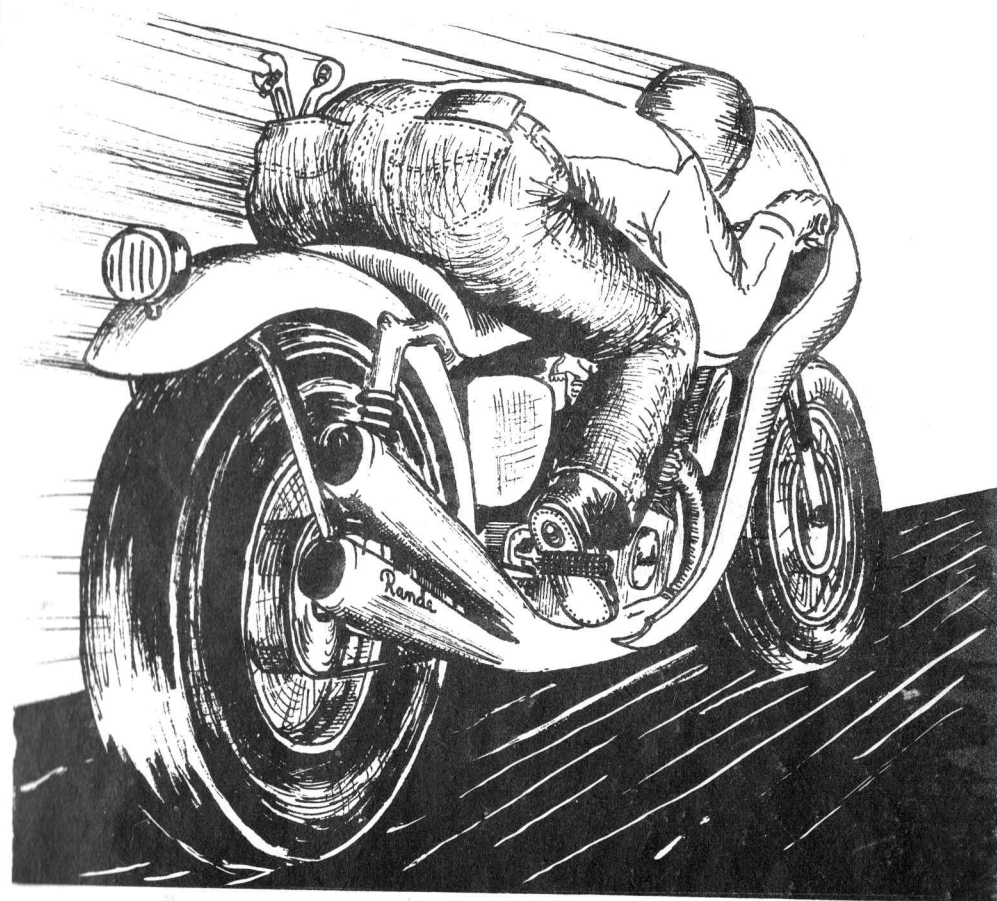


MOTORISTI



N^o 6

Marraskuu

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 marras-
kuussa.

Toimittaja:Reima Paakkanen
Maamiehentie 14,H:ki 76,

Julkaisija:Moottoripyöräkerho 69 r.y.

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

Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n hallitus aikana 1.1.1971 - 31.12.1971:

Puheenjohtaja	Kerhoisäntä	Kassanhoitaja
Aimo Turunen	Tapio Kahila	Torolf Fagerholm
Gammelbacka		Ruusulankatu 4b 30
Porvoo		Helsinki 26
Puhelin 915-10907		Puhelin 90-491903
Sihtööri	Toimittaja	Varajäsenet
Mauno Tonttila	Reima Paakkanen	Seppo Kankola
Villähde	Maamiehentie 14	Orko Tallinen
Linnanen	Helsinki 76	
Puhelin 918-89195		

Helsingissä 29.10.1970

Heipä hei,täällä muu...öhöm köli!

Vuoden ollessa lopuillaan on suoritettu väestönlaskenta eli kuinka
paljon jäseniä meidän kerhossamme on.11.10 -70 oli jäseniä yhteensä
146.

Toinen tärkeä tiedoitus kerholaisille on:jos joku kerholle - syystä
tai toisesta - maksaa jonkun rahasumman,on aina ehdottomasti mainitta-
va kerhon tilinumero sekä maksun aihe.Tilinumero on 426781-0.
"No niin ,taas se kirjoittaa noista choppereista ja vanhoista filla-
reista.Antais joskus kynän piirtää jotain teknillistä,mp-testejä ja
sellasta eikä aina noita iänikuisia juttuja."

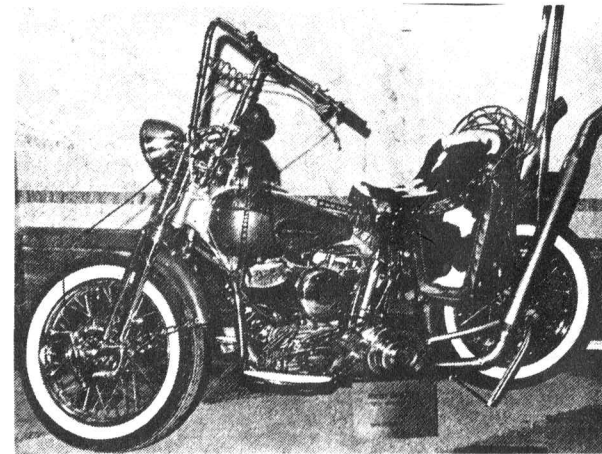
Noh,odellää mainittu saattaa olla ehkä hiukan karrikoitu,mutta
tuohon tyyltiin saattaa joku kuusysiläinen tuumia Motoristin jutuista.
En ole suinkaan pahoillani siitä jos joku näin tuumii,vaan otan täl-
laisen paremminkin lievää törkeämpänä "vihjeenä,että nyt poika,annas
vaihtelun virkistää.

Ja kas kummaa,niinhän olen toki +ehnytkin.Sillehän en toki voi
mitään jos joku artikkeli sattuu jotakuta närkästyttämään,niinhän käy
usein tässä maailmassa vähän joka asiassa.

Rauhoittaakseni viime numerossa olleen chopper-artikkelin vuok-
si närkästyneitä ilmoitan,että Motoristi ei ole eikä tule olemaan mi-
kään lintujen eikä choppereiden äänenkannattaja,vaan lehtemme tulee
edelleenkin toimimaan kerhomme tarkoituksien ja päämäärien mukaises-
ti.On kuitenkin sanottava että emme myöskään saa unohtaa näitä mootto-
ripyöräilyn sanoisinko vähemmistöryhmiä,olivat ne sitten kuinka vasten-
mielisiä tahansa.Asioista hiljenumella ei voiteta yhtään mitään vaan
ainoastaan järkevällä ja asiallisella keskustelulla.On totta,että chop-
perilla ajaminen johtaa usein tuohon Enkeli-kultin ylläpitämiseen,riip-
puu tietenkin ajajasta missä määrin.Mutta on myös totta se,että jos
kaveri pistää 3000-4000 nykyikkeliä chopperin rakentamiseen plus vielä
ostohinta,niin ei hän tuota rahamäärää ja satoja työtunteja uhraa pääs-
täkseen ajamaan Aleksia päästä päähän.Vaikka kaverilla olisi allaan
vaikka Vincent tai Guzzi,voi hän silti olla Helvetin Enkeli tai kondomi
kotka,kaikkihan riippuu kaverin esiintymisestä ja käyttäytymisestä,ei
pyörästä.

Niinkuin jo viime numerossa mainitsin,ei Suomessa todellakaan ole
ainoatakaan chopperia.Lähinnä niitä muistuttavat Helsingiläisen Ruskea-
suon porukan rakentamat pyörät.Pojat ovat rakentaneet ne vanhoista
Harrikoista,Arieleista ja Triumpheista,onpa joukossa yksi tosi harvi-
nainen FN.Nämä kaverit eivät ole mitään Helvetin Enkeleitä ,makeilevat
tosin pyörillään,mutta kukapa ei näin tekisi.

Joku entisöi vanhaa Harrikkaa,joku rakentaa chopperia ja joku
rakentaa muuten vain makeamman näköiseksi pyöräänsä.Näillä ei ole pal-
joakaan eroa,suurimman eron huomaa sitten maantiellä,itse ajamisessa ja
käyttäytymisessä.Minun käsitykseni mukaan itse chopperin saamat kiel-
teiset asenteet johtuvat suurimmaksi osaksi tällaisilla pyörillä aja-
vista kavereista,siitä,miten he käyttäytyvät.Miksi tuomita pyörä ajajan
perusteella?Onhan tosin viime aikoina suoritettutestejä chopperien tur-
vallisuudesta ja onpa päädytty siihen tulokseen,että VAARALLINEN on,
isolla v:llä.



"Tuskinpa meidän maassamme monikaan tietää,kuinka vaarallinen ja missä
mielessä chopper on,sillä monikos meikä mies on chopperilla ajanut?
Chopper on käsittäkseni vaarallinen siinä kuin muutkin tiellä liik-
kuvat ajoneuvot,mutta muusta vaarallisuudesta olen hyvin epätietoinen.
Eiköhän se suurin vaarallisuus liene piilevän tämän ajokkityypin levi-
ämisessä maasta maahan eikä missään muussa.Tai ei oikeastaan chopperin
vaan tuon Enkeli-kultin leviämisessä.Meidän matka-motoristien eräs
tärkeä tehtävä on saada tuon kultin maassamme saama jalansija takai-
sin ja se on mahdollista ainoastaan itsekseni liikenteessä osoitta-
malla hillityllä ja liikenneturvallisuuden takaavalla ajolla.Siis ALAS
ENKELIT.

Sain juuri kirjeen Seinäjoelta,ystävältämme Jääskän Eskolta.On
kuulemma Pohjanmaallakin innostunutta motoristi-joukkoa ja tuliterä
pyöräutuus sielläpäin on kuulemma Ian Kennedyn takoma Vincent 1200cc.
Vanhan millin pahemmalla puolella kuuluu hinta olleen,kymppi ja kuutio.
Seinäjoen pojat ovat kovasti kiinnostuneita perustamaan oman ala-osas-
tonsa pohjoiseen ja mikäs sen mukavampaa.Joukkoon pärisevään,sano.
Uttakaapa yhteyttä kerhon puheenjohtajaan niin siitähän se asia lähtee
rullaamaan.Ehkäpä juuri Esko Jääskä voisi toimia niinkuin yhdysmiehenä,
oikein virallisesti.

