

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

4 | 2023



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

YHTEYSTIEDOT

JOHTOKUNTA

Puheenjohtaja

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

Varapuheenjohtaja **Jorma Vitie**

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

Sihteeri

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

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
Leveämäki 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@japsistarat.fi

Pohjoismaat yhteyshenkilö

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

Saksankielisen alueen **yhteyshenkilö**

Ilkka Hänninen
Lampuotilantie 49
00630 HELSINKI
0400 484 589
hanninen.ilkka@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

Eduvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Webmaster, jäsenrekisteri, **perinnekerruu**

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

Mopoasiantuntija

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

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimena

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

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

Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

| | |
|---|----|
| XVII Norton Day | 4 |
| Classic Vesijärvi-kierros | 6 |
| Itäharjun ajot | 8 |
| kevätkokouksen jälkipärinää | 10 |
| Kevätkokouksen pöytäkirja | 11 |
| Suomalaisen DKW-kilpakoneen tarina | 12 |
| Akkaintalli | 18 |
| Zündapp KombINETTE | 21 |
| Peltitankkiset Pentonit | 22 |
| BMW-moottoripyörät | |
| 100 vuotta - osa 2 | 26 |
| Poliisin Bemarit | 34 |
| Teollinen tuotanto alkaa | |
| Eisenachissa | 36 |
| BMW R35 -47 | 37 |
| Neuvosto-Bemareita ja muita kummallisuuksia | 39 |
| EMW - Easy Ridersin hengessä | 41 |
| Tarinaa Douglasista - osa 4 | 43 |
| Markkinasivut | 50 |

Kansikuva: Suomen MP-poliisin ensimmäisiä Bemareita vuonna 1960, kuva: István Rácz, Museovirasto, CC BY 4.0

Kesä on edennyt melkoisella vauhdilla. Tätä kirjoittaessani on tämän vuoden Veteraaniralli vielä edessäpäin, mutta lehden ilmestyessä olemme ainakin yhtä kokemusta rikkaampia.

Tämänvuotinen rallihan toteutuu tällä kertaa eteläisessä Suomessa. Jonkun harrastajan mielestä matka rallipaikalle on pitkä. Niin jollekin se on pitkä, kun taas toiselle lyhyt. Matka kuitenkin rallipaikalle on osa tapahtumaa. Samoin käyty keskustelu onko rallipaikalla riittävästi hotellihuoneita, tai tarvitaanko niitä ollenkaan, kun halutaan nukkua teltassa. Voin vakuuttaa, että kaikkien mieleisen rallipaikan löytäminen on tosi vaikeaa. Myös iso osanottajamäärä asettaa vaatimuksia rallipaikalle.

Edellä mainituista syistä myös rallin järjestäjiä on ollut vaikea löytää. Toki tämänhetkinen tilanne näyttää paremmalta. Taitaa kahdelle seuraavalle Veteraanirallille olla tiedossa järjestäjä. Mikäpä sen mukavampaa. Kahden vuoden päässä on Klubin 50-vuotis juhluvuosi, toki ralli on sinä vuonna järjestyksessään 49:s.

Tämä tuleva Klubin juhluvuosi on jo tässä vaiheessa aluekerhoissa hyvä huomioida. Suunnitelmia juhluvuoden tapahtumille voidaan jo hyvissä ajoin pohtia. Johtokunta on jo aloittanut omien suunnitelmien kartoittamisen, mutta varsinaisen näkyvän toiminnan saavat aikaan ympäri Suomen aluekerhot. Pistetään tuulemaan ja tehdään näyttävä kavalkadi Klubin 50-vuotisesta taipaleesta.

Useita tummia pilviä on kuitenkin yhteiskunnan taholla harrasteellemme jatkuvasti nousemassa. Fossiilisten polttoaineitten käyttöön liittyvät rajoitteet. Löytyykö uusia päästöttömiä polttoaineita tai korvaako sähkö tai vety käyttövoiman? Kaksitahtimoottoreihin liittyvät käyttörajoitteet. Moottoripyörien vuosikatsastukset jne. Meillä on kuitenkin vahva edustus kansainvälisessä FIVA-järjestössä, jossa meidän edustajana toimii **Ragnar Lungvist**. Tätä kautta on edellytyksiä saada ääntämme kuuluviin, silloin kun meitä koskevia asioita pohditaan esim. EU:n puitteissa.

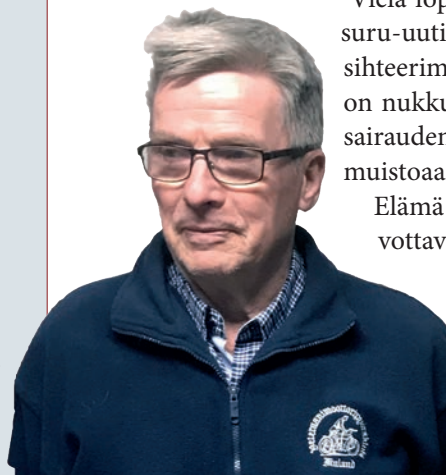
Veljeskerhossa SAHK:ssa on tapahtunut henkilövaihdos. Toiminnanjohtajan ja Automobiili-lehden päätoimittajan tehtävästä eläkkeelle siirtyneen **Riitta Kastemaan** tehtäviin on astunut **Jan-Erik Laine**. Hän on pitkäaikainen ajoneuvoharrastaja sekä Klassikot-lehden toimittaja. Toivomme hänelle menestystä aloittamassaan uudessa tehtävässä.

Vielä lopuksi haluan mainita klubia kohdanneesta suru-uutisesta, sillä pitkäaikainen museoajoneuvosihteerimme ja kunniajäsenemme **Aarno Torikka** on nukkunut ikiuneen aivan liian varhain vakavan sairauden uuvuttamana. Kunnioitamme hänen muistoaan.

Elämä jatkuu ja uudet haasteet edessämme. Toivottavasti on kesää vielä jäljellä, ja ajokautta.

Ajelkaahan maltillisesti

Matti





teksti & kuvat: **Tarja Montonen**

XVII NORTON DAY

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho Koneratsastajien perinteinen, vapaamuotoinen päiväkokoontuminen keräsi Keltin kerhotalolle tänäkin vuonna runsaasti moottoripyöriä. Kirjavasta kattauksesta erottui pari selvää ihmettelijöiden sekä ihastelijoiden vetonaulaa, ensimmäisenä Osmo Oki Partin 500 cc Norton Manx. Vuosimallin 1962 näköiseksi rakennetussa kisapyörässä on jo kolmas runko, eikä moottorikaan ole alkuperäinen. Isle on Man TT 2010 päättyi kolarointiin. Okin 60-luvulla motocrossilla alkaneen kilvanajon puolestaan kuulemma päätti ikä, jonka kertymistä ei voi estää.

Toinen ympärilleen hetkessä kansan kasannut brittipyörä herätti oitis saapuessaan huomion sekä äänillään, että kiillollaan. Magneettomies Vesa Vuorelan Vincent 1200 cc on rekisteröintipäivänsä mukaan vuosimallia 2023, ja niin sanotusti omavalmiste, eli itse koottu. Vanhaakin siitä kuulemma sentään löytyy, ellei paljon muuta, niin nopeusmittari. Ottaa tuosta vastauksesta sitten selvää...

Tavan mukaisesti tein pientä kyselykierrosta. Päijät-Hämeen aluekerhon, Päijät-Motoristien, 11 pyörän letka oli kasattu whatsapp-viestillä. Entisen kerhosihteerin Markku Paavilaisen mukaan se ollut toimiva viestintäkeino: sillä voi kuka tahansa heittää ehdotuksen ajokohteesta, ja porukan kasaaminen käy helposti lyhyelläkin varoitusajalla. Tätä viestintäpuoltahan pohdiskeltiin aluekerhoparlamentissakin, joten tässä yksi toimivaksi todettu keino kaikille kokeiltavaksi.

Kettulan Torsti saapui paikalle 70-luvun Suzukilla. Niinpä oli pakko tiedustella mikä vanhoissa moottoripyörissä vetää kiihdytysajomestaria. Dragrace-nopeudethan ovat jotain 400 km/h, eli täysin eri teholuokissa, saati kiihtyvyydessä mennään. Torstin mukaan kaiketi vanha kiinnostaa vanhaa, ja kaikki mikä kulkee kahdella pyörällä. Vai liekö yksisuuntainen mielialahäiriö: talli on täynnä kaikenlaisia viritäksiä.

Edellisessä Huimapyörässä lanseerattiin uutena

palstana Akkain talli. Samalla haettiin halukkaita kirjoittajia seuraaviin lehtiin. Niinpä kysäisin Kelttiin tulleilta naisilta mielipiteitä asiasta. Tarvitaanko naismotoristeille erikseen jotain omaa? Veteraanimoottoripyöräklubihan on ollut jäsenistöltään tasavertainen ja sukupuolia erittelemätön tähän asti. Ehkä kohderyhmänikin sitten oli väärä, koska suurta intoa idea ei herättänyt. Eikö voitaisi vain olla kuten tähänkin saakka, ehdotettiin. Toisaalta jos joku nyt välttämättä halua tällaiselle kokee, niin kai se sitten on osalle tarpeellinen, todettiin. Joka tapauksessa Norton Dayn kaltaisia rentoja, pieniä kokoontumisia toivottiin lisää kaikkialle. Näitähän eri aluekerhojen alueilla onneksi joka kesä onkin. •



Otsikkokuvassa vasemmalla Osmo Oki Partti ja Norton Manx 500 cc, Oikealla ylh. Köpin Norton Atlas 750 cc -63 ja Magneettomiehen Vincent 1200 cc -23 (kyllä!), Oikealla Seppo Nurmen Norton Commando 750 cc -69, Amerikan markkinoille tehty ja sieltä tuotu.

AJ&S

M

ARIEL

BSA

Norton

ROYAL
ENFIELD

TRIUMPH

Valveette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

**Vielä on kesää jäljellä! Varaosat
ja tarvikkeet suoraan
Helmien hyllystä!**

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

21. Classic Vesijärvi-kierros

Perinteinen mopoilun Vesijärvi-kierros ajettiin 4.6.2023 jo tutuksi tulleella reitillä. Tapahtumapäiväksi olivat sääprofeetat luvanneet sadetta. Se toteutuikin, mutta vain muutaman kuuropilven pudottamin pisaroin. Oli kyllä odotettuakin, että kostean kelin vuoksi moni jäi kotiin. Kuitenkin 305 mopoilijaa laskettiin kierroksen varrelta. Kiitos uskaltaneille!

Rutinoituneet mopoilijat osoittivat kiittävästi mopo-osastomme kurinalaisuutta. Valvovan poliisinkin mukaan päivän retki oli hieno kokonaisuus.

Varmasti itseni lisäksi monella oli mielessä matkan varrella Kempeleen **Anssi Lindahl**. Hän oli monivuotinen osallistuja kierrokselle saavuttaen myös kilometrikunnkuna tuon matkamopoilun halutun pokaalin. Nyt saimme kuulla suruviestin. Vähitellen



Lähtö Messilästä sinertävän usvan saattelemana.

kehittynyt sairaus oli päättänyt vasta keski-ään saavuttaneen miehen elämän. Lämmin ja syvä mopokansamme osanotto **Marikan** ja kaikkien Anssin

läheisten elämän arkeen.

Viitailan taukopaikan ruokailusta huolehti tänä vuonna Joonas Grilli makkara-, lettu-, kahvi- ja limsatarjoi-

Viitailan tauko on päättynyt sadepilven uhkaamana. Mukana myös Cezeta skootteri ja "paviaanivaunu", joka kuvassa jää Solifer Speedin taakse. Sininen tsekkiskootteri oli mopoksi rekisteröitynä mukana 50 cc kone piilossa komeiden peltien alla. Omistaja Antti Sarvi Rautjärveltä.



luin. Jonotuksesta huolimatta hyvin sujunut välipalan an-niskelu kentällä ei kaikkien mielestä vastannut perinteistä isomman joukon organisoimaa hernesoppa- ja pannarituo-kiota sisätiloissa vessoineenkin. Niin varmaan onkin. Mi-nulle esitettiin jatkossa jopa soppatykin tilaamista kentälle. Katsotaan nyt, mitä eteen tulee. Sopimuksista on kuitenkin aina pidettävä kiinni. Itse mopoilu ja siihen liittyvät hyvin hoidetut oheispalvelut olkoot kaikille tärkeintä näissä ta-pahtumissa!

Sen lisäksi, että kiitän kaikkia mukana olleita järjestäjiä henkilökuntineen yhteistyöstä, haluan painottaa mukana ajaneiden mopoilijoiden asiallista liikennekäyttämistä. Sellaisesta leviää harrastuksemme hyvä ja kannustava sa-noma. Vanhojen historiallisten mopojen unelmointi syttyy niidenkin joukossa, jotka eivät aikoihin tai sitten lainkaan ole nähneet reilusti yli puoli vuosisataa sitten vallinnutta lii-kennekulttuuria. Silloinhan mopot olivat mitä suurimmas-sa määrin hyötyajoneuvoja. •



Palkintojen jaon avustajana toiminut Marika Lindahl ojentaa specialistin pytyn Hannu Jääskeläiselle.



Jocke Vierimaa saa kilometrikunkun palkinnon. Huomaa lakin monet pinssit vuosien varrelta.

Palkitut:

Veteraanikunkku

Kari Hirvonen, Vantaa
(mies ja mopo yhteensä 144v)

Kilometrikunkku

Jouni vierimaa, Helsinki
(Oulun seudulta Messilään 659 km)

Kaunein mopo

Jouko Koivula, Karkkila
(Pyrkijä Cross 1966)

Tyylitaju

Mikko Koivusalo, Ylistaro
(voittaja ei paikalla)

Specialisti

Hannu Jääskeläinen, Hollola
(moporakentaja ja pienoismallien seppä)

Nuorisostipendi 100€

Kiia Heinonen, Kärkölä
(15v harrastaja ja kisailija yleisemminkin)

Empatiastipendi 100€

Marika Lindahl, Kempele
(Myötäeläminen iloissa ja murheissa)

Arvotut stipendit 100€

Minna Hiltunen, Lahti
Tommi Laakso, Lahti
Ari Torvinen, Hollola

Kauneimman mopon ja tyylitajun valitsi veljekset Tuukkala ja kumppanit Päijät-Hämeestä.

Specialistin, nuorisostipendin sekä empatiastipendin saajat valitsi Kalevi Heikkinen, Lahti.

Mopokerho Samohan jakama Markku Savijärven kiertopalkinto tykin hylsy, jossa on vuotuisten saajien nimet, annettiin tänä vuonna Jouko Koivulalle Karkki-laan.



Vesivehmaan lentokentän tunnelmaa siniristilippuineen. Olihan kierros tänä vuonna puolustusvoimain paraatipäivänä.



teksti & kuvat: **Timo Santanen**

Itäharjun ajot 2023

Tänä vuonna tavoitteena oli järjestää Itäharjun Ajot Helatorstaina ja se onnistuikin. Reitti oli sama 1350-metrinen kuten viime vuonna ja varikko viime vuotisessa paikassa. Nopeudella 50 km/h ajaa 15 minuutissa 12.5 kilometriä eli yhdeksän kierrosta. Kuuluttajaksi saimme nytkin **Kari Rannanaution**, hän tietää mistä puhuu.

Talkoita tehtiin jo alkuvuodesta lähtien ja poliisin lupa tuli keskiviikkona. Torstai 18.5. alkoi viileänä ja pilvisenä, onneksi osallistujia oli ennätysmäärä: moottoripyöriä 46 kpl ja autoja noin 66 kpl, osa autoista ajoi ilman numeroa. Pyörät jaettiin kahteen ryhmään, yksököissä vanhemmat ja toisessa uudempaa kalustoa plus viime hetken ilmoittautuneet. Autoissa oli kolme ryhmää ja yritimme saada samanmerkkisiä samaan ryhmään. Katsastus sujui kohtuunopeasti tänä vuonna. Nyt teimme oman parkkialueen harrasteajoneuvoille ja se olikin ahkerassa käytössä, sijainti oli junaradan ja lähtölinjan välissä eli hyvä paikka myös kuvien ottoon. Nykyaikana kun kaikilla on 'kamera' mukana.

Kello 11.00 oli eka lähtö, vanhemmat



moottoripyörät. Ajettiin 15 minuuttia ja sitten 5 min taukoa viime vuoden tapaan. Samoin varikolta tultiin ulos takakulmasta ja takaisin sisään Teollisuuskadun puolelta. Tämä turvallinen järjestys oli jo viime vuonna. Seuraava MP2 ryhmä lähti siis 11.20 lenkille ja sitten autolähdöt olivat klo 11.40, 12.00 ja 12.20. Nolla-autona oli ASU-1, Spe-

den avo-Mustang vuodelta 1965.

Vuoden 2023 teemana oli **Rauno Aaltonen**, todellinen moottoriurheilun yleismies. Rauno oli myös paikan päällä ja mm. sai lahjaksi Paronin Poikien collegepuseron.

Kello 12.40 oli Rauno Aaltosen oma lähtö: Minit, Opelit ja Datsunit. Rauno itse ajoi samaa Miniä jolla hän on

kilpaillut Monte Carllossa. UPEETA! Näyttelyteltassa oli rekvisiittaa uran varrelta ja vieressä vielä Speedway-Jap. Tässä vaiheessa jo paistoi aurinko ja ilma oli lämmennyt, yleisöä oli varmaankin 4000 innokasta paikalla.

Sponsorit olivat myös tuoneet näytille uusia sähköbemareita sekä kaksi uutta Ferraria yhden vanhemman seuraksi. Ferrarit olivat ihan kivan näköisiä autoja ja työn laatu minun mielestä loistotasoa. Minun alkoi tehdä mieli uutta Ferraria. Sitten otin taskusta tyhjän lompakon ja sen kanssa taputin otsaa hetken aikaa. Se helpotti, himo meni ohi.

Sitten jatkettiin MP1- ja MP2-ryhmillä yhdeltä ja klo 13.20, näiden jälkeen kolme autolähtöä 20 min välein. Sitten vielä sama uudestaan eli kaikki pääsivät kolmeen kertaan ajamaan 15 min ja todellakin Turussa! Lopetus oli klo 16.15, tietysti osa ehti lähteä aiemmin. Samoin yleisö osin vaihtui päivän mittaan. Tänä vuonna joku oli valittanut metelistä ja paikalle tuli moottori-pyöräpoliisi tutkimaan asiaa. Siis tieto ei ollut mennyt työvuorossa oleville asti. No onneksi luvat oli saatu.

Kaunis kiitos Rauno Aaltoselle ja muulle talkooväelle sekä ajajille, sponsoreille, viranomaisille ja SPR:lle ja kuuluttajalle ja Itäharjun Grillille. Me kaikki varmaankin nautimme tapahtumasta. Ensi vuodeksi täytyy löytää uusi paikka varikolle, nykyiset tilat jäävät talontekijöiden haltuun.

Paronin Poikien puolesta
Timo Santanen



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

Päätoimittajan palsta

Heinäkuun alussa kaverini sai ostettua hienon löydön, vuoden 1938, 500- kuutioisen NSU:n. Pyörä oli majoillut Etelä-Suomessa piilossa katseilta viimeiset 50 vuotta. Pyörä oli todella hyvässä kunnossa osiltaan, ainoastaan pakoputkisto ja etulokasuojat olivat kadonneen aikojen saatossa. Tätä pyörää aloitetaan kunnostamaan allekirjoittaneen ja pyörän omistajan toimesta. Tarkoitus olisi saada projektin vaiheita myös Huimapyörän sivuille. NSU rintama alkaa olemaan muuten kasassa, vanha -32 NSU on kasassa ja odottaa kuumeisesti niin Pistohiekan kuin Kaanaan Kahinoiden tapahtumia. Pistohiekka on 19.8. Puumalassa, jos kiinnostaa, lisätietoja tuolta -> www.hayridejamboree.fi

Dieseliä bensiinin seassa, kaikki on mahdollista. Brittiralliin juttumatkalle mennessä tankkasin ABC:n auto-

maatilta 98-bensaa tankin täyteen ja siitäkös riemu alkoi. Parikymmentä kilometriä ajettuani Moto Guzzi V7 Sportilla, kone alkoi kilisemään ja veto hyytyi aika lailla. No, Brittirallissa tuli kuitenkin käytyä ja nilkuttamalla pääsin kotiin. Seuraavana päivänä tuli tekstiviesti, jossa kerrottiin jakeilyhtiön virheestä, jossa dieseliä oli vahingossa täytetty 98 oktaanisen säiliöön noin 10 % verran. Diesel aiheutti oktaaniluvun rajua alenemista, sillä seurauksella, että Guzziin iski vaurioita pakoventtiileihin. Ei siinä auttanut muuta, kuin tilata osat ja laitattaa kannet kuntoon. Episodi söi kesän parhaimmista ajokeleistä kaikkiaan yli kaksi viikkoa. Toivotaan nyt sadejakson jälkeen parempia kelejä, pyörä ja kuski olisi valmiina.

Timo



Kevätkokouksen jälkipärinää

Päivölän kevätkokouksesta voisi melkein sanoa, että olihan meitä läsnä hyppysellinen. Asiat kuitenkin tuli läpikäytyä ja vastuulliset vapautettua. Kokouksen jälkeen tulevat yleensä ne mieluisimmat kohtaamiset ja mukavimmat muistelut. Muiden jo poistuttua kokouspaikalta kotimatkalleen jäimme tutkailemaan Simo Niemisen harvinaista Nimbusta. Kuvassa vasemmalta Oriveden rataketut Yrjö Kylmä ja Timo Vainio sekä, Simo Nieminen ja Lauri Uusimäki.

Mukana olleena muistiinmerkitsi
Vesa Huhtanen





VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI RY PÖYTÄKIRJA

Sääntömääräinen kevätkuusi kokous 2023

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n kevätkuusi kokous sunnuntaina 21.05.2023

Paikka: Päivölän Opisto Valkeakoskella, Päivöläntie 52 37770 TARTTILA

Aika: 21.05.2023 klo 13.00 tilaisuus aloitettiin lounaalla klo 12.00

Paikalla: 29 VMPK ry jäsentä. Osanottajalista liitteenä.

