

**MYYDÄÄN:**

Lucas laturi+magneetto-yhdistelmä kuin uusi (kunnostettu) 200 mk  
magneetto erikseen 120 mk  
laturi erikseen 100 mk  
hyväkuntoinen Stadium-kypärä 20 mk  
Nortonin ohjaustanko kaasukahvan ja kumien kera, suora,  
lyhyt malli 15 mk

Tor-Björn Fagerholm  
Raisiontie 7 A 2 00280  
Helsinki 28  
PUH: 413 818

**HALUTAAN:**

Kirjeitä ja moottoripyöräilyä koskevia juttuja, toimittajan  
työmäärän vähentämiseksi ja lehden tason parantamiseksi.  
Kaikki jutut tervetulleita, rallikuulumiset, paikkakuntien  
kuulumiset, teknilliset artikkelit, ilmoitukset, vihjeet, mat-  
kakertomukset ja niin pois päin.

Jussi Pulkkinen  
Tulustie 9  
00670 Helsinki 67  
PUH: 746 115

Kuka muistaa vielä suunnitelman avustusverkoston luomisesta?  
Moni ei näytä muistavan. Vastauksia on tullut 10 kappaletta.  
Muistaakseni kerhossa on yli 200 jäsentä. Missä viipyvät ne  
ne puuttuvat yli 190 vastausta? Toivottavasti verkosto saa-  
daan kuntoon ensi kesäksi. Silloin SINÄKIN saatat tarvita  
apua.

Taitaa viimeinkin olla aika antaa kirjalliset ohjeet siitä,  
miten kerhoon liitytään. Siis kirjoita nimesi, osoitteesi,  
syntymäaikasi, pyöräsi merkki, malli, vuosimalli, rekiste-  
rinumero sekä oletko ollut Kontiorallissa vai et. Sijoita  
paperi kirjekuoreen, varusta kirjekuori postimerkillä ja  
lähetä se osoitteella

MAUNO TONTTILA  
VILLÄHDE  
LINNANEE

**JA LISÄÄ KONTIORALLISTA**

Sain Huhhtasen Reiskalta Kontiorallia käsittelevän lehtileik-  
keen, joka on luultavasti leikattu Lapin Kansasta. Siinä  
Reijo Alaluusua kirjoittaa mm. seuraavaan tapaan:  
"Suomen moottoripyöräkerhon lomailevia moottoripyöräilijöitä  
ajeli viikonvaihteeksi Ranuan Simojärvelle, jossa oli tämänvuo-  
tisen Kontiorallin määräpäivä ja kokoontumispaikka.-----"  
Sitten seurasi "Suomen moottoripyöräkerhon" puheenjohtajan  
Aimo Turusen haastattelu, jossa oli tietoja kerhon toiminnasta  
ja Kontiorallista yleensä. Lopuksi oli juttua rallimatalla  
sattuneista onnettomuuksista. Kuusi henkilöä oli kuljetettu  
Ranuan kunnansairaalaan.

P.S.Erällä turkulaisella motoristilla oli kypärätön tyttö  
mukanaan. He ratkaisivat katsastusongelman siten, että tyttö  
käveli katsastuspaikan ohi ja nousi satulaan vasta turvallisen  
kaukana. Oliko kohtalon ivaa, että molemmat loukkaantuivat (tyt-  
tö pahemmin) juuri ennen rallipaikan tienhaaraa.

Jussi

Hästesko Printing Oy  
Helsinki-1971

**motoristi** Moottori-  
pyörä-  
kerho  
69 ry.



TÄLLAISIA PIENÄ  
MOTORISTEJA LOYTYY  
POHJOIS-CAROLINASTA,  
USA:sta, OIKEIN KAKSI  
KAPPALETTA. TÄSSÄ  
TOINEN KAKSOSISTA.  
OVAT KUULEMMA IHASTU-  
NEET NOIHIN SUPER-  
PYÖRIIN!  
SILLÄ LAILLA!  
MAASTA SE "PIENIKIN"  
PONNISTAA.

**N<sub>o</sub> 4**

**ELOKUU**

**1971**

Vaikka viime numerossa luvattiin, ettei myhästyminen tule toistumaan, taitaa olla niin, että tämäkin numero on jäljessä aikataulusta. Tällä kertaa osasyynä on se, että Veka lopetti nämä lehtihommat ja nyt täytyisi yksin nakertaa juttua. Sitäpaitsi allekirjoittanut oli tiestimistä saanut mieleensä, että lehden pitäisi ilmestyä elokuussa. Se kesä ja ne kärpäset.

Tänä kesänä maanteilla on liikkunut pärrä enemmän kuin vuosiin. Pyörät ovat nopeampia kuin ennen ja yhä nuoremmilla ja nuoremmilla on varaa hommata itselleen superpyörä. Näistä syistä tänä kesänä ussempi motoristi on joutunut turvautumaan lääkärin apuun, päästäkseen jälleen satulaan. Mutta monelle on käynyt pahemminkin. Muunmuassa kerhomme jäsenmäärä vähentyi yhdellä, kun Kenne Bäcklund menetti henkensä Lohjalla. Kerho kunnioitti hänen muistoaan sepeleellä.

Eräs asia on aina pyörällä liikuttaessa syytä muistaa - autoilijat eivät näe tai eivät halua nähdä moottoripyörää. He samaistavat sen mopoon ja sentähden varautukaa aina siihen, että auto saattaa kääntyä eteenne missä tahansa. Maatessanne sairaalassa ei paljon lohduta tieto, että olitte kenties oikeassa.

Näin lopuksi mainittakoon, että "Töölön luu ja nahka" (Töölön sairaala) ilmoitti siellä heinäkuun lopulla olleen noin 70 motoristia paikattavana tämän vuoden puolella. Se on paljon se. Hyviä ajoilmoja ja turvallista matkaa.

toivoo Jussi

MOTORISTI ilmestyy tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, ja marraskuussa. Tämän numeron toimitti Jussi Pulkkinen Maikku Ratian avustuksella. Julkaisija: Moottoripyöräkerho 69 r.y.

