

tervetuloa ottamaan yhteyttä!

Tarjoan kaikille Moottoripyöräkerho -69:n jäsenille erikoislennuksen kaikista myymistämme Philipstuotteista (ei tytöistä) Reijo Heikkinen



Radio-Soitin
Häyrisentie 4, Torin laita
76100 Pieksämäki 10
Puh 958-11816
iltaisin 958-11826



AUTOTARVIKKEITA JA VARAOSIA



jo sytytti

TÖÖLÖNKATU 6

Kansallismuseon takana
avoinna 9-17, lauant. 9-14
puh 492 906

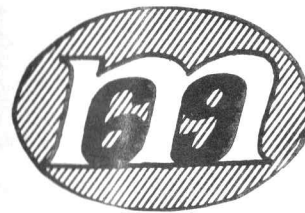
- Bosch-osia
- Lucas-osia
- lisävalaisimia
- moottorilämmittimiä
- akkuja
- pakka snestettä
- kierrosluku- ym. mittareita
- suodattimia
- iskunvaimentimia
- jarruhihnoja ja paloja
- äänenvaimentimia

50-60 % alennuksella lähes 1000
nimikettä, mm. turvavöitä, releitä,
lamppuja, jousi- ja olkatap-
peja, kemikaalioita yms.

NERVANDERINKATU 11

puh 441 159

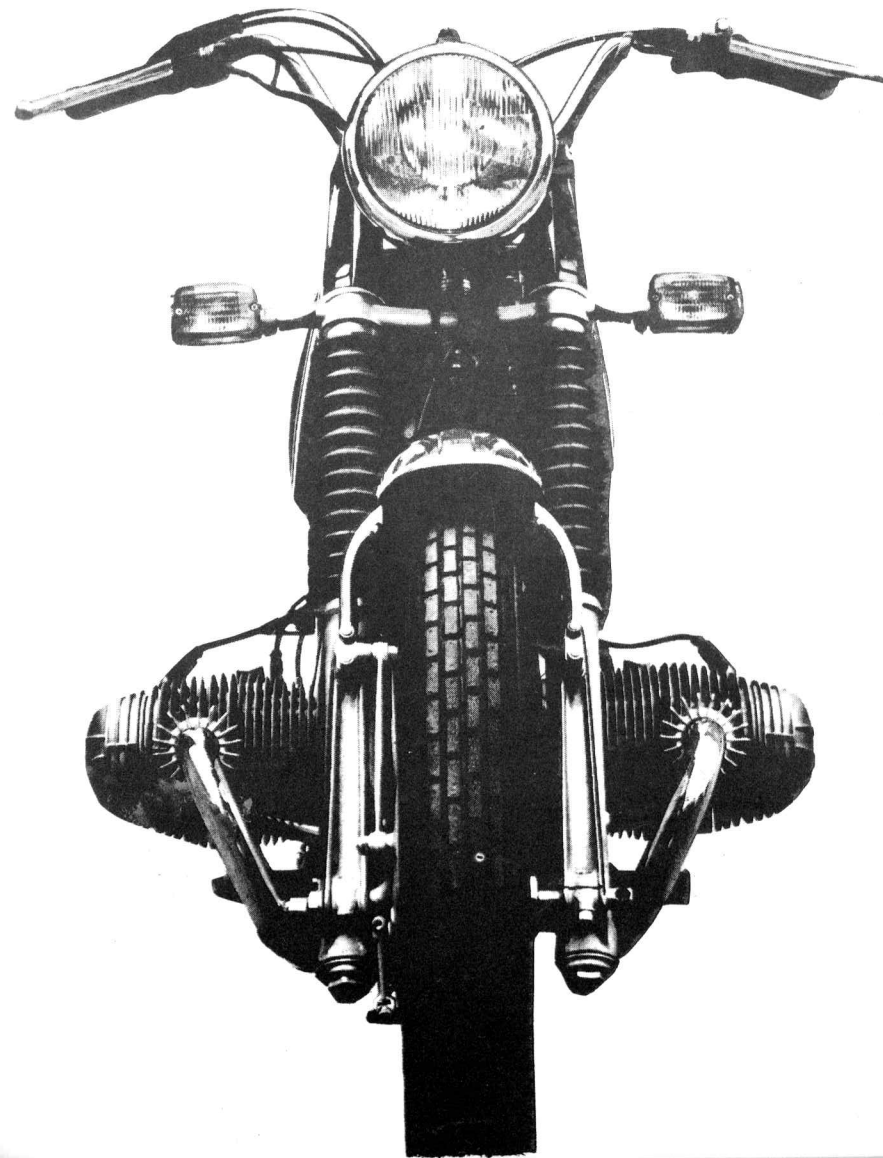
YLEIS-VARAOSA OY



Motoristi

N^o 5 MARRASKUU 1971

Moottoripyöräkerho 69 ry.