Esityslista:

- 1§. VMPK ry puheenjohtaja Matti Herlevi avasi kokouksen klo 13.03 toivottamalla osanottajat tervetulleiksi.
- 2§. Valittiin kokoukselle puheenjohtajaksi Marko Kuisma, sihteeriksi allekirjoittanut ja pöytäkirjantarkastajiksi Jorma Vitie ja Seppo Lehtimäki, toimivat samalla ääntenlaskijoina.
- 3§. Todettiin kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4§. Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys
- 5§. Rahastonhoitaja Virva Kaario esitteli vuoden 2022 tilinpäätöksen. Matti Herlevi esitteli toimintakertomuksen vuodelta 2022. Sihteerit esitteli toiminnantarkastajan ja tilintarkastajan lausunnot.
 - Tilinpäätöksen käsittelyssä keskustelua aiheutti eniten lehden jatkuvasti nousevat postitus ja painatuskulut.
- 6§. Päätettiin tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä johtokunnalle ja muille tilivelvollisille.
- 7§. Käsiteltiin muut johtokunnan jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
 - Aluekerhohoparlamentin järjestämistiheys. Aluekerhovastaava alusti keskustelua aiheesta, onko tarvetta järjestää aluekerhohoparlamentti joka vuosi. Kulut ja osallistumisinnostus. Keskustelussa päädyttiin tulokseen, että Aluekerhohoparlamentti järjestetään joka toinen vuosi. Tarpeen mukaan voidaan kutsua myös välivuosina.
- 8§. Käsiteltiin Klubin jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
 - Jäsenistöltä ei ole tullut määräaikaan esitettäviä asioita.
- 9§. Muut asiat
 - Museoajoneuvosihteerit Marko Kuisma esitteli kokoukselle kaksi asiaa, joihin museoajoneuvotarkastajat ovat toivoneet muutoksia.
 - Museoajoneuvolausunto
 - Lomakepohjan muutos ja digitaalisen valokuvan hyödyntäminen (SAHK, FHRA käyttävät jo nyt digitaalisia kuvia). Pitkän keskustelun päätteeksi päätettiin yksimielisesti, että lähdetään selvittämään kehitysmahdollisuuksia. Täyttyäkö digitaalinen kuva museoajoneuvo-asetuksen ja ohjeiden määräykset? Miten valokuvan liittäminen lomakepohjaan onnistuu? Koulutus, tulostus ym...
 - Tavoitteena on, että digitaalinen valokuva saataisiin nykyisen paperikuvan rinnalle. Tarkastajat voivat valita kumpaa menetelmää käyttävät.
 - Museotarkastajien koulutus, nykytilanne: Viikonlopun mittainen koulutus kerran vuodessa (la-su, n10h). Moni tarkastaja kuitenkin jäänyt pois koulutuksesta ja moni osallistuu vain yhtenä päivänä. Tulisiko koulutus muuttua yksipäiväiseksi? Tulisiko koulutus järjestää joka toinen vuosi? Tulisiko tarkastajille olla koe/testi muutaman vuoden välein? Päätettiin yksimielisesti, että ryhdytään miettimään miten koulutusta voisi kehittää.
- 10§. Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.30, kiittämällä osanottajia.

puheenjohtaja
Marko Kuisma

sihteerit
Hannu Kaskela

pöytäkirjan tarkastajat
Jorma Vitie

Seppo Lehtimäki

teksti: Thorolf Priester

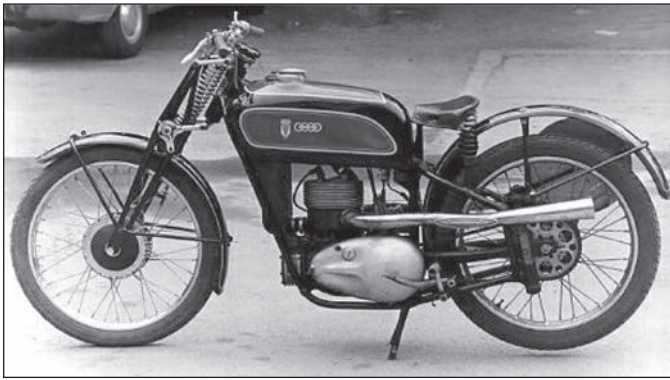
Suomalaisen DKW-kilpakoneen tarina

Kun tämän jutun DKW saapui Suomeen, elettiin kotalonvuoden 1939 alkukesää. Tehtaan kilpailujoukkue oli edellisen kerran isolla joukkueella vierailut maassamme 1937, mukanaan mm. ruotsalaistähti **Ragnar Sundqvist**. Joukkueessa oli ollut kuljettajia jokaiseen luokkaan, josta jokaisesta myös lienee tullut voitto. Toisen matkan tarkoituksena tehtaalla oli saada enemmän mai-

nosta tuotantokilpakoneilleen ja erityisesti tuotannolle. Taustalla saattoi olla myös poliittisia tavoitteita. Nyt koneita oli mukana vain muutama ja laivamatkan sijasta käytettiin miehistön ja koneiden kuljettamiseen Junkers Ju 52 -rahtilentokonetta. Erään iäkkään Eltsun kävijän kertoman mukaan tässä käsitelty DKW-konepyörä oli sidottu ison Junkersin laskutelineisiin koska koneen sisällä oli ollut liian

Tässä Dekaria ohjastaa ilmeisesti Hyvinkäällä Urho Ikäheimo. Eletään 1940-luvun loppua ja pyörä on tässä vaiheessa vielä hyvässä alkuperäiskunnossa. (Kuva on kopioitu Ikäheimon perhealbumista.)





1939-mallinen ja viimeinen DKW SS250 tuotantokilpakone.

Näin paljon voitokkaasta kilpapyörästä oli jäljellä vuonna 2010.



ahdasta. Tämän ystävyysvierailun tarkoituksena oli esitellä tehtaan parannettuja tuotantokilpureita Eläntarhassa ajattamalla niitä niin tehtaan omilla kuljettajilla kuin maamme parhaimmilla kilpakuskeilla. Toinen laite oli tämä SS250 ja toinen SS350 – ahdettuja 2-tahtikoneita kummatkin, aivan kuten tehdaspyörätkin. Pienemmän pyörän kuljettajaksi valikoitui silloinen A- ja B- luokkien huippukuskimme, helsinkiläinen **Walter Bergström**. Isomman koneen kuljettajaksi pääsi nuori huippulahjakkuutemme, Loviisalais-syntyinen **Gösta Lönnfors**. Sittemmin **Curt Ginman** ajoi tällä kakspuolikkaalla eniten voittoja seuraavan 10 vuoden aikana. Koneen lienee pitkän aikaa omistanut maahantuoja Oy Auto-Ala Ab.

...myytiin ainoastaan valikoiduille huippukuljettajille...

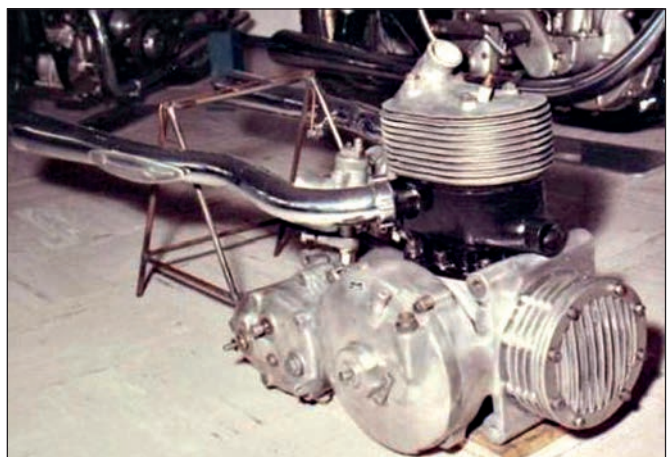
Ahdettuja pikkudekareita oli kehitetty jo pitkään. Kehitys moottorin kanssa yhteen rakennetulla pakkosyötöllä alkoi jo varhain 1920-luvulla mutta pääsi huippuunsa 1930-luvun puolessavälissä. Tämän jälkeen yhä lisää tehonlisäystä haettaessa tämä ”Ladepumpe”-tekniikka moottorin kanssa yhteen rakennetulla ahtimella oli tullut kehityksensä päätepisteeseen ja tehdas alkoi kehitellä erillisillä ketjuvetoisilla ahtimilla varustettuja moottoreita. Nämä poikkesivat jo huomattavasti tuotantokilpureiden koneiden voimanlähteistä ja lisäsivät samalla pyörän painoa. Tosin tuotantokilpureillakin silloin tällöin yhä voitettiin satunnaisia kisoja myös Saksassa.

Suomeen tuotu SS250 oli siis tuotantokilpuri jota myy-

1939-mallinen SS250-myly. Edessä näkyy ahtomännän sijoitus suoraan eteenpäin, erillinen lohkoihin pultattu 4-portainen vaihteisto sekä pakokäyrien väliin tungetut Amal-kilpakaasuttimet.

tiin ainoastaan valikoiduille huippukuljettajille, joilla oli mahdollisuus sijoittua kärkipäähän. Tämä toi mainetta tehtaalle joka oli tarpeen tiukassa kilpailussa muiden merkien kanssa. A-luokassa (250 cc) pahin kilpailija oli tähän asti ollut italialainen Benelli joka tosin käytti 4-t moottoria. Vuonna 1938 DKW:n SS250-mallia on valmistettu liki 50 kpl. Tarkkaa lukua ei ole koska sodan jälkeen venäläisjoukot tyhjänsivät tehtaan lähes kaikkine asiakirjoineen. Seuraavana vuonna sodan uhka oli jo niin suuri, että tehdas oli saanut käskyn muuttaa siviilipyörien tuotanto kesken kauden sotilaspöytätuotantoon. Samalla katkesi näiden tuotantokilpureiden valmistus ja pyöriä ehdittiin valmistaa korkeintaan 21 kpl, joista tänä päivänä on jäljellä enää kourallinen. Muihin Pohjoismaihin ei näitä Ladepumpeja eksynytäkään. Suomen DKW-edustaja oli pyytänyt saada pyöriä lainaan koko kesäksi mutta sodanuhan muuttaessa tehtaan tuotantosuunnitelmia oli ilmeisesti Oy Auto-Ala Ab:lle annettu lupa lunastaa koneet. Kaikki on tosin vain omaa arvailua.

Tässä vaiheessa ahdetusta nestejäähdytetystä 250 ccm kaksoismäntämoottorista oli saatu puristettua 20 hevosvoimaa, joka riitti 140 km/h nopeuteen. Polttoainesäiliötä oli vuosi vuodelta jouduttu suurentamaan tehonlisäyksen aiheuttaman polttoainenkulutuksen kasvun takia. Dekarin kaksoismäntämoottorin kampiakseliin on yhdistetty kahden kiertokangen varaan asennettu ahtomäntä, joka toi-



mi kampikammion tilavuuden muuttimena. Iskultaan 36 millinen suuri 120 mm:nen mäntä lisäsi alipainetta koneen puristustahdin aikana, jona koneeseen pääsi kahden lisenssivalmistetun Amal-TT-kaasuttimen kautta lisää polttoaineseosta ja vastaavasti pakkasi kampikammion tilavuutta imutahdin aikana, jolloin polttoaineseos tehokkaammin tunkeutui palotilaan. Takimmainen mäntä hoiti polttoaineseoksen imua kampikammioon ja pakokaasujen ohjausta taaksepäin suunnattuihin pakoputkiin, kun taas etumainen mäntä toimi seospumppuna puristaen polttoaineseoksen kampikammioista ohituskanavia myöten palotilaan. Tästä johtuu nimitys Ladepumpe (latauspumppu). Moottorin voitelu oli hoidettu 7%:n seosvoitelulla, sillä moottorin sisätilat olivat ahtaat ja laakereille oli taattava riittävä voitelu. Paisuntakammioita ei vielä ollut käytössä vaan pakoputket laajenivat megafoneiksi ja pakoäänät olivat korkeat ja terävät. Koneen toimintaperiaate oli nerokkaan yksinkertainen mutta tehokas.

Dekarilla ajettiin siis ensimmäinen kilpailu äitienpäivänä Eläintarhassa 1939. Saksalaistähti **Siegfried Wuenschelle** oli ilmeisesti varattu lähtö A-luokassa tällä pyörällä. Hän lähti tällä

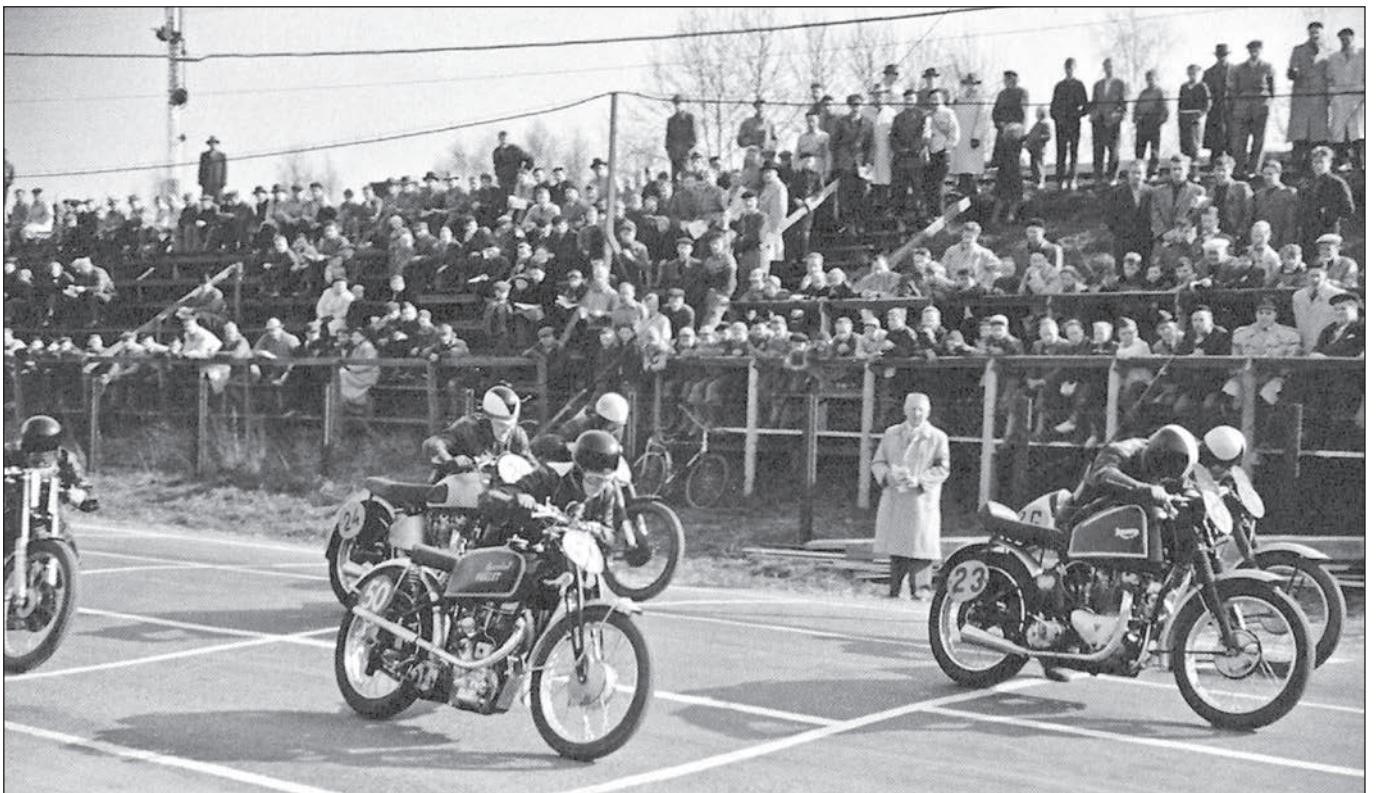
koneella A-luokan starttiin ja voitti näyttävästi. Walter Bergström lähti B-luokassa samalla koneella ja sijoittui sillä toiseksi. Seuraava kisa oli jo sitten Ruissalon TT, joka ajettiin toukokuun lopulla aurinkoisessa kelissä ja jossa kummatkin kisadekarit ajoivat samassa B-luokassa, Ruissalossa kun ei A-luokkaa ajettu. Dekarilla Ruissaloon lähtenyt Ginman sijoittui kolmanneksi Lönnforsin viedessä voiton.

Dekarilla kilpailivat useat suomalaiset huippukuskit monilla eri radoilla. Koneella voitettiin esim. Eltsussa kolmasti ja Pyynikillä viidesti. Muissakin kilpailuissa tuli seuraavan 10 vuoden aikana runsaasti kärkisijoituksia.

1940-luvun lopulla Dekari siirtyi **Urho Ikäheimolle** joka ajoi sillä muutaman vuoden, kunnes tässä vaiheessa jo kovia nähnyt kone siirtyi nuorelle kilvanajaja aloittavalle **Juri**



Ruissalon TT-kilpailun lähtö on tapahtunut. B-luokassa ajavat koneet ovat jo menossa (ylh.). Special-Bulletia työnnetään käyntiin vuoden 1953 Eläintarhanajossa (alh.).





Schloss Wildeck on pienen Zschopau kaupungin tunnusmerkki jonka uumeinissa sijaitsee myös DKW /IFA /MZ-museo.



Valtava Augustusburgin linna lounaasta katsottuna.

Puhkille, joka ajoi sillä muutaman kisan. Saksankielen taitoisena Puhk oli tiedustellut Auto-Unionilta Ingolstadtista, jonne DKW:n tuotanto sodan jälkeen oli siirtynyt, olisiko tehtaalla mahdollista peruskorjata kulu- nut vanha moottori. Myöntävän vastauksen saatuaan parivaljakko Puhk/**Stenström**(mekaanikko) oli irroit- tanut koneen ja pakannut moottorin Puhkin isän henkilöautoon jolla hän lähti kohti Saksan Ingolstadtia.

...koneen asteit- tainen tuhoutumi- nen oli alkanut...

Puhk kertoi tehtaalla tavanneen- sa siellä silloin töissä olevan entisen saksalaisen huippukuljettajan **Ewald Klugenkin**, joka oli venäläisestä so- tavankeudesta palattuaan päässyt Auto-Unionille töihin. DKW:n teh- daskuljettajana ollessaan Kluge voiti lukemattomia mestaruuksia. Myös Man-Saarella oli tullut voitto. Saman vuoden syksyllä tehtaalla korjaamo sit- ten ilmoitti, että moottori oli valmis ja niin Dekarin peruskorjattu kone saa- pui tehtaalla puulaatikossa takaisin Hel-

sinkiin. Moottori asennettiin takaisin runkoon mutta tiedossa ei ole, kuinka monta kilpailua sillä Puhk enää ajoi, koska mies havitteli jo isompiin luok- kiin sopivia kilpakoneita. 1950-luvun alussa Dekarin hankki itselleen helsin- kiläinen **Seppo Vaahtokari**. 1951 Suo- men liittyttyä FIM-järjestöön astui kui- tenkin ehdettujen moottoreiden kielto voimaan joka radikaalisti muutti läh- tötalannetta. Juuri peruskorjattu kone sai tehdä tilaa Royal-Enfieldin 350 ccm scramble-moottorille, jollaisia Vaahtokarin työnantaja Otto Brandt Oy oli tuonut muutamia maahan. Talvella 1952-53 toteutuivat sitten koneenvai- to ja muut pyörään kohdistuneet muu- tostyöt. Keväällä -53 Dekari oli saanut aivan uuden ilmeen ja uusi varsin upe- an näköinen ”Special-Bullet” 350 ccm oli valmis kauden avauskilpailuun – Eläintarhanajoon.

Uudemman mallisia nopeita kilpa- koneita oli kuitenkin sillä välin ilmes- tynyt lähtöviivalle ja entinen voittotah- ti ei enää uudella moottorilla uudessa luokassa toistunut. Koneella kuitenkin kilpailtiin vielä ahkerasti kunnes se 1960-luvun puolella valjastettiin siviilikäyttöön. Kesäkaudella 1972 se jopa katsastettiin liikennekäyttöön Por- voossa. Tämän jälkeen kone sai taas uusia omistajia ja koneen asteittainen tuhoutuminen oli alkanut. Alkupe-



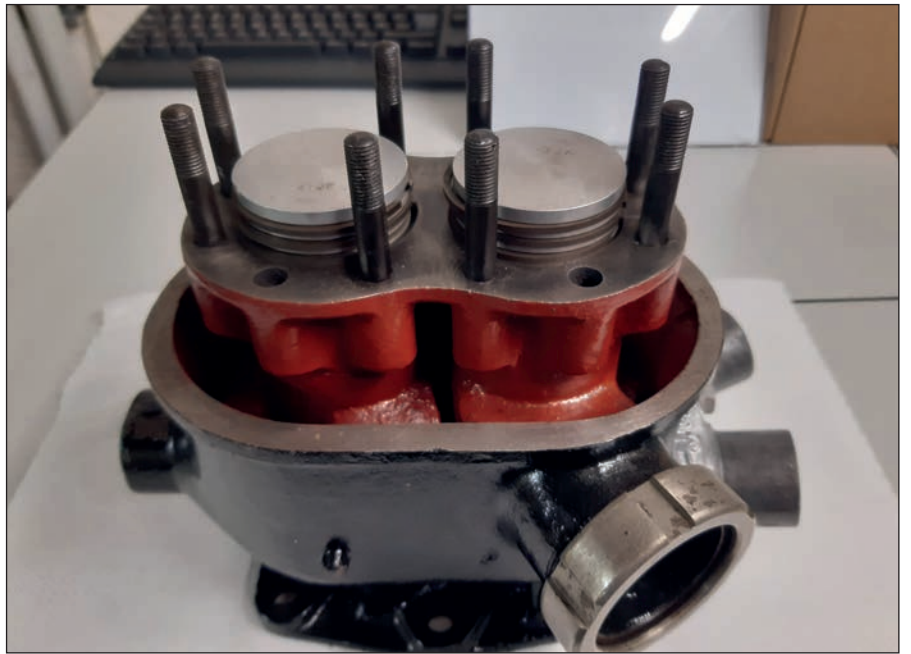
Meikäläiselle oli varattu rauhallinen tutkimuspaikka Augustusburgin linnan tietokonehuoneesta!

räinen peruskorjattu DKW-moottori kaikkine apulaitteineen ja jäähdytmi- neen on hävinnyt jäljettömiin meidän päiviimme saakka eikä ahkerasta sala- poliisityöstä huolimatta sen kohtaloa ole saatu selvitettyä. Lopulta uudella vuosituhanalla ei harvinaisesta kil- pakoneesta ollut jäljellä kuin kovaa käsittelyä kokenut pieni kasa romua,

joka muutaman mutkan kautta siirtyi allekirjoittaneen haltuun vuonna 2010. Viimeiset raiskaukset pyörä oli kokeenut vielä vuotta aikaisemmin – vieläpä veteraanipyöräilijöiden toimesta – mutta onneksi koneen keula säästettiin suuremmilta sahuksilta.

Meikäläisen sujuvan saksankielen taidon turvin oli vihdoinkin mahdollista lähteä avaamaan yhteyksiä Saksaan ja pian suoraan Audi AG:n omistamaan museoon, jossa vastaavia Dekareita oli muutama näytillä. Riittävän todistelun jälkeen siitä, että SS250-moottoripyörä on ollut Suomessa uudesta asti, uusi johtajatutttu lupasi tutkia arkistostaan, löytyisikö runkoa jostakin. Pyörän oma runko oli asteittain sahattu paloiksi ja oli viimein osien säilytyspaikan siivouksen jäljiltä joutunut romuliikkeen kuorma-auton lavalle 1970-luvun alussa. Ennen pitkää identtinen 1938-mallinen runko löytyikin Saksassa ja oli varattu Suomeen. Sen hankkimiseksi oli tosin myytävä Ariel-moottoripyörä. Vuonna 2012 hain sitten rungon Ingolstadtista ja otin sen lentokoneen ruumassa Suomeen. Tämän jälkeen on talliin ilmestynyt muutama muukin komponentti Audin avustuksella. Kiihkeän rakentelun jälkeen sekä innokkaiden ja taitavien tuttuujen avustamana kone seisoo nyt pyörillään odottamassa enää moottorin valmistumista. Moottori on lohkoja lukuunottamatta suunniteltava ja rakennettava uudestaan. Tämän Suomessa todennäköisesti eniten TT-voittoja kautta historian saavuttaneen kilpamoottoripyörän käynnistäminen toteutunee joskus tämän vuosikymmenen lopulla.

