

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

5 | 2023



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

YHTEYSTIEDOT



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

Huimapyörän toimitus

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

Museoajoneuvosihteeri

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

Aluekerhovastaava

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

Toiminnantarkastaja

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

Tilintarkastaja

Revisium Oy

Varatoiminnantarkastaja

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

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat / Jawakirjasto

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

Kirjastonhoitaja / Japsikirjat

Kyselyt suoraan:
kirjasto@japsistarat.fi

Pohjoismaat yhteyshenkilö

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

Edunvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Webmaster, jäsenrekisteri, 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 6/23 aineisto toimitukseen **15.11.-23** mennessä, lehti ilmestyy joulukuun 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 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:

Veteraaniralli	4
Brittiralli	16
Hayride Jamboree	18
Kaanaan kapinat	22
Pori-Tampere-ajo 2023	26
Lännen Lokarien rompetori	27
Päätoimittajan palsta	28
Nasun nuotit	29
Akkain talli	30
Kun Itäistä Uuttamaata ajettiin kartalle	34
Premier V8-kisakone Suomesta	38
VMPK-foorumien käyttöohjeita	42
Markkinasivut	50

Kansikuva: Timo Aitio ja Yamaha YDS3 -65 Veteraanirallissa -23. Komea Jammu on kasattu viidestä pyöräihioista.
kuva: **Pauli Ylikoski.**

Kesä alkaneen kääntä syksyksi ja toiminta siirtyy pikkuhiljaa sisätiloihin. Voihan se ollakin, että silloin tällöin aurinkokin pilkistelee ja silloinhan on kiva lähteä nautiskelemaan moottoripyörällä syksyn väreistä ja raikkaasta syysilmasta.

Nykyisinhän ei ole välttämättä esteenä edes pyörän vakuutukseen liittyvät ajopäivärajoitteet. Useat vakuutusyhtiöt myöntävät, jopa 105 päivän mittaisia vakuutusopimuksia museoajoneuvoihin ja ei-hän mikään estä ottamasta tavallista liikennevakuutusta pyörään. Silloin ei ole näitä ajopäivärajoituksia.

Kulunut kesä oli todella tapahtumien suhteen varsin vilkas. Lähes joka viikko piti arpoa mihinkä tapahtumaan osallistuu. Isoja kokoontumisia on ympäri suomea kuten esim. Ahvenistolla, Lättiksellä, Lahnajärvellä ja Haltialassa. On ollut kilvanajotapahtumia. Kävinpä ensimmäisen kerran katsomassa moottoriurheilutapahtumana markkinoitua TraktorPullinkia. Nuo muutamat mainitakseni.

47:s veteraanirallikin saatiin pidettyä Stadin Pärtsäreitten toteuttamana Raaseporin kisakeskuksessa.

Ehkä Kisiksen majoituskapasiteetti rajoitti osanottajien määrää, sillä vuodepaikkoja oli vain. n. 300.

Sen sijaan telttapaiikkoja oli varsin runsaasti, ja kun sääkin vielä suosi, olisi saanut osanottajia olla runsaammin. Mutta tälläkin joukolla ralli onnistui varsin leppoisan tuntuiseksi. Tiet jotka rallipaikalle johtivat olivat juuri moottoripyöräilyyn soveltuvia. Hyväkuntoisia ja sopivan mutkaisia.

Rallin kohokohtia oli 100-vuotiaitten moottoripyörärien näytösajo. Ajotapahtuma alkoi Fiskarsin ruukilta ja päättyi rallipaikalle. Pyörä oli kaikkiaan 12 kpl. Aitoa historian havinaa. Tässä vaiheessa on hyvä muistaa VMPK:n keskeisin olemus, eli vanhoihin ja historiallisiin ajoneuvoihin liittyvät tarinat ja tiedot. Ihmeen paljon on noita vanhoja säilynyt.

Tässä lehdessä on myös kutsu yhteen Klubin merkittävämpään tapahtumaan eli syysvuosikokoukseen. Se on tilaisuus jossa jäsenistöllä on mahdollisuus vaikuttaa johtokunnan jäsenten valintaan, toimintasuunnitelmaan sekä tulevan vuoden talousarvioon. Kun vielä tällä kertaa paikkakin on meille uusi, niin joukolla liikkeelle.

Näin onkin pikkuhiljaa aika siirtyä tallin puolelle jatkamaan kesken jääneitä projekteja tavoitteena saada ne tulevaisuudelle kevääksi entistä uhmempaan kuntoon.

Vielä viimeksi haluan muistuttaa, kun tehdään niitä ajokauden viimeisiä ajoretkiä, suosittelisin tankkaamaan pienmoottoribensiiniä. On sitten taas keväällä paljon helpompaa.

Matti



Veteraanirallia vietettiin tänä vuonna eteläisessä Suomessa, Raaseporissa Urheiluopisto Kisakallion alueella. Päätoimittaja puursi muissa puuhissa, joten raportointi osui tällä kertaa Ylikosken Paulille ja allekirjoittaneelle. Pauli pyyhälsi paikalle jo perjantaina etsimään kameran tähtäimeen sopivia kohteita, itse pääsin töiden takia paikalle valitettavasti vasta lauantaiamuna. Suunnitelmamme oli selkeä: katsottaisiin mitä

mielenkiintoista löytäisimme, millaisia kuvattavia ja millaisia tarinoita. Etukäteen näistä ei koskaan tiedä, eikä tässä mitään Pulitzerin kirjallisuuspalkintoa haeta, enemmänkin yritetään tuoda Veteraanirallin tunnelmaa esiin (varsinkin niille jäsenistöä, jotka eivät ole sitä koskaan vielä kokeneet).

Ehdin sopivasti lauantain aamupalalle, ja pöytäseurueen kesken virisi heti keskustelua epävakaisesta säästä, sekä rallista – ja ralliin tulosta, joka jo

itsessään on suuri osa asiaa. Jalasjärveltä tullessa oli pitänyt pysähtyä pukemaan sadepukua ABC:n lipan alle, eikä ilman apua oltu moisesta kiemurtelusta selvitty. Kuuleman mukaan peruutuksiakin oli huonevarausten puolella tullut, pohdittiin siis jatkataanko säätiedotuksia odotellessa viimeiseen saakka lähtöä. Tekeekö ikä meidät niin mukavuudenhaluisiksi, ettei sateella enää viitsitä ajaa. Järjestäjälle nämä viime hetken majoitusperuutukset joka

47. Veteraaniralli

Raaseporissa 28.–30.7.2023



tapauksessa ovat aina ikäviä, olkoot syy mikä tahansa: terveys, pyörän kunto, kiristynyt talouspoliittinen tilanne, koronan jälkiaallot...

Harmaiden pilvien alla suuntasimme etsimään kuvattavia ja haastateltavia ilmoittautumiseen. Napattaisiin heti portilta sopivia ”uhreja”, josko löydettäisiin jopa jokunen nuorempi saapuja haastateltavaksi. Nuorisojäsenten puutehan on ikuinen ongelma, joten ainakin voitaisiin kartoittaa mikä

näitä harvoja harrasteeseen vetää. Paikalle rullasikin loistavalta vaikuttava ehdokas: vuosimallin -39 NSU OSL 601 Wehrmacht etsityn kokoisella matkustajalla. Vaan niinhän siinä sitten kävi, että salolaisen **Vilho Kyttäsen**, 9 vuotta, kohdalla ei tarvinnut turhia kysellä. Harraste on periytynyt suoraan isältä **Hannu Kyttäseltä**, jonka moni ehkä muistaa Checker-takseista(kin). Isän mukaan Vilhoa ei ole tarvinnut mukaan puuhiin paljon houkutella, ja

jatkon suhteen kuulostaa lupaavalta: ennen NSU:n entisöintiin alkamista Hannu oli pohdiskellut ääneen, josko pitäisi pyörä myydä. Tähän oli heti tullut pojalta vastauksena napakka ei.

Seuraavaksi silmiimme osui Paulille entuudestaan tuttu nuori nainen, **Hanna Valtonen**, ikää 22. Parkkipaikkana toimivalle tenniskentälle parkkeerattu ”nakkijamaha” Yamaha FS 80 cc oli tuotu Iisalimesta suurimman osan matkaa kärryssä, vain viimeiset parikym-





Nuorimmasta päästä rallin osanottajia oli Vilho Kyttänen, joka saapui paikalle isänsä Hannu Kyttäsen -39 NSU:lla

mentä kilometriä ajaen. Kotoa löytyi 16 museopyörää lisää, joskin harjoittelu olikin aloitettu jo heti jalkojen yletettyä maahan 5-vuotiaana Honda Monkeylla. Isän mukaan ainoa, mihin tytär ei suostu mukaan, on räkättijahti. Eli vaikutti vahvasti olevan periytyvää vanhojen moottoripyörien harrastus tälläkin kaksikolla.

Ehdimme jututtaa muitakin tuttuja, ennen kuin parkkiin kurvasi näyttävä MZ-kaksikko: alkuperäiskuntoinen 150 cc -68 ja 175 cc -58. Kysyessäni mikä ihme saa ihmisen tekemään moisen valinnan miehet repäisivät takkinsa auki. T-paidoissa luki Ukaan pieni MZ-museo. Olimme onnistuneet saamaan haaviimme **Raimo** ja **Mika Järvenpään** Teiskosta. Näillä veljeksellähän on todella kotonaan Ukaassa vanhaan navettaan kunnostettu oma, yhteen merkkiin perustava moottoripyörämuseo. Avajaiset vietettiin 17. kesäkuuta, juuri ennen paikalla järjestettyä MZ-rallia. Epäilemättä aihe ansaitsee aivan oman juttunsa Huimapyörän sivuille tulevaisuudessa.

Osionsa ansaitsee myös Kisakeskus, joka miellytti montaa kävijää suuresti. Alueelta löytyi hyviä, tuulelta suojaisia telttapaikkoja, samoin huoneita sän-



Kalevi Helenius on puolestaan jo vanhempi pärinäpoika, ajokkina BMW R60/6 -74.

Kouvolaalaisen Antti Perkan BSA S 30-12 Sloper vuodelta 1930 on käynyt vuosikymmenten ja rallien myötä monelle tutuksi. Samoin legendaarinen 1000 mailin huolto, jonka joku pahaa aavistamaton värvätään opettelemaan. Tällä kertaa onnistuimme yllättämään huoltopuuhiista Antin itsensä.

kyä kaipaaville. Väki ei hajonnut pitkän poikin mäkiä, rantasauna nautti suurta suosiota, istumapaikkoja riitti sadekuurojen sattuessa katosten alta tai sisältä. Ruokailutkin sujuivat joustavasti melko pienestä salista huolimatta, kiitos salin ovella istuneen ”portsarin”, joka katkaisi jonon aina pöytien täytyessä. Näin kenenkään ei tarvinnut seisokella tarjottimen kanssa etsimässä turhaan tyhjää jakkaraa.

Yksi Veteraanirallien suosion kesketekijä on sen harrastajat yhteen kasaava voima. Olkoot paikka millainen tahansa, sinne tullaan tarinoimaan tuttuja, sekä vieraampienkin kanssa. Kunhan kaikki mahtuvat, se on tärkeintä. Näiden tarinatuokioiden aikana vaihdetaan paitsi kuulumisia, myös monenlaisia kokemuksia ja vinkkejä harrastuksen tiimoilta. Ehkä osittain kuurostateesta johtuen alettiin Iloinen Vaskiseppä **Harri**



Sillmanin ja entisen suutarimestarin, nykyisen käsityömasterin **Seppo Puumalaisen** kanssa keskustella niistä onnellisista nuoruusajoista, jolloin kokoontumisajoissa riitti aamiaiseksi haalea pussittee pahvimukista ja vetynyt näkkileipä juustolla sekä parilla kurkkuviipaleella – ja teltat olivat kaksivärisiä, eikä niistä tuotanut vielä vaikeuksia kömpiä aamuisin ulos. Siitä siirryttiin kätevästi ajovarusteisiin. Ajan hengen mukaiset ajovaatteet sun muut vermeethän vasta tekevät moottoripyörästä kuin moottoripyörästä ja kuljettajastaan täydellisen kaksikon. Selkeä oman juttunsa ansaitseva aihe, totesimme yhteistuumin. Seppo suostui asian hal-



Museoajoneuvon ikää alkavat lähentyä ns. muovipyörätkin yhä suuremmissa määrin. Kaarlo "Kalle" Salosen 500 cc Kawasaki GPZ -90 oli kerännyt katteeseensa 15 FIM Rally -tarraa, ja takuuvarmasti runsaasti enemmän hienoja muistoja. Seikkoja, joiden takia sen hävittämistä ei tarvinnut ajatellakaan (vas).

Hanna Valtonen ja Yamaha FS 80 (oik).



Classic Kawasaki Clubilla oli esillä komea rivistö Ysi-Kawoja. Kuvaaja myöhästyi sen verran, että tässä on vain osa pyöristä! Etualalla Matti Vihavaisen ajokki, joka on ollut hänellä uudesta saakka. Suomesta löytyy ilmeisesti vain yksi vastaava tapaus, jossa Ysi on edelleen alkuperäisellä omistajallaan.

Poikkeuksellisen hieno pyörä/asu-yhdistelmä (alla)!



litsevana paneutumaan tähän urakkaan, jähkä kotiutuu. 100-vuotiaiden moottoripyörien ajo Vehoniemessä sai niin suuren suosion, että se toistettiin Raaseporissa. Heti ajovaruksista koskevan keskustelun jälkeen näitä todellisia veteraanipyöriä katsellessa se ajan hengen mukaisen pukeutumisen merkitys tuli esille konkreettisesti. Mitalinsa pyörät/kuljettajat saivat tällä kertaa iltajuhlassa.

Vaan kun hätä on suurin, tai ainakin sade, kannattaa Veteraanirallissa suunnata kerhotuotekaupan tiskille. Valikoimista löytyy myös sadetakkeja. Omaan aluekerhoon näitä mainioita pukineita hankittiin taannoin yhteiskäyttöön, eli jos edustat kerhoa jossain tapahtumassa kosteammalla kellillä, voit tehdä sen klubin logo rintapielessä. Kerhotuotekauppiaiden **Virva** ja **Olavi Kaarion** mukaan kauppa oli käynyt, joskin ainahan se vilkkaampaa voisi olla, ympäri vuoden. Valikoimissa piisaa, ja toiveita kuunnellaan. Jos taas ostit rallipaidan ja olit tyytyväinen, niin hyviä uutisia: sama yrittäjä on tulossa ensikesänäkin paitakauppiaksi Veteraaniralliin Keuruulle, Keurusselkään. Järjestävä Jyväskylän aluekerho on tuore tulokas VMPK:n riveissä, mutta siellä häärivät ja käärivät rallia kasaan Opan ja Virvan lisäksi monet muut pitkän linjan harrastajat, eli saamme taas

varmasti hyvän, toimivan tapahtuman.

Vuosikymmenten mittaan Veteraanirallista on kasvanut iso tapahtuma. Enää ei mahduta saman nuotion ääreen, kuten alkuaikoina. **Marstion Ari** on katsellut tätä muutosta

alusta asti perustajajäsenenä, sekä matkan varrella pariin otteeseen puheenjohtajana. Mitä ajatuksia muutos siis tuo mieleen? Ari pohti asiaa hetken. Ennen kuunneltiin koko perjantain ja lauantain välinen yö, kun pyöriä tuli ja tuli. Oli päästy lähtemään vasta töiden jälkeen, kun taas nykyään eläkeläiset ehtivät jo päivällä paikalle. Miten lisää nuoria saadaan mukaan, on ollut ikuinen kysymys, johon ei ole vastausta löydetty. Ehkä pitäisi lähestyä tulevaisuuden pohtimista klubin sääntöjen kautta: mitä me lupaamme, kuinka kyseinen arvo voidaan tuottaa jäsenistölle, ja tarvitsevatko säännöt mahdollisesti päivitystä.

Nyt käsi ylös, kuinka moni teistä muuten on lukenut ne Veteraanimoottoripyöräklubin säännöt?

Arin kanssa tarinoidessa saksalaista teknologiaa suosivalle Paulille valkeni vihdoin, miksi olen paitsi ristinyt BMW:n ulospäin pullistuvan koneen ”syylämoottoriksi”, myös mieltynyt suuresti kaikkeen Britteinsaarilta tulevaan. Ensisijainen syyllinen, eli 500 cc Ariel vuosimallia 1952, löytyi Ari-serkun ohjeistuksin luvatusi vaalean

...ollaanko liian kriittisiä oman moottoripyörän tai mopon suhteen...





Jouko Rainio ja Honda CB77 -64. Entisöinnin lähtökohta oli heikko ja osien saatavuus paikoin haastavaa. Kuuden vuoden työn tuloksena Honda on näin hieno!



Tuoreemman Honda CL -73 kohdalla huomion kiinnittivät pakoputket. Riihimäkeläisen Harri Jokelan scramble-Honda oli tuotu Amerikasta 2002 - eikä siitä luovuttaisi, saisi siirtyä seuraaville sukupolville. Mukavasti huomiota pyörällä ainakin ajellessaan sai. Joku aina tiesi tarkkaan, joku toinen ihmetteli kovasti. Kolmipuolikas-CB oli 1970-luvun alussa Suomen myydyin pyörä - mutta tätä maasturiversiota ei maahamme ole viralisesti tuotu. Yhdysvalloissa sen sijaan näitä myytiin lujasti. Mainittakoon että kuvan läikät eivät ole kuvan pyörästä.



Rallipäällikkö Liisa Lokka-Tukiainen ja klubin puheenjohtaja Matti Herlevi avaamassa rallin virallista osuutta.

teltan vierestä. Jotkut ensitapaamiset vain syöpyvät lähemmäksi. Vaikka olin juuri täyttänyt 16, pystyn vieläkin kirkkaasti muistamaan mihin kohtaan pihaa Ari parkkeerasi Arielinsa sivuvaunuineen toisen serkun rippijuhlille saapuessaan. Se oli rakkautta saman tien. Toinen syyllinen taas oli muuan Royal Enfield samana kesänä, mutta se synti on jo vanhentunut ja moneen kertaan tunnustettukin. Että annetaan sen Pauli olla, mennään kuvailemaan Ylätalon eli Ylähuoneen brittejä, sekä seuraamaan iltaohjelmaa. Äläkähän taas haaveile koeajosta sillä 70-luvun Kawasakilla, minähän kerroin millaista sellaisella on ajaa, ja miten Naapurin Mummo risti omani aikoinaan Thirsty Harryksi eli Janoiseksi Harriksi bensan kulutuksen kuultuaan. Tosin myöntää täytyy, etten osannut säätää sen sytytyksiä koskaan kohdilleen, ja tuolla yhden mökin pihaan on kasattu melkoisen näyttävä, jopa kunnioitettava Kawasaki-rivistö.