Helsingissä pyörii hurjat huhut tyyppikatsastuksen täydellisestä
uusimisesta.Tässä se mitä omat korvani ovat kuulleet:Tyyppikatsastus
muutettaisiin samanlaiseksi kuin Ruotsissakin eli esimerkiksi foni-
mittaus suoritettaisiin ohiajona.Sehän on selvää,että jos tällaiseen
ryhdytään,ovat tiet auki kaikille mahdollisille pyörämerkeille.Eipä voi
muuta kuin toivoa että huhut pitäisivät paikkansa.Tervetuloa Guzzit,
BSA:t,Nortonit ja muut unelmat.

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kesä on mennyt ja on aika suunnitella seuraavan kesän ohjelmaa. Kerholla on nyt suuri pulma: mistä saada uusi paikka Kontiorallia varten. Jos joku jäsen tietää sopivan paikan, ilmoittakoon ihmeessä jollekin hallituksen jäsenelle. Paikan pitää olla mieluiten josta-kuinkin syrjäinen vähintään noin 500km etelä-Suomesta, eikä ranta olisi pahitteeksi. Tärkeintä on, että maanomistaja virallisesti vuokraa tai lainaa alueen.

Kirjokivessä muutettiin sitten kerhon sääntöjä. Suurin muutoshan oli se, että vuosikokous siirretään syyskuuhun. Ei ole mahdotonta, että saamme Kirjokiven talon käyttömme tulevaisuudessakin.

En malta olla puuttumatta tässä yhteydessä järjestykseen kerhon tilaisuuksissa. Kirjokivellä oli illalla aikamoinen ryypiskely valialalla. Tämän seurauksena ei ollut mahdollista pitää aiottua keskustelutilaisuutta illalla. Ilmeisesti vieläkin löytyy jäseniä, jotka ovat siinä harhaluulossa että kerho järjestää ralleja jotta siellä sitten voitaisiin ottaa oikein pää täyteen. Rotean tässä sen, että minkäänlaisia juopottelua ei tästä lähtien tulla suvaitsemaan kerhon tilaisuuksissa, vaan tähän syyllistyvät välittömästi ja armotta paikalta ja kerhosta. Kerhosta ei ole tarkoitus tehdä mitään raittiusseuraa, mutta sellaista ryppäämistä joka häiritsee muita ja koko tilaisuuksien tarkoitusta, ei enää sallita.

Nytkun ajosäät alkavat heiketä, tapahtunee kerhon toiminta lähinnä eri kernohuoneistojen suojissa, joita onkin jo muutama. Minulla oli tilaisuus tutustua Kouvolan kernohuoneistoon, joka onkin erittäin hieno. Siellä on kaupungin puolesta työkalut ja ruuvipenkit. Tulossa on kuulemma kaasuhitsauslaitteetkin. Siinä kernohuoneisto jossa kelpaa olla. Toivottavasti näitä tulee lisääkin. Helsingissäkin on kaupungin puolesta korjaushallit, mutta niitä käyttää suurehko määrä moottoripyöriä harrastavia, joten ei tiedä, uskaltaako niihin jättää pyöränsä, varsinkaan jos siitä on osia hajallaan.

Hyviä syysilmoja.

tf

KONTIORALLISSA ENSIMMÄISTÄ KERTAA KÄYNEET KANNATTAJAJÄSENET :

Ilmoittakaa nimenne sihteerille (Mauno Tonttila, Villähde, Linnanen) jotta hän voi merkitä teidät varsinaisiksi jäseniksi jäsenrekisteriin.

OSOITTEENMUUTOKSET

Muista ilmoittaa uusi osoitteesi myös kerhon sihteerille jos olet muuttanut. Muussa tapauksessa jäät ilman kerholehtä.

MYYNТИ-JA OSTOILMOITUKSET

ovat ilmaisia kerhon jäsenille. Käytä tätä etua hyväksesi ! Sinulla voi olla romulaatikossasi osia, jotka jollekin muulle kerhon jäsenelle ovat hyvinkin tarpeellisia, vaikka eivät edustaisikaan suurta rahallista arvoa.

MOTORISTIN VANHAT NUMEROT

Motoristin numeroa 4 on vielä muutama kappale kassanhoitajalla. Numerot 1, 2, 3 ja 5 ovat loppu.

KERHOISSA TAPAHTUU

HELSINKI

22.9.1970 oli syyskauden avajaiset Haagan moottorimajalla. Paikalle oli saapunut lähes kaksikymmentä jäsentä. Kouvolasta tultiin tällä kertaa kuorma-autolla. Ohjelmassa oli kolme filmiä, joista paras oli kaksitahtimoottoria käsittelevä filmi. Film-Service:ssä olevat moottoripyöräaiheiset filmit onkin jo katsottu Helsingissä, niitähan ei ole kuin viisi tai kuusi.

Seuraavat kerhoillat Haagan moottorimajalla ovat 27.10, 24.11 ja 22.12.1970, klo 18.00-20.00.

tf

VUOSIKOKOUSRALLI KIRJOKIVELLÄ 19.-20.9.1970

Meikäläisen huonoihin tapoihin kuuluu näköjään myöhästyä kerhon tärkeistä tilaisuuksista. Niin kävi nytkin, sillä pääsin matkaan vasta yhdeksän aikoihin lauantai-iltana, vaikka tarkoitukseni oli olla paikalla jo neljää tuntia aiemmin. Matkanteko kesti kauan, eihän pikku Jamppu jaksa kahta miestä kovin kiivaasti kuljettaa. Sateessa mennä paineltiin, pari kertaa pysähdyimme naukkaamaan kupin kuumaa (kahvia), ja lopulta, klo 01.00 aikoihin olimme perillä, mussukka ja minä.

Kartanon ikkunoista loisti valo niin kotoisena, että rupesi nukkuttamaan vallan viettävästi. No eihän sitä nyt sovi ulkona nukkua, joten painettiin peremmälle. Keittiössä illanvirkut -vai liekö olleet saamunvirkkuja - vielä söivät eväitään ja joivat kahvia ja kova ru-pattelu täytti huoneen. Heti ensi silmäyksellä huomasi, että eipä ollut ainoat juomiset kahvi ja tee sinä iltana olleet. Pöytä notkui tyhjiä pulloista ja sama näky kohtasi meitä kun painuimme saunaan pesulle. No kun en minäkään niitä kaikkein innokkaimpia raittiusmiehiä ole, niin meinasi harmin kyynel nousta silmästä kun ei yhtään täyttä olut-pulloa näkynyt. Olisihan se piristänyt pitkän ajon jälkeen, noin niin-kuin lääkkeeksi. Ei siinä kauaa ehditty kaljoista uneksimaan sillä väsymys painoi kuin synti ja sinne sitä meikäläinen kuukahti saunan lauteille. Löylyä en toki heittänyt, oli kuitenkin niin kuuma.

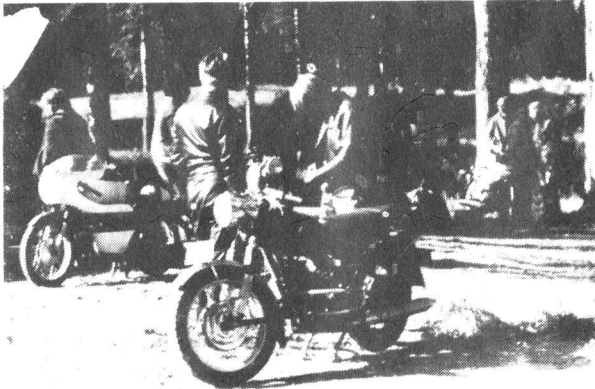
Aamulla järvi vesi teki ihmeitä ja olin virkeä kuin olisin nukkunut pari päivää peräkkäin. Painelin ylös taloon moikkaamaan tuttuja ja katsomaan, löytyisikö jotain purtavaa. Ainahan kavereilla sen verran evästä on että jotain saa.

Kymmeneltä Torolf pamautti nuijan pöytään ja kokous alkoi. Äänestettiin yhden jos toisenkin asian puolesta ja tulokset näet seuraavilla sivuilla.

Paikalle oli kertynyt kuutisenkymmentä henkeä ja näistä oli suuri osa kannattajajäseniä. Kokouksen jälkeen alkoi porukka pikku hiljaa tehdä lähtöä ja pihalla olikin aikamoinen kuhina, sillä näkemisen arvoisia pyöriä riitti yllin kyllin. Turusta oli aivan uusi Bonneville, joka oli muuten myytävänä varsin kohtuulliseen hintaan. Englantilaisia pyöriä edusti pari muuta Trumppaa - joista vanhempi kumosi kaikki huulet ko. pyörien ulkonaisesta voitelmasta - ja ei rallia ilman Nortonia. Uusi Bemu ei ole enää harvinainen näky, tosin ei mikään tusinapyöräkään, täällä niitä oli kolme kappaletta. Bemun pikku-siskoja oli paikalla neljä kappaletta. Yhdessä oli varsin asialliset tavaralaukut takana joihin mahtuu tavaraa pitemmällekin matkalle läh-dettäessä. Omistaja hieman punasteli kun porukka vitsaili laukuista mutta sellainenhan kuuluu asiaan. Nimittäin vitsailu.

