

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

5 | 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

Markku Huovinen
Häyrylahdentie 43c
83100 Liperi
044 5459390
vmpk@vmpk.fi

Perinnekeruu

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

Mopoasiantuntija

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



Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

Jäsenrekisterin hoitaja:

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

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

Puhelintuki avoimna

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 6/24 aineisto toimitukseen **15.11.-24** mennessä, lehti ilmestyy joulukuun 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 6/24 15.11. joulukuun alussa

Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Veteraaniralli -24	4
Hayride Jamboree	14
Mies ja pyörä – Pekka Hyvärinen	20
Kaanaan kahinat	22
Lännen Lokarien rompetori	26
Päätoimittajan palsta	27
Terror EDV	28
Rudge Sports Special 1937	30
Akkain talli	33
Motosacoche	37
Honda C110	41
Autohistoriallinen Seura täytti tasavuosia	43

Kansikuva: Antti-Pekka Ruponen ja Harley Davidson 28 B 1928 Keuruun Veteraanirallissa.
Kuva: Pauli Ylikoski

Kesä alkanee kääntyä syksyä kohden, vaikka tätä kirjoittaessani on vielä mitä kaunein loppukesän päivä. Tällaisen kesän jälkeen tulee mieleen lapsuuden kesät, jolloin oli aina aurinkoista. Vaikka nyt olemme saaneet lehdestä lukea kesän hellepäivien lukumäärän tekevän uusia ennätyksiä.

Kesän tapahtumien suhteen sää on myös ollut suosiollinen. Veteraanirallin saimme pitää kohtuullisen hyvän sään vallitessa. Vaikka sää ennusteet näyttivät välillä melko kurjilta, mutta sadekuurut eivät juuri rallin toimintoja haitanneet. Rallikin onnistui yli odotusten, ottaen huomioon järjestäjän olleen uusimman aluekerhon eli Kessujen järjestämänä. Paikkahan oli aivan upea.

Paluumatkalle sattui kohdalleni Hämeenlinnan tienoilla sellainen kaatosade, etten muista aiemmin moisessa moottoripyörällä ajaneeni. Vielä muutamaa kilometriä ennen kotiporttia taivas repeksi vielä kerran. Kummallisia sadekuuroja, kun ne olivat aivan paikallisia. No nyt on jo ajovarusteet kuivuneet ja on mukava muistella kesän retkiä.

Vuoden loppua kohden tapahtumat ja kokoontumiset siirtyvät sisätiloihin. Erilaisia rompetoreja on ympäri maamme. Aluekerhojen kerhoillat eri muodoissaan kokoavat harrastajat pohtimaan toimintojen sisältöä. Johtokunnalla ainakin riittää puuhaa valmistautuessa tulevaan juhluvuoteen VMPK:n täyttäessä 50 vuotta.

Ainakin MP-25 moottoripyöränäyttelyssä ja Classic Motor Show:ssa juhluvuosi pyritään tuomaan esille. Loppukesästä on tarkoitus juhlistaa merkkivuotta juhlatilaisuudella.

Tässä on aluekerhoilla myös loistava tilaisuus nostaa profiilia ja toteuttaa omalla paikkakunnalla vaikkapa pienimuotoinen näyttely, tai ajotapahtuma, jossa kerrotaan harrasteestamme. Ei luulisi olevan ylivoimainen tehtävä.

Klubin syyskokouskin lähestyy, josta on kokouskutsu tässä lehdessä. Samassa yhteydessä on myös kutsu aluekerhoparlamenttiin, johonka tietenkin samoin syyskokoukseen toivotaan runsasta osanottoa.

Syyskokoushan on klubin ylintä valtaa käyttävä toiminto, jossa on merkittäviä asioita jäsenistön päätettävissä. Mm. henkilövalinnat, toimintasuunnitelma ja talousarvio seuraavalle kaudelle ovat käsittelyssä. Olkaa aktiivisia ja osallistukaa näiden päätösten koon.

Oikein mukavaa syksyn jatkoa. Toivottavasti ajokelitkin jatkuvat, että voi vielä pieniä ajeluretkiä tehdä ennen ajokin talvilepoon siirtämistä.

Matti



48. Veteraaniralli Keuruulla

Klubin vuotuinen päätapahtuma keräsi Keski-Suomeen mainiosti väkeä.

Heinäkuun taittui elokuuksi keskellä viikkoa. Ralli lähestyi, eikä säätiedote kovin hääviltä näyttänyt – siedettävän lämmintä kyllä mutta valitettavan kosteaa. Tämä harmitti niin omasta kuin järjestävän seuran puolestakin, vaikuttaisivatkohan enteet sateista osanottajamääriin? Taisikin olla jo kolmas kerta peräkkäin, kun juuri ralliviikonlopulle luvattiin suomalaisen kesäkelin koko repertuaaria. Valitettavan usein huonot sääennusteet vaikuttavat reissuun lähtemisen intoon – tai jos lähdetään, niin varmuuden vuoksi tuoreemmalla kalustolla.

Tällä kertaa rallin järjestelyvastuun oli saanut klubin nuorin aluekerho Kessut. Keski-Suomen ryhmä on perustettu vasta 2022 mutta eiväthän itse jäsenet mitään keltanokkia ole. Yleisön näkökulmasta ei jännittänyt lainkaan, onnistuuko rallin pystyttäminen vai ei.

Järjestyksessään 48. Veteraanirallin pitopaikaksi oli jo varhaisessa vaiheessa valikoitunut Hotelli Keurusselkä, jossa on kuulemma aiemminkin järjestetty monia pienempiä ralleja. Kartalta katsottuna sijainti vaikutti mainiolta – halutessaan kohteeseen saattoi kehitellä reitiksi Keski-Suomen mukavasti polveilevia pienempiä teitä.

Omalla kohdalla rallitaivalta kertyi niukasti päälle 300 km, josta vain pari kilsaa piti ajaa sateessa. Perillä muita saapujia jututtaessa kävi ilmi, että tuurista ja tulosuunnasta oli ollut ajosää paljolti kiinni. Moni oli saanut päästellä auringonpaisteessa kun taas joillain reiteillä oli Esteri poikiaan muistanut.

Perillä Keurusselällä odotti heti pari mieluisaa yllätystä. Povatut kuurosateet eivät olleet veteraanimotoristeja tällä kertaa säikäyttäneet. Jo varhain iltapäivällä oli portilla jopa



Perjantai-iltapäivän vilskettä portilla. Taustakuvassa siipirataslaiva Elias Lönnrot Keurusselän sinessä.

jonoa – ja tämä nimenomaan myönteisessä mielessä: vastaanotossa homma kyllä sujui, mutta tulijoita oli silti jonoksi saakka.

Osanoton runsauden ohessa toinen heti kättelyssä vastaan tullut iloinen asia oli kerrankin kunnollinen telttailu-alue. Paikan “hotelli”-titteli ei etukäteen herättänyt suuria toiveita telttailun suhteen, mutta tämä ennakkoluulo osoit-



Pieniä sadekuuroja Joensuusta tullessa, totesi -72 Kawa H1B:llä ajanut Mikko Ronkainen (vas.). Matti Tarvainen päästeli -74 Honda CB 350 Fourilla samoilta kulmilta.

Juisen Norvinin ympärillä oli jatkuva ihmettelijöiden joukko – eikä ihme, onhan se huima peli!

tautui perinpohjin vääräksi. Telтта-alueen maasto oli mahdollisen sateen kannalta hyvä, sijainti keskeinen, maisema rannan rinteessä kaunis – ja ne palvelut! Vessat sijaitsivat keskellä telтта-aluetta, vettäkin sai ja baari/ravintola sekä makkaranpaistopaikka sijaitsivat ihan vieressä. Kas tällainen on A-luokan telttailualue! Valitettavan usein rallijärjestäjillä vaikuttaa olevan käsitys, että mikä tahansa vapaa nurmialue on sama asia kuin hyvä telttapaikka, vaikei saniteettitiloista saati vesipisteestä olisi tietoaakaan.

Veteraanirallissa kävijöiden ikääntyessä telttailijat ovat toki jääneet tapahtumassa vähemmistöksi, mutta tämä primitivistiporukka on omalla tavallaan tärkeä osa rallia. Trangian ja teltan kanssa reissaavat tekevät historiaa elä-

väksi, he edustavat matkapyöräperinteen jatkumoa käytännön tasolla. Olisikin vaikea nähdä Veteraanirallia pelkkänä hotellikokoontumisena.

Rallivieraiden vaatimukset erilaisista hotelli-, mökki-, matkailuauto- ja telttailumahdollisuuksista ovat epäilemättä melkoinen haaste järjestäjän valitessa paikkaa, mutta toivottavasti telttailijoita ei nähdä tulevaisuudessakaan vain hankalana marginaaliryhmänä.

Klassisella kaavalla

Rallin tärkein ohjelma-anti lienee yleinen turinointi, vanhojen ja uusien tuttujen tapaaminen. Nyt mahdollisuudet



Jussi
Ruponen tekee 1923
Harrikkaan viime hetken säätöjä
(ylh.vas). Mats Lipkin ja Indian Scout 1924
odottelevat lähtöä (ylh.oik.) Ajokuvissa Asko
Partanen (vas.) kiihdyttää vuoden 1912 Douglasilla
leirialueelta ylämäkeen samoin kuin Markku Mäkelä
vuoden 1927 Raleighilla. Muut sata- ja lähes satavuotiaat
olivat: Pasi Mäkiranta Royal-Enfield 1924, Simo
Nieminen Rudge 1914, Tapio Esama BSA 1938, Pentti
Seljamo Raleigh 1933, Erkki Rautio FN 1928, Antti-
Pekka Ruponen Harley Davidson 1928. Taus-
takuvassa satavuotiaiden retkikunta on
juuri lähtenyt kohti Keuruuta.



Satavuotiaat!





Heikki Räisänen Varkaudesta ja Yamaha XJ Turbo -84. 1980-luvun turbokauden pelejä näkee valitettavan harvoin – ja liekö ahdettu Jammu Suomen oloissa turbo-pyöristä vähälukuisin? 80-luvun huimaa kaksitahtikalustoa edusti Antti Mäkipaavolan Yamaha TZR 250. Maastamme tuskin löytyy toista arkikäytössä olevaa Tetsari-Jammaa.



Orggiskuntoinen James Cadet -52 Villiersin 120-kuutioisella moottorilla. Pyörällä Tampereelta saapunut Hannu Tuhkanen kertoi Cadetin olleen suvussa jo 1960-luvulta saakka. Tulomatalla ei kuulemma muuta ongelmaa ollut kuin ylämäet.



Kello lähestyy yhtätoista lauantain aamupäivällä – ajeluretkä vetänyt Jukka Laitinen vilkaisee GT-Guzzin peiliin, ja letkahan näyttää olevan lähtövalmiina.

siihen olivatkin mainiot, sillä monipuolisesta majoitustarjonnasta huolimatta alue oli varsin kompaktin kokoinen. Väki ei hajaantunut toivottoman kauaksi toisistaan ja pyöräkatselmusta oli helppo harrastaa. Muutenkin fasilitteetit olivat kohdallaan. Rantasauna höyrysi hienolla paikalla ja ekstramausteena oli vieläpä mahdollisuus kylpylävierailuun.

Perjantain tavanomaisen ohjelman kuten tapahtuman avajaisten lisäksi rallivihkoon oli merkitty mielenkiintoisesti Keuruun mopomiitin poikkeaminen rallialueella. Tämä taisi olla niitä harvoja asioita, joihin sadekuurot

vaikuttivat negatiivisesti, sillä juuri suunniteltuun aikaan räpsähti melkoinen ryöppy. Haitta oli hetkellinen, mutta mopoporukan vierailu peruuntui ilmeisesti juuri sään takia. Kuurot jäivät onneksi poikkeuksetta lyhkäisiksi, joten tilanne oli ihan kuin Ukkohallassa toissa vuonna ja Raaseporissa viime kesänä. Ennusteista huolimatta saatiin vain pari lyhyttä sadetta, eivätkä ne tunnelmaa tarvelleet.

Rallilauantai eteni niin vakionumeroiden kuin uusien juttujenkin tahtiin. Ajeluretki vei Ruovedelle Matti Kivistön moottorisahamuseolle. Kohde oli ilmeisesti monella tavalla mielenkiintoinen ”Ei pelkästään ne yli 500 sahaa,

vaan ne tarinat...”, totesi muuan ajeluretkeltä palannut.

Ensimmäinen ”Perinteinen aluekerhokilpailu” urheiltiin Terwamotoristien järkkäämässä Ukkohallan Veteranissa, joten nythän kisa alkaa olla perinteinen jo ihan oikeasti. Mukaan kerääntyi taas viljalti osanottajia. Jälleen olivat puntarissa niin henkiset kyvyt kuin kädentaidotkin. Heti ensimmäinen tehtävä oli vaikea, sillä joukkueesta piti osata nimetä kolme kilpailijaa: älykäs, näppärä sekä kätevä.

Satavuotiaiden pyörien paraati alkaa sekin kohta olla vakionumero. Kymmenen osallistujaa kävi vajaan kymmenen kilometrin päässä Keuruun keskustassa hämmästyttävässä paikallista väestöä ikivanhoilla ajokeillaan.

Siipiraslaiva Elias Lönnrotin risteily osoittautui suosi-

tuksi ajanvietteeksi: alukseen mahtui sata järvimaisemien katselijaa ja kaikki liput myytiin. Lastaustilanteessa laivan henkilökunta valitettavasti laski kyytiin nousseiden määrän yläkanttiin, joten jokunen lipullinen jäi rannalle. Rallijärjestäjähän eivät tälle mitään mahtaneet, toivottavasti paattiytyö palautti piletien hinnat maihin jätetyille.

Poikkeusta perinteiseen lauantain meininkiin edusti entistämiskisan puuttuminen. Kilpailu on jo pitkään kärsinyt osanottajapulasta, joten sen pois jättäminen oli ymmärrettävä ratkaisu. Entistämiskisan tilalla järjestettiin tapahtuma-alueella näyttely entistetyille kaksi- ja kolmipyöräisille. Näyttelyn ajopeleistä sai yleisö äänestää suosikkinsa kolmesta luokasta: L1 ja L2 (mopo), L3 (moottoripyörä) sekä

Erinomainen teltta-alue kesäillan hämyssä – etualalla Tampereen seudun skootteristien Markku Pirisen Vespa Rally. Mainittakoon vinkiksi, että Markun muuta kalustoa näkee Vehoniemen museossa VMPK:n skootterinäyttelyssä.





Timo ja Ilkka Vilmi Kawoilla F11 -73 sekä S2 -72. Kolmos-Kawoja ei liikaa vastaan tule, mutta vanhat endurot ne vasta harvinaisia ovatkin. Kovan käytön myötä lienevät kadonneet. "Tämäkin on hirveästä raadosta entistetty", totesi Ilkka rupulikumi-Kawastaan.

Keuruun rallissa sattui ison kuvan F11:n lisäksi silmään muitakin vanhoja kurapyöriä. Näistä monet olivat nuoresta iästään huolimatta melkoisia harvinaisuuksia. Oikealla kaksikin 80-luvun puolivälin XLV-Hondaa samassa kuvassa – siinähän on varmaan jo puolet maamme XLV-kannasta! Takempana minttikuntoinen Ténére ja jonon jatkona vielä Dominaattori-Honda jostain ysäriältä.



Koska viimeksi näit Näin siistit YZ- tai DT-Jammut!?



