat ajovarusteet kokoa 56 , 2 kypärää (toinen SHOEI), 2-osainen nahkapuku MODECA ja goretex-puku. Kysellä voi peritti.l.myllyla@gmail.com tai 040 5116627



Myydään Laverda 500 vm. 1979. Mahdollisimman alkuperäinen, viime vuosina pääosin seissyt. Lisäksi kirjallisuutta, workshop manual yms. HP 2900 e. p. 0400 826201.



Myytävänä kaksi ikonista Triumph Bonnevillea. Vuoden 1967 USA malli (DU60879), jonka ostin USAssa asuessani vuonna 2001. Erinomainen kunto, museorekisteriin 2019. Triumph Bonneville 1969, eurooppa malli ja loppuvuoden tuotannosta (NCO1939, huom. nokat). Museorekisteröity 1997. Molemmat pyörät erinomaisessa kunnossa. Rungon ja moottorin numerot vastaavat samaa pyörää (matching numbers). Pyörät aina säilytetty lämpimässä tallissa ja käytetty määräjain. Soita Kari Nettamo 040 7594465 tai lähetä sähköpostia knettamo@gmail.com



KERÄILIJÄT HUOM! Erittäin hieno museorekisteröity Husqvarna 4242/48 vuosimallia 1961. Entisöity v. 2018 pilkuntarkasti vuosimallin mukaiseksi alkuperäisillä osilla. Entisöintikilpailujen voittaja. Toimii ja kulkee erinomaisesti. Soita ja kysy lisää: Veijo Ilmavirta 050-521 5894. Hp. 3 100€.



Pikkulohko-Guzzin käytetty kardaani, spooreja takapäässä 16, nivelpäässä 10, pit. 310 mm, h. 80 €, p. 040 7739 844

OSTETAAN

Etsin nopeus-/kierroslukumittaria. Pyöräni on BMW R60/5 vuosimalli -70. GSM 040 562 9649.

VMPK:n ansiomerkkitoimikunta

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

Liisa Lokka-Tukianen
Aurankaari 2 A 2
01840 KLAUKKALA
040 502 4126
lokkatukiainen@gmail.com

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



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

Itä-Savon aluekerho "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 Rötökö
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 "Itämaankiittäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Jari Lopenen
Luumukatu 2, 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 "Päriäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiittäjät"

Juha Häyrynen
Harjurannantie 718
78710 Varkaus
0400 752 620
jussi.hayrynen@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
Markku 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 Krapi, 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 Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843

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



SPEEDWAY

15.7.2023

KLO 13.00

PARIAJON EM-SEMIFINAALI 1



HARJOITUKSET: 14.7.2023 KLO 14.15

KILPAILU: 15.7.2023 KLO 13.00

PAIKKA: VARKAUDEN SPEEDWAY STADION, TYKKITIE 158

LIPUT: 20 € / 10-16V 10 € / ALLE 10V ILMAISEKSI

OSTA LIPUT ENNAKKOON: lippu.fi



warkaus

KORPISUAL