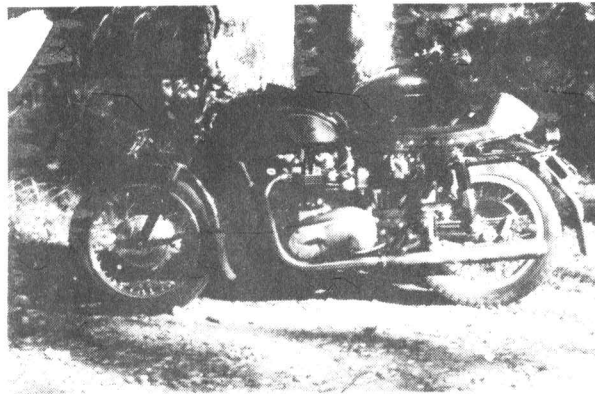
Seuraavalla sivulla pari kuvaa vuosikokousrallista.

köli

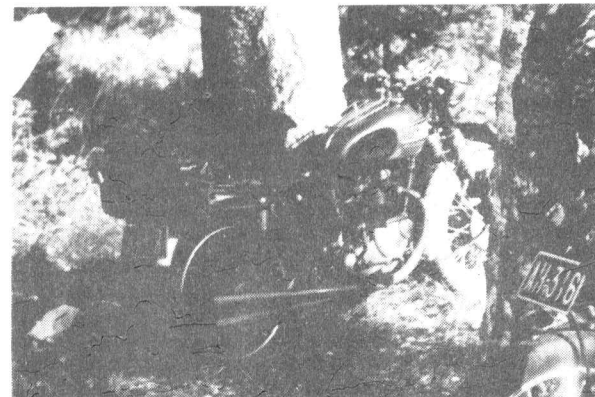


Lohjalta tultiin tällä 500cc BMW:llä. Pyörä on muistaakseni vuosimallia -62 tai -63 ja niton siistissä kunnossa. Kuvan Bemarissa on katumaraudat jotka suojaavat erittäin hyvin sylintereitä kolhuilta.

Kavereilla on yllään oikein asialliset nahkapuvut jotka suojaavat hyvin kylmältä ja tuulelta.



Ja tässä poliisipyörä, ei tosin kotimaan poliisin käytössä ollut vaan Englannin. Triumph 650cc vuosimalli -65 ja siisti kuin mikä. Omistaja Rappio kukkonen ei ole mikään turha veikko, on nimittäin itse valmistanut pyöräänsä satulan. Pienellä vaivalla ja vähin kustannuksin saa todella hyvän näköistä jälkeä aikaan.



Triumph myös, malliltaan vanhempi kuin edellinen, 50-luvulta, mutta melkein pä yhä siisti kuin nuorempi kaima. Ei niin pisaran pisaraa öljyä näkynyt tämän koneen ulkopuolella. Jotkut saavat pysymään öljyt sisälläkin.

Pöytäkirja Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n ylimääräisestä kokouksesta Kirjokivessä 20.9.1970.

1 §

Kokouksen avasi Torolf Fagerholm.

2 §

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Torolf Fagerholm, sihteeriksi Mauno Tonttila ja äänenlaskijoiksi/pöytäkirjantarkastajiksi Seppo Rankola ja Olavi Autio.

3 §

Käsiteltiin hallituksen muutosehdotus kerhon sääntöihin. Ehdotus oli seuraavanlainen:

- 4 §:n toisen momentin kohtaan b lisätään seuraava lause: "kannattajajäsen ei ole oikeutettu osallistumaan kerhon järjestämiin tilaisuuksiin Kontiorallia lukuunottamatta."
- 5 § ensimmäisen momentin viimeinen lause muutetaan seuraavaksi: "Kerhon nimen kirjoittavat hallituksen puheenjohtaja yksin tai kaksi hallituksen varsinaista jäsentä yhdessä."
- 5 § toisen momentin kohta b muutetaan seuraavaksi: "Sihteeri. Sihteeri vastaa pöytäkirjan pitämisestä kerhon ja hallituksen kokouksissa. Sihteeri hoitaa kerhon kirjeenvaihdon ja jäsenyysasiat."
- 5 § toisen momentin kohta e muutetaan seuraavaksi: "Kassanhoitaja. Kassanhoitaja vastaa kerhon ja kerholehden rahoituksesta, hoitaa kerhon kirjanpitoa ja pankkitiliä. Kassanhoitajan tehtäviin kuuluu myös jäsenmaksujen suoritusten tarkkaileminen."
- 6 § ensimmäinen lause muutetaan seuraavaksi: "Kerhon tilikautena on aika 1.8. - 31.7."
- 6 § toinen lause muutetaan seuraavaksi: "Hallituksen on annettava kertomus toimintakaudeltaan ja lopulliset tilit vastaavalta tilikaudelta vuosikokouksen valitsemille tilintarkastajille viimeistään tilikautta seuraavan elokuun kuussa."
- 7 § ensimmäinen momentti muutetaan seuraavaksi: "Kerhon vuosikokous pidetään syyskuussa kerhon hallituksen määräämässä paikassa ja kutsu siihen on julkaistava kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta."
- 7 § toisen momentin kohta e muutetaan seuraavaksi: "Toimitetaan tilintarkastajien vaali."
- 7 §:n toisen momentin kohta f muutetaan seuraavaksi: "Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta. Ainaisjäsenmaksu on oltava vähintään 15-kertainen vuosijäsenmaksuun verrattuna. Jäsen, joka on viidentoista vuoden aikana maksanut vuosijäsenmaksua, on sen jälkeen vapautettu jäsenmaksun suorittamisesta."

Muutokset tulisivat voimaan 1.1.1971.

Hallituksen ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

4 §

Päätettiin, että kerhon lehdessä, Motoristissa, julkaistavat ilmoitukset maksavat kokosivulta viisisataa markkaa vuodessa.

5 §

Todettiin, että toimintakertomus kuluneelta vuodelta annetaan kuluvan tilikauden päätyttyä 31.12.1970.

6 §

Seuraavassa kerhon toimihenkilöiden vaalissa valittiin seuraavat henkilöt allalueteltuihin tehtäviin 1.1.1971 lukien:	
Puheenjohtaja	Aimo Turunen
Sihteeri	Mauno Tonttila
Kerhoisäntä	Tapio Kahila
Toimittaja	Reima Paakkanen
Kassanhoitaja	Torolf Fagerholm
Varajäsen	Seppo Kankola
Varajäsen	Orko Tallinen
Tilintarkastaja	Kari Koskinen
tilintarkastaja	Olavi Autio

Yhdysmiehiksi eri paikkakunnille valittiin seuraavat:	
Tampere	U Panhelainen
Turku	Eero Parikka
Kouvola	Tapio Kahila
Pori	Pekka Järvinen
Joensuu	K Vaakanainen
Lahti	Seppo Rämö

7 §

Jäsenmaksuksi hyväksyttiin viisitoista markkaa vuoden 1971 alusta lähtien. Ainaisjäsenmaksu on vastaavasti 225 markkaa.

8 §

Kerhon hallitus valtuutettiin jonkun taiteilijan avulla valitsemaan kerhomerkkin lopullinen ulkomuoto.

9 §

Kokous päätettiin.

Kokouksen puheenjohtaja:	T. Fagerholm
Kokouksen sihteeri:	M Tonttila
Pöytäkirjan tarkastajat:	Seppo Kankola Olavi Autio

ITÄ-BLOKIN MAIDEN MOOTTORIPYÖRIÄ

eli siihen aikaan kun isä IC:n osti.

Olen monasti kuullut kavereiden ihmettelevän ja funtsaavan minkälaisia moottoripyöräily on Neuvostoliitossa ja yleensä itä-blokin maissa, minkälaisia ovat heidän pyöränsä ja saako ulkolaiset moottoripyöräillä ko. maissa. Totuuden nimessä olen ihmetellyt itsekin näitä asioita ja menneen kesän aikana olen saanut yhtä ja toista mielenkiintoista selville.

Aloittakaamme pyöristä. Onhan meidänkin maassamme nähty itä-pyöriä jo parin vuosikymmenen ajan hyvinkin runsaasti. On vanhat tutut Jawa, Cz ja MZ, on IC ja Pannonia sekä tämän vuoden aikana kovastikin keskustelua herättäneet Junak ja Ural. Siinäpä rautainen seitsikko ja tässä lisää.

Ensimmäinen venäläisvalmistainen moottoripyörä oli nimeltään L 300 ja sen valmistaminen aloitettiin vuonna 1930. Tämä pyörä oli 1-sylinterinen, 2-tahtinen 300cc kone ja kopioitu DKW:stä.

Ennen toista maailmansotaa oli Neuvostoliiton moottoripyörätuotanto hyvin pientä ja kaikki mallit oli kopioita ulkolaisista pyöristä kuten BSA Sloper, indian twin, DKW ja BMW. Sodan jälkeen tuotanto alkoi elpyä ja uuden moottoripyörän nimi oli Ish, 350cc 1-sylinterinen 2-tahtinen ja tämä oli myös kopio DKW:stä. Tämän pyöränvalmistus aloitettiin vuonna 1948.

kuten tunnettua ovat kaikki itä-pyörät erittäin runsailla peltisuojuksilla katetut. Tästä tyylistä ainoana poikkeuksena on M-103, 1-sylinterinen 2-tahtinen 250cc pyörä ja todellakin kevytrakenteinen.

Sanooko nimi Kovrovetz mitään? Turha kurkkia karttaan, nimi ei ole kaupungin eikä vuoriston vaan se on 175 cc 1-sylinterisen ja 2-tahtisen koneen merkki. Tämä murikka kehittää 5000r/min vaihteisto on 4-portainen ja huippunopeus on tuollaista 90km/t luokkaa.

Englannista luultavasti alkunsa saanut kolmipyöräinen m-pyörä kuomuineen ja ratteineen sai neuvostoliittolaiset 50-luvun puolivälissä liikkeelle ja tuloksena oli Velorex monine eri versioineen. Viimeisin malli on varustettu 350cc Jawan koneella.

Irbit M61 on neuvostoliittolaisen miliisin yleisesti käytetty tämä moottoripyörä. Kuutioita Irbitissä on 750 ja tukevuutta lisää Harley-Davidson-mallinen sivuvaunu. Huippunopeus tällä pyörällä ei saa juuri minkäläisiä väreitä kulkemaan selkäpiissä, 90km/t. Irbitin mallina on ollut joko Zyndapp tai BMW.

Uraliin voi matkustaa (todellisuudessa ei voi) vaikkapa Ural-merkkisellä 650cc tukevalla sivuvaunulla varustetulla moottoripyörällä. Tehoa löytyy 30hv ja huippunopeus pyörii tuossa 100km/t kieppeillä kera akantappovaunun. Tätä pyörää on maassamme kai kaksi kappaletta ja tietoja pyörästä löytyy Konela Oy:stä Helsingistä. Uralissa on edessä teleskoopijousitus. Kolme pyörää ovat luultavasti keskenään vaihdettavia ja sivuvaunun mukana seuraa arvokas vakiovaruste, varapyörä. Tämän komeuden hinta maahamme tuotuna on vain noin 4000 markkaa joten käydäänpä joukolla tilaamassa itsellemme Uralit. Maahantuoja ei todennäköisesti vaivaudu yhden tai kahden pyörän vuoksi joten joukolla Uralista liikkeestä löytyy kirja jossa kerrotaan kuvin ja sanoin tästä pyörästä. Ikävä kyllä en saanut kuvia mukaan tähän artikkeliini mutta jos katsotte IC:tä, BMW:tä tai DKW:tä niin olette nähneet samalla myös esim. Kovrovetzin.