Kun 1980-luvun lopulla julkaistiin Suzukin suurin enduro 750 cm³ DR Big, niin tämä 1990 julkaistu DR 350 oli sitten tietenkin "Pikku-Tohtori". Karkeasti veikaten kuvan yksilö lienee jo kolmikymmenvuotias.



Laverda Atlas – lieköhän Suomessa edes muita yksilöitä..?

L4 (sivuvaunulla varustettu moottoripyörä).

Iltapäivästä sattui lipunmyynnissä jokin valitettava kupru. Aiemmista käytännöistä poiketen päiväkävijöiden lipunmyynti lopetettiin klo 15. Tällä oli haluttu kohtuullistaa lipunmyynnissä olleiden talkoolaisten työtaakkaa, ja aikataulusta oli ilmoitettu jo rallimainoksissa – yllätyksenä se silti portilla sisäänpyrkijälle tuli. En tiedä, miten asiaa puolin ja toisin hoidettiin joten parempi olla sitä kommentoimatta. Mutta asiasta VMPK:n Facebook-ryhmässä virinnyttä keskustelua voisin lyhyesti kommentoidakin. FB-ryhmässä kirjoittelee niin pieni osa VMPK:n jäsenistöstä, että suurin osa ryhmään kuuluvista on tuttuja myös oikeassa elämässä. Tästä huolimatta sinänsä asiallisesti



alkaneen ketjun keskustelu äityi yllättävän ikäväksi, eikä rallin järjestäjillä ymmärrettävästi ollut aikaa kesken tapahtuman tähän vastailta. Somekeskustelun armoton sävy ja me-hengen puute oli joka tapauksessa yllättävää. Olisi odottanut tällaiselta porukalta rakentavampaa otetta.

Veteraaniralli -24 oli kaiken kaikkiaan oikein onnistunut tapahtuma. Toivottavasti seuraava on yhtä hyvä, sillä onhan se eräänlainen merkkipaalu. Ensi vuonna puljulleme tulee 50 vuotta täyteen, mikä varmaan näkyy tulevan kesän rallissakin. Siitä, kuka tämän tulee järjestämään, ei Keuruselällä virallista ilmoitusta saatu. Jännityksellä odotellaan! •

Karavaanari on kaikkien kaveri, laulettiin siinä yhdessäkin Edelmännin renkutuksessa. Mutta paikkansahan se näyttää pitävän: hilpeää meininkiä Lasse Ristikankareen leirissä. Trike-Harrikan vetämä asuntovaunu on lasikuituspesialistina tunnetun Lassen omaa käsialaa.





Veteraanin yhteydessä on kätevää kutsua kokoon merkkiharrastajia. Vesa Vuorela kuulutti Huimiksessa etukäteen Panther-kuljettajia kerääntymään yhteen – ja näyttelykentällä nähtiinkin lauantaina komea rivistö. Pantherit vasemmalta oikealle: M100 -55, M100 -52, M120 -65 sekä ”model all sorts” periaatteessa vm. -30. Ryhmäku- vasta puuttuu valitettavasti myöhemmin paikalle saapunut oikealla pikkukuvassa esiintyvä malli 75 -52. Se oli kuvanottohetkellä vielä seikkailemassa kohti Keurussel- kää sateiden ja tekniikkaongelmien hidastamana.



Rallipäällikön ajatuksia

VMPK:n 48 veteraaniralli on saatu maaliin. Tapahtuma-ajan sää oli lämmin, aurinkokin näyttäytyi ja muutamia harmittomia sadekuurojakin osui kohdalle. Viikonloppua vietettiin Hotelli Keurusselän alueella majoittuen hotelliin, lomahuoneistoihin, matkailuvaunuihin-, autoihin ja teltaillen. Ruokahuollon hoiti Hotelli Keurusselkä mallikkaasti ja ruokatarjontaa oli moneen makuun. Tapahtuma-alueen toimivuudesta vastasi Kari Nurminen, järjestyksenvalvonnasta Seppo Alander ja lipunmyynnistä Matti Kinunen. Rallin suojelijana toimi Risto Höylä.

Viikonloppu sujui ralliohjelman

mukaisesti. Perjantaina rallivieraiden tulo jakautui sopivasti koko lipunmyyntiajalle. Iltapäivällä oli ruuhkaa, joka ei kuitenkaan ollut pitkäkestoinen. Majoittumispäivän illan avajais- ten lipunnostot ja tervetulo puheet kuuluivat perinteiseen ralliohjelmaan. Illan päätti Hotellin järjestämä karaoke esiintyjineen.

Lauantaina myös päiväkävijät pääsivät osallisiksi rallin antiin. Ehkä mieleenpainuvinta oli Jorma Vitien järjestämä noin 100-vuotiaiden moottoripyörien näytösajo ja näyttely. Paraatijoon Matti Kivistön moottorisahamuseolle Ruovedelle osallistui noin 100 moottoripyörää. Suosikkiajoneuvonäyttelyyn osallistuneet ajoneuvot

olivat sateilta suojassa niille varatuissa teltoissa, yksi sivuvaunupyörä oli ilman teltan suojaa. Tapahtuman teeman mukaisesti näyttelyalueella oli nuorille suunnattu esittelypiste. Myös vanhoihin Trial-moottoripyöriin pääsi tutustumaan esittelypisteen yhteydessä.

Lipunmyynnin sulkeuduttua järjestettiin leikkimielinen ”nokkeluutta, tietoa ja taitoa” vaatinut Aluekerho- kilpailu, johon osallistui 9 joukkuetta. Tämän vuoden kilpailun voitti Lännen Lokarit.

Elias Lönnrot-siipiraslaivaristeilylle osallistui 90 Rallivierasta. Valitettavasti laivayhtiön virheen vuoksi laiturille jäi 10 pettynyttä Rallivierasta, pahoitteluni. Heille palautettiin ristei-

lymaksu bonuksen kera. Iltaohjelmaan sisältyi rallin päättäjäiset palkitsemiseen ja illan päätti tanssimusiikkia esittävä Bändi.

Sunnuntai-aamun valjettua Rallivieraat aloittivat kotimatkan eväinään yksi kokemus Keski-Suomalaisin voimin järjestetystä, Keski-Suomalaisessa järvimaisemassa vietetty viikonloppu.

Rallin valmisteluun käytettiin reilu puolitoista vuotta. Nuorella kokemattomalla Aluekerholla oli paljon mietit-

täviä asioita, rasitteena oli vanhoillinen ralliohje ja sen soveltaminen tähän päivään. Alkukeväänä aloitettu rallin toteutusvaihe sujui melko kivuttomasti. Talkoolaisten ja vastuuhenkilöiden pyyteetön työ oli merkittävä rallin toteuttamiseksi. Palaute tyytyväisiltä rallivierailta, tarinointi kiireiden keskellä heidän kanssaan lämmitti isosti mieltä.

Nähtävää ja koettavaa oli koko rallialueella. Mielestäni tämänkertainen rallikokemus toteutui mallikkaasti

asiallisesti käyttäytyneiden Rallivieraiden, Hotelli Keurusselän, yhteistyökumppaneiden ja talkoolaisten kanssa. Me yhdessä teimme hyvähenkisen tapahtuman. Suuret Kiitokset kaikille, myös VMPK:lle.

Virheiltäkään ei välttytty, olkoon ne opiksi meille ja tuleville veteraanirallin järjestäjille. •

VMPK:n Jyväskylän aluekerho Kessut Rallipäällikkö **Hannu Kinnunen**

Veteraani 2024 tilasto:

BMW	60	Panther	5	Indian	1
Honda	60	K750	4	KMZ	1
Yamaha	26	Laverda	4	KTM	1
Harley Davidson	16	Matchless	4	Kymco	1
Kawasaki	15	IC	3	Norsjö Sopper	1
Triumph	14	Pannonia	3	Norvin	1
Suzuki	13	Vespa	3	NSU	1
BSA	10	DKW	2	NV	1
Jawa	10	Ural	2	Raleigh	1
Moto Guzzi	8	AJS	1	Rudge	1
Ariel	6	Douglas	1	Tunturi Puch	1
Norton	6	Ducati	1	Velocette	1
Royal Enfield	6	FN	1	Victoria	1
MZ	5	HD Trike	1	yhteensä	303



rallivieraita 678, joista päiväkävijöitä 300, talkoolaisia 40



Aluekerhokisassa punnittiin taas tietoja sekä taitoja. Rallipäällikkö Hannu Kinnunen ohjeistaa taitotehtävän kulusta Stadin Pärtsäreiden Mikko Ala-Marttilaa.



Päivi Loponen Päijät-motoristeista vaativan kierretehtävän kimpussa. Purkista pitäisi löytää toisiinsa sopivat pultit ja mutterit, Kari Nurminen ottaa aikaa.



Veteraaniralli -24 palkitut

Kardaanivetoisten kiertopalkinto:

- Honda NTV Revere 1990 / Tapani Puttonen

Tekniikan maailman kiertopalkinto:

- BMW R60/5 1973 / Ari Rohola

Rallin vanhin pyörä:

- Rudge Multi 1910 / Simo Nieminen

Vanhin ralliin osallistuja:

- Jääskeläinen Jarmo s. 1937

Pisin ajomatka ralliin:

- A ja K Salminen Ivalo 1240 km

Pisin ajomatka ralliin /Naiskuljettaja:

- Sari Tulin Espoo 318 km

Nuorin ralliin osallistuja

- Jaakko Peltonen s. 2008

Yleisöäänestys entistetyille 2- ja 3-pyöräisille moottoriajoneuvoille

Luokka L1/L2 mopot:

- Yamaha FT1 1973 /Kai Niemistö

Luokka L3 moottoripyörät, 2- pyöräiset:

- Yamaha DT360A 1974 Ari Leinonen

Luokka L4 moottoripyörät 3- pyöräiset:

- Ural M63 1963 Markku Honkonen

Aluekerhokilpailun tulokset:

1. Lännen Lokarit, Markku Mäkelä, Tapio Esama, Pentti Seljamo, 30 pistettä
2. Päijät Motoristit I 27 pistettä
3. Kantamotoristit 22,5 pistettä



Jorma Leppäsen Honda S65 -68 oli varmaan kinkereiden 60:stä Hondasta pienimpiä ja kauneimpia. Kohottakaamme malja! Kari Pirkolan Pannonia muistutti tehtaan tasavuosisijuhlasta.



Lännen Lokareiden voittoisa joukkue vei Kuutiohurmurin vuodeksi Satakuntaan.



Näyttelyalueen teltassa tapasi lisää mielenkiintoisia murtomaahärveleitä. Järjestävällä seuralla oli ajatus tuoda Keuruun moponuurisoa katsomaan rallin meininkiä. Samalla oli ideana esitellä muinaista mopoikäisten urheilulajia eli minitrialia. Rivistön harvinaisin peli taisi olla vuoden -80 Tunturi Trial Special.



Suosikkipyöränäyttelyyn ilmoittautui monipuolinen kattaus: Ysi-Kawa, Yamaha Trial 50, Shopper-kolmipyörä, BSA A7, Victoria Bergmeister, Kawa F11, Laverda Jota, Yamahat DT 250 sekä DT 360 ja Jammun Minienduro.

teksti: Timo, Mika, Pekka, Tomi, Risto ja Janne
kuvat: Timo Eronen

HAYRIDE

JAN

#4



"Tavoite ei ole olla nopein. Tavoite on pitää hauskaa. Porukalla."

Puumalan Pistohiekalla, vanhalla sodanaikaisella hiekkapintaisella lentokentällä, järjestettiin 10.8.2024 neljännen kerran hiekkakiihdyttelyä vanhoilla, ennen vuotta 1960 valmistetuilla ajoneuvoilla. Järjestäjä oli hyväksynyt mukaan lähes 70 ajoneuvoa kolmeen eri luokkaan, eli autot, moottoripyörät ja muut ajoneuvot.

Olin ilmoittanut meidän porukan viisi pyörää hyvissä ajoin ja olimme saaneet osallistumisoikeuden tapahtumaan. Varsinainen valmistautuminen

kilpailuun alkoi jo muutama viikko ennen tapahtumaa. Jokainen pyörä tarvitsi jotakin pientä viilaamista, pariin vaihdoin välitykset lyhyemmiksi, muut kaipasivat vaan perushuollot. Pari päivää ennen tapahtumaa eli torstaina, alkoi kaluston pakkaus. Viisi pyörää, joista yhdellä vielä sivuvaunu kyljesään, saatiin sopimaan kenkälusikan avulla VW Transporter ja peräkärry-yhdistelmään.

Perjantai-aamupäivällä otettiin suunnaksi Joensuusta Puumalaan.

Nappasin vielä **Nurmen Riston** matkan varrelta Varkaudesta kyytiin, pikku NSU:a ajamaan. Radalle päästiin hyvissä ajoin ja saimme varikkotelallemme hyvän paikan lähtöalueen läheltä. Järjestäjät olivat tehneet pieniä muutoksia alueelle, lähtöön jonottaminen tapahtui nyt erillisen "line-up" lenkin kautta. Tämä oli todella hyvä uudistus, koska aiempina vuosia radalta paluun tekevä paluutie tahtoi ruuhkautua. Me vähän tuumailtiin porukalla, että miten mahtaa onnistua moottoripyörien

MBORee



kanssa lähtöönmeno line-upin kautta, koska mukana oli pari vanhaa maaratapyörää, joiden starttaus tapahtuisi erillisellä startterilla ja polttoainetankkien tilavuus on varsin pieni. Siinä sitten otettiin kontaktia järjestäjiin, jotka lupasivat, että pyörät pääsevät viivalle ilman lenkin kiertämistä, siis suoraan varikon portilta. Tämä käytäntö osoittautui erittäin hyväksi, myös muut kaksipyöräisten kuskit seurasivat meidän mallia ja tulivat siihen samaan suoraan jonoon. Perjantai ilta meni va-

rikolla muiden ajokkeja ihmetellessä kauniissa säässä. Illalla vielä grilli kuumaksi, meidän oman loistokokki **Tomin** tehdessä iltapalat, voitiin hyvillä mielin kömpiä yöpuulle.

Lauantaiaamuna yhdeksältä oli kaikille kuljettajille pakollinen ajajakokous, jossa käytiin läpi kupletin juoni. Ensin ajettaisiin aika-ajoja pari tuntia, sen



jälkeen radan kunnostustauko ja loppupäivä parilähtöinä. Ajoista saattoi katsella itselle sopivaa paria, tai ajaa vaan muuten vaan kuka sitten pariiksi sattui valikoitumaan.

Sateen sattuessa ajetaan sateella

Tapahtumaa edeltävällä viikolla tuli seurattua sääennustuksia astetta tarkemmin. Lauantaille oli ennustettu sadetta ja valitettavasti tällä kertaa ennustus piti paikkaansa. Aika-ajojen ensimmäinen tunti saatiin vielä ajaa kuivalla, ennen kuin taivas repesi ja hanat aukesivat. Tämä ei vaikuttanut osallistujien intoon mennä radalla, vaan lähtöjonoissa oli tasaiseen porukkaa menossa viivalle. Ajamaanhan

tänne tultiin, eikö? Lopulta aika-ajot oli pakko keskeyttää hetkeksi radan muututtua ankkalammikoksi. Onneksi ensimmäinen ryöpsäys meni ohi ja kangasmaastoon sijoittunut alue imaisi veden nopeaan tahtiin ja ajot jatkuivat. Kovinkaan kauaa emme saaneet nauttia poutasäästä, vaan sadetutkien ennustama laajempi sadealue vyöryi alueen päälle vääjäämättömästi. Lähtöpaikkaa jouduttiin siirtämään kymmenkunta metriä eteenpäin, koska ankkalammesta lähteminen olisi ollut turhan haasteellista. Pariajoja ajettiin kuitenkin armottomassa sateessa, lopulta järjestäjät pitivät tuumaustauon ja vihelsivät pelin poikki. Kuuluttajan sanoja lainaten, eiköhän tämä ollut tällä kertaa...

