

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

4 | 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, **perinnekerruu**

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

Mopoasiantuntija

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



Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimena

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 5/24 aineisto toimitukseen **15.9.-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 5/24 15.9. lokakuun alussa
No 6/24 15.11. joulukuun alussa

Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media
Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Brittiralli	4
Jääspeedway JAP	7
Itäharjun ajot 2024	9
2024 Pannonia-kokoontuminen	10
Classic Vesijärvi-kierros	12
Satakunta-ajo	14
Päätoimittajan palsta	15
Tärykiilloituksen salat esiin	16
BSA – Aseita ja ajokkeja	21
ASAHI aloitti Japanin MP-teollisuuden	22
Akkaintalli	30
Kaanaan kahinat 30 vuotta	32
JAP moottorin lohkot suoraan lankusta	36
Sixi tuli taloon	39

Kansikuva: Upea Norton Commando chopper Brittirallissa -24, kuva: Timo Eronen

Kesä on tätä kirjoittaessani kääntymässä syksyä kohden. Oikein hyvä kesä on ollutkin. Pitkästä aikaa kunnan helteitä. Auringonpalvoja ja uimareita se on suosinut. Pitkään ainakin pääkaupunkiseudulla ollut kuiva jakso on saanut puutarhurit tuskailemaan. Sen sijaan meikäläistä sen kuin vain hymyilyttää. Taitaa olla jo kolmas kuukausi, kun sähköntoimittajan lasku näyttää nolaa. Aurinkopaneelit talon katolla paahtaa tuotosta täydellä teholla.

Tässä päästäänkin yhteen tämän hetken polttavaan kysymykseen. Mikä on tulevaisuuden käyttövoima ajokeissamme. Sähköllä kulkevien ajoneuvojen määrä on kasvava. Yhä useampi henkilöauton hankkija päätyy jonkinasteiseen sähköä käyttävään ajokkiin. On se sitten täyssähköauto tai hybridi tai jokin niitten yhdistelmä. Mopoja ja muita keveitä kaksipyöräisiä löytyy sähköllä kulkevana jo pilvin pimein, mutta moottoripyörä rintamalla on ollut hiljaisempaa. Joitakin kokeiluja on ollut, liekö yhtään vielä kaupallisessa mielessä?

Mikä on sitten polttomoottoria käyttövoimanaan käyttävän ajoneuvon tulevaisuus. Teollisuus kehittää korvaavia synteettisiä polttoaineita käyttäviä polttomoottoreita, jolloin kehitteillä oleva vety voisi olla ratkaisu pakokaasupäästöjen vähentämiseen. Onhan myös katalysaattoreiden kehittyminen ollut varsin huimaa. Ehkä näillä kehitteillä olevilla keinoilla voidaan polttomoottoreiden täyskielto kiertää.

Omana ryhmänään tulevat historialliset eli ns. museoajoneuvot. Tuuleeko autoille tai moottoripyörille niiden käyttämisessä omat säädökset. Entä polttoaineitten saatavuus. Merkittävää on kuitenkin turvata liikkuvan kulttuuriperinnön säilyttäminen jälkipolville. Tätähän tämä harras-temme on. Pitää historiallisesti arvokkaat ajoneuvot liikkuvina.

Näin päästäänkin tämän kauden merkittävimpään vanhojen ajoneuvojen kokoontumiseen, vuoden veteraaniralliin. Se on vuorossaan 48:s. Rallin toteuttaa tällä kertaa VMPK:n nuorin aluekerho, vasta parisen vuotta toiminut Keski-Suomen aluekerho. Paikkahan on parasta Keski-Suomea Keuruulla, joten katseet yläkertaan toivomuksella, että säät suosisivat. Niin kuin on moneen kertaan tullut todettua, yksi Veteraanirallin parhaita hetkiä on matka rallipaikalle ja takaisin vanhalla moottoripyörällä. Nyt on ainakin mielenkiintoisia teitä ja kauniita maisemia tiedossa.

Myös Vehoniemen automuseolla kannatta poiketa. Upean vakionäytelyn lisäksi on VMPK:n tamperelaiset koonneet upean skootterinäyttelyn. Näyttelyyn tutustumisen lisäksi kerho tarjoaa Leilan kahviossa kahvin ja tuoreen munkin jäsenkorttia vilauttamalla.

Nyt kuitenkin Huimapyörän ilmestyessä kesän paras aika alkaa olla ohi. Toisaalta elokuun lämpimät ja hämyiset illat antavat mahdollisuuden jatkaa kesää. Toivottavasti kesä on ollut virkistävä ja ne, joilla on lomaa ollut ovat voineet käyttää sen latautumiseen syksyn haasteisiin.

Oikein mukavia ajoretkiä ja hyvää loppukesää



teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Brittiralli on juuri se juttu kesän alkuun!

547 kävijää 382 englantilaisvalmisteisella moottoripyörällä eivät voi olla väärässä!

Brittiralli on vuosittainen kokoontumisajo, joka on tarkoitettu englantilaisvalmisteisille moottoripyörille, mutta osallistuminen on mahdollista myös muun merkisillä pyörillä. Ensimmäinen kokoontumisajo pidettiin vuonna 1974 kesän lopulla, **Jallu A Niemisen** kokoon kutsumana. Vuodesta 1975 alkaen ajankohta on ollut viikkoa ennen juhannusta. Vaikka ralli alkaa virallisesti perjantai-

Brittiralli, kaunis kesäpäivä ja Sun-beam-keskittymä. Kyllä kelpaa...



Royal Enfieldin 500 cc J2 makeasti chopperoituna.





Niemisen Simon yksi monista Rudgeista oli näytillä kilpapyörien osastolla.



BSA:n vastaisku japanilaisten invaasiolle oli 3-sylinterinen Rocket 3.

na, niin ensimmäiset vieraat ovat tulleet paikalle yleensä jo torstai iltana. Brittirallin kalusto koostuu laidasta laitaan, löytyy uusia ja vanhoja brittipyöriä, entisöityjä ja choppe-reita, cafe racereita tietenkään unohtamatta. Ja kaikki sulassa sovussa...

Tänä vuonna Brittiralli järjestettiin Ruovedellä Haapa-saaren Lomakylän alueella. Brittiralli täytti tapahtumana kunnioitettavat 50 vuotta. Juhlarallia olikin saapunut kun-

niottamaan todella paljon väkeä, kaikenlaisilla englantilaisvalmistetta olevalla kalustolla. Järjestäjät olivat tuoneet paikalle kilpapyöristä koostuvan näyttelyn, eri lajien pyöristä. Näyttelystä löytyi TT, Flattrack ja eri ratalajien pyöriä. Mielenkiintoinen pyörä oli taatusti **Jouni Seppäsen** omistama, todella upeasti patinoitunut 50-luvun jäaspeedway J.A.P, jolla myös annettiin ääninäyte lauantaina puolilta päivin. •



Otto Ruohola otti tyypit 2000-luvun Norton Commando 961:stä.



Upea Ariel VH matkavarustuksessa.



Norton Commandoja riitti Brittirallissa joka lähtöön (vrt. lehden kansikuva).



BSA:n B-sarjan edustaja, brittiläisyyttä syvimmillään.



BSA sopii hyvin myös melko reilun kokosen vaunun vetäjäksi.



Otto Ruoholan rakentama Norvin, eli Nortonin Wideline runko ja Vincentin 1000 kone. Pyörä valmistui juuri sopivasti ennen Brittirallia, jossa se luovutettiin omistajalleen, eli Juha "Juise" Leskiselle.

Pasi Mäkirannan Royal Enfield täytti huhtikuussa tasan sata vuotta.



Jäspeedway JAP

Jouni Seppänen kertoi Brittirallin yhteydessä hieman taustoja hänen hienosti patinoituneesta kilpuristaan. **Pekka ”Peku” Kortelainen** oli teke­mässä pyöräkauppoja jossain Pieksämäen suunalla ja Japin runko roikkui myyjän tallin seinällä. Hän oli ottanut sen osat talteen Mikkelin Moottorikerhon tallilta, kun ne olivat menossa romuliikkeeseen. Talteenotosta oli kulunut kymmeniä vuosia. Kaveri ei ollut raaskinut heittää niitä pois, kun olivat niin hienosti patinoituja. Peku laittoi J.A.P.:in **Isto Kotavuon** avustuksella kasaan, moottori ja vaihdelaatikko löytyivät omista kätköistä, samoin etupyörä. Takapyörä löytyi Joensuuuusta **Timo Erosen** romuista. Erittäin huomionarvoinen seikka on pyörän mukana kulkenut työkalupakki, jossa on sen ajajan nimi, eli **Keijo Kuloniemi** Mikkelin Moottorikerhosta. Edesmennyt Keijo Kuloniemi muuten on radioaallolta tunnetun bluesministeri **Esa Kuloniemin** isä. Pakista löytyy edelleen pyörän oman aikakauden varaosia, tulppia ja työkaluja. •



Jouni Seppänen hetki ennen J.A.P.:in käynnistystä.



J.A.P.:in mukana kulkenut työkalupakki.



Jarmo Malinen tyypittää jääruckia.

teksti: Paronin Poikien puolesta
Timo Santanen

Itäharjun ajot 2024



Tänä vuonna Itäharjulla järjestettiin ajot reilu viikko Helatorstain jälkeen 19.5.sunnuntaina. Moni kuitenkin luuli, että ajot olisi Helatorstaina eli tiedotuksessa olisi pitänyt korostaa asiaa. Syy oli selvä: teemahenkilömme **Lasse Lampi** oli Portugalin rallissa apuna koko edellisen viikonlopun. Lasse on edelleen suomalaisten mukana rallissa. Lassella on näkemystä tekniikkaan ja lisäksi hän osaa ajaa rallia. Suomen mestaruus tuli 1983 ja 1991 sekä esim. kolmas sija Ruotsin rallissa 1983.

Perjantai ja lauantai oli järjestäjille hyviä talkoopäiviä ja itse sunnuntai oli todella aurinkoinen, tuli uusi katsojaennätys noin 7000 hengen yleisöllä. Tänä vuonna uusi asia oli mopolähtö alle 50 cc koneille ja alle 1998 vuotisille. Muuten oli 1975 rajana autoille ja moottoripyörille. Poliisitkin olivat ajoissa paikalla ja kertoivat minulle asian jonka mainitsin aloituspuheessa. *'Näillä nurkilla on tänään reserviläisiä harjoittelemassa aseiden kanssa. Siis jos näkyy maastopukuisia miehiä rynnäkkökiväärien kanssa niin ei mitään hätää, ne on omia.'*



Kello 11.00 starttasi moottoripyörien ykkösryhmä, vm. 1971 ja vanhemmat. Ajo kesti 15 min ja sitten 5 min väliä, kakkosryhmä starttasi klo 11.20, vuosimallit 1972-75. Tietysti jos tuli kahden koneen kanssa mukaan niin sai valita ryhmät vapaasti.

Ja sitten oli odotettu mopolähtö klo 11.40, noin 15 osallistujaa. Autot jaettiin lähinnä osallistumisnumeron mukaan, numerot sai katsastuksen yhteydessä. Autot 1 lähti puolenpäivän aikaan ja kakkosryhmä klo 12.20. Autoja saatiin paikalle yli 50 kpl ja moottoripyöriä noin 45.

Lasse Lammen nimikkolähtö oli kello 12.40 koostuen lähinnä Lassen omistamista ja ajamista autoista: Kaksi



Timo Moberg, vanhin (ylh.)

Varikon tunnelmaa (oik.)

BSA näytillä (oik.alh.)



Ykköautot.



Audi Quattroa, kaksi Mitsubishi Galant VR4:sta, kaksi Escortia ja Capri. Ääntäkin oli sopivasti. Johtoautoina oli tänä vuonna uusia BMW autoja, osa sähköisiä. Tässä vaiheessa oli ennätysmäärä yleisöä Itäharjulla ajoreitin varrella.

Iltapäivällä ajettiin samassa järjestyksessä, kello 13.00 MP1 ja klo 13.20 MP2, mopot klo 13.40, Auto 1 kello 14.00 ja Auto 2 klo 14.20. Ja sitten vielä kolmannen kerran radalle, ajot päättyi klo 16.15. Alkoi tuntua siltä, että kolmas vuoro on liikaa, osallistujia ei ollut kovin montaa ja päiväkin oli jo pitkällä. Ehkä lyhennämme aikataulua ensi vuonna. SUURKIITOS osallistujille, talkooväelle, sponsoreille, Sini-bareteille, poliisille ja kaupungille sekä Itäharjun Grillille. •





teksti & kuvat: **Risto Nurmi**

2024 Pannonia- kokoontuminen 25.5.2024

Pannonia-kokoontuminen oli aikanaan Pihtiputaalaisen elämäntapapannonisti **Matti Viron** vuosittain järjestämä lämminhenkinen harrastajien tapaaminen. Tämä toukokuun lopulle ajoittunut pieni perinne kuitenkin hiipui pian Matin siirryttyä taivaallisille autobahnoille 2000-luvun alussa ja viimeinen kokoontuminen järjestettiin 2004 Jämsän Juokslahdella.

Tai ei se lopulta ollut viimeinen. Perinteen elvyttämisestä on silloin tällöin tullut puhetta aina kahden pannonistin kohdatessa, ja lopulta toukokuussa 2023 Pielaveden Itäpyörärällissa pieni porukka päätti, että ensi vuonna se toteutetaan. Tuleehan edellisestä kokoontumisesta kuluneeksi jo 20 vuotta. Ajankohdaksi päätettiin luonnollisesti toukokuun loppu, ja kun Pirkolan Peikkolantian isäntäväki **Aila** ja **Kari** vielä lupasivat Peikkolantian kokoontumispaikaksi oli puitteet näiltä osin kunnossa.

Pannonia-kokoontumisesta haluttiin alusta lähtien tehdä hyvin matalan kynnyksen vapaamuotoinen pieni tapahtuma, joka olisi helppo ja edullinen järjestää, ja jonne kuka tahansa voisi tulla paikalle vaikka hetken mielijohteesta. Tapahtuma oli siis virallisesti vain yksipäiväinen, eikä sille



Peikkolantian portinpielessä vieraat vastaanotti tämä TLF. Taustakuvassa Ilkka Nokikurun hienosti entistetty TLB.

oltu suunniteltu tarkka ohjelmaa eikä aikataulua. Ideana oli ensisijaisesti viihtyä yhdessä pitkästä aikaa.

Ensimmäiset tapahtumakävijät saapuivat paikalle jo perjantai-iltana. Lauantaina vieraita alkoi saapua jo aamupäivästä alkaen. Päivän mittaan paikalle saapui harrastajia jos minkälaisilla ajoneuvoilla, toki luonnollisesti myös Pannonioilla. Parhaimmillaan Peikkolantian pihassa oli jopa



Tungosta Peikkolantiassa. livari-peikko oli myös koko viikonlopun mukana menossa.

Vuoden Pannonisti -kilpailun kärkikolmikko. Vasemmalta: Aarni Manninen, Csaba Sarvari ja Ilkka Nokikuru.

hienoista ahtauden tuntua.

Tapahtumakävijöillä oli päivän aikana mahdollisuus osallistua perinteiseen Vuoden Pannonisti -kilpailuun, joka kilpailun perinteen mukaisesti koostui järjestömän yksityiskohdaisista tietokilpailukysymyksistä, tunnistustehtävistä ja fyysisiä ominaisuuksia vaativasta taitokilpailusta. Kilpailuun osallistui lopulta kaikkiaan seitsemän kilpailijaa, joista kolme parasta palkittiin. Voitto meni tänä vuonna ulkomaille, sillä Vuoden Pannonistiksi 2024 kruunattiin Budapestista saakka paikalle saapunut pitkän linjan Pannonia-harrastaja **Csaba Sarvari**. 1. Perintöprinssin tittelin vei itselleen **Ilkka Nokikuru** Ulvilasta ja 2. perintöprinssin paikan otti **Aarni Manninen** Kiuruvedeltä.

Päivän ohjelmaan sisältyi kilpailun lisäksi vielä Csaba Sarvarin pitämä esitelmä unkarilaisista moottoripyöristä sekä vierailu Suomen Moottoripyörämuseolle Lahteen. Loppuilta vietettiin ruoan juoman, saunan ja seurustelun merkeissä aina sunnuntain puolelle saakka. Viimeiset vierat lähtivät kotimatalle vasta sunnuntaiamuna.



Kokoontuminen oli kokonaisuutena erittäin onnistunut. Viikonlopun aikana tuli kävijöiden keskuudessa puhetta myös tapahtuman jatkosta. Yleinen mielipide oli, että niinkin mukavia, kuin tällaiset pikkutapahtumat ovat, niitä ei kannata järjestää vuosittain. Suomen lyhyessä kesässä on niin paljon eri tapahtumia, ettei kenenkään aika riitä kaikkeen. On järkevämpää panostaa tasaisesti kokoonntumisiin pidemmällä aikavälillä. Pannonia-kokoontuminen tullaan siis jatkossakin järjestämään, mutta missä ja milloin seuraavan kerran, jää vielä pohdittavaksi. •

22. Classic Vesijärvi-kierros

Tämän kesän Vesijärvi-kierros ajettiin 2.6.2024. Lähtöpaikan jälkeen laskettiin jonosta 360 mopoilijaa. Hieman enemmänkin odotettiin osallistujia, mutta sääennusteet salamakuvineen ja sadekuurojen merkkeineen lievenvät karkottaneet useitakin jäämään kotiin. Mutta miten kävikään? Koko matkan aikana ei tarvinnut kertaakaan panna johtoauto-Minissä tuulilasinyyhkijöitä toimintaan. Taivaan rannoilla näkyi kyllä tummia pilviä, mutta jostain syystä ne pudottivat vetensä reittimme ulkopuolelle.

Erityisen iloinen olen siitä, että kilvan ajamisen henki enemmän tai vähemmän viritetyillä mopoilla oli harvinaisempi ilmiö nyt kuin aikaisemmin. Ohitustilanteita luonnollisesti syntyy pitkän mopojonon edetessä. Varsinkin ylämäissä pitää näyttää oman ajokin erinomaisuus kaverin häkkyrään verrattuna. Se ei ole uusi ilmiö. Muistan yli 65 vuoden takaa samanlaisia mielitekoja. Se lienee pätemisen tarvettakin? Asikkalan kirkolle mentäessä siinä soratien ylämäessä rinnakkain ajaminen ja ohitukset ovat

jokavuotisia koetinkiviä. Olenkin asettanut mäen päälle muun liikenteen pysäyttäjän vaaratilanteiden vuoksi. Poliisit ovat hyväksyneet menettelyn.