Motoristi ilmestyy tammi-,maalis-,touko-,heinä-,syys- ja marraskuussa

Julkaisija Moottoripyöräkerho 69 r.y.

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

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus ajalla 12.9.1971 - 11.9.1972 :

Puheenjohtaja	Kassanhoitaja	Sihteeri
Aimo Turunen	Juha Nokelainen	Mauno Tonttila
Gammelbacka	Soukanniemi	Rauhankatu 6 B 25
Porvoo	Soukka	15110 Lahti 11
Kerhoisäntä	Toimittaja	Varajäsenet
Orko Tallinen	Jussi Pulkkinen	Olavi Autio
Inkeroinen	Soukanniemi	Kari Saarno
	Soukka	

=====

TERVE TAAS !

Ajokausi taitaa olla päättymässä tältä vuodelta, sillä ainakin minulle ensilumi merkitsee pyörän talviteloilille siirtämistä. Tässä onkin jo samuisin ehtinyt tulla vilu töihin ajellessa ja pääsipä angiinakin yllättämään. Eipä silti, ei sitä enää tee mieli mihinkään pitkälle lähteä (eikä taitais kukkarokean kestää), vaikka jäljellä olisi vielä se Elefantentreffen. Täytyy vaan tyytyä pitkänä talvi-iltoina ajamaan menneen kesän reissut uudestaan ja SÄÄSTÄÄ RAHAA uusia kokemuksia varten.

Apteekkipyyntöni lehden myöhästymisen johdosta, mutta uskokaa tai älkää, on ollut kovesti hommia töissä, ylityötä yms.. Toimituksen muutto Soukkaan ja kerhon oman kirjoituskoneen epäkuntoisuus myöhästyttivät nekin osaltaan lehden ilmestymistä. Toivottavasti tammiikuun numero tulee ajoissa käsiinne.

Kirjeitä on tullut ilahduttavan paljon ympäri Suomea. Lisäksi monet kaverit ovat kirjoittaneet juttuja niin innokkaasti, etteivät kaikki mahdu tämän numeron sivuille. Kiitos kaikille! Uudet jutut ovat myös aina tervetulleita.

Suuri kiitos kuuluu myös Maikulle, joka on ahkerasti avustanut työn paljouden rasittamaa toimittajaa.

Nähdään taas, joulujuhlissa, Pieksämäellä

terveisin Jussi

Ties kuinka mones Trollralli järjestettiin tänä vuonna tuttuun tapaan Grindehaimissa (200 km Oslost). Rallissa ei tällä kertaa ollut muuta hämmästyttävää kuin paikallista asujamistua kahduttanut, suomalaisten suorittama, invaasio - meitä oli yli 40. Tarkkaa lukumäärää ei tiedetä. Samasta syystä meiltä vietiin kerhopalkintokin. 35:n kruunun osanottajamaksun takia useat jätivät ilmoittautumisen sikseen. Näin ollen kerhopalkinnon vei eräs Paalisista kotoisin oleva ryhmä, joka koostui noin 25:stä jäsenestä ja matkaa oli kolmisentuhatta per nappi meidän tuhattakolmeasataa vastaan. Matka laskettiin kerhon kotipaikan mukaan joksi kuusysiläisille tuli Helsinki.

Rallissa tuntui olevan edellisvuotta enemmän väkeä, johtuen mahdollisesti osaksi siitä, että katsatus oli tänä vuonna lievempi. Ohjelman mukaisesti odotti tutka suomalaisia jo Ruotsin puolelta ja Norjasta löytyi jatkoa menen tullen. Minä taasen olin Vec-kin Timon kyydissä suurimman osan matkasta, eikä sakkoka tullut. (Timo nääs väitti itsepintaisesti haistavansa ainakin Ruotsalaiset tutkat jo kaukaa.) Rauhallisesti me muutenkin polttelimme - kiirettä kun ei ollut. Yksi kolmannes suomalaisista sai sakot (100-200 kr) ja kyllä sitä sitten kirottiin.

Parasta Trollissa oli maisemat. Niinpä useat ajelivatkin sunnuntaiamuna ympäröivässä Jotunheimin vuoristossa, joka muuten oli Pohjoismaiden korkein. (Galdhøpiggen 2469m ja Glittertind 2452m) Siellä oli myös Pohjoismaiden suurin jäätikkö, Jostedalbren 473 km. Oli pahuksen hienoa.

