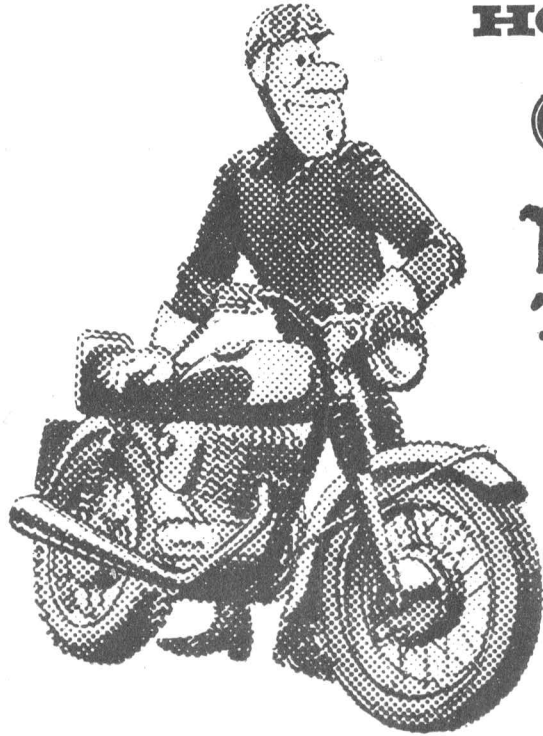


MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT



HONDA



Norton
TRIUMPH

YAMAHA

Vespa



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



RUUSU OY

Ruusulankatu 21, puh. 499 371

MOTORISTI



No 1

Tammikuu

1971

Moottoripyöräkerho 69 ry.

MOTORISTI ilmestyy tammi-,maalis-,touko-,heinä-,syys-, ja marraskuussa.

Toimittaja:Reima Paakkanen
Maamiehentie 14,Helsinki 76.
Puhelin työhön 90-641911/51

Julkaisija:Moottoripyöräkerho 69 r.y.

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

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

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

Helsingissä 28.12.1970

Heipä hei,
lipsahtipa tuohon viime numeroon taas pieni virheenpoikanen.Mariaros-
träfföniä koskevassa artikkelissa oli maininta 650cc Yamahasta, sen
piti olla Kawasaki 650cc ja täten tässä ilmoitettakoon.
Kuinka muuten uusi vuosi lähti pyyhkimään?Toivottavasti jokaisella
oikein hyvin.Minä olen jauhanut parissa viime numerossa tuota enkeli-
juttua ja haluaisin tuoda vielä yhden näkökannan asiassa esille, sel-
laisen, jota itse olen hyvinkin vakavasti pohtinut.En kosiskele ketään
kerhoomme eikä se sitäpaitsi ole mahdollistakaan, sillä lehtihän on
JÄSENLEHTI eli Motoristin saajat ovat jo jäseniä.On kysymys siitä, mi-
ten kerhomme lähentää muita moottoripyöräilijöitä ja yleisöä toisiinsa.
Mitä muuten ymmärretään "maailmanparantamisella"?Eikö kaikki sellai-
nen, joka lähentää ihmisiä ja josta ihmisille on hyötyä, ole juuri tuota
maailmanparantamista?Nyt kun kerhollemme on tulossa uudet rajoitukset
jäseneksi pääsulle, herää kysymys, johtuuko tämä vain hyvin itsekäistä
syistä.Eli, halutaanko kerhomme pysyvän tuollaisena "johtotähtenä" tässä
tulevien matkapyöräilijöiden luvatussa maassa ja pitää loitolla esim.
sellaiset henkilöt, jotka ovat ehkä tekemisissä Kondomi-Kotkien kanssa.
Rajoituksia on tietysti oltava olemassa, mutta ne eivät saa olla niin
puhtaasti "kurinpidollisia", kuin ne tietämäni mukaan tulevat olemaan.
Mielestäni kaikille on suotava samat mahdollisuudet näissäkin systeem-
meissä eikä kenenkään meidän kerhossamme ole syytä nostaa itseään mui-
ta ylemmäksi pelkästään sen vuoksi, että pitää itseään jonkinlaisena
idoloina matkapyöräilijöiden joukossa.On ajateltava muitakin kuin itse-
ään ja omia "periaatteitaan". Minun mielestäni kerhoomme olisi tehtävä
jotakin, mikä ohjaisi ainakin osan tulevasta ja jo olevista K-Kotkista
parempiin piireihin' eli vaikkapa meidän kerhoomme oppimaan niitä oi-
keita ajotapoja jne.En tarkoita mitään ristiretkettä barbaaripyöräili-
jöiden ajokaduille vaan esim. vastinetta niille lehtileikkeille, jotka
ovat nostaneet kotkat ja muut enkelit pilviin saamastaan maineesta,
pyytämällä jonkin päivälehdin reportteria tekemään asiallisen jutun

lehteensä siitä, että on olemassa vielä tavallisiakin m-pyöräilijöitä,
joita hävettää tuollaisten enkeleiden käytös m.p:n satulassa. Jo tämä
saisi paljon aikaan moottoripyöräilijät tuominneessa yleisössä ja pa-
nisi enkelit ajattelemaan muutakin kuin ihmisten pelottelun jatkamista.
Jokainen voi tutkia omia mahdollisuuksiaan em. asiassa, sillä niin m-
pyöräilijöitä kuin olemmekin, emme toki saa unohtaa ihmistä itseään.

Motto:lähentyköt kaikki moottoripyöräilijät. Ja niin he lähentyivät
ja heistä kaikista tuli matkapyöräilijöitä. Hah Hah.

köli

KERHOISSA TAPAHTUU

PIKKUJOULUN VIETTOA KOUVOLASSA

Olipa kerran Spede ja Spedellä saluuna. Siitä se alkoi, meinaan se pikku-
joulujuhla Kouvolassa ja kun siellä oli niitä kuusysiläisiä ja nauro ja
ne laulo ja niillä oli niin hirveen mukavaa ja kun ne vielä joi kaljaa-
kin ja otti siellä joku teräviäkin jaaaa... hetkinen mä vedän henkeä
välillä.
Joo, tuoleja oli varattu kolmellekymmenelle mutta eihän ne tahtonut mil-
lään riittää no senhän arvaa miksei riittänyt ja me syötiin ja ne ter-
jollijat oli oikein mukavia varsinkin se naispuolinen eikä kukaan saa-
nut sitä jatkoille ja meillä oli kuitenkin kiva a.
Aimo oli siellä ja Tapsa ja Tiisa ja Kuitu ja Ola ja Make ja niinmonta
muuta ettei enää muistu mieleen millään ja kyllä se Kouvola on kiva kau-
punki. Olin siellä.

köli

MOTORISTI ESITTELEE

Hallitus -71, vuorossa sihteeri Mauno Ensio Tonttila.