Miten meidän tiimille sitten kävi?

Timo & Mika: Allekirjoittanut ajoin tietysti vuoden 1932 500 cc NSU:lla, joka tunnetaan myös lempinimeltään Moukari. Tällä kertaa Moukarin kylkeen istutettiin sivuvaunu, joka rakennettiin siihen joskus 90-luvun puolenvälin aikoihin. Yhdistelmällä ajettiin vanhojen moottoripyörien jäärata-ajoja aikoinaan useampana talvena, kunnes vuonna 2000 vaunu päästettiin lepovuoroon. Sivuvaunun kyytiin tuli **Mika Malinen**, vanha tallikaveri vuosikymmenten takaa ja ajalta kuin yhdistelmällä ajettiin jäärataa. Varsinainen jälleennäkeminen. Meidän ensimmäinen aika-ajo lähti meni teknisen ongelman (sytytystulp-



pa) takia vähän leikkimiseksi, järjestäjätkin lopettivat ajanoton, koska näytti ettemme pääsisi edes maaliviivalle asti, vaikka lopulta sinne nilkutettiin koneen rykiessä. Toiseen lähtöön uusi kynttilä ja nyt kaikki pelasi, kone veti kuin riivattu, vaikka vaunu kampesi koko ajan oikealle. Maalissa innostuttiin molemmat tuulettamaan oikein kunnolla, ainoa että se käsi millä tuuletin, vetäisi samalla tappokatkaisijanarun irti ja nauru oli valmis. Vauhdissa tappari paikalleen ja kohti paluutietä. Toinen ja kolmas lähtö meni entistä paremmin. Mikke sai neuvoja meidän tiimin **Jannelta**, joka on ajanut sivareilla kilpaa jo ties kuinka kauan ja vinkkien ansiosta yhdistelmä alkoi

kulkemaan suoraan ilman oikealle kampeamista. Päivän viimeinen lähtö ajettiin armottomassa sateessa. Viivalle asetui vastaan Risto pikku Nasulla, meidän yhdistelmä lähti hyvin, mutta vajaan 10 metrin ajon jälkeen kytkin alkoi luistamaan ja se luistikin aivan loppuun saakka. Viaksi paljastui ylimääräinen tavara kuivakytkimen levyissä. Paras aika kirjattiin 10,12 s.

Tomi: Tomi käskytti edellisen vuoden tapaan minun vanhaa maarata J.A.P:ia. Edellisenä vuonna huomattiin, että välitys oli aivan liian pitkä, joten lyhensin sitä radikaalisti. No, lyhennys auttoi, mutta metsään meni, koska maaliviivalla J.A.Pissa oli kaikki pelissä ja välitys loppu. Tomin paras



HAYRIDE JAMBOREE #4



aika kirjattiin 8,11 s.

Janne: Edellisen vuoden tapaan Janne käskeytti minun Ariel HS 500, vanhaa scramble-kilpuria. J.A.P:in tavoin, muutin Arielin välitystä lyhemmäksi, eturatas vaihtui pienimpään mahdolliseen, eli 16-piikkiseen. Tämä auttoi selvästi, Janne lasketteli maaliin koko vaihdelaatikon repertuaari käytössään. Paras aika kirjattiin 8,13 s.

Risto: Koko talven armottomasta tallituusailusta huolimatta 1939 Sarolea-JAP ei valmistunut tämän vuoden HJ-koitokseen. Oli siis turvaututtava tuttuun viime vuoden lainaratsuun, eli 1954 NSU Special Maxiin. Timo oli talven aikana korjannut Pikku-NaSU:sta viime vuoden Jamboreessa hajonneen koneen, ja minun tehtäväkseni jäi löytää siitä ne kadoksissa olleet vaihteet. Ja löytyihän ne. Tämän vuoden kuudetta ajatusta vedosta kahdessa onnistui

kaikki vaihdot! Opin, että länsisaksalaista hienomekaniikkaa on kohdeltava paljon hellempin ottein kuin mihin olen robustimman Pannonian askin käskeyttämisessä tottunut. Ajat ei silti parantuneet, enkä tänä vuonna pääsyt alle 10 sekunnin. Kone ei ollut ihan säädoissään aika-ajoissa, ja alkoi laulaa kunnolla vasta pikku rempan jälkeen haasteajoissa. Päivän loppuhuipennuksena onnistuin taktisen ratavalinnan siivittämänä voittamaan jopa Moukarrin NaSUjenvälisessä koitoksessa. Se olikin yksi päivän viimeisiä lähtöjä, ennen kuin kisat oli pakko keskeyttää.

Pekka: Sain aiemmin keväällä houkuteltua meidän tiimiin mukaan **Hyvärisen Pekan**, jonka tallista löytyy edelleen se sama J.A.P-Hagon, jolla Pekka kilpaili jo 70-luvulla pitkin Suomen maaratoja. Pyörällä oli ajettu ennen Pistohiekkaa vajaa kymmenen

vuotta aiemmin, joten perushuolto pyörälle ja viivalle. Pekka vanhana konkarina täräytti heti ensimmäisellä lähdöllään päivän nopeimman ajan 6,21 sekuntia. Siinä on nuoremmille ihmeteltävää, Pekka täytti tapahtumaa edeltävällä viikolla 79 vuotta ja vauhti on entisellään.

Meidän tiimiltä erittäin iso kiitos järjestäjille! Vaikka perjantai-iltana oli Pistohiekan lavalla tanssittu sadetta pois, ei se aivan riittänyt kaikkea karkottamaan. Se ei meitä haitannut, eikä kyllä muitakaan kuljettajia, hauskaa olttiin tultu pitämään ja sitä saatiin koko rahalla. Kiitokset on myös syytä lausua Akkuhuolto Sinkkoselle, joka lainasi meille varikkoteltan, ilman sitä olisi saattanut hymy vähän hyytyä, muttei paljoa... •





Tapahtuman järjestäjän kommentit

Luantaina 10.8.2024 tuulahteli sen verran kosteasti (ja hieman hiekkaisesti) että sihteerikin joutui pesemään tulostaulun osallistujakyltit. Tulokset eivät kuitenkaan huuhtoutuneet mihinkään, mutta mitään koostetta aika-ajojen ajoista ei ainakaan toistaiseksi ole tehty. Ajat kun eivät tänä vuonna ole oikein mitenkään päin vertailukelpoisia; toisilla oli täydellinen rata, toisilla 120 metrin vesiesteet. Lisäksi lähöpaikkaa myös siirrettiin, joten sateen aiheuttaman tauon jälkeen ajaneilla oli matkakin lyhyempi.

Asiantunteva, kriittinen ja äärimmäisen Hayride Jamboree -henkinen raati toki kuitenkin teki viiltävän analyysinsä osallistujista, ja jakoi palkinnot. Raadin valinnoissa nopeus ei ratkaise kaikkea (mutta ei siitä toisaalta ole haittaakaan). Ennen kaikkea etsitään omaa tyyliä, iloista mieltä ja oikeaa Hoojii -henkeä. •

Palkitut

Vuonna 2024 palkittiin seuraavat henkilöt:

Bikes I

- Timo Eronen & Mika Malinen - NSU 500 1932

Bikes II

- Sami Strid - HD Panhead 1948

Bikes III

- Elina Arilahti - Triumph Thunderbird 1953

Cars I

- Elias Välkki - Willys Overland Touring car 1920

Cars II

- Juha Rislakki - Chevrolet Master 1938

Cars III

- Pasi Pouta - Ford Tudor 1931

Hayride Jamboree -kiertopalkinto:

- Pekka Hyvärinen JAP 500 1955



HAYRIDE JAMBOREE #4

Mies ja pyörä - lyömätön yhdistelmä

Hyvärisen Pekka, vanha kisakuski ja pitkän linjan motoristi Joensuusta sai ajokortin itselleen 1961. Ensimmäinen kaksipyöräinen Pekalla oli 125-kuutiainen MZ. Se jälkeen on pyöriä käynyt muitakin, mm. Jawa ja Husqvarna, jotka olivat vielä normaalissa liikennekäytössä.

70-luvun alussa Pohjois-Karjalan Moottorikerho alkoi järjestämään jälleen maaratakilpailuja keskus kentällä, lähes vuosikymmenen tauon jälkeen. Tuohon aikaan Pekalla oli Yamahan RD3, jolla mies osallistui ennakkoluulottomasti maaradan urheilukoneluokkaan. Siitä alkoi kipinä, joka johti kilpapyörän ostamiseen. Pyöräksi valikoitui 250-kuutiainen Ossa, joka oli ”Bandiitto” Rantasen entinen mestaruuspyörä. Tosin moottori oli vaihtunut jossain vaiheessa, ei niin kulkevaan, joten Pekka hommasi Ruotsista tuliterän moottorin kilpuriinsa. Koneen vaihto teki tehtävänsä, ensimmäinen luokkavoitto tuli taskuun ja siitä alkoi menestys urheilukoneissa. Ossalla menttiin pari-kolme vuotta, jonka jälkeen katse suuntautui kilpakoneisiin.

Ensimmäinen kilpailu maaradalla kilpakoneluokassa tapahtui 1975, jolloin ajettiin Joensuussa Suomi-Norja maottelun B-luokassa. Pyörä oli Joensuulaisen **Toivo ”Topi” Meskasen**, jolla Pekka otti tuntumat J.A.P.-moottoristen kisakoneiden sielunelämään. Tämän jälkeen talliin ostettiin oma J.A.P. moottorinen maaratapyörä, kone löytyi Hamina ja Hagonin runko ostettiin Tampereelta. Aiemmin

mainittu Ossa oli vaihtunut myös isompaan Suzuki RM 370:seen, jolla Pekka kilpaili vielä urheilukoneissa, samanaikaisesti kun kilpakoneluokassa ajettiin J.A.P:lla. J.A.P. Hagonilla ajo tuotti tulosta, Pekka voitti B-luokassa kaikki kilpailut yhden kesän aikana, ja nousu A-luokkaan oli totta. Suzuki vaihtui myös isompaan, eli RM 500:seen. 1970-luvun lopulla J.A.P. moottoristen aika oli loppumassa, tekniikka millä oli hallittu speedway- ja maaratoja alkoi olla yksinkertaisesti vanhentunutta, uudemmat neliventtiiliset koneet kuten Weslake ja Jawa valtasivat radat. Tuohon aikaan maaradoilla oli Rei-



no Santalalla lyömätön yhdistelmä, eli Hagon kilparunko ja crossipyörän moottori. Hyväristen veljekset alkoivat myös suunnittelemaan samanlaista, mutta Suomen Moottoriliitto ennätti tekemään päätöksen, jolla hybridit kiellettiin radoilta.

Tämän jälkeen J.A.P Hagon jäi eläkkeelle ja Pekka jatkoi kilpauraansa urheilukoneluokassa maaradalla ja samalla pyörällä talvisin pitkällä jääradalla. Tulostakin syntyi, maaradan urheilukoneissa Pekka voitti kahdesti Suomen Cup hopeaa, Reino Santalan viedessä mestaruudet. Viimeiset kisat Pekka ajoi jääradalla 80-luvun loppupuolella. Jatkuvasti muuttuvat nastasäännöt ja kaluston edessä oleva uusiminen antoivat myötävaikutuksen

ajohanskojen nostamisesta naukaan.

1990-luvulla alkoivat maarata-ajojen yhteydessä ajettavat näytösajot kiinnostamaan, joten J.A.P kaivettiin eläkkeeltä. J.A.P on vierailut useasti em. ajoissa, mutta nekin ovat kadonneet kartalta, maaradan nykytilanteen kärsiessä kuljettajapulasta.

Hayride Jamboree kuluvana kesänä sopi tapahtumana J.A.P Hagonille ja Pekalle kuin nenä päähän. Mies ajoi Pistohiekan radalla päivän pohjat ja molemmat sekä yleisö tykkäsi. Tapahtuman jälkeen järjestäjät luovuttivat Pekalle kiertopalkinnon kovasta suorituksesta vuodeksi eteenpäin. Ei huonosti ajettu 79-vuotiaalta kuskilta ja 69-vuotiaalta pyörältä. Tehkääpä perässä... •



Pekka numerolla 10 Joensuun maaradalla 70-luvun alussa, pyöränä 250 cc Ossa



Pekka palkittiin Hayride Jamboreen kiertopalkinnolla



Valmiina starttiin Pistohiekan radalla.



teksti: Timo Eronen kuvat: Anni Auvilahti, Nikke Mäkäräinen

KAANAAN KAHIN



Ei riitä sanat kertomaan miten hieno tapahtuma eli Kaanaan Kahinat on. Se järjestettiin nyt todellakin jo 30.kerran Leak MC:n ja heidän avustajien kanssa. Sää, se mistä yleensä puhutaan, oli paras mahdollinen koko päivän ja se varmasti vaikutti asiaan, että katsomot ja koko rata alue pullistelivat katselijoista. Puffet kioskeille oli pitkät jonot ja ne kuuluisat kisamakkaratkin loppuivat kesken.

Juhlatapahtuma oli kerännyt neljään eri luokkaan kiitettävästi ajajia, paukkurauta luokka taisi mennä täyteen viiden minuutin jälkeen, kun ilmoittautuminen avattiin kesäkuun alussa. Jos joku ihmettelee, kuinka pyörät jae-

taan, niin kerrataan hieman:
Säännöthän ovat vanhat tutut:

1) Paukkuraudat

- Moottori valmistettu 1960 tai sen jälkeen
- kuutiolavuus rajoittamaton
- polttoaine bensiini
- vesijäähdytys kielletty, ts. tulee olla ilma, öljy, tai ilma/öljyjäähdytys
- viritys vapaa
- motocrossrenkas vetävässä pyörässä kielletty

2) Classic

AT 30. KERRAN



- kuten kohta 1, mutta moottorin tulee olla valmistettu ennen 1960
- 3) Metanoli
 - kuutiotilavuus rajoittamaton
 - polttoaine metanoli
 - viritys vapaa
 - motocrossrenkas vetävässä pyörässä kielletty
- 4) Sivuvaunut
 - kuutiotilavuus rajoittamaton
 - polttoaine vapaa
 - viritys vapaa





- purkkiorja pakollinen. Koira, nukke tms. ei käy.

- motocrossrengas *etupyörässä* sallittu, vetävässä kielletty.

Rata oli laitettu jo edeltävällä viikolla hienoon kuntoon, ainoa harmittava seikka oli vesiauton rikkoontuminen aamupäivän aikana, joten kastelu ei onnistunut. Sepä ei haitannut ketään, jokainen luokka ajoi kolme kertaa radalla, joista valikoituivat ajojen perusteella finalistit. Classikin finaalissa nähtiin ennen näkemätöntä vääntöä kolmen pyörän kesken, ensimmäiseen kaarteeseen mennessä herrat ajoivat niin tiiviissä sumpussa, että heikompa katsojaa olisi voinut alkaa hirvittää. Ammattimiesten ottein kisa oli kuitenkin reilua ja turvallista.

