

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

1 | 2024



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoriopisto ry YHTEYSTIEDOT



Puheenjohtaja

Matti Herlevi
Myrnttie 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

Järvenpää, Mika

Teiskonkirkkotie 1147
34260 TERÄLAHTI
0500 637 013
mty.jarvenpaa@gmail.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

Toiminnantarkastaja

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

Tilintarkastaja

Revisium Oy

Varatoiminnantarkastaja

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

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat

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

Kirjastonhoitaja / Japsikirjat

Kyselyt suoraan:
kirjasto@japsistaraf.fi

Pohjoismaat yhteyshenkilö

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

Saksankielisen alueen yhteyshenkilö

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

Englanninkielisten alueiden yhteyshenkilö

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

Fiva-yhteyshenkilö

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

Baltian yhteyshenkilö

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

Edunvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Webmaster, jäsenrekisteri, perinnekerruu

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

Mopoasiantuntija

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

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimena

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 2/24 aineisto toimitukseen **15.3.-24** mennessä, lehti ilmestyy huhtikuun 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 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

Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Jyväskylän romppeet	5
AT-Plexi	7
Harvinainen herkku	
spaghettimaasta Agusta Ipotesi	8
Vuonna -93	10
Mopot 1993 - suurten muutosten aika	15
Nuorten moottoripaja	17
Mummoilu ja virkavalta	18
"Ja tästä lähtee..."	19
Öljy - tuo moottoreita kunnossa-pitävä aine	21
Kovakulkuiset Calthorpet	24
Calthorpe liiterin orrelta	28
Calthorpe Ivory 250, vm.1934	30
Kun Loviisan ympäristön kylissä alkoi motorisoituminen	32
När byarna bortom Lovisa började motoriseras	37
FIVA - historiallisten ajoneuvojen vaalija ja edunvalvoja	41

Kansikuva: Calthorpe Ivory 250, -34
kuva: Timo Eronen

Vuosi vaihtui vaihtelevan sään vallitessa. Vesikelistä huimiin pakkausiin. Saimme kokea ennätyspakkasia useassa osassa maamme. On kuitenkin luotava katse tulevaan. Mitähän se tuo tullessaan?

Näin talvella yhdistysasiat vievät oman aikansa, Klubin vuosikokouskin saatiin pidettyä. Tällä kertaa kokoontuimme Nakkilassa, Verstas-nimisessä kokous- ja ravintolamiljöössä. Johtokunnassa vaihtui yksi henkilö, kun **V-P Pakkala** jäi pois ja tilalle tuli **Mika Järvenpää** Tampereelta. Tervetuloa mukaan johtokunnan toimintaan.

Aluekerhojen vuosikokoukset on myös pidetty. Vastuuhenkilöt on valittu jatkamaan toimintaa. Toivottavasti näihin tehtäviin löytyi aktiivisia ja toimeliaita tekijöitä. Aluekerhojen varassahan koko Klubin toiminta pyörii. Mitä aikaansaavampi on aluekerhojen toiminta, sitä paremmalta näytämme ulospäin. Yhteistyöllä esim. lähiseudun moottoriharrastejärjestöjen ja vastaavien kanssa on helpompi saada näkyvyyttä ja vaikuttavuutta toimintaan.

Yhtenä yhteistyön muotona on toimiminen maailman laajuudessa FIVA-organisaatiossa. EU:n esittämät rajoitukset mm. moottoripyörien katsastusvelvollisuudet, moottoripyörien nopeusrajoitukset, moottoripyörien ajo-oikeudet saati ns. romuajoneuvolaki. Näihin kaikkiin edellä mainittuihin lakiesityksiin meillä on mahdollisuus vaikuttaa oman edustajamme kautta. Tässä lehdessä onkin FIVA-edustajamme **Ragnar Lunqvistin** kirjoitus tämänhetkisestä tilanteesta (sivu 41).

Marraskuussa oli koolla Tampereella FIVA:n edustajista koottu Pohjois-Eurooppalaisten historiallisten ajoneuvojen harrastajien foorumi, jossa pohjoismaitten lisäksi oli edustajat Virosta, Latviasta ja Liettuasta. Tällä yhteistyöllä olemme selvillä niistä ajankohtaisista haasteista, joita esim. EU:n puitteissa harkitaan ja samalla voimme vaikuttaa asioitten kulkuun. Esimerkkinä olkoon SAHK:n ja VMPK:n yhdessä tekemä lausunto ns. romuajoneuvolaista.

Jotta meillä harrasteen jatkuvuuden kannalta olisi paremmat edellytykset, pitäisi painokkaammin ryhtyä puhumaan historiallisista ajoneuvoista. Jokaiseen vanhaan ajoneuvoon liittyy historia. Kuka sitä on käyttänyt ja millaisissa olosuhteissa jne. Yhteiskunnan on paljon vaikeampi aloittaa rajoittaminen historiallisilla ajoneuvoilla ajamiseen. Onhan maailmalta kuulunut myös alueellisista rajoituksista. Onhan jo Helsingissä yksi kadunpätkä suljettu nastarenkailla ajavilta. Näin saattaa jossain vaiheessa tulla rajoituksia esim. 2t-moottorilla varustetuilla ajokeilla.

Päästöihin liittyvänä on myös fossiilisten polttoaineitten valmistuskielto. Toivottavasti löytyy korvaavia polttoaineita. Varsinkin raskaan liikenteen polttoaineet ovat ongelma. Niitä on vaikea kuvitella kulkevan sähkön avulla.

Kaikesta huolimatta oikein hyvää alkanutta vuotta ja mukavia hetkiä harrasteemme parissa.

Matti





teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Jyväskylän romppeet

Jyväskylä avasi perinteiseen tyyliin rompepäivien kauden 2024 Paviljongin tiloissa. Aamulla heti kahdeksan aikaan, hetki ennen ovien avaamista, oli ostajakandidaatteja ulkona sankoin joukoin. Järjestelyt toimivat mallikkaasti tututtuun tapaan, iso joukko sujahti hetkessä sisälle. Olisiko pakkasella ollut osuutta asiaan, sillä tyhjiä myyntiruutuja oli kolmen hallin alueella ennätyksellisen paljon.

Tavaraa oli laidasta laitaan. Sen myös huomasi, jos oleili pääoven läheisyydessä ja seurasi mitä hallista kannettiin ulos. Järjestäjä oli hommannut televisiosta tunnetun huutokauppakeisarin Aki Palsanmäen tapahtumaan vetämään huutokauppaa. Oliko se huutokaupan vai sen vetäjän ansiota, mutta iltapäivän alun kaupankäyntiä oli seuraamassa todella paljon ihmisiä. Jyväskylä sijainniltaan auttaa harrastajia myös toisella tavalla, sovitut kaupat ja romujen vaihdot on helppo toteuttaa paikan päällä. Omat ostokset jäivät aika vähiin, mutta kaikki sovitut kaupat tuli hoidettua. Toivottavasti nähdään jälleen ensi vuonna.

Taustakuvassa hienosti säilynyt 250 cc YDS 3 Yamaha etsi uutta kotia. Myyntitekstissä luki "Tällä Saarenkin ajaisi".



Tulevan kesän Veteraanirallia mainostettiin järjestävän aluekerhon toimiesta,



Vasemmalla MZ-kuskeille kunnostettuja moottoreita, oikealla FMV, joka oli ruotsalaiskokeilu 175 cc kilpamoottorista. Valitettavasti valmista ei tullut koskaan.



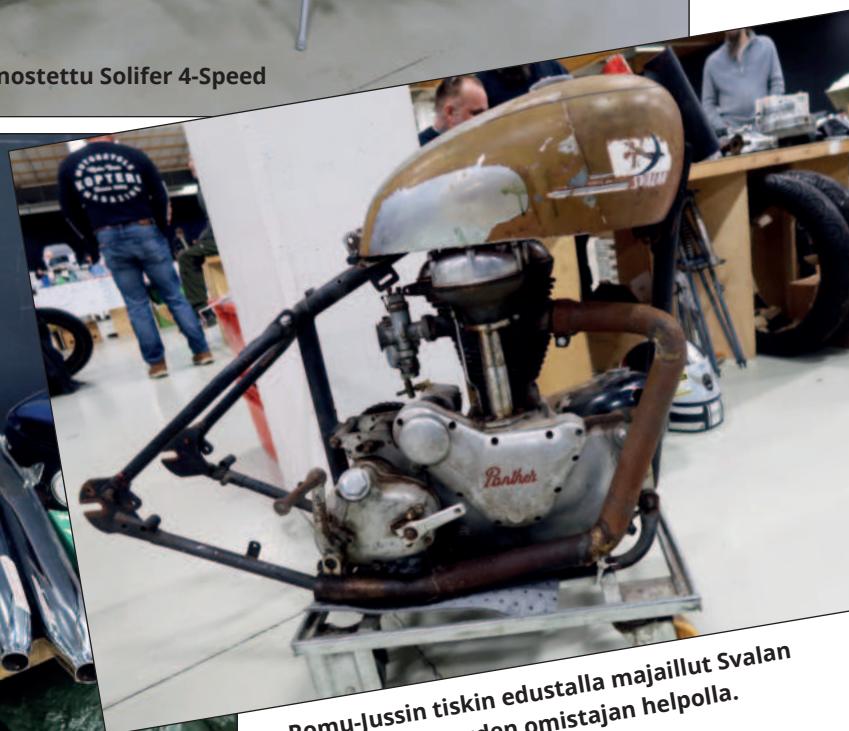
Huutokauppakeisari vauhdissa.



Hienosti kunnostettu Solifer 4-Speed



NSU Maxien osia on vähemmän ollut tarjolla rompepäivillä.



Romu-Jussin tiskin edustalla majailnut Svalan Panther löysi uuden omistajan helpolla.

Päätoimittajan palsta

Vuosi 2024 on alkanut vanhan ajan talven tyyliin. Pakkasta on pitänyt ja niinhän talvella kuuluukin olla. Aikoinaan ajettiin jäärataa pitkin talvia, nykyään ei vaan ole enää ratoja missä voisi ajaa. Meilläkin päin on ollut muutama paikka, mutta ne on joutuneet lopettamaan valittajien ansiosta. Saman kohtalon, eli joutuminen valittajien kynsiin, on kokenut Joensuun Urheiluautoilijoiden moottorirata Ylämyllyllä, Joensuun kupeessa. Rata on sijainnut nykyisellä paikalla reilut 40 vuotta, asutus on levinnyt sen ympäristöön pikkuhiljaa. Suomessa pitäisi olla itsestäänselvyys, että jos joku, esim. rata on sijainnut alueella iät ja ajat, niin sen läheisyyteen muuttavilla ei olisi valitusoikeutta, kannattaa miettiä kumpi sillä alueella oli ensin. Ihmeelliseksi on maail-

man mennyt näiden valittajien takia. Se siitä...

VMPK:n jäsenmaksut ovat jake-lussa parhaillaan. Toivottavasti jäsenkadon lasku, mitä on ollut havaittavissa jo useamman vuoden ajan, saataisiin loppumaan. Tämä oli toimittajan omaa toivetta, keväämmällä nähdään todellisuudessa, miten meidän jäsenmäärälle on käynyt.



Timo

AJS M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

Britti-Helmistä varaosat ja tarvikkeet kaikkiin kunnan brittipyöriin ilman tullaushuolia. Pian on kesä!

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

AT-Plexi



Vielä joitain aikoja sitten ei moottoripyörien entisöinneissä paljon pleksiongelmien törmännyt – vaan nykyään on toisin. Varaosahankaluuksiin voi joutua äkkiä, sillä vakiovarusteisella katteella oleva pyörä saattaa olla 50-vuotias. Ja vanhojen tarvikekatteiden varaosat ne vasta vaikeita ovatkin. Onneksi kotimaista pleksivalmistusta löytyy!

Maantieteellisesti ottaen melkein keskellä Suomea sijaitsee muovituotteita valmistava AT-Plexi. Yrityksen nimi ei välttämättä ole monellekaan lukijalle tuttu, mutta sen tuotteet saattavat ollakin. Esimerkiksi kauppojen leipomo-osastojen herkkuja suojaavat pleksikuvut ovat yksi AT-Plexin päätuotteista. Lisäksi firman myyntiä menee erilaisina muovituotteina esimerkiksi terveydenhuollon toimijoille.

Se miksi AT-Plexiin kannattaa myös Huumiksen lukijan tutustua selviää, kun astuu hallin ovesta sisään. Valoisan salin korkeilla hyllyillä erottuu motoristin silmään heti tutun näköisiä osia: katteiden pleksejä – tai itseasiassa kyseessä ovat lestit, joita käytetään pleksien muovaamisessa.

AT-Plexiä luotsaava **Aulis Tapaninen** kertoo firman aloittaneen kesäkuussa 1990. Pian mukaan tulivat myös moottoripyörien pleksien tekeminen ja kehittäminen: *“Kiuruvetinen Sallisen Petteri ajoi ratapyörää. Hän kertoi, että Italiasta tulee niin huonolaatuista tavaraa, että sen läpi kun kahtoo, niin heittää rata metrin verran syrjään. Sanoi, että kierroksen jälkeen jo oksettaa”,* kertoo Aulis. Hän päätti ryhtyä tekemään parempia pleksejä ja puolen vuoden opetteluun jälkeen alkoi onnistua. *”Ratapyöräpuolelle on mennyt paljon muun muassa Länsivuoren Teppille. Ja aikoinaan sponsoroin mm. Kallion Mikaa”,* Aulis mainitsee.

AT-Plexillä käytettävät työmenetelmät mahdollistavat yksittäiskappaleiden tekemisen. Eli asiakkaan katteen pleksimallista syntyy uusi samanlainen – mutta haluttaessa myös esim. matalampi tai korkeampi. Materiaaleissakin on valinnanvaraa. Esimerkiksi silikaattipäällysteinen polykarbonaatti ei hevillä naarmuunnu, tosin tämän vaihtoehdon käyttöä rajoittaa se, ettei materiaali kestä lämmössä muovaamista.



AT-Plexin Aulis Tapaninen, pöydällä BMW RT 1150:n katepleksi – sama muuten käy myös 1100-malliin. Otsikon vieressä eräitä firman hittituotteita: akryylimuovisia jääskraboja!

Aulis kertoo, että asiakkaina on motoristien lisäksi monenlaiset harrastajat. Erilaisia pleksiosia valmistetaan niin traktoreihin, kilpa-autoihin kuin vaikkapa veneisiin. Valmiita lestejä löytyy firmasta noin kolmeensataan erilaiseen katepleksiin, mutta asiakkaan mallikappaleella tekeminen onnistuu toki oudompiinkin versioihin. •

AT-Plexin yhteystiedot:
050 552 4795
atplexi.fi

Harvinainen herkku spaghettimaasta



Hannu Koponen MV Agustansa kanssa, katteessa Teuvo "Tepi" Lämsivuoren signeeraus

Vuosimallia 1977 oleva 350-kuutiainen kaksisylinterisellä kansiventtiilikoneella (ohv) varustettu MV Agusta Ipotesi on sivukuvaltaan aikakautensa lapsi, edustaen enemmänkin klassillisen mallista käyttöpyörää, kuin nykyaikaisia pää edellä ajettavia kilpapyöriä tai kyykkyjä, joilla ajettaessa kuljettajan sieraimet ovat anusaukkoa alempana. Täyskatteilla, siroilla valuvanteilla ja pitkähköllä satulalla varustettu "Ipo" on maassamme tosi harvinainen muutenkin kuin nel-

jän huippukuljettajan signeeraamana. Jos joku nyt sanoo, että siskonmiehellä on samanlainen, niin todennäköisesti hän (viäntää) savolaisjuttua, jossa vastuu jää kuulijalle. Pyörä on tullut maahan Saksasta suuremman parttian mukana, mutta ei sopinut pelkästään japanilaisia pyöriä keräävän keräyslinjaan ja niin **Hannu Koponen** sai tilaisuuden hankkia harvinaisuuden itselleen. "Ipo" oli kaupantekohetkellä ajokuntoinen, eikä tarvinnut muuta kuin tullauksen ja verojen maksun.

Kohta kaupanteon jälkeen pyörä sai sisäänsä uudet öljyt ja allensa uudet renkaat, joiden kyljissä on merkintä Dunlop TT 100. Kipinää antavat uudet tulpat ja eteenpäin menosta huolehtivat uudet ketjut. Laadukkaiden ketjujen Hannu sanoo kestävän nykyisellä käytöllä hänen ikänsä.

Alkuun työmatkapyöränä

Hannu käytti alkuun kesäisin hyvillä

ilmoilla ”Ipoa” työmatkoihin, mutta eräänä aamuna putosi vasemmasta sylinteristä pakoventtiilin seetin kappaleet männän päälle ja matka pysähtyi siihen. Sylinteri ei vahingoittunut, mutta kansi sitäkin enemmän, niin että seetin kappaleiden aiheuttamat kolot jouduttiin täyttöhitsaamaan. Työ tehtiin Hannun työpaikalla, mutta



Tekijämiesten nimmarit ylhäältä alas: Giacomo Agostini, Phil Read ja Gianfranco Bonera.

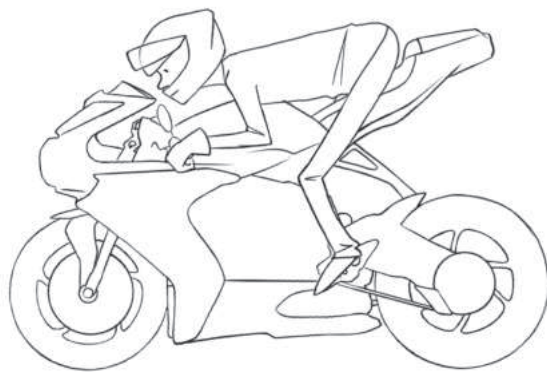
kannen koneisti Moottorikoneistamo Aaltonen Mäntsälässä alkuperäisiin mittoihin. Venttiilit hiottiin, sylinterit hoonattiin ja kone sai uudet tulpat, männät tappeineen, sekä uudet tiivisteet. Öljyt sisään ja lyhyillä työntötaingoilla varustettu parallel twin kävi taas moitteetta. Työmatka-ajoihin Hannu ei enää pyöräänsä käyttänyt, ainoastaan kokoontumisiin, näytösajoihin ja esitelyihin. Toisen kerran katkesi matka Italialaispyörien kokoontumisajoihin mennessä sytytyksen asentotunnisti-

men irtoamiseen ja sytytyskipinöiden katoamiseen. Pyörä jäikin seisoimaan viideksi vuodeksi. Pelko vakavammasta vauriosta osoittautui kuitenkin pikkuviaksi ja helposti korjattavaksi. Syöpyneet jarrusylinterit korvattiin Honda 600 CBR:än satuloilla, jotka sopivat samoihin etuhaarukan kiinnitysreikiin, tarvittiin vain pienet sovitusholkit, joilla passattiin satuloiden etäisyys jarrulevyihin nähden. Myös pääsylinteri on Hondasta. Edessä on kaksi levyä ja takana yksi. Mitä sitten tehoon tulee, niin siitä on erilaisia tietoja, (29–40 hevosvoimaa), mutta lukija voinee miettiä millaisen tehon 350 kuutiainen (349 cm²) lyhytiskuinen moottori antaa sylinterimitoilla 63x56 ja puristusasteella 9,2 kierrosluvun ollessa 8500 k/min. Huippunopeushan on välityksistä kiinni, mutta matala, kapea ja kevyt pyörä liikkuu kuitenkin – valmistumisaikakautensa huomioiden – tarpeeksi nopeasti satulan mahdollistaessa vielä tarvittaessa todella matalan ajoasennon. Epämääräisesti toimivat mittarit lienevät tulevaisuudessa korjauslistalla.

Kauppoja ei ole syntynyt

Hannu on saanut useita ostotarjouksia, sillä haluaisihan monikin ajella tällaisella jalorotuisella, joka kantaa vuosikymmenien saatossa, erilaisissa kilpailuissa kertynyttä MV Agustan glorioaa. Giacomo Agostinin voittojen myötä MV Agustoista tuli eliittipyöriä, johon vaikuttivat myös pienet valmistusmäärät. Aikoinaan näin jossakin lehdessä mustavalkoisen kuvan silloisesta Persian (Iran) Shaahista **Reza Pahlavista**, joka paistatteli nelipytytyksen MV Agustan satulassa shaahitar **Sorayan** istuessa takasitsillä, vai oliko hän **Farah Diba**. Jompi kumpi.

Tältä näyttää pleksin takana.



Hinnoista

Erästä tarjousta Hannu kertoo mietti-neensä hieman pitempään, mutta tul-leensa kuitenkin järkiinsä. Vaihdossa tarjottiin päikseen Alfa Romeo Bertone GT:tä, eikä tuolloin signeerauksia ollut vielä kuin **Giacomo Agostinin** ja **Teuvo ”Tepi” Länsivuoren**, jotka signeerasivat ”Ipon” Lahden moottoripyöränäyttelyssä. **Phil Read** ja **Gianfranco Bonera** tussasivat nimensä puolestaan Imatran ajoissa. Tällaisen harvinaisuuden hinnan määrittelemisen on oikeasti mahdotonta, johtuen siitä kuinka kovasti ostaja sitä haluaa ja paljonko hän on siihen valmis sijoittamaan. Tai käänteisesti, millä summalla myyjä on siitä valmis luopumaan. Kauppa tapahtuu, jos joskus tapahtuu, jollakin summalla. Jos oltaisiin ”Ameriikassa” niin uskoisin panttilainaamo-ohjelmia katsottuani, että aidot kuuluisien huippukuljettajien signeeraukset olisivat arvokkaampia yhdessä kuin pelkkä signeeraamaton pyörä, mutta tiedä häntä. •



Vuonna 1993

Tänä vuonna saavuttavat vuonna 1993 valmistetut ajoneuvot museoajoneuvoilta vaadittavan iän. Palataanpa mainos- ja kuvakavalkadin myötä hetkeksi kolmenkymmenen vuoden takaiseen lama-Suomeen.

Useimmat arvon lukijoista olivat paikalla vuonna -93. Ja veikkaanpa, että aika monelle tuo vuosi tuntuu olevan lähellä kuin viime viikko. Tästä huolimatta silloiset pyöräutuudet ovat nyt saavuttaneet museoajoneuvoian. Mennäänpä hetkeksi kotimaisen mp-historian ajanjaksoon, jota kaikki eivät hyvällä muistele.

Isossa kuvassa maailmalla meni 1993 varsin mukavasti. Vaikka suurvaltojen puikoissa oliva seksiaddikti

ja juoppo – Clinton ja Jeltsin – pelasi homma mainiosti. Mutta Suomessa asiat olivat kuralla. Kahdeksanymmentäluvun lopun talouskupla oli puhjennut ja idänkauppa romahtanut Neuvostoliiton loppumiseen. Useat pankit horjuivat kaatumisen rajoilla ja valtion varoja pumpattiin hirmuisia määriä niiden tukemiseen. Työttömien lukumäärä ohitti heinäkuun -93 lopussa puolen miljoonan rajan ja Suomen yli 20 % työttömyysaste oli yksi Euroopan

kovimmista. Eikä tässä vielä kaikki: markka oli laskettu kellumaan edellisestä syksynä, minkä myötä sen arvo oli sukeltanut raskaasti – mikä käytännössä merkitsi tuontitavaroiden ankaraa kallistumista.

MP-lehden päätoimittaja **Pekka Neste** kiinnitti huomiota synkkään tilanteeseen pääkirjoituksessaan numerossa 8/-93: *“Moottoripyörien myynti on romahtanut totaalisesti. Parhaina vuosina, viime vuosikymmenen*



Vuonna -88 julkaistu Honda Africa-Twin koki kaudelle -93 täydellisen muodonmuutoksen. Alan Bridger kehui uutta versiota Tekniikan maailmassa 19/-93: *“Uusittu Honda Africa Twin 750 on ajossa edeltäjiensä kaltainen, iso mutta silti ketterä käsiteltävä. (...) Aikaisemmin häirinyt, korkean painopisteen aiheuttama hontelo olemus on vähentynyt tuntuvasti. Kaupunkiajossa laajaväntöinen moottori on mukava käskettävä...”* Taustakuvassa Enduroteam Wilman Weljien reittipäällikkö testaa Africa-Twinillään sillan painorajoitusta (hänellä tosin pari vuotta tuoreempi Afrikkalaisen malli RD07A, mutta se on niin lähellä -93 julkaistua RD07:aa, että kelpaa tähän).