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

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

Puheenjohtaja	Kerhoisäntä	Kassanhoitaja
Aimo Turunen	Orko Tallinen	Torelf Fagerholm
Gammelbacka	7 p.p	Ruusulankatu 4 B 30
Porvoo	Inkeroinen	Helsinki 26

Sihteeri	Varajäsen
Mauno Tomttila	Seppo Kankola
Villähde	Helsinki
Linmanen	

## VUOSIKOKOUSRALLI KIRJOKIVELLÄ 11-12.9.1971

Moottoripyöräkerho 69 ry:n jäsenet kutsutaan täten vuosikokoukseen, joka pidetään syyskuun 12 päivänä 1971 Kirjokivellä alkaen klo 10.00. Kokouksessa käsitellään kerhon sääntöjen 7 §:ssä mainitut asiat.

Kokoukseen voivat kaikki kerhon varsinaiset jäsenet osallistua.

Kokous pidetään pienen rallin muodossa kuten viimekin vuonna. Tällä kertaa voivat kuitenkin vain kerhon VARSINAISET jäsenet osallistua ralliin.

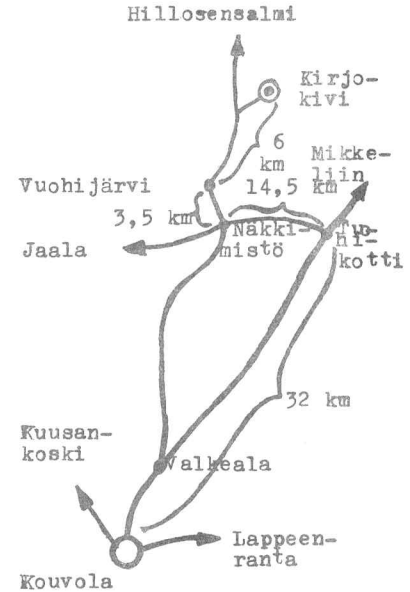
### OHJELMA:

Lauantai 11.9.1971:

Keskustelua henkilövalinnoista ja tulevan kauden toiminnasta alkaen klo 20.00.

Sunnuntai 12.9.1971:

Vuosikokous alkaen klo 10.00



Muista ottaa jäsenkortti mukaan! Kortit tarkastetaan heti Kirjokivelle saavuttaessa, joten muitten kuin VARSINAISTEN jäsenten on turha ajaa Kirjokivelle saakka vain tullakseen käännytetyksi ovelta takaisin.

Majoitus on kuten aikaisemminkin Kirjokiven isossa talossa, joten makuupussi riittää. Kirjokivellä on myös sauna, jota halukkaat voivat käyttää.

TERVETULOA VUOSIKOKOUSRALLIIN!

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

### HELSINGIN KERHOHUONEISTO

Olemme jälleen saaneet Haagan moottorimajan käyttöömmä vuodeksi eteenpäin. Kerhoillat ovat kuten aikaisemminkin joka kuukauden neljäntenä (huom. NELJÄNTENÄ, ei viimeisenä) tiistaina klo 18.00-20.00. Kerhoiltojen päivämäärät ovat:

28.9.71, 26.10.71, 23.11.71, 28.12.71, 25.1.72, 22.2.72, 28.3.72, 25.4.72 ja 23.5.72.

ristä päivämäärät muistiin almanakkaasi! Kerhoisäntänä Helsingin kerhossa toimii Olavi Ahonen, jolle voi toimittaa ohjelmaehdotuksia. Kerhon osoite on Poutuntie 12.

## TIETOKILPAILU

Jälleen MOTORISTI rynnistää uudelle alalle ! Tällä kertaa on kyseessä tietokilpailu, jonka voittajille on tiedossa selvää rahaa ! Oikein vastanneiden kesken arvotaan kolme kahdenkymmenen markan rahapalkintoa !

Mo niin, asiaan mennäkseni niin kysymyksessä on kyllä aivan vakava-  
mielinen kilpailu alaltamme. Jos kiinnostusta riittää tällaisiin kil-  
pailuihin jatkamme niitä tulevaisuudessa MOTORISTEISSA. Ja sitten käsiksi  
kysymyksiin:

1) Mistä on seuraavien moottoripyörämerkkien nimet lyhennetty:

a) AJS	I All Jet Steel
	II A. J. Stevens
	III A. J. Stephenson
b) JAP	I J. A. Prestwich
	II JAPANESE Heavy Industries Ltd
	III John Albert Plimsoll
c) BSA	I The Birmingham Small Arms Co Ltd
	II The British Small Arms Co Ltd
	III The Blackburne Small Arms Co Ltd
d) MZ	I Moto Zephyr gmbh
	II Motorradwerk Zephyr
	III VEB Motorradwerk, Zschopau
e) BMW	I Berliner Motorradwerk GmbH
	II Badische Motorradwerken AG
	III Bayrische Motoren Werke AG

(Jokaisen viiden merkin kohdalla on valittava vaihtoehto I, II tai III, esim. a) III, b) I)

2) Mitä etua ja mitä haittaa saattaa olla männänrenkaiden vaihtamisella tarkoituksella parantaa moottorin tiiviyyttä sylintereitä piomatta ja mäntiä vaihtamatta ?

3) Millä neljällä allaluetelluista tekijöistä on ratkaisevin merkitys onnistuneen sisäänajon saavuttamisessa:

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| a) Ajonopeus                                  | f) Renkaiden ilmanpaine      |
| b) Benssiiniin sekoitettavat<br>lisäaineet    | g) Teräse järki              |
| c) Kaasunavaus                                | h) Ulkoilman lämpötila       |
| d) Kierroslukku                               | i) Vaihte                    |
| e) Normaalia rikkaampi ilma-<br>benssiiniseos | j) Öljyn jäykkyys (SAE-luku) |

Huom. Kaikki ylläluetellut tekijät saattavat vaikuttaa onnistuneeseen sisäänajoon, mutta tarkoitus on siis mainita ne neljä, jotka ovat tärkeimpiä.

4) Tarkalleen mistä johtuu kaksin avaajin varustetun rumpujarrun suurempi tehokkuus yhdellä avaajalla varustettuun rumpujarruun verrattuna ?