Syksyllä 2022 suoritin oikean toimimatkan jonka pääkohteena oli Neckarsulmin Moottoripyörämuseo sekä Augustusburgin ja Zschopaun linnat. Augustusburgin jättimäisessä linnassa Chemnitzin lähistöllä on useita museoita ja mm vaikuttava moottoripyörämuseo, jossa tiesin olevan 1939 mallisen SS250 DKW:n irtosylinterin. Tämän mittauksesta olin sopinut aikaisemmin jo museon intendentin kanssa, jotta saisin laadittua siitä piirustukset, tai pikemminkin 3D-mallin. Kaikki toteutuikin suunnitelmieni mukaisesti ja sain lisäksi muutaman uuden tutun



1939 Dekarin nestejäähdytetty sylinteri lähikuvassa - yhtä valurautavalua kaikki.



Dekarin kolmas herääminen ankarien ponnistelujen saattelemana.

täältä entisen DDR:n puolelta, jossa tapaa vanhanajan aidosti ystävällisiä ihmisiä. Tunnelma on yhä hieman erilainen kuin lännessä.

Saan kiittää isääni, joka aikoinaan ymmärsi laittaa poikansa Helsingin saksalaiseen kouluun Deutsche Schuleen. •

Rompetori!

Lauantaina 2.9.2023 klo 09.00 – 15.00
osoitteessa Kartanonkuja 5–6, 28430 Pori

Veteraanimoottoripyöräklubin Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarit” järjestää suosituksen moottoripyörien ja mopeden varaosien ja ajovarusteiden rompetorin kerhon piha-alueella. Myös autoharrastajat ovat tervetulleita. Ei sisäänpääsymaksua.

Myyntipaikka noin 3m x 5m maksaa 20,00 €. Isomman paikan hinnoittelu menee samassa suhteessa. Paikalta saa ostaa grillimakkaraa, kahvia ja juotavaa. Siellä pidetään myös vanhojen moottoripyörien ja mopeden näyttely. Myytävää tavaraa voi tuoda paikalle jo perjantaina 1.9. klo 18.00 alkaen.

Paikalle on opastus Tampereen ja Helsingin teiltä maamerkkinä Pekkaniskan nosturit. Pihassa on myös paikan omistaja Niwelcon peräkärry- ja vanhojen tavaroiden myyntiä.

Tiedustelut ja paikkavaraukset 28.8. mennessä: Tapio Merilehti, puh. 040 – 532 8340, sähköposti tapio.merilehti@gmail.com

Tervetuloa !

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi



ROMPETORI

Isänpäivänä
sunnuntaina
12.11.2022
klo 9:00-13:00

Lohjalla Citymarketin parkkihallissa
Ojamonharjuntie 61, 06200 Lohja
Opastus alueelle Valtatie 25:ltä

HUOM! Myyjät pääsevät sisälle sunnuntaina klo 7.00

Ruutu on kooltaan 3 x 5 m ja maksaa 25 e
Parkkihalliin mahtuu alle 2,5 m korkea auto.
Pysäköinti ilmainen, mutta sisäänpääsy maksaa 5 e
Mobilismiin ja motorismiin liittyvän tavaran myyjät ovat tervetulleita.
Muun tavaran myynnistä on sovittava etukäteen.

Lisätiedot: Kari Lapinaho puh: 0400 401 416



Suojellaan vaan, mutta miten ja ketä?



On se arvokasta, että edes muutamia kyläkauppoja maastamme vielä löytyy. Niissä pitää aina pyrkiä tankkaamaan, jos ei pyörää, niin ainakin kuskia. Kannatuksen vuoksi, jos ei muuten. Ja mielikin siinä jutustellessa virkistyy, jos paikalle sattuu, niin kuin usein sattuu, pysähtymään muita motoristeja.

Kerrankin kyläkaupan pihaan parkkeeratessani kuuntelin, että taitaa olla jonkun matkan päässä tulossa paikalle toinenkin pyörä. Mäkien takaa kaikui ääntä siihen malliin, että ehdin jo ajatella, että onko siellä ilmassa jotain, mutta kyllä se maata pitkin kulki, sillä jonkin ajan kuluttua äänen lähteeksi paljastui vuoden 1981 Honda CX500. Siinä pyörää katsellessa ja jutustellessa pyörähti hetken päästä pihaan myös suhteellisen moderni Goldwing ja jonkin ajan päästä vielä näyttävä 50-luvun vaaleansininen Triumph vuodelta 1952. Tietenkin kaikki kuorona päädyimme Triumphia ihastelemaan, mutta koska kuski oli vaatimaton tai ei muuten vaan halunnut pyöräänsä kuvattavaksi, emme siitä nyt tässä kuvaa näe.

Kardaanivetoinen 1980-luvulta

Vuoden 1981 Honda CX500 pyörällään oli liikenteessä tai valkoskelainen **Jukka Moilanen**. Pyörä oli tullut perheeseen vaihtopyöränä projektiksi. Moilanen sanoi, ettei aio entisöidä pyörää alkuperäiseen ulkoasuun, vaan mieluummin haluaa muokkailta pyörästä oman mielen mukaisen sen mukaan, miten sattuu huvittamaan. Etenkin, kun kaikkia alkuperäisiä osia ei tullut pyörän mukana, olisi niiden etsimisessä ihan jonkin verran hommaa. Alkuperäinen penkki on vaihdettu kevyempään, ohjaustanko suoraan ja myös lamppu oli uusi. Alkuperäisen lampun kromaasi oli mennyt huonoksi ja tilalle olikin netistä tilaamalla löytynyt ihan somasti pyörään passaava lyhty.

Kuski kuului siihen joukkoon, jonka mielestä enemmän ääntä on parempi. Moilanen sanoi, että kova ääni ajaa porot pois tieltä, ennen kuin hän tulee kohdalle. Ihan hyvä pointti. Ja minulle hiljaisemmista putkista pitävälle uusi aspekti: kova ääni voi olla myös turvallisuustekijä. Oma kokemukseni on, että pyörässäni lienee jokin ominaisuus, joka vetää poroja puoleensa. Vaikka poro olisi tien varressa laidunmassa sille sinne kylvettyä heinää, niin etupyörän kohdalle tullessa poron on pakko pökäistä tien poskesta rengasta kohti. Porot jopa kääntyvät edelläni tielle, jonne minäkin ole menossa, ikäänkuin olisin paimentamassa niitä. Muis-

tuttaako pyöräni ääni siis jotenkin moottorikelkan ääntä? Kun näyttävät luulevan, että sen edessä pitää juosta. Ei voi tietää poron pään aivoituksia, millaiset hummeetiveet hällä siellä lainehtii ja läikky, ken tietää.

Ihmisen paikka... ja eläimen

Joku sanoo, että se on ihminen, jonka pitää väistää, ei luonnoneläimen. Että luonto kuuluu eläimille ja se on ihminen, joka on omiin tarpeisiinsa tehnyt luontoon tien eläinten kiusaksi ja vaaraksi. Pysykööt ihminen siis poissa. Mutta kyllä joissain kohdissa tuokin asia on toisin, ainakin täällä metsävyöhykkeellä, missä ei ole tuntureita ja missä ihminen ihan itse viljelee vieraslaji poroa siten, että se on uhkana tienkäyttäjien hengelle. Luontoon kuuluva lajihän tällä alueella olisi metsäpeura, ei poro. Täällä kun ei ole tuntureita, niin poroparat joutuvat hakeutumaan teille, koska ne ovat ainoita avoimia paikkoja, joihin ne pääsevät räkkää karkuun. Eikö niitä poroja pitäisi suojella viljelemällä niitä pikemminkin siellä, missä on sellainen elinympäristö, joka niille luontaisesti sopii? Eivät ne tuolla oikeasti pohjoisessa, jossa on tuntureita tai vuoria, samalla tavoin änkeä tielle kuin täällä poron”hoito”alueen etelälaidalla.

Että miksi pitää sitten ajaa, ilmastoahdistunut hiilijalanjalan pienentäjä kysyy. No siihen on niin monta syytä, etten viitsi edes alkaa. Jos ajaminen pitäisi lopettaa, niin lopetetaan sitten samoin tein kaikki eläminen, niin ei jää jalanjälkeä. Sitä paitsi, ja nyt liputan VMPK:n puolesta, jos vanha kalusto käytetään loppuun ja jos kertaalleen käyttöön otetut materiaalit käytetään uudelleen, niin tehdään kyllä ihan varmasti luonnonkin kannalta hyvä työ. Etenkin, jos sitä vertaa siihen, kuinka maapallolla louhitaan neitseellisiä raaka-aineita ja rahdataan niitä muutama kertaan maapallon ympäri sähköautojen kokoamispaikoille. Siitähän se hiilijalanjalan oikein pieneneekin.

Elämme erityisiä aikoja

Pakettiautoni kuluttaa 7 litraa satasella, Viragoni 4,8. Siis jokainen moottoripyörällä ajettu kilometri, jonka voin jättää autolla ajamatta, pienentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta. Joku sanoi, että ei se öljy maapallolta lopu. Ihmettelin, että miten niin? Uuden syntyminenhan kestää

Kuski ja kuskin valinta

Honda CX500 1981 hieman kuskin omaan maakuun tuunattuna. V2-moottori poikittain, kardaaniveto, nestejäähdytteinen.

niin kauan. Ei öljy lopu, vaan viimeisten litrojen lähestyessä siitä tulee vain niin kallista, että vain harvoilla on varaa siihen. Hmm... tulevaisuuden luksusta, johon me tavalliset ihmiset pääsemme käsiksi vielä nyt 2020-luvulla. Koska uusia öljylähteitä aktiivisesti etsitään, löydetään ja otetaan käyttöön edelleen täyttä päätä, saattaa hyvinkin käydä niin, että ennen kuin se öljy ehtii loppua, on ihmiskunta jo kohdannut ikänsä pään, eli tuhoutunut omaan mahdottomuuteensa tai viruksiinsa tai mihin tahansa jo aikapäiviä sitten, eikä kukaan ole niitä viimeisiä litroja näkemässä. Sikäli, kun siitä fossiilisesta öljystä puhutaan, mutta kyllähän sitä öljyä toki pellollakin kasvaa.

On tietenkin surullista, mitä maapallon luonnolle on tapahtumassa, mutta kun mietitään, mitä luonnon tai hiilijalanjäljen kannalta tapahtuu Kiinassa, Intiassa tai Yhdysvalloissa, Venäjästä puhumattakaan, ei sillä ole kokonaiskuvassa yhtään mitään merkitystä, jos muutama motoristi hoitaa mielenterveyttään pitämällä ajamisen määrän riittävänä. Moni asia tässä maailmassa ahdistaa, mutta ajamisen takia en suostu päälleni kärsijänviittaa asettelemaan. •



Anita Ollonberg
sihteeri@korpimotoristit.fi



Modernimpaa Honda-muotoilua. 900-kuutioinen Honda CB Hornet on VMPK:n jäsenen Virpi Horsman valinta matkapyöräksi.

Suomussalmelainen Korpimotoristi **Virpi Horsma** on ajanut 15 vuotta omalla pyörällään. Harrastuksen pariin hän ajautui puolison myötä.

Virpi kertoo: *Aluksi istuin siellä takapenkillä, mutta ei siinä mennyt kauaakaan, kun alkoi tuntua, että oma pyörä se on hankittava. VMPK:n Ylä-Kainuun aluekerhoon liityin puolison myötä. Hän oli jäsen ja minäkin sitten liityin mukaan perheenjäsenjäseneksi. Vaikkei minulla itselläni vanhoja pyöriä olekaan, niin kyllä minunkin mielestäni vanhat pyörät ovat tosi kiinnostavia ja hyvännäköisiä. Esimerkiksi 70-luvun Honda "Tuutti" on minusta hyvän näköinen pyörä. Ensimmäinen pyöräni oli Triumph Thunderbird 900 cm³ vm 1996. Tykkäsin sen ulkonäös-*

tä ja ajoasennosta. Sillä oli kyllä kiva ajella, se oli semmoinen persoonallinen pyörä. Tosin jonkin verran sitä joutui remppaamaan, siitä puolesta en niin kauheasti pitänyt. Honda CB900 Hornettiin 2005 vaihdoin, koska halusin enemmän matkapyörän tyyliä pyörän, vaikka kyllä Triumphillakin ajelin ihan kohtuullisia päivämatoja. Honda miellyttää myös minun silmäni ja sillä on mukava ajella matkoja ja tarvittaessa vaikka kiertää grilliäkin. Joskus saattaisin vaihtaa johonkin uudempaan matkapyörään, mutta nyt olen ihan tyytyväinen tuohon, ei sillä jalkoihin jää. Nakupyöristä olen aina tykännyt eniten, joten semmonen tulee olemaan jatkossakin. Kyllä tuuli saa tuivertaa. •

Pori-Tampere -ajo2023

Perinteinen kaikille avoin VMPK:n Satakunnan ja Tampereen aluekerhojen välinen moottoripyörien suunnistus- ja tarkkuusajo ajetaan

**lauantaina 26.08.2023 klo 10:00 – 15:00 Leineperin Savipakarilla,
os. Pitkäjärventie 14, 29320 Leineperi.**



Päivän ohjelma:

- Kokoontuminen klo 10:00 Savipakarilla
- Ilmoittautuminen, joukkueiden muodostaminen, reittikartat ja vastauslomakkeet klo 10:00 alkaen
- Aamukahvit klo 10:00 – 11.00
- Ajotapahtuma noin klo 11:00 – 14.00
Reitti noin 100 km kestopäällystettyjä teitä maalaismaisemissa.
Reitin varrella on 2 tehtävärastia.
- Ruokailu klo 14:00 – 15.00
- Tulokset ja palkintojen jako klo 15.00

Ilmoittautumiset henkilömäärän selvittämiseksi mieluiten tekstiviestillä 22.8. mennessä Artolle, puh. 044-297 9885. Tervetuloa!

VMPK ry, Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi



kuva & teksti: **Erkki Lahtinen**

Zündapp Combinette S

Oli vuosi 1959 kun veljeni osti Uotila Oy:n osina maahan-tuoman ja täällä kasaaman, pitkällä satulalla varustetun Zündapp Combinette S -mopon. Velipojan haaveissa oli kyllä Tunturi-merkkinen mopo, mutta hyväkulkuisen maineesta johtuen Tuntureilla oli niin kova kysyntä, ettei paikallinen Urheiluliike Laakso saanut niitä tarpeeksi. Kun vauhdinnälkä ja kovat ajohalut polttelivat takamuksissa niin hänen oli tyydyttävä laadukkaaksi ja luotettavaksi kehuttuun saksalaismerkkiin. Kohta ensimmäisten kilometrien jälkeen alkoi Zündappin ”virittäminen kulkukuntoon”, kun sillä ei vakiona pärjännyt tuulennopeille Tuntureille joiden vauhtivarjoja ei ollut vielä kuohittu kaasuttajan kurkkua holkittamalla ja mutkalle vääntämällä kuten myöhemmin. Ensimmäisenä tyhjjeni pakoputki turhista sisälmyksistä ja seuraavaksi lensi ilmanpuhdistaja navetan taakse.

Pari kerrosta nailonsukkaa kaasuttajan ilmaottoaukkoon kumirenkaalla kiristettynä korvasi ilmanpuhdistajan, antaen miehekkäästi korisevan imuäänin. Muutokset tuskin toivat huippunopeuteen toivottuja lisäkilometrejä, mutta ainakin äänitehosteet loivat kuljettajan mielikuvituksessa tunteen vauhdin lisäyksestä. Hankintalistalla olivat seuraavaksi säätösuutin ja eturatas, mutta yhä pyyhkivät ”Tuntsat” kevyesti ohi. ”Syntipukkia” ei saanut sitkeästä rassaamisesta huolimatta menemään alamäessäkään yhtä herkästi ylikerroksille kuten Tunturia jonka ääni, sopivasti säätösuutinta ja kuristinta passaamalla muistutti matalalla lentävää Vampire Traineria. No eipä mitään, kun kulkua rattaiden vaihdollakaan ei löytynyt voiman puutteen tullessa vastaan niin nostetaanpuristuksia. Metallintyöstökoneiden puuttuessa velipojalla ei ollut muuta keinoa kuin täyttää isän tahkon ve-

sikaukalo ja pyytää naapurin Penttiä pyörittämään tahkon kampia. Älläli oli kuitenkin sen verran että kantta plaanattiin tahkonkiven sivussa toisin kuin naapurin Antti. Kuultuaan Heikin puristusten nostosta hänkin laittoi tahkon pyörimään, mutta heidän pieneksi kuluneessa tahkonkivessä ei ollut tilaa ulkoreunan ja kammensivun välissä niin Antti ”plaanasi” kantta tahkonkiven päällä. Silmämääräisen tarkistuksen jälkeen kansi kiinni polttonestehana auki, mutta käynnistyspolkaisu ei tuottanut toivottua viritetyn koneen kireää käyntiääntä vaan kovan pamahduksen kannentiivisteen riekaleiden lenneellessä ympäriinsä. Antti tuli nolona kysymään Heikiltä, josko meidän tahkolla voitaisiin tasoittaa hänen moponsa kansi. Heikin mopoilu Zyndappilla päättyi, kun korjaamalla tapahtui huoltoon viedylle ajokille jotakin ikävää ja Antti vaihtoi omansa paremmin kulkevaan Tunturiin. •



Teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Peltitankkiset Pentonit

Mäntsälässä sijaitsee Suomen peltitankkisten KTM-pyörien keskittymä **Kari Ahvenaisen** tallissa. Kari on esitellyt pyöriään useissa eri tapahtumissa vuosien varrella. Otetaan siis asiasta hieman enemmän selvää.

Vanhin peltitankkinen KTM on vuodelta 1969. Kari lähti aikoinaan ostamaan Pornaisista Sachs'n moottoria Keltaisen Pörssin ilmoituksen perusteella. Perille päästyä osoittautui, että moottori oli kiinni rungossa, joka pisti KTM harrastajan silmään välittömästi – aito peltitankkisen Pentonin runko. Rungosta oli tosin tehty chopper, pitkällä Marzhocchin keulalla varustettuna. No, kaupat tehtiin ja kotitallissa rungosta purettiin siihen ei kuuluvat osat pois, nehän olivat ihan käypää tavaraa muihin projekteihin. Rungosta löytyi pieni valmistenumero, mutta kun Karilla ei ollut siihen liiemmästi osia, se nostettiin autotallin vintille odottamaan parempia päiviä.

Otetaan hyppy uudempaan eli 1971 malliseen. Sen Kari sai ostettua työkaveriltaan kymmenen vuoden kaupankäynnin ja neuvotteluiden jälkeen. Pyörä haettiin kerrostalon kolmannesta kerroksesta, vaatehuoneesta. Pyörän osat



leviteltiin olohuoneeseen tarkastusta varten, tai paremminkin mitä oli tallella. Projekti käytiin läpi osa osalta, Karilla oli mukana KTM-varaosakirja, jota hyödyksi käyttäen saatiin osakasa tarkastettua. Onneksi projektin mukana tuli pyörän viimeinen rekisteriote, jonka tiedoilla Kari laittoi



6-päivän ajot 1969 Garmisch Partenkirchenissä. Kuvan vasemmalla oleva pyörä on nyt Kari Ahvenaisella.

kyselyn kansallisarkistoon, koska hän haluaa tietää omien pyörien historian. Samaan kyselyyn Kari laitto aiemmin mainitun 1969-mallisen pyörän tiedot, jos siitäkin selviäisi jotakin.

Kansallisarkistosta tuli ajallaan kirje, jota luettuaan Kari meinasi pudota penkiltä. Se vanhempi osoittautui yhdeksi Suomen ensimmäisistä KTM-Pentoneista. Runkonumero on 1801, eli kyseessä on tehtaan alkupääntuotantoa olevasta pyörästä. Tiedoista löytyi, että pyörän omistajana on ollut M-Tuonti, haltijana **Vilho Salakka**. Kari alkoi sen jälkeen tutkia vuoden 1969 Pääjanteen Ympäriajon tuloksia, joista selvisi, että Salakka on ajanut sillä kilpailun lähes heti pyörän tultua Suomeen kamaralle. Pyörä oli saapunut Suomeen muiden joukossa huhtikuun 1969 alussa, re-



kisteröinti on suoritettu 8.4 ja Pääjanteajo oli jo 20.4.1969. 1969-mallisella pyörällä Salakka ajoi aikoinaan EM-kilpailuja, Garmisch Partenkirchenissä 6-päivän kisan ja paljon muita kisoja.

Kansallisarkiston tietojen avuttua KTM-Pentoneiden Suomi-historiaa, Kari päätti palata takaisin Pornaisiin, mistä oli hankkinut vanhemman pyörän.

| | | | |
|------------------|-------------|--|--|
| MOTOR | | | |
| Type | 52 | | |
| | 175/176 | | |
| Nr.: | 7-52 10-195 | | |
| Lfd. Nr. | 9432 | | |
| Motor-Prod. Tag: | 7, 7, 77 | | |
| verbaut am: | 19-4-49 | | |
| geliefert: | | | |



Päijänne -69.

Vaikka aikaa oli kulunut lähes 15 vuotta, Kari löysi paikan ja sen pihalla oli muuten sama kaveri, samannäköisissä asusteissa kuin aiemmallakin kerralla. Siinä keskustellessa Kari kysyi olisiko mahdollisesti jäänyt mitään osia, joita ei aiemmalla reissulla oltu nähty. Osia ei löytynyt, mutta Kari kysyessä mistä se pyörä oli hänellä tullut, selvisi että, myyjä oli saanut sen joskus työpalkkana kaveriltaan, joka oli löytänyt KTM-Penton aihion Sipoon kaatopaikalta, jonka muuten oli kuljettanut sieltä polkupyörän tarakalla kotiinsa. Vaikka

osia ei löytynytäkään, pyörän historia sai pari riviä lisää kertomukseensa.

Pitkään kun harrastaa yhtä merkkiä, osia kertyy talliin väijäämättömästi. 1969 projekti sai moottorin suoraan Karin omista varastoista. Sylinteri, mäntä ja kansi löytyivät Saksasta, toimittajalta jolta Kari oli ostanut Sachs osia jo monta kertaa aiemmin. Hauskan yksityiskohtana voidaan kertoa seuraava. Paketti saapui Saksasta, joka oli tiukasti muoviin sulatettu kiinni, muovin alta löytyi tosi paksuun rasvapaperiin pyöriteltyä pahvilaatikko, jonka sisällä taas rasvapaperiin pyöriteltyinä osat. Kaikissa osissa oli tehtaalla asetetut pahvilaput, eli kyse oli uusista, käyttämättömistä osista.

