

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT



**HONDA**



**Norton**  
**TRIUMPH**

**YAMAHA**

*Vespa*



sekä suurehko määrä eri merk-  
kisiä vaihtopyöriä. Myymme  
edullisin maksuehdoin ja  
vaihdamme myös vanhaan.



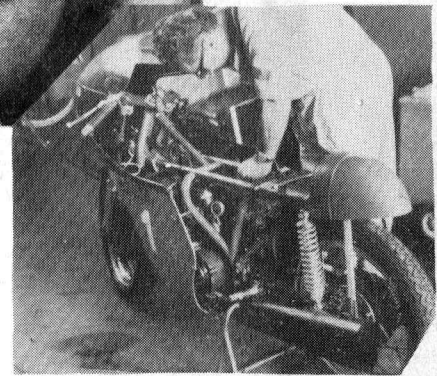
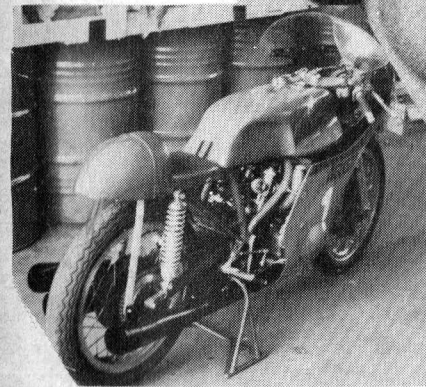
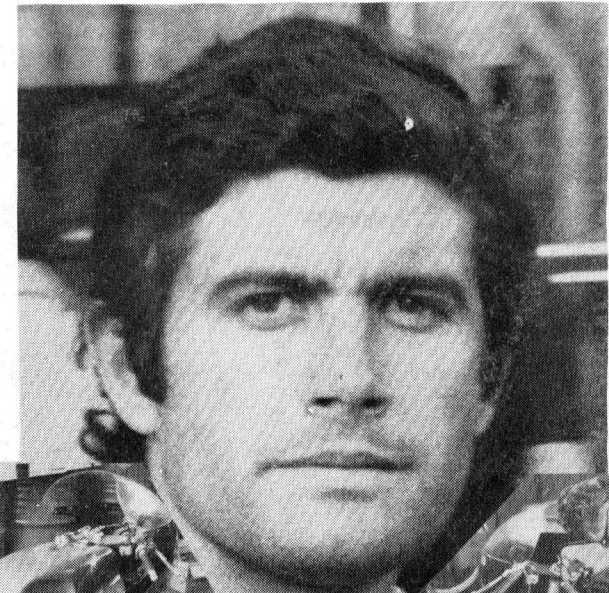
**AJÁN OSA**

Ruusulankatu 21, puh. 499 371

# MOTORISTI

A  
G  
O

"A  
G  
U  
T,



J  
A

**N<sup>o</sup> 5**

**Syyskuu**

**1970**

**M o o t t o r i p y ö r ä k e r h o 69 ry.**

Motoristi ilmestyy tammi-,maalis-,touko-,heinä-,syys- ja mar-  
raskuussa.

Vastaava toimittaja:Reima Paakkanen  
Maamiehentie 14,H:ki 76,  
puh 371108

Julkaisija:Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Motoristi jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69  
r.y.:n jäsenille.

Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja	Kerhoisäntä	Kassanhoitaja
Torolf Fagerholm	Aimo Turunen	EEro Parikka
Ruusulankatu 4 B 30	Gammelbacka	Hakapellonkatu 4C 34
Helsinki 26	Porvoo	Turku 10
Puhelin 90-491903	Puhelin 915-10907	
Sihteeri	Toimittaja	Varajäsenet
Mauno Tonttila	Tapio Sunell	Seppo Kankola
Villähde	Perämiehenkatu 15	Helsinki
Linnanen	Helsinki 15	Orko Tallinen
Puhelin 918-89195	Puhelin 90-639545	Inkeroinen

Helsingissä,elokuun 24 päivänä 1970

Terve taas!

Palatekseni viime numeron kannessa olevaan moottoripyörään-  
ettei kenellekään jää epäselväksi - niin se on Harley Davidson,  
vuosimallia 1918 ja 500 cc,voitti vanhimman pyörän palkinnon tämän  
vuoden Kontiorallissa.Ja Kontiorallista vielä eräs mielenkiintoinen  
seikka,Laskeskelin tuossa 'aikani kuluksi' paikalla olleita pyörä-  
merkkejä ja lopputulos oli todella mahtava eli 31.Arvaappas,mikä  
oli suosituin merkki.No,Hondahan se,(en kyllä ymmärrä mistä syystä).  
Ja tässä viiden runsaimmin edustettuina olleiden merkkien kärki:

- |                   |                  |
|-------------------|------------------|
| 1. Honda 144 kpl  | 2. Yamaha 82 kpl |
| 3. Suzuki 38 kpl  | 4. BMW 37 kpl    |
| 5. Triumph 30 kpl |                  |

Nämä luvut antavat jonkinlaista viitettä siitä,mikä mp-merkki  
on yleisin maanteillämme.Mutta olipa merkki mikä hyvänsä,niin isojen  
pyörien suosio on armottomasti kasvamassa.Paikalla olleista pyörästä  
hiukan vajaa 1/3 eli noin 140 oli viissatasia tai isompia.

Ja näin ralleissa pysyäkseen on tämän numeron painoon mennessä  
sellainen tapahtuma kuin Troll-rally ohitse Norjassa.Tämä ralli on  
mielestäni muutaman rivin arvoinen.

Rallin ilmoittautuneille lähetetään kirje josta huomataan,  
että eipä olekaan mikään turha ralli,sillä säännöt ja vaatimukset  
ovat kovat ja tarkat mukaan aikoville.Tällaiset vaatimukset ovat  
uutta tälle rallille,sillä aikaisemmin systeemi on pelannut samaan  
tapaan kuin meidän Kontiorallimme.Mutta nyt on pelin säännöt muut-  
tuneet ja järjestäjät ovat huomanneet,kuinka tärkeätä on asettaa  
paino myös asialliselle liikennevalistukselle ja -opastukselle,  
mikäpä olisi sen otollisempi tilaisuus kuin tällainen kansainväli-  
nen ralli.Ja itse vaatimuksiin:Pyörän täytyy olla täysin liikenne-  
kelppoinen,ohjaustanko ei saa olla 60 cm:ä lyhyempi eikä 55 cm:ä  
korkeampi ja lisäksi sen päiden tulee olla ylempänä kuin satulan kor-  
kein kohta.Siis ei clip-oneja eikä jenkki-tyylistä stongaa.Myös-  
kään ei hyväksytä megafoneja vaan pyörässä tulee olla kunnolliset  
tyyppikilvellä varustetut vaimentimet,renkaissa tulee olla kulutus-  
pintaa vähintään 2mm,jarrujen ja valojen toimia.

Koko pyörä tarkastetaan ennen rallialueelle pääsyä ja jos rikkeitä  
huomataan niin osanotto evätään sen pyörän kohdalta.

Tällä kertomallani en suinkaan tahdo nostaa mitään negatiivis-  
tä kuvaa ko. rallista vaan päinvastoin.On hyvä että tällaisia  
rajoituksia asetetaan,sillä ne pistävät itsekin syynäämään pyö-  
ränsä pari kertaa tarkemmin ja eliminoi täysin kelvottomat pois  
heti kättelyssä.Ajaminenhan on tällaisissa ralleissa tärkein osa,  
mutta se ei saisi tulla sellaiseksi itsetarkoitukseksi,niin että  
unohdetaan turvallisuus- ja liikennekysymykset.Matkalla viime  
Kontioralliin oli surkeata nähdä,kuinka kaksi kaveria työnteli  
pimeällä valtatiellä käyntiin vanhaa Panther 'ia.Kummallakaan kave-  
rilla ei ollut kypärää,eikä kunnollisia ajovaatteita,pyörä huokaili  
viimeisiä huokailujaan ja silti oli suuntana Höytiäinen.Perillä heitä  
ei näkynyt,olivat kai lopultakin uskoneet ettei matka jatku.

Tämä on vain yksi tapaus sadoista eikä siis mikään harvinais-  
nen.Tulee väkisinkin mieleen,onko meillä Suomessa asiat tosiaan  
niin huonolla mallilla,ettei edes alkeellisimpiä tietoja liikenne-  
asetuksista,ajovarusteista,moottoripyörän huoltamisesta ja lukui-  
sista muista asioista ole saatavana,vai ovatko em. tapauksissa  
mukana olevat kaverit niin saamattomia ja neuvottomia .Ehkä molem-  
pia.Mitä varten moottorikerhot ovat olemassa ja mikä on niiden  
tarkoitus?Kaikki osannevat vastata tähän ,mutta tekevätkö kerhot  
sitä,mitä niiden pitäisi,jäsentensä hyväksi.Vastaako toiminta  
pykälää paperilla? Sanoisin tähän että harvemmin vastaa,päätellen  
sitä mitä teillä joutuu näkemään .Toivottavasti meidän kerhomme  
ei kuulu eikä tule kuulumaan niihin,joista ei ole mitään hyötyä.

P.S. Clip-onit eivät käsittääkseni vaikuta ajoturvallisuuteen sen  
enempää kuin muutkaan ohjaustangot.

Kerhomajalla täällä Hesassa on syksyn mittaan tiedossa mukavaa  
ohjelmaa joten teretulemas kurkistamaan.

Syysaurinkoa ja kuivaa asfalttia toivon minäkin.  
köli

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kontiorallin jälkimmäiset ovat vihdoinkin asettumassa.Vahingon-  
korvauksina on kerhon varoista tähän mennessä maksettu 232,- ,  
toivottavasti se jää siihen.Tämä on sitäkin valitettavampaa koska  
minusta tuntuu,että tihutyön tekijät eivät olleet kerholaisia.

Suuri osanottajamäärä oli varmasti eräs syy vahinkoihin,mutta  
suuren osanottajamäärän ansiosta myös merkkimyyntistä tuli huo-  
mattavasti voittoa,lähes tuhat markkaa.Tämän ansiosta meillä on nyt  
varaa painattaa MOTORISTI ainakin ensi vuonna jäsenmaksua korot-  
tamatta.Tähän vaikuttaa luonnollisesti myös mainosten tuotto.

Meillä on siis varaa hyvään lehteen,nyt puuttuu vain jäsenten  
kirjoitukset ja kuvat,ja meillä ON hyvä lehti,Hyvät ihmiset,  
älkää toki ujostelko,vaan lähettäkää kirjoituksia ja kuvia,älkääkä  
olko niin salaperäisiä tekemisistänne!

