

Veteraanimootoripyöräklubi ry

Huimapyörä

6 | 2024



PERUSTETTU 1975



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

YHTEYSTIEDOT



JOHTOKUNTA

Puheenjohtaja
Matti Herlevi
Myrntitie 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
oli.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
Lampuutilantie 49
00630 HELSINKI
0400 484 589
hanninen.ilkka@gmail.com

Englanninkielisten alueiden
yhteyshenkilö
Ari Marstio
Porraskoskentie 618
17610 AUTOINEN
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
- Tunnusanojen tiedustelut koskien jäsen/kalustoluetteloa
- Jäsenmaksutiedustelut

Puhelintuki avoimena
arkisin 8.30–16
Muina aikoina email
Jäsennumero on mainittava myös osoitteenmuutosta tehtäessä!

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 1/25 aineisto toimitukseen **15.1.-25** mennessä, lehti ilmestyy helmikuun alussa.

Huimapyörän toimitus

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

Vuoden 2025 aineiston viimeinen jättöpäivä ja lehden ilmestyminen

No 1/25	15.1.	helmikuun alussa
No 2/25	15.3.	huhtikuun alussa
No 3/25	15.5.	kesäkuun alussa
No 4/25	15.7.	elokuun alussa
No 5/25	15.9.	lokakuun alussa
No 6/25	15.11.	joulukuun alussa

Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Veterama 2024	4
Länsi-Uudenmaan Classic-ajo 2024	7
Päätoimittajan palsta	9
Ilokaasutettu IC	10
Cagiva Elephant Lucky Explorer 900	14
Cagivan historiaa	16
Ukkoutumisesta ja vähän muustakin	20
Astetta harvinaisempi Suzuki RM 500	22
Eka Gixxeri	26
Akkain talli	30
Ranskalla on pitkät perinteet moottoripyörien valmistamisessa	33
V8-Guzzi	40
Liikenteen kulttuuriperintöavustukset	43
Markkinapalsta	48

Kansikuva:

Suzuki GSX 750 R -85
Kuva: Timo Eronen



Nuijan varresta

Vuosi lähenee väijäämättömästi kohti loppuaan. Syksy on tullut. Ajokausi kuitenkin jatkui ainakin täällä etelässä yllättävän pitkään. Jopa vielä marraskuussa oli päivälämpötila parhaimmillaan + 10 astetta eli ihan ihannesää moottoripyöräilyyn.

Valtaosa meistä harrastajista on kuitenkin jo hoitanut ajokalustonsa tallien kätköihin. Syyshuollot ajokin pesuineen ja öljynvaihtoineen vievät oman aikansa. Näin syksyllä on hyvä tehdä muutkin huoltotoimenpiteet, kuten esim. tarkistaa renkaitten kulutusprofiilit. Onko riittävästi urasyvyttä. Tulee myös mieleen vanhojen ajokkien renkaitten ikä. Onhan se selvää, että vuosia vanhojen renkaitten pito kumirakenteen kovetessa heikkenee. Oman turvallisuuden kannalta näissä asioissa ei kannattaisi säästää.

Syksyhän on ollut perinteisesti tallitoimintaa. On jatkettu keskeneräisiksi jääneitä projekteja ja hankittu puuttuvia osia. Syyskautihan on ollut perinteisesti rompetorien aikaa. Yksi perinteiseksi muodostuneista toreista Lohjalla järjestetty ns. ”isänpäivän rompetori” on jouduttu ainakin kuluneen vuoden osalta peruuttamaan. Viimetinkaan tullut ilmoitus parkkihallissa tehtävästä remontista aiheutti tämän. Uuden korvaavan paikan löytäminen tällä aikataululla oli lähes mahdoton tehtävä.

Samoin kävi aluekerhohuoneiston suhteen. Tapahtumapaikaksi sovittu Kiljavan hotelli ilmoitti heillä tapahtuneen keskuslämmityksen rikkoutumisen, joka aiheuttaa lämmityksen ja lämpimän veden keskeytyksen, jolloin hotellissa mm. tapahtuva yöpyminen osoittautui mahdottomaksi. Toivottavasti samaan paikkaan sovittu Klubin syysvuosikokous pystytään siellä järjestämään.

Tällaisia epäonnistumisia sattuu onneksi aika harvoin. Tapahtumien toteuttajille ne aiheuttavat paljon harmaita hiuksia. Toivottavasti onni kääntyy parempaan päin.

Kuitenkin näin kesää muistellen on todettava sen olleen varsin hyvä. Sää suosivat moottoripyöräharrastusta, meillä oli runsaasti hyviä tapahtumia, oli mukava Veteraaniralli ja muita hyviä ajotapahtumia. Ne ovat keränneet kivasti osanottajia.

Tummia pilviä on kuitenkin aiheuttanut johtokunnan ja varsinkin sen työvaliokunnan osalle klubin jäsenmäärän nopea vähentyminen. Me emme suinkaan ole ainut pitkään toiminut yhdistys, jossa kamppaillaan jäsenmäärän ikääntymisen suhteen. On koetettu löytää keinoja tästä ulospääsystä. Nuorten mukaan saamisesta on puhuttu jo vuosia. Mikä olisi ratkaisu?

Omalta osaltani on tullut aika luovuttaa paikkani nuoremmille. Haluankin tämän kirjoituksen välityksellä kiittää jäsenistöä ja sen aktiivisia toimijoita näiden vuosien ajalta. On kuitenkin tullut aika sanoa Kiitos.

Matti Herlevi
pj. 2019–2024



teksti ja kuvat: **Timo Eronen**

Veterama 2024

Euroopan suurin rompeviikonloppu keräsi jälleen kymmeniä tuhansia vanhojen ajoneuvojen harrastajia yhteen Mannheimin Mai-markt alueelle. Tapahtuma on ollut jo vuosikymmeniä samalla paikalla ja samalla viikonlopulla, eli lokakuun toisena. Korona aika on mennyt ohi, mutta Euroopan talouden yskiminen näkyi alueella, myyjät mainitsivat usein, että kaupankäynti on hiljentynyt.

Tapahtuma itsessään on kiinnostava, suorastaan iso ulkoilmamuseo. Siellä voi kierrellä ja ihmetellä mitä kaikkea maailman moottoripyöräteollisuus on meille harrastajille tuottanut aikojen saatossa.

Huolimatta kaikista negatiivisista uutisista polttomoottoriajoneuvojen tulevaisuudesta, kiinnostus ja ilo maailman "ruosteisimpaan harrastukseen" näyttää edelleen jatkuvan. Huomioi-

tavaa on myös, paluu bensiini- tai dieselmoottorilla varustetun ajoneuvon ostamiseen näkyy selvästi myös uusien autojen ostajien keskuudessa. Meille vanhoille kaksipyöräisten ja nelipyöräisten harrastajille, entisöijille ja säilyttäjille on itse asiassa mukava tunne, ettei meitä jossain vaiheessa leimata "ikuisiksi eiliseksi".

Jokainen, joka säilyttää ja ylläpitää vahoja, historiallisia, liikkuvia ajoneuvoja, antaa merkittävän panoksen liikenteen historiaan, koska polkupyörä keksittiin Saksassa vuonna 1817 ja polttomoottorilla varustettu auto patentoitiin Saksassa vuonna 1886.



Zündapp KS 80 vuodelta 1982

Ja tämä ajoneuvo ajoi Mannheimissa ensimmäistä kertaa. Veterama antaa kaikille meille mahdollisuuden jatkaa vanhojen ajoneuvojen elinkaarta, tosin vaatimattomasti Euroopan suurimpana. Ensi vuonna taas uudelleen. •



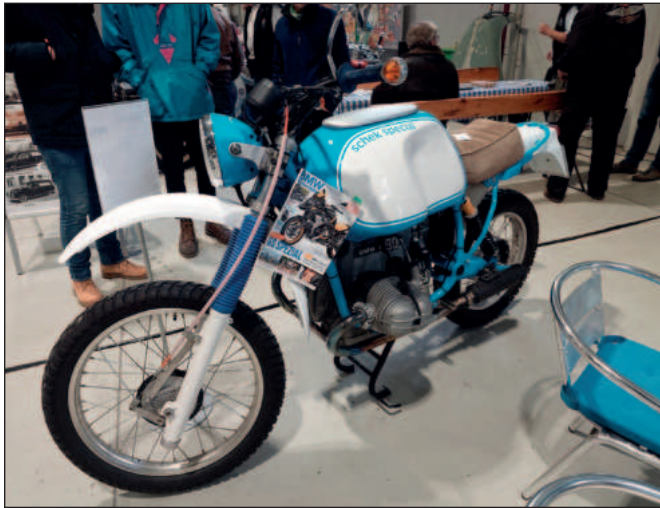
Isosta hallista löytyi tämä 350 cc Gillet Herstal vuodelta 1931



Puch 30-luvulta on varsin kaunis pyörä



Maicon varhaisempia enduromalleja



Schek Special BMW R90S koneella



EML Jumbo, 1000-kuutiainen kaksisylinterinen, sivuvai-nucrossiin varta vasten tehty kilpuri. Hinta 8500 €.



BMW R35 osia joka lähtöön



Alkuperäiskuntoisia Indianeja löytyi alueelta useita.



Ardie vuodelta 1929, hyvin autenttinen alkuperäiskunto.



Benellin OHC moottori 30-luvulta löytyy nyt Joensuusta.



NSU SS 500 moottorin osia uustuotantona. Laatu oli erinomainen.



Uustuotantorisuhaarukoita.



Tällä mono wheelillä ajeltiin pitkin markkina aluetta.



Tämän patinoituneen IC 49:n hintalaussa luki 2650 €

Taustakuvassa Tuutteja tarjolla.



teksti: **Jari Lewandowski**, kuvat: **Eeva Väänänen**

Länsi-Uudenmaan Classic-ajo 2024

Jo 22 kertaa järjestetty LUCA-ajo lähti liikkeelle lauantaina 20.7. vanhan Turuntien varrelta Hiidenpirtiltä, noin 15 km Lohjalta Turun suuntaan. Aamu oli hieno ja aamuauringon jo lämmittäessä lähtöpaikalle muodostui seitsemästä lähtien neljä suoraa jonoa, yhteensä 39 vanhaa ennen vuotta 1966 valmistettua moottoripyörää lähtöä odottamaan. Vanhimmat pyörät olivat 30-luvulta, suurimman osan pyöristä ollessa kuitenkin 50- ja 60-luvuilta. Vanhaan tapaan Pertsan ja Eevan toimesta jaettiin kaikille lähtönumerot ja kartat, sekä pidettiin kuljettajakokous kerhon puheenjohtaja Lauri Mellinin ja ratamestari Tom Strömbergin johdolla. Matkaan päästiin kello 9 Rolle Rosendahlin lähettämänä.

Tämän vuoden reitin oli suunnitellut Tom Strömberg vaimonsa Margaretan kanssa. Matka suuntautui Lohjan länsipuolelle mutkitellen Karkkilan, Vihdin, Espoon

ja Veikkolan rauhallisia pikkuteitä. Matkaa kertyi kaiken kaikkiaan 127 km ja taukopaikaksi oli valittu Bodominjärven pohjoispäässä sijaitseva Espoon Automuseo. Museossa oli hienojen autojen lisäksi myös menneiden vuosikymmenien moottoripyöriä, skoottereita, mopoja ja paljon muutaakin mobiliaan liittyvää rekvisiittaa. Kahvit olivat myös hyvät eikä vierailijoille varattujen korvapuustien koossakaan





Palkitut:

- Kakstahtipalkinto Matti Hokkanen IC 56 1961
- Brittipyöräpalkinto Rauno Erolahti Triumph 6T Blackbird 1952
- Ajoneuvo / asu Olli Koponen Ariel VA 500 1939
- Nuorisopalkinto Samuli Ahola Monark Typ 962 1962
- Naisosanottaja Janina Fröberg Sunbeam S7 Deluxe 1952
- Extreme-palkinto Sauli Suominen Velocette MAC 350 1953
- Vanhin osanottaja/pyörä Matti Vuori/Norton WD 1942

pihistelty. Espoon Automuseo on hyvä retkikohde muillekin kesän ajeluihin.

Tänä vuonna ajettiin koko ajo rauhallisesti yhdessä letkassa ratamestarin pitäessä vauhtia ja jaksottaen muutamia stoppeja etappien varrelle. Tästä voi olla montaa mieltä, mutta ainakin omasta mielestä oli mukava ajella isommalla porukalla maisemia ihastellen, ilman eksymisen vaaraa. Hyvin suunnitellun reitin monista käännoksistä johtuen ei myöskään aiheutettu haittaa muulle liikenteelle. Huumorin sävyttämää keskustelua tosin syntyi 2-tahtibensiinin öljylaaduista ja niiden tuoksuista, mikä ainakin osalle harrastajista tuntuu olevan tärkeä osa elä-

mystä. Kaiken kaikkiaan ajo onnistui hienosti ilman suurempia haavereita. Lähes kaikki pyörät pääsivät ennen kello kahta ajamalla takaisin Hiidenpirtille lounaalle ja palkintojen jakoon, juuri ennen iltapäivän rajuja ukkoskuuroja.

Kaluston puolesta ajo oli myös onnistunut ja paikalle oli saapunut 39 pyörää, edustaen 18 eri merkkiä. 4-tahtipyöriä oli enemmistö, eri vuosikymmenten Triumphien ollessa suurin ryhmä (7), mutta mukana oli myös BMW, Velocette, Sunbeam, Ariel, Norton, Matchless, BSA, Metisse ja Harley-Davidson kalustoa. Myös 2-tahtipyöriä oli paikalla useita ja Jawojen lisäksi merkeistä oli mukana edustettuna CZ, IC,

Husqvarna, Pannonia, Kiva, Monark ja NV merkkisiä pyöriä. Brittipyöräpalkinto meni ansaitusti kaikkiin aiempiin LUCA-ajoihin osallistuneen Rauno Erolahden hienolle 1952 Triumph 6T Blackbirdille. Parhaan 2-tahtipyörän palkinnon sai ensi kertaa ralliin osallistunut Matti Hokkanen hienolla vuoden 1961 IC type 56:lla. Erityismainintana kuljettajan kanssa samaa vuosimallia ollut vuoden 1965 BSA A65 ja vanhin vuoden 1935 Harley-Davidson VD 1200. Kiitokset kaikille ajoon osallistuneille ja toivotaan että myös ensi vuonna saadaan uusia osallistujia ajoihin mukaan. •

Päätoimittajan palsta

Vuoden viimeinen numero on nyt käsissäsi. Päätoimittajan kannalta vuosi on ollut taas antoisa, olen saanut vierailta uusissa, ennennäkemättömissä ja ennen kaikkea harrasteemme kannalta suotuisissa paikoissa. Toivottavasti tämä linja jatkuu vielä, vaikka uhkakuvia on nousemassa taivaalle VMPK:n jäsenmäärän vähenemisen myötä. Jäsenmäärä laskee, yleiset kustannukset nousevat ja etenkin Posti, nostaa jatkuvasti hintojaan ylöspäin. Suuret ikäluokat ovat luopumassa harrastuksestamme enenevässä määrin ja nuoria ei ole portilla tungokseen asti nähtävissä. VMPK ei ole ongelman kanssa yksin, tämä sama koskettaa niin moottorikerhoja kuin metsästysseuroja, uutta verta kaivat-taisiin mukaan. VMPK:n johtokuntaan tarvittaisiin toimintaan mukaan nuorempaa väkeä, samoin aluekerhoihin. Heiltä me saisimme kosketuspintaa niihin asioihin, joita itse emme välttämättä huomaa tai pidä kiinnostavina. Avoimuutta uusille ideoille ja paljon, sitä me tarvitaan...

Toimituksen puolesta toivotan kaikille lukijoillemme Hyvää Joulua ja Uutta Vuotta.

Timo

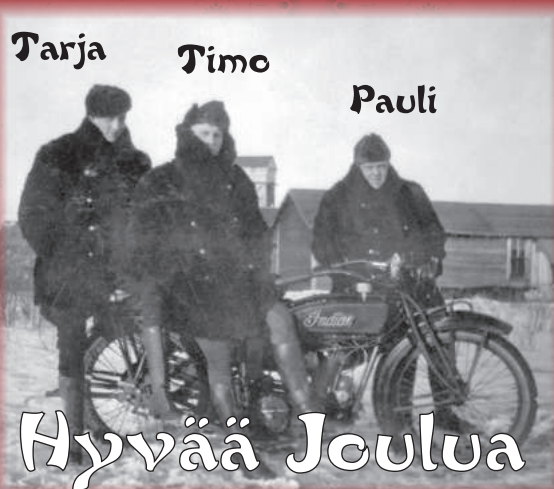
Huimapyörä

Toimitus toivottaa

Tarja

Timo

Pauli



Hyvää Joulua
&

Onnellista Uutta Vuotta!

AJS M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Talvi-iltojen iloksi
brittiklassikoiden osat
suoraan BH:n hyllystä!

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

teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Ilokaasutettu IC

Kaanaan Kahinat jakoivat tänä vuonna palkinnon parhaasta teknisestä innovaatiosta ja se meni Alavudella asuvalle **Juha Tanilalle** ja hänen Special IC:lle. Samalla pyörällä on muuten voitettu

joskus 2006 paikkeilla erikoismaininta samalla teemalla Rämsöön Kowan Teknologian päivien ajoissa. Siinä oli siihen aikaan turbo ja Juha kertoi, että jakoavaimet ei ehtineet ruostumaan

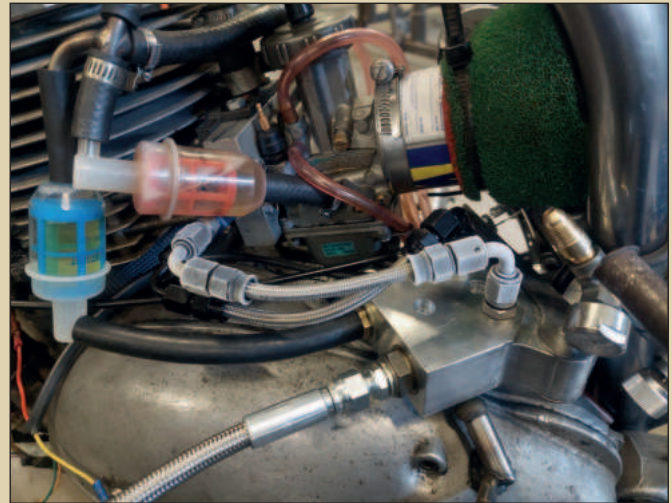
remonttien välissä. Nyt turbo on poistettu, mutta kaikkea muuta on tullut senkin edestä.

-Pyörä on IC mallia 49 ja siitä se on lähtenyt kasvamaan nykyiseen muo-





Kampikammioiden tilavuus pienennettiin alumiinikiekoilla.



Ilokaasun syöttöventtiili kaikessa yksinkertaisuudessaan.

toonsa. Pyörän kehityskaari on ollut pitkä, lähes kaksikymmentä vuotta. Ensimmäiset kahdeksantoista vuotta ei mennyt kovinkaan vakuuttavasti, mutta tämä nykyinen versio on näyttänyt toimivuutensa, Juha Tanila tuumailee.