Molemmilla peltitankkisilla on siis Suomi-historia takana. Molemmat ovat siis M-Tuonnin peruja, tuorempi 71-mallinen lukeutui uutena moottoripyöräliikettä pitäneen Tauno Örthenin veljelle, joka ajoi sillä motocrossia 70-luvun alkupuolella. Tänä päivänä Karin tietojen mukaan, näitä aitoja peltitankkisia olisi Suomessa edelleen jäljellä viisi, hänellä itsellään edellä mainitut -69 ja -71-malliset sekä muilla harrastajilla kolme. Tuotantomäärät näillä alkupään peltitankkisille eivät ole kovinkaan korkeat kuten huomaatte.



Kari Ahvenainen nuorempana Penton-takki yllään.

1968: V001-V1359
1969: V1360-V2116
1970: V2117-V6683

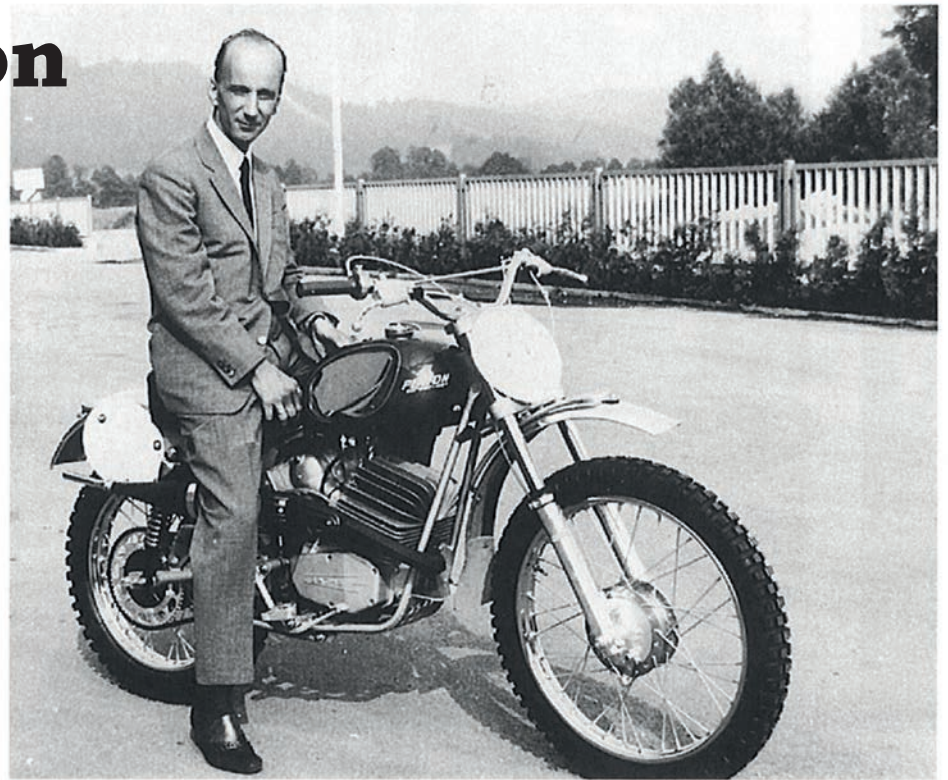
Kun on ajanut itse nuorempana kilpaa yhdellä merkillä ja on sen jälkeen edelleenkin keskittynyt yhteen merkkiin, on helppoa, tai helpompaa rakentaa ja laittaa pyöriä. Kari Ahvenaisella on pitkä kokemus, Pentoneista, KTM-Pentoneista ja KTM:n moottoripyöristä. Omat varaosa varastot, laajat kontaktit ympärimaailmaa ovat auttaneet näiden helmien entisöinnissä. Hienoa työtä. •

Kari Ahvenainen Pentonilla, parinaan Mauri Harjumäki, starttaamassa Ori-mattilan lumilenkille vuonna 1976.



John Penton

John Penton oli amerikkalainen kilpailija, joka ajoi aavikkokisoja mm. Nortonilla ja muilla brittipyörillä, hyvällä menestyksellä. Jossain vaiheessa hän tuli Euroopan puolelle, ajatuksena saada joku yritys valmistamaan kevyen off road-pyörän. Aluksi hän otti yhteyttä ruotsalaiseen Husqvarnaan, joka olisi tehnyt pyörät ja Penton olisi myynyt niitä Amerikan puolella. Husqvarnan vastaus oli varsin tyyli, he tekevät ainoastaan Husqvarnoja. Pakit saatuaan Penton otti yhteyttä Itävaltaan, KTM:n tehtalle, joka valmisti jo siihen aikaan paljon mopoja ja polkupyöriä. Penton esitteli ideaansa KTM:lle seuraavasti, valmistatte itse rungon, johon ostatte, vaikka Saksasta Sachilta moottorin, italiasta kevyet etupäät ja navat jne. KTM tarttui tarjoukseen, johon varmasti vaikutti Pentonin antama 6000 dollarin alkupääoma. Penton sai yksinoikeuden (lisenssin) myydä pyöriä Penton merkillä jenkeissä. Suomi oli muuten yksi harvoista Euroopan maista, joka sai ostaa näitä uusia Pentonin yhteis-



**Kotari-pomo Erich Trunkenpolz ja Penton/KTM Six Days 125 syksyllä -69.
Kuva: KTM, CC4.0**

työn tuloksia. Pyörät tekivät hyvin kauppansa ja niillä pärjättiin kilpailuisa varsin hyvin. KTM havahtui asiaan hieman viiveellä, mutta lopulta tehdas

osti Pentonilta lisenssin takaisin, jonka jälkeen samoja pyöriä myytiin kahdella eri nimellä, Pentoneina Amerikan puolella ja KTM-Pentoneina Euroopassa. •

BMW-moottoripyörät 100 vuotta - osa 2

Sodan alhosta uuteen nousuun – paikka vakiintuu vaikeuksien jälkeen.

Toinen maailmansota päättyi Euroopan osalta Saksan antautumiseen toukokuussa 1945. Maa oli miehitetty ja raunioina. Yritystoiminta ja talous yleensäkin oli halvaantuneessa tilassa.

Saksalaisen teollisuuden uudelleenkäynnistymisen tiellä oli monenlaisia esteitä. BMW:n kaltaiset tehtaot, jotka olivat toimittaneet sotatarvikkeita, olivat erityisesti olleet pommitusten kohteina, joten tuotantolaitokset olivat monin paikoin hajalla. Lisäksi isona ongelmana oli maata miehittäneiden liittotuneiden toteuttama Morgenthau-suunnitelmana tunnettu politiikka, jonka myötä esimerkiksi teräksen tuotantoa rajoitettiin voimakkaasti. Suunnitelman tavoitteena oli tehdä Saksasta hampaaton kääntämällä se korkean teknologian teollisuusmaasta maataloustuottajaksi. Tuloksena teollisuuden suitsimisesta oli kuitenkin työttömyyttä ja nälkää. Kun lisäksi Neuvostoliiton ja länsiliittotuneiden väliset suhteet kiristyivät, muuttuivat lännen ajatukset Saksan talouden suhteen. Länsiliittotuneiden piirissä alettiin pelätä kansan köyhtymisen aiheuttavan Neuvostoliiton vaikutusvallan kasvua.

Lännen johtajat päätyivät aiempaan verrattuna hyvin toisenlaiseen lopputulokseen: Euroopan talous on saatava elpymään ja tärkeässä roolissa siinä on Saksan teollisuus. Ensin vähennettiin tuotannon rajoituksia ja seuraavaksi annettiin suoraa tukea, josta tunnetuin lienee Marshall-avuksi nimetty järjestelmä, jonka piiriin Saksa tuli vuonna 1948.

BMW sodan päätyttyä

Sodan vihdoin loputtua Bemarkin tehtaista München oli toimintakyvytön tuhojen takia. Berliiniin Spandausta neuvostojoukot olivat evakuoineet koneet mukaansa vaikka alue lopulta brittien sektorille jäikin. Eisenachin laitokset taas olivat syvällä Neuvostoliiton miehittämällä alueella. Myös Allachissa sijaitseva tehdas oli saanut osumia, mutta siellä voitiin sentään jotain toimintaa pyörittää. Ajoneuvojen valmistaminen oli Saksalta tuossa vaiheessa vielä kielletty, mutta miehittäjien ajokalustohuolto tarjosi työtilaisuuksia.

Kun BMW:llä taas kyettiin metallintyöstöön ja valamiiseen aloitettiin tuotantoa kotien perustarvikkeilla. Eräitä



tärkeimpiä tuotteita olivat alumiinikatilat, joiden raaka-aineeksi kierrätettiin mm. lentomoottoreiden sylinterinkansia. Miltähän tuntui vanhemmasta työläisestä, joka epäilemättä muisti, miten maailmankuulu lentokonetehdas oli tehnyt samalla tavalla kattiloita vain 26 vuotta aiemmin ensimmäisen maailmansodan päätyttyä.

Idän ja lännen Bemarit

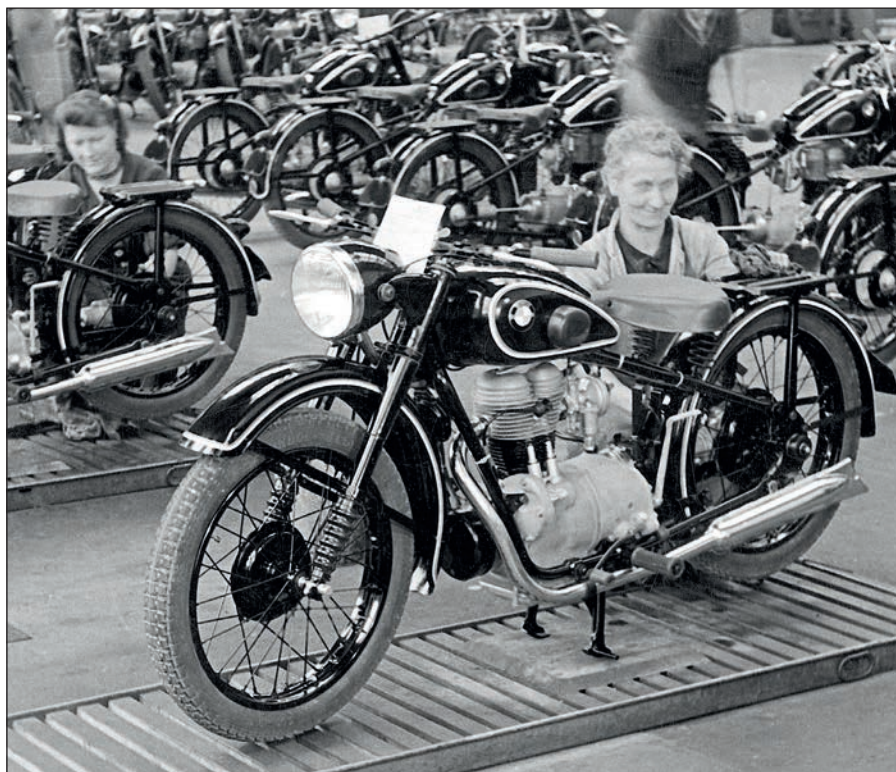
Ihmisten ja tavaroiden liikkuminen on monipuolisen taloudellisen toiminnan edellytys. Siksi elämän elpymässä sodan jäljiltä kasvoi monenlaisen kuljetuskaluston kysyntä. Raaka-aineista ja rahasta oli pulaa, joten autojen sijaan moottoripyöriä oli helpompi saada aikaiseksi ja kaupaksi.

Sota-aikana Bemarin mp-tuotanto oli keskitetty Eisenachin tehtaalle, joka sodan jälkeen oli jäänyt Neuvostoliiton miehittämälle alueelle. Saksa oli vielä periaatteessa yhtenäinen maa – mutta käytännössä ei. Länsi-liittoutuneiden ja Neuvostoliiton yhteistyö oli poikki, eikä BMW:n Münchenin päämajalla ollut enää yhteyttä Eisenachin tehtaaseensa.

Syksyllä 1945 kun länsipuolen laitoksissa vielä siivottiin sodan jälkiä ja suunniteltiin mahdollista tuotantoa, putkahtivat Eisenachin tehtaalta jo ensimmäiset BMW-moottoripyörät. Bemari tilanne oli melkoisen skitsofreeninen: yhtäkkiä maassa toimi kaksi BMW-nimistä moottoripyörätehdasta, joilla ei ollut keskenään paljon mitään yhteistä – paitsi historia. **Timon** R35-tarinassa s. 36 kerrotaan Eisenachin Bemareiden historiasta tarkemmin.

Läntisellä Bemarilla kesti aina loppuvuoteen 1948, ennen kuin pyörävalmistukseen jälleen kyettiin. BMW:n ensimmäinen sodan jälkeen julkaistu malli oli kaksipuolikas R24. Se perustui pitkälti sotaa edeltäneeseen vuonna 1938 julkaistuun malliin R23. Suurimpana erona oli tuoreemman mallin

Bemarin kuuluisin sotapyörä oli tietenkin sivuvaunullinen R75, mutta muitakin malleja rintamalla oli. Tässä Luftwaffen sotilas jossain itärintaman tulvivalla tiellä R35:lla (kuva: Bundesarchiv, Bild 1011-187-0228-38 / Fremke, Heinz / CC-BY-SA 3.0)



Ensimmäinen sodanjälkeinen tuotantomalli Münchenistä oli R24, joka esiteltiin yleisölle loppuvuodesta -48. Kuvassa ovat ensimmäiset myyntivalmiit pyörät (kuva: BMW Group Classic).

Rauhan tultua taottiin miekat auroiksi. Bemari valmisti mm. erilaisia kodintarvikkeita. Kuvan kattilan raaka-aineena on isolla todennäköisyydellä mm. tähtimoottori 801:n kansia. Moottoria käytettiin esim. Junker Ju88 ja Focke Wulf 190-koneissa.



nelipykäläinen vaihteisto. R24 meni Saksan sodanjälkeisen talousihmeeksi kutsutun nousukauden avittamana hyvin kaupaksi. Reilussa puolessatoista vuodessa sitä myytiin niukasti päälle 12 000 kappaletta. Jo 1950 tuli uusi korvaava versio R25, jonka myötä menekki vain parani. Nämä mallit loivat pohjan Bemarin tulevaisuudelle.

Historian kuviot ovat paikoitellen kummallisia. Länsivyohtyöhykkeelle jääneille saksalaisille ajoneuvotehtaille olikin lopulta paradoksaalisesti hyötyä sodan tuhoista. Kun esimerkiksi britit starttasivat sodanjälkeistä tuotantoa kuluneella sotaa edeltäneellä tehdaskalustolla, oli länsi-saksalaisilla käytössä jo joitain vuosia sodan jälkeen uudet valimot ja työstökoneet. Toinen hiukan samantyyppinen kuvio länsi-saksalaisten näkökulmasta on siinä, että miehittäjävaltojen välirikko jakoi toisaalta

maan brutaalisti kahtia, mutta takasi samalla Länsi-Saksalle voimakkaan tuen jälleenrakennukseen ja talouden ennennäkemättömään nousuun.

Kauppa käy

Itä-Bemarin tuotanto Eisenachissa pyörähti reippaasti käyntiin. Muutama vuodessa sitä ryhdyttiin vieämään laajasti itäblokkiin sekä jonkin verran myös muutama länsimaihin. Eisenachin R35:n yhteydessä kuulee joskus puhuttavan ”Bemarin kopios-ta”, mutta ainakin kirjoittajan mielestä tämä on erheellinen käsitys. Eihän se mikään kopio voi olla, jos pyörää tehtiin samoilla koneilla ja paljolti samojen työntekijöiden toimesta kuin ennen sotia. Laadussa toki saattoi olla eroa läntisiin Bemareihin, sillä Eisenachin tuotantolinjat olivat vanhat ja



Yksi vastaus 1950-luvun ajoneuvopulaan olivat kääpiöautot. Kuten monella muullakin tehtaalla myös Bemarkilla niiden voimalähteet lainattiin moottoripyöräosastolta. Vasemmalla BMW 700, oikealla Isetta.



raaka-aineiden laaduissa heittoa enemmän kuin läntisillä kilpailijoilla.

Eisenachin pyörien merkki vaihtui -52 EMW:ksi, mutta anekdoottina mainittakoon, että muitakin nimivaihtoehtoja lienee pohdittu. Sanomalehti *Työkansan sanomat* kertoo 19.9.1951, että SKP:n valtuuskunnan (lyhenne viittaa tässä puolueeseen, ei itäsuomalaiseen pyöräkerhoon) vieraillessa DDR:ssä kesällä -51 oli heille kerrottu Eisenachissa valmistettujen ajoneuvojen merkiksi TMV. Lehden mukaan tehtaalla edustajat olivat kertoneet uudelle tuotemerkille syyn: *”Nimenmuutos johtuu siitä, että tehdas sijaitsee nyt Tübingissä eikä Baijerissa”*.

Lännessä Münchenin Bemarkin kaksipuolikkaat lähtivät myymään hyvin, joten markkinoille haluttiin tarjota lisää vaihtoehtoja. Heti kun liittoutuneet sallivat tuotannon lisäämisen loppuvuodesta 1949 lanseerattiin markkinoille ensimmäinen sodanjälkeinen bokseri: 500 cm³ R51/2. Kaksipuolikkaiden tapaan bokserikaan ei mikään varsinainen uutuus ollut vaan melko suoraa jatkumoa sotaa edeltävästä R51-mallista.

Amerikkalaisten Marshall-apu päättyi 1952 tehtyään tehtävänsä odot-

tamattoman hyvin. Apua saaneiden maiden taloudet olivat paremmassa kunnossa kuin ennen sotaa. Eivät työläiset vielä omilla autoillaan työmaalle kulkeneet, mutta moottoripyörät kävivät kotimarkkinoilla kaupaksi hyvin. Vientiponnistelujakin tehtiin aina Yhdysvaltoja myöten. Sodanjälkeinen kansainvälisen talouden levottomuus hankaloitti paikoin toimia – esimerkiksi Britannian tärkeille markkinoille oli punnan devalvoiminen takia saksalaisten hankala päästä. Sumujen saarella R51/2 muodostui heikon punnan ja voimallisen D-markan takia niin tyyriksi, että halvinta kotimaista viissatasta twiniä sai samalla rahalla kaksi – vain erioispelit Norton Manx ja Vincent Black Lightning olivat siellä Bemarkia kalliimpia.

Vuosikymmenen puolivälin jäädessä taakse oli Bemarkilla tarjolla neljä mallia: yksimukinen kaksipuolikas, viissatana twini ja kaksi kuussatasta – toinen sivarikäyttöön suunnattuna.

Ongelmia!

Jälleenrakennuksen edetessä ja ostajien vaurastuessa markkinat muuttuivat 1950-luvun kuluessa. Moottoripyöri-

le alkoi olla vaihtoehtoja niin autojen, mopojen kuin skoottereidenkin muodossa. Bemarkin mp-myynti oli parhaimmillaan 1954 peräti 27 000 pyörää. Siitä eteenpäin pudotus oli jyrkkä aina vuoden -57 pohjanoteeraukseen 5400 myytyyn pyörään saakka.

BMW oli automarkkinoilla pieni tekijä. Sodanjälkeinen autotuotanto oli alkanut 1951 ja tarjolla oli vain kalliita 6- ja 8-sylinterisiä malleja. Mp-puolella mainetta riitti, mutta tarjonta oli kapea-alaista. Tilanne olisi ehkä ollut ennakoitavissa, mutta BMW:llä siihen ei ollut juuri reagoitu.

Uusia myyvämpiä tuotteita yritettiin keksiä ennakkoluulottomasti. Pienempää kolmepuolikkasta bokseria väläyteltiin ja 175 cm³ nelitahtiskoottreilla ajateltiin iskeä Vespojen ja Labrettojen synnyttämään buumiin. Kumpikin idea hylättiin. Nopea oikotie uuteen tuotteeseen keksittiin suosiotaan kasvattavista kääpiöautoista. Tämä omintuinen lajityyppi sivuaa mp-tehtailua muidenkin kuin Bemarkin osalta, joten palataan siihen laajemmin jossain tulevassa Huimiksessa.

Müncheniläiset löysivät oikopolun kääpiöautomarkkinoille hankkimalla lisensioikeudet italialaiselta Iso Rivolta -firmalta. Näin syntyi Frankfurtingin messuilla 1955 esitelty BMW Isetta, joka oli varustettu R25:n yksimukisella moottorilla. Pian Isetasta tehtiin jatkettu versio BMW 600, jota puolestaan vauhditti R50-pyörästä lainattu ja poraukseltaan suurennettu 600 cm³ bokseri.

Nämä kääpiöt myivät varsin mukavasti, mutta eivät saaneet vedettyä talousvaikeuksissa kyntävää Bemarkia vielä kuiville. Daimler-Benz oli jo jättänyt Bemarkista ostotarjouksen kun vuoden -59 lopulla tehtaalla laskettiin



BMW R 51/3, 1951

markkinoille italialaisen Michelottin piirtämä BMW 700 -pikkuauto. Se ansaitsee maininnan tässä, sillä malli 700 kulki sekin mp-osastolta lainatulla 700-kuutioisella bokserilla. BMW 700 ei ollut pikkuautoksi erityisen edullinen, mutta myi silti hyvin ja avitti tehtaan pahimman yli aina 1961 esitellyn 1500-henkilöautosarjan läpimurtoon saakka. Mutta se autoista ja takaisin asiaan!

Uuteen nousuun

Kuusikymmenluvulle tultaessa vauraimmissa länsimaissa moottoripyörien hyötykäyttö työmatkoihin väheni radikaalisti – ja samalla tietysti väheni myös pyörien kysyntä. Bemari ki-tuutteli tekemällä pieniä uudistuksia vanhoihin malleihinsa. Pyörien laaja myynti viranomaiskäyttöön oli seikka, joka auttoi Münchenin tehdasta eteen-päin noina kurjina vuosina.

...lähellä kävi, ettei Bemari tehnyt seuraavaa saarivaltakunnan katoavalle pyöräteollisuudelle.

Japanilaistehtaiden voimallinen saapuminen mp-markkinoille 1960-luvulla teki tunnetusti häijyä Länsi-Euroopan ja USA:nkin mp-teollisuudelle. Toisaalta voisi leikkiä ajatuksella, että entä jos japanilaiset eivät olisi tulleetkaan? Moottoripyöräily oli tuolloin kuolemassa. Olisiko touhu tyystin hiipunut – ehkä kilvanajoa lukuunottamatta? Vai olisiko harrastepyöräily lähtenyt nousuun ilman japanilaisten suorittamaa herätystyötä?

Oli miten oli, lähellä kävi, ettei Bemari tehnyt seuraavaa saarivaltakunnan katoavalle pyöräteollisuudelle. Vaikutti siltä, että läntiset tuottajat yllätettiin housut kintuissa. Ei tajuttu, ettei se riittä, että pyöriä on saatavilla – niitä pitää vieläpä markkinoida. Lisäksi täytyy valmistaa sellaisia malleja, mitä ostavat kansanosat haluavat. Ihan uusi juttu

"...vaikkei kaikkein kauneimpia pyöriä, mutta niin hiton kiva ajaa...", totesi uudesta /5-sarjasta Tapio Sunell vuonna 1970. Tässä R60/5 julkaisu-vuonnaan -69.