Neuvostoliiton ainoa mopedi on Riga 5,45cc. Moposta löytyy yksi vaihte ja nopeutta 30-40km/t.

Naapurimaassa on myös rakennettu skootteri, myöskin ainoa lajissaan ko. maassa, nimeltään Viatka. Ja jos katselet kadunkulmassa Vespa, niin olet samalla nähnyt Viatkan, niin taitavasti on kopiointi suoritettu. Viatka on 150cc 2-tahtinen, 45hv/5000r/min, 3-vaihteinen ja huippunopeus 80km/t.

Siirtykäämme rajan yli Puolaan ja voimme hämmästellä maantiellä vastaan tulevaa tukevatekoista yksipyttyistä. Se on Junak, 350cc moottoripyörä, joka on saanut Puolan poliisilaitoksen varauksetto- man suosion kaikin puolin. Moottori kehittää 19hv/6000r/min ja katonopeus on noin 100km/t. No, ei nyt sentään tarvitse puolaan asti lähteä tätä pyörää katsomaan, sillä niitä löytyy kotomaankin hänen liikkeensä varastosta niitä löytyi vielä tänä keväänä kuuti- sen kappaletta. Niistä viisi on tehnyt kauppansa tuollaiseen 800 markan kohtuu hintaan ja jäljellä on vielä yksi tavarapyö- räksi rakenneltuna. Jos jotakuta kiinnostaa niin...

unkarissa saattaa maantiellä mennä jokin vimpain ohitse hur- jaa vauhtia. Si syytä huoleen, se on vain tuo Pustan tuulispää eli Pannonia. Moottori on 250cc, 1-sylinterinen 2-tahtinen, puristussuh- de on 1:8,5, teho 16hv/ 5250r/min, vääntö 2.25kgm/5000r/min ja 4-vaihteinen. Pannoniassa on myöskin keskenään vaihdettavat pyörät. Jarrukenkien kokonaispinta-ala on niinkin suuri kuin 275 neliöcm.

no niin, tässähan tätä itä-pyörä tietoutta tulikin. Kaikkia- han tässä ei suinkaan ollut mutta osa kuitenkin. Ja sitten katsaus Neuvostoliiton suomiin mahdollisuuksiin moottoripyöräturisteille.

Ensimmäisen kerran on lännen moottoripyöräilijät päässeet itärajan tuolle puolelle vuonna 1967, jolloin Moskovassa järjestet- tiin kansainvälinen FIM-ralli. Sitä ennen eikä sen jälkeen ole lännen mies pyörineen päässyt nauttimaan ko. maan oloista.

Mitkään kahdittavat olot eivät suinkaan odota yltäkylläi- syyteen ja hyvään palveluun tottunutta länsimaalaista. Bensiini- mittarit ovat noita vanhoja käsikäyttöisiä, joilla saa rajun pump- pauksen tuloksena vain viisi litraa kerrallaan. Automaattimittarit- rit ovat todella harvassa. Neuvostoliitossa käytetään kolmea eri ok- taaniarvoista bensiiniä, 72, 76 ja 95. Bensiini on tässä maassa maailman halvinta lukuunottamatta Puolaa, jossa hinnat ovat suurin piirtein samoissa.

Teistä voi mainita, että niitä löytyy hiekkaisia ja vähemmän hiekkaisia sekä vielä asfalttiteitäkin.

Neuvostoliiton moottoripyörien vuosituotanto on noin 70 000 pyörää ja hinnat vaihtelevat 200-1000 ruplaan. Halpoja ovat kun ver- taa hintoja tavallisen työläisen kuukausiansioon joka on noin 140-200 ruplaa. Olisipa mukava päästä rajan taakse pyöräilemään.

köli

ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittaudun täten Moottoripyöräkerho 69 ry:n jäseneksi.

Nimi	Pyörän merkki
Ammatti	Pyörän malli
Syntymäaika	Kuutiotilavuus
Lähiosoite	Vuosimalli
Postitoimipaikka	Rekisterinumero

Olen käynyt Kontiorallissa viimeksi vuonna 19

Vakautan noudattavani kerhon sääntöjä jotka olen saanut ja joihin olen tutustunut.

Alexirjoitus

(Voidaan jäljentää erilliselle paperille)

Lähetetään osoitteella Mauno Tonttila, Villähde, Linnanen.

POLIISIN PALSTA

Meillä itsekkullakin on ystäviä hyvin runsaasti ja tuollaisia hyvän päivän tuttuja oikein tusinoittain. Heitä voi olla kaikista yhteiskuntaluokista ja ammateista, on tohtori-setää, opettajaa, viina- trokaria ja busiikukuljettajaa. Moni unohtaa erään yhteisen ystävämmä. Näemme hänet joka päivä jossakin, hän kun on näet kovin liikkuvainen. Tuntemme hänet jo hyvin kaukaa, sillä hänen virkapukunsa erottuu hyvin kaukaa muista. Hän on, muistellaanpa kouluaikoja, tuo kiltti poliisi- setä, joka aina voitti tuon hirveen liikennepeikon. Muistathan!

Niinpä niin, ajat muuttuvat Eskeksen. Mihin kähän se on hävinnyt se kiltti poliisisetä niiltä kansakouluajoilta? Sitä kun kuulee joka puolelta että kylläpäs se poliisi taas on ollut tuhna ja tehnyt sitä ja tätä pahaa "kunnon" kansalaisille. Lehdissä kerrotaan hurjia tarin- neita kuinka poliisi käyttää kovia otteita ratsieissa ja muissa toi- missaan. Ja mikä poliisi, kysyn minä. Harvoim mainitaan poliisimiehen nimi lehdistössä jonkun erehdyksen yhteydessä, jonka on tehnyt joku poliisimiehistä. Aina mainitaan keko poliisilaitos asian yhteydessä. Tuskinpa kekopoliisilaitos on samaan aikaan yhdessä paikassa rat- siaa suorittamassa. Poliisimieskin on erentyväinen, onhan hänkin vain ihminen, mutta eipäs yleistetä. Aivan sama juttu on, jos sinä pyörinesi töppäät liikenteessä, niin siitä puhuttaessa mainitaan aina moottori- pyöräilijät. Vaikka sinä yksin erehdyit tekemään jonkin virheen, siitä kärsii keko motoristien joukko.

Kävin tuossa menneenä kesänä Helsingin kaupungin moottoripyö- räpoliisien luona ja olen heistä saanut monta ystävää, jotka aulii- ti neuvovat ja auttavat pulmissani.

Tämän palsta tarkoituksena on, että sinäkin löytäisit poliisi- miehet ystävinäsi eikä vastustajina. Tällä palstalla tulevat mootte- ripyöräpoliisit antamaan kaikenapunsa auttaakseen sinua tielläliikku- misessa ja kaikissa liikenneturvallisuuksia koskevissa asioissa. Lukijoiden kysymykset ovat tervetulleita, tällä palstalla pyrimme vastaamaan niihin ja täten auttamaan sinuakin.

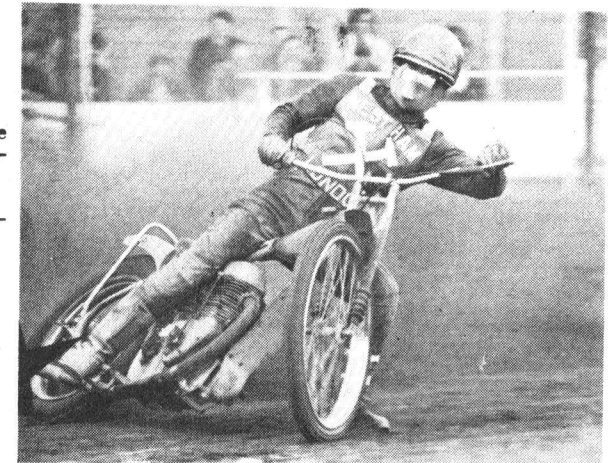
Toivonpa että kun sinut maantiellä pysäyttää poliisimies syys- tä tai talvesta, niin älä ajattele, että piraako tuokin tuossa taas pysäyttelee. Ajattele mieluummin, että hän on sinun ystäväsi, joka haluaa auttaa sinua ja tekee vain työtään sen yhteiskunnan hyväksi, jonka jäsen sinäkin olet.

köli

MITÄ

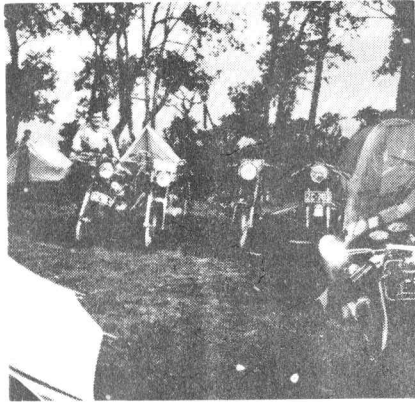
sinä tiedät tästä kuvan osoittamasta touhusta? No, vaikkeet tietäisi mitään, niin älä nasennu, vaan tule tänne Hesaa puoleen kerho- iltaan. Ensi kerhoillassa meille on lupautunut eräs entinen maarata-ajaja ker- tomaan tästä touhusta ja hänellä on muutamia fil- mejäkin suurimmista ki- soista. Joten, jos haluat oppia uutta, niin tule ih- neessä.

köli

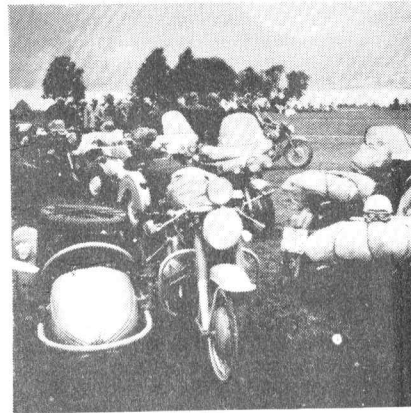


teksti köli
kuvat taskinen

Vuoden 1970 kiintoisimpiin ralleihin kuuluva Troll-ralli veti mukaansa kymmenkunta suomalaista motoristia. Turusta oltiin innolla mukana ja samoin Helsingistä. Sellaiset tyyppit kuin Kankola, Make, Reiska, Taskinen ja Tonttila olivat saaneet itsensä kiinnostumaan Norjan maisemista ja olipa lohjaltakin yksi Bemu liikkeellä. Tietääkseni ei kukaan suomalaisista saanut TROLL-kirjaimia kasaan, eikä tainnut kukaan oikein yrittääkään. Pari pyörää oli diskattu sillä ne eivät olleet täytäneet rallin vaatimuksia, taisivat molemmat olla Turusta.