Jokaisen osallistujan on muistettava tällaisen yleisellä tiellä tapahtuvan moporetken kurinalaisuus. Aikatauluakin noudatetaan. Siten teiden varsille kerääntynyt kansa tietää hetken, milloin pärisevä karavaani saapuu. Katselijoiden elämään jää historiallinen näkymä muisteltavaksi myöhemmin. Me osaltamme olemme luomassa tuota nostalgista tunnetta. Puhutaankin lähinnä pappamopoista, joita suurin osa retkemme ajopeleistä on. Niiden katseleminen ja ihannointi on noussut uuteen jos ei nyt kukoistukseen, niin ainakin tuulahdukseen entisajan liikenne- ja ajoneuvokulttuurista.

Vieläkin totean itseni ja monien muidenkin puolesta vanhan sanontani: ”*Ryhdy sinäkin mopoilijaksi, sillä tämä on kivaa!*”

Kiitos kaikille mukana olleille mopoilijoille, virkavalalle ja toimitsijoille! •

Lahden sataman taukopaikalla muiden joukossa Pohjanmaan poikien komeita Zündapp-mopoja. Ryhmän nimi oli Lakeuden Huimapäät. Siinä ajoi 11 mopoilijaa.





Veteraanikunkku Jorma Armfelt saa palkintonsa avustajana olleen oululaisen Veeran ojentamana.



Kauneimmaksi mopoksi valittu upea Mobylette.



Viitailan seurojentalon kentällä on hyvät tilat esitellä ajopelejä ruokailun jälkeen.



Hannu Sarvi Imatralta on rakentanut Soliferiinsa persoonallisen perävauunun. Huomaa vaakasuora puristusjousi kärryn alla.

Palkitut

Veteraanikunkku
Jorma Armfelt, Mustio
(mies ja mopo yhteensä 139v)

Kilometrikunkku
Marika Lindahl, Harri Ollakka,
Jokke Vierimaa
(Kempeleen seudulta rannikkoa
kiertäen 1197 km Messilään)

Kaunein mopo
Seppo Suominen, Hollola
(Todella taidokkaasti alkuperäis-
kuntoon saatettu ranskalainen
Mobylette)

Tyylitaju
Henri Hiltunen, Asikkala
(Tunturi ja ajoasu)

Specialisti
Timo Kunttu, Joutseno
(moporakentelun tehemies)

Nuorisostipendi 100 €
Roni Alho, Turku
(mopomatkaaja ulkomailakin
ja nuorisotyön taitaja)

Arvotut stipendit 100 €
Jukka Anttonen, Lahti
(muut eivät paikalla)

**Kauneimman mopon ja tyylitaju-
jun valitsi Team Heikkinen (Esa,
Tampere; Juhani, Äänekoski; Mikko,
Orimattila; Timo, Lahti)**

**Specialistin ja nuorisostipendin saa-
jat valitsi Kalevi Heikkinen, Lahti.**



teksti & kuva: **Juhani Salminen**

Satakunta-ajo 2024

VMPK:n Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarien” järjestämä kuudes vanhojen moottoripyörien Satakunta-ajo ajettiin jälleen viikkoa juhannuksen jälkeen lauantaina 29.6. Ajosää oli varsin hyvä, kun yöllinen sade oli vienyt helteet mennessään. Matkaan lähti **Arton** suunnittelema 125 km lenkille kaikkiaan 30 motoristia moottoripyörineen, mitä voidaan pitää erinomaisen hyvänä määränä. Mukana oli edustava kavalkadi eri ikäisiä moottoripyöriä aina 30-luvulta nykypäivään. Vanhin moottoripyörä oli, kuinkas muuten, **Seljamon Pentin** Rudge Ulster -36.

Ajon kokoontuminen oli tällä kertaa moottorihenkisellä Nakkilan Verstaalla. Hyvät voileipäkahvit nautittuamme matkaan lähdettiin liikkeelle kahdessa ryhmässä noin 15 minuutin välein. Moottoripyöriin kiinnitettiin lähtöpaikalla ajoa varten tehdyt numerokilvet. Ajo suuntautui hyväkuntoisia teitä pitkin ensin Nakkilasta Eurajoelle ja sieltä Lappi t:n kautta Hinnerjoelle, jossa pidettiin paikallisen K-marketin pihassa reilu tauko. Sieltä matka jatkui Panelian kautta takaisin Nakkilaan, jolla välillä oli myös matkan ainoa noin 14 km pituinen soratieosuus. Yöllinen sade oli parantanut ennestäänkin hyväkuntoista soratietä. Ajo päättyi takaisin Nakkilan Verstaalle, jossa Versta tarjosi meille maittavan lounaan.

Moottoripyörät oli nähtävästi pidetty hyvässä kunnossa, koska yhtään pyörää ei jäänyt matkan varrelle. Mitä nyt yksi pieni sulakevika vähän hidasti toisen ryhmän menoa. Eli raatoauto sai körötellä letkan viimeisenä ilman kuormaa koko reissun. Reitti ja järjestelyt saivat kiinnostusta kuskeilta ja on ollut ilahduttavaa nähdä myös kauempaa tulleita kuskeja. Osanottajia oli mm. Hattulasta ja Lohjalta. Hienoa, että Lännen Lokarien Satakunta-ajo kiinnostaa edelleen porukoita!

Satakunta-ajosta on tullut varsin suosittu ja osallistumismäärä näyttää vakiintuneen hyvässä säässä 30-40 paikkeille. Ilahduttavaa on ollut myös nähdä vanhojen pyörien suuri osuus osallistujista, vaikka ajo on avoin kaiken ikäisille moottoripyörille.

Ajo tultaneen järjestämään ensi vuonna samaan aikaan viikko jälkeen juhannuksen, joten pistäkää tämä aika jo nyt ylös kalentereihinne. Silloin ollaankin sitten jossain ihan muualla päin Satakuntaa. Erityiskiitokset tarjoiluista menee Nakkilan Verstaalle, **Karille** hyvistä kartoista ja vetomiehen hommista, raatoauton kuski **Harrille** ja tietysti kaikille osanottajille, jotka mahdollistivat tämän tapahtuman. Tapahtuman tuotto menee kokonaisuudessaan Satakunnan aluekerhon toiminnan tukemiseen mm. kerhotilan vuokran maksuun. •

Päätoimittajan palsta

En voi tehdä muuta kuin hattua nostaa niille moottoripyöräilyn alkuaikojen pioneereille, puhun siis ennen vuotta 1910 valmistetuille moottoripyörillä ajaneille omana aikakautenaan. Mistä tämä sitten juontaa? Vierailin juttumatkalla kummisetäni luona Loimaalla yhdessä magneettomies **Vesa Vuorelan** kanssa. Kummisedälläni on varsin vaikuttava kokoelma erilaisia vanhoja moottoripyöriä, vähän yli kolmekymmentä tällä hetkellä. Kokoelman vanhin on sveitsiläinen Motosacoche vuodelta 1905. Minulle tarjoutui mahdollisuus koeajaa kyseinen yksilö ja siihen mahdollisuuteen piti tietysti heti tarttua. Voi hyvänä aika mikä rakkine. Ensinnäkin se laitetaan takaseisontatuella,

ruvetaan polkemaan polkupyörän kammista vauhtiin, sitten kytketään veto moottorille, jota pyöritetään alkuun puolipuristimen kautta ja vauhtiin päästyään vapautetaan puolipuristin ja moottori toivottavasti herää käyntiin. Sen aikainen runkogeometria on polkupyörämäinen, mihin on nostettu moottori omalla kehikollaan, joka tukee rakennetta. Pienestä nelitahtimoottorista löytyy puhtia jonkun verran, mutta etenemistä eteenpäin on silti havaittavissa. Lisää tästä Motosacochesta ja muista kummisedän aarteista seuraavassa Huimapyörässä.

Vauhdin hurmaa kaikille jäsenille, olipa kyseessä sitten minkä ikäinen kaksipyöräinen tahansa...



Timo

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Veloette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Loppukesän ja syksyn rientoihin tarvekalut ja palikat Britti-Helmien hyllystä

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

Tärykiilloituksen salat esiin

Jokainen meistä on todennäköisesti jossakin elämänvaiheessa törmännyt asiaan kiillotus. On tarvittu saada pinta materiaalista kiiltävämmäksi ja siihen on monia eri keinoja. Yksi niistä on harvemmin tunnettu tärykiillotus. Joensuussa on asiaan vihkiytynyt yrittäjä eli Itä-Suomen Huoltopalvelu Sarolan yrittäjä itse **Mika Sarola**. Annetaan Mikan itse kertoa aiheesta lisää.

-Homma perustuu epäkeskolla aiheutettuun värinäliikkeeseen, missä jyvä liikkuu periaatteessa nopeammin kuin kiillotettava kappale ja yhdessä kemikaalien kanssa aiheuttaa hiovaa liikettä. Meillä on kaksi erilaista täryä, toisessa on kappale kiinni koko ajan ja toisessa se liikkuu hioma-aineiden seassa. Kappaleen kiillotukseen vaikuttavia asioita on monia, materiaalin määrällä voidaan vaihtaa kappaleeseen vaikuttavaa pintapainetta, materiaalin koostumuksella voidaan vaikuttaa hioviin ominaisuuksiin, moottoreiden asentoa kääntämällä vaikutetaan hiovaan liikkeeseen ja nesteiden määrällä sekä prosenttiosuudella voidaan säädellä hiomavoimakkuutta ja lian irtoamista. Moottoreiden kierrosnopeutta säätämällä voidaan vaikuttaa hionnan iskunpituuteen. Meillä on varastossa useita erilaisia hiomamediaa sisältäviä aineita, niitä on keraamisia, muovisia, puisia, pähkinänkuoresta ja teräskuulista valmistettuja. Jokainen noista soveltuu erilaisiin käyttötarkoituksiin. Pehmeille aineille on pehmeämmät ryynit ja miedommat nesteet, samoin niiden emäksisyys ja happo-ominaisuudet ovat tarkoitukseen valittuja. Sitten jos hiotaan tai kiillotetaan kovia aineita esim.



ruostumatonta terästä, on käytettävä kovempia aineita, jotta ne purevat niihin halutulla tavalla. Prosessi soveltuu lähes kaikille metalleille, vastaan on tullut vain magnesiumia, jonka kanssa on vähän ongelmia, mutta sekin onnistuu

jollakin asteella.

-Yleensä kun asiakas tuo aihion kiillotukseen, se käydään ensin läpi, siis mitä sille tehdään ja missä järjestyksessä. Pahimmat lommot ja purseet on

Yhden sortin ryynejä tärykiillotukseen.



Esittelyvanteet, aikamoinen muodonmuutos havaittavissa.



tietyksi käsiteltävä mekaanisesti, vaikka kappale ajettaisiin karkeilla aineksilla läpi, työn määrässä pahimpien jälkien poisto antaa niin monta tuntia etumatkaa, että se on kannattavaa. Työn minkä voi tehdä, vaikka hiomakoneella viidessä minuutissa, ei välttämättä tapahdu rummussa useampaan tuntiin. Hiekkapuhallus on pahinta myrkyä osille, sen jälkeen kappaletta on aivan turhaa alkaa kiillottamaan. Puhalluksessa aineen pintaan jää aina kvartsia huokosiin ja sen jälkeen pintaan jää appelsiinikuvioita, mille tärykiillotus ei mahda mitään. Meillä on mallina, mitä näytämme asiakkaille, jokamiesluokan auton vanteet, eli lähtökohta ja lopputulos rinnakkain. Vanteelle tehtiin ensin maalinpoisto, sen jälkeen se meni suoraan karkeaan rummutukseen 4-5 tunniksi keraamisilla kivillä, koska siinä oli todella paljon jälkiä. Sen jälkeen vannetta ajettiin, huonoudesta johtuen muovikarkealla ryyneillä pari tuntia, jonka jälkeen pinta oli jo inhimillinen. Lopuksi vannetta ajettiin tasoituksessa neljä tuntia ja loppukiillotuksessa puolitonta tuntia. Tulos on lähtökohtaan

nähdän suorastaan hyvä. Meillä on tuole vanteelle menossa loppukäsittelytesti, puolet vanteesta on käsitelty perinteisellä Sinolilla ja toinen puoli keraamisella pinnoitteella. Silmä ei loppukäsittelyä huomaa, vaikka se on ollut tuossa lavalalla jo pari viikkoa ja mitään muutosta pinnalaadussa ei ole tapahtunut. Saa nähdä kumpi kestää pitempään...

Tähän väliin on toimittaja pakko kysyä, onko mitään kappaleita johon rumpukaan ei pysty?

**Täry-
kiillotuksen
etuja perin-
teiseen käsin
tapahtuvaan
kiillotukseen
on monia...**



Vaihteiston rattaat, alla käsittelemätön, yllä täryn kautta kulkenut.

- Kyllä niitä on, esimerkiksi autojen vanteissa pyörän pulttien kolot ovat haasteellisia, koska karkea iso jyvä ei niihin mene. Jyvissä voidaan sanoa, että mitä isompi jyvä, sen tehokkaampi se on ja päinvastoin. Sitten taas ne kuulat, joilla kiillotetaan, niissä ei niin paljoa hiomavoimaa. Pienet sen sijaan menevät kyllä kappaleiden joka koloihin, ennen käsittelyä niitä on tulpattava, esim. ruuveilla, letkun pätkillä, peltilätkillä tai muilla vastaavilla mekaanisilla esteillä, gorillateippi ei käsitelyä kestä, kokeiltu on. Routaeristematto sisäkierteissä on osoittautunut aika hyväksi. 2019 vuodesta asti olen tätä opiskellut, joten kokemus on opettanut ja pikkuhiljaa alkaa päästä jyvälle. Minulla on hyvä mentori Kanadassa, joka on Pohjois-Amerikan alueella juuri näiden koneiden ja laitteiden edustaja. Voin sanoa suoraan, että hän on ainoa kaveri, joka



Tärykiiltoituslaitteisto kokonaisuudessaan. Vasemmalla ennen ja jälkeen - lopputulos on huikea!

oikeasti tietää näistä menetelmistä ja aineista. Kyllä tämä on vaatinut paljon kokeilua ja erilaisia kemikaaleja, joten rahaa tuossa hyllyssä on ihan mukavasti kiinni. Yksi aine ja säädöt toimivat yhdelle ja samanlainen osa, mutta erilaisella perusaineen koostumuksella vaatii jo sitten toisenlaiset asetukset ja kemikaalit.

-Tärykiillotuksen etuja perinteiseen käsin tapahtuvaan kiillotukseen on monia. Esimerkiksi jonkun kappaleen hankalat muodot voivat olla mahdottomia päästä käsiksi mekaanisilla työkaluilla, mutta pienellä ryyillä on hyvä tunkema hankalaankin paikkaan. Rosteriset pakosarjat, joissa putket kiertävät kuin käärmeenpesä, miten niihin pääsee käsin joka kolkkaan. Jos verrataan aikaa mikä meni esimerkiksi tällaisen auton vanteen kiillotukseen perinteisillä menetelmillä verrattuna tärykiillotukseen, niin minulla meni varmaan viikon verran aikaa yhteen vanteeseen, että pääsisin ulkosikä sisäpuolelta saman tasoiseen pinnanlaatuun. Lisäksi pitäisi varmaan käydä ostamassa lähikaupasta kaikki mah-

dolliset aineet ja laikat, työkaluista puhumattakaan. Tärykiillotuksella aikaa meni, kuten aiemmin mainitsin, noin kahdeksan tuntia, pois lukien maalinpoistoon mennyt aika.

Kun kappaleita käsiteellään, niin kuinka paljon aineesta lähtee perusmateriaalia pois?

- Minimaalisen vähän, alumiinissa vähän enemmän, kovissa osissa todella vähän ja hiiliteräsoista puhuttaessa mittättömän vähän. Alumiiniosissa ainetta lähtee hyvin vähän, prosessi tavallaan itse estää rankan kulumisen takomalla pintaa tiiviimmäksi ja tasaiseksi, sekä sulkemalla huokosia, jolloin myös aineen hapettuminen on hitaampaa. Hiiliteräkissä, esim. vaihdelaatikkojen rattaat, mittamuutosta ei ole meidän koneistusfirman mittalaitteilla edes mitattavissa. Pinnanlaatua mitattaessa päästään alumiiniosissa karkealla tavaramalla ajettaessa RA-arvoon 0,6, tasoittelun jälkeen lukema on 0,1-0,2 lukemissa ja kiillotuksen jälkeen ollaan jo RA-arvoissa noin 0,07-0,08, parhaimmissa tapauksissa jopa 0,02 asti.

Kantapään kautta tätä on pitänyt opetella...

-Näissä vaihdelaatikon rattaissa ja muissa voimansiirron osissa, vähemmän tunnettua on se, että kun tärykiillotuksen jälkeen osien pintojen RA-arvo on hyvä, niin kitkahäviöt pienenevät, lämmön syntyminen vähenee, öljy ei likaannu ja sen iskeytyminen kappaleeseen tapahtuu liukkaammin. Isojen poikien mukaan käsiteltyjen osien kestävyys lisääntyy usealla sadalla prosentilla. Esimerkkinä voidaan sanoa 250-kuutioisen kilpamoottoripyörän, jota ei saa sääntöjen mukaan

virittää, niin koko voimansiirron osien tärykäsittelyn jälkeen koneesta on mitattu yhdeksän hevosvoimaa enemmän, siis pelkällä käsittelyllä. Joensuulainen ratamoottoripyöräilijä **Erno Kostamo** kertoi edelliseltä Man-saaren kilpailusta hyvän esimerkin. Renkaan vaihtoon tullessa heidän tiimin oli joka kerta otettava uusi pyöränakseli kylmästä vaihtoa varten. Kisan jälkeen Erno oli käynyt varikolla ihmettelemässä, kuinka heillä renkaan vaihto oli vaikeampaa muihin nähden, niin muilla olikin tärykiillotetut akselit, pienestä se on kiinni.

No mikä on ollut haasteellisin kappale tähän mennessä?