Tässä numerossa on kutsu ylimääräiseen kerhon kokoukseen.Kokouk-  
sessa käsiteltävät sääntöjen muutokset koskevat muun muassa vuosi-  
kokouksen ajankohtaa.On nimittäin jäsenten taholta esitetty,että  
vuosikokous pitäisi olla sulaaan aikaan,jotta sinne voisi ajaa,ja  
siihen helmikuun on huono aika.Minusta on hyvä ratkaisu siirtää  
vuosikokous syyskuuhun,koska silloin ei juuri ole muita moottori-  
pyörätapahtumia.Lisäksi silloin valittavalle hallitukselle jää  
enemmän aikaa valmistella seuraavan ajokauden ohjelmaa.

Kirjokivellä tavataan!

Toimikaudeksi 1.8.1970-31.7.1971 on seuraavia henkilöitä ehdotettu:

Puheenjohtaja:	Aimo Turunen	Torolf Fagerholm
Sihteeri:	Mauno Tonttila	
Kerhoisäntä:	Seppo Kahila	Aimo Turunen
Toimittaja:	Reima Paakkanen	Seppo Nurmikko
Kassanhoitaja:	Torolf Fagerholm	Timo Sonninen
Varajäsenet:	Seppo Nurmikko	Reima Paakkanen
	Timo Sonninen	Seppo Kahila
	Seppo Kankola	
Tilintarkastajat:	Timo Sonninen	Veli Laurinen
Yhdistymiehet:	Kouvolaa:	Seppo Kahila
	Turku:	Eero Parikka
	Tampere:	Veli-Matti Tikkinen
	Pori:	Pekka Järvinen
	Helsinki:	Timo Sonninen

Tämä lista ei estä sitä, että kokouksessa valitaan muita henkilöitä hallitukseen tai muihin tehtäviin.

#### KERHOISTA KUULUU

#### HELSINKI

18.9.1970 oli syyskauden ensimmäinen kerhoilta. Iltaa kunnioitti läsnäolollaan kaksi moottoripyöräpoliisia, jotka antoivat mielenkiintoista lisäväriä keskusteluihin kertomalla työstään. He pitivät kyllä meidän motoristien puolta, joten heidän työtään kannattaa tukea kaikissa niissä asioissa, joihin pystyy vaikuttamaan, esimerkiksi pitämällä pyörä lain vaatimassa kunnossa (eturekisterikilpi, valot, äänenvaimentaja).

Varsinaista ohjelmaa ei tällä kertaa ollut, mutta sitä on luvassa syyskuun neljäntenä tiistaina.

#### KOKOUSKUTSU

Moottoripyöräkerho 69 ry:n varsinaiset jäsenet kutsutaan täten ylimääräiseen kokoukseen, joka pidetään syyskuun 20 päivänä 1970 Kouvolan Kirjokivellä klo 10.00.

Kokouksessa käsitellään kerhon sääntöjen 5,6, ja 7§§:n muutosta. Samalla pidetään kerhon vuosikokous. Lisäksi käsitellään kerhomerkkikysymystä.

Hallitus

#### MIDNATTSOLTRÄFFEN 1970

Kaikki alkoi toukokuun Motoristista, jonka rallikalenterissa oli ilmoitus Jällivaarassa pidettävästä Malmfältens MCK:n järjestämästä Midnattsolträffen-rallista. Koska olimme jo pidemmän aikaa ystäväni Olavi Aution kanssa suunnitelleet kesälomamatkaa ja etsineet sille vain sopivaa kohdetta, emme epäröineet kauan, kun jo aloimme pakata Bemuni (R25/3) päälle tarpeellisia matkatavaroita. Lähtöiltamme sattui tiistaksi, ja koska tiistai-iltana oli kerhon kokous Haagan moottorimajalla, päätimme ajaa sen kautta. Siellä tapasimme muiden muassa Kahilan Tapsan Kouvolasta. Hän kertoi

olevansa kesälomalla ja nähtyään Bemuni täysissä matkavarusteissa hänetkin ilmeisesti valtasi matkakuume, sillä kerrottuamme hänelle aikovamme Jällivaaraan, hän lupasi tulla myöskin, mikäli saa vaimonsa innostumaan asiasta. Kerhoillan jälkeen kaverit toivottivat meille päätään pudistellen hyvää matkaa, ja me lähdimme ajelemaan kohti Lähtea.

Matka Suomen puolella, pitkin nelostietä, meni varsin mukavasti, mutta päästyämme Ruotsiin Bemuni osoitti jo 50 km:n ajon jälkeen, ettei se pidä lainkaan ulkomailla olosta ja lopetti käymisen. Lähempi tarkastus osoitti, että Bemuni protestoi releen välityksellä, se oli mennyt epäkuntoon ja akku oli tyhjentynyt. Matkasta Törestä Jällivaaraan muodostui meille melkoinen tuskien taival, sillä Bemuni ei suostunut kulkemaan kuin kymmenkunta kilometriä kerrallaan, ja aina pyyhdyttyämme kimppeemme syöksyi määrättömästi sääskiä. Tänä vuonna on kuulemma erikoisen hyvä sääskivuosi ja sen kyllä huomasi.

Pääsimme Jällivaaraan perjantai-aamuna klo kaksi, mutta huolimatta myöhäisestä ajankohdasta ilmestyi eteemme tuholmalainen Honda, jonka omistaja opasti meidät leirintäalueelle, kävi herättämässä leirivahdin ja ohjasi meidät teltepaikalle.

Nukuttuamme yön lähdimme tutustumaan kaupunkiin ja saimme kuulla, että ralli pidetään noin 10 km tulosuuntaamme, olimme siis ajaneet sen ohi. Päätimme kuitenkin nukkua vielä yhden yön camping-alueella. Kun sitten lauantai-aamuna yritimme käynnistää Bemuniä (akku oli ollut koko ajan latauksessa läheisellä huoltoasemalla) se ei vielääkään lähtenyt käyntiin. Onneksi paikalle osui muuan malmöläinen aviopari, joka suostui viemään meidät rallipaikalle. Rouvan ajokki oli muuten varsin erikoislaatuinen pyörä. Hänellä oli aikaisemmin ollut BMW R69/S, mutta kertomansa mukaan kyllästynyt sen huonoihin(?) ajo-ominaisuuksiin, hän oli laittanut koneen Nortonin Featherbed-runtoon johon se ainakin näytti sopivan hyvin. Varsin käyttökelpoinen idea! Rouva kutsui ajokkiaan Bayer Nortoniksi ja sanoi olevansa hyvin ihastunut siihen.

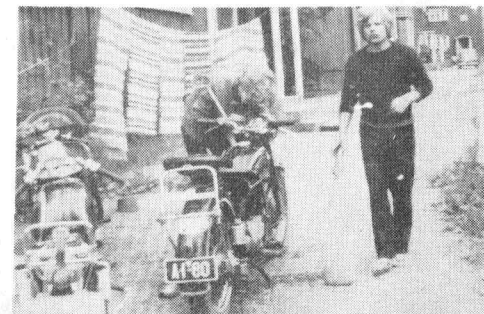
Päästyämme rallipaikalle meni aviomies heti kertomaan vaikeuksista rallin järjestäjille, jotka hakivat Bemuni WV Kleinbussilla leirintäalueelta - tiesittekö, ettei Ruotsissa saa hinata autoa eikä moottoripyörää - ja veivät sen omalle korjauspajalleen. Parin tunnin työskentelyn jälkeen Bemuni kulki jälleen kuin enkeli.

Ralliin oli saapunut 140 osanottajaa, kauimpaa oli tullut muuan merijalkaväen luutnantti Yhdysvalloista Triumph Tiger 100 SS:llä. Hän oli ajanut yli 5200 km. Ainoat suomalaiset meidän lisäksi olivat Kahilan Tapsa ja hänen vaimonsa.

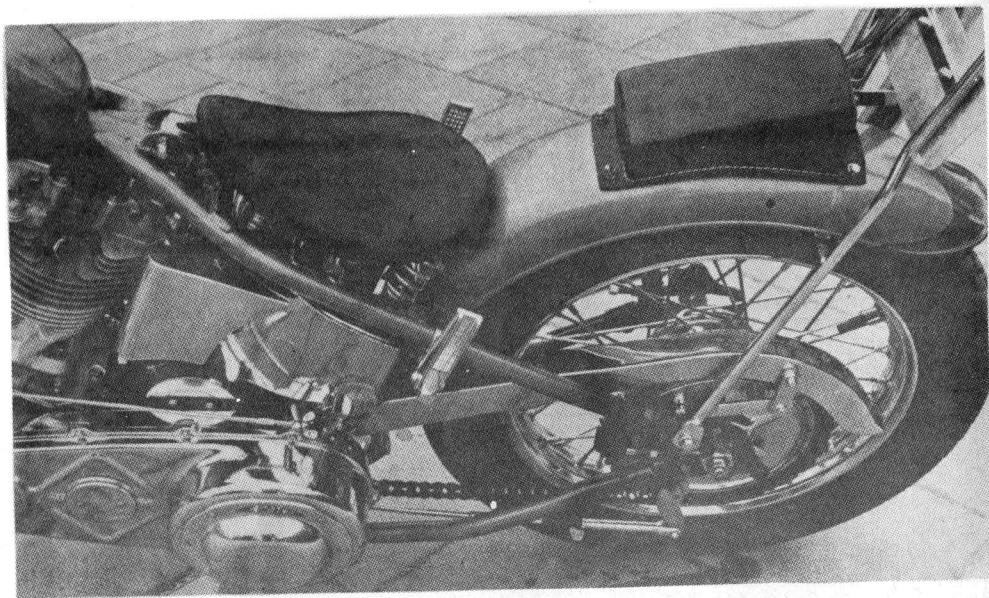
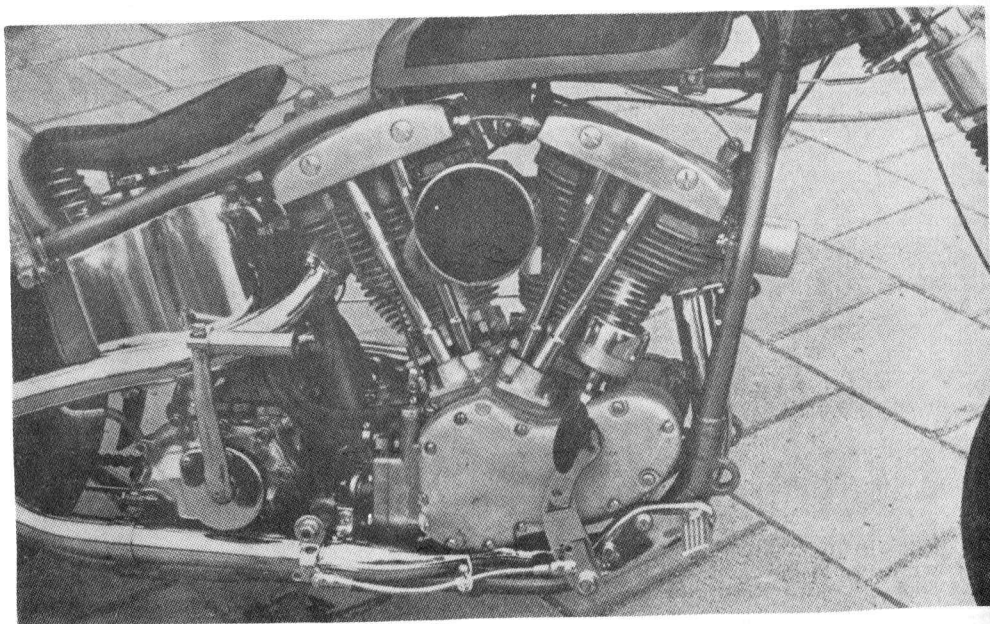
Rallin tunnelma oli välitön, aivan toista kuten esimerkiksi Kontiorallissa, ohjelmaa oli melko runsaasti ja sen kohokohta, yhteisajo Jällivaaralle, oli todella elämys. Nousimme hihtohissillä vaaran huipulle ja ihastelimme keskellä yötä pilvettömältä taivaalta paistavaa aurinkoa...

