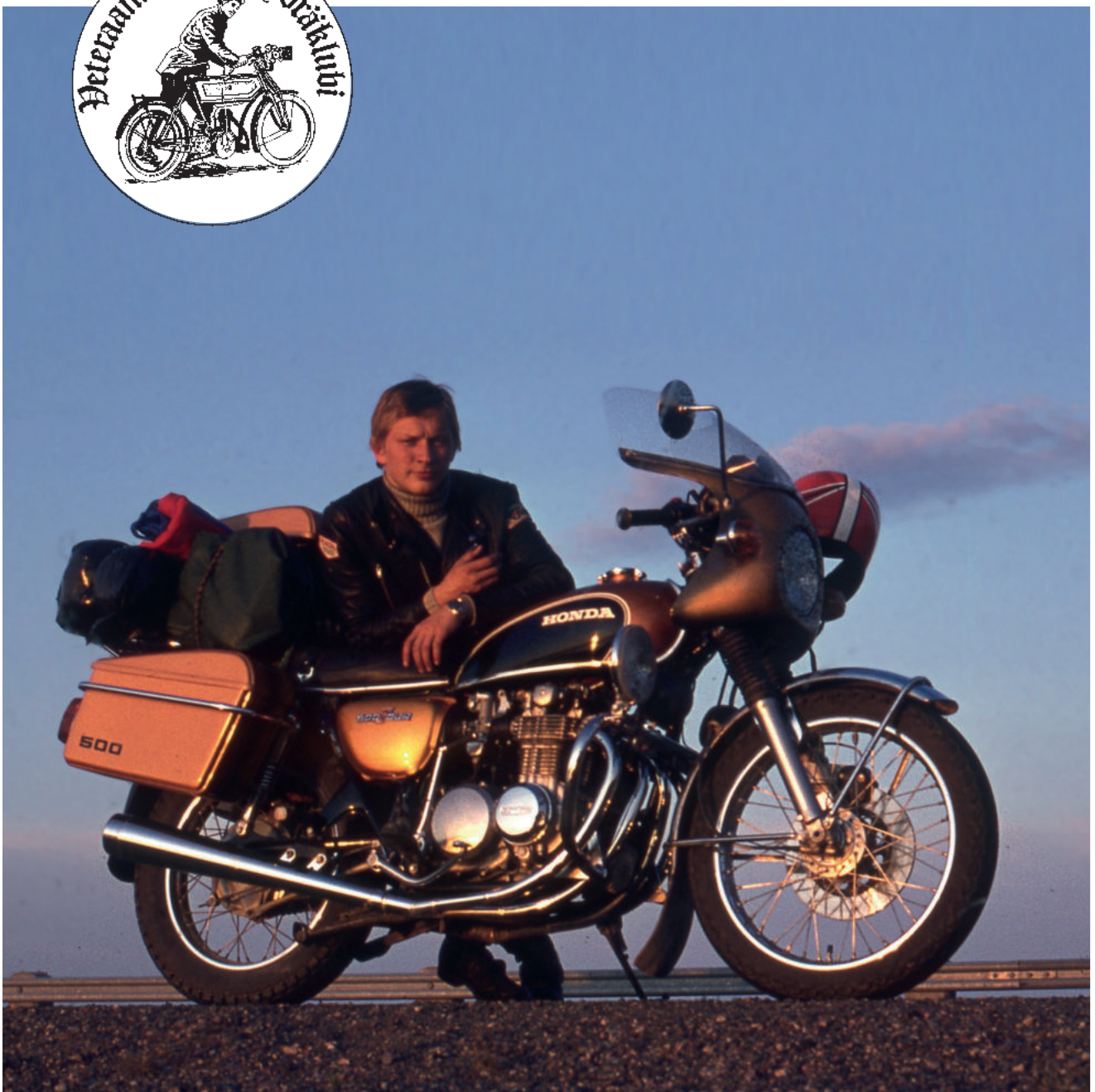


Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

3 | 2024



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoriopisto ry YHTEYSTIEDOT



JOHTOKUNTA

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
seppolehtimaki45@gmail.com

TOIMIHENKILÖT

Huimapyörän toimitus

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

Museoajoneuvosihteeri

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

Toiminnantarkastaja

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

Tilintarkastaja

Revisium Oy

Varatoiminnantarkastaja

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

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat **/ Jawakirjasto**

Eero Koskiranta
050 5010119
eero.koskiranta@gmail.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, **perinnekeroo**

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

Mopoasiantuntija

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



Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimena

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 4/24 aineisto toimitukseen **15.7.-24** mennessä, lehti ilmestyy elokuun 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 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 €
Takasisivu ja kolmas kansisivu	350 €

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Classic Motorshow	4
Päätoimittajan palsta	7
Idän ihmeet Liperissä	8
Veteraanimoottoripyöräklubin kansainväliset yhteydet	10
Maailman pohjoisin moottoripyörä museo	16
Outoa väriä Tunturissa ja vähän muutakin	17
Johan Schaapin museo	18
Eläintarhanajot 1936 - luokka C	20
Alkuperäinen Intruder	24
Aikansa muskelipyörä	
Yamaha Vmax	26
Myrsky-Honda	28
Matkalle mukaan - laukkuja	30
Tee itse - ja myy kavereille	34
MBV-katteet	40
Veteraani -24	42
Markkinapalsta	49

Kansikuva: Juhani Mäkijärvi ja Honda CB 500 -72 omatekoisin matkavarustein. Kuva matkalta Kontioralliin -76.

Ajokausi on tätä kirjoittaessani täydessä vauhdissa. Kokoontumisia eri muodoissaan on ympäri maata. Samoin erilaisia näyttelyitä osuu lähes joka viikonlopulle.

Kuopiossa oli onnistunut Mp-näyttely, joka keräsikin ennätysyleisön. Samoin Lahdessa järjestetty Classic Motorshow sai väet liikkeelle. Tämä näyttely on sikäli erikoinen, että se esittelee eri ajoneuvoharrasteita mopoista vaikkapa suuriin kuorma-autoihin, kaikkea siltä väliltä. Kolme suurta hallia täynnä harrasteajoneuvoja. Ja tämä saa harrastajat liikkeelle. Parasta lienee ulkoalueelle kerääntyneet harrasteajoneuvot, jotka valikoiman runsaudellaan ylittävät kaikki odotukset.

Vehoniemen automuseossakin on tämän vuoden näyttelyn aiheena skootterit. Nehän ovat yksi moottoripyörien alaryhmä ja siten kuluvat VMPK:n toiminnan piiriin. Kiitos näyttelyn mahdollistamisesta Vehoniemen automuseolle ja myös tamperelaisille näyttelyn kojoajille.

Samalla kun käyt tutustumassa Vehoniemen näyttelyn antiin, niin nauti klubin tarjoamat munkkikahvit, tietenkin jäsenkorttia esittämällä.

Ajotapahtumia ovat aluekerhot järjestäneet lukuisia. Iloisin olen niistä koulutustilaisuuksista, joissa kiinnitetään huomiota ajoneuvon käsittelyyn, niin kaarteissa kuin jarrutuksessakin, myös muun liikenteen huomioimisessa. Näin keväällä saattavat taidot olla hieman ruosteessa, joten kertaus on opintojen äiti.

Olen ainakin itse huomannut iän vaikutuksen ajokuntoon. Eivät nuo reflexit ole yhtä nopeita kuin nuorempana. Kun sen vaan muistaa ajamaan lähtiessään.

Yhtenä turvallisuustekijänä mainitsisin näkymisen. Jostain kumman syystä motoristeilla on tapana pukeutua mustiin ja vielä hankkia täysin musta kypärä. Emmehän me mikään salaseura ole, vaan oman turvallisuuden takia värikäs pukeutuminen olisi turvallisuutta.

Myös uusia harrastustamme rasittavia asioita ilmenee aina silloin tällöin. Saimme yhdessä SAHK:n kanssa torjuttua ns. romuajoneuvolain, niin nyt on jo EU:ssa esillä moottoripyörien vuosikatsastusvelvollisuus. Asiantuntijoiden mielestä kysymyksessä on vain rahanahneus, sillä turvallisuuden kanssa sillä ei juuri ole mitään vaikutusta. Teknisten vikojen aiheuttamat moottoripyörävahingot ovat erittäin harvinaisia.

Nyt ei oikeastaan muuta kuin nautitaan kesästä, tehdään mukavia ajoretkiä ja valmistaudutaan Veteraaniralliin. Sehän toteutuu tänä vuonna Keski-Suomen kauniissa maisemissa Keurusellällä. Ajoreiteissa on ainakin valinnan varaa. Eiköhän me siellä tavata.



Matti



teksti: CMS Tiedotus, **Timo Eronen**
kuvat: **Timo Eronen**

Classic Motorshow 4.-5.5.2024

Classic Motorshow on suuri suomalainen klassikkoajoneuvonäyttely, joka kokosi laajalti yhteen alan kalustoa ja toimijoita Lahden Messukeskukseen jo 15.kertaa. Mukana oli menneiden vuosikymmenten klassikoita sekä arjen nostalgialla, alan asiantuntijoita, merkkikerhoja, kauppiaita, kunnostajia ja oheisohjelmaa.

Esillä oli yli 400 ajoneuvoa: autoja, moottoripyöriä, mopoja, skoottereita, raskasta kalustoa, työkoneita, moottorikelkkoja, traktoreita... kaikenlaista moottorilla kulkevaa. Ikähaarukka on moottorivoimalla liikkumisen alkua ajoista 90-luvulle.

Näyttelyssä on vuosittain vaihtuva teema, johon paneudutaan teemahallissa. Esillä on aiheeseen liittyviä ajoneuvoja, jotka näyttelyjärjestäjä kutsuu paikalle alan harrastajien kätköistä. Vuoden 2024 teemanäyttely oli ”Pieni on kaunista”.

Lauantaina sää suosi ja ihmisiä oli liikkeellä tosi paljon. Järjestäjän ilmoituksen mukaan näyttely teki yhden päivän kävijäennätyksen näyttelyn historiansa aikana, 12 270 kävijää. Koko



Vespa oman aikakauden retkeiluvälineillä lastattuna. Edessä telttaliike Sopun valmistama Soppu-teltta.

viikonlopun aikana Lahden Messukeskuksessa vieraili 20 532 kävijää.

– On mahtavaa huomata, että nostalgiset ajoneuvot kiinnostavat yhä kasvavaa joukkoa ihmisiä, näyttelyjärjestäjä Risto Laine iloitsee.

Teema ”Pieni on kaunista” oli todell-

la hyvä. Esillä oli usealla osastolla niitä pienimpiä ajoneuvoja, joita Suomessa on ollut liikenteessä ja käytössä. Mini mopoja, Messerschmittejä, skoottereita, kääpiöautoja ja vaikka mitä teemaan kuuluvaa. VMPK oli perinteiseen tyyliin mukana esittelemässä kaksipyörä-



Benelli City Bike vuodelta 1970. Tämä pyörä on ollut rekvisiittana Jarno Saarisen kertovassa TV-dokumentissa.



Velorex, Tsekkoslovakiassa vuosina 1946-1971 valmistettu kääpiöauto. Näitä ehtiin n.12 000 kappaletta. Velorexejä ei koskaan toimitettu SEV-maiden ulkopuolelle. Kääpiöautojen (tai MP) joukossa Velorex on poikkeuksellisen hyvä ajettava isojen pyöriensä ansiosta.



Zundapp GSW 125, vuodelta 1972. Tällä pyörällä johdettiin Päijänneajoa vuonna 1973 vielä sunnuntaina aamupäivällä. Sähkövika kuitenkin aiheutti keskeytyksen.



Puch 125 TT. Puch esitteli uudistetun T-mallin vuonna 1949. TT-mallinimen saanut tulokas poikkesi edeltäjästään teleskooppijousituksella olevasta etuhaarakastaan.

Jawa 361, motocross edition, vuodelta 1964 oli näytillä Omistajien Helmet osastolla.



siä, tällä kertaa kattaus oli yleismallisen laaja ja hyvin valittu. Kaksipyöräisiin keskittyneitä osastoja tarjoilivat VMPK:n lisäksi, Ariel-kerho, Japsistar, BMW Moottoripyöräkerho, Classic Enduro ja Classic Motocross Finland ja Salpausselän Mopoharrastajat Samoha.

Ensi vuonna Classic Motorshow järjestetään jälleen Lahden messukeskuksessa, päivämäärällä 3.-4.5.2025. Tuoloin teemana on 80-luku. Mitä kaikkea tämä tulee pitämään sisällään, nähdään vuoden kuluttua toukokuussa Lahden messukeskuksessa. •



VMPK-osaston värimaailma oli kovin punainen, Cezetan skootteria lukuunottamatta.



Ducati 450, Mark 3, Desmo-ventiili-
en ohjauksella.



Yamaha Twin Jet 100 YL-1, vm.1970.



BMW R2, series 5, vm.1936. Valmis-
tusmäärä vuosina 1931-1936 noin
5200 kappaletta.



Rudge Whitworth Ulster, vuodelta 1930. Pyörän on rakentanut
Thorolf Priestre todella vajaakuntoisesta, roskienkeräys ope-
raatioissa löytyneestä aiheista.



Jukka Penttilän hienosti entisöimä Husqvarna CR
450 vuodelta 1972 on täysin vastaavanlainen, millä
Heikki Mikkola voitti MM motocrossin molemmat
erät Tšekkoslovakiassa 1972.

Päätoimittajan palsta

Voihan EU ja sen tuomat vaatimukset ja muutokset. Kesäkuun alussa muuttui liikennevakuutuslaki, joka edellyttää jatkossa kaikkien moottoriajoneuvojen vakuuttamista (tietyn poikkeuksin) jatkossa. Tämä tulee vaikuttamaan moottoriurheiluun merkittävästi. Uuden lain päivityksen myötä eristetyn alueen määritelmä poistuu ja liikennevakuutus on pakollinen vakuutus kaikissa ajoneuvoissa huolimatta siitä, onko ajoneuvo rekisteröity vai ei. Liikennevakuutuksen ensisijainen rooli on kolmannen osapuolen turvaaminen kaikissa tilanteissa ja erillisiä uusia vakuutuksia ei kuljettajalle, tapahtuman tai toiminnan järjestäjälle tai suorituspaikkojen ylläpitäjille tule kolmannen osapuolen vakuuttamiseksi. Nähtäväksi jää miten vakuutusyh-

tiöt ottavat lain muutoksen huomioon hinnoitteluisia.

Tilanne rekisteröimättömän, esim. kilpapyörän, vakuutuksissa on ollut se, ettei sitä ole tarvittu, kun ajo on suoritettu muusta liikenteestä eristetystä alueella. Tämä uusi voimaantullut laki, jonka vaikutuksia on tällä hetkellä todella vaikeaa arvioida, voi vaikuttaa harrastajamäärien vähenemiseen negatiivisesti, kohonneiden kustannusten kautta. Joskus tuntuu, että EU ja sen direktiivit (ja sitä kautta muutokset lainsäädäntöön) on tehty ihmisiä hankaloittamaan. Maalaisjärjen käyttö olisi edelleenkin suotavaa.

Ajellaan kesä kuitenkin ihan rauhallisesti, olipa pyörässä mikä vakuutus tahansa.



Timo

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

**Britti-Helmistä varaosat
ja tarvikkeet perinteisiin
brittipyöriin!**

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

Idän ihmeet Liperissä

Maailman 43. Anti-Imperialistinen Itäpyöräralli järjestettiin tänä vuonna 17.–19.5 Pohjois-Karjalassa, Kotapihan alueella Liperissä. Kuten rallin nimestä voi päätellä, rallin on tarkoitus koota yhteen entisen ajan itä-länsi luokittelun mukaisesti, juuri ne itäpuolella valmistetut moottoripyörät kuljettajineen.

-Ralli meni kahdella tavalla, melkein odotetusti, mutta heikolla osallistujamäärällä. Onneksi päiväkävijät petrasivat tilannetta, ettei tarvinnut ihan jäädä tappiolle. Porukkaa kävi rallissa, niin Suomen maalta kuin ulkomailtakin. Kolme eestiläistä harrastajaa tuli paikalle, kalustona heillä 125 cc

*4-t MZ, Jawa ja Voshod. Rallialueella oli muutama erikoisempi sivuvaunuyhdistelmä, tekniikat alkujaan suoraan idästä, mutta toiseen oli vaihdettu Wartburgin moottori ja toiseen Harley Davidsonin valmistetta oleva. Lauantaina käytiin vierailulla Ylämyllyn Vanhat Autot -automuseolla ja sen jälkeen ilta jatkui muun ohjelman merkeissä. Porukkaa olisi toki saanut olla mukana enemmänkin, mutta on nyt Itäpyörärallin jatkumoa pidetty hengissä Itä-Suomen harrastajien osalta, tuumaili yksi rallin puuhamies **Kimmo Vartiainen**. •*

Etualan yhdistelmästä löytyi Wartburgin tekniikka.





H-D:n moottori uinut itäpyörän raameihin.



IC kaksikko, yhdellä ja kahdella sylinterillä varustettuina.

AkvaBlast suomi

Laadukkaat märkäpuhallukset ajoneuvojen osiin

Vuohkalliontie 9, 18200 HEINOLA

040-771 5919

Veteraanimoottoripyöräklubin kansainväliset yhteydet

Johdanto

Veteraanimoottoripyöräklubilla (VMPK) on jo ollut pitkään yhteyshenkilöitä, jotka edistävät ja luovat kansainvälisiä yhteyksiä liittyen historiallisiin moottoripyöriin ja näihin koskevaan toimintaan. Kansainväliset yhteyshenkilöt kattavat Baltian, saksankieliset, englanninkieliset ja pohjoismaiden alueet ja jotka ovat suhteellisen lähellä Suomea ja joissa on aktiivista toimintaa.