Kaanaan Kahinat vetää kuljettajia ja yleisöä, juurisyy on varmasti tapahtuman erilaisuus, maksuttomuus niin kuskeille kuin kuljettajille ja sen erittäin hyvä henki. Kahinat ovat saaneet maineen, ja syystäkin, vuosien kehittämisen järjestävän Leak MC:n toimesta. Leak MC haluaa kiittää kaikkia tapahtuman sponsoreita, vapaaehtoisia, kuljettajia ja suurta yleisöä. Tästä on hyvä jatka ensi vuoteen. •





Lopputulokset muodostuivat seuraavanlaisiksi:

Paukkuraudat

1. Mikko Koskinen
2. Kai Kivekäs
3. Timo Huusko

Metanoli

1. Seppo Pitkämäki
2. Mika Vottonen
3. Kai Kivekäs

Classic

1. Vesa Äyräs
2. Antti Märkjärvi
3. Matti Isoaho

Sivarit

1. Säyriö / Heikkilä
2. Sipilä / Koskela
3. Rönni / Asumaniemi

Onnenpyörä-finaali

1. Samu Siren
2. Jusa Lehtonen
3. Paavo Parviainen



Lännen Lokarien rompetori Porissa

VMPK:n Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarit” järjesti neljännen kerran Porissa 2-pyöräisten ja muiden harrasteajoneuvojen rompetoritapahtuman 31.8.2024. Tapahtuma pidettiin edellisvuotiseen tapaan kerhon pihalla, ulkokatoksessa ja sisähallissa. Rompetorin yhteydessä sisätiloissa oli myös vuokraisännän toimesta vanhojen tavaroiden myyntiä.

Pihalla pidettiin aluekerhon 30-vuotisen taipaleen kunniaksi kenties Suomen hienoin vanhojen moottoripyörien näyttely! Tällä kertaa näyttelyn teemana oli lähes satavuotiaat pyörät, joita oli saatu paikalle runsain määrin. 20- ja 30-luvun moottoripyöriä oli paljon ja kaksi pyöristä oli yli satavuotiaita tähtenään hieno ennennäkemätön vuoden 1905 Motosacochen. Sen ympärillä riitti paljon väkeä ihmettelemässä.

Sääkin vaihteeksi suosi tapahtumaa. Väkeä kävi tasaiseen tahtiin ja kauppakin näytti käyvän kohtuullisesti. Kommentit meidän rompetorista olivat yleensä positiivisia eikä 5 € pääsymaksukaan tainnut karkottaa todellisia alan harrastajia. Bonuksena saatiin edellisvuosien tapaan pari uutta VMPK:n ja samalla aluekerhon jäsentä.

Myyjiä oli tapahtumassa enemmän kuin koskaan ennen. Se lienee ainakin osaksi johtuneen tapahtuman ajankohdasta, joka oli valittu huolellisesti, ettei samaan aikaan ollut muita vastaavia tapahtumia. Tapahtuma tultaneen järjestämään myös ensi vuonna samoihin aikoihin. Silloin koete-



taan taas keksiä jotakin uutta ja erilaista myyjien ja ostajien saamiseksi Poriin.

Satakunnan aluekerho sai rompetorista kipeästi kaipaamaansa rahoitusta kerhotilan vuokran maksuun. Tämä johtui muun muassa ensimmäistä kertaa kerätystä pääsymaksusta ja Nakkilan Pyörä ja Mopolta lahjoituksena saadusta japanilaisten moottoripyörien varaosista, joita kerho myi omalla pöydällään. Kerholle jäi näitä osia vielä runsaasti myyntiin eikä esim. uuden veroisia katteita ollut vielä lainkaan myynnissä. Ota yhteyttä, jos kiinnostuit!

Suuret kiitokset menee jälleen kaikille talkoolaisille, myötämieliselle vuokraisännällemme ja tietysti myös myyjille ja ostajille, jotka mahdollistivat tämän tapahtuman! •



Kuinkas toimittajalle kävi Kaanaan Kahinoissa

Alkuvuonna tuli kuningasidea tai sitten ei, mutta päätin A-pultata NSU 500, 1932 pyörään, joka myös ”Moukariina” tunnetaan sivuvaunun kiinni. Vaunu on aikoinaan meidän omatekemä, jolla ajettiin 25 vuotta sitten vanhojen moottoripyörien jäärata-ajaja talvisin. Yhdistelmä pääsi syksyllä tositoimiin ensimmäisen kerran Hayride Jamboreessa, josta löytyy juttu sivulta 14. Moukarin kyytiin lupautui siviilityöpaikaltani nuori nainen, **Jonna Valo**. Meidän ensimmäinen yhteinen testiajo tehtiin toimittajan pihamaalla, joka päättyi Jonnan putoamiseen vaunun kyydistä. Tämä vaan karaisi Jonnaa ja suunnaksi otettiin Kahinat. Onneksi Kahinoissa ajetaan harjoitukset kahteen kertaan, ennen varsinaista ajoa. Ensimmäinen lähtö meni miten meni, toisessa oli jo kilvanajon makua enemmän, ruotsista saapuneen pari **Nilsson/Nilsson** vanhan J.A.P moottorisen sivarin kanssa. Toisessa erässä ruotsin miehet pääsivät kuittaamaan meidät ohi sisäkautta, joten päätin että sieltä ei tulla ohi enää kolmannessa erässä. Kolmannen startti sujui meiltä hyvin, toisin **Sipilä** karkasi uudemmalla pyörällä kauas horisonttiin jo ensimmäisellä kierroksella. Ensimmäiset kaksi kierrosta ajettiin naapurimaan parin kanssa todella tiukasti, pidin sisälinjan ja heidän vasemmalla sijainnen vaunun takia, meistä ulkoa ohittaminen vaati paljon vauhtia. Kolmannen kierroksen viimeisellä kierroksella

Päätoimittajan palsta



sitten sattui ja tapahtui, NSU:n eturengas haukkasi pehmeään spooriin, seurauksella, että meistä tuli matkustajia välittömästi. Ilmalennot rataa ja Moukari jäi ylösalaisin... Onneksi meille ei sattunut sen enempää, kävimme varmuuden vuoksi ensihoitajien tarkistettavina. Henkisiä kolhuja ja pyörälle mainetta sitäkin enemmän...

Lopuksi erityiskiitokset parille Nilsson/Nilsson: It was great to ride the old track against J.A.P. The newer bikes went hard, but we had something to give the public for all the money. Thank you for taking part, I hope we can meet again sometime.

Timo & Jonna

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Veloette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Ajokauden jälkihuoltoon ja entisöintiin osat Britti-Helmistä. Laaja valikoima brittiklassikoihin suoraan hyllystä!

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

teksti: **Erkki Lahtinen** ja **Johan Grotell-Esteves**
kuvat: **Erkki Lahtinen**

Voilà Terrot EDV

Kun Pariisissa asunut portugalilais-syntyinen **João Esteves** muutti perheensä perässä suomeen vuonna 1998 niin vanhana moottoripyörä-harrastajana hän sairastui täällä moottoripyöräkuumeeseen kohta muuttonsa jälkeen. Lääke tähän kuuluisaan tautiin löytyi Ranskan Dijonista missä sijaitsi Terrot'in moottoripyörätehdas. Dijonista hän osti 1.7.2002 vanhan 125 kuutioisen 1958 vuosimallia olevan Terrot-moottoripyörän. Hyvien kontaktien avulla pyörä saatiin edullisesti Suomeen. Hänen veljensä pojalla oli Lillessä rahtifirma, jonka rekat liikennöivät myös pohjoismaihin ja niin erään rahtikuljetuksen mukana pyörä saapui Siuntioon kesällä 2002. Pyörällä ajeltiin rekisteröinnin puuttuessa vain joskus kotitiellä ja se jäi seisomaan yli kahdeksikymmeneksi vuodeksi.

Päällisin puolin

Kooltaan yksisylinterinen Terrot EDV on pienehkö ja painaakin vain noin 100 kiloa. Lähemmin tarkastaltaessa paljastuu muutamia erikoisia yksityiskohtia. Pienikokoinen moottori on kiinnitetty pyöreästä putkesta muotoiltuun runkoon ja suljettu todella tiukasti. Varsinkin vasemman posken kiinnityksessä on käytetty ruuveja säästelemättä, eikä yli kahdenkymmenen vuoden säilytyksessä ole pyörän alle pudonnut ensimmäistäkään öljypisaraa. Pienikokoinen moottori muistuttaa kaksitahdistista moottoria vaikka onkin nelitahtinen. Nelitahtiseksi moottorin paljastaa vain pieni ulkonema jäähdytysripien alla, vasemmalla puolella. Ulkonema kätkee sisälleen työntötankojen vaatiman tilan. Moottorin huohotin on sekin omaperäinen, se ulkonee mootto-



Moottorin etupäässä näkyy huohotin.

rin edestä ja lyhyt metalliputki päättyy moottorin alle. Moottori kehittää 5,5 hevosvoimaa 5500 kierroksella. Poltonesteen saannista huolehtii Gurtnermerkkinen kaasutin. Vaihteisto on neliportainen, keskeltä akseloitu vaihdopoljin on oikealla puolella. Varvaspuolella vaihtuvat vaihteet isommalle ja kantapäällä pienemmälle. Vaihdakaavio on sekin ranskalaiseen tapaan omaperäinen, vapaan ollessa ylimpänä ja kaikkien siitä alaspäin. Myös alkuperäinen polttonestehana on erikoinen, sillä siinä on hanan rungon lävitse edestakaisin liikkuva levy, jonka toisessa päässä on reikä, toisen pään ollessa umpinainen. Myös mahtava takavallo/rekisterikilpi-yhdistelmä edustaa ranskalaista innovaatiota. Öljysäiliön korkissa on suurennuslasi, josta näkyy moottorin ollessa käynnissä ohut öljysuihku. Jos suihkua ei näy, on syytä sammuttaa moottori, jollei se ole jo



leikannut kiinni, ja tutkia miksi öljy ei kierrä. Vauhtivarojen hillinnästä huolehtivat yksinokkaiset rumpujarrut. Voima moottorista takapyörälle välitetty ketjulla. Sähköjärjestelmä on kuusivolttinen ja kipinä tulpalle tuotetaan magneetolla.

Heti käyntiin

Nykyisen omistajan, Joãon pojan **Johanin** otettua pyörän työn alle, hän huomasi polttonestehanan vuotavan hapertuneiden korkkitiivisteiden vuoksi. Vaihdettaessa tiivisteet hän huomasi, ettei niiden vaihto auttanut, vaan hana vuoti edelleen. Tarkemmassa tutkimuksessa paljastui hanan rungossa oleva, lähes näkymätön hiusmurtuma. Johan vaihtoi rikkinäisen polttonestehanan tilalle Honda Monkeyn vastaavan, jossa kierteen läpimitta ja nousu oli sama. Hän puhdisti



Etulokasuojan päällä oleva tarra kertoo että vakuutus on ollut -98-99 kunnossa.

kaasuttajan, vaihtoi öljyt ja tulpan, uudet bensat, sekä siisti muutenkin vuosikymmenten pölyjä pois. Ja kas kummaa moottori käynnistyi ensi potkulla. Johan kertoi, että hän ei aio entisöidä pyörää, vaan säilyttää sen kaikkine patinoineen ja vaihtaa vain rikkiäiset osat, kuten kahvojen ja jalkatappien kumit, polttoneste hanan sekä letkun ja ehkä jonkun vaijerin. Terrot käynnistyy yleensä ryyppytyksen eli kohokammion tulvituksen jälkeen ensimmäisellä pol-

kaisulla ja jää käymään hidasta pehmeä-äänistä tyhjäkäyntiä, mutta ottaa herkästi kierroksia. Johan iloitsi kovin siitä, että heti ensimmäisellä veteraanimoottoriajoneuvo-kokouksessa, jossa hän kävi Terrottia näyttämässä, se oli illan tähti, herättäen rutkasti mielenkiintoa ja jopa iloa. Yksikin vanha harrastaja tokaisi, että ”illan makein pyörä!” Jostakin kuului puolestaan arvelu ”onko-han se kasattu eri pyörien osista?” Ei ollut. •

Ranskalainen takavalo /rekisterikilpi on melkoinen laite. Pimeällä ajettaessa valaistut kirjaimet kertovat pyörän rekisteritunnuksen



Rudge Sports Special 1937

30-luvulla moottoripyörien kehitys kulki eteenpäin kovaa vauhtia. Yksi monien innovaatioiden tuoja moottoripyöriin oli Coventryssä sijainnut Rudge.

Rudge Whitworth Cycles oli brittiläinen polkupyörien, polkupyörän satuloiden, moottoripyörien ja urheiluautojen vanteiden valmistaja, joka syntyi kahden polkupyöränvalmistajan fuusiossa vuonna 1894. Whitworth Cycle Co. of Birmingham, jonka perustivat **Charles Henry Pugh** ja hänen kaksi poikaansa **Charles Vernon** ja **John**, sekä Coventryn Rudge Cycle Co. (joka polveutui **Daniel Rudgen** Wolverhamptonista perustamasta polkupyöräyrityksestä).

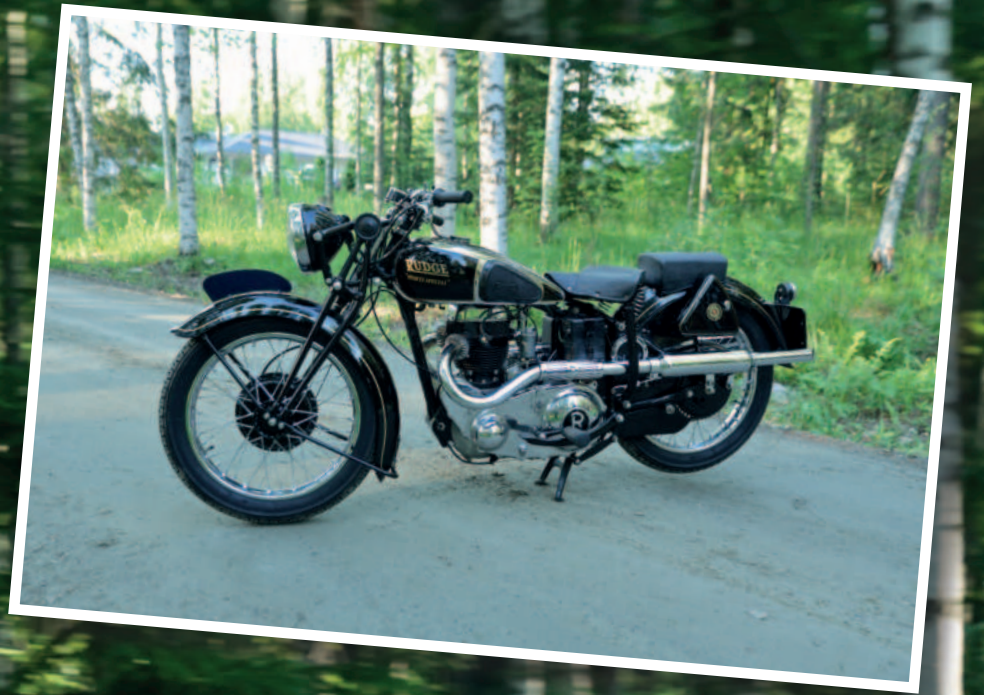
Rudge-moottoripyöriä valmistettiin vuosina 1911–1946. Yritys oli tunnettu innovaatioistaan moottorin ja voimansiirron suunnittelussa sekä kilpailumenestyksistään. Heidän myynnin mottonsa oli "Rudge it, don't trudge it." Rudge on tullut tunnetuksi sen käyttämistä neliventtiilisisistä sylinterinkansista. Edellä mainittuja moniventtiilikansia oli ollut jo paljon aiemminkin, lähinnä kilpapyörissä, mutta Rudge otti ne mukaan sarjavalmistukseen vuodesta 1924 eteenpäin.