JOKERI-MALLI TDM 850



Moottori: 2-syl. 4-T,
5-vent. DOHC
Iskutilav.: 849cc
Syl. mitat: 89,5 x 67,5 mm
Vaihteita: 5
Istuinkork.: 795 mm
Paino: 198 kg

Kysy Yamaha-
kauppiaaltasi

YAMAHA

Keski-Euroopassa tästä Yamahan ennakkoluulottomasta enduron ominaisuuksilla maustetusta asfalttipyörästä tykättiin, mutta kotimaisten ostajien konservatiiviseen makuun TDM ei oikein vedonnut. TDM:ssä oli Super-Teneren kaksimukinen kymmenventtiilinen rivikone sata kuutiota suurennettuna. Malli oli julkaistu 1991 ja vuonna -93 se oli tarjolla toiseksi viimeistä vuotta. Vastaava tyyliä Yamahan tehtaalta edusti TZR:n kaksitahtista voimanlähdettä hyödyntävä TDR 250, jonka tuotanto loppui -93.

TDM:n kanssa samaa "välityyliä" edusti myös Yamaha TDR 125 oli yksi piikkiluokan uutuus kaudelle -93.



loppupuoliskolla rekisteröitiin vuosittain uusia pyöriä päälle 4000 kpl ja nyt, vuonna 1993 on 1000 kpl raja saatu hikiesti rikki. Ja täytyy muistaa, että tämä rekisteröinti on muodostunut pääosin jo vuosina 1991 ja -92 maahatuoduista pyöristä, jolloin markallamme oli vielä jonkinmoinen ostovoima ulkomaan valuuttoihin verrattuina, mutta nykyisin markallamme saa 30-40 % vähemmän, eli moottoripyörien maahantuontihinta on saman verran korkeampi kuin ennen. Tästä on helppo päätellä, että ensi vuonna ei myydä tällä menolla enää tuhattakaan uutta moottoripyörää."

Samalla Pekka kuulutti myös järkevämmän ostokäyttäytymisen perään - taloushuumassa oli opittu reippaaseen kulutukseen: ajokkeja vaihdettiin tiuhaan ja ostettiin suurta ja kallista. Hän suo-

Mainoksen seiskapuolikkaan Zephyrin isoveljestä totesi Alan Bridger Tekniikan maailmassa 13/1-93 seuraavasti: "Zephyr 1100 on käytännössä kaikkea sitä, mistä 1970-luvun alkuvuosien pärinäpoika uneksi silloisen muskelpyöränsä ohjaimissa."

Kawasaki



Zephyr 750

Nyt erä seiskapuolikkaita
45.000,-

Kysy Kawasaki-kauppiaaltasi.



Let the Good times Roll



SGN-yhtiöt

Sumeko

Niittilänkatu 6, PL 15
02631 ESPOO
Puh. (90) 502 812, Fax (90) 520 091

4. ENSIREKISTERÖINNIIT VALMISTUSMAAN MUKAAN
FIRST REGISTRATIONS BY COUNTRY OF ORIGIN

	MOOTT. PYÖRÄ MOTOR CYCLE
YHTEENSÄ - TOTAL	1186
JAPANI - JAPAN	493
SAKSA - GERMANY	22
SUOMI - FINLAND	-
RUOTSI - SWEDEN	1
RANSKA - FRANCE	12
VENÄJÄ - RUSSIA	171
ITALIA - ITALY	286
BRITANNIA - UNITED KINGDOM	1
ALANKOMAAT - NETHERLANDS	-
YHDYSVALLAT - USA	14
BELGIA - BELGIUM	-
ESPANJA - SPAIN	5
ETELÄ-KOREA - SOUTH KOREA	-
ITÄVALTA - AUSTRIA	8
JUGOSLAVIA - YUGOSLAVIA	-
KANADA - CANADA	-
PORTUGALI - PORTUGAL	-
PUOLA - POLAND	-
SVEITSI - SWITZERLAND	-
TAIWAN	9
TANSKA - DENMARK	-
TSEKKOSLOVAKIA -CZECHOSLOV	9
TUNTEMATON - UNKNOWN	154



Bokseri-Bemareita on Suomessa MA-tarkastettuna melkoinen määrä. Nyt museoikään tulee seuraavan sukupolven bokseri, joka julkaistiin syksyllä -93 Frankfurtin MP-messuilla. Uuden bokserin kärkimalleina olivat R1100RS (ylh) ja tietenkin myös maasturimalli GS, josta tulikin vuosikausiksi Saksan myydyin pyörä. Samoilla messuilla julkaistiin toinenkin merkin historiaa mullistanut uutuus: ketju-Bemari F650 (vas). kuvat: BMW-Press

sitteli, ettei uudessa tilanteessa kuitenkaan kannata lopettaa pyöräilyä, vaan miettiä hankintoja uudelta pohjalta.

Tilastot kertovat, että Suomessa rekisteröitiin vuonna 1993 ainoastaan 1232 uutta moottoripyörää, myynnin määrä laski edellisestä vuodesta huiumat 40 %. Laman aallonpohja saavutettiin moottoripyörätalustoissa seuraavana vuonna 1994, jolloin edellä mainittu Pekka Nesteen ennustus kävi toteen: alle tuhannen mentiin reilusti, uusia pyöriä rekisteröitiin vain 855 kpl. Luovassa ovat mukana yli 125 cm³ ajokit. Myös piikkien pienin rekkarointiluku 409 kpl on vuodelta -94.

Oheisesta taulukosta voidaan huomioda, mistä maista moottoripyöriä tuotiin Suomeen laman keskelle vuonna -93. Ensinnä silmä kiinnittynee pieniin lukumääriin, mutta mielenkiintoista on miettiä markkinaosuuksia. Japanilaiset hallitsivat suvereenisti

Muotoilullaan hätkähdyttänyt tonnin CBR julkaistiin 1987. Vuonna -93 siitä tuli kolmas kehitysversio - tosin tunnistettava ja persoonallinen olemus onneksi säilyi. "Joka suhteessa ylimitoitettu Suomen oloihin - erinomainen Saksan läpiajoo", kirjoitti CBR 1000 F:stä Bike-lehti (Tiivistelmiä testeistä 1979-94, 2/-95).

HONDA Come ride with us.

Uudistunut supersuosikki
supermatkapyörä täysin tehoin

CBR 1000F

Kuin hyvä viini Hondan suosittu CBR1000F vain paranee vuosien kuluessa. Tänä vuonna voimaa ja vauhtia uhkuu uusi kate korostaa CBR1000F:n jatkuvaa kehitystä ajan vaatimusten mukaan.

Jarrujen kehityksessä on astuttu täysin uuteen aikakauteen. CBR1000F:n uusi vällankumouksellinen "Dual Combined Brake System". DUAL CBS-järjestelmä on suunniteltu vaikuttamaan sekä etu- että takajarruun, riippumatta kumpaa jarrua käytetään. Ensimmäiseksi tämä ei vaikuta uutuudelta. Kuitenkin useat mallit eri valmistajilta, myös Hondaan Gold Wing, käyttävät jarruja, jois-

Jarrujen sijainti

Käijän pitäminen
Parasentti
Yläjarru
Etujarru
Takajarru
Takajarru
Takajarru

Ehujarru

Käijän pitäminen
Parasentti
Yläjarru
Etujarru
Takajarru
Takajarru
Takajarru

CBR1000F:n selkeälinen mittaristo korostaa pyörän urheilullisen tyylisisä luonnetta.

Uraleita rajan takaa

Vuonna 1993 alkoi itärajan takaa tulla uusia venäläisiä moottoripyöriä, lähinnä yksityishenkilöiden toimesta Joensuun seudulle. Pyörät olivat valtaosin Uralin ja IC:n valmistamia. Yksityistuonti tapahtui pääasiassa Värtsilästä, Niiralan rajanylityspaikan kautta. Niiralasta oli tullut rajoitettu passintarkastuspaikka vuonna 1992 ja sen saivat ylittää vain Suomen ja Venäjän kansalaiset.

Ural-tehtaat olivat kokeneet myös maailman melskeet, IMZ:nkin osalta järjestelmämuutos tarkoitti yrityksen yksityistämistä. 1992 perustetun Uralmoto-osakeyhtiön omistuksesta 40 % jaettiin toimivan johdon ja henkilökunnan piiriin, ja lisäksi 38 % osakkeista huu- tokaupattiin henkilökunnalle yksityistämistodistusten muodossa. Valtion haltuun jäi tässä alkuvaiheessa vielä 22 % osakeosuus joskin sekin myytiin aikanaan sijoittajille.

Joka tapauksessa uusia Uraleita alkoi näkyä Joensuussa jonkin verran, mutta niiden teknisestä kunnosta ei voinut sanoa mitään positiivista, vaikka uusia pyöriä olivatkin. Meillä oli talli siihen aikaan osoitteessa Kuurnakatu 7, jossa vietettiin aikaa, miten milloinkin, kun lama runteli ja työpaikoista ei ollut tietoaakaan.

Kesällä 1993 meidän tallille tuli näitä uusia Uraleita korjattavaksi aika lailla. Muistan yhden tapauksen, jossa oli mittarissa 23 km, kun se oli leikannut ensimmäisen kiinni ja toisen kerran vajaan 100 km kohdalla. No, me purettiin näitä uusia moottoreita ja käytettiin sylinterit Joensuun Moottorikoneistamolla uudelleen porattavina oikeille välyksille. Muita huoltokohteita näissä oli mm. vaihdelaatikon ja perän avaaminen ja tarkistus, sekä ylimääräisten koneistuslastujen poistaminen. Kyllä, luit oikein, varsinkin peräkotoista löytyi lastuja liiankin kanssa. Toinen mikä jäi mieleen, oli uusi IC Planeta. Se tuotiin tallille korjattavaksi, kun moottori kävi, mutta vetoa takapyörälle ei tapahtunut lainkaan. Viaksi paljastui ensiövedon ratas, joka oli laitettu kampakselille, muttei sitä oltu kiristetty lainkaan. Venäläisten tehtaiden laatu oli varsin kirjavaa sanalla sanottuna. Tehtaiden yksityistäminen valtiojohtoisesta taloudesta ei mennyt aivan maaliin yhdistettynä vanhaan tyyliin tehdä isoja määriä, laadun ollessa toissasijainen arvo. •

ykkösasemaa, mutta maahantuoduita pyöristä oli italialaisia peräti reilut 24%! Selittäväenä tekijänä lienee saapasmaan laaja kevaritarjonta – ja olisiko käynyt niinkin, ettei liira olisi ollut markkaan verrattuna kovin kallis. Dollari lienee ainakin ollut tyyris, sillä amerikoista pyöriä on tuotu näemmä vain kourallinen.

Eräs kotimaiseen moottoripyöräkulttuuriin oleellisesti liittyvä tilastosta näkyvä seikka on itänaapurin maahantuonnin merkittävä osuus: huimat 14,4 % vuonna -93 rekisteröidyistä pyöristä oli venäläisiä! Itärajan takana markalla taisi vielä olla ostovoimaa. Venäläispyörien laaja maahantuonti oli erikoinen ajanjakso, josta ohessa päätoimittajan muistelo – karua kerto-
maa...

Mennäänpä vuoteen 1993!

Jutun tilastotiedot:

Vuosien -92-94
Kansalaisen
vuosikirjat
(MMM) sekä
Suomen
Pankin Ra-
hamuseo.



Napaohjauksella varustettu Yamaha GTS oli melkoinen uutuuksuudelle -93. Tom Isittin koeajoreportissa Cycle World -lehdessä 1/93 todetaan ajokina olevan OK. Hän kehuu keularatkaisua, vaikka sen tuntuma totuttelua vaatiikin. Tekstin sävy kääntyy kuitenkin penseäksi GTS:n kovan hinnan takia – sillä kun toimittajan mukaan saisi Yhsyvalloissa kaupasta minkä tahansa kaksipyöräisen. Isitt äityy kirjoittamaan, että keulaansa lukuunottamatta GTS on lopulta varsin tavanomainen peli, ja Kawa ZZR sekä Honda CBR ajavat saman asian huomattavasti edullisemmin. Kuva: DerKosta/CC 3.0



Piikkiluokan suursuosikki Yamaha TZR julkaistiin -87. Mallin ensimmäinen versio oli tuotannossa lähes muuttumattomana vuoteen -92. 1990-luvulle tultaessa Tetsarin sinänsä hieno malli alkoi näyttää ikään-tyneeltä kun kilpailijoilta ilmestyi edistyksellisempiä pyöriä. Lähimpinä kirittäjinä Honda NSR ja kaudelle -92 huikkeasti uudistunut Suzuki RG. Vuodelle -93 sitten esiteltiin kokonaan uusi TZR, joka oli entistä läheisempää sukua mallin kaksipuolikkaalle versiolle. TZR on muuten melkoinen esimerkki vuoden -93 hintakaaoksesta. Uusi Tesu maksoi tuolloin 37 600 mk. Edellisvuonna vanhemman TZR-mallin hinta oli ollut vain 23 900 mk. Pyynti oli siis noussut vuodessa melkein 60%! Toki malli oli uusi, mutta suurin osa hinnannoususta johtui markan arvon puutoamisesta. Oli siinä pyörän ostajalla hankala sauma, sillä keskimääräinen tuntiansio oli puolestaan noussut vuodesta -92 vain onnettomat 0,3 %

UUDET ÄRRÄT



GSX-R1100W - KUKKULAN KUNINGAS
Superpyöristä puhuttaessa on yksi ylitse muiden. Uusi Suzuki GSX-R1100. Sen kohdalla voimalla ei ole enää mitään merkitystä, sillä siitä on yksinkertaisesti riittävästi. Ajo-ominaisuuksiltaan se on tyypillinen Suzuki, eli varma ja vaka.



GSX-R750W - KILPUREIDEN SUKUA
Pyörä joka on yhtä hyvin kotonaan niin radalla kuin kadulla. Uusinta Racing-teknikkaa ja katseita kääntävä ulkonäkö. Eli lyhyesti sanottuna Suzuki.

RG 125F - SUURENA SYNTYNYT
Suzuki mahdollistaa suuren ajonautinnon jo kevytmoottoripyöräissä. RG 125 F ja liikut isompien R-mallien kanssa samassa luokassa. Jap-Cup-voittaja 1992!

**EKSTRÖM
POWER**

Veininlaaksontie 1, 02621 Espoo p. (90) 59 191



Parasta pöytään!

Honda CBR600F on yksinkertaisesti ollut luokkansa paras. 600cm³ nestejäähdytteen moottori sekä täydellisen onnistunut runko yhdistettynä silmähivelevään ulkonäköön ovat tehneet CBR600:sta varman valinnan motoristeille jotka tietävät mitä haluavat. 600 cm³ 100 hv 6 vaihdetta 185,0 kg

**CBR
600F**



CBR600F

BRANDT

Jukka Helminen kirjoitti MP-lehdessä 6/-93 Kawasaki ZZR 1100:n ja Suzuki GSX-R 1100:n vertailussa "Suorituskykyä varmasti riittää useimpien tarpeisiin (...) Keskinäisistä eroista on vaikea sanoa mitään, sen verran tasapäinen tämä kaksikko on. Voiton vie yleensä se, joka paremmin onnistuu välttämään joko sutimisen tai keulimisen..."

600-luokan suosikki Honda CBR. Bike-lehden 5/-94 mukaan malli uudistui perusteellisesti 1990, ja kaudelle -93 muutokset olivat pieniä: pyörään tuli uudentyyppinen etuhaarukka, jossa sekä esijännitystä että paluuvaimennusta saattoi säätää. Samalla takapumppu sai erillisen kaasusäiliön. Ilmeisesti vanha malli toimi mainiosti, sillä mainitussa Biken numerossa sitä keuhuttiin kuussatasten vertailussa: "Radalla Honda tuntuu muita pienemmältä ja ketterämmältä".

Mopot 1993 - suurten muutosten aika

Euromoposäädökset tulevat museoajoneuvoikään! MA-tarkastajien syyniin saattaa tänä vuonna tulla hyvinkin aiemmista poikkeavia mopoja.



Huimapyörässä on vuosikausien ajan julkaistu museoajoneuvosihteerin raportti museoajoneuvotarkastetuista merkeistä ja malleista. Mopojen osalta on voinut todeta listan olevan kovin Tunturi- ja Solifer-vetoinen. Ja nimenomaan tässä järjestyksessä. Asia tuskin ihan äkkiä miksikään muuttuu, mutta pian tilastoihin voi nousta siellä ennen näkemättömiä mopomerkkejä.

Nyt museoajoneuvoikään tulevat vuoden -93 ajokit edustivat mopojen saralla Suomessa uutta joukkoa. Maamme ei ollut 1993 vielä EU:n jäsen, mutta lainsäädäntöä yhtenäistettiin tuolloin EU-kuosiin jo kovaa kyytiä.

Yksi monista muun unionin kanssa linjaan saatettu py-

Yamaha DT 50 R näyttää vanhoihin sporttimopoihin verrattuna kevarilta. Tekniikka ei kuitenkaan vielä vuonna -93 aivan isovelvi satapiikin tasolle yltänyt: esimerkiksi voimalähde oli vielä ajoviimajähdytteinen.

Kuva: Zdann/CC 4.0

kälä oli mopoasetus. Ennen vuotta 1993 voimassa olleet kotimaiset mopomääräykset poikkesivat runsaasti suurten eurooppalaisten markkina-alueiden vastaavista, joten harvalla ulkomaisella mopotehtaalla oli intoa yrittää Suomen markkinoille. Edeltäneistä suomalaisista pykälistä varinkin

mopojen painoraja oli se, joka jarrutti tehokkaimmin ulkomaisten mopojen maahantuontia.

Tekniikan Maailman mopotestissä numerossa 7/-92 (Helkama AX, Monkey, PV, Suzuki S1, Tunturit City, Hopper ja Tiger) oli vertailun ulkopuolella vierailmassa Yamahan euromopomallit BW's ja Jog, jotka eivät siis vielä tuolloin olleet meillä mopoja. Sen verran vertailuryhmä näistä piti, että Jammujen esittelyteksti päättyy toiveeseen: *“Vaikka nyt kävisikin niin, ettei Suomi jostain syystä liity yhdyntävään Eurooppaan, voisi kainosti toivoa että mopojen rakennemääräysten osalta luovuttaisiin nykyisistä, jo aikansa eläneistä kansallisista, epäterveitä rakenneratkaisuja suosivista rakennesäädöksistä.”*

Euroopan unionissa oli vuonna -93 vasta 12 valtiota (nykyään 27), mutta joukossa jo olivat Saksan, Ranskan, Italian, Espanjan ja Iso-Britannian kaltaiset suuret moottoripyöriä ostavat ja tuottavat maat. Kun suomi tuli vuoden -93 alusta osaksi tämän kokoluokan mopomarkkinoita, muuttui kotimaisten mopedipuotien tarjonta perusteellisesti.

Unionin sisältä löytyi varsinkin moposkootherituotantoa, joten sellaisia tuli meilläkin kauppoihin etenkin italialta (Aprilia, Cagiva) ja Ranskasta (Peugeot). Länsi-Euroopan suuret mopomarkkinat kiinnostivat luonnollisesti myös EU:n ulkopuolella. Kiinalaiset eivät vielä tuolloin olleet sen kokoluokan toimijoita kuin nykyään, mutta Japanistahan tietenkin tarjottavaa löytyi. Yksi meillä hyvään myyntiin päässyt japanilaismalli oli räyhäkkä enduromopo Yamaha DT 50 R.

Yhdessä yössä suomalainen mopogenre ei päälaelleen kääntynyt, käviväthän meillä edelleen hyvin kaupaksi aiempien vuosien vanhat suosikit Suzuki PV ja Honda Monkey. Mutta kausi -93 oli kuitenkin se ajankohta, jolloin mannerlaatat alkoivat liikkua. •



Cagiva City, euromopoaallon ensimmäisiä skoottereita Suomessa – nyt museoiässä! Tekniikan Maailman euromopotestissä lehden numerossa 10/-93 olivat Cagivan lisäksi Aprilia Amico, Peugeot Rapido ja Ritmo Elegant. Jutun tekstissä keuhuttiin muuttunutta tilannetta: *“Aikaisemmin nopeus-, paino- ja tehoroajoitusten vuoksi jouduttiin tekemään epäterveitäkin ratkaisuja. Ne ilmenivät heikkona kiihtyvyytenä, osin suurena polttoainekulutuksena ja pitkinä jarrutusmaitkoina. Vapaampien E-säädösten ansiosta mopojen rakenteet ovat paremmin sopuoinnussa suorituskyvyn kanssa.”* Muuten ajokeista keuhuttiin pääasiassa varustelua, joka olikin menneiden aikojen mopoihin verrattuna huikkea: levyjarrut, polttoainemittarit, kellot ja jopa tavaratilan valot! Kuva: Cagivissima/CC 4.0



Aprilia RX 50 -93.

Kesmotorsin mainontaa MP-lehdestä 3/-93. Euro-mopojen rinnalla tekivät kauppansa myös aiemmin suosittu mallit – kuten vaikka Sykkönen ja Pevetti!

Suzuki S1
Suzuki oli ensimmäinen MM-enduro; se kertoo Suzukin tason. Nestevaimennettu mp-tason jousitus joustaa 155 mm. Koneena kova legenda - Suzuki S1 on ehdoton enduro ja ykkönen jo lähdesä oli sitten crossi, trial tai streetti.

Suzuki PV50
Lyömätön legenda! Kestävyys käsite! Ostetuin malli jo vuosikymmenen. Menestys ei voi olla sattunaa. Suzukissa on se jokin, joka täytyy itse kokea. Ja koneen tiedätkin!

The Spirit of the Winner!
agv
Agv on ollut Maailmanmestari jo 73 kertaa. Ennätyks, jota on vaikea rikkoa. Agv on edelläkävijä laadussa ja muotollisessa. Kun haluat parasta, on parasta valita Agv.

Take Your Own!
SuzukiSolifer

Nuorten moottoripaja

Moottoripajatoiminta käynnistyi Lohjalla loppuvuodesta 2019 ja nyt moottoripajoja on maassamme jo yli neljäkymmenelläviidellä paikkakunnalla. Tätä kirjoittaessa on kolme tulossa lisää. Tällä hetkellä pohjoisin on Sodankylässä ja eteläisin Raaseporissa. Pajat ovat tarkoitettu nuorille ja niissä voi tutustua mm. Nicolaus August Otton ja Rudolf Dieselin jatkokehityksien (polttomoottorien ja dieselmoottorien) toiminnan saloihin.

Pajalla nuoret huoltavat ja korjaavat mopojaan, mikroautojaan, pajan autoja sekä lahjoituksena saatujen erilaisten pienkoneiden pikkuvikoja mahdollisuuksien rajoissa. Korjatut pienkoneet myydään erilaisissa tapahtumissa ja saadut varat käytetään toiminnan pyörittämiseen. Myös yksittäiset osat ja osakasat otetaan mielihyvin vastaan. Vanhoja mopoja ei kuitenkaan pajalla näy, sillä ne ovat ”halavatun pappojen” ja muiden ikinuorten pelastamina hyvässä tallessa ja niillä ajellaan vain poutapäivinä vanha puinen limonaaditai kaljakori tarakalla. Ehkä hyvä niin, sillä tietokoneaika-kauden nuoret tuntevat uudet mopot pappoja paremmin, niiden sisältämän elektroniikan vuoksi, vilkkuineen ja jopa kaukokäynnistys-mahdollisuuksineen. Vanhat mopothan saatetaan käyntiin yleensä polkaisemalla ja kääntymis-suuntaa osoitetaan kädellä. Ja kuitenkin, uusista mopoista tulee aikanaan vanhoja mopoja ja nuorista vanhoja pappoja. Pajat kilpailevat keskenään ja nyt on toiveissa saada pajoille simulaattorit, ettei tarvitsisi ajella pitkiäkin matkoja, vaan kilpailut voitaisiin käydä muita pajoja vastaan omalla pajalla reaaliajassa.

