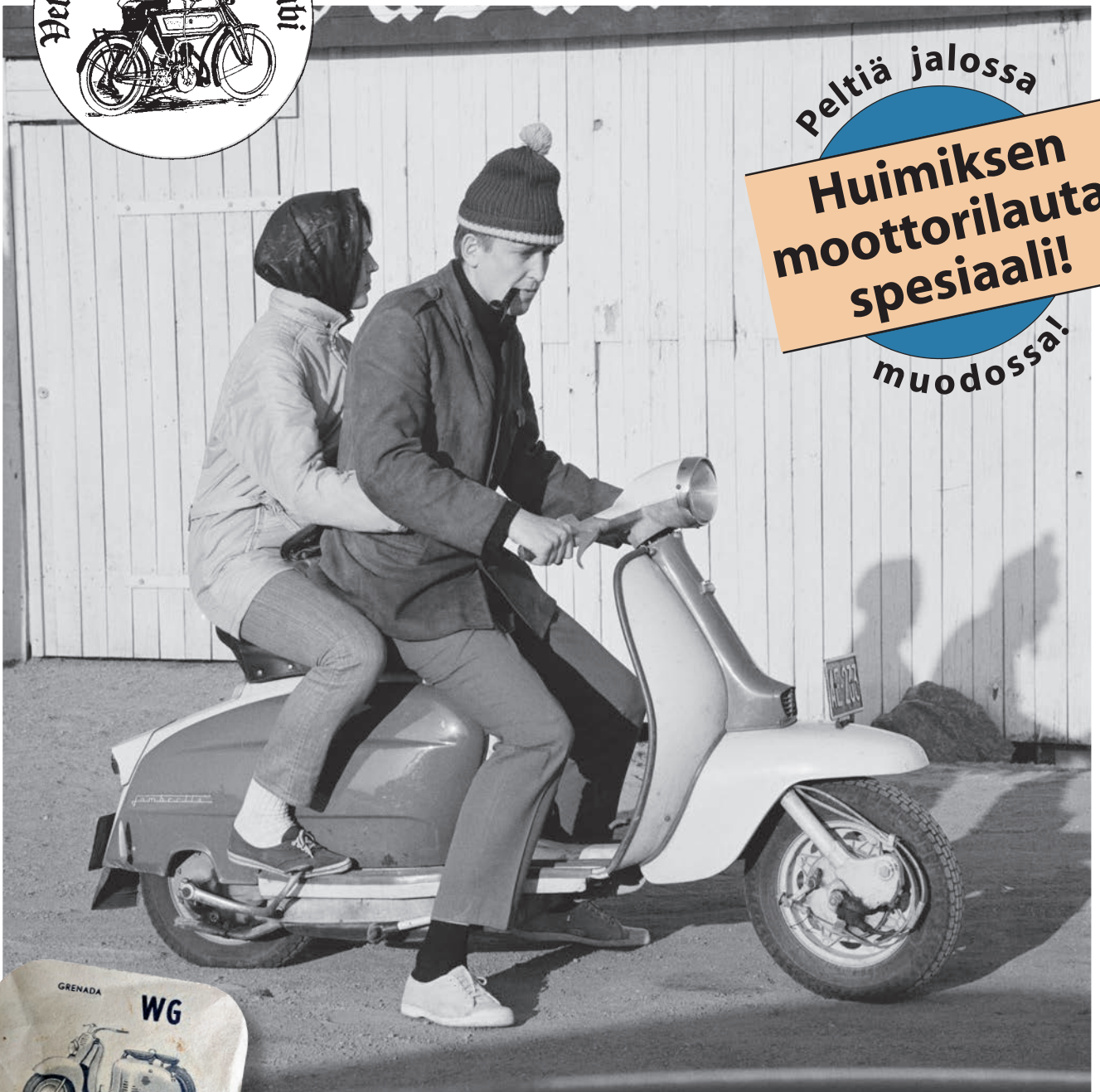
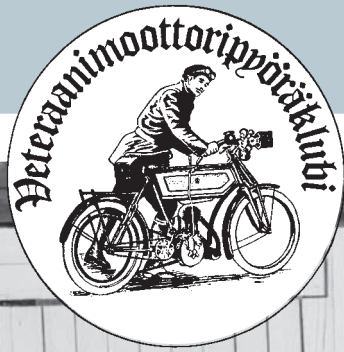


Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

6 | 2023



Peltiä jalossa
Huimiksen
moottorilauta-
spesiaali!
muodossa!



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

YHTEYSTIEDOT



Puheenjohtaja

Matti Herlevi
Myrntitie 29
00720, HELSINKI
040 556 3757
matti.t.herlevi@gmail.com

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

Häyrynseläntie 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
Leveämäki 8
13430 HÄMEENLINNA
03-616 2064
050 357 7600
kalervo.jussila@luukku.com

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat **/ Jawakirjasto**

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

Kirjastonhoitaja / Japsikirjat

Kyselyt suoraan:
kirjasto@japsistarati.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

Eduvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Webmaster, jäsenrekisteri, **perinnekerruu**

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

Mopoasiantuntija

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

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimena

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 1/24 aineisto toimitukseen **15.1.-24** mennessä, lehti ilmestyy helmikuun alussa.

Huimapyörän toimitus

Timo Eronen
Kulhontie 126
80260 Joensuu
Puh. 050 331 6610
toimitus@vmpk.fi

Vuoden 2024 aineiston viimeinen jättöpäivä ja lehden ilmestyminen

No 1/24	15.1.	helmikuun alussa
No 2/24	15.3.	huhtikuun alussa
No 3/24	15.5.	kesäkuun alussa
No 4/24	15.7.	elokuun alussa
No 5/24	15.9.	lokakuun alussa
No 6/24	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:

Veterama 2023	4
Länsi-Uudenmaan Classic-ajo	6
Lännen Lokarien syysajelu	7
Pyynikki Classic TT	8
Lohjan rompetori	10
Päätoimittajan palsta	11
Pekka Helen, Wisconsin	12
Moottorilautaspesiaali	15
Zündapp Bella	22
Projekti Bella	24
Cezeta "Peltilehmä"	27
Torpedo-Čezeta	28
Manet S 100	30
Valmistujais-Vespa	32
Heinkel Tourist	34
Puch DS 60 R	36
Neuvostolittolaiset skootterit	37
Museoviraston liikenteen kulttuuriperintöavustukset	42

Kansikuva: Nuoripari ja Lambretta (ilmeisesti malli Li 150) Helsingin Tervasaassa kesällä -69. Kuva: Volker von Bonin, Helsingin kaupunginmuseo CC BY 4.0

Nuijan varresta

Vuosi kääntyy vääjäämättä kohti loppua. Kaiken peittää pimeys. Valoisaa aikaa on todella lyhyenlaisesti. Kun vielä harmaus tai sade vievät mieltä alemmaksi.

Toisaalta tähän aikaan vuodesta on hyvä keskittyä ajokkimme syyhuoltoihin. Pesu ja perusteellinen puhdistus normaaleiden huoltojen lisäksi on paikallaan. On sitten keväällä mukava kaivaa ajokki talvisäilöstä puhtaana ja huollettuna.

Toisin on niillä ajokin omistajilla, joilla ei talvisäilytys paikkaa ole. Ajokki jää talveksi ulkoilmaan. Kyllä yhdenkin talven ulkona säilyttäminen, jättää ajokkiin pysyvät jäljet.

Tässä onkin aluekerhoillamme haastetta luoda kerholaisilleen edellytyksiä saada ajokilleen kunnollinen säilytystila sellaisille jäsen-ten pyörille, joilla ei omaa tilaa ole.

Mutta palatakseni arkisempiin asioihin, erilaiset viestimet ovat antaneet kertoa, että EU-komission taholla oltaisiin valmistele-massa ns. romuajoneuvodirektiiviä. Käytännössähän tämä tarkoittaa, moottoripyörän saa poistettua rekisteristä vain hankkimalla asian-mukaisesta romuliikkeestä todistuksen, että ajoneuvo on romutettu. Ja meillä asianmukainen osien kierrätys on tapahtunut vuosien ajan ns. romutorien välityksellä, jossa moottoripyöräiden käytetyt osat ovat tehneet kauppansa. Tällä menettelyllä olemme olleet edelläkävijöitä ns. kierrätyksen järjestämisessä.

Toinen vakava asia EU:n virkamiesten taholla on ollut jo pidem-pään, eli moottoripyöräiden vuosikatsastus. Siihen ei ole muuta pe-rustetta kuin raha, eli saada katsastustoimipaikoille lisää maksavia asiakkaita. Moottoripyöräilijähän hoitavat ja pitävät pyöränsä tur-vallisessa kunnossa ja näin on hyvin harvinaista, että mp:n tekninen vika aiheuttaisi liikennevahingon. Ehkä mopojen kohdalla tilanne on toisin. Niissä kun on näitä mm. viritystoimenpiteitä suoritettu.

Harrasteeseemme liittyy myös erilaiset ympäristökysymykset. Voimmeko tulevaisuudessa saada hankittua ajoneuvoomme sovel-tuvaa polttoainetta, saati erilaiset päästöihin sisältyvät rajoitukset.

Tuntuu siltä, että varsinkin kaksitahtimoottorein varustetut ajokit ovat tiukan seulan alla.

Keskustelua on herättänyt myös VMPK:n foorumin sivuilla käy-dyt keskustelut. Johtokunnan nimissä tarkennettiin keskusteluissa käytyjä sisältöjä. Lähtökohtahan on, että foorumin keskusteluissa pitäisi pidättäytyä rivouksista ja kaikenlaisesta kaksi-mielisyydestä. Pidetään keskustelut sivistyneellä ta-solla. Riittäähän meillä tarinaa moottoripyöräilyn-kin puitteissa.

Toivotankin jäsenistölle oikein rauhaa joulun- alusaikaa ja leppoisia joulunpyhiä.

Matti



Veterama 2023

Euroopan suurin romumarkkina teki sen taas ja kokosi harrastajat niin myymään kuin ostamaan vanhoja ajoneuvoja ja niiden osia Mannheimin MaiMarkt alueelle. Perinteiseen tyyliin Huimapyörän toimitus oli paikalla jo perjantaina, jolloin alueelle pääsi ostamalla ns. insider lipun (tai press-kortilla), joka on tietysti normaalia viikonloppu lippua hinnakkaampi. Tämä ei kyllä vaikuttanut millään tavalla asiaan, koska puolilta päivin pääportin edessä oli ihmisiä tungokseen asti. Porttien avauduttua ne kyllä vetivät mallikkaasti porukan

vanhojen romujen tarjontaa ihmettelemään. Ja sitähan riitti, lähes 4000 myyjällä tavaraa löytyi laidasta laitaan. Tänä vuonna pisti erityisesti silmään vanhojen Zündappien boxer-mootto-
reiden määrä, aiempina vuosina niitä on vähemmän nähty, mutta nyt niitä riitti. Olisivatkohan harrastajat alkaneet tyhjentämään varastojaan vähän isommalla kädellä? Hintataso tietysti on kirjava, jotkut myyjät kokeilevat selvästi kepillä jäätä, toisten taas myydessä tavaroitaan selvästi järkihinnolla.

Suomalaiset myyjät, joita oli useita, kertoivat kaikki perjantain olleen

myynnin kannalta paras päivä. Perjantain kävijöiden profiili on varmasti hieman erilainen kuin lauantain ja sunnuntain osalta. Joka tapauksessa Veteramasta löytyy jokaiselle jotakin, tietysti oman budjetin sallimissa rajoissa. Joensuun ryhmä rämän ostokset jäivät tällä kertaa yhteen Velocetten ohc-moottoriin, Nortonin Dollshead vaihdelaatikkoon ja kolmipiste sisämikrometri sarjaan. Edelleenkin, vuosikymmeniä tapahtumaa kiertäneenä, suosittelen! Ja kiitokset suomalaisille myyjille huoltopisteenä toimimisesta :)

Ensi vuonna uudelleen. •





Mesingerin uustuotanto satuloita oli tarjolla joka lähtöön.



Messerschmit projekti hintaan 9250 €.



Ner-A-Car keräsi ihmettelijöitä koko viikonlopun ajan.



Salimäen Kari tutkailee Moto Guzzin V7 Sporttia.



Wolsit 1914 3½hp 450 cc.



Tässä olisi Ruoholan Otolle hieno projekti!



Suomalaisten harrastelehtien edustajat koolla, eli Huimapyörä, Kopteri ja Retro.



Toisen maailmansodan jälkeen Ranska tarvitsi moottoripyöriä poliisille ja armeijalle. BMW-patentteja ja BMW Wehrmachtin moottoripyöriä ja sivuvaunuyhdistelmiä pidettiin laillisina sotasaaliina. Ranskan armeija aloitti puoliyksityisen yrityksen, joka tunnetaan nimellä CMR (Centre de Montage et de Réparation), kunnostaakseen olemassa olevia saksalaisia moottoripyöriä, jotka on takavarikoitu osittain Ranskassa, osittain Ranskan miehitettyä alueella Saksassa. Tältä pohjalta konepäällikkö Jacques Dormoy aloitti Ratierin valmistuksen ja se jakoi monia yhteisiä piirteitä BMW-brändin kanssa. 750cc L7:ssä oli sivuventtiilit (L tarkoittaa Lateralia eli sivuventtiilejä).

Lampisen Kari möi Hondan kaasutinsarjan tyytyväiselle saksalaiselle ostajalle.



Länsi-Uudenmaan Classic-ajo 21. kerran

Inkoon vanhalle rautatieasemalle alkoi aamusella lauantaina 22.7.2023 kokoontua moottoripyöräilijöitä ja vanhoja moottoripyöriä, kaikki pyörät valmistettu ennen vuotta 1966. Oli alkamassa perinteinen Classic-ajo läpi Uudenmaan länsiosien vanhojen kylien ja kulttuurimaisemien.

Ratamestari **Janina Fröberg** oli tehnyt hienon 118 km:n reitin asfaltti-, piki- ja hiekkatieosuuksineen. Mielenkiintoinen pysähdys puolimatassa oli Finbygrändin maatalousmuseo, jonka laitteet olivat osin samalta aikakaudelta kuin ajossa olevat pyörät! Oli mukava huilata ja nauttia pullakahvit vanhojen laitteiden ympäröimänä. Ajon pääte-pisteessä, Inkoon asemalla, oli odottamassa Janinan ja **Macken** järjestämä maittava ruokatarjoilu.

Ilmojen haltija ja Nostalgiamotoristien puheenjohtaja **Lauri Mellin** olivat sopineet poutasään ajon ajaksi, mikä myöskin toteutui! Lauri kertoi tervetuloivotuksessaan, että vain kerran sade on päässyt hankaloittamaan ajoa näiden 21 vuoden aikana. Samassa

tervehdyksessään hän toivotti kaikki myöskin ensi vuonna, 2024, ajoon Länsi-Uudellemaalle.

Mukana olleet 46 pyöräkuntaa olivat tyytyväisiä ja kehuivat ratamestarin suunnittelemaa ajoreittiä.

Nuorin osanottaja oli 19-vuotias **Samuli Ahola** Army Monark vm. -62 pyörällään ja iäkkäin oli 86-vuotias **Mauri Lönngvist** Kiwa -60 pyörällään. Kaksitahtisten palkinnon sai **Martti Ketelä** Zündapp, DB200 vm. -38, Brittipyöräpalkinto **Timo Heikka**, BSA A7SS vm.-38 (entisöinyt ja rakentanut pyöränsä 52 vuotta sitten), pyörä / asu-palkinto **Tapio Manner** BMW R12 vm. -38, naisosanottajapalkinto **Karoliina Forsström**, Triumph TRW vm. -64, extreme-palkinto (hankaluuksia matkalla) **Kauko Lemmetty**, Jawa 353, vm. -61. •

Yläkuvas Ratamestari **Janina Fröberg**, oikealla pyörä/asu-palkinnon voittaja **Tapio Manner & BMW R12 vm. -38**



Lännen Lokarien perinteinen syysajelu

Satakunnan aluekerho Lännen Lokareilla on ollut perinteenä päättää ajokausi syyskuun loppu-puolella yhteisajeluun. Yleensä on kierretty joku järvi, käyty jollakin laavulla grillaamassa makkaraa, tms.

Tällä kertaa parisen kymmentä aktiivista Lännen Lokarien jäsentä kokoontui moottoripyörillään pilvisenä ja tuulisena syyslauantaina Porin Pihlavan torille, jossa oli samaan aikaan käynnissä paikalliset syysmarkkinat. Siellä pyörät olivat vähän aikaa markkinayleisön nähtävinä kunnes lähdettiin matkaan vuosittaiselle syysajelulle kohti Reposaarta. Ensimmäinen pysähdys oli Reposaassa ravintola BarLas-tissa, jossa meille tarjottiin hyvät kahvit kaikkine tykötarpeineen. Siellä käytiin myös pienimuotoinen tietokilpailu, jonka voittaja jäi tosin kirjoittajalle vähän epäselväksi.

Räpsööstä matkaa jatkettiin merellisissä maisemissa rantatietä pitkin läpi Ahlaisten kylän kohti Merikarviaa. Merikarviassa Krookan venesatamassa pidettiin seuraava pieni

jaloittelutauko, jonka jälkeen halukkaat tankkasivat bensaa paikallisella huoltoasemalla.

Sieltä syysajelu jatkui yli kasitien Siikaisten ja Leväsjoen kautta Isojärven takaa Pomarkkuun ja lopulta sieltä Noor-markkuun ja Poriin. Eli tälläkin kertaa tuli joku järvi kierrettyä tosin paikoin vähän kaukaa! Matkaa kertyi yhteensä noin 150 km – 200 km riippuen siitä päin Satakuntaa kukin oli ajelulle tullut. Lännen Lokarien ajeluissa tyypillisesti suurin osa osallistui ajoon museoikäisellä moottoripyörällä. •



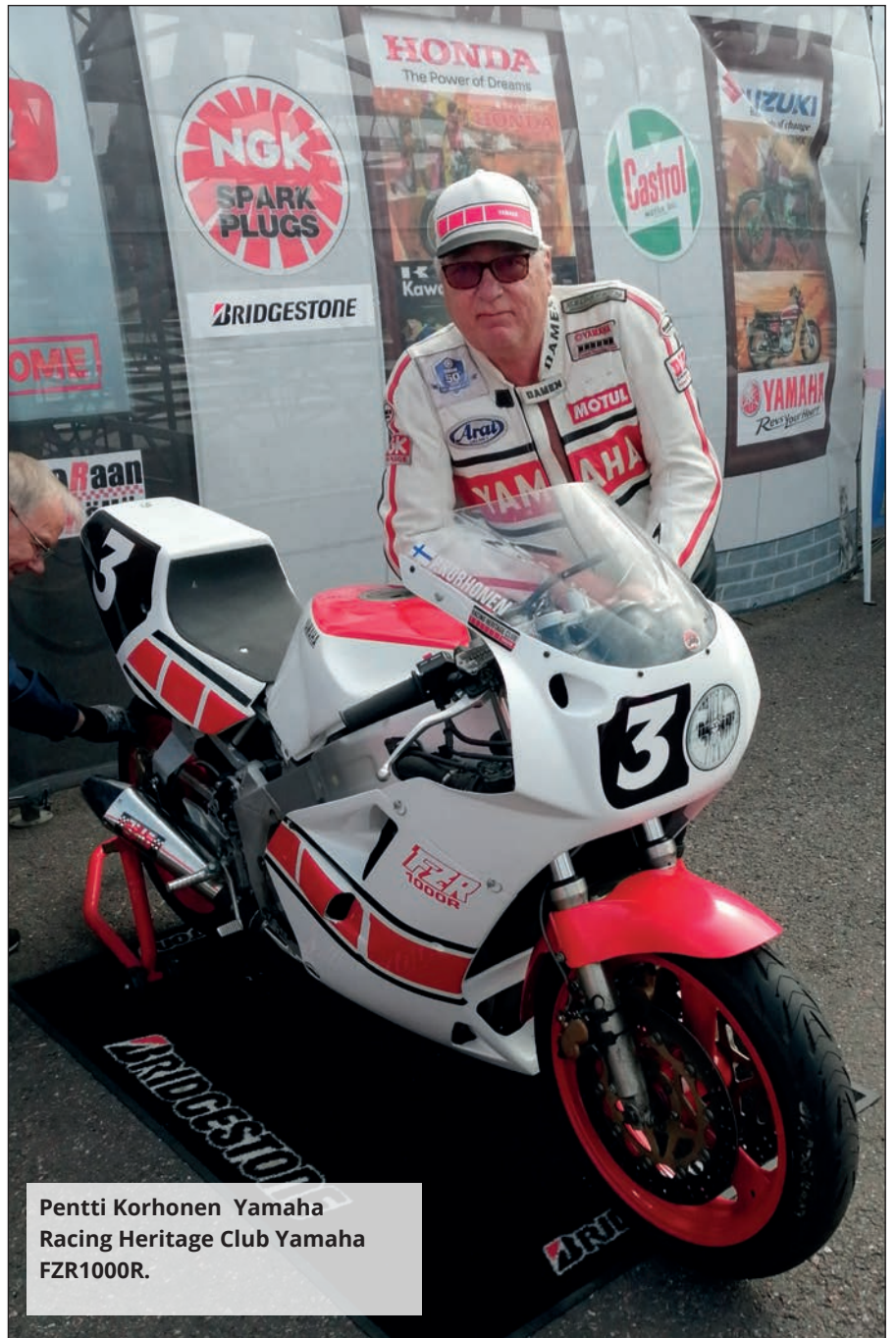
Pyynikki Classic TT Alastarossa

Hämeen Moottorikerho järjesti Pyynikinajot Tampereella vuosina 1932–1939 ja 1946–1971.