Syntynyt 10.8.1945 Lahdessa. Ammatti on
asentaja ja herra on naimaton.
Omistanut m-pyörän vuodesta -61, jolloin
sai ajokortin.
"Ensimmäinen pyörä oli Jawa S.D. 250, jonka
kanssa ajelin vuoteen -65. Samaan aikaan
omistin myös Komet 175cc pyörän. -66 ostin
Jawa 350cc crossi-pyörän joka oli rekis-
teröity maantiekäyttöön. -66 syksyllä ostin
Yamaha YG1 pyörän, jolla ajoin vuoteen -69
asti, m.m. kaksi kertaa Kontioralliin.
1969 vuoden keväällä ostin nykyisen pyö-
räni joka on BSA LA 7SS vuosimallia -60."

Näih kertoi sihteerimme ja kuvassa hän
poseeraa ajokkinsa satulassa taustana
Kontioralli-maisema.

ENSI KESÄ - RALLIEN KESÄ

jonka vuoksi on paikallaan antaa muutamia varmistikin tarpeellisia neuvoja lähinnä niille, jotka ensimmäistä kertaa tulevat starttaamaan pyöränsä ulkolainen ralli mielessä. Tämä artikkeli on tarkoitettu lähinnä niille jotka suunnistavat johonkin ruotsalaiseen ralliin ja aloittavat matkansa Turusta tai Naantalista.

Ensimmäkin on syytä olla selvillä muutamista seikoista, ennenkuin lähtee ajamaan kohti laivarantaa.

Aloitetaan tärkeimmästä, itse pyörästä. Mitä uudempi pyörä, sitä turvallisempi on lähteä reissuun mutta mikään ei estä matkustamista vanhallakaan vuosikerralla edellyttäen että se on huolellisesti kunnostettu pitkää matkaa varten. Pyörässä olisi syytä uusia kaikki vanhat ja kuluneet vaijerit, tarkistaa renkaat huolellisesti ja vaihtaa kylmästi kunnolliset tilalle jos syytä ilmenee. Pyörää kunnostettaessa on otettava huomioon ne olosuhteet joissa eniten joudutaan pyörää reissun aikana käyttämään. Esim. renkaita valittaessa on tähän seikkaan kiinnitettävä huomiota. Sellainen joka ei koskaan ole ajanut pitkiä matkoja, ei voi tietää kuinka paljon matkan mukavuuteen tulee vaikuttamaan oikea ohjaustanko ja ajoasento. Näihin kahteen seikkaan olisi myös perehdyttävä vaikkapa tekemällä tuollainen muutaman sadan kilometrin lenkki kotimaassa ennen varsinaista rallireissua. Samalla koeajolla voi tarkkailla jarruja ja kiinnittää huomiota moottorin käyttäytymiseen. Valot on syytä laittaa ensiluokkaiseen kuntoon ja sähköpuoli yleensäkin, sillä jos jotain lataushuolia tai vastaavaa ilmenee, on reissu jo hie-man poskella. Moottoriinkin heittelee vielä mäntää ja laakeria kummasti tien poskessa mutta tuollainen ajoittainen sähkölaitteiden falskaaminen vie pinnan hyvin pian rauhalliseltakin kaverilta.

Mukaan otettavista pyörän korjaamiseen tarvittavista työkaluista olisi pyrittävä valitsemaan ainostaan sellaiset, joita mahdollisesti joutuu tarvitsemaan. Koko työkaluvarasto on turha lähteä raahaamaan mukanaan ellei sitten ole todella kunnolla tilaa esim. sivuvaunu. Lisäksi työkalut olisi pyrittävä pakkaamaan pyörän selkään siten, että niitä tarvittaessa ei tarvitsisi purkaa koko matkavarustusta. Tämä nopeuttaa huomattavasti matkantekoa ja jättää pois tuollaisen turhan purkamisen ja pakkaamisen. Mukaan on myös syytä varata mahdollisesti tarvittavia pieniä varaosia kuten polttimoita, sähköjohtoa, rautalankaa, kaasua-, kytkin-, ja jarruvaijerit, kumin paikkausvälineet, pultteja ja muttereita jne. Tässäkin on pyrittävä käytännöllisyyteen eikä lyödä reppuun mitä tahansa sillä tuskin nyt matkalla vanne hajoaa tai ohjaustanko katkeaa.

Ennenkuin ruvetaan pakkaamaan mitään on suunniteltava asianmukaisin laukku varusteille. Kokemuksesta tiedän kuinka hankalaa on ajaa valtava selkäreppu tankin päälle köytettynä ja kaverilla selän takana kädet täynnä nyyttejä. Siitä kärsii ehkä muuten mukava matkanteko. Parhaimpina ratkaisuna pidän tuota tankkilaukkuja, sillä se sopii pyörään kuin pyörään. Näitä tankkilaukkuja löytyy nimittäin hyvin erilaisia malleja ja kokoja. Tavaralaukut, joita näkee meikäläisissäkin pyörissä yhä useammin, ovat myöskin hyvin tarkoituksenmukaisia, sillä niihin saa mahtumaan tavaraa mahtavat määrät. Näitä laukkuja on myöskin useita malleja ja niitä valmistetaan monesta eri materiaalista esim. puusta ja muovista. Laukut voi myös valmistaa itse ottamalla ensin mitat jonkun kaverin laukuista. Näiden laukkujen huonoin puoli on se, että ne eivät sovi joka pyörään, ei ainakaan ilman kovaa suunnittelemista ja sovittelemista. Lisäksi on liikenteessä muistettava ottaa laukkujen tuoma lisäleveys huomioon, ettei käy esim. kuten minulle. Ajoin Olan Bemulla jossa ovat tällaiset isot laukut ja kääntyessäni porttikäytävästä kadulle osui oikeanpuoleinen laukku pysäköidyn auton perään. Tosin ei mitään jälkiä jäänyt mutta se pisti ajamaan varoen. Viime Motoristissa on pari kuvaa, joista näkee hyvin nuo tavaralaukut. Kaikista pahin haatta tankkilaukkujen ja tavaralaukkujen kohdalla on se, että niitä ei tahdo saada Suomesta, vaan on joko tilattava tai haettava

ne ulkomailta. Mahdollisuuksia saada tällainen laukku on joko tehdä itse tai teettää jossakin. Jos on mitat niin aina saa teetettyä, vaikkapa ammattikoulussa puupuolella.