Ensi vuonna on luultavasti Trolli viimeistä kertaa. Lukuisten nopeusrajoitusten rikkomisen johdosta on poliisi ryhtynyt toimenpiteisiin - se siitä. Ois kiva lopuksi kirjoittaa, vi sees igen i Troll-Rally 1972, mutta isänmaa kutsuu ja siirryn harmaisiin. Ei maha mittään, joten pitäkää hauskaa!

TASKINEN



Pöytäkirja Moottoripyöräkerho 69 ry:n vuosikokouksesta Kirjokivessä 12.9.1971. Läsä oli 52 kerhon varsinaista jäsentä.

1 §

Kokouksen avasi Torolf Fagerholm.

2 §

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Torolf Fagerholm, sihteeriksi Mauno Tonttila ja pöytäkirjantarkastajiksi Kari Koskinen ja Antti Seise. Puheenjohtaja totesi kokouksen sääntöjen mukaisesti koollekutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

3 §

Puheenjohtaja luki toimintakertomuksen ajalta 1.1-31.12.1970 ja 1.1-31.7.1971 sekä tilintarkastuskertomuksen ajalta 1.1-31.12.1970 ja 1.1-31.7.1971. Tilinpäätökset 31.12.1970 ja 31.7.1971 hyväksyttiin ja hallitukselle myönnettiin tili- ja vastuuvapaus ajalta 1.1.1970-31.7.1971.

4 §

Kerhon toimihenkilöiksi valittiin seuraavat henkilöt:

Puheenjohtaja	Aimo Turunen
Sihteeri	Mauno Tonttila
Toimittaja	Juhani Pulkkinen
Kerhoisäntä	Orko Tallinen
Kassanhoitaja	Juha Nokelainen
Varajäsen	Olavi Autio
Varajäsen	Kari Saarno
Tilintarkastaja	Reijo Heikkinen
Tilintarkastaja	Henrik Budich
Tilintark. varamies	Kalevi Autio
Tilintark. varamies	Pekka Pulkkinen.

5 §

Jäsenmaksun suuruudeksi määrättiin viisitoista markkaa, ja ainaisjäsen -maksuksi 225 markkaa. Talousarvio luettiin ja hyväksyttiin.

6 §

Seuraavaksi valittiin Kontiorallitoimikunnan jäsenet:

Puheenjohtaja	Olavi Autio
Ralli-isäntä	Henrik Budich
Ilmoittautumiset	Reino Huuhtanen
Kirjeenvaihto	Torolf Fagerholm
Katsastus	Mauno Tonttila, jotka mainitut viisi

henkilöä muodostavat suunnitteluryhmän. Lisäksi valittiin näiden avustajiksi

Katsastukseen Seppo Rämö, Sauli Rämö ja Kari Saarno, sekä Pekka Järvinen, jotka toimivat Mauno Tonttila apulaisina.

Ralli-isännän apulaisiksi valittiin

Järjestyspäälliköksi Eero Parikka, merkkimyyntiin Anja Autio, Tuire Vepsäläinen ja Riitta Saukkonen, palkintojensaajien tutkijoiksi Antti Seise ja Timo Rajakangas, opastukseen Jussi Pulkkinen.

Seppo Rämö lupautui järjestämään viitat reitille. Ranuan Marttoja päätettiin pyytää muonitusta hoitamaan.

Kevätretki päätettiin tehdä Raaseporiin.

7 §

Todettiin, että kaikki päätökset olivat yksimielisiä. Kokous päätettiin.

4.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Toimintakertomus ajalta 1.1-31.7.1971

Kevätkaudella oli kerhon toiminta keskittynyt kahteen tapahtumaan. Moottoripyörä 71 -näyttelyyn ja Kouvolan kevätralliin.

Näyttelyssä oli kerhon osastolla neljän kerholaisen pyörät. Ne olivat todellisia yleisömagneetteja, ja osastomme oli ilmeisesti suosituimpia. Lisäksi oli näytteillä kuvia sekä kerhon merkkiehdotus. Motoristia No. 2/71 jaettiin noin 1.200 kpl. Taloudellisesti näyttely oli meille edullinen, koska Motoristin painatuskulut katettiin ilmoitussmaksuilla.

Kouvola kevätralli pidettiin 24-25.4.1971. Kirjokivelle saapui 53 jäsentä. Ralli toteutettiin Kouvolalaisin voimin Orko Tallisen johdolla.

Vuoden päätapahtuma, Kontioralli, oli täydellinen menestys. Osanottajia oli 526, joukossa motoristeja Ruotsista, Tanskasta, Hollannista, Saksasta ja Englannista. Kontioralli tuotti voittoa mk 3.150,18.