-Ehkä se on ollut yksi Fordin alumiininen perämurikka. Siinä oli ajettu laserilla pinta puhtaaksi, joten se näytti paremmalta kuin hiekkapuhallettu osa, mutta ilman kvartsijäämiä. Pinta oli kyllä järkyttävän näköinen ja sainoin asiakkaalle, että tästä ei välttämättä kunnian kukko laula. Kaikesta huolimatta itseni mielestä kappale oli itseäni yllättävä, mutta asiakas oli enemmän kuin tyytyväinen. Joka hommassa, siis aivan jokaisessa on haastetta. Muotoja on joka lähtöön, moottorin säätöjä on välillä mahdollisesti muutettava kesken ajon. Välillä on tuntunut, että pitää lyödä hanskat tiskiinkin, muuta sitten on kokeiltu prosessia eri kemikaalilla ja se on sitten onnistunut. En yhtään ihmettele, että kanadalainen mentorini on voi vuosikymmenten kokemuksella sanoa jo jollain tavalla hallitsevan prosessit. Voin sanoa, että jos yhtä-äkkiä luulet osaavasi asian, niin sitten saattaa tulla seinä vastaa. Kantapään kautta tätä on pitänyt opetella.

Miten tämän prosessin hinnoittelu onnistuu?

-Kyllä se on joka kerta katsottava tapauskohtaisesti. Asiaan tietysti vaikuttaa kappaleen/kappaleiden lähtötilanne ja millaiseen lopputulokseen halutaan. Jos kappaleissa on mekaanisesti hiottavaa käsin, se tietysti vaikuttaa myös. Kyllä tässä hommassa on perustuntuma, kuinka paljon tar-



Venttiilikopan lähtötilanne...

...ja lopputulos!



vitsee rummuttaa ja kuinka paljon kemikaaleja menee, mutta kuten sanoin, ne on nähtävä ensin. Yleensä on päästy asiakasta tyydyttävään lopputulokseen. Vaikka tärykiillotuksella on monia etuja, ei se ole levinnyt laajalti käytettäväksi menetelmäksi. Teollisuuden puolella varsinkin prosessilla voitaisiin jatkaa laitteiden ja voimansiirtojen käyttöikää huomattavasti. Asiaan varmasti vaikuttaa myös käsittelyn aika, yhdessä hetkessä näitä ei saada valmiiksi, vaan aikaa on varattava prosessille, riippuu tietysti lähtötilanteesta. Hiiliteräsosat pyörivät rummussa arviolta 25 tuntia ja silloin on sama, onko siellä yksi vai kymmenen osaa pyörimässä. Kappaleiden koko on tietysti rajoittava tekijä, meillä menee isoon rumpuun halkaisijaltaan noin 600 mm ja korkeudeltaan 400 milliset kappaleet. Toki osalle voidaan tehdä teline tai jigii, jolloin osa saadaan vaihteittain käsiteltyä.

Jos mielenkiintosi heräsi ja tunnet



tarvetta osien tärykiillotukselle, ota yhteyttä Itä-Suomen Huoltopalvelu Sarolaan, Mika voi varmasti kertoa

onnistuuko kappaleen tärykiillotusprosessi vai ei. Suosittelen kyllä isolla kädellä. •

Entäpä Itä-Suomen Huoltopalvelu Sarolan muu tarjonta?

Kuten oheisessa jutussa kerrottiin, Mika Sarolan pajassa syntyy asioita ja osia, joista moni muu olisi kieltäytynyt edes harkitsemaan. Olipa kyseessä korjaus, uuden osan valmistaminen tai joku muu erikoisempi tapaus, kannattaa aina kysyä. Nykyajan seppiä on harvassa... - Me tehdään pääasiassa osia teollisuuteen, mutta myös yksityisille henkilöille. Kaikki harrastajat ovat meille hyvin tervetulleita. Olen useasti huomannut, että harrastajat saattavat olla isojenkin talojen miehiä ja näistä kontakteista hyödytään molemmin puolin sanan levitessä. Meillä konekantaan kuuluu tasohiontaa Jakobsein koneilla, löytyy myös pienempää manuaalikonetta hiontahommiin. Meillä onnistuu vanhan liiton jyrinnät niin NC-ohjauksella kuin manuaalisesti. Sorvauspuolella löytyy koneita niin CNC-ohjauksella, pyörivillä työkaluilla ja ilman, kuin myös manuaalisia koneita pienempiin, yksittäisiin kappaleisiin. CNC-koneistukseen löytyy kolmi- ja viisiakseliset koneet, tarpeesta riippuen. Hallitua löytyvät lasikuulapuhalluslaitteisto, jännityksenpääs-

touunit, karkaisutkin onnistuvat. Siiten kun hypätään toisen hallin puolelle, siellä on tietysti nämä tärykiillotuslaitteet ja tähän liittyvät muut asiat. Hitsauspuolella meillä korjataan oikeastaan kaikkea erikoismetalleja ja valurautaa, mustaarautaa me ei hitsata mielellään ollenkaan. Hitsauskoneina ovat TIG ja puikkokoneet. Yleensä tästä pajasta on löytynyt apu asiakkaalle, tietysti jos meillä ei onnistu, niin laajan yhteistyöverkoston kautta se onnistuu. Omasta mielestämme meillä ei ole täällä omalla kylällä yhtään kilpailijaa, eikä edes lähikunnissa. Jotkut tietysti pitävät meitä kilpailijoina, mutta ei se ole meiltä pois. Levypuolen osia saa kauttamme yleensä aika pikaisellakin aikataululla, samoin materiaalien toimittajia on paljon. Heiltä saadaan esimerkiksi yksittäisiä pätkiä, johonkin tiettyyn tarkoitukseen, ilman että täytyy ostaa koko salko. Meille saa tulla käymään, paja löytyy Joensuusta, osoite on Lylykoskentie 31, 80130 Joensuu. netistä löytyy sivut osoitteesta: www.ishp.fi Ja soittaa voi numeroon: 0400-677 018. •

teksti ja kuvat: **Erkki Lahtinen**
tiedot: **Jari Ourila, Rauno Erolahti,**
Macke Fröberg, Timo Pyrrö.



*-52 mallinen BSA "...kuin silloin ennen, silloin
ennen, on kaikki hyvin taas"*

Aseita ja ajokkeja

Englantilainen Birmingham Small Arms Limited, meillä tutummin BSA, tunnetaan parhaiten moottoripyörästään, mutta se valmisti aseiden lisäksi paljon muitakin, kuten myöskin autoja. Tässä esitellään yksi konsernin tuote, maassamme aikoinaan hyvinkin tunnettu viisikymmenluvulla valmistettu 350-kuutioinen BSA:n moottoripyörä.

Kuin risuaitaa

1900-luvun alussa valmistetut moottoripyörät muistuttavat enemmänkin pyörillä varustettuja risuaidan pätkiä. Oteetaan pari metriä vanhaa, matalaa risuaitaa, päihin pyörät ja kohta voidaan mitata takapyörästä $2\frac{1}{4}$ hevosvoimaa. Vasta viisikymmenluvulle tultaessa pyörät alkoivat olla näöltään tyylikkääitä ja sopusuhtaisia, kuten tämäkin pyörä.

Esiteltävänä oleva 350-kuutioinen BSA B31 vm. 1952 on varustettu yksisylinterisellä nelitahtisella työntötankokoneella, joka tuottaa 17 hevosvoimaa 5500 kierroksella. Moottorin tuottama voima siirtyy ensiöketjulla erilliseen nelivaihteiseen, jalkapolkimella käytettävään vaihdelaatikoon, josta se siirtyy toisiöketjulla takapyörälle ja siitä tiehen. Pyörä on rekisteröity uutena 30.6.1952 rekisterinumeroilla UC 448 ja ensimmäinen omistaja on ollut **Armas Järvinen** Porvoon maalaiskunnan Kerkkoosta. Hänellä BSA oli runsaat kolmetoista vuotta, kunnes hän poisti sen rekisteristä 31.12.1965. Järvisen jälkeisistä omistajista ei ole tietoa, mutta pyörä ilmestyy ”kartalle” porvooolaisen **Erkko Paasion** toimesta 1986, kun hän vaihtoi autolla kaksi BSA-pyörää itselleen. Toinen pyöristä oli 500-kuutioinen ja

toinen tämä 350-kuutioinen. Paasio oli aloittanut kunnostuksen ja tilannut osia Englannista, mutta homma lienee jäänyt hieman ”vaiheeseen”.

BSA siirtyy Sammattiin

Paasio myi 350-kuutioisen BSA:n 1988 sammattilaiselle **Jaakko Hänniselle**, joka omisti Lohjan Moottorikoneistamon. Hänninenkään ei eheyttänyt pyörää, vaan myi sen 22.11.2008 karjalohjalaiselle Tukkuliike Motorengas Oy:n omistajalle **Jari Ourilalle**, jonka toimesta lohjalainen Triumph-moottoripyöriin ja muihinkin engelsmanneihin erikoistunut **Rauno ”Rankku” Erolahti** rakensi romukasasta vanhuksen näyttävään museorekisterikuntoon. Vaihteiston puolestaan korjasi inkoolainen vanhojen moottoripyörien harrastaja **Macke Fröberg**. Ourilalta BSA:n omistus siirtyi 2.6.2017 lohjalaiselle **Timo Pyrrölle**. Huolella kasattu ja entisöity yksisylinterinen käynnistyy helposti ja jää käymään tasaista tyhjäkäyntiä matalalla basso-voittoisella äänellä, joka on kuin sanaton viesti, että nyt voidaan lähteä luottavaisin mielin, kauaksikin. •



BSA:n logo kolme asetta keossa.

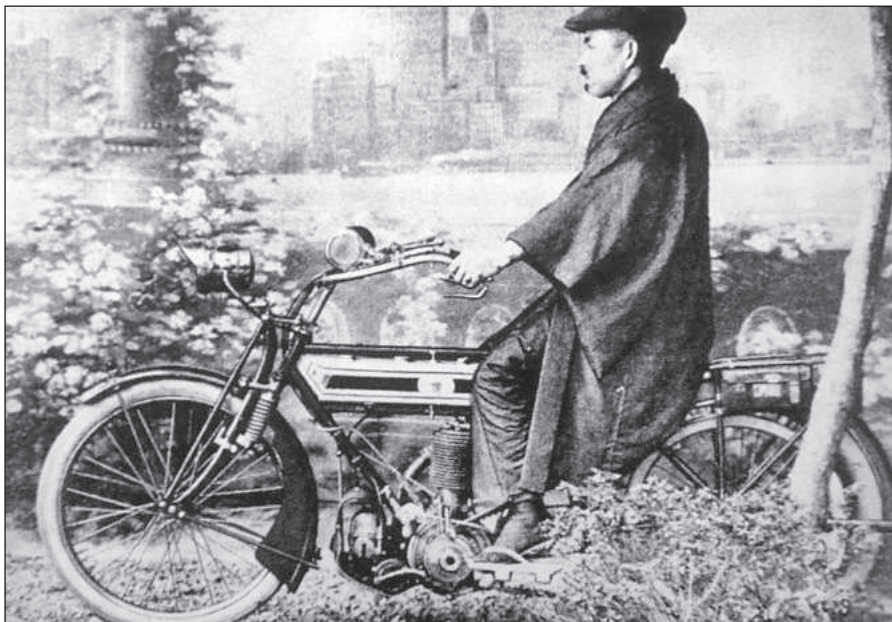
ASAHI aloitti Japanin MP-teollisuuden

Juttumme Japanin moottoripyöräteollisuuden vaiheista ennen heidän maailmanvalloitusta, on peräisin vuodelta 1962, mutta se antaa paljon tietoa itäisen saarivaltion moottoripyöräteollisuuden kehityksestä.

Vuonna 1962 Japanissa valmistettiin yli kaksi miljoonaa moottoripyörää vastaavan tuotannon oltua 1961 1712288 moottoripyörää. Ja tuotanto on yhä kasvussa. Viime vuonna maasta vietiin yli 170.000 oman teollisuuden valmistamaa konetta. Suurin japanilaisista tehtaista on Honda, jonka tuotanto on yli 100.000 moottoripyörää kuukaudessa. Se on tällä kapasiteetillaan myös ylivoimaisesti maailman suurin alallaan.

Japani ei ole ainoastaan maailman suurin moottoripyörien valmistajamaa, vaan se tekee myöskin maailman parhaat moottoripyörät, kuten lukuisat ulkolaiset insinöörit, mekaanikot ja kilpailijat ovat tunnustaneet.

Japanilaiset moottoripyörät osallistuivat Man-saaren kuuluisaan Tourist Trophy-kilpailuun kesällä 1959 ensimmäisen kerran ja japanilainen tehdasjoukkue kilpaili Grand Prix-ajoissa maailmanmestaruudesta ensimmäistä kertaa vuonna 1960. Vuonna 1961 japanilaiset moottoripyörät sitten osoittivat jo paremmuutensa valtaamalla maailmanmestaruudet molemmissa luokissa – 125 ksm ja 250 ksm – joihin ne osallistuivatkin. Japanilainen ajaja voitti samana vuonna ensi kerran Grand Prix-kilpailun. Viime vuonna japanilaisilla moottoripyörillä kilpailleet ajajat voittivat peräti kolme maailmanmestaruutta luokissa 125, 250, ja 350 ksm -ja kamppailivat lujasti neljännessä mestaruudesta, uudessa 50 ksm:n luokassa. Muutamissa Grand



Miyata tehtaasta valmistama Asahi on kopio englantilaisesta Triumphista.

Prix-kilpailuissa on japanilaisilla 250 ksm:n koneilla rikottu rataennätyksiä, jotka ovat saavutettu 500 ksm:n koneilla.

Ensimmäinen moottoripyörä tuotiin Japaniin

Näitä hätkähdyttäviä saavutuksia, joihin Japanin moottoripyöräteollisuus on päässyt, saatetaan pitää vieläkin ihmeellisempinä, jos Japanin moottoripyöräilyn lyhyt historia otetaan huomioon. Ensimmäinen ajopeli, jota voitiin kutsua moottoripyöräksi, tuotiin ulkomailta Japaniin vuonna 1899; mutta ensimmäinen omassa maassa

valmistettu pyörä ilmestyi 1913. Suurisuuntainen moottoripyörä tuotanto alkoi vasta sen jälkeen, kun Japani alkoi toipua toisen maailmansodan hävityksistä.

Edellä mainittu ensimmäinen pyörä oli höyrykonekäyttöinen, umpirenkailla varustettu vekotin, jossa oli kaksi suurta pyörää ja kaksi pienempää apupyörää. Jos tätä ajopeliä voidaan pitää moottoripyöränä, se oli lajinsa kaikkein ensimmäinen Japanissa nähty rakkine, jonka tuotti maahan tokiolainen tuontiliike Iizuka Shokai vuonna 1899. Pari kolme muutakin moottoripyörää tuotettiin 1900-luvun alkuvuosina Japaniin ulkolaisten toimesta,

joskaan ei ole säilynyt tarkkoja tietoja siitä, montako niitä oli, mitä merkkiä ne olivat ja ketkä olivat niiden ulkomaalaiset omistajat. Joka tapauksessa ne herättivät maan asukkaiden keskuudessa valtavaa hälinää, missä hyvänsä niiden ulkomaalaiset ajajat rohkenivatkin niillä ajella.

Japani aloitti tuonnin ja kilpailemisen

Vuonna 1907 tuontiliike Ishikawa Shokai tuotti Tokioon Englannista Triumph-moottoripyöriä, mutta näiden lukumäärästä ja kuutiolavuudesta ei ole säilynyt tietoja. Samana vuonna 1907 pidettiin Japanin ensimmäinen moottoripyöräkilpailu. Tämä urheilumuoto alkoi siellä suoraan sanoen ”ajamalla polkupyöräilyn varpaille”. Marraskuussa 1907 pidettiin nimittäin Tokion Uenossa polkupyöräkilpailut ja silloin olivat moottoripyöräilijät, ajaen luonnollisesti vakiomallisilla koneillaan, päättäneet ryöstää itselleen yleisön järjestämällä moottoripyöräkilpailun Shinobazu Pond'in ympäri. Se oli maan ensimmäinen kaksipyöräisten vauhtiajo. Valitettavasti ei ole säilynyt merkintöjä osanottajien lukumäärästä, pyörämerkeistä eikä uskaliaiden ajajien nimistä. Ei myöskään voittajan nimeä tiedetä.

Ensimmäiset Japanissa valmistetut näkevät päivänvalon ja tuonti lisääntyy

Seuraavana vuonna 1908 valmisti japanilainen Narazo Shimazu-yhtiö, joka on nykyisin yhtynyt Toyo Kogyo Companyyn, ensimmäisen kotimaisen moottoripyörän moottorin. Samana vuonna varustetehdas Takagi Kyo-seikan rakensi ensimmäisen maassa kootun moottoripyörän tuottamalla moottorin ulkomailta ja valmistamalla siihen soveltuvan rungon itse. Edelleen

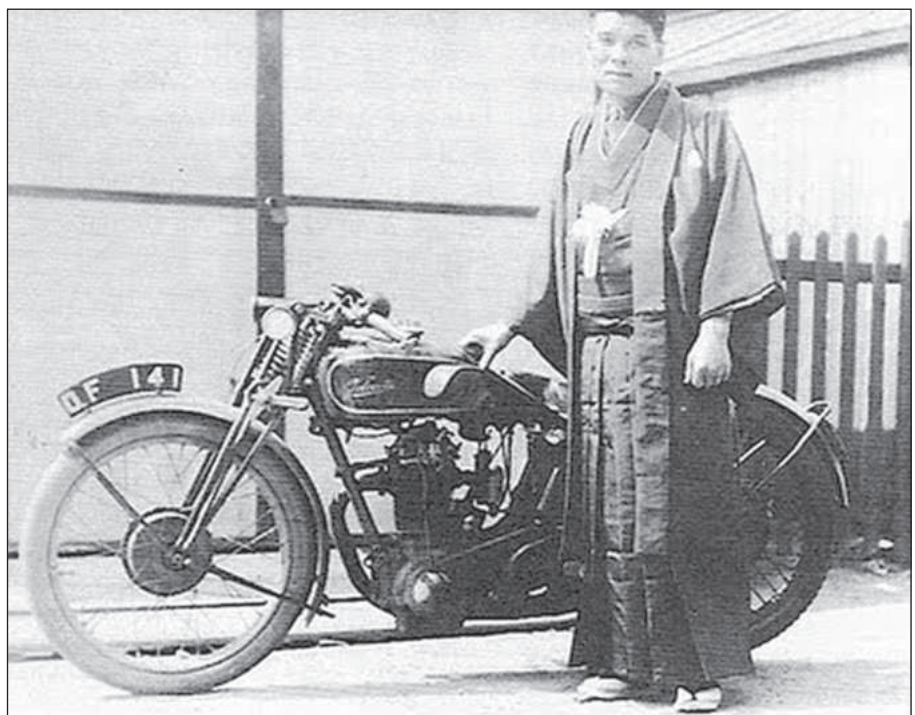
經濟的 オートバイ

1936 宮田の “アサヒ號” 175 c.c.