Seuraavaksi on syytä kurkistaa kaappiin jossa säilytät ajovarusteitasi. Jos sieltä löytyy nahkapuku, kunnollinen kypärä, hyvät ajohanskat ja pitkävartiset ajosaappaat, kasvosuojus ja ehjät ajolasit niin hyvä on. Tarpeellinen määrä vaatetusta niiden alle ja oletkin kohta valmis aloittamaan reissun. Mutta, jos varusteesi eivät ole em. luettelon mukainen, on syytä katsoa ajovaruste hommaa hiukan tarkemmin.

Rahahan yleensä ratkaisee ajovarusteidenkin kohdalla. Halvallaakin kyllä pääsee kun tietää mitä tarvitsee. Ajosaappaat eivät tarvitse olla viimeistä mallia ja la Mike Haillwood, vaan vanhat haitarisappaat käyvät oikein mainiosti jos ne vain ovat ehjät. Itse voit ne rasvata tai kyllästää kosteuttavaa vastaan. Kumisaappaatkin menevät vielä jotenkuten.

Ajopuku on jo tärkeämpi seikka pukeutumisessa. Farmarit ja puvun takki eivät ole asialliset vaan täytyy löytää sellainen vaate ylle joka suojaaa tuulelta ja vedolta sekä myös sateelta. Tähän tarkoitukseen ei ole paljon valinnan varaa. On joko koko nahkapuku, nahkahousut ja -takki, barbour-tyyppinen suojapuku ja sen monet mallit, niin, taitavatpa siinä ollakin. Jos on onhan vielä sellainen helveröinen nylon-verho josta tuskin on mihinkään. Eli siis ajopuku on se suurin menoerä ajovarusteiden kohdalla ja kannattaa todella ostaa heti sellainen mikä sopii ja kestää kauan.

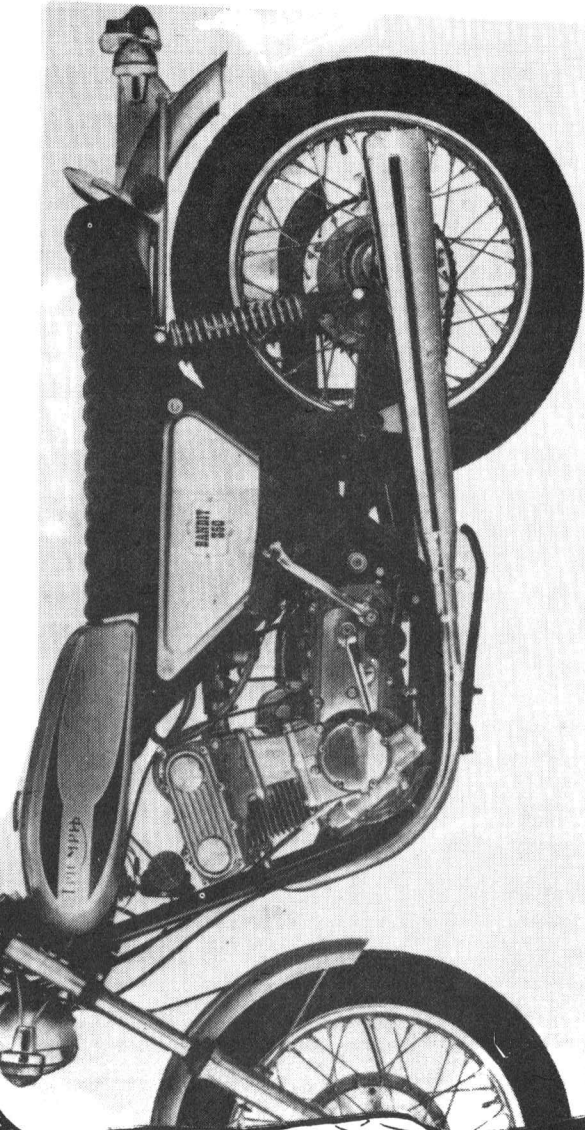
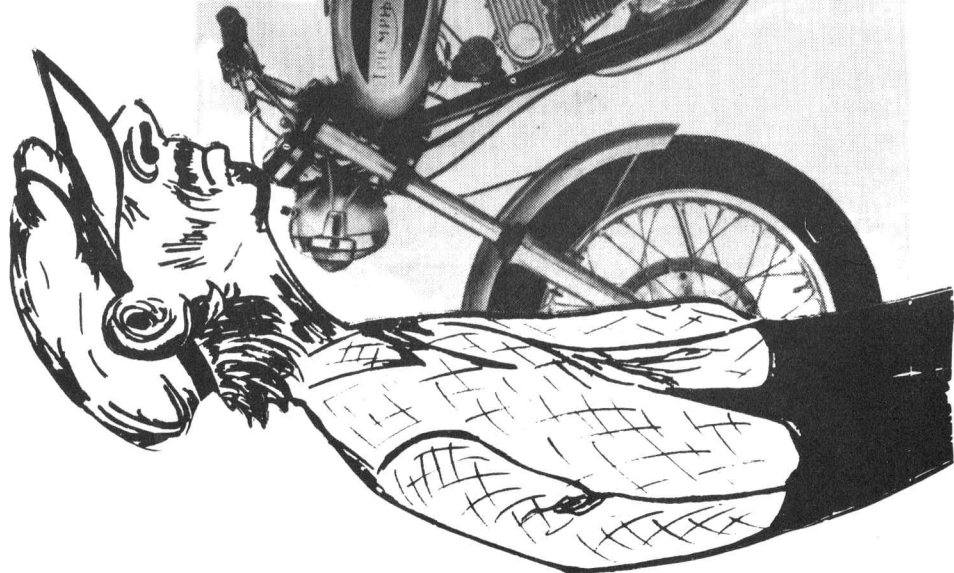
Ajohanskoja on saatavana kymmeniä eri malleja joista on hyvin vaikea löytää haluamaansa. Hyvät ajohanskat löytää oikeastaan kokemuksen myötä, eikä menemällä kauppaan ja ostamalla ensimmäiset vastaan osuvat. Tämä siksi että esimerkiksi vuorilliset hanskat ovat usein hyvin kuumat ja hiostavat ja kaveri huomaa äkkiä että ostos meni vikaan. Ilman vuoria olevat hanskat ovat taas useimmiten liian kylmiä pitkällä matkalla. Suosittelenkin että kaverilla on kahdet hanskat päällekkäin, ensin sellaiset joissa ei ole vuoria lainkaan jotta pysyy hyvä tunto pyörään ja näiden päälle tuollaiset ohutvuoriset hansikkaat. Jompien kumpien hanskojen tulee olla ehdottomasti pitkävartiset. Rahaa uppoaa hankoihin siinä 40-50mk. Kasvosuojuksen ei tarvitse olla se 12,- nahkainen, vaan kaulalinasta tai vastaavasta saa kierrettyä myös pätevä suojan tuulta vastaan, tämä liinä on vain hankalampi käytössä, se valahtaa hyvin helposti alas ja saa monesti pysähtyä korjallemaan sitä.