Jos pitkin rallialuetta riitti katseltavaa, entisöintikilpailun ehdokkaiden määrä ei hurraata laittanut tuomareita huutamaan. Osallistumisinnostus vaihtelee vuosittain, mutta millä se saataisiin tasaisesti runsaammaksi? Onko koko entisöintikilpailu jäsenistön suurimman osan mielestä turha, ollaanko liian kriittisiä oman moottoripyörän tai mopon suhteen, tarvitaanko toisenlaisia kannustimia? Siinäpä taas pohdittavaa, eniten ehkä johtokunnalle, ja nykyiselle museoajoneuvosihteerille museoajoneuvotarkastajineen. Mielenkiintoa varmasti on paljon, kunhan ne vain tuodaan kuuluville.

Iltajuhla palkintojen jakoineen jatkui lohjalaisen Bogey-

Cafe Racing Clubin teltassa turinoidaan. Vasemmalla ja takana Norton Petty Manxit sekä 350- että 500 cm³-versioina, sitten Honda CB 350 sekä pre 48 -luokkaan rakennettu Triumph. Oikealla huippuhieno GP-Triumph.



Seppo Lehtimäki opastaa ralliportilla Wingi-miehiä Olli Markkulaa ja Pentti Rantaa. Kuvassa näkyy hauska Honda matkamallin kehitysvaiheet. Ollin pyörä (vas.) on vuodelta -80 ja siten ensimmäinen tehtaan valmiiksi varustelema ja ensimmäistä USA:ssa valmistettua vuosikertaa. Pentin peli taas on vm. -77 ja ajallensa tyyppillisesti varustettu Vetterin laukkusarjalla ja saman firman Windjammer-katteella (Windjammer-stooria löytyy Huimiksesta 6/-19).



bändin säestämänä. Sunnuntiaamuna oli aika kysellä tunnelmia rallipäällikkö **Liisa Lokka-Tukiaiselta** ja Kisakeskuksen rehtori, toimitusjohtaja **Karri Koliilta**. Liisa uskalsi jo huokaista helpotuksesta, rallipäällikön pestissä on aina oma stressinsä vastuineen, oli muu ryhmä kuinka hyvä tahansa. Kisakeskuksessa talkoili 32 Stadin Pärtsärin lisäksi 21 Nostalgia Motoristien jäsentä. Nyt tunnelmat olivat hyvät, yli odotusten oli mennyt. Yöpyjiä laskettiin olevan n. 350, päiväkävijöitä liki saman verran. Tuon kokoinen osallistujamäärä mahtui alueelle vaivatta, suurempi olisi tietysti tuottanut enemmän. Löydä siitä sitten miten se kuuluisa kultainen keskitie, kun kaikille ei ole hyvä koskaan tehdään miten tahansa. Pientä palautettakin toki oli tullut siitä, ettei missään ollut koko päivän auki olevaa kahvipaikkaa: näissä olisi huomioitava paitsi ralliväki, myös päiväkävijät. Metsäpalovaroituksen takia grillaus oli kielletty, mutta alueelta löytyi onneksi kota perinteistä makkaranpaistoa varten. Sekä Liisa, että Karri Koli kiittelivät kaikkia osallistuneita. Veteraaniralli oli suurin Kisakeskuksessa toteutettu moottoriurheilutapahtuma, vaan toivottavasti ei viimeinen. Kisis tarjoaa tämän kokemuksen pohjalta mielellään

puitteet myös tuleville aluekerhojen kokouksille tai muille kokoontumisille.

Veteraanirallin kaltaisissa tapahtumissa on toimittajan kannalta se hankala puoli, että löytää millaisia moottoripyöriä tahansa, niiden omistajien tavoittaminen on aina hankalampaa. Harva päivystää leirissään, mikä ei tietenkään ole tarkoitukseen. Niinpä onnistuin poimimaan täysin onnekaan sattuman ansiosta vielä viime metreillä, Paulin jo kameroineen lähdettyä, pari varsinaista helmeä, sillä vasta tarinathan ne tekevät kokonaisuuden. Ne ovat sitä ruohonjuurita-son perinnekruuta parhaimmillaan. Alhaalta aamupalalta takaisin pää- kenukselle palaillessa kahden jo mo- neen kertaan ihailemieni vuosimallin 1957 350 cc IC:n omistajat pakkailivat tavaroitaan. Huomio kiinnittyi toisen kuorman päälle viriteltävään, auki lei- kattuun muovikanisteriin sisältöineen. Oliko siinä joku huomaamatta jäänyt palkinto, vai mukaan otetut varaosat? Pakkohan se oli pysähtyä kysymään. Kannatti olla utelias. Kanisterista pal- jastui koneistettu IC:n kumpiakseli. Edellispäivänä IC-leiriin oli ilmaantu- nut isänsä asialle laittama päiväkävijä Salosta. Vanhainkodissa Tampereella asusteleva isä näet oli lukenut Veteraa- nirallista Kisakeskuksessa, ja komen-



Arto Leskinen ja ensimmäinen Suomeen rekisteröity RT-Bemari. Juuri tämä pyöräyksilö oli Tekniikan Maailman vertailutestissä numerossa 18/-79. Kyseessä oli matkatesti Jäämeren rannalle ja muita verrokkeja olivat Kawasaki ST 1000 ja Suzuki GS 850. Bemarissa oli ainoana kate, joten viileissä ja kosteissa oloissa ajatussa testissä Bemarin mukavuutta hehku- tettiin.

tanut poikansa viemään kumpiakselin ensimmäiselle vastaan tulevalle IC- miehelle. Epäili, ettei enää itse sitä tule tarvitsemaan, mutta kierto on saatava, jotakuta toista hyödyttämään.



Turha kaiketi sanoa, että **Seppo Koskinen** Turusta oli tyytyväinen oltuaan juuri se ensimmäinen. Kiitokset Tampereelle, jos siellä ollaan kuulolla. Toinen leirin IC-mies, **Jarkko Juhola** pussihousuissaan, ei vaikuttanut olevan kovin pahoillaan jäätyään toiseksi. Pohdittiin porukalla tätä harrastuksen, osien ja pyörien kulkeutumista eteenpäin sukupolvien ketjussa. Jarkon IC on ollut suvussa alusta asti, eli Keskolla autokuskina 60-luvulla ollut isoisa osti sen. Rekisteriotteeseen tosin merkittiin ammatiksi sen ajan tavan mukaisesti

työmies.

Alkuperäiskuntoista, ei suotta kiilloiteltua Arielia olin myös ihaillut moneen kertaan Ylätalon pihassa. Enkä suotta, se selvisi omistajan kanssa puheisiin heittäytyessä heti. Lähtötohinoissa kamerakin oli jo kassissa, joten nappasin hyvän asian puolesta härskisti entisen kerhokaverin napsimaan kännykällä pari kuvaa. Arielin koko riemastuttava tarina tuli pyynnöstäni hämeenlinnalaisen **Olli Kopsen** kertomana parin päivän päästä sähköpostilla perässä. - *Ostin pyörän asuessamme viimeis-*

tä kevättä Moskovassa, vuonna 1996. Asuntomme oli Moskovan ulkopuolella Kljasman kylässä, jonka läpi virtasi kylän mukaan nimetty joki. Maaliskuun lopulla viikonloppuvieraiksemme saapui Moskovan suomalaisessa koulussa koulupolkunsa aloittaneen tyttäreemme koulukaveri perheineen. Hyvän lauantailounaan nautittuamme päätimme juoda kahvit aurinkoisella joen penkereellä. Paistattelimme auringossa lasten leikkiessä lumileikkejään. Kahvin kyytipojaksi löytyi jostain konjakkia, jonka vaikutuksesta rohkenin ylpeänä

VMPK:n entistämiskilpailu – Kisakeskus Raasepori 29.07.2023 tulokset

Luokka A:

1. Tapio Esamo Pori, Ariel B 1929 324 pistettä. Erittäin siistiä entistämistyötä.
2. Risto Ahonkivi Pori, NV 249 1927 287 pistettä. Erittäin harvinainen pyörä johon ei varaosia ole saatavilla, joten vanhoja osia korjattu paljon.

Luokka B:

Esa Sepponen Pohjanluoma, Harley-Davidson FLH Electra Glide 1200 1976. 283 pistettä. Tulipaloraadosta rakennettu. Harley on vaatinut todella suuren työn. Koska luokassa ei muita osallistujia niin ei myöskään syntynyt kilpailua.

Luokka C:

1. Olli Salonen Tampere, Fantic TX 7 1973 289 pistettä. Kilpailu Tunturin ja Tossun välillä erittäin tasainen. Ero tuli lähinnä ikähyvytyksestä ja entistämisen vaikeudesta harvinaisuuden takia.
2. Jari Törmälä Orivesi, Tunturi VS 50 LF/49 Maxi 1981 275 pistettä. Lähes virheetön työ. Ero voittajaan on minimaalinen.



A-luokan voittaja Tapio Esamon Ariel -29.



Entistämiskilpailun tuomaristo työssään. Luokka B ei saanut Esa Sepposen H-D:n lisäksi muita osanottajia.

Mopoluokan voittaja Olli Salonen ja Tossu-Fantic.





Seppo Koskisen Issikan kuorman päällä on juuri lahjaksi saatu IC:n kampaiksi. Kaikkea sitä Veteraanissa sattuukin! (kuva: Tarja Montonen)



Olli Koposen Ariel VA 500 -39 - "harvinaisen alkuperäinen" (kuva: Juha Partanen)



Peltosen Jussi Espoosta on ajanut kolmos-Kawoilla jo 51 vuotta. Ja vieläpä hyvin perustein: "ei ole parempaa löytynyt", totesi Jussi. Kuvan pyörällä on kertynyt matkaa kuitenkin vasta 30 tkm.



Silvennoisen Kari ja DKW. (kuva: Tarja Montonen)



Kasari on kaunista! Takana Yamaha XS 1.1, edessä Honda CX 500.



Klassisia peltiskoottereita ei rallissa valitettavasti montaa näkynyt. Tero Hintsalan Vespa Rally 200 -74 oli yksi harvoista. Uusien pyörien kuskit eivät kuulemma paljoa kättä nostele Vespan tullessa vastaan. Tero mainitsi kuitenkin yllättyneensä siitä, ettei tervehdystä tule myöskään vanhojen pyörien kuskeilta! Kamoon kollegat, huudahtaa allekirjoittanut valokuvaaja närkästyneenä! Vanhoja moottoripyöriä ne ovat skootteritkin.

kertoa vieraillemme ostaneeni Serpuhovin kaupungista sivuvaunu-Uralin. Vieraani Jussi pisti heti paremmaksi ja kertoi omistaneensa jo 15 vuotta 500-kuutioisen, vuoden 1939 Arielin. Kertoi saaneensa sen äitinsä poikaverilta, hänen vaihtaessaan painavan pyörän mopoon. Jussi oli rekisteröimättömällä pyörällä kerran ajanut ja kertoi, että heti tuli poliisiauto vastaan. Häntä ei pysäytetty, mutta ajohalut loppuivat siihen kertaan. Käytännössä sovimme pyöräkaupasta siinä joen penkereellä, joskin lopullinen silaus tapahtui muutamaa viikkoa myöhemmin, lentäessämme paluulennollamme Suomeen. Ajoimme suoraan lentokentältä Kalastajatorpalle, jonka lämpimässä parkkihallissa pyörä oli. Näky oli liikuttava, hieman surullinenkin, mutta kaikesta huolimatta kaupat syntyivät, käytännöllisesti katsoen ummikkona, eli ymmärtämättä pyörästä juuri mitään. Saatuaani pyörän kotiin Hämeenlinnaan, kutsuin ystäväni, 'valan tehneen' Ariel-tietäjä **Reijo Nymanin** aarretta katsomaan. Reijokaan ei ollut törmän-

nyt tähän Arielin malliin, siis 500-kuutioiseen sivuventtiilimalliin VA 500, jota tehtiin vain vuonna 1939. Sota luonnollisesti muutti Arielin tuotanto-ohjelman ja malli putosi pois valikoimista eikä sodan jälkeenkään palannut. Reijon

"Näky oli liikuttava, hieman surullinenkin..."

kommentti 'harvinaisen alkuperäinen' on jäänyt elämään perheemme koodikieleen lähinnä merkityksessä lähes toivoton tapaus.

Työ vei Moskovan jälkeen Aasiaan ja Ariel huilasi muutaman vuoden. Reijo Nymanin suosituksesta otin vuonna 2008 yhteyttä Lempäälässä asuvaan **Juha-Pekka Eevaan**, jonka kanssa sovimme pyörän kunnostuksesta siten, että tekniikka laitetaan luotettavaan kuntoon, mutta ulkoasu jätetään ennalleen, siis harvinaisen alkuperäiseksi. Vuonna 2000 pyörä valmistui ja rekisteröitiin.



Yhteisen taipaleemme aikana olen ajanut pyörällä joka vuosi, yhteensä noin 50 000 kilometriä.

Pyörän historia täsmentyi onnekkaiden sattumien ansoista. Vaimoni oli pienessä lääketieteellisessä operaatiossa kesällä 1999 ja päätin käyttää vapaan aikani asian edistämiseksi. Ajoin Turkuun tonkimaan kantakorttiarkistoja, sillä tiesin pyörän olleen rekisteröitynä Turun läänin Koskella. Kortteja oli julmetusti ja vain kartonkisina alkuperäisversioina. Aika kului, enkä malttanut lähteä kesken kaiken pois, vaikka olin luvannut hakea vaimoni sairaalasta. Juuri ennen toimiston sulkemista käteeni osui pyöräni kantakortti, josta kävi ilmi pyörän toinen rekisterinumero AC-97. Tunnus oli vapaana ja sain sen pyöräni rekisterinumeroiksi. Vaimoni ei ollut järin onnellinen kuullessaan, että en ehdi häntä hakemaan sairaalasta kotiin, mutta tuostakin tapauksesta selvitettiin ja nyt jäljellä on tarina jälkipolville. Toinen onnekas sattuma oli, että **Teuvo Vuorela** kirjoitti moottoripyöriä harrastaneesta naapuristaan jutun Hui-mapyörään. Uskomatonta mutta totta, sillä tuossa jutussa oli kuva Arielistani. Tuo naapuri oli pyörän toinen omistaja ja kertoi hänet tavatessani ostaneensa pyörän leppävaaralaiselta yrittäjältä. Pyörä oli ollut maakuopassa piilossa sodan ajan eikä lähtenyt käyntiin. Kaupat syntyivät edulliseen hintaan ja käynnistymisongelmakin ratkesi viilaamalla hapettuneet katkojan kärjet. Joidenkin

vuosien jälkeen pyörän uusi omistaja päätti rakentaa perheelleen talon. Työvoimaksi tuli velipoika, joka sai talon valmistuttua palkkseen samaisen Arielin. Ja tuo velipoika oli se Moskovan ystäväni Jussin äidin poikaystävä.

Pyörän ensimmäistä omistajaa en ole kysynyt selvittämään, sillä Uudenmaan kantakortit eivät valitettavasti ole tallessa.

Juha-Pekka Eevan suorittama perusteellinen pyörän kunnostus on osoittautunut hintansa arvoiseksi. Matkan varrella on suoritettu erilaisia kunnostustöitä, mutta kertaakaan pyörä ei ole jättänyt tielle, kotipihaan kuitenkin kaksi kertaa. Ensimmäisellä kerralla magneetto oli löystynyt aiheuttaen ketjun hyppäämisen pois rattaalta, toisella kerralla rallireissu jäi tekemättä katkenneen öljynpainemittarin putken takia.

Erityisen mieluisaa pyörässä on, että se herättää katsojissa miltei poikkeuksetta hilpeyttä, poikkeuksellisella alkuperäisyydellään. Oikeastaan ainoa pyörän rajoitus on, että vaimo ei suostu enää sen kyytiin, liekö syynä lievästi saannotuna vajavainen takapään jousitus.

Kiitokset Olli tästä!



Kisarannan kinkereiden vanhin: Asko Partasen Triumph 550 Fee Engine 1914. Taustakuvassa Markku Mäkelä ja Raleigh 21 vuodelta -27.

Pitkän linjan harrastajista yksi, monelle tuttu **Silvennoisen Kari** teki lähtöä kotimatkalle samaan aikaan. Pyöränä oli mikäpä muukaan, kuin DKW NZ 500 cc vuodelta 1940. Kulupeli, jota Kari kehui kovin. DKW:n korjaat tarvittaessa vaikka tienpäällä, se on suunniteltu helposti huollettavaksi. –Ja vaikka usein kuulee lauseen tämä on varma käynnistää, viimeisellä potkulla lähtee aina Karille riittävä jo se ensimmäinen käynnistyspotku. 600 kilometrin mittainen kotimatka sujuikin ennakoarvion mukaan ongelmitta, parin pysähdyksen taktiikalla. Toivottavasti muut olivat yhtä onnekkaita. Ensivuonna kokoonnutaan sitten Keuruulla! •

teksti: **Matti Herlevi**

Veteraanirallin Aluekerhokilpailu

Vuotuinen kerhojen välinen kilpailu toteutettiin kolmijäsenisten joukkueitten kesken. Kilpailuun osallistui kahdeksan joukkuetta. Harmillisesti ralliviikonlopun ainoa sadekuuro osui juuri kilpailutapahtuman aikana.

Lajeina tässä leikkimielisessä mutta tosissaan otettavassa kisassa olivat nauhanlyönti kovaan koivupalikkaan, kahdessa minuutissa piti löytää vähintään viisi toisiinsa sopivaa pulttia ja mutteria sekä sankoruiskun vesisuihkulla piti kaataa kahdessa minuutissa tulen liekkiä kuvaavat kuvat.

Erittäin tasaväkisen tämänkertaisen kilpailun voitti ja ikuisesti kiertävän kiertopalkinnon sai vuodeksi haltuunsa Itämaankiitäjien joukkue. Toiseksi sijoittui Lännen Lokareitten joukkue 2-joukkue ja kolmas oli Lännen lokareitten 1-joukkue.

Neljän parhaan joukkueen pistesaalis oli 30 p. aikojen ratkaistessa paremmuuden.

Itämaankiitäjien voittoisa joukkue (oik.)

Hienoa Nälkämaan ja Pirkanmaan yhteistyötä: Kainuun korpimotoristien Anita Ollonberg iskee naulaa vahvistuksenaan Ukaan MZ-miehiä Mansen masinisteista (alh).

Tarkkuusammunta paloruiskulla on sekä voima- että taitolaji. Lännenlokareiden mainetta puolustamassa Ari Ahonkivi (alh.oik).