Moottorin sielunelämä

Neuvostoliton vanhimman moottori-pyörä tehtaan, IC (IZH) pääsuunnittelija **Vsevolod Rogozhin** ei takuulla olisi uskonut, millaiseksi hänen johtaman tehtaan yksi moottoreista voi muovautua taitavan ja teknisiä innovaatioita pelkäämättömän miehen käsissä. Moottorin tilavuus on tällä hetkellä 372 kuutiota, joka on saatu aikaan itse tehdyllä kampiakselilla ja kiertokangella. *-Mäntä on ollut myös oikea vitsaus. Venäläiset männät toimivat huonosti ja kun niitä oli särkenyt tarpeeksi ja joutui poraamaan sylinterin isommaksi, niin joutui siirtymään ukrainalaisiin uus-tuotantomäntiin. Ne olivat ihan täyttä roskaa ja yritin tulla toimeen niiden kanssa hitsaamalla männän yläosan täyteen ja koneistamalla uudet urat länsimaisia männänrenkaita varten. Se auttoi vähän mutta ongelmaksi jäi kuitenkin männän hurja lämpölaajeneminen. Asiaa kun aikansa mielti ja koska kampiakseli oli menossa uusiksi, niin päätin sovittaa nykyaikaisen männän. Voittajaksi valikoitui Wössnerin valmistama Maico 400 mäntä. Mäntä oli tietysti hieman erimallinen, mitä alkuperäinen, esimerkiksi pakokanavi-*

en leveys aiheutti lievää päänvaivaa. Ratkaisuksi löytyi Belzona 1111 kemiallinen metalli, jolla Juha muovaili sylinterin pakokanavat siten, että mäntä sulkee pakoaukot juuri oikealla ajalla.

Moottorin tehon nostamisen esteenä ollut alkuperäinen kampiakseli oli siis aivan liian painava kisäkäyttöä varten. Uuden kampiakselin materiaaliksi Juha valitsi 42CrMo4 nuorrutusteräksen. Uudet limput raakakoneistettiin muualla, mutta lopullinen viimeistely jäi Juhan kontolle. Tasapainoreiät Juha hahmotteli omasta päästään ja Honda CR 500 limppuja tuijotellen. Isot tasapainotusreiät tukittiin alumiinista sorvatuilla tulpilla. Uuden kammen myötä isku laski 85 -> 80 mm joka lienee edel-

Vaihteiston alkuperäinen vika oli yleinen huonous...

leen enemmän kuin kutakuinkin missään muussa 2-tahtisessa. Tasapainotusta varten Juha hankki tietokoneelle ohjelman, joka osoittautui hyväksi avuksi. Nyt koneen tärinä on laskenut alkuperäisestä hampaista paikkoja irrottavasta, niin paljon paremmaksi, että tärinää ajaessa ei huomaa lainkaan.

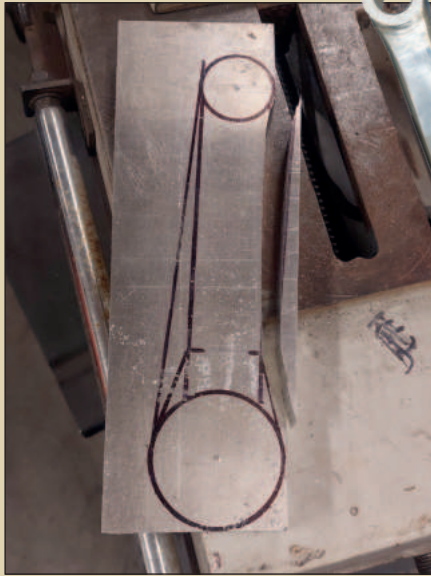
Kiertokangens materiaaliksi valikoitui 7075 T651 alumiini. Levyalumiini-



Kaasuttimen ja läppäventtiilien väliin asennettu adapteri, johon syötetään ilokaasun ja bensa seosta.

niin piirrettiin reilusti tussilla uuden kiertokangens kuva, joka sahattiin siitä irti vannesahalla. Lujuuslaskelmissa Juha käytti kerrointa 1.5, eli teräksestä kangesta mitat ja kerrotaan puolellatoista. Kangens alapään laakeri on valmista tavaraa, alkujaan lähtöisin Kawasakin KX 250 motocross-pyörästä ja alatappi jostakin Suzukista, tosin hieman kavennettuna. Laakerin päätylevyt löytyivät Würthin hyllystä, joihin Juha teki voitelutaskuja timanttiviilan avulla.

Special moottorin sylinteri ei ole alkuperäisellä paikalla, vaan sitä on siirretty viisi milliiä eteenpäin kampiakselin keskilinjalta, eli puhutaan Desaxe-offset moottorista. Moottori lienee alunperinkin desaxe. Sylinterin kiinnityspintaa koneistaessa Juha pelasi kulman kanssa vähän varman päälle, ettei sylinteri vaan kenota eteenpäin



Kiertokangen aihio vielä kiinni alumiinilevyssä



Uusi ja vanha kiertokanki vierekkäin.

Valmis kampiakseli



Wössnerin valmistama takomäntä uudessa ympäristössä.

IC Specialin uudistettu runko.



joten nyt se kenottaa taaksepäin. Tästä syystä se on vielä enemmän keskilinjalta sivussa kuin alunperin. Koska kiertokanki on manuaalikoneilla ja käsityönä tehty niin sekkin on vähän toispuoleinen eli desaxe-kiertokanki.

Myös sylinterin korkeus alkuperäiseen on muuttunut vuosien aikana 13-15 millillä alemmaksi. Uusi, pienemmällä halkaisijalla varustettu kampiakseli vaati myös alkuperäisen kampikammion tilavuuden pienentämistä. Ratkaisu löytyi jälleen kerran alumiinista ja omasta sorvista. Molempiin lohkojen puoliskoihin Juha sorvasi isot alumiiniset renkaat, joiden sovittamisessa oli omat haasteensa. Jälkeenpäin Juha tuumi, että olisi ollut varmaan helpompaa valaa ainetta lohkojen sisälle. Muokattu ja siirretty sylinteri tietysti vaatii itselleen sylinterinkannen, joka syntyi jälleen kerran alumiinista ja varustettu kahdella sytytystulpalla. ”Vanhasta venäläisestä kannesta ei ollut edes aihioiksi” -rakentaja itse kommentoi.

Vaihteisto on myös kokenut täydellisen mullistuksen. ” - Vaihteiston alkuperäinen vika oli yleinen huonous. Seuraava evoluutio oli suora akseli kytkimeltä eturattaalle, jonka kanssa lähtö oli mahdollittoman tarkkaa ja hidasta hommaa. Sen takia oli pakko saada toinenkin vaihde mutta IC:n omaa vaihteensiirtäjää ei tullut mieleenkään käyttää enkä heti keksinyt mekanismia millä vaihteen vaihto onnistuu, joten kaivelin romukasasta paineilmasylinterin, joka liikuttaa vaihteensiirtäjän haarukan tankoa”.

Nyt koneessa on enää kaksi vaihdetta. Ykkönen on koko ajan päällä, kakkosvaihde lyödään pesään paineilmasylinterillä, jolloin vaihteiston pyörintänopeus kasvaa ja sen ansiosta ykkös vaihde menee pois päältä. Tämän ratkaisun takia Juhan moottori rätisee koko ajan sitä työnnettäessä. Ensiovetona toimii yllättäen likipitään vakio systeemi. Kytkintä on hiukan koneisteltu, että siihen sai mahtumaan enemmän levyjä. Tämä on varmaan moottorin ainoa osasto, jota voisi kuvailla jokseenkin huolettomaksi.

Ilokaasulla tehoa lisää

Pyörän vasemmalla puolella silmä kiinnittää huomiota kahteen paineastiaan, toisessa on paineilmaa vaihteiston käyttöä varten, mutta toisesta löytyy N2O eli paremmin tunnettuna nimenä ilokaasua. Kyseistä kaasua käytetään polttomoottoreissa hetkelliseen tehon lisäämiseen. Kaasua säilytetään nestemäisenä ja höyrystyessään sen lämpötila laskee, jolloin moottoriin syötettävä ilma tai ilman ja polttoaineen seos jäähtyy pienentäen sen tilavuutta, jolloin kaasuseosta voidaan syöttää enemmän samalla paineella.

Ilokaasulla on kaksi vaikuttavaa toimintatapaa. Ilokaasu koostuu typestä ja hapestä, jotka saavutettuaan 300 °C lämpötilan erottuvat toisistaan ja seoksen happi tulee palamisprosessin käytettäväksi. Enemmän happea palotilassa mahdollistaa myös suuremman polttoainemäärän käytön ja samalla suuremman tehon. Toinen vaikuttava mekanismi ilokaasulla on sen jäädyttävä vaikutus. Nestemäisessä muodossa tankissa oleva ilokaasu höyrystyy imuilman sekaan, jolloin kaasuuntumisen seurauksena imuilman lämpötila laskee. Viileämmän ilman tiheys on täten suurempi, jolloin samaan tilavuusyksikköön (sylinteriin) mahtuu enemmän happea.

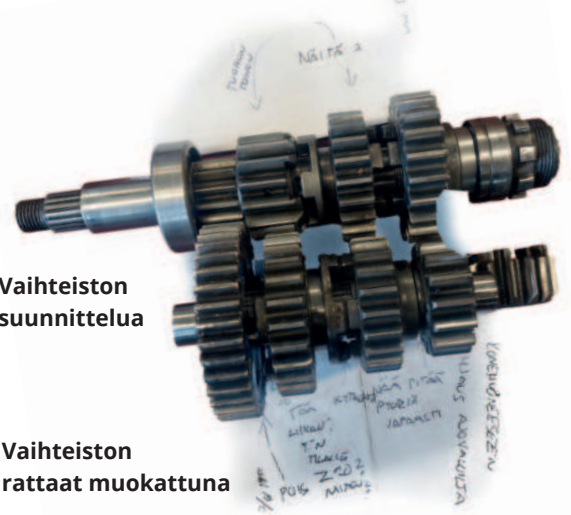
Special IC:ssä ilokaasun syöttö on toteutettu täysin me-



Dynamometri kaikessa yksinkertaisuudessaan.

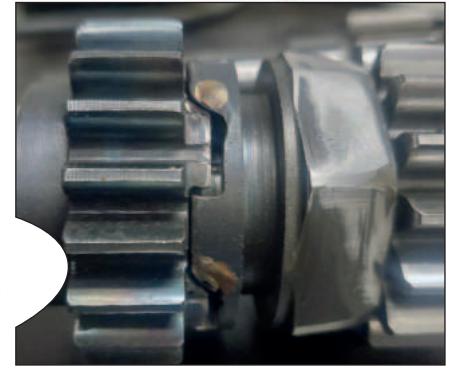


Ohjaustangon komentokeskus.



Vaihteiston suunnittelua

Vaihteiston rattaat muokattuna



kaanisesti. Ohjaustangossa on vasemmalla puolella kaksi kahvaa, ylempi on normaali kytkin kahva, mutta siitä toisesta menee vaijeri JL-Meccanican koneistamaan erikois-palikkaan, johon tulee niin ilokaasua kuin polttoainetta. Ilokaasu kahvaa vedettäessä venttiili avaa kanavan, johon ilokaasu ja polttoaine sekoittuvat ja menevät koneeseen läpiventtiilien kautta. Tehoa kyseinen järjestelmä antaa lisää n. 9-10 hevosvoimaa. Tämä asia on varmennettu dynamometrillä, joka tietenkin on rakennettu itse, kuinkas muutenkaan. Ilokaasusta on apua varsinkin starteissa ja tilanteissa, jossa moottori tipahtaa vetoalueelta pois. Korkeasti viritetyn kaksitahti moottorin vetoalue ei ole tunnetusti laajin mahdollinen. Special IC:ssä on sylinteristä johtuen kaksi pakoputken lähtöä, joihin on rakennettu tehopakoputki tietokoneen mallinnusohjelman avulla ja vähän arvailevilla tiedoilla yhdistettynä itse valmistettu paisuntakammio, joka on osoittautunut kuitenkin toimivaksi.

Komentokeskus ohjaustangossa

Ohjaustangossa, ilokaasu ja kytkinkahvan läheisyydestä löytyy Specialin komentokeskus. Ensimmäinen keinukyt-

kin on vaihteistolle, toisella voidaan muuttaa Ignitechin valmistaman kärjettömän sytytyksen karttaa kesken ajon tarpeen vaatiessa. Kolmannesta napista löytyy sammutin. Juha kertoo moottorin saaneen kestää aika paljon, kun ohjelmoitavan sytytyksen hienouksia on etsitty dynamometrissä.

Runkokin on muuttunut aikojen saatossa. Parantelut alkoivat 2023 Kaanaan Kahinoiden jälkeen, kun Juhalla meni hermot jäykkäperäisellä pomppimiseen. Puhelin kouraan ja yhteyttä JL-Meccanicaan, josko saisi ostaa tarvikkeet takapään jousitukseen. Kuten asiaan kuuluu, niin suunnitelmat karkasivat käsistä välittömästi, runko vietiin sepälle ja Janne teki sen lähes kokonaan uusiksi. Juha suosittelee lämpimästi turvautumista ammattilaisen apuun, kokonaisuus oli helppoa eikä se edes ollut ollenkaan niin kallista mitä Juha ajatteli. Uudesta rungosta tuli todella hieno ja mikä tärkeintä, erittäin toimiva.

Nyt kyseisellä Specialilla on ajettu lähes kaksi vuotta ilman suurempia ongelmia. Juha haluaa lausua kiitokset **Risto Niemiselle**, joka auttoi materiaalivalintojen kanssa ja JL-Meccanicalle ilokaasu sovittimen ja runko muutosten tekemisestä. •

Petri Pitkäsen Cagiva Elephant Lucky Explorer 900 IE on harvinaisuus

Cagiva kunnioitti menestystään Paris-Dakar -rallissa, erityisesti **Edi Oriolin** voittoja, julkaisemalla erityisiä malleja, jotka perustuivat Dakar-pyöriin. Yksi tunnetuimmista tällaisista malleista on Cagiva Elephant – adventure- ja off-road-pyörä, joka on suora kunnianosoitus Edi Oriolin voittopyörälle ja Dakar-rallin haasteille. Pyöriä valmistettiin vain tuhannen kappaleen sarja, joista Petrin pyörä on valmistusnumroltaan 17.

Cagiva Elephant oli jo ennen Oriolin voittoja tunnettu adventure-pyöristä,

mutta Oriolin menestys antoi Cagivalle syyn luoda erikoisversio, joka kunnioitti näitä voittoja. Dakar-rallin inspiroima Cagiva Elephant Paris-Dakar -erikoismalli suunniteltiin muistuttamaan Oriolin kilpailupyörää ja tarjoamaan kuljettajille mahdollisuuden ajaa pyörällä, joka oli suunniteltu äärimmäisiin olosuhteisiin. Näissä tuhannen kappaleen erikoisversion pyörissä on samanlainen, hieman vakiotehoisesta kesytetty moottori, juuri samalla tavalla kuin Oriolin voittopyörässä.

Cagiva Elephantin Paris-Dakar -versio erottuu erityisesti visuaalisesti ja



Edi Orioli, Dakar-rallin voittaja vuosilta 1988, -90, -94 ja -96.





teknisesti. Paris–Dakar -teema mallin ulkonäkö jäljittelee Oriolin voittamaa kilpapyörää, ja siinä on erityiset Lucky Explorer -teemat ja väriytykset, jotka viittaavat Cagivan sponsoreihin ja Dakar-historiaan. Pyörä on maalattu punavalkoisella väriytyksellä sekä Cagivan ja Lucky Explorer -logolla.

Moottorina Cagiva käytti toisen omistamansa merkin eli Ducatin 90 asteen V-twin -moottoria, mikä on merkittävä tekijä pyörän luotettavuudessa ja suorituskyvyssä. Ducatin moottorista pudotettiin tehoa alemmaksi alkuperäisestä 62 KW -> 50 KW. Alkuperäisessä SS 900 moottorissa on kuusi vaihdetta, mutta aavikolle menettäessä kone muutettiin viisivaihteiseksi. Noilla muutoksilla haluttiin saada koneesta maksimaalinen vääntö kuljettajan käyttöön. Aiemmin käytössä olleiden Mikunin kaasuttajien sijaan,

moottoriin asennettiin Weber/Marelin sytytys- polttoaineen syöttö/halintajärjestelmä. Moottorin sytytyksen ajoitus pystyi siirtymään tarvittaessa yli 50 astetta, mikä oli välttämätöntä tasaiselle käynnille, varsinkin alhaisilla kierroksilla ajettaessa. Moottori ei näyttänyt paljoakaan erilaiselta kuin tavallinen 900SS, paitsi venttiilinsuojaluukuilta, jotka oli tehty magnesiumista painon säästön takia. Runko oli erilainen kuin mikään muu Ducateissa nähty. Suuri, kaareva 30 mm:n neliöputkiteräsrunko, joka on venytetty V-twin-moottorin päälle. Etujousitukseen valittiin paras saatavilla oleva Marzocchin off-road-haarukka, jossa oli halkaisijaltaan 45 mm:n etuputket ja 290 mm:n joustovara. Takana Öhlinsin takaiskunvaimennin tarjosi 290 mm liikerataa. 19-tuumaisessa etupyörässä ja 17-tuumaisessa takapyörässä

käytettiin Akrontin-alumiinivanteita, Nissin toimitti jarrut (voisi luulla että italialaisessa pyörässä olisi Brembon jarrut, mutta ei) ja Michelin renkaat. Kokonaispaino oli 180kg.

Cagiva Elephant Paris–Dakar -malli on edelleenkin suorituskykyinen, kestävä ja näyttävä pyörä. Pyörästä on tullut kulttimaineessa oleva malli, erityisesti adventure- ja off-road-harrastajien keskuudessa, jotka arvostavat sen historiaa ja luotettavuutta. Elephant Paris–Dakar -erikoismalli on nykyään haluttu keräilykohde, erityisesti sen yhteyden vuoksi Dakar-ralliin ja Edi Oriolin voittoihin. Se edustaa yhtä Cagivan teknisesti edistysellisimmistä pyöristä, jotka eivät ole pelkästään kilparadoilla vaan myös tosielämän äärimmäisissä olosuhteissa testattuja. •

Cagivan historiaa

Cagiva on italialainen moottoripyörävalmistaja, joka tunnetaan värikkästä historias-
taan ja vaikutuksestaan erityisesti off-road- ja kilpamoottoripyörien kehityksessä.

Cagiva perustettiin vuonna 1950 Vareses-
sa, Italiassa, **Giovanni Castiglioni**n toimes-
ta. Alun perin se oli pieni metallitehdas, ja yhtiön
nimi tulee sanoista "CAstiglioni GIOvanni VArese".
Ennen moottoripyörien valmistusta Cagiva valmisti eri-
laisia metalliosia ja komponentteja erilaisiin teollisuuden
tarpeisiin. Cagiva siirtyi moottoripyörävalmistukseen vasta
1970-luvun lopulla, kun Giovanni Castiglioniin pojat **Clau-
dio** ja **Gianfranco** Castiglioni kiinnostuivat moottoripyö-
ristä ja ostivat AMF-Harley Davidsonin Italian-tehtaan
vuonna 1978.

Cagivan ensimmäisiä malleja 1970- ja 1980-luvuilla oli-
vat esimerkiksi Cagiva SST 125, joka perustui Harley Da-
vidsonin aikaisempiin malleihin, SXT 125 ja SX 350, joka
oli suosittu varsinkin offroad-puolella.



Harley Davidsonin pikkumalleihin pohjautuva 70-lukui-
nen Cagiva SST 125. Kuva: Cagivissima 3.0

Kolmipuolikas Cagiva T4 Col de la
bonnetten solatiellä Alppien Rans-
kanpuoleisella reunalla.

Kuva: HAF 932, CC4.0





CAGIVA

Cagivan huippuvuosia asfaltilla: yläkuvassa Eddie Lawson vuonna -92 ja oikealla Randy Mamola -89 Japanin GP:ssä. Molemmat kuvat: Rikita CC3.0



Cagiva kasvaa ja ostaa muita merkkejä

1970- ja 1980-luvuilla Cagiva alkoi hankkia tunnettuja moottoripyörämerkkejä ja laajentua. Merkittävimmät hankinnat olivat:

- Ducati (1985): Cagiva osti Ducati-moottoripyörämerkin taloudellisten vaikeuksien keskellä. Tämä siirto antoi Cagivalle pääsyn maailmanlaajuisesti tunnettuun tuotemerkkiin ja sen teknologiaan.
- Husqvarna (1987): Ruotsalainen off-road-moottoripyörämerkki Husqvarna tuli osaksi Cagivaa, mikä vahvisti yhtiön asemaa varsinkin crossiin ja enduron parissa.
- Moto Morini (1987): Toinen italialainen merkki, joka lisättiin Cagivan portfolioon.