Viime vuoden aikana yhteyshenkilöt ovat osittain vaihtuneet ja on hyvä kertauksen vuoksi esitellä nykyiset yhteyshenkilöt ja heidän toimintansa. Saksankielisen alueen yhteyshenkilö on **Ilkka Hänninen**, englanninkielisen alueen **Ari Marstio**, Baltian **Avo Kompus** ja Pohjoismaiden yhteyshenkilö **Ragnar Lundqvist**, joka myös toimii FIVA-yhteyshenkilönä. Näiden henkilöiden yhteystiedot ovat luettavissa

Huimapyörä-lehden toisella sivulla ja myös oheisessa taulukossa 1.

Tehtävät ja toimenkuva

Kansainvälisten yhteyshenkilöiden tehtävinä on toimia VMPK:n aktiivisena kansainvälisten kontaktien luojana ja ylläpitäjänä, toimia kontaktina eri maiden eri kerhojen ja muihin harrastekentällä toimiviin tahoihin ja VMPK:n keskinäisten suhteiden kehittäjänä ja tiedon jakajana. Tehtävänä on viestittää jäsenille isommista tapahtumista ulkomailla liittyen historiallisiin moottoripyöriin ja myös viestittää ulkomaisille tahoille VMPK:n ja sen aluekerhojen tapahtumista. Yleensä kerhojen nettisivuilta löytyy kalenteri tapahtumista. Lisäksi on tärkeää toimia tiedonvälittäjänä VMPK:n johtokunnalle, jäsenille ja FIVA:n yhteyshenkilölle. Moni asia ei aina kantaudu Suomeen asti ja on tärkeää, että VMPK on tietoinen mitä tapahtuu varsinkin EU:n sisällä lainsäädönlisissä asioissa. VMPK on nyt hyvin tietoinen nk. EU:n romudirektiivistä ja siitä keskus-

telusta mutta on asioita, jotka ovat keskusteluaiheita kulissien takana kuten kaksitahtimoottoreiden kieltäminen ja aluekohtaiset ajokiellot ajoneuvoilla, joissa on polttomoottori. VMPK:lla ja muiden maiden vastaavilla yhdistyksillä on todennäköisesti samat intressit vaalia harrastuksemme jatkuvuutta.

Mainittakoon että kansainvälisten yhteyshenkilöiden tehtäviin ei kuulu olla tulkkina eikä myöskään kauppa- paikkojen ja kauppojen välittäjänä.

Alueiden toiminta ja aktiviteetit

Maissa, joihin piiriin kuuluvat yhteyshenkilöiden kattavuus, on historiallisten ajoneuvojen harrastustoiminta järjestäytynyt eri tavoilla kuin Suomessa. Monessa maassa on koko maata historiallisia ajoneuvoja kattava järjestö ja monessa tapauksessa sen sateenvarjon alla toimivia alueellisia tai merkkikohtaisia alajärjestöjä. Maissa kuten Iso-Britannia ja Saksa, jotka ovat väkiluvultaan paljon suuremmat kuin Baltia ja Pohjoismaat ja joissa on paljon har-

Romanialainen motoristi Bicazin kanjonissa Transylvaniassa -58. FOTO:FORTEPAN/Szent-tamási Mihály, CC 3.0



Alue	Nimi	Sähköpostiosoite	Puhelinnumero
Baltian maat	Avo Kompus	elekter.kose@gmail.com	+372 50 50 598
Englanninkielinen	Ari Marstio	ari.marstio@gmail.com	+358 45 247 8910
Pohjoismaat	Ragnar Lundqvist	ragnar.lundqvist@icloud.com	+358 40 4804616
Saksankielinen	Ilkka Hänninen	hanninen.ilkka@gmail.com	+358 400 484 589

Taulukko 1

rastajia, on haasteellista luoda näitä alueita kaikenkattavaa kokonaiskuvaa.

Pohjoismaat

Ruotsissa on maata kattava järjestö Motorhistoriska Riksförbundet (www.mhrf.se), jonka tehtävä on edustaa ajoneuvohistoriallista liikettä Ruotsissa ja se toimii poliittisten asioiden valvojana ja yhteytenä viranomaisiin ja järjestöihin, sekä antaa tietoa ja neuvoja. Tämän katon alla toimii yli 100 000 jäsentä eri alueellisissa ja merkkikohtaisissa järjestöissä ja tavoitteena on vaalia ajoneuvohistoriallista kulttuuriperintöä, jotta näitä ajoneuvoja voi käyttää tulevaisuudessakin. Yhtenä alaorganisaationa on Motorcykelhistoriska Klubben (www.mchk.org). Se vastaa lähinnä omaa järjestöämme VMPK:ta. Klubbenin sivuilta löytyy yksityiskohtaisempia tietoja kesän tapahtumista.

Norjassa toimii samankaltainen järjestö kuin Ruotsissa, Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber (www.lmk.no) ja jolla on samanlainen toimintaperiaate. Yhtenä alajärjestönä toimii myös Norsk Veteran Motorsykel Club (www.nvmc.no). Kerhon sivuilta löytyy tapahtumakalenteri. Esimerkkinä on tänä vuonna järjestettävä kerhon Juhlakerros Norjan etelästä paikkakunnasta Lindesnesistä Nordkappiin. Se on matka, joka on n. 2700 kilometriä pitkä mutta koko matkaa ei tarvitse ajaa moottoripyörällä. Koko matka lienee haasteellinen hyvin vanhoille moottoripyörille.

Samoilla periaatteilla kuin muissa Pohjoismaissa toimii Danmarks Veteran Motorcykelklub (www.dvm.dk) ja jonka sivuilta löytyy myös kalenteri tapahtumista eri puolilla Tanskaa.

Ruotsin ja Norjan kattojärjestöillä on myös yhteistyötä vakuutusyhtiöiden kanssa. Olemalla jäsen saa alennusta ajoneuvovakuutuksesta. Tämä ei ole onnistunut Suomessa yrityksistä huolimatta. Yhteistä näillä Pohjoismaiden kat-

tojärjestöillä on kuitenkin edunvalvontatehtävä ja edustus FIVA:ssa, joka on äärimmäisen tärkeä asia. Suomestahan on edustus sekä SAHK:sta että VMPK:sta.

Baltian maat

Vuonna 1975 virolaiset vanhojen moottoripyörien harrastajat liittyivät yhteen Unic-klubiin. Vanateknika-klubi keräsi sekä museoautojen että moottoripyörien harrastajia. Muo-



Liettualaisia kiväärimiehiä virka-Harrikan kera 1939. Puikoissa Ignas Žiniauskas.



Vieraita etelänaapurista Jämsän Veteraanirallissa 2017 (kuvat: Pauli Ylikoski).

dostettiin motojaosto, johon kuului n. 40 kiinnostunutta osapuolta, joista puolet oli ns. ”chopperimiehiä”. Myöhemmin vuonna 1994, kun klubi Unic purettiin, perustettiin kansalaisjärjestö EVK Unic-Moto (www.unic-moto.ee), joka yhdistää vanhoista moottoripyöristä kiinnostuneita. Alun perin jäseniä oli alle 100 mutta nykyään Unic-Moton jäsenmäärä on kasvanut suurelta osin nuorten jäsenten myötä. Klubissa on tällä hetkellä 183 jäsentä.

Virolaisen veteraanimoottoripyöräkerhon EVMK Unic-Moton jäsenillä

on ollut jo varsin pitkäaikaisia ystävyysuhteita suomalaisten vanhojen pyörien harrastajien kanssa. He ovat vierailleet erilaisissa vintage-tapahtumissa, markkinoilla, vaihtaneet tietoja ja restaurointikokemuksia, kommunikoineet henkilökohtaisesti sekä käyneet yhteisillä matkoilla Veteramassa, Mannheimissa, Saksassa.

Yhteydet olivat aikaisemmin luonteeltaan enimmäkseen satunnaisia ja perustui pääasiassa ihmisten välisiin suhteisiin. Oli tarve saada enemmän tietoa naapureiden toiminnasta, ja tuli selväksi, että jotenkin VMPK:n ja Unic-Moton välinen vuoropuhelu olisi järjestettävä koordinoitummin. Niinpä kesäkuussa 2018 ryhmä VMPK:n ja Unic-Moton jäseniä Vääksyn Majakallasta kokoontuivat ja allekirjoittivat

yhteisen toimintasopimuksen. Nimitettiin myös yhteyshenkilöitä VMPK:n ja Unic-Moton välille, jotka jäivät ylläpitämään läheisempää suhdetta. Näin voitiin varmistaa parempi tiedonkulku suomalaisen museomoottoripyöräkerho VMPK:n ja virolaisen museomoottoripyöräkerho EVK Unic-Moton välillä Suomen ja Baltian maiden välisen yhteyden edistämiseksi.

Yhteyshenkilön kautta voidaan lisätä EVMK Unic-Moton ja VMPK:n kontakteja Latvian AAK:hon (Latvijas Antiko Automobilu Klubs, www.aak.lv) ja Liettuan vanhojen autojen kerhoon, Senoviniu Automobiliu Klubas Klasikaan (www.klasika.us) välillä. Unic-Motolla on myös melko läheiset suhteet Olsztyn Rotor Old Motorcycle Clubiin Puolassa (www.rotor.olsztyn.pl). Isompi tapahtuma Baltiassa tänä vuonna on ajo 20-24.8.2024 Tallinnasta Riian kautta Vilnaan, Balti Kett 35. Tämä on tarkoitettu sekä autoille että moottoripyörille.

Englanninkielinen alue

Englanninkielinen alue ulottuu tietysti Oseaniasta Intian ja Brittein saarten kautta Pohjois-Amerikkaan. Kaikki omalla oikeutuksellaan mielenkiintoisia ja rikkaan moottoripyörähistorian ja perinteen maita.



Meille läheisimpiä ovat Brittein saaret. Siellä vanhojen moottoripyörien harrastus on organisoitunut The Vintage Motor Cycle Club Ltd.:n suojiin (www.vmcc.net). Clubin yli 10000 jäsentä ovat organisoituneet saarivaltion yli 80 aluekerhoon. VMCC:lla on myös, pitkän historiansa mukanaan tuoman auktoriteetin myötä, yhteistyössä olevia yhdistyksiä (Affiliate Members) useimmissa moottoripyöräilevissä maissa. Suomessa tällainen Affiliate Member on luonnollisesti VMPK.

Brittein 80 paikallista kerhoa järjestävät yli 1300 tapahtumaa vuodessa. Joka viikolle löytyy kymmeniä kokouksia, näyttelyitä, kilpailuja ja päivitettyä tietoa löytyy kotisivuilta. Tietoja näistä tapahtumista ei löydy pelkästään netistä vaan myös paperilehdistä kuten esim. The Classic Motor Cycle ja Classic Bike.

Iso Britannia on myös suuri klassikkoajoneuvojen ja osien kauppapaikka. VMCC ja monet alan toimijat ylläpitävät ja mainostavat kauppapaikkoja. Stafford Classic Bike Showssa tapaa aina suomalaisia aarteen etsijöitä ja löytäjiä. Muitakin rompetoreja on varmasti viikoittain. Ja huutokaupat ovat tietysti löytöjen aarreaittoja.

Saksankielinen alue

Saksankielinen alue kattaa Saksan, Itävallan ja myös Sveitsin. Tällä alueella on pitkään ollut ja on edelleen korkea-

tasoista koneisiin ja laitteisiin liittyvää teollisuutta, ja niinpä sieltä ovat tulleet tunnetut ja meilläkin runsaasti harrastetut moottoripyörämerkit.

Erlaisia merkki-, alue- ja aatepohjalta toimivia kerhoja löytyy alueelta satoja, ja niiden kautta jäsenet saavat sosiaalisten tapaamisten lisäksi teknistä ym. neuvontaa samalla tavalla kuin oma VMPK:mme on omien jäsentensä apuna.

Saksassa vanhojen pyörien ja osien kauppa käy vilkkaasti, ja yksi suurimmista tapahtumista on Veterama (keväällä Hockenheimissa, syksyllä Mannheimissa, www.veterama.de), joissa tehdään kauppaa yhdessä vanhojen ja erikoisautojen, polkupyörien ym. harrastajien kanssa! Paljon on muitakin tapahtumia, esim. Klassikwelt Bodensee (www.klassikwelt-bodensee.de), Retro Classics Stuttgart (www.retro-classics.de), Techno Classica Essen (www.siha.de) jne. Näittenkin osalta löytyvät ajankohtaiset tiedot netistä ja Huimapyörän aiemmista numeroista voi lukea paikalla käyneiden kokemuksia ja neuvojakin.

Saksa on monelle harrastajalle se ”helppo” kohde täydentää autotalliaan uudella moottoripyörällä tai hankkia varaosia nykyisiin laitteisiin. Tulliy-m. ongelmiin ei EU:n sisällä yleensä törmää ja ostettavaa voi etsiä lukuisilta kauppapaikoilta, yleisin taitaa olla www.mobile.de.

Antoisaa luettavaa ja mielenkiin-

toista kuvamateriaalia löytyy myös paperilehdistä, esim. Motorrad Classic ja Oldtimer Praxis, joista jälkimmäisessä on pääasiassa asiaa autoista mutta myös hyviä artikkeleita vanhemmista moottoripyöräistä

Veteraanimoottoripyörämuseot

Kaikkissa edustamissamme alueilla on lukuisia veteraanimoottoripyörämuseoita, jotka kaikki ovat vierailun arvoisia. Näissä on esitteillä mielenkiintoisia moottoripyöriä, mopedeja ja skoottereita sekä näihin liittyvää rekvisiitaa. Nämä ovat enimmäkseen avoimena kesä kautena ja joihinkin pääsee vain käymään tekemällä varauksen. Englannissa ja saksankielisillä alueilla monet museot ovat auki ympäri vuoden ja monessa esitteillä on myös autoja. Taulukossa 2 (seuraavalla sivulla) on esitelty joitakin museoita Pohjoismaissa ja Virossa, jotka saattavat kiinnostaa VMPK:n jäseniä.

Latviassa ja Liettuaassa on ajoneuvomuseoita, joissa esitellään sekä historiallisia autoja että moottoripyöriä. Saksa ja Iso-Britannia ovat ja ovat olleet isoja moottoripyörien valmistajamaita, joten näissä maissa on lukuisia museoita, joissa esitellään varsinkin kyseisen maan valmistamia moottoripyöriä.

National Motorcycle Museum (www.nationalmotorcyclemuseum.co.uk) Birminghamissa on täydellinen kattaus Brittien kunniaakasta moottoripyörähistoriaa. Sammy Miller Museum (www.sammymiller.co.uk) on trial ja TT legendan henkilökohtainen testamentti. Murray's Motorcycle Museum (www.murraysmotorcyclemuseum.com) täydentää hyvin kaikkien



Häkäpöntöllä varustettu 184 cc Brage vuodelta 1937 Hedemorán moottoripyörämuseossa. Lisää pohjoismaisia ja virolaisia mp-museoita seuraavalla sivulla. Kuva: Calle Eklund CC 3.0



MC Collection Tidössä lähellä Västeråsia. Kuvassa mm. Ducati Panigale ja Aprilian hilpeä muotoiluerikoisuus Moto 6.5. Kuva: Dependability CC 4.0

aistien Man saari TT kokemuksen. Iso Britanniassa on kymmeniä moottoripyörien museoita.

Alan museoita löytyy Saksasta kymmeniä, esimerkiksi BMW-museo Münchenissä (www.bmw-welt.com), Deutsches Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulmissa (www.demomu.de), Deutsches Museum Verkehrszentrum Münchenissä (www.deutschesmuseum.de) – näitä ja muita on an-

siokkaasti esitelty Huimapyöränkin sivuilla, ja netistä löytyy aina lisää!

Sveitsistä voi mainita Hilti Motorcycle Museumiin Gossaussa, Itävallasta taas Top Mountain Crosspoint Motorcycle Museumiin, Hochgurgl, Tirolissa (www.crosspoint.tirol). Muitakin kohteita kyllä löytyy, ja esim. matkasuunnitelmia tehdessähän ajantasaiset tiedot löytyvät tietenkin kohteiden nettisivuilta.

FIVA - uutisia

Romuajoneuvoja koskeva asetus (ELV=End-of-Life-Vehicle) on edelleenkin käsittelyssä EU:ssa ja tästä käydään keskustelua vielä tänä vuonna ja ehdotuksesta äänestettäneen ensi vuoden keväällä EU-parlamentissa. Tämä tarkoittaa, että tänä kesänä valittujen uusien MEP-ien tulisi perehtyä tähän ehdotukseen ja myös intressijärjestöjen tulee valistaa heitä saadakseen heidät

Taulukko 2.