5) Kiertokangen alalaakereina käytetään sekä liuku- että rullalaakereita. Kummallakin laakerityypillä on omat hyvät ja huonot puolensa. Mitkä ?

6) Luettele viisi moottoripyörämerkkiä joissa on tai on ollut kardaani-  
veto ? (Myös sellaiset merkit joita ei enää valmisteta kelpaavat)

7) Tällä hetkellä valmistetaan ainakin kolme nelisynteristä mootto-  
ripyörämerkkiä (Münch, Honda ja MV-Agusta) sarjatuotannossa. Mainitse  
toiset kolme nelisynteristä merkkiä, joita ei enää valmisteta !

8) Mitä etua on siitä, että takahaarukka on laakeroitu vaihdelaatikon  
pääakseliin tai sen kuviteltuun jatkeeseen (t.s. siihen akseliin jossa  
on takaketju käytävä ketjuratas) ?



V = vaihdelaatikko T = takahaarukka ER = eturatas TR = takaratas  
L = takahaarukan laakerointipiste. Vasemmalla normaali takahaarukan  
laakerointitapa, oikealla takahaarukka laakeroitu vaihdelaatikon pää-  
akseliin.

9) Saaako moottoripyörässä käyttää perävaunua ? Jos saa, millä ehdoin ?

10) Tutkimusmatkailijat, veljekset Jim, John ja Jonathan olivat löy-  
täneet viimeisestä Afrikasta tähän asti tuntemattoman ihmisryöjähäimon.  
Heidän piti viedä kolme tällaista Iguiriheimon jäsentä, M'laban, K'belan  
ja M'glikin Mombasan lähellä olevaan leiriinsä Iguirimaan liepeillä  
olevasta leiristä, joissa kummassakaan ei ollut muita ihmisiä kuin  
mainitut. Kuljetukseen heillä oli uskollinen, vanha Ariel Red Hunter,  
500 cc, vuosimallia 1939. Siihen mahtui kerrallaan luonnollisesti kor-  
keintaan kaksi henkilöä. He olivat kuljetusta silmälläpitäen opettaneet  
M'laban, K'belan ja M'glikin ajamaan moottoripyörällä, joka oli ainoa  
mahdollinen kuljetusväline. Missä järjestyksessä Jimin, Johnin, Jonatha-  
nin, M'laban, K'belan ja M'glikin oli ajettava Iguirimaan leiristä  
Mombasan leiriin, kun tutkimusmatkailijoita aina piti olla yhtä monta  
tai useampia kuin ihmisryöjiä Iguirileirissä, pyörän päällä ja Mombasan  
leirissä, koska ihmisryöjät muuten pistäisivät vähemmistöissä olevan tai  
olevat tutkimusmatkailijat suuhunsa ?

Ohjeeksi mainittakoon, että mikään kysymyksistä ei ole kompa, vaan  
täysin asiallinen. Useimmista selviää puhtaalla loogisella ajatteli-  
misella.

Vastaukset on postitettava viimeistään syyskuun 20 päivänä 1971  
osoitteella

Torolf Fagerholm  
Ruusulankatu 4 B 30  
Helsinki 26

tf

Moottoripyöräilijän paras henkivakuutus ei ole pelkästään jarrut, vaan myöskin niiden tuntemus kaikin puolin, niiden oikea käyttö sekä taito huoltaa ne oikein ja huolellisesti. Nykyaikaisissa pyörissä nimittäin alkaa olla jo siksi tehokkaat pysäyttimet , että niiden tehoon voi melkein varauksetta luottaa. Tuo MELKEIN on pieni varaus, sillä varauksetta voi luottaa ainoastaan sellaisiin jarruihin, joita pystyy hallitsemaan oikein ja kykenee myös pitämään ne teräkuu- nossa. Tästä asiasta on hyviä esimerkkejä, eritoten japanilaispyö- rien kohdalta, vaikka kuinka paljon. Uudet Kawasaki on varustettu kärkiluokan stoppareilla, vaan kuinka kävikään yhdelle jos toisel- lekin Kawakuskille. Heitä kaatuili siellä täällä. Ja syynä, ei mi- kään muu kuin jarrujen huono tuntemus ja niiden todella surkea käyt- tötaito.

Kun uuden pyörän saa alleen ja rupeaa totuttelemaan siihen, on syytä kiinnittää huomiota, ei pelkästään nopeusmittariin, vaan myös jarruihin ja kokeilla niitä jatkuvasti ja opeteltava käyttämään nii- tä olosuhteiden mukaisesti. Kun "lasissa" on pari markkaa ja jou- tuu syystä tai toisesta jarruttamaan, on tottumaton jarrujalka/käsi viemässä omistajaansa nopeasti hautaan.

Olen ihmetellyt usein sitä, miksi jokaista pyörämerkkiä haukutaan huonoksi ja niin pois päin, kaatuillaan ja kirotaan huonoja renkaita ja jarruja ja kaikkea mahdollista. Harva tuntuu enää nykypäivänä olevan niin rehellinen, että tunnustaa edes itselleen - saati sit- ten kavereille - suurimman syyn olevan itsessään, huonossa ajotai- dossa. Ja kuitenkin, jokainen haluaa ajaa paljon, lujaa ja mahdol- lisimman turvallisesti. Miksi sitten unohdetaan satulaan noustessa se, että ei hallitse omaa ajokkia täydellisesti. Otetaan vaan pyörästä kaikki irti ja sitten joudutaan sellaiseen tilanteeseen , jota ei enää hallitakaan. Tällaisesta ajotyylisestä tulee myös hyvin nopeasti tapa, jota on myöhemmin vaikea muuttaa. Siispä kannattaa aloitella hissukseen ja varovasti., vaikka kaverit vähän panisivat- kin halvalla ja hokuttelisivat kisaan mukaan. He ovat kuitenkin viimeisiä tuomaan haudalle kukkia.