Asfaltilta tuli menestystä

Cagiva saavutti menestystä road racing -kilpailuissa, erityisesti 1980- ja 1990-luvuilla, vaikka yritys oli suhteellisen pieni verrattuna suuriin valmistajiin kuten Honda ja Yamaha. Cagivan merkittävin kilpailutoiminta keskittyi Grand Prix sarjaan 500-kuutioisiin, eli sen aikaiseen road racingin kuninkuusluokkaan (nykyinen MotoGP).

1990-luvun alussa Cagivan kilpapyörät alkoivat kehittyä yhä kilpailukykyisemmiksi. Heidän pyörissään oli paljon teknisiä ja hienoja ratkaisuja, mutta luotettavuus ja tasainen suorituskyky olivat haasteena. Silti Cagiva saavutti podium-

sijoituksia useilla eri kuljettajilla. Useat huippukuljettajat kilpailivat Cagivalla, kuten **Randy Mamola**, **John Kocinski**, ja **Eddie Lawson**, jotka toivat tiimille menestystä ja mainetta.

Ensimmäinen voitto 500cc GP-sarjassa Cagiva saavutti vuoden 1992 Unkarin Grand Prix'ssa kuljettajanaan Eddie Lawsonin, joka oli siirtynyt Cagivalle Yamahalta. Tämä voitto oli valtava menestys pienelle italialaiselle valmistajalle. Se oli myös Cagivan ensimmäinen voitto 10 vuoden kilpailun jälkeen. Näin tehdessään Lawson liittyi hyvin rajoitettuun joukkoon hienoja ajajia, jotka onnistuivat voittamaan huippuluokan kilpailuja kolmen eri valmistajan pyörällä, muut olivat **Mike Hailwood** (brittiläinen Norton, MV Agusta, Honda), Randy Mamola (Suzuki, Honda, Yamaha) ja **Loris Capirossi** (Yamaha, Honda, Ducati).

Cagiva saavutti toisen Grand Prix -voittonsa vuonna 1994 Australian GP:ssä, kun John Kocinski ajoi heidän pyörällään voittoon. Tämä oli yksi tiimin viimeisistä suurista menestyksistä ennen kuin se vetäytyi kilpasarjasta. Cagiva ei voittanut maailmanmestaruutta, mutta sen saavutukset tekivät siitä merkittävän osan 500 cc GP -sarjan historiaa.

Pekka Vehkonen liittyy Cagivalle

Pekka Vehkonen syntyi vuonna 1964 Savonlinnassa ja oli jo nuorena lahjakas motocrosskuljettaja. Hänen uransa kansainvälisessä motocrossissa alkoi 1980-luvun alussa, ja hän nousi nopeasti maailman parhaiden motocross-kuljettajien joukkoon. Vehkonen kilpaili pääosin 125-kuutioisten luo-



Pekka Vehkonen voitti Cagivalla 125-luokan maailmanmestaruuden -85 ja kuvan David Strijbossamalla -85 ja kuvan David Strijbossamalla merkillä heti perään -86.



Cagiva Navigator 1000 vuodelta 2002. Kuva: order_242

kassa, joka oli tuohon aikaan erittäin kilpailtu luokka. Hänet tunnettiin teknisesti taitavana ja aggressiivisena ajajana, joka hallitsi vaikeat olosuhteet ja haastavat radat.

Menestys Cagivan tehdastiimissä

Vehkonen liittyi italialaisen Cagivan tehdastiimiin vuonna 1984, ja tästä alkoi hänen tiivis yhteistyönsä italialaisen valmistajan kanssa. Cagiva oli tuolloin panostamassa motocrossiin ja halusi nostaa brändiään lajin huipulle. Vehkonen osoittautui erinomaiseksi kuljettajaksi Cagivalle ja hänen suorituksensa auttoivat tiimiä saavuttamaan menestystä.

Maailmanmestaruus 1985

Pekka Vehkonen saavutti uransa suurimman saavutuksen vuonna 1985, kun hän voitti 125-kuutioisten motocrossin maailmanmestaruuden ajaessaan Cagivan tehdastiimissä. Tämä oli merkittävä hetki sekä Vehkosen uralle että Cagivalle, sillä se nosti italialaisen merkin kansainvälisen motocross-maailman huipulle. Maailmanmestaruus toi myös Suomeen ensimmäisen motocrossin maailmanmestaruuden kyseisessä luokassa.

Vehkonen jatkoi kilpailemista Cagivan tiimissä ja saavutti useita podium-sijoituksia ja GP-voittoja vuosien aikana. Hänen menestyksensä oli tärkeä osa Cagivan motocross strategiaa, ja hän oli yksi 1980-luvun näkyvimpiä kuljettajia. Pekka Vehkonen jatkoi kilpailemista kansainvälisellä tasolla 1990-luvulle saakka. Hän kilpaili myös muissa tiimeissä Cagivan jälkeen, mutta 1980-luku ja yhteistyö Cagivan kanssa pysyivät hänen uransa kohokohtina. Vehkonen kärsi myöhemmin urallaan loukkaantumisista, jotka

osaltaan vaikuttivat hänen päätökseensä lopettaa aktiivinen kilpaileminen.

Vehkonen on edelleen arvostettu nimi suomalaisessa motocrossissa, ja hänen mestaruusvuotensa Cagivalla ovat jääneet historian kirjoihin yhtenä suomalaisen motocrossin suurimmista saavutuksista.

Cagiva mukana aavikkoralleissa

Cagiva osallistui Paris-Dakar -ralliin 1980-luvun lopulla ja 1990-luvun alussa, jolloin siitä tuli yksi merkittävimmistä osallistujista. Dakar-ralli on yksi maailman vaikeimmista moottoriurheilukilpailuista, ja se asettaa kuljettajat ja pyörät äärimmäisiin olosuhteisiin, kuten autiomaahan, hiekkadyneille ja kivikkoisiin vuoristoteihin.

Edi Orioli oli italialainen kuljettaja, joka saavutti huomattavaa menestystä Cagivan tiimissä. Hän voitti Dakar-rallin kahdesti Cagivalla, vuonna 1990 ja 1994, mikä teki hänestä ja Cagivasta Dakar-legendan. Nämä voitot nostivat Cagivan brändin arvoa adventure-pyörien valmistajana ja lisäsivät heidän mainettaan kestävyuden ja suorituskyvyn saralla.

Taloudelliset haasteet ja Ducati

1990-luvulla Cagivan laajentumisstrategia johti taloudellisiin vaikeuksiin. Ducati, joka oli hankittu osaksi konsernia, alkoikin saada suurempaa huomiota ja menestystä, erityisesti superbike-markkinoilla. Lopulta Castiglionit päättivät keskittyä enemmän Ducatiin, ja Cagivan tuotanto jäi vähemmälle huomiolle.



Tehopiikkien aikakaudella harvalla valmistajalla oli niin äärimmäisiä nuorisomalleja kuin Cagivalla. Vasemmalla Freccia-malin kolmas sukupolvi C12R joka oli tuotannossa vain tuona vuonna (kuva Klaus NahrCC4.0). Oikealla aavikopiikki Tamanaco, joka hyödynsi Freccia 10 -moottoria (kuva Relativity375CC4.0).

Uudelleenbrändäys ja Husqvarnan myynti

Vuonna 1999 Cagiva myi Husqvarnan BMW:lle ja suuntasi resurssinsa pienempiin, kevyempiin moottoripyöriin, kuten Cagiva Mito, joka oli hyvin suosittu erityisesti nuorempien moottoripyöräilijöiden keskuudessa sen 125cc kilpapyörämäisen tyylin ansiosta.

Cagivan ansiosta piikkiluokassakin pääsi nauttimaan Massimo Tamburinin huikean hienosta muotoilusta. Vasemmalla Cagiva Mito EV -95 ja oikealla Ducati 996. Kuva: Sebastian WeingartenCC4.0



Cagiva katoaa markkinoilta

2000-luvulla Cagiva-merkki alkoi hiljalleen jäädä takalalle, ja Ducati nousi Castiglionin perheen pääasialliseksi moottoripyörämerkiksi. MV Agusta, toinen italialainen ikoninen brändi, nousi myös Castiglionien hallintaan, ja Cagivan tuotanto väheni huomattavasti. 2008 Harley-Davidson osti MV Agustan ja samalla Cagivan. Lokakuussa 2009 Harley-Davidson ilmoitti myyvänsä MV Agustan ja Cagivan takaisin alkuperäiselle omistajalle, Claudio Castiglionille.

Vaikka Cagiva ei ole enää aktiivinen merkki markkinoilla suurissa määrin, se on jättänyt pysyvän jäljen italialaiseen moottoripyöräteollisuuteen.

Cagivan tarina on osoitus Castiglionin perheen roolista italialaisessa moottoripyöräilyssä ja siitä, kuinka pienestä valmistajasta kasvoi merkittävä tekijä alalla, vaikka taloudelliset haasteet lopulta koituivatkin sen kohtaloksi. •

CAGIVA

Ukkoutumisesta ja vähän muustakin

Poimin ja muotoilin tähän juttuun Pekka Helenin sähköposteista mietintöjä meille kaikille luettavaksi ja kerhoiltojen tarinoiden aiheiksi. Imatralta lähtöisin oleva insinööri ja motoristi toivottaa hyvää joulun aikaa ja terveyttä ensi vuoden harrastajalleihin!

Olen vuosien varrella lukenut Huimapyörä-lehden kirjoituksia jäsenkunnan vanhenemisesta eli ukkoutumisesta. Ongelma on tiedostettu motorismin lisäksi koskien myös kalastusta, metsästystä, autojen ja lentokoneiden harrastusta, jotka osaltaan siirtyvät myös nuorille perhekeskeisinä toimintoina. Laitevalmistajat ovat myös ymmärtäneet, että nuoret ovat heidän tulevia asiakkaitaan.

Moottoripyöräilyn kehitys

USA:ssa moottoripyörän käyttö liikuntavälineenä väheni ja kärsi huonosta imagosta. Autojen suhteen tilanne oli parempi ja autosta muodostui nuorille harrastus. Elokuvat ja TV autoivat kehitystä. Moottoripyörän käyttö lisääntyi ke-

vyempien eurooppalaisten mallien myötä. Iskulause ”You Meet the Nicest People on Honda” osui ongelman ytimeen. Muutosta auttoi Beach Boys laululla pikku Hondasta. Moottoripyörälle avautui uusia käyttö- ja harrastemuotoja. Tämä herätti suuren eli ”baby boomer”-ikäluokan kiinnostuksen moottoripyöriin. Japanilaiset toivat markkinoille tuotteen, joka oli hyvin varusteltu ja luotettava. Tuote ja kysyntä kohetasivat. Moottoripyörä yleistyi koulun ja armeijan piirissä. Laitteen hyötykäyttö kasvoi. Kehitys toi Universal Japanese Motorcycle eli UJM:n, Honda Gold Wing:n ja BMW GS-sarjan. Merkittävä muutos oli HD:n nousu. Tämä toi mukanaan hyvätuloisia, mutta usein kokemattomia käyttäjiä. Patrioottisen HD-pyörän omistaminen oli ”cool thing”. Valitettavasti kehitys nosti esille stereotyyppejä. Nyt tämä



sodan jälkeinen suuri eli baby boomer-ikäluokka on jättämässä moottoripyöräilyn, ja heidän usein kalliskin ajoklusteronsa ei kiinnosta nuoria.

USA:n keskusjärjestöt ja kerhotoiminta USA:ssa moottoripyörien etenkin kilpailutoimintaa säätelee 100-vuotias AMA eli American Motorcycle Association. Veteraani-ikäisen kaluston toimintaa ohjaa kohta 75-vuotias AMCA eli Antique Motorcycle Club Of America. Merkkikerhojen vaikutus on selvästi vähentynyt harrastajien vanhenemisen myötä.

Itse olen AMA Life Time Member. Jäseneksi liittymisen syy oli moottoripyöräilyyn kohdistunut syrjintä. Tämä johtui osaksi imago-ongelmasta. Yhteys pahamaineisiin kerhoihin, ympäristöhaitat ja onnettomuustilastot vaikuttivat. Kypärän käyttöä järjestö on tukenut. AMA:n toimintaa johdetaan Ohiosta. Järjestön kunnia-aululle on yltänyt **Heikki Mikkola**. Ehdotin aikoinaan **Jarno Saarista**. Häntä kannatettiin, mutta ei lopulta valittu. AMA toimittaa kerholehteä American Motorcyclist. Lehti oli vaatimatonta, mutta on sittemmin monipuolistunut. Etenkin nuorten off road-toimintaan on panostettu. Lehden alussa on "back in the day"-osa, jossa voi kertoa omasta harrastuksestaan. Lehdessä kerrotaan Vintage Motorcycle Days ja Loretta Lynch Ranch-nuorten tapahtumista. Tarjolla on hinauspalvelu, joka sisältyy jäsenmaksuun. Taloutta tuetaan arpajaisten kautta. Arvontaa tapahtuu toistuvasti. Tosin päävoitto, entisöity museopyörä, arvotaan VMD-päivien yhteydessä.

Toinen alan järjestö on AMCA, joka jaosten toiminnallaan kattaa koko USA:n. Kerho toimii myös kansainvälisesti. VMPK näyttää olevan AMCA:n sisäkerho. Itse en kuulu kerhoon, vaikka sillä onkin chapter Wisconsinissa. Olen lukenut kerholehteä, mutta pitänyt sen aineistoa turhan elitistisenä. Kerho on aina ollut USA:ssa patrioottinen. Tämä on tosin viime vuosina muuttunut. Lehdessä on ollut kirjoituksia jopa japanilaisesta kalustosta. Siinä on ollut myös moottoripyörien kehitykseen liittyviä opettavia kertomuksia. AMCA uuden presidenttinsä mukaan panostaa alaosa-avun avulla näkyvyyttä mm. järjestämällä rompetori- ja näyttelytoimintaa, paikallista kokoontumista sekä lisäämällä kerholehden saatavuutta. Järjestö on myös kehittämässä "judging"-toimintaa eli periaatteessa Suomen museo-katsastuksen vastinetta. Tarkoituksena on varmaan vähentää nk. "matching numbers"-merkitystä. Tällä on varmaan ajatus helpottaa museopyörien harrastusta. Järjestöllä on myös tarkoitus lisätä toimintaa yliopistotasolla vastena AMA:n toiminnalle julkisten koulujen kautta.

VMPK:n osuus jäsenistön ukkoutumiseen

Ajatelkaapa sitä, että USA:ssa AMA:n ja AMCA:n yhteen-

laskettu jäsenmäärä suhteessa koko maan väkilukuun on prosentuaalisesti pienempi kuin Suomessa VMPK:n vastaava arvo!

Nuorten harrastustoiminnalle pitää luoda edellytykset,

vaikka vetäjistä on usein puutetta. Ratkaisu löytynee kerhon sisältä. Nuorten kohdalla on varottava elitismiä. Se korostaisi liikaa nuorten eriarvoisuutta. Harrastus täytyy kiinnostaa ja siihen pitää samastua. Suomessa on ainutlaatuinen mopokulttuuri. Olen lähettänyt Classic Vesijärvi-tapahtumasta muutamia linkkejä tutuille mp-harrastajille. Monilta olen saanut vastauksen: "Erikoinen kansa! Täydellinen harrastus, halpa, ei vaadi valtavia tiloja, teknillises-

ti aika helppo ja mitä suuremmin hauska harrastus. Toimintaa on sekä talveksi että kesäksi. Saa myös toteuttaa omaa niin teknillistä kuin taiteellistakin ajatusta." Voisiko tuokin toimia vastalääkkeenä ukkoutumisongelmaan?

Lopuksi lyhyesti

USA:ssa nuorten harrastusta tukevat yritykset. Yhteiskunta mahdollistaa harrastamisen, mutta myös kontrolloi ja valvoo sitä. Yritykset rahoittavat. Paikallinen koulu, kirkko, säätiöt ja yksityiset henkilöt hoitavat toteutuksen. Täällä ei myöskään kaikkea heti vandalisoida. Hyvä käytös palkitaan. Se vaikuttaa esim. ajokortin saamiseen ja vakuutusmaksuihin.

Koululaitos mahdollistaa myös teknillisen harrastamisen. Suomessa on huippupalkattuja urheilijoita. Kuinka paljon jääkiekon ammattilaiset tai kilpa-autoilun huiput ovat tukeneet nuorten harrastusta? USA:ssa kaikki ammattilaisseurat ja pelaajat ottavat osaa nuorten tukemiseen. Tämä tapahtuu joko suoraan tai sponsoreiden avulla. Tässä asiassa Suomen malli ei tunnu toimivan kovin hyvin.

Vanhan kaluston pyöristä Norton, Jawa tai jopa Hondakin voivat olla monille nuorille vieraita. He saattaisivat kiinnostua ohjatun toiminnan kautta vanhojen pyörien rakenteluun sähköllä toimiviksi? Suomessa luulisi löytävän tarkoitukseen soveltuvaa kalustoa. Ei siinä astuta kenenkään varpaille. Täällä puhutaan toiminnasta nimellä "tinkering" eli puuhastelu. Tapa on kustannustehokas, jossa vanhat osat päätyvät uusiokäyttöön. Se voisi olla hyvä keino aloittaa ja kehittää osaamista! Niin - ukkoutumisen raja. Mihinkin ikään se vedetään?

Voin kyllä kertoa laajemminkin järjestöjen toiminnasta täällä USA:ssa. Jos jäsenistön vanhenemisen vaikutusta ei saada muuttamaan, niin sana latolöytö keksitään uudelleen.

Pekka Helen
Appleton Wisconsin
USA

Astetta harvinaisempi Suzuki RM 500

Joku on aikoinaan sanonut, että jos jotakin harvinaista moottoripyörää on valmistettu pieni erä, niin takuulla sellainen Suomesta löytyy. Jutussa esitelty pyörä on siis protosarjan pyörä, josta kehitettiin seuraavalle vuodelle julkaistu tuotantokilpapyörä. Mistä tämä juttu sitten sai alkunsa?

Huimapyörän edellisessä numerossa oli juttua **Pekka Hyvärisestä** ja hänen kilpailu-urasta. Toimittaja kun sattuu asumaan Pekan tallin lähellä, niin yhtenä päivänä tallilla kahvitellessa Pekka kaivoi jostakin vanhan katsastuskortin, joka piti olla aikoinaan kisoissa mukana. Otin siitä kortista valokuvan ja laitoin sen facebookissa Classic Motocross Finland-ryhmään ja historia alkoi avautumaan. Seuraavassa kooste pyörästä ja sen vaiheista.

Suzukin tuotannosta hieman

Suzuki aloitti moottoripyörien valmistuksen vuonna 1952. Ensimmäinen malli oli nimeltään Suzuki Power Free, ja se oli yksinkertainen, 36 cc kaksitahtimoottorilla varustettu

moottoripolkupyörä. Power Free suunniteltiin siten, että kuljettaja pystyi joko polkemaan, käyttämään moottoria tai yhdistämään molemmat voimanlähteet. Tämä malli osoittautui menestykseksi, ja Suzuki laajensi pian tuotevalikoimaansa suurempiin ja tehokkaampiin moottoripyöriin. 1950-luvun lopulla ja 1960-luvulla Suzuki alkoi panostaa myös kilpamoottoripyöriin ja kansainväliseen kilpailutoi-



Pitkä jäärata kuului myös Pekka Hyvärisen lajivalikoimaan.





80-luvun jääratakisa Lieksan Kevätlahdella.

mintaan, mikä edisti sen mainetta ja suosiota moottoripyörävalmistajana.

Suzuki aloitti motocrosspyörien valmistuksen 1960-luvun lopulla. Ensimmäinen merkittävä motocross pyörä oli Suzuki TM250, joka esiteltiin vuonna 1966. Malli kehitettiin alun perin kilpailukäyttöön, ja siitä tuli nopeasti suosittu motocross piireissä sen suorituskyvyn ja luotettavuuden ansiosta.

