

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

2 | 2024



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoripyöräklubi 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

Häyrylahdentie 43 C
83100 LIPERI
044 545 9390
markku.huovinen@gmail.com

Kari Silvennoinen

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

Aluekerhovastaava

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

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

Baltian yhteyshenkilö

Avo Kompus
+372 50 50 598
elekter@kose@gmail.com

Fiva-yhteyshenkilö

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

perinnekereu

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 avoimna

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 3/24 aineisto toimitukseen **15.5.-24** mennessä, lehti ilmestyy kesäkuun 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 3/24	15.5.	kesäkuun alussa
No 4/24	15.7.	elokuun alussa
No 5/24	15.9.	lokakuun alussa
No 6/24	15.11.	joulukuun alussa

Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Potoskavaaran auringonsäde	5
Sunbeam – auringonsäteen pyörät	8
Erään CZ 150 tarina	11
MP-messujen herättämiä ärsykeitä	12
Sarjaspeedway alkaa Suomessa	14
Piritan TT-ajot 1935	18
Moottoripyörämatkailua 1970–80-luvuilla	22
Tarinoita tien päältä – lukuvinkkejä	31
TFMK:n synttäreiteet	36
Akkain talli	37
Markkinasivut	48

Kansikuva: Alppien mutkateille! Moottoripyöräreissulla yli 40 vuotta sitten. Kuva Risto Mannermaan albumi.

Kevät keikkuen tulevi ja puoli kuuta peipposesta. Näinhän tuo vanha sananlasku sanoo. Lumisen talven jälkeen odotamme kaikki innolla kevättä. Lämmin jakso sääolosuhteissa hävitti aika paljon hankia ainakin täällä etelässä. Nyt tosin yöpakkaset ovat hidastaneet lumien sulamista. Voihan se olla, että tulee vielä takatavikin. Saas nähdä?

Hiekotushiekkaa on kuitenkin ajoteillä ja jalkakäytävillä melkoiset määrät. Hiekka on monellakin tavoin motoristille ongelmallista. Se on liukasta ja myös aiheuttaa varsin sankkaa pölyämistä. Hiekkapöly joutuessaan hengitysilmaan ei ole mitenkään terveellistä pienissäkään määrin.

Vuodenvaihteen jälkeen posti toimitti vuotuisen jäsenmaksulaskun, joka on yksi jäsenyyden perusvelvoitteita. Nyt on kuitenkin ilmennyt, että melko isolta osalta jäsenistöä velvoite on jäänyt täyttämättä. Onko tapahtunut erehdys, asia on unohtunut vai viitenumero on merkitty väärin. Tarkistappa asia. Jos jäsenmaksu on suorittamatta, tämä nyt kädessäsi oleva Huimapyörä on viimeinen.

Toisaalta tulee mieleen, että onko VMPK:n toiminta muuttunut sellaiseen suuntaan, ettei se enää vastaa odotuksia. Tähänhän on mahdollisuus vaikuttaa osallistumalla, sillä tässä lehdessä on kutsu kevätkokoukseen.

Johtokunnassa tapahtui yksi tehtävien muutos, aluekerhovastaavan tehtäviä ryhtyy hoitamaan **Arto Ahonkivi**.

Vehoniemen automuseossa jatketaan näyttelytoimintaa ja tänä vuonna skootterit teemalla. Samalla myös sovittiin, että jäsenkorttia vilauttamalla saa yhden keran munkkikahvit Leilan kahviossa.

Kevätkausi on näyttelyiden ja tapahtumien suhteen vilkasta aikaa. American Car Show aloittaa Helsingin messukeskuksessa pääsiäisenä näyttelyt. Sitten onkin jo vuorossa Classic Motor Show Lahdessa toukokuun alussa. Rompetorejakin on lähes joka viikon loppu. Eiköhän erilaiset ajotapahtumatkin ala houkuttaa mukaansa Niin että kyllä toimintaa riittää. Vielä pitäisi ehtiä tuo oma ajokkikin huoltaa ja laittaa toimintakuntoon.

Kaikkien tapahtumien järjestelyihin on tullut viranomaisten taholta lisää vaatimuksia. Vaaditaan huvilupahakemuksia poliisilta, joissa tarvitaan selvityksiä turvallisuudesta. Lisäksi pitää olla riittävä määrä järjestyksenvalvoja. Siksi nyt olisikin sopiva aika ryhtyä tarkistamaan onko järjestävällä taholla henkilöitä, joilla tämä järjestyksenvalvojan oikeus on. Korttihan vanhenee ja on uusittava. VMPK:n lupautunut osallistumaan kortin kustannuksiin, tietenkin edellyttäen, että henkilö kortin suoritettuaan on käytettävissä yhteisiin tehtäviin.

Johtokunnalla on myös syvä huoli VMPK:n tulevaisuudesta. Jäsenistö vanhenee ja rivit harvenevat. Ei tahdo löytyä nuorempia harrastajia. Lisäksi yhteiskunnan taholta nousee tummia pilviä harrastuksemme ylle. Lähiajan asioitahan ovat olleet ns. romuajoneuvolaki, joka tällä hetkellä lienee torjuttu. On ollut esillä moottoripyöriin liittyvä vuosikatsastus, fossiilisiin polttoaineisiin liittyvät rajoitukset jne.

Veljesjärjestössämme SAHK:ssa on laadittu Road Book 2050 nimellä kulkeva tulevaisuus strategia, joka perustuu Liikkuvan kulttuuriperinnön turvaamiseen. Siinä puhutaan vastuullisuudesta. Tämä tarkoittaa meitä jokaista historiallisten ajoneuvojen harrastajaa. Vastuullisuus ei liity vain tulevaisuuteen vaan myöskin menneeseen aikaan, tunnemme vastuuta säilyttää historiallinen ajoneuvo elävänä ja toimivana nähtäväksi myös tuleville sukupolville ja mahdollistaa myös niiden käyttö tulevaisuudessa.



Oikein hyvää kevään odotusta ja ajokelejä
t. **Matti**

Päätoimittajan palsta

Kyllä se on nyt vaan todettava, että VMPK:n jäsenmäärä laskee huolestuttavan kovalla vauhdilla. Olen hoitanut VMPK:n jäsenrekisteriä ylläpitäjän roolissa kohta 15 vuotta. 2000-luvun alkupuoli mentiin kovaa ja lujaa ylöspäin, mutta viimeiset viisi vuotta ollaan tultu alaspäin ja aika rumasti. Syitä asiaan on varmasti monia, pääimmäisenä esiin nousee jäsenistön ikä, kalustosta on luovuttu ja kiinnekohtaa vanhoihin moottoripyöriin ei enää ole. Valitettavan usein saan irtisanomisilmoituksia perikunnan hoitajilta ja samaan hengen vetoon kysellään pyörien mahdollista myyntiä. Toinen seikka mikä on noussut huolestuttavan usein esille, on taloudellinen tilanne. Näille asioille emme tietysti

mitään mahda, mutta kerhon kannalta olisi syytä ottaa ryhtiliike asian korjaamiseksi tai edes asian pitämiseksi nykyisellä tasolla. Lehden toimitukselle on irtosanoutumisten yhteydessä kiitetty vuosista ja hyvästä lehdestä. Huimapyörä on ollut monelle pois jätettyvälle pääasiallinen syy viivästyttää tapahtunutta. Lehdellämme on hyvä maine harrastajien keskuudessa ja sitä pyritään pitämään jatkossakin. Toivotaan etteivät nousevat kustannukset ja jäsenkato tuota tämän enempää harmia jatkossa. Siihen asti, tai minne asti ikinä toiminta jatkuukaan, rakennellaan, ajetaan ja ollaan esillä.

Timo



AJS M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

Helmien perinteiset kevätromppeet
la 11.5. klo 9-15 Tarjouksia, puhvetti,
brittitavaran myyjille ilmaiset
myyntipaikat **TERVETULOA!**

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

teksti: **Timo Eronen**
kuvat: **Kari Mononen** ja
Timo Eronen

Potoskavaaran auringonsäde

Olympiavuonna 1952, kun Suomeen haalittiin ajoneuvokaluksia kohentamaan julkisivukuvaamme, tuli maahan myös eräs Sunbeam S7 Deluxe. **Oiva Juvonen**, Kiteen Potoskavaarasta oli tilannut itselleen uuden Sunbeamin muutamalla lisävarusteella höystettynä. Nuo lisävarusteet olivat takasatula, tavarateline ja sukset. Pyörä sai rekisteröinnin yhteydessä tunnuksen KC-663, koska siihen aikaan Kitee kuului vielä Kuopion lääniin. Sunbeam toimi Oiva Juvosen ja hänen veljiensä käytössä käytännössä ympärivuotisesti aina 60-luvun puoleenväliin sakka, jolloin Juvonen siirtyi autokantaan. Sunbeam poistettiin rekisteristä tässä yhteydessä.

Pitkään ei Sunbeam ehtinyt jouten olemaan, kun 19-vuotias **Erkki Ha-**

**”metalliromun
keräyskonttiin –
millään ei tee
enää mitään”.**

vukainen Kiteenlahdesta osti sen itselleen vuonna 1966 ja rekisteröi sen uudelleen, nyt Pohjois-Karjalan läänin kilpiin tunnuksella SE-305. Heti ostoa seuranneena kesänä meinasi Sunbeamin maallinen taival katketa tulipalon takia. Havukaisen ollessa Sunbeamilla



liikkeellä, se syttyi varoittamatta palamaan. Erkki kaatoi pyörän viereiseen raviojaan ja alkoi kauhomaan hiekkaa pyörän päälle. Onneksi läheisestä talosta huomattiin tämä ikävä episodi ja kutsuttiin palokunta tapahtumapaikalle avuksi. Palokunnan saapuessa

Erkki oli kuitenkin saanut palon sammuttamaan, mutta suru oli suuri ja pyörä poistettiin jälleen rekisteristä.

Pyörä kuitenkin korjautettiin Kiteellä paikallisessa autokorjaamossa ja se sai jo kolmannet rekisteritunnukset itselleen, nyt matka jatkui tunnuksen



SP-533 alla. Erkki Havukainen käytti pyörää opiskelumatkoihin Kiteen ja Hyvinkään väliä kulkiessaan. Samoin matkat armeijan harmaisiin Kajaaniin ajettiin Sunbeamilla. 70-luvun alussa kova käyttö kuitenkin alkoi näkyä. Moottori veti huonosti, söi öljyä turhan paljon ja antoi liiaksi asiaan kuulumattomia sivuääninä. Erkki irrotti moottorin rungosta ja vei kokonaisuuden Joensuun Moottorikoneistamolle toiveissa saada se ehjättynä takaisin Öljynkierrossa oli ollut pahoja ongel-

mia, nokka-akseli, venttiilit, männät ja laakerit olivat saaneet pahoja vaurioita. Asiat eivät kuitenkaan edenneet halutulla tavalla. Kun siihen aikaan ei ollut internetin ihmeellistä maailmaa varaosien hankkimiseen, koneistamo nosti kädet ylös ja totesi ettei se heillä onnistuisi saada kuntoon. Moottoria takaisin haettaessa Erkkiä oli kehoitettu kippaamaan kaikki moottorin osat koneistamon metalliromun keräyskonttiin, saatesanoilla ”koska millään ei tee enää mitään”. Samalla Erkki oli saanut





ohjeistuksen mennä hankkimaan uusi ja uljas Honda CB 750, joita oli juuri tullut myyntiin **Immosen Villen** kipparoimaan Joensuun Moottoripyörään.

Lopulta Sunbeam'in osat kulkeutuvat Erkin kotiin pahlavillaatikoissa, mutta ei korjattuina. Pyörä jäi seisomaan maapohjaiseen ulkovarastoon, Erkillä kävi monta kertaa mielessä aloittaa kunnostus, mutta se ei vaan lopulta saanut ilmaa siipensä alle ja Sunbeam jatkoi hiljaiseloaan.

Kari Mononen, Kiteeläinen hänkin, oli saanut vihiä Sunbeamista. Ensimmäisen kerran hän kävi katsomassa pyörää jo vuoden 2014 paikkeilla, mutta se ei johtanut vielä mihinkään. Syksyllä 2015 Erkki Havukainen kävi Kari Monosen luona ja kertoi elämäntilanteestaan, johon Sunbeam'in kunnostus ei enää sopinut. Kaupat tehtiin ja paksupyöräinen Sunbeam aloitti uuden elämän Kari Monosen tallissa.

Kari aloitti projektin tutkimalla vaihdelaatikon, jota ei oltu onneksi purettu. Laatikko osoittautui todella hyväkuntoiseksi, ainoastaan laakerit ja tiivisteet uusittiin. Samoin Sunbeam'in perä kaikkine osineen osoittautui yllättävän hyväkuntoiseksi, ainoastaan pieniä pistesyöpymiä havaittiin tarkemmalla tutkimuksella. Perä sai tietenkin uudet laakerit ja tiivisteet.

Tässä vaiheessa syntyi ensimmäinen kontakti Stewart Engineering -yhtiöön, joka toimitti Karille heti alkajaisiksi tietopakettin Sunbeamista ohjekirjoineen ja varaosaluetteloinen, sekä listaus mitä osia olisi saatavilla ja mitä ei. Samalla varmistui se, että suurin piirtein kaikki puuttuvat osat olisivat saatavilla.

Moottori oli saanut öljynkiertohäiriön takia eniten osunaa. Kampiakseli



saatiin kunnostettua hiomalla ja uusilla laakereilla. Nokka-akseli, männät, venttiilit, keinuviivut akseleineen löytyivät uusina kaikki. Etulyhdyn lasi tahtoi tuottaa löytämisessä vaivaa, lopulta Kari sai sen hankittua Englannin Ebaysta kahden vuoden sinnikkään

vahtimisen jälkeen. Moottorin koneistaminen uusilla osilla meinasi kaatua tuumajärjestelmään, ensimmäinen ko-

"Kyllä se ois pitänyt jo silloin aikoinaan myyvä..."



neistaja vierasti tuumajärjestelmää sen verran, että suositteli osien viemistä muualle. Apuun löytyi eläkkeellä oleva **Jorma "Jora" Martikainen** Joensuusta, entinen koneistamoalan ammattilainen hänkin. Kari soitti Joralle ja esitteli mitä Sunbeam moottorille tulisi tehdä. Jora otti kopin ja laittoi Sunbeam moottorin kokonaan uuteen uskoon uusilla Karin hankkimilla osilla ja Joensuun Moottorikoneistamon työsuo-ritusten avulla. Tässä yhteydessä Kari haluaa lausua Joralle erityiskiitokset moottorin osien koneistuksesta ja kokoonpanotyöstä.

Tavarateline, joka sisältyi alkuperäiseen tilaukseen, oli saanut matkan varrella osumia siihen malliin, että Kari päätyi valmistamaan uuden alkuperäisen toimiessa mallina. Samoin pyörän nostorauta on syntynyt Karin käsien kautta. Pyörän molemmat loka- suojat olivat ruostuneet alalaidoistaan aika lailla. Polttoainetankin pohja oli kohdannut myös korroosion voiman, samoin akkukotelon pohja. Kari halusi säilyttää projektissa mahdollisim-

man paljon alkuperäisiä osia, vaikka uustuotanto-osia on saatavilla. Elämäntyön Kari teki autopeltiseppänä, joten ammattmiehen käsille korjaukset olivat helppoja. Pyörän kiiltävät osat ovat kaikki alkuperäisiä, Kari teki itse pohjatyöt osiin vanhojen pintojen poiston jälkeen. Sunbeam sai Englannista kokonaisuudessaan uuden pako-putkiston entisen ollessa käytännössä korjauskelvoton. Pyörän mittari on uudelleen kunnostettu Englannissa, eli vanha mittari laitettiin postilla sumujen saarelle, sen jälkeen vähän rahansiirtoa tilitä toiselle ja kunnostettu mittari tuli takaisin. Useamman vuoden puurtamisen ja osien etsimisen jälkeen Sunbeam museotarkastettiin ja siihen saatiin vielä rekisterikilpi sen ensimmäisellä Suomi-tunnuksella, eli KC-663.

Museotarkastuksen jälkeen Kari soitti Erkki Havukaiselle ja kutsui hänet katsomaan pyörää. Havukainen lupasi tulla, jos kykenisi sairauden takia. Onneksi hän pääsi ja aikansa pyörää tutkittuaan totesi: "Kyllä se ois



pitänyt jo silloin aikoinaan myyvä, kun kävit ensimmäisen kerran katsomassa". •

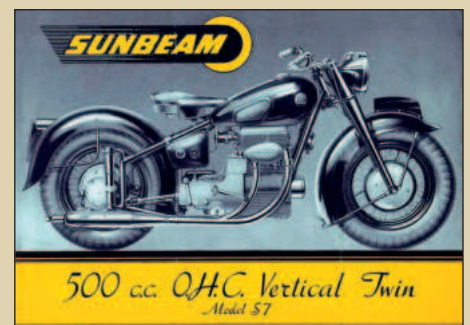
Sunbeam- Auringonsäteen pyörät

Sunbeam oli vanha englantilainen Smerkki, joka valmisti moottoripyöriä vuosien 1912–1956 aikana. Varhaiset, alkuaikojen Sunbeamit, olivat **John Marstonin** suunnittelema. Siis aikana ennen kuin BSA osti Sunbeam tavaramerkin vuonna 1943. Suomessa nähdyt Sunbeamit, joita on VMPK:n jäsen- ja kalustoluettelossa reilut 30 kappaletta, ovat pääasiassa sodan jälkeisiä S7- ja S8-malleja. Otetaan niistä vähän tarkemmin selvää.

Ensimmäiset Sunbeam S7:t, joita

nykyään kutsutaan yleisesti varhaisiksi malleiksi (early models), esiteltiin vuoden 1946 lopussa. Tämä oli äärimmäistä sodanjälkeisen säästötoimien ja valtionvelan aikaa. Iso-Britannia ja imperiumi olivat kaikki lähes konkurssissa, ja hallituksen käsky teollisuudelle oli "vie tai kuole". Bensiiniä piti säännöstellä sodan jälkeen vielä neljä vuotta, ja saatavilla oleva polttoaine oli huonolaatuista, mikä vaati moottoreilta alhaisia puristussuhteita.

S-mallit olivat Sunbeam ainoi-

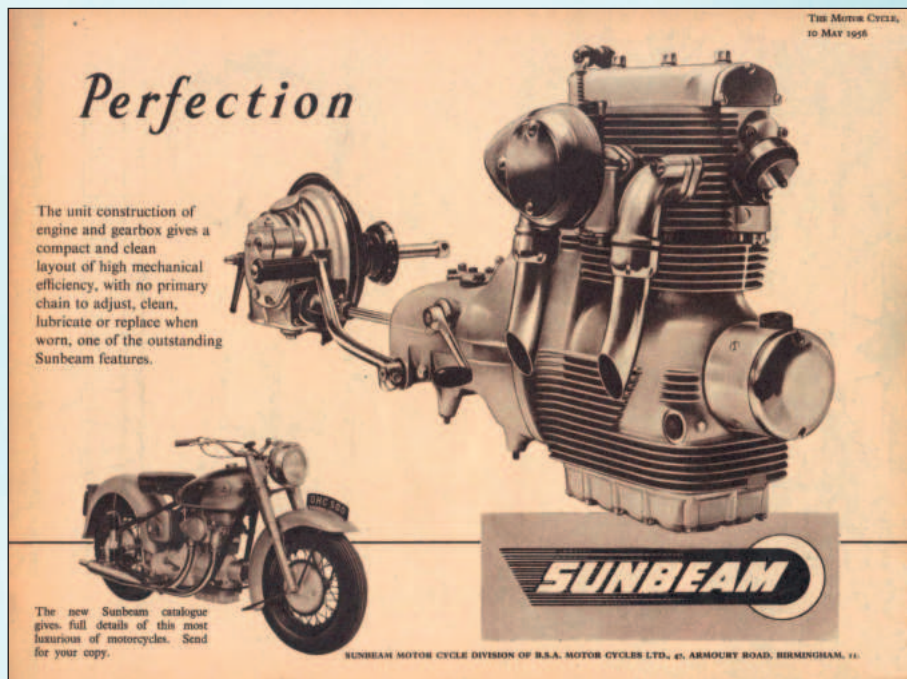


ta kardaanivetoisia moottoripyöriä ja niitä valmistettiin vuosina 1946–1956. Sunbeamia ei valmistettu BSA:n

mahtavassa Small Heathin tehtaassa, vaan BSA Redditchissä, jossa ne myös suunniteltiin **Erling Popen** toimesta. Suunnittelu nojautui osin saksalaiseen BMW R75:een, mutta koska sota oli vastikään päättynyt, ei BSA halunnut S-sarjan näyttävän liian "saksalaiselta". Siksi suunnitteluosasto tuotti suoraviivaisen pitkittäisen twinin. Vakavat värinäongelmat tekivät uusista Sunbeam-moottoripyöristä epämukavia ajaa. Alun perin Etelä-Afrikkaan lähetetty tuotanto jouduttiinkin vetämään takaisin. Liiallisen värinän ongelma korjattiin lopulta asentamalla moottori kahteen kumitettuun moottorinkanakkeeseen.

Malleja oli kolme: S7, S8 ja S7 Deluxe. Kaikki kolme olivat verrattain kalliita muihin markkinoilla olleisiin pyöriin verrattuna ja niiden suorituskyky oli vaatimaton, mikä luonnollisesti johti alhaiseen myyntiin.