No niin , käydäänpä itse asiaan. Olen erään englantilaislehden suosiollisella avustuksella saanut kasaan vähän juttua eli asiatie- toa jarruista, koskien lähinnä nykyaikaisia pysäyttimiä, joista ni- menomaan levyjarru tekee meidänkin markkinoille tuloaan kovaa vauh- tia.

Moottoripyörän tulee olla kokonaisuus eli sen kaikkien osien tu- lee olla verrannollisia keskenään.Näin ei ole jos esim. 750cc moottori lyödään 350cc tarkoitettuun raamiin.Pyörästä eiture sil- loin kokonaisuutta,sillä ajatelkaapa kuinka suuri epäsuhte vallit- see moottorin ja rungon välillä.Samoin ei ole mitään järkeä vaih- taa jarrujakaan tavalliseen maantiekäyttöön tarkoitettuun ajokkiin koskien nimenomaan alle 650-kuutioisia. Englantilaisten suoritta- mien testien mukaan rumpujarru on aivan riittävä em.kokoisiin "pik- kupyöriin".Käytössä vieläpä levyjarrua parempi ottaan huomioon sen helppohoitoisuuden ja pitkäikäisyyden.Jos lähdetään asettamaan le- vyjarrua johonkin 350-kuutioiseen pyörään,ei siitä ole mitään vas- taavaa hyötyä eli pyörä ei pysähdy edes niin hyvin kuin rumpujar- ruilla.Tällä hetkellä levyjarru tuntuu olevan ainakin meikä-maassa ainoastaan muotioikku.Sellaiselle kaverille suodaan kunnioittava katse joka sanoo asentavansa juuri levyjarruja vanhaan kaksi- ja puolikkaaseensa.Ihmettelet sitten,että miksi rata-ajossa pikkupyö- rissäkin on levyjarrut.Siitä syystä,että levyjarrut on suunnitel- tu nimenomaan kovaan käyttöön,huomioikkaa,ei siis pelkästään lu- jaan vauhtiin,vaan myös jatkuvaan käyttöön,joka rasittaa jarruja normaalia enemmän.Ja mikä onkaan sen kovempi koetus jarruille kuin

kova kisa.Maantieajossa saattaa joskus päästä kymmeniä kilometrejä tarvitsematta käyttää jarruja,kun taas radalla joutuu ajaja käyt- tämään jarruja melkein pä yhtä usein kuin kaasuaakin.

Kun nyt on päästy näin selvytyteen siitä, minkälaisiin pyöriin levyjarru on tarkoitettu, pääsemme eteenpäin. Levyjarrujen suun- nittelua, kokeilua ja valmistamista ovat suorittaneet melkein pä kaikki moottoripyörätehtaat ja kahden viime vuoden aikana ovat sar- jatuoannon aloittaneet myös useat yksityiset , näistä mainittakoon Dunstall-veljekset, Lockheed/Rickman yhtiö, Kennedy Englannista sekä italialaiset suurtuottajat Lambretta ja Campagnola. Kaikkien em. tuottamat jarrut ovat hydraulisesti toimivia. Lambretta-tehdas on myös suunnitellut skoottereita varten aivan oman levyjarrun.

Englannista, jossa on lukuisia yksityisiä mp-osien valmistajia, on saanut alkunsa levyjarrun käyttö maantiepyörissä. Hyvänä esimerk- kinä voidaan mainita jälleen nimi Dunstall ,jonka Nortonit ova erit- täin kovassa kurssissa samoin kuin hänen valmistamansa osatkin. Alus- sahan hän pani pääpainon moottorille ja pyrki saamaan niihin tehoa enemmän ja onnistuikin, kunnes hän ymmärsi, että kohonnut teho ja huippunopeus vaati myös tehokkaammat jarrut. Mikä olisi ollutkaan sen herkullisempi tutkimisen ja kokeilun kohde kuin levyjarrut. Hetkessä nousi hänen rinnalleen tukku nimiä, jotka rupesivat peres- kelemaan toisen keksimää ideaa. Näin Englannissa, siellä saa idean isä aina tusinoittain muita yrittäjiä, ja niinpä se onkin suvereeni maa moottoripyörämaailmassa. Voi, olisipa meillä edes jokin bruth- brothers ja &, joka tekisi jotain meikälaisen tilanteen parantami- seksi, mutta ei kun ei. Tietysti siihen vaikuttaa se, ettei tällai- seen hommaan voi ryhtyä ilman melkoisia pääomia, asiantuntemusta jne., mutta kyllä meilläkin pystyttäisiin johonkin. Onhan täällä tehty se kuuluisa kahdeksanpyttyinenkin ja paljon muuta, mutta ...

Englantilaine jarru-asiantuntija CHARLES DEANE sanoo: "Levyjarrut eivät vielä ole saavuttaneet huippukohtaansa mootori- pyöränäyttämöllä. Kaksinokkainen rumpujarru on todennäköisesti yhä huippu-pysäyttäjä, mutta yhä useammat motoristit sanovat:"Minäkin haluan tuollaiset!" -tarkoittaen levyjarruja - ja niinpä levyjarrut ovatkin pikkuhiljaa kiipeämässä yleiseen suosioon.

Levyjarruissa on lukuisia etuja rumpujarruihin nähden, mutta on otettava huomioon se tosiseikka, että ne ovat todella hyödyllisiä vain korkeisiin huippunopeuksiin viritetyissä moottoripyörissä, jotka ovat myös rakenteeltaan liian erilaisia, jotta voitaisiin käyt- tää tavallisia rumpujarruja.

Normaalissa maantieajossa levyjarru ei ole parempi tai huonompi kuin rumpujarru, lukuunottamatta sen parempaa pitävyyttä märkänä esim. sateella ajettaessa. Rumpujarru menettää kasteessaan täydelli- sesti pitävyytensä ja toimivat vasta kuivuttuaan , joka kestää mel- ko kauan. Levyjarru "kohauttaa vain olkapäitään" vedelle ja toimii aivan normaalisti kastumisesta huolimatta.