1970-luvulla Suzuki otti ison harppauksen motocrossin parissa, kun **Roger DeCoster** voitti useita maailmanmestaruuksia ajamalla Suzuki RM-sarjan pyörillä. Suzukin ensimmäinen RM-malli, RM125, julkaistiin vuonna 1975. RM-sarja (Racing Model) oli suunniteltu erityisesti motocross-kilpailuihin ja erottui kevyillä, tehokkailla moottoreilla sekä hyviksi todetuilla ajo-ominaisuuksilla.

RM125 menestys rohkaisi Suzukia laajentamaan RM-mallistoa nopeasti, ja pian markkinoille tuli myös suurempia malleja, kuten RM250 ja RM465. Suzuki RM465 julkaisiin ensimmäisen kerran vuonna 1981, ja siinä oli tehokas 465 cc kaksitahtimoottori. Se oli suunniteltu erityisesti motocrosskäyttöön ja nousi nopeasti suosituksi isossa luokassa. Suzuki RM500 puolestaan tuli markkinoille vuonna 1983, joka oli käytännössä päivitetty versio RM465 mallista.

RM numerolta 100043 vuodelta 1980

Kyseessä on Suzuki RM 465 esituotanto 80-luvun alusta, ajalta ennen kuin RM 500 mallisto esiteltiin vuonna 1983. Suomi oli 80-luvun alussa yksi niistä maista, jonne Suzu-

kin tehdas toimitti paikallisille Suzuki-huipuille esituotantosarjan pyöriä ja kilpaosia testattavaksi ennen varsinaista sarjatuotantoa. Näissä 3–5 kappaleesta maahantuoduissa esituotantosarjan pyörissä oli eroa tavalliseen RM 465 malliin verrattuna ainakin alumiininen tankki, pakoputkisto ja virtalaitteet ja etupää, jotka ovat tehtaan kisatallista lähtöisin (alumiiniset osat olivat paljon karkeampaa tekoa kuin tuotantopyörissä).

Suurin osa näistä esisarjan pyöristä palautui takaisin Japaniin, mutta juttumme pyörä on kasattu näistä Suomeen toimitetuista osista. Pyörän ensimmäinen omistaja oli **Pekka Veräväinen**, joka työskenteli maahantuojana Bensowilla tuohon aikaan. Veräväinen muutti pyörän takahaa-

rukan pidemmäksi, maaratakäyttöä varten, samoin kampiakseli ja sylinteri saivat Veräväisen käsittelyssä hand-made leiman. Samalla pyörän jousitusta laskettiin sileille radoille sopiviksi.

Bike-lehden haastattelu kertoo yhdestä erikoisesta tapahtumasta kyseisellä Suzukilla: - *Ehkä erikoisin SM-osakilpailuvoitto on drag racesta.* Veräväinen voitti vuonna 1982 SM-osakilpailun yksipytyisellä Suzuki RM -maaratapyörällä, vaikka vastassa oli mm. **Kari Taijonlahti** tuplaturbopyörällään. Veräväinen pääsi kahdeksantena eli viimeisenä lajitteluun, ja heti ensimmäisellä kierroksella vastaan tuli Euroopan ja Pohjoismaiden mestari Taijonlahti. Taijonlahdella räjähti kone burnoutissa juuri ennen lähtöä, ja niin Veräväisellä oli heti kättelyssä ensimmäisellä kierroksella pahin vastustaja pois. Silloin ajettiin prätkillä vain yhdessä luokassa kiihdytysajon Suomenmestaruudesta, ja indeksit oli määrätty kuutiotilavuuden mukaan. Se antoi Veräväi-

...erikoisin SM-osakilpailuvoitto on drag racesta...



selle ja RM Suzukille teoriassa edes pienet mahdollisuudet pärjätä, ja sen hän myöskin käytti hyväkseen. Kuten drag racessa aina, myös henkinen sodankäynti vaikutti lopputulokseen.

Veräväinen jatkaa kertomista: *-Koivuniemen Ante tuli yhdessä lähdössä vastaan RG500:lla. Siinä oli niin pitkä ykkönen ja kakkonen, että kun panostin kaiken lähtöön ja pääsin vähän karkuun, niin Antella taisi tulla hätä käteen ja*

hän nosti kahteen kertaan keulan pystyyn heti lähdössä. Pääsin karkuun ja odotin vaan että se maaliviiva tulisi jo kohdalle. Kun ylitin maaliviivan, niin mun loppunopeus oli 178 kilometriä tunnissa ja Antella 245, se meni viisi metriä maaliviivan jälkeen ohi, eli vähän liian myöhään.

Tästä katsastuskortista sai tämä juttumme alkunsa.

Pekka Veräväinen möi pyörän loppuvuonna 1983 Varakauteen **Reijo Pietikäiselle**, joka ajoi sillä joitakin maaratakilpailuja ennen kuin möi pyörän Joensuuhun **Pekka Hyväriselle**.

Pekka kertoi ajaneensa pyörällä oston jälkeen yhden maaratakilpailun ja todenneen, ettei sillä ehdi kärkimiesten vauhtiin. Jossakin kilpailussa hän oli tavannut iisalmelaisen **Ari Kainulaisen** ja sai häneltä vinkin, että **Pentti Länsivuori (Teuvo Länsivuoren veli)** osaa laittaa sylinterin kulkevaan iskuun. No, Pekka soitti Länsivuorelle ja kysyi sylinterin muokkauksesta lähinnä maarata- ja jääratakäyttöön. Siihen aikaan Pekka ajoi rekkaa ja yhdellä matkalla sylinteri jäikin Iisalmeen. Sylinteri tuli takaisin Joensuuhun, ohjepiirroksen kanssa, kuinka mäntää tulee muokata sylinteriin käyväksi aukkojen suhteen. Tämä muokkaus teki tehtävänsä, Pekka kertoo asentaneensa pyörään kierroslukumittarin ja sen mukaan Suzuki otti parhailaan 7500-8000 kierrosta minuutissa. Vetoalue siis nousi todella ylös, juuri sinne missä maaradalla eniten tarvitaan. Pekka ajoi Suzukilla useita vuosia niin maarataa kuin pitkää jäärataa. Eräässä kilpailussa, tarkemmin sanottuna Kuopiossa, jossa jostakin syystä ratkaistiin Suomenmestaruus yhdellä kertaa, sattui ja tapahtui. Pekka muistelee kisaa seuraavasti: *- Otin todella hyvän startin ja olin ensimmäiseen kurviin mennessä toisena ja pyörä kulki vimmatusti. Siinä mentiin kärkimiesten kanssa todella kovaa ennen kuin Suzukista petti alapään tiiviste ja kisa jäi todella pienestä asiasta kesken.*

Lopulta kilpaura alkoi Pekalla olla ehtopuolella ja hän möi pyörän Joensuulaiselle harrastajalle. Pyörä ei em. har-



SUOMEN MOOTTORILIITTO -
FINLANDS MOTORFÖRBUND r.y.
PL 202, 00251 Helsinki 25
☎ (90) 473 71

KATSASTUSKORTTI

N:o 138

Moottoripyörän tiedot

Merkki SUZUKI RM 465

Malli -

Valmistusvuosi 1982

Valmistusnumero 100043

Luokka 500

Tietojen ilmoittaja

Nimi Pekka Hyvärinen

Osoite Jalaksentie 12 A 80230 JOENSUU

12 / 04 19 85



Maaratavarikolla, Bedford Blitz kuljetusautona

RM 500 kokeiltiin jossakin vaiheessa alapakoputkea, mutta se jäi vain kokeiluksi (viereinen sivu).

Juttumme Suzuki on nykyään Ari Kylliäisen tallissa (oik.)

rastajalla ehtinyt pitkään olla ja se kulkeutui joensuulaiseen Autoliike Muta- seen joskus 90-luvun taitteen vaiheilla, josta se myytiin Outokumpuun. Siellä pyörä ehti olla seuraavalla omistajalla kolmisenkymmentä vuotta, ennen kuin **Juha Keränen**, Outokummusta myös, osti sen.

Keränen kertoo pyörästään näin: - Ostin työkaverilta epäkuntoisena tuollaisen vanhan Suzuki RM500:sen, vuosimalliksi luulin 1983, mutta sitten kun rupesin pyörää purkamaan, siitä paljastui mielenkiintoisia yksityiskohtia: - Moottorista paljastui teksti RM465-100043 ja yläpuolelle kaiverrettu teksti "SPECIAL", eli tässä on 465 alakerta ja viisisatasen sylinteri paikallaan. Runkonumero löytyi rungon etuosasta ja siinä vain numerot 100043. Pakoputken äänenvaimentimeen oli kaiverrettu teksti J.Sintonen GP -81 ja joku epäselvä päivämäärä. Veräväinen oli saanut äänenvaimentajan Sintoselta. Samalla vilkaisin sylinterin suuntaan ja määntä vaikutti hyväkuntoiselta ja tiukalta, imukanavat oli avarrettu rankalla kädellä myöskin isommaksi (Pentti Länsivuori). Läpätkin otin irti ja sieltä se vika löytyi, yksi läppä oli kadonnut koko-

naan. *Läppärunkokin on tuunattu ja sieltä löytyi teksti "PVR POVR", joka on Pekka Veräväisen signeeraus tuunatuissa osissa. Sen jälkeen kone kasaan uusilla hiilikuituläpillä, uudet bensat ja tulppa ja käyntiin kokeilemaan, kolmannella tärähti tulille. Ja jumankauti miten tuntui olevan pyörässä löylyä, se kiersi kuin 250 cc mutta 500:sen väännöllä ja teholla. Yllätys oli kyllä melkoinen tuon pyörän suorituskyvyssä, kun oletin että tuo toinen harrastepyöräni eli Honda CR 500 -88 on virkeä tapaus, mutta sillä ei ollut mitään jakoa ylärekiä Suzukiin verrattuna. Ajo-ominaisuudethan tuossa tuntuu aika karseilta Hondan jälkeen, runko tärisee tietyillä kierroksilla mahdottomasti ja jarrut ovat mitä ovat. Pyörän mukana sain uuden Full Floater takahaarukan, varmaan alkuperäisen, kun tuota pai-*



RM 500 lämmityskäyttö meneillään. Vieressä RM 370



kalla olevaa on jatkettu varmaan viisikymmentä vuotta jossakin elämänvaiheessa, tämä viittaisi varmaan kilpailuun maa- ja jääratat ajoihin.

Juha Keränen laittoi Suzukin myyntiin ja toteaa myynnin olleen varsin helppoa, sen verran erikoisemmasta pyörästä oli kyse. Suzuki on tällä hetkellä eteläisessä Suomessa, **Ari Kylliäisen** tallissa, joka aikoo kunnostaa pyörän kuntoon. •



Eka Gixxeri!

teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Elettiin 1980-luvun alkua. **Etsuo Yokouchi**, työskenteli Suzukilla moottorisuunnitteluosastolla ja hän sai käskyn valmistamaa tyhjästä täysin uudenlainen 750 cc -urheilumoottoripyörä. Sellaisen, joka löisi laudalta kovimmat kilpakumppanit niin kadulla kuin kilparadalla. On vaikea kuvitella mitään uutta mallia, joka olisi ollut yhtä dominoiva kuin heti laatikosta otettu Suzuki GSX-R750 oli debyyttikaudellaan 1985. GSX-R750 tuli markkinoille maaliskuussa 1985. Nykyaikaisten urheilupyörien kehityksen sanotaan alkaneen GSX-R750:stä. Pyörää voidaan kutsua katulaillisten

pyörien klassikoksi.

80-luvun alun urheilukoneet olivat raskaita ja pyöreitä. Kymmenen edellisen vuoden aikana Honda ja Kawasaki olivat taistelleet suorituskyvyn herruudesta. Honda aloitti teholla kilpailun 68 hevosvoiman CB750-moottorillaan. Kawasakin 900 cc Z1 vuodelta 1973 nosti riman 81 hevosvoimaan. Vuoteen 1978 mennessä Suzuki-faneilla oli oma superpyörä, 90 hevosvoiman GS1000. Se oli hieno kone, mutta silti vanhan koulukunnan suunnittelema niin ulkomuodoiltaan kuin tehomäärältään

Tarvittiin kokonaan uusi lähesty-

mistapa. Hevosvoimia tulisi olemaan varmasti, mutta se valjastettaisiin hyvin eri tavalla. Hondan ja Kawasakin raskaiden pyörien sijaan sijasta, Suzukin visiona olisi pyörä olisi, joka hyödyntäisi **Colin Chapmanin** kaltaisten F1-visionäärien vahvistamia "lisää keveyttä" -periaatteita. Yokouchi innostui haasteesta. Samoin hänen insinööriiminsä jäsenet ottivat

... "lisää keveyttä" ...



kaalimpaa näkemystä painonsäästöön.

Yokouchi laittoi tiimensä purkamaan vuoden 1983 GSX750E:n ja merkitsemään jokaisen moottorin ja rungon osan punaisella tai sinisellä pisteellä. Punaiset osat olivat niitä, jotka kuuluivat nopeasti, siniset osat olivat niitä, jotka eivät koskaan menneet rikki. Yokouchi totesi ääneen tulosten varmistuttua: *"Rakensimme pyörää liian hyvin; melkein mikään ei mennyt rikki. Insinöörinä sanon, että tämä on tuhlausta. Meistä on tullut liian konservatiivisia."* Tulosten analyysi osoitti sinisten osien ylivoiman, mikä oli hyvä uutinen luotettavuuden kannalta, mutta ei niin hyvä painon kannalta. Uudelle pyörälle tarvittiin paljon riskialttiimpi suunnitelma.

Varhaiset kokeilut GSX750:llä tuottivat 97 hevosvoimaa, mikä on ennenkuulumatonta tämän kapasiteetin tuottantopyörälle, mutta silti Yokouchin vaatimuksista silti liian alhainen Lopulta Suzukin insinöörit saivat aikaan tinkimättömän mutta myös luotettavan DOHC-moottorin, jossa on 29 mm:n litteät Mikunin kaasuttimet, se oli myös varustettu Suzuki Advanced Cooling System -järjestelmällä (SACS) ja uusilla Twin Swirl Combustion Chambers -kammioilla (TSCC), jotka tuottivat kaksinkertaisen pyörrevirtauksen jokaiseen sylinteriin. Moottorin jäähdytys perustui SACS-systeemiin,

joka oli uusi keksintö jäähdyttää sylinterinkannet ja männät moottoriöljysuihkuilla.

Kaikki moottorin osat oli optimoitu painon lisäksi myös kestävyuden kannalta. Moottori testattiin onnistuneesti, ja se huusi kovaa kierroslukumittarin punaisen alueen läheisyydessä täydet 24 tuntia rikkoutumatta. Ilmajäähdytteisen moottorin lämmöstä eroon pääseminen oli ollut Yokouchin tiimin suurin haaste. Täydellisen vesijäähdytysjärjestelmän käyttö olisi lisännyt luotettavuutta, mutta se olisi myös lisännyt moottoripaketin painoa noin 10 %.

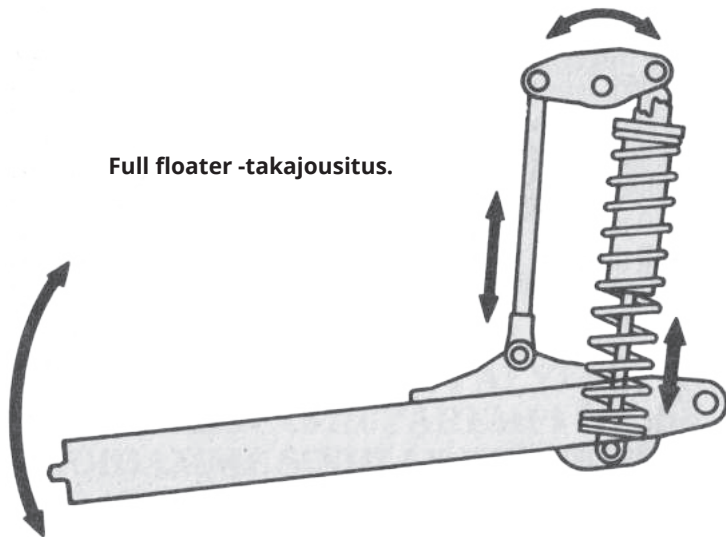
Ratkaisu, jonka he keksivät, oli nerokas: parempi ilmajäähdytys yhdistettynä erilliseen öljynjäähdytysjärjestelmään moottorin yläosassa. He kutsuivat sitä SACSiksi - Suzuki Advanced Cooling System. SACS-järjestelmä tarjosi vesijäähdytysjärjestelmän lämmönpoiston ilman painonrajoituksia.

Full Floater -jousitus ja sen mystiset vaiheet

Vuoden 1974 puolivälissä **Donald G. Richardson**, nuori mekaanikko Kaliforniasta, korvasi perinteisen kaksijousisen takaiskunvaimentimen jousitusjärjestelmän järjestelmällä, joka koostuu yhdestä iskunvaimentimesta sekä vivustosta. Richardson todis-

haasteen vastaan rakentaa 750-kuutiainen moottori, joka tuottaisi 100 hevosvoimaa ja 250 km/h. Se ei ehkä tunnu paljolta 750:lle nykyään, mutta 1980-luvun alussa, kun GSX-R:n kehitys alkoi, se ei ollut lainkaan tavanomaista. Moottorisuunnittelun insinööri **Isamu Okamoto** on muistellut haastetta: *"Tiesimme, että ylivoimaisen suorituskyvyn saavuttamiseksi vaaditun maailman parhaan teho-painosuhteen saavuttaminen olisi valtava haaste."* Insinööreille annettiin vapaat kädet muokata mitä tahansa. Tämä tarkoitti radikaalia uutta ilmettä sekä moottorin että rungon suunnitteluun ja vielä radi-

Full floater -takajousitus.



ti ensimmäisestä ajostaan mäkisellä rakennustyömaalla lähellä hänen taloan utopiana. -Tarkoitan, että se oli uskomatonta, kovien kuoppien yli ajo oli miellyttävää, koska se oli niin sileää ja takaosa ei noussut ylös. Se ei vain mennyt pohjaan ja pysyi alhaalla, uskoton tunne". 25. marraskuuta 1974 Richardson jätti yhdysvaltalaisen patenttihakemuksen keksinnöstään ja 23. syyskuuta 1975 hakemus myönnettiin US-patenttina nro 3 907 332.

Lokakuussa 1978 Richardson teki yhden vuoden optio- ja lisenssisopimuksen japanilaisen Suzuki Motor Co., Ltd:n kanssa. Sopimus antoi Suzukille yksinoikeuden testata ja arvioida Richardsonin keksintöä sekä mahdollisuuden hankkia yksinoikeus '332-patentille. Sopimus velvoitti Richardsonin paljastamaan Suzukille kaikki tekniset tiedot, tietotaidon, keksinnöt, jotka hänellä oli hallussaan tai jotka hän hankki optiokauden aikana. Suzuki suostui säilyttämään kaikki tällaiset tiedot luottamuksellisina ja olemaan käyttämättä niitä muihin tarkoituksiin kuin arvioidakseen valmistuksen ja markkinoinnin kaupallista toteutettavuutta. Sopimus velvoitti Richardsonin tekemään prototyyppisiä jousitusjärjestelmästään Suzukin arviointia varten. Richardson asensi jousituksensa Suzukin 1978 ja 1979 tuotantomoottoripyöriin ja hän paljasti Suzukille hallussaan olevat tekniset tiedot, mukaan lukien

parannukset ja muut tiedot, jotka hän kehitti tänä aikana. Hän tapasi usein Suzukin insinöörejä ja muuta Suzukin henkilöstöä Yhdysvalloissa ja Japanissa välittääkseen näitä tietoja ja parantaa yleisesti suorituskykyä sekä helpottaakseen testausta ja arviointia. Toukokuussa 1979 Richardsonin ensimmäinen prototyyppi Suzukille näki valoa, jossa Richardson asensi kollegansa Cazortin avustuksella jousituksensa Suzuki 1978 -tuotantomalliin, testattiin menestyksekkäästi Japanissa. 16. lokakuuta 1979 Suzuki jätti patenttihakemuksen Japanissa. Vastaava yhdysvaltalainen patentti, oli jätetty 8. lokakuuta 1980 nimellä "Alternate Shock Mount". Joulukuussa 1979 Suzuki ilmoitti Richardsonille, ettei se käyttäisi aiemmin mainittua optiota.