Työkaluissa löytyy

Lohjan moottoripajalla on kattavat työkalut hitsauskoneineen, prässeineen, kompressoreineen, maalaushuoneineen, puutyövälineineen ja tilava autotalli kahdelle isolle autolle, jossa toiselle on kahdeksan metriä pitkä rasvamonttu. On myös täysimittainen monitoimibussi kilpailumatkoja



varten ja tarvittaessa bussi toimii vaikkapa kokoustilana, taukotupana tai nukketeatterina takaosan ollessa istuimista tyhjä. Aktiivisessa ydinryhmässä pajalla puuhaillee noin kahdeksasta kymmeneen nuorta, mutta mukana on nelisenkymmentä harrastajaa enemmän tai vähemmän aktiivisesti, kertoo Nuorisiohjaaja **Taisto Soini**. Bussia hallitsee Lohjan nuorisotoimi. Talven mittaan nuoret kasaavat ohjaajansa opastuksella vanhaa Ford Cortinaa myyntikuntoon, joka tätä kirjoitettaessa oli vielä pelkkä hylsy. Samalla opitaan autotekniikkaa alusta lähtien.

Moottoripajatoiminnan kumppani

Lohjan moottoripajatoimintaan liittyy saumattomasti myös isän ja pojan **Raimo** ja **Jani Peräkylän** vetämä Lohjan Mäntynummessa sijaitseva Asemakirkko, jonka avustuksella nuorten käyttöön Moottoripajalle on saatu karting-autoja sekä muuta kalustoa. Paikalla käy perjantaisin 40–70 nuorta viihtymässä pelaamalla pingistä, biljardia tai TV-pelejä. Asemakirkon vapaaehtoiset järjestivät Lohja 700 Race tapahtuman elokuussa 2023 Laurentius-koulun ympäristöön rakennetulla karting-radalla. Moottoripaja on normaalisti auki lauantaisin 13.00–15.00 •

Lohjan Moottoripajan värikäs monitoimibussi.



Myös tytöt viihtyvät rasvanäppien joukossa ja kuvassa oleva Selma Hämäläinen vakuuttaa jakoavaimen pysyvän kädessään.

Mummoilu ja virkavalta

Mitä mahtaa sisältää käsite mummoilu ja miten se vaikuttaa itseemme ja ympäristöömme? Luettuani Akkain Tallin Anita Ollonbergin tarinoita ja hänen kokemuksiaan motorismista alkoivat minunkin sormeni naputella tekstiä. Olen ollut postitse yhteydessä Anitaan ja saanut tiedon myös siitä, että hän on kirjoittanut Pekka Helenillekin Wisconsiniin USA:han Huimapyörässä olleen artikkelin innoittamana.

Kirjoitustenkin kautta voidaan kannustaa ja antaa kokemuksen tietoja niitä todella haluaville. Akkain Talli sanana viitanee enemmän maailmaa nähneisiin naismotoristeihin. Haluan ja uskon tuon tallin kutsuvan kaikkien ikäkausien naispuoliset motoristit tämän hienon harrastuksen pariin. Sanalle mummoilu ei myöskään aseteta mitään ikärajoja. Tervetuloa joukkoomme mukaan nuoremmatkin mummot! Panen tähän pari humoristista todellisuudessa tapahtunutta tarinaa mummon ja virkavallan kohdattua toisensa. Mummoilusta saattaa olla jopa konkreettistakin etua.

Joitakin vuosia sitten sain puhuttua tutun mummon lähtemään kanssani mopoilemaan Vesijärven ympäri. Normaali ja lainmukainen mopoilijoiden kypärä ei kelvannut mummolle. Hän koki sen liian raskaaksi ja niskaa raskittavaksi. Hän pani päähänsä polkupyöräilijöiden hyvin kevyen kypärän. Rukkaset olivat puolestaan ylipitkät ulottuen lähes kyynärpäihin asti. Olin joskus hankkinut sellaiset vähän hupimielessä.

Matka jatkui leppoisasti hillityin



kaasunväännöin. Ajoin itse edellä. Puolimatkan tienoilla oli poliisipartio pysäyttelemässä motoristeja. Harrikkamiehiä pyörineen oli tarkastelun kohteena. Päässäni poltti tuo mummon kypärän valinta. Pysäytimme Harrikoiden perään ilman poliisin käsimerkkiä. Nuori konstaapeli tuli tarkastelemaan ajokkejamme. Mitä mahtoi liikkua hänen mielessään? Tarkkailin sivusta mummoa mopoineen ja poliisin puhetta hänelle. Vähän ajan kuluttua kuulinkin viranhaltijan suusta yllättävän toteamuksen: ”Sulla on komeat hanskat! Hyvää matkaa!” Kypärästä ei puhuttu halaistua sanaakaan.

Toisessa tapauksessa mummo istui junan vaunussa noin kolmekymppisen tyttärensä kanssa. Se oli sellainen juna, missä konduktööri kulki vaunussa myymässä matkalippuja. Tultuaan mummon kohdalle hän kuuli selkeästi pyynnön: ”Yksi aikuisten ja yksi lasten lippu.” Konnari katsoi matkalaisia vuorotellen kunnes totesi mummolle: ”Onko hän teidän lapsenne?” Mummo myönsi tietysti asian. Tähän ystävälli-

nen junavirkailija vastasi kohteliaasti: ”Siis yksi aikuisten ja yksi lasten lippu. Olkaa hyvä!”

Minulle poikani on todennut, että olisi aika kova juttu, jos sinä tuossa iässä jäisit kiinni mopon virittämisestä. Kyllä minulla todellakin on sellaisia mopoja, kuten monella muullakin, joiden rakenteellinen nopeus ylittää varmasti laillisen rajan 45 km/h. Otanko ratsiassa kypärän päästäni toivoen samalla naamani uurteiden anelevan lainvartijalta jotain mummoiluun verrattavaa helpotusta? Uskon, että vetovoimani tuollaiseen, läpi sormien tulkitsevaan ratkaisuun, ei onnistu yhtä helposti kuin mummojen ollessa tarkastelun kohteena.

Tervetuloa motoristimummot kuten mopomummotkin näyttämään tien päällä ajopelejäne! Me kuulumme suureen kaksipyöräisillä ajoneuvoilla liikkuvaan katraaseen. Ikämme lisäantyyessä ajakaa myös oman aikakautenne pyörillä. Ne ovat arvokkaita katseen vangitsijoita ja synnyttänevät sympati-aa virkavallallekin kuskin ohessa. •

”Ja tästä lähtee...”

...näyttää **Outi Luukinen** mallia nahkapuvussaan Hondansa selässä, vaikka sanoo tykkäävänsä myös GoreTex puvustaan, jota käyttää mieluummin märällä kelillä kuin nahkapukua.

Naismotoristit ovat vähemmistönä harrastajakunnassa ja Google kertookin heitä olevan vain noin kymmenen prosenttia. Joku toinen tieto kertoo, että viimeisen vuosikymmen aikana naismotoristien määrä olisi lisääntynyt niinkin paljon kuin 19–25 %. Määrä tuntuu uskomattomalta. Outi sai moottoripyöräkärpäsen pureman isoveljensä Øglændmopolla, jolla sai ajella mökkitiellä 7–8 vuotiaana, eli heti kun jaksoi pitää mopon pystyssä. Hänen ensimmäinen moottoripyöränsä oli 1981 mallinen, satakaksikymmentäviisikuutioinen Honda CB Twin eli kansanomaisemmin ”satapiikki”. Seuraavaksi ajokiksi valoikoitui vuonna 1987 käytetty 550 kuutioinen Kawasaki GPZ vuosimallia 1984. Näillä kahdella ensimmäisellä hän ajeli vain kotimaassa, mutta ostettuaan upouuden kuusisataakuutioisen nelisylinterisen Honda CBR 600F Sportin vuonna 1990, ulottuivat reissut kotimaan rajojen ulkopuolellekin. Hondan hän osti koeajamatta, nähtyään siitä ihastuttavia mainoskuvia. Se oli rakkautta ensisilmäyksellä Outi naurahtaa. Hondan päältä on tullut nähdyksi Norjan lisäksi Saksa, Ranska, Portugali, Itävalta, Sveitsi, Italia ja Unkari usealla eri matkalla. Kotimaassa Liedon motoristikirkko on aloittanut Outin ajokauden ainakin 15 kertaa. Rottarallin vuosilaattoja löytyy 7. Rauman Pitsiralli ja Saaristoajo Rymättylässä kerran ja euroopan reissuja 4 etc, etc. Yksi mieleenpainuvimmista on ollut matka Elban saarelle joka muistetaan Napoleon Bonaparten karkotuspaikkana. Että on sitä ajettu ja nähty.

Osan huolloista Outi tekee itse

Öljyt ja suodattimet Outi vaihtaa itse omassa tallissaan, mutta vaativimmat huollot kuten esimerkiksi venttiilinsäädöt, renkaanvaihdot sekä ketjun ja rattaidenvaihdon hän teettää ammattiliikkeissä. Hän irroittaa katteet ennen

huoltoon vientiä, ettei niitä vain vahingossa naarmutettaisi. Käytön jälkiä ei juurikaan näy muualla kuin kilometrimittarissa. Nyt kolmenkymmenkolmen vuoden ikäinen ja hieman yli kahdeksankymmentäneljätoista kilometriä ajettu Honda on kuin suoraan Otto Brandin hyllystä, seikka mikä kertoo että pyörästä on pidetty huolta. Yhtään vaijeria ei ole mennyt, eikä ketjuja rattaineenkaan ole kulunut montaa sarjaa. Ketjujen

voiteluun hän käyttää ketju-spayta. Nyt pyörä on museorekisterissä, leimattu 01.09.2023. Museotarkastaja kertoi kirjoittajalle, ettei hän ole nähnyt yhtään tämänikäistä pyörää, eikä yhtään uudempaakaan, joka olisi säilynyt läheskään näin virheettömän näköisenä, vaikka kilometrejä Hondan mittariin on kertynyt näinkin paljon. Kyselijöille tiedoksi, että Outi aikoo säilyttää valkopohjaisen rekisterikilven, koska sillä Honda on aikoinaan rekisteröitykin. Kaikki teippaukset ovat alkuperäisiä eikä tankissa näy kulumaa kuljettajan polvien kohdalla. Outi onkin ollut tarkkana ettei kosketa tankkiin ajaessa. Myöskin satula on ehjä eikä sitä ole revitty solkikengillä, yksityiskohta minkä kirjoittaja on valitettavan monessa pyörässä huomannut. Reissussa Hondassa on pehmeät sivulaukut, joiden remmien alle Outi laittaa froteepyyhkeen suojaamaan satulaa ja sivukatteita hankaukselta. •



Huolto on tehty. Outi tallinsa edessä.



Öljy – tuo moottoreita kunnossapitävä aine

Sinänsä öljy oli tuttu aine jo mesopotamialaisille 5 000 vuotta sitten. He käyttivät sitä muun muassa tiivisteenä rakentaessaan taloja ja laivoja. Tuhat vuotta myöhemmin raakaöljy kärsi kiinalaisten lampuissa, ja kohta arabikemistit keksivät öljystä ja sammuttamattomasta kalkista tehokkaan asean, napalmin tapaisen "kreikkalaisen tulen". Maaöljy on fossiilinen aine, joka on syntynyt maapallon muutoksissa. Se on muodostunut maamassojen eli sedimentin alle jääneistä esihistoriallisista kasveista ja meren eliöistä, jotka ovat korkeassa lämpötilassa ja paineessa muuttuneet sekä nestemäisiksi että kaasumaisiksi hiilivedyiksi.

1850-luvun puolivälissä Puolassa tapahtui kummaa. Maan uumenista pursuili itsestään pahalta haisevaa tahmeata nestettä. Tämän yllättävän havainnon teki vuonna 1854 mies nimeltään **Ignacy Lucasiewicz**. Hän älysi ottaa sitä talteen. Sellaisenaan aineelle ei löytynyt käyttöä, mutta

Lucasiewicz oivalsi kokeilla aineen puhdistamista. Kankeaa maaöljyä tislattessa saatiin kevyempiä ja helpommin syttyviä jalosteita kuten petroolia ja bensiiniä. Jatkojalostuksen avulla Lucasiewicz onnistui tislamaan raakaöljystä lisää erilaisia hiilivetyjä kuten parafinia sekä bitumia. Näille aikaan saaduille tisleille löydettiin pian käyttökohteista. Varsinkin kevyemmät tisleet mahdollistivat liikkumiselle uudenalai-

set edellytykset.

Samantapainen yllätys maanpinnalle pursuavasta aineesta koettiin myös Yhdysvalloissa. Eversti **Edwin Drake** sai vuonna 1859 tehtäväkseen tällaisen aineen, öljyn, talteenoton. Löydös oli kuitenkin niin syvällä, että hänen oli pakko rakentaa poraamiseen sekä öljynnostamiseen tarvittava torni.

Moottoriöljyn käyttö alkoi kehittyä teollisen vallankumouksen myötä 1800-luvulla, kun ensimmäiset höyrykoneet ja polttomoottoritekniikkaa hyödyntävät moottorit tulivat käyttöön. Aluksi moottoreissa käytettiin voiteluainena esimerkiksi eläinrasvaa ja kasviöljyjä, mutta nämä osoittautuivat tehokkaampien moottoreiden käytössä riittämättömiksi. Maaöljyn jalostamiseen ja poraamiseen tarkoitettu teknologia alkoi kehittyä heti löydösten jälkeen 1800-luvun puolivälissä. **Karl Benz** kehitti bensiinikäyttöisen polttomoottorin vuonna 1879 ja valmisti ensimmäisen kaupallisen auton vuonna 1885.

Ajoneuvoteollisuus alkaa käyttää öljyä suuremmissa mittakaavoissa

Maailman öljyntuotanto oli vuonna 1859 vain 5 000 tonnia, mutta jo vuoteen 1880 mennessä se oli kasvanut jo tuolloin käsittämättömään 3 800 000 tonniin. Vuosisadan vaihteessa (1900) tuotanto oli saavuttanut 20 miljoonaa tonnin rajan. Venäjä ja USA hallitsivat tuolloin markkinoita. Venäjän osuus maailman tuotannosta oli 53 % ja USA:n 43 %. Maailman öljymarkkinat täyttyivät nopeasti, ja vain muutamassa vuodessa, vuosina 1859–1861, öljyn hinta putosi 20 dollarista 10 senttiin tynnyriltä (0,16 kuutiometriä). Monet öljymiehet menivät konkurssiin, mutta jotkut onnistuivat

Taustakuvassa öljylähteitä perinteisine pumppuineen Bugdaylyssa Turkmenistanissa keväällä 2017, kuva: Allan Mustard/CC 4.0



öljymarkkinoilla ja rikastuivat. Esi-merkiksi alun perin tavallisesta kirjantästä, **John D. Rockefelleristä** tuli öljybisneksen myötä maailman rikkain mies. Hän harjoitti öljyn jalostusta ja kuljetusta, mutta ei ollenkaan sen porausta. Vuonna 1870 Rockefelleristä tuli myöhemmin Exxoniksi nimetyn Standard Oil Companyn perustaja. John D. Rockefellerin öljyimperiumi valmisti myös laadukkaita kerosiinilamppuja. Mainospuheiden mukaan ne paloivat hyvin ja antoivat valoa, jos ne täytettiin Rockefellerin kerosiinilla. Pian kuitenkin markkinoille alkoi tulla sähkölampuja, jotka eivät enää haisaneet kerosiinilta ja loistivat öljylamppuja kirkkaammin.

Öljykauden katsotaan kuitenkin varsinaisesti alkaneen vasta laajamittaisen öljyntuotannon käynnistymisestä Yhdysvalloissa vuonna 1901. Öljyn merkitystä kasvatti aluksi erityisesti autoteollisuuden kehitys, jonka edelläkävijänä toimi vuonna 1903 Detroitiin perustettu Ford Motor Company.

Öljyjen kehitys pähkinäkuoressa

Moottoriöljyjen historia ajoneuvoteollisuudessa on monimutkainen kehitystarina, joka liittyy moottoritekniikan ja ajoneuvojen suunnittelun edistymiseen. Seuraavassa on lyhyt katsaus moottoriöljyjen kehitykseen ajoneuvoteollisuudessa:

1. Varhaiset vuodet: Moottoriöljyjä käytettiin ensimmäistä kertaa höyrykoneissa 1800-luvun lopulla. Alussa nämä öljyt olivat yksinkertaisia mineraaliöljyjä, ja niitä käytettiin voiteluaineina venttiilien, männänrenkaiden ja muiden liikkuvien osien voitelemiseen.

2. Ensimmäiset polttomoottorit: Kun polttomoottorit alkoivat yleistyä ja korvata höyrymoottoreita ajoneuvoissa, myös moottoriöljyjen koostumus muuttui. Varhaisissa polttomoottoreissa käytettiin edelleen mineraaliöljyjä, mutta niiden ominaisuuksia alettiin kehittää vastaamaan paremmin moottorin vaatimuksia.

3. Moniarvoiset öljyt: 1920-luvulla alettiin kehittää moniarvoisia öljyjä, jotka sisälsivät lisäaineita parantamaan

viskositeettiä, puhdistustehokkuutta ja hapettumisenestokykyä. Nämä lisäaineet mahdollistivat öljyjen paremman suorituskyvyn erilaisissa moottoriolosuhteissa.

4. Synteettiset öljyt: Toisen maailmansodan jälkeen syntyi synteettisten öljyjen kehitys. Nämä öljyt valmistettiin laboratorio-olosuhteissa ja tarjosivat parempia suorituskykyominaisuuksia kuin perinteiset mineraaliöljyt. Ne kestivät korkeampia lämpötiloja ja olivat vähemmän alttiita hapettumiselle.

5. Korkean suorituskyvyn öljyt: 1970-luvulta lähtien moottoriöljyjen kehitys on jatkunut korkean suorituskyvyn öljyjen suuntaan. Näihin öljyihin on lisätty erilaisia lisäaineita, kuten dispersantteja, antioksidantteja ja viskositeetti-indeksin parantajia, jotka parantavat öljyn voitelu- ja suojausominaisuuksia.

6. Ympäristöystävälliset öljyt: Nykyaikaiset moottoriöljyt ovat myös suunniteltu ottamaan huomioon ympäristövaikutukset. Esimerkiksi öljyt, jotka täyttävät tiukat päästöstandardit, voivat auttaa vähentämään moottoreista peräisin olevia haitallisia päästöjä.

Moottoriöljyjen kehitys on ollut jatkuvaa, ja ne ovat olleet ratkaisevia moottoreiden suorituskyvyn ja kestävyden kannalta. Nykyaikaiset moottoriöljyt ovat monimutkaisia seoksia, jotka on suunniteltu tarkasti vastaamaan nykyisten moottoriteknioiden vaatimuksia.

Öljyn tehtävät moottoreissa

Moottoriöljy on tärkeä osa moottorin toimintaa, sillä se voitelee moottorin sisällä olevat liikkuvat osat vähentäen kitkaa ja auttaa niitä liikkumaan sujuvasti. Moottoriöljy myös auttaa jäähdyttämään moottoria, sillä se poistaa lämpöä moottorin osista ja siirtää sen pois moottoritalasta. Lisäksi moottoriöljy auttaa pitämään moottorin puhtaana, poistamalla epäpuhtauksia, kuten hiekkaa, pölyä ja palamistuotteita, moottorin sisältä ja estämällä niiden aiheuttamaa kulumista. Moottoriöljyn on myös kestävä moottorin sisällä



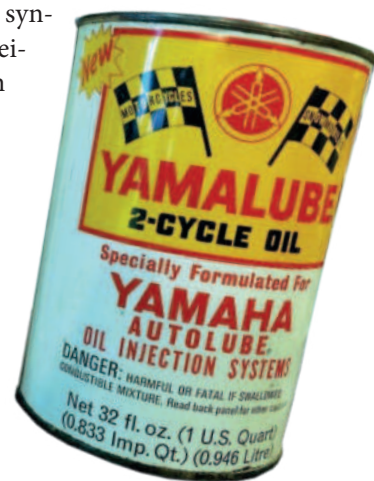
syntyvää kovaa lämpöä ja painetta.

Moottoriöljypullojen kyljissä ilmoitetaan yleensä sen viskositeetti, joka kertoo öljyn virtausominaisuuksista eri lämpötiloissa. Moottoriöljyjä on erilaisia ja ne sopivat erilaisiin moottoreihin ja käyttöolosuhteisiin.

Moottoriöljyn voiteluominaisuuksien perustana on oikea viskositeetti eli juoksevuus. Näin talviaikaan monella on mielessä öljyn kylmäominaisuudet. Lähteekö moottori käyntiin reippaasti? Saako moottori riittävän voitelun käynnistyshetkellä? Moottorin käydessä olennaisempaa on kuumaviskositeetti: Moottorin hyötysuhteen kannalta on eduksi, että öljyllä on alhainen viskositeetti. Toisaalta käyttökohteeseen ja -olosuhteisiin nähden liian juokseva öljy ei välttämättä muodosta riittävää voitelukalvoa.

Mineraali vai moniaseteöljy?

Voiteluaineiden valmistuksessa voidaan käyttää joko raakaöljystä valmistettuja mineraaliperusöljyjä tai kemiallisen prosessin avulla valmistettuja synteettisiä nesteitä. Perusöljyn tai -nesteen valinta vaikuttaa ratkaisevasti tuotteen laatutasoon ja käyttöominaisuuksiin.





Phoenisin öljylähte Electra/Texas vuonna 1919.

Kuva: DeGolyer Library, Southern Methodist University

teettiset hiilivedyt, orgaaniset esterit, polyalkyleeniglykolit jne. Yhteistä synteettisille perusöljyille on niiden valmistaminen kemiallisen prosessin avulla. Kemiallisella reaktiolla valmistetaan siis tuote, joka on parasta mahdollista voiteluöljyä ja josta puuttuvat kokonaan ei-toivotut aineosat. Se on nykyaikaisissa moottorivoiteluaineissa eniten käytetty synteettinen perusöljy.

Mineraaliperusöljyjä ja synteettisiä perusöljyjä sekoittamalla voidaan myös valmistaa osasynteettisiä voiteluaineita, joiden ominaisuudet ovat mineraaliöljyjen ja täyssynteettisten öljyjen välillä.

Kaksitahtimoottoreiden öljyt

Nykyaikaisten kaksitahtimoottoreiden suuri teho on saatu aikaan pääasiassa kierrosnopeutta nostamalla. Korkea kierrosnopeus vaatii öljypolttoaineseoksesta nopeaa, täydellistä ja karstatonta palamista. Tämä saavutetaan käyttämällä vähätuhkaisia kaksitahtimoot-

Mineraaliperusöljy

Nykyaikaiset mineraaliperusöljyt ovat pitkän ja monimutkaisen tislus- ja jalostusprosessin tuloksia. Lähtöaineena on käytetty raakaöljyä. Tämä ei ole tasalaatuinen aine, vaan se koostuu useista tuhansista erilaisista hiilivetyyhdisteistä, joissa alkuaineet, hiili ja vety, ovat kaikissa molekyylyleissä ja osittain sitoutuneina muihin alkuaineisiin. Mineraaliöljyn valmistusprosessi on siis fyysikaalista puhdistamista, jonka lopputuloksena saadaan ns. parafiininen perusöljy.

Synteettinen perusöljy

Synteettisten perusöljyjen ryhmään kuuluu monia erilaisia aineita: syn-

Suojelkaa moottorianne
— antakaa sille kunnollinen voitelu!

ELEKTROL puhdistaa samalla kun se voitelee

— kokeneet autoilijat ovat todenneet tämän itse käytännössä. Silloin, kun käytetään voiteluöljynä ELEKTROLia eivät sylinterit eivätkä sytytystulpat nokeudu. Jo tämä tosiasia osoittaa, kuinka ihan-teellista ELEKTROL-öljyn laatu on. Ja kuitenkin sen ostohin ei ole kallis.