Aluekerhokilpailun tulokset

1. Itämaankiitäjät 30 p.
2. Lännen Lokarit 2 30 p
3. Lännen Lokarit 1 30 p
4. Korpimotoristit 30 p
5. Paroonin pojat 25 p
6. Kantamotoristit 25 p
7. Lakeuden Huimapäät 20 p
8. Stadin Pärtsärit 20 p

Veteraaniralli -23 tilasto

Väkimäärä

Tapahtumavieraat, jäsen	259
Tapahtumavieraat, ei jäsen	50
Päiväkävijät	250
Talkoolaiset	55
yhteensä	614

Moottoripyörät merkeittäin

Valmistaja	kpl
Ariel	6
BMW	50
BSA	17
Cagiva	1
Crecent	1
CZ	1
DKW	6
Douglas	1
Ducati	4
FN	2
Harley Davidson	24
Heinkel	1
Honda	55
Horex	1
Husqvarna	3
IC	6
Indian	1
Jawa	9
K-750	2
Kawasaki	16
KTM	1
Lawerda	1
Matchless	1
Moto Guzzi	11
MZ	2
Norton	9
NSU	1
Pannonia	1
Panther	1
Raleigh	3
Royal Enfield	6
Somako	1
Suzuki	5
Triumph	7
Tunturi Puch	1
Universal	1
Ural	4
Velocette	1
Vespa	3
Vincent	2
Yamaha	25

Rallipäällikön tunnelmat

Saavuimme torstaina hyvissä ajoin kauniissa kesäsäässä Rallipaikalle valmistelemaan seuraavana päivänä alkavaa rallia, joka oli Helsingin aluekerholle viides kerta. Itselleni tämä oli kolmas kerta. Tällä kertaa olin lupautunut hieman vastuullisempaan rallipäällikön tehtävään. Siitäkin selvisin, koska tukenani oli joukko osaajia. Kaikki saatiin valmisteltua, kiitos talkoolaisten. Sitten vain seuraavan päivän rallin avausta odottelemaan. Perjantai valkeni aurinkoisena. Rallivieraita vastaanottamassa oli **Hannele Lapinaho** ja **Heli Jaakola**. Useamman talkoolaisen lisävoimalla yhteistyö sujuin upeasti Kisakeskuksen vastaanoton kanssa. Olihan toki naisilla myös turvana vastaanotossa **Kari Lapinaho**. Liikenteenohjaus alueella, sekä järjestyksenvalvonta sujui onnistuneesti. VMPK:n puheenjohtaja **Matti Herlevi** avasi rallin ja toivotti kaikki tervetulleiksi. Puheen piti myös rallin suojelija **Ragnar Lundqvist**. Perjantai- ja lauantai-iltoina tanssittiin elävän musiikin tahdissa, vauhtia piti yllä tanssiorkesteri BOGEY. Lauantaina saatiin pieni sade niskaan, mutta se ei tahtia haitannut. Ralliajelureissu Raaseporin maisemissa onnistui hyvin. Fiskarsista ajoon lähteneet satavuotiaat moottoripyörät saapuivat rallialueelle iltapäivällä ja siinä kyllä riitti katseltavaa kerrakseen. Leikkimielinen aluekerhokisa pidettiin pikku sateessa, mutta iloisin mielin.

Rallipaikasta tuli vain positiivista palautetta. Kävijät pitivät sitä upeana ja luonnonläheisenä. Täytyy todeta, että rallivieraat tekivät jälleen tästäkin rallista onnistuneen. Ilman Teitä tästä ei tulisi mitään, Kiitos Teille. Kisakeskus pystyi muonittamaan hyvällä ruualla koko porukan onnistuneesti, josta tuli vain kiitosta. Sunnuntai oli aurinkoinen ja lämmin



Rallipäällikkö Liisa Lokka-Tukiainen sekä rallimaskotti Timo Nybergin Maico.

päivä, joten kaikki pääsivät mukavassa säässä turvallisesti kotimatalle. Ralli päätettiin. Rallilippu laskettiin ja luovutettiin ensi vuoden Veteraanirallin järjestäjälle Jyväskylän aluekerholle. Tässä vaiheessa voi vain todeta, että olipa urakka (aikaa meillä oli alle vuosi) mutta suuret kiitokset kaikille talkoolaisille, Stadin Pärtsäreille sekä Lohjan Nostalgiamotoristeille.

Seuraaville järjestäjille rohkeutta rallin tekemisessä, kykyä ei tieltä eksy ja ralliopus on hyvä lukea.

Näkemisiin ensivuoden rallissa.

Rallipäällikkö

Liisa

Veteraaniralli Urheiluopisto Kisakeskus 2023 Palkitut

Kardaanivetoisten kiertopalkinto **Jukka Lehkonen** BMW R12

TM kiertopalkinto **Simo Nieminen**

Naisten kiertopalkinto ei jaettu

Vuoden aluekerho -kiertopalkinto **Pohjois-Karjalan aluekerho**

Rallin vanhin pyörä **Asko Partanen**, Triumph 550 Fee Engine v.1914

Pisin ajomatka ralliin **Kalle Salminen** HD Tri glide Ultra anniversary 1200km

Vanhin pyörä ja ajaja **Juhani Ruponen** yht. 181 v. Harley Davidson 23F vm.1942

Vanhin osallistuja ajamalla **Juhani Koskinen** s.37 Ariel NH 360/347 Tampere

Nuorin osallistuja **Alvar Puustinen** 12 v. Espoo

Yleisön suosikki jaettiin entistämiskilpailussa olleelle **Esa Sepponen** HD FLH Electra glide v. 1976

Pitkämatkaisin naiskuljettaja **Kirsi Hattunen** 456 km BMW R75/7

Läpi harmaan kiven **Esko Järvinen** BMW R12

Rallin suojelija **Ragnar Lundqvist**

Pöytästandaari Urheiluopisto Kisakeskus **Karri Koli**

Taskukello Entistämiskilpailun paras **Tapio Esamo** Ariel B 1929





Brittiralli

Itä-Suomi, tarkemmin sanottuna Lieksa ja Timitranniemen Camping kokosi yhteen brittiläisen moottoripyörätuotantoon luottavat harrastajat yhteen jo 49.kerran. Ajankohtahan Brittirallilla on ollut aina (koronavuoden poikkeusta lukuun ottamatta) viikkoa ennen juhannusta. Ilahduttavaa oli huomata, vaikka harrastajakunta vanhenee, nuorten osallistujien määrä. Palkintojen jaossa Miia Martisen tekemä ”Brittivoimaa” reliefi jaettiin nuorelle 21-vuotiaalle harrastajalle, joka oli saapunut paikalle 1961 vuoden Matchlessilla. Ensi vuonna on Brittirallilla juhlat, tapahtuma täyttää 50 vuotta, joten sitä odotellessa...



Brittirallissa näkee yhtälailla vapaammin rakennettuja kuin alkuperäisiksi entisöityjä pyöriä.



Yläkuvasa Otto Ruohola suorittaa 200 mailin kenttähuoltoa Sloper BSA:lle omistajan ohjeiden mukaisesti. Ylh. Vasemmalla, Matchless hillopurkki (jam pot) iskunvaimentajilla. Oikealla keskellä, Puhakan Jonnin juuri valmistunut EPJ-Vincent keräsi runsaasti huomiota rallipaikalla. Alh. Triumph Speed Twin jousitetulla takanavalla. Oikealla, Taiteilija Mart Marttinen luovutti hienon reliefin palkinnoksi.



Hayride Jamboree 2023



Vuosia erilaisia näyttelyitä, kokoon-tumisajoja ja swappejä käyneenä, kaksi kaverusta **Hena** ja **Jallu** totesivat yhdessä tuumin, että Suomesta puuttuu vielä yksi olennainen harrasteajoneuvotapahtuma. Jotain, joka olisi uutta täällä. Vanhat autot, moottoripyörät ja muut ajoneuvot hiekkaradalla. Mallia ajatukselle on otettu Tanskan Rømø Motor Festival -tapahtumasta, jonka suosio on kasvanut joka vuosi.

Hayride Jamboree on toteutettu pienellä twistillä tästä. Täältäpäin ei, ikävä kyllä, löydy sellaisia mahtavia hiekkarantoja kuin mitä Tanskassa on. Mutta sen sijaan Puumalasta löytyy jotain, mitä ei ole ihan joka paikassa: II maailmansodan aikainen hiekkapohjainen lentokenttä. 1,3 km suoraa hiekkabanaa. Ajatelkaapa sitä!

”Tällainen tapahtuma on saatava Suomeenkin”: totesi yksi puuhamieh-

tä, Pekkasen Jallu, kun hän kaverinsa kanssa vieraili Rømøssa vuosia sitten. Paikkaa jouduttiin etsimään aika pitkään, kahlattiin kaikki mahdolliset merenrantapaikat läpi, mutta ne ovat luonnonsuojelualueita, puolustusvoimien hallinnassa tai milloin mitäkin. Asian kanssa tuskaillessa, Jallu mainitsi siitä Halmbergin Henalle, jolla välähti heti – Pistohiekan lentokenttä Puumalassa! Ensivisiitillä todettiin heti, että



Risto Nurmi: Indiana Jones ja kadonneiden vaihteiden metsästäjät – Ehdottomasti yksi hauskipia ja ikimuistoisimpia viikonloppuja veteraanipyörien puikoissa. Jännitti kovasti, mitä touhusta tulee satapäisen yleisömeren keskellä pyörällä, jolla en ollut koskaan aiemmin ajanut – radalla, jolla en ollut koskaan aiemmin ajanut. Eihän siitä mitään tullut, NSU:n lootasta löytyi joka vedolla enemmän välivapaata kuin vaihteita, mutta hauskaa oli! Viidennen lähdön lineupissa NSU:n venttiililukot antautuivat, ja rinnalta lähtenyt Simson Sport sai vetää soololähdöllä voittoon. Kerkesin vielä vaihtaa Lookwellit farkkuihin ja seurata loput lähdöt katsomon puolelta. Tämä jos mikä antoi kipinää sekä ajamiseen että rakentamiseen. Ens (tai seuraavana) vuonna uusiksi ehkä jo omalla kalustolla – Sarolealla tai Pannonialla – katsotaan miten käy. Kiitokset Team Huimapyörälle kutsusta mukaan sekä kalustosta. Kuten päätoimittaja tuossa aiemmin mainitsi – lisää tällaista!

Janne Hiltunen: Yli 30 vuotta ole ajanut kilpaa ja kyllä tämä Pistohiekan tapahtuma menee heittämillä Top 10 joukkoon. Tämän kaltaisia tapahtumia Suomessa tarvitaan. Vanhaa kalustoa (ja kuskeja) tositoimissa. Kilpailijat ja katsojat silmin nähden nauttivat tapahtumasta. Minulle avautui mahdollisuus ajaa Timon Arielilla (on muuten vanhin kilpuri millä olen ajanut) ja tämä toimikin koko päivän todella hienosti. Ja pystyin kellottamaan tasaisia ja jopa "koviakin" aikoja.



on uusintuokrasopimuksen vuosittain. Yhteistyö Metsähallituksen ja järjestävän seuran kanssa on mennyt vuosien aikana hyvin. Tapahtuma on järjestetty nyt kolme kertaa ja suosio jatkaa vaan kasvuaan. Kysyttäessä Jallulta mikä saa miehen jaksamaan touhuta hienon tapahtuman suhteen vuodeta toiseen, vastaus tulee ytimekkäästi: En tiedä, ja armoton nauru päälle.

Lauantai 19.8.

Team Huimapyörä saapui paikalle jo perjantaina ja yöpyi rata-alueella. Lauantai aamuna kukonlaulun aikaan alkoi paikalle virrata mitä erilaisempia vanhoja ajoneuvoja. Osa kalustosta tuli paikalle trailerissa, osa ajamalla, eli radalla nähtiin myös siviiliikenteeseen katsastettuja ajoneuvoja. Tapahtuma alkoi kello 9.00 kuljettajakokouksella, missä selvitettiin säännöt ja aikataulu. 10.00 aloitettiin aika-ajot, joissa jokaiselle kelloitettiin aika omasta vedosta ja ne kirjattiin selkeästi toimitsijavaunun seinälle. Aika-ajoissa meni pari tuntia, jonka jälkeen oli tauko niin radan kunnostukseen kuin väen ruokkimiseen ym. huoltotoimenpiteisiin. Puolen päivän jälkeen aloitettiin radalla ajamaan pareittain. Kuljettajat saivat haastaa kaverinsa tai kenet vaan – oman

tämä paikka on aivan täydellinen tarkoitukseensa.

Ensimmäisen tapahtuma järjestettiin 2021, minkä jälkeen järjestäjät totesivat tapahtuman kiinnostavan ihmisiä, joten varmistaakseen tapahtuman onnistumisen myös jatkossa, sekä pienentämään omaa työtaakkaansa, perustettiin Hayride Jamboree Ry. Sen jäsenet tekevät tapahtuman taustavalmistelut yms., mutta tapahtumapäivänä tarvitaan runsas joukko ihmisiä järjestysvalvojiksi, liikenteen ohjaukseen, vartiointiin ym. ym.

Lentokentän maa-alue kuuluu Metsähallitukselle, joka



mielen mukaan. Tai sitten yksinkertaisesti mennä radalle vievään jonoon ja odottaa omaa vuoroaan. Tässä kohtaa nostan hattua automiehille, he antoivat kaksipyöräisille hienosti tilaa pujahtaa jonon väliin pareittain.

Meidän porukka, eli **Tomi Tani**, **Janne Hiltunen** ja **Risto Nurmi**, sekä allekirjoittanut, oli menossa mukana neljällä moottoripyörällä. Tomi ajoi vuoden 1955 maarata J.A.P :lla, Janne -56 Ariel HS, Risto -54 NSU Special Maxia ja allekirjoittanut vuoden 1932 NSU 500:sta, paremmin Moukarina

tunnettua ratakonetta. Tomi aloitti meidän porukan ajot räväyttämällä heti kättelyssä ajat uudelle sekuntiluvulle, Janne ajoi heti Tomin jälkeen lähes samat lukemat. Kiihdytysmatka oli siis vajaa 150 metriä. Korostan, että tapahtuma ei ole kilpailu, vaan rento, lämminhenkinen ajotapahtuma, aika ja otettiin käsisekkarilla ihan vain sen vuoksi, että kuskit voivat halutessaan haastaa samoille ajoille ajaneita tai sitten ei.

Ajotapahtuma kesti aika lähelle kello 16.00 saakka. Siihen mennessä

meidän tiimin kalustosta oli antautunut neljästä pyörästä kolme. Tomin viimeisellä vedolla J.A.P:sta hajosi osittain etupyörän laakerointi ja rengas alkoi hangata etuhaarukan putkeen. Ristolla hajosi pikku NSU:n kone lähtöviivalle. Myöhempi koneen purku paljasti karun asian: imuventtiilin lukot antautuivat ja venttiili putosi alas keinuvivun ulottumattomiin. Onnekin oli matkassa. Keinuvipu oli jo hakanut venttiilin päätä jo aiemmin, ja varren päähän oli syntynyt purse, joka esti venttiilin putoamisen sylinteriin ja



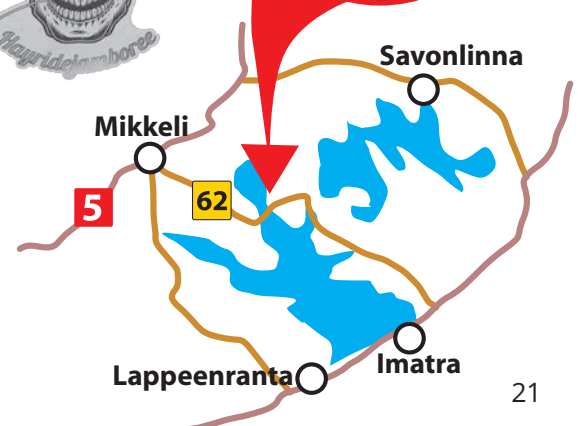
Tomi Tani: *Tapahtuma oli hieno juttu, tällöisiä Suomeen tarvitaan. Pääsee vanhat rodit ja pyörät ajamaan kilpaa toisiaan vastaan. Sain ajaa Timon maarata Japilla. Jappihan toimii niin kuin junan vessa. Ehkä hienoin moottori millä olen ajanut. Kaikki teho tulee niin nätisti koneesta ulos. Hieno pyörä ajaa ja se pääsee kilparadalle tositoimiin. Tulihan sillä ratapohjatkin!*



näin välttämättä koneen täystuhon. Joukon seniori NSU:sta irtosi kytkinruunu. Oikeastaan se seilasi kytkinakselilla miten sattui, mikä aiheutti lopulta sen, että kytkintä säädettäessä se pysyi asetuksissa vain hetken ja alkoi sitten elää omaa elämäänsä. Crossi Ariel jaksoi koko päivän. Ainoastaan tulppa vaihdettiin kerran.

Hayride Jamboree kokosi aurinkoiseen lauantai päivään reilut 50 erilaista ajoneuvoa radalle ja moninkertaisen määrän parkkipaikalle, sekä katsojia varovaisesti arvioituna tuhannen luok-

kaa. Tapahtumaa ei voi muuta kuin kehua, ilmapiiri oli mielettömän hieno, katsojille oli paljon nähtävää ja varikolla sai jutella vapaasti kuljettajien kanssa. Heyride Jamboree on hyvä esimerkki siitä, miten tapahtuma alkoi pienestä, ja järjestäjienkin itse kertomana minimaalisesta mainostamisesta huolimatta, ja on jatkanut kasvuaan vuosi vuodelta. Lisää vaan tällaisia...



Teksti: **Timo Eronen**

Kuvat: **Anni Auvilahti ja Nikke Kämäräinen**

KAANAAN



Vaikka säätiedotukset lupasivat vettä taivaan täydeltä, ei se pelottanut Kaanaan speedwayradalle saapuneita kuljettajia ja runsaslukuista yleisöä. Olisiko yhden tapahtuman puuhamiehistä varikolla tekemä pieni sateen karkotus tanssi auttanut asiaa?

Joka tapauksessa, 29. Kaanaan Ka-

hinat ajettiin hyvällä radalla, neljän eri luokan voimin. Classikit, Paukkuraudat, Metanolit ja Sivarit, peruskauraa ja kaikille tuttu luokkajako. Varikko alkoi täyttymään jo hyvissä ajoin lauantaiaamuna, tuttuja pyöriä ja niiden kuljettajia aiemmilta vuosilta, mutta ilahduttavan paljon oli myös Kaahinoiden ensikertalaisia.



KAHINA TI!