Epätavallinen moottorin sijoittelu oli S7:n silmiinpistävä ominaisuus. Pitkittäin runkoon asennettu kaksisy-



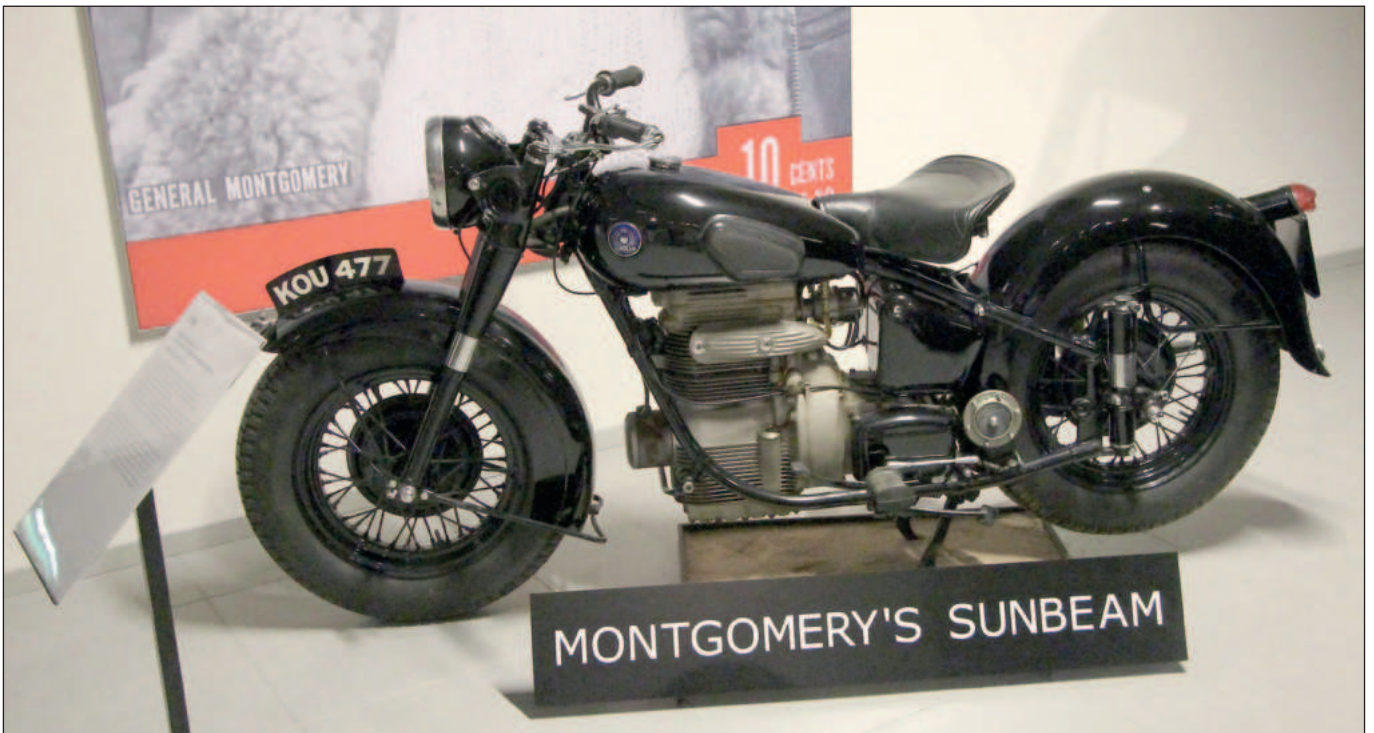
linterin ohc-moottori siihen suoraan yhdistetyllä vaihdelaatikolla ja kardaanivedolla takapyörälle. Toisin kuin BMW, jonka kardaaniveto on toteutettu kartiohammaspyörien välityksellä,

Sunbeam käytti ruuviperää. Kardaanissa on teräksestä koneistettu nousu ruuvin tapaan, vastakappaleen ollessa pronssinen.

Alkuperäistä S7:ää valmistettiin

Brittiläisen Sunbeam-merkkikerhon jäseniä Norjanreissulla. Kuva: Mike Hope/CC 3.0





Etenkin Normandian maihinnoususta tunnettu brittikenraali lordi Bernard Montgomery hommasi sodasta selvittyään itselleen uuden pyörän. Tässä lordin Sunbeam S7 kuvattuna Louwmanin museossa Haagissa, kuva Bert Knot CC2.0

vuosina 1946–1948. Vuonna 1949 valmistettiin urheilulisempi S8, jossa oli vakio kokoiset renkaat S7:n paksujen renkaiden sijaan ja BSA-tyyppinen etuhaarukka. Samalla S7:n muotoilua parannettiin ja myytiin sitten S7 Deluxea. Alkuperäinen S7 oli saatavana vain mustana, kun taas S8:n vakiovärit olivat "Polychromatic Grey" tai musta. S7 Deluxe oli joko "Mist Green" tai musta. Jos Sunbeam myytiin tehtaalta ulkomaille, BSA toimitti Sunbeamin melkein missä tahansa BSA:n käyttämässä värisä.

Kun Sunbeam-tuotanto päättyi, BSA myi jäljellä olevat osavarastot Stewart Engineeringille. Kyseisestä yrityksestä saa edelleen osia sodanjälkeisiin Sunbeam-moottoripyöriin. <http://sunbeam.co.uk>

Sunbeam S7 ja S8 ovat kiinnostavia toisen maailmansodan jälkeen esiteltäviä moottoripyörämalleja. Ne erottuivat erityisesti omaperäisellä suunnittelullaan ja tekniikallaan. Tässä on lyhyt yhteenveto malleista:

Sunbeam S7 Early model

- Sunbeam S7 esiteltiin vuonna 1946, valmistettu joulukuusta 1946 huhtikuuhun 1949, yhteensä noin 2100 kpl.
- Saatavilla ainoastaan mustana
- Varustettu pitkittäin runkoon sijoitetulla 487 cc kaksisylinterisellä OHC-moottorilla.
- Moottori oli erittäin hiljainen ja tuotti tasaisen väännön.
- Cantilever-satula
- Renkaat: etu 4.50-16" / taka 4.75-16"
- Sikarimuotoinen äänenvaimentaja

Sunbeam S7 Deluxe

- Valmistettu kevästä 1949 vuoteen 1956, noin 5500 valmistettu.
- Paranneltu versio aiemmasta S7 mallista
- Saatavilla mustana tai 'Mist Green' -vihreänä (joitakin toimitettiin BSA:n standardiväreissä, erityisesti Kanadaan ja Yhdysvaltoihin)
- Renkaat: etu 4.50-16" / taka 4.75-16"
- Sunbeamin suunnittelema etujousitus, ei yhteisiä osia BSA:n kanssa
- Cantilever-satula

Sunbeam S8

- Sunbeam S8 esiteltiin keväällä 1949, tuotanto kesti vuoteen 1956 saakka. Pyöriä valmistui arviolta 8300 kappaletta.
- Sisälsi pääasiassa samat ominaisuudet S7-mallin kanssa.
- Pääosin "kevyempi" versio S7 mallista.
- S8:ssa oli kuitenkin suurempi 494cc moottori.
- Renkaat: etu 3.25-19" / taka 4.00-18"
- Satula kolmipistekiinnityksellä
- BSA-tyyppinen etuhaarukka
- Alumiinivalusta valmistettu art deco -tyylinen äänenvaimentaja

Sunbeam S8 oli suosittu pyörä, mutta sen valmistus lopetettiin vuonna 1957, kun AMC (Associated Motor Cycles) osti Sunbeamin ja päätti lopettaa merkin moottoripyörien valmistuksen. •

Erään CZ 150 tarina

CZ-moottoripyörät olivat aikoinaan hyvässä maineessa ja niitä onkin säilynyt mukavasti näihin päiviin saakka. Yksi vanhoja CZ-pyöriä aktiivisesti harrastava on sähköoura-koitsija **Aimo Hieta** Lohjan Millolasta.

Kirjoittajan etsiessä n.45 vuoden ajotauon jälkeen ajokkia, oli yhtenä ehdokkaana 150-kuutioinen CZ ja kun kerhokaverillani oli sellainen, niin mikä ettei. Mennessäni katsomaan pyörää niitä olikin kolme ja hallin lähyllyllä loisteli viisi kunnostettua moottoria. ”Sataviisikymppinen Zetti” näytti mielestäni kuitenkin niin pieneltä ja sääliittävältä, että kaupat jäivät tekemättä. Vaikka senaikaiset mainokset lupaavat että pyörä käy sekä työmatkoihin että kilpailuihin niin mieleeni tuli että ajetaanhan polkupyörilläkin kilpaa ja kuljetaan työmatkoja.

Vasikalla vaihdettu

Kuvan pyörän oli vuonna 1952 uuteen ostanut ja rekisteröinyt 22.9.1952 maanviljelijä **Unto Rintamäki** Kouran (Seinäjoki) Veneskoskelta, rekisterinumeroilla VE-400. Hänen omistuksessaan pyörä oli 25.04.1955 saakka, jonka jälkeen se vaihtoi omistajaa. Toinen omistaja piti pyörää vain vajaa kaksi kuukautta ja mieron tie jatkui tiheihin omistajanvaihdoksiin Seinäjoen ja Kauhavan kautta Ilmajolle. Seitsemäs omistaja oli nykyisen omistajan **Aimo Hiedan** eno, **Martti Hautaluoma**. Kuusitoistavuotias **Martti Hautaluoma** oli ostanut 40 markalla



vasikan, syöttänyt sitä talven ja myynyt sen sitten Ilmajoella kiertävälle karjanostaja Mäntylälle sadallakuudellakymmenellä markalla. Ja niin silloinen ”Zetin” omistaja **Arvo Kiviharju** Ilmajoen Pohjanluomasta sai satakuusikymmentä markkaa sekä käytetyn Monark polkupyörän ja 27.2.1959 sai **Martti Hautaluoma** samalta kylältä himoitsemansa moottoripyörän, jolle Vakuutusyhtiö Sampo myönsi vakuutuksen 25.3. samana vuonna. Väliajan uusi omistaja lienee ajanut luovareilla, kuten ennen oli usein tapana. Pyörä poistettiin rekisteristä vajaata kahden vuotta myöhemmin eli **Sylvesterin** päivänä 31.12.1960. Jossakin vaiheessa CZ koki kuitenkin purkukuoleman, joka on tuttu sairaus moottoripyöräpiireissä. **Aimo Hieta** innostui osista,

kun hänen kuusikymmenvuotispäivänsä hämmötti horisontissa ja niin hän ajatteli herättää osat henkiin yhdessä 82 vuotiaan enonsa kanssa. Työt etenivät ripeästi ja kun **Aimo** sai erinäisten järjestelyjen kautta pyöräänsä alkuperäisen rekisterin VE-400, lyötiin toinen huhtikuuta 2016 leima Seinäjoella ”Zetin” museorekisteriotteeseen.

Kahdeksas omistaja onkin ajanut upeasti entisöidyllä pyörällään erilaisissa tapahtumissa kaukana Millolasta ja hymyilee aina kun hänen kiiltävän mustasta ajokistaan tulee puhe. •

MP-messujen herättämiä ärsyksiä

Moottoripyörämessut olivat taas oiva opetuspulssi lähes 50 vuoden mittaiselle jäsenyydelleni VMPK:ssa. Laajentaisin myös peiliin katsomista yhä hiipuvalla jäsenkunnallemme ja yhdistyksen luottamushenkilöstölle.

Messuilla oli nyt huomattavasti enemmän tilaa näyttelyleasettajille ja muulle hupitouhulle kuin ennen. Olimme myös luovuttaneet oman monikymmenvuotisen näyttelytilammekin muille vähemmän moottoripyöräkulttuurista ja -perinnettä arvostaville tahoille. Ansiokas puheenjohtajamme **Matti Herlevi** kuvailikin syitä minulle lyhyesti. Tähän on tultu. Porukka harmaantuu ja laiskistuu. Eläkeläisinä siirrymme yhä enemmän mukavuusalueellemme eikä siihen enää kuulu talkoohenki. Seurustelua ja sosiaalisia kontakteja kyllä kaipaamme. Jonkun vain pitäisi järjestää niitä, nähdä vaivaa. Sama ilmiö vaikeuttaa kaikkea vapaaehtoisvoimin pyörítettävää yhdistystoimintaa.

Pressitilaisuudessa tapasin intohimoisen HVA-miehen **Pekka Urrilan** ja vaihdoimme muutaman sanan messuista. Messuilla olikin helppo haastaa alan miehiä ja ilmeni, että aika moni turkulainen, ja tamperelainen ja helsinkiläinen

oli VMPK:n jäsen. Huoli jäsenmäärän vähenemisestä oli monelle hyvin tiedossa. Huimapyörä taas on monen mielestä tärkein jäsenmaksun vastine koko Suomen kattavassa yhdistyksessä. Lehden lukijoiden mielenkiinto taas ratkaisee eri aiheiden lukemisen ja sen mitä ja miten juttuja arvostetaan. Varsinkin Yrjön huumorilla höystettyjä juttuja sekä muita vanhoja moottoriurheilutarinoita ja -kuvia arvostetaan ja kaivataan. Keskimäärin lehteä arvostetaan kerholehtenä muiden vastaavien lehtien kategoriassa. Lehden julkaisemisen kustannuspaineen hallitsemiseksi yhdeksi keinoksi nähdään ilmestystiheyden harventamisen.

Mistä uusia jäseniä?

Jäsenistön kasvua ei saada aikaan vanhoista parroista. On keksittävä keinoja nuorison tavoittamiseen ja motivointiin. Nuorisokaipaa kiinnostavaa toimintaa ei ”vanhojen hyvien aikojen” muistelua, jota eivät luonnollisesti ole kokeneet-



kaan. Harvanevien moottorikerhojen toimintakin lepää nykyisin kilpailutoiminnan varassa. Ei ole nuoriso-osastoja eikä vetäjiä. Eräs isä, joka kilpailee, itse oli saanut oman poikansa myös kilpailemaan ja oli sitä mieltä, että perheiden varsinkin isien pitää vetää lapsiaan moottoriharrastusten pariin. Niin ovat tehneet Keken, Mikan, Kimin, Juhan, Bossen ja Kallen isät ja perheet. No tämä on helpommin sanottu kuin tehty. Nuorisolle on nykyisin tarjolla monenlaisia vipusia. Osalle on tärkeintä opiskelu, jonka tavoitteena hyväpalkkainen ura. Siihen kannustavat myös vanhemmat. Käsityöammattien vähenemisen myötä myös moottoriharrastukset ovat hiipuneet.

Pressitilaisuudessa kuulin myös positiivisia signaaleja nuorten innosta. Rakennettujen moottoripyörien järjestön ”Modified Motorcycle Association of Finlandin” puheenjohtaja **Jani Immonen** kertoi, että rakentelu kiinnostaa yhä enemmän nuorisoa ja ”Mopolevat nuoret ry:n” **Roni Suorela** kertoi mopoharrastuksen vahvasta laajentumisesta ja mopojen rakentelusta.

Molemmilla yhdistyksillä oli isossa hallissa runsaasti näyttöjä lähes korunomaiseksi tuunatuista mopoista ja erilaisista moottoripyöristä. Olivat varsinaisia omistajiensa aarteita ja näyttöjä perinpohjaisesta teknisestä osaamisesta ja käsityötaidosta. Tuottaisiko näiden kanssa yhteistyö tuloksia?

Muutosvoimat pyörittävät alaa

Messujen kehitys on menossa yhä enemmän myyntinäyttelyn suuntaan. Siitä esimerkkinä Rinta-Joupin yhä isompi näyttelyosasto käytetystä kalustosta.

Perinteisiä moottoripyöriä arvostavan ja ihailevan katsojan eli minun mieleeni uudet pyörämallit ovat mielestäni yhä enemmän ”bakeliittipeitteillä” teräväkulmaisiksi muotoiltuja raketteja. Näihin verrattuna superhieno Aermacci Chimera oli aikansa muotovalio.

Uutta oli minulle CFMOTO-moottoripyörät, jotka olivat kiinalaisvalmis-



teisia ja aika perinteisen oloisia kuten intialaiset Royal Enfieldit. Osastolla kerrottiin kiinalaisten omistussuhteesta KTM-tehtaisiin ja yhteisestä moottorivalmistuksesta. Kiina kiilaa vauhdilla japanilaisen, brittiläisen ja saksalaisitävaltalaisen moottoripyöräkulttuurin saralle. Muutoksessa yhteistyö on kuitenkin parempi tapa kuin mahdollinen boikotointi suhtautumisessa Kiinan yhä lisääntyvään aktiviteettiin.

Ensi vuosi on juhluvuosi. Täytämme 50 vuotta. Silloin pitää nostaa yhdistystä pontevasti julkisuuden alttarille, ettei käy kuten 40-vuotisjuhlassamme, joka rullasi niin, että jäimme täysin mopon osaan mediassa. Olemme kuitenkin tärkeä osa kotiseutukulttuuria, johon meidän on sitouduttava, kuten yhdistyksemme primus motor **Simo Nieminen** on esittänyt.

Ohessa muutamia kameran linssiin osuneita näyttelypyöriä. •

Sarjaspeedway alkaa Suomessa

Keväällä 2024 tulee täyteen 70 vuotta, kun Suomessa aloitettiin sarjaspeedway toiminta. Lajia oli jo ajettu useita vuosia, mutta sarjatoiminta haki vielä tulemistaan.

Speedwayn suosio Suomessa kasvoi 1950-luvun alusta alkaen ja uusia kuljettajia sekä ratoja tuli kiihtyvällä tahdilla. 1949 lokakuussa Turkuun avatun Suomen ensimmäisen speedwayradan jälkeen ratoja tuli lisää ainakin seuraaville paikkakunnille: Lahteen, Nokialle, Tampereelle, Vaasan ja Kauhajoelle. Myös Helsingissä ajettiin speedwayta Vartiokylän kentällä.

Kaudelle 1954 toiminta oli saanut jo sellaiset mittasuhteet, että sarjatoiminta saatiin käyntiin. Sarjaottelut päätettiin ajaa kahden joukkueen välisinä kilpailuina. Joukkueisiin kuului neljä varsinaista ajajaa ja kaksi ns. vaihtoajajaa.

Koska sarjaan ilmoitettiin kaikkiaan 10 joukkuetta, päätettiin ennen varsinaista Mestaruussarjaa ajaa ns.

Kaudelle 1954 ilmoitettiin seuraavien Moottorikerhojen joukkueet:

Leijonat
Pääskyt
Salamat
Ässät
Kotkat
Haukat
Hakkapeliitat
Ampiaiset
Paholaiset
Kärpät

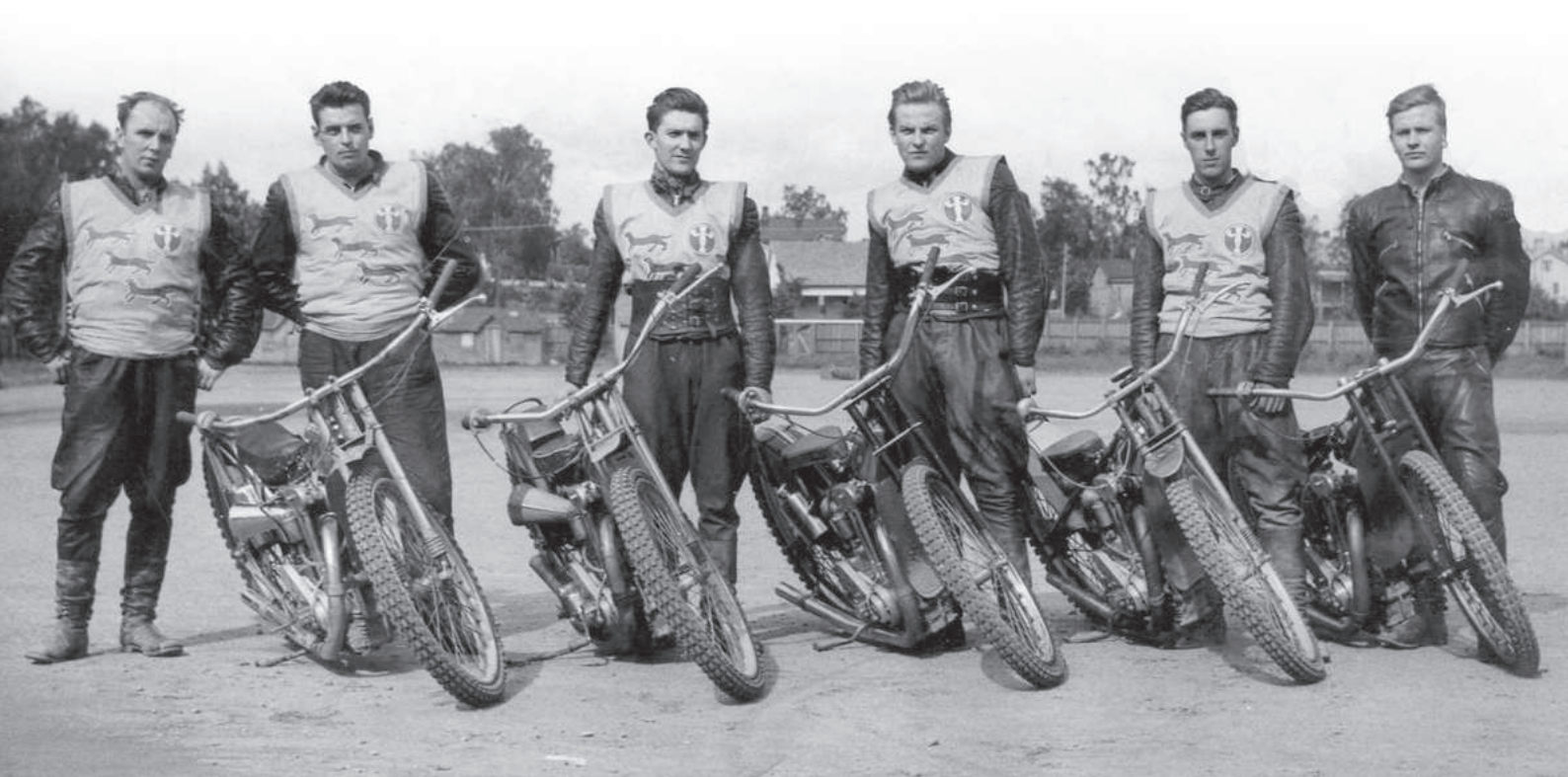
HMK
HTM
HäMK
NoMM
SeMK
SsMK
TMK
TMS
TTMS
Vaasan

Helsingin Moottorikerho
Helsingin Työväen Moottoripyöräilijät
Hämeen Moottorikerho
Nokian Moottorimiehet
Seinäjoen Moottorikerho
Salpausselän Moottorikerho
Turun Moottorikerho
Turun Moottoriseura
Tampereen Työväen Moottoriseura
Moottorikerho

karsintasarja, jossa jokainen joukkue ajoi kaksi sarjaottelua ennalta arvottuja vastustajia vastaan. Tästä karsintasarjasta kuusi parasta joukkuetta jatkoi Mestaruussarjaan ja loppujen kohtalo-

na oli Suomensarjan ottelut.