ELEKTROL karkoittaa „nokipaholaiset“ ja suojelee moottorianne, lisäksi sen elinikää. Te saatte tarvitsemaanne ELEKTROL-öljyä kaikista hyvinvarustetuista autoliikkeistä ja korjaamoista sekä bensinasemilta.

HELSINGIN RAKENNUSAINI
Helsinki KAUPPA OY. Erottaja

Sivuliikkeet:
Helsingissä: Siltasaarekatu 18 / Hämeentie 58 /
Berikink. 22 / Museok. 8 / Turuntie 29 / Albertink. 9
Maaseudulla: Rautakauppa Alsta, Lahti / Hämeen
Rautakauppa, Hämeenlinna

ELEKTROL MOTOR OILS
VERITAS OIL WORKS

toriöljyjä oikeassa seossuhteessa. Moottoreiden valmistaja ilmoittaa seossuhteen, eikä siitä ole syytä poiketa. Liian laihalla sekoitussuhteella saattaa voitelu kärsiä, ja toisaalta liian rikas seos aiheuttaa savuttamista ja moottorin karstoittumista. Kaksitahtimoottoriöljyt ovat joko vähätuhkaisia tai täysin tuhkattomia. Ne voivat olla myös ns. esisekoitettuja, jolloin ne sisältävät 10–20 % liuotinta sekoittumisen ja pakkaskestävyyden parantamiseksi. Kannattaa olla tarkkana kaksitahtiöljyä valitessa, tuleeko se sekoitettavaksi polttoaineen sekaan, vai tuoreöljykäyttöön. Osa tuoreöljyjärjestelmän kaksitahtiöljyistä ei sovellu sekoitettavaksi polttoaineen sekaan.

SAE-luokka kertoo juoksevuudesta

Moottoriöljyjen SAE J300 -standardin mukainen viskositeettiluokitus on kaikkein tutuin moottoriöljyjen luokitusjärjestelmä. On hyvä muistaa, että SAE-luokka kertoo ainoastaan öljyn juoksevuusominaisuuksista eikä se ota kantaa öljyn muuhun suorituskykyyn. SAE-viskositeettiluokituksessa käytetään kahta erilaista lukuarvoa. Tavalaisia luokituksia raskaassa kalustossa ovat esimerkiksi 15W-40, 10W-40 ja 5W-30.

Ennen W-kirjainta (Winter eli talvi) olevat numerot kuvaavat öljyn viskositeettiominaisuuksia kylmässä. Kylmäjuoksevuuden osalta luokitusjärjestelmä alkaa 0W-luokasta ja päättyy 25W-luokkaan. Moottoriöljyvalintaa tehtäessä on muistettava, että viskositeettiluokka on vain yksi öljyn ominaisuuksia kuvaavista asioista. Öljyä valittaessa onkin syytä ensin selvittää moottorivalmistajan asettama suorituskykyvaatimus, kuten ACEA- tai API-luokka tai moottorivalmistajan merkiköhtäinen luokka.

Yksiasteöljyksi sanotaan öljyä, jolle on mitattu SAE-viskositeetti vain lämpimäs-

sä tai kuumassa (esimerkiksi SAE 10W tai SAE 30). Yksiasteöljyä käytetään pienkoneiden, esimerkiksi ruohonleikkureiden, nelitahtimoottoreissa. Tosin tavalliset autokäyttöön suunnitellut moniasteiset moottoriöljyt soveltuvat sellaisinaan myös pienten moottoreiden voiteluun, joten ei välttämättä tarvita eri öljyä esim. ruohonleikkurille. Tunnetuin yksiasteöljy ainakin vanhojen pyörien kanssa pelanneiden keskuudessa on varmaan SAE 50.

Moniasteöljyissä käytetään 5w-30:n tapaista merkintää. W-kirjainta (Winter) edeltävä numero ilmoittaa, minkä kylmäkäynnistysnumeraation öljy läpäisee: pienempi numero tarkoittaa vaativampaa luokkaa. Jälkimmäinen numero ilmoittaa öljyn viskositeettiluokan sadan celsiusasteen lämpötilassa: mitä pienempi numero, sitä alhaisemman viskositeetin luokitus. Useimpia moniasteöljyjä voidaan käyttää ympäri vuoden, kun taas yksiasteöljyt sopivat vain tiettyyn lämpötila-alueeseen.

Miksi öljy pitää vaihtaa

Moottoriöljy suositellaan vaihdettavaksi tietyn aikavälin tai ajomäärän perusteella, jotta sen voitelu- ja jääh-

dytysominaisuudet pysyvät kunnossa. Öljynkulutukseen vaikuttavat moottorin mekaanisen kunnan lisäksi eniten käytetyn öljyn viskositeetti, perusöljyn haihtumisominaisuudet, täyttömäärä ja ajotapa. Ohutta öljyä kuluu yleensä enemmän kuin paksumpaa. Ohut öljy pääsee helpommin välyksistä palotilaan ja myös mahdollisten vuotavien tiivisteiden kautta moottorin ulkopuolelle.

Säännöllisen öljynvaihtojen laiminlyönti lisää moottorin osien vahingoittumisriskiä. Siksi moottoriöljy tulee vaihtaa säännöllisesti.

1. Moottoriöljy suojaa liikkuvia osia. Öljyn paksuutta pienentävät äärimmäiset lämpötilat, joita voi esiintyä normaalikäytössäkin.

2. Moottoriöljy hapettuu ajan myötä, minkä seurauksena se saattaa torjua vähemmän tehokkaasti korroosiota.

3. Öljynsuodattimet keräävät karsaa ja palamisprosessin sivutuotteita.

4. Öljynsuodattimen vaihtaminen jokaisen öljynvaihdon yhteydessä auttaa varmistamaan, että moottorissa kierrättää puhdasta öljyä.

5. Tarkasta ajoneuvon ohjekirjasta valmistajan suositukset öljyalaaduista ja öljynvaihtoväleistä. •

Kiihtyvä vauhti

voi käydä moottorillenne ylivoimaiseksi, ellei sen kulumispintoja suojata ensiluokkaisella voiteluöljyllä.

Käyttäkää sen vuoksi aina



CITEX-ÖLJYÄ

Se takaa tasaisen käynnin. Se on voiteluöljyistä taloudellisinta.

O.Y. CITEX ÖLJYNTUONTI A.B.

Helsinki, Mikonkatu 13
Puhelimit: 23 616, 23 617 ja varastoon 29 551

CITES SERVICE OILS



Kerran-aina

Kovakulkuiset Calthorpet

Calthorpe Motor Company oli brittiläinen moottoripyörävalmistaja, joka toimi vuosina 1904–1938 Birminghamissa. Calthorpe keskittyi valmistamaan moottoripyöriä ja myöhemmin myös autoja. Se oli merkittävä nimi brittiläisessä moottoripyöräteollisuudessa ennen toisen maailmansodan puhkeamista.

Calthorpen moottoripyörät olivat suosittuja ja tunnettuja luotavuudestaan sekä hyvästä suorituskyvystään. Yhtiö tuotti useita eri malleja, ja se sai mainetta erityisesti kilpa-ajossa menestyneistä moottoripyöräistään.

Ensimmäisen maailmansodan aikana Calthorpe keskittyi sotilaskäyttöön tarkoitettujen moottoripyörien valmistukseen. Tämä auttoi vahvistamaan yhtiön asemaa ja tunnettavuutta. Sodan jälkeen Calthorpe jatkoi moottoripyörien ja autojen valmistusta.

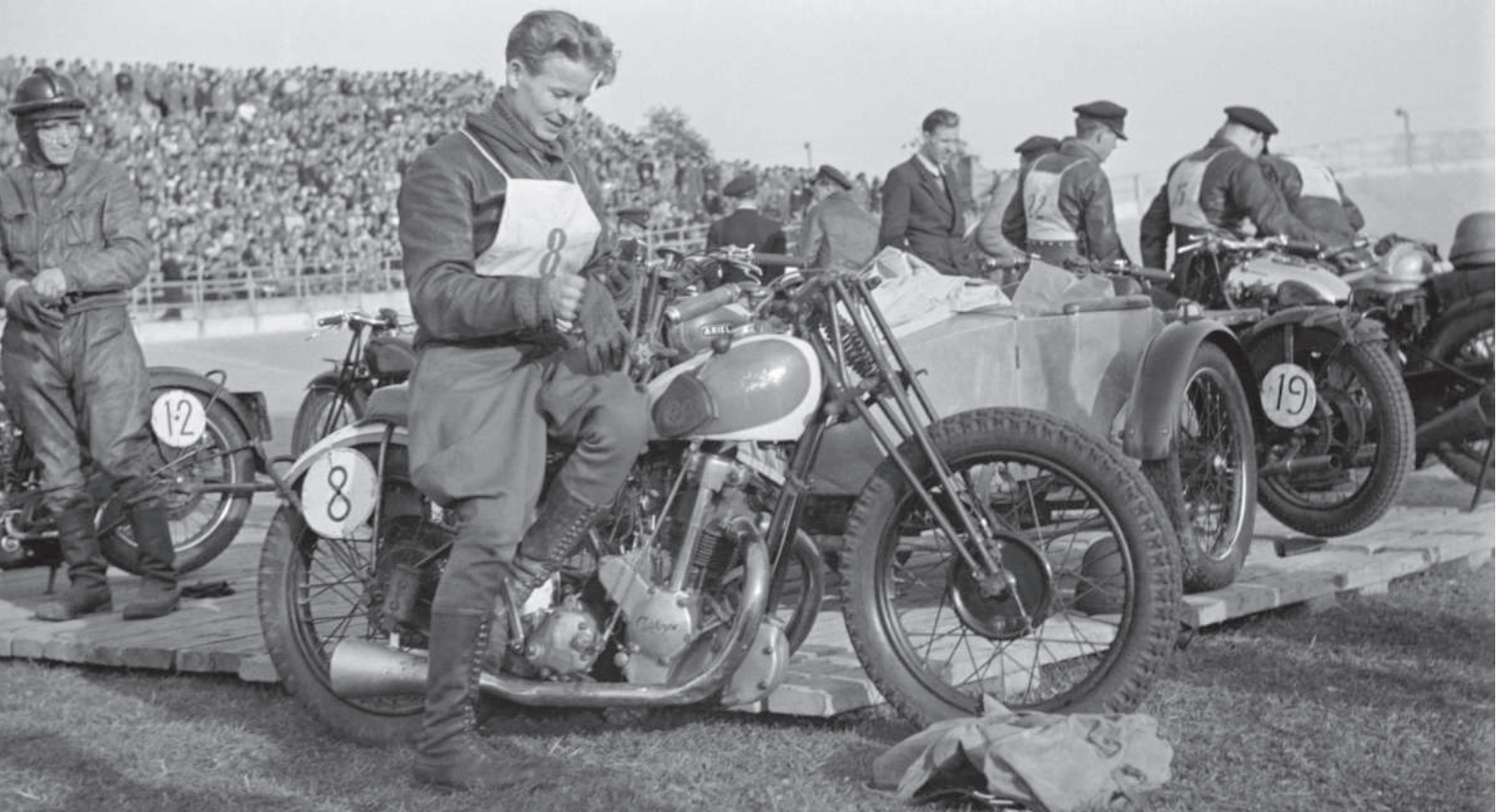
Yhtiö kuitenkin koki vaikeuksia 1920-luvun lopulla taloudellisten haasteiden ja markkinatilanteen muutosten vuoksi. Calthorpe Motor Company toimi aktiivisesti 1930-luvulla ja se valmisti tyyppisiä ajan moottoripyörämalleja. Vaikka Calthorpe ei ollut yksi suurimmista moottoripyörävalmistajista, sen tuotteet olivat laadukkaita ja saavuttivat tietyn suosion.

Ivory-mallisto aloittaa 30-luvun

1930-luvulla monet moottoripyörävalmistajat joutuivat kohtaamaan taloudellisia vaikeuksia taloudellisen epävakauden ja taantuman vuoksi. Calthorpen vastaus tähän epävarmuuteen oli uusi Ivory (Norsunluu)-mallisto. Calthorpe Ivory oli yhtiön tunnetuin moottoripyörämallisto, ja se oli suosittu koko kolme-



Taustakuvassa moottoripyöräkilpailut Helsingin Velodromilla 1947. Lähde: Helsingin Kaupunginmuseo, valokuvaaja: Kannisto, Väinö Aleksii/ CC BY 4.0



kymmentä luvun ajan. Suomessa on ollut tammikuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1939 tilastoituna 6110 moottoripyörää, joista Calthorpen osuus oli 1,4 % eli 87 pyörää. 30-luvun Vauhti lehdissä merkin edustaja on esiintynyt C.Schröder Helsingistä. Merkki esiintyi myös kilparadoilla, niin kuin kuva Helsingin Velodromilta osoittaa.

Ivory-mallisto kattoi useita eri versioita ja moottorikokoja tarjoten vaihtoehtoja erilaisille moottoripyöräilijöille. Tässä on esimerkkejä 30-luvun Calthorpe Ivory -malliston eri versioista:

1. **Calthorpe Ivory 250:** Tämä oli

perusmalli, jossa oli 250 cm³:n moottori. Se oli kevytmoottoripyörä, joka oli suunniteltu kaupunkiajoon ja harrastekäyttöön. Kevyt ja helppokäyttöinen Ivory 250 oli suosittu valinta nuorten kuljettajien keskuudessa.

2. **Calthorpe Ivory 350:** Tämä versio sisälsi tehokkaamman 350 cm³:n moottorin. Se tarjosi enemmän tehoa ja suorituskykyä verrattuna perusmalliin, mikä teki siitä houkuttelevan niille, jotka halusivat hieman suuremman moottorin.

3. **Calthorpe Ivory De Luxe 500:** De Luxe -malli oli paranneltu versio

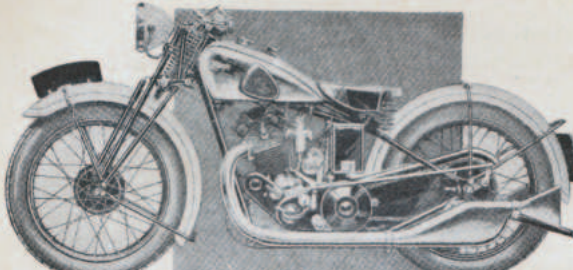
perus-Ivory-mallista. Siinä saattoi olla lisävarusteita, tyylin päivityksiä tai muita parannuksia, jotka tekivät siitä hieman ylellisemmän vaihtoehdon.

4. **Calthorpe Ivory Sport 500:** Sport-mallissa saatettiin korostaa urheilullisempaa suorituskykyä tai tyylikkäämpää muotoilua. Tämä malli houkutteli niitä, jotka etsivät hieman enemmän ajamisen nautintoa ja tyyliä.

Calthorpen Ivory mallisto myi suhteellisen hyvin, mutta taloustilanne sakkasi. Vuonna 1937 taloudelliset vaikeudet olivat jo havaittavissa ja koneita yritettiin yksinkertaistaa. Ensimmä-

Calthorpe-mainontaa Vauhti-lehdessä 1931.

Jos haluat todella
hyvän moottoripyörän



hanki 350 - CALTHORPE

Ainoastaan
yksi koko, yksi malli

Pääedustaja:
C. SCHRÖDER, Laivurink. 39 A
Puh. 39 620

VAUHTI TILATTAVA KAIKILLE MOOTTORIMIEHII



CALTHORPE 350

on moottoripyöräilijän ihanne
se on: **lujarakenteinen, luotettava, aistikas ja helppo ajaa**

Tutustukaa tähän englantilaiseen laatupyörään

350 CALTHORPE



Päämyyjä:
C. SCHRÖDER
HELSINKI
Fredrikinkatu 25
Puh. 39 620

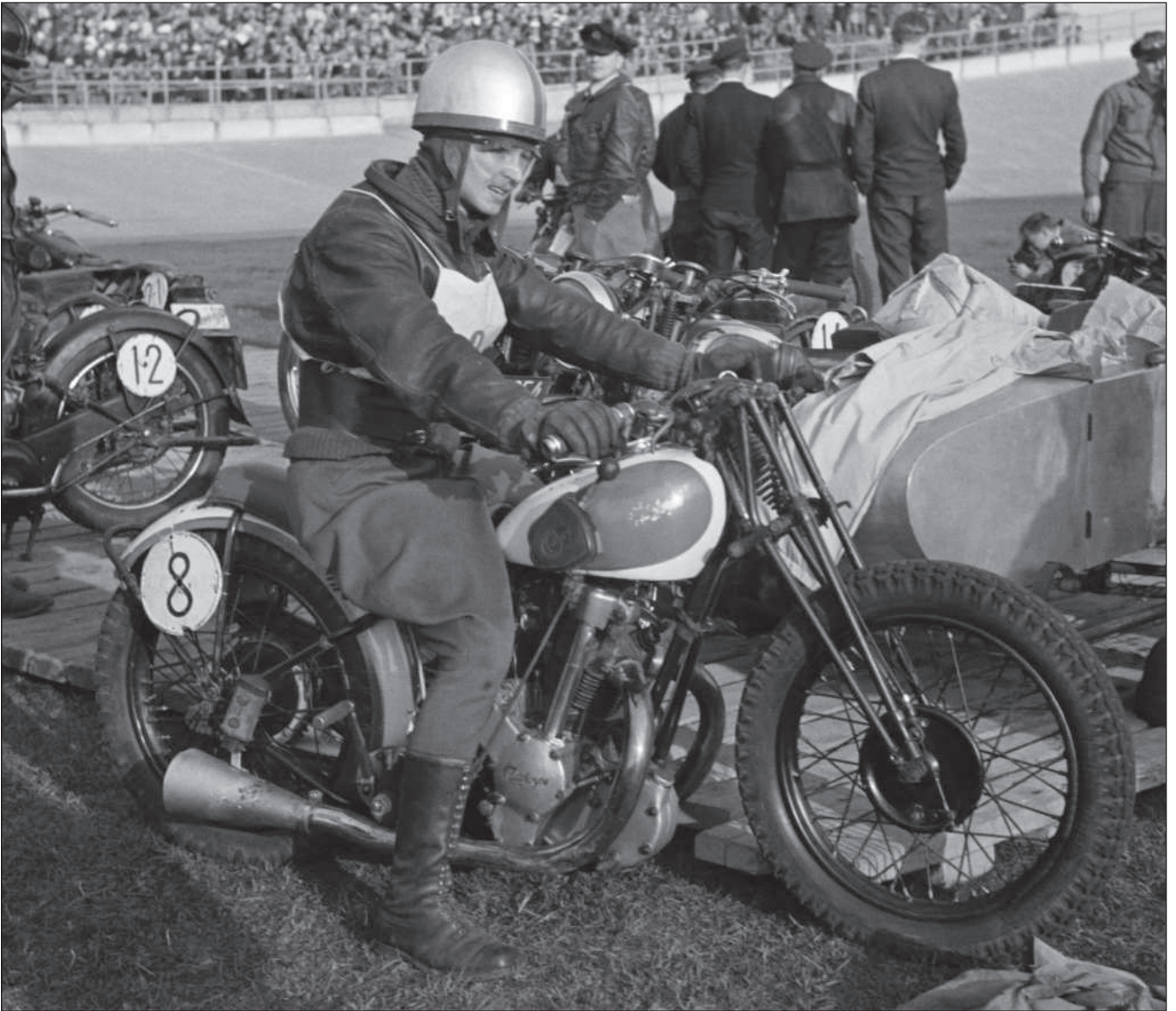
Pyytäkää selostus

VAIN YKSI MALLI

**Uusi "500"
Calthorpe
saapunut!**

Käykää tutustumassa!

Pääedustaja:
C. E. SCHRÖDER,
Fredrikink. 25 / Puh. 39 620



Kuvat moottoripyöräkilpailuista Helsingin Velodromilla 1947. Lähde: Helsingin Kaupunginmuseo, valokuvaaja: Kannisto, Väinö Aleksii/ CC BY 4.0

mäinen askel oli valmistaa yhtenäinen moottori 350- ja 500-koneille. 350:ssä oli 5 mm pienempi isku, joka kasvatettiin 86 mm:iin, kuten 500:ssa, ja samalla sylinterin halkaisija pienennettiin 74 mm:stä 72 mm:iin. Tämä tarkoitti, että molemmissa koneissa voitiin käyttää samoja moottorin perusosia ja kampiakseleita. Rungot pyörissä olivat nyt identtiset. Lisäksi polttoaine säiliössä oleva kojetaulu poistettiin ja siirrettiin ampeerimittarin ja valokatkaisijan kanssa etuvalon yhteyteen, öljynpainemittari jäädessä kokonaan pois. Tällä järjestelyllä polttoainetankin tilavuus saatiin kasvatettua 13,6 litraan. Moottoripyörien jakelun otti vastuulleen Pride and Clarke Lontoosta, joka oli myös hankkinut Calthorpen tavaramerkkioikeudet. Tämä johti

värin muutokseen ja "Ivory Calthorpe" voitiin tilata vain punaisena "Red Calthorpe" kromatulla polttoainesäiliöllä. Vuonna 1938 ajoneuvoja myytiin ilman teknisiä muutoksia. Myyntinimi oli nyt vain "Calthorpe". Vuoden 1938 alussa myynti tapahtui Priden ja Clarcken kautta ja punaisen värin lisäksi moottoripyöriä voitiin tilata myös vihreinä. Pyörissä oli ensimmäistä kertaa mahdollisuus tilata valaistu nopeusmittari, mutta vain lisävarusteena

Ivory Calthorpen malliston menestystä haittasi, ettei tehtaalla ollut omaa myyntiorganisaatiota, vaan pyörien ainoaa jälleenmyyjä oli aiemmin mainittu lontoolainen Pride & Clark-kauppias. Kauppiiaan määrittelemä hinta ei jättänyt valmistajalle riittävää katetta, joten 1938 yhtiö joutui vararikon kautta pe-

sänhoitajan valvontaan. Sen toiminta päättyi, kun toinen maailmansota alkoi syyskuussa 1939. On huomionarvoista, että yksityiskohtaiset tekniset ominaisuudet ja ulkoiset muutokset vaihtelivat malliversioiden välillä, ja moottoripyörien yksityiskohdat saattoivat muuttua valmistusvuosien ja päivitysten myötä. Calthorpe Ivory -moottoripyörät olivat kuitenkin yleisesti ottaen tunnettuja luotettavuudestaan ja käytännöllisyydestään, ja ne tarjosivat käyttäjilleen kohtuuhintaisen vaihtoehdon aikansa moottoripyörämarkkinoilla. Vaikka Calthorpe ei jäänyt historiaan yhtenä suurimmista moottoripyörävalmistajista, se oli kuitenkin tärkeä osa brittiläistä moottoripyöräteollisuutta omana aikanaan. •



1930-luuvun viimeisenä vuonna maassamme oli rekisterissä 5793 moottoripyörää, ykkösenä Norton 164 kpl kakkosena Husqvarna 161 ja kolmosena AJS 131 kappaletta. Calthorpe oli 87 rekisteröidyllä pyörällä sijalla 7 New Imperialin ja FN:n välissä.

Ajoneuvomerkit Fordonens märken Marques de voitures	Koko maa Hela landet Tout le pays	
	Kaikkiaan Inalles Total	%
Norton	164	2.7
Husqvarna	161	2.6
A. J. S.	131	2.1
Saroléa	113	1.8
N. S. U.	105	1.7
New Imperial	102	1.7
Calthorpe	87	1.4
Fabrique Nationale	83	1.4
Excelsior	70	1.1
Levis	60	1.0
Victoria	59	1.0
Diamond	51	0.8
Rex	41	0.7
Douglas	40	0.7
Matchless	40	0.7
Sun	37	0.6
Ardie	32	0.5
Sachs	29	0.5
Francis Barnett	25	0.4
Yhteensä — Summa — Total	5 793	94.8
Muut — Övriga — Autres	317	5.2
Kaikkiaan — Inalles — Total	6 110	100.0

Calthorpen esittelyteksti Vauhti-lehdestä 1931

Calthorpe-tehdas oli alkuaan asetehdas, jonka valmistamat metsästysaseet ovat kautta maailman tunnettuja.