Nimi	Osoite	Nettisivut
MC-Collection Tidö Slott	MC-Collection Tidö Slott, 72592 Västerås, Sverige	www.mc-collection.com
Motorcykelmuseet Gyllene Hjulet	Gustaf Erikssons väg 2, 73531 Surahammar, Sverige	www.mcmuseum.se/mc-museum-gyllene-hjulet
Eds MC- och Motormuseum	Storgatan 26, 66830 Ed, Sverige	www.mc-dalsland.se
Hedemora MC-museum	Garpgatan 4, 77630 Hedemora, Sverige	www.hedemorakultur.se/member/hedemora-mc-museum
Arctic Circle Motorcycle Museum	Sagheiveien 312, 8615 Skonseng, Norge	www.acc-classic.com
Skandinavisk Motorcykel Center	Furumoen 51, 2240 Magnor, Norge	www.skandinavismc.no
Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum	Hunderfossvegen 757, 2625 Fåberg, Norge	Norsk kjøretøystorhistorisk museum - Norsk Vegmuseum
Ådalsbruks Motormuseum	Ådalsbruk, 2345 Ådalsbruk, Norge	www.bmuseum.no
Danmarks Motorcykel Museum	Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing, Danmark	www.danmarksmotorcykelmuseum.dk
Kurtna Motorcycle Museum	Tagadi tee 1, Kurtna Küla, Harjumaa, Saku vald. Estonia	www.teearu.ee



ymmärtämään mistä on kyse. FIVA on ollut erittäin aktiivinen tässä asiassa ja ehdottanut mm. seuraavanlaisia argumentteja:

- Uusi romuajoneuvoja koskeva lainsäädäntö tulisi olla direktiivi, eikä asetus. Asetukset ovat säädöksiä, joita sovelletaan automaattisesti ja yhtäläisesti kaikissa EU-maissa heti niiden tultua voimaan. Niitä ei tarvitse erikseen saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Asetukset sitovat kaikkia EU-maita koko laajuudessaan. Direktiivit sen sijaan velvoittavat EU-maat saavuttamaan direktiiveissä säädetyt tavoitteet, mutta maat päättävät itse siihen käytettävistä keinoista. Kaikkien EU-maiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöään.

- Varmistaa historiallisten ajoneuvojen tunnistaminen ja tunnustaminen etteivät kuulu romuasetuksen piiriin, kun jäsenmaat tulkitsevat jäte- ja tielkelpoisuuden lainsäädäntöä

- Antaa valtuudet omistajan itse päättää onko historiallinen ajoneuvo tai sen osa romua vai ei, välttääkseen tilannetta, ettei omistaja voi kunnostaa

ajoneuvoaan

- Antaa jäsenmaille mahdollisuuden määritellä itse mikä on historiallinen ajoneuvo

- Varmistaa historiallisen ajoneuvon tai vienti- ja tuontimahdollisuus sekä myös osien vienti ja tuonti kunnostusta varten

- Sallia historiallisen ajoneuvon purku kunnostusta varten ja ettei tätä katsota romuttamiseksi.

- Sallia osien tai komponenttien purkaminen romuajoneuvosta hyödyntääkseen näiden käyttöä historiallisessa ajoneuvossa

- Sallia tosiasia, että historiallisen ajoneuvon kunnostaminen voi olla kustannukseltaan epäsuhteessa ajoneuvon arvoon.

Näyttää siltä, että työn alla oleva uusi lainsäädäntö on hyväksymässä periaatetta, että ajoneuvo pidetään romuajoneuvona, kun se on korjaamaton. Tätä periaatetta ei kuitenkaan sovelletaisi historiallisesti kiinnostaviin ajoneuvoihin, jotka ovat nyt jätetty EU:n nykyisen lainsäädännön ulkopuolelle, ja jotka eivät kuuluisi uuden asetuseh-

dotuksen soveltamisalaan. Jos näin käy haaste tulee olemaan määrittely, mikä on historiallinen ajoneuvo.

Myös Motorhistoriska Riksförbundet Ruotsissa on myös ollut aktiivinen koskien tätä uutta lainsäädäntöä ja saanut kansallisella tasolla ymmärrystä poliittisella tasolla. Sekä SAHK ja VMPK Suomessa ovat myös antaneet kommenttinsa EU:lle tästä uudesta lainsäädännöstä. Työn on kuitenkin jatkuttava kaikilla tahoilla vielä tämän vuoden aikana.

Yhteydenotto

Kansainväliset yhteyshenkilöt ovat VMPK:n jäseniä varten ja olisi toivottavaa, että jäsenet hyödyntäisivät näiden henkilöiden osaamista ja kontaktiverkostoa. Tämähän ei estä, että VMPK:n jäsenet voivat itse ottaa yhteyttä eri kerhoihin, jos haluavat luoda omia kontaktejaan. Tällä artikkelilla pyrkimyksenä on madaltaa kynnystä ottaa yhteyttä. Yhteystiedot löytyvät jokaisessa Huimapyörälehdessä. Ottakaa yhteyttä ! •

Maailman pohjoisin moottoripyörämuseo

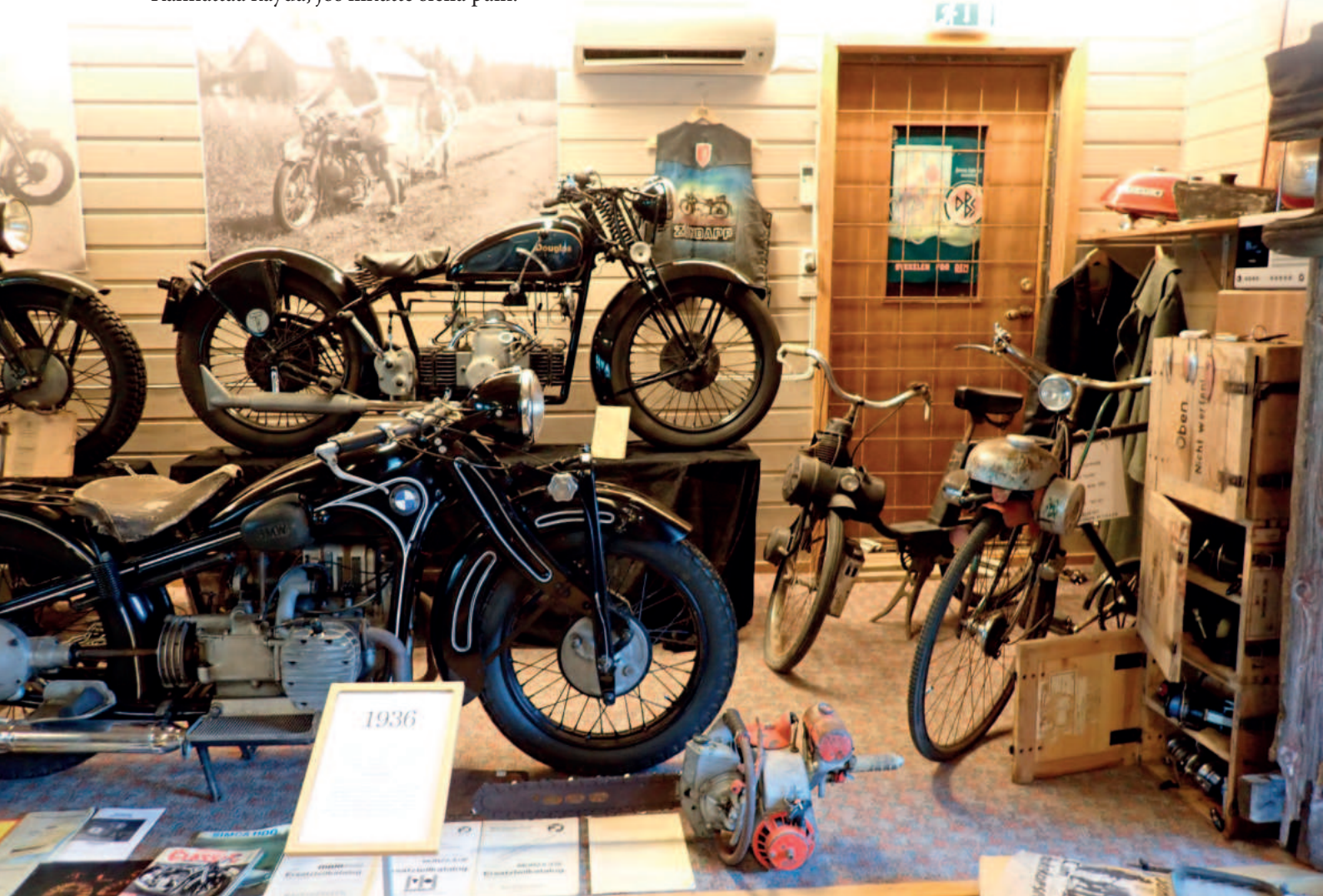
Viime kesänä matkalla Lofoteilta 20 km ennen Mo-I-Ranan kaupunkia Norjan E6 tiellä oli kyltti: ”Arctic Circle Classic Motorcycle Museum”.

Jarrua ja pihaan tutustumaan. Yhden miehen aikaansaama kokoelma on mielenkiintoinen ja tauon arvoinen, jos siellä päin liikkuu.

Erityisesti jäi mieleen ”Popular Sciencen” ohje vuodelta 1963 jäteöljyn hävittämisestä. Olen aina tiennyt, että britit ovat olleet huolissaan öljyn loppumisesta ja siksi kaikki varhaisemmat britti pyörät ja autot ovat vuotaneet öljyä, jotta edes osa saataisiin takaisin maahan. Ohjeen noudattaminen saattaa kuitenkin tänä päivänä johtaa vähintään käräjille.

Museon kokoelmassa on paljon saksalaista rekvisiittaa ja museon hoitaja kertoi sitä löytyvän edelleen maansiirtotöiden yhteydessä ja merestä, jonne sitä on heitetty aikoinaan.

Kannattaa käydä, jos liikutte siellä päin. •



Outoa väriä Tunturissa ja vähän muutakin

Ostin pari kuukautta sitten Pappatunturin vuodelta 1986. Mopon siniset muoviosat olivat saaneet uutta väriä pintaansa. Ajattelin, että kukaanhan oli viitsinyt lääppiä epämääräisin vedoin tai suihkutuksin vihreää maalia sinisen päälle. Eiväthän muovit voi olla ruostevaurioiden tähden uuden väri-

pinnan tarpeessa. Jos olisikin vaikkapa naarmujen vuoksi pitänyt maalata päälle, niin miksi korjausta ei ole tehty alkuperäisen mukaan siniseksi.

Tarkemmin pintaa katsellessa vihreä vaikuttaa muulta kuin uudelta maalaukselta. Ainakin kevyin hankauksin vihreä pysyy vanhassa sinisessä pinnassa kiinni. Katsokaapa noita muovisia moottori- ja ketjusuojia. Verratkaa niiden värejä vieressä oleviin harmaisiin metalliosiin. Nehän lienevät olleet lähes samanväriset tehtaan lähettäessä mopot jälleenmyyjille. Tuollaisen harmaan muovin värisävyn kellastumisen tai ruskettumisen olemme tottuneet näkemään. Mutta miten sininen voi muuttua vihreäksi? Minulle on vakuutettu, että usko pois. Auringon valo ja ulkoiset olosuhteet voivat aiheuttaa tuollaisen. Minua kyllä vaivaa epäilyksen haamu ja mietityttää mokoma luonnon prosessi. Se on kyllä totta, että tämä mopo on seisonut pitkään jo edesmenneen alkuperäisen omistajansa tallissa ilmeisesti osin peiteltyinä. Voisiko sinisen muovin väri sisältää vihreitä molekyylejä, jotka tietyissä oloissa valtaavat alaa muoviseoksen alkuperäisen värin pinnassa?

Viimeisimmissä jalkavaihteisissa Pappiksissa on tuo uudenaikainen vaihdepoljin. Se ei mene enää koneen alle vaan suoraan kyljestä sisään vaihteistoon kolme- ja nelivaihteisten koneiden tapaan. Minua ihmetyttää sekin, että jotkut sanovat tässä kaksivaihteisessa mallissa polkimen todella jäävän vaihdettaessa ylös tai alas. Poljin ei palaudu keskelle vaihtamisen jälkeen. Mahtaako vivuston palautinjousi puuttua, jos sellainen tähän konetyyppiin on yleensä asennettu? Pykälät ovat kyllä täsmälliset eivätkä hypitä pois itsekseen. En kuitenkaan ala purkaa konetta, koska se toimii priimasti. Totean vain, että aina voi kokea jotain uutta.

Maamme edesottamuksiakin katsellaan itsekkäästi sinivalkoisten lasien läpi. Tämän mopon kohdalla sinivihreys ei liene muutettavissa silmälasien vaihdolla tarusta todellisuuteen. Entä tuo vaihdepoljin? Ykkösen ollessa päällä se töröttää yläviistoon, ja kakkosella ajettaessa vipu maanuu-liaisena on maantieharmautta lähempänä.

Jos jokin toimii moitteettomasti, miksi sitä pitäisi rönkiä uuteen uskoon. Usko sinäkin itseesi! Usko omaan naamaasi ja sen muutokseen vuosien saatossa! Onko maailma kauniimpi katsella värjätyn ehostuksin ja monenlaisten killuttimien höystämänä? Kuvan Tunturikin saanee jatkaa olemistaan priimana kulkimena juuri tuollaisena ajan hampaan syömänä historiallisena luonnon mukailman habituksen mopona. •





teksti: **Timo Eronen** kuvat: **Timo Eronen, Anni Auvilahti**

Ainutlaatuinen museo maailmassa

Tunnin ajomatkan päässä Amsterdamista pohjoiseen, sijaitsee **Johan Schaapin** ainulaatuinen yksityismuseo, jonka sisältä koostuu ratalajien kilpamoottoripyöristä. Kalustosta suurin osa on jäaspeedwaypyöriä eri vuosikymmeniltä, vanhimmat jopa 30-luvulta, päättyen aivan uusimpiin, MM-sarjassa nähtyihin pyöriin.

Mistä moinen innostus? Johan kertoo aloittaneensa pyörien keräämisen reilut parikymmentä vuotta sitten. Alankomailla on ollut ja on edelleenkin vahvat siteet jäaspeedwayn parissa kilpailemiseen. Suomalaisille tutut

paikkakunnat kuten Groningen, Alkmaar, Utrecht, Den Haag, Eindhoven, Deventer, Assen ja Heerenveen ovat olleet vahvasti mukana pitkäpiikkisten toiminnassa.

Johanin museoon on kulkeutunut pyöriä ympäri Eurooppaa, muutama jopa Suomesta. Kokoelmaa tutkiessa huomaa hyvin, miten kehitys on kulkenut alkuaikojan JAP-moottorisesta aivan tuoreisiin Jawan koneella varustettuihin. Museosta löytyy myös uniikkeja, yksittäiskappalein valmistettuja pyöriä ja moottoreita. Yksi erikoisimmista on takuulla ERLA Spezial, jon-

ka valmisti saksalainen virittäjä Erich Lawrentz. Moottorissa on Jawan alakerta, varustettuna Ducatin 2-venttiilillä, desmodromic-venttiiliohjauksella olevalla sylinterinkannella.

Kokoelman vanhin pyörä on tullut Johanille Ruotsista. Tämä 350-kuutioisella JAP koneella oleva pyörä on vuodelta 1938. Sen edellinen omistaja ja pyörän oli kuuluisa ruotsalainen **Olle Åhnström**, joka aloitti kilpailemisen jo 1940-luvun lopulla. Pyörässä on Rudgen valmistama runko, JAP moottori ja varsin erikoinen etupyörä, siinä ei näet ole kumia lainkaan, vaan



teräskehä varustettuna pitkällä piikeillä. Olle Åhnstrom eli 102-vuotiaaksi ja ajoi vielä jääspeedwayssa näytösajon 100-vuotiaana (tosin eri pyörällä).

Museossa tai kokoelmassa, miten sitä nyt kutsutaankin, on kaikkea mahdollista mitä ratalajeissa on nähty. On moottoreita alkuajoilta, yleisesti käytettyjä kuin harvinaisuuksia ja prototyyppisiä. Ajovarusteita eri vuosikymmeniltä, kisajulisteita, valokuvia ja niin edelleen. Kerta kaikkiaan upea paikka.