Suomalaisleiriä vartioi Manu



Tässä tosi matkapyörä



Ruotsalaista moottoripyörätyyliä edustaa tämä vanha Husqvarna v-twin-moottoreineen ja sivuvaununeen. Tätä mallia tehtiin kovasti ennen sotia Ruotsin armeijan käyttöön. Viereisessä kuvassa Zundap 800cc bokserimoottori Bemun rungossa. Huomaa erikoiset kaatumaraudat.

Ruotsin puolella oli joku meikaläinen ottanut lipat Commandollaan, mutta pahemmin ei ollut kuulemma käynyt. Paluumatkalla oli osa meikaläisistä saaneet nauttia kahden kerhomme Ruotsissa asuvan jäsenen vieranvaraisuudesta, Karlskogassa. Kiitokset sinnepäin.

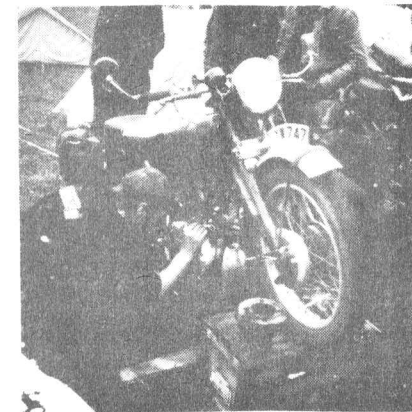
Osanottajia oli ralliin saapunut noin 700 ja pyörät edustivat tuollaista isojen matkapyörien sarjaa.

Reissu oli poikien mielestä erittäin onnistunut.

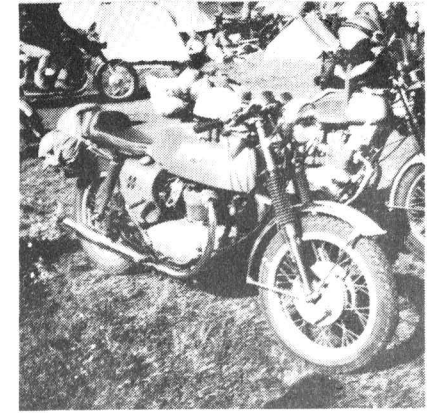
TROLL-rallissa vuonna 1971 nähdään !



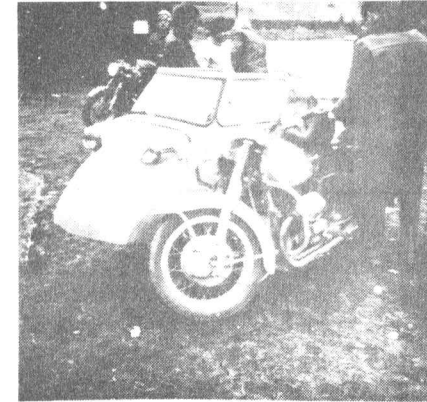
Ja tässä todellinen matkapyöräilijän unelma: Münch Mammut. Kuvassa olevan Mammutin kuutiolavuudesta ei ole tarkkaa tietoa, mutta sen täytyy olla 1000, 1100 tai 1200cc. Tiedä sitten minkälaiset viritykset pyörään on tehty, vauhtia kyllä riittää aivan vakionakin. Tämän Mammutin 1100cc malli maksaa Saksassa 12 800 Dm, joten siitä voi alkaa laskemaan mikä olisi pyörän hinta meikaläisillä markkinoilla.



Nämä veikot eivät olleet mitään pötkelösormia; vanha Vincent kun sattui leviämään, niin pojat tekivät telttakankaasta katoksen ja alkoivat korjaamaan lungisti pyöränsä. Melkein koko yön oli naputus ja hiomisen äänät kuuluneet, mutta aamulla olikin pyörä taas menokunnossa. Kerran polkaisi omistaja ja heti huranti Vincent käyntiin. Taisivat olla oikein asiantuntijoita.



Englantilainen kaunotar, BSA 650cc Lightning kauniisti rakenneltuna. Hyvin siistin ja yksinkermainen on moottori ulkoapäin. Makean näköisiä tankkeja osaavat engelsmannit myös tehdä. Kuusi ja puolikkaan takana näkyy isovelji, 750cc BSA Rocket, joka ei myöskään ole niitä rumimpia maantieratsuja.



Ranskalaisetkin osaavat rakentaa ja käyttää mielikuvitustaan. Tähän Moto Guzziin oli nerokkaasti ympätty Messerschmitin kuomu sivuvaunuksi. Näky ei juuri silmää viehätä mutta käytännössä varmastikin asiallinen.

Omistaja muuten voitti rallin sivuvaunuluokan suvereenisesti.

MYYDÄÄN

2 kpl Lodge sytytystulppia HLN 6,-
Triumph osia (350 ja 500 cc)
Uusia:
1 kpl F 4195 ja F 4076,takahaarukan akseli heloineen 12,-
1 kpl F 1717 bensinihana,toinen venttiili puuttuu 1,-
1 kpl 18/880 jarru- tai kytkinvaijerin nippeli 0,50
1 kpl F 3097 sivuseisontatuen pultti 0,50
2 kpl venttilinnostajien ohjainta 15,-
Käytettyjä:
1 kpl käynnistinpolkimen kumi 1,-
1 kpl kärjet,täysin käyttökelpoiset (jakajamalli) 1,-
1 kpl kondensaattori,ei havaittu vikaa (jakajamalli) 1,-
1 kpl satula (melkein uusi) 20,-
Uusia tiivistettä 2,-

Koko erä yhteishintaan 45,-

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

outta vastaava Belstaff-suojapuku hinta 130,-

tiedustelut: Kalevi Anttila
Fredrikinkatu 24 F 31
Helsinki 12
Puhelin 90-657803

OSTETAAN

TRIUMPH 500cc kytkinkoppa (kokonaan)
Vuosimallien 52-56 käyvät
Kopan numero on T 1186

Unto Panhelainen
Lopentie 32
Riihimäki

FIM -ralli 2. osa

Saimme heti maaliin tultuamme tulkin joka puhui kohtalaisen hyvää ruotsia.Hänestä olikin suuri apu,olihan niitä pieniä pulmia m.m. näiden jälki-ilmoittautuneiden kanssa.Kaikki asiat kyllä vähitellen selkenivät ja osanottajat saivat osanottoliput,merkit ja muuta rikkamaa sekä kaksi erikoisestititää varten valmistettua kahvikuppia.Syötyämme pari voileipää ja lasin olutta kiertelimme ympärillä ja tapasimme toisia tuttuja.Niitä on vuosien varrella kertynyt aikamoinen määrä ja joukkoon tulee yhä uusia kasvoja.Minulla ei tosin ollut liikoja aikoja kierrellä,oli niin monta virallista vastaanottoa,joiissa oli oltava mukana.Pyörät oli jätettävä parkkipaikalle ja bussilla vietiin hotelleihin ne,jotka eivät asuneet teltoissa.Kun myöhemmin kävin teltteilualueella,siellä oli melkein vain ruotsalaisia osanottajia.En tiedä miksi,eihän ne hotellihuoneet niin paljon maksaneet ja hintaan sisältyi vielä ruoka koko ajalta.Minä

maksoin koko ajalta,neljä päivää,26 dollaria pekkaa päälle ja sillähän ei ainakaan täällä Ruotsissa pärjää kuin päivän samanlaisessa hotellissa.

Olimme tuskin ehtineet hotelleihin ja syömään kun bussit tulivat jo hakemaan.Ensi illasta lähtien oli sitten ohjelmaa,nyt alkoivat rallin avajaisjuhlaillaisuudet.Ei silti että niistä paljon mitään ymmärsi kun julkinen kielihän on ranskaa isäntämaan ohella.Kyllä kaikki puheet silti käännettiin sekä saksaksi että englanniksi mutta sen yleisen sorinan johdosta ei jutuista saanut paljoakaan selvää.Kohteliaisuusloruahan se oli alusta loppuun.Yritin valokuvata yhtä ja toista siellä sisällä ilman salamavaloa,mutta ei niistä kuvista näyttämisen arvoisia tullut.Vastaanottojuhlan jälkeen teimme pienen kiertoaajelun Prahassa.Minä yritin olla oppaana mutta eihän siitä mitään tullut,enhän minä tiennyt missä kaikkialla kiertelimme.Tulkkimme yritti minuule yhtä ja toista selittää,mutta ne nimet ja paikat olivat liian outoja meikäläiselle.Pari tuntia kierreltyämme tulimme takaisin hotelliin ja väsyneinä päivän tapahtumista nukahdimme tuudittamatta.

Seuraavana päivänä oli herätys jo klo 7 ja syötyämme aamiaisen lähdimme taas matkaan.Bussi odotti jo hotellin edessä ,me kaksi olimme ainoat ruotsalaiset jotka asuivat rark-hotellissa.Kiersimme myös hakemassa muut ruotsalaiset osanottajat,myös telttepaikalta.Siellä oli herätty kaiketikin liian myöhään,koska aamiaisen oli vasta tekeillä.Ei muu auttanut kun vaan voileivät pakettiin ja mukaan sillä meillä oli hieman kiire.Saimme tänä aamuna uuden oppaan,hän oli oikein opas ammatiltaan ja puhui oikein hyvää ruotsia.Kiersimme katsomassa Prahän vanhimpia paikkoja,luostarin katedraalin ja presidentin palatsin.Kyllä siellä oli paljon muutakin näkemisen arvoista,mutta koska aikataulu oli hyvin tiukka ,niin ei niihin sen enempää ehtinyt syventymään.Sen lisäksi olisi pitänyt tuntea hieman Tjeckoslovakian historiaa,jotta olisi pystynyt kaikki oikein hyvin tajumaan..Ehdimme kuitenkin näkemään raatihuoneen kuuluisan kellon.Se on 1600-luvulta ja toimii vieläkin oikein hyvin.Sitä ei ole koskaan kullempaa korjattu,ainoastaan hyvin huollettu ja puhdistettu.se näyttää kolmea eri aikaa;vanhan ajan,nykyisen ajan ja aurinkoajan.Siitä pystyy myös näkemään kuun eri vaiheet ja tähtien asennot.Joka täysi tunti näyttäytyy 12 apostolia kellon yläpuolella.