Viitossarjalaisen yksi uutuuksista on ketjulla toteutettu jakopää. Mallin julkaisuun saakka saattoi bemarkisti todeta, että "Ainoa ketju minun pyörässäni on kaasukahvan ketju." Mutta mikä se sellainen on? Se on osa mekanismia, joka muuttaa kaasukahvan kiertoliikkeen vajeria vetäväksi. Tällaisen voiman välittämiseen ketju onkin ok valinta...

muille kuin japanilaisille!

Bemarella kehiteltiin vastaukseksi uudenlaiseen kysyntään 1969 julkaistu /5-sarja. Ajatus oli, ettei lähdetä kilpailemaan japanilaisten omissa lajeissa vaan tarjotaan sitä, mikä itse parhaiten osataan – luotettavia matkapyöriä. Viitossarjan myötä siirryttiin tekniikassa aimo loikka nykyaikaisempaan suuntaan, vaikka rakenteen perusratkaisut pitkälti samoina säilyvätkin. Moottorin osalta keskeistä oli se, että uudessa rakenteessa otettiin skaalaamistarve huomioon. Samalla rakenteella ja pitkälti samoilla osilla tulnaisiin valmistamaan valikoima eri kokoisia moottoreita.

Eräs iso viitossarjan myötä tullut muutos oli mp-tehtaan muutto. Jo 1960-luvun puolivälistä puuhattu pyörätehtailun siirtäminen Münchenistä Berliiniin Spandaun tehtaaseen valmistui lopullisesti 1969. Pyörätuotanto toimii yhä samassa paikassa.

Tapio Sunell koeajoi R60/5-mallia tuoreeltaan Tekniikan Maailman numerossa 3/-70. Hän kiinnitti tekstis-

Boksereilla on ehkä suotta hiukan pappapyörän maine – löytyy niistä joutuisiakin versioita. USA:n ensimmäinen Superbike-luokan kausi ajettiin 1976, ja siinä Reg Pridmore otti voiton tällaisella BMW R90S:llä vaikka mukana oli runsaasti mm. Ysi-Kawoja (kuskinaan esim. muuan Wes Cooley). Kuvan pyörä on yksi kolmesta yhdystavaltalaisen maahantuojaan Butler & Smithin viilaamista kisapyöristä.



sään poikkeuksellisen paljon huomiota pyörän ulkonäköön, mitä hän ei pitänyt ollenkaan onnistuneena. Jutun loppukaneetissa Sunell kuitenkin toteaa: "Valitettavasti ajoni jäi lyhyeksi, sillä harva pyörä tuntuu heti niin käteenkäyvältä kuin tämä R60/5. Vaikka ennakkokäsitykset pyörästä olivat melko ankeat, ei voi kuin todeta: vaikkei kaikkein kauneimpia pyöriä, mutta niin hiton kiva ajaa. Ja oikeastaan, ainoastaan ajamista vartenhan ne sittenkin on tehty."

Asema vakiintuu 1970-luvulla

Mikään hirvittävä hitti ei viitossarja ollut, mutta laatutietoisia – ja maksukykyisiä – matkamotoristeja riitti sen verran, että kauppa kuitenkin kävi. Ensimmäisen tuotantovuoden saldo oli vajaat 12 300 kappaletta. Vuonna -72



Kirjoittajan R 100 RS -81.

tuli saataville uusia värejä: sinappi sekä sininen ja vihreä metalliväri. Aiemmin värivalikoima oli ollut hyvin suppea. Bemarkin ostajakunnan ominaislaatu kuvannee se, että fundamentalistisimmissä merkkifanaatikoissa tällainen maailmallinen väri-iloittelu herätti jupinaa.

Seuraava kehitysversio /6-sarja lanseerattiin -73/-74. Se perustui vahvasti viitossarjaan. Ulkoasua oli nykyaikaistettu ja ajo-ominaisuuksia parannettu mm. takahaarukkaa jatkamalla. Pienin malli R50 putosi pois, mutta malliston yläpäähän tuli uusi ja mahtava R90/6. Malliston uutuuksia olivat mm. levyjarru edessä sekä halogeenivalot – mahdollisesti mp-maailman ensimmäinen vakiovarusteinen H4.

Lisää löylyä matkapyörärintamalla tuli jo parin vuoden kuluttua 1976 tehtaan julkaistessa /7-sarjan. Mallisarjan kovin juttu oli RS-versio, jossa oli kuljettajaa hyvin suojaava **Hans Muthin** piirtämä täyskate – tämän väitettiin olevan ensimmäinen kerta kun sarjatuotantopyörässä on kokokate vakiona. Tosin poikkeaviakin näkemyksiä voi perustellusti esittää.

Hannu Lindell todisti väkevästi RS-Bemarkin olemuksesta koeajotekstissään Tekniikan Maailmassa 10/-77: *“Oikeastaan BMW:stä on vaikea puhua hyvää, 100RS:n suoma ajonautinto täytyy päästä kokemaan, sillä vasta silloin ymmärtää bemarkistin keuhut ajokistaan*

ja ajamisistaan. Eikä siinä riitä mikään pieni ”kokasu” pitkin Tarvontietä Bemboleen ja takaisin, mutta viisi tuntia satulassa jalan maahan koskematta ja siitä väsymystä tuntematta kahvit ja munkit hetulaan, bensat tankkiin ja taas menoks! Ajaminen 100RS:llä on yhtä juhlaa.” Totta joka sana, huokaavat kaikki RS-Bemarkin omistajat!

Vaan olipa lokoisalla kyydillä hintansakin. Suomalaisesta näkökulmasta Bemarkit olivat 1970-luvulla mahdotoman tyyriitä. Mainittuna vuonna 1977 RS maksoi 32 100 mk, Gold Wing 24 000 mk ja Kawa Z 1000 21 900 mk. “Sillähän olis saanu auton” tavattiin tuohon aikaan moottoripyörän ostajalle sanoa. Ja niin mainituissa tapauksissa olisikin saanut: kallein Lada-malli 1600 S oli hiukan Wingiä kalliimpi ja RS:ää halvempi.

1970-luvun lopulla seiskasarja täydentyi ylä- ja alapäästään. Kolmanneksi 1000-kuutioiseksi malliksi tuli etenkin USA-markkinoille suunnattu matkamalli RT, jossa oli RS:ää suurempi kate ja pystympi ajoasento. Mallisarjan pienimmiksi taas julkaistiin R45- ja R65-mallit.

80-luvulla tapahtuu!

Seitsemänkymmentäluvun kehitys BMW:llä oli ollut tasaista mutta yllä-



1987 julkaistun K1-mallin muotoilu ja väritys jakoivat mielipiteitä mutteivät jättäneet ketään kylmäksi! Malli oli ensimmäinen neliventtiilikannella varustettu BMW-mp ja poikkesi myös rungoltaan vakiosta K-sarjalaisesta. Tämä hieno yksilö on Esko Sydänmetsän tallissa. Eskin pyörässä on myös harvinainen tehtaan lisävaruste: pehmeä takalaukku. Se on hauska esimerkki saksalaisinsinöörin perusteellisuudesta – laukun avattu kansi näyttää taaksepäin heijastavaa varoituskolmiota!



tyksetöntä. Laatutietoisia pitkänmatkanpyöräilijöitä oli palveltu yhä suuremmilla ja varustelluimmilla ajokeilla. Mutta 1980-luvun alkaessa tuli jotain ennen näkemätöntä: jokapaikanpyörä R80GS. Laite jaksoi hämmästyttää mp-toimittajia ympäri maailman: että ihan 800-kuutioinen maastopyörä, jossa pytyt sojottavat sinne ja tänne – ällistytävää! Sitä, että bokseilla oli pärjätty Six days -kisoissa mainiosti jo 1950- ja 60-luvuilla ei tuntunut kukaan enää muistavan.

Tehdas ei markkinoinut Gessua urheilupyöränä vaan jokapaikan retkeilyajokkina. Tosin pitihän sillä urheilla Paris-Dakar -kilpailuissa. Peräti neljä voittoa aikansa kuuluisimmassa marathonrallissa takasivat Gessulle kuolemattoman maineen. GS aloitti uudenlaisen seikkailuenduroitten pyörägenren ja oli tehtaalle itselleenkin hyvin merkittävä juttu. Firma

oli kärsinyt laskeneesta menekistä, mutta GS:n myötä käyrä kääntyi nousuun. Ei mennä tässä nyt syvällisemmin GS-mallin kehitykseen, sillä siitä löytyy kattava tarina Huimiksen rupulikumispesiaalista 1/-20.

Pian Gessun lanseeraamisen jälkeen vuonna -83 toi Bemari kauppoihin jälleen hämmästyttävän uutuuden: nelimukisen K 100 -mallin. Tähän saakka oltiin menty bokseria versioimalla, mutta ikääntynyt moottorikonstruktio alkoi jäädä kilpailun jalkoihin. Lisäksi lainsäädäntö päästö- ja melurajoitusten muodossa hankaloitti vanhaan moottoriin perustuneen malliston kehitystä.

Bemarilla pohdittiin jatkoa monelta kantilta: jopa mp-tehtailun lopettami-

nen käväisi esillä. Ajatuksissa ja piirustuspöydillä vieraili monenlaista versiota neliventtiilibokserista nelimukiseen bokseriin. Poikittainen rivinelonen ei tullut imagosyistä kysymykseen, mutta tehtaan insi **Josef Fritzenwenger** ideoi makaavan neloskoneen. Siinäpä ilmenisi nelisynterisessä moottorissa bokserin monet edut: matala painopiste ja hyvä käsiksupääsy huollettaviin kohteisiin. Lisäksi pitkittäiseen koneeseen olisi helppo rakentaa BMW:n perinteitä kunnioittava voimansiirto.

K-sarjasta tuli onnistunut. Baijerilaiseen tyyliin asiasta kehitettiin urheilullisempia ja matkailullisempia versioita pienillä muutoksilla aivan kuten /7-sarjan bokseista oli tehty. Vuonna



Raimo Anias ja hänen maukkaasti ajan henkeen viritelty R 80 G/S Paris-Dakar. Nytemmin tämä pyöräyksilö on vaihtanut omistajaa ja palautunut alkuperäiseen asuunsa.

1983 julkaistu K-malli nousi matkamotoristien suosioon. Vasemmalla K100 RS.

Kolmimukinen pikkuveli jäi ilmeisesti hintansa takia harvinaisemmaksi. Oikealla K75-sarjan urheilullisin S-versio.





-85 julkaistu pienempi K75-malli oli yhdellä pytyllä lyhennetty K100. Hieno ajatus ja hieno pyörä, mutta malli tuli valitettavasti melkein yhtä kalliiksi valmistaa kuin tonniset isosiskonsa.

Saksa yhdistyy ja talous nousee

1990-luku oli Bemarille tulevaisuuden tekemisen aikaa – uutta keksittiin ja vanhasta luovuttiin. Saksat yhdistyivät ja kotimaan markkinat nousivat merkittävään osaan.

Vuosikymmenen ensimmäinen merkkitapaus oli vuonna 1992, jolloin päivänvalon näki suurin bokseri-uutuus sitten viitossarjan julkaisemisen: tehtaan moottoriperinne sai jatkoa kokonaan uusitulla bokserilla. Nyt voimalähteessä oli neliventtiilikannet joiden rakenne oli melkein OHC – tehdas käytti itse merkintää CIH - cams in head. Voimalähteen tekniikka harppasi kerralla nykyaikaan.

Aluksi uutta bokseria valmistettiin 1100-kuutioisena, mutta sille ilmaantui myös 850-kuutioinen rinnakkaismalli – tätä ei ilmeisesti kuulunut Suomen tuontiohjelmaan missään vaiheessa. Myös pyörät, joita uusi bokseri kuljetti, esittelivät uutta tekniikkaa, päällimmäisenä ehkä edistykellinen Telelever-etuhaarukka. Runkoa uudessa R-sarjalaisessa oli vielä vähemmän kun K-malleissa: moottori oli merkittävästi kantavassa roolissa tässäkin tapauksessa.

Uutta bokseria ryhdyttiin pian nimittämään kansainvälisissä yhteyksissä termillä “oilhead” kansion osittaisen öljyjäähdytyksen ansiosta – vanha bokseri taas erottautui termillä “airhead” Ensimmäiset öljypäät ovatkin tänä vuonna MR-iässä!

Vain vuosi bokserilanseerauksen perään Münchenistä tärytettiin markkinoille jälleen ihan uudenlaista tarjokasta: kauppoihin tuotiin yksimukinen F-sarja. Kyseessä oli eurooppalainen yhteistyökuvio, jossa pyörämalli oli suunniteltu yhdessä Aprilian kanssa. F-sarjan valmistus tapahtuikin Italiassa – voimalähde taas tuli Itävallasta Rotaxilta. Aprilian versio asiasta oli nimeltään Pegaso ja Bemarilla F 650 St Strada ja F 650 Funduro. Jälkimmäisessä oli maastokäyttöön suuntautuneita ominaisuuksia mm. pidempien joustojen muodossa.

BMW oli valmistanut yksimukisia pyöriä viimeksi 1960-luvun lopulla mutta ketjuvetoisia malleja ei koskaan. Netin F 650 -yhteistö ottikin nimeksi Chain Gang (sananmukaisesti “ketjujengi”, kielikuvana “vankilaporukka”).

Edellisellä vuosikymmenellä julkaistu K-sarja sai 90-luvulla lisää tilavuutta ja venttiilejä. Saksassa oli luovuttu moottoripyörien 100 hv:n rajasta ja -97 kovin K-sarjalainen 1200 RS potkaisi 130 Hv. Sen moottoria käytettiin myös BMW-merkkiluokan formula-autoissa.

Paatuneimpien puritaanien iloksi perinnebokseri oli jatkanut elämäänsä uutuusmallien rinnalla mutta vuonna

Vasemmalla isossa kuvassa Enduro-team Wilman Weljien Antti Mäkelä ja R 1100 GS -95 matkalla kohti Kontiorallia 2011. Pikkukuvassa ylh. Funduro 650 -95 (kuvat: Markku Haapamäki), ja alh. G 450 X 2011 (kuva: BMW Group Classic)



1996 tuli viimein loppu. Ennen joululomia rullasi Spandaun tehtaalta viimeiset vuosimallia -97 edustaneet R 80 Basic -mallit.

Matka jatkuu

Moottoripyöräilyn uuden nousun jälkeen 1970-80-luvuilla BMW pysytteli enemmän ja vähemmän urheilullisten matkapyörrien valmistajana. Tarjotut pyörämallit koostuivat bokserin ja rivinelosen ympärille varioiduista versioista. Kilpaurheilun puolella dominoitiin kyllä aavikkokisoja, mutta muita lajeja ei juuri harrastettu.

Yhdeksäkymmentäluvulla ja varsinkin uudella vuosituhanella tehdas on kuitenkin laajentanut repertuaaria hurjasti niin mallitarjonnan kuin urheilunkin suhteen – mikä onkin näkynyt markkinaosuuden merkittävänä kasvuna.

Sylintereitä on ollut tarjolla samassa paketissa yhdestä kuuteen ja mallikirjoja kisaendurosta massiivisiin luksustourer-pyöriin. Kilvoittelua taas laajennettiin aavikoilta asfaltille R 1100 S:n merkkiluokassa Boxer Cupissa 1999 ja tänä päivänä viiletetään Superbiken maailmanmestaruusluokassa tehdasjoukkueella M 1000 RR -mallilla.

Jopa Bemarille vieraampi custom-/cruicer-osasto on saanut osansa huomiosta. Bond-leffasta muistettu 1997 julkaistu R1200C oli ehkä lajityypin ensimmäinen müncheniläinen ilmentymä – tänä päivänä massiivinen R18 tavoittelee custom-kuskiensa suosiota ilmeisen onnistuneesti.

Nykyään Bemarilla ei ole nuorempiakaan unohdettu: kevarista suurempaan siirtyvälle tarjoillaan yksimukista G310 -mallia. Tämän intialaistustaisen mallin bemariudesta voi toki olla

Tulevia museo-Bemareita. Yläkuvassa koeajetaan Nine T:n satavuotisjuhla-mallia Spandaun tehtaalla. Alakuvassa Bemarin sähköskootteri CE 04. (kuvat: BMW Group Classic)



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

Sähköiset lähteet:

- www.bmwgroup-classic.com

kahtakin mieltä – mutta näinhän tänä päivänä toimitaan, tuttua mm. KTM:n ja Harley Davidsonin pienten mallien kohdalla.

BMW:n tuotekehittely antaa nykyään itsestään ennakkoluulottoman vaikutelman. Mielenkiintoista nähdä, mihin suuntaan Baijerin pyörämaakaareiden polku vie. Tällä hetkellä tarjolla on niin hi-tech-urheilupyöriä kuin vintage-henkisiä harrastajia puhuttelevia ajokkeja. Sähköpyöriä on näkynyt vasta prototyyppinä – tosin tuotannossa jo on sähköinen CE 04 -skootteri.

Satavuotiaan kulku kohti tulevaisuutta näyttää vakuuttavan vahvalta. •

Poliisi ajaa sinisellä autolla...

...ja valkoisella Bemarilla!

Bemarilla on pitkä historia viranomaispyörien toimitajana. Luotettavuus, helppo huolto ja vankka rakenne lienevät olleet suosion taustalla. Toki sekin on auttanut asiaa, ettei kovin monelta muulta pyörätehtaalta ole saanut valmiiksi varusteltua poliisimallia. Poliisi luottaa Bemariin yli 150 maassa. Parasta aikaa moottoripyöräpoliiseilla ympäri maailman on käytössään noin 80 000 BMW-pyörää.

Suomessa poliisi sai ensimmäiset Bemarinsa 1958 – malli oli R60. Niitä hankittiin lisää moneen otteeseen ja lopulta kesäksi 1970 saatiin kehiin uusia R 60/5 -malleja. Poliisi-moottoripyörien lukumäärä ennen uusien viitossarjalaisten tuloa oli 48 kappaletta.

Vuonna 1972 poliisipyöräksi hankittiin Guzzin GT 850 - ja T 850 -malleja. Guzzit ja loput /5-sarjalaiset Bemarit jäivät eläkkeelle 1970-luvun lopulla. 1978 tuli käyttöön tuli uusia /7-sarjan Bemareita. Ensimmäiset kaksi olivat kattamatonta perusmallia R 80 ja R 100, mutta loput hankituista olivat mallia R 100 RS. Näihin samoihin aikoihin hankittiin poliisin ensimmäinen uutena ostettu siviilipyörä BMW

R 90 S. Se aivan ensimmäinen siviilipeli oli joskus -73/-74 käyttöön saatu seiskapuolikas Suzuki, joka oli tullut poliisille takavarikon kautta.

Moottoripyöriä oli poliisilla 1980-luvulle lähdeettäessä 43 kappaletta. Vuosikymmenen kuluessa aikansa superpyörä R 100 RS alkoi käydä vanhanaikaiseksi. Uusiin rivi-moottori-Bemareihin, malliltaan K100 RS, siirryttiin 1984. Tämä virkapyörän vaihdos oli sikäli mielenkiintoinen, että suomalaiset moottoripyöräpoliisit osallistuivat suoraan K-mallien kehittelyyn. Ennen kuin mallisarja saatiin markkinoille, oli maamme mp-poliiseilla koeajossa punainen K 100 ilman minkäänlaisia merkkejä. K 100 oli jo melko valmis tuote tullessaan Suomen mp-poliisille kokeiltavaksi, mutta saivatpa-han suomalaiset moottoripyö-



Yksi ensimmäisistä poliisin seiskasarjalaisista metron avajaistilaisuudessa 2.8.1982. Kuva: Jan Alanco, 1982, Helsingin kaupunginmuseo CC BY 4.0

Suomen poliisi sai ensimmäiset Bemarinsa 1958. Tässä yksi niistä partioimassa, huomaa radiovarustus! kuva: István Rácz, 1960, Museovirasto CC BY 4.0.



räilyn ammattilaiset kommentteineen vaikuttaa uuden mallin viimeistelyyn. Toinen K-malleihin liittyvä historiallinen tapahtuma oli, että Suomessa 1984 käyttöönotetut seitsemän poliisipyörää olivat maailman ensimmäiset K-sataset virkakäytössä. Kuten jo perinteeksi oli muodostunut, ei tässäkään tapauksessa hankittu valmiita poliisimalleja, vaan pyörät varustettiin virkatehtäviin kotimaisin voimin. Hälytysajoneuvotarvikkeita tehtaivat pyöriin mm. firmat Talmu ja Sparco.

BMW:n tehtaalla ei ollut 1984 vielä valmiina omaa poliisimallia, ja ilmeisesti siksi suomalaiset mp-poliisit ehtivät saksalaisten kollegoidensa edelle. Samana vuonna ensimmäisten K-Bemareitten kanssa hankittiin myös Yamanhan FJ 1100 -pyöriä. BMW:n K-sarjan tuleminen ei silti täysin hävittänyt virkavallalta bokseita, sillä rinnalla käytössä oli R 80 GS -möhköenduroita.

Vuosituhatosen taitteeseen tullessa poliisimoottoripyörien lukumäärä Suomessa oli vajaat kuusikymmentä, joista karkeasti ottaen kaksi kolmesta oli Bemareita ja loput Jammuja. Sitten merkkipöytä on laajentunut jonkin verran. Tällä hetkellä poliisilla on reilut 70 pyörää ja vajaat 180 mp-poliisia. •



R50 ja seuraajansa R50/2 olivat tuotannossa 15 vuotta. Niitä käytettiin poliisipyöränä yli sadassa maassa! Tässä saksalaispoliisin /2-malli vuodelta -60. Saksalaiset virkapyörät varustettiin pitkään Gläser-katteilla. Kuva: Pauli Ylikoski

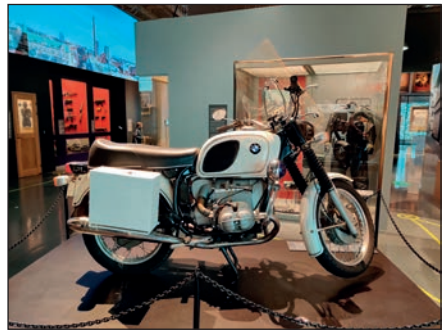
Liikenneviikon yhteydessä -63 R60:llä liikkuvat poliisit tarkastavat Jawa-nuoren papereita Imatrankoskella. Kuva: Kosken Kuvaamo, Etelä-Karjalan museo CC BY 4.0



90-luvun puolivälissä otetuissa kuvissa treenataan vaihtelevissa olosuhteissa MP-poliisin radalla Räyskälässä – ajokkeina 80-luvun K100RS-mallit. Taustakuvassa MP-poliisin kehitykseen paljon vaikuttanut Olavi Lempinen ja R100RS. Pikkukuvat: Pauli Ylikoski, iso kuva: Poliisi.