Kypärä löytyy tietysti joka kaapista, mutta jos se on se kotimainen hehkeä, niin heitä pois ja osta uusi vaikkapa AGV, joita saa 80,- irtopainohintaan.

No nyt alkaa kaikki olla valmista matkaa varten. Älä kuitenkaan unohtaa a. maan karttaa joka on hyvin tärkeä olemassa reissun onnistumiseksi. On myös hyvä tehdä jonkinlainen talousarvio matkakustannuksista, jossa on otettava huomioon bensat, sapuskat, öljyt, majoituskustannukset jne. Yöpyminen ei varmasti tule maksamaan paljoakaan jos on oma teltta. Ruokaraahaakaan ei tarvitse varata kovin paljon, ellei ole tottunut massaillemään. Pienet keitinvekkeet ja parikymmentä kuivamuonapussia auttavat säästämään paljon. Bersarahat voi laskea jopa pennin tarkkuudella jos on suunnitellut tarkan matkareitin ja on näin tietoinen kilometrimäärästä. Tuollaiseen Marisros-träffen reissuun oli minulla varattuna rahaa noin 150,- + laiva- ja laituriverorahat. Kimppareissu, kaksi kaveria yhdellä pyörällä tulee aina halvemman kuin kaksi pyörää kuskeineen. Tämäkin on hyvä ottaa huomioon. Laivamatka Naantalista Kapelskäriin maksoi 16,- ja laiturivero on 10,-. Laivalta saa ostaa halpoja matkaeväitä kaiken näköisiä. Jos on matkalla johonkin ralliin, on syytä varata muutama kymppi osanottomaksua ja rallimerkkiä varten, jotka yhdessä ovat tuossa 15 kruunun nurkilla, tuskin enempää.

Ennen reissua on vielä hyvä ottaa yhteyttä sellaisiin kavereihin jotka ovat aikaisemmin käyneet samassa rallissa johon itsellä on aikomus, näin saa vielä monta arvokasta neuvoa. Vielä parempi on lähteä tällaisen kokeneen kaverin matkassa. Eikä sitten muuta kuin hyvää matkaa.

HATU POIS SILMITÄISSÄ esitellään teille tulevaa mp-tyylinä suoraan Englannista. Ja totta puhuen, onnen sitä jo odotettakin. Kuten huomataan, on uusi Triumph Bandit 350cc kovin japanilaisvaikutteinen, on vilkut, pieni ja kapea tankki, hieno megafoni ja värejä ja kromia ei ole säästely. Kaikissa muissakin Triumphin-BSA:n uusissa malleissa on käytetty noita japanilaispyörien myyntivaltteja, mutta valitsin kuvan pyörän siksi, että se on aivan uusi, pyörä markkinoilla. Se on 350cc kaksisylinterinen ja tietysti tahtinen luomus, jonka toivotaan valloittavan takeisin englantilaisten menettämää jalansijaa. Pyörästä löytyy kaksi nokkaa kanteesta varustettuna kuula- ja rullalekerellä. Vaihteisto on 5-portainen ja sijaitsee kuten kick-start-koneen vasemmalla puolella. Pyörää saa ostaa myös sähkö-



stertilla varustettuna ja se merkitsee jo suurta edistysaskelta muuten niin jälkeenjääneiltä engelsmanneilta. Ensiöveto on järjestetty kaksoisketjurattain ja pytyt erottaa toisistaan melko suuri jäähdytysrako. Etujarrussa on vakiovarusteena jäähdytystä parantava ilmanottoaukko, joka muuten kuuluu kaikkiin uusiin malleihin. Bandit'ille löytyy kaksoisveli BSA:lta, tyyppimerkinnältään Fury R 350. 650-kuutioiset ovat saaneet uuden rungon, jossa on myös öljysäiliö sisällä, tarkemmin sanottuna emäputken sisällä, perän puolella pystyssä. Myös 250 ja BSA:n 500cc ovat kokeneet runkouudistuksen ja näissä malleissa öljysäiliö sijaitsee myös rungon sisällä, emäputkessa tankin alla. Entiset öljysäiliöiden paikat ovat vallanneet uudentyypiset ja prameilevat ilmanpuhdistajat. Pyörät ovat kokeneet niin suuren muodonmuutoksen, että niitä ei englantilaisiksi äkkinäinen arvaisikaan. Saapa nähdä, kuka on se rohkein ja tilaa ensimmäisenä uuden Bandit'in.

Köli

OSTETAAN

TRIUMPH Tiger 100 SS:n kytkimen kehä
Suuri metallitankki, joka soveltuu Suzuki T-500 pyörään vakiosatulan kanssa.
Sivuvaunu miel. BMW:N täysikuntoinen.
BMW R-26 juuriputki (käyrä)
Tankkilaukku (Elefant-boy tai vastaava)
Hosken tankki ja putket (ei haeraputkia) BMW R69:iin.

Vastaukset joko puhelimitse klo 18 jälkeen 90-795096 tai kirjeitse osoitteella Pohjolankatu 28, Helsinki 61, Autio.

1 tai 2 sylinterinen 500cc englantilainen, mielluunmin kansiventtiilikoneella, esim. Ariel tai Triumph. Pyörä saa olla heikkosakin kunnossa.

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

MYYDÄÄN

HONDA 750cc, vm -70, erittäin siistissä kunnossa, hyvin pidetty, runsain lisävarustein.

Hinta 6000,-
Vastaukset: Henrik Budich, puh. 62320 (Kotken suunta eteen)

Harley-Davidson'in moottori, 1200cc vm -34.

Vastaukset: Kari Kallio
Alankotie
Helsinki 75
Puhelin 90- 371443

Harley-Davidson'in sivuvaunun alusta pyörineen sekä taka- ja etulokasuojat (entisöimättömät).

750cc:een sopivat 030:et aivan uudet männät (Harley-Davidson) Norton 350cc moottori ilman sähköpuolen osia, ilman mäntää, erinomainen kunto esim. laakerit aivan uudet. Norton 350cc uudet venttiilinojaimet, uusi keskillaakeri, kannenpultit sekä muita Norton 350cc:n osia. Norton 750cc:n kaasuttajat Amal Monobloc + ilmanpuhdistaja (käytetyt) - " - etulokasuojat, kromattu, kuin uusi.