Historiallinen startti karsintasarjalle ajettiin 23.5.1954 kolmella eri paikkakunnalla. Helsingissä, Vartiokylän kentällä kotijoukkue Pääskyt voitti





Leijonien I-kokoonpano. Kuvattu joko Vartiokylässä tai Kaisaniemessä. Ilmari Myllys, Börje Österman, Valle Seliverstov, Reino Grönroos, Thor-Erik Johansson, Heimo Tirinen, Olle Helander.

selvin lukemin, 51-30, Turun Ampiaiset. Ottelun parhaana pistemiehenä oli kotijoukkueen **Kauko Jousanen** maksipistein. Toisessa ottelussa Lahden Haukat otti vieläkin ylivoimaisemman voiton Vaasan Kärpistä luvuin 60-24, **Aulis Tuomisen** kerätessä 18 pistettä. Kolmannessa avauskierroksen ottelussa Kauhajoella vierasjoukkue Nokian Ässät katkoi Seinäjoen Kotkien siivet lukemin 25-59.

Näillä askelmerkeillä saatiin karsintasarja käyntiin ja sarjassa ajettujen kahdeksan karsintaottelun jälkeen saatiin jyvät eroteltua akanoista ja voitiin todeta, että seuraavat kuusi joukkuetta pääsevät Mestaruussarjaan: Lahden Haukat, Hämeen Salamat, Nokia Ässät,

Alkuaikojen sarjaspeedwaytä uutisoitiin ahkerasti (oik.)

Vasemmalla sivulla Vaasan Kärpät.



HUIMAA VAUHTIA JA SANKKOJA HIEKKAPILVÄ nähtiin eilen Vartiokylän urheilukentällä, jossa speedwayn karsintasarja aloitettiin Pääskyjen ja Auran Ampiaisten yhteenoitolla. Speedwayssakin päätään jo tämän kesäkauden aikana mestaruussarjajärjestelmään, jonka karsintana ainiinkin ottelu pidettiin. Pääskyt (HTM) voitti vakuuttavasti luvuin 51-35. — Kuvassamme voittajajoukkueen Jousanen (oik.) ja hänen takanaan ajava Höök näyttävät kaarreteknikkansa kahdelle "ampiaiselle": Pajarille (vas.) ja Saariselle, joka on taustalla. Jousanen ja Pajari olivat miehistä etevimmät eilisessä kilpailussa. — Selostus urheilusuilla.

Helsingin Leijonat, Helsingin Pääskyt ja Vaasan Kärpät.

Suomensarjaan matkasivat Seinäjoen Kotkat, Tampereen Paholaiset, Turun Ampiaiset ja Turun Hakkapeliitat. Hakkapeliitat kuitenkin jättivät molemmat karsintasarjan ottelut ajamatta.

Mestaruussarjan lähtölaukaus ammuttiin elokuun alussa kolmella otelulla. Karsintasarjassa kaksi ottelua murskaluvuin voittanut Lahden Haukat jatkoi samaa menoa Mestaruussarjassa. Ensimmäisessä koitoksessa Lahdessa kaatui Helsingin Leijonat murskaluvuin, 59-30, **Erkki Ala-Sipolan** kaasuttaessa maksipisteet kotijoukkueelle. Vaasassa kotijoukkue Vaasan Kärpistä ei ollut vastusta Helsingin Pääskylle. Piskuinen **Kauko Jousanen** oli Vaasan kilpailun pistekunkku 18 pisteellä. Avauskierroksen kolmas ottelu ajettiin Tampereen Eteläpuistossa, jossa kotijoukkue Salamats otti paikallisvastustaja Nokian Ässäistä voiton luvuin 50-38.

Loistavaan vireeseen päässyt Lahden Haukat voitti kaikki vastustajansa mennessä tullen ja viimeiseen Vaasassa 26.9.1954 järjestettyyn sarjaotteluun Haukat lähti vain voitto mielessään. Voitto takasi lahtelaisille lajin ensimmäisen Suomen mestaruuden. Seuraavalla sivulla paikallisen Vaasa-lehden uutinen kilpailusta. •



Turun Moottorikerhon speedwayjoukkue Hakkapeliitat: joukkueenjohtaja Olavi Onni (vas.), Rauno Aaltonen, Tapio Suikkanen, Simo Ylänen, Lars Ramstedt, Reino Niemi ja Vilho Vainikainen.

Mestaruussarja 1954

1.	Haukat, SsMK	5	5	0	0	293 - 150	10
2.	Salamats, HäMK	5	3	0	2	234 - 200	6
3.	Pääskyt, HTM	5	3	0	2	166 - 180	6
4.	Ässät, NoMM	5	2	0	3	152 - 205	4
5.	Leijonat, HMK	5	1	1	3	195 - 248	3
6.	Kärpät, VaMK	5	0	1	4	191 - 248	1

Vaasan Kärpät putosi Suomensarjaan kaudelle 1955 ja Seinäjoen Kotkat nousi Mestaruussarjaan.

1950-luvun mestaruussarjan joukkueet:

Helsinki	Leijonat, HMK
Helsinki	Pääskyt, HTM
Lahti	Haukat, SsMK
Nokia	Ässät, NoMM
Seinäjoki	Kotkat, SeMK
Tampere	Paholaiset, TTMS
Tampere	Salamats, HäMK
Turku	Hakkapeliitat, TMK
Vaasa	Kärpät, VaMK



Lahden Haukat voitti Speedwayn Suomenmestaruuden

Haukat – Kärpät 52 – 36

Eilen suoritettiin Hietalahdessa Speedwayn mestaruus-sarjan ottelu Vaasan Kärppien ja Lahden Haukkojen välillä pilvisessä ja ajoittasen tihkusateen vallitessa. Rata oli sateiden jäljiltä huonossa kunnossa ja oli se hengenvaarallinen ajaa. Noin 1200 maksavaa katselijaa oli seuraamassa tätä odotettua ottelua. Kilpailut sujuivat hyvin eikä pahempia kaatumisia tapahtunut.

Suomen mestaruuden voittanut Lahden Haukat oli mielenkiintoinen tuttavuus. He olivat selvästi luokkaa parempia kuin vaasalaiset. Merkilläpantavaa oli, että esim. lähdöt olivat lahtelaisilla paljon terävämpiä kuin vaasalaisilla. Tavallisesti jo ensimmäisessä kaarteessa oli "jokin Haukka" keulassa ja pysyi siinä melkein aina loppuun asti. Tosin vaasalaisetkin voittivat 3 erää. S. Palomäki vei nimiinsä 8 ja 14 erän ja N. Staaf 15. Haukat sai nimiinsä siis 12 erää.

Ajojen paras mies oli eittämättä Haukkojen A. Tuominen, saavuttaen 16 pistettä. Hän voitti 5 erää vakuuttavasti. Parhaan ajan ajoi 7 erässä Lahden I. Helminen 1.17,3, mikä on erinomainen aika näin huonolla radalla. E. Ala-Sippola ja I. Lahti olivat tasaisen varmoja ajajia, kun taas T. Olin ja E. Leiskallio eivät esittäneet mitään mainittavaa.

Vaasan Kärppien paras oli tällä kertaa S. Palomäki tuoden 11 pistettä, siis tasan yhtä paljon kuin viikko sitten. N. Staaf sai 10 pistettä tililleen. Å. Bäck kehittyi jatkuvasti keräten 7 pistettä. S. Dahl, P. Hakala ja N. Finne olivat varovaisia ajajia eivätkä näinollen saaneet montakaan pistettä tililleen.

Mestarijoukkue Lahden Haukoissa ajoivat kaudella 1954 Aulis Tuominen, Erkki Ala-Sippola, Esko Koponen, Ilkka Helminen, Ilmari Lahti, Erkki Leiskallio ja Tuulo Olin.



Timo Laine ja Antti Pajari, molemmat legendaarisia nimi-miehiä ratalajeissa



Vaasan Kärpät. 1.Aulis Anttila, 2. Sulo Palomäki, 5.Åke Bäck, 4.Pentti Hakala, 3. Nils Staaf

Taustakuva otettu Nokialla kumitehtaan edessä.





C-luokan lähtö on tapahtunut!

teksti: Turkka

Piritan TT-ajot 1935

Piritan katuradalla Revalin eli nykyisen Tallinnan itäpuolella on ennen sotia ajettu kilpaa moottoripyörillä vuosina 1933–1939. Ensimmäiset moottoripyöräkilpailut siellä järjestettiin 17.9.1933. Rata perustui osin katuverkostoon, jonka useat osuudet kilpailujen ajaksi suljettiin liikenteeltä. Näin vielä esim vuonna 2000, jolloin kaatosateessa ajatus 125 ccm:n luokassa onnettomuus johti maineikkaan brittiajajan **Joey Dunlop**in menehtymiseen. Rata on noin 7 km pitkä ja sen varrella oli useita tosi jyrkkiä mutkia jotka näkyvät oheisesta kartasta.

65 vuotta aikaisemmin lähtivät tois-

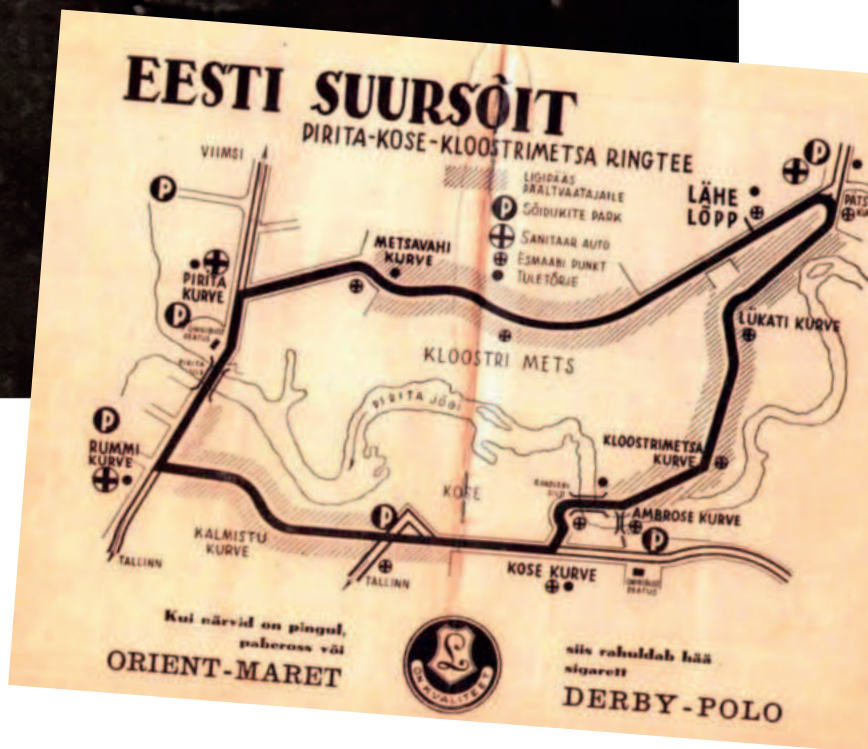
tamiseen maamme silloiset valioajat matkaan tätä samaista rataa kohti, mukana mm. **Otto Brandt Jr** ja **Raine Lampinen**. Brandt ajoi kuten tavallisesti oman liikkeensä merkillä - Rudgella. Lampinen oli toista vuotta saanut alleen ruotsalaisen Husqvarna-tehtaan viissatasen tehdaspyörän, jolla hän jo toukokuussa oli osallistunut Eläintarhanajoihin mutta siellä joutunut keskeyttämään tekniseen vikaan. Hänet valittiin jo vuonna 1934 Husqvarnan tehdasajajaksi, mutta onni ei kaikissa kilpailuissa ollut matkassa ja hän palasi toisinaan Rudgen sarviin. Hän sai kuitenkin seuraavana vuonna jatkaa C-

luokan tehdasajajana ja tämä vuosi jäikin Husqvarnan kilpatallin viimeiseksi kaudeksi. Piritään eivät toiset C-luokan Husqvarnamiehet syksyllä 1935 ehtineet, koska he osallistuivat samaan aikaan Keski-Euroopan GP-ajoihin.

1933 ruotsalaiset Husqvarna-tehtaan olivat joutuneet taloudellisiin vaikeuksiin, koska maan posti- ja muiden laitosten tilaamassa kaikkiaan kahdessa sadassa sivuvaunupyörässä oli esiintynyt moottorivikoja. Tämä oli johtanut koko tilauksen reklamontiin ja pyörien korjaus- tai vaihtovelvoitteeseen. Tilanteen seurauksena johto joutui tekemään ankaria säästöratkaisuja, jotka



"Katurenkain" varustettu Iso Husqvarna kyntää äestettyä peltoa muistuttavaa rataosuutta.



Lampinen maalissa.

kilpatallia vuonna 1934 koetelleen useamman onnettoman yhteensattuman ja huonojen suhdanteiden kanssa johitivat sen alasajoon seuraavana vuonna. Tehtaan kilpakalusto varaosineen päätettiin samalla myydä omille Euroopan GP-sirkukseen ahkerasti osallistuneille tehdasajajille "asevelihintaan". Lampinen uutena tulokkaana lienee tässä "isojaossa" jäänyt ilman pyörää ja kauden 1935 jälkeen Lampiselle tuli mer-

Radan varikkoaluetta metsän laidassa. Kilpailijat ovat valmistautumassa. Etualalla Carl Bågenholmin kolmevuotias HVA.





Suomen Brandt ajamassa kiinni ruotsalaista Husqvarna-kuljettajaa.



Tässä C-luokka jo odottamassa lähtöä, mukana useampi suomalainen.

Luokkansa voittajat seppelöitynä. Vasemmalta:

- 39 Visetzky, Saksa, sivuvaunut, NSU
- 28 Tomson, Viro, A-luokka, Rudge
- 6 Lampinen, Suomi, C-luokka, Husqvarna ,
- 19 Bågenholm, Ruotsi, B-luokka, Husqvarna
- Ääriäsemellä hämmöittää Karl Ebbin SSK-Mercedes-kilpaauto

kinvaihto. Hän ei enää tämän jälkeen siirtynyt takaisin Rudgeen, jota hän muutamissa kilpailuissa oli ajanut vielä edellisellä kaudella ja jonka valtakausi TT-radoilla oli loppumassa, vaan teki sopimuksen Nortonia edustavan suomalaisen Arwidsonin kanssa. Olihan viissatasen Nortonin voittokulku TT-radoilla alkanut.

Ilma oli kilpailupäivänä kohtalaisen kaunis ja katsojia oli radan varrelle saapunut n. 30.000. 7 km pitkää rataa ajettiin 25 kierrosta. Kilpailua ennen koittanut syksyinen sadekehi oli muuttanut radan Rainen omien sanojen mukaan ”perunapelloksi”. Radalla ei hänen mukaansa voinut ajaa täyttä vauhtia. Osa kilpailijoista joutui keskeyttämään teknisten vikojen takia. Lampinen oli kuitenkin harjaantunut maarata-ajaja ja pystyi muita nopeammalla koneellaan tasaisesti lisäämään johtoaan jätettyään tiukan taistelun jälkeen virolaisen huippuajajan **Oskar Veldemanin** taakseen. Tekniikka ei tällä kertaa pettänyt ja mies ajoi lopulta C-sarjan ylivoimaiseen voittoon ja jopa uuteen rataennätykseen. •

ESTONIAN TT ROAD RACE, PIRITA 15.09.1935

Class 500cc

1.	R. Lampinen Husqvarna Finland	1.41.38
	new speed record 99,78 km/h	
2.	O. Veldeman NSU Estonia	1.42.05,8
3.	T. Lahti Norton Finland	1.51.18,4
4.	G. Lönnfors NSU Finland	1.53.18,4
5.	J. Tomson Norton Estonia	1.57.08,8
6.	O. Brandt Rudge Finland	1.58.35

Class 350cc

1.	C. Bågenholm Husqvarna Sweden	1.44.46,9
2.	W. Hennuk Royal Enfield Estonia	1.50.17,6
3.	E. Johansson Norton Estonia	1.57.54,6
4.	H. King Velocette Estonia	1.58.40
5.	U. Väisänen Husqvarna Finland	2.04.18

Class 250cc

1.	J. Tomson Rudge Estonia	1.56.46
2.	Raykovsky DKW Estonia	2.01.50
3.	V. Hollming Matchless Finland	2.06.14

Class Sidecar

1.	Visetsky NSU Germany	51.46
2.	A. Salmen DKW Estonia	54.40,6
3.	A. Kazaks BSA Latvia	55.03,8

Lähteet:

- Lampisen suvun valokuvakansiot
- Olli Lampisen arkistot
- Heino Korbin tietotalenteet
- Scouderia Husqvarna - Äventyrens Sport - kirja, Martin Strömberg
- Husqvarna Motorcycles - kirja, Dane Glanz

ROMPÉ- TORI

SUNNUNTAINA

28.4.2024 klo 9:00-14:00

Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32, 00770 Helsinki

Myyjät pääsevät sisään sunnuntaina klo 7:30
Paikat ulkopaikkoja, omat katokset mukaan
Paikkamaksu 20 e

- Pysäköinti ilmainen
- Sisäänpääsy 5 e
- Kahvio

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



VMPK-KEVÄTROMPE

Lauantaina 13.04.2024 Tampereen messu- ja urheilukeskus
Pirkkahalli D, Ilmailunkatu 20 klo 9.00-14.00

- Sisäänpääsy 5 €, Ilmainen pysäköinti ja MP-parkki
- Myyntiruudut 40 €
- Myyntipaikkojen varaukset 1.3. alkaen 0505 010 119 arkisin klo 17-20



TERVETULO!

Myyntipaikkakartta nähtävillä VMPK:n foorumissa.

VMPK Tampereen aluekerho Mansen Masinistit



Moottoripyörämatkailua 1970–80-luvuilla

Eräs Huimiksessa vähälle käsittelylle jäänyt moottoripyöräkultuurin muoto on mp-matkailu. Pakatkaa Cravenit ja Krauserit – nyt lähdetään Keski-Eurooppaan!

Moottoripyörillä on harrastettu matkailua niin kauan kuin pyöriä on ollut. Jo siihen aikaan kun isoisa moottoripyörän osti, löytyi aina joku yksittäinen hurjapäjä, jolla oli aikaa ja mahdollisuuksia lähteä tutkimaan moottoripyörällä maailmaa. Mutta nyt ei puhuta sellaisista reissuista! Tämän tarinan pointti on muistella moottoripyörämatkailua isompana ilmiönä – tavallisen moto-

ristin pyöräharrastukseen oleellisesti kuuluneena osa-alueena ja etenkin 1970–80-lukujen motoristien sukupolvikokemuksena.

Nykyään moni harrastaa ulkomailla pyöräilyä vuokraamalla ajokit paikan päältä tai lähettämällä oman pyöränsä rekkahtina kohteeseen ja lentämällä itse perässä. Sitten ajellaan navigaattorin opastamana kohti hotellia, jossa sivulaukkujen siistit sisäkassit nostetaan

etukäteen netitse varattuun hotellihuoneeseen. Esimerkki on kärjistetty, eikä ole tarkoitus ryhtyä vertailemaan erilaisia tapoja matkustaa. Todetaan vain, että ennen kaikki oli toisin. Moottoripyöräharrastus ja maailma sen ympärillä on muuttunut niin paljon, että takavuosisikymmenien mp-reissuja on syytä muistella Huimiksen sivuilla.

Kimmo Syrjä ja Gold Wing -83
jossain Geneven liepeillä.



Hieman historiasta

Viisikymmenluvun lopulla suomalaisen turismin kehittämisessä otettiin merkittäviä askelia. Kar-Air ryhtyi tuolloin lentämään reitti- ja seuramatkalentoja Espanjaan ja samoihin aikoihin alkoi autolauttaliikenne Suomen ja Ruotsin välillä.