- Kyllä oli mahtava tapahtuma ensikertalaiselle, **Tom Tukiainen** kertoi fiiliksistään. Me aloitettiin **Erno Jaakolan** kanssa rakentamaa Jawaa vuosi sitten ylimääräisistä talliin jääneistä osista. Erno ajoi kahdessa luokassa, classikeissa tällä roippeista rakennetulla ja paukkurautoissa omalla työmatkapyörällä. Kone kesti hyvin, vaikka testaaminen jäi

luvattoman vähälle, mutta ensi vuonna uudelleen. Hienoa tapahtumassa on se, että viivalle voi tulla aivan hyvin vaikka originaalilla pyörällä tai rakennetulla, Tom jatkaa.

Sivareissa nähtiin todella hurjaa menoa, **Nicce Säyriö** ja **Kim Heikkilä** toivat radalle aidon, metanolikäyttöisen maaratakipurin. Suomessa näitä

on vähemmän nähty, mutta muualla keski-Euroopassa näillä ajetaan todella aktiivisesti. Vaikka harjoittelu ennen Kahoinoita oli jäänyt pariin ajokertaan, ei se haitannut, voitot joka erästä ja luokan ykköspyttyt kotiin viemisiksi.

Paukkurautoissa voittajaksi ajoi Kahinoiden veteraani **Kai Kivekäs**. Kai on käskytännyt aikaisempina vuosina

KAANAAN KAHIKAT!



pientä piikkistä Kawasakia, nyt alla oli saman merkin 250-kuutioinen kilpuri. Voitto luokassa oli merkittävä, kuuluttajan mukaan paukkuraudat voitettiin ensimmäistä kertaa kaksitahtisella pyörällä.

Team Huimapyörä oli mukana kolmen pyörän ja kuljettajan voimin. **Matti Isoaho** ajoi Ariel HS 500 classikeissa toiselle sijalle heti **Vesa Äyräksen** kuljettaman Nortontin jälkeen. **Tomi**

Tanin ajama Rudge-Norton antautui kahden erän jälkeen konevikaan ja alikirjoittanut ajoi NSU 500, paremmin Moukarina tunnetulla vanhuksella. Vastoin kaikkia ennakko-odotuksia, Moukari kesti kaikki kolme erää kunnialla maaliin. Järjestäjien erikoisuus oli tälle vuodelle, heidän omaan päättäntävaltaan perustuva ”Onnenpyörä”-finaali, johon he valitsivat kuljettajia classikeista ja paukkurautoista. Mei-

dän tiimille ajopaikka avautui Tompalle, joka ajoi sen erän ensimmäistä kertaa Moukarilla, Rudge-Nortonin tekniikkamurheiden takia.

Ensi vuonna tapahtuma täyttää kunnioitettavat 30 vuotta. Nyt on hyvä aika ruveta katselemaan, mitä sieltä tallista löytyy, jos vaikka Kaanaassa nähtäisiin radalla. Sitä odotellessa... •



TULOKSET

Metanoli

1. Seppo Pitkämäki
2. Markku Weckman
3. Jukka Seppä

Classic

1. Vesa Äyräs
2. Matti Isoaho
3. Tomi Silvo

Paukkurauta

1. Kai Kivekäs
2. Mika Kataja (Patu)
3. Pasi Rintala

Sivarit

1. Niklas Säyriö/Kim Heikkilä
2. Janne Hiltunen/Tomi Tani
3. Väinö Hiltunen/Tero Partanen

Onnenpyörä-finaali

1. Vernereri Onjukka



Pori–Tampere -ajo 2023

Tämänvuotinen kaikille avoin Pori-Tampere-ajo ajettiin lauantaina 26.8. hienossa syys-säässä. Ajon lähtö ja maali sijaitsivat idyllisessä perinnumaisemassa Kullaan Leineperin ruukkialueella, jossa tarjotut järjesti meille Ravintola Savipakari. Järjestelyvuorossa oli tällä kertaa Satakunnan aluekerho ja palkinnot hoiti Tampereen aluekerho. Kauniissa säässä matkaan lähti 24 ajokkia kuskineen, jotka olivat pääosin Porin seudulta. Tampereen alueelta oli ainoastaan kaksi osanottajaa, joista **Järvisen Esko** joutui jättämään lenkin ajamatta, kun Nimbuksen takarenkaasta oli häipynyt ilmat jonnekin. No onneksi siihen saatiin sen verran ilmaa, että Esko toivon mukaan pääsi pyörällä takaisin kotiin Sastamalaan.

Ajolenkin pituus oli aika tarkkaan 100 km kokonaan kestopäällystettyä vaihtelevan kuntoista tietä. Reitti suuntautui tällä kertaa Leineperistä Laviaan ja Karhijärvi kiertäen Lassilaan, Harjankankaalle ja takaisin Kullaalle. Reitin varrella oli kaksi miehitettyä tehtävä-rastia. Toinen rasti oli Riuttala–Mustajoen kylätalolla, jossa kyläläisiä oli saapunut ihastelemaan vanhoja ajopelejä. Toinen rasti oli Tahostenniemen vanhalla tanssi paikalla upealla luonnonkauniilla paikalla Karhijärven rannalla. Ajoreitti sai yleisesti kehuja kuskeilta. Kaikilla ajajilla oli käytössään tarkkaakin tarkemmat ammattilaisen laatimat ajokartat, mutta siitä huolimatta useampi pyörä ajoi ensimmäisen rastin ohitse ennen kuin huomasivat kääntyä takaisin rastille.

Raatoautoa ei tälläkään kertaan tarvittu vaan kaikki pääsivät ehjänä perille. Ainoa ongelma oli tuo tyhjä takarengas lähtöpaikalla ja sekin saatiin jollakin lailla tilapäisesti hoidettua. Ravintola Savipakari oli tehnyt hyvät



Kokoontuminen Leineperin Savipakarilla.

aamukahvit osanottajille lähdössä ja maalissa tarjottiin osanottajille ennen palkintojenjakoa maittava ja terveellinen lihakeittolounas, jonka raaka-aineet olivat peräisin tietysti paikallisilta toimijoilta.

Ajosta palkittiin perinteiseen tapaan parhaat tiukkojen keskinäisten kilpailujen jälkeen: Henkilökohtaisen kilpailun voittivat kahdeksalla pisteellä tasapistein **Martti Pessi** ja **Matti Mäkelä**. Toiseksi tulivat pisteen perässä niin ikään tasapistein **Tapio Esama**, **Henri Nieminen** ja **Mailis Holm**. Pori 3. joukkue voitti joukkuekilpailun, toiseksi tuli Pori 2. joukkue ja kolmanneksi Pori 8. joukkue. Vanhimman pyörän palkinnon pokkasi perinteiseen tapaan **Seljamon Pentti** ajokkinaan tällä kertaa vuoden 1929 Raleigh. Nuorimman

moottoripyörän palkinnon sai **Sahlsteinin Jaakko** ajokkinaan Can-Am vuodelta 2019. Vanhimman kuskin palkinnon sai **Sepän Taisto** ja vastaavasti nuorimman **Merilehden Toni**. Aluekerhojen välisen kiertopalkinnon voitti ylivoimaisesti Pori, kun Tampereelta ei saatu mukaan ollenkaan joukkuetta!

Kiitokset menevät kuskeille, jotka kiireistään huolimatta tulivat paikalle, rastimiehille **Reijolle** ja **Markulle**, raatoauton kuskille ja korjausavuiasta **Arille** ja **Kaille** sekä vielä Savipakarille hyvistä tarjoiluista.

Toivottavasti ensi vuonna saadaan aikaan tasaväkisemmät joukkuekilpailut. Ja plussana vielä mainittakoon yhden uuden jäsenen liittyminen ajon yhteydessä Veteraanimoottoripyöräklubiin. •

Lännen Lokarien rompetori Porissa

VMPK:n Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarit” järjesti kolmannen keran Porissa 2-pyöriäisten rompetoritapahtuman 2.9.2023. Tapahtuma pidettiin viimevuotiseen malliin kerhon piha-alueella, ulkokatoksessa ja sisähallissa. Rompetorin yhteydessä sisätiloissa oli myös vuokraisännän toimesta vanhojen tavaroiden myyntiä.

Pihalla pidettiin myös vanhojen moottoripyörien näyttely. Tällä kertaa näyttelyyn oli kerätty muitten hienojen pyörien lisäksi erikseen kokoelma CZ -merkkisiä vanhoja moottoripyöriä, joita esitteli ”settien” paikallinen tietäjä ja taitaja Reijo Kukkanen.

Tällä kertaa säikin lopulta suosi tapahtumaa sääennusteista huolimatta. Väkeä kävi varsin runsaasti ja kauppaakin näytti käyvän hyvin, koska lähes jokainen lähti paikalta tyytyväisenä ja hymy huulilla jonkinlainen nyssäkkä mukanaan. Tästä meidän rompetorista onkin muodostunut ennen kaikkea sosiaalinen tapahtuma, jossa tutut alan harrastajat tapaavat ja samalla tavarat vaihtavat omistajaa.

Myyjiä olisi toki mahtunut mukaan paljon enemmän. Liekö sääennusteet pelottaneet myyjiä vai vaikuttivatko samanaikaiset tapahtumat muualla Satakunnassa. Yleisöltä saadun hyvän palautteen takia aiomme järjestää



myös ensi vuonna samoihin aikoihin rompetorin. Silloin koetetaan taas keksiä jotakin uutta myyjien ja ostajien saamiseksi Poriin. Toivotan jo nyt kaikki uudet ja vanhat myyjät tervetulleeksi ensi vuonna rompetoriimme Poriin. Tänne kannattaa tulla, täällä on tosi hyvä meininki!

Positiivista oli myös muutaman uu-

den jäsenen liittyminen tapahtumassa VMPK:n jäseneksi. Eipä näitäkään taida nykyisin olla liiemmin tapahtunut.

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



Päätoimittajan palsta

Menneeltä loppukesältä ja alkusyksyltä on ehdottoman hienoina tapahtumina jäänyt mieleen Kaanaan Kahinat ja Pistohiekalla ajettu Hayride Jamboree. Yhteistä näille tapahtumille on se, että ne keräävät omalla ainutlaatuisuudellaan todella paljon osanottajia ja katselijoita. Mikä näillä on se punainen lanka? Mietitäänpä hieman, molemmat on alkaneet pienen piirin ajatuksesta, kasvaneet pikkuhiljaa ja ovat saaneet yleisöltä positiivista palautetta kerta kerran jälkeen. Suomeen sopisi enemmänkin näiden kaltaisia tapahtumia, kaiken koronakurituksen ja talouden uhkaavien varjojen rinnalle. Välillä tuntuu järjestäjän kantilta katsottuna, että Suomi yhteiskuntana haluaa rajoittaa ja hankaloittaa tapahtumia omilla määräyksillä ja direktiiveillä ja ties millä. Tuetaan näitä tapahtumia osallistumalla ja otetaan vielä kaveritkin mukaan.

Kahinoiden järjestäjät yllättivät allekirjoittaneen täydellisesti, palkinnoksi tuli erikosmaalattu kypärä seuraavilla saatesanoilla: -Kypärä on erikoispalkinto Huimiksen päätoimittajalle epäitsekkäästä työstä lajin hyväksi. Kypärä itsessään kuvastaa lajin luonnetta ”aina kolisee kun kahvaa väännetään!” Straippimestari Rillen loihtimat psykeedieliset kuvat kypärässä kertoo kaiken lajin arvaamattomuudesta, sekä erinäisten nollavaroitusajalla ilmenevien ongelmien ratkaisuun edellytettävää mielikuvitusta. Ja lopuksi vielä kypärän tarkoitus tässä tapauksessa on suojella ei niinkään ulkopuolelta tulevia iskuja vastaan, vaan estää lajiin liittyvän tietämyksen häviämistä kypärän ulkopuolelle maailman melskeisiin.

Kiitos Leak MC
Timo



AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Varaosat ja tarvikkeet
talvi-iltojen iloksi suoraan
Britti-Helmien hyllystä

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

Nasun nuotit

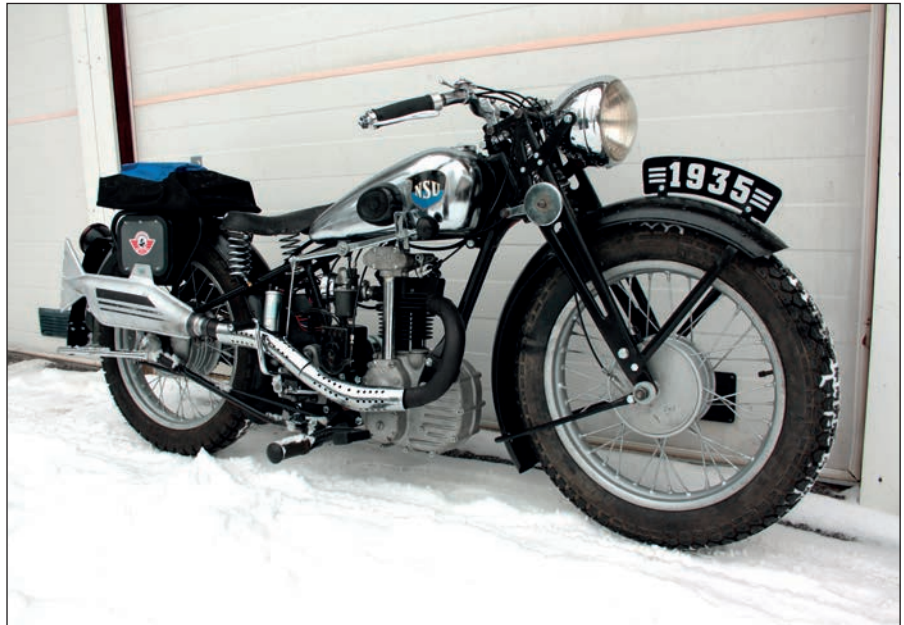
Luin päätoimittajan palstalta NSU-projekteista. Ehkä tiedänkin tuon mainitun eteläisestä Suomesta kunnostukseen toimitetun 500 cc 1938 Nasun, jota nyt yhteisvoimin konstroidaan Joensuussa ajokuntoon. Hienoa tällainen motoristikaveruus. Niinpä juuri tuon tiedon luettuani päätin lähteä omalla NSU OSL 251 1935 pyörälläni Päijät-Motoristien tiistaitapaamiseen Vääksyn kanavapaviljongille 29.8.2023 näyttääkseni, että ainakin yksi soiva 30-lukuinen Nasu on hengissä Lahdessa.

Vajaa kymmenen vuotta sitten sain ostaa Espoosta tuon Nasun osakaset. Eläkkeellä oleva hammaslääkäri **Gustaf Segercrantz** Stadin tunnettuna pärtsärinä otti minuun yhteyttä siinä toiveessa, että jo kauan arvotalonsa ullakolla varastoidut pyörän monet palikat löytäisivät tekijän, joka kasaisi niistä soivan pelin. Uskaltauduin tuohon puuhaan. Tehtaan paperilliset nuotit ohjeena kolmen vuoden miettimisen jälkeen ryhdyin rakentamaan saksalaista nelarisoitinta. Viimein koitti päivä, jolloin sain savut tuosta persoonallisesta myllystä. Pyörän ulkoasua ei tullut kyhätäksi olohuoneiden tai näyttelyiden juhla-kalujen habitukseen. Mutta se ääni, mikä tunkeutui korviin alkuperäismallisen silakka-änkkärin uumenista, oli pysäyttävä – ainutlaatuinen.

Pyörän valmistuttua lähetin siitä kuvan Gustaf-motoristille. Hän tuli Lahteen katsomaan ja kuuntelemaan laitetta, joka oli nyt pyörillään seisova yhtenäinen paketti. Paljon kuulee kertomuksia, joissa on myyty jonkin ajoneuvon raato. Myöhemmin pyörän tai miksei autonkin näkeminen valmiina ajopelinä on herättänyt myyjässä jonkinlaista kateutta tai pahaa mieltä sen vuoksi, että nyt tuo komeus voisi kaunistaa entisen kotinsa tallitiloja. Moni ei ymmärrä, miten paljon työtunteja ja oheisvääntöjä on projekteissa takana.

Tämä Nasu tuollaisenaan herätti riemun tunteita osakasojen myyjän sisimmässä. Olinhan luvannut kasata tai ainakin yrittää saada pyörä ajokuntoon. Gustaf ei ollut kaiteellinen. Kaikkea muuta. Hän todella riemuitsi näkemästään ja kuulemastaan. Olin toteuttanut hänen haaveensa: osat eivät saaneet joutua sulattamoon. Niistä olisi rakennettava aito kaksipyöräinen soitin. Nyt se seisoi tässä.

Vääksyn lähtiessäni olin hieman epäilevä. Selviäisinkö tuosta matkasta ongelmitta? Lahden läpi ajettaessa on



lukuisia liikennevaloja. Käsivaihdetta tankin kyljessä olisi osattava kopeloida. Lihakoukkukahvat toivat lisätunnetta. Jotkut viereen pysähtyneet autoilijat risteyksissä näyttivät peukkuja yläviistoon. Kone jyskytti harvaa iskurytmiään. Sisälläni alkoi soida kaihoisa musiikki, bassosoolon kaiut marssista Muistoja Pohjolasta. Niitä ei ollut Nasun tehtaan nuoteissa. Ne tulivat inspiroivina unohtumattomina iskusävelinä paraateista. Oma ryhtini suoristui satulassa.

Kanavapaviljongin parkista lähtiessäni ympärilleni kerääntyi väkeä katsomaan mahtisointujen synnyttämistä. Rauhallisesti pari kertaa kammesta painettuani etsin jalkapohjan tunnetta. Oli löydettävä kohta, jossa mäntä on juuri ohittanut yläkuolokohdan puristusvaiheen ja painumassa alaspäin. Siitä kohdasta rauhallisen voimakas painallus virta päällä sytytyksen ollessa myöhäisellä. Ei tarvitse näyttää teatraalista temppuilua korkealta juntattaessa. Antaa koneen huimapyörän liike-energian olla apuna. Nasu aloitti lumoavan konserttinsa ensipotkulla – onneksi.

Ties kuinka moneen kertaan olen jo aiemmin kirjoittamissani tarinoissa halunnut kannustaa motoristiveljiä talleissaan. Jos ei löydy alkuperäisosa, käyttäkää vaikka tilapäisesti muita soveltuvia käsin tunnusteltavia nuotteja. Kyllä ne soitettuna palvelevat sitä pelastussanomaa, että pyörillään seisova soitin ei ainakaan helposti joudu romukuormaan. Kuinka paljon purettuja osia onkaan kulkeutunut sulattamoihin? Tämä Nasu koki pelastuksensa. Soikoon Joensuun Nasukin vielä jytysäveliään myös Lahden seudulla! •

Voimaannuttavaa venttiileiden säätämistä

"On se kyllä ihan hirrrvee ajettava tuo sinun pyörä!" Huudahti eräs asentaja, kun oli pyynnöstä käynyt koeajamassa Viragoani. Tämä vahvasti epäilyjäni siitä, että kai siinä pyörässä täytyy olla jotakin vikaa, kun sillä tuntui olevan koko ajan hankalampi ajaa.