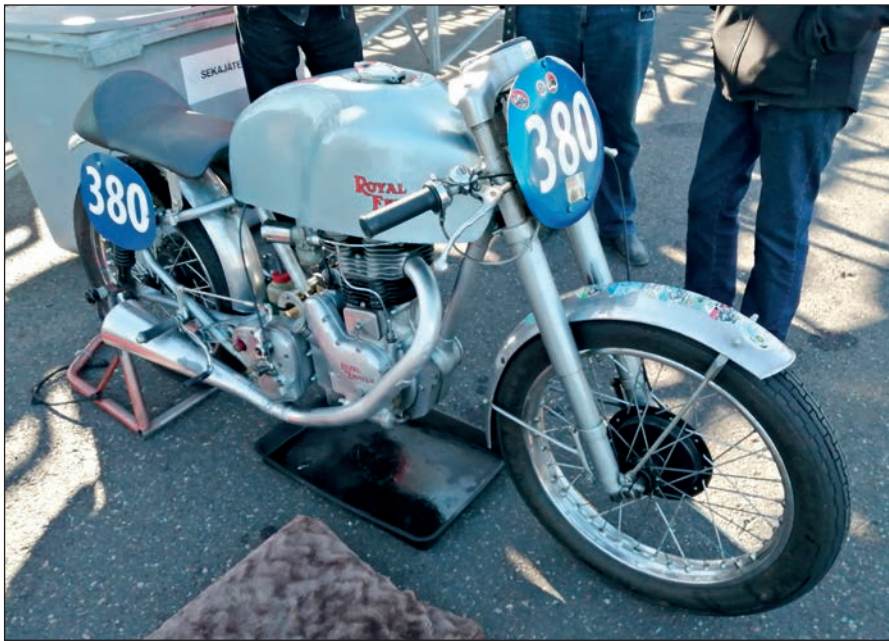
SVKMK on järjestänyt Pyynikin Muistoajoja alkuperäisellä radalla näytösajoina vuosina 2015, 2018 ja 2022.

Tänä vuonna tapahtuma siirrettiin Pyynikin honkain keskeltä Alastaron moottoriradan asfaltille. Pyynikin muistelojen merkeissä ajettiin Pyynikki Classic TT 19.–20.8.2023. Tapahtuman kunniavieraita olivat Pyynikinajon legendat vajaan kahdenkymmenen vauhdin veteraanin voimin. Näytösajon yhteydessä radalla nähtiin vielä kuusi Pyynikin Legendaa. Kahtena päivänä nähtiin kilvanajoakin vanhemmalla kalustolla, kun ajettiin SVKMK Cup sarjan osakilpailulähtöjä n. 80 kilpailijan voimin puheenjohtaja **Reijo Hietasen** vauhdittamana. Hän on ollut lisäksi ”ykkösnyrkki” Pyynikin näytösajoja järjestettäessä.

Pyynikinajon historian kirjoihin voittajien ykkösenä jäi Turun **Matti Salonen**. Voittoa kertyi vuosina 1966–1971 yhteensä kuusi. Näytösajossa nähtiin Matin ajamana vuoden 1966 voittajapyörä Yamaha MS 350. Muita tapahtumassa mukana olleita voittajia oli **Jouko ”Jocke” Ryhänen** vuodelta 1968 alle 500 cc Matchless. Samalta vuoden voittajiin kuuluu **Topi Vainio** Orivedeltä ja luokkana oli alle 125 cc ja Honda CR93. Topi Vainio on vanhin elossa oleva Pyynikinajon voittaja ja on ainoa suomalainen, joka on ajanut voittoon Hondalla sekä Oriveden



Pentti Korhonen Yamaha
Racing Heritage Club Yamaha
FZR1000R.



Timo Mobergin Royal Enfield Bullet 350 -52.



Pyynikinajojen ajaja vuosikymmenien takaa Lauri Uusimäki haastateltavana.



SVKMK:n myyntipiste ja valoisat myyjät. Oikealla Velocette KTT Mk 8 350 -49. Pyynikillä saavutettu kaksi voittoa. Pyörän omistaa Jukka Helkama.



Moottorikerhon ”Pyynikin helmi”. Vuoden 1969 voittajia edusti Konneveden **Pentti Korhonen**, luokka alle 250 cc Yamaha. Hän on ollut nuorin kilpakoneluokan voittaja Pyynikillä Pyynikin valloittajiin kuuluu myös **Martti Pesonen**, luokan alle 500 cc voittaja vuonna 1970 Yamahalla.

Tapahtumassa mukana oli aina savenalmis ralliajaja **Simo Lampinen**. Henkilöautoluokan alle 850 cc voittaja ja Saab Sport vuodelta 1967. **Raine Lampinen**, Simon isä, ajoi Pyynikillä aikoinaan viisi voittoa, ollen tampereilaisten suosikki. Tätä osoittaa kesällä 2023 tarinointini 93-vuotiaan ikämie-

hen kanssa tamperelaisen palvelutalon pihalla. Kysyin, mitä Pyynikinajot tuovat mieleen. Kaksi niemeä tuli heti Raine Lampinen ja **Otto Brandt**.

Vanhin paikalla ollut Pyynikinajoissa kilpaillut oli **Lauri Uusimäki**, 97 v.. Hän muisteli kilpailleensa 1940- ja 1950 -luvun taitteessa. Tulokset kertovat, että vuonna 1949 hän oli 5. alokasluokassa alle 500 ksm ja pyöränä Rudge, kotipaikkana Imatra. Lauri Uusimäki toimi 1960-luvulla Moottoriurheilu-lehden ilmoituspäällikkönä.

Hieman nuorempi 89 v. **Timo Moberg** on vanhin Pyynikinajoissa kilpailut, joka vielä vetreänä vauhtimiehenä

nousee TT-pyörän selkään. Tulokset kertovat, että vuonna 1953 Hämeen luokassa alle 350 ksm 2. Timo Moberg Jokioinen TUL Royal Endfield. Toisen kerran hän kilpaili Pyynikillä vuonna 1956 B-luokassa alle 350 ksm Nortonilla. Radalla Timo nähtiin taaskin Royal Enfield -pyörällään.

Alastaro Circuitilla järjestetty Pyynikki Classic TT tapahtuma onnistui hienosti, jota sääkin suosi.

Yleisöäkin oli mukavasti ja se sai haistella risiiniöljyn tuoksua ja kuulla vanhojen yksisylinteristen kilpakoneiden iloista jylinää. •

Lohjan rompetori

VMPK:n Stadin pärsärit toteuttivat 16 ker-
ran Isänpäivän rompetorin Lohjalla
Citymarketin pysäköintihallissa. Halli oli saanut uutta väriä
seinäpintoihinsa ja valaistustakin oli parannettu. Eli paikan
olosuhteet olivat aivan loistavat. Hallissa on n. 250 pysä-
köintiruutua, joista myyjät täyttivät runsaat 100 ruutua. Eli
tilaa oli vielä jäljellä varsin runsaasti.

Tällä Isänpäivänä järjestettävällä jo perinteiseksi muo-
dostuneella tapahtumalla on sikäli erikoinen historia kun
usein kuulee moitetta, miksi tämä on isänpäivänä. Silloin
kun tämä toiminta aloitettiin yksi niitä päiviä, jolloin kaup-
pa ei ollut auki. Tilannehan on sen jälkeen muuttunut.
Kauppa on avoinna lähes jokaisena päivänä. Pärsärit ovat
kauppiaan suopealla suhtautumisella saaneet pitää kuiten-
kin tapahtuman isänpäivänä hallissa.

Itse asiaan mennäkseni, ovet avautuivat sunnuntaiamu-
na klo 7. Silloin oli jo varsin pitkä jono myyjä odottamassa
sisään pääsyä. Tämäkin olikin pieni muutos aiempaan, sillä
silloin pääsi jo lauantai iltana myyjät laittelemaan pöytiään.

Klo 9 ovien avauduttua sateisesta säästä huolimatta in-
nokas ostajien joukko ja puheensorina täytti hallin. Ehkä
heitä silmämääräisestikin tarkasteltuna ei ollut aiempiin
vuosiin nähden aivan yhtä paljon. Kuitenkin järjestäjän
mielestä kohtuullisesti n. 850 henkilöä.

Tapahtuman luonteeseenhan kuuluu ehkä merkittä-
vimpänä tuttujen tapaaminen ja toiseksi puuttuvien osien
metsästäminen. Nyt kun jälleen yhteiskunnan taholta on
nostettu esiin ns. romuajoneuvolaki, on tämä rompetoritoi-
minta meidän vastaus tähän lakiin tai asetusko siitä ollaan
sorvaamassa? Eihän vanhojen moottoripyörien osat joudu
hukan teille, vaan ne kunnostetaan uudelleen.

Kauppa näytti käyvän ihan kohtuullisesti ja tavaraa vir-
tasi uusien omistajien toimesta ovesta ulos.

Pisti kuitenkin miettimään, mikä mahtanee olla rom-
petorien tulevaisuus. Ikäluokat vanhenevat. Kiinnostaako
nuoria vanhojen moottoripyörien kunnostaminen. Kun
vielä osakauppiaittenkin rivit harvenevat, niin siinäpä poh-
timista. •



Vuosi 2023 alkaa olemaan lopussa. On kyllä mennyt tämä maailman meno ihmeelliseksi monessa suhteessa. Yksi asia on minua hämmästyttänyt jo pidemmän aikaa: talkootyön katoaminen. Onko nykyihmisillä vapaa-aika kadonnut kokonaan. Tämä asia näkyy varsinkin urheiluseurojen ja moottori-kerhojen toiminnassa. Jos järjestetään talkoot oman toiminnan parissa, niihin tulee enää ne kantapeikot ja muut, lähinnä vanhemman kaartin edustajat. Nuorempi sukupolvi ei niissä pahemmin näydy, mutta annappa olla, jos joku asia ei ole kunnossa, silloin kyllä annetaan palautetta, että miksi ei jne. Syitä tähän on vaikea sanoa, ehkä talkootyö vaan ei sovellu enää entisissä mittakaavoissa nykyihmiselle. No se siitä.

Menneen kesän ehdottomasti parhaimpiin tapahtumiin jäi toimituksen osalta Pistohiekan kiihdytysajot, sekä Kaanaan Kahinat. Ja tulihan sitä Kaa-

Huimapyörä

Toimitus toivottaa

Hyvää Joulua &

◆ Onnellista Uutta Vuotta! ◆



naassa ansaittua kisamakkara järjestävän tahon tarjoamana, koska Moukari kesti kaksi erää maaliin asti. Talli on täynnä korjausta tai parannusta kai- paavia pyöriä, mutta onneksi on talvi- kausi edessä. Rakennellaan ne pyörät

liikkeelle ja ajellaan ensi kesänä.

Hyvää Joulua ja uuttua vuotta lukijoillemme, toivoo Huimapyörän toimitus.

Timo



AJZ M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Brittipyörät kuntoon ennen kesää! Varaosat ja tarvikkeet suoraan Helmien hyllystä

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

Pekka Helen

WISCONSIN USA

Kuluneen syksyn aikana sain yllättävää postia USA:sta. Imatralta aikoinaan suureen maailmaan lähtenyt insinööri **Pekka Helen** kyseli minulta, että olenko hänen tavoittelemansa henkilö. Hän oli saanut Suomen tuliaisina muutamia Huimapyörä-lehtiä. Niitä lukiessaan minun nimeni oli tullut tutuksi, ja lehdessähän on yhteystietoni.

Olin todella otettu noin kaukaa tulleesta postista ja varsinkin siitä, kun kävi ilmi Pekan tausta aktiivisena motoristina ja varsinkin vanhempien historiallisten moottoripyörien harrastajana. Parissa kuukaudessa olen vaihtanut useita sähköposteja hänen kanssaan. Olen käynyt myös

pitkiä puhelinkeskusteluja motorismista ja muistakin kiinnostavista asioista Atlantin taakse. Pekka on lähettänyt kuvia ja tietoja nykyisestä runsaasta pyöräkeräilykokoelmastaan. Hieno syntynyt tuttavuus.

Suomalainen insinööri lännen mailla muistelee nyt eläkeläisenä nuoruuttaan rintamamiestalossa Imatralla. Moni kaakkois-Suomen motoristi varmaan vieläkin muistaa hänet. **Vesa Vuorela** ja **John Puhakka** ovat tutut nimet. Pekka odottaa meidän muiden joukossa kovasti sitä päivää, saako tuo parivaljakko edesmenneen **Tauno Nurmen** V8 350 cc ihmeikäkoneen käyntikuntoon. Siitä pyörästä on puhuttu myös nimellä Nurton, siis luojaansa ja Nortto-



nin rungon yhdistelmänimenä. Hui-mapyörässä seurataan tuon projektin nykyvaiheita. Minäkin välitän tietoja eteenpäin.

Koulupoika-aikoinaan Pekalla oli Solifer-mopo. Sitten tuli Suzuki A95 -kevari. Mopon hankinnan yhteydessä isä totesi pojalleen: ”Jos hankitaan uusi mopo, sinusta tulee merkonomi. Käytetyn mopon rassailussa opit teknisiä asioita. Silloin sinusta tulee insinööri.” Vuosien kuluttua poika valmistuikin insinööriksi Tampereen teknillisestä opistosta. Nyt hän haaveilee monen muun joukossa omaa nuoruuden aikaista ajopeliään. Varsinkin Suzuki A95 paikkaisi Pekan haaveen.

Tutun sanonnan mukaan jokainen meistä on laulun arvoinen. Pekka kertoo työpanoksestaan teollisuuden parissa. Hän on kiertänyt maailmaa hyvin laajasti. Mahtaisiko Uusi-Seelanti olla kaukaisin komennuspaikka. Tällaiseen lyhyeen tarinaan mahtuu vain muutama toteamus Pekan elämästä. Ehkä tämäkin kirjoitus välittyy hänen muistelmissaan pienenä lauluna lehtemme lukijoille: Arvon mekin ansaitsemme kaikunee miehen sisimmässä vanhan kotimaansa muistoissa!

Välitän Huimapyörän kautta kaikille vanhojen pyörien harrastajille Pekan terveiset sekä hyvän joulun ja uuden vuoden toivotukset. Ei meidän piirimme pieni ole. Laulumme kiirii kauas. Maapallo pyörii ja satelliitit sinkoavat melkoisena viidakkona tietoja. Amerikasta tuleva puhelu kännykässä kuuluu yhtä selkeänä viestinä, kuin vaikkapa naapurin soitto. Ihmeellistä, mutta tervetullutta!

Vielä eräs tieto Pekan sisäisestä muistiosta. Moto Guzzi- ja Norton-tehtaat olivat tutkineet toispuoleisen levyjarrun vaikutuksia ääritilanteissa. Jarrujen puoltamista oli havaittu. Päätettiin laittaa etupäähän levyjarrut molemmin puolin, ei siis pelkästään jarrutustehon vuoksi. Minun Bemarisani on vain yksi levyjarru etupyörässä. Kauan sitten ajoin kuivalla öljysoratielä maltillisesti. Edessä oleva auto jarrutti yllättäen. Nykäisin liian voimakkaasti etujarrukahvasta. Pyörä meni lukkoon. Ohjaus löi vinoon. Lensin ojan penkalle ikävin seurauksin. Liian



herkästi lukkiutuvaan jarruun Pekka on kehittänyt oman ratkaisunsa. Pienen pieni reikä jarrusylinteriin vähentää äkkilukkiutumisen vaaraa. Entäpä ihminen? Millainen viritys olisi tehtävä

itselle, ettei sattuisi äkkipimahtamista korvat savuten?

Pekka Helen on kokenut tietäjä, motoristi ja ajattelijana hyvin laajasti. Onnea ja terveyttä hänelle! •



ASE Capri -skootteri
Lappeenrantalaisessa
kaupunkimaisemassa.
Kuva: Pekka Kyytinen,
1963, Museovirasto,
CC BY 4.0

teksti & kuvat: **Pauli Ylikoski**

Moottorilautaspesialisti

Skootterit eivät ole paljoa näkyneet VMPK:n netti- ja some-palstoilla – eikä Huimiksessakaan. Skode-harrastajia tuntuu kuitenkin olevan jäsenistössämme varsin mukavasti. Kun kalustoluetteloon tekee haun ajoneuvon tyyppillä, niin "skootteri"-haku tuottaa osumia melkein täsmälleen yhtä paljon kuin haku "crossi"- ja "trial"-termeillä yhteensä! Lienee siis perusteltua ottaa välillä skootterit ihan omaksi teemakseen.

Lain näkökulmasta skootterit kuuluvat moottoripyöriin – tai mikä L3e sen ajoneuvoryhmän nykyinen nimi onkaan... Siispä skoottereiden rajaaminen omaksi ryhmäkseen on pelkästään tyyliseikoilla spekulointia. Niin suomen- kuin englanninkielinenkin Wikipedia-artikkeli määrittelee skootterin seuraavasti: *"Skootteri on pienipyöräinen moottoripyörä tai mopo (..) Istuimen ja ohjaustangon väli on ainakin osittain avoin, joissakin malleissa tasainen lattia (...)."* Tällä mennään, vaikka onhan tuossa tulkinnanvaraa.

Skootterin keksijän tai ensimmäisen skootterin nimeäminen on mahdotonta. Näiden pienipyöräisten ja edullisten ajoneuvojen ensimmäinen menestyskausi ajoittuu

1920-luvun alkuun, aikaan, jolloin ensimmäisen maailmansodan jälkeen oli pulaa halvoista moottorikuluneuvoista. Briteissä myydyin skootterimainen ajokki oli ABC Scootamota ja Saksassa



**Ensimmäinen Vespa
vuodelta 1946**

DKW Lomos. Pian kuitenkin huomattiin, ettei silloisissa skoottereissa ollut juurikaan etuja moottoripyörään verrattuna, ja skoottereiden menekki kuihtui.

Vespa ja Lambretta viitoittivat toisen maailmansodan jälkeen tietä skootterin uudelle tulemiselle. Olisikohan Vespaa suunnittelijalla **Corradino d'Ascaniolla** ollut tuntumaa varhaisista skoottereista – ainakin hänellä oli niistä vankka mielipide. Jo Vespaa suunnitteluvaiheessa hän oli sitä mieltä, että aiemmat viritelmät kaksipyöräiseksi kansanjoneuvoksi olivat lähinnä pienikokoisia moottoripyöriä, joissa oli tavanomaiset moottoripyörien hankaluudet. Hänen ajokistaan tulisi jotain muuta – kuten sitten tulikin.

Suosio nousee

Toisen maailmansodan tuhoista nousevassa Euroopassa oli kova kysyntä edullisille ajoneuvoille. Monissa maissa pienten kaksipyöräisten hankintaa ja käyttöä helpotettiin valtiovoimalla taholta niin ajokortti-, tulli- kuin veroteknisin keinoin.

Pienet ja halvat moottoripyörät sekä polkupyörien apumoottorit tekivät tuolloin kauppansa, mutta niiden rinnalla oli tarjolla myös kokonaan uudentyyppinen ajokki: skootteri. Se oli vaihtoehto etenkin sellaiselle henkilölle,



Augustusburgin linnan moottoripyörämuseossa itäisessä Saksassa on tallessa yksi skoottereiden kantamuoto: DKW Lomos -22. Moottori 145 cm³/2,5 hv.



Toinen sadan vuoden takainen skootterisuosikki brittiläinen ABC Scootamota vuodelta 1920 on puolestaan osa National Motor Museumien kokoelmaa Hampshiressa Englannissa. Nelitahti OHV 125 cm³/1,5 hv. Kuva: sv1ambo CC 2.0

Vasemmalla skootteriteeman japanilainen versio Fuji Rabbit jostain 1950/-60-lukujen taitteesta. Ei taida Suomesta löytyä yhtään?

joka ei voisi kuvitella ostavansa perinteistä moottoripyörää. Skootteri ei siis varsinaisesti kilpaillut moottoripyörien kanssa samoista ostajista.