Kiitos Johan, että saimme vierailulla luonasi! •

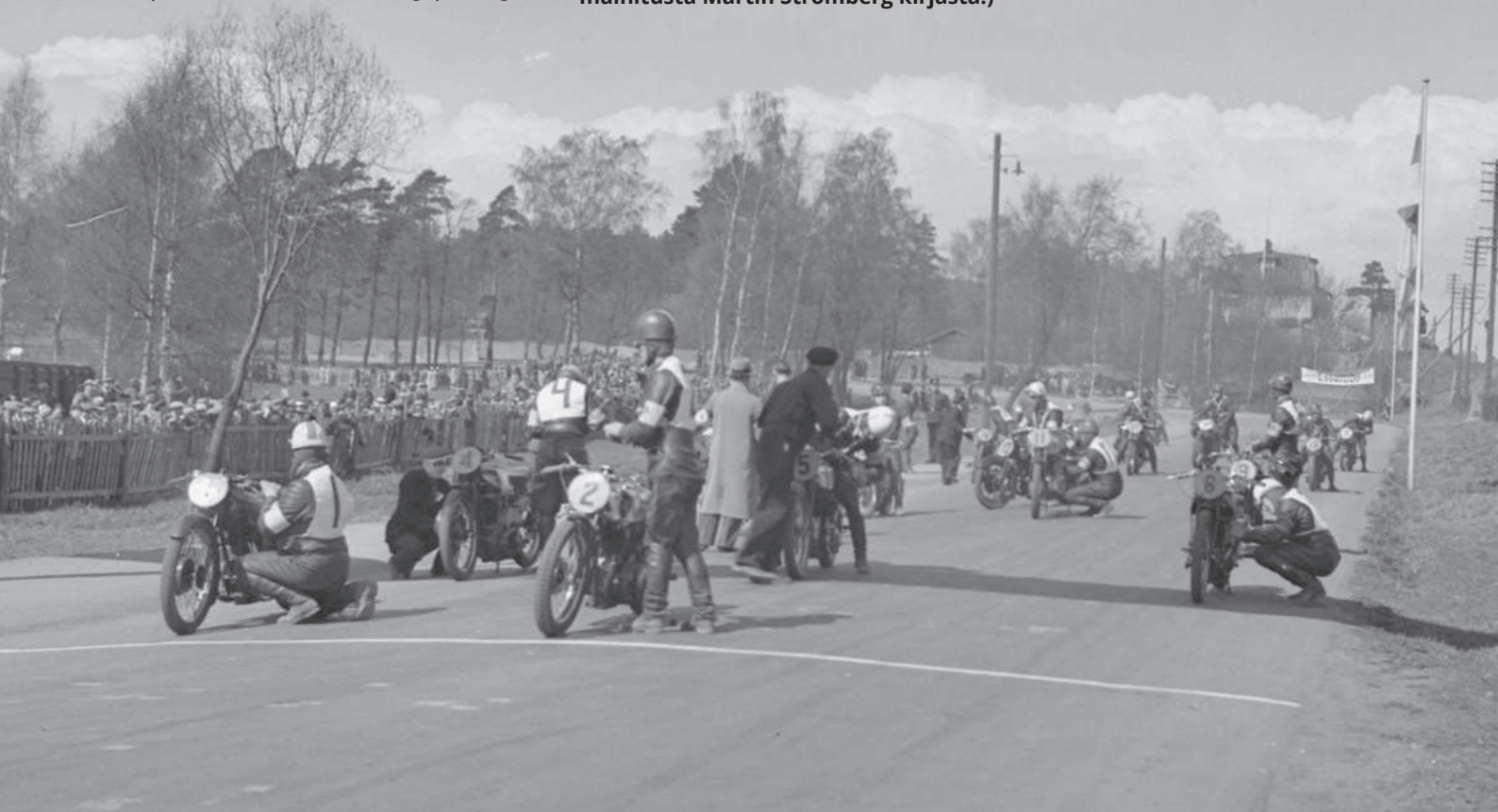


Eläintarhanajot 1936 – luokka C - 500 ccm

Eläintarhanajot järjestettiin nyt neljättä kertaa. Vuosi 1936 oli tuonut tullessaan muutamia uusia järjestelyjä, joista jotkut aiheuttivat vastalauseita kuljettajilta. Edelleen B- ja C-luokka ajoi samassa lähdössä. Koneiden nopeuksien jatkuvasti kasvettua C-luokan kilpailijat pitivät kuitenkin jo yhteislähtöä vaarallisena, koska pienemmät pyörät olisivat isompien tiellä kilpailun venyessä. Kilpailuun osallistuvista kuljettajista usealla kuljettajalla oli allaan upouusi kilpakone joka kieli siitä, että 30-luvun alun lamavuodet oli lopullisesti ohitettu ja paremmat ajat olivat jo koittaneet myös täällä Pohjolassa. Niinpä radalla nähtiin 3 kpl uutta Nortonia ja 2 kpl uutta NSU:ta. Edellisvuoden koneilla lähtivät kuitenkin Husqvarna-tehtaan entiset tehdasajajat, nyt Scouderia Husqvarna-yksityistallissa ajavat **Martin Strömberg** ja **Ragnar**



Taustakuvassa valmistaudutaan lähtöön - ja otsikkokuvassa lähtö on juuri tapahtunut. Suomen Brandt on jo karannut Rudgellaan kuvan alareunasta, koska edellisvuoden Eltsun voittaja lähti ykkösrivistä. (otsikkokuva lähteissä mainitusta Martin Strömberg kirjasta.)





Ollaan kilpailun alkukierroksilla. Bergström NSU:lla kolmantena ruotsalaiskaksikon tuntumassa.

Somerkorpi juttelee Sunnqvistille - tuli ilmeisesti onnittelemaan voitosta.

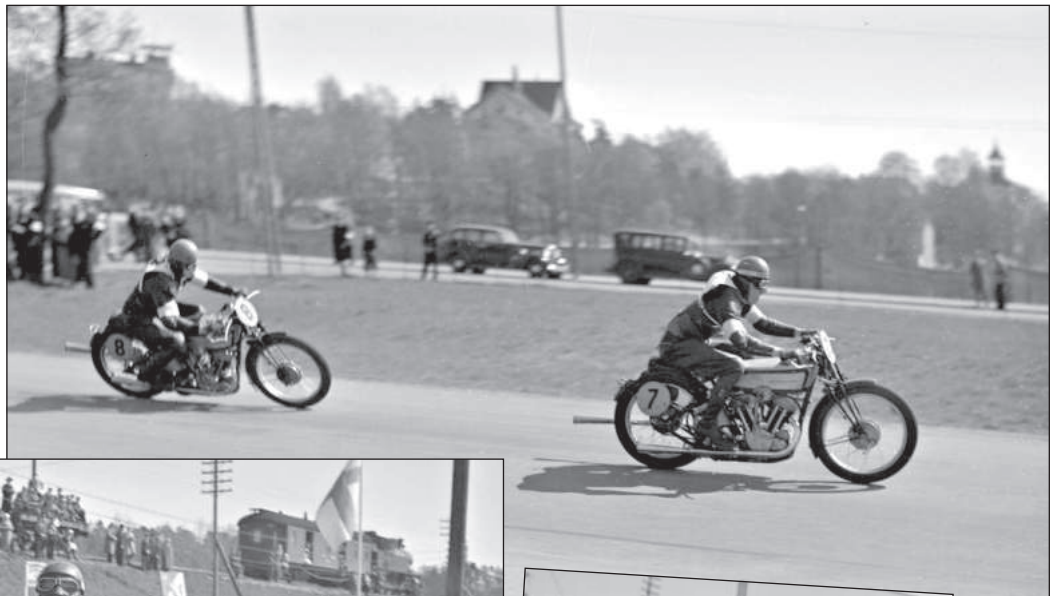
Sunnqvist. Hän olikin ajajauransa huipulla 30-luvun puolivälissä ja oli silloin koko Euroopan kärkikuljettajia. Edellisenä vuonna Sunnqvist oli käynyt voittamassa Avuksen kilpailun Saksassa ahdettujen Bemareiden seurassa ja suoraan "Fuehrerin" nenän edessä!

Strömbergin koneen mekaanikona toiminut "Mille" Åkerlund oli prepannut Strömbergiltä aikaisemmin rikkoutuneen Husserin viissataseen myllyn Helsingin kisoja varten, mutta hän kieltäytyi nyt tulesta mukaan Helsinkiin. Hän oli Strömbergille ilmoittanut ettei enää jaksa jatkaa tätä kilpakumppanien raastavaa kiertolaiselämää. Sunnqvist taas hoiti koneensa kaikki huollot ja viritykset itse, konein-



Strömberg on ohittanut Sunnqvistin ja ajaa kilpailun johdossa.

Ollaan ilmeisesti jo yli kilpailun puolenvälin ja ruotsalaiset HVA-kuskit johtavat kilpailua.



C-luokan voittaja Ragnar "Ragge" Sunnqvist kisan jälkeen. Oikealla Ragge ja HVAn lippulaivasta kiinnostuneita ratatoimitsijoita.

sinööri kun oli.

Kisapäivänä 10. toukokuuta ilma oli komea. C-luokassa oli 12 lähtijää kun taas B-luokassa oli 15 lähtijää. B-luokassa ajoivat myös muutamat 250 ccm koneilla kuten **Curt Ginman**. Virosta osallistui Suomen TT-sirkukseen ensimmäistä kertaa **Oscar Weldeman** (5) NSU:lla. Kierroksia ajettiin yhteensä 50 joista koko kilpailulle tuli pituutta 100 km. Lähdössä ampaisivat ensimmäisestä rivistä kärkeen suomalaiset **Otto Brandt** Rudgellaan (1), edellisvuoden voittaja, sekä **Raine Lampinen** (6) uudella Nortonillaan perässään ruotsalaiset Husqvarna-ässät. Numeroilla 7 ja 8 ajaneet Sunnqvist ja Strömberg lähtivät nyt yksityiskuljettajina taistelemaan voitosta keskenään – tehdastallia kun ei enää taustalla ollut. Jo Kuolemankurvassa ruotsalaiset saivat suomalaiset kiinni ja pyyhälsivät seuraavassa nousussa heidän ohitseen. Nuori tulokas **Walter Bergström** seurasi viiden-

tenä uudella NSU kilpakoneella(11) ja perässä tuli Ariel-urheilukoneella ajava viipurilainen **Bror Mellin** (9). Mellin tunnettiin varmana ajajana varmatoimisella koneella ja sittemmin mies voittikin 1936 vuoden C-luokan Suomen mestaruuden kaikki neljä osakilpailua tasaisesti ajaneena.

Muutama kierros lähdön jälkeen alkoi kuitenkin keskeyttämisiä tapahtua. **Gösta Lönnfors** keskeytti NSU:lla. B-luokassa oli useampikin keskeyttäjä. Kahdeksannella kierroksella Strömberg ampaisi Sunnqvistin ohi jo viikaantuneella kytkimellä. Bergström oli jo noussut kolmanneksi kun koneesta 17:llä kierroksella katkesi venttiili ja ajot jäivät siihen. Samalla kierroksella keskeytti myös yksityistä Husqvarnaa ajanut **Veikko Rimminen**. Hyvin ajanut Norton-mies **Toivo Lahti** uudella koneella oli noussut pitkin kilpailua kunnes karautti ulos, josta seurasi reissu lähellä olevaan Punaisen Ristin

Sairaalaan. Samaan sairaalaan kuljetettiin tämän jälkeen vielä muutama mies lisää. Kierroksella 21 Strömbergin kannassa ajanut Sunnqvist ohitti taas maanmiehensä ja piti tämän jälkeen johdostaan kiinni. Kierroksella 44 Strömberg oli Sunnqvistin kanssa juuri ohittamassa suurta ajajaryhmää kasvihuoneen jälkeen kun joutui vaikeaan ohitustilanteeseen, joutui valitsemaan huonon ohitusreitit ja menetti pyöränsä hallinnan noin satasen vauhdissa. Hän ajautui radan vasempaan reunaan, sinkoutui vasten kiviröykkiötä ja pyörä osui kovalla rytinällä viereiseen puuhun. Strömberg kannettiin tajuttomana ambulanssiin ja vietiin sairaalaan jossa hän useamman leikkauksen takia joutui viettämään kokonaiset kaksi kuukautta. Tälli oli niin kohtalokas ettei mies tämän jälkeen enää TT:tä ajanut. Miehen seuraava tärkeä kisa olisi ollut Man-Saaren TT.

Strömbergin keskeytettyä Sunnqvist

otti ylivoimaisen voiton ja paransi edellisvuoden Brandtin ajamaa ennätystä. Kakkoseksi tuli Lampinen ja kolmanneksi Brandt. Maksaneita katsojia oli saapunut paikalle lähes 29.000. Moottoripyöriä oli kilpailuihin ilmoittautunut ennätyselliset 27 kpl, mutta suuri määrä keskeyttäneitä oli hieman verottanut kilpailujen mielenkiintoa. Useat keskeytykset ym haaverit lienevät johtuneet siitä, ettei lukuisia ”pakasta vedettyjä” koneita oltu ehditty kokeilla ja virittää kilpailuja varten valmiiksi. Muutama pyörä tuhoutui täysin, **Onni Kyrön** 350 ccm NSU tuhoutui palossa ja Strömbergin HVA romuttui rankassa ulosajossa. •



Eltsu -36 - yleisöä kuin meren mutaa!
Vasemmalla: B-luokan voittaja Sani Somerkorpi
Oikealla: autojen GP-luokan kisa alkamassa.



Tulokset:

Luokka C

- Ragnar Sunqvist, Ruotsi, Husqvarna, voittoaika 58.10,8
- Raine Lampinen, Suomi, Norton, 59.10,4
- Otto Brandt, Suomi, Rudge, 60.36,0
- Oscar Weldeman, Viro, NSU, 63.52,1
- Uuno Keinänen, Suomi, Norton, 64.11,2

Luokka B

- Sani Somerkorpi, Suomi, Norton, voittoaika 65.09,0
- Leo Romppanen, Suomi, Norton
- Karl Stenij, Suomi, Rudge
- Aarne Keränen, Suomi, Rudge
- Ewald Taute, Suomi, Excelsior

Lähteet:

- Scouderia Husqvarna - Äventyrens Sport - kirja, Martin Strömberg
- Eläintarhanajot Moottoripyörille - kirja, Timo Katajamäki
- Helsingin Kaupunginmuseon kuvakokoelmat
- Saksalainen nettisivu "Tiergartenrennen 1936" saksalaisen valokuvaajan ottamin valokuvien



teksti ja kuvat: **Timo Eronen**

Alkuperäinen Intruder

Kuopion MP-näyttelyssä toimittajan silmään pisti Suzuki Intruder kerhon osastolla hämmästyttävän alkuperäinen 1400-kuutiainen Suzuki Intruder. Intruder Club Finland ry (ICF) on merkkikerho Suzuki Intruder -moottoripyörille. Kerho on perustettu vuonna 2004 Akaassa ja on ollut rekisteröity yhdistys vuodesta 2006 alkaen. Kerhon tavoite on saattaa kaikki samanhenkiset ja Suzuki Intruder -moottoripyöristä kiinnostuneet motoristit yhteen.

Suzukin Intruder sarja esiteltiin ensimmäisen kerran vuonna 1985 ja se oli suunnattu pääasiassa USA:n markkinoille. Intruder-sarja aloitti elämänsä Pohjois-Amerikassa Intruder 700:lla ja Intruder 1400:lla, joissa oli itse asiassa 1360 cc:n kone. Pienempi versio suunniteltiin riittävän pieneksi, jotta se välttyisi ennustetusta 45 %:n USA:n tuontitullista tuontipyörille, kun taas suurempi versio suunniteltiin kilpailijaksi Harley Davidsonin 1340cc Evolution -malleja sekä japanilaisia pyöriä, kuten Kawasaki Vulcan 1500 vastaan.

Vuonna 1987 esitelty VS 1400 Intruder on saanut osakseen hyvin vähän muutoksia ensiesittelystä alkaen. Alkuperä-

raisissa malleissa oli 4-vaihteinen vaihteisto, mutta vuonna 1992 tuli mukaan viides vaihde Euroopassa myytäviin pyöriin. Intrudereja valmistettiin vuoteen 2005 saakka, jolloin se korvattiin Boulevard-mallistolla.

Hienon vuodelta 1987 alkuperäiskunnossa olevan Suzuki Intruderin omistajaksi paljastui **Jukka Kakkinen**. *-Pyörä on mennyt uutena Saksaan, josta se tuotiin Suomeen 1999. Suomeen saapumisen jälkeen se vietti samalla omistajalla 20 vuotta, ennen kuin se päätyi minulle parin pienen mutkan jälkeen 2021. Olen käytännössä pyörällä neljäs omistaja. Pyörällä on nyt mittarissa vajaat satatuhatta kilometriä. Minä kyllä tykkään tästä pyörästä, se on semmoinen leppoisa vanhan ukon kone ja sille kerkiää sen mitä tarvitsee. Neljävaihteisessa laatikossa on pykälää aivan tarpeeksi, ei tarvitse koko ajan olla hämmentämässä. Koneen vetoalue on laaja, vääntöä alkaa jo tosi matalalta. Ainoat muutokset mitä olen tehnyt, niin vaihdoin ohjaustangon itselleni paremmin sopivaksi (näyttelyssä pyörässä oli alkuperäinen tanko) ja etuvalon vaihdoin isommaksi led-malliseksi. Näillä mennään, omistaja kommentoi.* •



Suzuki Intruder

Moottori:	Öljy-/ilmajäähdytys, 4-T V-twin, kolme venttiiliä per sylinteri, yhdellä kannen yläpuolisella nokka-akselilla. Kuutiolavuus 1360 cc.
Poraus/isku:	94 mm
Puristussuhde:	9.3:1
Teho:	72/4800 KW/RPM
Vääntö:	115/3200 Nm/RPM
Polttoainejärjestelmä:	2xMikuni BDS36
Paino:	240 kg



SATAKUNTA-AJO 2024



VMPK:n Satakunnan aluekerho järjestää taas vanhojen moottoripyöräisten Satakunta-ajon **lauantaina 29.6.**, jolloin kokoontuminen on **klo 10.00 Nakkilan Verstaalla** osoitteessa Pyssykankaantie 170, 29270 Nakkila. Paikalle on opastus Pyssykankaantieltä. Verstaalla on mahdollista yöpyä, katso www.nakkilanverstas.fi. Maalaismaisemissa ajetaan tälläkin kertaa ja ajonopeus tulee olemaan vanhoille pyörille sopiva. Ajo on avoin kaikenikäisille ja näköisille moottoripyörille. Matkan pituus on tässä vaiheessa vielä vähän avoin, se tulee olemaan noin 100 km -150 km.

Sitovat ilmoittautumiset 24.6. mennessä Arto Ahonkivelle joko tekstiviestillä puh. 044 – 297 9885 tai sähköpostilla [sihteeri@lannenlokarit.fi](mailto:sihiteeri@lannenlokarit.fi). Arto antaa ajosta lisätietoja. Kulujen kattamiseksi lähtöpaikalla peritään **25,00 €** osallistumismaksu, käteismaksu. Se oikeuttaa kahvitarjoiluun ajon lähtöpaikalla ja ruokailuun ajon jälkeen sekä ajoa varten tehtyyn ajokilpeen. Ajon tuotto menee kokonaisuudessaan kerhon toiminnan tukemiseen.