Myös nykyisen kaltaiset kesälomat alkoivat kehittyä tuolloin. 1960-luvun alussa tehdyillä lakimuutoksilla työntekijän lomaoikeuksia parannettiin ja lähes nykyisen kaltaiseksi vuosilomalaki uudistui 1973. Kansakunnan vaurastuessa ja mahdollisuuksien parantumisessa ryhtyi luontaisesti uteliasta ihmistä matkailu kiehtomaan.

Nykypäivän näkökulmasta on vaikea kuvitella, kuinka hillittömän erilainen 1970- ja 80-lukujen maailma nykyiseen verrattuna oli. Tuolloin kouluikäinen saattoi hämmästellä, miksi vieraita kieliä piti opiskella, mihin niitä tarvitsi. Maailma oli tuolloin suurempi, rajat korkeampia ja ulkomaat kauempana. Toisaalta – vai juuri siksi – matkustaminen kuitenkin kiinnosti laajasti eri kansanryhmiä. Ja etenkin nuoria reissaamiseen kannustettiin! Markkinoille tuotiin mm. kansainvälisiä yleisesti nuorille tai erityisesti opiskelijoille suunnattuja alennuskortteja. Vuonna -72 lanseerattiin Interrail-kortti, joka saavuttikin etenkin Suomessa huiman suosion.

Maailma kutsuu

Toisin kuin tänään, tuolloin myös moottoripyöräilijät olivat nuoria –



Antti Karttunen, AJS model 18 Statesman ja Alpit kesällä 1973. Varsinainen reissutarina löytyy Huimiksen numeroista 2 & 3/2009.

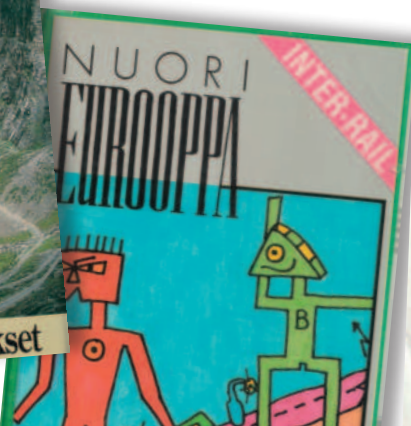
opiskelijoita tai ihmisiä työuriensa alussa. Monellakaan ei irtonaista rahaa ollut ja motoristilla ne vähätkin olivat usein kiinni pyörässä. Tässä mielessä interreilaajien ja tuolloisten mp-matkailijoiden välillä on selvä yhteys: molemmat ryhmät kuuluivat reppureissaajien jaloon kastiin. Nuoruuden innolla mentiin niukalla kassalla edullisia ruoka- ja yöpymispaikkoja hyödyntäen.

Ennen olivat matkustamisen vaihtoehdot budjettimatkaajalle nykyistä vähäisempiä. Matkayhtiöiden charterlennot johonkin Kanarian kaltaisiin turistikohteisiin olivat kyllä siedettävän hintaisia mutta reittilennot puolestaan varsin tyyriitä. Jos Manner-Eurooppaan halusi edullisesti, oli moottoripyörä varmaan reilaamisen jälkeen se

toiseksi halvin vaihtoehto. Nykyisen kaltaisesta halvasta lentämisestä ei ollut tietoaakaan – lentoliikenteen kilpailu ja hinnoittelu vapautui vasta 1990-luvun lopulla. Esimerkiksi piletti Helsingistä Pariisiin vuonna 1980 maksoi sesongista riippuen 3–6 kertaa enemmän kuin nykyään. Autolla lähteminen olisi ollut myös pyörää kalliimpaa korkeampien polttoainekulujen, kalliimpien lauttamaksujen sekä mahdollisten tietullien takia.

Toki matkapyöräilyssä matkustusmuotona viehätti muukin kuin sen edullisuus. Aikansa mediassa mp-maailman vastakkainasettelu oli kioski-kiertäjät vs. matkamotoristit. Jälkimmäisillä oli tietty sädekehä kokeneina ja maailmaa nähneinä tyyppinä – eivät-kä tähän ryhmittelyyn vähiten syyllisiä

Tiedonhankinta ennen nettiäikää vaati enemmän vaivannäköä. Vasemmalla 1980-luvun loppupuolella julkaistu monen motoristin hyllyyn kuulunut huipputeos. Vinkkejä sai myös muiden matkailijoiden kirjoista – kuten reilioppaista. Keskellä Saksan valtiollisen matkailutoimiston matskua 1980-luvun puolivälistä, oikealla hankintoja reissun päältä.



olleet Tekniikan Maailman lahjakkaat tekstinikkarit **Tapio Sunell** ja **Hannu Lindell**. Mainitun aviisin ehkä runollisin pläjäys aiheen tiimoilta lienee kuitenkin autoimittaja **Jukka Sihvosen** kynästä (TM 8/-74): *"Matkamotoristit on oma pieni heimonsa, joka olosuhteita ja etäisyyksiä uhmaten jatkaa kulkuperinnettään. Matkapyöräily on kansainvälinen, vapaa ja vaativa tapa kulkea, kuulla ja nähdä. Matkapyöräily on seikkailua, kurjuutta, vapautta, riippumattomuutta, mielikuvitusta, rahatomuutta, rikkautta, onnellisuutta..."*. Kyllähän näin lennokas teksti upposi aikansa moottoripyöränuorisoon kuin kusi hankeen!

Miten 1970–80-lukujen moottoripyöräreissut erosivat nettiaikakauden matkoista? Saadakseni juttua varten kokonaiskuvaa, tutkin Tekniikan Maailma -lehtien lisäksi ko. aikakauden Motoristi-, Bike- ja MP1-aviisien matkatarinoita. Tärkeimpänä tietolähteenä olivat kuitenkin muutamien 1970–80-luvuilla pitkiä reissuja tehneiden motoristien haastattelut. Kiitokset

muisteluista herroille **Esko Elsilä**, **Antti Karttunen**, **Risto Mannermaa**, **Esko Sydänmetsä** ja **Kimmo Syrjä**.

Ja sitten disclaimer eli vastuuvapauslauseke! Vaikka tämän tekstin taustatietoina on käytetty pääasiassa mainittujen pitkän linjan motoristien muisteluita, ovat kaikki johtopäätökset ja yleistyksyt yksinomaan kirjoittajan – eli jos pöljyyksiä löytyy, ne voi laittaa allekirjoittaneen piikkiin.

Minne mennään?

Reissun suunnittelu lähti luonnollisesti kohteen miettimisestä. Makuja oli monia, joku halusi isoihin tapahtumiin kuten katsomaan kansainvälisiä mp-kisoja tai kokemaan Octoberfestin. Toinen halusi bongata historiallisia kohteita, kolmas taas halusi pelkästään ajaa uusissa erilaisissa maisemissa tai uida välimeressä. Ehkäpä näitä kaikkia yhdistää uuden kokeminen.

Tietoa kaivatuista kohteista sai käytännössä kahta kautta: kavereiden suosittelmana tai lehdistä ja kirjoista et-

simällä. Harvalukuisissa moottorialan lehdissä ei juuri varsinaista täsmätietoa löytynyt, mutta saattoi niistä silti löytää inspiraatiota reissuun lähtemiseen. Moottori-Urheilu -lehdessä oli jo 1960-luvulla **Matti Viron** nimimerkillä **Iivari Kurvinen** kirjoittamia huumia reissutarinoita. Moni matkamotoristi – tai tuleva sellainen – luki ahmien vuoden -74 Tekniikan Maailma -lehdistä Pallonkiertäjät-jatkotarinaa, jossa **Bengt Haikola**, **Hannu Bergroth** ja **Vesa Lottanen** kiersivät maapallon Tuuteilla. 1970-luvun alussa valitettavan lyhytikäiseksi jäänyt MP-Sport -aviisi ei juuri reissujuttuja julkaissut, mutta 1977 aloittanut MP1 taas toi esille moottoripyöräasiaa laajasti. Olihan siinäkin paljon urheilua, mutta lehdestä muodostui myös foorumi, johon monet tavalliset matkamotoristit kirjoittivat omia reissutarinoitaan. **Pekka Nesteen** yli 40 vuotta kipparoina MP1, vuodesta -95 Moto-Ykköseksi muuttunut lehti, tallensikin valtavan siivun kotimaista mp-historiaa.

1970-luvun puolella taisi ainoina

"Matkapyöräily on seikkailua, kurjuutta, vapautta..."



Itäblokki oli käsiteltävänä ajanjaksona vielä voimissaan ja omanlaisensa haaste matkamotoristille. Byrokraatia oli ankaraa viisumeineen, bensakuponkeineen ja pakollisine valuutanvaihtoineen. Edullinen hintatasolla kuitenkin houkutteli. Tässä ollaan keski-Puolassa lähellä Kielceä lisenssi-Fiätten kansa bensajonossa – nimittäin itse asemalta oli aine loppu. Vaivaisen kolmen tunnin odottamisen jälkeen IFA-säiliöauto toi täydennystä ja matka jatkui.

tietolähteinä ulkomaalaisista kokoon-
tumisajoista olla MP69-kerhon 1970
ilmestymisensä aloittanut jäsenlehti
Motoristi sekä Touring Finlandia
moottorikerhon Touring calendar, jota
kerho on julkaissut vuodesta -78.

Moottoripyörälehtien matkailutari-
nat ehkä innostivat suunnittelemaan
omaa reissua, mutta yleensä ne eivät
täyttäneet ruohonjuuritason tiedon-
tarvetta. Jos halusi harrastaa perusteel-
lisempaa suunnittelua piti käytännön
tietoja kohteista, yöpaikoista ja reiteistä
etsiä kirjoista – eli käytännössä kirjas-
toista. Suoraan motoristeille suunnat-
tuja teoksia ei vielä 1970-luvulla ollut
olemassa, mutta sovellettavaa tietoa
löytyi. Autoliitto julkaisi 70-luvun
puolimaissa kirjan *Autolla ulkomaille*.
Opuksessa oli myös mp-väelle suunnat-
tuja tietoja, kuten eri maiden ajo-
neuvolajikohtaiset nopeusrajoitukset
ja kypäräpakot.

Isompien taajamien kirjastoista
saattoi halukkaille löytyä mielenkiin-
toisia ulkomaisia teoksia. Matalan
budjetin matkasuunnitelmissa auttoi-
vat muille reppureissaajille suunnatut
teokset kuten vaikkapa **Ken Welshin**
liftarikirja *Hitch-hiker's Guide to Eu-
rope* tai **Arthur Frommerin** *Europe
on 5 Dollars a Day*. Yöpymispaikkojen
suunnitteluun taas auttoivat luettelot
eurooppalaisista leirintäalueista – yh-
tenä esimerkkinä brittiläisen 1905 pe-
rustetun Automobile Associationin
julkaisema *Camping and Caravanning
in europe*. Esimerkiksi vuoden -80 painos
sisälsi tiedot 3600 leirintäalueesta
Länsi-Euroopassa.

"...meilläkin oli koko Saksa yhdellä laukeamalla..."

Interrailin suosion kasvun myötä
kirjoitettiin reilaamisesta Suomessa-
kin opaskirjoja, joiden pakkaus-, ma-
joitus-, valuutanvaihto- yms. vinkeistä
oli iloa myös motoristille. Ensimmäi-
senä ehti **Pekka Haavisto** omakus-
tanteellaan 1977. Tästä kirjasta tehtiin
myöhemmin laajempi laitos *Nuori eu-*



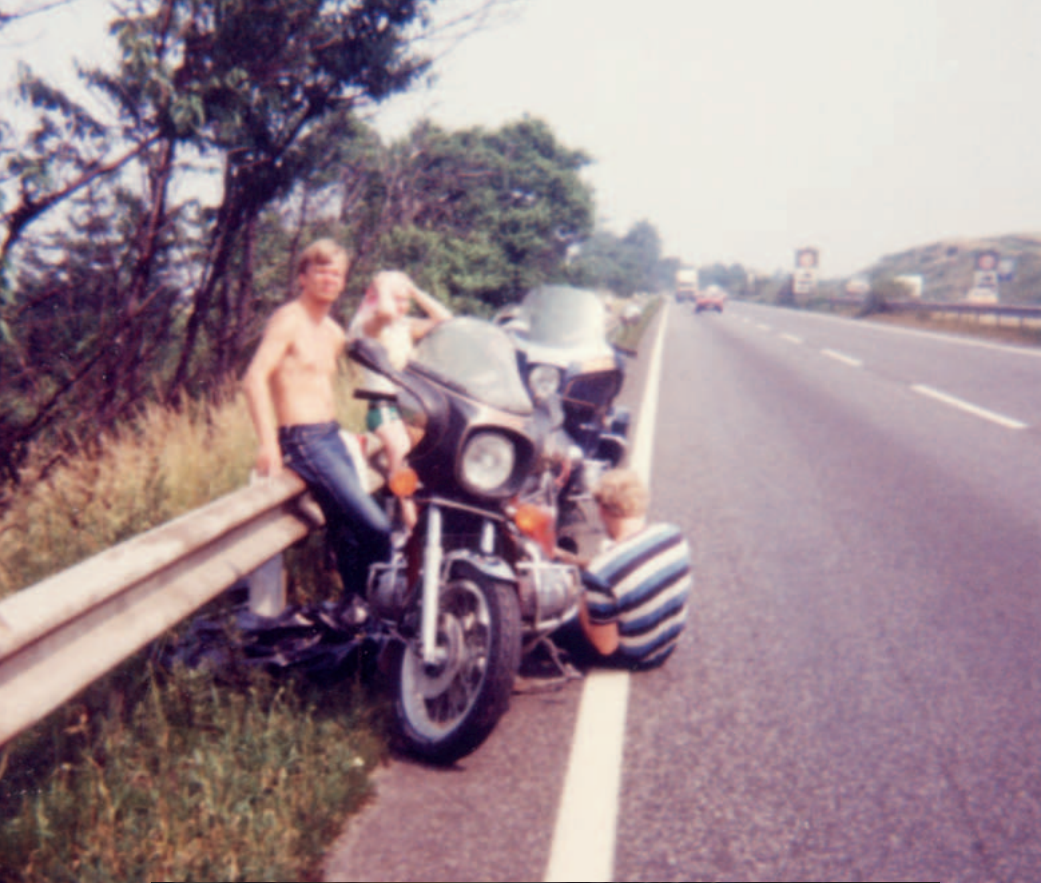
Reissuilla sattuu ja tapahtuu, mutta koska valokuvausta harrastettiin ennen vähemmän kuin nykyään, ei säpinätilanteita tullut useinkaan tallennettua. Tällainen harvinaisuus löytyi Risto Mannermaan albumista! Budapestissa painostava helle oli vaihtunut armottomaan raekuuroon kuin veitsellä leikatun. Motoristit hakeutuivat äkkiä siltojen alle suojaan – niin paikalliset kuin turistitkin: kuvassa paikallinen MZ ja suomalaiset Wingit. Kamppeista näkee kelin vaihdelleen: takapenkkiäinen lähes Eevan asussa ja nopeimmalla jo Rukka yllä!

rooppa. Samaa aihepiiriä edusti myös *Elävänä Euroopassa* (**Heikkinen/Saukkomaa/Suvanto**).

Olihan toki alan lehdissäkin harvakseltaan hyviä täsmävinkkejä. Esim. Tekniikan Maailmassa 9/-77 "Matkalle mukaan" -jutussa löytyivät oikein pakkauslistatkin! Vastaavat muistilistat saattoi löytää myös TFMK:n Touringkalenterista. Tosissaan matkamotoristien tiedontarpeeseen herättiin alan lehdissä vasta 80-luvun puolella. Taisi olla Suomessa 1983 ilmestymisensä aloittanut ruotsalaistaustainen Bike, joka keksi alkaa julkaista keväisin reissuteemanumeroa – "Touring-Spesiaalia". Siinä oli hyvää tietoa esimerkiksi lauttayhteyksistä, sekä maakohtaisia vinkkejä pähkinänkuoressa: mitkä ovat yleisimmät nopeusrajoitukset, bensanhinnat ja valuuttakurssit. Osoitetiedot olivat tärkeitä: mistä anotaan mahdol-

lisesti tarvittavat viisumit ja mikä on valtiollisten tiedotus- ja matkatoimiston osoite.

Tämä viimeksi mainittu olikin tärkeä tieto! Esitteitä kaukaisista matkakohteista oli hankala hankkia. Yksi parhaista keinoista oli lähestyä kirjeitse kohdemaan suurlähetystä – tai tiedotus- ja matkatoimistoa, jos maalla suinkin sellainen oli – ja ruunata materiaalia. Tarjonta oli joskus yllättävän hyvää. Etenkin saksalaiset kunnostautuivat tällä saralla, sieltä saattoi saada ilmaiseksi käyttökelpoisia karttoja. Muuten karttojen hankkimisessa auttoi lähinnä hyvin varusteltu kirjakauppa. "Olivathan ne aika vaatimattomia", Muistelee Esko E. karttahankintojen hankaluutta, "meilläkin oli koko Saksa yhdellä aukeamalla". Kimmo taas kertoi tehneensä parhaimpia karttaostoksia reissunpäältä, Travemündesta heti ensimmäisen.



**Isossa kuvassa Riston porukan ren-
gastöitä. Autobahnin piennar on han-
kala paikka korjauksille vaan minkäs
teet, kun lämpö sulatti sisäkumista
paikan... Keskikuvassa Antti suorit-
tamassa AJS:n öljynvaihtoa. Myöhem-
min reissulla täytyi tehdä isompaakin
huoltoa kansirempän muodossa.**

kuvannee se, että kielessämme on ter-
mi “ruotsinlautta” – siis yhteenkirjoi-
tettuna ja pienellä alkukirjaimella.

Säännöllinen Suomen ja Saksan
välinen autolauttaliikenne alkoi hei-
näkuussa -67, jolloin edelleen toi-
miva Finnlines asetti reitille Hansa
Express -laivansa. Toinen oikotie Kes-
ki-Eurooppaan avautui 1976 peruste-
tun Polferries-yhtiön kautta, firman
Pomerania-alus liikennöi Helsingistä
Gdanskiin. Erikoisen nopea väylä suo-
raan Saksaan taas avautui kesällä 1977,
kun maailman ensimmäinen turbii-
nimootoreita käyttävä matkustaja-
autolautta Finnjet aloitti liikennöinnin
Travemündein.

Finnjet pyyhkäisi Saksaan nopeim-
millaan alle 23 tunnissa. Nykyään Finn-
linesin paatti kuluttaa samalla reitillä
n. 30 h. Finnjet oli kuitenkin nuorelle
motoristille kallis. Moneen kertaan sitä
laskettiin, että on silti halvempi mennä
Ruotsin kautta vaikka mukaan ynnäil-
tiin pensat, syömiset ja yöpymiset sekä
Tanskan lautat. Ajankäytöllähän taas ei
huolettomassa nuoruudessa ollut mi-
tään väliä – ja sitä paitsi ajamaanhan
sitä oltiin lähdössä...

Viron suuntaan lauttaliikenne toi-
mi vuodesta -68, mutta sinne matkus-
taneet eivät olleet ajoneuvoturisteja.
Autolauttaliikenne alkoi vasta 1990-lu-
vulla Neuvostoliiton lakattua olemasta.
Tallinnan lauttaliikennekin on siis tu-
kevasti museoajoneuvoiässä!

Vaikka varsinkin Pohjois-Suomesta
Manner-Eurooppaan suunnatessa täy-
tyi matkaa kohti lauttarantaa tehdä
parhaimmillaan parikin päiväetappia,
tuntui reissu todella alkavan vasta laut-
taan päästessä. Lauttamatka oli itse asi-
assa mentaalinen siirtymä: tästä alkaa
sekä reissu, loma että seikkailu!

Laivalla kansipaikka taisi olla moto-
ristin tavallisin valinta. “*Mieluummin
nukuttiin lattialla ja satsattiin ennem-*

Saarelaisten lautat

Suomihan on eteläsuomalaisille – eli
tässä tapauksessa Tornion alapuolella
asuille – kuin saari. 1970–80-luvuilla
ei Neuvostoliittoon moottoripyörällä
päässyt ja muualle piti mennä laival-
la. Ellei sitten lähtenyt koukkaamaan
Haaparannan kautta.

Suomen ja Ruotsin välillä on aina
ollut tiheä laivaliikenne, mutta ajoneu-
vojen kuljettaminen oli ollut hankalaa.
Ennen 1959 alkanutta autolauttali-
kennettä harvojen moottoripyörä- tai
automatkailijoiden ajokkien lastaami-
nen laivaan oli hidasta satamanostu-
rilla tehtävää käsityötä. Ensimmäinen
varsinainen autolautta – Korppoon ja
Gräddön väliä kulkenut s/s Viking –

aloitti liikennöimisensä 1959. Se sai
pian kilpailijoita. Liikenne Suomen ja
Ruotsin välillä paisui melkoiseksi, mut-
ta suuri(n) osa oli muuta kuin tavan-
omaista turistiliikennettä. 1960–70-lu-
kujen taitteen molemmin puolin peräti
40 000 suomalaista vuodessa muutti
Ruotsiin, joten sukuloimassa kuljettiin
Siljan ja Vikingin kyydissä ahkerasti.