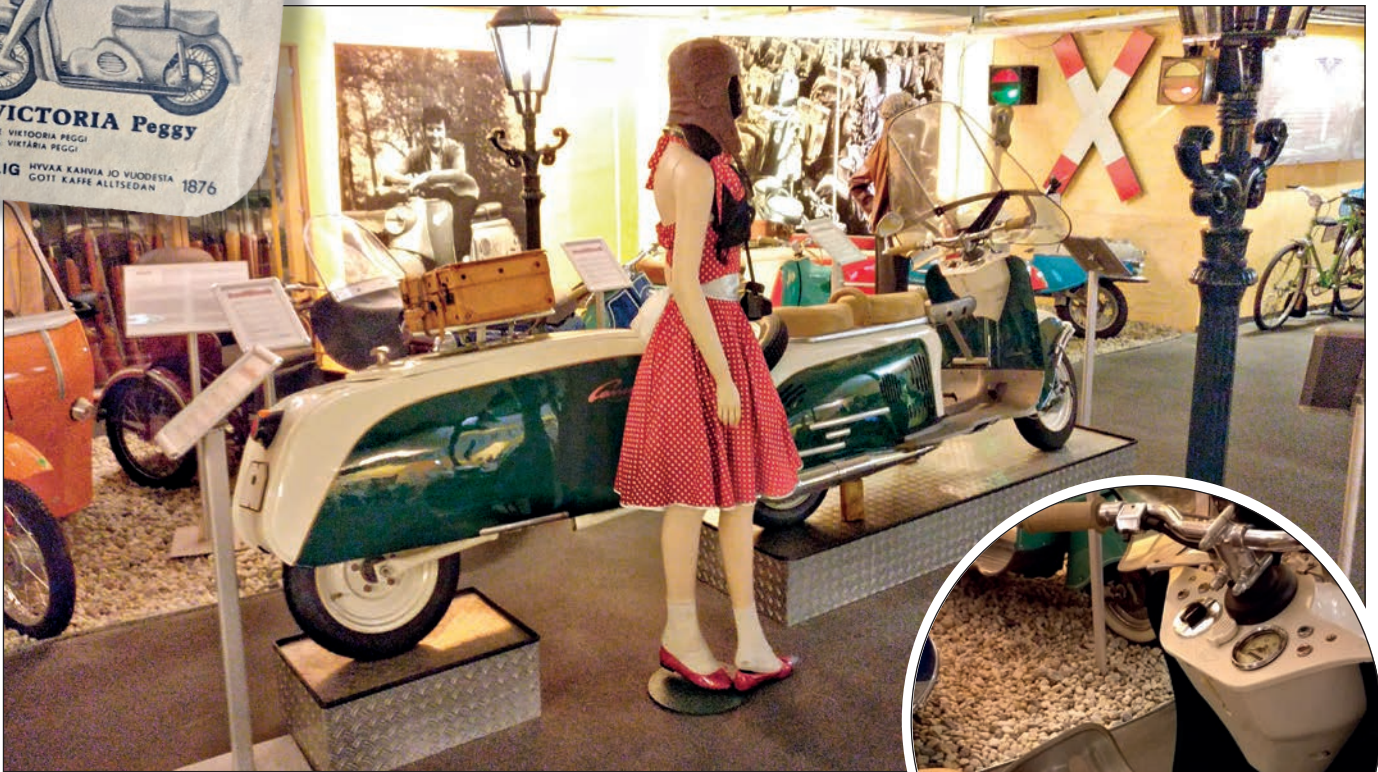
Edullinen, helposti ajettava ja vain vähäistä huoltoa vaativa skootteri nousikin nopeasti asemaan, jossa sitä käyttivät laajat kansanjoukot. Vespoilla ja Lambrettoilla saattoi perheenemäntä pyyhäلتää torille ja pankinjohtaja palaveriin aivan yhtä luontevasti.

Italialaisten laukaisema buumi oli sitä luokkaa, että monet muut tehtaat

halusivat mukaan. Yrittäjissä oli perinteikkäitä mp-tehtaita sekä myös ihan uusia tulokkaita. Jotkut onnistuivat, mutta moni tehdas lähti markkinoille aivan liian hätäisesti ja heikolla suunnittelulla joten totaalaisia floppejakin tapahtui.

ilmiö idässä ja lännessä...

Modernin skootterin Vespa- ja Lambretta-vetoinen nousu brittiläisine ja saksalaisine seuraajineen antaa hel-



Pienen perheen hyötyajoneuvo itäsaksalaisittain: IWL Berlin + Campi-perävaunu. Kuljettajan edessä on tehtaan lisävaruste: lastenistuin. Yllättävää kyllä, henkilökuljetukseen olisi Der Deutsche Strassenverkehr -lehden elokuun -56 numeron tietojen mukaan hyväksytty myös moottoripyörän perävaunu! Sellaisen hyvinä puolina pidettiin sivuvaunuyhdistelmää helpompaa ajettavuutta ja pienempää polttoaineenkulutusta. Ainakaan tuossa vaiheessa ei tehdastekoisia henkilöperävaunuja Itä-Saksassa valmistettu, liekö ajatus lopulta hautautunut.



Kahvipakettien keräilykuvat olivat viisikymmenluvun ilmiö! Tunnetuimmassa Pauligin sarjassa oli 216 kuvaa, joista 149 hlöautoa, 11 pakettiautoa 24 kuormuria ja seitsemän linja-autoa, 23 moottoripyörää ja skootteria sekä kaksi traktoria. Kuvista saattoi opetella myös liikennemerkit, autojen kansallisuustunnukset sekä tuotemerkkien lausuntatavan. Keräilykuvista on Jukka Vesterinen tehnyt mainion kirjan *Autokuvien kulta-aika* (Alfamer 2011).

postin vaikutelman pelkäämään länsieurooppalaisesta ilmiöstä. Vastaavan tapaisia laitteita löytyy kuitenkin muualtakin. Yhdysvalloista jo 1930-luvun puolella mm. Cushman valmisti moottorilautoja. Japanissakin julkaistiin heti sodan päätyttyä varsin edistysellinen Fuji Rabbit -skootteri, josta muodostui sikäläinen kulttihahmo samaan tyyliin kuin Vespasta Euroopassa.

Yllättävintä ehkä onkin se, kuinka skootteribuumi levisi myös rautaesiripun taakse. Mielikuva itäpyörästä on usein työkalumainen pelkistetty ajokki – ehkä jopa karu sellainen. Yhtä usein mielikuva skoottereista taas liittyy muodikkuuteen, pop-kulttuuriin ja yleensäkin italialaiseen la dolce viitaan... Tästä näennäisestä ristiriidasta huolimatta itäblokkissa valmistettiin skoottereita, jotka olivat edistyksellisiä sekä muotoilultaan että tekniikaltaan.

Skoottereiden nousuun tartuttiin innolla niin Neuvostoliitossa kuin sen satelliittivaltioissakin. Toteutustavat tosin poikkesivat toisistaan: Neuvostoliitossa Vjatka kopioi luvatta Vespaa

– Tsekeissä ja DDR:ssä taas kehitettiin omat teknisesti hyvinkin pitkälle vietyt moottorilautaversiot.

Vientitoiveet länsimarkkinoille olivat varmaan yksi skootteritehtailuun idässäkin innostanut asia. Esimerkiksi Tsekeistä myytiin mukavasti skoottereita Britanniaan ja jopa Uuteen Seelantiin, jossa Cezetaa koottiin paikallisen tehtaan toimesta sikäläisten tuontirajoitusten kiertämiseksi.

Ja olihan skootteri yksinkertaisesti hyvä konsepti, mikseipä sillä olisi ollut sosialistisissa maissakin käyttöä vaikei siellä kulutukseen ja yksityisomistukseen varsinaisesti kannustettu. Yksi merkittävä lisäkimmoke itäblokin skootterituotantoon saattoikin olla suunnitelmatalouden maissa voimakkaana vaikuttanut tasa-arvopyrkimys. Naisia kannustettiin kotirouvuuden asemesta työelämään. Työpaikka oli taattu ja päivähoido ilmaista. Julkinen liikenne ei joka paikkaan kulkenut, joten edullinen ja helppokäyttöinen skootteri oli arkiarjoihin hyvä ratkaisu.



Apu-lehteen kirjoittanut toimittaja Matti Jämsä teki 1953 reportaasimatkan Espanjaan Lambrettalla. Kuva: Journalistinen kuva-arkisto, UA Saarisen kokoelma, CC BY 4.0



Wanhat wehkeet -museosta Karstulasta löytyy todella hämmäntävä kojetus: Ferbedo-skooteri vuodelta -53 on maailmankin mittakaavassa harvinaisuus. Sen valmistaja nürnbergiläinen Ferdinand Betthäuser -tehdas on tunnettu lähinnä polkuautojen ja muiden lelujen valmistajana, mutta oli sillä yritystä skootteririntamallakin. Ajokissa on 50 cm³ Zündapp-moottori. Hellyttävän säälittävästä olemuksesta huolimatta härveli rekisteröitiin aikoinaan moottoripyöräksi.

...ja Suomessa

Sodanjälkeisessä skootteribuumissa Suomikin sai osansa. Ensimmäiset Vespat (20 kpl) tulivat Helsingissä järjestettyä Italia-näyttelyä varten. Ensimmäinen Suomessa julkaistu Vespa-mainos lieneekin juuri tähän näyttelyyn liittyvä sivun kokoinen ilmoitus Nya Pressenissä 20.9. -51, jossa Vespa 125:n maahantuojaksi mainitaan Suomen Koneliike.

Olympiavuoden -52 valuuttahelpotusten myötä tuli lisää Vespoja – ja muitakin skoottereita. Esim Vapaa-sana -lehdessä mainitaan 23.4.-52 Messuhallin kansainvälisestä autonäyttelystä kertovassa jutussa *"Scooter-tyypeistä kiinnitti eniten huomiota uusi kookas beigen värinen Maico 175 sm³, jolla kuulemma pääsee 90 km/t"*

Isompaa sukseeta ei skoottereista viisikymmenluvun Suomessa kuitenkaan tullut. Syitä oli varmaan monia: länssiskoottereiden saatavuus oli heikkoa valuuttasäännöstelyn vuoksi, itäskoottereita olisi saanut ja vieläpä siedettävään hintaan, mutta ehkäpä pienipyöräiset ajokit koettiin maamme tiekurjuuteen ja pitkiin välimatkoihin soveltumattomiksi.

Lambretta-merkkinen vespa

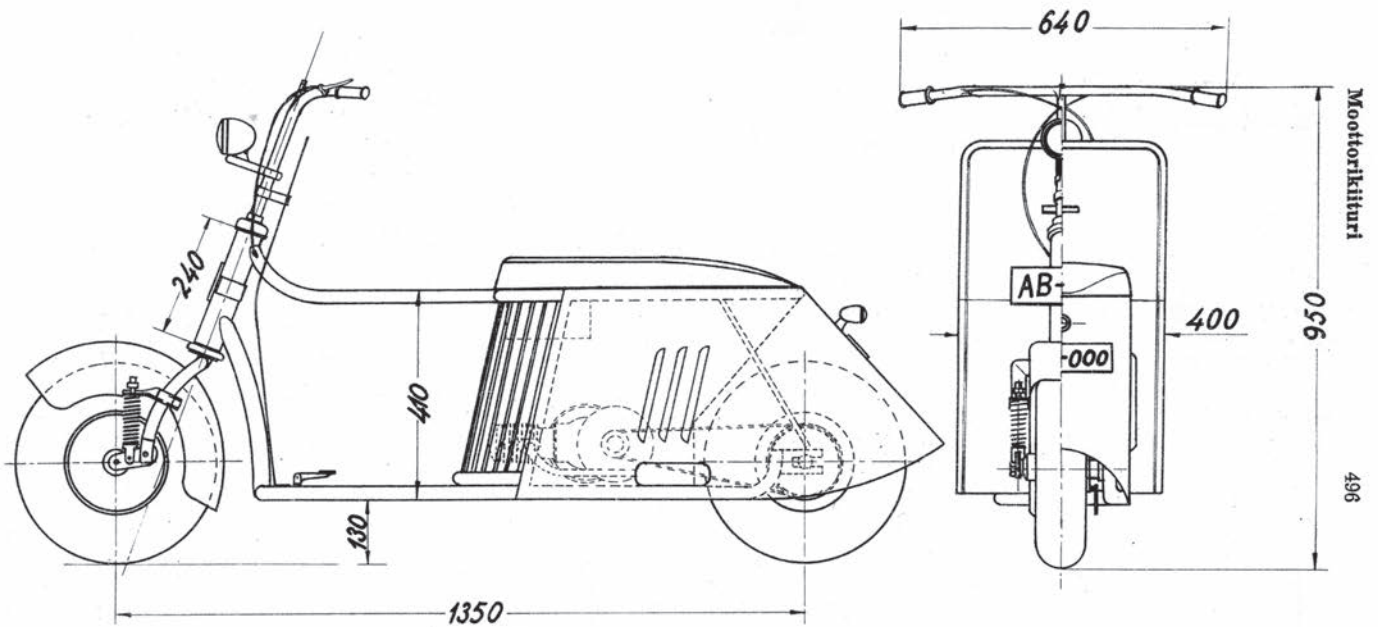
Skoottereiden asemaa uudenaikaisena tuotteena kuvaa hauska se, ettei lajityypille tahtonut löytyä aikansa suomen kieleen sopivaa nimitystä. Lainasana "scooter" löytyy viisi-



Saksa oli vahva skootterimaa ja tuotantoa paljon. Siroja italialaisia tehtiin lisenssillä: NSU Lambrettaa ja Hoffmann Vespa. Germanien omassa muotoilussa vaikuttaa rehevyyttä olleen sekä itä- että länsipuolella italialaisia enemmän. Vasemmalla Glas-tehtaan Goggo -53 (BRD), oikealla MZ-tekniikkaa hyödyntävä IWL Pitty -55 (DDR).

kymmenluvun lehdistä kirjavalla valikoimalla kirjoitusasuja. Kotimaisia scooter-termin vastineita ehdottelivat niin aktiivinen yleisö kuin akatemian kielitoimistonkin. Uudissanatarjokkaissa olivat mukana ainakin moottoripotkulauta, moottorilauta, moottorikiituri, huru – ja tietenkin vespa.

Aikalaiset muistelevatkin, että puhkielessä vespa tarkoitti mitä tahansa skootteria – samaan tyyliin kuin kaikki hiihtokengät olivat monoja ja teräsrunkoiset sängyt hettekoita. Ymmärrettävää kyllä, että koko laji nimetään sen menestyneimmän tuotteen mukaan. Yhtä ymmärrettävää sekin, että moinen ilmiö pännii kilpailevien tuotteiden valmistajia.



Tee se itse! Skootterinteko-ohjeita julkaistiin 1950-luvulla useissa lehdissä ja kirjoissa, tässä osa Taitokirjan työpiirustuksista.



Skootterityyliin kuului helpous – monessa moottorilaudassa oli startti ennen kuin kukaan kaipasi sellaista moottoripyörään. Automaattinen voimansiirto oli luonnollinen jatke tälle ajattelulle. Yksi ensimmäisistä tarjokkaista oli -54 julkaistu DKW Hobby, jossa oli Edmund Uherin patentoima variaattori-tyyppinen vaihteisto. Ajokkia valmisti lisenssilä Ranskassa Manurhin, jonka mainoksessa Hesarissa kesäkuussa -59 keuhuttiin lujasti: *”Skootteri sensatio! Täysautomaattinen Manurhin Hobby – Ainoa maailmassa. Vallanumouksellinen skootterien kehityksessä.”* Kuvan Hobby tavattiin taannoin Oulaisten Weteraanikonopäivien monipuolisella rompparilla. Tarkkaanottaen tämä on NV Hobby. Ruotsalainen maahantuojaja Nymans Verkstad teki samaa kuin Tunturi meillä Puch-skoottereille – myi tuomisiaan omalla merkillä.

Vespaa yleisnimenä näkyy myös 50-luvun painetuissa teksteissä. Niinkin arvovaltaisesta avuisista kuin Suomen Kuvalehdestä löytyy mainio esimerkki. Lehden numerossa 6/-53 jutussa *”75-vuotias Hanko juhlii”*, oli skootterikuvan kuvatekstinä *”Nainen ohjaksissa. Naisten työlaitoksen johtajatar Aino Råering ajalee omalla vespallaan; joskus on pistäydäyttävä huoltoasemallakin.”* Pian tulikin lehden Kirjeitä toimittajalle -palstalle (SK 10/-53) narkästynyt viesti Labrettan maahantuojalta Autola Oy:ltä, jossa alleviivataan kuvassa olleen *”scooter-pyörän”* mallia Lambretta LD 125. Autolan kirje päättyy tekstiin: *”Mielestämme olisi oikein, että näille käteville pyörille keksittäisiin jokin sopiva suomenkielinen yleisnimi, ja siihen Suomen Kuvalehti voinee lukijapiirinsä välityksellä myötävaikuttaa. Pyydämme Teitä LAMBRETTA scooter-pyörien maahantuojan ominaisuudessa hyväntahtoisesti oikaisemaan mainituissa Suomen Kuvalehdessä sattuneen erehdyksen, jottei Suomen kansan mieliin syöpyisi väärää yleisnimeä scooter-pyöristä, mikä olisi yhtä sopimatonta kuin että kaikista erimerkkisistä autoista käytettäisiin esim. yleisnimeä 'volkswagen'.”*

Tee-se-itse!

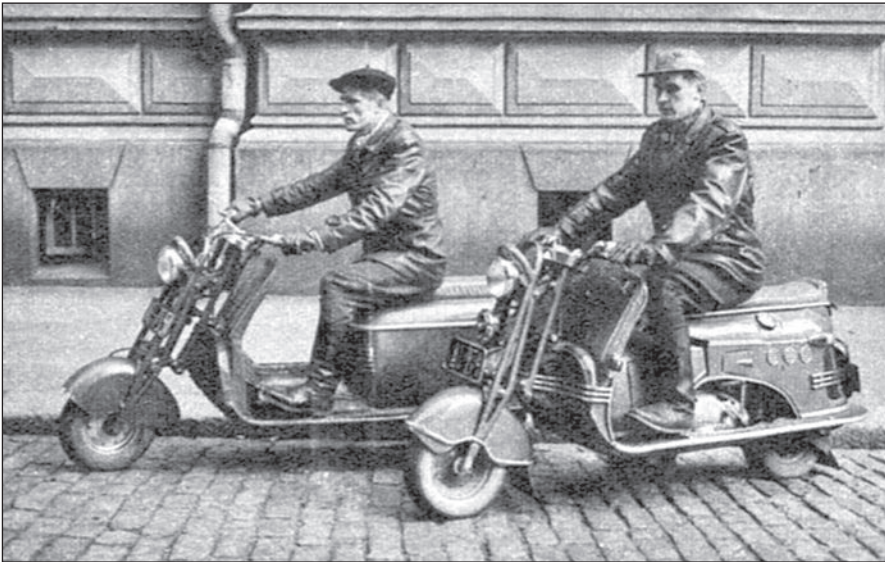
Skootteri-buumiin liittyy eräs mielenkiintoinen sivujuonne, joka voitaneen

luokitella suomalaisiksi ilmiöksi – nimittäin omatekoiset skootterit.

Kun skootteri oli kova juttu, mutta sellaista ei voinut kaupasta hankkia tuontirajoitusten, rahanpuutteen tai muiden hankaluuksien takia, saattoi käsistään kätevä kasata saatavilla olevista palikoista skootterinsa itse. Lehtiarkistojen aikakauslehtiä penkoessa mainintoja löytyy mm. Harrastelijalehdestä, Suomen Kuvalehdestä sekä Tekniikan Maailmasta.

Yleensä omatekoiset vaikuttavat hyvin simppeileiltä, mutta kovimmat rupelehtat valmistivat yllättävän hienoja laitteita. Esim. TM 4/-58 esitellään kaksi Thinrich-nimen saanutta omatekoista skootteria, jossa oli vilkut ja pyöräntuentana kerrotaan olevan lentokoneen laskutelineen osia – jousena ilma ja vaimennuksessa glyseroli/spriiseos. Suomen Kuvalehdessä 32/-52 taas esiteltiin otsikolla *”Omatekoinen vespa”* todella hurja laite: raumalaisen sähköasentajan tekemässä skootterissa oli Vidal-pakettiauton 20-hevosvoimainen nestejäähdytteinen kaksisynterinen ja -tahtinen moottori. Tilavuutta ei mainita, mutta tuo teho ilmoitetaan mainitun tehtaan Tempo-pakun 670 cm³ moottorille.

Omatekoisella moottorilaudalla on näemmä ylletty jopa mainintoihin merkittävässä urheilukisoissa. Sanomalehti Uusi Suomi kertoi 12.4. -53 Päijänteen ympäriajosta: *”Järvenpään tarkastus-*



Useimmat omatekeleet taisivat olla poikasten jämoosista kasaamia viritelmiä, mutta toki joukossa oli ajatuksella tehtyjä helmiäkin. Tekniikan Maailmassa 4/58 esiteltiin "Lukijoiden tekemiä"-palstalla Henrik ja Olavi Salon omatekoiset Thinrich-nimellä kulkeneet skootterit. Näissä oli hienostuneita yksityiskoh-
tia: ilma-/neste-jousitus, vilkut, roikkalamppu jne. Moottoreina 250 cm³ Jawat, jotka oli hankittu Suomen Koneliikkeeltä uusina irtokoneina.
Kuvailaina: Tekniikan Maailma 4/1958

asemalla herätti suurta huomiota n:o 13:na lähtenyt Pentti Suhonen, joka ajeli omatekoisella skootterilla. Hän oli selviytynyt pienellä koneellaan yllättävän hyvin vaikeasta tieosuudesta..." Valitettavasti Suhosen numeroa ei löydy maalin saavuttaneiden joukosta.