標準仕上 (スタンダード) ¥ 340.00
特別仕上 (スペシャル) ¥ 370.00
價々東京、大阪、福岡、各支店、各店

Asahi 1936 oli ensimmäinen massatuotantona valmistettu japanilainen moottoripyörä.



Kenzo Tada oli moottoripyöräkilpailija Japanissa, joka aloitti uransa, kuten monet vuosisadan alun kilpailijat tekivät, kilpailemalla polkupyörillä 1900-luvun alussa. Keskellä menestyksestä moottoripyöräkilpauransa hänestä tuli ensimmäinen aasialainen, joka kilpaili Isle of Man TT:ssä vuonna 1930. Hän teki pelottavan 40 päivän matkan meritse ja rautateitse päästäkseen saarelle, joka sijaitsee Japanista katsottuna, toisella puolen maapalloa. Hänen matkansa oli merkittävä; seuraava japanilainen moottoripyöräilijä kilpaili Mansaarella vuonna vasta 1959! Hän oli Japanin Velocette merkin edustaja (Tomeye Trading Co. Tokiossa) ja Japanin kansallinen mestari 1920- ja 30-luvuilla, minkä on täytynyt merkitä paljon Velocetten tehtaalle, joka sponsoroi hänen ajoaan saarella. Yllä olevassa kuvassa hänet on kuvattu vuoden 1929 Mk1 KTT:n kanssa TT-palkintoseremonian jälkeen, jossa hän pukeutui perinteisiin vaatteisiin.



Velto Virtasen näköinen lähetyssaarnaaja jossain päin Kiinaa japanilaisella Asahi-moottoripyörällä vuonna 1939.
Kuva: Fortepan/Jesuiitta-arkisto CC3.0

samana vuonna ryhtyi polkupyörätehdas Miyata suorittamaan tutkimuksia ja kokeiluja moottoripyörien valmistamiseksi.

Muodollinen lupa maahantuontia varten myönnettiin useille toiminimille 1909 ja suuri määrä moottoripyöriä tuotiin Japaniin, NSU, Triumph, Indian, Progress ja LMC. Enimmäkseen englantilaista valmistetta siis. Samoihin aikoihin sekä tokiolaiset että Kioton tehtaot tuottivat maahan moottoreita ja alkoivat valmistaa moottoripyöriä Japanissa. Nämä olivat ensimmäiset maassa kootut, markkinoille lasketut moottoripyörät ja ensimmäisen keran saavutti moottoripyörien valmistus kaupallista merkitystä Japanissa.

Saatuun alkunsa polkupyöräilyn vanavedessä, moottoripyöräurheilun toinenkin ajo Japanissa tapahtui polkupyöräkilpailun yhteydessä Chikkon kentällä lähellä Osakan satamaa 1911. Seuraavana vuonna pidettiin Osakassa jälleen moottoripyöräkilpailu, tällä kertaa Hanshin kilpa-ajoradalla Na-

***Joka puolella
maata
perustettiin
moottori-
kerhoja...***

ruossa, nytkin polkupyöräkilpailun kanssa yhdessä. Vuonna 1913 olivat moottoripyöräilijät vihdoinkin kypsiä itsenäistymään ja ensimmäiset polkupyöräilystä erillään tapahtuneet ajot järjestettiin Hanshin hevoskilpa-ajoradalla Osakan Naruossa.

Kokeiltuaan vuodesta 1908 lähtien puoleen ja toiseen, alkoi Miyata valmistaa 1913 moottoripyörää, jonka moottorin teho oli 3.5 hevosvoimaa. Tämä pyörä sai nimen "Asahi" ja siitä käytettiin myös englanninkielistä nimeä "Sunrise" (Auringonnousu). Se oli muotoiltu englantilaisen Triumph'in esikuvan mukaan. Moottorin kuu-
tiotilavuutta ei enää tunneta, mutta Miyata-firma valmisti itse sekä moot-

torin että rungon, täysin japanilaista valmistetta olevan moottoripyörä siis. Täten mainittu yritys ansaitsee kunnian ensimmäisen japanilaisen moottoripyörän valmistamisesta kaupallisella pohjalla samoin kuin siitäkin, että se teki ensimmäisenä moottoripyörän moottorit omassa maassa.

Omat tuotteet eivät saavuta kiinnostusta

Kuitenkaan eivät japanilaiset moottoripyöräilijät olleet kovinkaan kiinnostuneita tästä kotimaisesta tuotteesta, vaan halusivat mieluummin ulkolaisia pyörämerkkejä. Näitä läntisen maailman viimeisimpiin uutuuksiin viehättyneitä nuoria miehiä kutsuttiin hieman halveksivasti ”Mobo” (modern boy) -nimellä ja heidän vastineitaan kauniimman sukupuolen keskuudessa nimellä ”Moga” (modern girl). Tähän joukkoon kuului enimmäkseen rikkaiden isien tyhjäntoimittajapoikia sekä nuoria miehiä sellaisilta uusilta ammattialoilta kuin valokuvaamot, kelloliikkeet ja länsimaisen kuosin vaatturinliikkeet.

Kun japanilaisten moottoripyörä kysyntä oli niin pieni, Miyata oli 1916 pakotettu keskeyttämään tuotannon. Neljänä toimintavuotena oli Miyata valmistanut kaikkiaan vain 30-40 moottoripyörää. Vuonna 1916 siirtyi kilpailutoiminta Osakasta takaisin Tokioon, jossa pidettiin vauhtiajot, Meguron hevoskilpailuradalla.

Amerikkalaiset merkit saapuvat Japaniin

Vuoden 1916 paikkeilla tuotettiin Yhdysvalloista suuria 750 ja 1000 ksm:n Harley-Davidson ja Indian-pyöriä, jotka saavuttivat heti japanilaisten moottoripyöräilijöiden suosion. Niistä tuli nopeasti suosituimmat merkit Japanissa ja nämä isot koneet pysyivät suosion huipulla yli viisi vuotta. Sitten vuonna 1922 tuotettiin Euroopan maista keskisuuria moottoripyöriä kuten Triumph, Sunbeam, Norton jne. ja nämä valtasivat nyt, suosikkiaseman suurilta koneilta. Tänä ajanjaksona Japanissa oli vain ulkolaisia moottoripyöriä, koska yksikään kotimainen tehdas ei niitä silloin valmistanut.

Vuonna 1923 päättivät kuitenkin eräät auto- ja varaosatehtaat ryhtyä kilpailumielessä tuottamaan kotimaisia moottoripyöriä. Meguron vaihdelaatikkotehdas (sama firma kuin nykyinen Meguro-moottoripyöriä valmistava toiminimi) ja Japanin Autoteollisuuden Omorin tehdas aloittivat koevalmistuksen ja myivät kokeilumielessä moottoripyöriä yleiseen käyttöön. Ensimmäinen Japanissa valmistettu sivuvaunullinen moottoripyörä oli **Kuwashi Katsun** tekoa vuonna 1924. Häntä avusti tässä työssä, joka itse asiassa oli ”Harrikan muunnos”, **M. Murata**, mies, josta myöhemmin tuli Meguron tehtaiden pääjohtaja.

Moottoripyöräkilpailut saavat suosiota

Vuoden 1926 paikkeilla kilpamoottoripyöräily pyyhkäisi

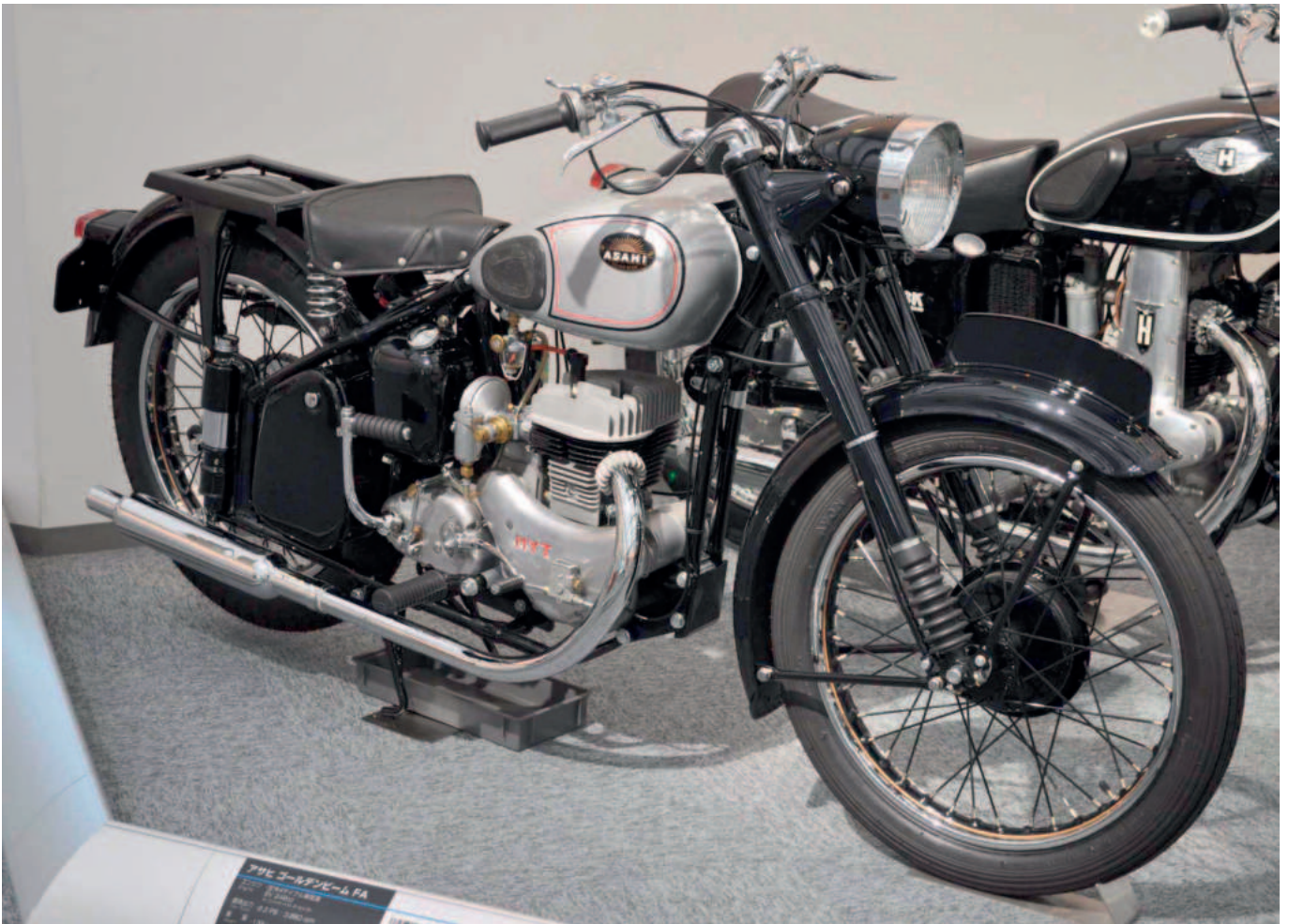


Maaliskuu 1926; Shizuokan mestaruuden voittajat. K.Nose (BSA Super Sports), Matsumoto (H-D yksisyylinterinen) ja Kawabata (New Imperial) (Iwatate)



Kilpailijat Tamagawa Speedway kilpailuissa 2. marraskuuta 1949; ensimmäinen ja kolmas pyörä ovat Meguro-singlejä Harley-Davidson-haarukoilla (Meguro rakensi H-D-klooneja lisenssillä 1930-luvulta); toinen pyörä on Cabtonin Ariel Red Hunter -klooni.

Japanilta ”jalat alta”. Siitä tuli hetkessä eräs tämän maan suosituimmista urheilumuodoista, jossa oli kilpailuja tuhkatiheään. Kilpailuissa käytetyt koneet olivat jokseenkin kokonaisuudessaan ulkolaisia, enimmäkseen englantilaisia tai amerikkalaisia. Oli varsin tavallista, että moottoripyöräkilpailua seurasi 30 000 katsojaa, todella valtava joukko sen ajan Japanin oloissa. Kilpailijat olivat enimmäkseen joko moottoripyöräkauppiaita taikka asiaan innostuneita harastajia, jotka olivat järjestäytyneet kerhoiksi. Suuret sano-



Asahi Golden beam FA (1952) kuva Rikita CC 3.0.

malehdet tukivat monia moottoripyöräkilpailuja, mutta myöskin varakkaat urheilun ystävät, kaupungit jopa kylätkin tukivat moottoriurheilua kaikkialla Japanissa.

Joka puolella maata perustettiin moottorikerhoja, toinen toisensa jälkeen. Eräitä huomattavimmista olivat Tokion Moottorikerho Kijokai, Osakan Moottorikerho Doshikai, Nagoian MK, Kioton MK Kijokai, Koben MK ja Hiroshiman MK. Aika oli todella Japanin moottoripyöräilyn suuruuden aikaa.

Vuonna 1933 Miyata-yhtiö päätti ryhtyä uudelleen valmistamaan moottoripyöriä ja huhtikuussa 1935 yhtiö aloitti sarjatuotannon. Se valmisti kaksitahtista 175 ksm:n pyörää nimeltä ”Asahi”, joka teki hyvin kauppansa ja sai hyvän maineen. Tehdas valmisti noin 3000, moottoripyörää ennen kuin toinen maailmansota pakotti keskeyttämään tuotannon.

Vuonna 1935 eli samana vuonna, jolloin Miyata aloitti suunnitteleman-

sa moottoripyörän sarjatuotannon, Rikuo Nainenki-yhtiö (Kansainvälinen Polttoaine) ryhtyi valmistamaan, 1934-mallin 1000 ksm:n Harley-Davidsonia Japanissa ja myymään sitä nimellä ”Rikuo”. Yhtiö oli kolmen vuoden aikana valmistellut sopimusta amerikkalaisen tuottajan kanssa ja vaihtoi tuotantonsa alaa.

Vuonna 1934 esittivät ensimmäiset Japanissa kilpailleet ulkolaiset moottoripyöräilijät maan ensimmäisen speedway-ajon Innogashirassa Tokiossa. Tämän viisimiehisen amerikkalaisen joukkueen, jonka johtajana oli kuuluisa kilpa-ajaja **Pitt Mossman**, oli kutsunut Japaniin Jokohaman sataman

juhlanäyttelytoimikunta.

Amerikkalaiset ajoivat useilla paikkakunnilla vierailunsa aikana. He antoivat näytöksiä speedwayajossa, jota ei koskaan aikaisemmin oltu Japanissa nähty, ja joukkueen jäsenistä tuli lukuisien ihailijoiden epäjumalia, jopa suuressa määrin kuin nykyisin elokuvatähdistä teini-ikäisten ihanteita.

Amerikkalaiset käyttivät 500 ksm:n JAP-moottoreilla varustettuja Victor Martin -speedwaykoneita. Ensimmäistä kertaa japanilaiset ajajat näkivät nyt oikeita kilpamoottoripyöriä ja pian he alkoivat kokeilla omien koneittensa muuntamista kilpakoneiksi. Tätä ennen oli Japanissa käytetty kilpailuisissa vakiokoneita, joita ajajat, ja heidän mekaanikkonsa olivat jonkin verran muunnelleet. Amerikkalaiset ajajat toivat maahan myös eräjakotavan, jonka mukaan ratakilpailuissa ajaa vain neljä kilpailijaa yhtäaikaa.

Ajanjaksona 1919–1935 monesta japanilaisesta moottoripyöräilijästä

**...vuonna 1944
valmistui vain
hieman yli 1000
moottoripyörää...**

tuli taitonsa ansiosta kuuluisuus kotimaassaan. Ehkäpä ainutlaatuisin keskinäinen kilpailu muodostui kahden suurten koneiden luokassa kilpailleiden ajajan välille, nimittäin **Joshisaburo Matsumoton** ja **Seijiro Osadan** kesken. Edellinen oli kotoisin Kantosta (Tokio-Jokohama) ja ajoi Indiania, jälkimmäinen oli taas Kansaista (Osaka-Kioto-Kobe) ja ajoi Harley-Davidsonia. Jännittävimpiä henkilökohtaisia kaksinkamppailuja keskiuurten koneiden luokassa käytiin taas vuosina 1927–1930 **Kazuo Takashiman** ja **Isshin Shimamuran** kesken. Edellinen oli aloittanut kilpailemisen Harley-Davidsonilla jo 16-vuotiaana, jälkimmäinen ajoi belgialaisia ja englantilaisia kilpakoneita. Eräs tämän aikakauden huomattavimmista ajajista on vielä **Kenzo Tada**, joka oli parhaillaan 1927.

Lopuksi on vielä mainittava eräs nimi, joka kuuluu entisten aikojen kilpamoottoripyöräilijöiden luetteloon, nimittäin neiti **Ajako Nishino**. Hän oli ainoa japanilainen naispuolinen kilpaajaja ennen sotaa ja kilpaili vuosina 1930l-1932, Francis Barnett- ja Evance-moottoripyörillä.

Sota ja sen jälkeinen aika

Viimeinen toista maailmansotaa edeltävä moottoripyöräkilpailu, jonka jälkeen alkoi pitkä tauko, pidettiin To-



1937
297型 500cc
D.H.V.型 發賣

MEGURO

萬人に詔向きな
メグロ號
自動自轉車

小型自動車用ギヤーボックス並に小型内燃機関の製作に於て不動の名譽と
多年の尊き經驗を基礎に更に充實せる施設を以て廉價良品を生産し産業振
興のスローガンに應える國産自動自轉車界の最高峰!

商用に! スポーツに! 是非一臺!