Tervetuloa mukaan kauempaakin!

LÄNNEN LOKARIT

Aikansa muskelipyörä Yamaha Vmax

”Tällä voidaan ohittaa kaikki mitkä ovat ohitettavissa”. Jotenkin näin taidettiin mainostaa Yamaha V maxia sen ilmestymisvuonna 1985. Yhdysvalloissa se esiteltiin jo vuotta aiemmin. Tämä ärijyn näköinen, custom-tyyppinen pyörä koostuu kaksoiskehtorunkoon sijoitetusta poikittaisesta nelisylinterisestä nestejäähdytteisestä 1198 kuutioisesta V-moottorista, jossa on neliventtiliset kannet, sekä muhkeasta takarenkaasta ynnä muista herkuista.

Oman lisänsä pyörän voimaa uhkuvaan brutaaliin ulkonäköön antavat kirkkaat, ahnailta ilmanottoaukoilta näyttävät, tankin molemmin puolin olevat ”scoopit”, joista valmistaja käyttää nimitystä ”Power flow design”.

Ilmanoton kanssa niillä ei ole kuitenkaan mitään tekemistä, vaan toisen alla on jäähdyttäjän korkki ja toisen alla on releitä. Vedon takarenkaalle tarjoilee 145 hevosvoimainen moottori ja tehot siirretään kardaaniin. Moottorin tuottama voima välittyy tiehen aika-kauteensa nähden sarjavalvisteisten pyörien leveimmällä 150/90-15 takarenkaalla. 280 kilon painostaan huolimatta, ei tällä tiiviisti pakatulla muskelipyörällä häviäisi neljännesmaililla nykypäivän muovipyörille paljoakaan, jos sarvissa olisi asiansa osaava race driver, joka osaisi käskyttää pyörää, niin ettei se jäisi viivalle muuttamaan kumia savuksi. Jos kuskilla hermo pitäisi niin savua riittäisi koko neljännesmailin matkalle. Kuudentoista litran

vetoinen polttonestesäiliö ei ole siinä tavanomaisessa paikassa missä se on normaalisti totuttu näkemään, vaan eteenpäin kääntämällä paljastuu täytöaukko. Täydellä tankilla pääsee noin kaksisataa kilometriä joten ”buusterit” päällä ei huoltoasemia pidä ohitella kovin ahnaasti. Vmaxia ajetaan ryhdikkäästi selkä suorana, eikä kuten kyykyjä, jotka noudattelevat jo ammoon amerikkalaisten kehittämää dragsteriä ja jotka ovat kuin kolliä tykönsä odottava naarakissa.

Tämän aikana pyörien kirkkoheran, vai pitäisikö sanoa piispan, Hannu Juurinen vaihtoi Frank Nymanilta ja mittari osoitti taakse jääneen tuolloin vasta 28 tuhatta vanhan mantereen

Yamaha ei luottanut enää pinnavanteisiin.



mittayksikköä. Vaikka pyörä on varustettu kilometrimittarilla, niin runkonumero viittaa Kanadaan. Vuonna 1993 etuteleskooppien läpimittaa kasvatettiin 40 millimetristä 43 millimetriin ja etupään jarrusatulat saivat kaksi mäntää lisää. Tuuletettuja levyjä puristetaan nyt kahdella männällä puoleltaan. Mistä sitten näkee onko pyörä täysitehoinen 145 hevosvoimainen vai ko kesympi 103 (105) versio? Ei paljon mistään, mutta pakoputkien päät juoruavat jotakin. Täysitehoinen puhalttaa pakokaasut 30 millisten putkien kautta ulos, kun taas pienempitehoinen 5 millimetriä ahtaammista. Täysitehoisissa V-maxeissa on V-Boost systeemi jossa kaasutinparit ovat yhdistetty putkella jossa servomootorilla ohjatut kalvot alkavat avautua 6000 kierroksen tietämällä ja täysi löyly tulee kun kone kiertää kaksi tuhatta kierrosta ylemmänä. Vmaxia valmistaja tarjosi useissa värissä joista mainittakoon grafiitinharmaa, punainen, oranssinsävyinen, musta, carbon look sekä kunkkuna täysin musta, vanteineenkin, Black Max. •



Polttonestesäiliön täyttöaukko löytyy satulan alta.

Jos on mitta mukana niin teho selviää putkien päistä.



ARIEL -RALLI

Ariel-ralli 28.–30.6.

Ahvenanmaalla, paikkana hieno historiallinen miljö Kvarnbo Pensionat Saltvikissa.

Perinteinen ralliohjelma kiertoajeluineen Ahvenanmaan maisemissa.

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

TERVETULOA!



22. LÄNSI-UUDENMAAN CLASSIC-AJO

**HIIDENPIRTTI
20.7.2024 klo 8.30**

Kuva: Veli Tiikonen



Perinteinen retkeilyajo v. 1966 tai ennen valmistetuille moottoripyörille. Käteismaksu



Tervetuloa nostalgiseen moottoripyörä-tapahtumaan 20.7.2024.

Lähtö / maali Kahvilaravintola Hiidenpirtti Turuntie 917, Lohja

INFO: Pauli.lahti@gmail.com tai 0407748171

WWW.NOSTALGIAMOTORISTIT.FI



teksti & pyöräkuvat: **Timo Eronen**

Myrsky-Honda

Heikki Puolivälillä on takuulla huomiota herättävä teema aiheinen Honda CBR 1000 F vuodelta 1992 (SC 24). Pyörän kyljestä löytyy sen lempinimi ” Myrsky”, joka juontaa suomalaiseen sota-aikana valmistettuun VL Myrsky yksipaikkaiseen hävittäjäkoneeseen, joita valmistettiin kaikkiaan 51 kappaletta. Yksi alkuperäisistä jäljelle jääneistä koneista on Myrsky II (MY-14), jota Ilmailumuseoyhdistys, Suomen Ilmavoimamuseo ja Suomen ilmailumuseo entisöivät museokuntoiseksi.

-Jos pyörän sattuu näkemään, niin se herättää kyllä tunteita. Varsinkin jos sattuu olemaan joku vanhempi lennoton mies, niin heillä on yleensä sellainen hiljainen hymy, Heikki kertoo kohtaamisistaan Myrskyn kanssa. Tämä pyörä oli alkujaan aivan originaalissa kunnossa, mitä nyt katteet olivat pätkinä, mitä tietysti voi odottaa 30-vuotta vanhalta japanilaiselta pyörältä. Liimausta, paikkausta ja korjaamista riitti. Honda löi itsensä läpi, juuri tällä SC 24





Konekivääreissä on strobo-valot, toimivat kun vilkku on kytkettynä.

Navigointiin löytyy niin nykyaikaisia kuin perinteisempiäkin menetelmiä.

Honda ja sen teeman esikuva

sarjalla, 90-luvun alussa, jolloin tehtaas ottivat mittaa toisiltaan, kenen sarjavalmisteen superpyörä valloittaisi markkinat. Tämä pyörä on viimeinen normaali jarruilla varustettu Honda, eli etujarru vaikuttaa etupyörään ja takajarru takapyörään. Tästä ei siis löydy näitä CBS yhdistelmä jarruja, eikä ABS systeemiä. Minulla on ollut tämä Honda kohta viisi vuotta, perushuolloltaan tämä on helppo ja huollot ovat nopeita tehdä. Jos ajatellaan esimerkiksi kaasuttimien purku ja puhdistus, niin siinä kestää purku ja kasaus töineen noin 2,5 tuntia. Tässä on kyllä ajateltu huoltoja jo suunnittelupöydällä. Kesän ajot menevät varmalla pohjalla, välillä tarkistetaan öljyt ja rasvataan ketjut. Mittarissa on nyt 117 tkm (tai 217), kuka näistä tietää, ehkä kumminkin se



vähempi lukema. Vahva peruspyörä, ei nämä kulu loppuun ajamalla.

-Teeman kehittäminen jatkuu ajallaan, noista sivukonekivääreistä puuttuu vielä patruunavyöt, mutta nekin ovat jo hommattuna tallissa. Ääniefektia ei tule, koska joku saattaisi pahoittaa mieltään, riittääköön nuo strobo valot konekivääreissä, ne siis toimivat yhdessä vilkkukatkaisijaan kytkettynä.

Kaikkea se yksi Iltalehden juttu aiheuttaa... Selvennyksenä, Heikki huomasi em. lehdessä aikoinaan jutun juuri Myrsky lentokoneesta MY-14 ja kuinka ollakaan, Honda rekisterinumero alkaa juuri noilla kirjaimilla. •



Liikenneyhteet hoidetaan LA-puhelimella.



Taustakuvassa ilmavoimien VL Myrsky II MY-50 vuonna 1945 uusin kokarditunnus. Pikkukuvassa Valtion Lentokonetehaan koelentäjä, lentomestari Aarne Siltavuori ja VL Myrskyn prototyyppi MY-1. Oik. tuntematon henkilö. Kuvat Ilmailumuseo CC BY.4.0



Matkalle mukaan

Edellisessä numerossa muisteltiin vuosikymmenten takaisia moottoripyörämatkoja. Jutussa ei käsitelty pyörän varustelua pitkiä reissuja varten, sillä aihe on sen verran laaja, ettei se olisi mahtunut mukaan – mutta palataan asiaan nyt.

Takavuosikymmeninä olivat harvassa ne ajokit, joihin sai tehdasvarusteena sivulaukut tai katteen – tai joissa sellaiset oli vakiona. Pyörissä oli kyllä potentiaalia pitkillekin jotoksille, mutta tavarankuljetuskyky ilman lisävarusteita oli olematon. Siksi monenkirjavia tarvikehankintoja kukoisti. Ajan tyyliin kuului, että motoristi muokkasi ja varusteli pyöränsä tarpeidensa mukaan. Näin ajokeista tuli omistajiensa näköisiä, harva peli oli ajossa sellaisena kuin tehtaalta tullessaan.

Tekniikan Maailma -lehdessä inostuttiin 1980-luvun alussa tekemään lukuisia moottoripyörien 30 000 km:n käyttötöstejä. Kausille 1981–82 valikoitui yllättävän samankaltaisia pyöriä. Mukana oli jokaiselta japanilaistehtaalta 750 cm³ neloskoneiset versiot: Kawasaki Z 750, Honda CB 750, Suzuki GSX 750 sekä Yamaha Seca. Valintoja perusteltiin sillä, että tämä oli suosituin matkapyöräluokka. Matkapyöriä kyllä – vaikkakin matkavarusteet oli hankittava ja asennettava itse. Testipyö-



Honda CX 500 Matti Yli-ketolan kokoelmasta on varsinainen 80-luvun matkapyörärakentelun ilmentymä – ja säilyttämisen arvoinen juuri tällaisena kokonaisuutena! Pichler-kate radiokasettisoittiminen, King & Queen -satula sekä Schuh-sivulaukut ja Craven-perälaukku.

Taustakuvan R60/5 klassikko-bokserissa on matkavarusteina Cravenin kokonaisuus – sivulaukut mallia Comet kaverinaan Snowdon-perälaukku.



riin valikoituivat vermeet, jotka kuulostavat tuon ajan motoristeille tutuilta: Kawaan Futuron pleksi, Suzukiin Driverin varttikate, laukuiksi Honda ja Suzuki saivat Denfeldin telineen ja laukusarjan, Hondaan Schuh-sarja ja Kawaan Krauserit.

Valtaosa 1970-luvun ja 1980-luvun alun pyöristä oli stereoperäisiä malleja, joten laukkujen asentaminen oli varsin helppoa, koska takaiskareiden ylemmät kiinnitykset olivat oivallisia tukipisteitä telineille. Jos mallikohtaista telinettä ei löytynyt, oli tällaiseen konstruktion kuitenkin melko helppo säveltää kiinnitykset omasta päästä. Myöhemmin kahdeksankymmentäluvulla yleistynyt yhden takaiskarin käyttö vaikeutti asiaa jonkin verran. Monoperien myötä

vähenevät telineiden luontevat kiinnityspisteet. Ja kun monomalleissa takajousituksen voimat eivät rasittaneet rungon loppupäätä, voitiin se tehdä kevyemmäksi – eli laukkujen ripustuksen näkökulmasta hennomaksi. Lisäksi laukusarjan kotiasentajaa saattoi noina aikoina mietittyä myös runkorakenteissa yleistynyt kevytmetallin käyttö.

Ilahdutavan moni näyttää edelleen ajavan vanhalla pyörällään pitkiäkin reissuja. Veteraanissa ja vaikkapa Kontiossa bongaa usein iäkkäitä ajokkeja melkoisessa lastissa. Ja mikäs on ajellessa, monet vaikkapa Tuutin tai Ysi-Kawan kaltaiset mannertenväliset matkapyörät ovat pystyviä pelejä –



Givi E34 Monokey -laukkusarja julkaistiin 1983 ja se oli hyvin suosittu pitkään -90 luvulle. Tässä Monokeyt Wingrack-telineessään Matti Yli-ketolan Yamaha XJ 600:ssa.



Kirsi pakkaa Bemariaan Oulun jälkimäisessä Veteraanissa. Laukkuina aikalaissopivasti Hepco & Beckerit – ja ympärillä perinteinen varmistusriita. Kirsillä ei ole reissussa kansi kertakaan avautunut, eikä näin ole käynyt allekirjoittaneen samanlaisissa Krausereissakaan. Mutta on siinä muitakin riskejä: nimittäin itse laukun ja telineen välinen kiinnitys pitää painaa tarkasti perille saakka. Itselfäni putosi kerran Bemarin laukku ja vieläpä sivuvaunun puolelta – miten se voikin niin huomaamatta irrota! Onneksi tämä tapahtui Joensuun Veteraanista lähdeäessä sopivasti vielä rallialueella. Vasta kotimatkan tauolla huomasi Erosen Timon tekstarin: heillä oli tallessa orpo sivulaukku, johon oli pakattu Röklän lippu...



Imatran reissu -77, oikealla Kimmo Syrjä ja hänen Yamaha RD 350. Laukkuina Jammussa brittiläiset H&R-laukut (Hagity-Remp). Nykynäkökulmasta vanhoista H&R-laukkujen mainoksista pistää silmään se, että niitä keuhuttiin hajuttomiksi! Uskaltaa kuulema pakata vaatteitakin, eivätkä ne ryhdy löyhkäämään päin vastoin kuin kilpailijoiden laukuissa. Olisiko niin, että H&R-valmisti tuotteensa lujitemuovista noina lasikuitulaukkujen aikoina? Vaikkeivät H&R:n laukut kovin sutjakoita muotoilultaan olleet, oli niiden valtti yhteensopivuudessa Tower-taravatelineisiin. Ja Tower oli puolestaan alansa standardi, jollainen löytyi melkein joka pyörästä.



Laukut pyörän mukaan! Hieno yhdistelmä: Ysi-Kawa ja Shoei SB-laukut...



..ja yhtä tyylikkäästi sopii Denfeld-sarja kymmenkunta vuotta tuoreempaan Hondaan



Vetter-laukkusarja vuoden -77 Wingissä.



Kyllä passaa Cravenin Dolomite-sarjan pienemmät versiot kolmipuokki-Hondaan paremmin kuin nenä moneen päähän! Etenkin näin aistikkaasti pyörän värytykseen sävytettynä.



Craven Comet -laukut 1980-luvun alun Suzuki GS100G:ssä. Sekä yläkuvan Dolomitea että tätä Comet-sarjaa ja niiden varaosia saa viiden muun klassikkomallin ohella edelleen uutena.

nuoremmista MA-ikäisistä nyt puhumattakaan!

Pidemmillä reissuilla olevissa vanhoissa pyörissä näkee tavarankuljetusratkaisuuina yllättävän monesti jotain Biltteman pehmeitä laukkuja tai jopa klassisia jätesäkkiviritelmiä. Viimeksi mainittu on toki eräänlaista motoristiperinnettä sekin!

Jokainen motoristi tehköön kuten parhaaksi näkee, mutta hyvin tyyllitoinen ratkaisu retkitarvikkeiden kusaamiseen olisivat pyörän ikään sopivat teline-/sivulakku-yhdistemät. Ja mukavan usein tällaisia näkeekin, kuten oheisista viime aikojen Veteraaniralleista napatuista kuvista voi päätellä.

Kovin ankaria rahallisia sijoituk-

sia pyörän ikään sopivat laukut eivät vaadi. Esimerkiksi 1970-lukuisia ok-kuntoisia Shoein laukkuja näkyy romppareilla n. 150–200 € hintaan tai 80-lukuisia Krausereita aivan muutamasta kypistä pariin kolmeen sataan. Juuri tätä kirjoittaessa joku kauppias Japsistarojen FB-palstalla Vetter-laukkuja telineineen hintaan 150 €. Toki priimakuntoiset maksavat ja halvemat taas saattavat vaatia omat komermenvenkkinsä lasikuitu- tai muovikorjausten muodossa.