Vastaukset: Reima Paakkanen (osoite sivulla 2)

ONNETTOMUUDEN KAAVA

on amerikkalaisen seuraavanlainen: on amerikkalaisen laajan tutkimuksen mukaan moottoripyörien kohdalla keskimäärin seuraavanlainen:

Ajaja on 16-20 vuotias nuorukainen, joka ei osaa ajaa moottoripyörällä kunnolla. Moottoripyörä on lainattu. Nuorukainen ei ylitä nopeusrajoitusta ja onnettomuus tapahtuu lauantaina iltopäivällä. Nuorukainen saa surmansa kun edelläajava auto kääntyy vasemmalle risteyksessä ja nuorukainen ajaa suoraan auton kylkeen.

(tämän valaisevan tiedon antoi vanha lehtileike)

ELEKTROONINEN LATAUSVIRRRAN JA JÄNNITTEEN SÄÄTÖ

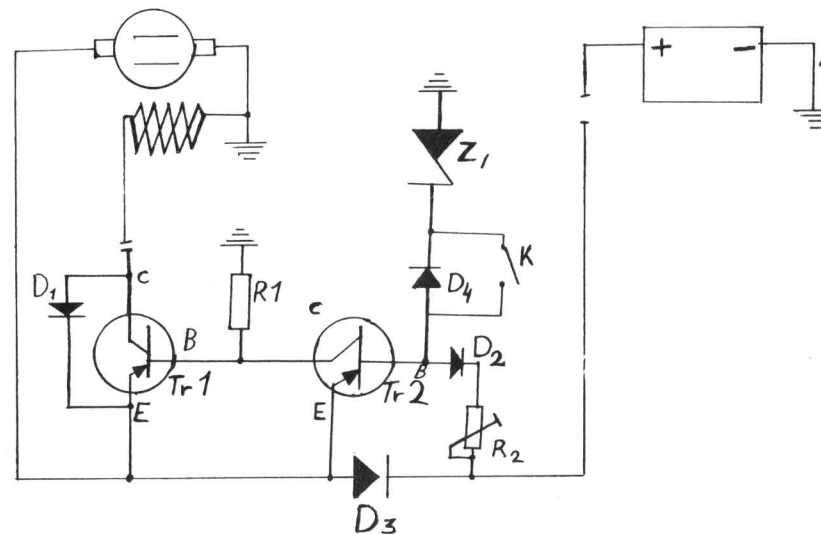
Älkää nyt tuota otsikkoo pelästykö, tämä on vain laite, joka tunnetaan yleisemmin nimellä Rele. Hiukan erikoinen ehkä, sillä tässä ei ole yhtään liikkuvaa osaa; ei käännejä, kärkiä, eikä muitakaan releitten tavallisia osia. Sokeri pohjalla: tämä on teoriassa ikuinen ja käytännössäkin kestävä muutaman tavallisen releen iän. Tämä laite on Teknillisen Korkeakoulun suunnittelukilpailun voittanut ja kytkentäkaavion pitäisi löytyä myös Tekniikan Maailmasta (no:sta ei tietoa). Tässä laitteessa on vielä sellaisia etuisuuksia normaali releeseen nähden, kuin että tämä ei päästä takavirtaa ollenkaan (normaali rele voi päästää parikin ampeeria), tässä on pimeän vuodenaajan kytkin, sillä voidaan säätää valojen kirkkautta muuttamalla latausjännitettä. Olihan etuja muitakin, mutta en niitä nyt muista, jaa, on vielä yksi etu, hinta. Se on itse tehtynä alle 40mk (riippuen tietenkin siitä, kuinka paljon osia onnistuu tuhoamaan kasausvaiheessa). Tällainen elektronirele on hyvin helppo rakentaa, jos on vähänkin tietoa elektronikan peruskomponenteista, ja jos ei ole tietoa niin kysyvä ei tieltä eksy. Onhan joka puolella kidekoneen rakentajia joilta voi kysyä neuvoja ja varsinkin liikkeistä, joista saa tähän tarvittavia osia, saa myöskin neuvoja joiden mukaan releen pitäisi kyllä kasautua. Työpalkkiot tuskin nousevat suuriin summiin jos antaa työn jonkun alan ammattilaisen tai harrastajien rakennettavaksi. Tämä tässä niinkuin pohjiksi ja sitten itse rakentamiseen.

Alustaksi tarvitaan vähintään 2,5mm paksuista alumiinilevyä vähintään 1 neliödm. Transistori 1 kiille-eristetään rungosta, samoin diodi 3, kiille-eristeet voidaan voidella silikonilla lämmön johtavuuden parantamiseksi. Juotoksien kanssa kannattaa olla huolellinen, ettei tule kylmäjuotoksia ja etteivät johdot pääse jäykistymään, sillä silloin ne tärisivät helposti irti. Diodi 2 täytyy asettaa mahdollisimman lähelle diodi 3:a, ettei synny lämpöeroja (itse hoidin tämän liimaamalla diodin 2 diodin 3 kantaan kiinni). Muutenkin jos suorittaa tämän kytkennän risukytkenä, niin on hyvä käyttää liimaa varmistamaan johtimien paikallaanpysyminen. Näiden johtimien, jotka tulevat laturista diodin 3 kautta akkuun ja Tr 1 läpi kenttäkäämillemme, on syytä olla melko paksuja (pari neliödm), muut saavat olla ohuempaa kytkentälankaa. Tässä vehkeessä on vielä sellainen homma, että tämä polttaa aseammi n latausvaloa kuin tavallinen rele, ja johtuu se siitä, että tämän laitteen

kan ssa latausvalo näyttää vain todellista latausta. Latausvalon voi kytkeä vaikka diodin 3 kantoihin tai ko. valon voi tietysti jättää poisinkin ja laittaa sen sijaan amperi. Tämä on luonnollisesti kytkettävä sarjaan akun johtoon. Sellaisiin pyöriin jotka tärisivät paljon, ei kannata asentaa ko. mittaria sillä se rikkooontuu tärinästä ja aiheuttaa oikosulun. Jos olette rakentaneet tämän laitteen kytkentävalmiiksi ja haluatte varmistautua siitä, että se todella toimii, niin se on melko helppo todeta asettamalla taskulampun paristo kenttäkäämin paikalle ja polttimet zenerin ja kenttäkäämin paikoille. Sitten säätäkää trimmeripotikkaa, jolloin mitä enemmän zenerin paikalla oleva lampu palaa, sitä himmeämpi on pariston toisessa navassa eli kenttäkäämin paikalla oleva ja päinvastoin. Tätä koetta tehtäessä ei zeneri saa olla paikoillaan sillä silloin se tuhoutuu. Tämä rele säädetään trimmeripotikasta ja säätö on parasta antaa jonkin alan liikkeen suorittaa, sillä niissä on kunnolliset mittalaitteet ja releiden arvot. Säätö maksaa täällä Helsingissä 7mk Aiftenilla. Jos teillä tätä rakennettaessa tulee jotain ongelmia, niin otakaa kirjeitse yhteyttä Köliin, yritän sitten vastata kysymyksiin.