Jos mielikuvitus ei piisannut skootterin tekemiseen omasta päästä, löytyi asiaan päteviä ohjeita. Esimerkiksi klassisesta Taitokirjasta löytyy moottorilaudan sepittämiseen perusteelliset neuvot. Taitokirja on pitkästi toista tuhatta sivua sisältävä järkäle, jonka ensimmäinen laitos julkaistiin 1930. Teoksesta löytyy vaikka minkälaisia ohjeita aina kutomisesta talon rakentamiseen. Vuosien varrella kirjasta tehtiin uudistettuja painoksia, ja vuoden 1952 uusitussa laitoksessa on mukana ohjeet skootterin eli moottorikiiturin rakentamiseen.

"Moottorikiituri (...) on samojen ase-
tusten alainen kuin moottoripyöräkin: se pitää katsastaa ja rekisteröidä ja sen ajajan tulee omata vähintään yksityis-
ajokortti moottoripyörää varten. (...) Rakentajan kannalta on tärkeä ottaa huomioon lisäksi, että 50 kg tai sen alle painava moottoriajoneuvo on veroton eikä sitä tarvitse vakuuttaa. Yl. teknillisinä seikkoina rakentajille mainittakoon



Skootteri-innostus levisi myös myös Atlantin taakse, mutta kotimaiset tuotteet eivät oikein ostajia syyttäneet. Harley Davidson Topperin tuotanto jäi pieneksi ja laite on nykyään keräilyharvinaisuus. Tehtaan mainoskuva vuodelta 1960.

seuraavaa: Sopivinta olisi käyttää ilmajäähdetyttä 2-tahtimoottoria, kuutiotilavuus 100–175 cm³." Vastaavantyyppiä ohjeita löytyy myös maisteri **Osmo A. Wiion** Harrastelijan käsikirjasta.

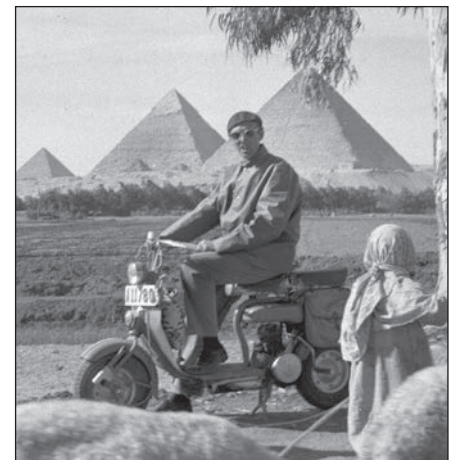
Lieköhän tällaista omatekoista skootteria säilynyt yhtäkään? Olisi nimittäin hieno osa kotimaista mp-historiaa!

Hurulla Kontioon?

Kuusi- ja seitsemänkymmentäluvuilla



Ehkäpä vielä Thinrich-malleja hui-
mempi tee-se-itse-versio esiteltiin Suomen Kuvalehdessä 32/52. Ruumalaisen sähköasentajan ajokissa on moottorina Vidal-pakettiauton mylly, isojen säiliöiden ansiosta toimintasäde peräti 600 km, varustuksena mm. radio! Kuvalehden mukaan "ajokki pystyy taittamaan tunnissa sadankin kilometrin taipaleen!" Kuvailaina: Suomen Kuvalehti 32/52



Kotimainen kirjailija Göran Schildt ajeli Lambrettallaan eksoottisissa paikoissa – kuten tässä Gizan pyramideilla 1954. Tosin taival Suomesta Egyptiin oli kulkenut hänen purjeveneellään – skootteri oli maissa tapahtuvaa retkeilyä varten. Kuva: Göran Schildts arkiv, CC BY 4.0

skootterit pysyivät Suomessa myyntimääriltään marginaalisena ilmiönä. Toki paikallisia esiintymiä teemasta oli: isoimmista kaupungeissa pyöri APE-Vespoilla ajaneita tsuppareita ja Turussa nosti hiukan päätään brittityyppinen skootteri- ja pyöräjengien vastakkainasettelu. Tästä Suomen ai-

noasta Mod vs. Rockers -meiningistä löytyy mainio kirja *Upolaiset ja Paskasakki* (Laiho, Antero; Föribeat Kustanus 2018). Lämmin lukusuositus!

Tuolloin uutena ilmiönä olivat myös moottoripyöräilijöiden järjestäytyminen ja kokoontumisajot. Karsinointi oli noina aikoina jyrkkää: kokkareisiin oli skootterilla turha yrittää. Esimerkiksi Tekniikan Maailmassa 11/-70 **TaPIO Sunellin** vakiopalstalla toimittaja totesi, että *"Kontioralliin voi osallistua ainoastaan moottoripyörällä, jollaiseksi mm. skootteria ei lasketa, moposta*

puhumattakaan." Joku ennakkoluuloton huru-kuski uteli asiasta uudelleen jokunen vuosi myöhemmin lukijoiden kysymykset -palstalla 8/-75, jossa **Hannu Lindell** totesi, ettei Kontiota järjestävä MP69 skootterikuskeja tahtaumaansa laske.

MP69 rinnalla toinen matkamotoristien kerho Touring Finlandia sen sijaan osoitti yllättävää ekumeniaa. Hannu Lindellin palstalla TM:ssa 9/-78 mainittiin, että TFMK on havainnut skootteristienkin olevan matkamotoristeja – kerhoon oli perustettu oikein

skootterijaosto! Jaoston vetäjänä toimi espoolainen **Oiva Nuutinen**, joka oli itse poikennut skootterilla 8000 km reissun kesän -77 FIM-rallissa Paun kylässä Ranskassa lähellä Espanjan rajaa.

1980-luvun alussa koettiin pienimuotoinen skootterigenren noususuhdanne. Vuosikymmenen alussa Vespa oli Suomen mp-markkinoiden ainoa skootteritarjokas, mutta 1983 mukaan tulivat Suzuki ja Honda. Edellinen mallilla CS 125 ja jälkimmäinen mallilla NH 125 Lead. Ainakin alan lehdis-

Katunäkymää viisikymmenluvun lopun Turusta Henrikinkatu 3:n ja Agricolankatu 5:n kohdalta alaspäin kohti tuomiokirkkoa. Mäkeä laskee alas Maico Mobil -skootteri. Ehkä juuri tähän ajokkiin sopii parhaimmin skoottereiden yhteydessä paljon käytetty slogan: "kaksipyöräinen auto". Pikkukuvasta saanee Maicon runsaista muodoista paremman käsityksen kuin taustakuvasta. Kattava peltiverhoilu on kokonaisuudessaan alumiina, pyörät skootteriksi suuret (14"). 1951 julkaistua mallia tuotiin Suomeenkin taustakuva: Carl Jacob Gardberg, 1959, Turun museokeskus, pikkukuva: Zanitycomau CC 3.0



tössä tulokkaat saivat näkyvyyttä, mitä lie olleet niiden myyntimäärät.

Mopojen joukossakin näkyi tuolloin japanilaisten ansiosta häivähdys skoottereita, sillä 80-luvun alkupuolella Yamaha Passola ja Suzuki Love pääsivät Suomen mopomarkkinoille.

Unioni uudistaa tarjontaa

Suomi liittyi Euroopan unioniin 1995, mutta lainsäädäntöä ryhdyttiin yhtenäistämään jo aiemmin. Lehtemme teeman kannalta yksi keskeisimmistä muutoksista oli vuosina 1993/94 uudistunut moposäännöstö, joka oli ollut siihen saakka täysin kotimainen ilmiö. Siksi ulkomaalaisten tehtaiden kiinnostus tuoda mopoja Suomen markkinoille oli aiemmin ollut vähäinen, sillä harvat Manner-Euroopan puolella mopoina myydyt laitteet kelpasivat meillä mopoiksi – ainakaan ilman kalliita rakenteellisia muokkauksia.

Muiden EU-maiden kanssa yhdenmukaistuneet säädökset toivat massiivisen määrän uusia mopovalmistajia Suomen markkinoille. Ja tämän uuden aallon myötä koitti myös skoottereiden uusi tuleminen. Tai oikeastaan ensimmäinen tuleminen suuren kansanosan ajokeiksi Suomessa. Laaja moposkoottereiden valikoima muutti lajityypin olemusta. Skootteri saattoi olla myös räyhäkkään urheilullinen ja sillä saattoi luontevasti ajaa katu-uskottavuuttaan kadottamatta heikommallakin itsestunnon varustetut poikalapset. Moposkoottereiden mihinnousun myötä kasvaneet tuskin ymmärtävät, että lajityypistä on voitu käyttää yleisnimeä vespa.

Moposkoottereiden myynti nousi 90-luvulla muuallakin kuin Suomessa ja tämä sai monet valmistajat ennakoiv-



1980-luvun alkupuolella Suomen markkinoille tulleet japanilaisskootterit piristivät katukuvaa. Tekniikan Maailman vertailun numerossa 11/83 voitti niukasti Honda NH 125 Lead. Muita mukanaolijoita olivat Vespa PK 125 ja Suzuki CS 125. Tämä Lead-yksilö löytyy Ike Kallion tallista. Muotoilu on huikeaa 80-luvun tyyliä ja varustelu runsasta. Kuvat: Ike Kallio.

maan, josko nuorten kuljettajien innostus heijastuisi myös kevari-luokan skoottereiden hankintaan. Tässä skootteritehtailijat joutuivat valitettavasti pettymään. Toisaalta valmistajille tuli tekemistä maxiskoottereiksi nimetyin uuden ilmiön myötä. Tyyliuunnasta näkyi enteitä jo 90-luvulla, mutta varsinaisesti vuosituhaten vaihteesta lähtien ryhtyi usealta valmistajalta putkahtelemaan risuja jopa 750 cm³ myllyillä varustettuja skoottereita.

Ei näistä eroon pääse

Lajityyppinä skootteri lienee hyvinkin elinkelpoinen. Niiden siirtymistä sähköllä kulkeviksi auttane se, että moottorilaudat on mielletty paljolti kaupunkiajokeiksi, joten niiltä ei välttämättä hirmuista toimintasädettä odoteta. Pääasiallisen käyttöympäristönsä ansiota lienee sekin, että skootterivalmistajat ovat halukkaasti tutkineet vaihtoehtoisia voimalähteitä paljon pidempään kuin muualla moottoripyörärintamalla. Esimerkiksi Peugeotilla oli pitkälle vietyjä sähköprotoja jo 1990-luvun alussa. Piaggio lanseerasi markkinoille Zi&Zip-mallinimellä ensimmäisen hybridi-skootterinsa jo 1995. Näitä oli muuten tarjolla meilläkin 90-luvun Vespa-maahantuojaan Sportstylen listoilla. Joku saattaa siis

jo parin vuoden kuluttua tupsahtaa museoajoneuvotarkastukseen sähkö/bensa-hybridiskootterilla – niin se aika kuluu! •



Yksi aikansa moposkodesuosikki reilun 20 vuoden takaa: MBK Ovetto. Kuvaa katsoessa voisi muuten pohtia samalla, onko otoksessa kuvattuna VMPK:n tulevaisuus? Suurinta osaa meistä harrastajista ajaa nostalgia – ja nostalgia vaatii syntyäkseen henkilökohtaista kokemusta. Tulevaisuuden entisten nuorten nostalgian kohteet lienevät arvattavissa, kun katsotaan tämän vuosituhaten tilastoja. Kevarikorttien suorittaminen on vähentynyt dramaattisesti mutta kaikkien koulujen pihamaat ovat skoottereita ja mopoja täynnä. Kuva: MBK-press.



teksti & kuvat: Timo Eronen

Zündapp Bella



Samassa suvussa uudesta asti

Zündapp Bella hankittiin Knaapien perheeseen keväällä 1955. Se ostettiin alun perin **Mikael Knaapin** nimelle Tampereella, mutta Mikael ei koskaan ajanut sillä, koska hänellä ei ollut ajokorttia. Sen sijaan Bellan kuljettajina toimivat samasta sisarusarjasta **Tuomo, Matti** ja **Sinikka**. Hauskana muistona mainittakoon Bellan hankintakevät. Silloin oli Suomessa yleislakko ja oma kulkuväline oli to-

della tarpeen.

Myöhemmin Bella pyöri lähinnä Tampere-Kuhmalahi väliä, usein myös Valkeakosken suunnalla. Vuonna 1967 juttumme Bella siirtyi Mikael Knaapilta Matti-veljen omistukseen. Tuossa vaiheessa Matti oli jo taltioinut muitakin ”aarteita”. 1960-luvulla Bella oli muutaman vuoden pois rekisteristä. Uudelleen katsastuksen yhteydessä, katsastus-

mies sanoi: ”Kuskin täytyy olla rohkea mies”. Bella oli mukana arjessa omalta osaltaan. Sillä kuljetettiin myös paljon tavaraa, mm. useita vanhanajan puukirstuja Valkeakoskelta Kuhmalahdelle. Joskus kyydissä oli parhaillaan kuusi lasta kuskin lisäksi. Matti Knaapi käytti Zündapp Bellaa myös työajoihin, toimiesaan Hämeenkyrön seurakuntapappina 1961–62 ja Eräjärvelä 1966–1971. Skootteri herätti kiinnostusta, varsinkin nuorissa miehenaluissa. Lopulta Bella jäi talliin odottamaan ennen seuraavaa tuleamista, joka tapahtui vuonna 1984 Eeron saatua ajokor-



”Kuskin täytyy olla rohkea mies”

tin. Siihen aikaan Eerolla oli muitakin samanhenkisiä skootterikavereita Kangasalan suunnalla, joiden kanssa tehtiin metsävaelluksia ja muita reissuja. Sen jälkeen tuli kuvioihin Eerolle opiskelut ja perheen perustamiset, ja ajelut Bellalla jäivät vähemmälle. Samalla Bellaa alettiin entisöimään pikkuhiljaa, aikaa tähän meni melkein kymmenen vuotta. Entisöinnin jälkeen Eero ja **Helkamari** kävivät Bellalla usein rallieissa ja muissa tapahtumissa, mutta se haavematka Eurooppaan on vielä tekemättä.

Zündapp Bella museotarkastettiin alkutalvesta 1998. Eeron ja Bellan alkutaipaleelle sattui muisto, jonka Eero varmaan muistaa vielä vanhana kiikkutuolissaan. VMPK:n Veteraaniralli oli vuonna 2002 Polvijärvellä, Lomakeskus Huhmarissa. Säiden haltija ei varsinaisesti suosinut Huhmarin rallia, ei myöskään Eeroa ja Bellaa ralliin tulomatalla. Eeron saavuttua rallipaikalle, hänellä oli niin kylmä, että hampaat löivät loukkua ja lasit valuivat pitkin nenänvartta. Eeron kysellessä paikan päällä missä tampereen porukat olisivat, lehtemme taittäjä Pauli opasti Ee-

ron oikeaan suuntaan. Tamperelaiset löytyivät mökistä ja mikä parasta: sauna lämpimänä. Kaikki kamat tipahtivat välittömästi ja Eero paineli lämpimään saunaan kulkematta lähtöruudun kautta.

Eeron ja Bellan yhteinen taival on alkanut jo vuonna 1965, kun Eeron äiti kulki Bellan kyydissä, Eero vielä syntymättömänä äidin mahassa. 1998 kun Bella siirtyi Eerolle, yksi elämänsäkierto sai päätepiteensä. Eero on ajellut Bellalla varsinkin talliin tulonsa jälkeen jonkin verran, mm. tuo aiemmin mainittu Huhmarin ikimuistoinen rallireissu. *-Kyllä tällä on paljon ajettu, takuulla yli satatuhatta kilometriä meidän suvun toimesta. Tämä on tekniikaltaan hirmu hyvä, sylinterin ja kannen jäähtytykset on hyvin tehty isoilla rivoituksilla. Kaasutin ja sähkölaitteet on helpot huoltaa, jarrut ovat kyllä melko hengettömät, 12 tuuman pyörät tasoittavat asiaa hie- man. Bellassa on varsin pehmeä jousitus, kyllä me on ajeltu tällä kaksistaan Helkamarin kanssa. Bella on parhaimmillaan kaupungeissa ja päällystetyillä teillä, hiekkatiet on ajeltava aika varovaisesti. Täytyy myöntää, Bellan huippunopeuden ollessa noin 75-80 km/h kaasupohjassa, tuntuu aika pahalta pyöriä tuolla liikenteessä, varsinkin nopeimmilla osuuksilla, Eero kommentoi. •*

Eero ja Bella vuoden 2002 Veteraanissa Huhmarissa perjantaiyön synkkyudessa. Kylmä on ja kuski märkä - piippuöyheet näemmä onneksi kuivina!
Kuva: Pauli Ylikoski



Projekti Bella alkaa

"Tehkää nyt jo se skootteri!", oli Zündapp-jälleenmyyjien suuri toive, kun he näkivät Hoffmann-, NSU- ja Glas-jälleenmyyjien nopeasti kasvavat skootterien myyntiluvut vuonna 1952. Nürnbergin Dieselstrassen Zündapp-suunnittelijat eivät jääneet toimettomiksi, vaan laittoivat asiat etenemään.

Koska skootterimarkkinoilla oli nousukausi ja moottoripyörien kasvu loppui, skootteriprojektia ei unohdettu. Keväällä 1952 Sveitsissä järjestetyssä näyttelyssä vihdoinkin tuli tieto italialaisesta Moto Parilla -skootterista, jossa oli muutamia mielenkiintoisia yksityiskohtia. Tuulettimetön jäähdytys tunnelin läpi, moottoripyörästä peräisin oleva moottori, 12 tuuman pyöriin räätälöity alusta ja metallilevyrunгон tyylikkää linjat. He ostivat yhden näistä, asensivat Derby-moottorin kokeiluksi ja olivat innoissaan. Erinomaiset ajo-ominaisuudet, alhaiset kehityskustannukset olemassa olevan moottoripyörän moottorin ja italialaisen eleganssin ansiosta. Neuvottelut lisensoidusta tuotannosta katkesivat kuitenkin nopeasti, varsinkin kun herkän näköinen Italo-skootteri ei vastannut yhtiön omia luotettavuusvaatimuksia.

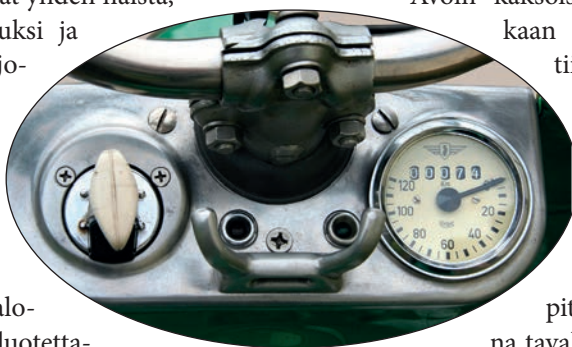
Niinpä Zündapp aloitti kesällä 1952 omalla suunnittelullaan skootteriprojektin, jonka ulkomuodot oli määrä perustua Moto Parillaan. Suoran kopion tekeminen poissuljettiin, koska he eivät halunneet ottaa riskiä oikeudenkäynnistä. Omassa suunnitteluosastossa vanhemman suunnitteluinsinööri **Ernst Schmidtin** johdolla insinöörit **Johannes Ströbner**, **Albin Handwerker** ja **Georg Weichselbaum** vastasivat Bellan kehityksestä. Bella pääsi sarjatuotantoon 10 kuukauden työn jälkeen. Mitä tulee moottoriin, he eivät yksinkertaisesti omaksuneet suoraan Derby-sarjan moottoripyöristä lainattua konetta, vaan kehittivät oman skootterimoottorina tunnetulla nelinopeuksisella vaihteistolla. Lähes neliömainen iskun ja porauksen välinen suhde (57-58 mm) oli jyrkkä vastakohta pitkäiskuisille 200 DB -moottoreille. 150 cc oli myös räätälöity tuolloisen markkinatilanteen mukaan. 200 cc:n skootterit olivat edelleen puhtaasti eksoottisia, ja niistä tuli suosittuja vasta vuoden 1953 Goggo 200:n myötä. Tuohon aikaan 125 cc:n kolmivaihteiset moottorit olivat vielä yleisiä. Zündapp uskoi, että he pystyvät hallitsemaan

paremmin 150 cc:n moottorin lämpöä. 7,3 hv:n teholla ja alhaisella 4700 rpm:llä, Bella-moottori toimi erittäin hyvin. Paljon tärkeämpää kuin skootterin moottorin maksimaalinen suorituskyky oli tasainen teho- ja vääntökäyrä, joka lupasi erinomaista joustavuutta. Tasapainoinen vääntökäyrä ja erittäin alhainen ominaiskulutus olivat huomionarvoisia.

Suunnittelijoilla oli vapaat kädet Bellan alustan kanssa.