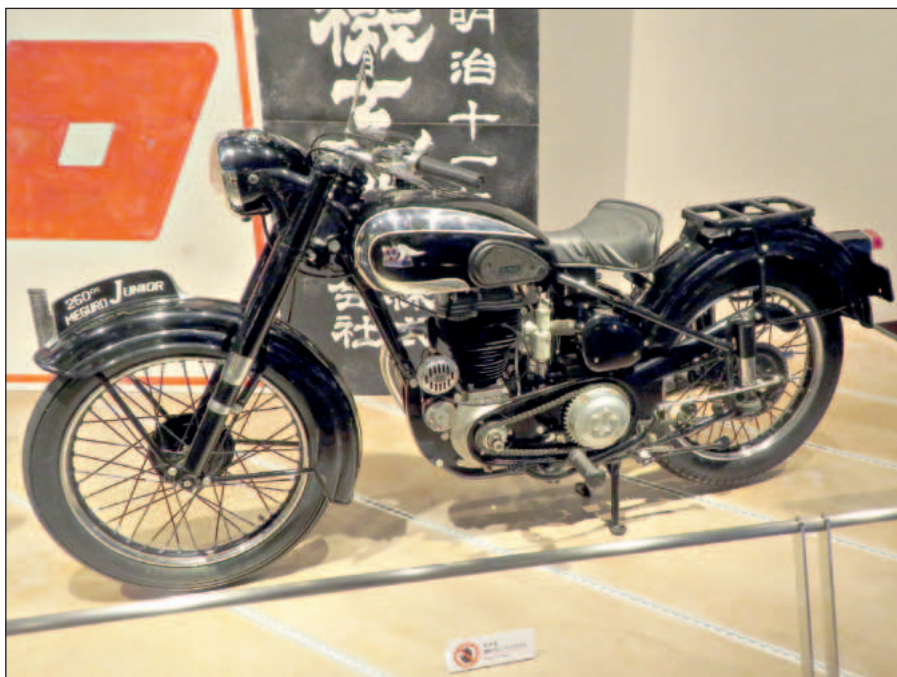
—(カタログ申請次第限呈)—

製作發賣元

目黒製作所

東京板賣所 東京市品川區大崎大崎町三丁目五番地

Yllä Meguron mainontaa 30-luvulta, alla 250 cm³ Meguro S2 "Junior", joka oli tuotannossa vuosina 1954–1956. Kuva: Tokumei Gakarinoashima CC4.0



kion alueella 1200 metrin mittaisella Tamagawa Olympia Speedway -radalla Tama-joen varrella Tokion ja Yohaman välillä, sotavarustelujen ollessa jo käynnissä 1939. Kauempana Tokion päämajan sotilaallisten rajoitusten piiristä pitivät asianharrastajat Hiroshimassa viimeisen sodanedellisen kilpailun vielä 1940.

Moottoripyörätuotannon kiivettyään vuonna 1940 huippulukemaansa yli 3000 kpl:seen, alkoi tuotanto alentua sodan lähestyessä, kunnes vuonna 1944 valmistui vain hieman yli 1000 moottoripyörää. Vuonna 1945, jolloin sota ensimmäistä kertaa tunkeutui itse Japaniinkin, valmistui ennen syyskuuta ainoastaan 127 moottoripyörää, loppuvuotena ei enää ainoatakaan. Vuonna



Rikuo valmisti Japanissa Harley Davidsonia lisenssillä 1930-luvun alkupuolelta aina 1950–60-lukujen taitteeseen saakka. Kuvassa loppuvuosien tuotantoa: Rikuo VLE -59. Kuva: Troyce Walls CC3.0

1946 tuotettiin ainoastaan 211 ja seuraavana vuonna 387 moottoripyörää.

Vihollisuuksien tauottua pidettiin ensimmäinen sodanjälkeinen moottoripyöräkilpailu pahasti kuoppaisella Tamagawa Speedway-radalla 1949. Monet amerikkalaiset sotilaat, jotka olivat ajaneet tuliterillä sodan jälkeisillä moottoripyörillään paikalle katsellakseen kilpailua, saatiin suostutelluiksi riisumaan valonheittimensä pois ja osallistumaan ”näytösajoon”, jotta japanilaiset ajajat, joilla oli vain korjailtuja sotaa edeltäviä koneita ja yleisö paremmin näkisivät uudet moottoripyörät, enimmäkseen Harley-Davidsonit.

Amerikkalaiset eivät kuitenkaan tunteneet ”näytösajon” merkitystä, vaan panivat parastaan täysin kierroksin ja pitivät kaikkia jännityksessä. Seuraavasta vuodesta lähtien alettiin pitää yhä useampia kilpailuja ja vuonna 1955 oli täysi kilpailuohjelma jälleen menossa.

Sodan aikana Japanin armeija määräsi moottoripyörätuotannon standardisoitavaksi ja tuottamaan vain 350 ksm:n koneita. Armeija pyysi Miyata-tehdasta valmistamaan moottoripyöriä

myöskin sotavoimille ja parin vuoden piirustelujen ja kokeilujen jälkeen tehdas toimitti muutamia koneita.

Tuotantomäärät kasvavat

Tuotantolukuja ennen vuotta 1930 ei ole käytettävissä, mutta siitä eteenpäin ovat valmistusmäärät erään tilaston mukaan (Midget Motor Manufacturers' Association of Japan) seuraavat:

1930 1350 kpl, 1931 1200, kpl, 1932 1365 kpl, 1933 1400 kpl, 1934 1500 kpl, 1935 1672 kpl, 1936 1446 kpl, 1937 2492 kpl, 1938 2483 kpl, 1939 2429 kpl, 1940 3037 kpl, 1941 2596 kpl, 1942 2189 kpl, 1943 1966 kpl ja 1944 1029 kpl.

Tuotannon alettua uudelleen skoottereilla, joita valmistettiin vuonna 1947 yht. 1623 kpl, moottoripyörätehtaat alkoivat 1948 päästä jaloilleen tuottaen noin 1000 pyörää. Seuraavina kahdena vuotena tuotantoluvut kohosivat 1766:een ja 2633:een. Vuodesta 1951 lähtien moottoripyöräteollisuus kohosi pilviin; tehtaat melkein nelinkertaistivat tuotantonsa edellisvuoteen verrat-

tuna valmistaan 11510 konetta. Tästä alkaen on kasvu ollut ”kierrosta” kohti seuraavanlainen: 1952 - 48800, 1953 - 111 716, 1954 - 119 632, 1955 - 204 304, 1956, - 258 298, 1957- 308 926, 1958 - 389 869, 1959 - 765 589, 1960 - 1.349.090 eli ensi kertaa yli miljoonan, 1961 - 1.712 288 ja 1962 yli 2.000.000 kpl:n tuotanto.

Japanilaisten moottoripyörien vienti alkoi vuonna 1947, jolloin 10 konetta myytiin ulkomaille, mutta se oli melkein olematon aina vuoteen 1958, jolloin ensi kerran sivuutettiin 1000 kpl:n raja viemällä maasta ulos 2427 moottoripyörää. Sittemmin on vienti rakettimaisesti noussut: 1959 - 20 073, 1960 - 52 391 ja 1961 - 76 234kpl. Viime vuoden viennin on laskettu nousseen yli 170.000 kpl:seen.

Kaikki Japaniin johtavat moottoripyörätehtaat ovat aloittaneet vasta sodan jälkeen. Joukossa on muutamia sotaa edeltäviltä ajoilta olevia tehtaita, mutta ne eivät ole suurimpien joukossa tuotantonsa puolesta. •

KAANAAN KAHINAT

21.9.2024 KLO 12:00
KAANAAN MOOTTORIURHEILUKESKUS
30V KAHINAT



UEA
MC

**AJETTAVAT LUOKAT:
METANOL, PAUKKURAUTA, CLASSIC, SIVUVAUNUT**

ILMOITTAUTUMISET: 1.6. - 15.9.2024. K-18

INFO JA ILMOITTAUTUMINEN: kaanaankahinat@gmail.com

LISÄÄ INFOA SOMESTA JA MAILILLA



ILTA BILEET JA PIERETTIMEN ESITTELYT INFOTAAN MYÖHEMMIN !

”Mootorrattat näitis”

Tätä ilmaisua käyttää etelänaapurimme virolainen, kun haluaa kertoa, että lähetyviltä löytyy paikka, jossa voi käydä ihastelemissa ja tutkimassa vanhoja moottoripyöriä. Jos kyltissä sanotaan vielä, että ”vanade” tai ”muuseum”, niin siitä tietää, että näytillä olevat ”moottorirattaat” ovat vanhoja.

Yksi moottoripyörämuseo löytyy Haanjan kylästä Võrusta Suur Munamägille ajaessa. Vähän ennen Suur Munamägiä kääntyy tie vasemmalle suuntaan Kaldemäe. Siellä on museo, josta löytyy yli 80 vanhaa pyörää. Museo perustuu harrastukseen vanhoja pyöriä keräilleen ja niitä entisöineen **Alvar Kuusin** kokoelmaan. Etenkin itäpyöriä harrastavalle museo tarjoonee mielenkiintoista nähtävää. Esillä on mm. Uraleita, Dneprejä, IC- MZ- ja CZ-pyöriä. Jokunen muukin merkki löytyy, mm. Husqvarna, Pannonia ja tietenkin Jawoja. Näyttelyn vanhimmaksi pyöräksi mainittiin saksalainen DKW 200 vuodelta 1938.

Etelä-Virohan on kaiken kaikkiaan oikein mukavaa seutua motoristin kannalta. Teiden pinnat ovat aivan kohtuulliset, eivätkä nopeusrajoituksetkaan tule ihan heti vastaan, sillä perusnopeus on 90 km tunnissa. Paremmassa kunnossa siellä tiet ovat kuin Suomessa. Ei ainakaan meikäläisellä, ehkä vähän köröttelijällä, ollut tarvetta ajaa lähellekään sallittuja ylimpiä nopeuksia. Jopa mutkaisella hiekkatiellä saattoi olla nopeusrajoitusmerkki, joka ilmoitti, että ei sitten yli yhdeksäkymppiä saa ajaa.

Jos Etelä-Viroon tekee mieli, niin



Tässä kuvassa Dnepr MT-9 ja MT-10, molemmat 70-luvun alusta.

suosittelen suuntaamaan Tartosta kohti Etelä-Viroa vanhaa Postitee-tietä (postitee.ee/postitee-kaart) pitkin. Paikallinen motoristi kertoi, että tätä, virolaisittain ajateltuna mäkestä, ja mutkaista tietä pitkin kokoontuvat iltaisin motoristit ajamaan, koska se on yksi

harvoista paikoista, joista löytyy sekä mäkeä että mutkaa. Pitihän se käydä kokemassa. Ja olikin se ihan hieno reitti. Historiallisen Postiteen varrelta löytyy Maantiemuseo, jossa on muun teihin ja maansirtoon liittyvän kaluston lisäksi myös muutamia moottoripyöriä

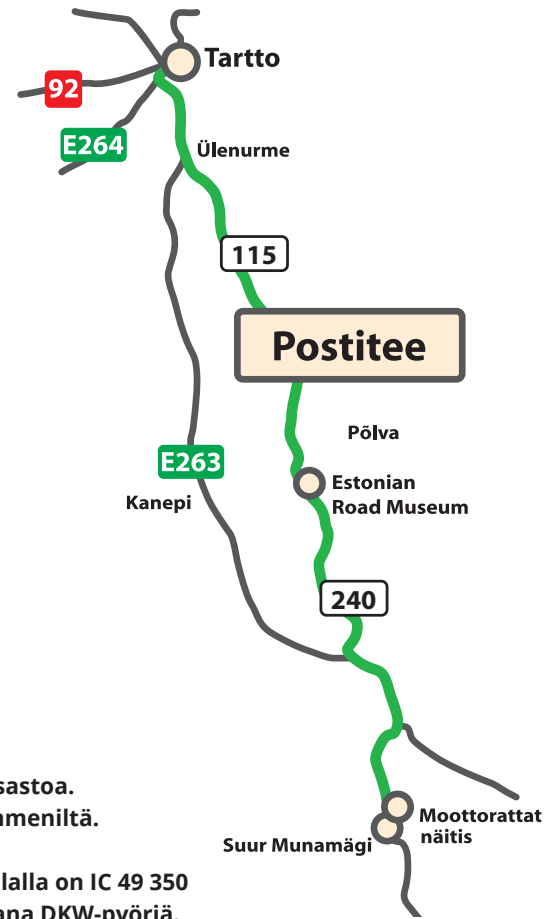


Kylttien perusteella en löytänyt museosta museon vanhimaksi pyöräksi mainittua vuoden 1938 DKW:ta, mutta vuoden 1939 DKW 200 löytyi.



Vasemmalla Jawaosastoa. Pyöriä eri vuosikymmeniltä.

Harmaa pyörä etualalla on IC 49 350 vuodelta 1953. Takana DKW-pyöriä.



esillä. Ihan mielenkiintoinen paikka, josta löytyy tekemistä myös lapsille.

Historiallinen Postitee tarjoaa mukavan reittivaihtoehdon Tartosta etelään. Omaksi kiintopisteekseni otin pienen Elvan kaupungin, josta käsin sukuloin eri puolille Itä- ja Etelä-Virola ja vähän Latvian puolellekin. Tässä jutussa mainittu moottoripyörämuseo sijaitsee lähellä Suur Munamägiä, jonne on Vörusta hyvät opasteet.

Suur Munamägi on paitsi Viron, myös koko Baltian alueen korkein

kohta ja hieno näköalapaikka, jonne kannattaa poiketa, jos Etelä-Virossa liikkuu. Mäen laelle pitää jonkin matkaa kävellä portaita pitkin, mutta näköalatornissa on kyllä hissi. Huipulta aukeaa, ainakin sään salliessa, hieno näkymä 360 astetta yli koko kauniin Viron maan. Näköalatornin juurella on pieni kahvila ja torniin on pieni pääsymaksu. Myös alhaalla isomman tien varressa on ravintola, jossa lähtee tarvittaessa isompikin nälkä ja joka sopii hyvin huoltopisteeksi matkaa te-

kevälle.

Onhan se koko Viro täynnään kauniita maisemia ja ihasteltavaa, mutta yksi pätkä pitää tässä yhteydessä vielä erikseen mainita. Suur Munamägistä länteen lähdetessä väli Haanja-Rouge saa kyllä luonnonystävän huokailemaan ihastuksesta. Maisemat ovat kuin mainoskuvauksissa. Metsä rehevää ja vihreää, on hyvää pintaa, mäkeä ja mutkaa. Oli se ihanaa, ei voi muuta kuin suositella. •



Alf Nilsson ja Ola Backer sivuvaunullisella Japilla.

KAANAAN KAHINAT

teksti: **Timo Eronen**

kuvat: **Tapani Nero, Sampo Korhonen, Timo Eronen**



Mitä oli Leak MC tallin kavereilla mielessä, kun he 30 vuotta sitten ajoivat ensimmäisen kerran Kaanaan Kahinat, jossa on ajettu kaikella maan ja taivaan välissä olevilla moottoripyörillä tunnetun tapahtuman? Olisivatko kaverit uskoneet, että 30 vuoden päästä, eli 2024 tapahtuma elää ja voi hyvin? Annetaan heidän itse kertoa.

-Idea tapahtumaan sai alkunsa, kun meillä vieraili TeNu Ry:n porukkaa (TeNu=Terveet Nuoret), jotka olivat vierailleet Kaanaan radalla ja miettineet että jotain aktiviteettia

pitäisi keksiä ajokauden päätteeksi. Me oltiin jo ajettu tuolla Kurun perämetsissä hill climbingiä (mäkikisoja) vuonna 1992, ja ensimmäinen Kahina ajettiin 1993. Siitä eteenpäin me ollaan honkkeloitu moottoripyörillä ja ajojen jälkeen juotu jotain muuta.

Uskoitteko silloin, että Kahinat ovat vielä voimissaan 30 vuoden päässä?

-Ei sitä voi uskoa. Kaanaan moottoriurheilukeskuksen alue oli tuohon aikaan vajonnut jo vähemmälle käytölle,



Vuonna 2004.

30 VUOTTA!!



Blackheadsien Patulla on eniten osallistumiskertoja Kahinoissa

varsinkin speedwayradan suhteen. Tampereella speedwayn alamäki alkoi osittain eteläpuiston radan loputtua ja radan siirryttyä Kaanaaseen, noin 50 kilometrin päähän Tampereen keskustasta. Radalla oli vielä jonkin verran käyttöä speedwayn parissa, mutta hiipumisen merkit olivat selkeästi ilmassa. Tuohon aikaan asiat olivat helposti järjestettävissä, me saatiin mm. Tampereen Kaupunki suhtautui liikuntatöiden kautta tapahtumaan myönteisesti. Alkuvuosien jälkeen tapahtuman järjestäminen vaikeutui pikkuhiljaa, mootto-

riurheilukeskuksen tulevaisuudelle oli useita tahoja esittä-mässä omia visioitaan, niihin kuului yhtenä myös se, ettei speedway-radalle olisi enää sijaa alueella. Joskus 2007–2008 aikoihin asiat muuttuivat, me oltiin hakemassa alueelle avai-mia, kun meille ilmoitettiin, ettei meillä ole sinne enää asiaa. Tämän jälkeen piti ottaa vaihtoehtoinen suunnitelma pikai-sesti käyttöön, eli suunnaksi tuli Nokia ja Nokian Pyryn isän-nöimä speedwayrata. Tämäkin rata oli päässyt, sanotaan-ko, hunnigolle, vähäisen käytön takia. Nokialla meni sitten

useita vuosia ja tänä aikana Kaanaan moottoriurheilukeskuksen haltijakin ehti vaihtua Tampereen vauhtipuitoksi, joka isännöi aluetta edelleenkin. He kyllä myönsivät heti kättelyssä, että speedway ei lajina eikä muutenkaan kuulu heidän vahvuksiinsa, mutta jos radalle löytyy käyttäjiä, niin heillä ei ole mitään syytä ajaa rataa ja siihen kuuluvia huoltorakennuksia alas. Silloin perustettiin radalle oma ratayhdistys, joka otti hoitaakseen rataa liittyvät asiat. Nyt samainen kapula on annettu eteenpäin Pirkan Moottorimiehille, jotka vastaavat tällä hetkellä Kaanaan rännistä.