Seuraavana päivänä saimme vielä rallipaikalla ruokaa ja kahvia ja noin puolenpäivän maissa kävimme sanomassa järjestäjille kiitokset ja hyvästit ja lähdimme ajelemaan kohti Kontiolahtea ja Kontiorallia.

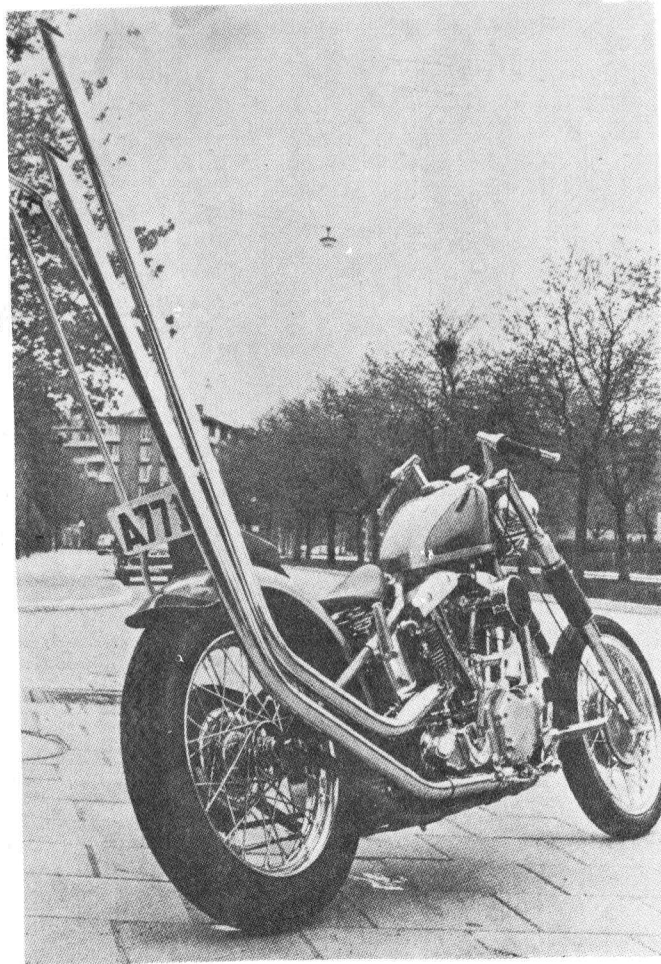
Näin tekee kunnan moottoripyöräilijä. Hän huoltaa ajokkinsa ennen ja jälkeen pitkän reissun.



# CHOPPER



CHOPPER, varmasti kaikkien moottoripyöräilijöiden tuntema sana ja varmasti useat ovat nähneetkin tällaisen jossain. Tuskinpa kuitenkaan Suomessa, vaikka meillekin on kovaa vauhtia leviämässä tämä chopper-innostus. Sen huomaa niistä tiellä liikkuvista tekeleistä, jotka ovat hyvin kaukana oikeasta chopperista. Ei korkea jenkkistonga eikä tuuman vesijohtoputkesta vähännetty selkänöjä vielä riitä siihen, että voi sanoa rakentaneensa chopperin. Pyörän rakentaminen täytyy aloittaa tarkasta suunnittelusta, jotta tulos olisi silmää viehättävä ja täydellinen. Jokaisen ulospäin näkyvän osan kohdalla ajateltava tarkoin, minkä näköiseksi tehdä se, jotta se sopisi kokonaisuuteen. Pyörää rakennettaessa on otettava huomioon myös sen turvallisuus, ja tätä silmällä pitäen kiinnitettävä erikoista huomiota jousitukseen, jarruihin, hallintalaitteiden sijoitukseen ja ajoasentoon. Näitä kaikkia joudutaan yleensä muuttamaan ja tärkeätä on, että pyörässä säilyvät kaikki turvalliset ajo- ja muut ominaisuudet. Ei siis mitään honteloa, horjuvaa ja huonosti ohjautuvaa pyörää vaan tukeva ja tasapainoinen, jolloin chopperilla ajamisesta muodostuu todellinen nautinto.



Tämän aukeaman kuvissa näkyvä chopper on ruotsalaisen HD-mekaanikon, Björn Hammarstrandin käsialaa ja näistä kuvista saa hyvän kuvan siitä, kuinka moninaisia mahdollisuuksia on käytettävissä chopperia rakennettaessa.

Pyörä on rakennettu Harley-Davidsonin, vm -47, rungon ympärille sekä käytetty hyväksi muitakin samaa vuosimallia olevia Harrikan osia. Näitä ovat kromattu öljysäiliö, takanapa ja vanne sekä ensiövedon koppa. Ilmanpuhdistaja on eliminoitu Triumphista, kromattu ja asetettu uudelle paikalleen. Jalkatapit ovat erkoista chopper-mallia ja parhaan ajoasennon löytämiseksi asetettu mahdollisimman eteen. Moottori on täysin uusi, mallia Electra Glide 1200cc vm-69, ja kokonaan kromattu.

Satulat ovat amerikkalaista valmistetta, päällystetyt aidolla nahalla. Selkänöjä on kaverin omien käsien tuotetta yltäen miltei pakoputkien korkeuteen. Voisi melkein sanoa savupiiput, niin ovat korkeat ja mahtavat.

Chopperin tankki on mallia HD Sportster ja maalattu tummanpunaisella metaflakella. Runko on keltainen, ainoastaan taka- ja etuhäärukan kohdalta punaiset.

Kustannuksia ei tämä kaveri ole paljon laskeskellut rakentaessaan pyöräänsä. Jo pelkkä kromaus on tullut maksamaan hänelle noin 1500 kruunua. Eikä mikään ihme, kyllähän tuollainen kromikukkanen hinjoihin tulee. Maalaukset Björn on tehnyt itse ja onkin siistiä jälkeä.

Tällaista jälkeä on ilo katsella, vai mitä mieltä olet? Seuraavassa numerossa saamme tutustua amerikkalaiseen Chopper-tyyliin, todelliseen keksintöön.

( Lehdestä Start & Speed, 1969 no 4)

köli

MYYTÄVÄNÄ

- 2 kpl Lodge sytytystulppia HLN 6,-
- 1 kpl käynnistinpolkimen kumi 1,-
- 1 kpl vaihdevivun kumi 1,-
- 2 kpl "kalanpyrstöä" 10,-
- kaikki uusia, sekä käytetyt 4,-
- 2kpl sytytystulpan hattua 1,-

Triumph osia ( 350 ja 500 cc )

- Uusia:
- 1 kpl F 4195 ja F 4076, takahaarukan akseliheloiheen 12,-
  - 1 kpl E 4149 etuketjun jännittäjä 3,-
  - 1 kpl F 1717 bensiihänä, toinen venttiili puuttuu 1,-
  - 1 kpl 18/880 jarru- tai kytkinvaijerin nippeli 0,50
  - 1 kpl 425219 kärjet (jakajamalli) 10,-
  - 1 kpl 54410823 kondensaattori (jakajamalli) 7,50
  - 1 kpl F 3097 sivuseisontatuen pultti 0,50
  - 1 kpl E 4154 ensiöketjukotelon öljynpoistoreiän pultti 0,50
  - 2 kpl H 230 ohjaustangon kädensijaa (pitkä malli) 5,-
  - 1 kpl D 452 kytkinvaijeri 3,-
  - 2 kpl E 3736 venttiilinnostajien ohjainta 15,-
- Käytettyjä:
- 1 kpl nopeusmittarin vaijeri 2,-
  - 1 kpl käynnistinpolkimen kumi 1,-
  - 1 kpl kärjet, täysin käyttökelpoiset (jakajamalli) 1,-
  - 1 kpl kondensaattori, ei havaittu vikaa (jakajamalli) 1,-
  - 1 kpl vaihdelaatikon tai ensiöketjukotelon öljyntäyttötulppa 1,-
  - 2 kpl uimurikammion kantta ja 3 kiinnitysruuvia 1,-
  - 1 kpl kampikammion öljynsuodatin ja jousi 1,-
  - 1 kpl satula (melkein uusi) 20,-

Koko erä yhteishintaan mk 80,-

Torolf Fagerholm  
Ruusulankatu 4 B 30  
Helsinki 26  
Puhelin 90-491903 iltaisin

IMATRAN PÄRINÄT

Moottorien pärinää, ihmisten hälinää, kameroiden napsahduk- sia, jännitystä, Ago Agustoineen, Pasolini Benelleineen, kovaa tais- telua, 'Parooni' Saarinen, jolta odotettiin paljon, Pesonen, joka lunasti häneen asetetut toiveet, surua, iloa, siinä puitteet vuoden -70 yhdeksännelle MM-osakilpailulle, joka kantoi nimeä Finish Grand Prix, Imatralla.

On lauantai ja harjoitusajot menossa. Nahkapukuihin verhou- tuneet ajajat vilahtavat yksi toisensa jälkeen ohitseni ja mah- tava risiiniöljyn tuoksu jää leijallemaan ilmaan vienon kesä- tuulen kuljetellessa sitä radan varressa katsovien sieraimiin.

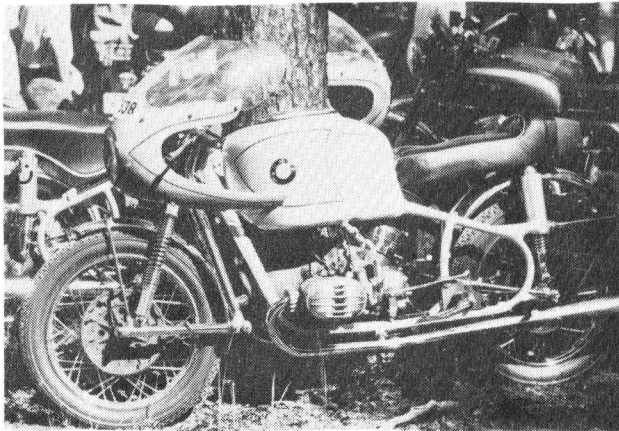
Jälleen kierros vähemmän ja ajajat saapuvat kurviin jossa kyttään kamera valmiina. Hahaa, siinä tulee ite Ago, naps, ja nega siirtyy yhden pykälän eteenpäin. Hei, haes mullekin yks jaffa, on niin pirun kuuma, huudan kaverilleni. En ollutainoa jolla oli, tai pikemminkin jolle tuli, kuuma radan varressa ajoa seuratessa, välillä katseen hakeutuessa lähtölistaan ja välillä sopivaa kuva- kulmaa kameralle etsien.