Missä levyjarrut todella "keräävät pisteitä"ovat suuret nopeudet. Levyjarrut haihduttavat kuumuuden erittäin nopeasti ja ovat tämän vuoksi vähemmän alttiita "häipymiselle". Toinen etu levyjarruissa on se,että ne eivät lukkiudu tai takerte- le raskassaksan jarrutuksissa tai kovassakaan käytössä.Jarrutus- teho siirtyy viipymättä jarrutuksen suorittavasta vivusta levyyn ja edellyttäen,että kaikki mekaaniset osat ovat hyvässä kunnossa, levyjarrut antavat erinomaisen jarrutustehon. On kuitenkin olemassa muutamia kohtia,jotka voivat olla vääriä tai väärin asennettuja.Huolellisella tarkastuksella varmistetaan jarrujen kunto,jotta ne toimisivat vaivatta tilanteessa kuin ti- lanteessa!"

## KOHTI PAREMPIA JARRUJA

kulkee kehitys. Moottoripyörän suorituskyky tällä vuosikymmenellä on parantunut enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Jopa niin, että jarrut eivät ole pysyneet kehityksen mukana. Tämä on ollut japanilaisillekin vaikea ongelma nimenomaan heidän isojen pyöriensä kohdalla, sillä mahtavat nopeudet ja valtava massa asettavat jarrut kovalle koetukselle.

Suunnittelijat ovat miettineet tätä ongelmaa ja kehitelleet kaksinokkaisen rumpujarrun ja jopa levyjarrun, jossa on päästy siihen, että kestävätkin kuumuuden eivätkä kulu liian nopeasti. Kaksinokkaisen rumpujarru kehitettiin TT-radoilta saaduista kokemuksista ja nykyään TT-ajokokeissa käytettävät jarrukengät ovatkin valmistettu ns. yhdistelmämenetelmällä, joka takaa jarruille hyvän käyttövarmuuden ja pehmeän mutta silti tehokkaan jarrutuksen.

Jarruhinnat, merkinnältään AM-4, kehitti herra Ferodo. Tämä uusi hihna koostumus lisää kitkerrointa huomattavasti yli normaalin sekä kestää kuumuutta entisiä hihnoja paremmin. Mutta ei niin hyvää, ettei joutain huonoakin, niin tässäkin tapauksessa. Ferodo myönsi, että kun ajetaan hiljaa tai jarru on kylmä tai kostea, sillä on taipumus käyttäytyä hyvin arvaamattomasti.

Jarruja voidaan sanoa liian hyväksikin riippuen minkälaisissa olosuhteissa niitä käytetään. Yleensä on niin, että suurissa pyörissä on ilmeisen tehokkaat pysäyttimet, jotka ovat parasta mahdollista ajettessa maantiellä. Kaupunkiajossa ne ovat kuitenkin aivan liian tehokkaat, koska niitä ei ole rakennettu hiljaisiin nopeuksiin varten ja ovat näin käytöltään töksähtelevät ja takertelevat.

Nyt on jokaisella mahdollisuus rakentaa itse sellaiset stopparit näistä em. jarruista asentamalla ns. yhdistelmä-kengät, joka toimenpide ei vaadi juuri muuta kuin hieman näppäryyttä ja halua. Se kuinka yhdistely suoritetaan, riippuu tietysti jarrukengistä, mutta tässä muutamia neuvoja:

Ota kaksinokkaisen jarrun normaalit AM4-hinnat käyttämättömät (raaka) hinnat. Tämä hihna, kuten edellä on mainittu, on kehitetty kestäväksi erityisen kovia jarruja ja kuumuutta, ja on ns. kova hihna. Lopettaaksesi pienissä suorituksissa tapahtuvan nykimisen ja takertelun, kylmänä tai märkinä, ota pieni pala pehmeämpää hihmaa esim. RM2 ja sovita tämä jarrukengän etuosaan. (Etuosalla tarkoitetaan jarrukengän sitä päätä, jota vasten rumpu pyörii.) Näin tehdään kummallekin kengälle.

Työ voidaan suorittaa leikkaamalla jarruhinnan etupäästä pois toisen niittiparin jälkeinen pala paikalle. Sitten jätetään sentin tai kahden rako jarrukengän takaosaan kiinnitettävään RM4-hihnaan. Entinen jarruhihna tietysti poistetaan ensin. Kiinnitettäessä uusia hihnoja on kiinnitettävä huomiota erityisesti siihen, että hinnat tulevat todella tukevasti paikalleen. Kaikkein paras tapa suorittaa hihnojen vaihdosta on teettää se asiantuntijan luona. (Otaen huomioon meikään huutavan asiantuntijapulan jokaisen on nähtävästi luotettava omaan itseensä). Hinnat voidaan leikata samanleveydeksi helposti, asettamalla ne pieneen ruuvipuristimeen ja sahaamalla ne metallisahalla. Poratessasi reikiä niitejä varten muista vertailla kenkää hihnaan hyvin usein ja poraa reiät kovametalli terällä. Älä unohda, että reikien tulee olla tarkalleen vastakkain porattuja. Suositeltavin porausnopeus on yli 3/8 tuuman (n. 9mm.) rei'ille 1400r/min.

Kun olet saanut kengät kuntoon, on sinulla niissä 20% hihnan pinta-alasta pehmeää ja 80% kovaa. Näin olet saanut jarrut, jotka ovat pehmeät kaupunkiajossa olematta silti suurissa nopeuksissa heikot. Mestari-ajaja ja -rakentaja-suunnittelija Dave Degens on joutunut pitkiä rata-ajoja ajaessaan lukuisiin vaikeuksiin etsiessään sellaista jarrua, joka ei hilpailun aikana kulu loppuun. Jarrujen häipymisen sananmukaisesti ilmaan on ollut kaikilla yleisin harmi esim. Barcelonan 24-tunnin ajossa, jossa Montjuichin mutkittavalla radalla jarrut saivat tehdä töitä paljon enemmän kuin mihin ne kykenivät.