Oppaamme jätti meidät siellä raatihuoneen torille ja me jatkoimme matkaa maaseudulle noin 40 km erääseen motelliin "Konopiste".Siellä saimme leumaa ja ne joita huvitti,kävivät katsomassa erästä vanhaa linnaa.Itse en ehtinyt käydä missään sillä minun oli istuttava kilpailulautakunnan kokouksessa koko iltapäivän.

Kilpailulautakunta oli kutsuttu kokouksen jälkeen Tjeckoslovakian moottoriliiton vieraaksi cocktaikutsuille.Mitä muut tekivät tänä aikana,sitä en tiedä niin tarkkaan,olen kuullut vain yhtä ja toista.Minä vein poikani mukananikutsuille ja siellä saimme syödä sekä joda tarpeeksi.Loppujen lopuksi alkoi kielikin sujua paremmin,oliko se sitten viinin ansiota vai jotakin muuta.

Illalla oli taas "kekkerit" samassa paikassa kuin edellisenäkin iltana.Nyt oli ohjelmakin tuollaista kevyttä,mutta minä en ainakaan käsittänyt ohjelmasta mitään,sillä koko "revvy" oli tjeckoslovakiaa.Seurustelimme sen sijaan toisten osanottajien kanssa,tapasin tuttavita ja teimme jo silloin pientä kauppaa merkeillä.Kaikki ruotsalaiset saivat samana iltana keltaisen paidan ja me myös vastasimme illan yllätyksestä.Per Grönwall esitti ohjelman välissä "Miss Rally:n",illan lyhyimmässä hameessa.Hän oli jokin meidän porukan neitosista jolla oli se keltainen paita hameena,ja se oli kyllä hieman liian lyhyt!!!

FIM-rallin loppuosa julkaistaan seuraavassa numerossa.

MATKAPYÖRÄILIJÄ

tarvitsee hyvin moninaiset ja kunnolliset varusteet. Mitkä tahansa "eväät" mukana ei pitkälle reissulle kannata lähteä. Nyt on kuitenkin niin, että maastamme ei tahdo löytyä sellaista alan liikettä, josta tarpeellisia varusteita voisi hankkia. Tähän vuoteen asti on myös tilanne ollut sikäli huono, että saatavilla ollut tuotevalikoima on ollut melkeisen huonoa laadultaan. Vasta kuluneen vuoden aikana on liikkeissä alkanut näkyä runsaampi ja kunnollisempi valikoima. Vaikka asiat ovat paranemaan päin, ei siitä huolimatta tahdo löytää kaikkea tarvitsemaansa.

Suoritin tässä päivänä muutamana pienen kierroksen Helsingin suurimmassa moottoripyöräliikkeissä ja otin hieman selvää nykytilanteesta. Tulos oli melko masentava. Voi, voi minua raukkaa, jos pitäisi nyt lähteä jollekin reissulle, mistä hommata varusteet, ajattelin nähdessäni huonon tilanteen.

kaikista karvain kokemukseni oli kaupungin suurimmista moottoripyöräliikkeistä, joista sentään ajattelin löytyvän parhaat valikoimat. Asia oli kuitenkin aivan päinvastoin kuin oletin. Ei siis pitkään kokemus alalta ole näköjään tae liikkeen kyvyttä palvella asiakaitaan hyvin. Parhaat ja edullisimmat valikoimat löytyivät tämän vuoden aikana Helsinkiin perustetuista liikkeistä, joka osoittaa, että löytyy sentään ennakkoluulottomuutta tälläkin alalla, ei kuitenkaan tarpeeksi.

Tässä pieni luettelo siitä mitä Helsingin moottoripyöräliikkeistä saa:

Ajopukimet

Nahkahousut tt- ja crossmallisia	153,- - 215,-
Nahkatakkeja, useita eri malleja	130,- - 200,-
Nahkasaappaita, useita eri malleja	80,- - 130,-
Nahkahanskoja, useita eri malleja	20,- - 60,-
Kasvosuojukset, nahkaa	12,-
Ajolasit, useita eri malleja	3,- - 40,-
Kypärät, useita eri malleja	47,- - 130,-

Ajopukimien kohdalla on tilanne melko hyvä, valikoimaa soisi kyllä löytyvän parempaa. Nahkapukuja, sellaisia, jotka melko mukavasti edes sopisi päälle, on hyvin vaikea löytää. Onneksi löytyy kotimaisia käsityöläisiä, jotka pystyvät valmistamaan kotityönä tilauksesta erittäin istuvia ja kestäviä nahkapukuja ja vieläpä edullisempaan hintaan kuin liikkeet pystyvät tarjoamaan. Yleensä ei kannata ostaa mitään hätäilemällä ja tuotetta tarkastamatta. Tämä pätee varsinkin juuri tämän alan tarvikkeiden kohdalla. Yleensä nahkatuotteet tulevat Englannista ja jos on mahdollista tutustua ko. maan moottoripyörälehtiin, jolloin pääsee selville tunnetuimmista ja edullisimmista valmistajista. Tällöin voi vaatia käyttämistään mp-liikkeistä näiden valmistajien tuotteita. Kypärien kohdalla kannattaa olla hyvinkin tarkka ja vaatia ainoastaan sellaisia kypäriä, joista löytyy merkintä AMA, Snell tai SECA: nämä merkinnät ovat takeita kypärän turvallisuudesta. On myös muita turvalliseksi hyväksymis merkintöjä, mutta en saa tähän hätään niitä päähäni. Hyvin yleisiä kypäriä ovat AGV, Stadium, Kenturion, Levior ja HA, jotka ovat kaikki suositeltavia turvallisuutensa puolesta.

Ensi vuoden puolella kaikki nahkavarusteet kallistuvat ainakin Helsingissä 20%, joten kannattaa pitää kiirettä ensi kevättä ajatellen. Halvaksi tulee myös ostosmatka Ruotsiin, jossa kaikki alan tarvikkeet ovat edullisempia kuin meillä. Tilaaminen Ruotsista taas ei kannata, sillä tullimaksut nostavat tuotteen hinnan kotimaisien markkinoiden tasolle. Tilatessa kannattaa kirje osoittaa Englantiin, sieltäpäin lähete halvalla.

Itse moottoripyörään tarvittavat tarvikkeet kuten katteet, tankit, satulat, tavaratelineet, sivulaukut ja tankin päällä pidettävät laukut jne., ovat kiven takana. Kierrosta tehdessäni otin selville syitä tähän ja tiivistettynä kaikki vastaukset sai sellaisen käsityksen, että liikkeiden omistajat eivät uskalla tilata tämän laatuista tavaroita pelaten niiden jäävän varastoon menekin puutteessa. Minun mielestäni tämä on väärä tapa ajatella, sillä suuri ja hyvä valikoima ja edullisimmat hinnat ovat varman myynnin takeita. Sitäpaitsi moottoripyöräily, ja nimenomaan matkapyöräily, on rajusti leviämässä tavoitetaan yhä uusia ja uusia kiinnostuneita. Kaikista liikkeistä luvattiin kyllä tilaamalla hankkia sellaisia tarvikkeita kuin asiakas haluaa, mutta tähän ei ole sama asia kuin jos tavaraa löytyisi hyllyltä. Toimitusajan ilmoitettiin joka paikassa olevan noin kaksi kuukautta.

Eikä ole pullat hyvin uunissa varaosienkaan kohdalla. Englantilaisiin pyöriin ei saa mistään meikäläisestä puodista tarvitsemaansa puhumattakaan hieman erikoisemmista pyöristä. Japanilaispyörien kohdalla asia on hieman valoisa, joskaan ei kehuttava. En jaksa ymmärtää maahantuojaie vaatimattomia varaosa valikoimia, jotka hyvin harvoin käsittävät edes tarvittavia vaijereita tai kaasuttimia isommista osista puhumattakaan. Merkkejä, avainrenkaita ja muuta toisaroista riikamaa on kyllä tarjolla yllin kyllin mutta ne eivät paljon auta reissulla. Onneksi on Ruotsi noin lähellä, ei tule matkatkaan maksamaan kovin paljoa ja taatusti saa sitä mitä lähtee hakemaan.

Olisi mukava kuulla muiden paikkakuntien tilanteesta ko. asian kohdalta. Turussa kuuluu olevan uusi liike josta saa melko mukavasti tavaraa, mutta tuskin yksi liike tyydyttää Turunkaan moottoripyöräilijöiden tarpeen.