Maaliskuussa 1980 Suzuki aloitti kilpailun Yhdysvalloissa moottoripyörillä käyttämällä Alternate Shock Mount -jousitusta, jonka Suzuki nimisi "Full Floateriksi". Suzuki saavutti huomattavan kilpailumenestyksen, Full Floater sai suotuisaa julkisuutta ja suurta suosiota yleisöltä. Tuote saavutti laajan kaupallisen menestyksen.

Kuvateksti kaaviokuvaan: Full Floater jousituksen periaate. Keinuhaarukan etupää on laakeroitu pyörän runkoon aivan tavalliseen tapaan ja sen lisäksi joustintuen ja työntötangon välisen yhdyskappaleen keskikohta myös. Takahaarukan takapään kohotessa

ylöspäin, nousee joustintuen alapää sen mukana, mutta työntötangon yläpää panee välikappaleen kiertymään, jolloin sen toinen pää painaa joustintuen yläpäätä alaspäin.

Oikeudenkäynnit

Richardson nosti kanteen Suzukia (Japani) ja yhdysvaltalaisista Suzuki Motor Corporationia vastaan Kalifornian osavaltion tuomioistuimessa, ja hänelle annettiin alustava kielto, joka esti Suzuki-yhtiötä rikkomasta optio- ja lisenssisopimusta ja vaati niitä noudattamaan sen luottamuksellisuusehtoja. Suzukin pyynnöstä osavaltion tuomioistuin kieltäytyi panemasta määräystä täytäntöön sen jälkeen, kun US Suzuki haastoi Richardsonin liittovaltion tuomioistuimessa vaatien julistavaa tuomiota Richardsonin '332-patentin pätemättömyydestä ja loukkaamattomuudesta. Oikeus hylkäsi suurimman osan osapuolten oikeudenkäynnin jälkeisistä vaatimuksista, mutta hyväksyi Suzukin hakemuksen uudesta oikeudenkäynnistä kolmessa asiassa, jotka valamiehistö oli päättänyt Richardsonin hyväksi, pitäen voimassa kaksi yhdestätoista väitetystä liikesalaisuudesta ja todeten petoksen. Valamiehistö totesi liikesalaisuuksia koskevista liian rajoittavista ohjeista huolimatta, että tietyt Suzukin Richardsonilta saamat tavarat olivat liikesalaisuuksia ja ne

oli kavallettu, ja arvioi niistä aiheutuneet vahingot. Tuomaristo arvioi myös vahingot, jotka aiheutuivat Suzukin käyttämästä tietyistä muista esineistä, jotka eivät erityistuomioiden mukaan "kohottaneet liiketalousarvoa". Tuomioistuin arvioi teknisiä yksityiskohtia takajousituksen mekaniikasta ja rakenteesta, ja oikeuden päätös perustui siihen, että Full Floater -järjestelmässä oli riittävästi eroja verrattuna Richardonin patenttiin. Lopulta oikeus totesi, ettei Suzukin järjestelmä rikkonut patenttia. Tuomaristo myönsi Richardsonille 20 000 dollaria korvauksina ja 100 000 dollaria rankaisevana vahingonkorvauksena.

Suzukin Full Floater -jousitus perustui kelluvaan linkustoon, joka mahdollisti progressiivisemmän ja tasaisemman iskunvaimennuksen. Tämä teki siitä erittäin suositun ja tehokkaan, ja Suzukin motocrossmallien menestyksen myötä Full Floater -järjestelmä alkoi näkyä myös muissa Suzukin moottoripyörissä, mukaan lukien katu-

pyörissä.

Vanhan GSX750:n putkimainen teräsrunko meni samalla uusiksi. Sen tilalle tuli neliöprofiilinen alumiininen MR-ALBOX-runko minimaalisella valuosien ja profiiliputken hitsausmäärillä. Se oli niin kevyt (vähän päälle 8 kg), että tehtaan Hamamatsu-linjan työntekijät pystyivät helposti kantamaan niitä yhdellä kädellä.

Koko pyörä painoi USA:ssa 176 kg ja Japanin kotimarkkinoiden versiossa 179 kg. Se oli hämmästyttävä 20 prosentin leikkaus 750-luokan normiin tuolloin.

1985 GSX-R750 tekniset tiedot

- Moottori: 747cc, 16-venttiilinen ilma/öljyjäähdytteinen rivi neljä DOHC
- Huippunopeus: 260 km/h
- Teho: 106 hv @ 10 500 rpm
- Vääntö: 47 ft/lbs @ 8000 rpm
- Puristussuhde: 9,8:1

- Poraus x isku: 70 x 48,7 mm
- Etujarrut: kaksoislevy
- Takajarru: yksilevyinen
- Kuivapaino: 176 kg
- Istuinkorkeus: 755 mm
- Polttoainetilavuus: 19 litraa
- Värit: Sininen/valkoinen

Juttumme kuvissa esiintyvä pyörä on joensuulaisen harrastaja **Petri Pitkäsen** kokoelmassa. Petristä ja hänen pyöristään oli aiemmin juttua Huimapyörän numerossa 6/-22. Petrin kokoelma koostuu pääasiassa, erittäin hyvin säilyneistä alkuperäisistä pyöristä. Kyseinen Suzuki tuli Petrille Savonlinnasta valmiiksi MA-tarkastettuna. Pyörän satula on tällä hetkellä yksiosainen, takasatula on peitetty alkuperäisellä peittokatteella ja samalla sivukahvat matkustajaa varten on poistettu. Osat löytyvät kyllä edelleenkin, mutta Petrin mielestä nyt mennään soolomallina. •



Huumorin kukkia – ja kierrätystä tämäkin

Kuusamon Murtovaarassa ohi ajavaa tervehtivät moottoripyöriäihaiset veistokset. Opasteet johtavat ”100 taulun galleriaan” Murtomäen entiselle kyläkoululle. Galleriaa pitää taiteilija **Esa Leppänen**, joka viettää osan ajasta toisessa paikassaan pohjanmaalla, nykyisin Alajärveen kuuluvalla Lehtimäellä. Jutun kuvat ovat Kuusamosta.

Nokialta kotoisin oleva Esa Leppänen kouluttautui aikoinaan ammattikoulussa auton asentajaksi ja autopel-tisepäksi. Työuransa palkkatyössä hän teki kaupan alalla. Jäätyään sairauseläkkeelle hän päätti kokeilla taiteen tekemistä. Yhtenä pontena taiteen tekemisen aloittamiselle Leppänen mainitsee sen, että juuri taide auttoi hänet vaikeimpien vaiheiden yli sairastumisen jälkeen. Tuohon aikaan, 2005–2006, ITE-taide oli nousussa. Paitsi, että ITE-taide on tehty itse eli ”ite”, viittaa lyhenne sanoihin Itse Tehty Elämä. Mm. taiteilija **Erkki Pirtola** toi Suomessa ITE-taidetta vahvasti esille ja



peräänkuulutti sen arvostusta. Hänen mielestään ITE-taide oli taidetta ai-doimmillaan ja toi esille tekijän luovan ajattelun paremmin kuin mikään – ehkä lukkiutunut, vanhoillinen ja mahdollisesti rahan ehdoilla tuotettu – ns. akateemisesti tunnustettu taide voi tehdä.

Usein ITE-taiteilijat ovat rohkeita oman tiensä kulkijoita, joiden tekemään taiteeseen on reisuillaan virkistävää poiketa tutustumaan. Kuusamoon Leppänen avasi naivistisen tyyli-suunnan taulu- ja sisältävän gallerian ja veistospuiston 2010 ja Lehtimäelle 2019. Kesäisin Leppäsen taidetta on esillä ”Naivistit Iitalassa” -näyttelyssä.

Esa Leppänen ottaa vastaan lahjoituksina moottoripyörien osia veistoksiensa raaka-aineiksi. Etenkin rungot ja tankit ovat hänelle käyttökelpoisia. Leppäselle voi soittaa: 050 400 1193. Hän toivoo, ettei hänelle toimittaisi mitään liian harvinaisia ja arvokkaita osia, sillä hän kyllä pilkkoo ja hitsaa niitä tarpeen mukaan ja taiteen ehdoilla uuteen muotoon, eikä niitä sitten enää voi käyttää alkuperäiseen tarkoitukseensa. Mutta jos ylimääräisiä pyöriä, runkoja tai osia nurkissa pyörii, niin hän kyllä mielellään antaisi niille vielä uuden elämän veistoksena. Lisätietoja Esa Leppäsen taiteesta löy-

Luurankokuski on Leppäsen ensimmäinen moottoripyöriäihäinen veistos, joka valmistui 2018. Rungon ja etuhaarukan Leppänen sanoi saaneensa lahjoituksena Kuusamosta. Jawan punaako sieltä hämmöttää? Veistos koki kovia vuonna 2021, kun Kainuussa ja Koillismaalla valtavia määriä puita kaatanut Paula-myrsky nakkasi sen pois katolta, mutta nyt se taas valvoo tilanteita gallerian piharakennuksen katolla.



Tämä kvaaku päätti lähteä muuttomatkalle tällä kertaa kaksipyöräisellä.

tyy Facebookista haulla ”Pieni moottoripyöriätehdas”. Myös 100 taulun gallerialla on facebook-sivu. •

Kirjoittaja on taidepedagogi ja taide-terapeutti. sihteeri@korpimotoristit.fi



Chopper-kuski neuvoa risteyksessä kohti kohti galleriaa.



Nyt on lähdetty liikkeelle oikein sivuvaunun kanssa. Uralin vihreääkö siinä on? Leppänen sanoo, että tämän veistoksen pohjana käytetty moottoripyörän runko taisi olla ihan umpimetallia, ainakin se oli erityisen painava.



Tämä Jawa-kuski kiinnitti ensimmäisenä huomiotani Murtovaaran tietä ajaessani ja houkutteli tutustumaan moottoripyörä-aiheisiin veistoksiin tarkemmin.



Tämä hyväntuulinen tyyppi moikkailee gallerian pihalla. Ainakin tankissa näyttäisi olevan jotain tuttua. Kone ilmajäähdytteinen.

Ranskalla on pitkät perinteet moottoripyörien valmistamisessa

Ranskalla on ollut merkittävä rooli maailman moottoripyöräteollisuuden historiassa. Ranskalaisten moottoripyörien historian voidaan katsoa alkaneen siitä, Pierre Michaux'n ja Louis-Guillaume Perreaux'n yhteisten ponnistelujensa tuloksena syntyi vuonna 1868 patentoitu "Perreaux Steam Velocipede". Keksintö oli merkittävä virstanpylväs moottoripyörien historiassa, ja edustaa yhtä varhaisimmista moottoroitujen kaksipyöräisten ajoneuvojen muodoista. Tämä höyryvoimalla toimiva urauurtava ajoneuvo loi pohjan tulevalle moottoripyöräteknikan kehitykselle, ei vain Ranskassa, vaan myös maailmanlaajuisesti.

Ranskalaisella moottoripyöräsuunnittelulla on ollut keskeinen rooli myös moottoripyöräteollisuuden muotoilun kehityksessä. Ranskan moottoripyöräteollisuuden edelläkävijät esittelivät 1900-luvun alkupuoliskolla monia merkittäviä innovaatioita, jotka vaikuttivat moottoripyöräsuunnit-

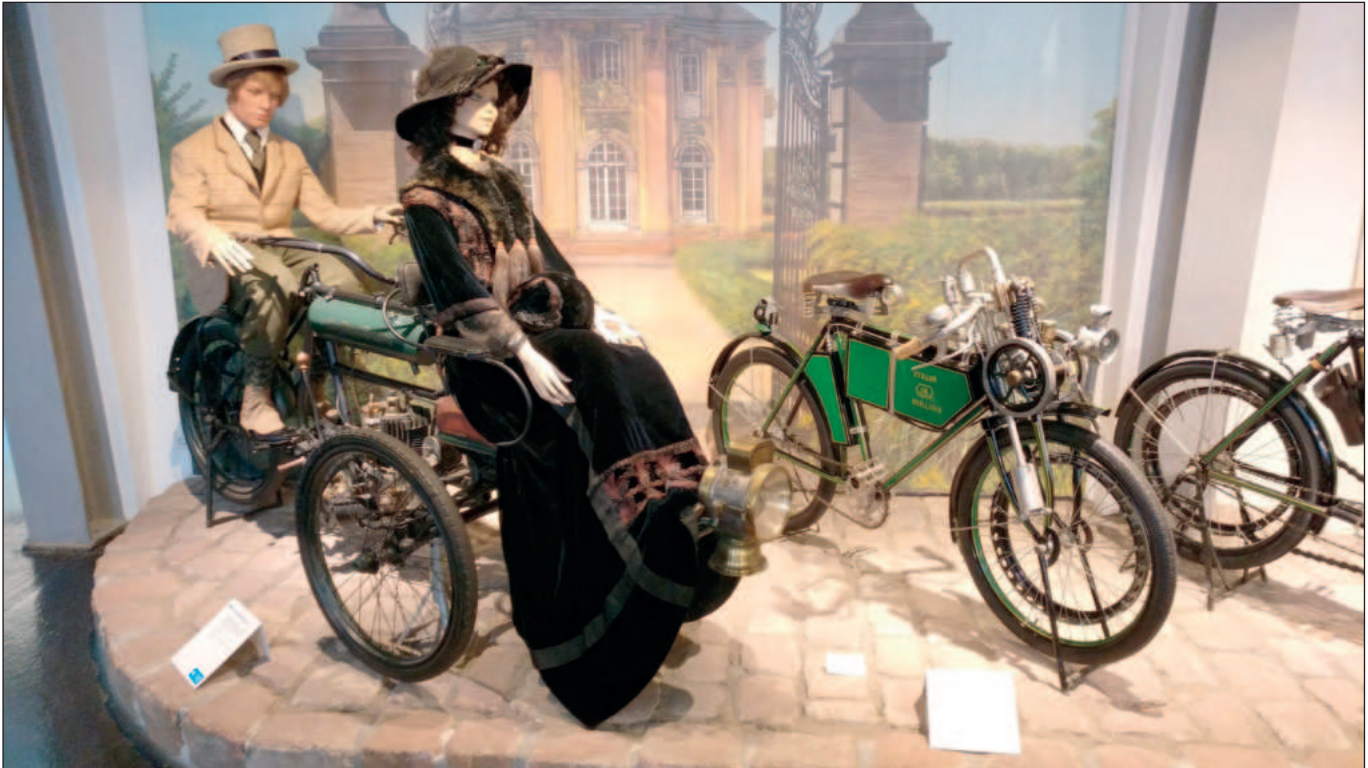


Michaux-Perreaux höyryvelosipedi Art of Motorcycle -muuseumissa New Yorkissa. Kuva: Rogerio Machado, CC2.0

telun ajatusmaailmaan laajalla tasolla. Yksi merkittävistä edistysaskeleista oli jousitettujen haarukoiden käyttöönotto. Moottoripyörä jousituksen kehitys paransi merkittävästi niiden käsiteltävyyttä ja vakautta, mikä puolestaan loi pohjan mukavammalle ja turvallisemmalle ajokokemukselle.

Jousituksen käyttöönotto mahdollisti kevyempien materiaalien hyödyntämisen moottoripyörien rakentamisessa. Siirtyminen kevyempiin komponentteihin paransi ketteryyttä ja ohjattavuutta ja asetti kokonaan uudet standardit moottoripyörän suorituskyvyille. Ranskalaiset innovaatiot





Ensimmäinen kaupallisesti menestynyt ranskalainen moottoripyörä oli Pueauxissa lähellä Pariisia valmistettu kolmi-
pyöräinen De Dion Bouton. Tämä Neckarsulmin museosta bongattu yksilö on vuodelta 1899. Vieressä lähes yhtä vanha
saksalaispyörä Cyklon. Kuva: Pauli Ylikoski

eivät rajoittuneet ainoastaan tälle yhdelle osa-alueelle. Rin-
nalla kehitettiin myös yhä tehokkaampia moottoreita, mikä
nosti ranskalaisten moottoripyörien kansainvälistä arvostus-
tusta ja mainetta edelleen, ja teki ranskalaisista moottori-
pyöristä erittäin kysytyjä kaikkialla maailmassa.

- Ranskalaiset moottoripyörävalmistajat ovat valmistaneet yli 2,6 miljoonaa pyörää 1900-luvun alusta lähtien.
- Ensimmäinen kaupallisesti menestynyt ranskalainen moottoripyörä, De Dion Bouton Tricycle, myi yli 7 500 kappaletta jo esittelyvuonnaan.
- 1920-luvulla Ranskan osuus maailman moottoripyörien tuotannosta oli lähes 40 prosenttia.
- Ikoninen ranskalainen moottoripyörämerkki Motobecane nautti 15 prosentin markkinaosuudesta suosionsa huipulla 1950-luvulla.
- Yli 30 % kaikista Ranskassa tällä hetkellä virallisesti rekisteröidyistä moottoripyöristä on vintage-malleja 1900-luvun alkupuolelta puoliväliin.

Toinen maailmansota ja sen jälkeinen aika

Ensimmäisen maailmansodan jälkeisistä ajoista lähtien ranskalainen moottoripyörä teollisuus kohtasi kilpailua muualta Euroopasta, erityisesti Saksasta ja Isosta-Britanniasta, mutta se pystyi säilyttämään vahvan asemansa. Toisen maailmansodan aikana Natsi-Saksan miehittäjähallinto rajoitti moottoripyörien tuotantoa Ranskassa. Tuotanto kuitenkin elpyi nopeasti sodan jälkeen, ja monet valmistajat

keskittyivät kehittämään moottoripyöriä sekä sotilas- että siviilikäyttöön. Sotaa edeltänyt vahva kilpailuasema jatkui vielä hieman sodan jälkeen, mutta 1950- ja 1960-luvut toivat eteen suuria muutoksia. Sodan jälkeen henkilöautojen suosio alkoi kasvaa, ja monien ranskalaisten moottoripyörävalmistajien oli vaikea pysyä mukana kansainvälisessä kilpailussa, etenkin sen jälkeen, kun japanilaiset moottoripyörämerkit alkoivat valloittaa markkinoita.

Uudempi kehityssuuntaus ranskalaisessa moottoripyöräteollisuudessa on ollut sähkömoottoripyörien ja skoottereiden kehitys. Ranskalainen Voxan on tehnyt uuden tulemissen sähkömoottoripyörien parissa. Voxanin on panostanut vahvasti suorituskykyyn ja sähkömallit ovatkin rikkoneet nopeusennätyksiä sähkömoottoripyörien kategoriassa.

Tunnettuja ranskalaisia moottoripyörien valmistajia

Terrot

Terrot oli merkittävä ranskalainen valmistaja. Terroin moottoripyörät olivat erittäin suosittuja 1930- ja 1940-luvuilla. Tämä Dijonista Ranskasta kotoisin oleva merkki on jättänyt lähtemättömän jäljen ranskalaiseen moottoripyöräteollisuuteen. Charles Terrot perusti yhdessä Wilhelm Stücklenin kanssa konetehtaan Saksaan 1800-luvun puolivälissä ja laajensi toimintaansa Dijoniin vuonna 1887. Aluksi neulekoneiden valmistukseen keskittynyt Dijonin tehdas laajensi tuotevalikoimaansa polkupyörillä vuonna 1890, mikä viitoitti Terrotin tietä ajoneuvovalmistajaksi.