Harjoitusajoissa ei päässyt syntymään sitä oikeata kilpai- lun tuntua sillä mihinkäs vielä kiire oli, kunhan vaan pääsee lähtöön mukaan, se varmistettiin.

Harjoitusajojen jälkeen oli vuorossa leirintäalueelle ha- keutuminen jossa olikin puuhaa. Valtavat autojonot ja ihmismassat sekä ohi vilahtelevat moottoripyörät täyttivät kaikki tiit ja kälkilla, piru vieköön, näytti olevan sama suunta kuin meilläkin. Leirintäalueen portilla sai odotella puolisen tuntia ennenkuin pääsi ajamaan sisäpuolelle ja valitsemaan mieleistä teltanpaik- kaa, joka alkoikin olla siinä vaiheessa vuorokautta kiven takana. No, löytyihän se platsi viimein ja siihen vaan teltta pystyy, kamat sisään ja katsomaan, onko tullut tuttuja.

Olihan noita, tuttuja. Niemenkärki täynnä motoristeja mitä erilaisimpine pyörineen. Ja, jos oli kisäissa ajava ajajakaarti kansainvälistä, niin sitä oli myös Imatran katuja kaahaava ja leirintäalueita täyttävä motoristijoukko, oli ruotsalaista, norjalaista, saksalaista, ranskalaista ja hollantilaista. Ruotsa- laista pyörävalikoimaa oli edustamassa 750-kuutioiset Royal Enfield, Norton Atlas (johon muuten tuhlasin melkein rullan filmiä), Laverda, 500cc Velocette Thruxton sekä yleisempinä Bemut ja Hondat. Ranskasta oli saapunut, meidän teillämme todellinen harvinaisuus, 1200 cc Harley Davidson Electra Glide, joka keräsi sankat ihmis- joukot ympärilleen ihaillemaan amerikkalaista moottoripyörätyyliä.

Ja löytyipä Suomestakin ainakin meikäläisen silmille uutta, nimittäin 500 cc, erittäin hienosti kunnostettu Vincent. Omistaja kuulemma kuuluu johonkin kansainväliseen Vincent-kerhoon. Mutta ei yksikään pyörä saanut silmiäni niin häikäistyneiksi kuin ne kaksi ruotsalaista BMW R69/S:ää, jotka seisovivat vaatimattoman uljaina puiden katveessa eräissä metsiköissä. Molemmat keltaisine meijeritankkeineen, Dunstallin puolikatteineen, mustaksi maalattui- ne koneineen, joissa pulttien ja muttereiden päät oli maalattu punaisiksi, saivat minut ja monen muun ihailijan aivan sanatto- miksi. En aikaisemmin ole ollut mikään sen innokkaampi Bemarin ihailija, mutta nyt olin aivan myyty mies. No oli siellä eräs toi- nenkin pyörä joka sai minut huokailemaan ja käteni syyhyämään innosta. Se pyörä oli Norton Atlas, mikäs muu näin nortonistille. Voihan nenä, tyllä oli upea pyörä. Täysin hopean värisenä pienessä koivikossa se sai sydämen ja kaasarikäden nytkähtelemään niin ihmeen oudosti, just sillälailla kun tapaa sen ainoan oikean.



Ja tässä silmäniloa Bemaristeille. Mitäs tykkäätte, saako Bemusta vielä kauniimpaa kuin tämän sivun kuvissa näkyvät?

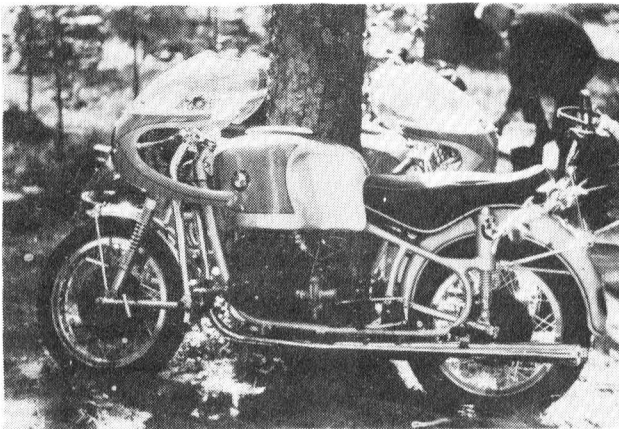
Tässä Bemussa on jalkatapit rakenneltu aivan taakse, jolloin on saatu erinomainen ajoasento ja pääsee plexin taakse tuulta pakoon. Kromia on käytetty melko runsaasti mutta kuitenkin harkiten. Joku ei ehkä pidä Bemusta keltaisena, mutta minun mielestäni tämäkin väri oikein vedeltynä oikeisiin paikkoihin sopii mainiosti.

Tästä kuvasta näkee erittäin hyvin, kuinka kahta keltaista värisävyä on käytetty ja tulos on tosi fiksu. Runko on molemmissa hopean harmaa ja sopii hyvin yhteen keltaisen kanssa.

Molempien Bemujen etupyörissä on mahtavat lukot 'näppärsormisten' varalta, joita kuuluu Ruotsissa olevan runsaasti juuri moottoripyöräalalla.

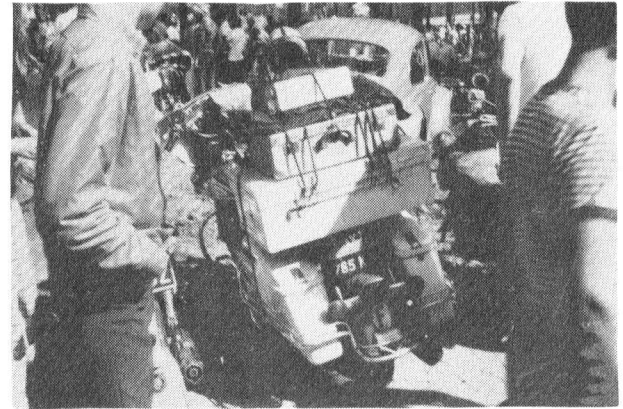
Ja tässä myös mukavan näköinen rakentelun tulos. Noin ensi silmäyksellä saattaa esim. kate näyttää hiukan luonnottomalta mutta tarkempi tutkiskelu osoittaa, että sekin jammaa aika kivasti pyörän muihin yksityiskohtiin.

Tämäntyyppisen satulan selässä on kuulemma mukava tehdä matkaa, on kuin sohvassa istuisi eli siis tuollainen joustava ja pehmeä.



Eipä puuttunut Ranskan pojalta matkatavaroita, mutta sekin vähä mitä hänellä mukanaan oli, oli pakattu erinomaisen hyvin Electra Cliden selkään. Jaa, miltähän se matkanteko tuntuisi tuollaisella pyörällä ja tuollaiset pakkaajat päällä. Painoa koko jyhkeydellä on varmasti lähemmäs 400kg

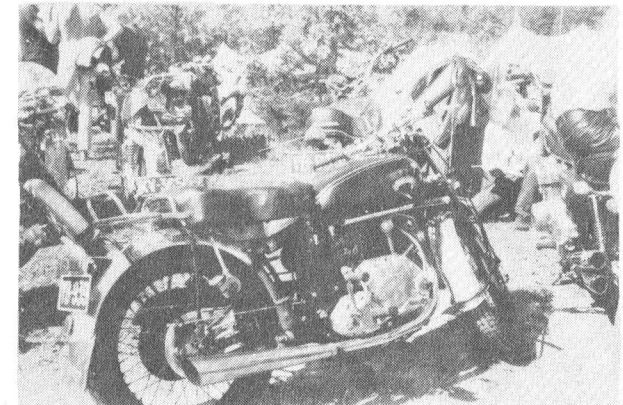
No, onpahan ainakin tukeva ajaa.



750 cc Royal Enfield Interceptor, nätti pyörä jo muutenkin ja kun hiukan käyttää rahaa ja aikaa rakenteluun, niin tulos on esimerkiksi tällainen. Vakiovarusteena kuuluu Interceptorin etupyörään jäähdytysrivat, mutta tämän omistaja ei ole niistä ilmeisesti tykännyt, vaan on riisunut ne pois. Putket on jo tehtaalla vedetty valmiiksi ylös ja se onkin ehkä silmiinpistävin yksityiskohta pyörässä. Vakiovarusteisiin kuuluu myös Amalin kaksois-Concentric-kaasuttajat. Tuskinpa tällä pyörällä jalkoihin jää.



Vincent 500 cc, vuosimallista ei ikävä kyllä ole tietoa, mutta vanha tämä pyörä taatusti on, katsokaapa jousitusta. On tainnut eräskin tunti kuluu ennenkuin näin nätti pyörä on saatu. Huhujen mukaan näitä Vincenttejä on tuotu Suomeen noin 60 kpl Ahvenanmaan kautta joskus ennen sotia. Tiedä sitten tällaisten huhujen todenperäisyyttä.

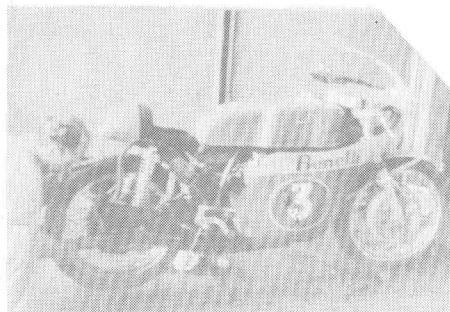




Eipä ollut suomalaisista sivuvaunuaajajista Imatra-la juuri muuhun kuin poseeraukseen kuvissa. Tässä Jaakko Palomäki ja hänen purkkiorjansa Harri Ahlbäck niin surullisen totisina, eipä tosiaan ollut aihetta hymyyn.



Kromia, harmaata metalflakea, hienoa viimeistelyä ja käteviä kikkoja löytyi tästä pyörästä. Norton Atlas, 750 cc edestäpäin kuvattuna. Tämä pyörä edustaa juuri sellaista yksilöllisyyttä, jota eräs laika Ruotsissa käyttää vetonaulana. Pyörään nimittäin saa jo uutena, myymälässä asennettuna, sellaiset varusteet kuin haluaa. Olisipa meillä Suomessakin tällainen liike, niin johan alkaisi näkyä upeita pyöriä teillä. Kaikkien pyörämerkkien kohdallaan on tilanne se, että kun vehkeen on saanut ulos puodista, on se itse rakennettava makean näköiseksi jos mieli ajaa vähänkään erikoisemman näköisellä pyörällä. Tällainen tulee hiton kaltaiseksi koska tuskin mikään liike ottaa esim. vaihdossa poisriisuttavia osia. Alla: vasemmalla: ei selvitty Imatralla ilman kaatumisia. Tässä erään ranskalaisen ajokki romuttuneena. Oik: Agostinin vaarallisin vastustaja oli Pasolinin Benelli.