Ryhtyessään jo vuosia sitten valmistamaan moottoripyöriä, lienee Calthorpe-tehdas ainoa, joka on keskittynyt valmistamaan yhtä ainoata, 350 ksm mallia, mikä malli sittemmin on saavuttanut soolopyöränä eri maitten moottoripyöräharrastajain suosion. Tämä koko on osoittautunut monissa mitä vaikeimmissa ja rasittavimmissa maantiekilpailuissa erittäin sopivaksi maantiepyöräksi sekä riittävän tehokkaan moottorinsa, lujan rakenteensa että hyvien ajominaisuuksiensa tähden. Nämä ominaisuudet omaavina on Calthorpe-pyörällä kaikki edellytykset maantiepyöränä myös Suomen maanteille.

Nyt, Calthorpe-moottoripyörän ilmestyttyä markkinoillemme, on kai syytä tutustua tarkemmin tähän uutuuteen.

Väritään poikkeaa Calthorpe muista moottoripyöristä siinä, että se on luunvärinen. Tämä väri tekee sen erittäin miellyttävän näköiseksi ja on siitä se hyöty, ettei siinä näy tomu eikä lika niinkuin yleisimmin käytännössä olevissa tummissa väreissä. Kaikki kirkkaat osat, kuten polttoainesäiliö, pakoputket, ohjaustanko y. m. ovat kromilla päällystetyt.

Runko on kaksinkertainen, rakennettu erikoisen lujaksi. Etuhaarukka on „Druid“-merkkinen varustettu keskusjou-

sella ja helposti säädettävällä iskunvai-mentajalla. Säädettävä ohjauksenkiristäjä.

Moottori on 30° kaltevuuteen asetettu kansiventtiilikone. Silinterin läpimitta 74 mm, iskunpituus 81 mm, tilavuus 348 ksm. Silinterin kannessa kaksi poistoaukkoa sekä erittäin suuret jäähdytyslaipat. Venttiilien nostolaite koteloitu öljyn pitävästi ja varustettu itsetoimivalla voitelulla. Kevytmetallimännässä kaksi tiivistysrengasta ja yksi Oljyren-gas. Kiertokangessa kaksinkertainen rullalaakeri samoin kuin kampiakselissakin, kun taas sen vastaavalla puolella on kuulalaakeri. Voitelu on täysin itsetoimiva kiertovoitelu varustettuna kaksinkertaisella hammaspyöräpumpulla. Minkäänlaista ulkopuolista öljysäiliötä ei ole, vaan on se kampikammion yhteydessä. Kojelaudassa oleva painemittari osoittaa alati, koneen käydessä, öljyn paineen.

Vaihdelaatikko on nelivaihteinen. Välytysuhteet 5.5, 7.15, 9.8, 15.4-1:en. Vaihdetanko on sijoitettu polttoainesäiliön oikeanpuoleisen polvituen alle. Sekä moottoriakselissa että kytkimessä on nykäyksen vaimentaja. Etuketju tiiviisti koteloitu sekä varustettu itsetoimivalla voitelulla. Ketjun-suojuksissa tarkastusaukot. Valaistuslaitteet ovat Miller'in valmistetta. Polttoainesäiliön päällä olevaan kojelautaan on sijoitettu katkaisija ja amperimittari sekä ohjaustankoon valonhimentäjä. Generaattori on hyvin suojattuna sijoitettu moottorin eteen. 6 v. •

teksti: Timo Eronen kuvat: Macke



Calthorpe liiterin orrelta

Olin Vanajan autotehtaalla töissä vuosina 1964-70. Siellä oli myös **Jouko Hutri** -niminen mies, jota kutsuttiin joppariksi. Hän myi kaikenlaista tavaraa postimerkeistä alkaen, autoja, kodinkoneita, radioita ja televisioita ym. Tavarat kiersivät usein mieheltä eteenpäin ja vaihtoivat omistajaa. Joppari kertoi minulle, että hänellä on liiterin räystäään alla Calthorpe-moottoripyörän romu. ”Osta pois halvalla” – ja minä ostin. Runko, etupää ja lokasuojat olivat ruuhikon seassa, ei kun auton peräkonttiin ja kotiin. Pari vuotta meni, kun laitoin sitä

kasaan, kuntoon ja käymään. Joppari löysi myöhemmin rekisterikirjankin, siitä oli tosin useampi lehti pois. Siitä kuitenkin selvisi, että alkuperäinen omistaja oli vuorineuvoksetar Helsingistä, nimeä en enää muista. Näin sain Calthorpen omiin nimiini ja katsastettua. Pyörän vuosimalli laitettiin sen mukaan, mitä ensimmäisessä rekisterikirjan sivuissa oli. Tällä pyörällä kävin töissä autotehtaalla noin vuoden ajan Hattulan Sattulasta. Sen jälkeen tulivat nuoremmat pyörät kuvioihin.

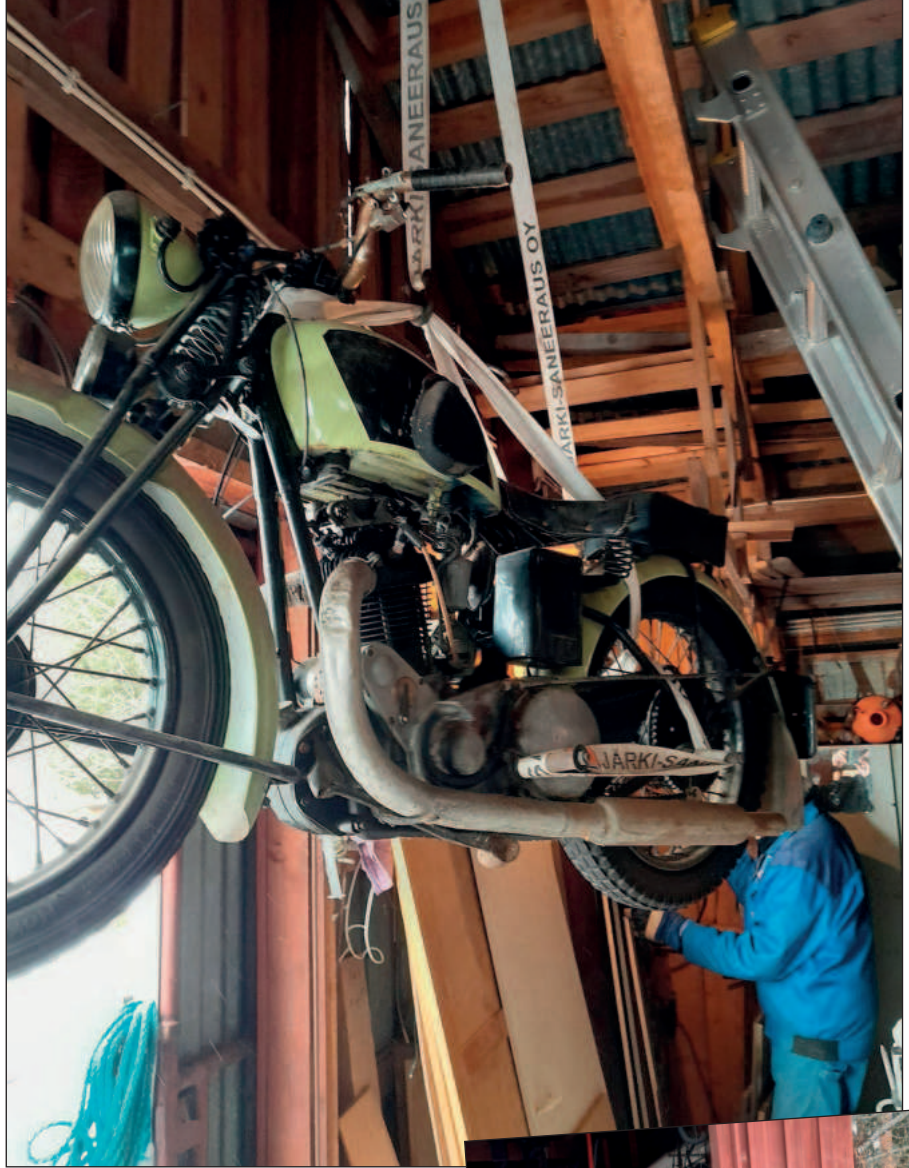
Calthorpe nostettiin 80-luvun alussa liiterin orrel-



le roikkumaan. Siellä se sai rauhas-
sa ”levätä”. Näin ei voinut heti alkaa
rassata, jos se olisi mieleen tullut. Nyt
pyörä mieli herätä uudestaan ajoon.

Jaakko Rantala 8.4.2022

Tarina jatkuu, **Tomi Kankaanpää**, joka
tunnettiin piireissä paremmin Life-
nimellä, sai hankittua tämän 500-kuu-
tioisen Calthorpen, vuodelta 1933
pyörän Jaakko Rantalalta useamman
vuoden kaupanteon jälkeen. Lifellä oli
tarkoitus viedä Calthorpe Inkooseen
Macke Fröbergille huollettavaksi ja
rekisteröitäväksi uudelleen liikenteeseen.
Kohtalo kuitenkin puuttui peliin
Lifen meneddyttyä liian aikaisin, vain
43-vuotiaana viime vuoden tammi-
kuussa. Macke osti pyörän perikunnalta
ja tarkoitus on edelleen rekisteröi-
dä pyörä. Teknisesti se on kunnossa,
käyntikuntoon laitto vaati ainoastaan
virtapuolen ja kaasuttimen puhdistuk-
sen. Pyörän väri ei vastaa alkuperäistä,
mietinnässä on tällä hetkellä jättääkö
pyörä nykyiseen asuun vai tehdä sille
perusteellisempi entisöinti. Calthorpe
saa nyt jatkaa elämäänsä 2020-luvulla
ihan muualla kuin roikkumassa hirren
orrella... •

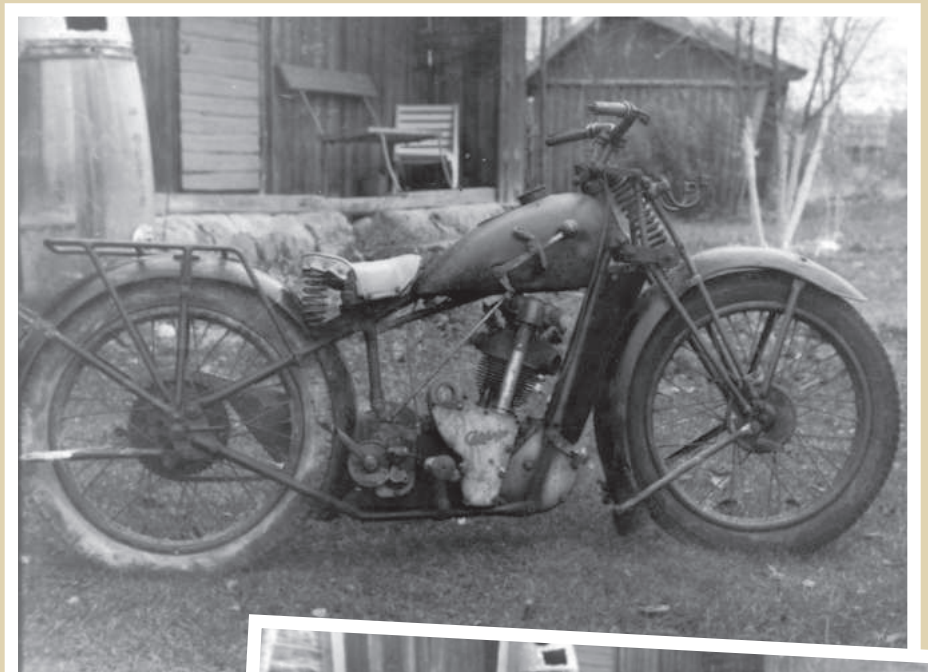


Calthorpe Ivory 250, vm.1934

Tämän jutun 250-kuutioisella Calthorpella on oma historia jutun kirjoittajan kanssa. Palataan ajassa taaksepäin, aina 90-luvun alkupuolelle. VMPK:n Veteraaniralli järjestettiin ensimmäistä kertaa Itämaankiittäjien toimesta kesällä 1990, Ilomantsin Ruhkarannassa. Tähän ralliin saimme kutsuttua paikalle myös eteläisen naapurimaamme Unic Moton jäseniä. Rallin jälkeen eestiläiset ystävämme asuivat meidän harrastajien luona, kuka misäkin. Meille majoittui todellinen pitkänlinjan vanhojen moottoripyörien harrastaja, nyt jo edesmennyt **Enno Öövel** Viljandista. No, rallireissu päättyi eestiläisiltä ajallaan, mutta Enno pyysi minua vierailemaan myös Viljandissa. Valitettavasti armeijan harmaa kutsui minua ja siellä menikin sitten 11 kuukautta kesästä 1991, kevääseen 1992 asti. Juuri ennen armeijaan astumista (alkukesä 1991), me oltiin tallin porukalla Eestissä ja silloin tuli myös vierailtua Ennon luona ensimmäisen kerran.

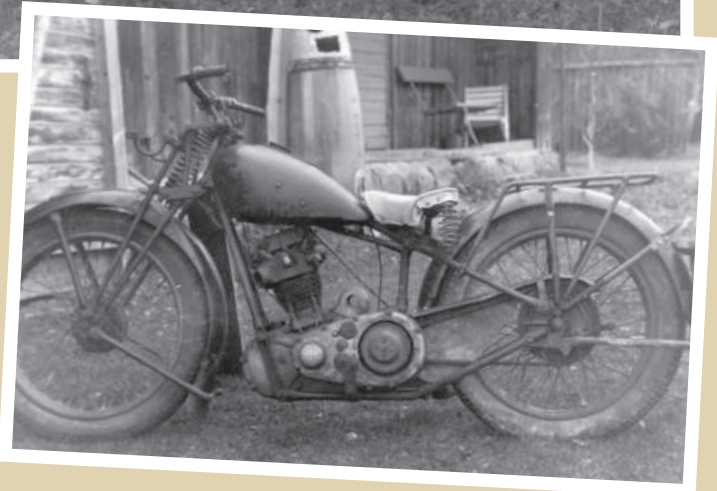
Enno esitteli meille kalustoaan, jota hän säilytti kesäpaikallaan. Mieleen on jäänyt Ennon hieno 1-sylinterinen Harley Davidson, jolla hän oli mukana em. Veteraanirallissa ja pieni ranskalainen. Mutta sitten, yhdestä varastosta Enno talutti ulos, pienen Calthorpen ja se oli menoa sitten. Joku tässä pienessä 250-kuutioisessa pisti silmään ja kaupathan siitä syntyivät. Pyörä jäi vielä Ennon hoiviin, koska se meidän kuljetuskapasiteetti ei ollut kovinkaan kaksinen ja armeija painoi päälle. Kesää tai syksyä 1992 se oli, kun Calthorpe vaihtoi majapaikkaa Viljandista Suomeen.

Pahimpina puutteina pienessä Calthorpeissa olivat virtalaitteet ja pako-



putkisto. 90-luvun alkupuolella elettiin aikaa ilman internetiä, joten osien löytäminen tähän vähän harvinaisempaan englantilaiseen oli kiven alla. Aikaa meni, osia ei löytynyt ja elämässä tapahtui paljon muutakin. Omakotitalo, työt koti ja ulkomailla, kyllähän te tiedätte kuvion. Calthorpe kulki kyllä joka muutossa mukana. Lopulta Calthorpe vaihtoi omistajaa vuosiksi Etelä-Pohjanmaalle, josta se 2018 kulkeutui takaisin tänne Joensuuhun, **Esko Laurilan** omistukseen.

Pyörälle ei oltu tehty mitään sen jälkeen, kun se siirtyi allekirjoittaneelta

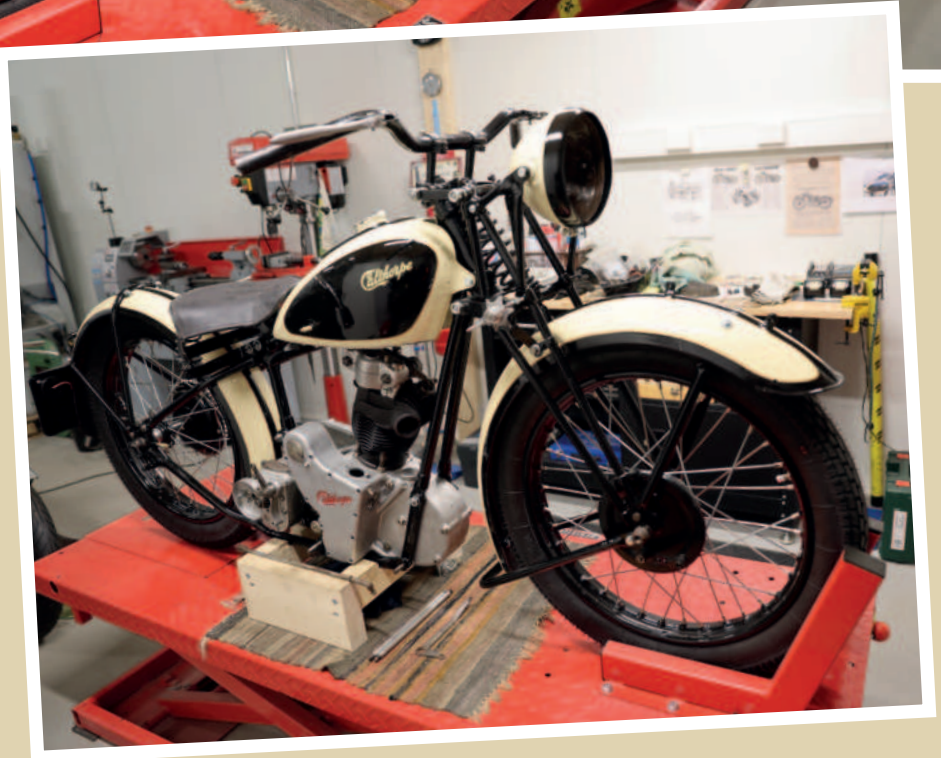


eteenpäin, eli se oli pohjamaalattuna osiltaan, mutta tekniikkaan ei oltu syvennetty sen tarkemmin. Esko avasi koneen ja ensimmäinen pahempi yllätys löytyi, kiertokanki oli mennyt joskus poikki ja se oli korjattu hitsaamalla. Suomesta ei tahtonut löytyä kiertokangen valmistajaa, mutta Esko sai uuden teetettyä Calthorpen kotisaarella Englannissa. Mäntä oli tietysti väljä sylinteriin nähden, joten se-



...tiedossa vain 24 kappaletta pitkin maailmaa...

kin piti uusia. Aluksi siihen sovitettiin BSA:n valmistetta oleva, jolle sylinteri porattiin. Kuukausi porauksen jälkeen Australiasta löytyi Calthorpen oma mäntä, joka oli kolmekymppiä suurempi kuin BSA:n, ja Esko vei sylinterin toiseen kertaan porattavaksi omalle männälle. Australiasta löytyi myös uudet venttiilit, ohjurit valmistettiin kotimaassamme. Öljypumppu tuotti jonkun verran ongelmia sen alkuperäisen kannen valumateriaalin takia, joten se jouduttiin tekemään uusiksi Eskon omin voimin. Vaihdelaatikkoon vaihdettiin kaikki uudet laakerit. Englannista Esko sai vinkin, jolla parannetaan Calthorpen alkuperäistä öljynkiertoa, etenkin nokka-akselin voitelun osalta. Ohjaustangon puuttuvat kahvat Esko sai hankittua **Riku Roudolta**, joka osti



Forssan suunnalta huomattavan ison kasan Calthorpen osia. Pyörän maalaus on kokonaan tehty Eskon toimesta. Etsinnässä on edelleen Lucaksen MS1 -magdyno ja pakoputkisto. Tähän asiaan voisivat Huimapyörän lukijat auttaa...

Pieni 250-kuutioinen Calthorpe al-

kaa olemaan harvinaisuus maailman mittakaavassa. Englannin merkkikerholla on tiedossa vain 24 kappaletta pitkin maailmaa. Suurin osa näistä on Englannissa ja Australiassa ja yksi Suomessa, koukuttuaan ensin Eestin kautta. •

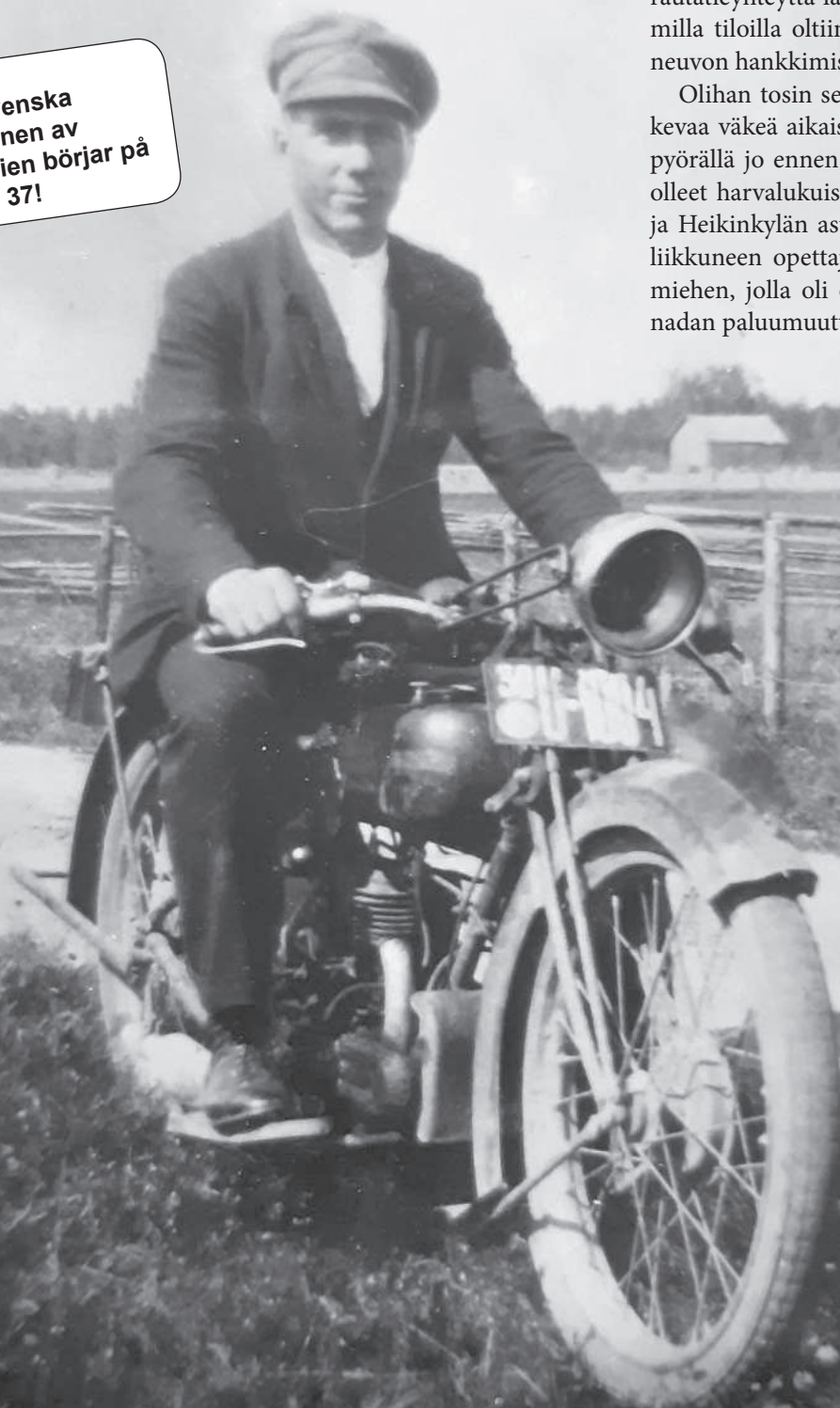
Kun Loviisan ympäristön kylissä alkoi motorisoituminen

Loviisasta Lapinjärvelle päin ajettaessa mutkainen maantie kulkee useamman ruotsinkielisen kylän kautta pohjoiseen. Se kiertää Kuggomin, Hardomin, Andersbyn ja Hommansbyn kautta Heikinkylään ja muihin Lapinjärven suurkyliin. Täällä avautuivat suuret yhtenäiset peltoaukeat

OBS!
den svenska versionen av historien börjar på sidan 37!

jollaisia ei ole tottunut näkemään kuin rannikkokaistaleen kartanoiden alueilla. Elettiin 1920-luvun puoltaväliä ja etelä-suomalaisella maaseudulla vallitsivat varsin hyvät ajat. Asuttiin varsin lähellä useita kaupunkeja kuten Loviisaa, Kotkaa ja Kouvola mutta myös Helsinkiä. Mitään kiinteää rautatieyhteyttä länteen ei ollut olemassa ja monilla isomilla tiloilla oltiin ruvettu tutkimaan oman moottoriajoneuvon hankkimista.