Terrotin laajentumisen moottoriajoneuvojen valmista-

jaksi alkoi vuonna 1902, kun se esitteli ensimmäisen moottoroidun pyörämallinsa. Kyseessä oli sveitsiläisen Zédelin 2 hevosvoiman moottorilla varustettu pyörä. Tästä syntyi tuotemerkki, jonka alla sittemmin valmistettiin useiden eri moottoritoimittajien 173–498 cc:n moottoreilla varustettuja moottoripyöriä.

Ensimmäisen kaksisylinterisen mallinsa Terrot toi markkinoille vuonna 1905. Yrityksen maine laadukkaana valmistajana kasvoi ja I maailmansodan puhjettua se toimitti muun muassa 500 cc:n moottoripyöriä Ranskan armeijalle vuodesta 1915 alkaen. Sodan jälkeisenä aikana Terrot monipuolisti tarjontaansa, esitteli erilaisia uusia kaksitahtisia malleja ja aloitti nelitahtisten moottoripyörien tuotannon. Yrityksen kasvaessa sen maine ja kysyntä kasvoivat. Kyky sopeutua ajan



Ranskassa arvostetaan sekä kauneutta että kotimaista teollisuutta – satakuutioinen Terrot -48 somisteena naisten vaateusliikkeen näyteikkunassa Antibesissa. Kuva: Pauli Ylikoski

markkinatilanteen nopeisiin muutoksiin osoitti jälleen Terrotin osaamisen ja muuntautumiskyvyn. Lopulta vuonna 1927 Terrotista tuli Ranskan suurin moottoripyörävalmistaja. Terrotin 100 000. moottoripyörä valmistuikin tuotantolinjalta jo vuonna 1929. Pian

tämän jälkeen suuri lama johti uuden ajoneuvoluokan – moottoripyörien polkupyörien – syntyyn. Vuonna 1929 Wall Streetin pörssiromahduksen vaikutukset levisivät Eurooppaan ja markkinat sakkasivat rajusti. Yksinkertaisten ja edullisten polkupyörien

220-kuutioinen Terrot vuodelta 1905. Kuva Gallica Digital Library/ Collection Jules Beau/PD



Kolmipuolikas Terrot HST 1930-luvun alusta pohjois-saksalaisessa Windmill-rallissa. Kuva: Nightflyer, CC4.0

Viime vuosisadan alun kuuluisimpia ranskalaisia kilvanajajia oli Peugeotin Giosuè Giuppone. Tässä Giuppone ilmeisesti vuonna 1905 Peugeot 330 -mallin kanssa. Huomaa erikoinen etuhaarukka – earles-tyyppi monojousella..?

Kuva: Gallica Digital Library

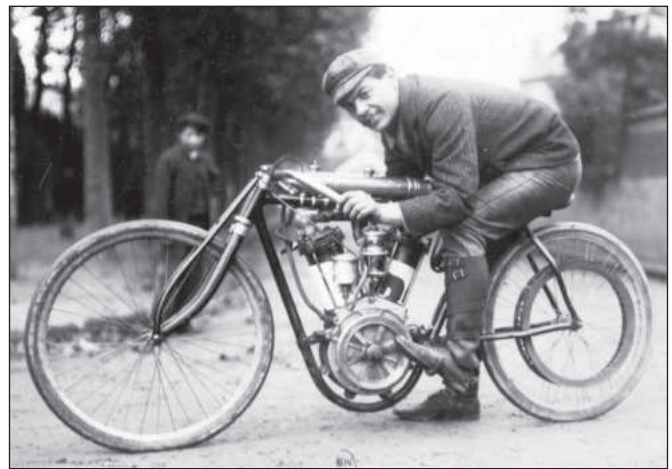


ja BMA-pyörien (apumoottorilla varustetut polkupyörät) valmistus auttoi tehdasta selviytymään yli pahimpien vuosien. Terrot joutui muuttamaan tuotantoaan myös muille aloille, esimerkiksi kohdistamalla tuotteensa laajemmalle asiakaskunnalle. Esimerkiksi yhtiön valmistamat lastenvaunut ja rattaat osoittautuivat suuriksi menestyksiksi.

1930-luvulla Terrot oli edelleen yksi suurimmista moottoripyörävalmistajista Ranskassa. Tuona aikana yhtiö toi markkinoille monia eri malleja, jotka kattoivat laajan valikoiman erilaisia moottoripyöriä. Terrotin malleja arvostettiin niiden luotettavuuden, laadun ja kestävyuden vuoksi, ja ne olivat suosittuja sekä siviili- että sotilaskäytössä. Yksi suosituimmista malleista oli Terrot HCTL, nelitahtinen malli, jota käytettiin laajasti Ranskan armeijassa. Terrot oli erityisen tunnettu myös siitä, että se käytti korkeasta laadustaan ja suorituskyvystään tunnettuja brittiläisen J.A. Prestwich Companyn valmistamia JAP-moottoreita.

Moottoripyöräkilpailuiden saralla Terrot oli varteenotettava merkki. Merkittävin vuosi oli 1932, jolloin merkki saavutti Ranskan triplamestaruuden, eli sillä voitettiin samana vuonna maan 250-, 350- ja 500cc-luokat.

Toisen maailmansodan lähestyessä sotilastilaukset kiihtivät. Kesäkuussa 1939 Jean Vurpillot palkkasi insinööri



Giuppone allaan räyhäkkäämpi Pösö: kilpamalli II V2 noin vuonna 1906. Kuva: Gallica Digital Library.

Edmond Padovanin kehittämään 100 cm³ nelitahtimoottorin korvaamaan kaksitahtiset moottorit. Vuonna 1940 Terrotin tehdas miehitettiin, ja joulukuussa 1941 Jean Vurpillot menehtyi vuoristo-onnettomuudessa. Yli 80-vuotias Alfred Vurpillot palasi johtoon ja luovutti myöhemmin



Kuvan taustatiedot ovat puutteelliset, mutta itse otos on niin huikea, että pakko ottaa mukaan! Kuljettaja Oswald Lambert pykältää kolmipuolikasta Koehler- Escoffieria suuremmalle hirmuisessa kiidossa Lyonin moottoripyöräklubin kilpailuissa toukokuussa 1922. Lambert lähti myöhemmin saappaat jalassa elokuussa -25 Paris-Les Pyrénées -kisassa. Kuvan vääristymä johtuu aikansa kameratekniikasta. Kuva: Bibliothèque nationale de France /Rol Agency CC1.0

tehtävät Georges Grenier de la Tourille.

Sodan jälkeisenä aikana Terrot jatkoi kehitystyötä. Vuonna 1946 Terrotin johdossa aloitti Alfred Vurpillotin vävy Samuel Renaud. Sodan jälkeiset vuodet olivat moottoripyörämarkkinoilla haastavia, ja Terrotin virheinvestoinnit, kuten epäonnistunut skootterimalli VMS1, aiheuttivat yhtiölle merkittäviä taloudellisia ongelmia. 1950-luvulla Terrot yhdistyi toisen ranskalaisen moottoripyörävalmistajan, Magnat-Debonin, kanssa. Tämä fuusio antoi molemmille yrityksille lisää resursseja ja mahdollisti uusien mallien kehittämisen. Yhdistymisestä huolimatta Terrotin ja Magnat-Debonin moottoripyörät alkoivat menettää markkinaosuuttaan nopeasti kasvaville japanilaisille valmistajille, kuten Hondalle. Lopulta Peugeot otti yrityksen haltuunsa vuonna 1958 ja Terrotien tuotanto lopetettiin alkuperäisellä tehtaalla vuonna 1961.

Peugeot

Peugeot-moottoripyörien juuret juontavat vuoteen 1898, jolloin se esitteli

ensimmäisen kolmipyöräisen mallinsa. Tässä, kuten myös monissa muissa merkin varhaisissa malleissa, oli De Dion Bouton-moottori.

Yritys aloitti kaksipyöräisten valmistamisen vuonna 1901 ranskalaisen Werner Brothersin ja Company Motobicyclette -yhtiön menestyksen innoittamana. Näissä ensimmäisissä kaksipyöräisissä, varsinaisissa moottoripyörissä, käytettiin sveitsiläisen Zürcher and Lüthin (ZL) moottoreita.

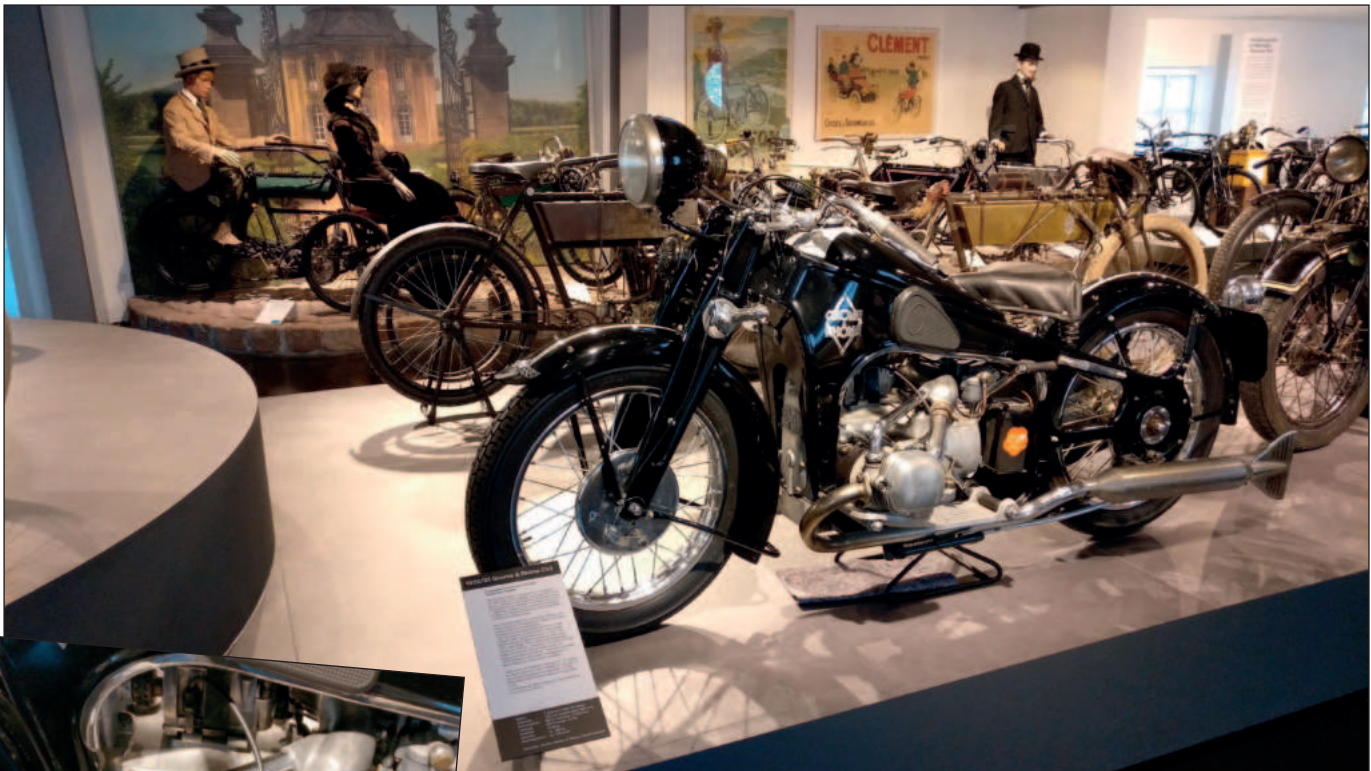
Peugeot-moottorilla varustettu Norton-moottoripyörä voitti Mansaaren TT-kilpailun kaksisylinteristen luokan vuonna 1907. Seuraavalla vuosikymmenellä Peugeot alkoi saavuttaa entistä enemmän mainetta myös kilpamoottoripyörien valmistajana. Vuonna 1914 Peugeot toi markkinoille ensimmäisen neliventtiilimoottorilla varustetun moottoripyörän. Kyseessä oli merkittävä teknologinen harppaus tuohon aikaan. Ei siis ollut mikään yllätys, että samana vuonna Peugeotilla voitettiin Mansaaren TT -kilpailun.

Toisen maailmansodan aikana Peugeot, kuten monet muutkin ajoneuvovalmistajat, keskittyi sotatarviketu-

tantoon. Sodan jälkeen yhtiö palasi siviilimoottoripyörien valmistukseen ja tuotti useita suosittuja malleja. Sodan jälkeiset vuodet olivat Peugeotin moottoripyöräosastolle menestyksellisiä, ja erityisesti yhtiön mopot ja pienet moottoripyörät olivat erittäin suosittuja Ranskassa ja muualla Euroopassa.

1950- ja 1960-luvuilla Peugeot kilpaili voimakkaasti toisen suuren ranskalaisen valmistajan, Motobécanen, kanssa mopomarkkinoilla. Mopedit, kuten Peugeot 103, olivat erittäin suosittuja, käytännöllisinä ja taloudellisinä kulkuvälineinä, ja ne olivat yleisiä Ranskan ja muiden Euroopan maiden maaseudulla ja kaupungeissa. Peugeot 103 nousi ikoniksi Ranskassa ja oli tuotannossa yli 30 vuotta.

80-luvun alussa Peugeot aloitti mittavan yhteistyön Hondan kanssa. Yhteistyön myötä Peugeot sai käyttöönsä japanilaiset kaksitahtimoottorit, variaattorivaihteistot ja sähkökomponentit. Yhteistyön tuloksena syntyi Peugeot SC vuonna 1983, ranskalaisen yrityksen ensimmäiseen skootteriin muovirungolla ja automaattivaihteistolla. Yhtiö esitteli myös muita suosittuja malleja,



Pariisilainen 750-kuutioinen Gnome et Rhone CV2 -33. Ajokki edustaa 30-luvun mp-maailman "saksalaista koulukuntaa" prässättyne runkoineen ja varsinkin bokserimoottoreineen.

Ja kyllä: on siinä imuilman esilämmitys. Kuvat: Pauli Ylikoski



kuten Peugeot Speedfighter ja Peugeot Elystar, jotka olivat erityisesti nuorten ja kaupunkilaiskuljettajien suosiossa. Skoottereiden keveys, helppokäyttöisyys ja taloudellisuus tekivät niistä ihanteellisia kulkuvälineitä Euroopan ruuhkaisissa kaupungeissa, ja suosion myötä Peugeot Motocycles erikoistui yhä enemmän skootterien tuotantoon.

Peugeot Motocycles on yhä tänä päivänä yksi merkittävimmistä ranskalaisista moottoripyörä- ja skootterivalmistajista. Vaikka yritys on keskittynyt erityisesti skoottereihin, sillä on vahva perintö moottoripyörien valmistajana. Nykyään Peugeot kilpailee pääasiassa eurooppalaisilla ja aasialaisilla markkinoilla, ja sen skootterit ovat suosittuja niiden käytännöllisyyden ja tyylikkyyden ansiosta.

Gnome & Rhône

Gnome & Rhône aloitti toimintansa lentokonemoottorien valmistajana, ja

laajensi tuotantoaan moottoripyöriin 1920-luvulla. Saavutettuaan menestystä ilmailualalla Gnome & Rhône uskaltautui moottoripyörien tuotantoon. Moottoripyörätuotanto aloitettiin englantilaisen Granville Bradshawin suunnitteleman ABC-moottoripyörän lisenssivalmistuksella vuonna 1920. Vuotta myöhemmin Gnome & Rhône suurensi moottoria alkuperäisestä 400 kuutiosenttimetrisestä 493-kuutioiseksi.

1930-lukua leimasivat jatkuvat innovaatiot. Silloin lanseerattiin uudet, Junior-, Major- ja Super Major -mallit sekä sotilasmallit D5, XA ja AX2. Gnome & Rhône moottoripyörät tunnettiin luotettavuudestaan ja käytännöllisyydestään, ja ne olivat siksi erityisen suosittuja sekä sotilas- että siviilikäytössä. Toisen maailmansodan ja saksalaisten tappion jälkeen yritys kansallistettiin ja sen nimeksi tuli SNECMA. 1940-luvulla, sodan jälkeen yhtiö jatkoi moottoripyörien valmistusta, mutta siirtyi myöhemmin muiden teollisuudenalojen pariin. Lopulta Gnome & Rhône sulautui suurempaan yritykseen ja sen moottoripyörätoiminta lakkasi.



Veteramasta olisi voinut hankkia Gnome Rhonen omaan talliin: tämän 800 X -mallin omistajaksi olisi päässyt 18 000 eurolla. Kuva: Timo Eronen.

Koehler- Escoffier

Koehler-Escoffier oli ranskalainen moottoripyörämerkki, joka syntyi vuonna 1912 kahden merkin, Koehlerin ja Escoffierin, yhdistyessä. Merkin taustalla olivat ranskalaiset insinöörit ja yrittäjät Jules Koehler ja Marius Escoffier, joiden tavoitteena oli valmistaa suorituskykyisiä moottoripyöriä.

Tausta ja historia:

- Jules Koehler oli tunnettu mekaanisten komponenttien valmistaja, jolla oli



Monet-Goyon oli skootteri-genren edelläkävijä. 1920-luvun alussa valmistettu Velocimane on rottinki-istuinineen aika sympaattinen ilmestys. Kuva: Museo della Scienza e della Tecnologia, CC4.0



Tämä ei ole kuin 50-vuotias, mutta voisi olla tunnistustehtävänä haasteellinen: Motobécane/Motoconfort 350 -75. Kuva: Ligabo CC2.5

Monet-Goyon oli tunnettu V-moottoreistaan. Vasemmalla mahtava 1000 cc versio Retromobile-näyttelyssä 2017. Kuva: ThesupermatCC4.0

taito koneistuksissa ja moottoritekniikassa.

- Marius Escoffier oli kilpamoottoripyöräilijä ja insinööri ja toi yritykseen osaamista moottoripyöräurheilun puolelta.
- Koehler-Escoffier oli alusta alkaen vahvasti mukana kilpamoottoripyöräilyssä. Se tehokkaan ja suorituskykyisen pyörän maineessa ja sen moottoripyörät myös menestyivät ranskalaisilla kilpailuradoilla.

Koehler-Escoffier tunnettiin erityisesti V2-moottoreistaan, joiden valmistus alkoi 1920-luvulla. Näitä moottoreita pidettiin teknologisesti edistyksellisinä ja ne antoivat yhtiölle etulyöntiaseman kilpailuissa. Koehler-Escoffierin pyörät olivat innovatiivisia ja tunnettuja moottoritekniologiansa luotettavuudesta ja tehokkuudesta. Malleissa yhdistyivät elegantti muotoilu ja urheilullinen suorituskyky, mikä teki niistä suosittuja myös kilparatojen ulkopuolella.

Koehler-Escoffierin historia merkittävänä valmistajana jatkui 1930-luvun alkupuolelle saakka- Vuonna 1929 yhtiö sulautui toisen ranskalaisen valmistajan, Monet-Goyonin, kanssa.

Sulautumisen jälkeen Monet-Goyon jatkoi pyörien valmistamista Koehler-Escoffierin nimellä vielä jonkin aikaa, mutta merkin itsenäinen identiteetti alkoi vähitellen kadota.

Monet-Goyon

Monet-Goyon oli vuonna 1917 perustettu merkittävä ranskalainen moottoripyörävalmistaja. Yhtiö aloitti valmistamalla kevyitä kolmipyöräisiä ajoneuvoja liikuntarajoitteisille sotaveteraaneille, mutta laajensi pian moottoripyöriin ja mopoihin. 1920- ja 1930-luvuilla Monet-Goyon tunnettiin erityisesti JAP-moottoreilla varustetuista moottoripyörästään. Yritys saavutti suosiota kevyillä pienitehoisilla malleilla, jotka olivat edullisia ja luotettavia. Toisen maailmansodan puhjettua yhtiön tuotanto keskittyi armeijan sivuvaunujen valmistamiseen. Sodan jälkeen Monet-Goyon kohtasi vaikeuksia eikä pärjännyt enää alati kovenevassa kilpailussa. Vaikka Monet-Goyonin tehtaot säilyivät vaurioitumattomina läpi toisen maailmansodan, se ei pystynyt käyttämään tätä hetkittäistä etulyöntiasemaa sodanjälkeisillä

markkinoilla hyväkseen. Vaikka Villiers-moottoriset mallit myivät hyvin, ja uusien Starlett- ja Pullman-mallien julkaisu merkitsi positiivista muutosta, lisääntyvä kilpailu automarkkinoiden sekä yhtiön resursseja kuluttaneiden sisäiset kiistojen kanssa, johtivat lopulta Monet-Goyonin tehtaiden sulkemiseen vuonna 1959.