Tämän jutun Rudge Sports Special on vuodelta 1937. Sports Special maksoi vuonna -37 65 puntaa, malliston kalleimman eli Ulsterin hintalapun näyttäessä 77 punnan hintaa. 37-vuoden mallit olivat ensimmäisiä, joissa oli täysin koteloitu venttiilikoneisto. Pyörän omistaa Joensuulainen **Ari Eronen**, joka hankki pyörän valmiiksi entisöitynä Saksasta. Entisöintityön taso on virheetön, kuten kuvista huomataan. Tästäkin pyörästä löytyy yksi Rudgen innovaatioista, mikä liittyy jarruihin. Jarrupoljinta painettaessa, se vaikuttaa molempiin, niin etu- kuin takajarruun. Jarrua painettaessa kovempaa, jarruvoiman suhde jakautuu etujarru painotteiseksi. Rudge huomasi, että tehokkaat jarrut vaativat myös van-teilta paljon, joten he kehittivät omiin pyöriinsä muista

poikkeavan pinnauskuvion, eliminoimaan mahdollista vanteen vääntymistä. Neljävaihteinen vaihdelaatikko ei todellakaan ollut itsestäänselvyys kaikissa tuon ajan moottoripyörissä, mutta Rudgen valikoimiin se tuli ensimmäisen kerran 1924.

Toimittaja pääsi todistamaan juttukeikal-la Rudgen ensikäynnistystä Suomessa. Moottorissa on jakopään kopassa pieni vipu, joka avaa hieman venttiileitä käynnistykseen helpottamiseksi. Rudge vaatii reippaan polkaisun, mutta sen saatuaan, se käynnistyi hyvin, päästään ilmoille mukavan soundin tuplayläputkien kautta. Ilta-ajelulle lähdettiin kahdella vuonna 1937 valmistetulla pyörällä, Arin Rudgella ja toimittajan Arielilla. Arin ajaessa edellä toimittajan seuratessa, katse jotenkin vääristyi, koska Rudge vaikutti melko korkealta pyörältä, vaikkei se sitä todellisuudessa ole, epäilen että pakoputkiston sijoittelu hämäsi toimittajan silmiä. Joensuun ohittavalle moottoritielle laskeutuessamme Ari nosti aika reippaasti luistia kohti kattoa ja Rudge kiihtyi 30-luvun pyöräksi todella hyvin, Arielille piti antaa happea reilusti, jos tahtoi Rudgen perässä pysyä. Rudge paukautteli putkista hieman mustan puhuvaa, ymmärrettävä on, että koneella ei ole pahemmin ajettu entisöinnin jälkeen ja sen säädöissä on vielä hakemista.

Mitenkäs se laulu menikään? Onneksi on kesää jäljellä...



Rudge tehtaan vaiheet 1910-1940

1910: Ensimmäinen Rudge koottu 27. heinäkuuta.
1911: Ensimmäiset Rudge-moottoripyörät myynnissä yleisölle, yksivaihteinen, yksisylinterinen (499cc), hihnaveto, valinnaiset NSU- tai Mabon-vaihteistot ennen Multi-mallia.
1912: Multi-vaihte esiteltiin yhdessä yksivaihteisten Brooklands- ja TT-mallien kanssa.
1913: Suuremman kapasiteetin 750cc Multi esiteltiin.
1914: Sturme Archer 3-vaihteinen napa saatavilla.
1915: 1000cc V-2 'Multi' esiteltiin.
1921: 3-vaihteinen vaihteisto esiteltiin.
1923: 4-vaihteinen vaihteisto esiteltiin 7/9hp V-2 mallissa. Viimeinen Multi valmistettu.
1924: Uusi 4-venttiilinen 350 cc malli esiteltiin 4-vaihteisella vaihteistolla, jota seurasi 500 cc versio.
1925: Tuotantomalli 500 cc edellä mainituilla ominaisuuksilla ja yhdistetyillä etu- ja takajarruilla.
1926: 350 cc malli poistettiin tuotannosta.
1927: '100MPH' kilpamalli tarjolla erikoistilauksesta.
1928: Ensimmäiset satulatankkiset Rudget varustettu sisäpuolisilla rumpujarruilla. Dirt Track malli esiteltiin.
1929: Ulster-malli lisättiin valikoimaan Graham Walkerin Ulster G.P. voiton jälkeen, yhdessä JAP-moottorilla varustetun 250cc (OHV tai SV) ja rinnakkaisneliventtiilisen 350 cc kanssa. Vaihteiston jalkavaihte käytössä ensimmäistä kertaa TT:ssä.
1930: Kuivasumppu voitelujärjestelmä esiteltiin Rudge-moottorisille tieliikennemalleille. Viimeinen vuosi JAP 250 cc ja rinnakkaisventtiilisten 350 cc mallien tuotannossa. Vaihteiston sisäosat uudistettiin 350 cc/500 cc malleille. Ulster-malliin saatavilla valinnainen 90 mp/h takuu hintaan £75 ja 100 mp/h takuu hintaan £85. Ensimmäiset 'Python'-moottorit myynnissä muille valmistajille.
1931: TT Replica mallit esiteltiin (350 cc & 500 cc). Täysin radiaalinen Rudge-moottorinen 250 cc esiteltiin puolasytytyksellä yhdessä täysin säteittäisen 350 cc kanssa. 250 cc sai oman vaihteistonsa (pohjimmiltaan pienennetty 500 cc). Rinnakkaisventtiiliset 500 cc tieliikennemallit Special & Ulster, nyt magneetto sylinterin takana.
1932: Ensimmäinen ja ainoa vuosi täysin radiaaliselle (venttiilit) 500 cc Ulsterille. 250 cc TT Replica esiteltiin. Tieliikennemallit (350 /500) saivat öljykylpy ensiövetoketjuketolon. Seisontakahva esiteltiin 350 & 500 malleissa. Rajoitettua tuotantoa 6-pulttisesta Dirt track -moottorista.
1933: Viimeinen vuosi, jolloin dirt track -koneet olivat katalogissa. Viimeinen vuosi 250, 350 ja 500 TT Replica -koneille ja täysin säteittäiselle 350 cc:lle. 500 Ulster palasi magneeton asennukseen koneen edessä, puoliksi radiaali-



Ensimmäinen myyntimalli vuodelta 1911.

sella valurautaisella sylinterin kannella. 250cc sai öljykylpyketjuketolon.

1934: Ulster nyt takamagneetolla ja uudella alumiinipronssisella puoliksi säteittäisillä venttiileillä varustetulla sylinterinkannella. 250 cc täysin radiaalisilla venttiileillä varustettuja. 500cc vaihteiston sisäiset välitykset vakioitiin (ei enää eroja Specialin ja Ulsterin välillä).
1935: Ensimmäinen 2-venttiilinen 250 esiteltiin - Tourist. 500 cc Competition malli katalogissa.

1936: Viimeinen vuosi täysin radiaalisille 4-venttiiliselä 250cc (250cc Sports). 250 2-venttiilinen nimettiin uudelleen Rapidiksi. Pyöreäputkiset etuhaarukat esiteltiin. Special-moottorin iskutilavuus muutettiin 495cc:stä 499cc:ksi. Ulster-sylinterinkannen valua muutettiin heikkouksien korjaamiseksi. Yksittäiset 'WD' Ulster ja 'WD' Rapid mallit tuotettiin arviointia varten puolustusministeriölle.

1937: 500 moottorit suunniteltiin uudelleen täysin suljetuilla sylinterinkansilla. Sports Special 500cc malli esiteltiin. E.M.I. otti yrityksen haltuunsa ja muutti Hayesin, Middlesexiin. Polkupyörätuotanto aloitettiin uudelleen vuonna 1937, moottoripyöriä ei tuotettu ennen vuoden 1938 loppua. Kilpailumallit poistettiin.

1938: 250cc 2-venttiilinen Sports esiteltiin. Ulsterin sylinterinkantta uudistettiin lisäämällä ylimääräinen keinuivun kannen pultti.

1939: 500cc Ulster varustettu RR50 alumiinisylinterinkannella. Villiers-moottorilla varustettu Autocycle esiteltiin. Pieni määrä (12) aitoja WD 250cc valmistettiin ja toimitettiin sopimuksen mukaisesti.

1939/40: Tehdas suljettiin tutkanvalmistuksen tieltä.

teksti: **Anita Ollonberg**
kuvat: **Anita Ollonberg**, **Pauli Ylikoski**
sekä **Gordon Leggett** ja **Andrew McMillan** CC4.0

Rohkeasti reissuun!

Kesän kuljetuskuvioita pähkäiltyäni tuli mieleen jakaa Akkain Tallissa muutamia asioita, joita olen joutunut selvittämään ja opettelemaan pyörän kuljettamisiin ja kiinnittämisiin liittyen. Jospa se rohkaisisi muitakin motoristeja, jotka eivät vielä ole pyörää esimerkiksi laivalla kuljettaneet, lähtemään reissuun ison veden yli.

Laivalle mennessä eniten jännitti kiinnitysliinojen käyttö. Muistanko, miten kiinnitysliinojen kiristimiä eli räikkää käytetään ja mihin ne liinojen koukut siellä laivalla oikein kiinnitetään? Netistä olin lukenut laivayhtiöiden ohjeita pyörien kiinnittämiseen, joten sen perusteella oli jotain hauskaa siitä, mitä olin tekemässä.

Aalto laivaa keinuttaa

Varauiduin matkaan ottamalla mukaan kaksi pientä 5-metristä kiinnitysliinaa. Pyörä kannattaa kiinnittää siinäkin tapauksessa, että meri olisi satamassa ollessa tyyni. Merenkäynti voi silti yltyä avomerellä keikuttavaksi. Sen opin nyt ensimmäistä kertaa pyörää laivalla kuljettaessani, että paitsi, että pitää huolehtia oman pyörän kiinnittämisestä, on fiksua katsoa, että viereisen pyörän kuski myös kiinnittää omansa. Viereeni pysäköinyt kuski livahti pois paikalta vikkelästi heti pyöränsä pysäköityään ilman, että kiinnitti sitä. Minuahan se sitten huoletti avomerellä ollessa, kun laiva keinui välillä aika topakastikin, että entä jos se viereinen pyörä kaatuu minun pyöräni päälle ja mitä vaurioita siitä aiheutuisi. Autokannelle ei enää laivan lähdeyttä pääse enkä henkilökuntaakaan löytänyt. Ensi kerralla olen tarkempuna ja kipaisen kuskin perään, jos viereinen pyörä jää kiinnittämättä. Jos ei kiinnittäminen kiinnosta, niin pitää sitten pysäköidä pyörä niin etäälle muista, ettei se kaatuessaan kolhi muita.

Ainakin tällä laivalla, jolla matkustin, oli lattiassa ristin



Ei tullut otettua kuin yksi kuva pyörän kiinnittämisestä laivalla, mutta kyllä siitäkin jotain näkyy. Siinä vaiheessa, kun oheinen kuva on otettu, on pyörä kiinnitetty mustalla liinalla takaa kahteen pisteeseen. Avulias kanssamotoristi lisäsi lisäksi vielä yhden oranssin liinan varmuuden vuoksi. Kiinnitin pyörän myös edestä ja lisäsin renkaiden eteen ja taakse liikkumista estävät kiilat.





Joskus pitää lähteä liikenteeseen sitten, että mukana ovat sekä auto että pyörä. Kuvan mukainen kuormauskalusto on osoittautunut käteväksi.



Sinne sujahti. Lopuksi pitää muistaa nostaa myös kuormausvälineet kyytiin. Nekin pitää kiinnittää, etteivät ne heilu tavaratilassa valtoimenaan ajon aikana.



Eturenkaan kiinnitys.

muotoisia koloja, joihin kiinnitysliinujen koukut sai laitettua helposti kiinni. Kuvan ottamisen jälkeen kiinnitin pyörän myös edestä ja laitoin renkaiden taakse ja eteen liikkumista estävät kiilat, joita laivalla oli valmiina. Käytin laivalla vapaina olleita kiinnitysliinoja, niin ei tarvinnut purkaa omia matkatavaroista. Laivan liinat olivat tosin vähän tahmeita käyttää, kun olivat merivedestä märkiä, puneilla ja räikät jumittivat, mutta kun otti vähän kärsivällisyyttä peliin, niin kyllä nekin sai toimimaan.

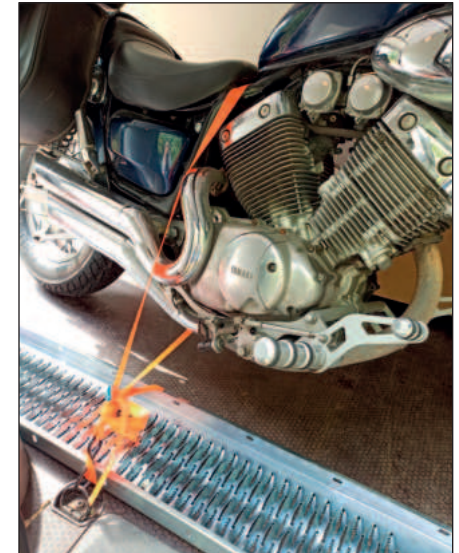
Kiinnitysliinoja oli laivalla käytävissä ihan mukava määrä, mutta jos kyytiin olisi sattunut samalle vuorolle tulemaan useamman kymmenen pyörän letka, ei niitä olisi riittänyt kaikille. Omat kannattaa siis olla joka tapauksessa mukana, eiväthän ne paljoa matkatavaroissa tilaa vie. Ja ainakin toimivat. Entäpä sitten niiden käyttö? Minä olen niin harvoin kiinnitysliinoja tarvinnut, että pääsee aina välillä unohtumaan, että miten niitä käytettiin. Kokeneille pyörän kuljetteliijoille tämä on tietysti aivan selvää pässinlihaa ja jonkun mielestä ehkä vähän turhaakin sisältöä lehteen, mutta ajattelen, että saattaahan niitä olla lukijoiden joukossa muitakin kuin minä, joille pyörän kanssa yksin liikkuminen ja sen kiinnittely ovat uusi ja opettelua vaativa asia.



Etupään kiinnitys.