Avoin kaksoisputkirunko muodosti Bellan vakaan takapyörän. Vahvistuslevy hitsattiin rungon kovinta kestävyyttä vaativille alueille. Tämä runko kesti kovimmatkin maastoajon tai sivuvaunun käytön vaatimukset. Pyöriin valittiin 3.50-12 renkaat (Parilla 3.00-12) tukevilla alumiinivanteilla. Bellan suunnittelijat pitivät niitä parhaana kompromissina tavallisten 8 tuuman renkaiden (Vespa/Lambretta/Goggo) ja "jättiskootterien" (Maicomobil / Strolch / Galetto) 14 tai 16 tuuman renkaiden välillä. 12-tuumaiset pyörät mahdollistivat elegantin skootterin ulkonäön ja kompaktimaisuuden uhraamatta suurempien pyörien ohjausominaisuuksia. Lisäksi tällä pyöräkoolla varapyörän saatiin vielä mukaan. Painevaletut kevytmetallivanteet olivat uutta tuolloin ja ilmestyivät Bellassa ensimmäistä kertaa osana kaksipyöräistä ajoneuvoa. Moottoria voitiin siirtää melko pitkälle eteenpäin, mikä mahdollisti suotuisan painon jakautumisen. Suhteellisen lyhyestä 1320 mm:n akselivälisestä huolimatta Bellan ajettavuus on tasapainoinen.

Bellaa voidaan pitää onnistuneena sekoituksena saksalaista "tekniikkasuunnittelua" ja italialaista tyylikkyyttä. Runsas alumiinin käyttö ja mukavat yksityiskohdat, kuten tavaratelineet, ikkunat ja matkatavarakoukut, osoittavat myös, kuinka sitoutuneita Zündappin kehittäjät olivat asiaan. Nimi "Bella" osui naulan päähän, koska takuulla ajattelit heti Italiaa, viiniä, aurinkoa, amore... eikä Saksan sadetta.





Skootterinuorisoa pahennusta herättämässä Helsingin Eteläsatamassa 1968. Tämä Bella on Erpan mallia nuorempi, huomaa erot esim. etuhaarukassa. Kuva: Volker von Bonin, Helsingin kaupunginmuseo CC BY 4.0

Ensiesittely

Toukokuussa 1953 työryhmä esitteli uuden Bella R 150 skootterin yleisölle. Ammattilehdistö antoi heti kiitosta Zündappin uudesta skootterista. *"Toivon, että jokaisella moottoripyörällä olisi sellainen pito tien päällä kuin Bellassa!"* sanoi **Carl Hertweck** ensimmäisen koeajon jälkeen, joka "Das Motorradin" päätoimittajana ei ollut pienten kaksipyöräisten autojen fani. Myynnin menestys ei odottanut kauaa. Skootterin säänsuoja ja tyylikkyys, moottoripyö-

rän ajoturvallisuus ja sananlasku Zündapp-luotettavuus saivat myös monet moottoripyöräilijät vaihtamaan skootterien ylempään luokkaan. Zündapp ei odottanut tuotantolukujen nopeaa kasvua heti. Jo vuoden 1954 puolivälissä 70 % Nürnberg Dieselstrassen kokoonpanolinjalta vierijöistä ajoneuvoista oli Bella-skoottereita. Tämän ansiosta he pystyivät lieventämään moottoripyörämarkkinoiden kriisiä, jotka olivat romahtaneet vuoden 1953 lopusta lähtien. Bellan jatkokehittämiselle annettiin nyt suuri merkitys. 11 vuoden tuotantovuoden aikana tehtiin jatkuvasti

yksityiskohtaisia parannuksia ja uusia tyyppejä esiteltiin houkuttelemaan potentiaalisten ostajien huomiota.

R 150:tä valmistettiin viidessä eri sarjassa vuoteen 1955 asti. Huhtikuussa 1954 lisättiin isosisko, R 200, jonka tarkoituksena oli haastaa menestynyt 200 Goggo -skootteri, isompien skootterien luokassa.

Bellan suuri etu yksinkertaisen teknisen rakenteen lisäksi oli matkatavarasäilytys. Takana taitettavat tavaratelineet eivät vain tarjonneet tilaa, vaan varmistavat myös edullisen painon jakautumisen. Yhdessä matkatavara-

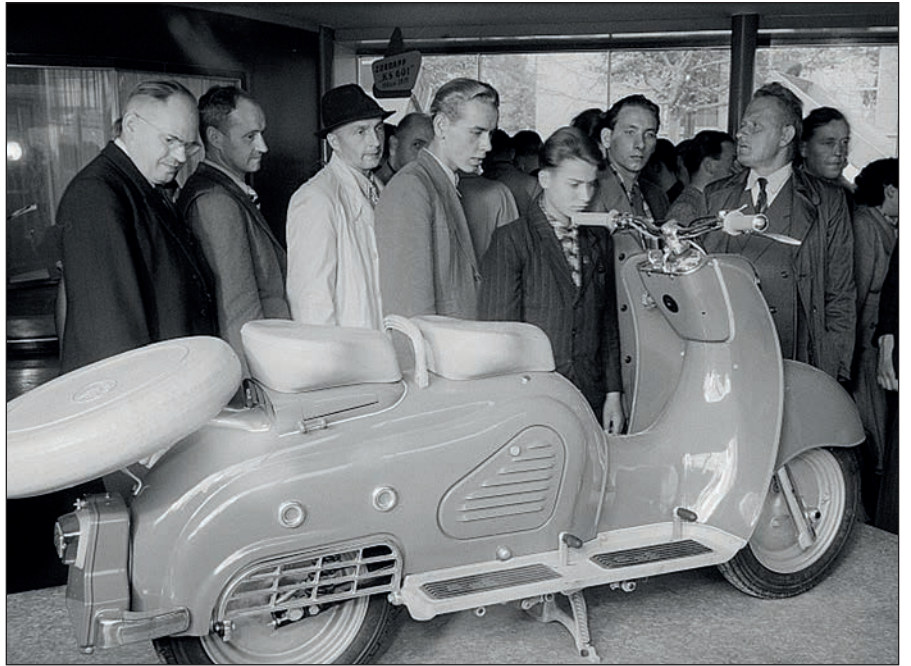
telineen kanssa, Bellan kuljettaja voi helposti pakata mukaansa kattavat retkeilyvarusteet kahdelle hengelle.

Sähköstartit tulevat mukaan

Zündapp esitteli tyypit R 151 ja R 201 Noris Dynastarterin kanssa heinäkuussa 1955. Molemmissa malleissa oli identtinen runko, joka erosi edeltäjistään muunnellun takaosan ja istuimen osalta. Muutoksia tehtiin myös jalkasuojuksiin, joiden sisään mahtui kaksi sarjaan kytkettyä 6 V akkua. Dynastarterin (12 voltin) lisäksi asennettiin todellisenä innovaationa Bing-käynnistyskaasutin, joka varmisti luotettavan kylmäkäynnistymisen. Vakiovärien punaisen, beigen ja lidovihreän lisäksi lisättiin klassinen musta kultaisilla viivoilla. Tekninen kehitys ei myöskään pysähtynyt R 201:een. Joulukuusta 1955 lähtien etujousitus kasvoi 143 mm:n liikepituuteen ja vain yhdellä iskunvaimentimella. Tämä muutos varmisti ohjattavuuden, jota kilpailijat eivät kyenneet tarjoamaan, kuten Dr. **Paul Simsa** sanoi Rollerei und Mobilissa: *"...Schwingenbellalla on epäilemättä yksi kaikkien aikojen parhaiten jousitetuista skoottereita"*

Bellat postinjakajina

Zündapp pääsi myös mukaan valtion toimintaan. Erityisesti posti tilasi vankkoja Belloja kovaan pikälähetyspalveluun vuodesta 1955 lähtien, verrattuaan sitä ensin intensiivisesti kilpailijoiden, kuten Heinkel Tourist ja Dürkopp Diana malleihin. Postin työntekijöiden erikoistoiveet – kuten pakettilaatikko tai vasemmanpuoleinen rahtisivuvaunu – pystyttiin toteuttamaan yhteistyössä Steibin kanssa. Yli 1000 postin skootteria olivat varustelultaan niukkoja, ja ne koottiin usein eri mallien yksityiskohdista. Zündapp pystyi myös myymään suuren osan Bellan tuotannosta kaikilla mantereilla. Myös maahantuojan maali- ja varustetoiveet otettiin huomioon. Pohjois-Amerikassa, tärkeimmillä ulkomaan markkinoilla, oli jopa erikoismalleja, jotka valmistettiin maa-



Bella Leipzigin syysmessuilla 1954, kuva: Roger Rössing/Deutsche Fotothek CC 3.0

hantuojalle (IMC tai Berliner Motor Corp.). "Suburbanette" oli Cushman-skootterin tyylinen "riisuttu skootteri", jossa ei ollut takakonttia eikä etupyörän lokasuojaa. Mallit R 153 K ja R 154 K eroavat saksalaisista malleista potkukäynnistimen lisäksi ensisijaisesti "läntisellä ohjaustangolla", joka oli otettu alkujaan isosta Zündapp KS 601 Elastic-mallista. Euroopassa päämyyntialueet olivat Benelux-maat, Skandinavia ja Iso-Britannia. Brittisaaren erikoisuus oli, että skootterit toimitettiin vain valmiiksi koottuna Saksasta maahantuoja Ambassadorille ja vuodesta 1957 lähtien ne jopa maalattiin siellä.

1960 luku

IFMA 1960 -messuilla Zündapp esitteli - jälleen vahvistuneena - kaksi uutta Bella-mallia. "Bella 200" ja "Bella 175 S" tarjottiin ilman ulkoista eroa toistensa ja R 204:n välillä, mutta niiden jalkasuojassa ei ollut perinteistä päivänkakkaraa, vaan niihin oli kiinnitetty kromattua muovia. Ensiluokkainen kaksisävyinen maalipinta säilyi vakiona. 200:n suorituskyky nousi 13,4 hevosvoimaan suuremman puristuksen ja muunnetun imuäänenvaimentimen ansiosta. Vuonna 1961 molempiin malleihin sai vielä tilata suuntavilkut 50 DM:n lisämaksusta, mikä tuli pa-

kolliseksi 1.1.1962 alkaen lakimääräysten vuoksi. Tuotanto päättyi vuonna 1963, mutta kaksi Bella-mallia pysyivät myyntilistoilla vuoteen 1964 asti. Matkaskootterien aika oli nyt ohi. Koska Saksan kansalainen oli tottunut usein "kattoon päänsä päällä" ja lähti lomalle "bella" Italiaan Volkswagenin tai Lloydin ja Co:n kanssa. •



**Yksi Bellan kovimpia kotimaisia kilpailijoita oli Dürkopp Diana. Tämä kauniisti patinoitunut yksilö bongattiin viime kesänä Vehoniemen automuseosta munkinsyönnin ohessa...
Kuva: Pauli Ylikoski**

Čezeta ”Peltilehmä”

Peltilehmäksikin haukuttu Tsekkoslovakiassa valmistettu Čezeta-scooteri oli aikoinaan maassamme suosittu kulkuneuvo. Olen omistanut kolme Čezetaa, kaksi ensimmäistä oli kahdella pakoputkella varustettua mallia ja viimeisessä oli vain yksi pakoputki sen sai käynnistettyä polkimen lisäksi myöskin avaimesta. Ensimmäisestä sovin kaupat silloisen työnantajani kanssa ja ajelin iltaisin vaikka minulla ei ollut vielä ajokorttia. Olimme sopineet että maksaisin pikkuhiljaa ajokin työlläni, mutta päättäessäni työsuhteen kauppa peruuntui ja sain maksamani rahat lopputilin mukana takaisin. Toisen hankintaa en enää muista, mutta sillä ajelin huvi- sekä hyötyajaja yhden vaiherikkaan kesän. Olin töissä Vesi-Pekka & Bergendahl och Högkert-yhtymällä, joka rakensi moottoritietä välillä Bemböle-Veikkola. Olin vaakittamassa Histan suoraa, kun eräänä iltapäivänä tiemestari tuli kysymään yötoihin, ottamaan kuormia ylös, sillä hän ei halunnut maksaa autoilijoille ajamattomista kuormista ja ainaisessa rahapulassa suostuin. Ajo loppui puoliltaöin ja lähdin kōrōtteleämään Čezetalla kotiin Lohjalle. Ajoin Veikkolan Unionin huoltoaseman paikkeilta alkavaa alamäkeä kun ”peltilehman” takapää putosi ja ponnahti samassa korkealle, irronneen pyörän pullahtaessa vapauteen. Čezeta luisui pitkän kipinäsiuhkun saattelemana jonkin matkaa kunnes pysähtyi. Takapyörä irtosi kun se oli kiinni vain toiselta puolelta kuten monissa nykyajan pyörissä. Vasenkierteinen mutteri oli irronnut tai

ehkä ilkevaltaisesti irroitettu pyörän ollessa huoltoaseman luona männikössä. Yritin etsiä mutteria, mutta ilman valoa se ei hämärässä onnistunut. Keinottelin irronnutta pyörää alkselin nokkaan ja kallellaan työntämällä sain raahattua ”Lehman” tien vieressä olevan rakennuksen seinustalle ja siitä alkoi pitkä patikkamatka Lohjalle. Aamu hämötti kun jalat kipeinä olin poikamiesasunnolla. Sen päivän työt jäivät tekemättä, mutta iltapäivällä noudettiin ajopeli paketti-Minillä jonka tavaratilaan se sopi osittain ilman takapyörää, etupään jäädessä ulos ja ovien auki. Ajokki jätettiin tutun metallisorvaamon pihaan jonka omistaja pyöräytti siihen uuden mutterin lisättynä lukitusruuvilla.

Kolmannen avaimesta käynnistyvän Čezetan vaihdoin vanhalla Vespalla ja tämä yksilö palveli minua kolmisen vuotta. Tässä oli jo akku niin loppu, ettei se jaksanut viedä mäntää puristusten yli, mutta heijaamalla sen sai avaimesta käynnistymään, eikä tarvinnut kajota käynnistyspolkiin. Tämä oli muutenkin hyvä käynnistymään, kun talvella en saanut eräänä pakkasaamuna autoa käyntiin niin kaivoin lumikasasta Čezetan, josta näkyi vain visiirin vihreä yläosa. Virtaa oli akussa enää niin että vain pieni hehku näkyi virran ollessa kytkettynä, mutta kuristin päälle ja parilla polkaisulla ”Lehmä alkoi ammuu” enkä myöhästynyt toista. Viimeisestä jäi hyvät muistot ja mielestäni pitkäraatoinen Čezeta oli paljon parempi ajoltaan, kuin vaihdossa mennyt sataviisikymppinen Vespa. •



Retkeilyä aikansa tapaan: Čezeta ja soppu-teltta syksyisellä Uutelan ulkoilualueella. Kuva: Simo Rista, 1970, Helsingin kaupungin-museo, CC BY 4.0

teksti & kuvat: **Pauli Ylikoski**

Torpedo-Čezeta

Kirjanpitäjän skootteri – säilymäihme 1960-luvun alusta.

Čezeta ei ollut skootteribuumin peesaaja, lähellä oli, Cettekö se olisi ollut edelläkävijä. Ceske Zbrojovka -tehtaan insinöörillä **J.F. Kochilla** oli nimittäin skootterihahmotelma jo niinkin varhain kuin vuonna 1940. Siinä oli itsekantava peltikori ja 8-tuumaiset pyörät. Tämä jäi protoasteelle, kuten myös seuraava heti sodan jälkeen esitely jatkokehitemä. Vuonna 1956 kuitenkin markkinoille lanseerattiin Čezeta-nimellä kulkenut skootteri mallinimeltään 501. Čezetassa käytettiin viljalti Jawan tekniikkaa

– keskeisimpänä Jawan 175-kuutioisesta moottorista kehitetty puhallinjäähdytteinen versio.

Sanomalehti Kansan Uutiset puffasi Cezetaa näyttävästi isossa jutussaan 13.2.-57. Otsikolla *"Koteloitu moottoripyörä ja muita Jawa-uutuuksia"* julkaistu raportti kertoo Tsekkoslovakian teollisuusmessuilla olevasta Jawan tuotenyttelystä. *"Tshekkiläinen moottoripyöräteollisuus näkee todella vaivaa antaakseen ostajalle kaiken muun ohessa myöskin silmänruokaa. Se sama jyrkeyden ja varmuuden*



tunne, jonka tasapainoiset ja rauhalliset linjat antavat yleensäkin Jawa-pyörille, ympärii myöskin näitä uusia tulokkaita. (...) Epäilemättä näyttelyyn mielenkiintoisimmaksi uutuudeksi muodostuu koteloitu Jawa, joka upeine linjoinen vetää jatkuvasti katsojia puoleensa (...) Mielenkiinnolla jäämme odottamaan uutuutta, jonka pitäisi saapua joskus syyspuoleen”.

Tuonti todella alkoi meillekin Jawa-maahantuoja Suomen Koneliikkeen toimesta. Vanhojen mainosten perusteella Torpedo-skooterin hinta vaikuttaa olleen varsin edullinen: tuonnin alettua se oli De Luxe -mallin 175-kuutioista Jawaa kalliimpi mutta Standard-mallin kaksipuolikasta halvempi. Linja jatkui myöhemminkin; vuonna -64 Čezetan hinta oli 1380 mk, jota sopii verrata vaikka seuraaviin saman vuoden tarjokkaisiin: Jawa 250 1520 mk, satapiikki Honda Benly 1610 mk (mm. TM 5/58 ja 12/64). Ei paha siihen nähdä, että Torpedo-skooterin myöhemmissä malleissa oli niin hyvä varustelu sähköstartteineen ja kelloineen.

Čezetasta tuli lopulta yksi maamme yleisimmistä skoottereista, mutta edullisesta hinnastaan huolimatta mikään hirvittävä myyntimenestys se ei ollut. Syitä voinee arvailla. Koneliikkeen lehtimainoksissa se esiintyy usein, mutta oliko tuotteella mahdollisesti saatavuusongelmia? Vai oliko yksinkertaisesti niin, ettei uudenlainen ajokki vedonnut konservatiiviseen ostajakuntaan? Veikkaan jälkimmäistä. Tähän viittaisi myös edellä mainitun Kansan Uutisten lehtijutun lopussa

ollut toimittajan kommentti, jossa kirjoittaja arvelee, kuinka uutuus tullaan ottamaan Suomessa vastaan: ”Yleensä meillä tunnetaan vissejä ennakkoluuloja tällaisia pyöriä kohtaan, joilla on tavallista pienempi rengaskoko.”

Aikakone Porista

Klubin tapahtumissa pyöriessä törmää joskus ihmeellisen hyvin alkuperäiskunnossa säilyneisiin ajokkeihin. Tämän jutun Čezeta 501 -skootteri majalee erään Savon Konepyöräilijöiden jäsenen tallissa, jossa on klassikkoja monipuolisesti – varsinkin Tsekeistä. Tarinan Torpedo on samalla yksi hämmästyttävimmistä säilymähmeistä, joita on omalle kohdalle sattunut.

Ajokin kotimainen historia lähtee Porista vuodelta 1960, jolloin sikäläinen varastokirjanpitäjä **Altti S.** osti sen uutena Porin Kone & Urheilu -nimisestä liikkeestä. HIntaa oli tuolloin 170 000 mk. Pian kuitenkin osoittautui, ettei Altilta ollut skootterilleen paljonkaan ajoja. Eräs keskeisimmistä ongelmista oli rintamamiestalon kellarissa sijainneen tallin jyrkkä ajoluisika – ajokin arkinen käyttö oli tämän vuoksi perin hankalaa.

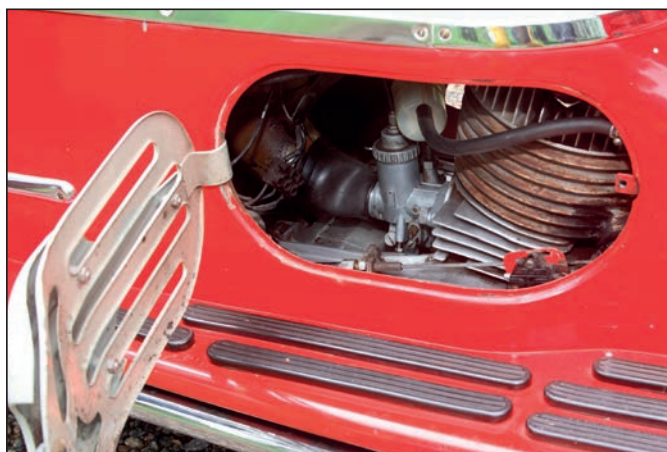
Ensimmäinen omistaja huolehti



Kaikki alkuperäiset työkalut ovat tallella – ja valikoima on mainio: aina pumpusta rakotulkkien kautta rasvaprässiin!

ajokkinsa juoksevat kulut sääntillisesti, vaikka laitteen käyttö olikin äärimmäisen vähäistä. Hän omisti skootterinsa lähes 30 vuotta aina kevääseen 1987 saakka. Kilometrejä mittarissa oli tuolloin vain 1150! Onneksi Čezeta pääsi seuraavaksi asiaa ymmärtävien hoitoon, se kävi parillakin klubilaisella ja museotarkastettiin alkuperäiskuntoisena ennen Savon seudulle siirtymistään.

Nykyinen omistaja kertoo, ettei ole pidempää matkaa Čezetalla taitanut.