Hallitukseen on toimintakaudella kuulunut Aimo Turunen, Mauno Tonttila, Torolf Fagerholm, Tapio Kahila, Reima Paakkanen, Orko Tallinen ja Seppo Kankola. Reima Paakkanen ja Tapio Kahila ovat eronneet kesken toimintakauden ja Jussi Pulkkinen on hoitanut toimittajan ja Orko Tallinen kerhoisännän tehtäviä toimintakauden loppuajan.

Paikalliset kerhohuoneistot Helsingissä ja Kouvolassa ovat jatkaneet toimintaansa, Helsingissä on kokoontuttu kerran kuukaudessa, Kouvolassa useamminkin.

Kerhon jäsenmäärä on jatkanut kasvuaan ja kerholaisia oli tilikauden lopussa lähes 200.

Helsingissä syyskuun 11 p:nä 1971

Aimo Turunen



Mauno Tonttila



Torolf Fagerholm



Orko Tallinen

Seppo Kankola

Mauno Tonttila

Antti Seise

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N TILINPÄÄTÖS 31.7.1971

Tulostase 1.1-31.7.1971

Kulut		Tuotot	
I Varsinaiset kulut		I Varsinaiset tuotot	
Kerhotoiminta	173,50	Jäsenmaksut	1.485,-
Motoristi	442,58	Kontioralli	3.150,18
Poistot	42,75	Lahjoitukset	0,48
Muut kulut	213,30 872,13		
II Tilikauden voitto	<u>3.763,53</u>		
	mk 4.635,66		mk 4.635,66
	=====		=====

Omaisuuksase 31.7.1971

I Vastaavaa		Vastattavaa	
I Varsinainen omaisuus		I Siirtyvät erät	
A Rahoitusomaisuus		Jäsenmaksut	1.400,-
Postisiirtotili	5.909,55	Lasku	<u>600,-</u> 2.000,-
B Vaihto-omaisuus		II Oma pääoma	
Merkkivarasto	105,-	Pääoma	787,02
KR-viirit	<u>295,-</u> 400,-	Tilik. voitto	<u>3.763,53</u> 4.550,55
C Käyttöomaisuus			
Kalusto			
Liput	143,75		
Poisto	<u>21,75</u> 122,-		
Kirj.kone	140,-		
Poisto	<u>21,-</u> 119,- 241,-		
	mk 6.550,55		mk 6.550,55
	=====		=====

Helsingissä elokuun 19 päivänä 1971

Aimo Turunen Mauno Tonttila Orko Tallinen
Seppo Kankola Torolf Fagerholm

Ylläolevat Moottoripyöräkerho 69 ry:n taseet on laadittu yleisten kirjanpidon periaatteiden ja hyvän kauppiastavan mukaan.

Kirjokivellä 10 p:nä syyskuuta 1971

Kari Koskinen

Olavi Autio

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

TALOUSARVIO AJALLE 1.8.1971 - 31.7.1972.

Tuotot

Jäsenmaksut		
Ajalta 1.8 - 31.12.71	1.400,-	
Ajalta 1.1 - 31.7.72 1/2 x 200 x 15,-	<u>1.500,-</u>	2.900,-
Kontioralli		
merkkimyynti		
500 x (3,- ./ 1,-)	1.000,-	
350 x (5,- ./ 2,85)	750,-	
Viirit		
20 x (10,- ./ 6,-)	80,-	
Tarraprovisio	100,-	
Kauppiaan provisio	<u>250,-</u>	2.180,-
Kerhomerkkimyynti		
50 x (15,- ./ 10,-)	<u>250,-</u>	
		mk 5.330,-
		=====

Kulut

Kerhotoiminta	400,-	
Motoristi 6 x (300,- + 50,-)	2.100,-	
Muut kulut	<u>500,-</u>	3.000,-
Säästö ja sijoitukset		
		<u>2.330,-</u>
		mk 5.330,-
		=====

4.9.1971/tf

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Kerhon kokouksessa 20.9.1970 valittuina tarkastamaan Moottoripyöräkerho 69 ry:n tilejä ajalta 1.1-31.7.1971 esitämme tehtävän suoritetuamme seuraavaa:

Tilinavaus per 1.1.1971 oli oikein suoritettu ja perustui edellisen vuoden hyväksytyyn tilinpäätökseen.

Tilikausiviennit ja tositteet olemme tarkastaneet ja todenneet kirjaukset oikein tehdyiksi ja menoerien perustuvan hyväksyttäviin tositteisiin.