Pienen porukan jutusta kasvoi iso

-Tapahtuma lähti liikkeelle tosi pienen

porukan juttuna, edes oman kerhon kaikki jäsenet eivät sinne alkuun tulleet. Hyvin nopeasti porukkaa alkoi tulla muista Pirkanmaan alueen kerhoista ja sitten se levisi esim. pääkaupunkiseudulle, Blackheadsien talli tuli mukaan aika varhaisessa vaiheessa. Peruslähtökohta tapahtumalla on ollut alusta

asti puhtaasti hauskanpito. Leak MC eli järjestävä taho on puhtaasti voittoa tavoittelematon ja hauskanpitoon keskittyvä ryhmittymä. Siihen pohjautuvaan filosofiaan ei kuulu, että tapahtumaan saapuvilta perittäisiin osallistumismaksu tai katsojalta pääsymaksu. Kerho saa



NASAn raketiksi naamioitu äreä Monkey

jokusen roposen kioskien myynnistä, jolla nippanappa katetaan tapahtuman kulut. Valitettavana tosiasiana on vuosi vuodelta kasvavat kulut tapahtuman pakollisten kulujen osalta, mm. vastuuvakuutus, järjestysmiehet, ambulanssi ja mitä kaikkea se nyt vaatiikaan.





-Tulevaisuudesta ei uskalla sanoa kukaan mitään. esi-merkiksi tämä uusi liikennevakuutus pakkolaki. Voi olla, toivottavasti ei kuitenkaan, että kuskit jättävät osallistumiset Kahinoihin väliin pakollisen (kalliin)vakuutuksen kautta. Tätä asiaa ei tulla huomaamaan vakuutuksia myöntävissä yhtiöissä, mutta Kaanaan Kahinat oli ja meni. Ulkoiset instanssit, joilla ei ole mitään riippuvuussuhdetta Kahinoihin, haluavat vaikuttaa ja hyötyä omalla toiminnallaan, lopputuloksen ollessa varsin surullista.

Kahinoissa mennään turvallisuus edellä

-Vuosien varrella me tapahtuman järjestäjänä on enenevässä määrin kiinnitetty huomiota niin katsojien kuin itse kuskien turvallisuuteen eli se on kaiken A ja O. Kuljettajille on tullut aikojen saatossa muutoksia vaatimuksiin, nykyään vaaditaan kaikilta kuljettajilta kunnollinen ja umpinainen suojaava kypärä, niskatuki ja selkäsuoja. Rata-alueen turvallisuus parantui kertakaikkiaan ilmalaitojen ansiosta. Järjestäjän puolelta me ollaan mietitty, että sopiiko tietyn sorttiset pyörät samaan lähtöön jne. Osallistujilta, niin kuljettajilta kuin yleisöltäkin ollaan saatu hyvää palautetta tapahtuman kehittämiseen, turvallisuus edellä. Jos haluttaisiin maksimaalinen tuotto, niin pääsymaksut, osallistumismaksut, viivitykseltään kaikki samaan laatikkoon, mutta jyrkkä EI moiselle ajatukselle. Se ei vaan sovi meidän pirtaan, jännitystä saadaan aikaan muullakin tavalla.

Kahinoiden tulevaisuus?

-Me laskeskeltiin kerholla, että Pyykinajot järjestettiin 34 kertaa, eikä näköpiirissä ole, että ajot alkaisivat uudelleen. Olisihan se makeaa, jos saataisiin Kahinat menemään Pyykinajojen edelle, järjestettyjen ajojen määrässä. Se nyt ei ole mikään itsetarkoitus ollenkaan, vaan niin kauan kuin ihmisillä riittää kiinnostusta ja virtaa meidän tapahtumaa kohtaan ilman ulkopuolisten haittojen nousemista ylitsepääsemättömiksi, niin jatketaan ehdottomasti valitulla linjalla. Tietysti se vaatii järjestäjiltä sopeutumista ja uudistumista.

Tähän väliin oli toimittajan pakko sanoa oma kommentti uudistumisesta. ”Kaanaa” tapahtumana on itsessään juuri

Metanolit ovat kuulleet oleellisesti Kahinoihin.

Voiko ICn moottoria vielä tästä enemmän tuunata

Näinkin voi käydä. Takavanne räjähti ja päällyskumi oli tiukasti takanavan ympärillä



se miksi kuljettajat ja yleisö tulevat paikalle. Koskaan ei voi tietää mitä radalla tullaan näkemään. Ei ihmiset tule Kaanaan peräkorpeen tyhjän takia.

Vapaaehtoisille iso kiitos

-Saattaa kuulostaa kliseeltä, mutta tapahtuma ei pyöri ilman ulkopuolisten apua. Meidän tallissa on parikymmentä ja kaikki eivät tietenkään pysty saapumaan Kahinoihin erilaisten syiden takia. Onneksi meillä on erilaisia sidosryhmiä, jotka ovat hyvin pyyteettömästi osallistuneet tapahtuman läpiviemiseen talkoopohjalta. Kioskeja on hoitaneet viime aikoina Nekalan tallin mimmit, järjestyksenvalvojat on saatu mukaan puskaradion ja omien kontaktien kautta. Pirkan Moottorimiehet, **Mäkisen Jari** ja kumppanit on laittaneet radan kuntoon ennen tapahtumaa ja hoitaneet sitä tapahtuman aikana, oikeastaan polttoainerahoilla. Vapaaehtoisten panostus tapahtuman läpiviemiseen on huomattava, ilman heidän panostusta Kahinoita ei olisi nyky muodossaan.

Leak MC:n tallille: Olette jaksaneet painaa Kaanaan Kahinoita kohta 30.kertaa.

Kaikkien ajajien ja yleisön puolesta: Kiitos! Syyskuun 21.päivä kello 12.00 tavataan... •

J.A.P moottorin lohkot suoraan...



Kun on etsinyt jotakin osaa tarpeeksi pitkään, alkaa tulemaan tunne, että niitä ei todellakaan löydy. Allekirjoittanut osti vuonna 1994 Rigan rompepäiviltä vanhan J.A.P-moottorin, tai se tuli oikeastaan Red Pantherin moottorin oston kylkiäisenä, koska myyjä ei myynyt niitä erikseen. J.A.P:in moottori osoittautui todelliseksi harvinaisuudeksi, se on tyypiltään UOR/W, joka suomennettuna J.A.P-koodin mukaan tarkoittaa 600-kuutioista, kansiventtiilistä ja racing mallia. Moottori on valmistettu vuoden 1.syyskuuta 1929–31. elokuuta 1930 välisenä aikana. Moottori oli saanut jossakin elinkaarensa aikana pahoja osumia, sen kampikam-

miossa on tapahtunut pahemman sortin tuho ja se oli rikkonut lohkot aika pahasti, varsinkin etupuoleltaan. Kone oli korjattu suoraan sanottuna jollakin ”köperöllä juotosvirityksellä” ja niiden korjaaminen alumiinilla hitsaamalla osoittautui vaikeaksi materiaalin koostumuksen vuoksi.

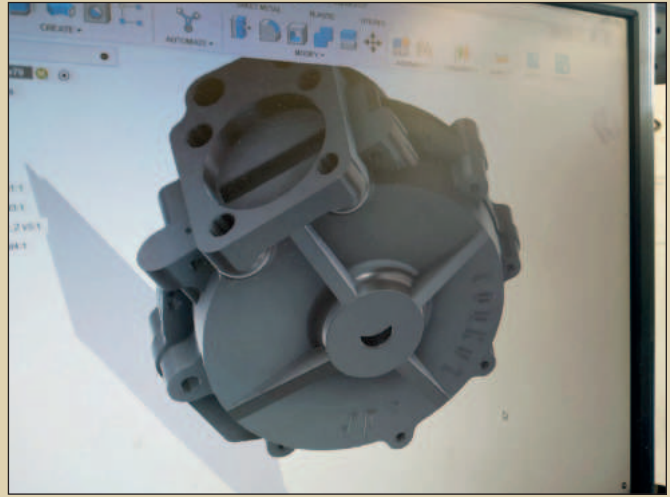
**...kampikammiossa
on tapahtunut
pahemman
sortin tuho...**

Olen siis etsinyt parempia lohkoja pitkin maailmaa, kohta 30 vuotta, joten lopulta on ollut pakko todeta, ettei niitä vaan löydy. Yksi samanlainen moottori on Saksassa, muuta senkin omistaja olisi halunnut ostaa koneen minulta, sähköpostin saatesanoilla ”I can offer a hugh amount of money”, jälkepäin olen miettinyt, että olisiko sittenkin. Onneksi kiinnostus vanhaan kisakoneeseen omassa käytössä oli kovempi.

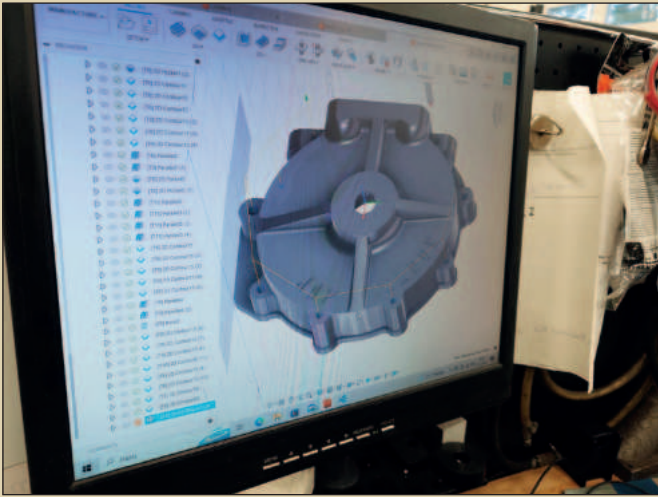
Vaihtoehtoja, jos kyseisen moottorin vielä haluaisi käyntikuntoon oli oikeastaan kolme, valaa uudet, koneistaa uudet tai viimeisimpänä keinona printata uudet. Valussa on omat ongelmansa alumiinin kutistumisen suhteen, print-



Vanha lohkon puolisko skannattavana.



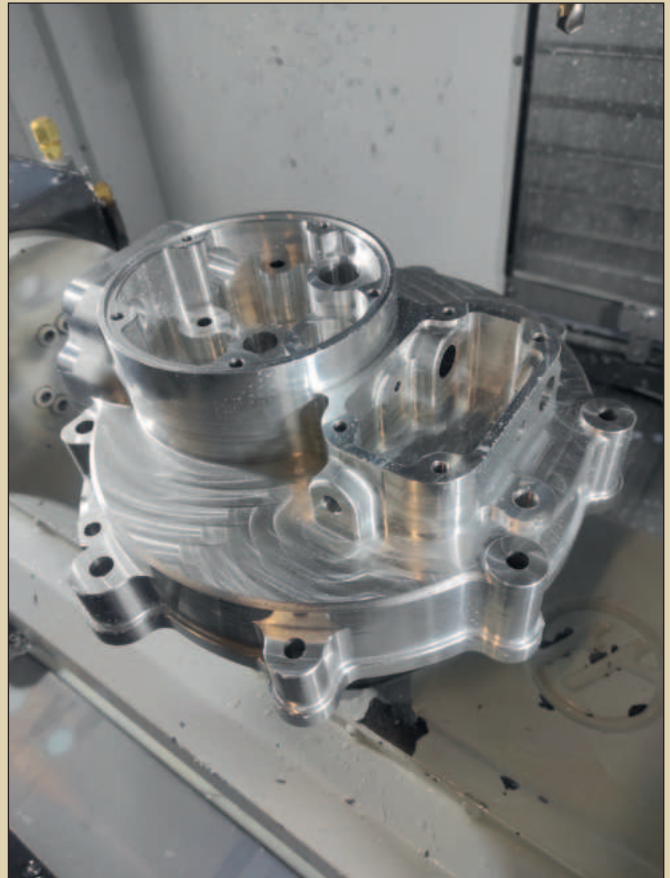
J.A.P. ruudulla



Lohko mitoitettavana.

taamalla valmistamiseen minä en vielä halunnut lähteä, joten vaihtoehdoksi valikoitui uusien lohkojen valmistaminen suoraan alumiinilankusta. Tässä vaiheessa astui kuvioon mukaan Itä-Suomen Huoltopalvelun **Mika Sarola**, jolle varovaisesti esittelin ideaani. Mika ottikin haasteen vastaan ja vanhat, kärsineet lohkot siirtyivät Mikan pajan pöydälle.

Ensimmäisenä toimenpiteenä oli lohkojen mallintaminen, johon Mika käytti 3-D skanneria. Lohkojen pintaan täytyi maalata heijastumia estävä kerros tarkkuuden maksimoiseksi. Skanneri itsessään on viisas laite, se kertoo mistä ja miten sitä tulee liikuttaa, mutta lopulta 3-D mallinnus oli valmis mittojen tarkistamista varten. Skannaus itsessään antaa kappaleen muodon, mutta vaikka niihin ruiskutettiin heijastumia estävä kerros, silti se piirtää kuvan niin tarkkaan, että esimerkiksi reiät ei ole pyöreitä. Skanneri ei ymmärrä, että reikä on reikä, vaan se etsii pelkästään muotoja. Lopullista kuvaa verrattiin näytöllä laittamalla skannattu muoto ja piirretty muoto päällekkäin, lopputuloksen varmistamiseksi. Mallinnus on mallinnus, yksinkertaisesti. Näissä skannereissa on ihan sama, onko kyseessä viiden tonnin vai sadan tonnin kamera, sama työ pitää tehdä mo-

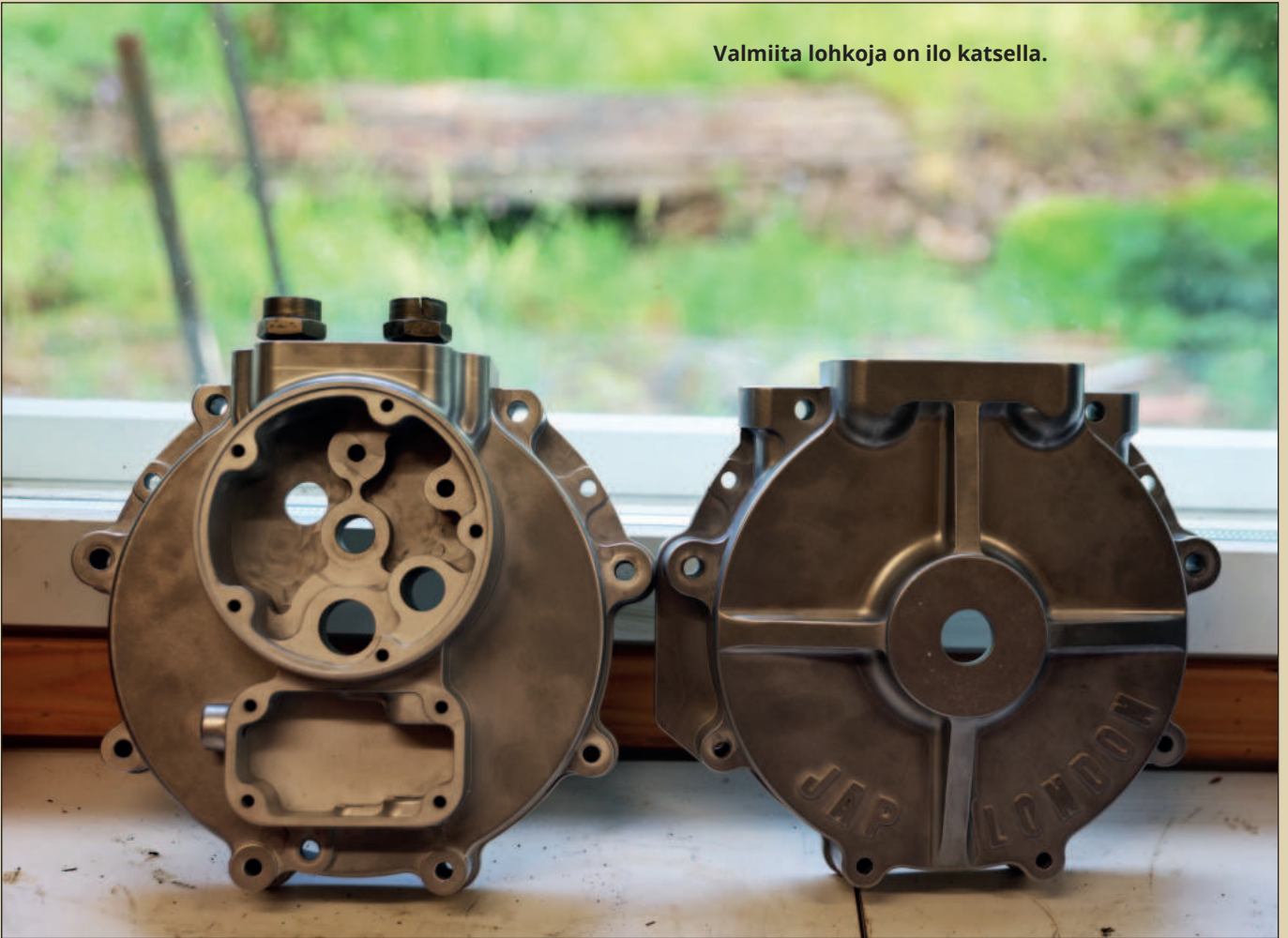


Lohko alkaa muistuttaa moottoripyörän osaa.

lempien antaman mallinnuksen perusteella. Tarkalla skannerin kameralla saa vaan vieläkin soikeammat reiät koneelle (tarkkuus), kuin sillä halvemmalla.

-Ensinhän meidän piti keksi lohkoille muodot, molemmat puoliskot skannattiin erikseen, jonka jälkeen niitä piirrettiin jokunen tovi tietokoneella. Sen jälkeen laitettiin vanhat lohkot työstökeskukseen, jossa tarkisteltiin erinäisiä paikkoja Probella (mittalaite), jotta pulttijaot ja poraukset on oikeissa kohdissa. Kun lopulta molemmat puoliskot oli piirretty ja mitoitettu, niitä vielä istuteltiin toisiinsa Fusion-ohjelmistossa

Valmiita lohkoja on ilo katsella.



ja varmisteltiin kahteen kertaan, että kaikki on niin kuin pitää. Sen jälkeen raaka mittaus lohkoista, että millainen pala alumiinia tarvittaisiin molempien valmistamiseksi. Materiaaliksi valikoitiin alumiini 6082, joka on keskivahva metalliseos, jolla on erinomainen korroosionkestävyys. Sillä on 6000-sarjan metalliseosten suurin lujuus. Suhteellisen uutena metalliseoksena 6082:n suurempi lujuus on korvannut 6061:n monissa sovelluksissa. Lopulta Alumecolla Tanskassa lähti koneisaha käyntiin ja pari viikkoa sen jälkeen raaka-aine saapui Joensuuhun. Tätä projektia tehtiin muiden töiden ohessa, joten heti alkuunsa me tehtiin jigii, joka kävi meidän koneistuskeskuksen nolla-paikottimeen. Näin voitiin lohkoja koneistaa aina muiden töiden lomassa, ilman että joka kerta olisi täytynyt nollapaikka kellottaa erikseen. Näin lohkoja voitiin koneistaa käytännössä silloin kun oli hiljaisempaa ja muu tuotanto ei häiriintynyt. Välillä tietysti piti etsiä mittoja ja tutkia vastaan tulleita harvinaisempia tuumakierteitä. Koneistuksessa ei tullut vastaan mitään ihmeempää, huolellinen mallinnus ja mitoitus kantoi hedelmää. Tarkistamista tässä projektissa riitti, varsinkin lopussa, kun ajettiin sisäkevennykset, jouduttiin miettimään, kuinka tarkasti voidaan tehdä lohkojen välinen, olakkeellinen keskitys. Nyt lohkot ovat niin tarkat, että kevyesti rystysillä koputtamalla ne irtoavat toisistaan ja ovat linjassa. Sovite onnistui erinomaisesti ja laakerilinjat ovat keskenään takuulla linjassa, Mika kertoi projektista.