Oikeanpuolimmaisen huoltoluukun takaa löytyy kaasari.



Kabiini on yksinkertaisen tyylikäs. Tässä varhaisessa mallissa ei ole kelloa eikä ampeerimittaria.

Jonkin verran Torpedolla on kuitenkin ajettu, muun muassa omistajan kaverin toimesta SKP:n tehtävääjossa. Mittaris- sa on tällä hetkellä niukasti alle 2000 km.

Huolella pidetty

Čezetaa tarkastellessa tulee väistämät- tä mieleen ajatus, josko ensimmäisen omistajan kirjanpitäjän pilkuntark- kuutta vaatinut ammatti on myötävai- kuttanut ajokin alkuvuosien pedanttiin hoitoon. Herkät listat, polkimien ku-

mit ja muut yksityiskohdat ovat kuin uudesta – ja luonnollisesti kaikki alku- peräiset työkalut ovat mukana omassa pussissaan. Pieni mutta hauska yk- sityiskohta on satulan alla sijaitsevan tavaratilan pohjaa suojaava muovi. Se lienee alun perin tehtaalla laitettu, ellei suojus sitten ole kirjanpitäjän pietetil- lä muotoon leikkaama.

Tämän Čezetan tutkiminen tuo hämmentävän aitouden tunteen. Se ei teeskentele olevansa alkuperäisen kal- tainen – vaan juuri tällainen se on kau- pasta ulos työnnettynä ollut. •



Čezeta yritti yllättäen paluuta muutama vuosi sitten sähköisenä versiona. Kauppa tosin ei käynyt odotetusti ja firma on ollut pari vuotta myynnissä. Jonkinlainen takaraja oli syyskuun alussa, mutta liekö tarjolla edelleenkin. Ainakin EU:n tuotemerkkilistauksen perusteella Čezetan oikeuksi- en haltija on yhä sama Rocketman-firma kuin aiemminkin. Kauppaan kuuluisi muuten nimen ja yhtiön lisäksi museol- linen Čezeta-tavaraa. Jos kiinnostaa ryhtyä skootteritehtai- lijaksi, löytyvät myyjien yhteystiedot osoitteesta cezeta.com Kuvassa sähköskode Čezeta 506 vm. 2019. Kerrankin nyky- päivän vintage-versio on kunnolla esikuvansa näköinen! Kuva Čezeta/Rocketman CC 3.0

Manet S 100

Edellisen aukeaman Čezetan kanssa samassa tallissa majai- lee toinenkin klassinen tsekki- skootteri – Manet S 100 vuodelta -59. Sekin on varsin alkuperäiskuntoinen, mutta tämän yksilön historiasta ei ole tarkkaa tietoa.

Manetia saapui Suomeen jonkin verran aluksi Ase Oy:n tuomana, myö- hemmin maahantuontia hoiteli Jawa ja Čezetaa tuonut Suomen Konelii- ke. Manet oli varsin edullinen: kun Čezeta-skootteri maksoi vuonna 1959 n. 163 000 mk, pyydettiin Manetista vain 120 000. Tosin olihan Manetissa pienempi moottori ja se oli muuten- kin kevyemmän sarjan laite. Mutta varustelu oli hyvää: satakuutioinen mylly hyrähti käyntiin dynastartilla ja valovarustukseen kuuluivat ajalleen poikkeuksellisesti jopa vilkut – ja mai-

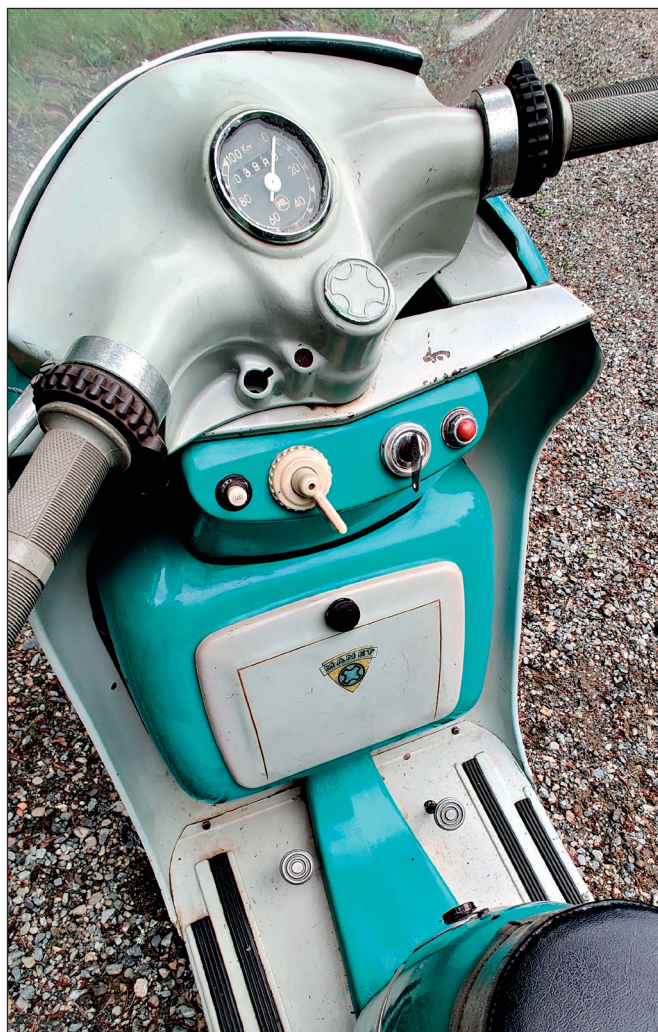


nittuja varusteita ruokki 12 V sähkö- järjestelmä. Vilkut tosin eivät täyttä- neet aikansa tšekäläisiä asetuksia, joten niitä ei Suomessa saanut käyttää.

Manetin koeajo löytyy Tekniikan

Maailemasta 10/-59. **Jussi Juurikkala** näyttää saaneen laitteesta positiivisen käsityksen: *“Kaiken kaikkiaan – pienis- tä puutteistaan huolimatta – jätti Ma- net kuvan miellyttävästä, hyvin suun-*

Manetin moderni komentosilta. Harmaan luukun takana on kaksi sarjaan kytkettyä 6 V akkua. Kojetaulun vipstaakit vasemmalta oikealle: starttinpappula, ryyppy, virtalukko sekä latauksen merkkivalo. Kahvojen sisäsyryllä olevat mustat rinkulat ovat myös sähkökatkaisimia: vasempaa kiertämällä vaihtuvat valot tai painamalla mylvähtää töötti, oikeanpuolimmaisella operoidaan vilkkuja. Takajarru ja vaihteet toimivat polkimilla.



Huoltoluukut ovat molemmin puolin varsin vaatimattoman kokoisia, mutta toisaalta koko peräosan peltiverhoilu irtoaa helposti: kuusi mutteria, takavalon sähköjohto irti sekä bensiiniletku hanasta – ja moottori on paljaana.

Kuvien Manetilla ei ole kunnostuksen jälkeen paljoa ajettu, mutta toinen Manet-harrastaja Tapio Kulmala kertoo ajaneensa omalla muutaman vuoden nuoremmalla mallillaan runsaasti: vuodesta 2011 alkaen 10 000 km, ja välillä melko pitkiäkin matkoja. "Museoikäisellä ajokilla ennakkoivaan huoltoon käytettäviä tunteja kertyy kyllä selvästi enemmän kuin ajotunteja – mutta se on osa harrastuksen luonnetta.", kertoo Tapio Manet-reissuistaan



Ihan jokaista 50-luvun härveliä ei ole markkinoitu näin komealla suomenkielisellä neliväriesitteellä!

nitellusta ja onnistuneesta skootterista, joka hienouksiinsa nähden yllättävän halpa."

Manet oli ehkä halpa hienoon tekniikkaansa nähden, mutta muihin saman kokoluokan skoottereihin verrattuna se ei enää niin edulliselta vaikutakaan. Manetin menekkiä Suomessa saattoivat haitata aikansa vero- ja ajokorttipykälät. Viisi- ja kuusikymmenluvun taitteessa kevyimmän mp-kortin rajoituksia muutettiin: kevytpyöräkortilla sai ajaa alle 100-kuutioisia. Moottorilavuutensa puolesta Manet olisi kevariksi kelvannut, mutta painoa sillä oli liikaa: ajokunnossa toista sataa kiloa ja kevariluokan yläraja oli 75 kg. Ja tämä vieläpä märkäpainona. Manetin ajaminen vaati siis täysimittaisen mp-kortin. Samoihin aikoihin kevytmoottoripyörät vapautettiin mp-verosta, joten tässäkin asiassa Manet jäi painonsa takia rajan kalliimmalle puolelle. Tämän kaliiberin moottorilautaa etsivä ostajakandidaatti saattoi päätyä helposti Manetin sijasta esim. ASE Capriin. Se oli ulkoisilta mitoiltaan Manetin kanssa jokseenkin yhtenevä ja sen moottorikin oli 90-kuutioisena melkein yhtä suuri. Mutta Caprin etuna olivat edullisuus verottomuuden myötä – ja lisäksi sitä sai ajaa kevarikortilla. •

teksti & kuvat: **Pauli Ylikoski**

Valmistujais-Vespa

Vespa on dominoinut skootterimarkkinoita niin voimallisesti, että halusimme Huimiksen skootterispesiaalissa tietoisesti keskittyä pääasiassa muihin skootterimerkkeihin. Mutta pitäähän se nyt yksi ikoninen pontederalaismalli mukana olla – ja tämä onkin hieno.



Vastikään 60 vuotta täyttänyt Vespa loistaa kauniissa uudessa “avorio” eli norsunluunvaaleassa värissään vasten tummaa kuusiaitaa ja näyttää erinomaisen hyvältä. Malli on VNB3T eli moottorilavuutta 125 cm³ ja vuosimalli on -62.

Ajokin hehkeyttä selittää seikka, että se on valmistunut äskettäin museoajoneuvotarkastaja **Ilpo Sinevaaran** tallista.

Ylioppilaslahja?

Tämä vespa on rekisteröity uutena Lahdessa kesäkuun alussa 1962. Omistajan ja haltijan nimistä sekä hankinnan ajankohdasta voisi veikata, että kyseessä on ollut valmistujais- tai ylioppilaslahja.

Lahdesta Vespa kulkeutui aikanaan seuraaville omistajille pitkin eteläistä Hämettä, kunnes putkahti Toripalstalle myytäväksi syksyllä 2018. Sieltä italialaisajokit tunteva Ilpo sen bongasi ja korjasi talteen. Eräänä tärkeimmistä hankintaperusteista oli korin ruosteettomuus. Vespan tyypillisimpiä ruosteapaikkoja on lattian alla olevien poikittaisten jäykistekoteloiden hapettuminen – eivätkä takalokasuojankaan vauriot harvinaisia ole. Onneksi Vespaan saa viljalti erilaisia korjausosia,

mutta tässä tapauksessa uusia peltejä ja hitsaustöitä ei siis tarvittu.

Muita töitä sen sijaan piti tehdä. Esimerkiksi polvipelti oli tietenkin lommoilla kuten niillä tapana on – peltiosat vaativat täydellisen puhdistamisen, oikomisen ja maalaamisen. Lisäksi moottorissa oli hämmäntävä vaurio: kampiakselin särkymisen seurauksena magneeton vauhtipyörä oli karannut ja vienyt mennessään kampuran pään.

Vespa valmistui alkupe- räiseen kuntoonsa parin vuoden työn tuloksena ja museotarkastettiin keväällä 2023. •



Vespoja tehtaahan museossa

Pisa Italian länsirannikolla on suosittu matkailukohde. Jos niillä kieppeillä sattuu pyörimään, kannattaa kaksipyöräorientoituneen turistin tehdä visiitti Piaggion tehtaahan museoon Pontederaan – matkaa Pisasta on vain kolmisenkymmentä kilometriä.

Museo sisältää juuri niin laajan katsauksen Vespan historiaan kuin tehtaahan omalta laitokselta sopii odottaa. Näyttillä on kaikki keskeiset tuotantomallit ja lisäksi erilaisia nopeusennätyksiä tehneitä ajokkeja kuin myös kilpamalleja asfaltilta ja vaikkapa Six Days -kisoista. Erikoisia Vespoja ovat myös monet maailmanmatkaajien tietä nähneet ajokit tai Salvador Dalin maalaama -62 Vespa, joka onkin taiteilijan kädenjäljen ansiosta todennäköisesti maailman kallein pontederalaismalli.

Jos moottorilaudat eivät nappaa, niin nähtävillä on myös hieno Gilera-valikoima ja Piaggion nykyään omistamien Guzzi- ja Aprilia-merkkien historiallisia pyöriä. •

Museon tiedot & aukioloajat: museopiaggio.it



Nämä lienevät Piaggio-museon eniten kuvattuja laitteita: taustan ruskea kapistus on ensimmäinen Piaggion skootteri MP 5 "Paperino", jota 1945 valmistettiin sadan kappaleen koesarja. Renzo Spoltin suunnittelema kehitemä ei saanut hyväksyntää johtaja Enrico Piaggiolta, joka siirsikin työn Corradino d'Ascaniolle. Insinööri d' Ascanio loi kuvassa lähempänä kameraa olevan MP6-prototyypin – joka pääsikin tuotantoon lähes sellaisenaan. Ja loppu onkin historiaa!



teksti: Pauli Ylikoski kuvat: Pauli Ylikoski ja Timo Johnssonin albumi

Heinkel Tourist

Lentokonetehtaan linjakas luomus.

Saksalainen lentokonefirma Heinkel Flugzeugwerke Svalmisti skootterin prototyyppejä 1940–50-lukujen taitteessa ja julkaisi Tourist-nimisen mallinsa 1953. Heinkelin skootteri oli hiukan poikkeava ajokki useimpiin muihin moottorilautoihin verrattuna. Se oli kookas ja lajityypilleen poikkeuksellisesti varustettu nelitahtimoottorilla. 175-kuutioisen voimalähteen jatkona oli nelivaihteinen laatikko ja öljykylpyyn koteloitu toisioketju.

Kuvien Heinkel Tourist 103 A1 on vuodelta -59. Laite on **Timo Johnssonin** kunnostama. Häntä voinee hyvällä syyllä sanoa merkkiharrastajaksi, tämä ole hänen tallinsa ainut Heinkel. Timo onkin ollut saksalaisen Heinkel-klubin jäsen jo vuodesta -87.

Tarinan 103:n matka hänen kokoelmaansa on varsin mutkikas. Timo oli bongannut Heinkel-klubin kerholehdestä suomalais-



Timo harmitteli, ettei ole vielä löytänyt tarpeeksi huonoa etulyhtyä. Pakko oli hankkia upouusi – kiilto pistää silmään... Lampun yläpuolella oleva kulmikas elementti on esiinkäännettävä tavarateline. Pikkukuvassa Heinkel uutena.



sen Heinkelin kuvan taustanaan Paavo Nurmen patsas. Kuvassa oli omistajan nimi. Timo otti kalustoluettelon perusteella yhteyttä ensimmäiseen samalla sukunimellä löytyneeseen porvoollaiseen VMPK:n jäseneseen, koska etsitty henkilökin oli sieltä päin. Onnekaasti tämä kaivattu skootterin omistaja olikin puhelimeensa vastanneen klubilaisen sukulainen.

Soitto hänelle avasi tarinan suomalaisittain harvinaisen Heinkelin taustalta. Tätä mallia ei ilmeisesti ole tuotu maahan, mutta ajokin alkuperäinen omistaja oli ollut opiskele-massa Saksassa ja ostanut sillä reissulla Touristin itselleen. Kun opiskelujen jälkeen oli aika palata Suomeen kesällä 1962, ei sitä ollut tehty suorinta reittiä. Kun alla oli näinkin pätevä matkapyörä, oltiin Saksasta ajettu Suomeen Englannin, Ranskan ja Italian kautta koutaten – ja koko ressu kaksi päällä!

Alkuperäisen omistajan tavoittamisen myötä selvisi kuitenkin sekin, ettei Heinkel ollut enää hänellä tallessa vaan myyty eteenpäin – mutta onneksi seuraavakin omistaja löytyi. Tosin soitto hänelle toi saman tuloksen, ajokki oli jo jatkanut matkaansa. Soittorinki jatkui ja kolmannen henkilön kohdalla täppäsi: viimein löytyi skootterin edelleen omistanut kaveri. Tosin hänen kommenttinsa oli masentava: *"et sinä sitä halua"*. Jyrkkä toteamus johtui siitä, että Heinkel oli purettu jo aikaa sitten. Osat olivat levällään ja murheellisessa kunnossa, paikoin jopa traktorilla kolhittu.

Timo kuitenkin vastoin myyjän olettusta halusi Heinkelin ja kävi paikan päällä veljensä kanssa keräämässä osat kasaan. Kokonaan kateisiin jäi toki jonkin verran – mm. vanteet, rummut, lyhtyjen osia, kaatumaraudat jne.. Jotkut löytyneet palikat taas olivat jo pelastuksen tuolla puolen, kuten esimerkiksi maatunut penkki ja yhtä lailla lahonnut tankki.

Touristin kunnostus otti aikansa muiden projektien ja muun elämän

ohella. Ajokin löytäminen tapahtui vuosituhaten vaihteessa ja kolmisen vuotta sitten se alkoi olla kasassa. Onneksi puuttuvia osia kuitenkin löytyi ja Tourist saatiin jälleen tien päälle! Tekniikka on iskussa ja ulkoasu siinä kuosissa, mihin aika on sen saatellut. •



Kaasariin pääsee näppärästi käsiksi...



...ja venttiilikoppakin löytyy heti penkin alta.



Nostetaanpa hiukan tyhjäkäyntiä!



Ennen oli rautaa skootterien lisäksi myös skootterikuskien ahterit. Saksasta hankitulla Heinkelillä on kierretty Eurooppaa täydessä lastissa.

Puch DS 60 R

Itävaltalaisesta keveämpi skootteri

Puch tuotti moottoripyörien lisäksi myös skoottereita parissakin kokoluokassa. Tehtaan repertuaarissa keveämmän pään skootteriedustaja on DS-sarja. Sitä myytiin enimmäkseen 50-kuutioisena versioina, jotka sopivat monissa maissa mopedisäännösten piiriin – tosin ei Suomessa. DS-skootteria (Doppelsitzer, kaksipaikkainen) valmistui mopoversiona lähes 300 000 kappaletta. Samaa ajokkia val-

mistettiin myös erikoisessa kokoluokassa 60 cm³. Näitä ei tehtaalta putkahtanut kuin hiukan alle 27 500 kpl – ja yksi tällainen löytyy museorekkaroituna Limingasta **Hirsikorven Arilta**.

Ari joutuu korjausrakentamiseen liittyvän työnsä puolesta liikkumaan usein asiakkaiden tiloissa. Joskus niissä näkyy olevan tallennettuna monenlaisia aarteita – kuten



eräällä kerralla kaksi vanhaa skootterin raatoa. Onneksi niiden omistaja oli yhteistyöhaluinen, joten kaupat syntyivät, ja raadoista toinen komeilee oheisissa kuvissa.

Hyvin säilynyt

Juttumme Puchin malli on virallisesti DS 60 Alabama. Laitteeseen löytyi kottimaista historiatietoa: se on rekkaroitu vuonna -66 Pyhäkumpuun muinaisen Oulunläänin eteläosiin. Ilmeisesti ajokki on kuitenkin hiukan rekisteröintivuottaan vanhempi, tosin tarkasta vuosimallista ei ole tietoa löytynyt.

Puchin alkuperäinen ajoneuvoluokka on kevytmoottoripyörä. Ajoneuvon toinen omistaja oli tosin hiukan soveltanut asiaa: hän oli jättänyt ison mpkilven pois, laittanut pyörään mopon kilven, ja ajellut pokkana menemään – liekö kaverilla ollut moottoripyöräkorttiakaan. Vuosia myöhemmin ajokki oli poistettu rekisteristä vuosipoistona.

Löytyessään laite oli varsin täydellinen osiltaan – jopa ohjauksen ja penkin lukkojen avaimet sekä ohjekirja olivat tallessa. Hankalammalle puolelle voisi laskea sen, että vuosien varrella joku oli maalannut Puchin pensselillä hyvin perusteellisesti. Usein tällaisten maalaustöiden siistiminen on perin työläs operaatio, mutta Ari näkee silti asiasta myös positiiviset puolet. Esimerkiksi valokatkaisin oli tuhrittu maalilla



ylt'ympäriinsä, mutta tässä tapauksessa maali olikin suojannut vaikeasti löydettävän katkaisimen kopan pinnoitusta. Suditun maalin alta paljastui alkuperäinen kromin kiilto.

Harvinainen onni oli sekin, että skootteria oli säilytetty lämpimässä tiloissa. Siksi jopa tankki on alkuperäisissä kromeissa. Muutenkaan ruosteongelmia ei ollut. Mitään ei tarvinnut hitsata, mutta toki maalaus työt teettivät oman hommansa.

Puch-merkin harrastus on laajaa ja osia saa varsin mukavasti. Tässä tapauksessa Itävallan lisäksi myös Ruotsi on hyvä hankintamaa, sillä DS-mallia on myyty siellä aikoinaan mopona paljon. Pakollisia osahankintoja entisöintityön myötä olivat muiden muassa vanteet ja pinnat sekä nopeusmittari.