MP-poliisi Liedossa keuhällä 2006, BMW K1200, Kuva: Heineken/PD



R60/5 -70 Poliisimuseossa Tampereella. Kuva: Pauli Ylikoski.



Teollinen tuotanto alkaa Eisenachissa

Heinrich Ehrhardt perusti Fahrzeugfabrik Eisenachin (FFE) Eisenachiin 3. joulukuuta 1896 osakeyhtiönä. Aluksi se valmisti polkupyöriä ja aseita, mutta kahden vuoden kuluttua yritys alkoi valmistaa autoa ranskalaisen Decauvillen lisenssillä. Autot saivat nimen Wartburg. Yritys oli kolmas autoja valmistava yritys Saksassa Daimler Motoren, Gesellschaftin ja Benz & Co:n jälkeen. Vuonna 1903 Ehrhardtin perhe vetäytyi tehtaan johdosta taloudellisten menetysten vuoksi ja myös siksi, että Decauvillen rakentamislupa peruutettiin. Tehdasta alettiin rakentaa uudella nimellä Dixi (latinaksi "olen puhunut").

Ensimmäisen maailmansodan aikana yritys valmisti kuorma-autoja ja aseita. Vuonna 1919 autojen tuotantoa jatkettiin; mutta pian taloudelliset vaikeudet pakottivat fuusion Gothaer Waggonfabrik AG:n kanssa. Toinen talouden taantumun seuraus oli tuotannon muutos, joka keskittyi pieniin autoihin. Vuonna 1927 Dixi tuotti DA-1 3/15:n, version brittiläisestä Austin 7:stä, joka rakennettiin lisenssillä.

BMW ottaa haltuunsa

Marraskuussa 1928 BMW osti Fahrzeugfabrik Eisenach A.G.:n (Marke "Dixi") Gothaer Waggonfabrikilta, mikä lopetti Dixin itsenäisen olemassaolon ja Eisenachin tehtaasta tuli BMW:n autonvalmistuksen syntymäpaikka. Dixi jatkoi hetken BMW Dixinä, mutta uudelleen nimetty BMW Factory Eisenach alkoi pian tehdä autosta päivitettyä versiota nimeltä BMW 3/15PS jättäen Dixi-nimen pois. Vuonna 1930 BMW alkoi myös valmistaa moottoripyöriä Eisenachissa. Vuonna 1937 esitelty BMW R 35 oli sen merkittävin tuote. Vuonna 1942 tavallinen autotuotanto lopetettiin toisen maailmansodan vuoksi. BMW:n tehdas Eisenachissa alkoi valmistaa moottoripyöriä Wehrmachtille sekä lentokoneiden moottoreita Luftwaffelle. Sodan loppuun mennessä noin 60 % tehtaasta oli tuhoutunut.

Sodan jälkeinen uusiojako

Sodan jälkeen ensimmäiset miehitysjoukot Eisenachissa



BMW:n entinen tehdasalue Eisenachissa on nykyään museona esitellen laajasti varsinkin autotuotantoa aina 1800-luvulta Itä-Saksan lakkauttamiseen saakka.

olivat amerikkalaisia, mutta he luovuttivat alueen Neuvostoliitolle heinäkuussa 1945. Välittömästi heinäkuun alussa Marsalkka Zukovin ottaessa alueen hallinnan vastuulleen, hän määräsi ajoneuvotehtaan tuotannon uudelleen käynnistettäväksi Neuvostoliiton alaisuudessa. Eisenachin tehtaan rajuista pommituksista huolimatta, moottoripyörien tuotanto saatiin käyntiin hyvän sodan aikaisen suojauksen ansiosta – R35 mallin tuotannossa tarvittavat laitteet ja aiemmin valmistetut varaosat oli suojattu kaukonäköisesti kallon suojiin. Ensimmäiset sodan jälkeen BMW R35 mallit rullasivat ulos Einachin tehtaalta loppusyksystä 1945. Vuoden 1945 aikana valmistui parikymmentä pyörää, mutta vuoden 1947 loppuun mennessä oltiin jo lähes 3000 valmistetun pyörän määrissä. Edellisenä (1946) vuonna tehtaan nimi oli vaihtunut AG Maschinenbau Awtowelo Werken BMW Eisenachiksi. Sodan jälkeisessä Saksojen uusiojaoissa, Eisenach jäi Neuvostoliiton vyöhykkeelle, jossa vuonna 1949 syntyi Saksan Demokraattinen Tasavalta, DDR. Vaikka Itä-Saksa jatkoi omalla nimellään, Eisenachin tehtaan toiminta jatkui Neuvostoliittolaisten johtamana.

BMW ei katsonut hyvällä

Neuvostoliitto siis hallitsi Eisenachin toimintaa, ja BMW:n vaatimuksista huolimatta tuotantoa valmistettiin BMW:n merkin alla. Vasta Düsseldorfin osavaltiotuomioistuimen päätös 17.11.1950, kielsi Saksan eri miehitysalueiden väli-

sen valuuttakaupan tyrehtyttämisen uhalla tehokkaasti BMW-merkin käyttämisen NL:n miehitysalueen (tällöin jo DDR:n) tuotannolta. Vuonna 1952 Neuvostoliittolaiset luovuttivat yrityksen Saksan Demokraattiselle Tasavallalle, ja siitä tuli valtion omistama yhtiö. Koska Münchenin tehdas ei vielä tuottanut autoja, kaikki vuosina 1945-1951 valmistetut "BMW:t" ovat Eisenach-tuotteita.

Eisenacher Motorenwerk – EMW

Tehdas siis nimettiin uudelleen,

BMW:n tyyliä kopioiden. Yhtiön logo oli muunnelma länsipuolen tehtaan vastaavasta, ainoastaan väritys muuttui siten, että siniset neljännekset BMW logossa vaihdettiin punaisiksi. EMW valmisti aluksi R35-mallia lähes muuttumattomana, mutta kehitti 1952 öljyvaimennetulla teleskooppihaarukalla ja ajanmukaistetulla vaihteistolla varustetun EMW R35/2:n. 1953-1955 se valmisti pidennetyllä ja vahvistetulla rungolla sekä plungerityyppisellä takajousituksella varustettua EMW R35/3 mallia. Viimeisen malli runkomuutokset johtivat lukuisiin muihinkin paranteluihin, mm.

kahvat muuttuivat lihakoukkumallisista nykyaikaisiksi, sekä takalyhty ja pakoputki kokivat muutoksia.

Kaikkiaan Eisenachin puolella valmistettiin vuoden 1945 jälkeen kolme eri versiota – R35, R35-1 ja R35-2 reilut 80 000 kappaletta, ennen kuin BMW/EMW merkillä valmistettujen pyörien tuotanto DDR:n puolella päättyi vuonna 1955. •

Teksti ja kuvat: **Timo Eronen**



BMW R35 1947

- ensimmäisiä sodan jälkeen valmistuneita

Palataan aikaan, kun Veteraaniralli oli ensimmäistä kertaa Polvijärvellä, Lomakeskus Huhmarissa (2002). **Pakarisen Juha** kenttää kierrellessään näki BMW R35 -pyörän, Pantherin ja vielä jonkun kolmannenkin, minkä merkkiä Juha ei nyt juuri muista. Tuolloin hän päätti, että

joku näistä kolmesta merkistä tulee olemaan hänelläkin. Rahallinen tilanne ei kuitenkaan ollut se paras mahdollinen, kun omakotitalokin oli tullut vastoittain hankittua. Ajatus jäi kumminkin elämään...

Jossain vaiheessa Juha törmäsi netissä myytävään

BMW R35 -pyörään. Soitto myyjälle ei kertonut paljoakaan, se on musta ja siinä on kumirenkaat alla. Ensimmäinen tarjokas oli kuitenkin turhan kaukana, joten etsintä jatkui. Muutama vuosi eteenpäin ilmestyi Kuopion suunnalle samanlainen pyörä myyntiin. Pyörää piti lähteä katsomaan, mutta myyjä oli varsin erikoinen, hän alkoi ottamaan hieman takapakkia myynnin suhteen. Perjantai illan ollessa kyseessä, myyjä oli ehtinyt naukkailla muutaman Lahden vihreän ja pyysi myös Juhaa saunomaan. Sitten soi puhelin ja myyjän kaveri ilmoitti, että hän on tulossa saunareissulle. Juha pyysi myyjää tekemään päätöksen, siis myykö hän pyörän yleensä vai ei. Pikainen mietintä, ja pyörä vaihtoi omistajaa, sillä ehdolla, ettei sille kaverille mainittaisi asiasta ollenkaan. Huhmarin BMW R 35 ensitapaamisesta meni seitsemän vuotta, mutta nyt BMW on Juhan kokoelmis-



Pyörä oli täysin kuosissaan, mutta vanhan pyörän ollessa kyseessä, teknisiltä kummelluksista ei ole Juhakaan välttynyt. Heti kättelyssä Joensuussa käydessään vaihdelaatikko teki stopin, jumittaen kaksi vaihdetta yhtä aikaa päälle. Onneksi rompepäiviltä löytyi hyvä kontakti, eli **Matti Lepistö** Tampereelta. Juha soittikin Matille ja kertoi osapuutteistaan, Matti vastasi: *-ota kaikki hajonneet osat mukaasi ja mikrometri taskuun.* Juha mietti, että mihin ihmeeseen hän mikrometriä tarvitsee osanhakumatalla. Matti kertoi, että hänellä oli uutta ja vanhaa osaa, ja mikrometrillä voitiin tutkia osien kuluneisuus yhdessä. Tampereelta löytyi siis puuttuvat osat ja vaihdelaatikko on edelleenkin kunnossa. Seuraavaksi alkoi ongelmat vuotavan bensatankin kanssa. Se lysti korjaantui vasta, kun tankin pohja tehtiin kokonaan uusiksi. Vanha tankin pohja oli aikojen saatossa syöpynyt pistereikiä täyteen. Tankin hitsaus oli erityisen haasteellista, joutu-
 tuen varmaan heti sodanjälkeisen levy-
 metallin ominaisuuksista. Lopputulos oli kuitenkin hyvä. BMW:n ajoreis-
 suilla, pitemmillä varsinkin, sähköjär-
 jestelmän kondensaattori alkoi ylikuu-
 mentumaan ja sitä on jäädyteltä aika
 ajoin tien poskessa. Viimeisin korja-
 us on kaasuttimen uusiminen, enti-



BMW:ssä on satula sotaa edeltävältä ajalta oleva Drilastic, mitä käytti moni saksalainen valmistaja.

sen väljistyttyä aiheuttaen epätasaista käyntiä. Matkavauhtia kysyttäessä vastaus tulee kuin apteekin hyllyltä, - kahdeksankymppiä maksimissaan, sekin on jo hiukan liikaa, kun jalkapöydän luut alkavat valumaan kohti kengänkärkiä. peilihän pyörässä ei ole kuin kosmeettinen koriste, Juhan sanojen mukaan

se heiluu rapiat 40 senttiä suuntaansa ajellessa. Siitä ei ota selvää tuleeko takaa juna vai auto. Kaupungissa omat haasteensa antavat käsivaihteet, kun risteykseen tullessa pitäisi näyttää kädellä suuntamerkkiä ja koettaa siinä samalla hämmentää kaavioita. Muuten ihan kiva popottaja. •

Neuvosto-Bemareita ja muita kummallisuuksia

Suomalainen mp-kauppa oli 1950-luvulla erikoisessa tilanteessa.

Suomalaiselle 1950-luvun motoristille Eisenachin BMW – myöhemmin EMW – oli se tutuin Bemari. Maahan toki tuotiin jonkun verran myös Münchenin BMW-pyöriä, mutta määrät olivat pieniä Eisenachin tuotteisiin verrattuna. Sekavan merkkitilanteen takia länsi-Bemareiden mainoksissa tuotiin asiaa esille esimerkiksi termillä “alkuperäinen BMW”.

Siihen on vankat syynsä, että Suomi oli yksi niitä harvoja länsimaita, joihin Eisenachin pyöriä vietiin, ja että tänne tuli vain vähän länsi-saksalaista Bemaria.

Sodan jälkeen oli maassamme ankara valuuttapula. Suomen markan arvo oli pudonnut sota-aikana ja sen jälkeen merkittävästi. Vientiteollisuus oli vielä sodan jälkeen huonossa jamassa, joten sitä kautta ei paljoa tuloja saatu. Harley-Davidson on kuvaava esimerkki: se oli ollut ennen sotia rekisteröidyin moottoripyörä maassamme. 1930-luvun lopussa yksi dollari oli alle viidenkymmenen Suomen markan arvoinen. Vuonna 1949 yhtä dollaria vastaan piti latioa yli 230 markkaa! Huono oli Amerikoista suomalaisen tuolloin pyöriä ostella.

Lännestä pyörät piti hankkia kovalla rahalla, mutta monien Itä-blokin maiden suhteen oli eri systeemi: ensin Neuvostoliiton ja myöhemmin monien muiden samaan leiriin kuuluneiden maiden kanssa solmittiin bilateraali-kauppasopimuksia. Siinä oli käytännössä kyse oikeastaan vaihdantataloudesta – rahaa ja kovia valuuttoja ei tarvittu.

Dollareita meillä ei ollut, mutta olipa metsätaloutta ja sotakorvausten myötä pakon edessä virinnyttä konepajatoimintaa. Eli kun Suomesta vietiin Neuvostoliittoon vaikkapa telakkatuotteita, saatiin niistä maksuksi öljyjaloiteita, viljaa – sekä lisäksi Mosseja, Issikoita ja Eisenachin Bemareita. Tämä talouskuviohan se itäpyörä- ja itäautopaljouden takana aikoinaan oli.

Ne alkupään Itä-Bemarit muuten todella merkittiin tuliluetteloihin neuvostopyörinä. Neuvostojoukkojen val-



Kuvissa oikealla R35:n arkea Itä-Saksassa ja Suomessa 50-luvulla. Ylh. Agronomi Becker (vas.) on saapunut syyskesästä -57 Emmallaan neuvottelemaan schönebeckiläisten kanssa sadonkorjuusta. (kuva: Bundesarchiv, Bild 183-49188-0001, CC BY4.0).

Keskellä metsätyöntekijä matkalla taimikonhoitoon n. 1955. Sylissä on Brushking-merkkinen raivaussaha. (kuva: Suomen Metsäyhdistyksen kokoelma/Metsämuseo Lusto CC BY 4.0)

Alimpana hankintateknikko Olavi Tegelberg pumppaamassa Bemaria hyödyntäen vettä puiden jäävarastoalueelle. (kuva: Harri Rikala/Metsämuseo Lusto CC BY 4.0)

vomasta Saksan osasta perustettiin DDR vuonna 1949 mutta vasta 1952 Eisenachin tehdas siirtyi Neuvostoliitolta Itä-Saksan valtionhallinnon alaisuuteen.

Hyvä vai huono juttu?

Suomen idänkauppa oli aikoinaan hyvinkin kimmurantti asia, sen hyödyt ja varjopuolet olivat moninaiset niin kaupallisella kuin poliittisella tasolla. Neuvostoliitolla oli bilateraali-kaupassa tavoitteena sitoa Suomen teollisuutta omaan vaikutuspiiriinsä. Siksi se myös vastusti Suomen jäsenyyksiä eurooppalaisissa kauppaliitoissa, mikä hankaloitti Suomen kappaa lännen suuntaan. Toisaalta suomalaiset halusivat itse käydä bilateraali-kauppaa Neuvostoliittoon. Idänkaupalla oli suuri vaikutus Suomen talouskasvuun ja suomalaisten vaurastumiseen. Se oli lisäksi kotimaisesta näkökulmasta näppärä keino saada maahan välttämättömyystarvikkeita, joihin ei dollareitten ja puntien puutteessa muuten olisi ollut varaa. Sivutuotteena maamme metalliteollisuus kehittyi ja voimistuessaan pääsi paremmin myös läntisille markkinoille. •

Jutun tiedot & asiasta lisää:

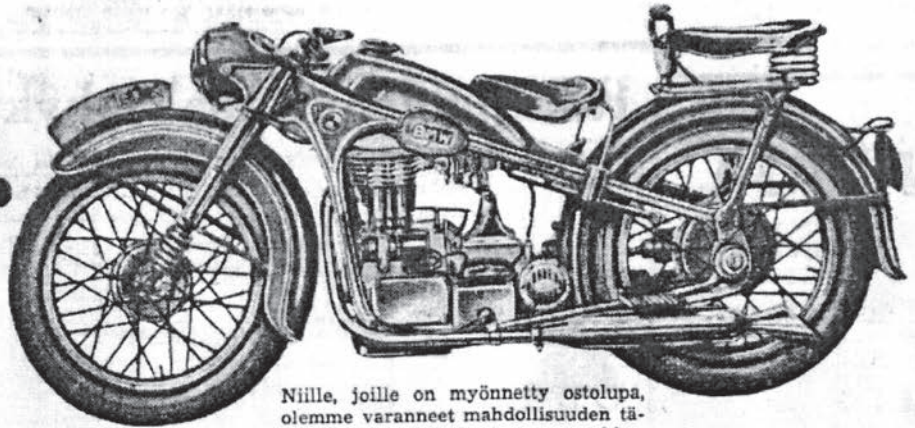
- Jyrki Koulumies; Kaikki ajoi Ladalla - Idänkaupan lyhyt oppimäärä, Siltala 2016
- Juhani Suomi; Suomi, Neuvostoliitto ja YYA-sopimus, Tammi 2016
- Gordon F. Sander, Kansalainen Kekkonen, WSOY 2021

2 — 1949 — N:o 28

MOOTTORIPYÖRÄT

vapautuvat

jakelusäännöstelystä 1.2.49 alkaen!



Niille, joille on myönnetty ostolupa, olemme varanneet mahdollisuuden tämän luvan käyttämiseen ennakkosto-oikeutena 5. 2. -49 saakka.



Tähti



Tähti-pyörä on 1-sylinterinen, 2-tahtinen. Sylinterin tilavuus on 123 cm³. Bensiinin kulutus 1,8 ltr 100:lla ja öljyn vain 4% siitä. Tähti-pyörä on todellinen jokamiehen moottoripyörä.

KHM:n vahvistama hinta mk 67.500:—.

BMW on vaativan moottorimiehen pyörä, 1-sylinterinen, kardaani-vehtoinen, 4-tahtinen, sylinterin tilavuus 340 cm³ ja bensiininkulutus 3,5 ltr 100 km:llä.

KHM:n vahvistama hinta mk 114.700:—.

Kumpaistakin merkkiä toimitamme suoraan varastosta, Helsingistä, Kansanhuoltoministeriön määräämin hinnoin. Samalla ilmoitamme, että nykyisten varastojemme loputtua on näiden pyörien saanti epävarmaa.

PÄÄMYYJÄ:

oy Konela AB

Maahantuojat:
SEXIMO OY

(Suomen Export ja Import)
Helsinki

Jälleenmyyjä huomattavimmilla paikkakunnilla ympäri maan.

Helsinki — Lauttasaari — Vattuniementie 2.

Myynti puh. 671 238 — 671 127.

Sodan jälkeen länsipyörien tuominen vaati lisenssiviraston myöntämän tuontiluvan, mikä hankaloitti niiden kauppaa huomattavasti - kun taas bilateraali-kaupalla tuotuja itäpyöriä sai kaupasta paljon helpommin. Toinen pyörän hankkimista vaikeuttanut pykälä oli helmikuuhun -49 jatkunut vaatimus kansanhuoltoministeriön hankintaluvasta. Hankintalupavaatimuksen postumisen takia neuvostoliittolaiset Konela ja Seximo mainosivat maahantuomiaan pyörämalleja laajasti. Tämä sama mainos löytyi tammikuussa -49 niin sitoutumattoman Hesarin sivuilta kuin aatteellisistakin aviiseista laidasta laitaan: mukana olivat ainakin Uusi Suomi (kok.), Suomen Sosiaalidemokraatti (sd.) ja Työkansan sanomat (komm.) BMW ei ollut mikään halpa ajokki. Aikansa työmiehen keskipalkalla sen eteen joutui tekemään yli 950 tuntia työtä. Samalla tuntimäärällä nykyisellä keskiansiolla saisi uuden BMW F 750 GS -pyörän sekä Rukan ajokamat (palkkatiedot: Suomen pankin Rahamuseo).

Teksti ja kuvat: **Timo Eronen**



EMW

- Easy Ridersin hengessä

Keväällä 1971 **Juhani Hirvonen** osti vanhan EMW:n Liperin Salokylältä, kun joku kulkuneuvo piti saada. Englantilaiset pyörät oli jo myyty kyliltä muualle, joten valinta kohdistui 54-malliseen EMW R 35 -moottoripyörään. Pyyntihinta oli 150 markkaa, hinnaksi saatiin lopulta tasan satanen. Hauska sattuma, kolmenkymmenen vuoden jälkeä pyörän myyjä sattui käymään Mattisenlahden koululla jossakin tapahtumassa ja sanoi – ”*Hirvosen Jussi ilkesi vielä viiskymppiä tinkiä*”.

EMW:tä kunnosteltiin pitkin kevättä ja kesää

aitan rappusilla. Työkalut olivat mitä olivat, pakista löytyi jakoavain, ruuvimeisseli, putkipihdit, vasara ja kirves. Onneksi Juhani sai työkaluja lainaksi naapurin kaverilta, jolla oli -56 mallinen Simson. Aitan rappusilla ei korjattu koko pyörää, moottori saatiin sentään purkaa tuvan nurkassa. Joka tapauksessa remontit saatiin valmiiksi ja EMW katsastettiin ja rekisteröitiin Työmies Juhani Hirvoselle 30.7.1971.

Syksyllä 1971 Juhani pääsi Pohjois-



| | | | | | |
|----------------------------|----------|---|---------------|---|------------------|
| MOOTTORIPYÖRÄ | | F Merkki - Märka | EMM | Malli / Typ | R35/340 |
| A Valmistaja | EMW | G Valmistusnumero - Tillverkningsnummer | 258524/258524 | Käyttökäyttö - Drivkraft | 170 |
| B Rekisteröintinumero | SP-702 | Henkilöluokka | Personaltal | Tavaraa - Last | |
| C Käyttökäyttö - Drivkraft | 30.07.71 | I Kustannus - Kostnad | 4336 | Moottori - Motor | 340 |
| D Käyttökäyttö - Drivkraft | 30.07.71 | J Kustannus - Kostnad | 426-7 | Omistajan nimi, ammatti tai arvo - Agarens namn, yrke eller titel | HIRVONEN, JUHANI |
| E Käyttökäyttö - Drivkraft | | | | Haltijan nimi, ammatti tai arvo - Innehavarens namn, yrke eller titel | TYOMIES |



EMW 70-luvulla (ylh.) Edellisen sivun avauskuvassa aito Lifen kypärä, Halcyonit, puukenkäspittarit ja chopper-EMW...