Malli ja uusi.

Lopputuloksena on kerrassaan loistava, en vielä kukaan oikein voi käsittää miten tarkasti kaikki alkuperäisen moottorin muodot on siirtyneet ensin skannattuna tietokoneelle, siitä suunnittelu ohjelmaan ja lopulta työstökeskuksen kautta valmiiksi, umpilankusta moottorin alakerraksi. Nyt lohkot saavat taas hieman levätä, seuraavaksi etsinnässä on joku 30-lukuinen mp:n runko, jossa on ollut alkujaankin varsin korkea kone. Etsintä jatkuu... •

Teksti ja kuvat: **Timo Eronen**

Sixi tuli taloon

Juttumme Jawa 553.04, eli paremmin tunnettu Jawa Six Days -mallina myytiin uutena Lieksassa **Martti Räsäselle** vuonna 1963 Pielisen Kumin toimesta. Jawa oli aktiivisessa käytössä aina 10.12.1971, jolloin sen kilvet palautettiin ja pyörä poistettiin rekisteristä. Pyörä siirtyi jossain vaiheessa Joensuulaiselle **Ari Räsäselle**, jonka setä aiemmin mainittu Martti Räsänen oli. Pyörä oli säästynyt pitkästä seisonnasta huolimatta hyvin kokonaisena yksilönä ja se entisöitiin vuosien 2010–2012 aikana. Tänä vuonna (2024) aiemmin keväällä toimittajalle tarjottiin mahdollisuus ostaa pyörä ja näin lopulta tapahtuikin.

Pientä korjailua

Allekirjoittaneen ostettua pyörän, siinä häiritsi yksi ainoa seikka, mustaksi maalattu sylinteri. Six Days -mallien sylinterit ovat alumiinia ja niitä ei ole alun perin maalattu. Jawan sylinteri mahtuu juuri ja juuri nousemaan pois paikoiltaan konetta irrottamatta. Ainoastaan puolat jouduin irrottamaan, että sain tarvittavan tilan ylöspäin. Tämän jälkeen sylinteri meni kaverilleni, joka vesipuhalsi sen puhtaaksi, tuloksen ollessa erittäin hyvä. Männästä löytyi hieman kiinnileikkautumisen jälkiä, ne johtuivat todennäköisestä pienestä ilmavuodosta sylinterin juuresta.

Uudet tiivisteet tilasin Jawatallista ja ne saapuivat pikaisesti kirjekuoressa. Saman remontin käänsin jalkatappien asennot alaspäin, paremman ajomukavuuden takia.

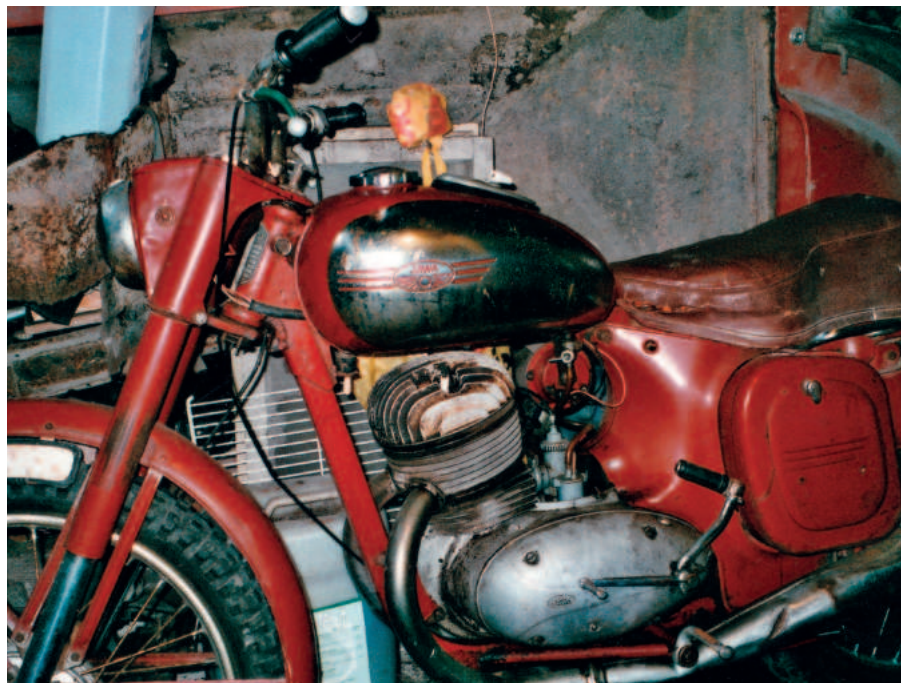
Ensituntuma

Lähdin ensimmäistä kertaa Sixillä ajelulle ja totesin sen renkaiden kuvioinnin olevan varsin mielenkiintoiset ajaa asfalttiteillä. Mutta asfaltilta pääsee myös sen ulkopuolelle, jossa niiden ajo-ominaisuudet olivatkin astetta paremmat. Kulhon kankailla ja metsäpoluilla Jawa on osoittautunut paljon mukavamaksi ajaa kuin ko-



Juttumme Sixi Lieksassa 60-luvulla. Huomaa lisävarustena asennettu tuulisuoja.

valla alustalla kaupungissa. Koneesta irtoaa noin 18 hevosvoimaa, joka jakaa kuljettaa pyörää ja sen kuskiaan ihan mukavasti. Maantiellä kun pitää matkanopeuden 80 km/h tuntumassa, niin kilometrit vaihtuvat ilman sen kummempaa sinkin kiristämistä. Pisin reissu Jawalla on ollut tähän mennessä reilut 100 km. Tuon reissun paluumatkalla kone alkoi menettää vetoaan, varsinkin pienemmillä kierroksilla ajaessa, olisiko ollut synnä vähäinen jännite akussa, vaikka olin tarkistanut sen kunnon ja latauksen aiemmin. Toinen vaihtoehto mikä kävi mielessä, on tulpan nokeentuminen. Sixin kannes- sa on kaksi sytytystulppaa, joista vain toinen on kerrallaan käytössä. Tankin alla, eturunkoputkessa on katkaisija, josta valitaan kumpaa tulppaa käytetään. Joka tapauksessa vaihdoin ajaessa sytytyksen lennossa toiselle tulpalle ja kone alkoi käymään huomattavasti paremmin. Huono kipinä mahdollisesti alhaisesta akun jännitteestä saattoi turata sytytystulppaa, mutta selvittelään sekin ajan kanssa.



Lähtötilanne ennen entisöintiä.

Pyörällä on nyt ajettu allekirjoitaneen toimesta reilut pari sataa kilometriä. Muutaman kerran on mielessä käynyt 60-luku, jolloin Sixit olivat aktiivisesti kilpailukäytössä, sen ajan

kuskeille kyllä nostan hattua ja korkealle. Sixin koeajoon voidaan tutustua tarkemmin Moottoriurheilulehdessä julkaistussa jutussa. •

Maineensa arvoinen

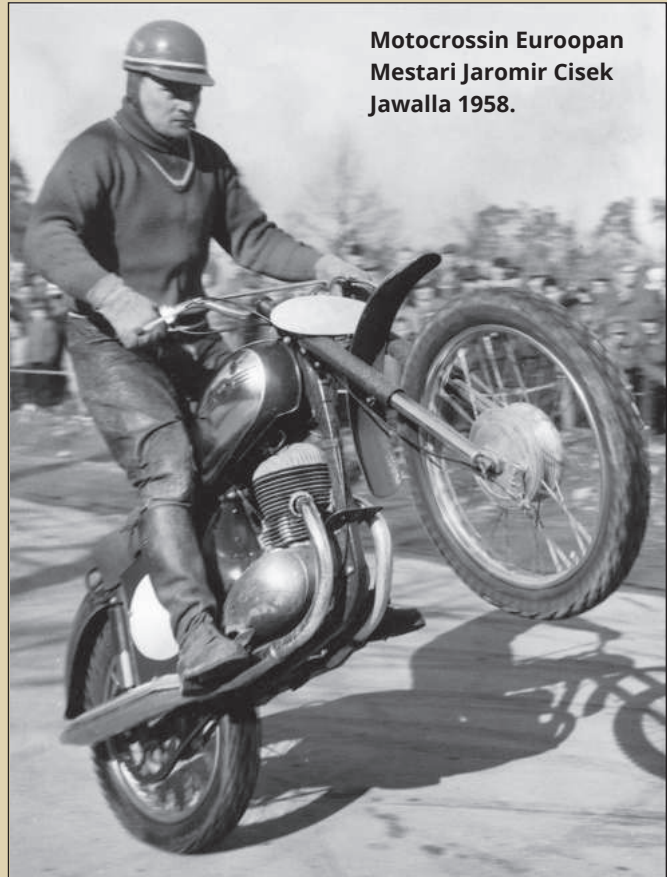
Walter Bergström testasi Moottoriurheilulehdessä aikonaan kaikenlaisia kaksipyöräisiä. Tällä kertaa vuorossa Jawan kuuluisa 250 kuutioinen Six Days – olkaa hyvä.

Tuli pitkästä ajasta jälleen testattavaksi moottoripyörä ja tällä kertaa oikea erikoispyörä. Jokainen moottoriurheilusta hieman kiinnostunut tietää, että maantiekilpailuissa on Jawa ollut valttia viime vuosina. Myös motocross kilpailuissa on sillä jopa Euroopan mestaruutta myöten nypitty palkintoja hieman kaikkialla. Koska tämä testattava pyörä kuitenkin on maantiekilpailukone, joka on kehitetty motocross mallista, käsittelemme vain tätä.

Lähdemme tavallisella tavalla tutkimaan ja aloitamme ulkonäöstä. Heti ensisilmäys sanoo, että olemme tekemisissä erikoiskoneen kanssa. Suuret pyörät, korkea maavara, pieni valonheitin, erikoisohjaustanko ja pieni satula sekä lokasuojat poikkeavat standardimalleista. Myös kaksoissytytys ja kevytmetallisyylinteri puhuvat omaa kieltään. Seuraava askel oli koeajo.

Liikenteessä tämä pyörä tuntui huomattavasti kömpelömmältä kuin standardimallinen Jawa, johtuen ehkä lähinnä korkeammasta painopisteestä. Lohduttaudivin sillä, että kaupunkipyöräksi tätä ei ole tarkoitettukaan ja lähdin maastoon. Maastossa tämä Six-Days malli kyllä viihtyi, jopa niin hyvin, että minäkin aloin viihtyä. Mitä huonompi tie, sitä mukavampaa sillä oli ajaa. Ajoasento, joka ei hyvällä tiellä ole mikään erikoinen, on kuin huonoja teitä varten – ja niinhän se onkin. Moottorin toiminta ja veto erilaisissa olosuhteissa olivat moitteettomat. Käynnistys oli erikoisen varma, myös kuumaksi ajettuna moottori oli aina valmis. Jarrut toimivat kohtalaisen hyvin, mutta luultavasti niissä oli vettä puhdistuksen jälkeen. Minun on muuten ilmoitettava, että testauspyörällä on ajettu Päijänneajo ja sen jälkeen se oli ainoastaan puhdistettu päältä päin. Moottori on tehtaan jäljiltä koskematon. Sivuaani ei kuulu, eikä muitakaan ”rääkkäyksen” merkkejä löytynyt.

Ajettuani melko kauan erilaisilla poluilla ja metsässä, aloin uskoa, ettei nykyaikaiselle erikoispyörälle löydy niin vaikeita paikkoja, ettei niistä selviäisi. Jousitus toimii huonoillakin teillä hyvin sallien kovakouraisen käsittelyn ilman vastalauseita. Minun on oikeastaan turha puhua ajo-ominaisuuksista, koska maantiekilpailuissa saavutetut tulokset puhuvat puolestaan, mutta oli hauska kokeilla ja todeta, ettei tarvitse olla ”ihmemies” pysyäksään huonoilla osuuksilla melko korkeissa nopeuksissa. Olen monta kertaa ihmetellyt, vedettyäni kilpailuradan tietömälle taipaleelle ja määrättyäni keskinopeuden mielestäni hyvin korkeaksi, mikä on se raja, joka antaa ratkaisun. Niin korkeaksi nopeutta ei voi nostaa, ettei sieltä joku huippuajaja saapuisi



Motocrossin Euroopan Mestari Jaromir Cisek Jawalla 1958.



Puti Wendelin ja Lasse Laakso valvoo, Itävallassa



LUOTETTAVUUDELLA MESTARUUKSIIN

Maantieajon Suomen Mestaruus 1960



Raimo Rein

luokka alle 125 ksm

- I Reino Alho
- II Antti Syvälahti
- III Seppo Kuokkanen
- IV Ensio Huhta
- V Jorma Ojala

Jawa-CZ
Jawa-CZ
NSU
Jawa-CZ
Jawa-CZ

luokka alle 250 ksm

- I Keijo Benjaminsson
- II Olavi Hokkanen
- III Pertti Kärhä
- IV Raimo Helaja
- V Tapio Pöyhönen

Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ

luokka yli 250 ksm

- I Olli Miettinen
- II Raimo Rein
- III Pertti Packalen
- IV Vidar Grönqvist
- V Anssi Resko

Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ

sivuvaunulliset

- II Kalle Lehti/Taisto Lehmusvirta
- Jawa-CZ

Moto-Crossin Suomen Mestaruus 1960

luokka alle 250 ksm

- III Keijo Benjaminsson
- IV Frank Nyman
- V Raimo Rein

Jawa-CZ
Jawa-CZ
Jawa-CZ

luokka alle 500 ksm

- I Raimo Rein
- III Olavi Hokkanen

Jawa
Jawa



Reino Alho



SUOMEN KONELIKE

Valitessanne ajokseen-
ne JAWA:n valitsette
viisaasti. Kestääkseen
vaatii lujakin hyvän
huollon ja sitä tarjoaa
Teille



Urheiluvaivatuksia käytettiin
mainonnassa reippaasti – ja näyttö
olikin vahvaa!

Esimerkiksi oikeanpuolimmaisessa
mainoksessa mainitussa Kuudenpäi-
vänäjoissa Trophy on mennyt Tsek-
koslovakialle 15 kertaa ja Hopeamal-
ja peräti 17 kertaa.

Kuvassa alla mainoksessakin maini-
tun -59 ISDT:n tsekkien hopeamalja-
joukkue Jawoineen vasemmalta
oikealle: Ulrich Hamrsmid, Frantisek
Bouska, Frantisek Huffer ja Vladimir
Stepan.

Kuvalaina: speedtracktales.com



Keijo Benjaminsson



Olli Miettinen



ajoissa. 50-55 km/h "kinttupoluilla" menee leikiten.

Nyt voidaan kysyä, onko maantiekilpailuilla mitään merkitystä, koska ne ovat muodostuneet näin koviksi. – Kyllä niillä on. Nykyaikaiset parantuneet tieolosuhteet ovat pakottaneet järjestäjiä hakeutumaan maastoon. Maantiekilpailun nimi on kohta harhaanjohtava, koska varsinainen kilpailu tapahtuu kaikkialla muualla mutta ei maantiellä. Kilpailijat liikkuvat maantiellä ainoastaan siirtyäkseen jaksosta toiseen. Tämä on pakottanut tehtaat suunnittelemaan erikoiskoneita, jotka vastaavat tarkoitustaan. Tavallaan maantiekilpailut ovat "koeajoratoja" joilla tehtaiden uutuu-
det punnitaan ja saadut kokemukset tulevat vakiomallien hyödyksi vieden kehitystä eteenpäin uskomattoman nopeasti. Kun nyt vertailen tätä Six Days mallia siihen edelliseen Six Days malliin, jolla ajoin 6-päivän ajoissa vuonna 1953, voin vain todeta, että tämänpäiväinen on edistynyt vallan

hirmuisesti.

Tämä moottoripyörä on suunniteltu siten, että runko on rakennettu motocross kilpailuja varten. Tähän runkoon on sijoitettu moottori, johon on käytetty hyvin paljon vakio-moottorin osia, sylinteri on kevytmetallia, imu- ja pakokaukot on muutetut, kaasuttaja on vaihdettu isompaan ja varmuustoimenpiteenä on kaksoissytytys. Näin on saatu kilpamoottori, jonka kampikammio on vakio, mutta yläosa toinen, iskunpituus ja halkaisija on samat. Vakiomallin 12 hevosvoimaa vastaan tämä moottori kehittää 16 hevosvoimaa maantiekunnossa. Motocross kunnossa se kehittää arvioni mukaan noin 20 hevosvoimaa. Tämä merkitsee sitä, että vakiomallisen Jawan omistaja voi trimmata moottorinsa 16 hevosvoimaiseksi ilman, että luotettavuus tästä kärsii. En kuitenkaan kehota tähän, koska omin päin suoritettu "trimmaus" nopeasti tekee 12 hv:sen 10 hv:seksi. Kierroslu-

XXXIV Kansainväliset Kuudenpäivänajot Gottwaldovissa Tshekkoslovakiassa 14—20. 9. 59. Tulokset:

TROPHY-kilpailu	HOPEAMALJA-kilpailu
I Tshekkoslovakia, Jawa-CZ	I Tshekkoslovakia A, Jawa-CZ
	II Tshekkoslovakia B, Jawa-CZ
	III Romania A, Jawa-CZ
	IV Su o m i, Jawa-CZ

Sen lisäksi saivat

- Tehdasjoukkuekilpailussa Jawa-CZ koneet 5 kultamitalia seitsemästä jaetusta
- kerhojoukkuekilpailussa Tshekkoslovakia Jawa-CZ konein 2 kultamitalia kolmesta jaetusta

XXXIV Kansainvälisissä 6-päivänajoissa saavuttivat suomalaiset ajajat O. Hokkanen, P. Kärhä, K. Laaksonen ja O. Miettinen Jawa-CZ pyörillä Suomen moottoripyöräurheilun historian suurimman voiton ulkomaisissa kilpailuissa:

- 4 miestä lähti
- 4 miestä sai kultamitalin virhepisteettömästä ajosta
- 4. sija hopeamalljakilpailussa
- tehdasjoukkueelta Jawa IV SF joukkueella (Hokkanen, Kärhä, Miettinen)

Kilpailuihin osallistuneista 16:sta maasta oli Suomi ainoa, jonka kaikki ajajat 100%:isesti toivat kultaa.