Papan sukua

Arin skootterin tapauksessa hämmentää seikka, että vaikka se on täsmälleen alkuperäisessä asussaan, se ei vastaa tehtaan kuvia DS 60 R -mallista vaan näyttää siltä kuin Ruotsiin tuodut DS 50 R -mallit. Asialle ei ole selitystä löytynyt, mutta arvailahan voi: olisiko esimerkiksi Suomen maahantuoja halunnut myydä kevari-skootteria ja saanut tehtaan toimittamaan meille Ruotsi-mallia suuremmalla sylinterillä varustettuna?

Alkujaankin vähäinen suomalainen DS-skootterikanta on hävinnyt perin ohueksi. Merkittävänä syynä lienee se, että moottori on niin läheistä sukua Pappa-Tunturin koneelle. Kun autojen yleistyessä skootterit ovat jääneet seinustoille seisoskelemaan, on monen DS 60:n moottori tullut evakuiduksi kierrätykseen pojanvintiöiden toimesta. Tällainen voimamoottori on varmasti ollut messevää ruuvata Pappaa vauhdittamaan: paukkua on 4 hv ja laatikko on kolmivaihteinen. Sylinteritilavuuden lisäksi päällimmäiset erot Pappaan ovat tietenkin isommat kanavat ja kaasutin sekä kovemmat puristukset.



Onpas tutun näköinen mylly - ja tutulta näyttää myös takalokarin Tunturi-teksti!



Ainakin tätä kirjoittaessa Arin Puch on ainoa VMPK:n kalustoluettelosta löytyvä DS-skootteri. Se on Tunturi-merkkeineen sympaattinen pala kotimaista moottoripyörähistoriaa! •

HOX!!

Arilla on seuraavana projektina myös skootteri: vuoden -62 Agrati Capri 90 cm³. Jos kellään sattuu Caprin osia löytymään, niin soita: 0400 581 146





Neuvostolittolaiset skootterit

Kun Vespa ja Lambretta hallitsivat skootterimarkkinoita Euroopassa 1950-luvulla, maailma tunsi molemmat nämä merkit. Ilmeisesti italialaisten skootterien menestyksen vaikutus levisi nopeasti myös entiseen Neuvostoliittoon, jossa valtiollinen suunnittelukoneisto päätti aloittaa skoottereiden valmistuksen.

VPMZ, "Vjatka"

Vjatskije-Poljanij:ssa (Kirov-oblast, n. 900km Moskovasta itä-koilliseen) toiminut VPMZ, nykyään Vjatsko-Poljanskij Mašinosrotelnij Zavod "Molot" osakeyhtiö (ОАО «Вятско-Полянский машиностроительный завод „Молот“» (ВПМЗ)), valmisti vuodesta 1956 (tuotantoon 1957) lähtien skoottereita huomattavasti suurempina määrinä kuin Tula - sen parhaimpina vuosina 1970-luvulla vuosituotanto ylitti 100.000kpl, ja maljeja vietiin 51 maahan.

"Vjatka" VP-150/-150M

1956 esitely ja 1957 tuotantoon tullut ensimmäinen VP-150 oli 150-kuutioisella 5hv kaksitahtimoottorilla varustettu, läheisesti aikakautensa Vespoja muistuttava skootteri, minkä lupailtiin kulkevan 70 km/t. Vuonna 1965, koska alkuperäismallin vannekoko 10 tuumaa oli vajavainen huonoissa tieoloissa, ja ajettavuus epätydyttävä, siitä esitettiin rungoltaan mittavasti paranneltu, selkeästi kulmikkaammaksi muotoiltu versio VP-150M. M-malli oli saanut vilkut, mutta kuten TMZ-skootterei-

den tapauksessa akkujen vaikea saataavuus tiesi etteivät ne jaksaneet toimia pelkällä latausvirralla, vaan että kuljettajan käsien oli heiluttava aika lailla mikäli hän halusi viestittää kääntymisaikastaan. On väitetty (Wiki DE), että Vjatkan valmistus olisi lopetettu Piaggioin protestoitua tuotteidensa lisensoimaton kopiointia.

Elektron

Vuonna 1974 markkinoille saapunut Elektron oli VP-150M:stä edelleen kehitetty malli, missä sylinterin huuh-

telukanavia muuttamalla oli saatu irti 7hv = 80 km/t huippunopeus. Lamppukatteen muoto oli kulmikkaampi, ja aiemmasta M-mallista poiketen työkaluille oli nyt lokero. Malli oli saanut myös muita kuluttajien toivomia muutoksia. Neuvostoliiton autoistumisen myötä kuitenkin skootterimarkkinat olivat laantumassa, ja Elektronin valmistus päättyi vuonna 1979 VPMZ-tehtaan keskittyessä päätuotteisiinsa kuten perävauuihin ja sotilastarvikkeisiin.

Tula

Vyatka ei ollut ainoa neuvostoliittolainen skootteri valmistaja. Se toinen skootterimerkki on "Tula" (Tula Motorziky Zavod), joka on valmistettu Tulan kaupungissa. Valmistus Tula-merkin alla alkoi vuonna 1955. Kuten Vyatka, myös Tulan esikuva löytyi muualta kuin Venäjältä. Tulan esikuva pidetään Goggo TA200 skootteria. Vaikka lisenssiä ei Goggolta ostettu, siitä otettiin surutta mallia ja näytteitä. Ajan trendeille 200 cc moottori oli luksusta, isot lokasuojat, sähkökäynnistin (ensimmäisessä mallisarjassa ei ollut kickstarttia, se ilmestyi kaksi vuotta myöhemmin "proletariaatin" pyynnöstä), sylinterin puhallinjäähdytys, vaihteiston sähköinen osoitin, pehmeä jousitus iskunvaimentimilla ja taakse sijoitettu varapyörä. Tula oli melko raskas, 160kg kuivapainolla, 200cc 2-tahtimoottori kehitti 8 hevosvoimaa ja huippunopeus oli 80 km/h.

Tula-skootterimallit ja niiden johdannaiset:

T-200 "Tula" (Тула)

Skootterimallien vuoden 1946 Vespasta lähtien synnyttämän villityksen vuoksi ne alkoivat yleistyä myös COMECON-maissa (ks. IWL ja Cezeta:n 500-skootterisarja) ja Neuvostoliitossakin. NL:ssa niiden kuljettamiseen ei aluksi tarvinnut ajokorttia eikä niitä tarvinnut rekisteröidä, vaikkakin kumpikin tuli myöhemmin pakolliseksi. Saksalaisen "Goggo TA-200":n tavoin melko karu "Tula" (sanottu 1:1-kopioksi kyseisestä GLAS "Goggoroller"-nimelläkin tunnetusta skootterimallista; GLAS valmisti myöhemmin BMW-tekniikkaan pohjautuvia automalleja, mm. kaunista ja harvinaista Glas V8-coupe'ta, ja fusioitui myöhemmin BMW:hen) oli 155-kiloinen keijukainen, ja 200-kuutioisella 4-vaihteisella moottorillaan se kulki 80km/t. Veto oli koteloidulla mp-ketjulla, millä se kesti paremmin. Vanne koko oli eurooppalainen 10 tuumaa, mikä ei ollut onnistunein valinta kuoppaisilla teillä (verrattuna esimerkiksi 500-sarjan Cezetan 12-tuumaisiin), ja Tulassa oli moottorikopan päällä vararengas.



Tulan vaihteensoitin toimii sähköisesti, valo syttyy kunkin vaihteen kohdalla.

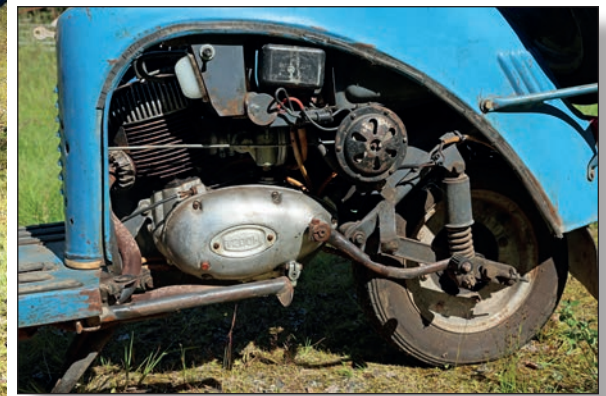
Siinä oli dynastartin vuoksi jo 12V-järjestelmä laturitehon ollessa ennen kuulumattomat 100W. Valitettavasti NL:ssa oli aina sen sortumiseen asti vaikeuksia taata akkujen riittävä tarjonta, eli sinänsä oivaa varustelua (esimerkiksi työvalon käyttöä) ei voitu aina käyttää hyväksi. Skootteriin tuli myöhemmin myös vilkut, mutta akkupulman vuoksi kuljettajat käyttivät käsivilkkuja. Moni kuuluu liitetyn jutun mukaan korvanneen sähkö moottoripyöristä sovelletulla järjestelmällä. Vuonna 1961 esiteltiin kehitysmalli T-200M, missä moottoriteho nousi ja paino laski 10 kilolla. Myös eturipustus oli muutettu työntösvingistä vedetyksi (näkyvä hyvin kuvassa), mutta ratkaisu ei ollut onnistunut, ja "Turist"-malli palasi vanhaan. Suomessa oli tarjolla Tula-skootterin 3-pyöräinen tavarankuljetusversio "Paket-tiscooteri" 1960-luvun alussa: MOBILISTI-lehti 2/2021 tietää, että umpinaisellakin kuormatilalla avolavan tilalle valmistettu tavarankuljetusversio oli kotimaassaan tarjolla valtion laitoksille, mutta ei tavallisille neuvostokansalaisille.

"Turist"(Турист)

Vuonna 1968 "Turist" korvasi "Tula":n, ja se sisälsi uudistetun muotoilun lisäksi erinäisiä parannuksia. Vanhasta moottorista oli kutitettu esiin hieman lisää tehoa (11hv), ja vaihteistokaavio 1-N-2-3-4 sijaan N-1-2-3-4. Työkalusarja oli sijoitettu lokeroon etulokasuojaan, ja akut oli siirretty kuljettajan jalatilan "kardaanikoteloon". Potentiaalinen nopeus nousi hieman, 85 km/t, tosin ajokunnossa paino oli luvatus 145kg sijaan pikemminkin 150kg ja ylikin. Turistilla ilmeni taipumusta shimmyyn (takapainoisuus), ja sen ajettavuus määrällä tiellä oli haas-



Vyatka VP 150 1958.



tava. Sateella myös roiskevedelle altis äänimerkki lakkasi toimimasta. Vuonna 1971 esitelty Turist-M korjasi useita puutteita: puristusta nostamalla ja pakoputkea muuttamalla koneesta löytyi yksi hevosvoima lisää (12,1hv) millä M-mallille lupailtiin 90 km/t huippunopeutta. Puhallinjäähdytetty moottori sai jäähdytinilmaa ohjaavan huuvan, mikä vähensi korin kuumentumista 5-10 asteella - ja puhallin, huuva sekä ketjukotelo oli painon säästämiseksi nyt valmistettu muovista alumiinipellin sijaan. Käynnistinpoljin oli paitsi saranoitu myös käännettävissä pois tieltä koriin (toki vaivalla, että se oli avattava polkimen esiin saamiseksi). M-mallin runkoa oli vahvistettu (eturipustus, yritys vaimentaa shimmy-taipumusta), ja keskituki oli nyt stabiili. Iskunvaimenninten kiinnikkeitä ja joustinkumeja oli vahvistettu, mikä paitsi paransi niiden kestävyyttä myös korjasi shimmytaipumusta. Viimein työkaluboksi ja äänimerkki oli saatu suojaan roiskevedeltä - ensin mainittu nyt satulan alle.

"Tulitsa" (Тулица)

Tulitsa (samannimisen Oka-joen sivuhaaran mukaan) tuli saataville 1970-luvun alussa Turist-mallin kehitysversiona, Moottorin teho oli siinä noussut 14 hv asti imupuolta Turist M-mallista parantamalla, ja kuivapaino 140kg joiden vuoksi luvattu huippunopeus oli 97 km/t. Käytännössä toki paino oli suurempi eli nopeus laski ja kulutus nousi, ja lisäksi painopiste siirtyi Turist-malliin verrattuna taak-

sepäin. Tämä oli yhteinen vaiva Turist- ja Tulitsa-malleille jotka olivat evolutiivisia, eli kehittyivät pienin askelin perusratkaisun säilyessä samankaltaisena. Myös "Tulitsa" sai kehitysmallinsa, "Tulitsa 2":n, missä moottorista oli kuitettu edelleen 1hv lisää (nyt 15 hv). Lamppukotelo oli nyt kookkaampi ja tehty mustasta muovista, mikä punaiseen yleisväriin yhdistettynä loi aitoa 1970-luvun hehkua. Kumpaakin mallisarjaa vaivasivat aluksi mainitun akkujen toimitusvaikeuksien lisäksi aika rakkaudeton valmistuslaatu, ja viimein skootterimallien valmistus päättyikin kysynnän vähyyteen vuonna 1989.

"Muravei"-kolmipyörä (Муравей)

TMZ valmisti kaikista skoottereista myös kolmipyöräisiä "Muurahainen"-tavaramalleja (vain alkuperäisessä T-200:ssa tätä nimeä EI vielä käytetty). Malleissa etuosa aina moottorikoteloon/kuljettajapenkkiin asti oli skootterimallinen, mutta siihen ympätty taka-akseli ensin avolavalla. Myöhemmin avolavan sijaan tuli tarjolle myös umpikuomu- ym. variaatioita. On sanottu, että perusskootterin malli oli tunnistettavissa sen väristä, mikä oli kullekin sarjalle tyypillinen. Myös viimeisestä isotassuisesta maasto-Tulasta tehtiin näitä tavaramalleja, mutta lähteiden mukaan enää vähäisinä määrinä. •

Lähteet: Motowiki GFDL, Wikipedia RU/DE

Sattuman kauppa

Ostaessani Neuvostoliittolaisen IZH K-16 motocross pyörän voisi sitä sanoa sattuman kaupaksi. Olin tapaamassa ystävääni hänen yrityksessä jossa kerroin hänelle ostaneeni museorekisteröidyn 1962 mallisen Jawa Six-Day 579 enduropyörän. Hänen työntekijä Pekka kuuli keskustelumme ja kertoi omistavansa kaksi crossipyörää jotka olisivat mahdollisesti myytävänä. Toinen oli Neuvostoliitossa valmistettu IZH K16 motocross pyörä, jonka hän oli ostanut parikymmentä vuotta sitten Vihtiläiseltä Olavilta. Hän kertoi myös että Olavi oli saanut pyörän 70-vuotislahjaksi Neuvostoliittolaisilta crossi-kuskeilta. Mikä yhteys Olavilla oli ollut Neuvostoliittolaisiin motocross kuskeihin sitä ei Pekka tiennyt.

Pyörän harvinaisuuden johdosta aloin etsiä tietoja Googlen kautta haulla IZH K-16 motocross. Tässä yhteydessä heti tärppäsi. Motocross Action Magazine -verkkosivuilla oli suomenkielinen kirjoitus jossa ilmeni IZH K-16 motocross pyörän syntyhistoria, valmistuspaikka-



kunta ja tekniikka.

Erityisesti minua kiinnostaa onko Huimapyörän lukijoiden joukossa henkilöitä jotka ovat tietoisia IZH K-16 motocross pyörästä ja onko tämä mahdollisesti ainut pyörä Suomessa.

Ystävälliset vastaukset ja mahdolliset yhteydenotot: 040 505 1146 tai email: jouko.askola@divetech.fi



Pinnapyörä oikaisu- ja kasaustyöt suorittaa

Evas Motor tmi
044 986 2710, Turku

Uudet sivut työn alla!  ~~www.britwings.fi~~

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

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

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

TRIUMPH
Norton
ARIEL
BSA
MATCHLESS

Museoviraston liikenteen kulttuuriperintöavustukset

Liikenteen kulttuuriperintöavustusten haku alkaa **2.1.2024 kello 9.00 ja päättyy 15.2.2024 kello 15.00**. Myöhässä tai hakuajan ulkopuolella tulleita hakemuksia ei oteta huomioon. Museovirasto tekee päätökset huhtikuussa 2024.

Avustusta voivat hakea yksityishenkilöt ja oikeuskelpoiset yhteisöt. Yksittäinen avustus voi vain poikkeustapauksessa olla suuruudeltaan yli 30 000 €. Avustusten käyttöaika on myöntämivuosi ja sitä seuraava kalenterivuosi, eli 2024–2025. Vuosittain Museovirastolle tarkoitusta varten asetettu määräraha on ollut noin 330 000 euroa, josta jaetaan avustukset kaikille liikennemuodoille (maantie-, ilma-, raide- ja vesiliikenne).

Avustusta voidaan myöntää 50 % hankkeen hyväksytyistä kokonaiskustannuksista ajoneuvon konservointiin, restaurointiin tai rekonstruointiin.

Poikkeustapauksissa avustusta voidaan myöntää 75 % hankkeen hyväksytyistä kokonaiskustannuksista myös

- kulkuvälineiden käytön vaatiman liikenneverkon tai sen osan kunnostukseen
- perinteisiä kunnostuspalveluja tarjoavan veistämön, telakan, korjaamon tai konepajan toiminnan kannalta merkittäviksi arvioitujen vanhojen koneiden, laitteiden ja laitteistojen kunnostukseen
- erityistä asiantuntemusta ja osaamista vaativan restauroinnin, rekonstruoinnin ja konservoinnin suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin
- näyttely- ja julkaisutoimintaan silloin, kun hanke tuottaa hyviä malleja ja lisää tai säilyttää työalan osaamista ja tunnettuutta

Maantieliikenteen kulkuvälineiksi luokitellaan henkilö-, paketti-, kuorma-, linja- ja erikoisautot, kilpa-ajoneuvot, mopot ja moottoripyörät, polkupyörät ja hevosajoneuvot. Näiden lisäksi myös tienpidon työkonet ja sellaiset maatalouden moottorikäyttöiset koneet, joilla voidaan liikennöidä tiellä, ovat avustuskelpoisia, kuten myös moottorikelkat tai sotilaskäyttöön tehdyt erikoisajoneuvot.

Avustuksista päätettäessä etusijalle asetetaan Suomessa rakennetut vähintään 50 vuotta vanhat kulkuvälineet. Ulkomailla rakennetulle kulkuvälineelle voidaan myöntää avustusta, jos se on ollut Suomessa käytössä vähintään 50 vuoden ajan. Poikkeustapauksissa avustusta voidaan myöntää myös alle 50 vuotta mutta yli 30 vuotta vanhalle Suomessa rakennetulle kulkuvälineelle, jolla on huomattava

historiallinen merkitys, ja jonka käytöllä on laaja yhteiskunnallinen vaikuttavuus. Avustus voidaan myöntää vain sellaiselle kulkuvälineelle, joka on rekisteröity Suomeen tai jonka kotipaikka on Suomessa.

Hakemuksia arvioitaessa kiinnitetään erityistä huomiota ajoneuvon hoitoon ja käyttöön, jonka edellytetään olevan

- aktiivista, yhteisöllistä, osallistavaa, saavutettavaa ja tasa-arvoista
- työalan osaamista ja ymmärrystä ylläpitävää
- vastuullisen kuluttamisen ja kestäväen talouskasvun tavoitteiden mukaista
- vaikuttavan liikenteen kulttuuriympäristöjen säilymiseen
- kestävää kulttuurimatkailutoimintaa kehittävää ja ylläpitävää

Hakemukset arvioi Museoviraston 1.1.2024 alkaen kolmi-vuotiskaudeksi nimittämä maantieliikenteen asiantuntijalautakunta.

Auton ja tien museo Mobilia tukee hakijoita avustusten verkkokurssilla digitaalisessa Verkkopaja-oppimisympäristössään. Kurssi on maksuton ja vapaasti käytettävissä rekisteröitymällä Verkkopajan käyttäjäksi. Tarkemmat ohjeet löytyvät osoitteesta: <https://mobilia.fi/fi/museo/verkkopaja/>. Liikenteen kulttuuriperintöavustusten valmennuskurssi oli ensimmäisen kerran käytössä vuoden 2023 hakukierroksella. Kokemukset olivat erittäin rohkaisevia, ja kurssi avautuu päivitettyinä versiona tiistaina 2.1.2024. Kurssia voi hyödyntää koko hakuajan 15.2.2024 asti, ja kurssille osallistuneet voivat palata siihen myöhemminkin. Lisätietoa Verkkopajasta antaa Mobiliassa kehittämisspällikkö **Anni Antila** (anni.antila@mobilia.fi tai 040 900 6640).

Tarkempia tietoja liikenteen kulttuuriperintöavustusten tavoitteista ja arviointikriteereistä löytyy hakuajan alkuun asti päivittyviltä Museoviraston verkkosivuilta <https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet> 2018–2023 myönnettyihin avustuksiin voi tutustua Museoviraston verkkosivulla <https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet/myonnetty>

Lisätietoja antaa Museoviraston erikoisasantuntija **Hannu Matikka**, puhelin 0295 336 273 tai hannu.matikka@museovirasto.fi

48. Veteraaniralli

Ensi kesän VMPK:n Veteraanirallia vietetään 2.–4.8.2024 Keski-Suomessa Hotelli Keurusselän alueella Keuruulla.