Kiinnityskohtien paikantaminen

Aluksi kannattaa tutustua ihan rauhassa omaan pyöräänsä sitä silmällä pitäen, että mitkä ovat omassa pyörässä ne kohdat, joihin kiinnitysliinat on turvallista kiinnittää. Turvallinen kiinnityskohta tukeutuu aina pyörän runkoon. Jos ei siihen suoraan pääse kiinnitysliinaa pujottamaan ympärille, niin voi käyttää vaikka kaatumisrautoja kiinnittämiseen. Minun pyörässäni niitä ei ole, mutta tarakka-sissybarlaukkurautakombinaatio on pultattu runkoon kiinni, joten arvelin, että ta-



Rungon päältä kiinnitys keskeltä.

rakka on ihan ok paikka kiinnitysliinaa varten. Edessä pitää katsella, saisiko sen liinan jotenkin mahdollisimman kiinteästi rungon ympärille tai mitä sellaista kiinteää siellä oman pyörän etupäässä on, johon liinan saa laitettua turvallisesti. Jos ei muuta turvallista kohtaa löydy, niin eturengas on yksi mahdollinen kiinnityskohta. Tärkeintä on, ettei kiinnitysliinoja kierrä etuis-kunvaimentimien ympärille, sillä laivan keikkuessa niihin kohdistuva veto saattaa vetää niitä kaareviksi. Pienetkin



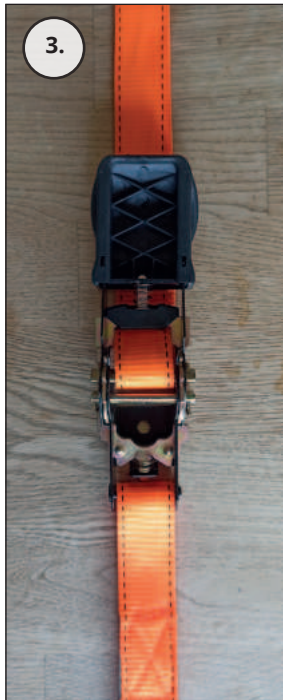
1. Tässä se pää liinasta, jossa on räikkä eli kiristin. Ylhäällä oleva läpykkä on se osa, joka liikkuu ylös-alas eli jolla liinaa kiristetään. Se alla on akseli, jonka ympärille kiristettävä liina rullautuu.



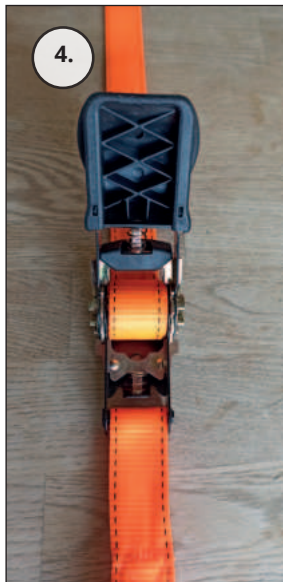
muutokset etuiskareissa vaikuttavat pyörän ajo-ominaisuuksiin ja turvallisuuteen, joten ihan oikeasti niitä kannattaa varoa.

Kiinnitysliinojen käyttö

Kiinnitysliina on siis leveä nauha, joka on kahdessa osassa ja jonka molem-



3. Sitten akselin läpi pujotettu liina työnnetään takaisin ylös akselin yläpuolelta kiristysläpän alta. Liinaa vedetään tässä kohtaa räikän läpi tarvittava määrä kiristysvaraksi. Tässä kohtaa kannattaa vähän arvioida, kuinka pitkää kiinnitysliinaa tarvitaan eli että kokonainen liina riittää (pyörään kiinnittämisen jälkeen) kiinnityspisteestä kiinnityspisteeseen ja että kiristettävää liinanosaa jää sopivasti kiristettäväksi. Kannattaa siis viimeistään tässä kohtaa suunnitella, millä tavoin pyörä kiinnitetään.



2. Aluksi liinan toinen osa (ja siitä se pää, jossa ei ole koukkua) pujotetaan akselin keskellä olevasta raosta läpi ylhäältä alas.

4. Ja tältä näyttää sitten, kun liinaa on kiristetty eli ylimääräistä liinanosaa on kierretty akselin ympärille läpykkää ylös-alas liikuttelemalla niin paljon, että liina on varmasti tiukalla ja pyörä pysyy jämakästi paikoillaan. Liinaa poistettaessa kiristys löysätään kääntämällä läpykkä ääriasentoon taakse ja painamalla sen alapuolella olevaa vapautinta.

missä päissä on koukku. Nämä koukut kiinnitetään niihin paikkoihin laivalla, autossa tai peräkärjessä, mihin ne hyvin ja tukevasti kiinni saa ja mihin ne yltävät.

Vaikka liinoja on erilaisia, niin kyllä niistä ovat yleensä nuo kuvissa mainitut osat löytyneet. Ja jos vielä homma opetteluttaa tai mietityttää, niin ohje-

videoitahan löytyy youtubesta. Ja aina voi kysyä kaverilta, vaikka kokoneemalta kerhokaverilta omassa VMPK:n aluekerhossa, että miten se tämä kiinnityshomma oikein toimii.

Joskus vähemmälläkin pärjää

Lähtiessäni kesällä viikoksi Viroon lupasi säätiedotus kuivaa viikkoa. Päätin pärjätä pelkillä sivulaukuilla, enkä ottanut sadekamppeita mukaan. Jos ne olisin ottanut, olisi pitänyt ottaa mukaan myös takalaukku. Vaikka päätin pärjätä vähällä, oli silti vaatteita liikaa. Joka iltä ajopäivän jälkeen heitin hiki-vaatteet koneeseen ja aamulla ne olivat kuivat, joten yksi vaatekerta ajovaatteiden alla riitti. Ajovaatteethan ne reissussa ovat päällä koko ajan, niin ei sitä vaatetta oikeasti kovin paljoa tarvitse, sään mukaan vain. Varavirta ja työkalut veivät vähän tilaa myös. Takalaukun kanssa matkustaessani pidän mukana myös 2,5 litran varabensakanisteria, koska pienellä tankilla ajan.

Ennakointi luo turvan tunnetta

Tien päälle jääminen ja muut turvallisuusasiathan ne aina mietityttävät ja ne pitää ottaa huomioon. Niin kuin missä tahansa liikuttaessa. Omaa pyörääni pidän aika luotettavana ja jos joskus tien päälle jäisin, niin onko se sen kummempaa, jääkö sitä tien päälle kotomaassa vai muussa maassa? Ja motoristi ei ole koskaan tien päällä yksin, se kannattaa muistaa. Apuja löytyy, ainakin, jos liikkuu reiteillä, joissa muitakin ajelee.

Löysin yhden vakuutusyhtiön, joka myy yli 15 vuotta vanhalle pyörälle kaskoa, joka on voimassa myös ulkomailla. Enkä tietenkään kyseenalaisella pyörällä ylipäätään edes reissaisi, missään, mutta tuo oma yli 30-vuotias on kyllä osoittautunut aika luotettavaksi, etenkin nyt, kun tiedän, mitä sille on tehty ja kun itsekin olen jo oppinut varautumaan ainakin joihinkin tilanteisiin. Ja kun ei pyörä niin kallis ole, niin ei se niin paljoa kirpaise, jos käy, niin kuin eräs motoristi kertoi: jätin

pyörän sinne. Vaikka eihän sitä vanhaa ystäväänsä hennoisi mihinkään jättää, ei sen puoleen.

Suomessa voimassa olevia vakuutuksia on vanhallekin pyörälle helppompi löytää. Facebookia käyttävän kannattaa liittyä Motoristien turvaverkosto -ryhmään. Meiltä aluekerhojen sihteereiltä muuten kyseltiin taannoin yhteystietoja VMPK:n auttajalistalle. Mitäköhän sille listalle kuuluu? Meillä on VMPK:ssa valtakunnallisena kerhona kerhokavereita eri puolilla Suomea. Omasta merkkikerhosta saattaa löytyä myös apuja, jos tilanne tulee.

Puhelin on elämänlanka

Tärkein turvaväline reissussa on tietenkin puhelin. Sieltä löytyvät majoitukset, yhteystiedot, vakuutusyhtiöiden äpit ja muut. Puhelin pitää siis pitää ladattuna ja senkin varavirtaa kannattaa kuljettaa ajossa mukana, ettei virta loppuisi juuri silloin, kuin ei pitäisi. Kylmällä säällä puhelinta kannattaa kuljettaa lähellä kehoa, jotta akku pysyisi lämpimänä ja toimintakykyisenä.

Kuten aina ulkomailla liikuttaessa, kannattaa kohdemaasta riippuen tarkistaa, millä ehdoilla oman puhelimen nettiliittymä on voimassa. Pohjoismaissa ja ETA-maissa muutamaa maata lukuun ottamatta tässä suhteessa päästään nykyään yleensä aika helpolla.

Todellisia teiden sankareita ovat mielestäni olleet he, jotka reissasivat ennen älypuhelinien aikaa. Helppoaahan se meillä nykyään on, kun on apu aina yhtä lähellä kuin lähin puhelin.

Yksi asia tuli vielä mieleen mainita: pidä ulkomailla ajaessasi mukana henkilöllisyystodistusta, pyörän vakuutuk-



Finnlinesin Finnmaidilla oli moottoripyörien sidontaliinoille perinteiset kiinnityslenkit. Itänaapuri on jo kiristänyt Kawansa ylärungosta kanteen. Bokserinkuljettaja on puolestaan tällännyt kaatumaraudan hollille – siitä kiinni!

sen green cardia ja paperille tulostettua pyörän rekisteriotetta. Niitä voi joku joskus kysyä. Ja tietysti matkustusasiakirjoja kohdemaan mukaan

Eli ei muuta kuin rohkeasti reissuun, vaikka merenkin taa. Akat ja Ukot, Mimmit ja Jäbät. Ja he, jotka tuntevat olevansa jotain siltä väliltä tai eivät mitään. En tiedä muuta asiaa, joka tekisi yhtä onnelliseksi kuin se, että saa illalla

nukahtaa väsyneenä ja onnellisena siitä, että saanut ajaa koko päivän. Ja kun aamulla herää ja ilahtuu muistaessaan, että tänäänkin on ajopäivä. Mihin hienoihin paikkoihin sitä tänään saakaan tutustua? Ja aina sitä tulee reissusta takaisin vähän isompana tyttönä kuin mitä oli sinne lähtiessä. Tietäen ehkä taas piirun verran enemmän siitä, kuka on: Ajava Nainen. Onnellinen. •



AkvaBlast suomi

Laadukkaat märkäpuhallukset ajoneuvojen osiin

Vuohkalliontie 9, 18200 HEINOLA

040-771 5919

teksti ja kuvat: **Timo Eronen**

Motosacoche



Moottoripyörä kellojen ja juustojen maasta

Motosacoche oli Sveitsin suurin mp-valmistaja ja se toimi alalla 1899–1956, mutta yritys valmisti myös mm. moottoreita ja generaattoreita alkuajoilta periytyvällä MAG-merkillä (Motosacoche-Acacias-Genève). Sen toiminta alkoi vuonna 1900 polkupyörien irrotettavilla apumoottoripaketeilla, ja sen nimi juontuukin tästä ensi tuotteesta, "moottorista laukussa" = moto saccoche.

Vuonna 1899 ranskalaiset veljekset **Henri** ja **Armand Dufaux** suunnittelivat pienen nelitahtisen moottorin. He perustivat tuotantolaitokset Sveitsiin ja asensivat moottorin ja apulaitteet pieneen apurunkoon, joka mahtui polkupyörän runkokolmion sisälle. Hyvin pian keksinnön laatu ja käytännöllinen käyttökelpoisuus tulivat tunnetuksi

jopa Sveitsin alueen ulkopuolella ja näitä "pussissa olevia moottoreita" myytiin tuhansia. Järjestelmän etuna oli, että apurunko otti vastaan moottorin tärinän eikä näin ollen välity polkupyörän runkoon. Useat varhaiset moottorit asennettiin polkupyöriin, jotka osoittautuivat liian kevyiksi kestäämään usein alkeellisten ja raskaiden voimanlähteiden jatkuvaa kuormitusta. Asiakas, jolla ei ollut polkupyörää,

Taustakuvassa ilmeisesti Motosacochen 500 cm³ seka-venttiilimalli vuodelta 1914. Ensimmäisen maailmansodan aikaiset kamerat olivat niin kömpelöitä, että harvoinpa näkee näin vauhdikasta ajokuvaa tuolta ajalta. Kuva: Sveitsin kansallisarkisto.



Tohtori Connolly ja hänen uusi Motosacoachensa Callan-sairaalan edessä Sydneyssä vuonna 1908. Kuva: Mitchell Library/New South Wales.



Motosacochen 375-kuutioinen 3CV V2-malli (1910/-11) portugalilaisen Caldas da Rainhan kaupungin moottoripyörä-museossa. Kuva: Nicola CC 4.0



sai tilata myös valmiin paketin, mikä tarkoitti, että tehdas toimitti myös "Dufaux"-pyörän. A1-moottorissa oli akku- ja kelasytytys, ja se painoi vain 7,5 kg.

Vuoden 1905 esite nimeltään "Characteristiques de la Motosacoche" koostui 28 sivusta, jossa oli täydelliset kuvaukset ja piirustukset kaikista osista. Tehdas väitti, että moottoripaketti voitaisiin asentaa pyörään viidessä minuutissa. A1 oli varustettu hihnan säätimellä ja siinä oli akku- ja sytytyskela. Takapyörästä löytyvä vannejarru hillit-

si jollain tavalla menoa, jota pieni kone antoi parhaillaan 30–40 km/h.

Vuonna 1905 Dufaux'n veljekset jättivät pian yrityksen ja keskittyivät lentokoneiden rakentamiseen. Vähitellen moottoreista tuli isompia ja tehokkaampia, myös kaksisylinterisiä valmistettiin ja alkuperäinen idea moottoroidusta poljinpyörästä hiipui. Tehdas rakensi kokonaisia moottoripyöriä "Motosacoche"-merkin alla, mutta jatkoi MAG:n myyntiä. (Motosacoche/Acacias/ Geneve)-moottoreita myytiin monille tunnetuille valmista-

jille Ranskassa, Englannissa, Saksassa, Itävallassa ja Italiassa. Ranskassa ja Italiassa oli jopa tehtaita, jotka tuottivat Motosacoche-moottoripyöriä lisenssillä.

Muun Euroopan kahakoidessa keskenään ensin 1914–1918, ja kohta uudelleen 1939–1945, pystyi Motosacoche kotimaansa Sveitsin rauhahan oloissa jatkamaan tuotteidensa kehitystyötä. Vaikutus ulottui aina Japaniin asti, missä Meguro (josta tuli myöhemmin osa Kawasakin yritysrystä) esitteli eräänä japanin



Motosacoche/MAG-voimalähteitä käyttivät laajasti muutkin valmistajat – niin moottoripyörissä kuin muissakin ajoneuvoissa. Vasemmalla saksalainen Gutbrod SRL-sarvitraktori, jossa on 350 cm³ lisenssi-MAG (kuva: Cjp24 CC4.0). Oikealla hollantilainen Simplex, jonka 600 cm³ sekaventtiilli-Motosacochella varustettu malli esiteltiin 1921. (kuva: Yesterdays Antique Motorcycles CC2.5).





Saksalaisen VFV:n (Veteranen Fahrzeug Verbandes, Veteraaniajoneuvojen liitto) ajotapahtuma vuonna 2018, etualalla Motosacoche 441A -29 perässään Condor -24. Kuva: Nightflyer CC 4.0

mp-teollisuuden varhaisista helmistä vuonna 1937 Motosacoche-tuotteesta parannetun "Z97"-moottorinsa. 1930-luvun talouslama oli raskasta aikaa Motosacoche-MAG:ille, ja vuonna 1937 sen osakekanta myytiin "Ateliers des Charmilles"-osakeyhtiölle mikä keskittyi paikallis- ja teollisuusmoottoreiden valmistukseen moottoriajoneuvojen sijaan.