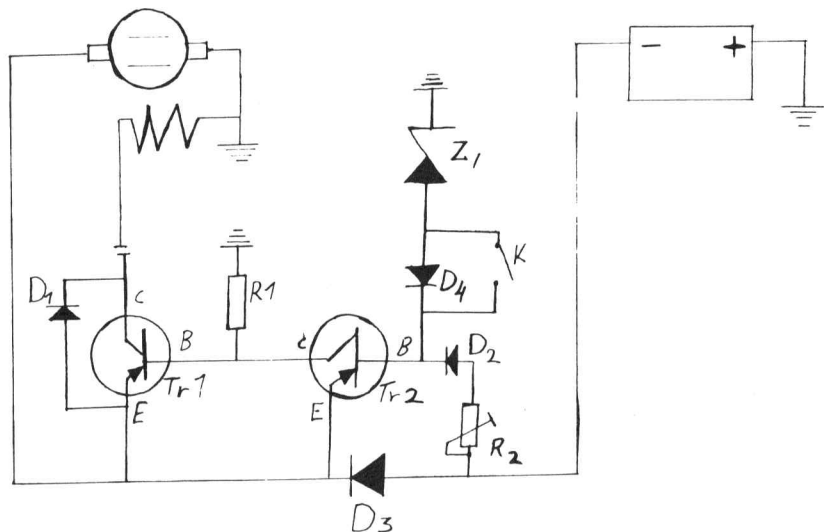
Eipä tässä muuta kuin kolvit vaan lämpenemään ja hyvää vuotta -71 ilman lataushuolia.

(-) maato 6V (esim. Bosch)



- Z 1 = 7,5V 200mW + 5Ω
- Tr 1 = A SZ 18/TI 3028 + eristeet
- Tr 2 = AC 128
- R1 = 60Ω2W
- R2 = 2,2kΩ trimm. potikka mieluummin lanka
- D1 = BY 126
- D2 = AAZ 17 tms.
- D3 = BYX 28 kiinnitysjalustoiheen + eristeet
- D4 = mikä tahansa piidiodi
- K = katkaisija

(+) maato 6V (esin. Lucas)



Osat samat kuin edellisessä, vain transistorit täytyy ostaa NPN-tyyppiä. Muuten niiden täytyy olla vastaavat kuin edellisessä.

Elektronirele soveltuu hieman sovellettuna mihin tahansa tasavirtalaturiin, sekä 6 että 12 voltin jännitteelle ja + sekä - maadolle. Jos joku tarvitsee 12 voltin tasavirtalaturin arvoja niin nekin saadaan.

K. Autio

Toivon mukaan em. artikkelista on mahdollisimman monelle hyötyä ja jos sähköpuolen hommat kiinnostavat, niin löytyy muitakin kytkinkäyttöjä esim. akkulaturin. Kirjoittaa sopii toimumukseen.

köli

KOKOUSKUTSU MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y:n YLIMÄÄRÄISEEN KOKOUKSEEN

Kokousta on vaadittu yli kymmenen kerholaisen vaatimuksesta ja siinä tullaan puimaan Kontiorallia, kerhon sääntöjä, kerhon toimintaa ja sen lisäämistä sekä yleisiä kerhoa koskevia asioita,

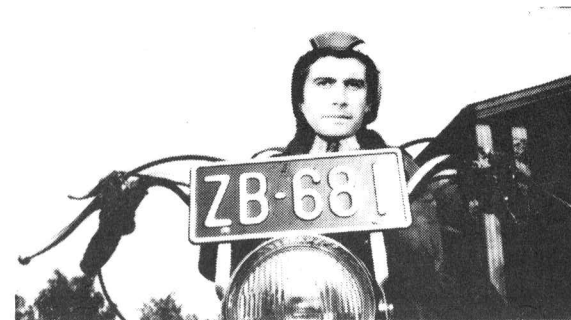
Kokous järjestetään Helsingissä 24.1.1971 seuraavassa osoitteessa:

SILTASAARENKATU 12 A, 8 kerros huone no 1 klo 12.00.

Kokouksen järjestäjät toivovat mahdollisimman monen jäsenen saapuvan paikalle, sillä kysymyksessä on jokaista kerholaista koskevat asiat. Jokaisella on nyt mahdollisuus tuoda esille omat mielipiteensä ja ideansa ja ne tullaan käsittelemään heti.

TERVETULOA

TÄYSI TUSINA KUUSISILÄISIÄ



Mitä sinä noin pitkään katsot? Totta se on, Ago itte siinä istuu. Poikkesi tuolla Käpylässä kesällä ja innostui Ducatista niin, että ei malttanut olla istahtamatta sen satulsaan. No siitähän oli hyvä näpätä kuva. Kale näkyy siellä oikealla puolella ja hymyilee kavereille: on kato näitä tuttuja! Muuten, kaikkea ei tarvitse uskoa.

köli

MYYTÄVÄNÄ

Vanha Eläintarhan ratsu Matchless 500cc vm -35. Pyörä on täysin ajokuntoinen, vuonna -59 moottori peruskorjattu ja on senjälkeen täysin ajamaton. Nortonin etupää.

Kaksi ja puoli Royal Enfieldiä, 500cc vm -49- -52 Osaksi koottuja, melko hyvässä kunnossa.