Lopulta Degens keksi ratkaisun. Mieluummin kuin hukkasi kallista aikaa vaihtamalla jarruja joka neljäs tai viides tunti, Degens kokeili erilaisilla jarruhinnayhdistelmillä. Hänen kahdeksanokkaisessa etujarrussaan (yksi jarrukilpi kummallakin puolella keskiötä, joissa kummassakin neljä ohjauskenkää) hän havaitsi, että asettamalla AM4-hinnat yhteen sarjaan kenkiä ja RM2-hinnat toiseen sarjaan, ei jarrutuskyky huonontunut vaan antoi erttään hyvän kestävyuden kulumista vastaan. Tosiasiassa hänen jarrunsa kestivät vaihtamatta koko viime ajon ja olivat ajon jälkeen täysin käyttökunnossa. (Degens voitti viime syksynä Barcelonan 24-tunnin ajon Triumphillaan). Olennaista kuitenkin on se, että hänen jarrussaan on jarrutusoperaation suorittava mekanismi itse suunniteltu ja toteutettu. Syy tähän on ollut se, että hinnat laajenevat ja myöskin kuluvat eri asteisesti, joten itsetehty mekanismi antaa jatkuvasti 100% kontaktin.

KÖLI

(Käännetty englantilaisesta mp-lehdestä MOTORCYCLE, Scooter & Three-wheeler Mechanics).

Yllämainittuja Ferodo-hihnoja toimittaa helsinkiläinen HEDENGREN OY. Niitä ei varastoida Suomessa, mutta äkkiäpä ne Englannista tulevat. Heillä on myös käteismyynti, mutta tulee varmasti halvemmaksi tilata hinnat autotarvikeliike Felmer Tuomisen kautta.

## HUOMIO KAIKKI KERHOLAISET

Motoristin seuraavassa numerossa alkaa uusi sarja, jossa tullaan esittelemään kaikki kerhon jäsenet, aina muutama kerrallaan. Ensimmäisinä ovat vuorossa hallituksen jäsenet ja sen jälkeen kaikki muut paikkakunnittain.

Mä tulen lähettämään jokaiselle henkilökohtaisesti kirjeen, jossa pyydetään kertomaan lyhyesti itsestään ja pyörästään. Kuvakaan ei olisi pahasta.

Mä toivon kerholaisten suhtautuvaan asiaan myönteisesti. Olis nimittäin kiva tällä tavoin saada kerholaisia lähemmäksi toisiaan.

Maikku

## TOINEN HUOMIO

Aina kun lähetätte Motoristiin valokuvia ja haluatte ne takaisin, pistäkää nimi kuvan taakse ja varustakaa kuva palautuspostimerkillä. Yleensäkin olis kiva, jos te kirjoittaisitte nimenne kuvan taakse ja kertoisitte ketä kuva esittää ja mistä se on otettu.

Jussi

SUORITUSKYKY:

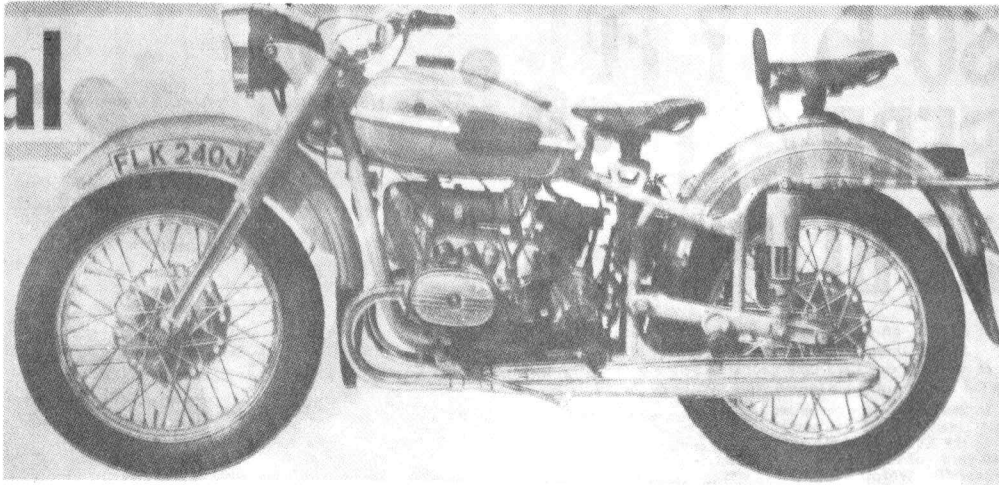
Suurin mitattu nopeus 142,6 km/t  
 kihtyvyyys 0-400m 17,9 sekuntia , loppunopeus 120,6 km/t  
 jarrutusmatka kuivalla asfaltilla 50-0 km/t 12,5m  
 kääntösäde 12m  
 paino n. 220 kg

Uralia on sen suuresta painosta huolimatta helppo ajaa. Jo kävelyvauhdissa pyörä pysyy pystyssä kuin itsestään, johtuen matalasta painopisteestä. Vaikka Uralia ei pysty heittelemään puolelta toiselle, kuten ei muitakaan isoja bokserivehkeitä, se säilyttää hyvin suunyansa. Kytkin on pehmeä ja helppo käyttää. Myöskin vaihteisto ansaitsee kiitosta. Jousitus on erittäin jäykkä, mutta sivuvaunukäyttöön omaan. Jarrut, varsinkin etujarrut, ovat suorastaan ala-arvoiset. Yllä oleva jarrutusmatka on saatu Ferodon hihnoilla ja asiaa auttoi lisäksi avaaajan varren säätö. Viimeistely on myös heikko, vaikka vientipyörien sanotaan saaneen erityisen huolellisen viimeistelyn. Ulkonäkö ei muutenkaan ole mitenkään onnistunut länsipyöriin tottuneesta, mutta eihän siihen hintaan voi paljon vaatiakaan. Konelasta kerrottiin hinnan olevan 4500 mk, ja pyöriä tulee maahan näinä päivinä. Tällä kertaa ne ovat mustia. Sivuvaunupyöriä tuodaan vain tilauksesta ja hinta lienee yli 5500 mk. Ottakaa selvää Konelasta, Heikkiläntie 5, helsinki 20 00200.

( kirjoitus lyhennetty Motor Cyclestä )

Jussi

P.S 21.8. TV:ssä esitettiin venäläinen filmi " Varokaa autoa ", ja siinä sivuvaunu-Uralia heiteltiin kovasti. Hyvin näytti kestävän ja kulkevan.