SUOMEN KONELIIKE OY



Imatran Keijo Parkkinen Käpykankaan motocross ajoissa Joensuuss 1959.

kuu ei tarvitse korottaa, koska tämä on tyypillinen sitkeäve-toinen moottori, jonka vääntövoima on suuri.

Käyttövarmuuden vuoksi moottoriin on sijoitettu kak-soissytytys, jonka toiminta säädetään katkaisijan avulla. Ai-noastaan yksi järjestelmä toimii kerrallaan.

Korkean maavaran saavuttamiseksi käytetään edessä 21” ja takana 10” tuuman vanteita. Tämä painopisteen nostami-nen aiheuttaa suurissa nopeuksissa ja hyvillä teillä sen, että pyörä nopeissa S-kurveissa tuntuu hieman kankealta. Vakiomallilla pystyy hyvällä tiellä varmasti ajamaan kurvit nopeammin.

Pakoputket on vedetty hyvin lähelle moottorin kampi-kammiota. Tämä ”kapeus” suojaa niitä iskuiltä, koska etu-pyörä nostaa niitä tarpeen vaatiessa. Tutkin tämän koneen putkia alta ja päältä ja totesin, että ei ainakaan Päijännejot jättäneet ”karille” ajon jälkiä.

Kaikki yksityiskohdat pyörässä ovat niin suunniteltuja, että ajaja mahdollisimman nopeasti pystyy tekemään tar-peelliset korjaukset. Akselimutterit ovat varustetut kah-voilla, avaamiseen ja kiinnittämiseen ei tarvita avaimia. Paineilmapullo on mukana. Kaasuttajan suojuskoppa on nopeasti irrotettavissa, kaksoisvaijerit varalla.

Jalkatapit ovat tukevat ja altapäin erikoisvahvistetut nurinajon varalta. Kilpailu voidaan menettää niin yksin-kertaisen asian takia kuin katkennut jalkatappi. Ajajan ta-sapaino on poissa ja väsymys tekee nopeasti ajon epämiel-lyttäväksi.

Totean vain, että Jawa Six Days kyllä tuntuu olevan mai-nensa arvoinen! •



Veteraanimootoripyöräklubi ry

PÖYTÄKIRJA

Sääntömääräinen kevätkuusiokokous 2024

Aika: 25.5.2024 klo 13.01- 14.11

Paikka: Kiipulan ammattiopisto, Kiipulantie 507, 14200 Turenki

Paikalla: 26 jäsentä sekä kaksi perheenjäsentä

Ennen kokouksen alkua kokousväelle tarjottiin lounas klo 12.00

1. VMPK ry puheenjohtaja Matti Herlevi avasi kokouksen klo 13.01 toivottamalla läsnäolijat tervetulleiksi. Sekä valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Leo Belik.
2. Valittiin kokouksen sihteeriksi, klubin sihteeri Hannu Kaskela, ja pöytäkirjan tarkastajiksi Kassu Kiuru ja Pekka Hettula, jotka toimivat samalla äänten laskijoina.
3. Todettiin kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus. Kokous oli koolle kutsuttu sääntöjen mukaan Huimapyörä lehdessä nro 2/24.
4. Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys.
5. Olavi Kaario esitteli edellisen vuoden tilinpäätöksen. Klubin toimintakertomuksen esitteli Matti Herlevi ja toiminnantarkastajan ja tilintarkastajan lausunnot esitteli sihteeri.
6. Hyväksyttiin toimintakertomus ja vahvistettiin tilinpäätös 2023 sekä myönnettiin johtokunnalle ja muille tilivelvollisille vastuuvapaus.
7. Määräaikaan 1.5.2024 ei ollut tullut johtokunnan tai muiden klubin jäsenten kevätkokoukselle esittämiä asioita.
8. Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.11 kiittämällä kokousyleisöä.

Hämeenlinnassa 27.5.2024

Puheenjohtaja

Leo Belik

Sihteeri

Hannu Kaskela

Pöytäkirjan tarkastajat

Kassu Kiuru

Pekka Hettula

TULOSLASKELMA	01.01.2023 - 31.12.2023	01.01.2022 - 31.12.2022
Varsinainen toiminta		
Tuotot	123 894,97	136 965,49
Kulut		
Varsinaisen toiminnan kulut	-297 324,71	-309 252,16
Poistot ja arvonalentumiset	-71,20	-95,00
Muut kulut	-36 558,25	-33 343,83
Tuotto-/kulujäämä	-210 059,19	-205 725,50
Varainhankinta		
Tuotot	245 653,75	229 526,54
Kulut	-21 869,94	-27 295,71
Tuotto-/kulujäämä	223 783,81	202 230,83
Yleisavustukset	5 050,00	50,00
TILIKAUDEN TULOS	18 774,62	-3 444,67
TILIKAUDEN YLIJÄÄMÄ (ALIJÄÄMÄ)	18 774,62	-3 444,67

TASE	31.12.2023	31.12.2022
V A S T A A V A A		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	14 473,23	14 724,99
Aineelliset hyödykkeet yhteensä	14 473,23	14 724,99
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	14 473,23	14 724,99
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Tavarat	7 944,25	7 816,71
Vaihto-omaisuus yhteensä	7 944,25	7 816,71
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	1 380,00	1 220,00
Muut saamiset	6 850,00	6 850,00
Siirtosaamiset	80,00	25,00
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	8 310,00	8 095,00
Rahoitusarvopaperit		
Muut arvopaperit	100 000,00	100 000,00
Rahoitusarvopaperit yhteensä	100 000,00	100 000,00
Rahat ja pankkisaamiset	338 971,02	320 227,60
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	455 225,27	436 139,31
V A S T A A V A A Y H T E E N S Ä	469 698,50	450 864,30



la 31.8.

Rompetori PORISSA



- Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit" järjestää jälleen suosittuun moottoripyörien ja muiden harrasteajoneuvojen rompetorin lauantaina **31.8.2024 klo 09.00–15.00** kerhon piha-alueella osoitteessa **Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori**.

- Myyntipaikan koko on noin 3m x 5m ja se maksaa 20,00 €, käteismaksu. Sisäänkäyntimaksu on 5,00 €, käteismaksu.



- Alueelle voi tuoda myytävää tavaraa jo perjantaina 30.8. klo 18.00 alkaen. Paikalta saa ostaa grillimakkaraa, kahvia ja juotavaa. Siellä pidetään myös kerhon vanhojen moottoripyörien 30-vuotisjuhlanäyttely tähtinään lähes satavuotiaat pyörät!
- Paikalle on opastus Tampereen ja Helsingin teiltä maamerkinä Pekkaniskan nosturit. Pihassa on rompetorin aikana myös paikan omistaja Niwelcon peräkärry- ja vanhojen tavaroiden myyntiä.

- Rompetorin tuotto menee kokonaisuudessaan VMPK:n Satakunnan aluekerhon toiminnan tukemiseen.

- Tiedustelut ja paikkavaraukset 28.8. mennessä:
Tapio Merilehti, puh. **040 – 532 8340**, sähköposti tapio.merilehti@gmail.com

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

Tervetuloa!

Mansen Mörinät 4/24



Tiistaisin ollaan kokoontunut Mustanlahden satamassa. Syksyn saapuessa siirrytään sisätiloihin. **Perkon Jussin** eläköityessä tarvitaan henkilö tai ryhmä hoitamaan kahviota.

Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä **Jukka Peltoselta** numerosta 0400-699 741. Paikkoja vuokrataan vain VMPK:n jäsenille.

Masinisten pyöriä oli esillä Ratinan kesätahtumassa.

Veteraaniralliin ajeltiin Keuruulle.

Vähäsillan sauna Masinisteille vielä: Ke 4.9. klo 17-22, Lisäksi to 8.8. klo 17-22 on todennäköisesti mahdollinen, varmistuu erikseen.

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook-ryhmä.

Terveisin **Olli Salonen**

Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Ajokelit ovat kyllä suosineet ja toivotaan että tämä jatkuu pitkälle syksyyn!
Tässä vielä tulevista tapahtumista.

- 14.08.24 ajeluilta lähtö kello 17.30 Ilmailumuseo.
- Syyslaukka ajetaan sunnuntaina 01.09.24 lähtö kello 10.00 Ruskeasannan Shell
- Syksyn ensimmäinen kerhoilta Ilmailumuseolla keskiviikko 04.09.24 kello 18.00

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

Terveisin *Liisa*



Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien kuulumisia

Hei Korpimotoristit!

Kesäkuussa järjestetty ennakoivan ajon kurssi onnistui hyvin. Kurssi on nyt järjestetty kahtena peräkkäisenä kesänä. Ehkä ensi vuonna on aika pitää välivuosi? Sitä mietittiin, että kun lentokentän kiitoradalla on hankala harjoitella kaarreajoa, niin ehkä seuraavalla kerralla hakeudumme mutkaisemmalle ajoradalle harjoittelemaan. Laittakaa vinkkejä ja toiveita tulemaan, jos tulee mieleen kohtuullisella etäisyydellä ratoja, jonne voisimme mennä pitämään seuraavaa kurssia.

Kevätkokous päätti, että koska aluekerhossamme on jäseniä koko Kainuun alueelta, muutetaan aluekerhomme nimi muotoon ”Kainuun alekerho”. Tästä pitää kuitenkin tehdä vielä syyskokouksessa virallinen päätös, ennen kuin siitä ilmoitetaan johtokunnalle ja uusi nimi päivitetään nettiin ja lehteen.

Tänä vuonna voisimme pitää syyskokouksen aiemmin kuin yleensä, jotta siinä samassa yhteydessä saadaan pidettyä taas talouskatsaus ja voidaan suunnitella ensi vuoden tapahtumaa yhdessä.

UUDET JÄSENET: ilmoita liittymisestäsi alueker-

hon kerhosihteerille Anitalle, yhteystiedot alla. Valtakunnallisesta VMPK:n jäsenrekisteristä ei ilmoiteta uusia liittyneitä jäseniä aluekerhoille. Kysyn aika ajoin jäsenrekisteristä, onko uusia jäseniä liittynyt. Nopeimmin pääset alueellisen tiedottamisen piiriin, kun otat yhteyttä Anitaan. Kerhon tapahtumista tiedotetaan whatsapp-ryhmässä, kerran vuodessa lähetettävässä paperisessa jäsenkirjeessä ja tässä Huimapyörä-lehdessä.

Mukavaa loppukesää toivotellen

Anita Ollonberg
Kerhosihteer

Ylä-Kainuun aluekerho Korpimotoristit
040 8549 704

sihteer@korpimotoristit.fi



Lännen Lokarien tiedotuksia



Moi!

Ajokausi alkaa pikku hiljaa olla Satakunnassa loppumaan päin, mutta vielä on jotain tapahtumia jäljellä:

- **Satakunta-ajo** ajettiin viikko jälkeen juhannuksen ja ajoon osallistui 30 motoristia eri puolilta Suomea erilaisine hienoine ajopeleineen. Ajosta on pieni juttu lehdessä sivulla 14.
- **2-pyöräisten rompetori** järjestetään 31.8. tutussa paikassa kerhon piha-alueella. Tapahtumaan toivotaan runsasta osanottoa sekä talkooväkeä. Tapahtumasta on myös mainos tässä lehdessä.
- Nyt on aika muistuttaa kerhomme säilytystilasta moottoripyörille ja mopedeille. Hinnat ovat edulliset, moottoripyörät **120 €/v** ja mopedit **70 €/v**. Ensi talveksi pitää säilytystila saada täyteen. Muuten on vaara, että joudumme luopumaan koko kerhotilasta. Ilmoittautua ja tiedustella voi minulta, puh. 044-978 1806 tai Artolta, puh 044-297 9885.
- Syyskuussa on perinteisesti ajettu kauden päätösajo, mutta tätä kirjoitettaessa aika ja paikka ei ole vielä tiedossa. Ajosta koitetaan tiedottaa muualla ja aina voi kysyä asiasta minulta tai Artolta.
- Lokakuun alusta jatkuvat suositut talviajan kerhoillat kerhon toimistolla entiseen tapaan joka kuukauden ensimmäinen maanantai klo 18.00, joten ensimmäinen on **7.10**.

terv. *Juhani Salminen*, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit



Tiedote 4/2024

48. Veteraaniralli järjestetään Keuruulla 2.-4.8.24. Mikäli yhteislähtö järjestetään, tiedotetaan siitä Foorumilla ja Facebookissa.

Viikoittaiset kokoontumiset jatkuvat Oulun Linnansaareissa keskiviikkoisin klo 18.00 syyskuun loppuun saakka. Terwamotoristitapaaminen järjestetään Jänkhällä Jytisee XXV -tapahtumassa Saariselällä lauantaina 17.8.2024 klo 17.00 ja paikkana Lapland Hotels Riekonlinnan aula. Mahdolliset tarkennukset ilmoitetaan Terwamotoristien Facebookissa paikan päällä.

Perinteinen Terwa-ajo 2024 pidetään lauantaina 14.9.24. Päiväreissuun lähdetään Oulun Automuseon pihalta klo 10.00.

Palaamme jälleen kuukausittaisiin kokoontumisiin Oulun Automuseolle lokakuun 1. keskiviikko eli 2.10.2024 klo 18.00. Tällöin pidämme syyskokouksemme. Tästä eteenpäin kokoontumiset jatkuvat Oulun Automuseolla aina jokaisen kuukauden 1. keskiviikko klo 18.00 huhtikuulle saakka.

Sihteerit

AkvaBlast suomi

Laadukkaat märkäpuhallukset ajoneuvojen osiin

Vuohkalliontie 9, 18200 HEINOLA

040-771 5919

Muista lähettää osoitteenmuutoksesi Jäsenkirjurille! Yhteystiedot etukannen kääntöpuolella sivulla 2.

MYYDÄÄN

Moto Morini K2 350cc -85 pyörä kunnostettavaksi, 850 €. Ohjekirja ja toiset pakokäyrät mukaan.

Honda CB 750, Suzuki Dr 600 käynnistinpolkimet, 50 € / kpl.

Käynnistinpoljin vasemmalle puolelle, sopii moneen eurooppalaiseen 50-60 luvun pyörään sekä 250 cc vanhoihin Yamahoihin, akselin reikä noin 18,5 mm, 50 €.

Tunturi mopedi (60 luvun) tavaratelineen pumpunpitimeen sopiva kromattu pumppu, 30 €.

Monark mopedi -64, 400 €.

Kunnostettavaksi mopedi moottorit: JLO puhallinversio, 100 € ja Express 150.

Yamaha YR1 350 cc museoajoneuvo, 2300 €.



Tiedustelut soittaen 0400 988 190



MYYDÄÄN



Museorekisteröity BMW R90S vm. 1974. Pyörän moottori on korjattu R. Myllymaan toimesta. Voidaan ajaa nykybensalla (E98). Myös sähköpuoli on kunnostettu. Korjauksen jälkeen ajettu n.10 tkm. Tiedustelut Hannu Immonen, p. 0400 491 758, Parola

Matchless G2
 Raleigh ilm. 250 n. 1930
 Nordstjärnan, hieno
 Honda CB 350 1971 rekisterissä, hyvä
 Honda CB 500 1972 rekisterissä
 Projektikuntoisia:
 Puch 250? osina,
 Ariel Arrow,
 Honda CB 125 2 kpl,
 Yamaha 125,
 Husqvarna?
 Pyörät sijaitsevat Seinäjoen seudulla.
 Tiedustelut puh: 0505947720



Honda Europea 1997-osia Seinäjoella. Tee tarjous koko satsista, puh. 050 5023458

Kawasaki 350 Avenger, jonkin verran puutteellinen projekti. Hp. 900 €
 Jawa 175 projekti. Hp. 175 €
 IC 350, rullaava projekti. Hp. 300 €
 Jokunen mopedi. Hp. 250–800 €
 Tarkemmin puh. 050-597 4569



Tästä hieno ja erikoinen Vespa Commerciale vuodelta 1975 uudella tuulilasilla.. Osta vaikka itsellesi tai yritykselle mainosajoneuvoksi. Kuutioita löytyy 170, sähköstartti ja peruutusvaihe. Mukaan tulee toinen moottori, kuomu putkirunko, kannellinen lukittava tavaraalattikko, varaosakirja,sähkökuvat, räjäytyskuvat, käyttäjän ohjekirja. Hp. 5000 €. Kyselyt numerosta 050-5633535



Zündapp Trophy 175 S/174 vuosimalli 1957, lisätietoja p. 040 759 7716

OSTETAAN

Mopon moottoreita, mielellään kokonaisia. Kalevi Heikkinen, Lahti. 050-301 0600 tai kalentalli@phnet.fi

MZ ES175/250 hyvät alkuperäiset osat. Laturinkenttä 6 v 60/90W, oikean puolen koneen sivukoppa, MZ tankinmerkit, virtalukko (vain uutena). Jawa 350 cc, valmis tai täydellinen projekti. Puh. 041-3174693



CZ 476 tai vastaavan bensatankki. Haussa sisäpuolelta kelmollinen. Myös muita osia voi tarjota, jos jollekin on jäänyt nurkkiin. Risto P:050-5641790

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
 lokkatukianen@gmail.com

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



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Kari Silvennoinen
044 240 6557
karisilvennoinen55@gmail.com

Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

Harri Rötökö
Toivonkatu 1 A 15
53600 Lappeenranta
0500 947 672
harrirotko@gmail.com

Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Tommi Norman
Ahokuja 3, 15270 Kukkila
044 044 9668
tommi.norman@gmail.com

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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

Jyväskylän aluekerho "Kessut"

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



Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

Jarmo Lindgren, 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 YTTERESSE, 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