Olihan tosin seudulla asunut moottoriajoneuvoilla kulkevaa väkeä aikaisemminkin, joka oli liikkunut moottoripyörällä jo ennen sisällissotaa, vaikka nämä tietysti olivat olleet harvalukuisia. 1970-luvulla vanhimmat Lindkosken ja Heikinkylän asukkaat vielä muistivat vanhalla Puchilla liikkuneen opettajan ja maahan muuttaneen sveitsiläisen miehen, jolla oli ollut Mars-niminen moottoripyörä. Kanadan paluumuuttaja taas oli ottanut mukaansa Scott-pyö-



Kuva 1./Bild 1. Artur Lund työskenteli sähkönjakelun parissa ja käytti tätä kevytrakenteista Raleighia virkapyöränään

ränsä. Vanhin jututtamani herrasmies muisteli sedällään olleen sivuvaunullisen amerikkalaisen Thor-pyörän ja Heikinkylässä asuva mies tiesi, että joku viimein oli työntänyt loppuunajetun Excelsiorinsa paikallisen kyläpajan takana olevaan pensaikkoon.

Mutta kaksipyöräiset alkoivat tulla välttämättömiksi myös muilla toimialoilla. Metsätaloudessa, meijereillä ja elintarvikealalla toimi lukuisia työnjohtajia, kuten myös maanmittausalalla, sähkönjakelussa ja viestinnässä sekä koulu- ja poliisitoimessa jne., joilla kaikilla oli tarve nopeasti kulkea töihin säässä kuin säässä ja kaikkina vuodenaikoina. Myös rakennus- ja puusepänalalla toimineet yrittäjät tarvitsivat kulkupeliä päästäkseen oman kylän ulkopuolella sijaitseviin kohteisiinsa. Omin päin liikkuvalla oli moottoripyörä tietysti luonnollisin ja edullisin ajoneuvo, joka voitiin tarpeen tullen varustaa sivuvaunulla perheen tai työkalujen kuljetustarpeen kasvaessa. Suuremmilla tiloilla eikä pelkästään kartanoilla myös autot alkoivat yleistyä. Hankittiin myös käytettyjä ajoneuvoja sellaisten ollessa tarjolla esim. asutuskeskuksissa. Osin lukuisten omistajainvaihdosten ja



Kuva 2./Bild 2. Kymenlaakson Sähkön mittarinlukijat valokuvattuna jossakin Heikinkylässä.



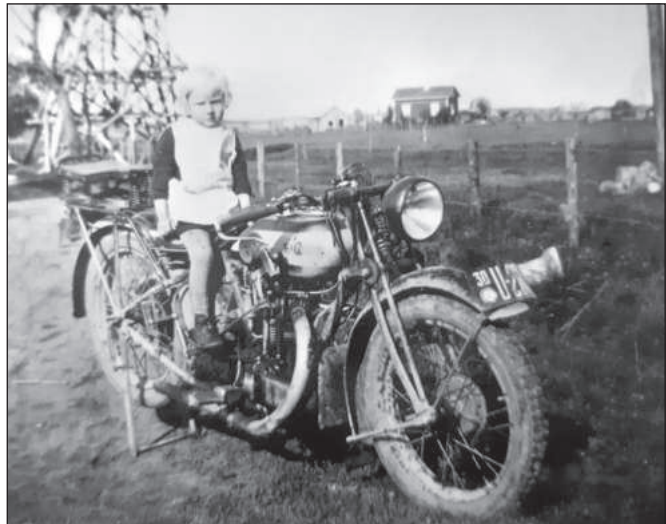
Kuva 3./Bild 3. Alfred Lindfors & Indian Power Plus.

osittain silloisten teiden huonosta kunnosta johtuen ajoneuvot ajettiin täysin loppuun. Viimein ne purettiin ja niiden komponentteja hyödynnettiin moniin tarkoituksiin. Se oli täydellistä kierrätystä!

Lindkoskella asuva **Östen Engård** ajoi 1923-mallista Harleyta. Mies oppi ajamaan sivuvaunumoottoripyörää jo 10 vuoden ikäisenä. Engård oli moottoriajoneuvoista kiinnostunut mies ja kertoi että oli jopa käynyt kuuluisissa Saxtorpin moottoripyöräkilpailuissa 1930-luvun alussa.

Engård vaihtoi ennenpitkää moottoripyörästä nelipyöräiseen. Hän ei kuitenkaan hankkinut ihan tavallista ajoneuvoa vaan osti Helsingin Nikolajefiltä Bianchi-automobiiliin. Sotien jälkeen Bianchi lopulta romutettiin ja auton moottori päätti elämänsä Loviisalaisen veneen moottorina. Engård muisti myös ensimmäisen auton Lindkoskella olleen vuoden 1918 Mercedesen.

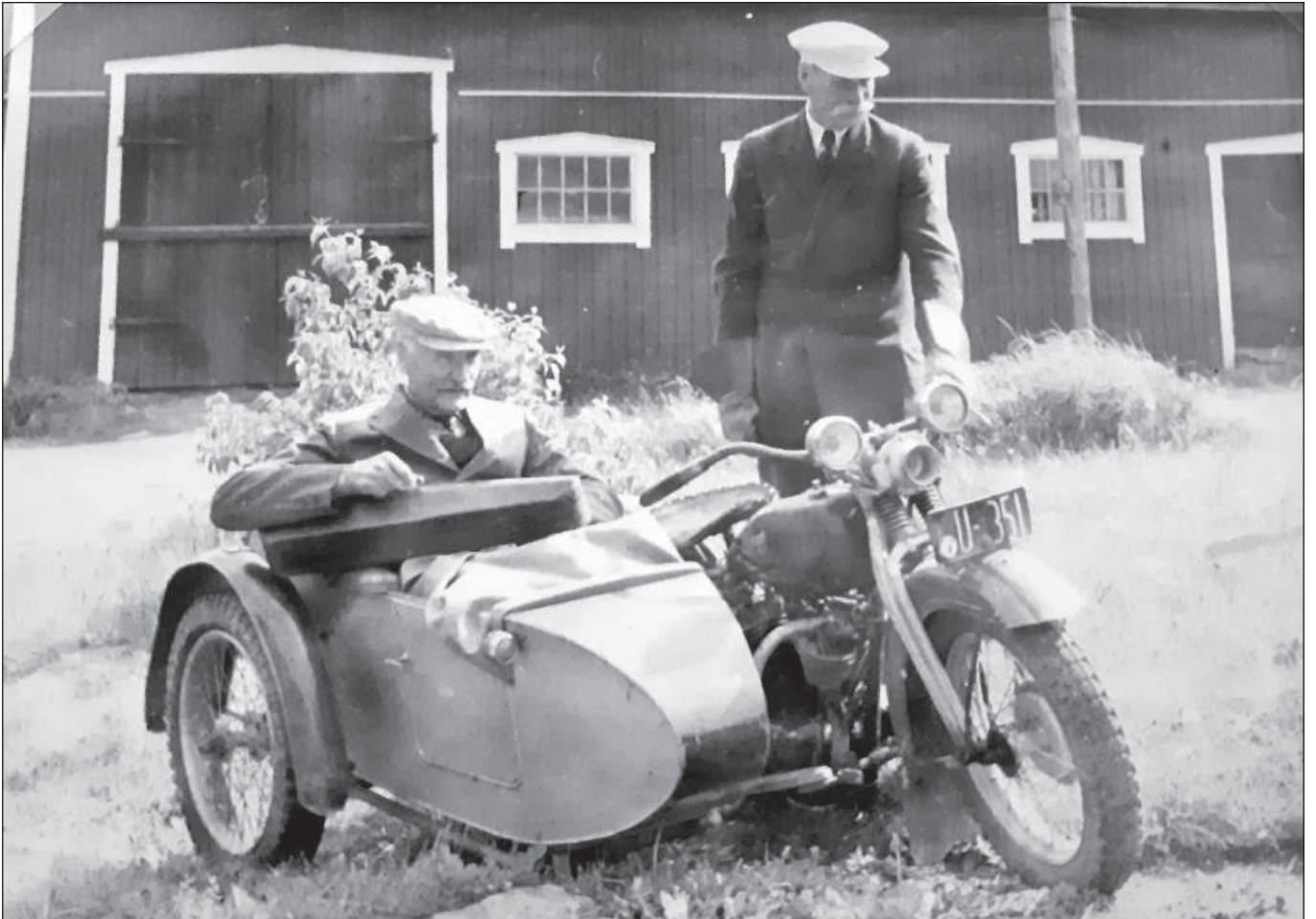
Hopomissa asuva **Alfred Lindfors** oli maanviljelijä ja monitoimija. Tässä (kuva 3.) perhe on kuvattuna sen vanhassa Indian Power Plus-koneessa joskus sotien jälkeen.



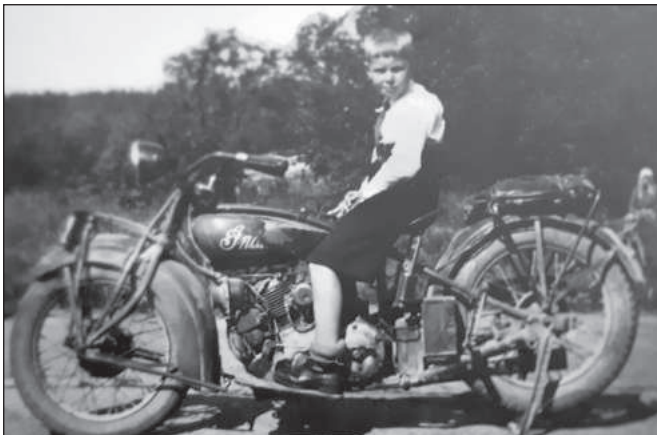
Kuva 4./Bild 4. Todennäköisesti Artur Lundin pieni tytär tässä Alvar Amberin omistaman Raleighin satulassa Heikinkylän tähystystornin luona. Alvar Amber toimi Heikinkylässä seppänä. Kokonaisen viiden moottoripyörän jälkeen mies vihdoinkin vaihtoi kaksipyöräiset autoon – amerikkalaiseen Nashiin.

Moottoripyörää käytettiin erilaisissa töissä sekä omistajan että tämän veljen tiloilla. Puimakoneen käyttämiseksi takapyörään asennettiin remmipyörä ja moottorin käydessä sitä jäähdytettiin kosteilla rievuilla. Tämän kertoi veljenpoika **Max**. Indiania käytettiin myös perunannostossa ym. töissä ja oli näin omiaan ”mekanisoimaan” tilan tuotantotaloutta. Hallintalaitteet olivat loppuunkuluneita ja jarrut huonoja ja veljenpoika muisti, että yhdistelmä kaatui monet kerrat jarrujen tai kaasun hirttäessä. Moottoripyörä teki pitkän päivätyön sillä se oli käytössä aina vuoteen 1963 saakka. 1970-luvulla siitä oli jäljellä enää purettu kasa osia, joka sittemmin siirtyi vanhoja moottoripyöriä harrastavien käsiin.

Moottoripyöräinnotus kulki 1950-luvulla suvussa eteenpäin. Perheen toinen poika rupesi ajamaan kilpaa ja



Kuva 5./Bild 5. Fridolf Markusas Markusbackan tilalta Lindkoskella aloitti moottoripyöräilyn remmivetoisella NSU:lla ja ennen ensimmäistä maailmansotaa. Tässä hän valmistautuu ystävänsä Gustav Backaksen kanssa hautajaisiin lähtöön. Säveltäjä ja pelimanni Backas sävelsi suuren määrän kansansävelmiä aktiiviuransa aikana.



Kuva 6./Bild 6. Alfred Holmen omisti tämän Indianin, sarjassaan toisen. Pyörä koki myöhemmin kampaakseli-vaurion mutta moottori saatiin korjattua kiitos lähistön korjaamolta löytyneen sylinterin.



Kuva 7./Bild 7. Svea Johansson koeistumassa hardomilaisen Nyrenin Saroleaa.

toinen aloitti jokapäiväisen liikennöimisen AJS-koneella.

Rakennusala työllisti suuren määrän miehiä. Varsinkin sotien jälkeisenä aikana löytyi huoltoa vaille jääneessä rakennuskannassamme paljon korjattavaa. Eräs näistä miehistä oli Liljendalissa asuva **Oskar Blomqvist**. Hän toimi rakennusurakoitsijana ja asui perheineen Sävträskissä kyläkeskuksen tuntumassa. Blomqvist siirtyi autoon vasta

1960-luvulla ja hän aloitti liikkumisen käytetyllä Arielilla, johon hän oli asentanut laatikon työkalujen ja muiden välineiden kuljettamiseksi. Pyörä oli 1930-luvun alun mallia mutta se myytiin luultavasti vasta muutamaa vuotta myöhemmin. Blomqvist osti pyörän vuonna 1938 ja konetta käytettiin läpi vuoden. Huolto- ja korjaustöiden suorittamiseksi oli pyörä kannettava jyrkkiä rappuja pitkin talon kuistille,



Kuva 8./Bild 8. Rengastyöt kuuluivat entisajan moottorimiesten säännöllisiin askareisiin. Ajoittain tätä työtä joutui tekemään parikin kertaa päivässä!



Kuva 10./Bild 10. Tässä vain yksi niistä koneista jotka jatkoivat elämäänsä omistajan poismenon jälkeen - tämän Husqvarnan takapyörästä puhkesi rengas mutta sitä ei koskaan ehditty paikkaamaan, sillä pian tapahtuman ja pyörän aittaan työntämisen jälkeen omistaja sairastui ja menehtyi. Siellä pyörä kenties seisoo edelleen, ellei joku ole sattunut törmäämään siihen ja ostamaan sitä. Kuvan otti kirjoittaja vuonna 1979.

jossa sitä oli kylminä vuodenaikoina helpompi korjata. Talon emäntä muisti kuinka hankalaa oli moottoripyörällä sekalaisten asioiden hoitaminen. Toisinaan oli koko perhe kuljetettava pyörällä naapurikaupunkiin. Hänellä ei todellakaan ollut mitään mielenkintoa muistella niitä aikoja!

Hankalampien korjausten suorittamiseksi Blomqvistia auttoi pyörämekaanikkona harjaantunut hopomilainen **Gustav Löf**, jonka taitoja varmastikin tarvitsivat muutkin ympäri maakuntaa asuvat motoristit. Tal-



Kuva 9./Bild 9. Moottoripyöräkilpailut yli 30 km:n pituisella radalla keräsivät paljon katsojia. Pysäköintialueella oli näin ahdasta jo vuonna 1930.



Kuva 11./Bild 11. Jimmy Simpson, vuoden 1930 C-luokan ylivoimainen voittaja Saxtorpissa Nortonillaan. Pian Husqvarna tulisi aloittamaan voittokulkunsa TT-radoilla.

visodan puhjettua Ariel purettiin ja osat haudattiin sahapurukekoon. Sieltä ne rauhan saavuttua kaivettiin uudestaan esiin, koottiin ja pyörä katsastettiin, jonka jälkeen sitä käytettiin läpi koko 1950-luvun. 1961 Arielin syytti ukonilmalla salama pyörän seistessä piharakennuksen lähetyvillä, jolloin sekä pyörä että osa rakennusta paloivat. Arielin jäänteet purettiin ja tajuttiin ettei pyörän korjaus olisi järkevää eikä mahdollistakaan. Osat haudattiin pihan perillä olevaan tunkioon ja seuraavaksi moottoripyöräksi hankittiin Jawa.

Rickhard Holmsten asui perhei-



Kuva 12./Bild 12., Esko Lehto & Rudge

neen Ruotsinpyhtään pitäjän Kejtälässä. Hän työskenteli metsätyönjohtajana. Uransa alkuaikoina Holmsten ajoi 1920-luvun Wandereria ja Harley Davidsonia. Omistaessaan Wandererin pyörä oli jo vanha ja kulunut ja hän onnistui Pukarosta ostamaan puretun samanlaisen varaosapyöräksi. Mutta Holmstenin mielestä pieni Rudge oli



Kuva 13./Bild 13. 1979 oli vihdoin mahdollista toistamiseen kaivaa haudattu Ariel ihmisten ilmoille edellä mainitun Lövin vihjeen perusteella. Utteran osien metsästyksen jälkeen, kavereiden avun sekä lukemattomien työtuntien jälkeen pyörä oli mahdollista rekisteröidä liikenteeseen vuonna 2000, jonka jälkeen sillä on tehty satunnaisia sekä ralli- että työmatkoja.



Kuva 14./Bild 14. Kun täti kävi kyläilemässä oli aina valokuvaamisen paikka



Kuva 15./Bild 15. Olof Dahlström & Matchless

kuitenkin ollut pyöristä paras. Sillä riitti ajoa aina 1950-luvun alkuun saakka, jonka jälkeen se loppuunajettuna romutettiin Andersbyssä perheen vastavalmistuneen talon pihapiirissä.

Esko Lehto on aina ollut moottori-pyörämiehiä. Mies kiintyi, ehkä sattumalta, yhteen ja samaan pyörämerkkiin



Kuva 16./Bild 16. Ariel SF 1931 kuljettajineen työpäivän ajovuorojen jälkeen.

– englantilaiseen Rudge Whitworthiin. Ensimmäisen rankasti muutetun Rudgensa mies osti Helsingin Käpylästä. Pyörä päätti viimein päivänsä Ratulessa, jossa vielä oli suunniteltu moottorin asentamista puimakoneeseen. Ensimmäisen Rudgensa jälkeen Lehto osti Pyhtäältä yläputkisen ”ristipiikin” – täysradiaalikkannella olevan kolme-puolikkaan koneen. Tällöin elettiin vuotta 1947. Hän muisti että pyörä oli hyvä herkkä käynnistymään kovimillakin pakkasilla, sillä ulkonahan konetta säilytettiin. Venttiilien säätö oli helppo suorittaa kiertämällä vain yhtä mutteria. Erityisesti pyörän rekisteri-

tunnus oli jäänyt mieleen, se kun oli ”V 2”. Myöhemmin hän möi koneen **Eero** veljelleen joka ajoi sillä monta vuotta. Esko Lehdon kolmaskin pyörä oli Rudge, tavallinen maantiekone, joka saksalaisen Horexin hankinnan jälkeen siirtyi uuteen kotiin Ruotsinpyhtääläiselle peltisepälle. Tällä tavoin samat pyörät kerkesivät palvelemaan useita isäntiä käyttöikänsä aikana.

Poliisit käyttivät usein moottori-pyörää sekä virka- että siviilijossa. Ylikonstaapeli **Eklund** Lapinjärveltä ja ylikonstaapeli **Malm** Porvoosta ajoivat kumpikin sivuvaunu-Harleyta. Lapinjärven Heikinkylässä taas sivuvaunu-

Norton toimitti poliisipyörän tehtäviä.

Loviisan Tesjoella asui **Olof Dahlström**. Hänkin toimi poliisina. Dahlström osti Matchlessinsa uutena 1937. Siihen aikaan eivät nykyaikaiset moottoripyörähaalarit olleet yleisiä vaan useasti käytettiin vuorattuja kangashaalareita. Matchless vaihtoi vielä muutaman kerran omistajaa kunnes se lopulta joutui Ruotsiin keräilykohteeksi monen muun itä-uusmaalaisen konepyörän tavoin 1960- ja 70-luvuilla.

Lovisalainen **Birger Lassas** ajoi vanhaa kolmepuolikasta Raleighia ennenkuin hän osti uuden Arielin. Siinä oli vasta kunnan pyörä – näin hän muisteli. Se oli iso kone kallistettuine sylinterineen, sen ajan muodin mukaisesti, matala ja helppo hallittava. Lassas

muisti ostaneensa Arielin uutena Kotkasta 1933. **Holger**-veljensä kanssa hän käytti pyörää vuoteen 1939 saakka, jolloin hän sai kutsun kertausharjoituksiin. Pyörän hän möi Porvooseen kun hän huomasi ajamisen ruvettua tuntumaan käsivarsissaan. Velipoika oli muistanut että pyörä pakkolunastettiin sotatoimiin sodan puhjettua ja viimeisen kerran sen nähtyään se oli maalattu siniharmaaksi. Lassas kertoi ettei Arielissa koskaan esiintynyt mitään vikaa vaikka sitä käytettiin pitempiinkin esim. Tampereelle suunnattuihin matkoihin.

Lassas muisti Loviisassa ennen sotia olleen 3–4 kpl Arieleita ja pari Rudgea. Mies työskenteli kaupungissa linja-auton kuljettajana. Sotien jälkeen häntä

kiinnosti uudemman kerran moottoripyörän hankinta mutta horoskooppi varoitti häntä: Älä osta moottoripyörää! Niinpä hän tuli hankkineeksi auton. •

Lähdeaineisto:

Tämän artikkelin runko perustuu suureen määrään kotikäyntejä, haastatteluja ja lainattuja valokuvia Loviisan ympäristön asukkailta. Pääosa aineistosta on kerätty vuosien 1978-80 aikana.

teksti: Turkka

När byarna bortom Lovisa började motoriseras

För att komma ut till de större enhetliga jordbruksarealerna norr om Lovisa skulle man färdas upp via Kuggom, Hardom, Andersby och Hommansby till Hindersby och de övriga storbyarna i Lappträsk. Här bredde sig stora slätter ut. Så stora enhetliga åkerarealer kunde man inte skåda annanstans än vid de stora herrgårdarna intill kusten. Det var sent 20-tal och det var ganska goda tider för de sydfinska lantbruken. Man bodde rätt nära städer som Lovisa, Kotka och Kouvola men också Helsingfors. Då ingen direkt järnvägsförbindelse västerut fanns, hade de mera välbeställda gårdarna börjat se sig om efter egna fortskaffningsmedel.

Visst hade det funnits folk i trakten

som kört motorcykel redan före inbördeskriget, men dessa hade nog ännu varit rätt fåtaliga. På 1970-talet kom de äldsta invånarna i Lindkoski och Hindersby ännu ihåg en lärare, som hade kört omkring med en gammal Puch och en inflyttad schweizare som hade haft en Mars-motorcykel. En återinflyttad Kanada-finländare hade tagit med sig sin Scott. Den äldsta herremän jag pratat med berättade, att hans farbror ägt en amerikansk Thor med vagn och en Hindersby-bo visste att någon slutligen hade ställt ut sin utjänta gamla Excelsior i snåren bakom en gammal smedja i trakten.

Men tvåhjulningar började också bli nödvändiga inom övriga verksamhet-

sområden. Det fanns arbetsledare och övriga anställda inom skogsbruk, mejeri- och livsmedelsindustri, lantmåteri, elförsörjning och telegraf, skolväsen och poliskår mm, som alla snabbt och regelbundet måste kunna ta sig till jobbet i alla väder och olika årstider. Det fanns även företagare inom t.ex. byggnad och snickeri som jobbade runtom socknen. För trafikering på egen hand var det naturligare och de billigare fordonet motorcykeln, som kunde förses med sidvagn om familjen fick tillökning eller för frakt av verktyg och diverse redskap som man var tvungen att föra med sig. Även bilen började bli vanligare också på de större gårdarna och inte bara herrgårdarna. Man

inhandlade också begagnade fordon om sådana fanns tillgängliga t.ex. i de större samhällena runtom. Dels pga de flertaliga ägarbytena och dels pga vägnas dåliga skick blev de flesta fordonen totalt slutkörda. Ännu härefter användes dess komponenter för diverse ändamål. Det var återvinning i ordets verkliga bemärkelse!