Leirintäalueen yöelämä olikin sitten sellaista, että tuli mieleen juhannusjuhlat jossain Yyterin rannoilla. Ei, ei mitään tappeluja eikä mitään ihmeempiä järjestyshäiriöitä, mutta se läpi yön kestänyt korvia huumaava meteli oli jotain mieletöntä. Humalaiset örisivät, kimulit kirkuivat, prätkät pärisivät läpi koko yön ja väsyivät vasta aamuhämärissä. Kuuden aikaan aamulla olikin tosi hiljaista, ihan kuin ei paikalla olisi ketään ollutkaan.

Kahdeksan aikoihin alkoi porukkaa pikku hiljaa lappamaan ulos teltoista. Pakattiin varusteita autoihin ja moottoripyörien selkään ja otettiin suuntaa hyviissä ajoita radan varteen. Suuri ajojuhla oli alkamassa.

Kello läi 12.30 ja samaan aikaan tapahtui ensimmäinen startti. 125cc koneet pirahdivat käyntiin ja taistelu pisteistä alkoi. Nieto johti suurimman osan matkasta mutta joutui sitten luopumaan leikistä Derbin rikkoutumaisen johdosta ja näin vei johtopaikan ja lopulta koko luokan voiton Dave Simmonds Kawasakillaan.

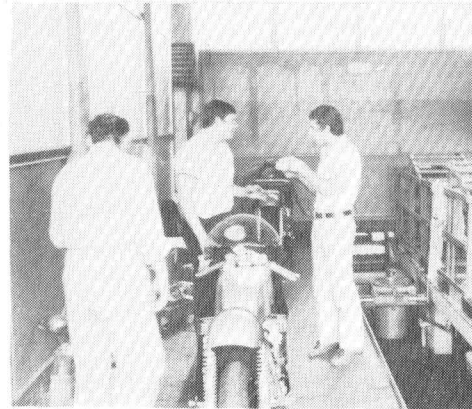
Kaksi ja puolikkaissa juhli Gould käytyään sitä ennen kovan taiston ruotsalaisen Anderssonin kanssa.

Seuraavassa lähdössä olikin jo mukana kaikkien odottama Agostini ja hänen pahin kilpailijansa Pasolini. Ago olikin tiukilla mutta selvisi voittoon Benellin rikkoutuessa Pasolinin ollessa johtosessa. Isojen pyörien luokassa Agostini leikkitteli 'poikien' kanssa ja antoi Ravellin Kawasakeineen vetää pari kierrosta kärjessä. Antaan yleisölle koko rahan edestä katsottavaa hän suvereenisesti pyyhkäisi kärkeen ja näytti kuka on kuka voittaen tämänkin luokan.

Sivuvaunuluokassa ei nähty suomalaisia, mitä nyt Palomäki pari kierrosta ajeli. Endersia ei kukaan pystynyt uhkaamaan ja voitto oli hänen.

Päivän kovin ja tuskallisin kisa käytiin kuitenkin Imatran ulosmenoteillä siitä, pääseekö eteenpäin vai eikö pääse. Noh, aina vähän matkaa kerrallaan sitä mentiin ja parin tunnin hissuttelun jälkeen päästiin käyttämään jo kakkosvaihtettakin. Pienenä vihjeenä voin mainita, että jos joku alkoo - ja kukapa ei aikoisi - mennä ensi vuonna kisoja seuraamaan, niin alkää ihmeessä lähtekö autolla vaan moottoripyörällä. Kisojen jälkeen oli iskulauseena "prätkällä tai kävellen olisitte jo perillä".

köli



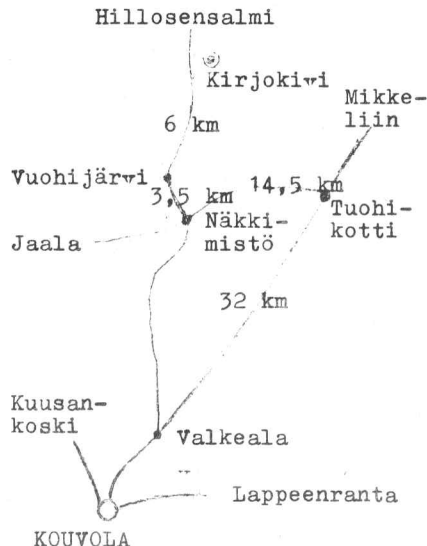
Agolta liikenä ajon lomassa aikaa poiketa jututtamassa kilpakumppaninsa Pasolinin mekaanikkoja ja heitti huuleen kunnan porilaisen. Kyllähän ajaessa nälkä tulee. Itse en päässyt kameroineeni tämän herran kimppuun, mutta onneksi oli Reiska paikalla. Kiitokset kuvista, Reiska!

VUOSIKOKOUSRALLI KIRJOKIVELLÄ 19-20.9.1970

Kirjokivellä siis kokoonnutaan taas, vuosikokouksen merkeissä tällä kertaa. Tällä kertaa osanottajat on valittuasti rajoitettava kerhon varsinaisiin jäseniin. Sellaisia ovat, kerrattakoon se vielä kerran, kaikki ne jäsenet, joilla on moottoripyörä ja jotka ovat käyneet Kontiorallissa.

Rallissa on pentä ohjelmaakin, joten paikalle kannattaa tulla jo lauantainakin.

Ajo-ohje: Aja Kouvolasta Mikkeliin johtavaa tietä Tuohikottiin, Tuohikotista 14,5 km Jaalan tietä, käänny sitten oikealle ja aja 3,5 Vuohijärvelle ja edelleen Hillosensalmelle johtavaa tietä 6 km, josta on viitoitus perille.



MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN TYÖVÄLINE

Poliisi on jo aamuisista ajoista kuulunut melkein pä valtion kuin valtion katukuvaan. Monimuotoinen ja vaihteleva on poliisin työsaika ja niin ovat poliisin kulkuvälineetkin. Polkupyörästä helikopteriin, kaikkea siltä väliltä ja jos ei löydy tekniikan ihmettä, niin apostolin kyvyillä vaan.

Näistä tekniikan tuotteista melkein pä suosituimmaksi ja käytännöllisimmäksi on havaittu moottoripyörä, tuo moottoripyöräilijöiden kunnioituksen kohde ja autoilijoiden irvimä ja pelkkää kaksipyöräinen. Eipä taida olla montaakaan maata jossa ei moottoripyöräpoliisia teräsratsuineen näkisi.

Meillä Suomessakin tuo niin tuttu valkoinen Bemu vilahuttaa aina silloin tällöin (voipa joskus pysähtyä kohdallekin) ja melkein pä siinä aina katse kääntyy seuraamaan tuota uljasta menoa. Joskus tulee eteen sellainen vaihe syystä tai toisesta - että aletaan harkita konekannan vaihtamista uuteen tai kokonaan toiseen merkkiin. Tarkkasilmäinen tielläliikkuja on saattanut havaita, että aletaan lähestyä tuollaista vaihetta. Tästä merkinä ovat poliisilaitoksella koeajettavana olevat uudet moottoripyörät, Honda CB 450, Moto Guzzi V7 700cc.

Molemmat ovat täysin vakiomallia kuten poliisipyörät aina, ainoastaan poliisin työssään tarvitsemat lisälaitteet ovat asennetut pyöriin jälkeempään.

Koska Honda 450 cc on ollut meidänkin markkinoilla jo useamman vuoden, en puutu sen tekniseen puoleen lainkaan mutta pieni se-  
lostus poliisin koeajotuloksista on paikallaan.

Ja näin alkuun huonoja puolia: ensinnäkin ohjauksessa tuntui jatkuva, tosin lievä värinä, joka ajan mittaan tuntui hyvin häiritsevänä ajossa. Toinen heikkous oli pyörän olematon nopeus. 140 km/t oli saatu ko. koneesta irti viimeisetkin voimat irti ottaen. Eipä todellakaan nopeudella pilattu ei. Bemukin, -60 mallinen, liikahteleekin siinä 160-170 km/t ja tällainen täytyy poliisipyörän huippunopeus vähintään olla. Takarengas kului aivan loppuun vajaan 4000 km:n ajon jälkeen, mutta tähän ei ole mitään uutta Hondan kohdalla. Ja, kuten

tiedämme, ovat poliisimiehet varsin kookkaita, niin tällainen pienikokoinen Honda tuntui ja näytti melko mitättömältä ajajansa alla. Täytyyhan nyt poliisipyörän olla kooltaan vähän tuollainen mukkeanpuoleinen, kukas sitä nyt mopoilla.

Eipä jäänyt kuitenkaan ilman kiitosta Honda. Oli kuumetta verrattoman näppärä kaupunkiajossa, kiihtyi vallan hämmästyttävästi ja ilman muuta, Bemua kevyempänä, hiekkateillä mukavampi posotella.

Se Hondasta.

Moto Guzzi V7 700cc

Kävin autoliikkeessä, joka on välittänyt Guzzin poliisilaitoksen koeajettavaksi, ja yritin saada erinäisiä moottoripyöräkansaa kiinnostavia tietoja ko. pyörästä. Liikkeessä sain tosin hyvin ystävällisen vastaanoton mutta mitään tietoja ei herunut. Tätä moottoripyöräasiaa hoitava henkilö selitti hyvin hienotunteisesti minulle syitä tähän, muunmuassa hän kertoi, että hänen edustamallaan liikkeellä ei toistaiseksi ole mitään tekemistä Moto Guzzin kanssa sen enempää. He ovat, Guzzin tehtaan pyynnöstä, suostuneet ainoastaan välittämään pyörän eteenpäin ja mistään maahantuontisopimuksista ei näin ollen ole ollut minkäänlaista puhetta. Ko. henkilö antoi kuitenkin ymmärtää että tulevaisuudessa ehkä tällainen sopimus tehdään. Koska asian tausta on tällainen, ei liikkeellä ollut myöskään minkäänlaisia esittelylehtisiä tai vastaavia antaa mukaan ja sanoivat tietävänsä pyörästä yhtä vähän kuin muutkin. Keskustelussa selvitettiin myös se seikka, että tietoja Guzzista saa antaa vain tehtaan luvalla jota minä suuresti ihmettelin. Onhan muissa maissa tehty vaikka minkälaisia testejä ja koeajoja Guzzista, mikä poikkeus Suomi olisi. Liikkeessä luvattiin kyllä ottaa yhteyttä tehtaalta ja hankkia lupa tietojen antamiseen sekä esittelylehtisiä.