Helsingin ja Turun lautoille oli poh-
joisempaan vaihtoehto: myös Vaasasta
pääsi lyhyellä lauttamatkalla Ruotsiin.
Risto muisteli tämän yhteyden hou-
kutelleen etenkin siksi, että Pohjois-
Suomen näkövinkkelistä katsottuna
Vaasan lautalla mennessä suurempi
osa matkasta kohti Keski-Eurooppaa
kulkisi pitkin Ruotsin parempia teitä.

Länsinaapurin lauttaliikenteen
vankkaa asemaa suomalaisten arjessa

Ennen vanhaan matkamotoristit asuivat teltoissa, mikä nykyisin on katoavaa perinnettä. Yläkuvassa Kimmon nuuskamuikkus-malli Gardajärvellä, keskellä Riston ryhmää Itävallassa ja alakuvassa kirjoittajan rätkkaksio Mosel-joen varrella.

min seisovaan pöytään”, muisteli Antti. Motoristien yhteisöllisyys tuntui vahvana jo lauttaan jonottaessa. Tarinoitiin kokemuksista sekä suunnitelmista ja kansipaikoilla matkustaessa vahdittiin toisen kamoja kun toiset olivat syömässä.

Yleinen pakkoruotsi – eli Ruotsin kautta Keski-Eurooppaan ajaminen otti aikansa. Vuorokaudessa ei helpolla Tukholman lauttarannasta Saksaan ehtinyt. Ruotsi-etappia piisasi reilut 550 km, Tanskaa pari sataa, ja hidasteena välissä olivat Helsingborg–Helsingør sekä Rødby–Puttgarden lautat.

Elämää baanalla

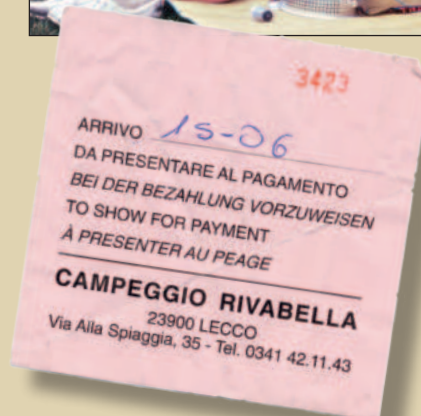
Rahaa reissunpäällä kului tietenkin pääasiassa bensaan ja syömiseen. Nykyisten luottokorttien ja kaiken maailman maksusovellusten aikakautena ei tahdo muistaa, miten mahdollottoman hankalaa maksuliikenne ennen oli. Taloudenhoitoa piti aikoinaan osata: reissulla tarvittava rahamäärä piti laskea ja varata etukäteen. Matkalla sitten täytyi tasapainoilla kassan riittämisen kanssa. Rahavarojen loppuessa tilanteen paikkaaminen olisi ollut hankalaa: käsiteltävänä ajanjaksona kun ei oikein yleispäteviä luottokortteja ollut.

Useimmiten rahaa oli mukana käteisenä jossain vahvasa valuutassa kuten Saksan markassa – ja lisäksi matkashekkeinä, jotka olivat samalla myös rosvoturallinen vaihtoehto. Niiden hankaluutena oli tosin se, että vaihtopaikkana piti olla yleensä joku pankin kaltainen rahalaitos, joita ei taas ollut saatavilla viikonloppuina tai ilta- ja siesta-aikaan. Matkashekkien kanssa puljaaminen kehitti matikkapäätä: siinä kun piti parhaimmillaan ajatella kolmessa valuutassa: omassa, shekkivaluutassa sekä paikallisessa. Kyllä on euron kanssa helppoa...

Tiukalla budjetilla etenevän motoristin luontainen yöpymispaikka oli telta. Ja koska näin oli asianlaita monen muunkin matkailijan kohdalla, olivat telttailuun tarkoitettut leirintäalueet hyvin yleisiä – ja varsinkin sesonkiaikaan valtaväylien varsilla monesti myös hyvin täysiä. Nykyään leirintäalueilla ei paljoa telttoja enää näe.

Etukäteisvarauksien tekeminen oli hankalaa, lähes aina mentiin sillä periaatteella, että jos tiekarttaan oli merkitty leirintäalue, niin siinä oli seuraava yöpaikka. Aina ei karttamerkki paikkaansa pitänyt, joten etappi jatkui seuraavan telttasymbolin suuntaan.

Risto muisteli, että karttamerkki saattoi pitää paikkansakin, mutta etenkin Saksassa opastus tien päällä vaikutti joskus tarkoituksellisen huonolta – leirintäalueet kun olivat ennemminkin paikallisten kesämökkivaunujen loppusijoi-



tuspaikkoja, eikä sinne kaivattu rokkinuorisoa telttailemaan.

Pääsääntöisesti haastateltujen leirintäaluemuistot vaikuttavat olevan hyvin myönteisiä. Kanssakäymisen kynnys muiden turistien ja erityisesti muiden motoristien kanssa oli matala. Vastavaan me-henkeen on vaikea muunlaisessa ympäristössä törmätä.

Hotellit olivat aikansa nuorille motoristeille harvinaista herkkua. Eikä aina ollut kysymys edes rahasta. Receptionin tiskillä anevalle asiakkaalle ei välttämättä löytynyt sijaa majatalosta ihan vain sillä perusteella, että kyselijällä oli nahkapuku. Tilannetta huononsi entisestään se, jos yöpaikkaa haikaileva resupekka oli pukeutunut lattialle lammikkoa kasvattavaan sadeasuun. Jos katon alle mentiin koisimaan, niin enimmäkseen paikat olivat edullista gästhaus-, zimmer frei- ja Bed & Breakfast -tyyppiä.

Mainittakoon anekdoottina, että ai-

nakin Briteissä toimi 1980-luvulla B&B-systeemi hienosti: kaupungin tai kylän turisti-infoon oli opasteet jo taajaman ulkosyrjältä. Ajelit vain suoraan infoon ja kysyit vapaata B&B-paikkaa, niin ystävälliset infotyytit soittelivat kysyjälle sopivan yöpaikan. Ajan henkeä kuvannee mainiosti se, että jokaisessa turisti-infossa virkailija kääntyi aina soittaessaan tiskiltä häveliäästi pois päin ja kysyi yöpaikan pitäjältä ääntään madaltaen, *„nämä ovat moottoripyörällä, onko se OK?”*.

Ehkä juuri yöpymisiin tiivistyy yksi keskeinen tekijä, joka erottaa menneen ajan reissut nykyisistä: matkaajan täytyi tulla toimeen tietyn epävarmuuden kanssa. Varaukset olivat työläitä tai mahdottomia ja osoitteen löytäminen arpapeliä – mutta ongelmia selvittiin sitä mukaa kun niitä ilmeni ja yöpaikat napattiin lennosta.

Myös ruokailua koski sama kuin yöpymistäkin. Mukana kulkeva asumus

säästi matkakassaa ja näin teki myös oma kenttäkeittiö. Trangiat sekä Primukset olivatkin matkamotoristeilla hyvin yleisiä varusteita. Kotoa lähtiesä monella oli pakaasit puolillaan säilykkeitä ja matkan varrelta hankittiin lisää.

Huoltoa

Ennen pyörien tekniikka ei luotettavuudeltaan yltänyt nykyisten tasolle ja huoltovälitkin olivat huomattavasti lyhyempiä. Jotkut vaihtoivat öljyä matkalla, jotkut venyttivät vaihtoväliä kotiin saakka. Useimmiten päänvaivaa lienee tullut yllättävän nopeasti kulu-neista renkaista ja ketjuista. Lastilla, helteillä ja kovalla vauhdinpidolla saattoi joskus olla osuutta asiaan. Toisinaan syyllisiä rengasongelmiin löytyi myös pinnoista ja vannenuhoista. Esko S:n Nortonista oli Saksassa mennyt sisären gas jo pariinkin kertaan – lopulta hän päätti paikkauttaa sen rengasliikkeessä. Asentaja oli katsellut epäuskoinen esiin kaivettua tilkkutäkiksi pai-





Aurinko paistaa, Trangia höyryää ja elämä maistuu. Matkakeittiö kuului teltan lailla lähes joka motoristin perusvarustukseen.

kattua sisäkumia ja hävinnyt jonnekin. Jonkin ajan päästä hän oli palannut – ja tuonut mukanaan kokonaan uuden sisäkumin. Mukaviakin muistoja ongelmista saattoi siis tulla.

Myös Riston muisto tekniikkaongelmista on hauska ja kuvaa aikansa itäblokin ankaraa byrokratiaa. Ajokaverille oli tullut Tsekeissä ketjuhuolia ja hän lähti Riston pyörällä hakemaan Itävallan puolelta uusia vitjoja. Matka kuitenkin tyssäsi rajalle. Kaverilla ei ollut mukanaan partakonetta, joka

kalliina sähkölaitteena oli merkattu maahantulopaperehin! Se, että pyörän rekkariotteessa oli jonkun muun kuin ajajan nimi ei niinkään haitannut. Pakko oli kääntyä takaisin partakonetta hakemaan, että matka kohti Wieniä jatkuisi!

Moni muistelijoista totesi, että kovin luottavaisin mielin sitä on maailmalla oltu, sillä usein kyydissä oli lähinnä pyörän omat työkalut ehkä vain paikkarasialla tai paukkupullolla ryyditettyinä.

Telekommunikaatiota

Yhteydenpito kotiin ja toisiin matkailaisiin oli ennen netti- ja kännykkäaika kovin hankalaa. Moni haastateluista kuitenkin muisteli myönteisesti tietynlaista vapautta kun ei ollut koko ajan tavoitettavissa. Monet rajoittivat

kotiväelle soittelua ihan jo siitä syystä, että kansainväliset puhelut Euroopasta Suomeen olivat niin kalliita. *“Laiteltiinhan niitä kortteja – ja yleensä ehdittiin kotiin ennen niitä”*, muisteli Kimmo.

Useamman pyörän porukassa yhteydenpidolla oli omanlaisensa haasteet. Kaksi pyörää sujahtaa kaupungin läpi tarkalla ajamisella vielä aika hyvin, mutta pidempi letka on vaativampi tapaus. Keskeisiä konsteja vaikuttavat olleen ne, että koko ajan piti kaverin näkyä peilistä ja että kaikilla oli mukana samanlainen reissusuunnitelma tai tiekirja. Tai sitten kaupungissa oli yhteisesti sovittu rautatieaseman kaltaisen tapaamispiste, josta eksyneen matkalaisen tarvittaessa tavoittaa.

Joskus taas eri pyöräkunnat saattoivat kulkea tarkoituksella eri reittejä, mutta silti viestin välittämiseksi oli



Kimmo ja Tuutti Jäämerellä. Hondassa varusteena “Salmiakki-Shoeit”, eli aikoinaan hyvin suosittu Shoein SB-aukkusarja. Pyörän varustaminen matkoja varten oli oma lajinsa ja aiheena sen verran laaja, että palataan siihen myöhemmin – ehkäpä jo seuraavassa Huimiksessa.

Taustakuvassa on kesä -89 ja ilta saapuu skottilaiselle leirintäalueelle lähellä Loch Ordietä, Allekirjoittanut rasvaa GR-Suzukin ketjuja. Entivanhaan ei matalan tason majoitustoimintaa tainnut kovin mittava pykäläviidakko koskea. Niin Britanniassa kuin Saksassakin tuntui leirintäalue olevan monen maatilan sivubisnes. Vessatilat saattoivat olla sikalan yhteydessä ja lampaat laiduntaa telta-alueella kuten kuvassa. Mutta jos palveluiksi riittivät suihku ja teltpaikka niin mikäs siinä. Reissaajalle taisi näissä yhden tähden alueissa merkittävin tekijä olla niiden edullisuus.

tarvetta. Antti muisteli tästä mainion esimerkin. He olivat olleet katsomassa tuttavapariskunnan kanssa Assenin kisoja kesäkuussa -75 ja lähtivät eri reittejä kohti pohjoista. Paluu suomeen oli tarkoitus vetäistä Ruotsin läpi kohti Kontio-rallia Sallassa. Sovittiin toisen pariskunnan kanssa, että tehdään Ruotsissa tiettyyn lienneympyrään maalarinteipillä näkyvä merkki, että menty on! Tämä toimi ja Kontiossa oli tavattu. Joskus vastaavassa tilanteessa maalarinteippiin kirjoitettiin lisäksi kellonaika, jolloin paikka oli ohitettu.

Kulttuureja kohtaamassa

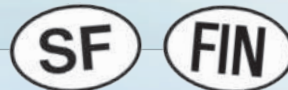
Edellä mainitut seikat karttoineen, trangioineen ja huoltoineen olivat aikoinaan kiinteä osa matkapyöräilyn luonnetta. Reissuilta tietenkin olisi vaikka kuinka paljon muunkinlaista kerrottavaa! Kuinka kävi, kun tituleerasi walesilaista englantilaiseksi? Miltä näytti kotimaiseen alkoholipolitiikkaan tottuneelle se, että lähikaupassa oli Stroh-putelit tarjouksessa? Mitä tuli ravintolassa pöytään kun tarjoilija oli flaaminkielinen ummikko? Miten hoidettiin Monte Carlon kasinovie railu,

Takavuosien manuaalinen luomunavi. Maalarinteipillä lappu tankkiin ja kohteet löytyivät – jos löytyivät.

kun pukeutumisen minimivaimus oli pikeepaita, joita löytyi porukasta tasan yksi? Mutta tämän sarjan tarinat kuuluvat ehkä enemmän muille elämän alueille kuin motorismiin – eivätkä siten Huimiksen sivuille.

En kuitenkaan malta tätä aihepiiriä jättää täysin koskematta. Veikkaan, että moottoripyöräreissuilla oli moneen reissaajaan isoja vaikutuksia. Vanha sanonta toteaa naulan kantaan: matkailu avartaa. Lentokoneloma johonkin turistikohteeseen voi olla hyvä lomana, mutta helppoudessaan se ei tuo sellaisia elämyksiä ja kokemuksia kuin maata pitkin matkustaminen. Kun itse joutuu suunnittelemaan, suunnistamaan ja huoltamaan ajokkia sekä pääsee reissun ohessa olemaan tekemisissä paikallisten ja toisten turistien kanssa, oppii väistämättä paljon.

Interrail-kortin kerrotaan kansainvälistäneen Suomen nuorisoa – epäilemättä matkamoottoripyöräilyharrastus teki aikoinaan samassa asiassa myös oman pienen osansa. •



Knoppi

Suomi vaihtoi ajoneuvojen kansallistunnusta 1993, jolloin FIN-merkki korvasi ilmeisesti jo 1920-luvun alussa tulleen SF-tunnuksen. FIN-lätkäkin on siis jo museoajoneuvoiässä!

Vinkki

Mobiliassa on juuri avautunut uusi Reissun päällä -näyttely. Matkamotorismin muisteluun on varattu oma osastonsa, mukana joukko 80-luvun matkapyöräklassikoita!

Lähteet

Tekstissä mainittujen lehtien ja kirjojen lisäksi:

Kansalaisen vuosikirjat MMM 1959-73

Sarantola-Weiss; Reilusti ruskeaa: 1970-luvun arkea

Lennokkaat vuodet, Finnairin historiaa 1957-2007

Ulkomatalla-lehden numerot 2009-2013



Tarinoita tien päältä – lukuvinkkejä

Entä jos laajentaisi moottoripyörä-harrastusta kirjallisuuden puolelle?

Edellisen jutun käsittelemistä 1970–80-lukujen matkailuista eivät suomalaiset kynäilijät ole ilmeisesti juuri kirjoja tehneet. Tuon aikakauden kotimaisia tarinoita kannattaakin etsiä ennemmin vaikka MP1-, Moto- ja Motoristi-lehdestä. Näissä aviiseissa oli (ja Motoristin osalta on) hyvä henki ja kynnys matalalla jokaisen matkamotoristin kirjoitella omia retkitarinoitaan.

Moottoripyörämatkailun saralta löytyy kuitenkin myös monia hienoja kirjoja. Jätetään niistä uudemmat sikseen ja pysytään Huimiksen hengen mukaisesti alan klassikkoteoksissa ja niissä kirjoissa, joissa matka on taitettu lehtemme sivuille soveliaalla ajokilla. Tässä muutamia kirjastosedän vinkkejä! Lista ei ole eikä pyri olemaan mitenkään kattava – kyseessä on vain muutamia käsinpoimittuja esimerkkejä. Osa esitellyistä kirjoista on niin vanhoja, että niitä on vaikea löytää divareista – mutta monessa tapauksessa maamme tasokas kirjastolaitos tulee avuksi.

“Esitellä itsenne suomalaisiksi, ennen kuin alatte puhua saksaa!”

VMPK:n jäsenille alan tekijöistä pari vuotta sitten edesmennyt **Keijo Virtanen** lienee sarjassa “mies, joka ei esittelyä kaipaa”. Hänen teoksensa ovat kuluneet klubilaisten käsissä laajalti. Oma suosikkini Virtasen matkatarinoista on teos *Tielle Tuuleen* – hienoa kerrontaa ja pohdintaa.

Myös **Jorma Riutan** omakustanne

Moottoripyörä Jawalla läpi tuhotun Euroopan Pohjois-Afrikkaan oli VMPK-väen keskuudessa luettu teos sen ilmeisyydessä n. 25 vuotta sitten. Muistutetaan nyt kuitenkin tuoreempia kerholaisia tästä mainiosta teoksesta. Kirjassa Riutta kavereineen kulkee vuonna 1950 Jawalla läpi sodasta toipuvan Euroopan aina Pohjois-Afrikkaan saakka. Kirja perustuu matkan aikana pidettyihin päiväkirjoihin.

Tuohon aikaan ei kansainvälinen reissaaminen ollut tavallista, ja byrokratia olikin ankaraa. Esimerkiksi erilaisten viisumien ja muiden lupien hankkiminen vaati peräti 30–40 valokuvaa per naama! Ja tuolloin vaaditun valuutanvienti-iluvan pienuuden takia vararahasto matkusti Jawan ketjukotelossa salaisesti Suomen tullin ohi.

Leimaavin piirre tarinalle on viisi vuotta ennen matkaa riehunut suursota. Taisteluiden ruhjoma infrastruktuuri haittaa paikoitellen matkantekoa: sekä tiestö että viitoitus ovat huonossa kunnossa ja monet sillat makaavat joen pohjassa. Etenkin Saksassa kaupungit antavat murheellisen vaikutelman: *“Itse Hampuri näytti surkealta. Ajelimme pääväylää kaupungin keskusta. Pommituksissa kaatuneita rakennusten seiniä oli hieman siirretty ajoradan ulkopuolelle. Puistokatuja puut olivat pirstoutuneet ja niistä oli osin tehty polttopuupinoja. (...) Hävitys oli ollut suunnaton. Ihan muutama talo oli joko jäänyt ehyeksi tai jo korjailtu asuttavaan kuntoon. Ihmiset näyttivät asuvan raunioiden alla kellareissa.”* Paikoittelun tunnelma on kireähkö. Hollannissa



Kuvitusta kirjasta *Moottoripyörällä halki Afrikan* "Jälleen erämaa-ajoa, tällä kertaa Arabian hiekkaerämaassa, mutta nyt olen jo saanut hiekasta kyllikseni"

Midwoldassa hyväntahtoinen virkamies opastaa käyttäytymisessä: *“Esitellä itsenne suomalaisiksi, ennen kuin alatte puhua saksaa!”*. Välillä niukka elintarviketilanne vaivaa matkalaisia. Espanjassa ruokahankinnat kärjistyvät koomisiksi, kun paikallinen poliisi opastaa kädestä pitäen hankkimaan leipää mustasta pörssistä.

Yhä eksoottisemmaksi matkan varrella tavatut ilmiöt käyvät reitin kulkiessa Gibraltarin kautta Pohjois-Afrikkaan. Rasittavan Afrikka-etapin jälkeen Jawa tuo kuitenkin reissulaiset kotiin matkan vaativuuteen nähden vähäisillä tekniikkamurheilla.

Jorma Riutan matkatarina on kovin tiivistä tekstiä. Sodanjälkeisestä Euroopasta ja Pohjois-Afrikasta lukisi mielellään laveampaakin kuvailua. Mutta tällaisenaankin se on huikea matkatarina ja hieno kuvaus 1940–50 lukujen taitteesta.