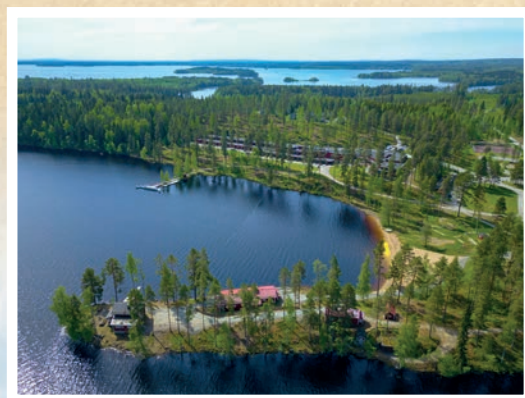
Majoitusvaihtoehtoja löytyy hotellista, mökeistä ja telttailukin on mahdollista. Rallivieraiden käytössä on myös kylpylä- ja saunomistilat. Tarjolla on tietysti perinteistä rallin viettoa eri-ikäisten kaksipyöräisten ja mukavien ihmisten parissa.

Rallin majoitustilojen myynti alkaa 4.3.2024 klo 9.00. Lisätietoja mm. majoitukseen liittyen seuraavassa Huimapyörä-lehdessä. Lisäksi tiedotuksia löytyy sosiaalisesta mediasta.

Tervetuloa Keski-Suomeen Keuruun järvimaisemiin toivottaa VMPK ry:n Jyväskylän Aluekerho

Rallipäällikkö Hannu Kinnunen 0400 478 319
veteraaniralli.2024@gmail.com

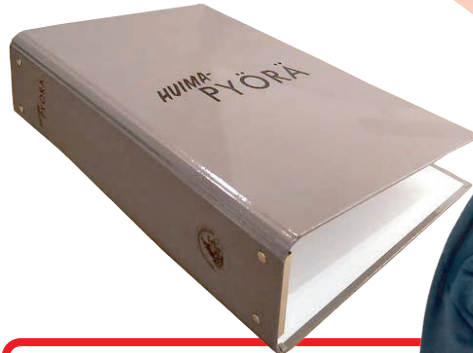

KEURUSSELKÄ
HOTEL



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 €



Aikuisten college-takki

Miettkö joululahjoja?

Kerhotuotekaupasta löytyy vaikka mitä!

Ellet itse keksi, mistä siippa/kaveri eniten ilahtuisi, anna kerhopuodin **lahjakortti!**

Soitto tai sähköposti kauppaan, niin homma hoituu. Yhteystiedot alla, lahjakortti on voimassa vuoden



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

In Memoriam

Kyllikki Häyrinen 1941–2023

80-luvun puolivälissä Kyllikki aloitti veteraanipyörä harrastuksen, miehensä Erkin entisöimällä Royal- Enfield 500 Twin 1952 moottoripyörällä. Yhdessä miehensä kanssa, moottoripyörämatkat vanhoilla pyörillä, Sunbeamilla ja Royalilla, ulottuivat aina Lappiin ja Viroon asti. Savon aluekerhossa, Kahvankiäntäjissä, hän järjesti useiden, Kukkolanlahden jäärata-ajojen, ruokahuollon ja kahvitukset. Hän oli myös järjestämässä vuoden 1996 aluekerhon suurta moottoripyöränäyttelyä Varkauden liikuntatalolla. Hän järjesti myös useat pikkujoulut ja kerhon matkat niin Viroon kuin myös Ruotsiin. Kotitaloudessa, kerhotoiminnassa ja metallialalla, Kyllikki oli monipuolinen ja tarmokas nainen. Hän työskenteli koneistajana, miehensä yhteisessä yrityksessä, joten sorvit ja jyrsimet pysyivät hänen ohjaksissa. VMPK:n yleinen kiertopalkinto luovutettiin hänelle kerran ja naisten kiertopalkinto kaksi kertaa. Lisäksi hän sai kunniakirjan, tunnustuksena moottoripyöräilyn puolesta tekemästään työstä.



Pitkän sairauden uuvuttamana Kyllikki nukkui pois 5.10. 2023.

Juha Häyrinen

Itä-Savon aluekerho tiedottaa

Aluekerhon toiminnassa palattiin kerholle syyskuun alusta ja kerhoilta on perinteisesti keskiviikkona klo 18:00. Talvikauden kuukausikokoukset ovat jokaisen kuukauden ensimmäisenä keskiviikkona klo 18:00. **Tervetuloa kerholle!**

6.1.2024 Olemme päättäneet lähteä Jyväskylän Rompepäivätapahtumaan bussikuljetuksella. Bussi lähtee Kerimäeltä 5:30 ja siltä suunnalta ja matkan varrelta lähtijät kyytiin. Lähtö Miekkoniemen Shell-huoltamon kohdalta klo 6:00. Matkan varrelta lähtijät kyytiin. Pieni tauko Mikkelissä Pitkäjärven ABC, mistä myös Mikkelistä lähtijät otetaan kyytiin. **Ilmoittautuminen viimeistään 29.12.2023 mennessä.**

Pyritään saamaan bussi täyteen (50 paikkaa), jolloin matkan kustannus/henkilö saadaan hyvin kohtuulliseksi. Ilmoittautumiset sähköpostilla karisilvennoinen55@gmail.com tai puhelimella 044 240 6557 ja tieto mistä tulee kyytiin. **Tervetuloa mukaan rompepäivämatkalle!**

Mukavaa loppuvuotta ja Rauhallista Joulun aikaa kaikille!

Kerhosihteeri **Kari**



Mansen Mörinät 6/23



- Syksyn saavuttua Masinistien tiistaikokoukset ovat siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin. Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa.
- Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä **Jukka Peltoselta** numerosta 0400 699 741. Paikkoja vuokrataan vain VMPK:n jäsenille, säilytyspaikkojen hinnat pysyvät ennallaan.
- Tampereen aluekerhon vuosikokous pidettiin 14.11. Kerhosihteerinä vuonna 2024 jatkaa **Mika Mäkelä**, rahastonhoitajaksi valittiin **Simo Saarinen**, johtoryhmään valittiin lisäksi **Jukka Peltonen**, **Tapani Oksanen**, **Eero Koskiranta**, **Matti Hartikainen**, **Erkki Itkonen** ja **Olli Salonen**.
- Kokouksen ulkopuolella keskusteltiin viestinnästä ... koska paperisten kerhokirjeiden lähettäminen on yllättävän kallista, toivotaan, että mahdollisimman moni ottaisi vastaan kerhokirjeet sähköisenä. Niiden avulla saamme myös nopeammin viestejä perille, kun suunnitelmat tarkentuvat tai muuttuvat. Sähköisen kerhokirjeen voit tilata lähettämällä sähköpostin "*minulle saa lähettää sähköisiä kerhokirjeitä, oma nimi*" osoitteeseen kerho@mansenmasinistit.fi
- Ja muistathan myös muut viestintäkanavamme: kerhon ilmoitustaulu, jota täydennetään joka tiistai kerhoillan yhteydessä, Mansen mörinät Huimapyörässä (kahden kuukauden välein), julkinen facebook-ryhmä: Mansen Masinistit (täydennetään kerhoillan jälkeen tai muulloinkin, kun aihetta ilmenee) ja virallisimmin omilla nettisivuillamme: www.mansenmasinistit.fi/tapahtumat
- Klubin vuosikokoukseen Nakkilaan tehtiin matka bussilla.
- Varsinaisia pikkujouluja ei tänä vuonna järjestetä, mutta tiistain 12.12. kerhoillassa on tarjolla vähän jouluisempaa.
- Jyväskylän rompepäiville 6.1.2024 tehdään omakustanteinen bussimatka, ilmoittautumisohjeet myöhemmin.

Terveisin **Olli Salonen**

Stadin Pärtsärit

****Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho****

Vuosi on loppuillaan ja toimintaa on ollut vuoden aikana runsaasti, mikä on ollut mukavaa. Haastavin oli tietenkin Veteraaniralli heinäkuussa Raaseporissa. Joulukuussa postilaatikkoon tulee 2024 kalenteri, johon on merkitty ensivuoden Stadin Pärtsäreiden tapahtumia.

- Joulukuun kerhoilta 13.12.23 kello 18.00 jos pidetään Helsingin aluekerhon syyskokous, joka siirrettiin marraskulta. Valitaan toimihenkilöt kaudelle 2024 Ilmailumuseolla
- Kevään Kerhoillat Ilmailumuseolla 03.01., 07.02., 06.03., 03.04., ja 08.05.-24 kello 18.00
- Maaliskuussa 02.03.24 Talvipärinää Seutulassa (lisätietoja seuraavassa Huimapyörässä)

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

Terveisin **Liisa**

Toimikunta toivottaa kaikille oikein Hyvää ja Rauhallista Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!



Jyväskylän Jorinat

VMPK ry:n Jyväskylän aluekerho KESSUT – Tiedote 6/2023

Hyvää loppuvuotta kaikille kessuille. Kerhon vuosikokous tuli pidettyä 13.11.2023 kansalaistoimintakeskus Matarassa. Osanotto oli vain kovin vaatimatonta, vain kahdeksan (8) jäsentä oli vaivautunut paikalle. Olisin toivonut hieman innostuneempaa osallistumista ensimmäiseen varsinaiseen vuosikokoukseen.

Asiat saatiin kuitenkin käsiteltyä, kokouksessa hyväksyttiin toimintasuunnitelma ja talousarvio ensi vuodeksi. Veteraanirallin järjestämisestä oli myös tilannekatsaus, jossa rallipäällikkö **Hannu Kinnunen** totesi asioiden etenevän aikataulussa. Ilmoitus rallista on toisaalla tässä lehdessä.

Henkilöstöön tuli hieman muutoksia aluekerhon kerhosihteeriksi valittiin **Kari Nurminen**, rahakirstunvartijana jatkaa Hannu Kinnunen johtoryhmään valittiin edellisten lisäksi **Saku Rajalin** ja **Veli-Matti Rissanen**. Toivottavasti uusi miehistö saa teidät innostumaan ja ottamaan osaa järjestettäviin tapahtumiin. Jatkossa kokoonnutaan Kirrin Nesteellä joka kuukauden ensimmäinen torstai, kahvittelun ja mukavan jutustelun merkeissä. Kerhokirje, jossa kerrotaan vuoden tapahtumat, tulee kaikille Kessuille alkuvuodesta.

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



Hyvää Joulua Toivottaen *Oppa*

Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi!

Satakunnan aluekerhon toiminta on siirtynyt talviajaksi sisätiloihin kerhollemme. Kerhoillat joka kuun ensimmäisenä maanantaina klo 18.00 ovat jo alkaneet ja väkeä on käynyt niissä hyvin. Samoin syyskokouksessa oli väkeä runsaasti paikalla.

Kerhon syyskokouksessa 6.11. valittiin samat toimihenkilöt jatkamaan edelleen kerhon johdossa. Aluekerhon kerhosihteerinä toimii edelleen **Arto Ahonkivi**, rahastonhoitajana **Sirpa Tenhunen** ja tiedottajana **Juhani Salminen**. Kokouksessa päätettiin myös osallistua MotorShow 2024 näyttelyyn, joka pidetään 2.-3.3. Porin Karhuhallissa.

Kerhon moottoripyörien säilytystilassa on vielä hyvin tilaa uusille pyörille. Hinnatkin ovat tosi edulliset, moottoripyörät 120,00 €/vuosi/pyörä, sivuvaunupyörät 140,00 €/vuosi ja mopedit vain 70,00 €/vuosi. Tätä puolilämmintä tilaa voi käyttää ympäri vuoden "autotallina" ja siellä voi tehdä myös kaikki huollot koneremonteista lähtien. Ota yhteys Juhani puh. 044-978 1806 tai Arto puh. 044-297 9885.

Kutsu: Seuraava ns. virallinen kokous pidetään kerhotilassa maanantaina 15.1. 2024 klo 18.00 alkaen osoitteessa Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori. Asialistalla on silloin vuodenvaiheasiakirjojen hyväksyminen mm. tilit, budjetti, toimintakertomus ja toimintasuunnitelma. Tervetuloa silloinkin mukaan kokoukseen!

Toivotan kaikille Satakunnan aluekerhon jäsenille hyvää ja rauhallista joulun aikaa!

terv. **Juhani Salminen**, aluekerhon tiedottaja



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 6/2023

Talvi ottaa otettaan ja kokoontumiset Oulun Automuseolla alkaneet. Kokoonnumme jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko, mutta itsenäisyyspäivän takia joulukuun tapaaminen on joulupuuroineen poikkeuksellisesti torstaina **7.12.23 klo 18.00**.

Tammikuun tapaamisessa muistelemme Hailuotoajon historiaa filmin muodossa, joten olethan paikalla ajoissa. Sihteerin puhelinnumero on muuttunut ja uusi on **040 463 9028**.

Seuraahan ilmoituksia VMPK ry:n Oulun aluekerhon foorumilla tai Terwamotoristien Facebookissa.

Hyvää ja Rauhallista Joulun aikaa sekä Menestystä Vuodelle 2024!

Toivottaapi sihteeri *Jussi*

Classic Motorshow 2024

Classic Enduro -osasto etsii kilpaenduropyöriä, varsinkin ennen 1960 valmistuneita.

Jos löytyy, ilmoita

team.lahti@gmail.com

Puh. 040 587 9589 / Jukka tai

kari.ahvenainen@gmail.com

Kanta-Hämeen aluekerho Kantamotoristit



Kaikille jäsenille ja toimintaamme muuten osallistuneille: Kiitos kuluneesta vuodesta, Rauhallista Joulua ja Onnea Uudelle vuodelle 2024!

Samalla johtokunta toivoo, että jos jäsenistössä joistakin henkilöistä tuntuu vähänkin siltä, että osoitetiedot etenkin puhelinnumero ja sähköpostiosoite ovat aikojen kuluessa muuttuneet. Ilmoittaisivat välittömästi muutoksista sähköpostiin hasse@kaskela.fi tai tekstiviesti 0400 684 306.

Kantamotoristit johtokunta

MYYDÄÄN

Honda Shadow vm.1986. Hienosti säilynyt alkuperäiskuntoinen, MR-tarkastettu 2019. Tekniikka toimii moitteettomasti, ajettu 44 tkm. Hyvät renkaat, huollettu. Kuvia voin lähettää tosiostajalle. Hp. 3000 €, vaihdossa voi esittää esim. entisöity mopedi tai mp

Yamaha Virago 535, vm.2003. Ajettu vain 14 tkm. Pyörä ei uutta häpeä kunnoltaan, saa ajaa A2-kortilla.

Hp. 3000 e

Puh. 041-3174693



Honda CB 500 Sport vm 1999 aj 59 thkm hyvällä huoltohistorialla , kannattaa hakea kauempaakin. 2000e Kysele p 0400 811 079 sp: pentti.aalto@reevu.fi



Tula 200 cc skootteri. Aito venäläinen peltisuristin 60-luvulta. Alkuperäisessä kunnossa, kone laitettu aikoja sitten, seisonut kuivassa tallissa siitä asti. Tästä entisöintiin tai suoraan ajoon. Hp. 1200 € / tarjous. Puh. 040-5087457



Ariel MF 350 baby sloper 1931 ja toinen samanlainen osina/puutteellinen. Vinkkaa myös kaverille tai muulle joka voisi olla kiinnostunut.
Hp. 6000 € Puh.044-5948533



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



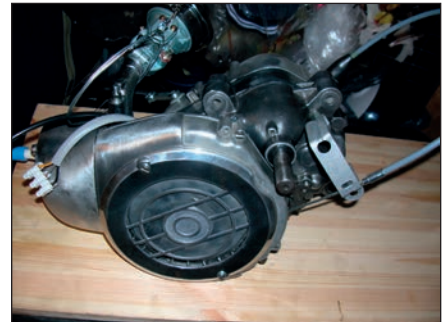
Royal Enfield 500 cc classic-TT pyörä pre 48 luokan ajokki, moottorissa Jawa-speedway kampiakseli, sekä varamoottori 350 cc, jossa myös spw-kampiakseli, mukaan vielä Amal-kaasari ym. varaosia. Konekortti on. Hp. 2 900 €.
P. Kortelainen puh 0400 236 504
speedwaytarvike@hotmail.com



Viimeisintä kirjaani Kahvakouran kertomaa on edelleen saatavana. Olen lähettänytkin sitä halukkaille. Tammi-kuun romppeilla Jyväskylässä olen taas paikalla kirjoineni ja alan myös kerätä ilmoittautumisia kesäkuun ensimmäisen sunnuntain mopojen Vesijärvi-kierrokselle.
Kalevi Heikkinen, Lahti. 050-301 0600 tai kalentalli@phnet.fi



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



2v käsi. 40/12 60cc. syliteri +mäntä +kampiakseli +kaikki laakerit +virtalaitteet + 17mm kaasari ovat uuta 580€ 045 6012505
Vesa Tahvanainen Ahjonkatu 1c36 05800 Hyvinkää



Kuvan mukainen Montesa-pyörän tankki, ehjät alkuperäiset merkit (molemmat), korkki, kromattu työkalulaukun kansi, bensamittari (muoviletkurikki). Myydään tai mieluummin vaihdetaan – katso ostetaan-palsta!
045 695 0940



Tunturi Pappa 2v käsi. puristus hyvä kipinä ok. kytkin ok. vaihteet ok. 250€ 045 6012505.
Vesa Tahvanainen ahjonkatu 1c36 05800 Hyvinkää

Ducatin 250 cc moottori, 60-luvun lopusta. Cezeta-skootteri, 175 cc, sukellusvene malli. MZ 300. Kawasaki 350 cc Avenger projekti. Jawa 150-175 cc.
Puh. 050-5974569



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



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



Kuvassa oleva Moto Guzzi 750 Nevada vm 1996, 2000 €. Moto Morini 350 K2 vm 1985 kunnostukseen, tarjouksin. Suzuk GT380 öljyputket, 15 euroa. Suzuki T250 kytkinkruunu ja kytkimen keskiö, 30 euroa. Yamaha R5 laturin kansi, 10 euroa.



Kuvassa oleva Benelli Jarno vm 1989, tarjouksin.



Moto Guzzi Lario alakatteita 2 kpl.



Honda CB 100 laturi, 10 euroa.

Osat mieluiten noudettava. Tiedustelut soittaen p. 0400 988 190

OSTETAAN

Ostetaan kokonainen CZ 150 moottori. Puh. 050-3316610

TWN 350 Boss, yksityiskokoelmaan (ei välitykseen) s-posti ilkka.eronen@gmail.com p.0400648141

OSTETAAN

Honda VF 750F vm.1983 alkuperäinen pakoputkiston jakopönttö, jossa kiinteänä kiinni etusylinterien käyrät. Tarjoa ehjää jos löytyy. Puh. 040-5028385



Hakuses Hva Silverpilenin hyväk kuvanlainen " kiksi" ? puh 0400811079 sp. pentti.aalto@reevu.fi



Tunturi Sport -69 etu- ja takajousijalat, kohtuuhintaiset. En maksa yhden mopon iskunvaimentajista 4:n Mersun iskunvaimentajan hintaa. Vaihdossa mm. Montesin tankki, ja/tai Tunturi Sportin levyrunkoja, useita eri vuosimalleja, Solifer Speedin työkalukotelo, Helkama Demm-moottoriaihio y.m. 045 695 0940



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



Veteraanimootoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapää"

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
harrirotko@gmail.com

Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

Jussi Korhonen
Tilhirinne 42, 90420 Oulu
040 463 9028
jussi.terwashteeri@gmail.com

Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

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

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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

Jyväskylän aluekerho

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



Veteraanimootoripyöräklubin 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, Pävällsvägen 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, Kieverinkuja 1, 91950 TEMMES, 0400-286 925
Jorma Hakala, Kotirannantie 34, 92140 PATTIJOKI, 050-555 1194
Ari Hakala, Ollilantie 23, 92140 PATTIJOKI, p. 044 722 0715
Heikki Mäntyniemi, Kerotie 13, 96500 ROVANIEMI, 050-573 9464
Timo Happonen, Niskanperäntie 8, 96700 ROVANIEMI, 044-532 9428 **MR+K**

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

Auton osien myyjät
myös tervetulleita!

VOIT MYYDÄ ITSELLESI
TARPEETONTA MOOTTORIPYÖRÄTAVARAA

Jyväskylän



LIPUT 10€

Rompepäivä®

JYVÄSKYLÄN PAVILJONKI
LAUANTAINA 6.1.2024 KLO 8-15

**MOOTTORIPYÖRÄILYYN
LIITTYVÄ ERIKOISTAPAHTUMA**

Mukana myös
Huutokauppakeisari Palsanmäki!

ETSIVIAAN AARTEITA JA
TAPAAMAAN TUTTUJA!

...JA OSTAA VIELÄ
TARPEETTOMAMPAA TILALLE

KONEPYORASEURA.FI