"**H**ytkey ja vatkaa joka suuntaan. Sullahan stefu vuotaa", jatkoi hän ja minä ihmettelin, että kun en ole huomannut. No jotain ihan pientä läikkää siinä putkessa oli vasemmalla puolella, mutta enpä minä sitä niin jatkuvasti vahtaa. Kannattaisi. Tästähän se ennakoivan ajon opettajakin puhui: tarkasta pyörä joka kerta päällisin puolin, ennen kuin lähdet sillä ajamaan.

Apujoukkoja löytyi

Liikkeessä, josta lähdin keulalle huoltoon tilaamaan, suositeltiin, että pyörän huolto- eli tässä tapauksessa huoltamattomuushistorian perusteella kannattaisi vaihtaa stefojen ja pölysuojien lisäksi samoin tein iskunvaimentimien sisällä olevat liukuholkat. Kyllä kiitos, sillä arvaan, että kun keula on yli 30 vuotta sitten tehtaalla kasattu, siihen ei varmaankaan ole kukaan sen jälkeen koskenut, joten kannattanee vaihtaa kaikki mahdollinen. Öljyt olivat siis paitsi vajaat, myös vanhat, joten eipä ihme, että vatkasi, eikä ihan vähän.

Onneksi pojallani sattui olemaan muutama päivä vapaata ja hän tarjoutui auttamaan pyörän huollon kanssa. Koska odotettavissa oli, että vaimenninputkien omatoiminen avaaminen olisi saattanut vaatia työkalun valmistamista, eikä siihen hommaan ollut juuri nyt aikaa ja intoa ryhtyä, teimme kompromissin: purimme keulan itse ja huollatimme ammattilaisella pelkät putket. Ei muuta kuin osat tilaukseen ja purkuhommiin. En ole sopinut kaupallisesta yhteistyöstä kenenkään kanssa, mutta sanonpahan nyt kuitenkin, että apu iskunvaimentimien huoltamiseksi löytyi

Snellman Motorsportista Porvoosta. Liike on valtuutettu Yamahan huolto- liike. Sitä kun tulee aina kaikenlaista juttua juteltua motoharrastajien kanssa, niin jotenkin siinä jutustellessa kävi ilmi ja oli minusta hauska huomio, että **Karri**, jonka kanssa asioin, on Stadin Pärttäri ja jawamiehiä.

Venttiilitkin nakuttaa

"Siinähän nakuttaa venttiilit", oli kolmas kommentti, jonka sain samaisen alussa mainitun koeajon jälkeen kuulla.

Olin minä kuunnellut, että ehkä jollakin tavalla se käyntiääni oli saattanut muuttua entiseen verrattuna, mutta ajattelin, että joku muoviosia siellä varmaan jossakin vähän räpättää. En ole kuullut muiden Viragoiden käyntiääntä juuri muualla kuin Youtube-videoilla. Käyntiäänessä on pientä sirkutusta tai jonkin sortin säksätystä mukana joka tapauksessa, joten ilman kokemusta on vaikea tietää, miltä käyntiääninen kuuluisi oikeasti kuulostaa ja millainen ääni on silloin, kun venttiilit nakuttavat.

Ikiliikkujaa kun ei ole tunnetusti keksitty, niin mekaaniset osathan kuluvat. Joidenkin kymmenien tuhansien kilometrien ajon jälkeen lienee luonnollista ja asiaan kuuluvaa, että oli tullut aika säätää venttiilit. Suomussalmelta Porvooseen ajaessa oli aikaa keskittyä käyntiääninen kuuntelemiseen. Ainakin luulen, että tunnistin sen hennon sivuääninen, jota herkällä korvalla kuunteleva asentaja tarkoitti puhuessaan nakutuksesta.

Kun keula oli purettu ja vaimentimet saateltu ammattilaisten huomaan, ehdotti poikani, että hän voisi opettaa



Tästä piti lähteä liikkeelle. Sylintereiden päällä olevien suojuksien alta löytyvät tulpat. Ne poistetaan paikoiltaan.

minulle, kuinka venttiileiden säätäminen tapahtuu. Huippujuttu! Minä kyllä halusin oppia.

Itse venttiilien säätäminen ei ollut vaikeaa hommaa. Säätämistä ennen oli kuitenkin monta työvaihetta ja kyllä pyörää piti jonkin verran purkaa, ennen kuin venttiileihin tai edes niiden päällä oleviin suojakoppiin pääsi käsiksi. Eikä se riitä, että venttiilit löytää ja ne saa esille, vaan tilaa pitää tehdä myös sille, että kädet ja työkalut mahtuvat liikkumaan säädettävien venttiileiden yläpuolella.

Esivalmisteluita ja ylimääräisiä sydämentykytyksiä

Purkamisen alkoi sylintereiden päällä olevien suojuksien irrottamisella. Niiden alta löytyivät tulpat, jotka tu-



Karkea tulppatragedia kävi ilmi tulppia irrotettaessa: edellinen tulpan asentaja oli vahingossa laittanut toisen tulpan väärille jengoille. Tulppa on ollut väärin asennettuna koko sen ajan, kun pyörä on minulla ollut. Tilanteeseen löytyi pelastus itse tehdystä kierretapista. Kaupasta löytyi kovaksi karikaistu pultti, jossa oli sama halkaisija ja kierre kuin tulpassa. Kun kulmahiomakoneella tehtiin pulttiin urat, joita pitkin korjattavasta kierteestä tulevat alumiinimöhnät pääsevät tulemaan kierteestä ulos, saatiin ole-massa oleva kierre pelastettua.

lisi ensiksi poistaa. Venttiileiden pitää olla kiinni niitä säädettäessä, jotta välyksien mittaaminen olisi mahdollista. Siksi mäntä pitää kampiakselia käsin pyörittämällä saada sylinterissä oikeaan asentoon eli yläkuolokohtaan. Kun mäntä on ylhäällä, venttiilit ovat kiinni. Jos tulpat olisivat paikoillaan, tämän asennon saavuttaminen vaatisi hurjan paljon voimaa. Kun tulpat on otettu pois paikoiltaan, pääsee männän liikkeen aiheuttama paine purkautumaan pois sylinteristä tulpan reiän kautta, joten kampiakselia saa käännettyä kevyesti.

"...kierteet olisivat todennäköisesti piloilla."

Samalla, kun kampiakselin pää otettiin esille moottorin kupeesta sylinterien yhtymäkohdan alapuolelta, otettiin esille myös sellainen kohta, josta sai tulkittua, mitä tahtia moottori missäkin kampiakselin asennossa työstää. Sopiva vaihe oli merkitty merkillä "T". Kaksisylinterisessä moottorissa piti ensin kiertää kampiakseli kohdalleen toisen sylinterin venttiileiden säätämistä varten ja kun ne oli säädetty, piti kiertää kohdalleen toisen sylinterin mäntä eli saada vuorostaan sen venttiilit säädettävään asentoon.



Tulpan reikä kierteen puhdistamisen ja uudistamisen jälkeen. Imuroin teipatulla ohuella putkella imuroin kierteen korjaamisesta irronneet alumiinihippuset pois mahdollisimman tarkoin sekä kierteestä että palotilasta männän päältä. Taisi sinne vähän WD40:täkin mennä. Hyvä tuli! Uusi tulppa meni hyvin paikoilleen eikä ainakaan mitenkään oireillut jälkikäteen.

Tulppia irrotettaessa tuli esille tulppatragedia. Niin ihmeelliseltä kuin se kuulostaakin, kävi ilmi, että edellinen tulpan asentaja oli vahingossa laittanut toisen tulpan väärille kierteille ja jättänyt sen liian ylös. Tulppa oli puoli senttiä liian ylhäällä ja lisäksi kierteet olisivat todennäköisesti piloilla. Lisätyötä luvassa siis. No eikö se väärin asennettu tulppa ollut sitten oireillut millään tavalla? Sitä nyt ihmettelimme, että miten moottori on kuitenkin voinut toimia, vaikka sytytys on tullut väärään kohtaan? Olin ajanut pyörällä tuossa kohtaa suuruusluokkaa 26 000 km luullen, että pyörään oli vaihdettu tulpat asiallisesti siinä vaiheessa, kun sen ajoon otin. Oli siinä pientä oiretta, josta olin kysellyt tietävämmiltä. Kiihdytettäessä n. 50 km/h:n kohdassa tuntui semmoista pientä kyykkäystä, vähän niin kuin moottori meinaisi tukehtua. Kulutus oli kuitenkin vain 4,8 l satsella, joten ei kuulemma kaasareiden säätämislleäkään olisi tarvetta. Viimeisinä aikoina kylmänä käynnistäminen oli alkanut vaatia entistä pidempää ja huolellisempaa ryyppyä. Moottorin

piti lämmentä ryyppyllä käyden hieman entistä pidempään, jotta se jäi käyntiin. Käynnistyi kuitenkin ja käynnissä pysyi, joten isosta viasta ei tuntunut olevan kysymys. Mutta uteliaisuuttahan se oli herättänyt ja nyt oireet saivat selityksen.

Itse tehty kierretappi

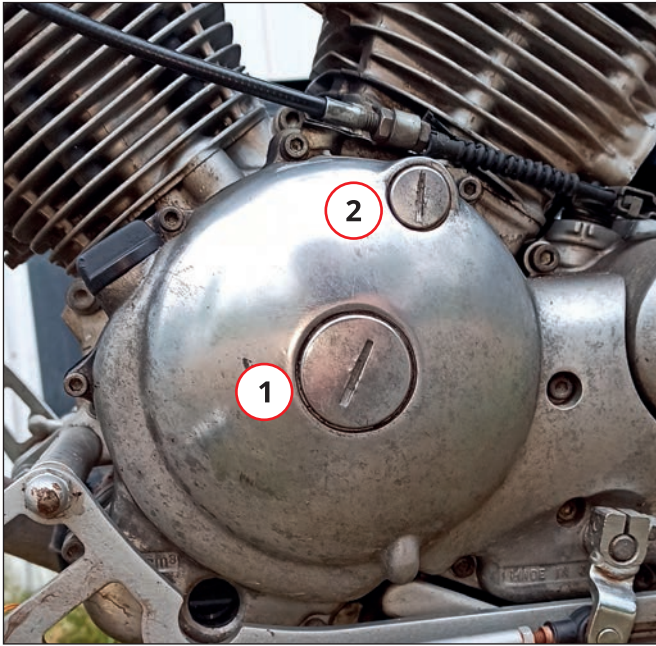
Mikä nyt siis eteen? Vialliset kierteet voisi joko uusia kokonaan tai ainakin aluksi voisi kokeilla, jos vanhat kierteet saisi puhdistettua ja uudistettua kierretapilla. Porvoon kauppoissa ei ollut sopivaa kierretappia saatavana, mutta löytyi sopivan paksuinen kovasta metallista valmistettu pultti, jossa oli vastaavat kierteet kuin tulpassa. Siihen tehtiin rälläkällä urat, joita pitkin kierteestä ulos tuleva möhnä pääsisi tulemaan pois. Lopputuloksena oli siis itse tehty kierretappi. Nerokasta! Sitten vain kokeilemaan. Kierretapilla tehtiin uudet kierteet vioittuneiden tilalle. Imuroin kierteet ja alla olevan palotilan mahdollisimman puhtaiksi ja sitten pantiin paikoilleen uusi tulppa. Vanha tulppa oli väriltään maitokahvin värinen, joten kaasarin säätämislle ei senkään perusteella ollut tarvetta. Musta tulppa tarkoittaisi, että kone käy liian rikkaalla ja valkoinen tulppa taas kertoisi, että kone käy liian laihaalla.

Aluksi etsitään oikea määrä venttiileitä oikeista paikoista

Viragossa on kaksisylinterinen moottori, joka on asennettu runkoon nähdessä pitkittäin. Venttiileitä pitäisi löytää siis neljä: kaksi imupuolen venttiiliä

Kuvassa väärin asennettuna ollut tulppa. Maitokahvin värinen tulpan kärki kertoo kuitenkin, että palamisreaktiota ruokkivassa polttoaine-ilmaseoksessa on sopivassa suhteessa molempia. Hyvin vaalea tulpan kärki tarkoittaisi, että seoksessa on liikaa ilmaa ja mustunut tulpan kärki taas viestisi, että seos sisältää liikaa polttoainetta.





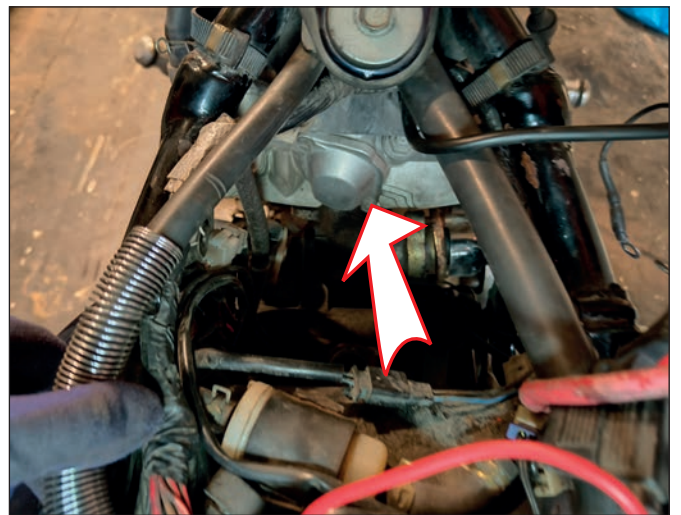
Tulppien irrottamisen jälkeen piti kohdistaa mäntä oikein, jotta säädettävät venttiilit saatiin kiinni. Kohdasta 1 löytyy avaamisen jälkeen kampiakselin pää. Sitä pyöritetään myötäpäivään. Kohtaan 2 avautuu ikkuna, josta voi seurata, milloin mäntä on oikeassa kohdassa, eli kohdassa, joka on merkattu merkillä "T". Kummankin sylinterin männät kohdistetaan vuorollaan erikseen.

ja kaksi pakopuolen venttiiliä. Koska kaasutin sijaitsee V-muodostelmassa olevien sylintereiden keskellä, sen perusteella voi päätellä, että imupuolen venttiilit tulevat löytymään moottorin keskivaiheilta kaasuttimen puolelta ja pakopuolen venttiilit etupytytyn etupuolelta ja takapytytyn takapuolelta, pakoputkien puolelta sylintereitä. Mikä venttiili missäkin kohtaa sijaitsee, on oleellinen tieto, koska tavoiteltavat välykset eli arvot, joihin venttiilit säädetään, ovat erilaiset imu- ja pakopuolella.

Koska keula oli jo huoltoa varten purettu, oli keulan puolella helppo päästä käsiksi etupytytyn pakopuolen venttiiliin. Sivuiltaakin piti jonkin verran purkaa, jotta pääsi käsiksi moottorin keskellä oleviin imuventtiileihin, mutta työläintä oli päästä käsiksi takapytytyn pakopuolen venttiiliin. Se sijaitsee pyörän keskellä siten, että venttiilikoppa sivulta katsottaessa kyllä näkyy, mutta ainakin minulle tuntui mahdottomalta ajatukselta säätää venttiiliä ilman, että ottaisin penkit, akun ja akkukotelon ensiksi pois tieltä. Ehkä kätevä emäntä tai isäntä pääsisi venttiiliin käsiksi ilman purkutöitäkin, mutta kun olin hommaa ensimmäistä kertaa opettelemassa, tuntui mukavammalta tehdä kunnolla tilaa työkalujen käyttämiseksi. Jos tekisin tätä hommaa enemmän, ehkä valmistaisin tai hankkisin ulottuvia työkaluja, joilla pääsisi käsiksi ahtaisiin paikkoihin ilman sen suurempaa purkamista. Mutta tiedä häntä, kyllä se on hyvä käsintuntumakin säilyttää lähellä sitä kohdetta, jonka kanssa työskentelee. Etenkin, kun venttiileiden säätäminen on niin tarkkaa puuhaa. Mitoissa puhutaan millimetrin sadasosista. Tässä pyörässä (Yamaha XV 535 Virago) imupuolen venttiilin välys pitää olla 0,07-0,12 mm ja pakopuolen venttiilin välys 0,12-0,17 mm.



Hankalin paikka, jonne piti päästä, oli takapytytyn pakopuolen venttiili. Venttiilikopan kansi hämöttää haastavasti saavutettavissa olevassa kohdassa akun takana keskellä pyörää.



Ja tällaista sieltä löytyi. Ensin piti ottaa penkit pois. Sen jälkeen piti irrottaa akun kytkennät ja pujottaa akku pois paikoiltaan letkujen ja johtojen välistä. Akkukotelon irrottaminen oli hankalin työvaihe koko hommassa, eikä olisi minulta onnistunut yhdellä käsiparilla. Kotelo oli kiinni vain parilla pultilla. Niiden irrottamisen jälkeen piti vemputtaa irti kotelon kyljessä kiinni olevat sähköistykset. Sitten kahden käsiparin voimin vääntelimme ja ujuttelimme kotelon vähitellen pois paikoiltaan. Ja voilá! Nyt oli venttiilin luo vapaa pääsy.