Nimbuksella Afrikan halki

Tanskalaisen **Jörgen Bitschin** *Moottoripyörällä halki Afrikan* on lasket-

tavissa myös alan tunnettuihin perusteoksiin. Bitsch ja kaverinsa Wolfram ajavat halki Afrikan sivuvaunullisella Nimbuksella vuonna 1947. Itse asiassa kirjassa ei mainita moottoripyörän merkkiä kertaakaan – tosin Dunloprenkaat mainitaan kyllä! Lastia on pyörässä on satoja kiloja + matkustajat päälle. Ihme, miten sillä on pärjätty hankalissa olosuhteissa. Mutta olivatpa huoltotoimetkin matkalla varsin laajoja: *“Moottori on tullut vähän laiskanlaisiksi, ja Wolframin on pakko irroittaa silinterinkansi ja hioa venttiilit täällä keskellä erämaata. Hiomapastaa emme tarvitse, sillä täällä puhaltaa koko päivän pienoinen hiekkamyrsky.”*

Kirjassa on mielenkiintoisesti myös yhteiskunnallista näkökulmaa. Vanhat rotuennakkoluulot kyllä näkyvät tekstissä, mutta toisaalta kirjoittaja tuomitsee paikallisten hyväksikäytön siirtomaiden raaka-ainetuottajina ja halpatyövoimana. Lisäksi hän harmittelee kulttuurien tuhoutumista ja toivoo etteivät lähetysaarnajat ja muut valkoiset tulisi heidän elämäänsä pilaamaan: *“Toivoisin voivani päästä käymään kääpiöiden luona vielä kerran ja auttaa heitä kätkeytymään syvälle viidakoihin, minne yksikään valkoinen mies ei tulisi etsiskelemään norsunluuta ja turkiksia ja kantamaan heiltä veroja ja missä kukaan sivullinen ei sekaantuisi heidän yksityisiin asioihinsa eikä koettaisi muuttaa heitä ja pakottaa heitä uusiin elämäntapoihin – tuhotakseen siten heidät vähitellen...”*

Moottoripyöräpäiväkirjat ilman pyörää

Lääketieteen opiskelija **Ernesto Guevara**; *Moottoripyöräpäiväkirjat*. Guevara ja kaverinsa **Alberto Granado** reissaavat ympäri Etelä-Amerikkaa. Ajokkina heillä on parhaat päivänsä ajat sitten nähnyt Norton H2. Guevaran matkakirjan nimi on siinä mielessä harhaanjohtava, että moottoripyörä hylätään jo reissun varhaisessa vaiheessa – esimerkiksi 235-sivuisessa pokkaripainoksessa näin käy jo sivulla 73.

Tulevan vallankumousammattilaisen maailmankuva oli kirjan kirjoittamisen aikoihin vasta kehittymässä. Yhteiskunnallisista asioista puhutaan,



Nimbuksen huoltoa jossain Saharan eteläpiuolisessa Afrikassa.

muttei ehkä sillä tavalla ja niin paljon kuin tekijän nimen perusteella odotaisi.

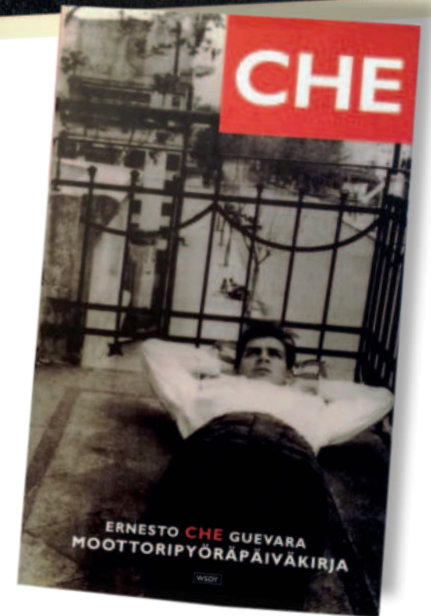
“Illallinen oli erittäin hyvä, joskin hieman hiekkainen”

Talvella 1921 **Lady Warren** kavereineen kiersi Pohjois-Afrikassa vajaan 3000 kilometrin turneen vuoden -18 Triumphilla jossa oli Dunhill-sivuvaunu. Retkestä hän julkaisi kirjan *Algerian ja Tunisian halki moottoripyörällä*.

Tarina laajentaa mielikuvaa Afrikasta. Reitille on mahtunut tietenkin paahtavaa hellettä ja hiekkamyrskyjä mutta myös röntää ja loskaa. Auresvuorilla matkalaiset olivat törmänneet jopa lumipyryyn. Reissu vaikuttaa olleen haastava.

Välillä matkalaisten erilaiset näemykset matkanteosta haittaavat: toinen haluaisi ajaa mahdollisimman paljon, toinen taas pysähdellä ja maalata tauluja! Aatelisuudestaan huolimatta Lady Warren ei vaikuta kermaperseeltä. Ajopäivät ovat kymmentuntisia ja keskinopeus hirvittävässä kunnossa olevaan tiestöön nähden hyvä 25 km/h.

Aikansa asenteet kyllä välittyvät tekstistä, mutta ylhäisöasemastaan huolimatta Warren ei suhtaudu alentuvasti paikallisväestöön – tosin rotuihin ja kansoihin kuuluminen esitellään tarkasti. Warren kykenee jopa itseiro-



niaan kuvatessaan tyypillistä brittituristien ylimielisyyttä.

Issikalla Komissa

Edellisiä teoksia tuoreempia moottoripyörämatkakirjoja löytyy toki vaikka kuinka paljon, mutta ei mennä nyt niihin, koska kirjoissa esiintyvän ajokaluusto ei ikänsä tahi olemuksensa puolesta täytä Huimapyörän sivuille pääsemisen tiukkoja kriteerejä. Poikkeuksena tähän otetaan kuitenkin esille **Kenneth Mikon** teos *Komin halki moottoripyörällä*. Kirja on julkaistu 2005, mutta Mikon Komin reissun pyöränä toimii IC Planeta. Pyörä oli 2003 tapahtuneen reissun aikaan uusi, mutta onhan siinä kaikki veteraanipyörän tunnusmerkit.

Kirja ei ole siinä mielessä perinteinen matkakirja, että itse reissaaminen olisi tarinan keskiössä. Kirja onkin



Lady Warren, ajokaveri ja Triumph/Dunhill-yhdistelmä

BAKOM RYSSLANDS JÄRNRIDÅ

PÅ MOTORCYKEL PETROGRAD-TIFLIS



AV
PER EMIL BRUSEWITZ

HUGO GEBERS FÖRLAG · STOCKHOLM

ehkä enemmän nojatuolimatka Komin tasavaltaan ja sen kulttuuriin. Mukana on Mikon tarinoinnin lisäksi paikallisten kirjailijoiden tekstejä. Tunnelmaa luo mainiosti kirjailijan omista otoksista taitettu runsas kuvitus.

Moottoripyörä lienee kätevin tapa tutustua harvaan asutun ja vähäisen julkisen liikenteen alueeseen. Vaikka komilaisten elämä onkin kirjan pääosassa kerrotaan välillä matkanteon tunnelmista Ural-vuoriston juurella syrjäisten teiden vaativissa olosuhteissa: "Uhtan ja kaakompana sijaitsevan Izman välinen tie osoittautuu tähän asti pahimmaksi osuudeksi. Nizni Odesista Malaja Peraan joudun kamppailemaan syvässä hiekassa ja vesilammikoissa, jotka peittävät koko tien. Lammikoiden

veden syvyys on pakko mitata, ennen kuin niiden yli voi ajaa moottoripyörällä. (--) Rasittava matkanteko on jättänyt jälkensä – huulet ovat halkeilleet, vasenta lonkkaa särkee, oikea käsi on turta, oikea nilkka on sininen ja turvoksissa ja ulosteessa on verta. En ole kuitenkaan lannistunut." No huh, huh...

Kuten matkustavaisilla usein, myös Mikolla matkan vaivat palkitaan. Hän kuvailee usein lämpimästi luontoa ja ihmisten välittömyyttä. "Eräs iloinen seurue pyytää minua osallistumaan kiemuroihinsa tanssilattialla, ja teen sen iloiten. Joskus Venäjällä tuntuu ihanalta. Usko ihmisiin palaa ja taito nauttia elämästä löytyy uudelleen."

Neuvostoliitto vuonna 0

Jos toinen kotimainen taipuu, niin voi lukea erään unohtuneen mp-reissukirjan: **Per Emil Brusewitz; Bakom Rysslands järnridå.**

Vallankumous Venäjällä tapahtui jo syksyllä 1917, mutta vasta vuonna 1922 sisällissota oli ohi ja Neuvostoliitto perustettiin. Uudenlaisella periaatteella toimiva valtio kiinnosti pitkin maailmaa, joten sinne matkusti moni toimittaja kirjoittamaan raporttejaan. Ruotsalainen Per Emil Brusewitz lähti kiertelemään Neuvostoliittoa moottoripyörällä.

"Moottoripyörä tuntui mielestäni sopivimmalta kuljetusvälineeltä tähän tarkoitukseen. Hankin tyypin, johon olin tottunut eniten: Harley Davidson Sport Twin -mallin. Se ylitti melkein kaikki odotukset monien satojen mailien pituisen matkan aikana."

"Syksyn sateet olivat jo saavuttaneet Moskovan, kun 15. syyskuuta pystyin lopettamaan moottoripyörän perusteellisen huollon. Oli tärkeää kiirehtiä etelään pois sateesta. Teiden kuopat olivat kuin järviä ja usein puoli metriä syviä, niiden ylittäminen vaati ajosilmää. Söin Podolskissa päivällistä vanhan Singer-ompeelukonetehtaan työntekijöiden ja



insinöörien kanssa, ja jatkoin etelään kohti Tulaa. Olen vihdoinkin onnistunut pakenemaan sateesta ja voin ajaa kovempaa.”

Brusewitzin kirja käsittelee tietenkin enemmän Neuvostoliittoa kuin moottoripyöräilyä, Harrikka on vain keino liikkua paikasta toiseen. Mutta etenkin historiasta kiinnostuneille teos on mielenkiintoista tarinaa.

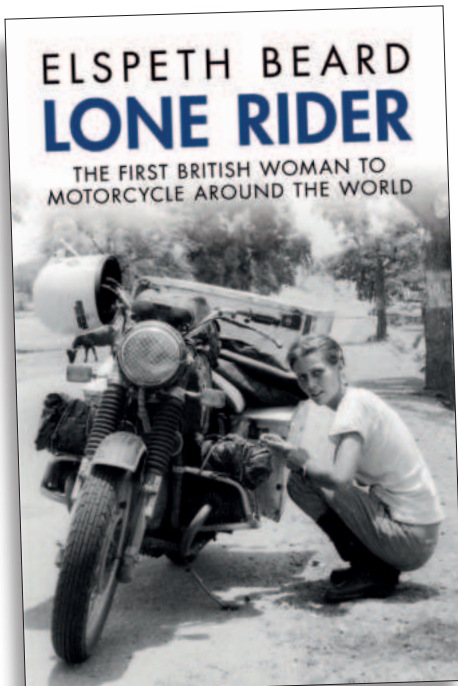
Liekö muuten kyse kirjan iästä vai Brusewitzin kirjoitustyylistä, mutta sekä vaatimattomalla kouluruotsipohjalta operoiva allekirjoittanut että kaikkitietävä Google Lens olivat teoksen tekstin kanssa välillä aika hukassa.

Mainittakoon sivumennen, että kirjan nimessä esiintyvä termi rautasirippu (järnridån) on usein pantu **Winston Churchillin** keksimäksi, mutta Harrikkakuski Brusewitz ehti näemmä ensin!

Tätä opusta ei helpolla divareista löydä ja maan ainoa kirjastokappale on Åbo Akademin yliopistokirjastossa. Yleensä kaukolainat ovat ilmaisia, mutta yliopistokirjastot kynivät niistä hiukan – tässä tapauksessa 9 €.

Kieliopintoja

Kotimaisilla kielillä on kirjoitettu tai niille käännetty valitettavan vähän takavuosisikymmenten mp-reissukirjoja. Mutta englantihan on monille tuttu, sillä saa laajennettua valikoimaa helposti ja paljon.



Gessu-Bemarilla maailmaa 80-luvun alussa laajasti kiertäneen norjalaisen **Helge Pedersenin** klassikkoa *10 years on 2 wheels* on tullut näissä yhteyksissä kehuttua aiemminkin, mutta keuhataan nyt taas. Toinen mainio esimerkki olkoon **Elsbeth Beardin** *Lone Rider; The First British Woman to Motorcycle Around the World*, jossa mennään maailman ympäri vuoden -74 BMW R60/6:lla. Tämä mainio teos löytyy myös e-kirjana monien kirjastojen ilmaisesta Ellibs-palvelusta. Pedersenin englanninkieli on muuten huomattavan helppolukuista, jos sitä vertaa äidinkielellään kirjoittavaan Elsbeth Beardiin.

Kirjavinkkaajan pitäisi tietenkin pysytellä vain lukemissaan kirjoissa, mutta poikkean tästä tavasta hiukan. Seuraavista opuksista en osaa sanoa juuta tahi jaata, mutta ne vaikuttavat mielenkiintoisilta. Haluan hoksauttaa niistä monestakin syystä: pyöräharastustaan voi laajentaa myös kirjallisuuden pariin ja mielenkiintoisesta aiheesta on helppo lukea, vaikkei kieli niin hyvin sujuisikaan. Lisäksi kirjojen hankinta ulkomailta on yllättävän helppoa ja etenkin e- tai äänikirjojen kirjojen kohdalla halpaakin. Seuraaville kirjoille on yhteistä se, ettei niitä yhtä lukuunottamatta löydy Suomen kirjastoista.

Nigerilainen journalisti **Olabi Ajala** kulki Lambretta-skooterilla 1950–60-lukujen taitteessa ympäri maailmaa ja tapasi monia aikansa huipupoliitikoita Nehrusta Hrustseviin – ja keräsi heiltä nimmareita ajokkiinsa. Kokemuksistaan hän kirjoitti kirjan *An African Abroad*. (löytyy paperikirjana Amazon-kirjakaupasta)

Ted Simon ajoi maailman ympäri kahteenkin otteeseen. Ensimmäinen matka sujui Triumph Tigerillä vuosina 1973–1977. Reissustaan hän 1979 julkaisi kirjan *Jupiter's travel* (Amazon pokkarina 19 \$ äänikirja CD 43 \$). Myöhemmin kirjailijamotoristi innostui vuosituhanen alussa melkein seitsemänkymmppisenä äijänä ajamaan vanhalla GS-Bemarilla saman reitin



Skooteri-journalisti Olabi Ajala Lambrettoineen.

uudelleen. Oli ilmeisen mielenkiintoista nähdä, miten paikat olivat muuttuneet. Jälkimmäisestä matkasta kertova kirja *Dreaming of Jupiter* löytyy ketterimmin kaukolainana Varastokirjastosta.

C. K. Shepherd; Across America by Motor-Cycle. Kirjassa brittiläinen ensimmäisen maailmansodan veteraani kukee Yhdysvaltojen halki nelos-Hendersonilla ja antaa siinä ohessa ajankuvaa 1910–20-lukujen vaihteen Amerikasta. (Amazonista paperisena ja Goodread-kaupasta e-kirjana Kindle-laitteelle alle 3 \$)

W.H.L Watson; Adventures of a Despatch Rider: A Memoir of the Great War (1915). Kersantti **Albert Simkinin** ajelee ensimmäisen maailmansodan länsirintamalla Triumphillaan. (mm. Amazon paperisena 15,5 £, Kin-





Anne-France Dautheville kirjoittelmassa nimmareita matkakirjaansa *Tous Les Chtis à Moto* -tapahtumassa 2019. Harva meistä on ajanut piikillä niin paljon kuin tämä tati. Pikku-kuvassa Dautheville pallonkierto-Kawallaan. Kuva: Otto Von Viani CC4.0



dle e-kirja 5 £, Google-books e-kirja 10 €)

An Anthology Of Early British Motorcycle Travel Literature. Tähän kokoomateokseen on niputettu kolme edellä mainittua teosta *Adventures of a Despatch Rider*, *Across America by Motor-Cycle*, sekä *Algeria & Tunisia on a Motor-bicycle.* (Amazon vain paperisena 42 \$)

Road map – Il leggendario giro del mondo di Tartarini & Monetti su Ducati 175. Herrat Tartarini & Monetti ajoivat maapallon ympäri 175-kuutiolisilla Ducateilla. Kirjaa löytyy ilmeisesti vain italiaksi. (Amazon 89 \$)

Anne-France Dautheville ajeli 1972 Guzzillaan osana Orion-Raid motorcycle touria Iraniin ja Afganistaniin. Seuraavana vuonna hän lähti pidemmälle reissulle kiertäen koko pallon – vieläpä satapiikki-Kawalla! Samalla hänestä tuli ensimmäinen yksin maailman ympäri ajanut nainen. Dautheville julkaisi reissuistaan kirjan *Une Demoiselle sur une Moto*, jota ei taida löytyä kuin ranskaksi. Teoksesta julkaistiin vastikään lapsille suunnattu englanninkielinen kuvakirjamukaelma *Girl on a Motorcycle.* (alkuperäisteos PDF-

kirjana mille tahansa laitteelle 9,5 € decitre. fr, lastenkirja Novesky/Morstad Amazon paperisena 14 \$, Kindle e-kirja 7 \$)

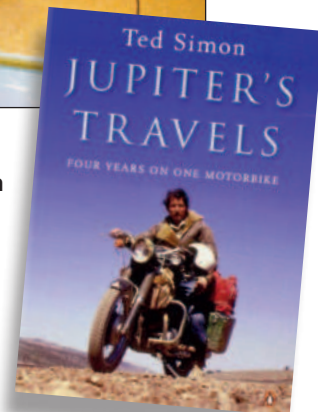
Günter Markert ajeli Kreidler KR50 -mopolla maailman ympäri yhteensä 33 maan läpi n. 40 000 km. matkastaan hän kirjoitti kirjan *Die Welt war meine Strasse.* Paperikirjana vaikea löytää mistään, mutta alkupe- räiskielisenä äänikirjana löytyisi sivustolta dzblesen.de

Kaksi nuorta itävaltalaisista opiskelijaa ajoi 1933 kaksipuolikkaalla Puchilla Wienistä Bombayhin 13 000 km matkan. Reissusta julkaistiin raportteja itävaltalaisissa sanomalehdissä ja kirjaksi tarina koottiin 1949: **Max Reisch; Indien – Lockende Ferne.** Teoksesta ei ilmeisesti ole uusintapainosta, mutta vanhoja löytyy isoista divareista kuten Thalia, Booklooker & Amazon.

Edellisistä kirjoista tulee mieleen, että kaikenlaisilla himmeleillä sitä on takavuosisikymmeninä lähdetty mittaville matkoille! Mutta on näitä rupelihattuisia seikkailijoita nykypäivänäkin. Australialainen eläkeukko **Ron Fellowes** ajoi vuonna 2012 vuoden 1910



Ted Simonin maailmanympäri-Triumphon tallella National Motor Museumissa Hampshiren Beaulieuissa. Kuva: David Merrett CC2.0



FN:llä kotoaan FN:n entisille tehtaille Belgiaan. Matkaa kertyi vajaat 15 000 km ja se sisälsi monenlaista seikkailua. Ajokissa kun ei ollut vaihteita eikä juuri jarrujakaan, niin tilanteet ovat varmaan olleet kirjavia. Lisäksi tuolta suunnalta Eurooppaan ajellessa on matkan varrella monenlaista kriisipä- säkettä paikallisten kuin matkalaistenkin riesana.

Mukavia lukuhetkiä! •

Mopomatkaaja Günter Markert ja Kreidler KR 50.

TFMK:n synttärитеos

Maastamme löytyy kaksikin puolen vuosisadan ikään päässyttä matkamotorismiin keskittyvää valtakunnallista kerhoa. MP69 on nimensä mukaisesti perustettu -69 ja TFMK eli Touring Finlandia moottorikerho, joka taas on perustettu 1972. TFMK:n viisi-kymppisten kunniaksi kerhossa julkaistiin viime vuonna näyttävä historiateos.

Hienoa, että isoissa kerhoissa on tarmoa tehdä juhlaulkaisuja merkkipäivien kunniaksi – mikä mainio tapa tallentaa kotimaista moottoripyörähistoriaa! Ingressissä mainituilla järjestöillä on nyt molemmilla sekä 40- että 50-vuotiskirjansa.

TFMK:n tuoreessa juhlaulkaisussa ovat tekijöinä **Mikko Paaso, Helena Ruhkala ja Ari Toivanen**. Teoksen taitto ja kuvankäsittely on puolestaan **Inari Eklöfin** käsialaa.

Kirjassa on ansiokkaasti käsitelty itse kerhohistorian lisäksi myös moottori- ja matkapyöräharastusta laajemminkin. Laaja lähestymiskulman ansiosta teoksella on annettavaa myös niille, joille TFMK tai kotimainen matkapyöräily on vieraampi juttu. Mittavan historiaosuuden lisäksi teoksessa on myös yksittäisten TFMK:laisten juttua harrastuksestaan ja reissuistaan. Erikoisherkkuna kirjassa on lyhennetty versio **Hiko Haikolan, Hannu Bergrothin ja Vesa Lottasen** maapallon ympäri kiertäneestä matkasta, jonka reissuraportit julkaistiin Pallonkiertäjät-nimisenä sarjana Tekniikan Maailma -lehdessä 1974. Mainittakoon erikseen, että tästä tarinasta on kirjassa kuvia, joita ei Tekniikan Maailmassa ole julkaistu.

Veteraanipyöräharrastajan näkökulmasta kirjan mukavinta antia ovat menneiden vuosikymmenien tunnelmalliset otokset – erilaisilla laukuilla ja katteilla ryyditetyt aikansa reissupyörät. Teoksen taittotyö on komeaa, ja mielestäni on ollut hyvä oivallus valita kirjalle erikoisen leveä muoto – tämä tukee oivallisesti näyttävää kuvitusta.