Loppukaneettina voi sanoa, että aina ei ole helppoa olla moottoripyöräilijäkään.

köli

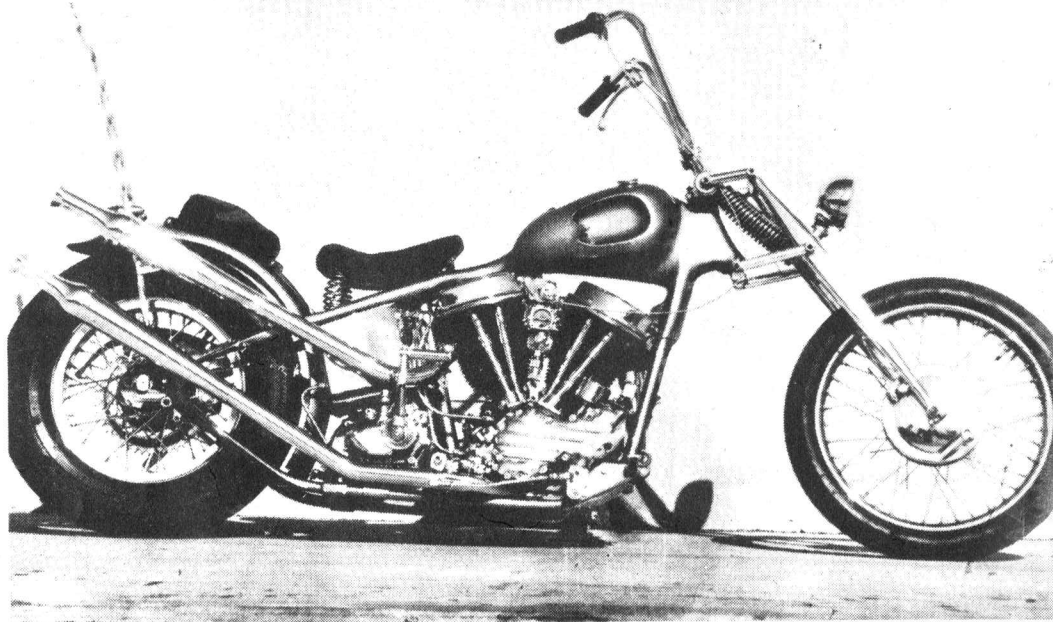
CHOPPERIT RAPAKON TAKANA

Chopperin syntyämaassa on vihatun Enkeli-kultin yksi näkyvimmistä puolista kovasti muuttamassa kasvojaan. Yhä harvemmin näkee rakennettuja choppereita enkeleiden alla, sillä hekin ovat siirtymässä yhä enenevässä määrin normaalien isojen maantiepyörärien käyttäjiksi. Tavat tosin tuntuvat pysyvän samanlaisina ajokin vaihtumisesta huolimatta.

Niinpä onkin chopper siirtymässä yhä enemmän show-maailman pariin. Suuret pamut huvittelevat sähköjunien asemesta rakentelemalla choppereita ja kuljettelemalla näitä ympäri maata suurissa show:ssa, joita järjestetään tuhkatieheän. Nämä chopperit ovat niin mielikuivuksellisia, että sellaisia ei luulisi olevan olemassakaan. Rutustuin tässä kerran erääseen alan lehteen, joka esitteli parin sadan sivun voimalla jenkki-choppereita ja täytyy tunnustaa, että rahalla ja mielikuivituksella saa paljon aikaan. Eräässäkin chopperissa oli 28 kpl taka- ja jarruvaloja. Istuin oli kuin italialaisessa condolissa ja taakse oli vielä rakennettu valtavat siivekkeet. On selvä, ettei tällainen chopper parhaalla tahdollakaan ole liikennekelpoinen, vaan todellakin vain show-pyörä parhaimmillaan.

Seuraavalla sivulla on kuva erästä tällaisesta show-chopperista. Iäman näköisen rakennelman on saanut aikaan mr. Farrell Jeppe-sen jenkeistä. Pyörä on ainoalaatuinen siinä mielessä, että siinä on tankki ja runko yhtä rakennetta, toisin sanoen tankkia ei saa rungostapois. Lisäksi runko-tankki systeemi on viimeistely ja koristeltu lasikuituvalulla, joka ei suinkaan ole ollut helppo tehtävä. Herra Jepsens onkin tämän "keksinnön" parissa viettänyt monta vuotta, ennenkuin tulos on ollut tällainen.

Runkona on käytetty Harley-Davidsonin runkoa mallia -50 ja sekin on muunneltu Farrellin tarkoituksia vastaavaksi.



Moottori on myös mallia -50, jonka osia on kuitenkin hieman muunneltu Farrellin mukaan. Etujousitus on Farrellin itsensä suunnittelema. Kuvassa näkyvän jousen takana on vielä toinen jousi ja näiden välissä Girlingin iskunvaimentajasta rakennettu vaimennin. Näin on saatu paljon tehokkaampi jousitus pitkälle etupäälle. Pyörässä kiinnittää huomiota moottorin lievä kallistaminen eteenpäin ja runko on myös jonkin verran etukenossa. Tämä johtuu juuri pitkästä etupäästä ja pienestä rengaskoosta. Kuten kuvaa tarkastellessa voi huomata, ei pyörässä ole etujarruvaijeria paikoillaan eikä myöskään takaketjuja, sillä pyörä ei todellakaan ole tarkoitettu maantieajoa. Tästä huolimatta on pyörän suunnitteluun mennyt aikaa useita vuosia, sillä rakentelu ei ole suinkaan pelkästään osien sijoittamista sinne tänne, tuloksen täytyy olla hyvä.

(kuva lehdestä Motor Cycle)

köli

VANHOJEN PYÖRIEN FUN CLUB

Vanhojen pyörien kerho on suunnitteilla täällä Helsingissä. Mitään lopullista päätöstä ei vielä ole sillä asiat ovat tosiaankin vasta suunnittelu-asteella, mutta eiköhän jo keväällä ole pasmat valmiina vanhojen pyörien omistajia varten.

Suunnitteilla on myös vanhojen pyörien näyttely, joka on tarkoitus järjestää ensi keväänä tämän vuotisen näyttelyn järjestäjien myötävaikutuksella. Kerhon puolesta olen ottanut asian hoitaakseni ja toivonkin kaikkien niiden jäsenten, joilla on vanha, siististi kunnoss- tettu pyörävanhus ja kiinnostusta asiaan, ottavan yhteyttä allekirjoittaneeseen vielä tämän vuoden puolella, mieluummin kirjeitse.

köli

Kolea syystuuli puhalteli tuona sunnuntai-aamuna ajaessani kohti Keimolan moottoristadionia. Siellä oli määrä pitää junioreiden TT-kisat neljässä eri luokassa. Perille päästyäni totesin, että suuri näyttää olevan kiinnostuneiden joukko kylmästä säästä huolimatta.

Varikolla sai vapaasti kierrellä ja katsella, mitään pääsymaksua kisoihin ei myöskään ollut, olihan kyse junior-kisoista. Siellä näkikin monenmoista "rautaa", oli tehdasviritteisiä kilpakoneita ja kotitekoisia viritelmiä ja tunnelma oli hyvin korkealla.

Kadalla nähtiin kovia taistoja voitosta ja pisteistä ja tilaisuus oli tutustua aivan aloittelijoidenkin tyylinäytteisiin. Luokassa alle 500cc nähtiin, ettei englantilaiset pyörät ole aivan paperia, kun Ari Heikkilä Tampereen Moottorikerhosta vetäisi rajua rakoa perässä tuleviin pahimpiin uhkaajiin, kahteen Kawasakiin. Onhan Kawasaki nopea pyörä, mutta erittäin taidokkaasti viritetty vanha Matchless kulki kuin enkeli ja veti kierros kierrokselta lisää rakoa takana tuleviin.

Mitä olisi TT-kisa ilman kunnan Norton Manx'ia? No ei tietenkään mitään. Luokassa alle 350cc nähtiinkin pari kappaletta näitä entisaikojen leistopyöriä, mutta vanhuus oli vienyt näistä kahdesta tarvittavan mehun eikä sijoitukset olleet parhaimpia mahdollisia. Osasyynä siihen, ettei Manx'in menoa päästy näkemään sellaisena kuin se todellisuudessa on, oli se, että molemmat pyörät heittivät öljyä niin runsaasti koneen ulkopuolellekin, että kyskien oli pakko ottaa huomioon öljyn liukastuttamat kumit. Ajajien varovaisuuden huomasi jo radan sivusta.

Satapiikeissä oli mukana pari kovaa sanaa, Yamaha ja Yamaha, molemmat täydellisiä production racer'eita. Näillä pyöriillähän se voitto tuli jälkeen kovaa kaksinkamppailun.

250cc:ssa nähtiin jo kovaa vauhtia, sillä Tapio Virtanen Turus- ta pani tosi menon päälle ja vei suvereenisesti voiton luokassaan.

Tässä tulokset:

125cc	1. Harry Nieminen Yamaha 18.08.8 TMK
	2. Jasse Tuominen Yamaha 18.09.0 TMS
	3. Erkki Talvitie Yamaha 19.05 KaMoKe
250cc	1. Tapio Virtanen Yamaha 33.45 TMS
	2. Rae Tähti Yamaha 34.53 TMS
	3. Jaakko Lehto Suzuki 34.55 TiMK
350cc	1. Rae Tähti Yamaha 35.02
	2. Tapio Virtanen EOS-Yamaha 35.06
	3. Harri Granlund Aermacchi 36.09 OriMK
500cc	1. Ari Heikkilä Matchless 33.43 TaMK
	2. Kari Karttiala Kawasaki 34.08 HMK
	3. Martti Huhtala Kawasaki 34.15 HMK



keimola

On mukava nähdä, kuinka innostunutta tuo junior-joukko on harrastukseensa. Ja onhan heillä toki esikuvia kotimaisissa ajajissa, on Saarinen, Salonen ja Länsivuori, jotka ovat tämän vuoden aikana osoittaneet suomalaisille, että pärjää sitä härmän jätkä kaksipyöräisenkin sarjissa. MM-tasollahan kilpaileminen on jo rahakasta hommaa, mutta junioreissa voi ajella vaikkapa Pentonilla tai millä tahansa tavallisella moottoripyörällä eikä se niin kovin kalliiksi tule. Junioreille ei makseta mitään starttirahaa, vaan palkinnot ovat pääasiassa moottoritarvikkeita, renkaita ja sen sellaista. Pääasiahan ei ole voitto vaan reilut palkinnot.

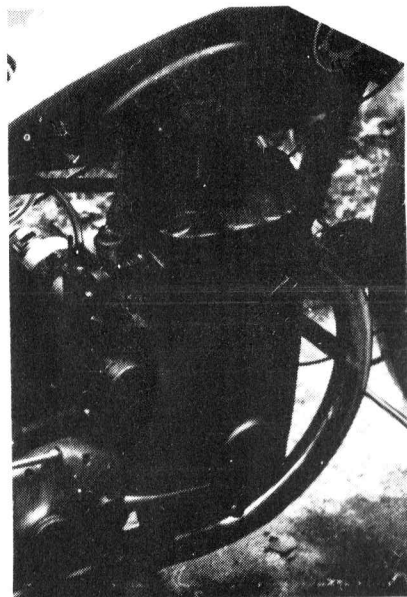
köli

ISOISÄN FILLARIT

Tällä kertaa esittelen teille maassamme harvinaisen englantilaspöyran,BSA M 21.Tyyppimerkintä ei varmaankaan sano useimmille mitään joten selvennetään,että tämä pyörä on 600cc yksipyttyinen. Tätä mallia valmistettiin vuosina -39- -58 sivuvaunun kera ja esiteltävä pyörä on mallia -50.