Yhteishinta kaikilla 1200,-

Vastaukset: Henrik Budich, puh. 62320 + Kotkan suunta eteen

TANKKILAUKKUJA JA TAVARALAUKKUJA HALVALLA

Näin tulee kuulumaan otsikko seuraavan Motoristin Myytävänä-palstalla. Koska yllä mainittuja artikkeleita ei saa meikäläisistä alan liikkeistä ja kiinnostus niitä kohtaan tuntuu olevan suuri, alan myymään näitä artikkeleita. Myynti tulee tapahtumaan siten, että julkaisem ensi numerossa lue telon parhaista malleista. Tästä voi valita mieleisensä, lähettää tilaus + hintaa vastaava rahamäärä mukaan. Toimitusaika tulee olemaan kuukausi ja maksu suoritetaan etukäteen. Tämän hetkisten tietojen mukaan hinnat tulevat olemaan sisänostohintojen mukaisia, ei-noan lisän tekee postikulut. Palataan asiaan ensi numerossa.

köli

MITÄ KÄTKEYTYY SANAAAN DUNSTALL?

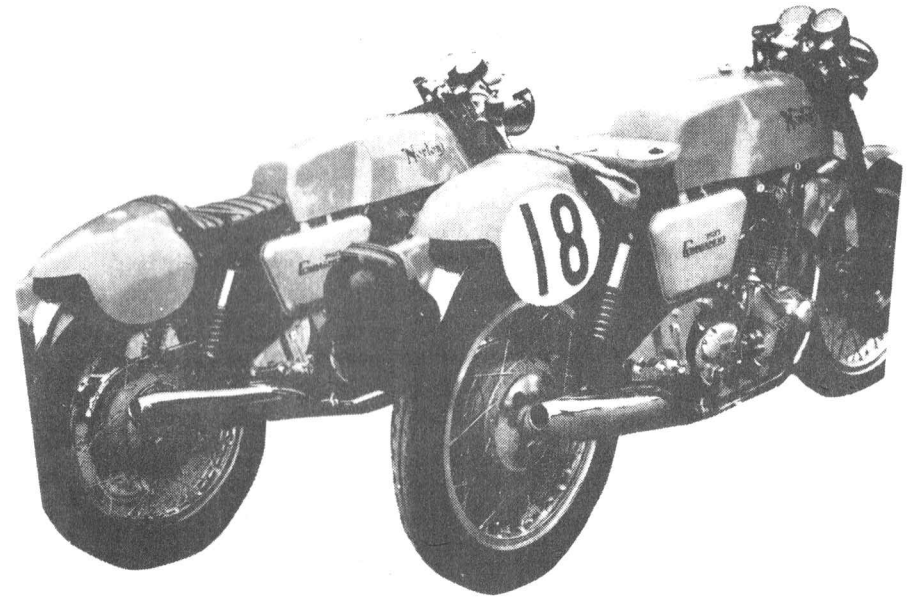
Tuohon kysymykseen voisi vastata yhdelläkin sanalla 'kaiken', mikä liittyy moottoripyöräilyyn. Yleensä tunnetaan vain 'Dunstallin kamat' 'Dunstallin putket' ja siihen se sitten jääkin. Ajattelin hiukan valottaa muitakin tässä asiassa, kun kerran itsekin pääsin jyvälle tämän "haamun" toiminnoista.

Paul Dunstall, 32 vuotias herra on ollut kova nimi Englannin moottoriväen keskuudessa jo vuodesta -58. Silloin hän ajeli Norton Dominatorilla ja rakensi siitä ratapyörän. Otti äänenvaimentimet pois, ympäsi Manx'n vaihdelaatikon sekä renkaat ja painui radalle, Thruxtoniin. Siellä tuli heti kolmas sija ja Brands'ssä hiukan myöhemmin irtosi voitto. Koska Paul näin salaman lailla tuli hyökänneeksi kansallisten kisojen ajajakaartin kärkipäähän, hän sai nopeasti sellaisia tuttuja, jotka saivat hänet innostumaan pyörien rakenteluun. Fred Neville oli ensimmäinen tällainen henkilö. Hän pyysi Paulia virittämään itselleen Dominatorin radalle. No, Paul otti tehtävän vastaan ja rakenteli uutta ratapyörää itsensä skootteripuodissa, jossa hän silloin työskenteli. Saatuaan Dominatorin ratakuntoon se kulki voitosta voittoon ja Dunstallin nimi sai ansaittua mainetta. Pinttyneet Norton-kuskit hyökkäsivät joukolla hänen luokseen. Näin siis kaikki alkoi.

Paulilla sattui olemaan muutama sarja ratapakoputkia, joita hän oli teettänyt. Häneltä tultiin kysymään, josko hän myisi ne ja koska Paul huomasi, että putket kiinnostivat, hän tilasi 10 sarjaa lisää. Ne menivät vilauksessa ja hän tilasi 50 sarjaa, joiden myyminen ei tuottanut minkäänlaisia hankaluuksia. Vuonna -64, kun skootterivillitys Englannissa loppui, oli Paulilla edessä alanvaihto. Koska hän oli huomannut, että hänen tuotteensa menivät hyvin kaupaksi, hän päätti jatkaa itse suunnittelemiensa ratavarusteiden myyntiä. Koska hän oli aloittanut Nortonilla, ratkesi sekin pulma, mihin pyöramerkkiin keskittyä. Ja seuraava vaihe olikin se, että hän alkoi rakentaa Nortoneita sellaisiksi kuin hänen asiakkaisensa pyysivät. Tällä hän loi pohjan nykyiselle toiminnalleen ja otti käyttöön nimen Dunstall Motorcycles. Hän rakensi ajokkeja sellaisille kavereille kuin Dave Downer, Joe Dunphy, Sid Mizen, Rex Butcher, Griff Jenkins, Ray Pickrell ja Ken Redfern. Koska hän rakensi Domiracer'eita, teki se hänestä pian Nortonin myllyjen suurtalajajan ja tällä tavalla hän pääsi jatkamaan tietään päteväinä ideoittensa toteuttajana.

Päähuomion hän kiinnitti siihen, millä tavoin pystyisi lisäämään voimaa Nortonin myllyihin. Hän suunnitteli uudet kampi- ja nokka-akselit, parempia pakoputkia sekä kuinka saada palaminen tehokkaammaksi palotilassa. Kaikki hänen suunnittelunsa tulokset testattiin radalla ja koska jo tässä vaiheessa päästiin huomaamaan mahdolliset huonot puolet, tuli hänen käsistään yhä parempia ja parempia malleja ja täten hänen taitavuutensa sai yhä useammat kiinnostuneiksi. Enää eivät pelkät rata-ajajat olleet hänen asiakkaitaan, vaan tavalliset pyöräilijätkin alkoivat ostaa hänen tuotteitaan. Lopulta alkoivat hänen 'roadsterit' olla hyvin yleisiä. Pääpaino suunnittelulla ja tuotannolla pysyi kuitenkin yhä ratapyörissä. Vuonna 1966 saavutti Dunstall yhden huilpukohdan tavoitteistaan. Silloin Dunstallin Domiracer kykeni yli 130 mailia/t nopeuteen ja sillä ajettiin tuotantopyörien nopeusennätykset Monzassa. Ajajana oli Rex Butcher ja vastustajana kello. Domiracer rikkoi 1-tunnin 10 kilometrin ja 100 kilometrin ennätykset yli 125 mailia/t keskinopeudella. Dunstall ei sanojensa mukaan ollut ollenkaan ajatellut kuuluisuuden tuomia etuja tai haittoja, mutta myöntää sen suuresti auttaneen häntä ulkomailla. Tällä hetkellä Dunstall-tuotannosta 50% suuntautuu jenkkeihin, 20% Scandinavian maihin, 10% Australiaan ja loput koti- ja muihin maihin. Täytyy vain hattua nostaa kun ajattelee, mitä Paul Dunstall on maineensa eteen tehnyt ja mitä hän on tehnyt englantilaiselle ja yleensä moottoripyöräilylle. Se ei ole pojat vähän.