Craven - uusia laukkuja vanhoihin(kin) pyöriin

Onneksi halutessaan voi ostaa vanhaan

ajokkiinsa vaikka uudet mutta silti tyyliin sopivat matkavarusteet. Brittiläinen Craven Equipments lienee niitä harvoja – vaiko peräti ainoa – jotka yhä tekevät veteraanipyöriin soveltuvia kovia laukkuja. Firma oli yksi eniten myyneistä tarviketuottajista aina 1950-luvulta kahdeksankymmentäluvulle saakka. Ja koska vanhoja malleja on edelleen tuotannossa, on tästä iloa mitä erilaisimpia pyöriä harrastavalle veteraanimotoristille: Cravenin laukku-sarja on pyörän ikään sopiva valinta ajoipa sitten 50-lukuisella britillä tai 80-lukuisella japsilla.

Cravenin perustaja Ken Craven oli alun perin toimittaja, joka teki pitkiä työkeikkoja moottoripyörällä. Hän ra-



Ken Craven ja rouvansa Mollie reissasivat itse paljon ja kokivat omakohtaisesti kuinka tärkeitä kunnan varusteet ovat – tuloksena oli Craven-laukkufirman perustaminen. Kuvissa Ken & Mollie Alpeilla sekä Italian ja Jugoslavian rajalla 1940-luvun lopulla.

portoi esimerkiksi Espanjan sisällissodasta 1937 Dunelt-pyörällään kulkien. Myöhemmin hän ja rouvansa **Mollie** olivat varsinaisia elämäntapamotoreisteja ajaen mittavia reissuja ympäri Eurooppaa. Lisäksi he järjestivät ryhmämatkoja muille halukkaille motoreisteille. Tällaisen touhun myötä kävi selväksi, että aikansa pyörät kaipasivat parempia matkavarusteita, Ken suunnitteli jo 1946 oman laukkusarjan. Se oli valmistettu vanerista ja vahvistettu metallipannoilla. Kuitenkin vasta 1952 perustettiin varsinainen Craven Equipments -yhtio. Markkinarako löytyi pian ja Craven oli alansa johtavia firmoja 30 vuoden ajan.

Ken Cravenin eläköityessä hän myi firmansa kypäröistään tunnetulle Stadiumille 1980-luvun alkupuolella. 1990-luvun puolivälissä firman omistajaksi tuli puolestaan West Country Sidecars, joka pyöritti tuotantoa muutaman vuoden, mutta sitten klassisten laukkujen valmistus alkoi hiipua. Draganfly Motorcycles hankki sivuvaijulaufkalta jigit, muotit ja työstökoneet vuonna 2007. Laitteiden kunnostelussa, piirustusten ja varaosajärjestelmän setvimisessä meni muutama vuosi,

mutta vuonna 2011 päästiin jo tuotantoon pienimuotoisesti kiinni. Aluksi keskityttiin vain kahden sivulaukumallin tuottamiseen, mutta nykyään mallistosta löytyy seitsemän erilaista sivulaukua ja viisi perälaukua. Erittäin hattua täytyy nostaa siitä, ettei kyseessä ole vanhalla nimellä ratsastava kiinalainen halpatuotanto vaan kaikki on rehellisesti *made in Suffolk*. Ja koska mallisto on sama ja tuotantokoneetkin paikoin samoja kuin kymmeniä vuosia sitten, on firman varaosapuodista iloa vanhojen laukkujen kunnostajille, kaikkea saa irtotavarana: kiinnikkeitä, tiivisteitä, laukkujen kansia jne... •



Perusvärien asemesta voi Craven-laukkunsa tilata custom-väreillä. Tässä ollaan tekemässä uuden Royal Enfield Interceptorin puna-musta-temaan sopivia laukkuja.

Pari esimerkkiä Cravenin klassikkovalikoimasta: Snowdon-perälaukun pienempi versio perusvalkoisena ja Golden Arrow-sivulaukku mustana.



Tee itse – ja myy kavereille

Vielä reilut 40 vuotta sitten kaikkia haluttuja matkapyörävarusteita ei ollut saatavilla tai ne olivat hinnaltaan tavoittamattomissa. Lisäksi maahantuonti ei meillä ollut läheskään niin laajaa kuin vaikkapa Ruotsissa. Niinpä matkapyöräilyn ympärillä kukoisti monenlaista tee-se-itse kulttuuria sekä piensarjatuotantoa.

Ajankuvaa keväältä 1975: lukijoiden kirjeitä -palstalla Tekniikan Maailmassa 3/-75 Honda CB350:llä ajava motoristi kysyy, mitä laukkuja toimittaja suosittelisi vai rakentaisiko laukut itse. Vastaajana kirjoittanut **Hannu Lindell** totesi, että *“Itse rakentaen laukuista saa todella halvat. Kolmen vuoden takaisesta omakohtaisesta kokemuksesta voin suositella alumiinipeltiä, josta laukut kootaan pop-niiteillä ja saumat tiivistetään esim. Aralditillä. Hieman kulmikasta kyllä ja hihnoilla kiinnitetyin irtokansin askeettistakin, mutta eipä juuri maksakaan. Laukut on parasta kiinnittää tavaratelineeseen*



Taustakuvassa Ilkka Ukkola velipoikansa kanssa reissulla kohti Etelä-Eurooppaa kesällä 1979 – tauko Kalixjoen rannalla. Tuutissa oli itse vanerista tehdyt ja keinoahalla verhoillut laukut. Kuten kuvasta näkyy, olivat laukut myös näppärästi irroitettavissa. Nykyään itsestään selvä piirre ei tuolloin kuulunut edes kaikkiin tehdasvalmisteisiin laukkuihin. Hiukan vastaavat omatekoiset ovat säilyneet nykypäivään Seppo Taiposen Honda CB750 K7:ssa (pikkukuva), jonka Ukkohallan Veteraanin korkea raati palkitsi hyvää tyylijatua osoittaen sarjassa *“Paras alkuperäiskuntoinen moottoripyörä”*.





Pallonkiertäjä Hannu Bergroth jossain päin Irania. Sopivia laukkuja ei näin raskaan sarjan reissuun ollut aikoinaan saatavilla, joten metallihommissa ollut Hannu teki kaverin kanssa Tuutteihin laukut itse alumiinista. Ne kestivät mainiosti koko reissun – ainoa laukkuihin kohdistunut korjaus suoritettiin Intiassa, jossa huonon tiestön rynkytys ryhtyi murtaamaan perälaukun pohjaa. Alkava vaurio saatiin onneksi hitsattua paikallisin voimin kuntoon.

– joko valmiina hankittuun tai itse putkesta rakennettuun. Valmiista laukuisista suosittelisin englantilaisia Cravenin malleja, joista esim. yläosasta avautuva Comet maksaa 475.-/pari telineineen.” Nykytaksoilla Cravenien hinta olisi vajaat 630 euroa.

Otetaanpa vielä pari esimerkkiä tarvehinnoista. Poimintoja Jämerin ja Stormin postimyyntiluetteloista sekä Bensowin lehti-ilmoituksista vuodelta 1978: Tower-tavarateline 130 mk, Krauserin varttikate 1175 mk, saman firman pienimmät 25 l laukut telineineen 700 mk, Shoein pienimmät laukut 530 mk ilman telinettä, Rickmanin kokokate 1000 mk ja Windjammerkatteen perusosa 1980 mk + merkki-kohtaiset alakatteet 450 mk. Hinnat voinee kääntää suoraan euroiksi, sillä Suomen pankin rahamuseon mukaan ”työmiehen tuntipalkka” oli vuonna -78 17,53 mk ja vuonna 2024 lähes täs-

mälleen sama euroissa: 17,39. Eiväthän nuo hinnat työssäkäyvän korviin aivan tolkkuttomilta kuulosta, mutta aikansa parikymppisen motoristin budjettiin ne tekivät epäilemättä melkoisen loven. Sen verran suuren, että monella oli motivaatiota valmistaa tarvikkeensa itse – tai ryhtyä valmistamaan sellaisia kaveriporukalla ja myymään tekemiään varusteita tutuille.

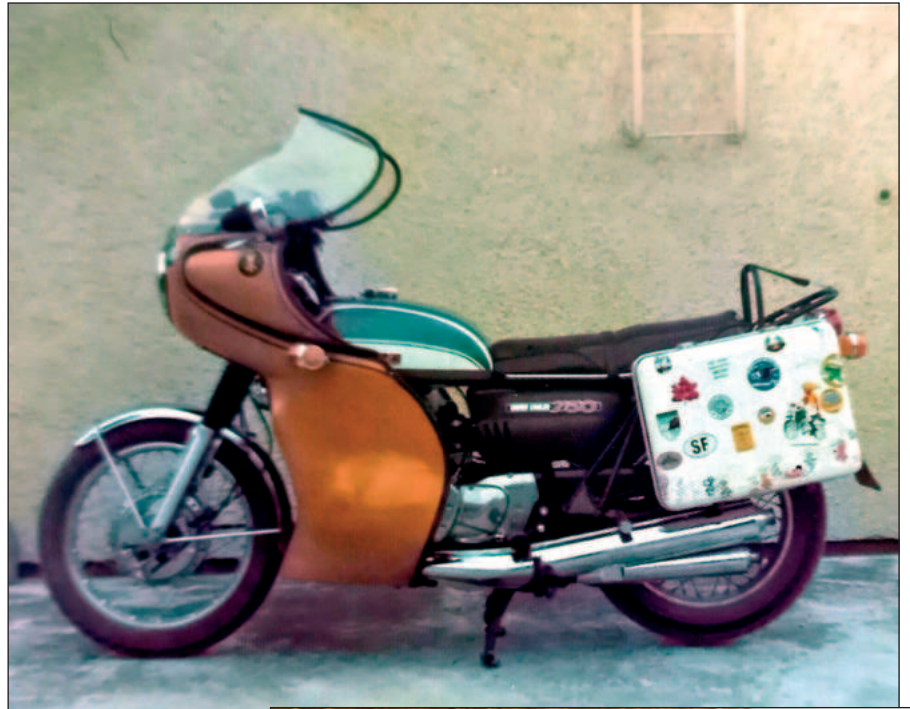
Nykyään sanapari ”pyörien rakentelu” vie ajatukset automaattisesti jonkin chopper-ukkojen talleihin, mutta aikoinaan rakentelua harrastettiin kaikilla moottoripyöräilyn saroilla. Tee-se-itse-meininkiin suhtauduttiin takavuosina eri tavalla kuin tänään, kuten alun TM-sitaatistakin voi päätellä. Toinen mainio esimerkki käsityön arvostuksesta tuona aikana voisi olla vaikkapa MP-lehden katteita ja sivulaukkuja käsittelevä juttu ”Matkapyörän varusteet” numerossa 3/-78, jonka teksti al-

kaa näin: ”Tarkoituksena ei ole ylistää valmiina saatavaa tavaraa, vaikka niitä tässä esitelläänkin. Tosiasiaan on, että mikäli vain suinkin on mahdollisuuksia ja resursseja, kannattaa tarvittavat matkatavaroiden kuljetusvälineet tehdä itse. Vain tällöin saadaan omat tilatarpeet oikealla tavalla tyydytettyä...”

Esikuvilla oli varmaan myös tässä asiassa merkitystä: jos maan luetuimmalla moottoripyörätoimittajalla ja jopa Pallonkiertäjillä oli omatekoiset laukut niin miksipä ei minullakin...

Tekijät muistelevat

Lasse Ristikankare Piikkiöstä päätti 1970-luvun puolivälissä tehdä kokokatteen pyöräänsä. Sopiva lähtökohta oman suunnittelun aloittamiseen löytyi kaverin huonon tuurin kautta. **Hannu Bergrothilla** oli ollut Bema-rissaan Saksasta tuotu näyttävä MBV:n



Lasse Ristikan-
kareen tekemän
katteen kaksi ver-
sioita: toinen tehtiin
isoon GT-Suzukiin
ja toinen Guzziin.
Pikkukuvissa
katteen muottien
valmistusvaiheesta
alaosan muotoilua
Vesipyssyyn.

Lassen sivuvaunu-
Jytäri (vas. & oik.).
Vaunu ja laukut
omaa tuotantoa.

Muottien sovittelua
Jytäriin (vas.alh.)



täyskate. Se oli vieläpä ”Raision Rembrantin” Seppo Määttäsen maalaama, joten olikin harmi, kun kate särkyi hirikolarissa. Se hyöty tällistä kuitenkin oli, että Lasse sai hajooneen katteen yläosan oman mallinsa inspiraation lähteeksi. Kehitelmä lähti MBV:n yläosasta, jota muutettiin oman maun mukaan parempaan suuntaan – muun muassa alun perin irtonaiset käsisuojat

jalostettiin kiinteäksi osaksi kokonaisuutta. Alaosa katteesta muotoiltiin sopimaan Bemarin sijasta Vesipyssy-Suzukiin sekä toinen versio Guzziin. Kate oli kookas, joten se vaati vankan kiinnityksen pyörän runkoon.

Lassella oli lasikuitutöistä tietotaitoa venepuolen osaamisensa ansiosta, joten hänen pajaltaan syntyi katteiden lisäksi muutakin moottoripyörätar-



Tässä pelissä on Stormilta hankittu Bemarin tarvikekate ja Lassen tekemät sivulaukut. Pyörän mallia on tästä kulmasta vaikea tunnistaa...



...ja kyseessä onkin matkamallin Ural! Harvoinpa näkee itäbokseria tällaisessa asussa!

viketta: sivulaukkuja ja sivuvaunujen koreja. Oheiset otokset kertovat asiasta laajemmin.

1970-luvun puolen välin tietämällä myös **Juhani Mäkijärvellä** Sahalahdella välähti idea: josko tekisi pyörään kaivatut varusteet itse. Häneltä ja kaveriltaan **Jorma Urkolta** valmistuivat ensimmäiset laukut 1976. Juhaniilla oli tuolloin ajokkina Honda CB 500 Four.

Laukkusarja käsitti sivulaukut ja perälaukun – myös tavarateline oli itse tehty. Laukuissa oli lukittavat kannet ja ne sai näppärästi telineestä irti vaikka teltaan vietäväksi. Viimeksi mainittu



Imatra 1975, Paimion ja Piikkiön porukkaa. Vasemmalla Timo A., jonka Ysi-Kawan tuulenhalkoja muistuttaa Lassen katteita mutta ei ole kotoisin hänen pajaltaan. Tunnistaako joku tekijää?



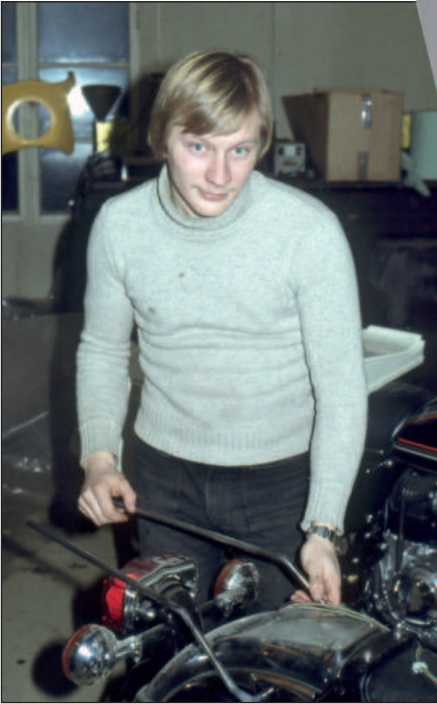
Juhani Mäkijärvi ja Honda CB 500 -72. Kaverin pyörä samanlainen ja varusteet itse tehtyjä – sekä itse maalattuja! Pikkukuvassa maalaustouhuja.

seikka ei ollut tuolloin vakiona edes tehtaan tekemissä laukuissa.

Juhani valmisti myös katteita itse. Muotti tehtiin uretaanista, ja tässäkin pyrittiin edistykselliseen toteutukseen: paneeliin tuli jopa tila c-kasettisoittimelle, joka puolestaan saatiin kytkettyä kypärän kuulokkeisiin. Tämän tason haitekki herätti eräällä reissulla italialaisessa tullimiehessä hämmennystä: miten voi kypärän sisältä soida rokki!? Tekniikan lisäksi muutenkin pyrittiin viimeistelyyn olemukseen: Juhani maalasi katteet tarkasti pyörän sävyyn.

Kesällä 1980 ajokiksi tuli pitsikansi-





Mäkijärven Juhani ja Urkon Jorman toisessa laukkuversiossa myös muotoilu oli omaa. Alkuperäinen muotti tehtiin mäntylankuista ja vanerista. Myös tavaratelineet ja kiinnikkeet olivat itse tehtyjä. Yläkuvassa Jorma hiomassa muottia, vasemmalla Juhani sovittamassa rautoja Tuuttiin.



Äkkiä ei arvaisi, että tässäkin ollaan MP-harrastuksen äärellä. Kattteen uretaanimuotin muotoilua hiukan krouvimmalla työkalulla.



Varttikatteen pohjatöitä - ruiskumestari aikansa suojaissa... Valmis kate -78 Tuutissa kuvassa alh.vas.



Honda, ja siihen tuli tehtyä viimeinen kate. Juhani kertoo muottien olevan edelleenkin tallessa! Hän muistelee, että varsinaisesti myyntisarjoja katteista ja laukuista ei tehty, mutta varmaan niitä joillekin kavereille meni. Mainetta tekijämiehenä oli kuitenkin ilmeisesti kertynyt, sillä MP-lehdessä 3/-78 matkapyörien varuste-esittelyssä mainitaan kaksi kotimaista laukkujen tekijää ja Juhani on heistä toinen.