Pyörän hinnasta Suomessa on turha lähteä vielä tässä vaiheessa puhumaan, kaipa se samoissa tulisi pyörimään kuin Ruot-

sissakin. Helsingin kaupungin moottoripyöräpoliiseille Guzzi tulee koeajettavaksi syyskuun alusta ja toivonpa hartaasti, että siitä suunnasta heruu jotakin irti, ainakin kurtia ja poliisien omakohtaisia mielipiteitä tästä italialaisesta unelmasta.

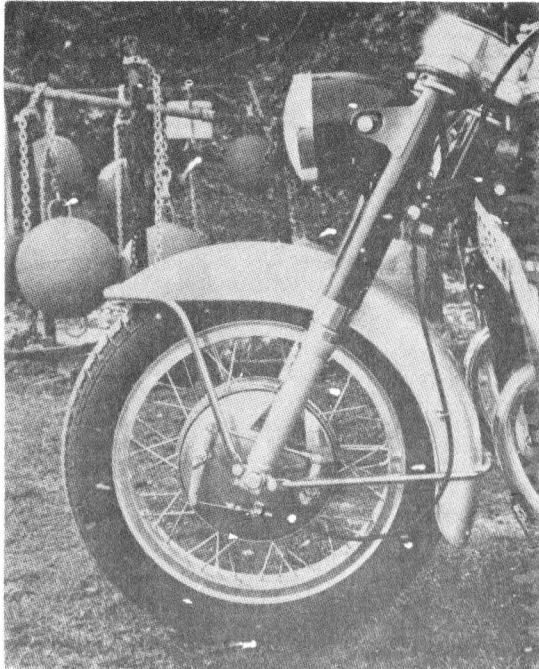
Jotta ei nyt kukaan vaipuisi synkkyteen, niin esitän tässä amerikkalaisen Cycle-lehden suorittaman testin Moto Guzzista ja toivonpa totta tosiaan että tämä artikkeli tietoisesti ilmestyy myös tuon 'välitysläikeen' Guzzi-asiaa hoitavan henkilön pöydälle, jotta hän voisi jotain kertoa asiasta kiinnostuneille.

Cycle, kesäkuu 1967 no 6

MOTO GUZZI 704cc V-7

Renkaat, etu	4.00 x 18	Laturi	300W
taka	4.00 x 18	Akku	12v, 32Ah
Jarrut, etu	2-nokk. 9 x 2.00	Väliteisto	4-portainen
taka	1-nokk. 9 x 2.00	Välityssuht.	(1) 11.33
Moottori	nellitahtinen, kaksisylinterinen V-moottori	(2) 7.82	(3) 5.98
		(4) 4.57	
Sylinterimitat	80 x 70 mm	Istumakorkeus	77,5cm
Puristussuhde	9:1	Maavara	15cm
Kaasuttajat (2kpl)	Dellorto, 29mm	Suurituskyky	0-60 mailia / t 7,7s
Ilmanpuhdistaja	papierielementti	seisova 1/4 maili	16,1s
Sytytys	akku ja puola		
Teho	50hv/6500r/min		

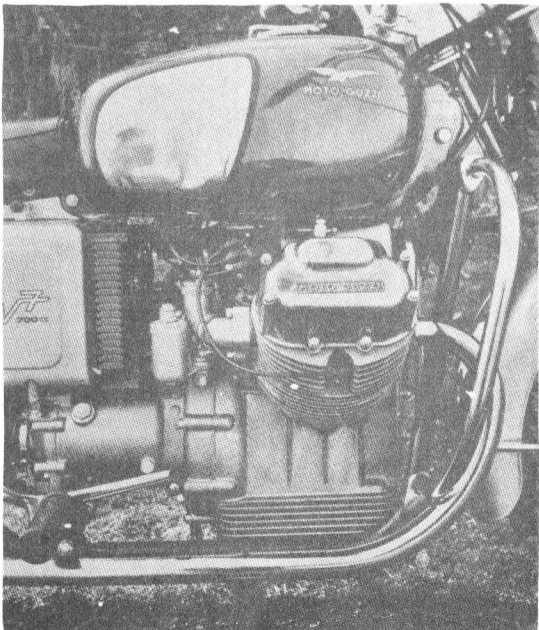




Etupää Guzzissa on hyvin raskaan näköinen, kaipa tuollainen neljän tuuman rengas sen vaatii. On kuitenkin testin mukaan erittäin helppo ja kevyt ohjattava.

Lokasuojan ja sen tukirautojen muotoilu tuovat jollain lailla mieleen Harrikan. Siinähan on myös tuollainen mahtava lokasuoja.

Pyörässä on oikeastaan kaikki yksityiskohdat massiivisen näköisiä, vielä enemmän kuin Bemuissa. No, kaikin puolin Guzzi kilpailee Bemun kanssa ja saattaa muodostua varsin varteenotettavaksi tekijäksi meidänkin moottoripyörämarkkinoillemme, sikäli kun ja jos sitä aletaan maahan tuoda. Ohhan edessä tyyppikatsastukset sun muut murheet.



Joo'o poijsaat, on pontta pytyissä, taatusti on. Tyylikkään näköiseksi on makaroonimaan moottori saatu. Pyörässä, jossa on tällaiset rungosta ulospäin suuntautuvat sylinterit, on oltava kaatumaraudat pyttyjen suojana, jotta välttyttäisiin esim. lipatessa pahemmilta vaurioilta. Bemussa on asianlaita siinä mielessä huono, koska pytyt aivan alhaalla, maavaran tuntumassa. Ja ne suojaraudat joita Bemuissa usein näkee, ovat taatusti tosipaikan tullen liian heikkoja suojaamaan sylinteriä. Niin alas on vaikeampi tukevia rautoja asettaa. Eipä silti, eihän ole mikään pakko kaatua tai muuten törmäillä.

(kuvat em. testin suorittaneesta lehdestä)

Ruotsissa asuva ystävämme Aimo Nietosvuori on käynyt FIM-rallissa ja tässä lahden takaiset kuulumiset:

### FIM-rally 1970

Yritinpä kirjoitella joitakin rivejä tästä kansainvälisestä turistirallista. Se on kaiketi Suomessa aika tuntematon käsite osanottajamäärästä päätellen. Tänä vuonna oli kyllä yksi suomalainen osanottaja mukana, mutta hänen ilmoittautumiseensa tuli liian myöhään, joten hän ei voinut osallistua itse kilpailuun. Suomen Moottoriliitto sen lisäksi oli myös aivan tietämätön koko rallista koska hänen oli käännytävä Ruotsin vastaavan järjestön puoleen voidakseen ottaa osaa siihen. Suomen liitto vaati jopa kilpailulisenssiä vaikka säännöissä on vielä aivan erikseen mainittu, että mitään sellaista ei tarvita. En tiedä onko Suomen ko. liiton kielitaito niin keho, kiinnostus turistitoiminnasta aivan olematon vai ovatko muutoin saamattomia. Parannus siinä suhteessa tarpeellinen.

FIM-ralli on kansainvälinen moottoripyöräralli, jonka pääasiallisena tarkoituksena on tehdä turistimainosta sen maan eteen joka sen järjestää. Se on kylläkin eräänlainen kilpailu, mutta ainoa mitä siihen tarvitaan, on suuri määrä osanottajia jotka myös ajavat pitkän matkan kotipaikkakunnaltaan maaliin. Lyhin matka kotipaikan ja maalin välillä vain laskeetaan, joten ei hyödytä, että ensin kiertää puoli Eurooppaa saadakseen eniten kilometrejä kasaan.

Tänä vuonna oli maalipaikkana Praha, Tjeekoslovakian pääkaupunki. Kilpailu keräsi kaiken kaikkiaan 499 osanottajaa neljästätoista eri maasta. Minäkin, allekirjoittanut, olin jo viime vuonna päättänyt, että jatkan osanottamista vielä jonkin kerran, olenhan ollut mukana jo Moskovassa, Perugiassa ja viime vuonna Krakow'issa. Olin myös luvannut 11 vuotiaalle pojalleni, että hän saisi lähteä mukaani jos häntä vain huvittaisi. Se olikin hyvin mieleistä hänelle. Olin kyllä itse hieman epävarma josko hän jaksaisi matkan kaikki vaikeudet, olisihan tämä vasta ensimmäinen niin pitkä reissu hänelle. Mutta kun olin luvannut niin olin, ei siitä enää mihinkään päässyt, mukana vain oli vietävä. Ja hyvinhän se sentään meni.

Oli maanantaiaamu, 6. päivä heinäkuuta, kun lähdimme matkaan. Pysähdyimme ensi kerran etelä-Ruotsissa sukulaisten luona ja seuraavana päivänä oli sitten aikomus matkustaa loppumatka satamaan ja Trelleborgin lautalla Itä-Saksaan. Olin kaiketi laskenut hieman väärin, sillä lautta jolla meidän piti mennä, lähti illalla klo 23 ja olimme aikoneet yöpyä sillä seuraavan yön. Matka kesti kuitenkin vain vajaat 4 tuntia joten ei siinä jäänyt liikoja aikoja lepäämiseen. Jatkoimme matkaa heti tullen läpäistyämme, sillä meillä oli ajettavana noin 600km päiväerä. Hyvin sekini sentään meni, olimme kyllä hyvin väsyneitä tullessamme hotelliin Dresdenissä. Kylvetyämme ja syötyämme piristimme hieman ja lähdimme vielä kaupungille katselemaan. Seuraavana aamuna jatkoimme matkaa jo aikaisiin aamusta vaikka meillä ei ollutkaan kuin noin 160 km jäljellä. Hotellissa sanoivat, että siitä on vain kahden tunnin matka, mutta olisipa jännää nähdä kuka sen matkan tekee kahdessa tunnissa. Kaiken lisäksi tuli haitaksemme ukonilma, tie tuli liukkaaksi ja mutkikas tie ohi myös. Läpäisimme tullen aika nopeasti vaikka kaikissa itä-maissa on niin monet muodollisuudet. Saavuimme puolenpäivän maissa Prahaan pienten seikkailujen jälkeen ja löysimme helposti hotellimme. Olin varannut tämän päivän juuri sitä varten, että ehtisin tutustua kaupunkiin omin päin. Praha on melkoisen iso kaupunki noin 1.100.000 asukasta, suuri ja vanha. Keskusta on vanhaa ja matalaa, mutta uudet kaupunginosat ovat uudenakaisia, korkeita

vuokrataloja. En kylläkään ehtinyt paljoakaan kiertää, sillä kaverini vain aina valitti väsymystä ja sitä oli istuttava siellä ja täällä. Häntä kiinnosti eniten Moldau-joki, joka hal- kaisee kaupungin kahtia.