Lindkoski-bon Östen Engård körde Harley av 1923 års upplaga. Mannen lärde sig köra sidovagnsmotorcykel redan vid 10 års ålder. Engård var mycket intresserad av motorfordon och berättade att han tom besökt de ärorika motorcykeltävlingarna i Saxtorp i början på 1930-talet.

Engård bytte så småningom upp sig från tvåhjulning till fyrhjulning. Han skaffade sig dock ingen vanlig vagn utan köpte en Bianchi-automobil från Nikolajeff i Helsingfors. Efter kriget skrotades slutligen Bianchin och bilens motor slutade sitt liv som båtmotor i Lovisa. Engård kom ihåg att den första bilen i Lindkoski varit en 1918 års Mercedes.

Alfred Lindfors (Bild 3) i Hopom var jordbrukare och mångsysslare. Här är familjen fotograferad i familjens gamla Indian Power Plus, kanske nån gång efter kriget. Motorcykeln användes på gården och även av ägarens broder för allehanda ändamål inom lantbruket. För att driva ett tröskverk monterade man en remskiva på bakhjulet och kylde motorn med våta trasor medan motorn gick. Detta berättade brorsonen Max. Men Indianen användes också vid potatisupptagning mm och bidrog på så sätt till ”mekanisering” av gårdsbruket. Reglagen var slitna och bromsarna dåliga och brorsonen kommer ihåg, att ekipaget välte flera gånger när bromsarna skar fast eller gasen hakade upp sig. Motorcykeln fick ett långt liv för den användes ända fram till 1963. När man kom in på 1970-talet fanns dock bara en demonterad hög kvar, som så småningom hittade vägen till nya ägare när gammelfordon hade blivit samlarobjekt.

Motorcykelintresset gick vidare inom släkten på 1950-talet. Familjens ena son började köra banlopp medan andra sonen körde AJS i daglig trafik.

Byggnadsbranschen sysselsatte en stor massa karlar. I synnerhet under efterkrigstiden fanns det mycket att reparera på byggnader som saknat tillsyn under krigsåren. En av de flertaliga män som arbetade inom byggbranschen var Liljendalbon Oskar Blomqvist. Han jobbade som byggnadsentreprenör och bodde med sin 4-personers familj i Sävträsk tätt intill byacentret. Blomqvist skaffade inte bil förrän in på 1960-talet och han började med att köra med en begagnad Ariel, på vilken han monterat en låda för redskap och verktyg som han behövde för sitt arbete. Cykeln var en tidig 1930-tals modell men såldes troligtvis ett par år senare och Blomqvist skaffade den begagnad 1938. Motorcykeln användes naturligtvis året om. För reparationer under den kalla årstiden måste cykeln bäras upp för trapporna på husets veranda, där det var lättare att jobba med den. Frun kom ihåg hur besvärligt det var att sköta alla ärenden med motorcykeln och då och då tom ta hela familjen med på den. Hon hade inget intresse av att komma ihåg de tiderna!

För svårare reparationer fick Blomqvist hjälp av den motorkunnige Gustav Löv i Hopom, som säkert var anlita av många dåtida motorcyklister. När vinterkriget bröt ut togs Arieln i delar och gömdes i en sågspånshög. Härifrån grävdes den fram igen efter kriget och monterades ihop, registrerades och användes genom hela 1950-talet. 1961 blev Arieln under ett åskväder träffad av en blix, där den stod utanför gårdsbyggnaden och både cykel och en del av byggnaden brann upp. Kvarlevorna av Arieln blev demonterade och man insåg snart, att en reparation av skrotet var omöjlig och onödig och delarna blev nedgrävda på gårdens soppipp. Följande fordon blev en Jawa mc.

Rickhard Holmsten bodde med sin familj i Kejtala i Strömfors socken och jobbade som skogsförman. Till att börja med körde han 1920-tals Wanderer och Harley Davidson. Under de åren han körde Wanderern var den redan en gammal cykel och han passade på att köpa en demonterad likadan från Pockar som reservdelsmaskin. Men enligt honom hade den bästa cykeln

ändå varit den lilla Rudgen som kördes fram till 1950-talet, varefter den som uttjänt skrotades på den nybyggda gården i Andersby.

Esko Lehto (Bild 12) har alltid varit en motorcykelintresserad man som fäst sig, kanske av en slump, vid ett och samma märke – engelska Rudge Whitworth. Den första mycket ombyggda Rudge-maskinen köpte Lehto från Kottby i Helsingfors. Cykeln slutade senare sitt liv i Ratula by efter att man planerat att montera in motorn i ett tröskverk. Efter den första Rudgen köpte mannen en ”korsventilad” Rudge 350 ccm med överliggande rör från Pyttis, en ”ristipiikki” som han kallade den. Detta skedde år 1947. Denna motor hade ett cylinderlock med radiella ventiler. Han kom ihåg att cykeln var mycket lättstartad tom under kallaste vintern, för ute stod den ju hela tiden. Ventiljusteringen var enkel och kunde utföras med hjälp av bara en ställmutter. Han kom speciellt ihåg det lite udda registernumret ”V 2”. Senare sålde han cykeln till sin bror Eero som körde den i många år. Det blev sedermera en ytterligare Rudge för Esko Lehto, en vanlig landsvägsmaskin som efter anskaffning av en tysk Horex hittade ett nytt hem hos en plåtslagare i Strömfors. På det här sättet hann cyklarna tjäna ett stort antal ägare under sin brukstid.

Poliser hade ofta motorcykel som sitt huvudfordon, antingen i tjänst eller privat. Överkonstapel Eklund i Lapträsk samt överkonstapel Malm i Borgå körde båda Harley Davidson med vagn. I Hindersby tjänstgjorde en sidovagns-Norton som poliscykel.

I Tessjö by öster om Lovisa bodde Olof Dahlström (Bild 15). Han jobbade som polis, även han. Dahlström köpte sin Matchless femhundra som ny 1937. Den tiden var det inte så vanligt med ändamålsenliga motorcykeloveraller, utan man använde fodrade overaller i tjockt tyg. Motorcykeln bytte ännu några gånger ägare tills den till slut hamnade i Sverige som samlarobjekt, precis som endel andra motorcyklar i Östra Nyland under 1960- och 70-talen.

Lovisa-bon Birger Lassas körde en gammal Raleigh 350:a innan han köpte en ny Ariel. Det var nog riktigt motor-

cykeln det - menade han. Det var en stor maskin med lutande cylinder enligt tidens mode, låg och lätt att köra. Han kom ihåg att han köpte Arieln ny i Kotka 1933. Han och brodern Holger körde cykeln tom. 1939 då Birger blev inkallad på reservövning. Han sålde cykeln till Borgå när han märkte att det började kännas i handlederna. Brodern kom ihåg att Arieln blev tvångsinlöst som ordonanscykel för kriget och sista gången han såg den hade den målats om i gråblå ton. Birger berättade att Arieln aldrig hade något fel fastän den då och då också användes för längre resor t.ex. till Tammerfors.

Han kom ihåg att det samtidigt fanns 3-4 st Ariel-cyklar i Lovisa samt ett par Rudgar. Lassas jobbade som busschaufför i Lovisa. Efter kriget funderade han på att köpa sig en motorcykel igen men horoskopet varnade honom: Köp inte motorcykel! Så blev det bil istället. •

Källmaterial:

Ett stort antal hembesök, intervjuer och lånade fotografier av invånare i Lovisa-trakten har utgjort stommen till denna artikel. Största delen av materialet är insamlat under åren 1978-80.

Bildtexter:

1. Bilden kan ha varit tagen någonstans i Hindersby. Artur Lund jobbade inom eldistributionen och använde sig av denna lätta Raleigh.
2. Kymmenedalens El använde sig av dessa motorcykelburna mätaravläsare.
4. Troligtvis är det Artur Lunds lilla dotter som här sitter i sadeln på Alvar Ambers Raleigh i närheten av Hindersby spejningstorn. Alvar Amber jobbade som smed i Hindersby. Efter hela fem motorcyklar bytte mannen till en bil – en amerikansk Nash.
5. Fridolf Markusas från Markusbacka i Lindkoski började köra motorcykel med en liten remdriven NSU redan före första världskriget. Här rustar sig Fridolf Markusas och spelman Gustav Backas iväg till en begravning. Musikbegåvade Backas komponerade ett stort antal folkmelodier under sin aktiva ålder.
6. Alfred Holmen ägde denna Indian, den andra i följd. Cykeln fick senare vevaxel-haveri men motorn kunde repareras tack vare en cylinder som fanns i en närbelägen verkstad.
7. Svea Johansson provsitter här Hardom-bon Nyrens Sarolea.
8. Däckreparation hörde förr i tiden till motorcykelfolkets regelbundna sysselsättningar. Stundom fick man hålla på med sånt flera gånger dagligen!
9. Motorcykeltävlingarna på den över 30 km långa banan samlade mängder av åskådare. Sådär trångt var det på parkeringen redan år 1930.
10. Här är bara en av de maskiner som överlevt sin ägare. Bakhjulet på den här Husqvarnan fick punktering men ringen hann aldrig bli lappad, eftersom ägaren snart därefter och efter att cykeln lyfts in i bodan insjuknade och avled. Där måtte den stå fortfarande ifall inte någon stött på den och köpt bort den. Bilden är tagen av artikelförfattaren år 1979.
11. Jimmy Simpson, överlägsen segrare i C-klassen vid 1930-års tävling i Saxtorp på sin Norton. Snart skulle Husqvarna börja sitt segertåg på TT-banorna.
12. Esko Lehto & Rudge
13. 1979 var det slutligen möjligt att för en ytterligare gång gräva fram Arieln igen efter tipset av tidigare omnämnda Löv. Efter hårt letande av delar, mycket hjälp av bekanta och oräkneliga arbetstimmar kunde maskinen åter inregistreras för trafik år 2000 och har då och då körts om somrarna, både till mc-träffar och till jobbet
14. När Faster kom på besök till Strömfors skulle det alltid fotograferas.
15. Olof Dahlström & Matchless
16. Ariel SF 1931 med chauffören i sadeln efter dagens arbetstur.

Veteraanimoottoripyöräklubin

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 nahka-
merkki hihassa koot: M – XXL 80 €

Pinssi 3 €

Pyörämerkki, valettu pronssia 25 €

Sadetakki Koot: XL- XXXXL 32 €

Eco soft shell -takki koot:
L – XXXL 100 €

T-paita, tumman sininen koot:
S – XXXL 20 €

punainen koot: S - XXXL 20 €

oliivinvihreä koot: L – XXL 20 €

Collegetakki Helmen harmaa
L ja XL 40 €

Collegetakki Musta koot:
L – XXL 40 €

Tarra 1 €

VMPK 25v-historiikki 16 €



Huppari



Aikuisten college-takki



Dandy cap



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

FIVA – historiallisten ajoneuvojen vaalija ja edunvalvoja

FIVA (the Fédération Internationale des Véhicules Anciens, www.fiva.org) on maailmanlaajuinen ei-voittoa tavoitteleva järjestö, jonka tehtävänä on suojella, säilyttää ja edistää historiallisten ajoneuvojen käyttöä ja kulttuuria. Suomeksi järjestön nimi on Historiallisten ajoneuvojen kansainvälinen liitto. Järjestö on muodostettu vuonna 1966 ja on nyt aktiivinen yli 80 maassa ja siten edustaa historiallisten ajoneuvojen harrastajia eri maailman kolkissa. Ideana oli yhdistää eri maiden historiallisten ajoneuvojen liitot saman katon alle. Intressinä on pitää huolta, että harrastus mahdollistetaan maailmanlaajuisessa muutoksessa. Kokonaisjäsenmäärä on yli 2 miljoonaa historiallisten ajoneuvojen harrastajaa. Vuodesta 2017, FIVA on UNESCON konsultoiva yhteistyökumppani edustaen vanhojen ajoneuvojen perimää ja siihen liittyvää kulttuuria.

Veteraanimoottoripyöräklubi r.y. on jäsenenä FIVA:ssa niin kuin myös SAHK ry (Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry). FIVA tuo molemmille järjestölle kansainvälisyyttä, koska se on nimenomaan standardisointi-, yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Lisäksi molemmat kotimaiset organisaatiot ovat mukana pohjoismaisten kattojärjestöjen yhteistyöryhmässä. Tähän ryhmään liittyivät myös Baltian maat vuonna 2010. Se toimii nykyisin nimellä Forum of Nordic-Baltic Historic Vehicles ja kokoontuu vuosittain.

Missio

FIVA:n tunnuslauseena on *“Protecting, Preserving, Promoting World Motoring Heritage”*. Vapaasti käännettynä *”Suojella, säilyttää ja edistää maailman moottoriajoneuvojen historiaa ja perinnettä”*.

- FIVA edustaa historiallisia ajoneuvoja, niihin liittyvää kalustoa ja varusteita. Se kerää ja säilyttää aineistoja sekä tutkimuksia. Se myös kouluttaa ohjeistuksien mukaan, miten historiallisia ajoneuvoja säilytetään seuraaville sukupolville.

- FIVA suojaa myös historiallisten ajoneuvojen käyttöä lainsäädännöllisellä seurannalla ja tehokkailla suhteilla kansallisiin ja kansainvälisiin viranomaisiin.

- FIVA edistää historiallisten ajoneuvojen kulttuuria järjestämällä kansainvälisiä tapahtumia, foorumeita ja keskustelutilaisuuksia.

Toimikunnat

FIVA on organisoitu toimintojen mukaan ja koostuu toimikunnista (komissioista). Pääkomissio koostuu yhdeksästä valitusta jäsenestä, kolmesta nimitetystä johtajasta, neljäs-

tä alue-edustajasta (Keski-Itä, USA-Kanada, Aasia, Etelä-Amerikka) ja yhdestä sihteeristä.

FIVA:ssa on lisäksi kuusi toimikuntaa: Tekninen toimikunta, Kulttuuri- ja nuorisotoimikunta, Tapahtumatoimikunta, Moottoripyörätoimikunta, Hyötyajoneuvotoimikunta sekä Lainsäädäntötoimikunta. Jokainen toimikunta on omalla tavallaan tärkeä ja edistää omalla alueellaan toimenkuvaan kuuluvia asioita.

Yksi tärkeimmistä ja työllistävimmistä on Lainsäädäntötoimikunta, joka toimii globaalisesti mutta erityisesti EU:ssa. Se seuraa tarkasti sääntelyasioita ja pitää yllä institutionaalisia suhteita. FIVA:lla on oma palkattu lobbari ja siten suora yhteys Euroopan Parlamenttiin. Sillä tavalla asioihin vaikutetaan ennen poliittisessa keskustelua ja käsittelyä. Parlamentissa on myös ”European Parliament Historic Vehicle Group”, joka ottaa kantaa asioihin, jotka ovat EU-missioina kuten Vähäpäästöinen liikkuvuus, EU:n alueella vähäpäästöiset rajatut alueet, tiemaksut ja REACH-kemikaalirajoitukset. Lainsäädäntötoimikunnan toiminnan tärkeys piilee siinä, että ennakoivasti saaduilla tiedoilla pystytään vaikuttamaan ehdotuksiin, jotka saataisivat rajoittaa historiallisten ajoneuvon käyttöä. Esimerkiksi tietyt kaupalliset tahot Keski-Euroopassa haluaisivat, että moottoripyörien katsastus olisi pakollinen säännöllisin välein. Tietojemme mukaan korkeatason virkamies EU:ssa on sanonut, ettei asiaa käsitellä ja historiallisten ajoneuvojen direktiivi säilyy, mutta on tärkeää todistaa, että tehdään töitä sen eteen, että ajoneuvot ovat turvallisia ja jottei onnettomuuksia sattuisi. Toinen asia, josta on keskusteltu, on kaksitahtimoottoreiden kieltäminen. Mitä silloin tehdään esimerkiksi kaikilla Jawoilla Suomessa? Miten sitten kävisi moottorisahojen, jos kieltö koskisi myös näitä? Kaadetaanko puita ja sahataan klabipituuteen pokasahalla? On siis syytä seurata poliittista keskustelua. Sekä SAHK että VMPK pitävät myös yhteyttä Suomen EU-parlamenttikoihin, MEP:hin, ja heiltä saatu vastareaktio on ollut suhteellisen positiivinen.

Tärkeä toimikunta VMPK:lle on Moottoripyörätoimikunta, jonka tarkoituksena ja tavoitteena ovat muun muassa

- Kehittää kommunikointia ja yhteistä intressiä jäsenmaiden moottoripyöräorganisaatioiden välillä

- Tehdä yhteistyötä muiden toimikuntien välillä turvataksemme vapauttamme käyttäjä ajoneuvojamme ilman rajoitteita

- Tuottaa jokavuotinen kalenteri tapahtumista

- Osallistaa nuorempaa sukupolvea historiallisten moottoripyörien toimintaan tavoitteena saada jatkuvuutta toi-



mintaamme

Tapahtumat olisivat oiva tilaisuus jäsenillemme tavata muita harrastajia ja keskustella ja vaihtaa mielipiteitä meidän yhteisestä harrastuksestamme. Suurin järjestetty tapahtuma on FIVA World Motorcycle Event, joka järjestettiin Itävallassa lähellä Wieniä toukokuussa 2023. Olisi mielenkiintoinen haaste järjestää tapahtuma Suomessa mutta ensin VMPK:n pitää ilmoittaa kiinnostuksensa, ja päätös tehdään kolme vuotta etukäteen. Tapahtumia on myös lähempänä Suomea kuten Pohjoismaissa ja mainittakoon esimerkiksi jokavuotinen liettualainen Senas Motociklas tapahtuma. Tapahtumat näkyvät FIVA:n nettisivujen kalenterissa ja osallistuminen helpohkoa. Voi myös vierailla muuten vaan tapahtumissa, jolloin voi tutustua muiden maiden moottoripyöräkulttuuriin. Jos rantaloma kyllästyttää, voi tutkia olisi joku tapahtuma ajankohtainen tai voiko vierailla jonkun kerhon luona. Motoristithan ovat vieraanvaraista väkeä, joten olisimme varmasti tervetulleita.

Artikkelin kirjoittaja toimii VMPK:n FIVA yhteishenkilönä ja yhtenä tehtävänä on palvella jäseniä. Jos on kysymyksiä liittyen esimerkiksi tapahtumiin tai muiden FIVA-maiden toimintaan, niin ottakaa rohkeasti yhteyttä. Kysymällä saa asiat selvitettyä!

Ragnar Lundqvist

ragnar.lundqvist@icloud.com

ARIEL -RALLI

Ariel-ralli 28.–30.6.

Ahvenanmaalla, paikkana hieno historiallinen miljö Kvarnbo Pensionat Saltvikissa.

Perinteinen ralliohjelma kiertoajeluineen Ahvenanmaan maisemissa.

Ilmoittautumiset ja varaukset mahdollisimman pikaisesti:
Kjell Dahl,
kjelldah158@gmail.com

TERVETULO!



ROMPE- TORI

Sunnuntai 28.4.2024

Helsingin Kartingradalla

**Tattarisuontie 32, 00770 Helsinki
klo 9:00–14:00**

- Myyjät pääsevät sisään sunnuntaina klo 7:30
- Paikat ulkopaikkoja, omat pöydät ja katokset mukaan Myydä voi myös suoraan peräkärystä tai autosta.
- Pysäköinti ilmainen
- Sisäänpääsy 5e
- Kahvio
- Paikkamaksu 20 e

Mobilismiin ja motorismiin liittyvän tavaran myyjät ovat tervetulleita. Muun tavaran myynnistä on sovittava etukäteen.

Lisätiedot : Tom Tukiainen 040 759 7716

Tervetuloa!

Tapahtuman mahdollisesta peruuntumisesta ilmoitetaan VMPK:n sivuilla





Sääntömääräinen syysvuosikokous 2023

Aika lauantai 25.11.2023 klo 13.00-15.27

Paikka Nakkilan Verstaas, Pyssykankaantie 170, 29270 NAKKILA

Paikalla 66 VMPK ry. jäsentä

Syysvuosikokous aloitettiin Klubin tarjoamalla lounaalla Nakkilan Verstaalla klo 12.00.

- 1§ Klubin puheenjohtaja Matti Herlevi avasi kokouksen klo 13:02 toivottamalla osanottaja tervetulleiksi.
- 2§ Puheenjohtajaksi valittiin Leo Belik, sihteeriksi klubin sihteeri Hannu Kaskela. Kaksi pöytäkirjan tarkastajaa Hannu Palm ja Tarja Kaskela. Samat toimivat myös ääntenlaskijoina.
- 3§ Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.
- 4§ Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys. Yhdistämällä pykälät tulo- ja menoarvio sekä vuoden 2024 jäsenmaksun suuruus.
- 5§ Johtokunta esitteli tulo- ja menoarvion Kari Lapinahon avustuksella ja klubin puheenjohtaja Matti Herlevi esitteli toimintasuunnitelman. Vahvistettiin 2024 toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä päätös vuoden 2024 jäsenmaksuista. Varsinainen jäsen 40€, perhejäsen 5€, yhteisöjäsen 400€, kannatusjäsen 400€.
- 6§ Valittiin Klubin johtokuntaan neljä jäsentä erovuoroisten tilalle.

Johtokunnan erovuoroiset jäsenet ovat:

Arto Ahonkivi
Seppo Lehtimäki
Veli-Pekka Pakkala
Jorma Vitie

Johtokunnassa jatkavat jäsenet ovat:

Markku Huovinen
Virva Kaario
Hannu Kaskela
Kari Silvennoinen

Äänestys:

Ehdokkaat

Ahonkivi Arto

Järvenpää Mika

Lankinen Lauri

Lehtimäki Seppo

Vitie Jorma

Satakunnan aluekerho

Tampereen aluekerho

Helsingin aluekerho

Helsingin aluekerho

Päijät-Hämeen aluekerho

34 ääntä

34 ääntä

28 ääntä

32 ääntä

44 ääntä

Äänestykseen jätettiin 66 hyväksytyä äänestyslippua. Johtokuntaan valittiin seuraavaksi kahdeksi vuodeksi: Vitie Jorma, Ahonkivi Arto, Järvenpää Mika ja Lehtimäki Seppo.

- 7§ Tilintarkastajaksi valittiin vuodelle 2024 Tilintarkastustoimisto Revisium Oy, vastuullisena tilintarkastajana Mikko Lilja. Toiminnantarkastajiksi valittiin vuodelle 2024 Varsinaiseksi Olli Salonen ja varatoiminnan-tarkastajaksi Kalervo Jussila

- 8§ Johtokunnan esittämät asiat:

Kunniajäseniksi valittiin Virva Kaario Jyväskylän aluekerho ja Leo Belik Kanta-Hämeen aluekerho

Keskustelu VMPK ry tulevaisuudesta. Asiasta käytiin lyhyt keskustelu aiheesta. Puheenvuoroja ja kysymyksiä esitettiin laajasti tulevaisuusnäkymistä. Päätettiin jatkaa kevät kokouksessa ko. aiheesta.

- 9§ Klubin jäseniltä ei oltu jätetty määräaikaan käsiteltäviä asioita.

- 10§ Kokouksen puheenjohtaja kiitti osanottajia ja päätti kokouksen klo 15.27.