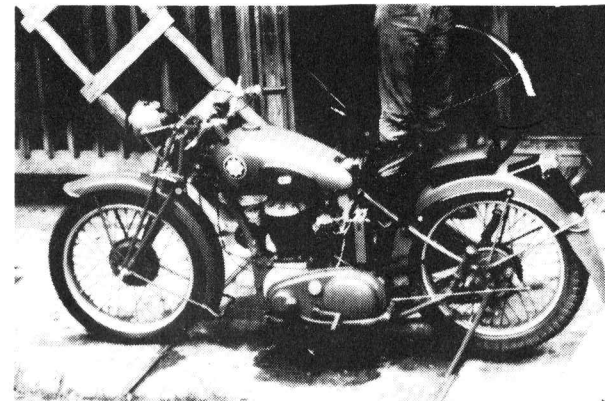
Pyörän historiikista mainittakoon,että se palveli alunperin omistajaansa M20 500cc:lla moottorilla,mutta jostain syystä omistaja halusi pyöräänsä lisää puhtia ja niin hän hankki Ruotsista isomman koneen tilalle.

Vaikka tämä pyörä on erittäin hyvin kunnostettu,niin se ei siitä huolimatta ole alkuperäisessä kunnossa.Tästä selvimpänä merkkinä on risuhaarukka edessä ja 350cc BSA:n öljytankki ja työkalukotelo,vuosimallia -52.Risuhaarukan alkuperää on vaikea mennä sanomaan,mutta oletettavasti se on vuodelta -48 ja BSA:n omaa tuotetta. Takalokasuojaja ja valaisin ovat 250cc BSA:sta peräisin ja kaasutin oli vielä kuvushetkellä Jawaista,Jikov R.Nyttemmin on omistaja saanut alkuperäisen Amalin.



Moottori on jyhkeä sivuventtiilikone ja puristussuhde on 5:1.M 20:n puristussuhde on 4.9:1.Kone kehittää 15hv/4000r/min .Iskunpituutta ei omistaja ole saanut selville mutta sylinterin läpimitta on 82mm. Pyörässä on Lucaksen sähkölaitteet, ja virtapiirin systeemit on täydellisesti uusittu.Pyörä on maalattu oliivinvihreäksi jamustaksi, joiden värien pitäisi olla alkuperäiset.

Pyörä ei ole vielä rekisteröity kunnostamisen jälkeen ,mutta pyynnöstäni omistaja suoritti pienen ajokokeen.Mahtavalla väännöllä kone oli roiskeuttanut santaa ja tasainen tykytys oli kuljettanut ajajaansa ompelukonemaisella varmuudella eteenpäin.Risuhaarukka oli erinomainen käytössä ja vastasi hyvin tien epätasaisuuksiin.isoa pesään ja vauhti nousi tuonne 100km/t joka samalla oli huippunopeus. Kiihtyvyys ei välityksistä johtuen ollut mikään huimaava mutta tuollaiselta vanhalta pyörältä ei mitään ihmeitä vaaditakaan.Joka vaihteella oli pyörä kiihtynyt tasaisen varmasti ja eteenpäinmeno oli tukevan juhlaava,juuri sellaista,jollaista vain iso yksipyttyinen voi ajajalle antaa.



Pyörän maahantuoja on firma S&N,joka tulikin tutuksi jo viime numerosta Sunbeamin yhteydessä.Tähänkin pyörään löytyy vielä alkuperäisosaia sekä ohjekirjaa,joten omistajan tyytyväisyys on taattu.

Kunnostus ei tullut maksamaan kovinkaan paljon,vain noin 200,-,josta summasta suurin osa hupeni uuteen laturiin.Takasatula löytyi kolmella markalla Arwidsonilta ja pyörän ostohinta oli 50,-. Joten halvallakin voi saada itselleen mukavan ja kestävä ajokin. Ko. pyörän omistaja olisi kiitollinen jos löytyisi joku,jolla on samanlainen pyörä tai varaosia,ja pyytää ottamaan yhteyttä.Osoitteen saa toimittajalta.

HARVINAISUUS

löytyi menneenä kesänä etelä-Suomesta. Pyörän nimi on Excelsior ja kuutioita mahtavat 1200. Vuosimallista ei ole tarkkaa tietoa, mutta arvioiden mukaan se on 1916-1920. Pyörä on amerikkalaista valmistetta ja sen valmistus lopetettiin niinkin aikaisin kuin vuonna '31. Tämä löytö on palvelut vielä kolmisen vuotta sitten isäntänsä lannanajohommissa ja sen jälkeen löytänyt tiensä pahnakasan alle, josta sen pelasti muuan maatalon isäntä. Hän aikoo saada pyörän jälleen ajokuntoon ja siinä sitä hommaa riittäkin, sillä pyörästä on hyvin vaikea löytää minkäänlaisia tietoja. Jos jollain lukijoista sattuu olemaan tietoja tällaisista pyöristä, niin älköön epäröikö ottaa yhteyttä toimittajaan. Tällainen moottoripyöräharvinaisuus on saatava nopeasti entisöidyksi ennenkuin se on aivan mahdotonta. Moottori on sekaventtiilikone ja mallia v-twin. Pyörä on etujarruton ja edessä on lehtijouset. Sivuvaunu on myöskin tallella, joskin lannanajossa pahoin kärsinyt. Pyörässä on paljon ylimääräistä osaa kuten kuvassa näkyvä iso lamppu. Ruoste ei onneksi ole pahemmin päässyt raiskaamaan joten alkuperäisväri on hyvin tallella.

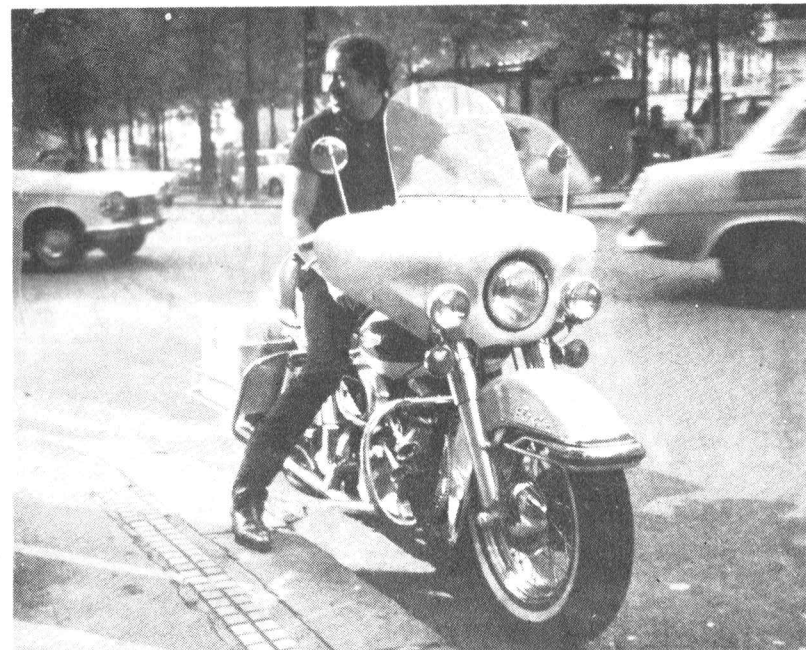


APUA, AUTTAKAA MINUA, MUUTEN RÄNSISTYN KOKONAAN

Nämä pyörät ovat todella harvinaisia maassamme, itse en tiedä kuin kaksi kappaletta, toinen yllä ja toinen on eräällä poliisimiehellä. Excelsior oli aikoinaan kova kilpailija Harley-Davidsonille niin myyntimielessä kuin kilpailuissakin. Jos olet joskus nähnyt kuvia silloisista kilpa-ajajista, niin melko varmasti on myös Excelsior mukana kuvassa. Excelsior-merkkisiä pyöriä valmistettiin myös pienempiä kuin 1200 kuutioisia ja suurin osa näistä pikku pyöristä valmistettiin Englannissa 30-luvulla eli sen jälkeen kun ke. pyörämerkin valmistaminen oli lopetettu jenkeissä.

P.S. Kuvat ke. pyörästä ovat myös suureksi avuksi, tarkastapa arkistosi jos vaikkapa löytyisi.

köli



Tällaisen pyörän pitäisi ilmestyä Helsingin kaduille ensi keväänä. Menee kuulenna melko varmasti tyypistä lävitse, sillä pyörä on erittäin hiljainen käynniltään. Tervetuloa Harley.

HUIPPUNOPEUDET

senkun kasvavat moottoripyörienkin kohdalla. Tänä vuonna on tehty kaksi uutta nopeusennätystä. Ensimmäinen rikkoi entisen ennätyksen amerikkalainen Don Vesco 700cc lamahallaan saaden nopeudeksi 251,9 mailia tunnissa. Muutamaa viikkoa myöhemmin osoittautui tämä nopeus olevan paperia, kun Cal Rayborn räppäsi 1480cc Harrikallaan lukemat 255 mph.

BERGAMONTI JA MV

näyttivät Barcelonassa Montjuichin puistossa olevansa oikea mies Agostinin tallikaveriksi voittamalla sekä 350cc että 500cc luokan. Eikä mies tyytynyt pelkästään voittoihin, vaan anasti Agon nimissä olleen radan kierresennätyksen. Ajojen sensaatiosta vastasi Suomen Teuvo Länsivuori tekemällä kisan historian ainutlaatuisen tempun, protestin. Länsivuori oli myös voittaja luokkansa 250cc, mutta jekdettuaan kilpailua viimeiselle kierrokselle saakka, paukahti koneesta mäntä ja peli eli pelattu.

YLIMÄÄRÄINEN MOTORISTIN NUMERO

ilmestyy joulukuun keskivaiheilla 8-sivuisena ja käsittää yhteenvetona vuoden moottoripyörätapahtumista rallien puitteissa meillä ja muualla. Lisäksi esitellään kesän ralleista kuopus, ruotsalainen Mariaros-träffen. Siihen asti

heipä hei köli