Tämänvuotinen ralli oli järjestyksessä viides ja siksi\*eräänkuin juhlaralli. Paikalle saapui yli 450 pyörää. Tarkemmat tilastolliset tiedot pyörämerkeistä yms. myöhästyivät ja ilmestyvät vasta seuraavassa numerossa. Parempi myöhään kuin ei milloinkaan.

Rallipaikka sijaitsi suhteellisen huonon ja pitkän (15 km) yksityistien päässä. Tie oli varmaan yleinen kiroilun kohde , sillä siinä sattui lukuisia kaatumisia ja pahojakin loukkaantumisia. Itse leiripaikka oli puolestaan erinomainen. Hyvät keittopaikat ja siisitt vessat (olivat kuulemma pystytetyt juuri ennen rallia) mahtavat pinot kuivia pilkottuja puita, kuivat telttapaikat ja puhdasvetinen kalaisa järvi uimarantoinen teki olon mukavaksi. Tosin vain muutamilla kekseliäimmillä oli kalastusvehkeet mukana, mutta eiköhän ensi kesänä kalastella enemmän.

Allekirjoittanut myöhästyi teknillisten häiriöiden johdosta varsinaisesta rallista (saavuun rallipaikalle vasta sunnuntai- aamuna ) mutta kuulopuheitten mukaan, paikkaa ja järjestelyjä keuhuttiin kovasti. Tie ja vessapaperin puute olivat melkein pä ainoat moitteiden kohteet. Paikalla kävi myös myymäläauto, joten ruokaa ja juomaa riitti. Oli kahvitarjoilukin voileipineen, oli poronlihaa ja oli rautainen svengi päällä.

Lopuksi haluaisin kiittää kerhon puolesta Marttoja kahvitarjoilusta, leirialueen hoitajia ja Metsähallitusta hienosta paikasta, sekä Ranuan "vallesmannia" nimismies Seppälää erittäin myönteisestä suhtautumisesta. Toivottavasti olemme tervetulleita ensivuonna- kin. Kaiken kaikkiaan varsin onnistunut ralli.

Jussi

P.S. Viiyimme paikalla maanataihin ja paikalla olleet paikkakun- talaiset hämmästelivät leirialueen siisteyttä. Siitä kiitokset mu- kana olleille. sama

P.S.S. \*Sana eräänkuin pitäisi olla ERÄÄNLAINEN. Virhe johtui sii- tä, että puhtaak- sikirjoittaja oli omissa ajatuksis- saan.



KONTIORALLIJUTUS- TA TULI VÄHÄN LY- KÄINEN , MUTTA SA- NOTAANHAN SANAN- LASKUSSAKIN, ETTÄ YKSI KUVA KERTO O ENEMMÄN KUIN TU- HAT SANAA. MENE JA TIEDÄ !



Nimismies Seppälä ottaa  
"kylmät" sota-Zyndappista.  
Oikealla johtaja Sallinen.



Kontiorallitoimikunnan puheen-  
johtaja Henrik Pudich pitämäs-  
sä pyöräinsä pystyssä

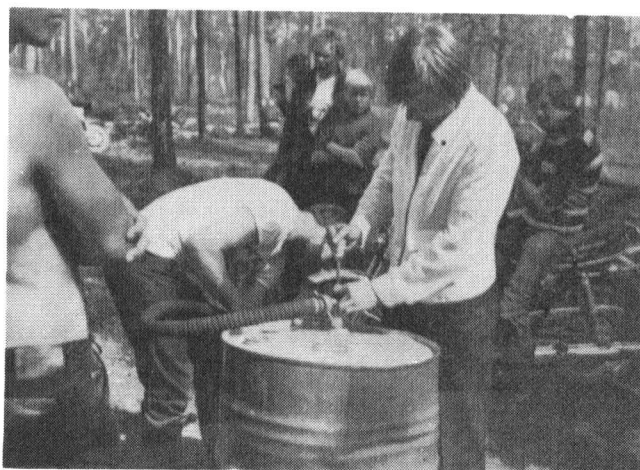
Yksi Kontiorallin nais-  
puolisista osanottajis-  
ta, Riitta Saukkonen,  
250 cc BMW



Kontiorallitoimikunnan  
"toimeenpaneva" jäsen  
energinen Oja Autio



Kontiorallin "bensa-asema"  
Liruttajana Orko Tallinen



Kontiorallitoimikunnan tilas-  
toja laskeva jäsen Reiska Huuhtanen



puheen ollen on usein ihmetelty, minne ovat hävinneet sen ja sen merkiset vanhat pyörät, kun niitä tuli silloin niin ja niin paljon. Pari selvitystä tähän asiaan onkin saatu. Jo yleisesti puhutaan useimpien mehtyneen sota-aikana Karjalan kannaksille ja vähän muuallekin, ja maataloustaisteluuissa niillä on ollut aina oma merkityksensä. Onpa metsäteollisuuskin sirkkelien muodossa iskenyt hampaansa vanhoihin moottoripyöriin, mutta ne ovat aivan yksityistapauksia. Sellainen on seuraava esimerkkinä: pari kaveria olivat romuretkellä jossain tuolla pohjoisessa ja löysivätkin eräästä kylästä vanhan tonnikaksätasen Harlikan moottorin. Mutta - se toimi sirkkelin pyörittäjänä, ja lisäksi hyvänä sellaisena. Kauppaa tietysti hierottiin, mutta omistaja piti päänsä kylmänä, eikä myynyt. Oli nimittäin jo parinkymmenen vuoden ajan sahaillut naapurien puita eikä ollut karttanut naapurikyliäkään, vaan oli hinaillut sahasa satojakin kilometrejä ja tehnyt rahaa. Käyttökelpoinen kun oli niin mitäs sitä myymään, leipäpuutaan.