Motobécane

Vuonna 1923 perustettu Motobécane oli yksi Ranskan suurimmista ja tunnetuimmista moottoripyörävalmistajista. Yhtiö nousi erityisesti kuuluisuuteen mopoillaan, erityisesti suosituilla Motobécane Mobylette -mallilla, jota valmistettiin vuodesta 1949 alkaen ja se saavutti suuren suosion ympäri Eurooppaa. Mobylette oli edullinen ja luotettava kulkuväline, jota käytettiin laajasti sekä maaseudulla että kaupungeissa. Motobécane valmisti myös isompia moottoripyöriä, mutta pääpaino perustui aina erityisesti mopojen ja kevyiden kaksipyöräisten ajoneuvojen valmistukseen. 1980-luvulla yritys joutui kuitenkin talousvaikeuksiin ja niiden myötä se sulautui lopulta japa-



Maailman ainoa alkuperäiskunnossa säilynyt Majestic oli näytillä taannoin Neckarsulmin museon "Muotoilulliset erikoisuudet" -näyttelyssä. Malli on vuodelta 1930 ja se edustaa Majesticin viimeiseksi jäänyttä versiota. Voimalähteenä 350 cc Chaise-sivuventtiilikone. Kuva: Pauli Ylikoski

nilaisen Yamaha-yhtiön kanssa. Sulautumisen jälkeen merkki tunnettiin nimellä MBK.

Dollar

Dollar oli Ranskassa 1920- ja 1930-luvuilla toiminut moottoripyörämerkki, joka valmisti korkealaatuisia ajoneuvoja. Dollar-malleja pidettiin elegantteina ja hyvin suunniteltuina, ja ne olivat suosittuja erityisesti vaativien käyttäjien keskuudessa. Dollarin menestyksen ytimessä oli sen säälimätön pyrkimys teknologiseen huippuosaamiseen. Merkki oli vankkumaton OHV-tekniikan käyttäjä. Tyyli oli olennainen osa Dollar Motorcyclesin identiteettiä. Brändin moottoripyörät eivät olleet vain koneita; ne olivat muotiluomuksia. Niiden tyylikäs muotoilu yhdistettynä ykstyiskohtiin, kuten tyylikkääseen intiaaninpää-logoon, teki Dollar-pyöristä välittömästi tunnistettavia. Kuten monet muutkin aikakauden merkit, Dollar katosi markkinoilta toisen maailmansodan jälkeen, kun henkilöautot syrjäyttivät kaksipyöräiset ajoneuvot.

Majestic

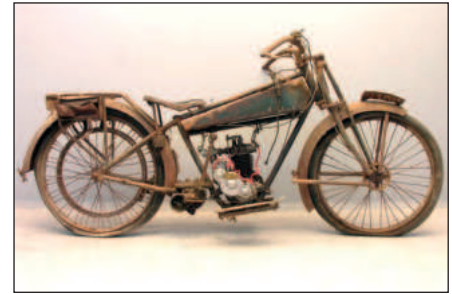
Moottoripyörien maailmassa harvat nimet herättävät huomiota samalla

tavalla kuin Majestic Motorcycles. Georges Royn vuonna 1929 perustama ranskalainen brändi lähti matkalle, joka muokkasi moottoripyöräilyn maisemaa, vaikka sen elinkaari oli lyhytaikainen. Georges Royn pyrkimys oli luoda moottoripyörä, joka poikkeaa kaikista muista ja ylittää erikoisuudellaan muut mallit. Royn mielestä putkirunko ei soveltunut moottoripyörille, koska sillä on taipumus taipua suuremmilla nopeuksilla ja murtua toistuvan tärinän takia. Hänen näkemyksensä kantoi hedelmää Majestic 350:ssä, joka tunnetaan puristetusta teräksestä valmistetusta monokokkirungosta ja napakeskeisestä etujousituksesta.

Vaikka Majestic lopetti tuotannon jo 1930-luvun puolivälissä, merkin periaatteet inspiroivat insinöörejä ja ne ilmenivät erilaisissa prototyypeissä ympäri maailmaa. Teknisestä kyvyttään huolimatta Majestic Motorcycles romahti. Sellaiset tekijät kuin tuotannon monimutkaisuus, talouden laskusuhdanne ja markkinavoimat johtivat sen tuhoon. Brändin epäonnistuminen ei kuitenkaan voinut varjostaa sen loistoa ja kekseliäisyyttä.

Ravat

Ravat oli pieni ranskalainen moottoripyörävalmistaja, joka toimi 1920- ja



Dollar CT 175 cc vuodelta 1925. Kuva: Classic Motorcycle Archive CC4.0



Alessandro Anzani Alcyon-kilpapyörällä Parc des Princessä keväällä 1906. Kuva: Gallica Digital Library/Collection Jules Beau/PD

1930-luvuilla. Yhtiö valmisti erityisesti kevyitä ja edullisia moottoripyöriä, jotka sopivat tavallisille kuluttajille. Ravat-mallit olivat usein varustettu joko oman tuotannon moottoreilla tai muiden valmistajien, kuten JAP:n, moottoreilla. Yritys ei kuitenkaan kesittänyt kilpailua toisen maailmansodan jälkeen ja katosi markkinoilta.

Alcyon

1900-luvun alussa perustettu Alcyon oli merkittävä ranskalainen polkupyörien ja moottoripyörien valmistaja. Alcyon saavutti mainetta erityisesti menestyksekkäänä kilpamoottoripyörien valmistajana. Alcyon valmisti useita erilaisia moottoripyörämalleja erityisesti 1920- ja 1930-luvuilla. Toisen maailmansodan jälkeen Alcyon ei kyennyt sopeutumaan muuttuviin markkinoihin ja sulautui myöhemmin muihin yrityksiin. •

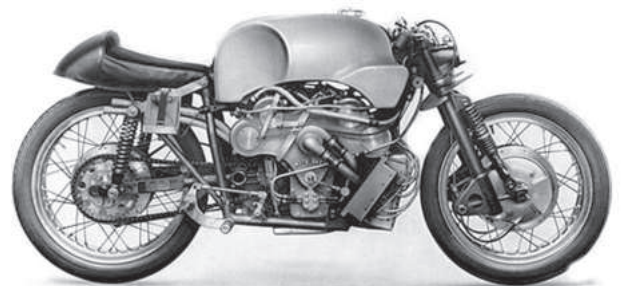


teksti: timelessdriving.com luvalla
suomennos: **Toimitus** valokuvat: **Pauli Ylikoski**

V8-Guzzi

Tänä päivänä alle 1,3 litran moottorissa on yleensä vain kolme sylinteriä. Mutta joskus menneinä vuosikymmeninä etenkin italialaisilla insinööreillä oli taipumusta suunnitella pienitulavuuksisiinkin moottoreihin suuret määrät sylintereitä. V8- ja V12-moottorit olivat suorituskykyisten autojen maailmassa suosittuja, koska ne antoivat mahdollisuuden tasapainotettuihin moottoreihin, tarjoten erinomaisen suorituskyvyn ja hienon äänimaailman. Joskus tällaisten moottoreiden suunnittelu sai äärimmäiset mittasuhteet. 500cc:ä V8-moottorissa saa jo käsitteenä lukijan hämmentymään ja pohtimaan, miltä moinen moottori voi yleensä ottaen edes näyttää. Kun vielä lisätään, että kyseinen luomus oli asennettu moottoripyörään, ollaan todella poikkeuksellisen luomuksen äärellä – poikkeuksellisen luomuksen Moto Guzzin historiassa.

Moto Guzzi oli jo 1950-luvulla yksi arvostetuimmista moottoripyörävalmistajista sekä siviilipyörämarkkinoilla että radalla, missä painopiste oli suorituskyvyssä. Bicalindrica 500cc 120 asteen V2-moottorilla oli yksi menes-



tyneimmistä Moto Guzzi -moottoripyöristä 1930-luvulta 1950-luvulle. Mutta vuoteen 1954 tultaessa sen moottori ei kuitenkaan ollut enää tarpeeksi moderni. Moto Guzzin insinööri **Giulio Cesare Carcano** päätti luoda uuden, modernin ja vallankumouksellisen koneen heti vuoden 1954 Monzan Grand Prix'n jälkeen.

Carcano arvioi, että yhdellä tai kahdella sylinterillä varustettujen moottoripyörien aikakausi on päättymässä 500cc luokassa. Nämä olivat liian karkeita verrattuna use-



Edellinen ja tämä sivu: V8-kilpuriin ja sen voimalähteen pääsee tutustumaan lähietäisyydeltä Guzzin tehtaan museossa Mandello del Lariossa.

ampisylinteristen moottorien potentiaaliin. Häntä oli kiehtonut ajatus V8-moottorista, jota **Galbusera** oli kokeillut vuonna 1938. Tuossa yksittäisessä V8-moottoripyörässä oli kaksitahtinen V8-moottori, joka oli pohjimiltaan rakennettu yhdistämällä kaksi V4-moottoria. Moinen yhdistämiskäsi ei houkuttellut Carcanoa – hän halusi jotain muuta.

Carcano pohti myös 6-sylinteristä moottorivaihtoehtoa. Kuusisylinterinen rivimoottori vain oli poikittain asennettuna väistämättä liian leveä käytettäväksi moottoripyörässä. Carcano hylkäsi ajatuksissaan rivikuutosesta ja siirsi ajatuksensa nestejäähdytteeseen V8:in, joka suunniteltaisiin kokonaan puhtaalta pöydältä ja joka tulisi olemaan kompaktimpi kooltaan.

Vain viisi kuukautta kovaa työtä ja matka paperisuunnittelusta ensimmäisen prototyypin rakentamiseen oli totta. Moottorin oli oltava valmis ennen vuoden 1955 Grand Prix -kautta. Moto Guzzin moottoriurheilujohtaja lähetti tiedotusvälineille kirjeen, missä hän ilmoitti Moto Guzzin osallistuvan vuoden 1955 mestaruuskilpailuihin ja liitti

m u -
k a a n
lu o n n o k s e n

uudesta moottoripyörästä, ja haastoi samalla toimittajat arvaamaan, mikä moottorin rakenne tulisi olemaan. Harvat arvasivat edes lähelle, joten kun moottoripyörä lopulta julkaistiin, se aiheutti sensaation.

Uuden moottoripyörän nimeksi tuli Moto Guzzi Otto Cilindri, mikä tarkoittaa kahdeksaa sylinteriä. Moottori oli nelitahtinen V8, jonka lohkot olisijoitettu 90 asteen kulmaan, ja kummassakin sylinterinkannessa oli kaksi nokka-akselia. Toinen akseli ohjasi halkaisijaltaan

**...yhdelle
sylinterille
jäi tilavuutta
62,375 cc...**

2 3 m m
im u v e n t t i l e j ä j a
t o i n e n
21 m m p a -
k o v e n t t i l e -
j ä . Y h t e e n s ä
m o o t t o r i s s a o l i
1 6 v e n t t i i l i ä .

Vesi-
j ä ä h d y t t e i s e n k o n e e n
j ä ä h d y t i n o l i s i j o i t t e t t u e t e e n
a l a s . M o o t t o r i s s a e i o l l u t p a k o s a r -
j o j a , v a a n j o k a i s e s t a s y l i n t e r i s t ä t u l i
u l o s o m a p a k o p u t k i . N i i d e n h a l k a i s i -
j a o l i 2 7 m m j a p i t u u s t ä s m ä l l e e n 6 0 0
m m . K o s k a p u t k e t a l k o i v a t e r i k o h -
d i s t a , n e p ä ä t t y i v ä t e r i k o h t i i n , k o l m e
t a k a p y ö r ä n k u m m a l l e k i n p u o e l l e j a
k a k s i m u u t a a l l e . M o o t t o r i s s a k ä y t t e -
t i i n k a h d e k s a a D e l l o r t o n 2 1 m m k a a -
s u t i n t a . L u k u m ä ä r ä s t ä j o h t u e n n ä i d e n
k a a s u t t i m i e n s ä ä t ä m i n e n j a s y n k r o -
n o i n t i o l i m e l k e i n m a h d o t o n t e h t ä v ä .
K a a s u k a h v a a o l i k ä ä n n e t t ä v ä k i e r r o s -
l u v u n p u n a r a j a l l e e l i 1 3 0 0 0 r p m : i n
l u k u i s i a k e r t o j a , j o t t a p a k o p u t k i e n
l ä h d ö t s a a t i i n p u n a h e h k u u n . T ä m ä n
j ä l k e e n k a a s u t t i m i e n s ä ä t ä m i n e n o l i
h e l p o m p a a l ä m p ö t i l a n j a v ä r i n v a i h t e -
l u a v e r t a i l e m a l l a .

Moottorin kokonaistilavuus oli 499 cc, eli yhdelle sylinterille jäi tilavuutta 62,375 cc. Moottori saavutti 12 000 rpm helposti ja kehitti aluksi 68 hv.

Uudelleen suunnitellulla kumpiakselilla moottorista saatiin vuonna 1957 ulos jo 79 hv käyntinopeudella 12 500 rpm ja vääntöä 48 Nm 9 300 rpm:llä 158hv litrateho oli 1950-luvun lopulla hyvin poikkeuksellista. Lukema kertoo moottoripyörän erinomaisesta suunnittelusta etenkin, kun huomioidaan, että moottorin omapaino oli vain 45 kg.

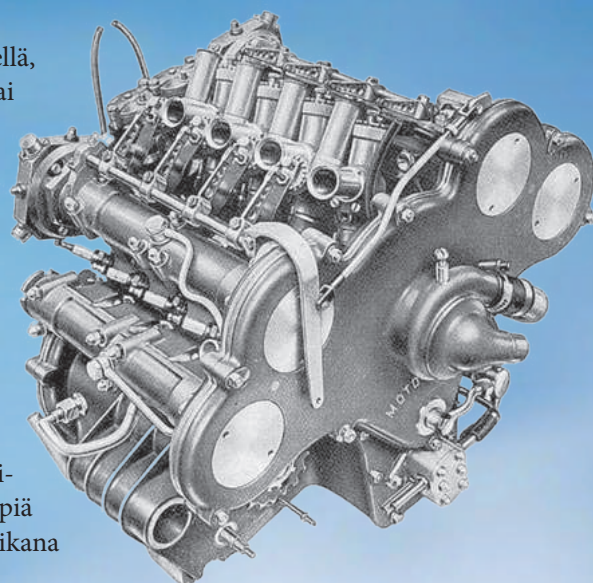
Koko moottoripyörä kuivapaino oli vain 137kg. Aluksi kehitettiin kuusi-nopeuksinen vaihteisto, koska moottorista arvioitiin saatavan tehoa vain korkeilla kierroksilla. Todellisuudessa moottori osoittautui odotettua joustavammaksi, joten myöhemmin ilmesivät 4- ja 5-vaihteiset vaihdelaatikot.

Moottorin suorituskyvyn takia moottoripyörä oli poikkeuksellisen nopea, mutta sen ajan jousitus ja renkaat, jarruista puhumattakaan, eivät riittäneet samalle tasolle. Pyörä oli nopea, mutta vaikeasti hallittava. Pyörän ulkoasua hallitseva kokokate, jonka tarkoituksena oli antaa sille parempi aerodynamiikka, aiheutti suurissa nopeuksissa nostetta, mikä teki pyörästä entistä epävakamman. Ajajat alkoivat lopulta pelätä tätä italialaista hirviötä. **Fergus Anderson** loukkaantui

ensimmäisellä yrityksellä, samoin **Bill Lomas** sai päävamman pudotessaan sen kyydistä vuoden 1956 Senigallian Grand Prix -kilpailussa. Vuoden 1956 Span kilpailun jälkeen **Ken Kavanagh** kieltäytyi ajamasta sitä enää uudelleen sanoen, että se oli liian vaarallista. Vain kahdeksan ajajaa itse asiassa ajoi tätä pyörätyyppiä koko sen kilpauran aikana vuosina 1955–1957.

Mutta pyörä oli nopea. Esimerkiksi vuonna 1957 Spa-Francorchampsin radalla mitattiin virallisesti 286 km/h huippunopeus. Kesti 20 vuotta ennen kuin Grand Prix -pyörät saavuttivat vastaavat nopeudet sen jälkeen, kun Moto Guzzi V8 poistui radoilta kauden 1957 päätteeksi!

Kauden 1957 lopussa olisi ollut saatavilla kaksi pyörää ajettavaksi, mutta kukaan kilpakuskeista ei halunnut ajaa niillä ilman, että niitä olisi muokattu ja tehty paremmin hallittavaksi. Moto Guzzi päätti muiden valmistajien kanssa vetäytyä Grand Prix -kilpailusta



kokonaan, joten V8 moottoripyörää ei kehitetty enempää.

Vain kaksi tätä oman aikansa uniikkia superpyörää on säilynyt tähän päivään asti, molemmat ovat Moto Guzzin omistuksessa ja sijaitsevat tehtaan Mandellon museossa. Silloin tällöin ne tuodaan yleisölle nähtäviksi ja koekäytetään, jolloin paikalla olijat saavat takuuvarmasti aidon kokemuksen yhdestä 50-luvun innovatiivisimmasta kilpapyörästä ja saavat kuulla V8:n korviahuumaavaa säveltä. •

Guzzin museo Mandellossa sijaitsee tehtaan perinteisimmissä rakennuksissa ja tarjoaa perusteellisen katsauksen niin firman arkisempiin tuotteisiin kuin kilpailuhistoriaankin.



Liikenteen kulttuuriperintöavustukset

Liikenteen kulttuuriperintöavustusten päämäärä on varmistaa arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö.

Vuoden 2025 avustusten haku siirtyy valtion yhteiseen haeavustuksia.fi -palveluun. Palvelun rakentaminen on vielä kesken, minkä takia avustusten haku avataan totuttua myöhemmin. Vuoden 2025 avustusten hakuaika on 3.3.2025 - 15.4.2025. Keväällä 2025 myönnettävät avustukset on tarkoitettu hankkeisiin, jotka valmistuvat 2026 loppuun mennessä. Hakemusten jättäminen ennen hakuajan alkamista ei ole mahdollista.

Avustushakemuksen tulee olla perillä määräaikaan mennessä. Hakuajalla taataan hakijoille tasapuolinen kohtelu, myöhässä tai muuten hakuajan ulkopuolella tulleita hakemuksia ei oteta huomioon.

Avustusta voivat hakea yksityishenkilöt ja oikeuskelpoiset yhteisöt. Avustuksia ei voida myöntää valtion virastoille tai laitoksille.



Opetus- ja kulttuuriministeriön budjetista tuleva avustuspäämääräraha on viime vuosina ollut noin 350 000 euroa. Yksittäinen avustus voi

vain poikkeustapauksessa olla suuruudeltaan yli 30 000 euroa.

Avustusten käyttöaika on myöntämisvuosi ja sitä seuraava kalenterivuosi, eli 2024–2025. Avustusten käytölle ei voida myöntää jatkoaikaa.

Mihin avustus on tarkoitettu?

Avustukset myönnetään kulkuvälineen tai sen osan konservointiin, restaurointiin tai rekonstruointiin. Myönnettävä avustus voi olla korkeintaan 50 % hankkeen hyväksytyistä kustannuksista.