Myös pohjoisemmassa Suomessa oltiin asian tiimoilta aktiivisia. Pasi Seppänen muistelee heillä olleen Kajaanissa puolenkymmenen motoristin ryhmä, joka ryhtyi yritystoimintaan varsin tosissaan. Toiminta pyöri Kajaanin Moottoripyörätarvike -nimen alla. Heillä oli yhteistyöfirma Helsingissä ja Kajaanissa myymälä, josta sai monenlaista moottoripyörätarviketta ja myös huoltoja. Varsinainen juju olivat kuitenkin lasikuitutyöt!



Vartti vaihtui pian Tuutissa kokokatteeseen.



Viimeisimmät varusteet tuli Juhaniilla tehtyä vuoden -80 CB 750:een.



Pasi Seppäsen & Kajaanin Moottoripyörätarvikkeen persoonallinen oma tuote: yhdistelmälaukku. Perä- ja sivulaukut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Kuvissa yhdistelmälaukku Pentti Aukkaan R100-Bemariissa.



Mukana olleista kavereista pari oli metallimiehiä, muut toimivat enemmän laminoitihommissa. Erään ryhmän jäsenen kotitalon navetta muutettiin verstaaksi, josta ryhtyikin tulemaan monenlaista lasikuitutuotetta. Myyntiin valmistettiin mm. moottorikelkkojen ahkioita ja veneitäkin kokeiltiin, mutta pääasiallinen tuotanto käsitti erilaisia sivu- ja perälaukkuja sekä katteita. Vuosikymmenten jälkeen ei enää ole mielessä, mistä näihin muotit valmistettiin, mutta mukana oli myös täysin omaa disainia! Valmistuksessa oli nimittäin innovatiivinen kombinaatio, jossa sivu- ja perälaukut olivat yksi yhtenäinen kokonaisuus.

Pienempien laukkujen lähtökohta oli tehty tässäkin tapauksessa uretaanista, jonka päälle muokattiin paksu kerros lasikuitua – tästä muodostui varsinainen muotti monien hionta- ja kiilloituskertojen jälkeen. Yhdistelmälaukun muotti oli erilainen. Alun perin peltisen mallin sisään tehtiin

ensimmäinen laukku, jonka päälle puolestaan laminoitiin lasikuitumuotti. Muotista tuli moniosainen pulttiliitoksilla. Kummankin sivulaukun kohdalle pohjaan asennettiin putkiliittimet joiden kautta saatiin vesipaineen avulla valmis laukku irtoamaan muotista.

Kajaanin moottoripyörätarvikkeella oli muiden tuotteidensa jatkoksi tarkoitus tehdä myös sivuvaunuja. Suunnitelmissa oli ainakin EML-vaunun kopsaaminen ja mahdollisesti myös Watsonian tai joku muu brittivaunu. Valitettavasti tuotantotilojen omistajan vakava sairastuminen lopulta kaatoi terhakkaasti alkaneen yrityksen.

Kaikelle tälle kotimaiselle piensarjatuotannolle tai unikiisti pelkästään itselle tehdyille moottoripyörävarusteille on yhteistä se, että ne ovat mitä parhaita kuvaa aikansa suomalaisesta moottoripyöräkulttuurista – ja siksi sekä säilyttämisen että myös museoajoneuvostatuksen arvoisia. •

MBV-katteet



Saksalaisia MBV-katteita tuli Suomeen ilmeisesti hyvin vähän – mutta jotkut sen piirteistä ovat silti täällä tuttuja. Näin täytynee päätellä siitä, että kun vuosia sitten kyselin erilaisissa keskustelu- ja Facebook-ryhmissä itselleni tuntemattoman katteen tekijää, totesi joku kyseessä olevan kotimaisen valmisteen. Joskus paljon myöhemmin kansainvälisessä BMW-ryhmässä vinkattiin, että kyseessä taitaa olla saksalaisen MBV-firman tuote.

Vasta edellisillä sivuilla olevaa juttua tehdessä selvisi, miksi MBV-katetta veikattiin kotimaiseksi. **Ristikankareen Lassen** tekemät katteet olivat hänen omaa suunnitteluaan, mutta niiden yläosassa sen verran MBV-vaikutteita, että se riitti harhauttamaan satunnaista motoristia arvaamaan tunnistettavan katteen alkuperän väärin.

Vaikka MBV-katteiden kytkös kotimaiseen katevalmistukseen on hyvin



Hannu Bergrothin /5-sarjan Bemari ja mb-kunststoffin kate. Pikkukuvassa käsisuojat paikallaan ja isossa kuvassa ilman niitä.

Vasemmalla firman varhaistuotantoa jostain 1960-luvun puolivälistä.

ohut, on firman historia mielenkiintoinen muulla tavalla. Viivähdetäänpä hetki tämän hannoverilaisen tuulenhalkojan äärellä.

Saksa on vahva moottoripyöräilymaa, joten katevalmistajiakin on maassa ollut lukemattomia. Perinteen Gläser on monille tuttu ja Pichler varsinkin 80-luvun vahvana tekijänä. Mutta pienempiä ja tuntemattomampia on viljalti: Keim, Mayrhofer, Poly-





70-luvun kuluessa nimi ja logo vaihtuivat. Tässä firman tuoreempaa tuotantoa vuoden 1980 Hercules-kevarissa.

bauer, VeWo, jne, jne...

Yksi näistä meillä tuntemattomista pienistä tekijöistä on **Manfred Balcerekin** jo 1960-luvulla perustama mb-Kunststoff -niminen firma. Varhaisimpia katteitaan se valmisti mm. Yamahan kaksipuolikkaisiin YDS-malleihin ja peltilehmä-Hondiin. Seuraavalla vuosikymmenellä valikoimaan tuli Bema-reihin tarkoitettu "reikäkate", joka verhoili bokserin pytytkin. Mittava kate vaati vankan tuennan runkoon ja firmalla olikin kiinnikkeileen oikein oma patentoitu systeeminsä. Jossain 70-luvun varhaisina vuosina firma vaihtoi nimekseen MBV – ilmeisesti sanoista Manfred Balcerrek Verkleidung. Isojen pyörien katteiden menekin hiipuessä 1970–1980-lukujen taitteessa MBV keskittyi lähinnä saksalaisten 50 ja 80 cm³ kevarien katteisiin.

Manfred Balcerrek teki lopulta hämmästyttävän pitkän uran katteiden parissa valmistamalla niitä verstaassaan aina kuolemaansa 2016 saakka. Balcerekin ystävä hannoverilainen **Frank Röttger** kertoo sähköpostiaastattelussa, että sikäli kun hän tietää, on firman kaikki muotit valitettavasti hävitetty. Pajalle ei jatkajaa löytynyt ja tätä varmaan harmittelevat niin saksalaiset kevytpyörien harrastajat kuin BMW-entisöijätkin.

Tästä loikataankin Suomeen ja kevääseen 2024. Jos haluaisi rakentaa Bema-rensä autenttiseen 70-luvun matkapyörätyyliin, niin mikäpä olisi ko-



MBV-katteiden luoja Manfred Balcerrek verstaallaan tekemässä pleksejä. Miehestä ei tähän hätään parempaa kuvaa löytynyt – mutta tällainen työkuva lienee perinteistä poseerausta parempi kaverista, joka jatkoi töitensä loppuun saakka ja lähti saappaat jalassa.

meampaa kuin asentaa siihen parhainta 70-luvun muotoilua edustava MBV. Tosin alkuperäisiä ei tahdo löytää enää mistään, eikä uusia saa edes rahalla kun ne muotitkin on kerran hävitetty – paitsi että Suomen Piikkiöstäpä tällaisen hankinnan ehkä saisi tehtyä!

Yllättävän uutisen takana on edellisillä sivuilla esitelty Lasse Ristikankare. Hänellä ei ole lasikuitualan luovuus vuosikymmenten varrella hävinnyt – käykää vaikka kurkkaamassa nettisivua ristikankare.fi.

Lasse löysi vastikään Moto-Italian jäämistöstä alkuperäisen MBV-katteen, joka oli

aikoinaan purettu vaihdokki-Bemaris-ta pois. Löytyneestä katevanhuksesta hän teki muotin joka mahdollistaa tarvittaessa kokonaan uuden replica-version tästä legendaarisesta katemallista. Tätä voisi kutsua kulttuuriteoksi! •



1970-luvun muotoilua parhaimmillaan: uusi MBV-replika Lasse Ristikankareen verstaalta. Tällainen olisi komeaa ruuvata vaikkapa johonkin /5-sarjan bokseriin ja miksei tuoreempaankin!

48. VMPK Veteraaniralli 2.-4.8.2024

Hotelli Keuruselkä Keuruu

Kevät takatalvineen on vaihtunut alkukesään, eri puolilla Suomea on jo ollut runsaasti harrastetapahtumia. Pian ollaan viettämässä Juhannusta, keskikesän juhlaa. Elokuun alun veteraaniralli Keuruulla Keski-Suomessa on todella lähellä. VMPK:n Jyväskylän Aluekerho toivottaa kaikki tervetulleiksi viettämään ralliviikonloppua Hotelli Keuruselälle, upean Keuruselkä-järven rannalle.

Rallimaksut

Tapahtumaranneke pe-su:

- VMPK:n jäsen 60€, ei jäsen 80€
- lapset 13-17v 40€ 5-12v 20€, alle 5v veloitusetta
- Tapahtumaranneke sisältö: rallikassi, 1 x päivällinen (1a), ralliohjelma. Aamiaiset, kylpylä- ja saunapalvelut majoitustietojen mukaisesti.
- päivälippu 10€, vanhemman seurassa alle 15v veloitusetta

Rallipaita

Rallipaitaa ei tarvitse tilata etukäteen, vaan sen voi ostaa rallialueelta

Majoitustietoa

Rallialueen majoitustilat on loppuunmyyty, peruutuspaikkoja saattaa tulla, niitä voi tiedustella Hotelli Keuruselältä p. 014 3611 000

Ralliohjelmasta

Entistettyjen 2- ja 3 pyöräisten moottoriajoneuvojen näyttely, johon toivotaan runsasta osanottoa.

Aluekerhojen välisessä leikkimielisessä kilpailussa ratkotaan mikä aluekerho on ykkönen vuonna 2024. Kilpailu käydään noin kolmihenkinen joukkuein.

Lauantaina rallissa on ohjattu ajelu, joka suuntautuu Matti Kivistön moottorisahamuseolle Ruovedelle, ajomatka on noin 60 km /suunta.

100-vuotiaat moottoripyörät ajelvat Keuruun keskustaan järjestettyyn näyttelyyn, josta vanhuksat palaavat rallialueen näyttelyyn.

Nuorisolle on tarjolla oma veteraanimoottoripyöräaiheinen näyttely ja toiminnan esittely.

Rallivierailla on mahdollisuus osallistua Keuruselkä-risteilylle (1h) / Elias Lönnroth siipirataslaiva, hinta 15€/henkilö

Muuta huomioitavaa:

Ralli-alueella on 2- ja 3-pyöräisten ajoneuvojen huolto- ja pesupiste, joka tarjoaa lisäksi ”maksullista” noutopalvelua 50 km säteellä rallipaikasta. Palvelua tarvitsevia auttaa **Hannu Rantanen p. 0400 604 265**

Päähotelli, rantasauna ja laavu ovat anniskelualueita. Öljyä tiputtelevien koneiden alla tulee käyttää öljynsuojamattoja

Alustava aikataulu

Pe 2.8.2024

12.00	Ralliportti aukeaa
12.00-24.00	lipunmyynti
15.00	majoittuminen varattuihin majoituksiin
12.00-16.00	Tapahtuma-alueen läheisyydessä ulkomyyntissä on pyttipannua, hotellilla klo 22.00 saakka
14.00-20.00	Kylpylä käytössä majoitusehtojen mukaisesti
16.00-20.00	Päivällinen, omakustanteinen hinta 26,50€
18.00-21.00	Rantasauna lämmin
19.00	Keuruun alueen mopomiitin ajelu tutustumiskäynnille Veteraaniralliin
19.00	Lipunnosto ja rallin avajaiset
20.30-24.00	Karaoke päähotellilla

La 3.8.2024

8.00-15.00 Lipunmyynti päiväkävijöille



Satavuotiaat lauantaina menossa mukana!

Siipirataslaiva Elias Lönnrot.



- 8.00-10.30 Aamiainen majoitusehtojen mukaisesti
10.00-15.00 Entistettyjen 2- ja 3-pyöräisten moottori-
ajoneuvojen näyttely, rallivieraat äänestävät
voittajat eri luokkiin.
10.45 noin 100-vuotiaiden moottoripyörien
näytösajo Keuruulle, palaavat rallialueelle
näyttelyyn
11.00 Ohjattu ajelureissu moottorisahamuseolle/
Ruovesi
12.00-16.00 Ulkomyynnissä pyttipannua, hampurilaisia
ja grilliruokaa
14.00-20.00 Kylpylä käytössä majoitusehtojen
mukaisesti
15.00 Aluekerhokilpailu
16.00-20.00 Päivällinen, kuuluu rallipakettiin
n. 17.00-18.00 Lähtö 1 h Keuruselkä-risteilylle/
Elias Lönnrot -siipirataslaiva
18.00-21.00 Rantasauna lämmin

- 21.00 Päätjäiset ja
palkintojen jako
22.00-24.00 Elävää musiikkia

Su 4.2.2024

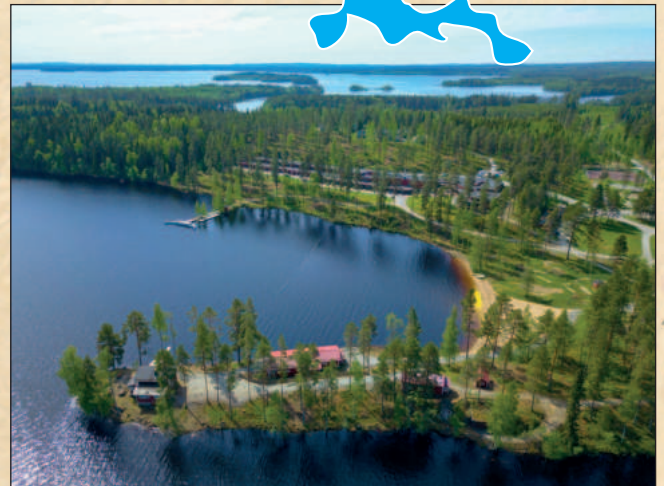
8.00-10.30

Aamiainen majoitus-
ehtojen mukaisesti

Majoitusten luovutus klo 12.00 mennessä

12.00

Rallin päättäminen ja lipun lasku



Tervetuloa Keski-Suomeen Keuruun järvimaisemiin!

toivottaa VMPK ry:n Jyväskylän Aluekerho Kessut

Hannu Kinnunen

Rallipäällikkö

0400 478319

veteraaniralli.2024@gmail.com





Ilmoittautumislomake

48. Veteraaniralli Hotelli Keuruselkä Keuruu 2.- 4.8.2024

Nimi _____

VMPK:n jäsennumero _____ Syntymäaika _____

Katuosoite _____

Postinro _____ Toimipaikka _____

Ajoneuvon merkki ja malli _____

Kuutiolavuus _____ cm³ Vuosimalli _____ Rekisterinro _____

Museoajoneuvo kyllä ei

Ajettu matka rallipaikalle _____ km

Majoitus: hotelli lomahuoneisto (mökki)

telttapaikka matkailuautopaikka

Osallistuminen ohjatulle ajeluretkelle kyllä ei

Osallistun maksulliseen Elias Lönnrot-siipiraslaivaristeilyyn kyllä ei

Osallistun ralliin omalla vastuullani

Irroita tai kopio tämä lomake ja jätä se täytettynä rallin vastaanottoon. Ennakkoon täytetty lomake nopeuttaa ilmoittautumista. Voit ilmoittautua 30.6.2024 saakka myös ennakkoon nettikaavakkeella, joka löytyy osoitteesta: <https://ralli.lomake.info/> tai oheisella QR-koodilla.

Huoltoauto palvelee 50 km:n säteellä
rallipaikasta / Hannu Rantanen **0400 604 265**



**Tervetuloa
Ralliin!!**



Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien kuulumisia



Hei Korpimotoristit!

Ylä-Kainuun aluekerhon kevätkokous pidettiin Suomussalmella 18.4.2024. Paikalla oli 12 jäsentä. Kokous keskusteli kannatusjäsenyyden perustamisesta kerhon taloustilanteen kohentamiseksi. Jos saamme järjestettyä moottoripyöränäyttelyn kesälle 2025, siellä esimerkiksi voisimme tehdä jäsenhankintaa. Käytiin läpi vuoden 2023 tuloslaskelma. Päätettiin, että kerhotilan ns. lämmin puoli muutetaan myös kylmäksi tilaksi kulujen pienentämiseksi. Vesi laitetaan talveksi kiinni. Säilytyksessä oleviin pyöriin laitetaan jatkossa laput, joissa on omistajan tiedot. Rahastonhoitaja tulee ensi vuonna vaihtumaan. Ajatuksia uudesta rahastonhoitajasta onneksi jo on. Uusi rahastonhoitaja valitaan syyskokouksessa, joka pidetään marraskuun lopussa. Tavoitteena on järjestää kesällä

2025 moottoripyörätapahtuma, jossa olisi esillä myös muita vanhoja koneita. Asiasta kokoustetaan heti tilaisuuden tullen ja jatketaan suunnittelua. Kokous keskusteli aluekerhon nimen muuttamisesta vastaamaan paremmin sitä aluetta, jolta VMPK:n jäsenet liitetään automaattisesti aluekerhoomme. Nimi muutetaan muotoon Kainuun Korpimotoristit. Kokous keskusteli myös siitä, ovatko kerhoomme tervetulleita jäsenet, jotka ajavat nykyaikaisilla pyöriillä. Kokous totesi, että kaikenlaisilla pyöriillä ajavat motoristit ovat tervetulleita kerhoomme.