Karjalan Keskusammattikouluun peltiseppä-maalariinjalalle. Heinäkuussa 1969 Suomessa ensi-illan saanut klassikko elokuva *"Easy Riders - matkalla"*, antoi omalta osaltaan suunnan Jussin EMW:lle. Seuraava talvi menikin EMW kanssa koulun tiloissa, lähellä oli, että varsinaisen ammatin opiskelu jäi toiselle sijalle. Onneksi Juhani oli erinomainen opettaja, **Aki Tanskanen**, joka avarakatseisesti antoi mahdollisuuden rakentaa pyörää koulun tiloissa. EMW:n rakentelu, kun ei vastannut koulutuksen suuntaan, ainoastaan maalauksen ollessa sen mukaista. Opettaja Tanskasen avarakatseisuus ja sanonta on jäänyt Juhani mieleen hyvin, lähes 50 vuoden jälkeen: *"annetaan kaikkien kukkien kukkia"*. Ammattikoulussa syntyivät molemmat, varsin näyttävät polttoainesäiliöt suorasta pellistä, samoin ohjaustanko ja monet muut osat. Osien kiillotus tapahtui joensuulaisen taksikuski **Asser Piironen** tallissa, hänellä oli tallissaan hyvät laitteet osien viimeistelyyn. Juhani istuikin monet illat koulun jälkeen em. pajassa EMW:n osien kanssa. Kiillotetut osat lähetettiin Naantaliin kromattavaksi, jonne 4500 markan opintolainasta suli huomattava osa, mutta oli se sen veroista, Juhani kertoo.

EMW:lla ajeltiin pari-kolme vuotta rakentelun valmistettua. Pyörällä ajeltiin käytännössä kaikki ajot, aina armeijareissuja myöten. Hauskana muistona Juhani kertoi näin: *yhden tytön kanssa ajettiin Joensuussa Niinivaaran mäkeä, kunnes ravintola Ollivaaran kohdalla tytön pitkä, olalla roikkuva vakosamettinen laukku meni takapyörän pinnojen väliin.*

Jossakin vaiheessa tuli siirtyminen autokantaan ja EMW jäi seisomaan ladon nurkkaan. Reilut 50 vuotta se siellä majailikin, kun Juhaniille tuli mieleen, että voisi alkaa rakentamaan sitä takaisin alkuperäiseen asuunsa. Onneksi Juhani poika Ville pyysi, että rakentaa sen siihen kuosiin, kun se ammattikoulusta valmistui. Hyvä näin, vanhoja Suomi-choppereita ei ole liiaksi säilynyt. Nyt EMW saa viettää arvoisiaan eläkepäiviä Juhani tallissa. Toivotetaan Jussille ja Emmalle pitkiä kilometrejä... •

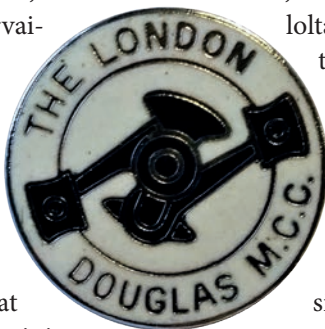


Tarinaa Douglasista – osa 4

Kun pääsin kesäkuun alussa armeijasta, juhlistin sitä ajamalla kardanivetoisella itäsaksalaisella pyörälläni Lahden torin ympäri. Olin hakenut sen viimeisellä lomallani Viitailasta Lahteen, missä minäkin olin löytänyt töitä puhelinkaukokeskuksesta. Muistan nuo tapahtumat siitä, että sitten ennen juhannusta veimme Viitailaan Juhani Douglas-moottorin, jonka kampikoneisto laakereineen oli asennettu Heikkosen pajalla. Kävimme ahkerasti viikonloppuisin kotona Viitailassa kokoamassa Douglasia, sillä se piti saada kokoon ennen Imatran ajoja. Pena oli maalannut osat ja oli onnistunut siinä aivan odotuksiemme ja tavoitteiden mukaisesti, vaikka se, missä lämpötilassa maali ruiskutettiin, taisi mennä arvailun ja kokeilun mukaisesti.

Minä sain soviteltua työtuntejani viikon kuluessa, niin että pääsin perjantaina lähtemään töistä jo kahdelta, joten ehdin juuri ja juuri Niinivuoren linja-autoon, mukana kassi, jossa olivat äidin valmistamat mustat nahkahousuni, Miranolilla valkoiseksi maalaamani Pro-Jet kypärä ja armeijan varastosta peräisin olevat kiiltävänmustat nahkasaappaat. Eräs tupakaverini oli yllättäen löytänyt ne kaapistaan, kun tyhjensimme kaapit viimeisen kerran, ja nyt tarvitsematta koskaan enää järjestää niitä tarkastettavaksi. Ne, jotka vaivautuivat edes ottamaan kantaa tuollaisten saappaiden ostamiseen, sanoivat, että eivät osaa kuvitellakaan, että vastaisuudessa tulisi aietta tai mielihalua enää milloinkaan vetää tuollaisia jalkoihin ja jos silti tulisi, on paras valmistautua sellaisen varalle niin että paikalla on silloin varmasti joku, joka vie jonnekin, jossa henkisesti horjuvia hoidetaan kuntoon, joten kun näytin kahta kymppin seteliä, ne katosivat kädestäni ja saappaat kopsahtivat kassiini.

Painoin nappia Havumäen maitolaiturin kohdalla ja pääsin alas tielle orapihlaja-aidan kulmalla. Muutama kilometri kävelyä kassia kynnärtaipeesta toiseen siirrellen ei tuntunut missään puolipilvisessä säässä. Kun menin perunakuopan viereltä alas puimalalle, jos joku olisi kysynyt, en olisi varmaankaan osannut sanoa, mitä äiti oli varannut minulle syödäkseni, mutta olin kuunnellut syödessäni äidin kertovan Maunun-Ailin poikenneen Helkama-Mini-mopollaan, siinä toivossa, että joku pojista olisi hiukan vilkaissut sitä, mutta mehän olimme jo muualla ja Aili oli joutunut lähtemään pelkästään itse kahvilla autettuna; kahvikupillisiaan hän oli kuitenkin kohentanut monikerroksisten hameiden sisästä salataskusta ilmaantuneesta kirkaasta pikkupullostasta. Äidin kertoessa näin mielessäni kuin



olisin katselemassa, kuinka ystävällisesti huoahteleva Aili istahtaa alas, mopon jousitus husahtaa liikkumattomaksi ja vanteet ja pinnaus päästävät nitkahtavan vinkaisun, kun jo ennestään tavallista pienempi mopo näyttää lysähtävän mikrokokoiseksi ja katoaa jo kokonaan näkyvistä, kun Aili polkaisee moottorin käyntiin. Kuivat ketjut narisevat ja mummo etenee huojuvasti istuen metsäkulman suuntaan aivan kuin vetten päällä kulkeva henki olisi kokeilemassa kiinteälle maapinnalle soveltuvaa kulkutapaa ja minun mieleni oli jo itse kiitämässä tielle toiselle suunnalle.

Kiinnitin kassin Douglasin sokeripala-takaistuimen eteen, niin että siihen saattoi nojata selkää. Isä tuli pelolta, katseli puuhailuani ja kun vedin hansikkaita käsiini, sanoi että täytyykö teidän jokaisen eri pyörällä päästä, menishän siinä toinen kyydissäkin? ”Näin myö nyt mennään, kun on eri aikataulut ja Jussi haluaa ajaa tällä, kun sai lopulta valmiiksi.” Lahtisen Kinka oli hakenut Hannun Alfa-Lavalille hommiin meijeritavarakuljetuksiin ja Hannu pääsi vasta huomisaamuksi Veikon luo Vesivehmaalle, mistä Veikko oli ostanut Tarun synnytyä omakotitalon. Isä meni ovelle, kun moottori rävähti murahtaen helisevään käyntiin. Jakopään rattaistosta tuli omanlaisensa sointi, joka oli aluksi kuulostanut huolestuttavalta, mutta totuimme siihen pian.

Siinä välissä, missä iltapäivä tulee lopuilleen ja ennen kuin ilta alkaa, on erityinen itsenäinen tila. En ole kysynyt keneltäkään toiselta, erottelevatko he iltaantuvaa aikaa näin; sillä minulle on riittänyt se tuntemus, että se ajan tila on, jos ei suorastaan minulle erotettu, kuitenkin niin järjestetty, että pääsen siihen sisään, kuin yksityistilaisuuteen; siitä sen tunnistan. Yksi mieleenjäävimmistä sellaisista tuntemuksista oli, kun ajoin Douglasilla Viitailasta Lahteen. Hannu ja Juhani olivat säätäneet Douglasin kuluneita kaasuttimia useiden päivien aikana ja viime viikonloppuina ja viime sunnuntaina sinnitelleet lopuksi tihkusateessa, sormet kylmästä valkoisina ja punaisina. Nyt moottori kävi kuin kello, pyörä liiti ja kallisteli kuin lentokone eikä yhtään tahtia jäänyt välistä. Vastaiskumoottori kävi tärinätyisesti ja vohvelilaatikko mourusi moottorin alla, alumiinikappale oli tyhjä ja ontto, ilman mitään pakokaasuja ohjaavia vaimennuslevyjä, mutta pyörän kulku söi sen äänet; tosin ne kuuluivat ajajalle silti selvemmin kuin pitkien putkien päissä erillisten vaimentimien papatus, mutta pitkät putket jäivät niin alas, että epätasaisilla ja kuoppaisilla teillä sellaiset tavallisentyyliset vaimentimet olivat aikoinaan len-

nelleet tämän tästä tiepuoleen. Kun pysähdyin tankkaamaan Vääkssä Matkahuollon vierellä, katselin syrjäsilmillä, näenkö ketään tuttua, mutta niin oli hiljaista, ettei ketään ollut liikkeellä. Mutta huoltosikalta tuli ulos Ruususen Antti, joka kävi viisi vuotta koulua samalla luokalla kuin minäkin, hänellä oli päällään huoltoaseman haalari, pysähtyi ja moikkasi, mutta meni halliin.

Lämmennyt moottori lähti käyntiin ensi polkaisulla ja suunnistin kanavan kaarisiltaa kohti etelän suuntaan. Kouluaikoina linja-autoa odotellessamme olimme joskus kilpailleet, kuka pysyy kauimmin seisomassa sillan kaiteella. Siinä lajissa kärkijoukko oli yhtenäinen, mutta kun piti ottaa mittaa, kuka kävelee pisimmän matkan kaidetta pitkin, menimme kuin yhdellä iskulla äänettömiksi, kun Särkkisen Pekka ei pysähtynyt ennen puolta matkaa, missä korkeimmalla kohdalla katsoi taakseen meitä, hymähti ja jatkoi kävelyä tasaisesti siitä alamäkeen kaartuvan kaitteen osan niin pitkälle, että koko kaide oli tullut kävellyksi, rängästeessä. Kaitteen päältä matka kanavan veden pintaan oli varmasti jonkin verran yli toistakymmentä metriä. ”Voin minä kävellä takaisinkin”, hän sanoi ja niin tekikin. Pekka, joka ei porukoissa paljoa puhellut, sai rajattoman ihailumme, ja jonka maineesta pääsimme osalliseksi, kun saatoimme sanoa, että meidän luokallamme on koulun ainoa kaveri, joka käveli kaarisillan kaiteita pitkin kanavan yli menen tullen. Nytkin, kun ajojin sillasta ja muistelin Pekkaa kaiteella, jalkapohjat kihelmöivät. Hotelli-ravintolan jälkeen alkoi alamäki, jonka alla vasta taajamanopeusrajoitus päättyi, mutta koska taustapeilit eivät tärisseet, näin ettei takana ajanut ketään ja peltoaukean keskelle vievä tie oli myös edessä tyhjä, vaihdoin neloselle heti alamaan alettua. Nopeusmittarin neula liikahteli pienin nykäisyin 60 mailin kohdalle, tasaisella vähensin kaasua, niin että neula pysyi 50 ja 60 merkkien välissä.

Lahdessa ajojin Douglasin Sibeliuskadulle, missä yläpäässä Juhani asui, jonne olin pysäköinyt oman pyö-



Emma ja Douglas Imatralla taustalla Nissisen Sepe ja Simolinin Hanski

räni, melkein Harjukadun kulmassa, lähellä työpaikkaani. Ei kestänyt kauaa, kun Juhani tuli. Hän asui niin lähellä, että näki ikkunasta tähän ja sanoi laskeskelleensa kellosta, ja arvioinut tuloaikaani, milloin alkaa pitää parkkipaikkaa silmillä. Sanoin, että kellontarkasti pyöräsikin nyt käy. Juhani lähti hakemaan lisää tavaroitaan ja jätti telttapaketin minulle. Kun aloin kiinnittää sitä EMW:n etuistuimen taakse, alkoi jostain kuulua kovaa huutoa: ”Perkele! Minä hyppään!” Nostin katseeni ja siellähän roikkui harjun rinteen talojen takana ylhäällä yhdessä radiomastossa mies, käsivarret suorina. Joku huusi jotain hänelle ja huutelut jatkuivat ja pian alkoi kuulua pelastusajoneuvojen, paloauton ja poliisiauton hälytysääniä. Tilanne jäi kesken, kun lähdimme, sireenien soidessa. Kun ajoimme Vesijärvenkatua, jolta pääsisimme Valtatie kahdelletoista, muistin, että Havumäen Erkki oli Viitailassa kertonut aiemmin kesällä, että hän oli ollut Lindqvistin Ellun ja Leinosen veljesien kanssa poikien yhteisauton, vanhentuneen kerman värisen vanhan Opel-pakettiauton kyydissä Lahden reissulla, vaikka ainoa jarru autossa oli käsijarru ja muistaa aina, kun Ellu oli ajanut tätä katua tuosta vastakkaiseen suuntaan ja laskeutunut autojonossa Aleksanterinkadun valoihin ja todennut, että jos ei valo vaihdu vihreäksi, tämä ei pysähdy. Mutta valo vaihtui

ja samoin seuraavat ja loputkin valot ja pojat olivat selvinneet kaupungista yhtä ehjinä kuin autokin.

Ajoimme peräkkäin, toisinaan kun oli hidastettava lähes pysähdyksiin, Juhani kiihdytti nopeammalla pyörällä edelleni ja kun liikenteen tiheys helpotti, teki jossain vaiheessa tilaa, niin että pääsin ohi; pidin kärkipaikkaa hitaammalla pyörälläni. Mielestäni Kausalasta ei ollut tultu pitkästikään, kun tämä itää kohti vievä tien kaista muuttui tiukaksi jonoksi, jonka vauhti alkoi pian vähetä. Eikä aikaakaan, kun piti ajaa kakkosella ja silläkin joutui joskus luistattamaan kytkintä – ellei ollut ylämäessä, EMW:llä oli turha tällaisessa tapauksessa mennä pienimmälle vaihteelle asti, sillä ykkönen oli niin lyhyt ja moottorin vauhtipyörä uskomattoman painava, että kiihdyttämisessä vauhdin nopeasta kasvusta muistutti pelkkä sana ja autoilijat käyttivät tilaisuutta hyväkseen ja takaa tuikkasi aina heti joku ohitseni. Sitten jono seisoi ja nytkähteli. Juhani tuli suman viertä rinnalleni ja huusi, että ”Korian silta!” Nyökkäsin. Moottoripyöriä liivahteli retkivarusteissa jonon viertä ja me liityimme puikkijoihin. Juhani eteni helpommin kuin minä, sillä sen lisäksi, ettei EMW:llä ollut kiihtyvyyttä, vastaavasti sen jarrut olivat melko mitättömät, sillä kardaenin perärattaiton öljyä vuoti pikkuhiljaa takajarrun

hihnoille, niin että käytännössä minulla oli vain etujarru.

Olimme jo Korian suoralla, ajoin omalla kaistalla kun takaa kiilasi eteeni jonoon henkilöauto renkaat kiljah- taen, keinahti ja sopi siihen, EMW:n renkaat eivät kiljahtaneet, vaikka mi- nulla oli molempiin sijoitettuna kaikki voimavarat, EMW:n etupyörä paukahi- ti Datsunin puskuriin ja tavaratilan kanteen. Vauhti oli niin hidas, etten edes kaatunut. Tähän päättyi mukava iltapäivä, ehti käydä mielessä, kun siir- ryin pyöräni kanssa tien vierelle. Dat- sunista singahti kuljettaja, jätti ovenkin auki ja auton sille sijalleen, tuli minun luokseni ja alkoi hyvin hermostunees- ti kysellä, kuinka minun kävi, eihän tullut mitään vammaa? Samalla hän pälyyli autonsa perää, jossa puskuri oli mutkalla ja tavaräsäiliön kannes- sa painuma. Minä muistin sanotun, että perään ajaja on aina syyllinen ja pidin profiilin matalana. Kirjoitin au- ton rekisteritunnuksen paperilapulle ja automerkin ja värin. Kysyin hänen nimensä ja puhelinnumeron, jotka hän luetteli hiukan änkyttäen ja sanoi, että eihän tässä pahemmin käynyt, eihän? Ku-kuinka menetellään, hoidetaan- ko kumpikin omat vahingot? Juuri sillä hetkellä auton pellonpuoleisesta etuovesta tuli nuori nainen, saattoi olla tytöksi sanottava, eikä mieskään tainnut olla minua kymmentä vuotta vanhempi, tyttö katsoi suu supussa ja sanoi, että ota nyt kaikki tiedot ylös, ei sitä tiedä, mitä jälkeen päin voi il- metä. Mies meni autoon ja siirsi sen niin reunaan että liikennesuma sopi matelemaan ohitse. Sillä aikaa, kun mies käytti kynää, minä tutkin EMW:n keulaa, lokasuoja oli taittunut edestä alas ja pahempi juttu taisi olla se, että teleskoopin ennestäänkin melko vaa- timaton joustovara tuntui kadonneen. Tuttu helinä erottui – Douglas. Juhani tuli huolestuneen näköisenä, mutta ilme helpottui, kun näki minut.

Datsun lähti ja me pääsimme vään- tämään lokasuojaa. Se ei ollutkaan taittunut, vaan vääntynyt ja saimme nostetuksi sen oikeaan asentoonsa. Te- leskooppi oli taipunut jostain niin että keulakulma näytti trial-ajoon tarkoi-

tetulta, mutta mitään ei ollut murtu- nut. Juhani sanoi että oli huomannut minun kadonneen taustapeleistä ja pysähtynyt. Samassa jostain ohiryömi- västä autosta oli huudettu, että kaverisi ajoi kolarin, mee takaisin katsomaan. Mutta mehän päästään jatkamaan matkaa. Tuo vanha kivikova Trelleborg taitaa olla vielä kovempi kuin olemme osanneet ajatellakaan.

...laakerimetallia ei pidä valita pelkän värin perusteella...

Sulauduimme taas liikennevirtaan. Tunnelma oli aluksi hiukan toinen, kun EMW:n keula pompotteli herkästi ja muistutti kolauksesta, mutta ajaessa tuli niin paljon muuta ja uutta seuratta- vaa, että tapaus hautui toisten joukossa, vaikkei mitään vastaavaa sentään enää itselleni sattunut. Kun pidimme Luu- mäellä taukoa, sanoin Juhanille, että se japsiauton kuljettaja oli kyllä tosi hermostunut eikä huomannut esittää mitään vaatimuksia, nyt voin itse rau- hassa selvittää vakuutusyhtiössä. Mutta sellainen vaikutelma jäi, mahtoiko olla humalassa. Mutta kun en ole joutunut tuollaiseen tilanteeseen ennen, niin ei ollut selkeää käytäntöä ja tietysti päällimmäisenä se, että jos poliisit oli- si hankittu, niin olisi selvinnyt se, ettei pyöräni takajarru pitänyt varmaan yh- tään. Ja aikaa olisi mennyt. Jätkäilut jätettiin siihen. Viikonloppu oli vasta alkamassa, pidetään huoli siitä, että muita mokia ei tule. Ilta näytti hienolta.

Imatralla ajoimme Vuoksen vallin vierelle, kilpailuvarikon kulmalle, ja kaivoimme esille pahvikortit, joihin oli pitänyt kerätä postileimoja tietyil- lä paikkakunnilla käymisestä. Täy- teen kerätyllä kortilla sai pääsyn tänne kansainväliseen moottoripyöräilijä- tapaamiseen. Väkeä ja moottoripyöriä oli mustanaan ja tuli koko ajan lisää, mutta löysimme vanhojen mäntyjen lähietäältä paikan teltalle ja niin, että saimme pyörät vierelle. Lähdimme kat-

selemaan asujaimistoa, pitäen mieles- sä, että etenemme niin, että lähestym- me mahdollisuutta hankkia syötävää, eväsleivät olivat huvonneet.

Douglasin moottorissa oli Lahdessa sorvaamossa valmistettu kampiakselin jakopään laakeripusla. Siitä puslasta opimme, että laakerimetallia ei pidä valita pelkän värin perusteella pusla oli huonekalumessinkiä, jolla ei ollut laakeripronssin ominaisuutta imeä ja varastoida itseensä voiteluöljyä.

Kun laskimme Imatran ajoista tultu- amme öljynvaihtoa varten öljyt puima- lassa ja kallistelimme pyörää kumah- televalla tasaisella lattialla, jonka isä oli koonnut paksuista haapalankuista, loppuöljyn valuessa seassa näkyi sel- västi kellertävää jauhetta; tottavieköön, koko öljyhän oli samaa keltaista, joka hiersi jauheena sormien välissä. Niin moottori oli taas kerran purettava. Mutta nyt Juhanilla oli varaa ostaa Englannista kokonainen kampiakse- li. Se oli käytetty ja maksoi 16 puntaa. Heikkosen suorittama moottorin kor- jaus oli maksanut 120 markkaa. Tilaus Englannista saapui seuraavana talvena.

Siihen aikaan varaosia hankit- taessa oli mentävä pankkiin ja tilat- tava shekki, payable to a local well- known bank, jonka pankkivirkailija katsoi luetteloista tavarantoimittajan paikkakunnan mukaisesti. Shekki kir- joitettiin tarkalle summalle, mukana toimitus- ja lähetyskulut sekä verot. Se lähetettiin myyjälle tilauskirjeen mu- kana ja odotettiin, että Suomen tullista tuli kutsu saapua tunnistamaan lähe- tys, kaikki siihen kuuluvat asiakirjat mukana. Suomalainen pankki oli jo perinyt kirjoituskulunsa, nyt piti mak- saa verot ja tullaus, jokainen seuraava toimenpide laskettiin aina sivukulujen kasvattamasta edellisestä kokonaishin- nasta. Byrokratian sietokykyä tarvittiin siinä kuin määrätietoisuuttakin.