TFMK:n alkutaival on varsin erikoinen, sillä sitä ei alun perin perustettu oikeaksi kerhoksi vaan toimintaa piti olla vain paperilla. Tämän kuvion taustalla on maailman perinteikkäin mp-kokoontumisajo FIM-Rally, jota on järjestetty jo vuodesta 1935. Suomalaisilta FIM-osallistujilta vaaditaan jäsenyys Suomen Moottoriliittoon kuuluvasta kerhosta. MP69 ei SML:llään kuulunut, joten siksi jotkut FIMiin haluavat liittyivät Helsingin moottorikerhoon, jossa puo-



Touring Finlandia; matkamotoristikerhon puoli vuosisataa 1972-2022, Paaso/Ruhkala/Toivanen, kovakantinen 240 s. ISBN: 978-952-94-7330-4, TFMK 2023

lestaan ihmeteltiin, onko se FIM motocrossia vai TT:tä... Vastaavan syyn takia Ruotsissa oli polkaistu pystyyn Sveriges Motorcyklister -liitto, ja tästä otettiin Suomessa mallia. Hiko kertoo kirjassa, että *“Alkuperäinen ajatus oli perustaa TFMK Euroopassa matkaileville kuusysiläisille vain FIM Rallyyn osallistumista varten, tavallaan SML:n alaiseksi Kuusysin pieneksi varjokerhoksi. Tarkoitus oli kokoontua kerran vuodessa kahvikupin kera vuosikokoukseen ja pitää kulissit yllä tällä tavoin ilman muuta toimintaa...”*

TFMK lähti kuitenkin jo 1970-luvulla kasvamaan ihan oikeaksi kerhoksi, ja toiminta näyttää komean vuosijuhlateoksen perusteella olevan vireää edelleen. Lämmin luku-suositus! •

Lokarinvaihto- haaveita

Yamaha XV Virago 535 sai odottaa kevään tuloa uuden lokasuojan saadakseen. Sähkön hinta piti huolen siitä, että eipä tarvinnut talvella paljon muuta tehdä kuin polttaa puuta ja rasata kattilaa. Jos ei ollut lumitöitä, piti hiekottaa, jos mieli yhtään pystyssä pysyä. Aikamoinen talvi on takana, mutta onneksi kevät koittaa, talvityöt jäävät taa ja juuri nyt ennen ajokauden alkua jää aikaa laittaa myös pyörää kuntoon tulevaa kautta varten.

Tippuneita kilpiä

Ilmeisesti ihan vain ajamisesta johtuvan tärinän seurauksena Viragon takalokasuojaja oli lähtenyt ratkeamaan. Noin 1/3 takapästä laskettuna oli lokasuojaja ratkennut reunoistaan molemmin puolin. Viime kesänä alkoi näyttää siltä, että kerta kaikkiaan sehän pian katkeaa ja tippuu tielle koko lokarin alapää.

**"...on se vaan
niin mukava
pyörä ajaa..."**

Kaksi kertaa on rekisterikilpi tippunut tielle. Ensimmäisellä kerralla tippui vain kilpi. Sen löytymisessä auttoi kerhokaveri, joka ilmoitti löytyneestä kilvestä Facebookissa. Toisella kerralla viime kesänä tippuivat kilven lisäksi vilkut ja muovinen lokarinjatke. Vaikka ensimmäisen kilven irtoamisen jälkeen olin valveutuneempi ja silloin tällöin tarkistelin, että tarvittavat asiat pysyvät pyörässä kiinni, niin silti jouduin taas

ihmettelemään, että missä se kilpi on ja hetkinen, eihän täällä ole vilkkujakaan. Olin ajellut kyseisenä päivänä Suomussalmen lisäksi Kuhmossa. Mistä niitä tippuneita osia nyt peräänkuulutetaan? Kävin toki autolla ajamassa saman reitin, jonka olin ajanut moottoripyörällä, mutta mitään en löytänyt. Facebook taas auttoi. Siellä kuuluttelin sekä Suomussalmen että Kuhmon ryhmissä, että onko joku löytänyt hukkaamiani osia ajamaltani reitiltä tien varresta tai ojasta. Eipä mennyt kuin pari päivää, niin sain taas kilpeni ja lokarinjatkeen takaisin. Vilkut piti ostaa uudet. Ne olivat kiinni kilven kiinnitystelineessä, repeytyneet irti johdoistaan ja jääneet niille teilleen.

Värinä kulminoituu kauimmaiseen pisteeseen

Ilmeisesti pelkästään se, että Viragossa on pitkäikäinen V-Twin, aiheuttaa runkoon tärinää ja takalokarin päähän kertyvää väpätystä. Joskus pyörän käydessä pajalla ihmettelimme asentajan kanssa, että kylläpä väpättää. Ja mistä ne nuo ratkeamat ovat yhtäkkiä ilmestyneet? Kun ajomatkat ovat usein 500-600 km päivässä, niin kyllähän se lokari ehtii saada värinöitä osakseen. Eikä Viragoa kai ole varsinaiseksi matkapyöräksi luotu, cruisailuun vain. Mutta on se vaan niin mukava pyörä ajaa ja minkä sille mahtaa, kun ajatuttaa, että ajettavahan se on. Ajopula lähtee ajamalla.

Ulkoinen tukiranka

Kun lokariin kiinnitetyt asiat irtosivat toistamiseen ja repeämät näyttivät jat-



Kerhokaveri rakensi autotallistaan löytyvistä tarvikkeista takalokasuojalle tilapäiset tuet, jottei se ihan kokonaan katkeaisi ja tielle tippuisi.

kavan isonemistaan, oli tehtävä jotain. Kerhokaveri pelasti tilanteen kiinnittämällä lokarin molemmin puolin ulkoiset tuet, jotka stabiloivat sen paikoilleen estäen väpätystä. Ilmeisesti juuri tuo takalokarin kärki on se kohta pyörässä, jonne värinä kulminoituu, väsyttäen metallin ja aiheuttaen lopulta sen ratkeamisen. Kuulin, että muillakin Viragon omistavilla on samaa pyörissään esiintynyt. Tuon ratkeamisenhan voi tietävä estää tukemalla takalokaria etukäteen hitsaamalla tai pulttaamalla pyörään lokaria tukevia tukirakenteita. Tämä tukeminen tapahtui tämän pyörän kohdalla nyt siis jälkikäteen käytännön tarpeesta. Mutta sikäli myöhään, että nyt on pyörässä rikkiäinen takalokasuojaja. Näin jälkiviisastellen tuli mieleen, että lokasuojaan oli kyllä kiinnitetty asioita eri tavalla kuin pyö-



Alapinta.



Tästä kuvasta näkee, kuinka lokasuoja oli ratkennut reunoista. Ratkeamat eivät enää pahentuneet, kun lokasuoja tuettiin paikoilleen. Vaakasuora lattarauta on lokarin tuki, pystysuora putki on osa laukkurautaa.

rän suunnittelija on alun perin suunnitellut. Rekisterikilven alla oli metallilevy ja vilkut oli siirretty alkuperäistä kiinnityskohtaa alemmaksi. Jokainen ylimääräinen gramma lokasuojan kärjessä tietysti pahentaa värinän seurauksia entisestään.

Kun jotain on rikki, tulee siitä sellainen olo, että saisihan tuo ehjäkin olla. Etenkin, kun on ihan laitettavissa ja vaihdettavissa oleva osa kysymyksessä. ”Uusi” eli siis vanha ja käytetty, mutta ehjä ja kohtuullisen siistiltä vaikuttava lokasuoja löytyi tori.fi:stä.



Tästä piti lähteä liikkeelle. Ehjä lokasuoja löytyi. Aluksi siitä piti alkaa purkaa maalaamista varten pois kaikki siihen kiinnitetyt osat.

Tarkkana saa olla

Olen sen verran jo oppinut noista torikaupoista, että näkemättä en enää sieltä tavaraa osta. Vaikka kuinka pyydän kuvat ja saan jopa videokuvaa hyväkuntoisesta tuotteesta, saattaa se postin tultua olla jotain ihan muuta kuin mistä tavaraa osta. Vaikka kuinka pyydän kuvia ja saan jopa videokuvaa hyväkuntoisesta tuotteesta, saattaa se postin tultua olla jotain ihan muuta kuin mistä tavaraa osta. Vaikka kuinka pyydän kuvia ja saan jopa videokuvaa hyväkuntoisesta tuotteesta, saattaa se postin tultua olla jotain ihan muuta kuin mistä tavaraa osta. Vaikka kuinka pyydän kuvia ja saan jopa videokuvaa hyväkuntoisesta tuotteesta, saattaa se postin tultua olla jotain ihan muuta kuin mistä tavaraa osta.

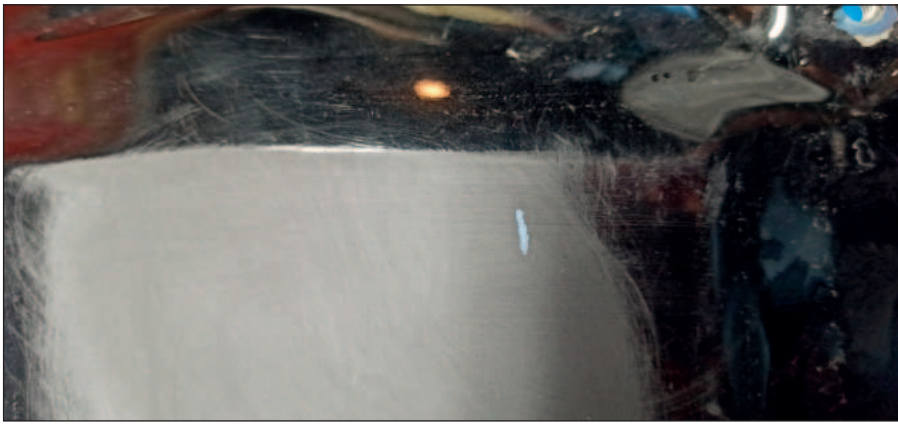
Taas löytyi apuja

Kerhoon kuulumisesta on paljon iloa, hyötyä ja seuraa, ja yksi nimenomaan valtakunnalliseen kerhoon kuulumisen iloista on se, että oppii tuntemaan harrastajia eri puolilta maata. Koska nyt tämä takalokari, jota olin etsimässä ja vaihtamassa, löytyi Kouvolasta, niin otin puhelun Pohjois-Kymenlaakson aluekerhon eli Koneratsastajien kerhosihteerille Veli-Pekka Pakkalalle kysyen, että voisiko hän tai joku muu paikallinen kerholainen käydä tsekkaamassa, että onko kyseinen lokari ok ja jos on, noutaisi sen puolestani. Kävisin sen sitten ohi kulkiessani poimimassa kyytiin Keltin kylätalolta, jossa Koneratsastajilla on kerhotila. Tämä sopi. V-P totesi lokarin asiallisesti, asia hoitui ja siitä oli iso apu.

Nyt minulla on lokari, jonka aion hioa ja maalata pyörään sopivan väriseksi. Tämä oli tarkoitus tehdä talven kuluessa, kun pyörä ei ole ajossa. Suunnittelin, että irrottaisin alkuperäisen lokarin ja menisin sen sekä hiotun korvaavan lokarin kanssa asiantuntevaan ja palvelevaan maaliliikkeeseen ja pyytäisin heitä ystävällisesti myymään minulle ne tuotteet, joita hommaan tarvitsen. Poikani kanssa olemme kyseisessä liikkeessä aiemmin asioineet, kun hänellä on ollut joku maalausprojekti päällä, joten tiedän, että siellä tutkivat malliksi viedystä osasta sen värin, johon on tavoitteena päästä, sävyttävät sen ja myyvät maalin suihkepullossa. Joku pohjamaali pitää varmaan myös alimmaiseksi laittaa ja ehkä lakkaa päälle? Mutta nyt, kun tiet alkavat olla jo sulat, tein suunnitelmiin muutoksen.

Aikataulutus on tarpeen...

Jos irrotan lokarin ja sitten vasta aloitan maalaamisen, siinä on se riski, että ajokausi ehtii alkaa eikä minulla olekaan pyörä kasassa. Miten se kokoaminen onkin aina vaikeampaa kuin purkaminen? Luulisi, että eihän se kokoaminen ole ollenkaan sen kummempaa hommaa kuin purkaminen, se vain tehdään päinvastaisessa järjestyksessä. Mutta en uskaltanut ottaa kesken jäämisen riskiä, joten aion tehdä nyt niin,



Kun en tiennyt, kuinka karkealla vesihiomapaperilla kävisin pintaan käsiksi, kokeilin aluksi numeroa 1000. Sillä ei saanut juuri mitään muutosta maalipintaan aikaiseksi. Vaihdoin numeroon 600 ja aika hyvin alkoi vanha maali irrota. Koska lokasuojassa ei ole lommoja eikä sikäli oiottavaa tai paklattavaa, luulen, ettei sitä ihan metallipinnalle asti tarvitse hioa. Mustan maalin alla näkyy olevan vaaleansininen maali. Niistä kohdista, joista musta maali on kolhiintunut pois, pitää hioa ainakin alempaan kerrokseen saakka, jotta lopputuloksesta tulee sileä.

että vien mallilokarin maaliliikkeeseen pyörässä kiinni ollen eli ajaen. Vasta, kun vaihtolokari on valmis, puran vanhan pois ja asennan uuden tilalle. Siinähan tulevat mietittäväksi myös johdotus eli vilkkujen ja takavalon laitto samalla kertaa.

...eikä ihan kaikki ole vielä suunniteltukaan

Siitä en vielä ole päässyt käsitykseen, mitä lokarin alapinnalle tulee tehdä, mutta ehkäpä sekin vielä selviää.

Maalipinnan olen pessyt ja alapinnan puhdistamiseen suunnittelin käyttäväni soodapuhallusta. Se kun on hellävarainen puhdistustapa, joka puhdistaa lian, muttei vie mennessään mitään ylimääräistä. Kunhan tuo kevätilma vielä vähän lämpenee ja kuivaa, niin pääsee ulos soodaa kompuralla pölyyttelemään. Sama laite, jolla soodaa puhalletaan, näkyy soveltuvan myös lasikuulapuhallukseen. Sitä en ole vielä itse kokeillut, mutta jalkatappien siirtosarja kyllä puhdistettiin sillä ruosteesta ennen maalaamista. Puhdistamisen jälkeen lokarin alapintaan kannattanee ruiskuttaa jotain suojaa ruostetta ja kiveniskuja vastaan. Pitää selvittää ja kerron myöhemmin lisää siitä, mihin päädyin. •



teksti & kuvat: Anita Ollonberg
sihteeri@korpimotoristit.fi

Päijät-Romppeet 2024

Päijät-Motoristit järjestää moottoripyörien ja mopojen rompetorin Lahdessa Mukkanenkatu 18, entinen Puukeskus/Stark, 20.4.2024 Klo. 9-14

- Katettu lämmittämätön rakennuspuutavaran myyntihalli, betonilattia
- Myyntipaikat 5 x 8 m ja 5 x 4 m lisäksi sään salliessa ulkotilaa
- 5 x 8 m tila 35,- sisältää kaksi sisäänpääsyä
- 5x4m tila 20,- sisältää yhden sisäänpääsyn
- Ulkotila 35,- + kaksi myyjää
- Sisäänpääsy 5,- , käteinen, ilmainen pysäköinti, viereisessä hallissa WC
- Tavaroita voi tuoda jo perjantai- iltana

Tervetuloa!

Ilmoittautumiset ja kyselyt:
vmpkpajathame@gmail.com
3.4.2024 jälkeen p. 040 737 3435



48. VMPK Veteraaniralli 2.-4.8.2024

Hotelli Keurusselkä Keuruu

Talvi on vaihtumassa keväisemmäksi, meille monelle ajokauden alku on tosi lähellä. Ajopelit on huollettu kesän ajeluita varten. Elokuun alun Veteraaniralliin on noin neljä kuukautta, matkasuunnitelman tekoaika alkaa olla ajankohtaista. Suuntana tietysti Keuruu Keski-Suomessa, Hotelli Keurusselkä.

Rallin ennakoilmoittautuminen on auki NYT. Ralliin saa perinteisesti tulla sen kummemmin ilmoittelematta, mutta meidän järjestäjien toiveena on, että mahdollisimman moni ralliviikonlopun majoittujista mukaan lukien telttailijat ja matkailuautopaikan varanneet täyttäsivät ennakoilmoittautumiskaavakkeen.

Siitä on suunnaton apu sekä meille että Hotelli Keurusselän henkilökunnalle. Ennakoilmoittautumisaikaa on 15.5.2024 saakka. Ennakoilmoittautumiskaavake on nettikaavake, joka löytyy osoitteesta: <https://ralli.lomake.info/> tai oheisella QR-koodilla.



Perinteistä entistämiskilpailua ei järjestetä tämän vuoden rallissa

Rallilauantaina tapahtuma-alueella on näyttely entistetyille 2- ja 3-pyöräisille moottoriajoneuvoille. Näyttelyyn voi osallistua ennen vuotta 1994 valmistuneilla ajoneuvoilla, luokat :

- L1 ja L2 (mopo)
- L3 (moottoripyörä)
- L4 (sivuvaunulla varustettu moottoripyörä)

Rallivierailla on mahdollisuus äänestää suosikkinsa näyttelyyn osallistuvista eri luokkien parhaiten entistetyistä ajoneuvoista. Palkittava luokkavoittaja on eniten ääniä saanut ajoneuvo. Tapahtumassa palkitaan myös palkintoraadin rallialueelta valitsema alkuperäiskuntoisena säilynyt ennen vuotta 1994 valmistunut 2- tai 3-pyöräinen moottoriajoneuvo. Näyttelyyn ilmoittautuminen mielellään ennakkoon rallipäällikölle.

Rallipaita

Rallipaitaa ei tarvitse tilata etukäteen, vaan sen voi ostaa rallialueelta.



Rallimaksut

- Tapahtumارانneke pe-su: VMPK:n jäsen 60 €, ei jäsen 80 €
- lapset 13–17 v 40 € 5–12 v 20 €, alle 5 v veloituksetta
- päivälippu 10 €

Tapahtumارانneke sisältö: rallikassi, 1 x päivällinen (la), ralliohjelma. Aamiaiset, kylpylä- ja saunapalvelut majoitustietojen mukaisesti.

Rallialueen majoitustilojen varaustilanne

Yhden hengen lomahotellihuoneita on vielä vapaana. Kaikki päähotellin huoneet ja lomahuoneistot on varattu. Peruutuspaikkoja saattaa tulla, niitä voi tiedustella Hotelli Keuruselältä p. 014 3611 000, varaukset samaan numeroon

Ralliohjelmasta

Entistettyjen 2- ja 3 pyöriäisten moottoriajoneuvojen näyttelyyn toivotaan runsasta osanottoa. Aluekerhojen välisessä leikkimielisessä kilpailussa ratkotaan mikä aluekerho on ykkönen vuonna 2024. Kilpailu käydään noin kolmihenkinen joukkuein. Lauantaina rallissa on ohjattu ajelu, myös noin 100-vuotiaille moottoripyörille on näytösajelu Keuruun keskustan näyttelyyn, josta paluu rallialueen näyttelyyn.

Seuraavassa Huimapyörä-lehdessä lisää ralliohjelmasta



Tervetuloa Keski-Suomeen Keuruun järvimaisemiin!

toivottaa VMPK ry:n Jyväskylän Aluekerho Kessut

Hannu Kinnunen

Rallipäällikkö

0400 478319

veteraaniralli.2024@gmail.com



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



Dandy cap



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



VMPK-vyö



Voit tilata tuotteita
kerhokaupasta tai ostaa
isommilta rompepäiviltä ja
Veteraaniralli-tapahtumasta

Virva ja Olavi Kaario

Myllytie 1

41520 Hankasalmi

p. Olavi 050 5876 186

olavi.kaario@kolumbus.fi

Veteraanimoottoripyöräklubi ry



Sääntömääräinen kevätkuusi kokous 2024

Aika: 25.5.2024 klo 13.00

Paikka: Kiipulan ammattiopisto, Kiipulantie 507, 14200 Turenki

Aloitetaan lounaalla klo 12.00

Asialista:

1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjan tarkastajaa ja kaksi ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
4. Hyväksytään kokouksen työjärjestys
5. Esitetään edellisen vuoden tilinpäätös, toimintakertomus ja tilintarkastajien lausunto
6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä johtokunnalle ja muille tilivelvollisille
7. Käsitellään muut johtokunnan tai muiden klubin jäsenten kesäkokoukselle esittämät asiat
8. Kokouksen päättäminen

Vuoden 2024 kevätkuusi kokoukselle esitettävät asiat tulee toimittaa sähköpostitse (liitetiedostona) tai kirjeitse 1. toukokuuta mennessä (postileiman päivämäärä) Klubin sihteeri Hasse Kaskelalle osoite: Kotitie 3, 13800 Katinala tai sähköpostilla: hasse@kaskela.fi

VMPK ry Savon Aluekerho Kahvankiäntäjät tiedottaa

Tervehdys kaikille! Tässä tietoa tulevan suven ja syksyn yhteisistä tapahtumista.

- 1.5. Vappuajelu. Lähtö Varkauden Portilta klo 11:00.
- 8.6. Valtakunnallinen Museoajoneuvopäivä. Tänä vuonna lähin tapahtuma Savonlinnan Retkeilyajo. Osallistutaan omaan tahtiin, yhteislähtöä ei järjestetä.
- 2-4.8. Osallistutaan Veteraaniralliin Keuruulla.
- 17.8. Perinteinen Haukiveden ympäriajo. Lähtö Varkaudesta TB-Severiltä klo 10:00.

Kerhoiltoja pidetään syys-joulukuun aikana Varkaudessa Warikkotalolla osoitteessa Ahlströminkatu 22.

Syyskokous Warikkotalolla marraskuussa 2024.

Ajokauden päättäjäiset ja pikkujoulu marras-joulukuussa 2024.