Puheenjohtaja Sihteeri

Leo Belik Hannu kaskela

Pöytäkirjantarkastajat

Tarja Kaskela Hannu Palm



48. VMPK Veteraaniralli 2.-4.8.2024

Hotelli Keuruselkä Keuruu

Vuoden 2024 talvi on vaihtumassa pikkuhiljaa keväisemmäksi, ajokauden alkuun on muutama kuukausi ja ralliin on aikaa n. viisi kuukautta. Majoituksia voi alkaa varata 4.3.2024 alkaen. Majoitusvaihtoehtoja löytyy päähotellista, lomahotellista, Keurusharjun loma-asunnoista (mökkit), matkailuautopaikoista ja telttailusta jokaiselle omien mieltymyksen mukaan. Rallivieraiden käytössä on kylpyläpalvelut ja rantasaunat majoitustietojen mukaisesti. Tarjolla on mm. perinteistä rallin viettoa, kisailuja, musiikkia, hyvää ruokaa mukavien ihmisten ja eri-ikäisten moottoripyörien parissa.

Rallimaksut

Ralliranneke pe-su VMPK:n jäsen 60 € ei jäsen 80 €
lapset 5–12v 25 €, 13–17v 40 €, alle 5 v. veloituksetta
Rallirannekkeen sisältö rallikassi, 1 x päivällisbuffet (la), rallin ohjelma

Majoitustiedot

Majoitustilojen myynti alkaa 4.3.2024 klo 9.00.

Majoitusvaraukset suoraan hotellista "Veteraaniralli"-kiintiöstä numerosta 014 3611 000. Osallistujat vastaavat itse majoitusvarausten tekemisestä. Myös telтта- ja matkailuautopaikat varataan etukäteen. Hotellihuoneen, loma-asunnon, telttapaikan ja matkailuautopaikan varaamisen yhteydessä ilmoita seuraavat asiat:

- Varauksen vastuhenkilö
- puhelinnumero
- sähköpostiosoite
- majoittuvien nimilista
- mahdolliset ruokarajoitteet



Hotelli lähettää yhden laskun/varaus majoituksen varaamisen yhteydessä annettuun sähköpostiin.

Majoitusvarauksen laskutus kokonaisuudessaan etukäteen. Maksun eräpäivä 30.6.2024.

Huom! Ilman etukäteen maksettua majoitusta pl telttapaikat, ralliin voi osallistua ainoastaan päiväkävijänä. Telttapaikan (pe-su) voi maksaa myös ralliin tultaessa.

Eräpäivän jälkeen peruutetuista varauksista hotelli pidättää 50,00 euron käsittelykulut. Varaukset, joita ei ole maksettu 30.6.2024 mennessä peruuntuvat ja ne siirretään uudelleen myyntiin Veteraaniralliin osallistuville.

Majoitushinnat:

Hotellihuoneiden hinnat sisältävät kahden vuorokauden majoituksen (pe-su), 2 x aamiaisen ja kylpylän ja rantasaunan käytön

- päähotellin kahden hengen Standard-huoneessa 140,00 €/hlö
kolmen hengen Standard-huoneessa 126,00 €/hlö
lisävuode 35 €/vrk
- päähotellin kahden hengen Superior-huoneessa 160,00 €/hlö
kolmen hengen Superior-huoneessa 140,00 €/hlö
lisävuode 40 €/vrk
- lomahotellin kahden hengen huoneessa 120,00 €/hlö
yhden hengen huoneessa 140,00 €/hlö
lisävuode 35 €/vrk
- Keurusharjun loma-asunto (mökki) 4–6 majoittujaa, hinta 350,00 € (pe-su).
Loma-asunnoissa liinavaatteet ja pyyhkeet. Lisäpalveluna 2 x aamiainen ja
kylpylän ja rantasaunan käyttö 25,00 €/hlö. Maksu hotellin vastaanottoon.
- Telttapaikka ilman palveluita hinta 20,00 € (pe-su). Lisäpalveluna
2 x aamiainen ja kylpylän ja rantasaunan käyttö 25 €/hlö. Maksu hotellin
vastaanottoon.
- Matkailuautopaikka sis. sähkön 20,00 € (pe-su). Lisäpalveluna 2 x aamiainen
ja kylpylän ja rantasaunan käyttö 25,00 €/hlö. Maksu hotellin vastaanottoon.



Majoitusvaihtoehdoista lisätietoja www.hotelkeuruselka.fi

Seuraavassa Huimapyörässä kerromme lisää rallin ohjelmasta ja ennakoilmoittautumisesta sekä muista käytännön yksityiskohdista. Pitkin kevättä ja kesällä rallitietoa löytyy VMPK:n kotisivulta sekä foorumilta ja sosiaalisesta mediasta.

Tervetuloa Keski-Suomeen Keuruun järvimaisemiin!

toivottaa VMPK ry:n Jyväskylän Aluekerho Kessut

Hannu Kinnunen

Rallipäällikkö

0400 478319

veteraaniralli.2024@gmail.com



Mansen Mörinät 1/24



Masinistien tiistaikokoonnotukset jatkuvat Mikkolantien kerhotiloissa. Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa.

Jawa aiheinen teemallinen kerhoilta tiistaina 12.03. alkaen klo 17.30. Mahdollisesti muitakin teemailtoja saadaan kevätkaudelle.

Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741. Paikkoja vuokrataan vain VMPK:n jäsenille.

Jyväskylän rompepäiville tehtiin bussimatka lähes täydellä autolla, mukana lähes 40 masinistia.

Tampereen aluekeron järjestämä VMPK:n kevätrompepäivä on suunniteltu järjestettäväksi

Tampereen messu- ja urheilukeskuksessa lauantaina 27.4. yhtä aikaa Hotrod & Rock Shown kanssa. Tätä kirjoitettaessa toteutuminen ei vielä ole 100% varmaa, tiedotetaan heti asian varmistuttua.

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook-ryhmä.

Terveisin **Olli Salonen**

TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 1/2024

Hyvää alkanutta vuotta kaikille! Ilmoittautuminen ajokoulutuksiin on alkanut. Ilmoittaudu 31.3.24 mennessä. Koulutukseen otetaan ilmoittautumisjärjestyksessä MPEAK- ja SMOP-ajokoulutukset jäsenille Oulussa:

Teoriaosuus 5h, la 4.5. Peuhu, Peuhuntie 194, 90460 Oulunsalo, hinta 15€. Aiheina: Mitä moottoripyöräilijöiden kuolemankolareista voidaan oppia sekä Motoristin hätäensiapukoulutus (tämän osan kesto noin 3 tuntia).

MPEAK-1a Motoristin perushallintataidot ja ruosteenpoisto, lauantai 18.5. OuluZone. Hinta 50€ tai

MPEAK-1b Motoristin perushallintataidot ja ruosteenpoisto, sunnuntai 19.5. OuluZone. Hinta 50€ Koulutus soveltuu kaikille motoristeille ajotaidosta, kokemuksesta tai moottoripyörästä riippumatta.

MPEAK-2 Motoristin hätätilannetaidot, sunnuntai 26.5. OuluZone. Hinta 50€. Koulutus soveltuu MPEAK-1 koulutuksen suorittaneille sekä hyvät ajotaidot omaaville motoristeille.

MPEAK-3 Motoristin kaarreajotekniikka, lauantai 1.6. OuluZone. Hinta 50€. Koulutus soveltuu kaikille motoristeille ajotaidosta, kokemuksesta tai moottoripyörästä riippumatta.

SMOP Adventure Day koulutus soralle sekä helppoon maastoon 8h, la 8.6. OuluZone, jäsenhintaa 90€

Ajokoulutuksen hinta sisältää koulutuksen sekä OuluZonen alue- ja ratamaksut.

OuluZonesta on ostettavissa keittolounas lisukkeineen hintaan 10 €. Kahviossa on myös muita tuotteita. Osoite OuluZoneen on Kuusamontie 3250, 91310 Arkala

Ilmoittautumiset: jussi.terwashteeri@gmail.com Ilmoita sähköpostilla nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite sekä koulutuksien nimet, joille haluat osallistua. Paikkoja on rajoitettu määrä. Maksa koulutusmaksut heti, kun olet saanut sähköpostiisi laskun. Koulutuspaikka varmistuu vasta, kun maksu on suoritettu. Maksua ei palauteta, jos ilmoittautunut peruu osallistumisensa.

Jatkamme tapaamisiamme Oulun Automuseolla jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko. Seuraa tiedotusta forumiltamme vmpk.fi/forum tai Facebookista.

Stadin Pärtsärit

Veteraanimootoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Vuosi on vaihtunut ja Pärtsäreiden 44. toimintavuosi on alkanut. Joulukuun 2023 kerhoillassa pidettiin Helsingin aluekerhon Stadin Pärtsäreiden syysvuosikokous jossa valittiin toimikunta kaudelle 2024. Kerhosihteeriksi valittiin **Liisa Lokka-Tukiainen**, taloudenhoitajaksi **Kari Lapinaho**, lisäksi toimikuntaan kuuluvat **Lauri Lankinen**, **Hannele Lapinaho**, **Seppo Lehtimäki**, **Timo Nyberg**, **Reijo Paju** ja **Tom Tukiainen**. Yhteystiedot löytyvät www.stadinpartsarit.net-sivulta.

- Kerhoillat Ilmailumuseolla 7.2., 6.3., 3.4. ja 8.5. kello 18.00
- Maaliskuussa 2.03. -24 Talvipärinää Seutulassa
- Huhtikuussa 28.04. -24 Rompetori Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32

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*



Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi

Satakunnan aluekerhon toiminta jatkuu talviaikana sisätiloissa kerhollamme. Kerhoiltoja pidetään talviaikana joka kuun ensimmäinen maanantai klo 18.00 alkaen.

Kokouksessa 15.1. hyväksyttiin kerhon viime vuoden tilinpäätös sekä muut vuodenvaihteen asiakirjat. Seuraavaa kokousta ei sovittu pidettäväksi. Se pidetään keväällä lähempänä ajokauden aloitusta, se tulee koskemaan ensi kesän ajotapahtumia ja siitä ilmoitetaan erikseen seuraavassa Huimapyörässä.

Kerho on päättänyt pitkästä ajasta osallistua MotorShow 2024 näyttelyyn, joka pidetään 2.-3.3. Porin Karhuhallissa. Tapahtuman järjestelyihin toivotaan runsaasti talkooväkeä, yksityiskohdista sovitaan 22.2. synttärilahvien yhteydessä.

Kerhon moottoripyörien puolilämpimässä säilytystilassa olis edelleen runsaasti tilaa ”uusille” pyörille edulliseen hintaan. Toivotaan, että mahdollisimman moni käyttäisi tilaisuutta hyväkseen ja toisi pyörän säilytykseen. Näin saataisiin rahaa kerhotilan vuokran maksuun. Ota yhteys Juhani puh. 044-978 1806 tai Arto puh. 044-297 9885.

Satakunnan aluekerho täyttää 22.2. kunnioitettavat 30 vuotta! Asian johdosta kerholla on kahvipannu kuumana torstaina 22.2. 2024 klo 18.00 alkaen osoitteessa Kartanonkuja 5-6, Pori. Tervetuloa!

terv. **Juhani Salminen**, aluekerhon tiedottaja



Itä-Savon aluekerho tiedottaa

Moikka kaikille!

Tammikuun kuukausikokouksessa suunniteltiin alkaneen vuoden toimintaa ja ajelukohteita:

- 27.4. Ajokauden avaus ”savustamolle” Kiukuunsaareen. Lähtö Shell Miekkoniemi klo 13:00. Omat eväät mukaan. Kahvit ja makkaran grillausta laavun tulilla.
- 25.5. Olavinlinnan ympäriajo. Lähtö Shell Miekkoniemi klo 10:00. Reitin pituus reilu 200 km. Omakustanteinen/ ei osallistumismaksua.
- 8.6. Savonlinnan 8. Retkeilyajo. Ilmoittautuminen nettiin aukeaa lähiaikoina.
- 6.-7.7. Puhoksen Perinnepäivät. Paikka Kiteen Vanha Puhos.
- 4.-7.7. Imatranajo.
- 2.-4.8. 48.Veteraaniralli Keuruulla Hotelli Keurusselän alueella.

HUOMIO! Muistakaa ilmoittaa mahdolliset yhteystieto muutokset. Lähettäkää tiedot karisilvennoinen55@gmail.com

TERVETULOA KERHOLLE KESKIVIIKKOISIN KLO 18:00 SCHAUNMANINTIE 14.
Toukokuun alusta siirrytään kesäaikaan, eli tapaamiset Lippakioskilla klo 18:00.

Hyvää alkanutta vuotta kaikille! Pyörät ja kuskit kuntoon. Kesä tulee pian.

Terveisin *Kari*



TALVIPÄRINÄÄ SEUTULASSA

Harjoitusajo järjestetään moottoripyörille ja mopoille (ei liukuesteitä) Vantaan Seutulaa tehdyllä radalla 02.03.2024 osoitteessa Kotirannantie 5 Vantaa

**Tapahtuma on maksuton
Osallistuminen omalla vastuulla
Ilmoittautuminen kello 10.30–11.00
Myynissä kahvia ja makkaraa ym.....**



Tervetuloa mukaan niin ajamaan kuin katsomaan. Vietetään yhdessä mukava päivä.

Tiedustelut: Tom Tukiainen p.040 759 7716

Paikalle löytää kun tulee Riipiläntietä niin käännyttään Strandkullantielle ja sitten Kotirannantielle. Ajo ohjeita voi myös tiedustella.

Huom!

Tapahtuman peruuntumisesta sääolojen takia ilmoitetaan VMPK:n sivuilla: VMPK aluekerhot-Helsingin aluekerho/Stadin pärtsärit nettisivuilla



Hyvää uutta vuotta 2024 !

Vuosi on vaihtunut ja uudella kerholla suuret haasteet edessä, 48. veteraaniralli on myönnetty meille järjestettäväksi ja paikaksi valikoitui luonnonkaunis Keurusselkä. Valmistelu on aloitettu hyvissä ajoin ja odotetaan kesää ja sen kohokohtaa. Aluekerhon heikoin kohta on tiedottaminen, puutteelliset sähköpostiosoitteet häiritsevät tiedon kulkua. **Ilmoita henkilötietosi, sähköpostiosoite ja puhelinnumero alla löytävään osoitteeseen joko tekstiviestillä tai sähköpostilla.** Saamme tiedon kulkemaan nopeammin nyt vallankin kun tarvitaan käsiä tekemään rallista onnistunut.

Kesällä osallistumme Konepyöräseuran järjestämiin maanataiajeluihin sekä järjestämme myös omia tapahtumia. Yhteistyö on paras eteenpäin vievä voima, vauhdin hurmaa vanhoilla pyörillä kukin oman mieltymyksensä mukaan, kaikki pärinä on yhtä arvokasta. Tätä kirjoittaessa on Jyväskylän rompepäivä painamassa päälle, Kessut valmistautuu ralliesittelyyn tapahtumassa ja jäsenet ovat myös mukana järjestelyissä ja seuraavana Keski-Suomen MP-näyttely. Talkoita riittää. Joka kuukauden ensimmäinen torstai klo 17 kahvitellaan Kirrin Nesteellä. Huoltakaa pyörät ja rasvatkaa saappaat, kesään ei ole enää pitkästi!

Kari Nurminen

Vuokaari 4 A 8, 31400 Laukaa, 0440892675

Kessu2024@gmail.com



Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien kuulumisia

Jäsenkirje on suunnitelmassa lähettää vuoden 2024 jäsenmaksun maksaneille jäsenille noin maaliskuussa. Kevätkokous pidetään noin huhtikuussa. Kokouskutsu lähetetään jäsenkirjeessä ja Korpimotoristien Whatsapp-ryhmässä. Jos haluat liittyä aluekerhon Whatsapp-ryhmään, ilmoita siitä kerhosihteerille Anitalle 040 8549 704. Uudet jäsenet: ilmoittakaa Veteraanimoottoripyöräklubiin liittymisestä kerhosihteerille, jotta pääsette alueellisen tiedottamisen piiriin.

Ensimmäinen kaudelle 2024 suunniteltu yhteinen tapahtuma, moottoripyöräilijän ennakoivan ajon koulutus, järjestetään Suomussalmen pienlentokentällä 9.6.2024. Tarkemmat tiedot kerrotaan jäsenkirjeessä.

Kunhan tiet sulavat ja ajamaan tekee mieli, kuka tahansa Whatsapp-ryhmämme jäsen voi ehdottaa yhteisiä ajoja. Kuopion mp-näyttely järjestetään 27.-28.4.2024. Esimerkiksi vaikka sinne voisimme lähteä porukalla, keleistä riippuen joko 2- tai 4-pyöräisillä kulkupeleillä, jos innostusta ja lähtijöitä löytyy.

Ollaan yhteyksissä!

T. Kerhosihteeriksi **Anita**

040 8549 704

sihteerit@korpimotoristit.fi



MYDÄÄN

Bosch-ajovalolyhty "Sillipurkki", sähkövalon alkuajoilta.

EBE vm.1918 moottori ja bensatankki (Suomi osat).

Orionette vm.1919-20 bensatankki.

Sarolean vm. 1928-35 pyörät ja etute-

leskooppi vm.1948-52.

Vanha bensamittari, 30-luvulta, kahdella lasilieriöllä.

BMW:n vanteet, R26-27, siistit.

Honda Dax, lokasuojat, pyörät ja moottori.

Honda Monkey v.1983, runko ja pyörät.

Suzuki R50 jotain käyttämätöntä osaa.

Puh. 02 438 7919

MYYDÄÄN



Moottori 70cc, kolmevaihteinen käsi. Runko hiekkapuhallettu ja maalattu, kuin uusi. Skootteri käy kyllä ja kaikki valot toimii. Ei rekisterissä eikä paperit löydy. Lisätietoja ja hintatiedustelu P. 050-5587683 Tom-Håkan Johansson

Honda CB 100 osia, runko, tankki ja merkkejä, takalokasuoja, sähköosia moottorin osia, ym.
P. 050-3074675

Anneli Suomen ompelema musta nahkapuku 185 cm. 100 kg joustot kumpaankin suuntaan ei vammoja 300 €, yläpöytäputket MZ Doppelport 250 rakennettu Jawan vaimentajilla 40 mm putkista. Jos kiinnostut soita lähetän mailina kuvan sähköpostiin harvinaiset !!
Peruskunnostettu Kawasaki A1--A 7 kampiakseli
Kawasaki A1--A7 kiertokangen alatapit peruskunnostukseen uudet +0,002
Erkki 050-4911166



Myydään 2 kpl Jawa 207 vm 81 mo-poo ei rek yht 300 eur puh 0505528109 Lindfors Espoo

OSTETAAN



Ostetaan Jawa CZ 352 vuosimallia 1956 ajan patinoima toimiva moottori, kokonainen takavalvo (punainen) + mittari (vihreäpohjainen). Kaikissa olla ajan hammas näkyvissä, ei puunattu. Olli. 050-5693485 OULU.



Yamaha XS 650 kolaripyörä. Tällaisen Jytä-Jammun käyntikuntoinen kone suunnitteilla projektiin. Myös vastaava muu nelarikone kiinnostaa.
Kalevi Heikkinen, Lahti 050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

Ostaisin Honda XL500S vuosimalliin 1979 sopivan moottorin.
Ari 040-8259492



Norton 1929 ohc-koneen camboxin takalevy, kuvassa vaurioitunut, missä kuuluisi olla patti ison kierrereiän kohdalla.

Veloceten vaihdelaatikoon tarvittaisiin uloin koppa.
Puh. 050-3316610 Timo Eronen

VMPK:n ansiomerkkitoimikunta

**Puheenjohtaja:
Kari Silvennoinen**

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

Liisa Lokka-Tukianen

Aurankaari 2 A 2
01840 KLAUKKALA
040 502 4126
lokatukianen@gmail.com

Veikko Virtanen

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



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Kari Silvennoinen
044 240 6557
karisilvennoinen55@gmail.com

Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

Olavi Taanila
Jousitie 10, 71800, SIILINJÄRVI
044 987 7956
olavi.taanila@gmail.com

Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

Harri Rötökö
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
Airoitie 1
80160 JOENSUU
050 306 1524
kimmo.vartiainen14@gmail.com

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Tommi Norman
Ahokuja 3, 15270 Kukki
044 044 9668
tommi.norman@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 "Kessut"

Kari Nurminen
Vuokaari 4 A 8, 31400 Laukaa
0440 892 675
Kessu2024@gmail.com



Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

Jarmo Lindgren, Peltohiirentie 13, 01800 KLAUKKALA, 0400-445 205
Jari Lehtinen, Kokkohongantie 10 A, 02340 ESPOO, 0400-503 719
Veijo Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 040-047 0077 **MR+K**
Jukka Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 0400-906 806 **MR+K**
Kalervo Jussila, Leveemäki 8, 13430 HÄMEENLINNA 050-357 7600 **MR+K**
Hannu Palm, Metsontie 25 B, 13600 HÄMEENLINNA, 040-777 8899
Marko Kuisma, Bremerintie 15, 13500 HÄMEENLINNA, p. 045 892 1199
Simo Nieminen, Kiiskintie 3, 13600 HÄMEENLINNA, 03-652 3605, 050-581 7138 **MR+K**
Ahvo Kunttu, Sepäntie 7, 17130 VESIVEHMAA, 044-230 7656
Veikko Virtanen, Verstaantie 7, 17130 VESIVEHMAA, 0400-918 592
Markus Nieminen, Karitanhua 156, 23600 KALANTI, 0400-521 205
Kari Aaltonen, Kokkomäenkatu 4, 24240 SALO, 040-540 4321
Mikko Laitinen, Sentraalinkuja 7, 24800 HALIKKO, 050-550 6011
Tapio Merilehti, Soikkolantie 2, 28300 PORI, 040-532 8340
Olli-Pekka Krapi, Karhulankyläntie 362, 32200 LOIMAA, 050-553 7759
Antero Vuokko, Havutie 10, 32210 LOIMAA, 050-598 3983
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKA, 040-777 7478 **MR+K**
Mika Lamminaho Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurrolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843
Esa Karhu Ratalenkki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185
Tom Boström Kivirannantie 31 54500 TAAVETTI 050-555 7066

Simo Rönkä, Suontaustankatu 14, 48720 KOTKA, 05-282 062, 044-725 9150
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255
Arto Hynninen, Karhuniementie 292 B, 51780 KUOSMALA, 050-494 8591 **MR+K**
Pekka Tuhkalainen, Kerrostie 4 A 4, 50600 MIKKELI, 050-517 0230 **MR+K**
Oiva Kokko, Karjalantie 28 A 12, 53300 LAPPEENRANTA, 040-746 3060
Pekka Lehtipuro, Rantaharjuntie 5, 53400 LAPPEENRANTA, 044-259 2821
Kari Ylisaari, Isännäntie 13, 60200 SEINÄJOKI, 06-412 1834, 050-5288184
Martti Havulehto, Hiidenkankaantie 91, 61650 KALAKOSKI, 0400-364 175
Pertti Rintamäki, Järveläntie 39, 60550 NURMO, 050-516 5280
Bo-Göran Frantz, Överbyvägen 32, 66530 KVEVLAX, 06-346 0070,
050-5631490 **MR+K**
Olav Frantz, VAASA, 050-584 8525 **MR+K**
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082
Stefan Kanckos, 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.

CLASSIC MOTORSHOW

Lahti • Finland

SUURI SUOMALAINEN
KLASSIKKOAJONEUVONÄYTTELY

4.-5.5.2024
LAHTI

TEEMANA

Pieni on kaunista

AUTOJA, MOOTTORIPYÖRIÄ, MOOTTORIKELKKOJA, MOPOJA, TYÖ-
KONEITA, TRAKTOREITA, RASKASTA KALUSTOA, PIENOISMALLEJA,
MERKKIKERHOJA, KAUPPIAITA, KUNNOSTAJIA, ASiantuntijoita,
OHEISOHJELMAA JA PALJON MUUTA!

LIPUT

Päivälippu 25 €
Eläkeläiset 20 €
7-15 vuotiaat 10 €

AVOINNA

La 4.5. klo 9-17
Su 5.5. klo 10-17

Ennakkoliput: www.tiketti.fi

PÄÄYHTEISTYÖKUMPPANIT

MOBILISTI

SONAX
MADE IN GERMANY



www.TORAFORS.com

YHTEISTYÖKUMPPANIT

vannetukku.fi

motonet

MOBILIA
AUTON JA TIEN MUSEO

tiketti