Avustusta voidaan myöntää myös kulkuvälineiden käytön vaatiman liikenneverkon tai sen osan kunnostukseen ja hoitoon, arvokkaiksi luokitellun perinteisiä kunnostuspalveluja tarjoavan telakan tai veistämön toiminnan kannalta merkittäviksi arvioitujen vanhojen koneiden, laitteiden ja laitteistojen kunnostukseen, tai erityistä asiantuntemusta ja osaamista vaativan restauroinnin, rekonstruoinnin ja konservoinnin suunnitteluun ja niiden edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin sekä näyttely- ja julkaisutoimintaan silloin, kun toimenpiteet tuottavat hyviä malleja ja lisäävät tai säilyttävät työalan osaamista. Myönnettävä avustus voi olla korkeintaan 75 % hankkeen hyväksytyistä kustannuksista. •



Taustakuva:
Vapriikin kuvaarkisto/E.M.Staf
CC4.0, pikkukuva:
Hyvinkään kaupunginmuseo, Voitto Kivi
CC4.0

TALVIPÄÄRINÄÄ SEUTULASSA

Harjoitusajo järjestetään museoikäisille
moottoripyörille ja mopoille

Vantaan Seutulaa tehdyllä radalla

25.01.2025

osoitteessa Kotirannantie 5, Vantaa

Luokat:

Mopot viritetyt ja vakiot, ei liukuasteita

Moottoripyörät alle 125 ja yli 125 ksm, ei liukuasteita

Tapahtuma on maksuton

Osallistuminen omalla vastuulla

Ilmoittautuminen kello 10.30–11.00

Myynnissä kahvia ja makkaraa ym.....

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

Tiedustelut Tom Tukiainen p. 040 759 7716

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

Huom!

Tapahtuman mahdollisesta peruuntumisesta sääolojen takia
ilmoitetaan VMPK:n sivuilla:

VMPK aluekerhot-Helsingin aluekerho sekä

Stadin pärtsärit-nettisivuilla



AkvaBlast suomi

Laadukkaat märkäpuhallukset ajoneuvojen osiin

Vuohkalliontie 9, 18200 HEINOLA

040-771 5919

Alue myös
harrasteautojen
osille



VOIT MYYDÄ ITSELLESI
TARPEETONTA MOOTTORIPYÖRÄTAVARAA

Jyväskylän



LIPUT 10€

Rompepäivä®

JYVÄSKYLÄN PAVILJONKI
LAUANTAINA 11.1.2025 KLO 8-15

**MOOTTORIPYÖRÄILYYN
LIITTYVÄ ERIKOISTAPAHTUMA**

TULE TEKEMÄÄN LÖYTÖJÄ,
ETSIMÄÄN AARTEITA JA
TAPAAMAAN TUTTUJA!

...JA OSTAA VIELÄ
TARPEETTOMAMPAA TILALLE

KONEPYORASEURA.FI

Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi

Satakunnan aluekerhon toiminta jatkuu talviaikana sisätiloissa kerhollamme, jossa pidetään kerhoilta joka kuukauden ensimmäinen maanantai.

Syyskokouksessa 4.11.2024 valittiin samat toimihenkilöt jatkamaan kerhossa. Kerhosihteerinä jatkaa edelleen **Arto Ahonkivi**, rahastonhoitajana **Sirpa Tenhunen** ja tiedottajana allekirjoittanut.

Kerho on päättänyt osallistua MotorShow 2025 näyttelyyn, joka pidetään **1.-2.3.** Porin Karhuhallissa.

Kankerilta lahjoituksena saadut lähinnä japanilaisten moottoripyörien osat ja katteet ovat nyt virallisesti myynnissä. Katso tarkemmat ohjeet tämän lehden myydään-osastolta (seuraava aukeama s. 48).

Kerhon moottoripyörien säilytystila on saatu käytännössä täyteen ja tarjolla on enää jämäpaikkoja ison hallin puolella.

Kutsu: Satakunnan aluekerhon seuraava virallinen kokous pidetään **maanantaina 13.1.2025 klo 18.00** kerhotilassa. Silloin asialistalla on vuodenvaihdeasiakirjojen mm. tilinpäätöksen, budjetin ja toimintasuunnitelman hyväksyminen. Tervetuloa!

Hyvää loppuvuotta ja rauhaisaa Joulun aikaa! t. **Juhani Salminen**, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi



Stadin Pärtsärit

****Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho****

Vuosi on loppuillaan ja toimintaa on ollut vuoden aikana runsaasti. Marraskuussa pidettiin Helsingin aluekerhon Stadin Pärsäreiden syysvuosikokous, jossa valittiin toimikunta kaudelle 2025. Kerhosihteeriksi valittiin Liisa Lokka-Tukiainen taloudenhoitajaksi Kari Lapinaho, lisäksi toimikuntaa kuuluu Lauri Lankinen, Hannele Lapinaho, Seppo Lehtimäki, Timo Nyberg, Reijo Paju ja Tom Tukiainen. Toimikunnan yhteystiedot löytyvät www.stadinpartsarit.net-sivulta. Joulukuussa postilaatikkoon tulee myös 2025 kalenteri, johonka on merkitty ensivuoden Stadin Pärsäreiden tapahtumia.

*Kevään kerhoillat Ilmailumuseolla 08.01., 05.02., 05.03., 02.04., ja 07.05.25 kello 18.00

*Tammikuussa 25.01.25 Talvipärinää Seutulassa (lisätietoa löytyy tässä lehdessä)

*Tammi/Helmikuun vaihteessa 31.01.-02.02.25 MP-25 Moottoripyörämessut Helsingin Messukeskus, jossa on Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n osasto.

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

Toimikunta toivottaa kaikille oikein Hyvää ja Rauhallista Joulua!



Mansen Mörinät 6/24



Syksyn saavuttua Masinistien tiistaikokoukset siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin.

Tarjolla kahvia, pullaa ja höyrymakkaraa, sekä hyvää seuraa.

Kahviota on lupautunut hoitamaan talvikauden kerhosihteeri **Mika**.

Vielä on muutamia säilytyspaikkoja vapaana talveksi. Paikkoja voi kysellä **Jukka Peltoselta** numerosta 0400-699741. Paikkoja vuokrataan vain VMPK:n jäsenille.

Tampereen aluekerhon vuosikokous pidettiin 05.11. Jatketaan samoilla toimihenkilöillä myös ensi vuonna, kerhosihteeri Mika Mäkelä ja rahastonhoitaja **Simo Saarinen**. Johtoryhmää vahvistamaan valttiin uutena **Timo Salonen**. Toimihenkilöiden ja johtoryhmän yhteystiedot löytyvät Masinistien nettisivuilta.

VMPK:n vuosikokoukseen Kiljavalle tehtiin bussimatka.

Joulukahvittelut kerholla tiistaina 17.12. alkaen klo 17. Kerhoillassa tiistaina 07.01.-25 klo 18 Antti Urrila

esitelmöi aiheesta: MP-Asu – nahkapukuja Tampereelta moottoripyöräilijöille ja tt-ajon maailmanmestareille.

Jyväskylän rompepäiville 11.01. järjestetään omakustanteinen bussikuljetus, ilmoittautumiset kerhon ilmoitustaulun listaan.

VMPK:n 50-vuotisjuhlavuonna 2025 Tampereen aluekerho järjestää 49. veteraanirallin Härmälän leirintäalueella 1.–3.8. Rallin järjestykseen tarvitaan mahdollisimman monen jäsenen työpanosta. Rallipäällikkönä toimii **Jukka Peltonen**.

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin **Olli Salonen**

Itä-Savon aluekerho tiedottaa

Hei kaikille!

Vuosi 2024 alkaa olla paketissa, joten käännetään katseet kohti uutta.

Jyväskylän rompepäivä on lauantaina 11.1.2025 klo 8-16, tutussa paikassa

Jyväskylän Paviljongilla. Mikäli halukkaita lähtijöitä on riittävästi, mielellään bussi täyteen, niin matkan hinta saadaan kohtuulliseksi/henkilö.

Ilmoittautumiset karisilvennoinen55@gmail.com tai puh. 0442406557 viimeistään 15.12. mennessä.

Kerhotilan osoite on Schaumanintie 14, 57230 Savonlinna. Kerhoilta keskiviikko 18:00.

Mukavaa syksyn aikaa, nähdään kerholla. Tervetuloa.

HUOMIO! Muistakaa ilmoittaa mahdollisesti muuttuneet yhteystietonne, kuten sähköpostiosoite, puhelinnumero, jotta saame tietoa perille. Lähettäkää tiedot karisilvennoinen55@gmail.com

Terveisin **Kari**



TERWAPALSTA



VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 6/-24

Kokoontumiset Oulun Automuseolla ovat alkaneet. Kokoonnumme jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko. Joulukuun tapaaminen on perinteisine joulupuuroineen keskiviikkona **4.12.24 klo 18.00**.

Olen laittanut alulle syyskokouksessa puhutun talviretken suunnittelun, jonka kohteena on Teuvo ”Tepi” Länsivuori -uranäyttely sekä Olvin Panimomuseo. Tiedotan lisää Foorumilla ja Facebookissa, kun asiat varmistuvat. Seuraa ilmoituksia VMPK ry:n Oulun aluekerhon foorumilla tai Terwamotoristien Facebookissa.

Hyvää ja Rauhallista Joulun aikaa sekä Onnea Vuodelle 2025!

Toivottaapi sihteeri **Jussi**

Satakunnan aluekerho ”**Lännen Lokarit**” myy lahjoituksena saatuja PICHLER-merkkisiä käyttämättömiä katteita lähinnä 80- ja 90-luvun japanilaisiin ja BMW-moottoripyöriin. Katteisiin sisältyy usein myös kiinnikkeitä, pleksejä, vilkkuja ja etulamppuja. Ja kätevä henkilöhan tuunaa katteista helposti omaan pyöräänsä mieleisen. Lisäksi löytyy 115/80-13 käyttämättömiä nappularenkaita.

Erikseen löytyy mm. täydellinen V1-katesarja BMW R100R moottoripyörään, Kawasaki Z 750 E ja Suzuki GXS

750 katteita ja Yamaha XJ 750 EXS -osia. Katteita BMW-moottoripyöriin on myös paljon. Kuvissa pari esimerkkiä osista esille otettuna, mustaan katekokonaisuuteen kuuluu etulamppu ja vilkut. Ja paljon muuta sekalaista osaa löytyy muihinkin pyöriin. Katteissa on



Pichlerin omat sarjanumerot näkyvillä. Parhaiten oikea esine löytyy paikan päällä penkomalla. Tavarat löytyvät Porista **Arto Ahonkiveltä**, lähiosoite



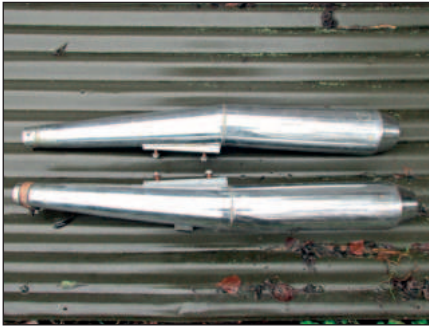
Kissalinja 52, 28560 Pori. Tiedustelut mieluiten tekstiviestillä, puh. 044-297 9885. Myynnistä saadut tulot käytetään kerhotilan vuokran maksuun.

Myydään Jawa 125 vm 1957 ajamaton, mittarissa 11 km, seissyt aina lämpöissä tallissa. Hinta 4700.00.

Tiedustelut Esa Laine 0400 192 121 Helsinki



Tilanpuutteen takia myyn Huimapyörän vuosikertoja vuosilta 2005–2016 ja 2018–2023 kaikki numerot 6€/vuosi. Vuodelta 2015 puuttuu lehti no5 ja vuodelta 2017 puuttuu lehti 2. Hinta 6€/vuosikerta, vajaat vuodet 4€. Postikulut lisätään hintaan. puh. 040 552 4881 Tapsa



kinkumeihin, merkkeihin ja äänenvai-
mentajiin. Osien ei tarvitse olla uusia,
kohtuukuntoiset käytetyt käy myös.
Puh. 045-6950940



Honda CB 450, vm.1971. Pyörällä
ajettu n. 16 tkm, täydellinen Suomi
historia.Hp. 4900 €
Kuvanmukaiset BMW boxer pakoput-
ket.
Solex kaasuttimet, japanilaiset, Honda
750?
Tarvikeiskunvaimentajat 4 kpl Pappa
Tunturiin, 2 kpl uutta, 2 kpl vähän
käytettyjä. Em. myydään, mutta myös
vaihdetaan Tunturi Sport 1968-69 tan-



Kawasaki 100 cc,vm.1973. Alkuperäis-
kunto, rekisterissä.
Pappa Tunturin 1959 runko, jossa
jotain osia mukana.
Muutakin nurkissa makaavaa alan
kamaa.
Puh. 050-5974569
P.S Tekstiviestillä saa kinni, jos ei
soittamalla.



NSU Super Fox vm 1957 museorekis-
terissä. Hieno 125 cc entisöity koko-
naan. Hp 3900 € puh. 0400 699 741



Honda 125 SS vm 1968. Alkuperäises-
sä kunnossa ei räpellyt, rekisterissä
hp 2300 €
Puh 0400699741
Jawa 350 vm 1965
+sivuvaunu, rekisterissä kone
laitettu, kiva
sivuvaunullinen ajopeli.
Hp 1800 € puh 0400 699 741

Viimeisintä kirjaani Kahvakouran ker-
tomaa on edelleen saatavana hintaan
50 €. Kirja on runsaasti kuvitettu 250
sivuinen painos, jossa on
mietteitä henkilökohtaisesta historias-
tani, erilaisista tapahtumista ja
koonti moottoripyörien ja mopojen
parivertailuista. Olen myös lähettänyt
kirjaa postin välityksellä. Kalevi Heik-
kinen, Lahti 050-3010600 tai
kalentalli@phnet.fi

DKW KS 200, 1938. todella hyvä pur-
kamaton aihio lähes täydellinen,
kantakortilla 1750 €
Ducati 250-450, hyvä täydellinen
takapyörä. 200 €
Husqvarna Silverpilenin runkoja
alk. 50 €
Husqvarna Silverpilenin uusi takara-
tas/rumpu 70 €
Ilkka Eronen p. 0400 648 141

MYYDÄÄN

Myydään Loviisassa 70 vuoden moottoriharrastuksen aikana kerääntynyt varasto mopon osia, mukana myös moottoripyörien osia. Löytyy moottoreiden osia, kaasareita, tankkeja, vipuja, valoja jne jne. Lisäksi myynnissä kaikki työkalut ja laitteet, mm. kasauspenni, pylväsporakone/sorvi, kompressoreita jne.

Kaiken ostaja saa satsin erittäin edullisesti, koska harrastajan leski on muuttamassa kerrostaloon. Toki yksittäisiä osiakin saa etsiä, kunhan tietää minkä näköistä hakee.

Lisäksi myynnissä kulkupelejä: 1968 Matchless G2 SS (alkup, rek), 1960 Husqvarna 4012 (museorek), 1954 Husqvarna Novollette (alkup) ja 1964 Monark 1232.

Lisää kuvia varastosta ja kulkupeleistä osoitteessa <http://dy.fi/s0> tai oheisella QR-koodilla



Kysy lisää: jyrki.laakso@kolumbus.fi, 044 5544 555 (myös Whatsapp).



Olisiko kellään tarve Silverpilenin takalokarista, pyörinyt varastossa vuosia, vaatii pikku päivityksen. Pena Aalto p. 0400 811 079

OSTETAAN

Alumiinivanteet; 19", 40 reikäiset, WM2/leveys 1,85" (47 mm). Vanhat tai uudet. Borrani, Akront tai vastaavat. Huomioidaan myös Commandon ja Atlaksen navalliset ja pinnoitetut vanteet; joko 18/19" tai 19/19". Pekka, 040 482 0935

Ostan Honda SS 125 A moottori. Pyörä on vuosimallia 1969. Peter Wirbergh Puh 0400 817839 tai peter.wirbergh@elisanet.fi

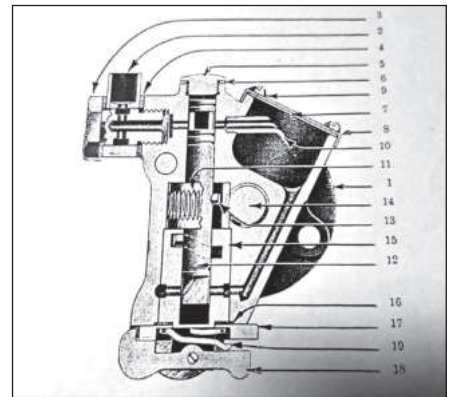
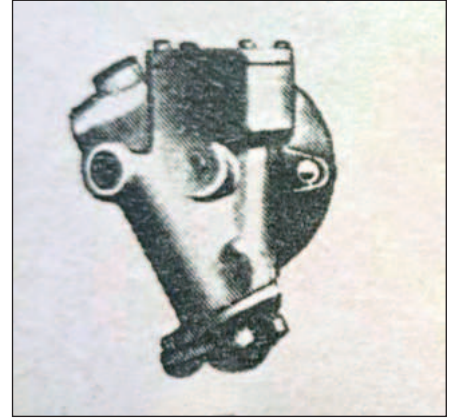


Ostetaan Zündapp KS 125 Sport takarattaan laippa johon tulee ratas kiinni osanumero: 520-15.221 tai 520-15.902 sekä lisäksi Zündapp GS 125 -74 takavanne jossa ois kaikki osat.

Palkonen Jouni, Hollola p. 050 5548149 tai palkonen.jouni@outlook.com



OSTETAAN



Ostetaan Best Lloyd öljypumppu, sylinteri ja sylinterin kansi sekä venttiilikoneisto Husqvarna 350 vm 1933 moottoripyörään. Liitteenä valokuvat öljypumppusta ja sylinterikannesta. Soita tai viestittele numeroon 0405894966 Jari

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
lokkatukiainen@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
Jäkälatie 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
velungj@luukku.com

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

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

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Päriäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

Juha Häyrynen
Harjurannantie 718
78710 Varkaus
0400 752 620
jussi.hayrynen@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 AKAA, 040-777 7478 **MR+K**
Mika Lamminaho Pukkimaentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843
Esa Karhu Ratalenki 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, Pävällsvägen 114, 68810 YTTTERESSE, 040-583 4390
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SIILINJÄRVI, 0400-988 190 **MR+K**
Reijo Koponen, Kirvesniementie 176, 78880 KUVANSI, 040-701 3800
Juha Pakarinen, Torpparintie 13, 80710 LEHMO, 050-339 9582
Markku Huovinen, Häyrynlahdentie 43 c, 83100 LIPERI, 044-545 9390
Juha Santalo, Purantie 6, 90240 OULU, 044-287 1133
Arto Nykänen, Valmutie 5 a 6, 90580 OULU, 040-821 2134
Pentti Honka, 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 €

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 42 €

Lippis tumman harmaa, vihreä,

sininen nahkamerkki 15 €

Hihamerkki 5 €

Korvatulpat 3,5 €

Lehtikansio Huimapyörille,

12 lehdelle 8,5 €

Nahkavyö logo soljella 65 €

Neulepusero puuvillaa nahka-

merkki hihassa koot: M – XXL 80 €

Pinssi 3 €

Pyörämerkki, valettu pronssia 25 €

Sadetakki Koot: XL- XXXXL 32 €

Eco soft shell -takki koot:

L – XXXL 100 €

T-paita, tumman sininen koot:

S – XXXL 20 €

punainen koot: S - XXXL 20 €

oliivinvihreä koot: L – XXL 20 €

Collegetakki Helmen harmaa

L ja XL 40 €

Collegetakki Musta koot:

L – XXL 40 €

Tarra 1 €

VMPK 25v-historiikki 16 €



Aikuisten college-takki



VMPK-vyö

Mietitkö joululahjoja?

Kerhotuotekaupasta löytyy vaikka mitä! Sesongin hittituotteena vaikkapa **Heijastava pipo** merinovillaa vuori puuvillaa 22 €

Ellet itse keksi, mistä siippa/kaveri eniten ilahtuisi, anna kerhopuodin **lahjakortti!**

Soitto tai sähköposti kauppaan, niin homma hoituu. Yhteystiedot alla, lahjakortti on voimassa vuoden.

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