Loogista hommaa, mutta tarkkana saa olla

Itse venttiilien säätäminen ei ollut kovin vaikeaa hommaa, kun ensin oli sinne asti päässyt, että säätämistä pääsi tekemään. Välyksen paikoilleen lukitseva mutteri piti avata ensiksi ja kun lukitus oli höllätty, kuusiokoloavaimella säätöruuvista säädeltiin välystä. Työvälineenä mittaamisessa oli rakotulkki eli nippu metallisia eripaksuisia liuskoja, joihin oli merkattu liuskan paksuus. Tavoitearvojen perusteella valittiin sopivan paksu eli ohut liuska ja se työnnettiin vent-

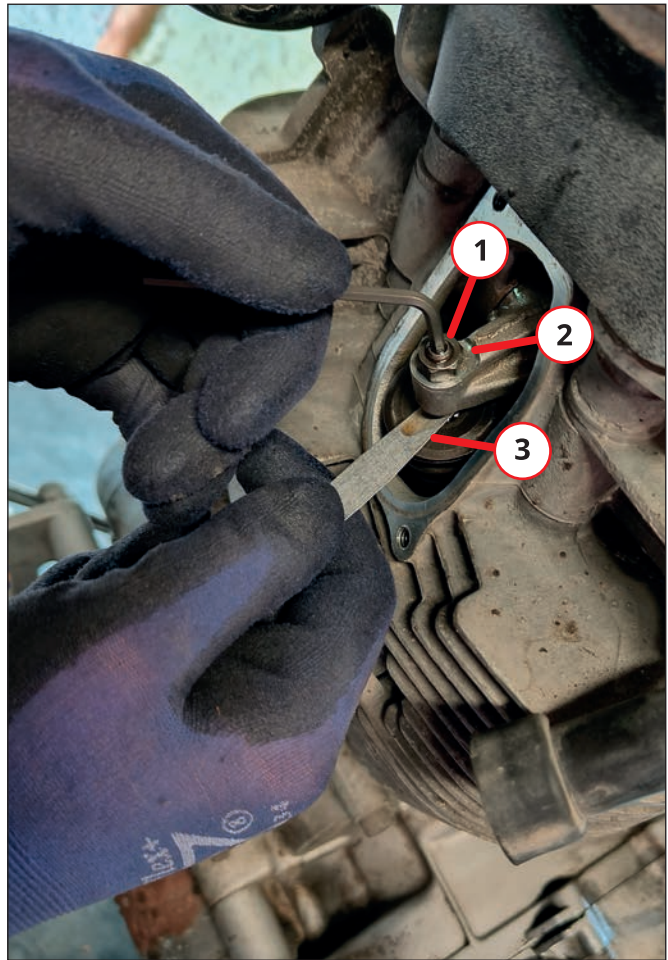
tiilissä siihen kohtaan, jota säädettiin. Ihan loogista homma, joka ei sinänsä ole vaikeaa, kun eri työvaiheet vain tuntee ja tietää, mitä työvälineitä hommassa tarvitaan. Sitä tuntuu, milloin venttiili on säädetty juuri oikein, piti aluksi opetella. Kun rakotulkki liikkuu välissä helposti, välys on liian suuri, eli ruuvia kääntäen välystä pitää pienentää. Jos rakotulkki jää jumiin, välys on liian pieni, jolloin välystä pitää isontaa. Kun rakotulkki liikkuu välissä tahmeasti, eli liikkuu vedettäessä, ei jumitu kiinni eikä ole liian väljä, välys on sopiva ja silloin pitää välyksen kiinni lukittava mutteri kääntää varoen mutta jäməkästi kiinni. Ja lopuksi kannattaa tarkistaa, että pysyihän välys lukittaessakin paikallaan eli rakotulkilla mitataan välys uudestaan, että liikkuuhan se edelleen sopivasti. Tarvittaessa homman voi helposti tehdä tässä kohtaa uusiksi niin monta kertaa kuin tilanne vaatii, jotta säädöt varmasti tulisivat kohdilleen. Eipä paljoa naurattaisi, jos kaiken tämän työn jälkeen laittaisi pyörän kasaan ja koeajolle lähtiessä joutuisi toteamaan, että venttiilit edelleen nakuttavat.

Ihan kunnon perushuolto tuli tehtyä

Kun keula on saanut kipeästi tarvitsemansa huollon, väärille jengoille ja väärään kohtaan asennettu tulppa on vaihdettu uuteen ja ennen kaikkea oikeaan paikkaan syyttävään ja venttiilitkin on säädetty, niin onpa pyörällä kyllä nyt hyvä ajaa. Tulppatilanteen korjaus aiheutti sen, että polttoaineen kulutus laski entisestään, vaihdellen nyt välillä 4,3-4,5 litraa satasella. Kylmänä käynnistäminen ei vaadi enää yhtä pitkää lämmitystä ryyppyn kanssa kuin ennen. Niin kivasti se nyt hyrrää menemään. Hyvin ja tasaisesti kiihtyy eikä nakuttele. Eipä kannata paljon visiiri auki höllötellä menemään, menee muuten itikoita hampaanvälit täyteen. Meinaan sen verta kyllä nyt naurattaa.

Ei se haittaa, vaikka ei osaa. Uusia asioita voi opetella. Ja kuinka arvokasta onkaan, että löytyy osaajia, jotka ovat valmiita neuvomaan ja auttamaan, kiitos siitä. Alustahan se on kaikki aina aloitettava, kuka meistä valmiina syntyy? Toivottavasti tällainen jäsenlehdessä julkaistu juttu kannustaa ja rohkaisee muitakin aloittelevia motoristeja opettelemaan oman pyöränsä huoltamista. Siinä samalla itseluottamus kohenee ja motoristi-identiteetti vahvistuu. En minäkään enää jatkossa tule olemaan yhtä avuton oman pyöräni kanssa. Nyt osaan jo ainakin vaihtaa öljyt ja suodatimen ja säätää venttiilit. Ja monta muuta pienempää asiaa on tullut opittua matkojen varsilla. Mitäköhän seuraavaksi opittelisin? •

teksti & kuvat: Anita Ollonberg
sihteeri@korpimotoristit.fi



Tässä tapahtuu itse venttiilin säätäminen. Kuusiokoloavaimella pienennetään venttiilin välystä, kunnes välys on sopiva. 1: Säättöruuvi, 2. Välyksen lukitseva mutteri 3. Rakotulkki

Hei naismotoristi!

Tuntuuko sinusta, että sinulla voisi olla jotain sellaista motorismiaiheista kerrottavaa, joka voisi kiinnostaa lukijoita laajemminkin? Ja kynäkättä kutittaa? Tule mukaan Akkain tallin kirjoittajarinkiin! **Anita Ollonberg** koostaa 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: sihteeri@korpimotoristit.fi.

Kun Itäistä Uttamaata ajettiin kartalle

Lampisten asuttaman Kerkkoon lisäksi Itäisellä Uudellamaalla oli muitakin paikkakuntia, joissa vaikutti tunnettuja motoristeja. Loviisassa v. 1911 syntynyt **Gösta Lönnfors** kehittyi 1930-luvun puolella välissä taitavaksi ajajaksi Suomen kilparadoilla. Hän aloitti kilpailemisen Royal Enfieldillä jolla hän ajoi ainakin jo Ruisalossa 1937 mutta sai kesäksi 1939 käyttöönsä DKW SS350-kilpakoneen maahantuojan Oy Auto-Ala Ab:n sponsoroimana. Tämä kone ja yhdessä sen kanssa Suomeen tullut SS250 edustivat aivan alkupään tuotantoa, kaksipuolikas oli todennäköisesti sen vuoden sarjan ensimmäinen. Tällaista konetta ei kukaan ollut Pohjoismaissa ennen nähnyt. Se olikin täysin ylivoimainen Lönnforsin opittua käsittelemään sitä, mutta monimutkaisesta tekniikastaan johtuen kone oli ilmeisen oikullinen. Kuka sitten Lönnforsin mekaanikkona toimikin, niin hänellä oli varmasti kädet täynnä töitä kilpailujen välillä.

Lönnfors kävi jonkin verran myös vanhempien kilpakumppaneiden kanssa ajamassa ulkomailla. Royalilla hän osallistui Virossa Piritan kisaan

Gustav Löv vaimonsa kanssa tässä vielä pienen Raleighinsa sarvissa. Viressä Helge Nyström. Kuva on otettu Nyströmin kotipihalta Hardomista. Eräiden aikalaisten mielestä nämä kaksi kaveria olivat aikansa nopeimmat kuljettajat seudulla.



Eläintarhan varikolla todennäköisesti vuonna 1939, jolloin Lönnfors joutui Dekarin piiputettua keskeyttämään.



Ruissalon TT:n lähtö on tapahtunut ja DKW-miehet Ginman (17) ja Lönnfors (20) ampaisevat keulille. Kuva lienee vuodelta 1947, jolloin Lönnfors kilpaili numerolla 20.

ja kotimaassa hän ajoi sillä Ruissalon TT:n v. 1937 ja 1938. Saksassa ja Tanskassa hän kävi DKW:llä nimekkäissäkin kilpailuissa, mm. Saksan Eilenriedessä 1939. Hän ajoi Dekarilla vuoteen 1947 asti voittaen vielä Eläintarhanajot samana vuonna.

Mutta syksyllä Lönnfors möi pyöränsä ruotsalaiselle **Anders Malmbergille**, kenties taloudellisistakin syistä. Uusi aika ja muuttuvat säännöt olisivat jatkossa joka tapauksessa tehneet kilpailemisen ahdetuilla koneilla mahdolltomaksi ja Lönnfors vaihtoi syksyllä uuteen AJS 7R-kilpapyörään. Tällä hän seuraavana vuonna kuitenkin joutui onnettomuuteen Hollannin Assenisassa ja sai surmansa. Näin onnettomasti maamme menetti lahjakkaan, liian nuorena poistuneen ajajan.

Lähellä pientä Liljendalin kirkonkylää sijaitsee maalaiskylä nimeltä Hopom. (Loviisan pohjoispuolella olevalla seudulla monet kylät ovat tunnettuja -om-nimisestä päätteestään. Sellaisia löytyy myös Ruotsin Västerbottenista.) Hopomissa vaikutti innokas ja taitava moottorimies nimeltä **Gustav Löv**. Hän tuli 50-luvulla tunnetuksi myös ajotaidoistaan ja oli innokas moottoripyöräurheilija, joka keskittyi rata-ajoon. Sen mihin varat eivät riittäneet paikkasi tieto, kädentaidot ja sosiaalinen luonne. Sotien jälkeisenä aikana ajettiin sillä kalustolla johon päästiin käsiksi. Löv pääsi kuitenkin 40-luvun lopulla hankkimaan kaverinsa **Helge Nyströmin** 1936 mallisen Nortontin – kolmepuolikkaan Internationalin. Tällä pyörällä tämä ajajalahjakkuus alkoi pian olemaan lyömätön raviradoilla ja maantiekilpailuissa. Talous ei kuitenkaan antanut myötä suurempiin kilpailuihin osallistumiselle mutta pitäjillä hänet tunnettiin hyvänä kilpailijana ja osaavana moottorimiehenä, joka aina oli valmis auttamaan muita. Pariskunta



Tämän ankaran näköisen jäärata-koneen rakentaja on jäänyt tuntemattomaksi. Tek-niikka on joka tapauksessa peräisin Kilpa-Nortontista. Anja-lankoskella eräs Norton International joutui 50-luvulla junakolarin ja on ehkä toiminut tekniikan luovuttajana?





Pyynikillä tuore kisapyörä alla. Pelle joutui kuitenkin 1959 keskeyttämään kisan.

Lähteet:

Die grosse Zeit des DKW-Motorradrennsports – Lange, Buschmann, 2009

Eläintarhanajot-kirja – Timo Katajamäki, 2009

Pyynikinajot-kirja - Timo Katajamäki, 2006

Haastattelu-muistiinpanoja - Per-Erik Lindholm

Valokuvamateriaali - Bo Eklund, Raimo Holappa, Åke Lindfors, Per-Erik Lindholm



DKWlla jäärataajot voittanut mies on Kouvolaisten Ahtiaisten veljeksistä toinen, tässä numerolla 4. DKW oli Ahtiaisen työnantajan pyörä johon kaverit olivat hankkineet virityssarjan kisoja varten. Ahtiaiset olivat useasti lyömättömiä sotien jälkeisillä radoilla. Kuvan etualalla oleva uskottavan näköisen 1934 Ariel Red Hunterin omistajaa ei kyetty enää 70-luvulla selvittämään.



Bill Lindforsista olisi kenties kasvanut kova luu mutta talous ei miehen mukaan nuorella iällä antanut mahdollisuuksia kunnon kaluston hankkimiseen. Tämä sapetti miestä vielä 70-luvulla hänen kanssaan puhelimessa jutellessani. än ajoi Hän aloitti kilpailamisen vanhalla 1930 Rudgella. Mies kerkesi kuitenkin muutaman kerran ottaa osaa Pyynikin ajoihin, silloin Triumphilla, sekä 1959 Eläintarhan ajoon Nortonilla. Lindfors muutti pysyvästi Ruotsiin 60-luvulla.

piti pientä autopeltikorjaamoja kotikylällänsä, jossa mies keskittyi peltitöihin ja vaimo maalaukseen. Norton on jo kauan majailut Ruotsissa entisöitynä, jonne suomalaiset veteraanipyöräharastajat sen lopulta möivät 70-luvulla toivottomana entistettävänä.

Lövin kavereita olivat **Nyströmin** veljekset samalta kylältä, **Åke** ja **Helge**.

Åkella oli oma pyörä joka kuuluu olleen kova menijä sen ajan jääradoilla. Pyörä oli 1932 mallinen kolmepuolikas kansiventtiili-AJS. Pyörä vaurioitui sittemmin pahasti ojaanajossa, kun se suomalaiselle tutulle lainattuna oli suistunut kivikkoon. Useaan osaan lohjennut kampikammio onnistuttiin kuitenkin hitsaamaan yhteen ja pyörällä ajettiin

vielä ojaanajon jälkeenkin, kunnes monien vaiheiden kautta pyörän jäänteet kulkeutuivat Kellokoskelle.

Suurin lähistöllä sijaitseva vesistö oli Lapinjärvi. Talvella täällä järjestettiin jääratakilpailuja, jotka keräsivät runsaasti katsojia ympäri maakuntaa.

Eniten mainetta 1950- ja 60-luvulla kerännyt ajaja oli Loviisan ja Lapin-



Pelle Lindholm Pyynikillä Triumphilla, jolla hän aluksi ajoi alokasluokkaa.



Tässä Gustav Löf antaa komentoja Natikalle jollain raviradalla järjestetyssä kilpailussa, luultavasti Loviisassa.



Lindholmin hankittua uuden pyörän hän möi vanhan Trumppansa Bill Lindforsille.



Kisoihin lähdettiin sillä kalustolla joka kullakin sattui olemaan, kuten tässä mahdollisesti Kausalassa tapahtuvasta savuisesta lähdöstä voi havaita. Kuvassa vasemmalla näkyvä, todennäköisesti Lehtisen veljesten Ariel Twin oli kertoman mukaan vasta hankittu ja ensimmäistä kertaa radalla.

järven rajamailla Skinnarbyssä asunut **Per-Erik Lindholm**, joka sittemmin otti hoitaakseen isänsä perustaman jäätelöpuikko-tehtaan. Hänen isällään oli ollut vanha Matchless ja siitä kait poika sai kipinän moottoriurheiluun, sillä poika kerkesi ajamaan sillä hieman jäärataa. ”Pelle” aloitti kilpailemisen tosissaan 50-luvun puolessavälissä käy-

tetyllä Triumph Tigerilla joka vaihtui kohta vähän uudempaan ja 1950-luvun lopulla AJS 7R -kilpapyörään. Menestystäkin tuli, ensin Pyynikin alokasluokassa ja myöhemmin C- ja B-kilpaluokassa Pyynikillä ja Eläintarhassa. Loviisassa järjestämämme Ariel-rallin kiertoajelun aikana mies kertoi meille kilvanajourastaan. Hän muisti muu-

taman kerran jopa voittaneen **Raine Lampisen** (joka tosin jo silloin oli ikämies). Vuoden 1961 Eläintarhanajossa hän kertoi ajaneen eräässä mutkassa kyykäärmeen päältä, jolloin AJS:n etupyörä lähti alta ja seurasi kaatuminen. Pian tämän jälkeen Pelle lopettikin kilpailemisen ja keskittyi yrityksensä hoitamisen. •

Premier V8-kisakone Suomesta

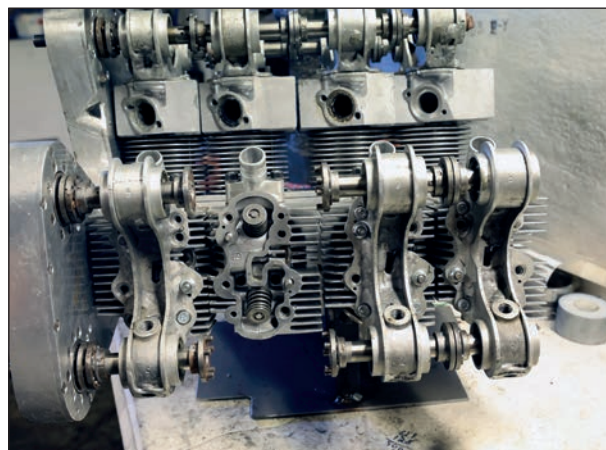
Mitä yhteistä on herroilla Tauno Nurmi ja Giulio Carcano? He ovat molemmat suunnitelleet V-8 kilpamoottoripyörän moottorin. Carcanon apuna asiassa oli Moto Guzzin tehdastallin resurssit, Tauno Nurmen suunnitellessa ja rakentaessa oman koneensa aivan itse. Moto Guzzin tehdaskone oli 500-kuutioinen, Nurmen tehdessä omastaan luokkaa pienemmän eli 350-kuutioisen.

Tauno Nurmi (25. huhtikuuta 1922 Kangasala – 18. joulukuuta 2014 Tampere) oli suomalainen ratamoottoripyöräilijä. Nurmi oli koulutukseltaan koneteknikko. Sotavuosina hän osallistui vuonna 1944 Teikarsaaren taisteluihin haavoittuen. Työuransa hän aloitti Valtion lentokonetehaalla suunnittelijana ja sen jälkeen teknisten aineiden opettajana Parantolaopistossa sekä myöhemmin Pälkäneen yhteiskoulussa. Tekninen suunnittelu oli Nurmelle ammattimainen harrastus, jota Suomen valtio ja useat ulkomaiset öljy-yhtiöt tukivat. Tauno Nurmi oli yksi moottoripyöräilyn ja -rakentamisen pioneereista Suomessa. Hän aloitti uransa TT-moottoripyöräilijänä voittamalla Viron kansalliset Piritan radalla 500 cm³ sarjassa. MM-kisoissa hän saavutti useita sijoituksia 10 parhaan joukkoon ja nämä kansainväliset saavutukset oikeuttavat hänet voitamaan pronssia vuosina 1962 ja 1963 sekä hopeaa vuonna 1966 Suomen Cupissa.

Hän suunnitteli ja rakensi 350-kuutioisen V-8 Premier -kilpamoottoripyörän, joka herätti paljon huomiota muun muassa Yhdysvalloissa. Lisäksi hän osallistui hyvällä menestyksellä yhteistyössä Tampereen teknillisen korkeakoulun Remmi-Teamin kanssa Pesaralla pisimmälle -kilpailuihin Suomessa ja muualla Euroopassa. Nurmelle myönnettiin Suomen Moottoriliiton kultainen ajajamerkki vuonna 1965.