Syyskokouksen ja pikkujoulujen aikataulut selviävät myöhemmin, seurakkaa sähköpostianne, Kahvankiäntäjien Facebook-ryhmää ja VMPK:n nettisivuja.

S-postin yhteystietomuutokset ja lisäykset voi ilmoittaa allekirjoittaneelle artsihirvonen@gmail.com. Kirjautukaa myös joukolla kerhon facebook-ryhmään.

Turvallisia ja hyviä ajoja kaikille kesällä 2024!

Terveisin Arto



AkvaBlast suomi

Laadukkaat märkäpuhallukset ajoneuvojen osiin

Vuohkalliontie 9, 18200 HEINOLA

040-771 5919

Mansen Mörinät 2/24



Masinistien tiistaikokoukset jatkuvat Mikkolantien kerhotiloissa. Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa. Kevään edetessä kokoukset siirtyvät Mustalahden satamaan.

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

Jawa-aiheinen kerhoilta pidettiin 12.03. paikalla oli reilut 40 kiinnostunutta.

2023 Mansen Masinistiksi valittiin Mika Järvenpää. Mika on aktiivinen jäsen, toimii mm. VMPK:n johtokunnassa ja Ukaan pienen MZ museon puuhämiehenä.

Tampereen aluekeron järjestämä VMPK:n kevätkokous pidetään Tampereen messu- ja urheilukeskuksen D-hallissa lauantaina 13.4. klo 9-14

Rompepäivätalkoot perjantaina 12.4. alkaen klo 12 ja lauantaina klo 7. Myyjät voivat tuoda tavaroitaan perjantaina klo 16-18 ja lauantaina klo 7.30-9.



Tampereen Hotrod & rock showssa 27.-28.4. Masinisteilla on oma osasto.

Tampereen aluekerho kokoaa myös VMPK:n kesän näyttelyn Vehoniemen automuseoon teemana skootterit. Masinistien kevätajelu ajellaan sunnuntaina 26.5. Lähtö kerholta klo 10.

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*



Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Hyvää alkavaa kevään ja ajokauden odotusta!

- Stadin pärtsäreiden Talvipäriä Seutulassa ei valitettavasti toteutunut maaliskuun alussa sään takia.
- Seuraavat kerhoillat Ilmailumuseolla keskiviikko 3. huhtikuuta ja kevään viimeinen 8. toukokuuta kello 18.00
- Kevätrompetori sunnuntaina 28.huhtikuuta Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32, 00700 Helsinki klo 9.00-14.00.
- Kesäkauden kokoontumiset alkavat 15. toukokuuta keskiviikko kello 17.00 Ilmailumuseolla Karhumäentie 12, 01530 Vantaa.
- Ajeluillat sekä muut kohteet/tapahtumat tiedotetaan erikseen VMPK:n foorumin sivuilla noin viikkoa aiemmin
- Perinteinen Benin muistoajo ajetaan 26.toukokuuta lähtö kello 10.00 Lahnuksen Shell Espoo

Kaikki tapahtumat voi/kannattaa 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

Kylmä ja pitkä talvikausi alkaa myös Satakunnan aluekerhon osalta olla takana. Kokouksia on pidetty ja kerhoiltoja on ollut joka kuukausi. Kerho juhli 22.2.2024 30-vuotistaivaltaan kakku-kahvien merkeissä ja osallistui maaliskuun alussa Porin Motorshow 2024 näyttelyyn hienoilla vanhoilla pyörillä. Moottoripyörien säilytystila on ollut talviajan vajaan käytössä, uusia varauksia otetaan koko ajan vastaan. Nyt katseet on suunnattu tulevaan ajokauteen.



Järjestämme vanhoja tutuksi tulleita tapahtumia koko lailla entiseen malliin. Tällä hetkellä on tiedossa seuraavat tapahtumat:

- Suosittu Kokemäkiajo ajetaan lauantaina 11.5. jolloin kokoontuminen on perinteiseen tapaan klo 11.00 Kokemäen S-marketin parkkipaikalla.
- Satakunta-ajo ajetaan jälleen viikko jälkeen juhannuksen eli lauantaina 29.6. Paikasta ei ole vielä varmaa tietoa, mutta pistäkää aika ylös. Seuraavaan Huimapyörään tulee ajosta tarkempi info!
- Pori – Tampere ajo on tarkoitus ajaa elokuussa ja järjestämisvuorossa on tällä kertaa Tampereen aluekerho.
- 2-pyörisen rompetori järjestetään syksyllä tutussa paikassa kerhon piha-alueella.

Palataan asiaan taas seuraavassa Huimapyörässä, kun ajotapahtumia on lisää tiedossa. Jäsentiedote lähetetään kerholaisille nykyään syksyisin.

Turvallisia ajokilometrejä! *Juhani Salminen*, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

In Memoriam

Seppo Torkkel nukkui pois kotonaan 6.2.2024 Forssassa

Intohimoinen taitava saksalaispyörien entisöijä,
jonka kokoelma kasvoi kotimuseoksi saakka.
Sepon kotimuseo ja kokoelma ei ole jatkossa auki eikä nähtävissä.

Omaisten puolesta
Ilkka Eronen

TERWAPALSTA



VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Talvi on taittumassa uudeksi ajokaudeksi. Aloitimme kevään tapahtumien tiedotuksen jo edellisessä Huimapyörässä ja ilmoittamiimme MPEAK- ja SMOP Adventure Day koulutuksiin mahtuu vielä mukaan. Laitathan viestiä sihteerille halukkuudestasi osallistua koulutuksiin sähköpostilla alla olevaan osoitteeseen mahdollisimman pian. Omavastuulle saa taatusti vastinetta.

Helmikuun kokoontumisessa aloitimme syyskokouksessa sovitun vuosikellon suunnittelun. Huhtikuun kokoontumisessa 3.4. katsotaan yhdessä, mitä on saatu tähän mennessä aikaan. Tämän jälkeen alkaakin jo etuhaarukka kääntyä tallin ovea kohti ja aikaa on vielä hetki tehdä viimeiset silaukset laitteisiin ennen Vappua.

Tässä vielä muistutus tulevista koulutuksista:

- Teoriaosuus 5h, la 4.5. Peuhu, Peuhuntie 194, 90460 Oulunsalo, hinta 15€. Aiheina: Mitä moottoripyöräilijöiden kuolemankolareista voidaan oppia ja Motoristin hätäensiapukoulutus.
- 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€
- MPEAK-2 Motoristin hätätilannetaidot, sunnuntai 26.5. OuluZone. Hinta 50€
- MPEAK-3 Motoristin kaarrajotekniikka, lauantai 1.6. OuluZone. Hinta 50€
- SMOP Adventure Day koulutus soralle sekä helppoon maastoon 8h, la 8.6. OuluZone, jäsenhintana 90€

Ilmoittautumiset: jussi.terwasihteer@gmail.com. Ilmoita sähköpostilla nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite sekä koulutuksien nimet, joille haluat osallistua. Koulutukseen otetaan ilmoittautumisjärjestyksessä.

Ajokausi käynnistyy virallisesti Vappuna. Kokoontumiset ovat toukokuusta syyskuulle keskiviikkoisin Oulun Linnansaaressa. Siirtyminen tehdään perinteiseen tapaan Vapun jälkeisenä keskiviikkona 8.5. yhteislähdöllä Oulun Automuseolta klo 18.00.

Seuraa tiedotusta foorumiltamme vmpk.fi/forum tai Facebookista.

Arvoisat Panther-moottoripyörien omistajat/harrastajat!

Mitäpä jos kokoontuisimme VMPK:n Veteraanirallin yhteydessä "omaan" ralliimme Keuruulle? Huhujen mukaan muitakin merkkejä ja merkikerhoja on tulossa paikalle saman tyylisellä teemalla, miltä kuulostaa?

Meillä ei varsinaista merkkikerhoa ole mutta sehän ei estä kokoontumista ja tässä voisi olla kuitenkin hyvä alku!

Kutsun siis kaikki mukaan Hotelli Keuruselälle 2.-4.8.2024. Ilmoittautuminen normaalisti ralliin katsotaan saataisko meille oma "karsina" jossa kalustoamme voidaan ihmisille esitellä ja tietysti kehua!

Terveisin
Vesa Vuorela



ARIEL -RALLI

Ariel-ralli 28.-30.6.

Ahvenanmaalla, paikkana hieno historiallinen miljöö Kvarnbo Pensionat Saltvikissa.

Perinteinen ralliohjelma kiertoajeluineen Ahvenanmaan maisemissa.

Ilmoittautumiset ja varaukset mahdollisimman pikaisesti:
Kjell Dahl,
kjelldahl58@gmail.com

TERVETULO!



Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien kuulumisia

Hei Korpimotoristit!

Kokouskutsu

Kevätkokous pidetään torstaina **18.4.2024** Kahvila-Konditoria Herkkusuussa Suomussalmella osoitteessa Jalonkaarre 3-5 klo 18.00–20.00. Listalla ovat syyskokouksesta yli jääneet asiat, kerhotilaan liittyvät käytännön asiat, kevään ja kesän tapahtumien suunnittelu ja vapaa jutustelu. Kokoustarjoiluna on Ämmän Leivän leipä-, piirakka- ja salaattipöytä, kahvia, teetä ja jotain makeaa kahvileipää. Tarjoilua varten tarvitaan ilmoittautuminen viimeistään torstaina 11.4. Kätevimmin se onnistuu kerhon tai sihteerin whatsappiin tai jos et sitä käytä, voit myös laittaa tekstarin tai pirauttaa sihteerille 040 8549 704.

Sunnuntaina **9.6.2024** järjestettävään moottoripyöräilijän ennakoivan ajon koulutukseen Suomussalmen pienlentokentällä tulee ilmoittautua 15.5. mennessä. Lisätietoja kurssista kevään kuluessa jäsenkirjeestä ja kerho-sihteeriltä. Ilmoittautuminen: sihteeri@korpimotoristit.fi. Päivän pituisen kurssin hinta jäsenille on 60 €, ei-jäsenille 90 €.

Aluekerhollemme on varattu mökki Veteraanirallista **2.-4.8.2024** Keuruulla. Majoittujat ovat ilmoittautuneet talvella. Jos tarvitset yöpymispaikkaa, voit ilmoittautua varapaikalle sihteerille. Mökki toimii huoltotilana myös esim. teltassa majoittuville, eli saunaan pääsee ja keittiö on käytettävissä.

Hyvää kevättä ja antoisia hetkiä harrastuksen parissa!

Kerhosihteeri **Anita**, sihteeri@korpimotoristit.fi 040 8549 704



MYYDÄÄN



15 kpl speedway- sekä maarata-kilpureita 1960 luvulta 2000 luvulle asti, 500cc metanolimoottorisia ajokkeja kilpakäyttöön tai harrasteajeluun. Liity JAPPI-UKOT -speedwayryhmään, ja aloita hieno harrastus Suomen speedway radoilla. Kevättarjoisuus, JAWA 897 keltaisella etulokarilla rivissä ensimmäisenä, hp.900 €! p. 0400-236 504 Pekka.K.

Norton etupää, täydellinen 500e, Ducati takapyörä täydellinen aluvanteella 300e, kuvia pyydettyäessä sähköpostiin P. 0400648141, Ilkka Eronen, ilkka.eronen@gmail.com

Vanhaa moottoripyörä ja mopo, sekä osia ja aiheeseen liittyvää rekvisiittaa pyörii nurkissa. Kaikki ei ostettavissa, mutta jostain voisin luopua. Materiaalia voi käydä tutustumassa paikan päällä. Varmistussoitto läsnäolon varmistamiseksi. Kahvit keitetään Etelä-Pohjanmaalla. Tervetuloa. Puh. 050-5974569

Muistutus vuoden 2024 jäsenmaksusta. Seuraavaan numeroon mennessä siivotaan jäsenrekisteri maksamattomista jäsenistä, joten nyt hippulat vinkumaan ja jäsenmaksu maksuun, jos haluat jatkossakin nauttia Huimapyörä lehdestä ja VMPK:n jäsenyydestä.

MYYDÄÄN



JAWA speedway pyörien käytettyjä varaosia todella paljon, on moottorin osia 2-venttiilisen ESO /JAWA 1960 luvulta alkaen, sekä 4-venttiilisen JAWA 894-895-897 malleihin. Runko-osia, kytkinosia, kaasutinosia, vaihdelaatikkoosia ym. On myös UUTTA varaosaa paljon. Sekä Englantilaisen WESLAKE speedway-moottorin käytettyjä osia . Puh 0400-236 504 Pekka.K.

BMW Clymer huolto/korjauskäsikirja, K-sarjan mallit 1985-1997. Reilut 700 sivua paksu raamattu, 20 €.
 Honda Clymer huolto / korjauskäsikirja, malli GL 1200 (Gold Wing), vm.1984-87. Reilut 400 sivua. 20 €.
 Yamaha Haynes korjaus/huoltokäsikirja, mallit FZR 600, 750, 1000, neljä-sylinteriset vm.1987-1996. H. 20 €
 Kawasaki KZ750 four, alkuperäinen 400-sivuinen huoltokäsikirja, 20 €.
 Ducati 600, 620, 750, 900 2-v twinit, vm.1991-2005, Haynes huolto ja korjauskäsikirja. 15 €.
 Yamaha XT, TT, SR 500 yksipytyiset, vm.1975-1979 Haynes omistajan korjaamokäsikirja. 15 e
 Honda CBR 600 & 1000 nelikot, vm.1987-1991, Haynes omistajan korjaamokäsikirja, 15 €.
 BMW; Illustrated history of BMW Motorcycles, Roy Bacon. 15 €.
 Roy Bacon: BMW Motorcycles. 15 €
 KTM: Motorräder seit 1953 , 10 €
 BMW Motorräder nach 1945->, 10 €
 Kirjat Joensuussa. Puh. 050-3316610

MYYDÄÄN



Speedway JAP 500cc moottorin uutta sekä käytettyä varaosaa on vielä hyllyssä. 1940 luvulta 1970 luvulle, Ja-peilla ajettiin kilpaa kesällä ja talvella, nyt löytyy vielä varaosia . Tallin tyhjennystä! Puh. 0400-236 504 Pekka.K



Myydään 4kpl Nsu 175cc maxi hie-man keskeneräisiä projekteja, ja yksi museorekisteröity 125cc superfox. Punaisesta maxista puuttuu virtalukonpohja ja avain. H 2200€. Sinisestä maxista puuttuu ketjusuoja, virtalukonpohja ja avain, takajalkatapit sekä ajovaloumpio. H h 1900€. Vihreä maxi on kokonainen mutta ei vielä rekisterissä h 2600€. Mustaan maxiin kun kiinnittää mukaan tulevan uuden pakoputken niin se alkaisi olla valmis. H 2500€. Foxi on vm -58 ja museorekisterissä. Seissyt useamman vuoden. H 3200€. Tiedustelut 040 583 6227, Pauliina Lang-Mero Ylöjärvi

MYYDÄÄN



Myydään BMW R 100 GS vm-88
Helppo rekisteröidä museopeliksi.
Mukaan 2 satulaa, uusi takarengas,
kolme laukkuja. Hinta 7800€ paikka
Vantaa. Puh.050 553 8836

Kuvissa olevat:

- Harmaata ulkoh 5 mm vaijerinkuorta, 18 € / 10 m.
 - Honda tarvike-satulanpäällinen, käyttämätön, hankittu CB500 -73 pyörään, 20€.
 - BMW nopeusmittari, R25/6 /7, käyttämätön 100 €.
 - Hitachi 12V akku, kuivavarattu, 30 €.
 - RD 350 kromattuja pakokäyriä, ilmajähdytteisen, 10 - 30€.
 - RD 125 Dx etupyörä, 15 €.
 - Suzuki GS 125 lohko jossa vaihteisto sisällä, 20 €.
 - Suzuki A70 / 95 ip kotelo, 10 €, ja polttoainesäiliö, 30 €.
 - Mopon etuhaarukka jossa hyvä loka-suoja, ilmeisesti Solifer, 100 €.
 - Mopon käytetty äänenvaimennin, 10 €.
 - Honda käyttämätön takapyörän napa, SS125 / CB125 K3-5, (ehkä K6) sopiva, 50 €.
 - CEV mp takavallo, Aprilia, Cagiva, Guzzi, Morini, replika, käyttämätön, 50 €.
 - Yamaha YR1 350 cc kunnostettu museojoneuvo, 2600 €.
- Kirjat Puijolta Väinölänniemelle ja Solifer korjausopas, 25 € / 20 €.

Nämä osat ilman kuvia:

- BMW R27:ssa ollut käytetty hyvä-kuntoinen pakoputki, sopii sovittaen R26 ja R25 malleihin, 200 €.
- Honda CB100 moottorin alakerta,

MYYDÄÄN



- laturi ja nokka-akseli, 100 €.
- Tunturi Sport 68, lokasuojat (17 tuuman pyörille) käytetyt, 100 €.
- Yamaha YDS 5 polttoainesäiliö, 30 € ja oikeanpuoleinen sylinterinkansi, 5 €.
- Yamaha XV535 sylinterit, kannet, nokka-akselit, pakoputki, alkaen 50 €.
- Yamaha R5 käynnistinakseli, 20 € ja vaihteensiirtorumpu 20 €, etupyörä ilman akselia, 60€.
- Honda Dream polttoainesäiliö, tarvitsee korjauksen, 10 €, uudelleenkromattu ohjaustanko 110 €.
- Muutamia 18" 36 reikäisiä käytettyjä kromivanteita, DiD ja Takasago, 1,6 ja 1,8 lev, 10 € /kpl.
- Suzuki GS 125 etupyörä, 10 €, runko,

MYYDÄÄN



liikennekäytöstä poistettu, 70 €.

- Honda EX500 aggregaatti kunnostukseen tai varaosiksi, 20€.
- Kuplan 6v suuntaviittoja.
- Annan hakijalle -70 luvun alun 2CV moottorin.

Kirjat Puijolta Väinölänniemelle ja Solifer korjausopas, 25 € / 20 €.

Tiedustelut p. 0400 988190, ei tekstiviestejä.



JAP speedwaypyörä Staride rungolla vm. 1951, 22" takapyörällä. Pyörän hankki uutena Skellefteå:ssa asuva Åke Lindqvist, ja hän tilasi virityksen Tage "Tomten" Nyholmilta. Samana vuonna hän lähti Eteläafrikkaan, jossa hän kilpaili koko talven. Sen kauden tapahtumat on tallennettu lehtileikkelein taululle, joka seuraa pyörän mukana. Pyörä nähtävänä Mustasaassa, Vaasan lentokentän läheisyydessä. Lisää kuvia pyydettyä.

Puh. 040-5019265.

MYYDÄÄN



Honda CB 450 K7 vm 1972, hinta 3000 €, Tiedustelut soita 0500 946 897

Myydään huollettuja, kunnostettuja ja koeajettuja vanhempia moottoripyöriä.



Suzuki VX 800, 1990. Hintapyyntö 2.300 €.

Tiedustelut ja tinkimiset Erkki Talvitie 040 7193161, erkki.talvitie@refomatic.fi
ps. työn alla on Honda ST 1100, 1992 ja Honda CBR 750 FH, 1987

Yamaha XT 500, 1985. Hintapyyntö 7.500 €



Yamaha Virago 535, vm.2003. Ajettu vain 14 tkm. Pyörä ei uudelle häpeä kunnoltaan, mukaan hienot sivulaukut, hyvin huollettu. H. 2950 €

Yamaha XS 850, 1980. Hintapyyntö 4.200 €.

Veteraani Honda Shadow, vm.1986. Hienosti säilynyt, alkuperäiskuntoinen. MR tarkastettu 2019. Tekniikka toimii moitteettomasti, ajettu 44 tkm. Hyvät renkaat, huollettu. H. 3000 €. Vaihdoissa esim. entisöity mopedi tai mp Jawa 250/350 cc.



Puh.041-3174693

OSTETAAN

Douglas MARK V -52 osia;

- pakoputket
- ketjusuoja
- etupyörä (jarrukilpi on)
- kaasukahva
- kaasuttimen imuletkun liitoskappale
- etuvalo ampeerimittareineen
- kaatumaraudat ja muutakin pikkusälää.

Ylimääräisenä on kaksi etuhaarukkaa. Kuopio, Juankoski harripaivio.h@gmail.com tai 0406377277

Käyntikuntoinen mielellään yksimukinen nelarin kone uuteen projektiin. (400-650 cc) Kalevi Heikkinen, Lahti 050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

MZ 175/250 cc ajovalo heijastin, uusi tai hyvä käytetty. Uutta osaa voi myös tarjota. P. 041-3174693

TWN Boss 350, moottoripyörä yksityiskokoelmaan s-posti: ilkka.eronen@gmail.com P. 0400648141, Eronen

Suzuki R50 (RB50) ketjusuoja, takalokasuojan jatke ja ajovaloumpio. Jussi p. 0405171900



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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Tommi Norman
Ahokuja 3, 15270 Kukkila
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, Peltoshiirentie 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

Mukana myös erikoisosastoja mm.

MUSEOIÄSSÄ

Vuonna 1993
ensiesiteltyjä klassikoita

OMISTAJIEN

HELMET

Harrastajien tallien aarteet

**HANNU MIKKOLAN
VOLVO AMAZON**

**KARTINGIN
80-LUKU**

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



YHTEISTYÖKUMPPANIT

vannetukku.fi

motonet

MOBILIA
AUTON JA TIEN MUSEO

tiketti