kölli

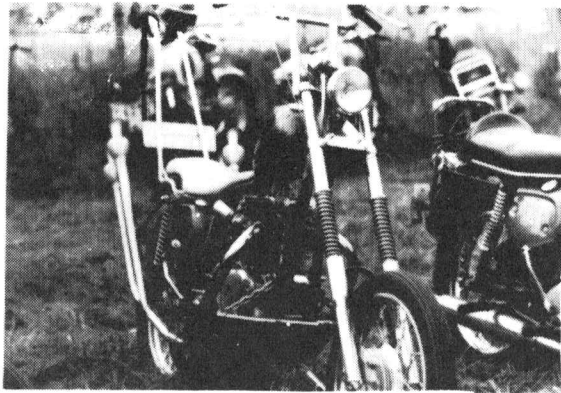


DUNSTALLIN COMMANDOJA RUOTSALAISEN KESKUSAGENTIN RÄDHESIN FORMULA-TALLISSA.



Ja itse Dunstall radalla keskustelemassa ongelmista ajajansa Ray Pickrell'in kanssa.

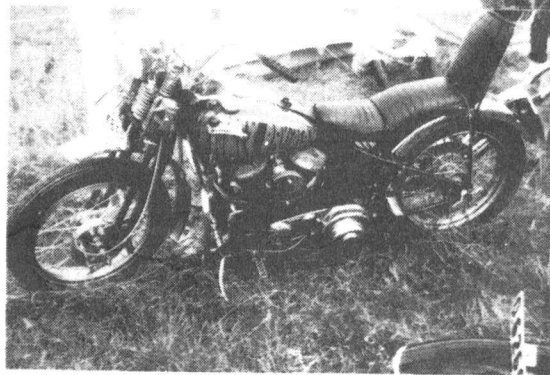
Dunstall ei ole mikään yleinen moottoripyöräkauppias, vaan on keskittynyt isojen pyörien pariin kuten Norton 750cc:t, Triumph Bonneville ja viimeksi iso Honda. Hän uskoo vakaasti isojen pyörien suosion kasvavan niin radoilla kuin maanteilläkin ja niinpä hänellä onkin mahtava etumatka tässä bensankatkuisesa taistossa. Nyt on suunnitella uusi sylinterikansi Nortoniin, mutta sitä tullaan valmistamaan ainoastaan ratapyöriin. Ja jo on koittanut aika, jolloin 73 hv irttoa Nortonin seisakapuolikköasta myllystä.



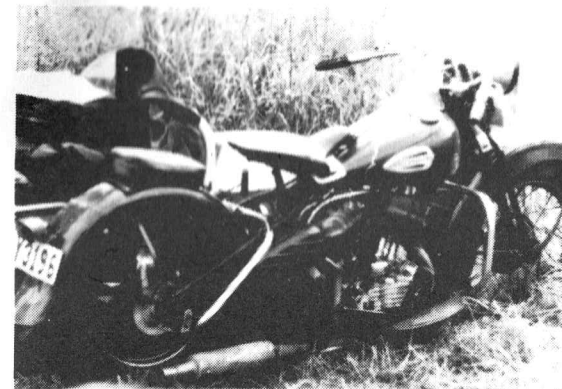
JA SOKERIT POHJALLA, VAI MITÄ !

Kuvat ovat Ruotsista, jossa rakennetaan myös kin choppereita muiden dragstereiden ja ihmepöyrien lisäksi.

Yläkuvasse uusi Triumph Bonneville, joka oli tosiaan nähtävyys. Se on todella tasapainoinen chopper, kaikki sopivat keskenään erinomaisesti, myös väreiltään, vaikka sitä ei tästä pääse näkemäänkään. Jalkatappi ongelma on näppärästi selvitetty vanhalla ohjaustangolla, joka on rakennettu ja kaunistettu uuteen uskoon. Katsokaapa tankin ja moottorin samanpuoleista reunaa. Moottorin kylki ulottuu peljon pitemmälle kuin tankin ja antaa hyvin mahtavan kuvan pyörästä. Viereisessä kuvassa on sama pyörä mutta kuvattu anterin puolelta. Aika näyttävä peräpeili.



Ja tässä vieressä on taas Harley Davidson, jonka on joku onnistunut erinomaisesti pilaamaan. Tässä Harrikassa ei todellakaan ole muuta siistiä ja uutta kuin teksti tankin kyljessä ja uljas etupää, joka on sentään säilytetty alkuperäisenä. Vuosimalli lienee -42 ja kuutioita ne Harrikan tavanomaiset 1200.



Harrikanhan pitäisi olla harvinainen, mutta kun hieman kiertää ja katsoo, niin tulee kyllä aivan toisiin ajatuksiin. Tässä taas yksi, mallia -42 ja se tonnikaksatonen. Huomio kiinnittyy tässä pyörässä etu- ja takakaatumautoihin sekä takapyörän vanteeseen. Vanne on tavanomainen ratasivuvaunu-vehkeissä käytetty mutta näyttää sopivan Harrikkeankin.

Viereisessä kuvassa BMW, jonka jokainen varmasti arvasikin. Lisälaitteena tässä Bemussa on lisävalonheitin. Niin, niin, kensa joka pimeydessä vaeltaa tarvitsee lisävalonheitin...
Ja alin kuva antaa hiukan viitteitä siitä, minkänäköinen oli Horex 50-luvun alussa. Se oli todellakin samannäköinen kuin kuvassakin, ellei oteta huomioon tuota kaiken pilaa-vaan eturekisterikilpeä. Hatunnosto hyvälle entisöimistyölle.