Premier V8

Uniikin määritelmä: ainutlaatuinen, ainoa lajiaan, har-

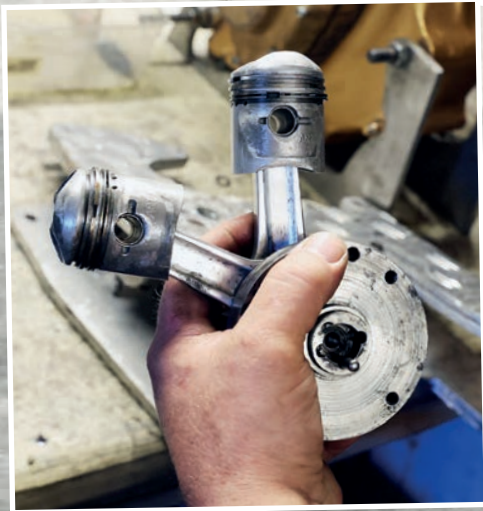
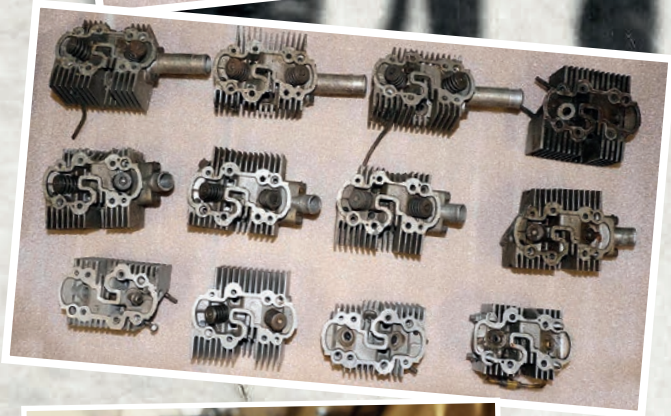
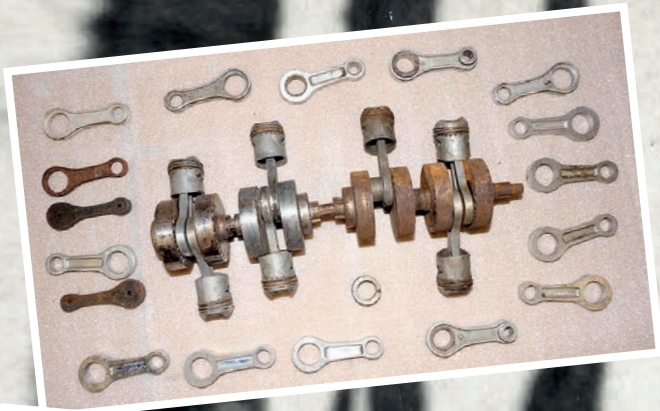


vinainen, yksilöllinen, ainoalaatuinen. Näillä sanoilla voidaan kuvailla jutussamme esiintyvää Tauno Nurmen rakentamaa kilpamoottoria, kahdeksansylinteristä, 350-kuutioista, kutsuanimeltään Premier V-8.

Nurmen pyörä esiteltiin Moottoriturheilulehden numerossa 9/1965. Jutussa kerrottiin sen valmistuneen kahden vuoden aikana ja kustannukset siitä oli huolehtinut rakentaja itse. Nurmi debytoi Premier V8 -moottoripyörän Suomen GP:ssä Imatralla vuonna 1965. Hän kilpaili sillä myös Hollannin ja Tšekkoslovakian GP:ssä.

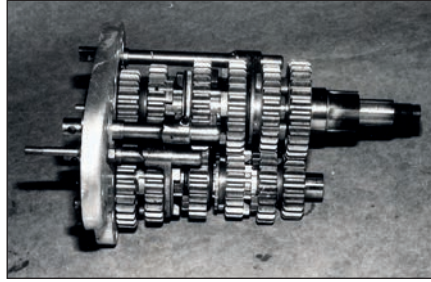
Moottorin tekniset tiedot:

- Nelitahtinen 90° V8-moottori, jonka alemmat sylinterit on kallistettu noin 10° alaspäin.
- Neljä kannen yläpuolista nokka-akselia, joita käyttää moottorin oikealla puolella sijaitseva yksinkertainen ajoitusketju.
- Sylinterin halkaisija 40 mm, iskunpituus 34,6 mm, iskutilavuus 349 cm³.
- Venttiileiden ajoitus: imu 67°-87°, pako 87°-62°
- Kaasuttimet: 8 kpl Keihin 18 mm.
- Männät: Honda, lyhennettyinä versioina.



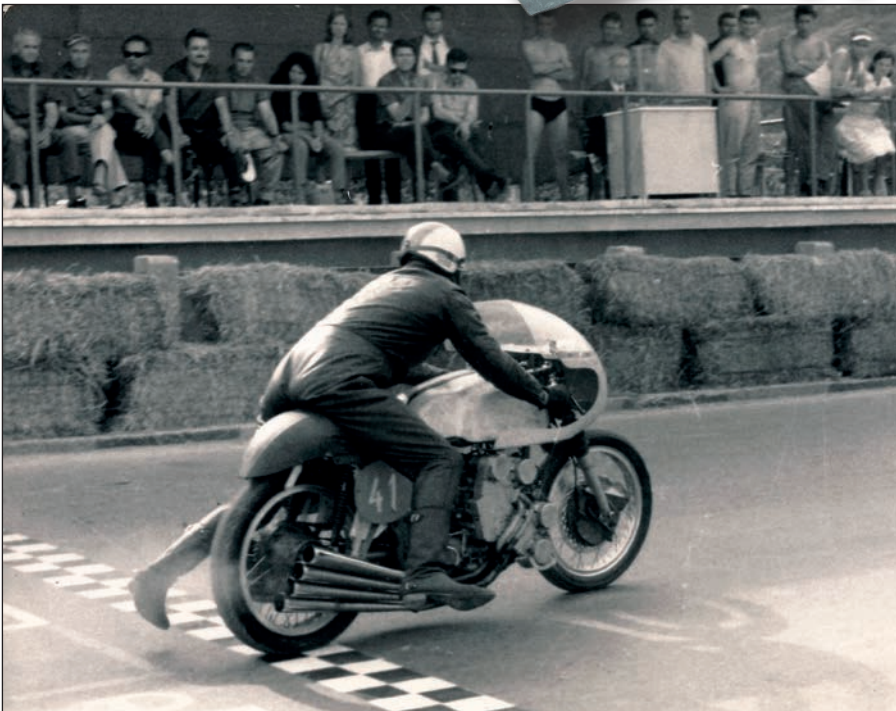
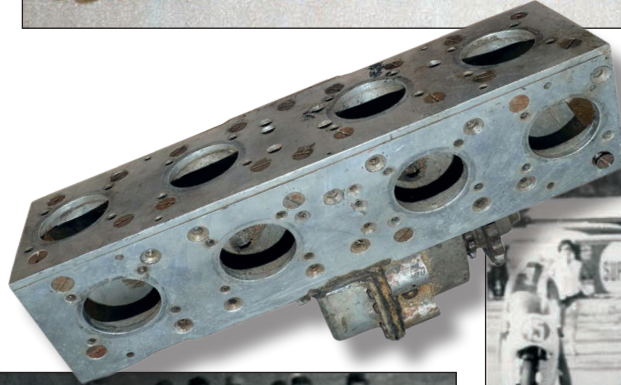
- Kiertokanget: Duralumiinia.
- Pakoputket: 8 kpl erillisiä putkia Hondan mega foneilla.
- Sytytysennakko: 35°, kullakin sylinterillä oma sytytysjärjestelmä.
- Öljytilavuus: 4,5 litraa.
- Kytkin: Kuiva, monilevykytkin.
- Ensioveto: Yksinkertainen ketju.
- Vaihteisto: 6-vaihdetta.
- Teho: 47 hv, 12-14 000 r/min (arvio).

Tässä kohtaa voi Huimapyörän lukijat olla avuksi, jos teille on jäänyt valokuvia Tauno Nurmesta ja hänen V8 Premieristä, niin kaikki olisi eteenpäin. Kuvia voi toimittaa esimerkiksi Huimapyörän toimitukseen, joka tulee seuraamaan projektin edistymistä säännöllisen epäsäännöllisesti. •



Nykytilanne

Pyörä vaihtoi alkuvuonna omistajaa. Tauno Nurmen perilliset laittoivat projektin myyntiin ja kiinnostus sitä kohtaan heräsi ulkomaita myöten. Lopulta kuitenkin se jäi Suomeen, Lappeenrannassa asuva, pitkän linjan harrastaja John Puhakan kokoelmaan. Kuten kuvista huomaa, se oli purettuna täysin osiksi. Tässä kohtaa apuun astui magneettomiehenä paremmin tunnettu Vesa Vuorela, joka on aloittanut osien kartoituksen ja niiden nykykunnan tutkimisen. Asia on vaatinut melkoista salapoliisin työtä, Tauno Nurmen tekemät tekniset variaatiot ovat ottaneet oman aikansa. Projektille ei ole asetettu mitään aikarajaa sen valmistumiseksi, alkuun selvitetään osien kunto ja mahdolliset puutteet.





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**



VMPK-foorumin käyttöohjeita

- VMPK:n foorumi on tarkoitettu henkilöille, jotka ovat kiinnostuneita historiallisista moottoripyöristä.
- Foorumi on yhdistyksen omistuksessa, joten täällä ei voi vedota sananvapauteen. Asiattomat viestit poistetaan kyselemättä. Mm. laittomuuksia ja moraalisesti arveluttavia aiheita käsittelevät keskustelut/viestit tullaan hävittämään.
- Yhdellä henkilöllä saa olla vain yksi nimimerkki kerrallaan käytössä.
- Moderaattorien päätöksistä ei voi valittaa.
- Älä lainaa pitkiä tekstejä, vain se asiakohta mitä kommentoit.
- Älä linkitä muitten artikkeleita tai esim lehdissä olevia uutisia jos ne koskevat jotain muuta kuin yhdistyksen mukaista harrastustoimintaa.
- Ei ole sallittua mustamaalata/kiusata toisia keskustelijoita.
- Palstalla ei keskustella politiikasta, uskonnosta tai petoeläintilanteesta.
- Palstalla ei levitetä salaliittoteorioita.
- Palstalla ei mainosteta henkisiä ja fyysisiä parannuskeinoja.
- Isojen kirjaimien toistuva käyttö on kiellettyä (HUUTAMINEN). Jos haluat korostaa sanaa, käytä foorumin tarjoamia tekstin muotoiluja, eli lihavoitua, kursivoitua tai alleviivausta. Käytä näitäkin harkiten, eli ydinsana tai kaksi, perusteellisen harkinnan jälkeen maksimissaan kokonainen lause.
- Älä spämmää. Saman asian toistaminen tai ”one linerit” ovat kiellettyjä. Jätä kirjoittamatta, jos sinulla ei ole jotain uutta annettavaa keskustelulle. Pelkkä ”Totta” tai

”Samaa mieltä” kommentit eivät kehitä keskustelua mihinkään. Pelkkä hymiökään ei palvele keskustelun etenemistä.

- Kaikki turha provosointi on kiellettyä. Jos joku provosoi, takaisin provosointi on yhtä kiellettyä.
- Mainostaminen on kiellettyä foorumilla. Toki viittaus johonkin tavaratoimittajaan sallitaan tekstissä.
- Yritysten tai toimittajien mustamaalaaminen on kiellettyä. Jos haluat kritisoida jonkun yrityksen toimintaa, niin tee se asiallisesti.
- Aiheet, jotka ovat moraalisesti arveluttavia tullaan moderoimaan äärimmäisen tarkasti tai lukitsemaan. Suomen lakia rikkovat tai lain rikkomiseen selkeästi yllyttävät keskustelut tullaan poistamaan.
- Aiheet ja kirjoitukset, jotka sisältävät moraalisesti arveluttavia sanoja tullaan poistamaan. Kirosanat, alapäättekstit ja muut alatyylit eivät kuulu tähän foorumiin.

Vaikka nämä säännöt tuntuvat ehkä rajoittavilta, ei tarvitse huolestua. VMPK:n foorumin tarkoituksena on olla mukava paikka kaikille historiallisista moottoripyöristä kiinnostuneille. Kun noudattaa yleisiä yhteiskunnan käytäytymissääntöjä, niin kaikki sujuu mukavasti, eikä täällä eriteltäviä sääntöjäkään tarvitse ulkoa opetella.

Lukijoiden joukossa on myös lapsia, nuoria ja naisia. Foorumilla annetaan myös mielikuva yhdistyksen toiminnasta.

VMPK ry Johtokunta





Veteraanimootoripyöräklubi ry

Sääntömääräinen syysvuosikokous 2023

Aika lauantai 25.11.2023 klo 13.00

Paikka Nakkilan Verstas, Pyssykankaantie 170, 29270 NAKKILA

Syysvuosikokous aloitetaan Klubin tarjoamalla lounaalla Nakkilan Verstaalla klo 12.00 alkaen. Varsinainen kokous aloitetaan klo 13.00 (jäsenkortit mukaan)

Esityslista:

- 1§ Kokouksen avaaminen
- 2§ Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjantarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valitseminen
- 3§ Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
- 4§ Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
- 5§ Vahvistetaan 2024 jäsenmaksujen suuruus
- 6§ Vahvistetaan 2024 toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarvio
- 7§ Valitaan Klubin johtokuntaan neljä jäsentä erovuoroisten tilalle

Johtokunnan erovuoroiset jäsenet ovat:

Arto Ahonkivi
Seppo Lehtimäki
Veli-Pekka Pakkala
Jorma Vitie

Johtokunnassa jatkavat jäsenet ovat:

Markku Huovinen
Virva Kaario
Hannu Kaskela
Kari Silvennoinen

- 8§ Valitaan tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja vuodelle 2024
Nykyiset tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja ovat Tilintarkastustoimisto Revisium Oy, vastuullisena tilintarkastajana Mikko Lilja, Toiminnantarkastaja Olli Salonen
Toiminnantarkastajan varahenkilö Kalervo Jussila
- 9§ Käsitellään johtokunnan esittämät asiat
- 10§ Käsitellään Klubin jäsenien esittämät asiat
- 11§ Kokouksen päättäminen

Klubin jäsenten kokoukselle esittämät asiat on jätettävä kirjallisena Klubin puheenjohtajalle tai sihteerille viimeistään 1.11.2023 mennessä. Kirjalliset esitykset tulee toimittaa osoitteeseen: puheenjohtaja Matti Herlevi, Myrntitie 29, 00720 HELSINKI (tai e-mail hm.herlevi@kolumbus.fi) tai: sihteeri Hannu Kaskela, kotitie 3, 13800 KATINALA (tai e-mail hasse@kaskela.fi).

HUOM! Lounastilausten arvioinnin helpottamiseksi pyydämme aluekerhojen sihteereitä keräämään tietoja osallistujista ja toimittamaan arviot Klubin sihteerille viikkoa ennen kokousta. Kokouksen lounasvaraukset tehdään ilmoitettujen tietojen perusteella.

Johtokunta

Kerhotuotekauppa



- College-paita** siniharmaa S-XL 42 €
Heijastava pipo merinovillaa vuori puuvillaa 22 €
Lasten t-paidat pinkki 90/100 110/120 ja 130/140 vihreä 110/120 130/140 10 €
Aikuisten college takki tumman sininen, Koot: S – XXXL 40 €
Lippis tumman harmaa, vihreä, sininen nahkamerkki 15 €
Hihamerkki 5 €
Korvatulpat 3,5 €
Lehtikansio Huimapyörille, 12 lehdelle 8,5 €
Nahkavyö logo soljella 65 €
Neulepusero puuvillaa nahkamerkki hihassa koot: M – XXL 80 €
Pinssi 3 €
Pyörämerkki, valettu pronssia 25 €
Sadetakki Koot: XL- XXXXL 32 €
Eco soft shell -takki koot: L – XXXL 100 €
T-paita, tumman sininen koot: S – XXXL 20 €
punainen koot: S - XXXL 20 €
oliivinvihreä koot: L – XXL 20 €
Collegetakki Helmen harmaa L ja XL 40 €
Collegetakki Musta koot: L – XXL 40 €
Tarra 1 €
VMPK 25v-historiikki 16 €



Huppari



Dandy cap



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



VMPK-vyö



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

Aarno Torikka 21.8.1948 – 8.7.2023

Veteraanimoottoripyöräklubin kunniajäsen, pitkäaikainen museoajoneuvosihteeri ja museoajoneuvotarkastaja **Aarno Torikka** saavutti maallisen matkansa määränpään sairaalassa Valkeakoskella 8.7.2023 vakavan sairauden murtamana.

Me museoajoneuvotarkastajat tulimme tuntemaan Arskan hyvin rauhallisena ja pikkutarkkanakin miehenä, joka meitä johtaessaankin toimi hyvin hienovaraisesti ja herrasmiesmäisesti ketään loukkaamatta. Armeijataustaisena insinöörinä hän halusi VMPK:n myöntämien museoajoneuvolausuntojen olevan täsmällisiä ja oikein täytettyjä, kuten viralliselta asiakirjalta tulee vaatiakin. Aarnon aikana lausuntojen täytössä siirryttiin perinteisestä kirjoituskoneesta tietokoneella täytettävään lausuntoon, joten ns. lyöntivirheet oli helppo korjata ja uusien lausuntojen osalta arkisto myöskin sähköistyi. Tässäkin Arskan tarkkuus tuli esille, sillä hän laati hyvin täsmällisiä tilastotietoja tekemistämme museoajoneuvolausunnoista.

Aarno aloitti museoajoneuvosihteerin tehtävän 2007 ja luopui siitä kuudentoista vuoden jälkeen omasta tahdostaan 2022 lopussa. Arkiston siirron yhteydessäkin Aarnon järjestelmällisyys sekä täsmällisyys tuli esiin, kun muuttolaatikat lastattiin autoon lausuntomappien numerojärjestyksen mukaisesti, joten seuraaja sai heti hyvässä järjestyksessä olevan mapiston arkistoonsa.

Aarno hoiti vaimonsa **Kirstin** kanssa myöskin kerhomme tuotekauppaa 2007–2015 ja toimi kerhomme edustajana Mobilian edustajistossa. Lisäksi hän oli jäsenenä Museoviraston maantieliikenteen asiantuntijalautakunnassa.

19.8.2023 Aarno siunattiin haudan lepoon Vesilahden kirkossa laajan saattajajoukon saattelemana. VMPK:n edustajat laskivat muistokukat Arskan arkulle kerhon ja sen museoajoneuvotarkastajien puolesta. Monet klubilaiset jäävät kaipaamaan ainakin BMW-moottoripyörien laadusta vakuuttunutta lentokoneinsinööriämme sekä museoajoneuvotarkastajatoveriamme.

Klubin ja museoajoneuvotarkastajien puolesta

”Artturi” Reinikainen



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 5/2023

Tämän vuoden Terwa-ajo ajettiin kesäisessä säässä. Kiitokset kaikille osallistuneille. Ajokausi alkaa kääntyä loppusuoralle, joten viikoittaiset kokoontumiset siirtyvät jälleen Oulun Automuseon lounaskahvila Biiliin. Ensimmäinen sisätiloissa pidettävä kokoontuminen on **4.10.2023 klo 18.00**, jolloin vuorossa on Terwamotoristien syyskokous. Tämän jälkeen kokoonnumme Biilissä jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 18.00. Perinteinen Joulupuuro on tarjolla joulukuun kokoontumisessa.