Jos posti kulkee ripeästi, tämä lehti saattaa olla luettavissasi ennen 9.6., jolloin järjestämme moottoripyöräilijän ennakoivan ajon koulutuksen Suomussalmen pienlentokentällä. Tätä kirjoitettaessa kurssilla on vielä 2 vapaata paikkaa, joten jos kiinnostaa tulla mukaan, ota yhteys sihteeriin. Ja vaikket tulisiikaan kurssille, tervetuloa paikalle muuten vaan juttelemaan, istumaan nuotiolla ja tapaamaan ihmisiä. Eväitä syömme puolenpäivän aikaan. Varamme paikalle sen verran eväitä, että muillekin kuin kurssilaisille niitä pitäisi riittää. Sateen sattuessa ja muutoinkin hangaarin taukotila on käytettävissämme. Ja kurssilaiset ajavat tietenkin kaikella säällä.

Nähdään, ollaan yhteyksissä!
Kerhosihteeri **Anita**
sihteeri@korpimotoristit.fi
040 8549 704

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN ENNAKOIVAN AJON KOULUTUS

MPEAK

Suomussalmen lentokentällä
9.6.2024

KURSSIN HINTA: 90,00 €
Korpimotoristien jäsenhinta 60,00 €

Kurssi on avoin kaikille turvallisesta ajamisesta kiinnostuneille motoristeille. Kurssilla ajetaan omalla pyörällä, johon tulee olla ajo-oikeus eli riittävän tasoinen kortti. Kurssilla on mm. mahdollisuus harjoitella hätäjarrutuksen tekemistä matkanopeudesta. Maksu- ja valmistautumishohjeet lähetetään sähköpostitse ilmoittautuneille. Ilmoittautumiset 15.5. mennessä: sihteeri@korpimotoristit.fi

TERVETULOA MUKAAN!



OHJELMA:

Aik. klo 8.00
Saapuminen
9.00-12.00
Opetusta ja ajoharjoittelua
12.00-13.00
Lounastauko (omin eväin tai paikalla olevin eväin)
13.00-17.00
Opetusta ja ajoharjoittelua.



Veteraanimoottoripyöräklubi on valtakunnallinen kerho, joka erikoistunut vanhojen moottoripyörien harrastamiseen. Kerho on avoin kaikille motoristeille riippumatta siitä, millaisella pyörällä ajaa. Lisätietoja Ylä-Kainuun aluekerhon kerhosihteeriltä sihteeri@korpimotoristit.fi 040 8549 704 ja vmpk.fi



Aluekerhollamme on mökkivaraus Keuruun Veteraanirallissa 2.-4.8. Majoittujat ovat ilmoittautuneet jo talvella. Mökin keittiö ja sauna ovat myös muualla, esim. teltassa, majoittuvien käytettävissä.

Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Stadin Pärtsärit kesä 2024 tapahtumat

TOUKOKUU

- Ke 15.05.24 On alkanut kesätapaamiset Ilmailumuseolla

KESÄKUU

- La 08.06.24 Museoajoneuvopäivä Neste Myllykukko Nurmijärvi parkkipaikka kello 11.00-14.00 (tuohan aartesi näyttille)
- Ke 12.06.24 Ajeluilta lähtö kello 17.30 Lahnuksen Shell.
- Ke 26.06.24 Ilmailumuseo

HEINÄKUU

- Ke 03.07.24 Ilmailumuseo
- Ke 10.07.24 Ajeluilta lähtö kello 17.30 Lahnuksen Shell.
- Ke 24.07.24 Ilmailumuseo

ELOKUU

- Pe-Su 02.-04.08.24 VMPK:n Veteraaniralli Keuruu
- Ke 07.08.24 Ilmailumuseo
- Ke 14.08.24 Ajeluilta lähtö klo 17.30 HUOM! lähtöpaikka Ilmailumuseo
- Ke 21.08.24 Ilmailumuseo

SYYSKUU

- Su 01.09.24 Syyslaukka lähtö kello 10.00 Ruskeasannan Shell
- Ke 04.09.24 Kerhoilta Ilmailumuseo

Ilmailumuseo osoite: Karhumäentie 12, 01530 Vantaa

Lahnus Shell osoite: Lahnuksentie 2, 02970 Espoo

Ruskeasannan Shell osoite: Tuusulantie 10, 01390 Vantaa

Mukavaa kesää kaikille.

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*



Huimis oikaisee!

Edellisen numeron tarinassa 1970–80-lukujen matkailusta oli pari laivoja koskeunutta asiavirhettä. Onneksi lukijoittemme joukosta löytyi tämänkin alan asiantuntemusta.

- Hansa Express aloitti heinäkuussa 1962 liikenteen Suomen ja Saksan reitillä – ei siis 1967
- Reittiä Suomesta Puolaan ei aloittanut Pomerania Gdansk-linjalla 1976 vaan Gryf-nimen saanut entinen Hansa Express, joka liikennöi Gdyniaan jo 1973.

Kiitokset Leifille Stadin Pärtsäreihin tarkennuksista!



Mansen Mörinät 3/24



Masinistien tiistaikokoontumiset ovat siirtyneet kesäkaudeksi Mustanlahden satamaan.

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

Tampereen aluekerhon järjestämä VMPK:n kevätkokous onnistui hyvin. Myyjiä oli n. 80 ja kävijöitä n. 950. Kiitokset myyjille, kävijöille ja talkooväelle..

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

Tampereen aluekerho on koonnut VMPK:n kesän näyttelyn Vehoniemen automuseoon teemana skootterit. Muistathan, että klubi tarjoaa Vehoniemen kävijöille munkkikahvit. Edun saa jäsenkortin esittämällä.

Vähäsillan sauna Masinisteille kesällä -24:

- To 9.5. klo 17 – 22
- To 6.6. klo 17-22
- Ke 4.9. klo 17-22
- Lisäksi to 8.8. klo 17-22 on todennäköisesti mahdollinen, varmistuu erikseen.

Masinistien kevätajelu ajeltiin sunnuntaina 26.5.

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

Terveisin **Olli Salonen**



Vehoniemen skootteriteemaa.



Masinistien osasto Hotrod & rock showssa 27.-28.4.

Satavuotiaiden ja lähes satavuotiaiden

konepyörien näytösajo
Veteraanirallin yhteydessä
lauantaina 3.8.2024

Lisätietoja ajelusta: Jorma Vitie
jorma.vitie@vmpk.fi
0400 586 391



Lännen Lokarien tiedotuksia



Moi

Kylmä kevät on jarrutellut ajeluita ja kokoontumisia Satakunnassa, mutta nyt alkaa näyttää paremmalta:

- **Kokemäki ajo** ajettiin toukokuun alussa koleassa, mutta aurinkoisessa kevätsäässä. Vajaa parikymmentä motoristia osallistui ajoon.
- **Satakunta-ajo** ajetaan lauantaina 29.6. jolloin kokoontuminen on klo 10.00 moottorihenkisellä Nakkilan Verstaalla, jossa on monenlaista tarjontaa motoristille aina savusaunasta yöpymiseen. Ajosta on tarkempi ilmoitus toisaalla tässä lehdessä.
- Saamamme tiedon mukaan **Pori-Tampere** ajoa ei ajeta tänä vuonna. Toivotaan, että ensi vuonna olisi enemmän kiinnostusta ajoon, jolla on pitkät perinteet.
- **2-pyöräisten rompetori** järjestetään syyskuussa tutussa paikassa kerhon piha-alueella. Siitä lisää seuraavassa numerossa.
- **Viikoittaisia kokoontumisia** on motoristeille tiedossa Porin seudulla lähes joka päivälle: Maanantaisin Mobilistit kokoontuvat Porin asuntomessualueen parkkipaikalla, tiistaisin kokoonnutaan joko Panelian Juhlatalolla tai Kämpän Kaffetuvalla, keskiviikkona on vuorossa Savipakari Leineperin ruukkialueella ja torstaina Versta Moottorikahvila Nakkilassa.

terv. *Juhani Salminen*, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

TERWAPALSTA



VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 3/2024

Tulihan se kesä lopultakin. Ensimmäiset moottoripyöräonnettomuudet ovat valitettavasti jo tosiasia, joten malttia ja varovaisuutta ajamiseen. Muistakaa käyttää ajovarusteita ajaessanne. MPEAK-koulutukset ovat jo tältä keväältä ohi. Kiitos osallistuneille.

Olemme siirtyneet Linnansaaren kokoontumisiin. Kokoonnumme vapaamuotoisesti Tähtitornin kupeessa joka keskiviikko klo 18.00.

Terwamotoristien vuosikello alkaa olla valmis. Julkaisen sen lähiaikoina. Siitä näette helposti vuoden aktiviteetit ja niiden ajankohdat.

Seuratkaa tiedotusta foorumilla vmpk.fi/forum sekä Facebookissa.

Hyvää ja turvallista ajokautta!

Terveisin sihteeri, jussi.terwasihteeeri@gmail.com

MYYDÄÄN

MYYDÄÄN

MYYDÄÄN



Myydään skootteri Jawa CZ 502.06 vm-60 Rekisterissä (ei museo) Tarjousten perusteella. Rakentelun jälkeen ajettu 25 km. Mukana osia, käyttöohjeet, varaosaluettelo ym. aineistoa. puh. 0400339895, jäsennumero 5771.

BMW R 100 RS vm.1977 mus.rek. Ajettu 42800 mailia. hyväkuntoinen, Hp3800 euroa, pyörä Lohjalla, puh. 0500474358 Jussi



Myydään BMW R60/6 -74. Museo rekisterissä. Täyskate, tavarateline ja sivulaukut. Ruostumaton pakoputkisto. Kaksoissytytys. Haynes korjauskirja. Uusi takarengas, uudehko akku. Huoltohistoria moitteeton, ollut omistuksessa 23 vuotta. Hinta 5900€. Hannu Ruusujoki, Luvia. Puh: 050 307 4675

Pannonia T 250 vm 71 kunnostettu hyvällä moottorilla rekisterissä Torpedo sivuvaunu purettu osiin Pannonia T 250 osina, moottoripuolikkaita ylä ja alakerta 5 kpl Suzuki T 500 vm 71 rekisterissä 60 luvun caferacer tyyppinen, moottori laitettu Suzuki 500 osia runsaasti 041 4345466



Norton Atlas, takaratas/jarrurumpu. Hyvä. Pekka Rahkonen, 040 482 0935. Pornainen



Myydään BMW R35, vm 1952. Ajokunnossa. Hintapyyntö 9500 €. Sijainti Kirkkonummi. Tiedustelut 040 7578858 tai puunkaato@veijosallinen.com



Nämä kolme pyörää myynnissä yhdessä tai erikseen. lisätietoja p. 040 759 7716

Zundapp Trophy 175s/174 cm³, vuosimalli 1957, Toinen pyörä on Husqvarna vuosimalli 1953 120 cm³, lempinimi Rödmyran, kumijousitus, Kolmas pyörä on Honda Dream vuosimalli 1964 125 cm³

Kalustoluettelo!

vmpk.fi/extranet

Klubimme jäsen- ja kalustoluettelo on mainio työkalu, kun etsii vastauksia mallikohtaisiin ongelmiin tai on muuten vertaistuen tarpeessa. Luettelon käytöstä olisi vielä enemmän iloa, jos tiedot olisivat ajan tasalla! Käy tarkastamassa tietosi, vieläkö ajopelit ja yhteystiedot täsmäävät! Jos tunnukset ovat hukassa, niin jäsenkirjurilta saa uusia: vmpkjasen@vmpk.fi



MYYDÄÄN



Ducati 916 Biposto vm. 1997, todellinen Ducatien ikoni. Aikanaan saavutti ilmestyessään maineen kautta aikojen kauneimpana moottoripyöränä. Moottori läpikäyty ja huolto tehty alan ekspertin toimesta. Uudet ketjut ja rattaat, jarrupalat, etulaakerit ja etuhaarukka huollettu. Tankin sisäiset bensaletkut uusittu. Termignoni putket (alkuperäiset mukana) ja Evolution luistokytkin (alkuperäinen mukana), uusi takarengas mukana nykyisen lisäksi. Kunto kuin tehtaalta lähtiessä. Hinta 8500 Euroa. Soita 040 759 4465 tai sähköpostilla knettamo@gmail.com.

CZ 125, vm.1974, rekisterissä. IC 350 vm.1967, ei rekisterissä. Victoria apumoottoripolkupyörä. ZZR Komar mopo. Huimapyörä lehdet 2003-2024. Pakettihinta 2000 €
Puh. 0400-213703, Matti Tanila, Lohja.



Moto Morini K2 350cc -86 pyörän kunnostettavaksi, 850 €. Kuvia yht oton perusteella. Honda CB 750 ja Suzuki Dr 600 käynnistinpolkimet, 50 € / kpl. Monark mopedi -64, mukana osapaketti jossa: pakokäyrä ja äänenvaimennin, Norscan ketjusarja, takalokasuojan Monark kyltit, kaasuvaijeri ja harmaata vaijerinkuorta noin 3 metriä, 700€. Sivupeltien valmistusta varten annan tarvittaessa pahvimallit. Kunnostettavaksi mopediä moottorit: JLO puhallinversio, 100 € ja Express 150 €. Tiedustelut soittaen 0400 988190.

MZ ES 175 ja 250. Puch 175 ja 250. Kaksi kappaletta Giler 175. Suzuki 80. Crescent 2000 S mopo. Pappa Tunturi peltilokasuojilla. 15 kappaletta entisöityjä Jawoja. Myös osia löytyy joka lähtöön, mm.Perakin pakoputkisto, käyrät ja putket, Jawojen ketjusuojia ja paljon muuta. Lisätietoja soittamalla numeroon: 050-4372743



Moottoripyöräilyn historia -aiheisia kirjoja. Karkea sisältö on seuraava:
-15 kpl Merkkikohtaisia brittipyöriä ml. Velocette, Douglas, Brough Superior, Rudge Whitworth + yleisempiä
-5 kpl saksalaisia ml. NSU, Victoria, BMW ja yleisiä
-1 kpl Venäläiset moottoripyörät 1900-1990 (suomenkielinen)
-3 kpl italialaista
-5 kpl japanilaisia
-lisäksi parikymmentä yleisesti moottoripyöräilyä koskevaa kirjaa
-kirjat ovat pääsääntöisesti englannin- ja saksankielisiä
nämä ovat myynnissä muuallakin
Hinta on 10 eur/kpl + postimaksu, Kirjat sijaitsevat Keravalla. Tiedustelut sähköpostitse osoitteella tim137b@gmail.com



OSTETAAN

Zündapp 125 MC laippa johon tulee takaratas kiinni. Osan numero.520-15,221 ja takajarruvipu osan numero.520-15,632
p.0505548149 jouni palkonen.
palkonen.jouni@outlook.com

Käyntikuntoinen 400-650 cc nelarikon. Kalevi Heikkinen, Lahti
050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

BMW R50-R60:sen bensahana, ym.pientä osaa. Kenellä on Bemarin osaa, saa vihjata!
Puh. 02 438 7919

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
lkkatukianen@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 Kukki
044 044 9668
tommi.norman@gmail.com

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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

Jyväskylän aluekerho "Kessut"

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



Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

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

Simo Rönkä, Haapatie 1 D 4, 48130 KOTKA, 044-725 9150
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255
Arto Hynninen, Karhuniementie 292 B, 51780 KUOSMALA, 050-494 8591 **MR+K**
Pekka Tuhkalainen, Kerrostie 4 A 4, 50600 MIKKELI, 050-517 0230 **MR+K**
Oiva Kokko, Karjalantie 28 A 12, 53300 LAPPEENRANTA, 040-746 3060
Pekka Lehtipuro, Rantaharjuntie 5, 53400 LAPPEENRANTA, 044-259 2821
Kari Ylisaari, Isännäntie 13, 60200 SEINÄJOKI, 06-412 1834, 050-5288184
Martti Havulehto, Hiidenkankaantie 91, 61650 KALAKOSKI, 0400-364 175
Pertti Rintamäki, Järveläntie 39, 60550 NURMO, 050-516 5280
Bo-Göran Frantz, Överbyvägen 32, 66530 KVEVLAX, 06-346 0070,
050-5631490 **MR+K**
Olav Frantz, VAASA, 050-584 8525 **MR+K**
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082
Stefan Kanckos, Pävallsvägen 114, 68810 YTTTERESSE, 040-583 4390
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SIILINJÄRVI, 0400-988 190 **MR+K**
Reijo Koponen, Kirvesniementie 176, 78880 KUVANSI, 040-701 3800
Juha Pakarinen, Torpparintie 13, 80710 LEHMO, 050-339 9582
Markku Huovinen, Häyrynlahdentie 43 c, 83100 LIPERI, 044-545 9390
Juha Santalo, Purantie 6, 90240 OULU, 044-287 1133
Arto Nykänen, Valmutie 5 a 6, 90580 OULU, 040-821 2134
Pentti Honka, 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.

Veteraanimootoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa

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



Huppari



Aikuisten college-takki



Dandy cap



Lasten t-paidat



VMPK-vyö



Voit tilata tuotteita
kerhokaupasta tai ostaa
isommilta rompepäiviltä

Virva ja Olavi Kaario

Myllytie 1
41520 Hankasalmi
p. Olavi 050 5876 186
olavi.kaario@kolumbus.fi