Motosacoche yritti sodan jälkeen paluuta jo 1947 uudenaikaisella 200-kuutioisella mallilla, mikä ei kuitenkaan edennyt messuilla esiteltyä prototyyppiä pidemmälle. Moottoripyörien kokoonpano pääsi käyntiin vasta 1952 Küchenin 250-kuutioisella "Opti"-moottorilla varustetulla moottoripyörällä. Opti oli monilla tavoin ongelmallinen, ja kun moottoripyörien menekki supistui 1950-luvulla Euroopan muitakin mp-valmistajia laajalti koetelleen kysyntämurroksen vuoksi, päätti Motosacoche vuonna 1956 vetäytyä alkuperäiseltä toimialtaan.



Tämän jutun pyörä

Juttumme Motosacochen omistaa Lau-

ri Turpeinen, joka osti ko. pyörän itselleen Hollannista. Vuosisadan alun pyörien tyyliin, Motosacoche käynnistetään pyörän ollessa takaseisontatuel-



la. Aluksi poljetaan kammista vauhtia, sitten kytketään veto moottorille satulan alla olevasta vivusta, joka yksinkertaisesti kiristää moottorin vetohihnaa. Tämän jälkeen vapautetaan puolipuristin ja toivotaan, että kone käynnistyy. Pyörän jarrun ollessa melkein teknistä tietoa, on kuljettajan oltava varuillaan koko ajan. Tosin pienestä sivuventtiilimoottorista irtoava tehoa antaa pyörälle vajaan 40 km/h vauhdin, jos kaikki asetukset ja säädöt ovat kohdillaan.

Täytyy kyllä hattua nostaa niille viime vuosisadan alun moottoripyöräilyn pioneereille, jotka ovat ajankohdan tyypillisillä moottoripyörillä ajaneet. Säädettäviä kohtia riittää koko ajan ja ajovakaus ei todellakaan ole maailman tukevimmasta päästä. Silti, ajokokemus toimittajalle on enemmän kuin mieluisa kokemus, nyt on tullut ajettua kaikista tähän astisista moottoripyöristä ylivoimaisesti vanhimmalla. •

Rompeterori

Isänpäivänä su 10.11.2024
klo 9:00–13:00

Lohjalla Citymarketin parkkihallissa Ojamonharjuntie 61, 06200 Lohja

- Myyjät pääsevät sisälle sunnuntaina klo 7.00
- Ruutu on kooltaan 3 x 5 m ja maksaa 25 €
- Parkkihalliin mahtuu alle 2,5 m korkea auto.
- Pysäköinti ilmainen, mutta sisäänpääsy maksaa 5 €
- Huom! Maksut käteisellä
- Mobilismiin ja motorismiin liittyvän tavaran myyjät ovat tervetulleita. Muun tavaran myynnistä on sovittava etukäteen.

Lisätiedot: Kari Lapinaho
p. 0400 401 416



teksti & kuvat: **Timo Eronen**



Pieni ja pippurinen Honda C110

Suomessa alkoivat mopot valtaamaan markkinoita helppona ajoneuvona 1950-luvun lopulla. Varsinainen mopojen ryntäys tapahtui 1960-luvun puolella. Suomen lainsäädäntö määritteli mopille tiettyjä kriteerejä, kuten polkimet, maksimitohon ja maksimipainon. Juttumme Honda ei mahtunut noihin kriteereihin, joten se tuli katsastaa moottoripyöräksi. Tämä

asia varmasti vaikutti siihen, että Hondia ei saatu myydyksi samalla tavalla kuin muita mopoja.

Juttumme pyörä tuli Hammaslahdessa asuvalle Keijo Holopaiselle huollettavaksi joensuulaiselta harrastajalta, joka oli ostanut Hondan Etelä-Suomesta lähes 15 vuotta takaperin. Pyörää ei otettu liikennekäyttöön, siinä ilmenneiden pienten teknisten vikojen

takia. Keijo otti siis pyörän huollettavaksi / korjattavaksi, muutaman vuoden suostuttelun jälkeen. Pyörän kytkin oli teknisesti suurin ongelma, sieltä oli lohkeillut paloja ym. Koneeseen hankittiin pitkin maailmaa mm. uudet kytkinlevyt, tiivistesarja ja tasasuuntaaja. Kyseiseen malliin osien saanti on helppoa, malli on yksi Hondan eniten valmistetuimmista.

Autohistoriallinen Seura täytti tasavuosia



Autohistoriallisen Seuran (AHS) perustamisesta tuli kuluneeksi 60 vuotta. Tätä oli seura päättänyt juhlistaa järjestämällä upeat juhlat Hirvihaaran kartanossa lauantaina 6. syyskuuta 2024. Tilaisuuteen oli saapunut kutsuvieraat mukaan lukien yhteensä 150 henkilöä. Järjestäjän toivomus oli, että mahdollisimman moni saapuisi paikalle mobiili-ikäisellä ajokilla. Tätä olikin noudatettu varsin hyvin, sillä kartanon piha täyttyi eri aikakauden ikäisistä historiallisista ajoneuvoista.

Juhlatilaisuus alkoi kartanon aulassa puheenjohtaja **Hans Brummerin** tervetuliais-toivotuksella. Ja kohotettiin malja juhlan kohteelle. Tämän jälkeen olivat vuorossa tervehdykset, joista mainittakoon SAHK:n puheenjohtaja **Leila Suutarisen** tuoma tervehdys ja VMPK:n pj. **Matti Herlevin** ja vpj. **Jorma Vitien** tuoma tervehdys.

Tämän jälkeen juhlaväki siirtyi valtavaan ”lasipalatsiin” johon oli katettu juhlaillallinen. Paikat oli nimetty ennakoon ja juttu luisti. Oli äärettömän

mukava tavata alan harrastajia, joista osa oli vanhoja tuttuja ja uusiin tutustumalla. Illan ohjelmassa oli neljästä muusikosta koostunut Lumos Kvarretti, jossa oli kolme viulistia ja yksi sellisti. He soittivat varsin viihdyttävää vanhempaa musiikkia. Tämän jälkeen päästiin ruokailuun. Kolmen ruokalajin juhlaillallinen oli todella maukas. Oli mahdollisuus valita ruokiin soveltuva juoma. Kahvin kanssa oli tarjolla konjakkia tai likööri.

Seurustelu aktiivista ja tunnelma korkealla. Tässä vaiheessa oli mukava lähteä kotimatalle, joka onkin pimeässä melkoinen seikkailu. Kadehtien ajattelin heitä, jotka olivat varanneet majoituksen hotellista. •



Jukka Pesonen, Veijo Pesonen sekä **Stoeper**.



Hirvihaaran kartanon portaiden juurella Matti Herlevi, Esko Pohjola (Vetku) sekä Leo Belik.





VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI

Sääntömääräinen syysvuosikokous 2024

Aika: lauantai 24.11.2024 klo 13.00

Paikka: Hotelli Kiljava, Kotorannantie 49, 05250 KILJAVA

Syysvuosikokous aloitetaan Klubin tarjoamalla lounaalla Hotelli Kiljavalla klo 12.00 alkaen.
Varsinainen kokous aloitetaan klo 13.00 (jäsenkortit mukaan)

ESITYSLISTA:

- 1§ Kokouksen avaaminen Matti Herlevi
- 2§ Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjantarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valitseminen
- 3§ Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
- 4§ Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
- 5§ Vahvistetaan 2025 jäsenmaksujen suuruus
- 6§ Vahvistetaan 2025 toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarvio
- 7§ Valitaan Klubille puheenjohtaja seuraavaksi kahdeksi vuodeksi
- 8§ Valitaan Klubin johtokuntaan neljä jäsentä erovuoroisten tilalle
Johtokunnan erovuoroiset jäsenet ovat:
Markku Huovinen
Virva Kaario
Hannu Kaskela
Kari Silvennoinen
Johtokunnassa jatkavat jäsenet ovat:
Arto Ahonkivi
Seppo Lehtimäki
Mika Järvenpää
Jorma Vitie
- 9§ Valitaan tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja vuodelle 2025
Nykyiset tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja ovat Tilintarkastustoimisto Revisium Oy, vastuullisena tilintarkastajana Mikko Lilja, toiminnantarkastaja Olli Salonen toiminnantarkastajan varahenkilö Kalervo Jussila
- 10§ Käsitellään johtokunnan esittämät asiat
- 11§ Käsitellään Klubin jäsenien esittämät asiat
- 12§ Kokouksen päättäminen

Klubin jäsenten kokoukselle esittämät asiat on jätettävä kirjallisena Klubin puheenjohtajalle tai sihteerille viimeistään 1.11.2024 mennessä. Kirjalliset esitykset tulee toimittaa osoitteeseen: puheenjohtaja Matti Herlevi, Myrntitie 29, 00720 HELSINKI (tai e-mail hm.herlevi@kolumbus.fi) tai: sihteeri Hannu Kaskela, kotitie 3, 13800 KATINALA (tai e-mail hasse@kaskela.fi.)

HUOM! Lounastilausten arvioinnin helpottamiseksi pyydämme aluekerhojen sihteeireitä keräämään tietoja osallistujista ja toimittamaan arviot Klubin sihteerille viikkoa ennen kokousta. Kokouksen lounasvaraukset tehdään ilmoitettujen tietojen perusteella.

JOHTOKUNTA

Lauri Uusimäki In Memoriam 21.7.1926 – 9.8.2024

Lauri Ludvig Uusimäki eli pitkän ja sisältörikkaan jopa huimapyörämäisen elämän. Hänen kilvanajouransa ajoittui vuosille 1949–53.

”Eipä pikkupojalla olisi voinut olla parempaa tuuria, kun isosiskoni ihastui kaveriin, jolla oli Rudge Ulster, vieläpä Grand Prix Model. Lisäksi mies osoittautui vastikään perustetun silloisen Ylä-Vuoksen Moottorikerhon, myöhemmin Imatran Moottorikerho, yhdeksi perustajajäseneksi. Topi Paunelaksi”, muisteli Lauri kansani Huimapyörässä 2/2014 moottoriurheilun katkuista elämäänsä ja jatkaa:

”Vahvaa intoa hypätä satulaan lisäsi vielä Arvi Järveläinen, jo 30-luvulla tunnettu viipurilainen kärkiajaja, joka kuului Laurin tulevan langon kaveripiiriin. Hänestä kehkeytyikin sitten oppimestarini. Parin sodan jälkeen ajat paranivat ja harrastukset virisivät moottorien voimalla, kun bensaakin alkoi herua. Vauhtia hankkeille antoi Suomen Suurajot-kilpailu Helsingissä, jolle myönnettiin bensat ehdolla, että kilpailujen tuotosta lahjoitettiin leijonanosa sotainvalideille. Kilpailuun osallistuivat kaikki kynnelle kykenevät paitsi Otto Brandt ja syytä hänen poisjäämiseensä en tiedä, mutta seurauksen tiedän. Hän luovutti Rudgensa Arvi Järveläisen ajettavaksi. Taas onni potkaisi minua, kun pääsin hänen avustajakseen. Ahersimme päiviä Brandtin Fabianinkadun liikkeen kellarissa seurauksella, että Arvi ajoi kisan kierrosennätyksen, joka kesti monta Eläntarhanaajoa, ennen kuin se rikottiin. Kisa oli samalla Arvi Järveläisen jäähyväiskilpailu. Sen jälkeen hän lahjoitti tulppa-avaimensa, ketjutyökälunsa ja kypäränsä minulle, hanslankarilleen. Kypärä oli vuosien mittaan saanut tosi kyytiä niin Suomessa kuin rajojen ulkopuolellakin. Valittavasti en yltänyt lähellekään. Ne päivät olivat minulle ainutlaatuiset. Sellaista tehokurssia en ollut ennen läpikäynyt, enkä jälkeenkään”.

Sittemmin Rudge ilmestyi äidin kauhuksi kotipihaan ja Lauri ilmoittautui kerhon järjestämään kisaan, Immolan lentokentän raviradalla ajettavaan maaratakilpailuun. Kilpailuinnostus oli kova ja kisaan ilmoittautui jopa helsinkiläisiä kuskeja Jappeineen. Laurin mukaan hesalaiset vähän vienosti hymyilivät paikallisille luettelokonekuskeille. Laurin ajoharjoittelu oli jäänyt vähiin, joten konerikko lähdössä pelasti hänet pahemmalta. Lauri lisäksikin runsaasti harjoituskilometrejä, pyrki ja pääsi Porin Tiilimäelle alokasluokan lähtöön. Ajaessaan varikolle lähtönsä voit-

tajana, Waltsu Bergström hihkasi portilla ”Hyvä poika”. Siitähän itseluottamus ja kilpailuvietti vain kasvoi.

Rudgella Lauri kilpaili ainakin Lappeenrannan Vesitornin ajoissa ja Savonlinnassa. Hän kokeili myös Japilla maarataa ja osti Moto Guzzi Gambalungan, mutta Rudgen jälkeen Lauri sai lähes lottovoiton. Suomeen tuli erään lappeenrantalaisen puutavarakauppiaan onnistuneen vientikauden seurauksena kaksi 500-kuutioista Vincent Cometia. Toista pyörää tuli ajamaan HMK:n maineikas ”Leka” Leo Nyman.

Tulikaste Vincentillä tapahtui Pyynikin ajoissa, mutta Rosendahlin mutkassa sateen kastelemalla mukula-kivetyksellä pyörä lipesi Laurin alta kyljelleen. Vincent lähtikin epäonnisen ajon jälkeen kiertoon ja tilalle tuli Triumph T100, jolla Lauri osallistui useisiin kilpailuihin, myös kotiradallaan Imatralla. Hän oli myös vuoden Imatran Moottorikerhon puheenjohtajana.

Osallistumista kilpailuihin rajoitti työ, eikä pitkiä viikonloppuja katsottu hyvällä. Tuloksetkin olivat tiukassa. Ja sitten tuli nainen. Moottoriurheilu ei kuitenkaan jäänyt, sillä kilpailuista ja Laurin työn kautta tutuksi tullut Raine Lampinen pyysi Lauria Moottoriurheilulehteen. Kahdeksan vuoden aikana Lauri pönkitti lehden taloutta luomalla mittavan ilmoituskannan ja hoiteli samalla eri tilaisuuksien järjestelyä ja suhdetoimintaa. Mieleenpainuvinta oli mestaruuksien Gaala-ilta, jossa Lauri sai istua MM-mestari Jarno Saarisen pöydässä koko illan.

Pisimmän työuransa Lauri teki Sanomayhtiön aikakauslehtiryhmän ilmoitusmyynnissä myyntipäällikkönä, jolloin 80-luvun alussa tutustuin häneen. Laurin kanssa kävimme monissa Imatran ja Pyynikin muistoajoissa ja sain Laurin kanssa Imatralla aina VIP-kohtelun. Kirjoitin toki ajoista myös Huimapyörään.

Lauri oli myös VMPK:n aktiivinen jäsen. Koki klubin kehittämisen tärkeäksi ja odotti juhlavuotta. Aivan erityisesti hän arvosti ystävänsä Simo Niemisen ansiokasta työtä veteraanimoottoripyöräilyn väsymättömänä Primus Motorina.



Lauri Alastaron moottoriradalla Pyynikin muistoajoissa 2023.

Vesa Huhtanen

Pekka Roininen on poissa

Veteraanimoottoripyöräklubin pitkäaikainen jäsenkirjuri ja kunniajäsen menehtyi pitkäaikaisen sairauden uuvuttamana Tampereella 14.8.2024. Pekka tuli VMPK:n riveihin 80 luvun alussa ja pian hänet toimeliaana miehenä valittiin klubin johtokuntaan. Neljä vuotta johtokunnassa ja neljätoista vuotta jäsensihteerinä on yhdelle miehelle merkittävä panos kerhon eteen tehdystä työstä. Useat jäsen ja kalustoluettelot olivat aikoinaan Pekan toimittamia, työtä mitä hän niiden toteuttamiseksi teki ei voi väheksyä.