Seuraavana päivänä piti meidän tavata toiset ruotsalai- set osanottajat erässä kaupungissa Prahan ulkopuolella ja ajaa sieltä sitten yhtenä jonona maaliin. Istuimme siellä tien reunassa hyvän aikaa, mutta kaikki tulivat vähitellen ja taasen jatkettiin matkaa. Minä olin kiinnittänyt pienen Ruotsin lipun laaverdaani ja kaikki toiset jäljessäni ajoivat puolivaloin joten kyllä piti näkyä kun tulimme. Olihan meitä myös aika monta, 31 moottoripyörää. Koska en ole koskaan aikaisemmin käynyt Pra- hassa, en myöskään tuntenut paikkoja siellä, mutta luotin siihen että kyllä joku tulee vastaan jossakin ja opastaa lopun matkaa. Mutta ei vain näkynyt ketään. En halunnut kuitenkaan pysähtyä ja niin jatkoimme koko vanhan kaupungin läpi löytämättä maali- paikkaa. Lopuksi oli kuitenkin kysyttävää tietä ja monien neuvojen jälkeen löysimme stadionin, joka oli maalipaikka. Sinne oli jo joitakin saapunut, m.m. venäläiset. He ovat aina kaikkialla yh- täläisissä, uusissa varusteissa, moottoripyörät sotilaallisissa riveissä lajiteltuna värien mukaan. Oli siellä jo osanottajia muistakin maista mutta minusta näytti siltä, että toisten maiden edustajat tulivat yksitellen eivätkä yhtenäisissä joukkueissa kuten me ruotsalaiset teimme.

JATKUU

TT-RADOILTA

TT-kilpailujen lähtöluetteloissa näkyy hyvinkin useita erilaisia moottoripyörämerkkejä. Samaa merkkiä olevia pyöriä saattaa löytyä myös useita, mutta se ei kuitenkaan merkitse sitä, että ne myös olisivat samanlaisia. Esim. Yamahaa näkee varustettuna mitä erilaisimmin lisäimmin, on Granby Yamahaa, Sondel-Yamahaa ja herra ties mitä kaikkea.

Alla esitellään teille kymmenkunta tt-ratsua ja voitte itsekin huomata, kuinka paljon saattaa samanmerkinen pyörä erota toisesta samanlaisesta.

AERMACCHI	248 cc(72x61mm)	344 cc (74x 80mm)
sylinterien lukumäärä	1	1
puristussuhde	12:1	11,5:1
teho hv/r/min	38/10500	42/8200
vaihteita	5	5
jousitus	Ceriani	Ceriani
jarrut, etu	2-nokk. Ceriani 230mm	sama
taka	1-nokk. -"- 200mm	sama
renkaat, etu	3.00x18	
taka	3.25x18	
valmistaja	Lawton & Wilson Ltd, 264 Millbrook rd, Southampton SO 9 3JH	

ALTA-SUZUKI 124cc (43x43mm)

kaksitahtinen, kaksisylinterinen, puristussuhde 10.75:1 23 heppaa 10400 kierroksella min:ssa, vaihteita löytyy viisi, Altan oma kaksoiskehto runko, jarrut Suzukin 7-tuumanen 2-nokkainen edessä, 1-nokkainen takana, eturen- gas 2.75x18 ja takana samanlainen. Pyörää tehtailee Alta Suzuki Motor Cycles, John Player Estate, Clydach, Swansea

BULTACO 347 cc (83x63mm)

Moottori kaksitahtinen yksisylinterinen, puristussuhde 10:1, heppoja löytyy 46/8500r/min, viisivaihteinen, Bultacon kaksoiskehto runko ja jouset, jarruina Bultacon 2-nokkainen edessä ja 1- nokkainen takana, eturen- gas 2.75x18 ja takarengas 3.25x18. Tuottaa Comerfords Ltd, Portsmouth road, Thames Ditton, Surrey.

GRANBY YAMAHA 124 cc (43x43)

Moottori kaksitahtinen kaksisylinterinen, puristussuhde 11:1, tehoa löytyy 23/11.500/min, viisivaihteinen, Mark 1:ssä Yamahan jousitus ja Mark 2:ssa Granbyn kaksoiskehto runko ja Ducatin etujousitus, jarruina edessä 8-tuuman 2-nokkainen Hondasta ja takana Yamahan 6-tuuman yksinokkainen, renkaat 2.50x18 ja 2.75x18. Valmistaa Granby Motors Ltd, 2 and 4 Pelham Street, Ilkeston, Derbyshire.

PINK YAMAHA 124 cc (43x43)

Moottori kaksitahtinen kaksisylinterinen, puristussuhde 13:1, hevosia 29/13600r/min, vaihteita viisi, Pinkin runko ja Tohatsun etujousitus, jarrut edessä 2-nokkainen ja ta- kana 1-nokkainen Robinson, eturen- gas 2.90x18 ja takarengas 2.75x18. Pyörää löytyy seuraavasta osoitteesta: Jim Pink (Wallingford), 21 St Martin's street, Wallingford, Berks.

SONDEL-YAMAHA 125 cc (43x43mm)

Moottori kaksitahtinen kaksisylinterinen, puristussuhde 11:1, 21hv/10500r/min, viisivaihdetta, Yamahan runko ja jarrut, renkaat 2.50 x 18 ja 2.75 x 18. Valmistaja Sondel Sport Ltd, 1 Stapleton Hall Road, Crouch Hall, London, N4.

YAMAHA	246 cc(56x50mm)	348 cc(61x59.6mm)
Moottori	2-taht., 2-sylint.	2-taht., 2-sylint.
puristussuhde	7.6:1	6.5:1
teho	44hv/10000r/min	54hv/9500r/min
vaihteet	5-port.	5-port.
runko	Yamahan kaksoiskehto	sama
jarrut, etu	220mm tuplanokkainen	sama
taka	220mm 1-nokkainen	sama
renkaat, etu	2.75 x 18	3.00 x 18
taka	3.00 x 18	-"-

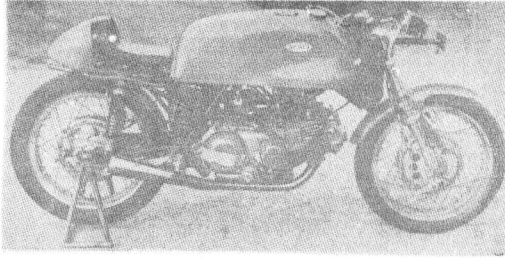
Pyöriä myy Mitsui and co Ltd, 117 and 119 Denmark Road, London SE5.

VILLA 124cc(54x54mm) 230cc(70x65mm)

Moottori	vesijäähd. 2-taht. 1-sylint.	ilmajäähd. muuten sama
puristussuhde	15:1	12:1
teho	32hv/11000r/min	38hv/11000r/min
vaihteisto	6-port.	6-port.
runko	Villan kaksoiskehto	sama
jousitus	Cerianin	Cerianin
jarrut, etu	Fontanan 210mm 2-nokk.	220mm, muuten sama
taka	Villan 1-nokkainen	sama
renkaat, etu	2.75x18	2.75x18
taka	2.75x18	3.25x18

Charles Mortimer, The Corner House, Bull's Green, Ewhurst, Surrey

LINTO 496 cc (61 x 72 mm)  
 moottori nelitahtinen kaksisylinterinen voimanpesä, 64hv/10000r  
 puristussuhde 10:1, vaihteita löytyy kuusi, jousituksena on,  
 kuten useimmissa kilpapyörissä, ceriani, pyörä pysähtyy Fontanan  
 jarruilla, edessä 230-millinen 2-nokkainen ja takana 210mm  
 1-nokkainen, renkaat: edessä 3.00x18 ja takana 3.50 x 18.  
 Tällaisen ajokin voi tilata Umberto Premoli' lta, os. Via Piave,  
 9, 21100 Varese, Italia.



MANX T5 499cc (86 x 85,6mm)  
 moottori nelitahtinen yksisylinterinen, puristussuhde 11,5:1,  
 tehoa löytyy 52hv/8000r/min, Ticklen kuusiportainen vaihteisto,  
 Manxin featherbed-runko ja jousitus, jarruina edessä 2-nokkai-  
 nen ja takana 1-nokkainen rumpujarru, eturenkas 3.00x19, taka-  
 renkas 3.50 x 19.  
 Manxia myy John Tickle (Manx Motorcycles), Cromwell Road,  
 Enesbury, St Neots, Hunts. Tämä John-herra on ostanut oikeudet  
 valmistaa kaikkia Norton Manxin varaosia ja käyttää niissä  
 tuota nimeä Norton. Koko pyörän ollessa kyseessä ei Nortonin  
 merkkiä ole lupa käyttää, siis ainoastaan Manx ja T 5 perään.

SEELEY 349cc (75.5 x 78mm)	496 cc (90 x 78.8mm)
moottori nelitaht, 1-sylint.	sama
puristussuhde 12:1	11,3:1
teho 42hv/7800r/min	52hv/7000r/min
vaihteisto 5- tai 6-port.	sama
runko ja jousitus Seeleyn käsialaa	
jarrut, etu 230mm 2-nokkainen	sama
taka 170mm 1-nokkainen	sama
renkaat, etu 3.00 x 18	sama
taka 3.25 x 18	sama

Colin Seeley Racing Developments Ltd, Stapley Road,  
 Belvedere, Kent.

HANNAH PATON 470 cc (72 x 57,8mm)  
 moottori kaksisylinterinen nelitahtikone, puristussuhde 10,6:1,  
 tehoa löytyy 60hv/10.000r/min,  
 kuusi vaihdetta, Patonin kaksoiskehto runko, jousitus Cerianin,  
 jarrut Fontanan, edessä 220mm 2-nokkainen ja takana 200mm  
 1-nokkainen. Renkaat, edessä 3.00x 18, takana 3.50x18.  
 Bill Hannah Engineering Ltd, 41 to 61 Great George Street,  
 Liverpool.

ISOISÄN FILLARIT

Sarjassa Isoisän fillarit saanen esitellä teille en-  
 siimmäiseksi englantilaisen BSA-tehtaan valmistaman SUNBEAM'in.  
 Pyörän kehittäely aloitettiin 1940-luvun alussa ja valmistusta  
 jatkettiin aina vuoteen 1957 saakka. Tällä vuosiluvulla valmis-  
 tettiin viimeiset Sunbeamit, syytä tähän en ole saanut selville,  
 syyt ovat melkoisella varmuudella samat kuin niin monen muun  
 merkin kohdalla on ollut. Pyörää valmistettiin 500-kuutioista  
 kahta mallia, S7 ja S8. Saamieni tistojen mukaan ko. merkkiä  
 tehtiin myös 750-kuutioisena lähinnä Espanjan poliisin käyt-  
 töön.