Kun EMW oli saatu rekisteröityä, olin ajanut sillä, jo ennen kuin ikää tuli riittävästi hakea harjoituslupa ajo- kortin suorittamista varten, aivan kuin minulla olisi kortti jo ollutkin, kau- palle töihin, illalla lentopalloa pelaa-

maan, Hollolan puolelle Laitialaan soittamaan Sepen ja Matsonin kanssa, ja sitä piti mennä näyttämään Urajärvelle Simolinin Hanskille, joka oli juuri siirtynyt pitämään isältään perimäänsä maatilaa, Asikkalan Urajärven kartanon entistä torppaa. Hanskin kanssa tulikin ajeltua muutaman kesän aikana moottoripyörillämme pitkin ja poikin Sysmän-Asikkalan-Heinolan alueella etsiskelemässä muun muassa mitä tahansa vanhoja moottoripyöriä. Näin satuimme Sysmässä sellaisille jäljille, jotka johtivat erään tilan laajan puimarakennuksen ylätason nurkkaan, missä jälkien päässä odotti Douglas, joka ei ollut sen vanhempi eikä uudempi kuin tuttu Mark V vuosimallia 1952. Siinä oli ehjä runko, joten meidän Hannuveljeltämme ei kulunut montaa hetkeä

tiedon kuulemisesta päätöksentekoon ja toimintaan: pian olimme takaisin kotipihallamme, tällä kerralla Hanskin Ford Anglia farmarilla, joka oli täynnä riihipölyn peittämiä osia.

Osien määrä ei ollut ongelma, isällekään, sillä hän oli siihen mennessä lopettanut rintamamiestilakotipaikkamme pitämisen elinkeinollisena toimintana, joten hänen 60-luvun alussa rakentamansa tilava navetta-, talli-, lato-, karjakeittiö-, sauna- ja lantala-monitoimirakennus oli jäänyt vaille alkuperäisiä asukkaita. Niinpä lehmiparret oli kuurattu enimmäkseen sileäksi laastitulle sementtipinnalleen saakka, mikä pinta kuin odotti sille kertyvää tavaraa, jolla silläkin oli usein tapana laskea alleen tummia jälkiä, ja

teräshevokset talvehtivat hevospilttuun alueella. Hannu työskenteli opintojen ohella useaan otteeseen Lahtisen Kinkan järjestämänä Alfa-Lavalilla, ja rahoitti sillä tavoin opintolainaan koskematta Douglasin moottorin osien koneistukset ja asennukset sekä osien pohjamaalauksen Lahdessa. Siihen aikaan sai jo automaalikaupoissa sekoitettuja mallin mukaisia maalisävyjä spraypurkkeihin ja hän maalasi pyörän rungon osineen alhaalla vanhalla saunalla metallihohtosiniseksi ja veti ennen sitä kerrosta bensiinitankkiin hopeavärisen kaistan, jonka erotti sinisen puhaltamisen jälkeen kapeilla mustilla reunoilla. Pyörän vanteiden pinnaus hoitui Veikko-veljen avulla, jolle Heikkonen oli senkin taidon opettanut. •

Mansen Mörinät 4/23



- Tiistaikokoontumiset jatkuvat Mustalahden satamassa kesäkauden.
- Pyörien säilytyspaikat kerholla vain jäsenille.
- Museoajoneuvopäivänä 10.6. ajelimme kulkueena Mobiliaan, jossa oli Kurvaa Kangasalle -tapahtuma. Vehoniemessä **Reijo Hietanen** ja **Simo Lampinen** esittelivät **Raine Lampisen** entistä Norton Manxia. (kuva1). Vehoniemessä pääsi tutustumaan myös VMPK:n moponäyttelyyn, ja nauttimaan klubin tarjoamat munkkikahvit.
- Teiskon Ukaassa avattiin kesäkuussa MZ kokoontumisen yhteydessä Ukaan pieni MZ museo. Järvenpään veljesten museon osoite on Teiskon kirkkotie 1113, ja se on avoinna vain sovittaessa. Tiedustelut Mika Järvenpää 050 0637013.
- Veteraaniralliin Raaseporin Kisakeskukseen ajeltiin 28.–30.07.
- Pyynikki Classic TT:n yhteydessä Mansen Masinistit järjestää Rompetorin Alastaron moottoriradan varikolla lauantaina 19.08. Lisätietoja VMPK: foorumissa ja Mansen Masinistien nettisivulla, sekä puhelimitse 050 501 0119.
- Sauna-ajelut Vähäsiltaan 24.8. ja 21.09.

Mikäli haluat ajankohtaista tiedotusta sähköisen kehokirjeen muodossa, lähetä voimassa oleva sähköpostiosoitteesi osoitteeseen kerho@mansenmasinistit.fi ja ilmoita, että tiedotteiden lähettäminen on sallittua.

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

Terveisin **Olli Salonen**

Raine Lampisen entinen Norton Manx.

Ukaan MZ-museon avajaiset. (kuva Mika Mäkelä)



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 4/2023

- 47. Veteraaniralli järjestetään Raaseporissa 28.-30.7.23. Tapahtumaan ei ole tällä kertaa Oulusta yhteislähtöä.
- Viikoittaiset kokoontumiset jatkuvat Oulun Linnansaassa keskiviikkoisin klo 18.00 syyskuun loppuun saakka.
- Terwamotoristitapaaminen järjestetään Jänkhällä Jytisee XXIV -tapahtumassa Saariselällä lauantaina 19.8.2023. Alustava ajankohta on klo 17.00 ja paikkana Lapland Hotels Riekonlinnan aula. Mahdolliset tarkennukset ilmoitetaan Terwamotoristien Facebookissa paikan päällä.
- Perinteinen Terwa-ajo 2023 pidetään lauantaina 9.9.23. Päiväreissuun lähdetään Oulun Automuseon pihalta klo 10.00. Järjestelyistä vastaa Kari Erho.
- Palaamme jälleen kuukausittaisiin kokoontumisiin Oulun Automuseolle lokakuun 1. keskiviikko eli 4.10.2023 klo 18.00. Tällöin pidämme syyskokouksemme, johon saatte erillisen kutsun postissa. Tästä eteenpäin kokoontumiset jatkuvat Oulun Automuseolla aina jokaisen kuukauden 1. keskiviikko klo 18.00 huhtikuulle saakka.

Sihtööri

Jyväskylän jorinat

Kessuille on vihdoin päätetty hyväksyä annetuista ehdotuksista oma logo, joka kuvaa aluekerhon alueen ääriviivoja sisältäen klubin logon ja tekstin, sekä aluekerhon kutsumanimen ja keskuspaikkakunnan. Logon painoversio on vielä vaiheessa, mutta tuolta se tulee näyttämään.

Järjestyksessä toinen perinteinen sauna-ajelu onnistui jo paljon paremmin, väkeä oli saapunut paikalle 30 % enemmän kuin ensimmäisellä kerralla. Mainittakoon vielä että ajelu järjestettiin Hankasalmen UA:n Kovalanmäen tukikohdassa Taipaleentie 10 Hankasalmi. Kiitokset Matille saunan lämmityksestä ja kestityksestä. Seuraavan kerran saunotellaan elokuun 16. päivä, samassa paikassa samaan aikaan.

Maanantaiset ajelut Keski-Suomen Konepyöräseuran kanssa jatkuvat entiseen malliin, lähtö Laajavuoren parkkialueelta klo 18.00.

Syysajelu, **Hannu Kinnusen** suunnittelemana, pidetään syyskuun 24 päivä. Alvarin nimipäiväksi ajoittuva ajelu nimetäänkin Alvarin ajeluksi. Kansallis- arkkitehti Alvar Aallon muistoksi. Lähtö ajoon Palokan ABC:tä klo 12.00

Ensivuoden Veteraaniralli on myönnetty Kessujen järjestettäväksi. Sopimus rallipaikasta on tehty **Keuruselän lomahotellin** kanssa. Rallista tiedotetaan syksyn aikana VMPK:n internetsivuilla ja facebookissa. Rallin ohjelmasta ja majoituksista yms. tiedotetaan tarkemmin Huimapyörässä 1/2024 alkaen.

Seuraa tiedotteluamme vmpk.fi/forum, sekä Facebookissa VMPK Jyväskylän aluekerho.
Kesäterveisin **OPPA**



Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Ajokelit ovat kyllä suosineet ja toivotaan että tämä jatkuu pitkälle syksyyn. Kesän suuri ja tärkeä tapahtuma on VMPK:n Veteraaniralli joka oli 28.7.–30.7.2023 Urheiluopisto Kisakeskus Raaseporissa. Uurastus nyt takana ja lisätieto tapahtumasta seuraavassa lehdessä. SUURET KIITOKSET KAIKILLE MUKANA OLLEILLE JA TALKOOLAISILLE.

Tässä tietoa tulevista tapahtumista.

- **16.8. -23** ajeluilta lähtö kello 17.30 Ilmailumuseo.
- Syyslaukka ajetaan sunnuntaina **27.8. -23** lähtö 10.30 Ilmailumuseo.
- Syksyn ensimmäinen kerhoilta Ilmailumuseolla keskiviikko **13.9. -23** kello 18.00

Kaikki syksyn 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, tässä olis taas lisää tietoja menneistä ja tulevista tapahtumista:

- Satakunta-ajo ajettiin 1.7. Sateen uhasta huolimatta 25 motoristia osallistui ajoon. Ajosta 2/3 ajettiin kuivassa säässä, mutta sen jälkeen vettä tuli sitäkin enemmän. Kiitokset kaikille osallistuneille sekä Kauvatsan Kesäkahvilalle tarjoiluista!
- **Pori–Tampere** ajo ajetaan lauantaina **26.8.**, jolloin kokoontuminen on klo 10.00 Leineperin Savipakarilla. Ajosta on oma ilmoitus tässä lehdessä. Ajoa varten tarvitaan raatoauto ja reitin varrella kahdelle rastille rastimiehet. Rastimiehet saavat kahvit ja lounaat ja raatoauton kuskille maksetaan lisäksi km-korvaus.
- **Rompatori** järjestetään kerhon piha–alueella lauantaina **2.9.** Talkooporukkaa tarvitaan sekä perjantaina klo 17.00 lähtien paikan rakentamiseen että lauantaina itse tapahtuman ajaksi. Vanhoja moottoripyöriä voi tuoda näyttelyä varten jo perjantaina. Tästäkin on oma ilmoitus tässä lehdessä.
- Nyt on hyvä aika varata säilytyspaikka kerhotilasta moottoripyörälle. Soolopyörän säilytys maksaa vain **120,00 €/vuosi**, sivuvaunupyörän **140,00 €/vuosi** ja mopedin **70,00 €/vuosi**. Kaikki halukkaat mahtuvat sisälle, mutta nopeimmat saavat parhaat paikat. Ilmoitukset Artolle, puh. 044 297 9885 tai Juhaniille puh. 044 978 1806.
- Ajokauden päättävä jonkun järven ympäriajo ajetaan perinteiseen tapaan syyskuussa. Sen paikka ja aika on tässä vaiheessa vielä avoin.
- Suositut kerhoillat jatkuvat taas lokakuussa aina kuun ensimmäisenä maanantaina klo 18.00. Tervetuloa!

Juhani Salminen, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

Korpimotoristit tiedottaa



Hei Korpimotoristit!

Kesäkuun ennakoivan ajon kurssi onnistui hyvin. Kiitos kaikille osallistujille, muutoin tapahtumassa mukana olleille ja kaikille kurssin mahdollistaneille. Tuli esiin ajatus, että kurssin voisi ottaa ohjelmaan vaikka joka vuosi kesän alkuun. Voisihan tuota kokeilla, olisiko sillä kysyntää. Opettaja **Matti Träskelin** on alustavasti varattu meille 9.6.2024.

Onko Jänkhälle mänijöitä? Jos haluat ajella yhtä matkaa toisten kerholaisten kanssa, niin lähdetään kerholta, Tuohustie 7, Suomussalmi, torstaiamuna ajamaan. Whatsappissa tulee olemaan tarkempia tietoja lähempänä lähtöä. Jos et ole whatsapp-ryhmässä ja haluat siihen liittyä, laita viesti sihteerille. Pitää vähän katsella säätäkin, mutta todennäköisesti perjantai on se päivä, kun sihteerikko käy päiväselteään ajamassa Norjan puolella. Tervetuloa völijyyseen, niin kuin viime vuonna Näätämöstä mukaan lähtenyt ajokaveri sanoi. Norjahan on sitten ulkomaan, että kannattaa ottaa paperille tulostettu rekisteriote mukaan.

Syyskuussa on suunnitelmissa ajella yhteisajelu pienellä ohjelmalla, mökkiyöpymisillä, veden äärellä saunomisineen ja grillauksineen. Tästäkin tulee lisätietoja myöhemmin whatsappiin ja VMPK:n forumille.

Marras-joulukuussa pidetään syyskokous ja pikkujoulut. Mietintämyssyyn tarjoilen valmiiksi ehdotuksen aluekerhon nimen vaihtamisesta ”Kainuun ja Koillismaan aluekerhoksi”, sillä meillä on jäseniä ympäri Kainuuta, ei vain Ylä-Kainuusta, niin kuin nimi nykyisellään kuuluu, ja jäseneksiottoalueeseemme kuuluvat myös Taivalkoski ja Kuusamo.

Aluekerhossamme on tällä hetkellä 87 jäsentä. Joitakin vanhoja jäseniä on tippunut pois listalta, mutta toisaalta uusia jäseniäkin tänä vuonna liittynyt, tervetuloa mukaan uudet jäsenet! Kysyn Lasermasta säännöllisin välein jäsenlistausta, jotta löytäisin uudet jäsenet. Jos olet ilmoittanut puhelinnumerosi liittymisen yhteydessä VMPK:lle, saan sen Lasermasta. Jos olet vasta liittynyt, etkä ole saanut tervetuloviestiä, ota yhteyttä alla olevaan kerhosihteerin numeroon tai lähetä sähköpostia.

Ollaan yhteyksissä!

Kerhosihteerini **Anita**
VMPK:n Ylä-Kainuun aluekerho
Korpimotoristit
040 854 9704
sihteerini@korpimotoristit.fi

Huimiksen aineistopäivästä

Hei te kaikki lehtemme materiaalia toimittavat aktiivit! Muistuttelisni aviisin aineistopäivän merkityksestä. Lehteen tulevien ilmoitusten ja juttujen takaraja on aina parittoman kuukauden 15. päivä. Tuon päivän iltana ryhdytään koostamaan sivujen painotiedostoja – ja työ on seuraavana päivänä jo pitkällä. Jos tämän jälkeen ilmenee lehteen tulevaa materiaalia, aiheuttaa se turhaa työtä, koska jo tehtyä taittoa täytyy purkaa ja järjestellä uudelleen. Aineiston myöhästyminen voi aiheuttaa myös jonkin jutun tippumisen pois tai tarpeen ostaa painosta lehden lisäsivuja.

Eli lyhyesti: **aineistopäivästä**

kiinnipitäminen parantaa lehden laatua ja vähentää sen tekemiseen kohdistuvaa kustannuspaineen nousua!

Tarvittaessa aineistopäivään voidaan kyllä järjestää pieni jousto. Jos esim. jokin alan tapahtuma sattuisi olemaan vaikkapa 16.9., ja siitä haluttaisiin juttu lehden viitosnumeroon, on asia järjestettävissä – mutta siinäkin tapauksessa toimituksen täytyy tietää etukäteen **ennen aineistopäivää** tulevan jutun mitta, jotta tarinalle voidaan varata sopiva tila.

Yhteistyöterveisin
taittomaakari **Pauli**

Hei naismotoristi!

Tuntuuko sinusta, että sinulla voisi olla jotain sellaista motorismiaiheista kerrottavaa, joka voisi kiinnostaa lukijoita laajemmin? Ja kynäkättä kutittaa? Tule mukaan Akkain tallin kirjoittajaringiin! **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:

sihteerini@korpimotoristit.fi

MYYDÄÄN



Kuvassa oleva Husqvarna-mopo 60-luvun alusta. Etulokasuoja ja moottorin suojapellit ovat irtaallaan. Ensiohjhna uusittava, mukaan käyttämätön päällyskumi etupyörään. Hinta 650 €. Jos ei mene kokonaisuena saatan myydä osina.



Kuvassa oleva italialainen sporttimopo 60-luvun puolivälistä. Nelivaihteinen Minarelli, tarjouksin.



Kuvassa oleva Moto Guzzi 750 Nevada vm 1996, 2000 €.



Kuvassa oleva Benelli Jarno vm 1989, tarjouksin.

April Red Rose 125cc vm 1996, 600 €.

Moto Morini 350 K2 vm 1985 kunnostukseen, tarjouksin.

Honda CB350 laturin koppa jossa käämi sisällä, 20 €.

Honda CB 100 laturi, 10 €.

Suzuk GT380 öljyputket, 15 €.

Suzuki T250 kytkinkruunu ja kytkimen keskiö, 30 €.

Yamaha R5 laturin kansi, 10 €.

Osat mieluiten noudettava.

Tiedustelut soittaen p. 0400 988 190

Erilaisia projekteja yms: Yamaha tx 750 -73, Honda CB 450, 250 cc peltiheikki Honda, Cezeta-skooteri. Kawasaki Avenger, Jawa CZ 150 cc, MZ 125-300 cc, IC, BSA, Ariel, jne. Helkama Mini GT, Pappatuna, Zundapp, Solifer, Pyrkijä jne. Tarkemmin p. 050 597 4569

Honda-moottoripyörä, 450 cc, vm. 1973 rekisteritunnus YC-733. Tee tarjous, Esko Riipinen p. 0500 906 941

Horex-osia: runkoja 3kpl, moottoreita, tankkeja, ketjusuojia, ym. peltiosia. Osat Hollolassa, puhelin 050 9181138



Myydään vuoden 1920 Cleveland-moottoripyörä. Käynti-/ajokuntoinen. Harvinaisen, Ruotsista kulkeutunut projekti. Löytyy videoitakin käynti-/ajokunnosta.

Hinta pyörälle 12 000 €.

Puh. 040 590 7360 / Matti

OSTETAAN

TWN 350 Boss, Omaan yksityiskokoon.

Ilkka Eronen, p.0400 648 141, s-postia ilkka.eronen@gmail.com



Honda CB 750 K 1981 ilman tarakkaa. Löytyisikö joltakin tuohon pyörään oma tarakka? Kalevi Heikkinen, Lahti. 050 301 0600 tai kalentalli@phnet.fi

VMPK:n ansiomerkittoimikunta

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
lokkatukianen@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 "Pinnankirstäjät"

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

Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

Harri 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 "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

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

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

Anita Ollonberg
Tuohustie 7
89600 Suomussalmi
040 8549 704
sihteeri@korpimotoristit.fi

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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

Jyväskylän aluekerho

Olavi Kaario
Myllytie 1
41520 Hankasalmi
puh. 050 587 6186
olavi.kaario@kolumbus.fi



Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

Jarmo Lindgren, Peltohiirentie 13, 01800 KLAUKKALA, 0400-445 205
Jari Lehtinen, Kokkohongantie 10 A, 02340 ESPOO, 0400-503 719
Veijo Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 040-047 0077 **MR+K**
Jukka Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 0400-906 806 **MR+K**
Kalervo Jussila, Leveemäki 8, 13430 HÄMEENLINNA 050-357 7600 **MR+K**
Hannu Palm, Metsontie 25 B, 13600 HÄMEENLINNA, 040-777 8899
Marko Kuisma, Bremerintie 15, 13500 HÄMEENLINNA, p. 045 892 1199
Simo Nieminen, Kiiskintie 3, 13600 HÄMEENLINNA, 03-652 3605, 050-581 7138 **MR+K**
Ahvo Kunttu, Sepäntie 7, 17130 VESIVEHMAA, 044-230 7656
Veikko Virtanen, Verstaantie 7, 17130 VESIVEHMAA, 0400-918 592
Ilkka Eronen, Salomäentie 25 A, 21860 AUVAINEN, 0400-648 141
Markus Nieminen, Karitanhua 156, 23600 KALANTI, 0400-521 205
Kari Aaltonen, Kokkomäenkatu 4, 24240 SALO, 040-540 4321
Mikko Laitinen, Sentraalinkuja 7, 24800 HALIKKO, 050-550 6011
Tapio Merilehti, Soikkolantie 2, 28300 PORI, 040-532 8340
Olli-Pekka Krapa, Karhulankyläntie 362, 32200 LOIMAA, 050-553 7759
Antero Vuokko, Havutie 10, 32210 LOIMAA, 050-598 3983
Jyrki Salminen, Yttiläntie 735, 32910 KAUVATSA, 0400-590 899
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**
Aarno Torikka, Rautialantie 186, 37470 VESILAHTI, 040-507 6135 **MR+K**
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKA, 040-777 7478 **MR+K**
Mika Lamminaho Pukkimaentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835

Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843
Esa Karhu Ratalenki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185
Simo Rönkä, Suontaustankatu 14, 48720 KOTKA, 05-282 062, 044-725 9150
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255
Arto Hynninen, Karhuniementie 292 B, 51780 KUOSMALA, 050-494 8591 **MR+K**
Pekka Tuhkalainen, Kerrostie 4 A 4, 50600 MIKKELI, 050-517 0230 **MR+K**
Oiva Kokko, Karjalantie 28 A 12, 53300 LAPPEENRANTA, 040-746 3060
Pekka Lehtipuro, Rantaharjuntie 5, 53400 LAPPEENRANTA, 044-259 2821
Kari Ylisaari, Isännäntie 13, 60200 SEINÄJOKI, 06-412 1834, 050-5288184
Martti Havulehto, Hiidenkankaantie 91, 61650 KALAKOSKI, 0400-364 175
Pertti Rintamäki, Järveläntie 39, 60550 NURMO, 050-516 5280
Bo-Göran Frantz, Överbyvägen 32, 66530 KVEVLAX, 06-346 0070,
050-5631490 **MR+K**
Olav Frantz, VAASA, 050-584 8525 **MR+K**
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082
Stefan Kanckos, Pävallsvägen 114, 68810 YTTRESSE, 040-583 4390
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SILLINJÄRVI, 0400-988 190 **MR+K**
Reijo Koponen, Kirvesniementie 176, 78880 KUVANSI, 040-701 3800
Juha Pakarinen, Torpparintie 13, 80710 LEHMO, 050-339 9582
Markku Huovinen, Häyrynlahdentie 43 c, 83100 LIPERI, 044-545 9390
Juha Santalo, Purantie 6, 90240 OULU, 044-287 1133
Arto Nykänen, Valmutie 5 a 6, 90580 OULU, 040-821 2134
Pentti Honka, Kievarinkuja 1, 91950 TEMMES, 0400-286 925
Jorma Hakala, Kotirannantie 34, 92140 PATTIJOKI, 050-555 1194
Ari Hakala, Ollilantie 23, 92140 PATTIJOKI, p. 044 722 0715
Heikki Mäntyniemi, Kerotie 13, 96500 ROVANIEMI, 050-573 9464
Timo Happonen, Niskanperäntie 8, 96700 ROVANIEMI, 044-532 9428 **MR+K**

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

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa

| | |
|--|-------|
| College asu L harmaa | 50 € |
| College paita siniharmaa S-4XL | 42 € |
| Heijastava pipo Merinovillaa vuori puuvillaa | 22 € |
| Irkkulippis tummanharmaa (nahkamerkki) | 25 € |
| Irkkulippis vaaleanharmaa (nahkamerkki) | 25 € |
| Lasten t-paidat pinkki ja vaalean vihreä koot: 90/100,110/120, 130/ 140 | 10 €. |
| Aikuisten college-takki Koot: S- XXXL hinta tumman sininen | 40€ |
| Lippis tummanharmaa, sininen nahkamerkillä | 15 € |
| Hihamerkki | 5 € |
| 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