Pekka oli Mansen Masinistien toiminnassa kantava voima rompepäivillä ja rallijärjestelyissä aina mukana, kun ne tamperealaisten toimesta suoritettiin. Vihreätankkinen BSA nähtiin usein kerhon ajotapahtumissa mukana. Masinistien kerhoiloissa on tapana juoda kahvia, kukapa siellä oli keittämässä sitä kuin Pekka. Pyynikintori 3 kerhotilassa monet vuodet ja vielä uudessa Ylöjärven tallissa Pekka hoiti tätä, ei niin haluttua tehtävää yhdessä Sepon kanssa pitkään.

Itse tutustuin Pekkaan 80-luvulla, kun hän liittyi klubiin. Finnairin lentokonemekaanikolla oli paljon käytännön tietoa mäntämootoreista, jota hyödynnettiin pienemmissä päristimissä. Pirkko-vaimo ansaitsee suurkiitoksen siitä, että suostui sietämään melkoisesti tilaa vievän jäsenkirjurin työn hoitamisen kotona. Onneksi heillä oli tilat missä se voitiin suorittaa. Talkootyön arvo mitä Pekka teki voi jokainen arvioida, kun katsoo mitä nykyään maksaa vastaava työ vieraalla tehtynä.



Pekan muistoa kunnioittaen

Olavi Kaario

Stadin Pärtsärit

****Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho****

Ajokelit on kyllä suosinut tänä syksynä pitkään, siitä huolimatta toiminta on taas alkanut tuttuun tapaan. Kerhoillat ovat alkaneet Ilmailumuseolla joka kuukauden ensimmäinen keskiviikko **kello 18.00. (2.10, 6.11 ja 4.12.2024)**

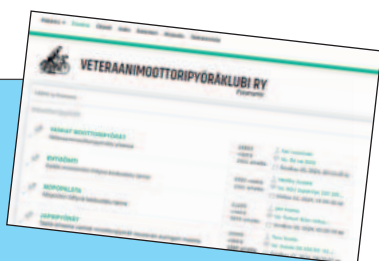
Tulevia tietoa tulevista tapahtumia : Lohjan Rompetori **10.11.**, Joulusauna Korpilammella **28.11.**
HUOM! Muistathan ilmoittaa osallistumisestasi joulusaunaan **21.11.** mennessä joko kerhoillassa tai sähköpostilla lokkatukiainen@gmail.com tai soittamalla 040 502 4126.
VMPK:n syysvuosikokous **24.11.** Hotelli Kiljava

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*



VMPK:n webmaster vaihtunut



VMPK:n johtokunta on 18.8.2024 pitämässään kokouksessa päättänyt, ettei allekirjoittanut enää jatka VMPK:n www-palveluiden ylläpitäjänä eli webmasterina. Uutena webmasterina jatkaa **Markku Huovinen**, yhteystiedot löytyvät sivulta 2. Hän vastaa kaikesta mitä www.vmpk.fi-tunnuksen alla on, eli jäsen ja kalustoluettelo, nettisivut ja foorumi.

Kiitos kaikille VMPK:n sähköisiä palveluita käyttäneille jäsenille. Vuosien varrella tuli homma tutuksi, tulihan webmasterin virkaa hoidettua vuoden 2007 alusta asti, noin 18 vuoden ajan.

Timo Eronen

Haku päällä!



Veteraanimoottoripyöräklubi ry. Museo-ajoneuvosihteerin virka auki 1.1.2025 lähtien.

Vaativaan tehtävään haetaan halukasta ja pitkäjänteiseen suorittamiseen pystyvää henkilöä. Tiedustelut VMPK ry sihteeriltä 0400 684 306

Hakemukset 15.11.2024 mennessä sähköpostilla sihteerille hasse@kaskela.fi tai postilla Hannu Kaskela, Kotitie 3, 13800 KATINALA

Ylä-Kainuun aluekerhon Korpimotoristien kuulumisia



Tervehdys Korpimotoristit!

Kerholla pyöriä säilyttävien on aika maksaa kauden 2024–2025 säilytysmaksut. Nyt on käytössä enää vain kylmää tilaa ja sen hinta on 85 €/kausi/1. pyörä jäseneltä ja 155 €/kausi/1. pyörä ei jäseneltä. Seuraavat pyörät puoleen hintaan. Maksa maksu 30.11. mennessä kerhon tilille FI58 5442 0920 0156 38. HUOM! Tärkeää: Laita viestikenttään pyöriesi rekisterinumerot. Jos olet uusi jäsen tai vaikka et olisikaan jäsen, mutta tarvitset säilytystilaa eikä sinulla ole vielä avainta, sovi avaimen noutamisesta (jäsenet) tai sisälle päästämisestä (ei jäsenet) numerosta 040 8549 704.

Syyskokouskutsu

VMPK:n Ylä-Kainuun aluekerhon syyskokous pidetään kerholla (Tuohustie 7, Suomussalmi) lauantaina 30.11. alk. klo 15.00.

Syyskokouksen esityslista:

1. Kokouksen avaaminen.
2. Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjantarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valitseminen.
3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen.
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen.

5. Vahvistetaan vuoden 2024 toimintakertomus.
6. Talouskatsaus.
7. Käsitellään ja vahvistetaan toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarviot vuodelle 2025.
8. Vahvistetaan seuraavan kauden (2025-2026) säilytysmaksujen suuruus.
9. Valitaan tulevalle kaudelle kerhosihteerin ja rahastonhoitaja.
10. Tehdään päätös aluekerhon nimen muuttamisesta Kainuun aluekerhoksi.
11. Terveiset aluekerhoparlamentista ja VMPK:n syyskokouksesta.
12. Keskustellaan muista mahdollisista ajankohtaisista asioista, joista tuntuu olevan tarvetta keskustella yhdessä.
13. Kokouksen päättäminen.

Kokoukseen on mahdollista osallistua myös etänä. Tilaa tarvittaessa kokouslinkki osoitteesta sihteerin@korpimotoristit.fi viimeistään 28.11.

Tervetuloa mukaan päättämään yhteisistä asioista yhdessä!

Aluekerhosihteerin **Anita**, 040 8549 704, sihteerin@korpimotoristit.fi

Lännen Lokarien tiedotuksia



Moi!

Loputkin kesän (ajo)tapahtumista on nyt saatu kunnialla hoidettua. Toisaalla tässä lehdessä on pieni juttu ja hienoja kuvia tämän vuotisesta rompetoristamme. Jatkossa toimintamme siirtyy talviajaksi sisätiloihin kerhollemme, jossa pidetään suosittu kerhoillat ja kokoukset.

Kerhomme sai lahjoituksena Nakkilan Pyörä ja Mopolta runsaasti japanilaisten moottoripyörien varaosia, joista osa saatiinkin jo myytyä rompetorilla. Lisäksi saimme samasta paikasta käyttämättömiä moottoripyörien katteita, jotka ovat myös nyt myynnissä.

Tällä hetkellä on tiedossa runsaasti varauksia moottoripyörien säilytystilaan, toivottavasti ne myös toteutuvat. Vuokraisännän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan kaikki halukkaat saavat pyöränsä säilöön eikä mitään rajoituksia ole pyörästä eikä sen omistajasta. Pyörät otetaan säilytystilaan saapumisjärjestyksessä niin, että ensimmäisinä tulleet saavat parhaat paikat. Ilmoitukset minulle puh. 044-978 1806 tai Artolle puh. 044-297 9885.

Kutsu: Sääntömääräinen **Satakunnan aluekerhon syyskokous** pidetään kerhotilassa maanantaina **4.11. 2024 klo 18.00** alkaen osoitteessa **Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori**. Kokouksen jälkeen sään salliessa grillataan makkaraa perinteiseen tapaan kerhon laavulla, omat makkarat mukaan. Tervetuloa!

Hyvää syksyn jatkoa!

Juhani Salminen, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi

Mansen Mörinät 5/24



Syksyn saavuttua Masinistien tiistaikokoukset ovat siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin.

Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa.

Kahvion hoitoon tarvittaisiin henkilö tai ryhmä Perkon Jussin eläköidytyä.

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

Veteraaniralliin Keuruulle ajeltiin porukalla pienessä tiikusateessa.

Syysajo ajeltiin 22.9. Rautajärvelle Helvetin Tunareiden mopotalille.

30. syyskuuta kokoonnuttiin VMPK:n syntysijoille Salhojankadun Pubiin.

Kesäkauden viimeinen Vähäsillan sauna lämpiää 3.10 klo 17-22.

Vehoniemen automuseolla jatkuu VMPK:n skootteriaiheinen näyttely kauden loppuun asti.

Siivoustalkoot kerholla 29.10. alkaen klo 17. Tampereen aluekerhon vuosikokous tiistaina 05.11. kerhuhuoneella Mikkolantie 42 klo 18.

Käsitellään sääntömääräiset asiat.

Ohjelmallisia kerhoiltoja pyritään järjestämään talvikauden aikana

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook-ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*



Kanta-Hämeen aluekerho Kantamotoristit

Aluekerhon syyskokous ABC Tiiriö 28.11.24 klo 18.00 alkaen.

Aloitetaan kahvitarjoilulla. Toivotaan runsasta osanottoa.

Aloitettu myös talvikauden toiminta kuukausikokouksilla aina **kuukauden viimeinen torstai klo 18.00 ABC Tiiriö**. Jatketaan niin kauan ensi kevääseen, kun talvikelit estävät tai haittaavat turvallista moottoripyöräilyä.

Ensi vuonna (2025) vietämme VMPK ry. 50-vuotis juhlavuotta, jonka johdosta myös Kantamotoristit järjestävät asiaan kuuluvaa ohjelmaa. Toimintaa on jo lähdey varovasti suunnittelemaan tämänhetkisten resurssien puitteissa. Myös yhteisestä matkasta on ollut keskustelua. Johtokunta olisi hyvin kiitollinen, jos jäsenistöltäkin tulisi ehdotuksia vuoden 2025 toimintaan.

Menneiden vuosien tapaan myös VMPK ry. syyskokoukseen 24.11.24 Kiljavalle yritetään saada sen verran väkeä mukaan, että bussimatka olisi kustannuksiltaan kannattava. Matkasta tiedotetaan tarkemmin lokakuun lopussa.

Johtokunta



Jyväskylän aluekerho Kessut

Kesän riennot alkavat olla ohitse, ralli saatiin onnellisesti maaliin. Virheitä tehtiin ja niistä opittiin. Suuret kiitokset erittäin sitoutuneelle talkooväelle, ilman teidän panostustanne ei tapahtuma olisi onnistunut.

Kahvitellut jatkuvat Kirrin Nesteellä **joka kuukauden 1. torstai klo 17, alkaen 7.11.**

Tästä on hyvä uuden aluekerhon jatkaa ja kehittää toimintaa.

Kokouskutsu

VMPK:n Jyväskylän Aluekerho Kessut **sääntömääräinen syyskokous pidetään 4.11.2024 klo 18** Kansalais-toimintakeskus Matarassa, osoite Matarankatu 6 A 1, 40100 Jyväskylä, esillä sääntöjen määräämät asiat...

syysterveisin: *Johtoryhmä*



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 5/2024

Ajokausi alkaa kääntyä loppusuoralle, joten viikoittaiset kokoontumiset siirtyvät jälleen Oulun Automuseon lounaskahvila Biiliin. Ensimmäinen sisätiloissa pidettävä kokoontuminen on **2.10.2024 klo 18.00**, jolloin vuorossa on Terwamotoristien syyskokous. Tämän jälkeen kokoonnumme Biilissä jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 18.00. Perinteinen Joulupuuro on tarjolla joulukuun kokoontumisessa.

Tulevana talvena toteutettavista tapahtumista tiedotamme Terwapalstalla, Foorumilla sekä Facebookissa.

Syysterveisin *sihteeri*

MYYDÄÄN

AJS Stormer 410 -73, kasaamista vaille valmis projekti harrastemielienkiinnon suuntauduttua muualle. Pyörä on tullut Suomeen v. 2000 ja 2003 valmistuneen kunnostuksen jälkeen ajettu pari kautta classic crossia. Pyörään löytyy kaikki osat, joista iso osa on kunnostettu ja sen lisäksi hankittuna on Electrex Worldin kärjetön sytytys, uudet iskarit yms. Pyörän mukana tulee toinen ehjä runko swingeineen, pakoputki, T-kappaleet ja ohjausakseli sekä tangon kiinnikkeet. Kirjallisuus ja erikoistyökalut. Hp. 3000 €, vaihtokin tapauskohtaisesti mahdollista, p. 040 703 7977



Myydään BMW R35, vm 1952. Ajo-kunnossa. Hintapyyntö 9500 €/tarjoa. Sijainti Kirkkonummi. Tiedustelut 040 757 8858 tai puunkaato@veijosallinen.com



Yamaha 125 RD runko, satula, tankki ja katteet. Pleksit risaset. 0440786021 Erkki



Honda CB 750, Suzuki Dr 600 käynnistinpolkimet, 50 € / kpl. Käynnistinpoljin vasemmalle puolelle, sopii moneen europalaiseen 50-60 luvun pyörään sekä 250 cc vanhoihin Yamahoihin, akselin reikä noin 18,5 mm, 50 €. Yamaha YR1 350 cc museoajoneuvo, 2300 €. Tiedustelut soittaen 0400 988190.



Käyttämättömiä vanhojen mopojen vaijereita ja tiivisteitä alkuperäispakkausissaan. Vaijerit: Helkamat De Luxe, Hopeasiipi ja Mini, Mobylette, Pyrkijä HMV ja DKW, Ugland-Sachs ja Solifer. Moottorin tiivistesarjat: Demm, Husqvarna 001, Husqvarna Crecent, NSU Quickly ja Simson. Pienempien tiivisteiden sarjat: Demm, Husqvarna, Monark Ilo, NSU, Puch, Sachs. Hinta 25 €/tuote, hinta sis. postituksen Suomessa. sihteeri@korpi-motoristit.fi.

OSTETAAN



Zündapp 125 MC takarattaan laippa johon tulee takaratas kiinni, osanumero 520-15,221 p. 050 554 8149 palkonen.jouni@outlook.com hollola

Mopon moottoreita, mielellään kokonaisia. Kalevi Heikkinen, Lahti. 050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

VMPK:n ansiomerkkitoimikunta

Puheenjohtaja:
Kari Silvennoinen
Horsmankatu 4
57220 SAVONLINNA
044 240 6557
karisilvennoinen55@gmail.com

Liisa Lokka-Tukianen
Aurankaari 2 A 2
01840 KLAUKKALA
040 502 4126
lokatukianen@gmail.com

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



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

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

Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Kari Silvennoinen
044 240 6557
karisilvennoinen55@gmail.com

Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

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

Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

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

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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

Jyväskylän aluekerho "Kessut"

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



Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

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

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

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa

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



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



Dandy cap



VMPK-vyö



Voit tilata tuotteita kerhokaupasta tai ostaa isommilta rompepäiviltä sekä Veteraanirallista.

Virva ja Olavi Kaario

Myllytie 1

41520 Hankasalmi

p. Olavi 050 5876 186

olavi.kaario@kolumbus.fi