Suomessakin tätä pyörää nähdään yhä tänäkin päivänä ja  
 ansio tästä lankeaa firmalle nimeltä Oy S&N, joka toi pyörää  
 maahamme sen valmistusvuosina. Varaosia löytyy vielä ko. fir-  
 man varastoista sekä S7:aan että S8:iin. Ei tietenkään kaikkia  
 osia mutta onhan vähän parempi kuin ei mitään. Firma sijaitsee  
 Helsingissä, Bulevardi 5 jos jotakuta niinkuin kiinnostaa.  
 Liikkeestä löytyy myös Sunbeamin suomenkielinen ohjekirja,  
 jota ilman on vaikea tulla toimeen pyörää kunnostaessa. Tämän  
 huomasin omakohtaisesti rakennellessani omaa S7:ää. Varaosia  
 pyörään löytyy myös Englannista joten Sunbeamin omistajien ei  
 tarvitse lyödä hankkoja naulaan jos jokin osa sattuu niinkuin  
 väsähtämään. Osien tilaamista voi kokeilla vaikkapa osoitteesta  
 Stewart's, 12 Bective Road, Putney, SW 15, Englanti.

Ja itse pyörään. Yleensä on totuttu kardaaniivetoisista  
 moottoripyörissä puhuttaessa mainitsemaan vain BMW ja sen  
 monet kopiot sekä nyttemmin myös Moto Guzzi. Eipäs unohdeta  
 Sunbeamia sillä sekin on kardaaniiveton. Taitaa muuten olla  
 ainoa englantilaisvalmisteen sellainen. Aijaj, jos vanhaa  
 kunnan Sumpia vielä valmistettaisi niin siinä olisi kova  
 kilpailija Bemulle.

S7:n ja S8:n näkyvimät erot ovat renkaiden kanssa. S7  
 on se yleisesti kutsuttu paksurenkainen, jonka nimen arvoinen  
 se hyvinkin on. Eturenkaan mitat ovat 4.50 x 16 ja takarenkaan  
 4.75 x 16, S8:ssa vastaavat mitat 3.25 x 19 ja 4.00 x 19. Mossen  
 renkaat käyvät mainiosti S7:n takavanteeseen, itselläni oli  
 tällainen rengas koko ajan.

Moottori on molemmissa malleissa täysin samanlaiset ja  
 mallien erot ilmenevät lähinnä pyörien päämitoissa sekä  
 poltto- ja voiteluaineiden täyttömäärissä. Kumpaankin malliin  
 oli saatavana myös sivuvaunu silloisen moottoripyörätyylin  
 mukaisesti. Suomessa olen nähnyt vain kerran sivuvaunulla varus-  
 tetun Sumpin ja se oli tämän vuoden Kontiorallissa. Varua en ole,  
 oliko sivuvaunu Sunbeamin omaa mallia, luultavasti ei ollut.

Moottorinon täynnä vain Sunbeamille ominaisia yksityis-  
 kohtia. Moottoria ensi kertaa avatessani katsoakseni mitä se  
 oli syönyt kun ei enää meno maittanut, minua lievästi sanoen  
 hieman pelotti. Oli vimpstaakia, pulttia ja mutteria mitä ih-  
 meellisimmässä palkoissa ja tuhma sana toisensa jälkeen lip-  
 sahti suustani palkkoja avatessani. Aloitin venttiilikannesta  
 joka oli kylläkin erittäin helppo poistaa irrottamalla kolme  
 isoa mutteria. Kannen alta paljastui siistissä rivissä neljä  
 venttilinavaajaa ja nokkaakseli. Venttiilien säätö kävi erittäin  
 mukavasti kun ei tarvinnut avalla monia pultteja ja muttereita  
 niinkuin jossain nykyaikaisessa koneessa. Niin, jäipä tuossa  
 sanomatta koneesta seuraavat seikat: moottorissa on pystysuorat  
 kaksoisylinterit, kansiventtiilit, painevoitelu ja muistuttaa  
 aivan jotain pienen auton moottoria, rivisellaista.

Ja jatketaan purkamista. Venttiilien avaajavipusysteemi pois,  
 virranjakaja, joka sijaitsee takasylinterin takapuolella, irti

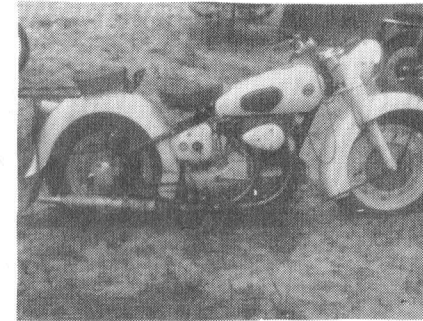
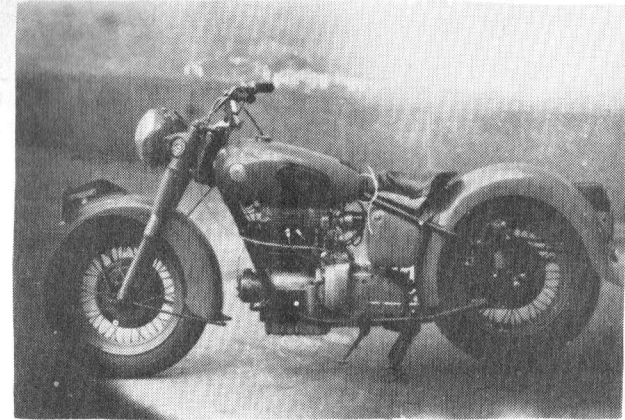
ja tämän jälkeen pääsinkin itse nokkaakselin kimppuun. Tämä on moottorin etuosasta kiinni yhdellä mahtavalla pultilla ja takaosasta kiinnitetty nokkaakselin ketjupyörään, joka oli muuten pahimpia irroitettavia koko pyörässä. Kun nokka-akseli oli poistettu, avasin sylinterin kantta reunustavat 11 mutteria, jotka myös tuottivat jonkin verran hankaluuksia. Varsinkin ne kaksi, jotka sijaitsivat sylinterikannen sisäpuolella. Niihin oli todella vaikea päästä käsiksi ja koko ajan oli vaara että ne putoavat alas kampikammioon. Näistä selvittyäni oli jo helpompaa edessä. Sylinterikansi vain pois ja siinä ne männyt jo näkyivätkin. Sylinterien putket ovat erittäin kestävää brivadium-teräseosta ja irroitettavat. Tässä vaiheessa irroitin koneen rungosta ja huomasin, että kone oli kumityynyillä tuettu runkoon (Näinhän on kaikissa hyvissä pyörissä asianlaita.) Hyväähän se on ettei ravistele muttereita ja pultteja irti, tuumin ja kävin kytkimen irroittustyöhön. Se ei ollut mikään vaikea tehtävä, viisi mutteria pois ja kytkin-vaihdelaatikko systeemi irtosi mukavasti. Kytkin on muuten suunniteltu erittäin kestäväksi ja tuskin koskaan on joutunut Sunbeamisti vaikeuksiin kytkimen kanssa. Voisi melkein sanoa että pyörän kytkin on ikuinen. Ainoat seikat mitkä voivat vahingoittaa kytkintä ovat pitkä, jatkuva ajo ja kytkimen väärinkäyttö. Vaihdesynteeimeihin en kajonnut mutta kytkimen avasin. Se oli aivan verrattavissa auton kuivakytkimeen. Kuusi mutteria irti ja käteen jää aluksi ulompi käyttölevy, sitten itse kytkinlevy ja tämän jälkeen kuuden jousen kuormittama painelevy. Painelevyn takaa tulee esille kampiakselin päätymutteri. No, jäte-täänpä kytkin ja koko moottori ja siirrytään tavanomaisimpiin asioihin.

Sunbeam on painava pyörä, siinä 220kg:n nurkilla mutta ajaminen onkin sitten erittäin tasaista ja mukavaa. Leveät ja paksut renkaat auttavat myös osaltaan ja kerran kokeilin, eräällä suljetulla tieosuudella, kuinka pitkän matkan pyörä kulkee ilman ohjausta. Renkaiden ansiosta pääsin noin 300 metriä ennenkuin pyörä alkoi pikku hiljaa kallistua. Mikään nopea ei Sumppi ole, siinä 140km/t kun jaloilla hiukan auttaa.

Ja tässä pieni katsaus teknilliseen puoleen. Sylinteritilavuus 487cm<sup>3</sup>, sylinterin läpimitta 70mm, iskunpituus 63,5mm, kiertokankien laakereina liukulaakerit, pääläakerit, edessä kuulalaakeri ja takana liukulaakeri, puristussuhde 6,8 tai 7,2:1. Vaihteisto neli-portainen ja välityssuhteet (1)14.5, (2)9.0, (3)6.5 ja (4)5.3. Kytkin kaksilevyinen autotyyppi, ilmanpuhdistaja metallinen tyyppiä Vokes 4, akseliväli 144cm, maavara 11cm, S8:ssa 14cm, kokonaispituus 218cm, korkeus 102cm, ohjaustangon leveys 74cm ja leveys 79cm. Jarrurumpujen läpimitta 8 tuumaa. Sähköpuolelta löytyy sellaisia osia kuin induktiokela, generaattori, akku, virranjakaja. Generaattorin teho 60W ja pariston 6v, 12Ah. Pyörässä on myös sellainen hienous kuin jännitteen-säätäjä. Sähköpuolen osat ovat Lucaksen valmistetta ja nyt, pyörien jo ollessa näinkin vanhoja, tahtoo sähköpuoli olla Sumpin heikoin puoli. Itselläni oli kovat murheet laturin kanssa ja samaa olen kuullut muilta Sumpin omistajilta. Hyvä ratkaisu on se, että laittaa jonkun auton laturin runkoon kiinni ja siitä hihnavete kampiakseliin ja piuhat sinne minne ne kuuluvatkin. Tällaiseen ratkaisuun oli päätenyt eräs Sunbeamin omistaja joka kävi tänä vuonna Kontiorallissa sillä sivuvaunuSumpilla.

Viereisellä sivulla kaksi kuvaa Sunbeamista, molemmat mallia S7.

köli



Maailmalta kuuluu kummia. TT-ratojen sivuvaunuvaltiaat Enders ja Auerbacher aikovat lopettaa kilpailemisen ja siirtyä rauhallisempiin hommiin. Agostinille on suunnitteilla tallitoveri ja valitun nimi on Angelo Bergamonti. On suunniteltu, että Bergamonti ajaisi jo Italian Grand Prix'ssä syyskuun 13 päivänä. Bergamonti on pärjäillyt aika mukavasti tämän vuoden MM-kisoissa, Jugoslaviassa heltisi toinen sija 500-kuutioisissa ja samoin Dutch'issa. Ajokkina hänellä on ollut 406cc Aermacchi ja onpa pojalla kokemusta myös Morinin ja Patonin sarvissa. Toivotaan että poika pärjää myös MV:n ohjaimissa. Herra Dave Macey on rakentanut mukkean pyörän, kahdeksanpyttyisen 250cc vesijäähdytteisen kilpakoneen. Asiaa selventävää tekstiä löytyy Motor Cycle-lehdestä elokuun 19 päivän no:sta.

köli

Motoristin ensi numerosta saamme lukea mm. moottoripyörä-poliisin partiotoiminnasta, poliisin palstalta kaikkea mielenkiintoista ja ajankohtaista asiaa, choppereista, isoisan fillareista, Troll-rallista ja monesta muusta mielenkiintoisesta asiasta.

köli