Onhan niitä fillareita luhistunut lantakuormien allekin ja monet ovat ne, jotka on jätetty lahoamaan jonnekin suon reunaan tai peräti silmään. No, käydäkseni itse asiaan, osui tuossa eräänä päivänä kuulomatkan päähän eräs miehenpuoli, ikää laskujeni mukaan vuonna neljäkymmentä ja kolme päälle. Niitä sota-ajan nuoria, helsinkiläinen syntytään. Kertoi olleensa jossain nuorten varaskoplassa vuonna 41 ja siitä eteenpäin ja kerroskeli mielenkiintoisia tarinoita, joihin nähdäkseni on uskominen. Monihan tietää, että Helsingin liepeillä on vieläkin sellaiset paikkakunnat kuin Leppävaara ja Kilo. No niin, ne olivat jo silloin mainittuna vuonna. Armeija tarvitsi noihin aikoihin kaiken metallitavaran valmistukseen joukoilleen erinäisiä tarvikkeita. No mistäs sitä raudanpuolta otti muualta kuin kansalaisilta, ja niinpä järjestettiin valtakunnallinen metallitavarankeräys vuonna 41. Huomioikaa sana valtakunnallinen, sillä se tosiaan tarkoitti koko maata. Tässä vaiheessa tulee mukaan kuvaan paikkakunnat Leppävaara ja Kilo. Leppävaara asemalta Kilon suuntaan pitkin radan vartta perustettiin romunkeräyskeskus, joka epäilemättä on ollut suurin, mitä maassamme on koskaan nähty. Nimenä keskuksella oli Maanromu. Osuva nimi, kun ottaa huomioon romujen mielikuvituksen erilaisuuden. Sieltä löytyi, voipa sanoa, melkein mitä vain, ehjistä könninkelloista ajokelpoisiin autoihin ja kaikkea siltä väliltä. No niin, alkää hermostuko, tässä tullaan juuri niihin moottoripyöriin. Eräänä päivänä saapui mainitsemani miehenpuoli varaskopiansa kanssa nuuskimaan Maanromun nurkalle, sillä sieltä jos mistä oli löytyvä "Mustan Pörssin" kauppatavaraa. Kiinnittyi siinä sitten poikien huomio erääseen paikalle puuskuttavaan junaan, joka pysähtyi melkein päiden luottuville. Maanromun henkilökuntaan kuului arviolta 50 romujen vastaanottajaa ja lajittelijaa, ja nyt oli näiden vuoro hyökätä junanvaunujen lastin kimpuun. Vaunu toisensa jälkeen tyhjeni ja lopulta oli jäljellä enää yksi vaunu. Jännitys tiivistyy, eikä vain!

Tuo vaunu oli täynnä M O O T T O R I P Y Ö R I Ä :

Ensinmäisenä miehet raastoivat ulos armeijan vihreän kaksipyttyisen, joka saamani käsityksen mukaan oli mahdollisesti Harley Davidson. Tarinan kertoja ei ikävä kyllä tuntenut moottoripyöriä, eikä näin ollen pystynyt valaisemaan tuota merkkikysymystä tarkemmin. No, joka tapauksessa, vaunu oli täynnään fillareita. Ensinmäiseksi ulosotettu pyörä oli kuulemma oikein siistissä kunnossa ja hetken kuluttua oli paikalle tullut pari sen aikaista mp-eksperttiä ja luvanneet laittaa pyörän ajokuntoon. Kertoja ja hänen koplansa oli seurannut silmä tarkkana tätä kunnostamista, joka ei todellakaan käsittänyt kovin montaa vaihetta, ainoastaan bensiinin kaadon tankkiin. Asia oli sillä sipulilla. Pari potkua ja moottori kävi, ja iloinen miesjoukko yksi toisensa jälkeen teki pyörällä kunniakerrokse romukeskuksen ympäri. Näin silloin. Ja sitten vielä ihmetellään minne ovat vanhat fillarit hävinneet. No, niistä valettiin ammuksia ja aseita, joita sitten syydettiin päällekkä-vijän puolelle.

Samoin oli kyseinen kopla löytänyt muutamia hamstrausvarastoja

Espoon puolelta. Ruoka- ja nautintoaineiden lisäksi ne olivat sisältäneet jokusen moottoripyörän, useinmiten vielä tehdaspakkauksessa.

Ennenhän olemme oppineet, että tutkimattomat ovat vanhojen pyörien tiedot, mutta nyt on ainakin jonkun verran asia selvinnyt ja tiedämme, että ne tiedot ovat olleet R A U T A T I E T !

KÖLI

KOKKO-RALLI 12.-13.6.1971

Ensimmäinen KOKKO-ralli oli Kokkolassa Seljoksen leirintäalueella. Ralliin oli saapunut yli 160 motoristiä ympäri Suomea. Joukosta löytyi muutama moottoripyöräilevä nainenkin. Järjestäjien mielestä ralli onnistui yli odotusten.

Kaikilla ralliin osallistujilla oli vapaa pääsy saunaan ja hyvät uintimahdollisuudet. Mainittakoon, että rallialueella oli baari, josta oli saatavana lämminruokaa, kahvia ym. ym.

Rallin symbolina poltettiin kokko, joka tulee olemaan jokavuotisen tapa. Rallissa palkittiin seuraavat henkilöt:

Parhaiten rakennettu pyörä: Sauli Rämö Lahdesta (Triumph Bonnie)

Vanhin osanottaja ja pisimmän matkan ajanut: Esko Aalto, Ruotsi,

Ockelö Sund

Vanhimman pyörän palkin to: Juha Topparin BSA 500cc vm -51, Vaasa

Nuorin osanottaja: Jerker Sundström, 6vuotta, Kokkola

Rallin järjestäjinä kiitämme avusta ja neuvoista Reijo Heikkistä Pieksämäeltä, Eero Parikkaa Turusta ja Orko Tallista Inkeröisistä.

Ensi vuonna ralli järjestetään samoihin aikoihin ja toivomme, että -71 ralliin osallistuneet tiedottavat asiasta eteenpäin.

Kiitämme kaikkien ralliin osallistuneita ja toivotamme kaikki tervetulleiksi ensi vuonna, niin uudet kuin vanhatkin osallistujat.

MP- terveisin

järjestäjät

Frei Byskata

Mauri Huttula