Tulevana talvena toteutettavista tapahtumista tiedotamme Terwapalstalla, Foorumilla sekä Facebookissa.

Syysterveisin sihteeri



Korpimotoristit tiedottaa

Tervehdys Korpimotoristit!

Ihana ajokesä on takana ja ehkä hieman ajosyöksyäkin on vielä jäljellä ruska-ajeluineen. Syksyllä ajamisessa on oma viehätöksensä, kun maisema vaihtuu niin upean väriseksi, etenkin täällä Kainuun ja Koillismaan vaaraisemissa.

Kerholle on jo jonkin verran tuotu pyöriä talvisäilytykseen. Talven säilytysmaksut tulee maksaa kerhon tilille FI58 5442 0920 0156 38 marraskuun loppuun mennessä. Kirjoita viestikenttään pyöräsi rekkari. Saajan nimi on VMPK Korpimotoristit. Säilytysmaksuista ei tehdä erillisiä laskuja, vaan kukin huolehtii maksunsa maksamisesta itsenäisesti. Joulukuun alussa käymme rahastonhoitajan kanssa läpi tilanteen, että ovathan kaikki maksaneet. Jäsenille säilytysmaksu kylmällä puolella (pakkasessa) on 80 €/pyörä ja lämpimällä puolella (+ 5 asteessa) 100 €/pyörä. Jos joku ei-jäsen kyselee säilytystilaa, niin ainakin tätä kirjoittaessa näyttää siltä, että uusiakin pyöriä vielä mahtuu. Ei-jäseneltä säilytysmaksu on 150 €/pyörä riippumatta siitä, kummalle puolelle pyöränsä haluaa tai kummalle puolelle se mahtuu.

Kokouskutsu

VMPK:n Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien syyskokous pidetään torstaina 30.11.2023 Wanhan Kallevan Baarissa Suomussalmen kirkonkylällä osoitteessa Kainuuntie 24, 89800 Suomussalmi alkaen klo 18. Kokouksen yhteydessä vietetään pikkujouluruokailua. Toivottavasti paikalle tulee aluekerhon perustamisessa mukana olleita jäseniä. Olisi hauska kuulla aluekerhon perustamisen hetkistä ja siitä, millaista toiminta on silloin reilu 20 vuotta sitten ollut.

Ruokailuun osallistuvien tulee ilmoittautua kerhosihteerille 23.11. mennessä (yhteystiedot alla). Jäsenille ruokailu on maksuton. Jäsenyys tarkistetaan. Jos haluat ottaa ruokailuun mukaan seuralaisen, joka ei ole jäsen, hän voi osallistua ruokailuun omakustanteisesti hinnan ollessa 30 €.

Syyskokouksen esityslista:

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

3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
5. Vahvistetaan seuraavan kauden (2024-2025) säilytysmaksujen suuruus
6. Vahvistetaan vuoden 2024 toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarvio
7. Valitaan tulevalle kaudelle vähintään kerhosihteerin ja rahastonhoitajan. Voidaan valita myös muita toimihenkilöitä, jos tarvetta on.
8. Keskustellaan kannatusjäsenyydestä ja aluekerhon mahdollisesta nimen muuttamisesta ja tehdään asioista päätöksiä tarvittaessa.
9. Keskustellaan kerhotilan käyttöön liittyvistä asioista ja muista mahdollisista ajankohtaisista asioista, joista tuntuu olevan tarvetta keskustella yhdessä.
10. Kokouksen päättäminen

Illan ohjelma:

Klo 18-19 Kokous. Alkudrinkkinä glögi.
Klo 19-20 Ruokailu

Menu:

Karjalanpaisti ja puolukkasurvos
Kermaperunat
Waldorffinsalaatti
Tuoresalaatti
Ruokajuomaksi vesi, maito tai kotikalja
Tuoreet sämpylät ja voi
Jälkiruoaksi kermakakkua ja kahvia tai teetä

Menu on laktoositon ja gluteeniton.

Tervetuloa mukaan viettämään mukavaa iltaa, syömään hyvin ja päättämään yhteisistä asioista yhdessä!

Toivottaa

Aluekerhosihteerin Anita
040 8549 704
sihteerin@korpimotoristit.fi



Itä-Savon aluekerho tiedottaa

Moikka kaikille!

Kesäinen ajokausi alkaa olla paketissa ja toivottavasti mahdollisimman moni pääsi tien päälle osallistumaan eri tapahtumiin ja kukin omille reissuilleen. On siis aika siirtää katseet loppuvuoden toimintaan. Syyskuun alussa siirryttiin kerholle keskiviikkoillan tapaamisiin klo 18:00. Syyskuun kuukausikokouksessa 6.9. päätettiin loppuvuoden tapahtumista seuraavasti:

- **28.10.Pystymettä** kerhon laavulla Kumpurannan Kiukuunsaarella. Tapahtuma päätettiin pitää yksipäiväisenä, omakustanteisena, omat eväät mukaan. Paikalle voi tulla heti aamusta alkaen.
- **08.11. Aluekerhon syyskokous** kerholla klo 18:00. Käsitellään sääntömääräiset asiat.
- **25.11. Vmpk:n syyskokous** Nakkilan Verstas, Pyssykankaantie 170, 29270 Nakkila klo 12:00.
- **02.12. Aluekerhon pikkujoulu** Hotelli Pietari Kylliäinen, Olavinkatu 15, 57130 Savonlinna tilaisuus alkaa klo 16:00.

Tarkempaa tietoa tapahtumista tulee sähköpostilla.
Kerhotilan osoite on Shaumanintie 14, 57230 Savonlinna.

Mukavaa syksyn aikaa, nähdään kerholla. Tervetuloa!

HUOMIO! Muistakaa ilmoittaa mahdollisesti muuttuneet yhteystietonne, kuten sähköpostiosoite, puhelinnumero, jotta saame tietoa perille. Lähettäkää tiedot karisilvennoinen55@gmail.com

Terveisin *Kari*



Tapahtumista

Kesäkokoontumiset jatkuivat Ahveniston moottoriradan varikolla maanantai-iltaisin ja osanottajia on ollut ratavarikon täydeltä. Myös harrasteautoja on ollut paikalla erittäin runsaasti. Viimeisellä kokoontumiskerralla 11.9. oli mahdollista päästä myös ajamaan radalla.

Heinäkuussa bussilastillinen Kantamotoristeja seuralaisineen kävi Valkeakosken kesäteatterissa nauttimassa kauniista kesäillasta ja musiikkiteatterista.

Useita kerholaisia osallistui Raaseporissa järjestettyyn Veteraaniralliin. Muilta osin kerholaiset ovat ajelleet omia reissujaan.

Kokouskutsut

Vuosikokous

Kantamotoristien (VMPK:n Kanta-Hämeen aluekerho) vuoden 2023 syyskokous pidetään 30.11.2023 klo 18.00 alkaen Hämeenlinnassa ABC:n kabinetissa, osoitteessa Paroistentie 1, 13600 Hämeenlinna. Kokous aloitetaan kahvitarjoilulla.

Kuukausikokoukset

Aloitamme kuukausikokoukset Tiiriön ABC:n kabinetissa lokakuussa ja edelleen joka kuukauden viimeinen torstai klo 18.00 alkaen. Ensimmäinen kuukausikokous on 26.10.2023.

Tiedotamme kokous- ja muista mahdollisista asioista, mm. keilakisat ja pikkujoulu, myös VMPK -foorumissa ja Kantamotoristien Facebook-ryhmässä.

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

Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Ajokelit on kyllä suosinut tänä kesänä ja jatkuneet pitkälle syksyyn. Kesän aikana on kokoonnuttu Haltialan tilalla joka toinen keskiviikko lisäksi on ollut ajeluiltoja. Kohteet ovat olleet Espoon Automuseo, HTM:n maja Kiljavalla ja Trollbergan Traktorimuseo. Benin muistoajo ajettiin 28.5. ja syyslaukka 27.8. Teimme myös 11.6. retken Marcus Grönholmin museolle. Suuri ja tärkeä tapahtuma oli VMPK:n Veteraaniralli, joka oli 28.7.–30.7.2023 Urheiluoipisto Kisakeskus Raaseporissa. Lehden ilmestyessä on pidetty jo syksyn ensimmäinen kerhoilta Ilmailumuseolla. Seuraavat illat ovat **11.10.**, **8.11.** ja vuoden viimeinen kerhoilta **13.12.**

Tässä tietoa tulevista tapahtumista. Lohjan Rompetori järjestetään **12.11.** Joulusauna Korpilammella **23.11.**

Muistathan ilmoittaa osallistumisestasi joulusaunaan 16.11. mennessä joko kerhoilloissa, sähköpostitse lokkatukiainen@gmail.com tai soittamalla 040 502 4126 VMPK:n syysvuosikokous **25.11. -23** Nakkilan Vers-tas Nakkila.

Kaikki tapahtumat voi varmistaa VMPK:n foorumin sivuilta osiossa Aluekerhot tiedottaa kohdasta tai Stadin Pärtsärit omilta sivuilta www.stadinpartsarit.net Aina voi myös soittaa p. 040 502 4126

Terveisin Liisa



Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi!

Loputkin kesän ja syksyn ajotapahtumista on nyt saatu kunnialla hoidettua. Toisaalla tässä lehdessä on pienet jutut tämän vuotisesta Pori-Tampere ajosta ja syyskuun rompetoristamme. Jatkossa toimintamme siirtyy talviajaksi sisätiloihin kerhollemme, jossa pidetään suositut kerhoilat ja kaikki kokoukset.

Tällä hetkellä on tiedossa aika hyvin moottoripyöriä säilytykseen. Vuokraisännän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan kaikki halukkaat saavat pyöränsä säilöön eikä mitään rajoituksia ole pyörästä eikä sen omistajasta. Pyörät otetaan säilytystilaan saapumisjärjestyksessä niin, että ensimmäisinä tulleet saavat parhaat paikat. Ilmoitukset minulle puh. 044-978 1806 tai Artolle puh. 044-297 9885.

Kutsu: Sääntömääräinen **Satakunnan aluekerhon syyskokous pidetään kerhotilassa maanantaina 6.11. 2023 klo 18.00** alkaen osoitteessa Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori. Asialistalla on mm. henkilövalinnat tulevalle kaudelle, uutta verta tarvitaan. Kokouksen jälkeen sään salliessa grillataan makkaraa perinteiseen tapaan kerhon laavulla, omat makkarat mukaan. Tervetuloa mukaan kerhon toimintaan ja päättämään yhteisistä asioista!

Tässä vaiheessa tiedoksi, että ensi helmikuussa aluekerhomme täyttää kunnioitettavat 30 vuotta, palataan siihen seuraavissa tiedotteissa ja kokouksissa.

Hyvää syksyn jatkoa! **Juhani Salminen**, aluekerhon tiedottaja



Mansen Mörinät 5/23



Syksyn saavuttua Masinistien tiistaikokoontumiset ovat siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin. Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa.

- Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741. Paikkoja vuokrataan vain VMPK:n jäsenille.
- Tapahtumia on ollut paljon. Osallistuttiin Veteraaniralliin. Pori-Tampere -ajon osanotto oli Masinisteilta vaatimaton, ainoastaan yksi osallistuja edusti Tampereen kerhoa. Pyynikinajo tapahtuman järjestelyihin osallistuttiin Alastarolla, kiitokset talkooporukalle. Alastaron rompetori jäi melko pieneksi. Syysajo ajeltiin 10.9. Ukaan pienelle MZ museolle mainiossa kelissä. Mukana kolmisenkymmentä Masinistia. Kesän viimeinen Vähäsillan sauna saunottiin 21.09. 30. syyskuuta kokoonnuttiin VMPK:n syntysijoille Salhojankadun Pubiin.
- Vehoniemen automuseolla jatkuu VMPK:n näyttely ”Suomi-mopot” kauden loppuun asti.
- Siivoustalkoot kerholla 7.11. alkaen klo 17.
- Tampereen **aluekerhon vuosikokous tiistaina 14.11. kerhuhuoneella Mikkolantie 42 klo 18.** Käsitellään sääntömääräiset asiat.

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

Terveisin *Olli Salonen*

Jyväskylän jorinat

VMPK ry:n Jyväskylän aluekerho **Kessut**

Tiedote 5/2023

Ensimmäinen Kessujen kesä alkaa olla taputeltu. Alku aina hankalaa sanotaan, mitään isompia hankaluuksia ei kuitenkaan ole vielä ilmennyt. Tapahtumissa on ollut osallistujia ja vielä on tätä kirjoittaessani edessä ”Alvarin ajelu” joka nimensä mukaisesti järjestetään Alvarin päivänä. Toivottavasti sinnekin riittää vielä kiinnostusta ja saadaan kunnon letka pyöriä liikkeelle.

Ensi vuoden Veteraaniralli järjestelyt Keurusselän lomahotellissa ovat hyvässä mallissa. Rallista tullaan tiedottamaan VMPK:n internetsivuilla ja Facebookissa. Rallin majoitusvarauksista ja ohjelmasta yms. tiedotetaan tarkemmin Huimapyörässä 1/2024 alkaen.

Kokouskutsu

Kessujen sääntömääräinen vuosikokous pidetään maanantaina **13. marraskuuta (13.11.2023) Kansalais-toimintakeskus Matarassa alkaen klo 18.00** Osallistujien jäsenyys todetaan paikalla. Esillä klubin sääntöjen aluekerhoille määräämät asiat. Valitaan toimihenkilöt seuraavalle kaudelle: Aluekerhosihteeri (2023 Olavi Kaario), taloudenhoitaja (2023 Hannu Kinnunen), Johtoryhmä (2023 Kari Nurminen ja Juha Tiainen). Hyväksytään toimintasuunnitelma ja talousarvio vuodelle 2024. Jäsenistön kokoukselle esitettävät asia tulee lähettää kerhosihteeri Olavi Kaariolle sähköpostilla olavi.kaario@kolumbus.fi kaksi viikkoa ennen kokousta, 30.10. mennessä.

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

Syysterveisin Oppa



ANNETAAN

DKW/Victoria Hummel "peltibanaanin" sivupeltien lasikuitumuotit annetaan veloituksetta käyttöön tarvitsijalle. Kalevi Heikkinen, Lahti
050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

MYYDÄÄN

Honda 500, vm.1979. Pientä laittoa, runsaasti varaosia (myös erikseen).Hp. 1700 €

NSU Supermax vm.1964, lievä projekti. Hp. 900 €

Kawasaki 100, vm.1973. Hyvä alkuperäinen, rekisterissä, helpolla museojoneuvoksi.

Kawasaki GPZ 900 mylly (yhtä rautaa), 350 €.

Mobylette-mopedin osia.
Puh. 050-5974569



BMW K100 LT (1000 cm³), vm -87. Aj.124.000 km. Täysin kunnossa ja valmis ajoon. Helppo nakki rekisteröidä museopeliksi. Mukaan ehjiä osia, mm. kate. radio ja satula. Paperit ok + Cymerin englanninkielinen raamattu. Uutta takaiskari ja takarengas.Hinta. 2200 €. Paikka Kokkola. Tiedustelut 040 503 0035



IC:n sivuvaunu, ei MR-kelpoinen mutta toimiva. hp. 350€
Vaunu Hyvinkäällä, 050 371 6296/ Jari Rautomäki



Tunturi Pappa. 2v käsi. 40/12 60cc syliteri + mäntä + kanpiakseli + laakerit + virtalaitteet + 17mm kaasari ovat uudet. 580 € kpl. puh. 045 601 2505

Honda Shadow vm.1986. Hienosti säilynyt alkuperäiskuntoinen, museoitu 2019. Pyörä toimii kaikilta osin moitteettomasti. Hyvät renkaat, huollettu, ajettu 44 000 km. Kuvia tosi ostajalle voin lähettää. Vaihtoa voi esittää esim. Solifer mopo tai mp Jawa 350 cc.

AWO 425 uudet osat: kardaanin, ristiniel, bensahana, värilasit ym. Tarvitsevalle sopuhintaan.
Puh. 041-3174693

OSTETAAN

BMW R35 kaipailisi vielä seuraavia: uudet katkojankärjet, jalkatappi, vaihdekulissi (mötikkä sivulle, jonka läpi vaihdekeppi menee).

Lisäksi pysyväisetsinnässä **Jawa Perak TYP11** moottori

045 319 6556 Pentti Heikkilä

Husqvarna v-twin etupää (levee lokasuojan kohdalta), etu/takapyörä ja lokasuojat sekä Burman BAP vaihteisto (kiinnityskorvakkeet klo 6 ja klo 3n kohdalla). Muitakin 30-luvun Husson osia saa tarjota. Vihjeetkin ovat arvokkaita.

t: Jari puh. 040 589 4966

Harley-Davidson 30-40-luvulta omaan käyttöön. Kunto voi olla entisöity, puutteellinen osakasa tai siltä väliltä. Ei WLA. Noudan kauempaakin. Tarjoa rohkeasti. Tampere 044 979 3989/Eero



Simson S51 raato projektiksi. Älä tarjoa kalliisti rakennettuja näyttelymopoja. Kuvan mopossa on Solifer SM:n "läskitankki". Kalevi Heikkinen, Lahti 050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

VMPK:n ansiomerkkitoimikunta

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

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

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



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Kari Silvennoinen
044 240 6557
karisilvennoinen55@gmail.com

Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

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

Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Jari Lopenen
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
Markus Nieminen, Karitanhua 156, 23600 KALANTI, 0400-521 205
Kari Aaltonen, Kokkomäenkatu 4, 24240 SALO, 040-540 4321
Mikko Laitinen, Sentraalinkuja 7, 24800 HALIKKO, 050-550 6011
Tapio Merilehti, Soikkolantie 2, 28300 PORI, 040-532 8340
Olli-Pekka Krapi, Karhulankyläntie 362, 32200 LOIMAA, 050-553 7759
Antero Vuokko, Havutie 10, 32210 LOIMAA, 050-598 3983
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**
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 Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurrolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843
Esa Karhu Ratalenkki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185
Tom Boström Kivirannantie 31 54500 TAAVETTI 050-555 7066

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

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

TEE KULTTURITEKO JA OSTA UUSI
SEINÄKALENTERI 2024



Tuet arvokasta museotoimintaa ja olet mukana turvaamassa suomalaisen motoristikulttuurin säilymistä jälkipolville.

Hinta 20 e/kpl + postikulut 5 e
Yrityskalenterit 23 e/kpl
Museolta noudettuna 20 e/kpl

Tilaukset / myynti:

- www.moottoripyoramuseo.fi
- lahti@moottoripyoramuseo.fi
- Museolta paikan päältä
- Puhelimella 0400 712 310

HUHTIKUU 2024

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			

HEINÄKUU 2024

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				

MYÖS
OMALLA
LOGOLLA