Siirtotalletustilin saldo tilikauden viimeisenä päivänä oli postin tiliotteen mukaan yhtäpitävä kerhon kirjanpidon kanssa. Tilikauden tulos on oikein johdettu kirjanpidosta ja osoittaa voittoa mk 3.763,53.

Tilinpäätökset on laadittu yleisten kirjanpidon periaatteiden ja hyvän kauppiastavan mukaan.

Koska emme ole havainneet aihetta muistutuksiin ehdotamme, että tilinpäätös vahvistettaisiin ja että asianomaisille tilivalvonnalle annettaisiin tili- ja vastuuvapaus ajalta 1.1-31.7.1971.

Kirjokivessä 10.9.1971

Kari K. skinen

Kari K. skinen

Oravi Autio

Oravi Autio

Toimintakertomus vuodelta 1970

Kulunut vuosi oli kerhon ensimmäinen kokonainen toimintavuosi. Se on kulunut urien hakemisen merkeissä. Siitä huolimatta on toimintaa kerhoon ikään nähden ollut tyydyttävästi.

Vuoden ensimmäinen tapahtuma helmikuisen vuosikokouksen jälkeen oli Parolan Panssarimuseossa käynti 10.5.1970, johon otti osaa yli viisikymmentä kerhon jäsentä. Se olikin kaikin puolin erittäin mielistunut ralli, sää oli lähinnä kuuma ja katseltavaa riitti pariksi tunniksi.

Kontioralli, joka pidettiin heinäkuun 4 ja 5 päivänä oli sekä onnistunut että vähemmän sitä. Osanottajamäärä oli ennätysmäinen, noin 700 henkeä, ja siitä tuli kerholle kahdeksan ja puolensadan markan tuotto siitä huolimatta että vahingonkorvauksia tihutöistä jouduttiin maksamaan 272,- markkaa.

Ylimääräinen vuosikokous pidettiin 20.9.1970 ja kävijöitä oli Kirjokivessä kuutisenkymmentä. Myöhemmin kävi tosin ilmi, että suuri osa läsnäolijoista jonkin erehdyksen takia eivät olleet jäseniä. Tulevaisuudessa on jäsenkortit kokouksissa ilmeisesti tarkastettava jotta sivulliset eivät enää pääse häiritsemään kerhon kokouksia.

MOTORISTI on vuoden aikana ilmestynyt 7 kertaa. Numerosta 3 lähtien on lehti painettu offsetissa mikä huomattavasti on kohentanut lehden ulkoasua. Offsetissa saadaan lisäksi kuvitusta, mitä onkin ollut runsaasti.

Toistaiseksi ainoa ilmoittajamme, Ajan Osa Oy, joka on tilannut ilmoitukset heinäkuusta 1970 vuodeksi eteenpäin on saanut kahdet ilmaiset kappaleet joka numerosta. Lisäksi ilmaismueroita on lähetetty SMC-Bladet'ille Ruotsiin ja Touring Nyt-lehdelle Tanskaan.

Hallituksen työtä on jäsenten etäisyys toisistaan jonkin verran haitannut. Hallitus on pitänyt vuoden aikana neljä virallista kokousta.

Tilinpäätöksessä mainittu voitto, mk 787,02, syntyy seuraavista eristä:

Postisiirtotili		649,27
Julkaisemattomat, maksetut ilmoitukset	./.	250,-
		<u>399,27</u>
Myytämättömät Kontiorallimerkit	+	104,-
		<u>503,27</u>
Kalusto	+	283,75
		<u>787,02</u>
		=====

Lippuvarastossa on seuraavat liput: Englanti, Italia, Belgia,

USA, Ruotsi, Tanska, Norja, Länsi-Saksa, Sveitsi, Hollanti, Ranska ja Suomi 2 kpl, eli yhteensä 13 lippua.

Kirjoituskone, joka on Remington-merkinen, ostettiin lähinnä MOTORISTIn toimittajan käyttöön varsin edullisesti hintaan 200,-.

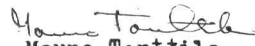
Kontiorallimerkkejä on varastossa varsinaisia 26 kpl, kullattuna 6 kpl, vuosilukuja 1967 1 kpl, 1968 9 kpl, 1969 23 kpl ja 1970 36 kpl, kullattuna 6 kpl.

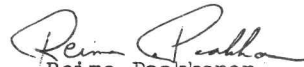
Paikallisia kerhohuoneistoja on Helsingissä, Turussa ja Kouvolassa. Helsingissä huoneisto on varattu yksinomaan kuusysiläisten käyttöön, ja siellä on käyty kerran kuussa.

Kerhon jäsenmäärä on kasvanut vuoden aikana melkoisesti. vuoden lopussa meitä oli 153.

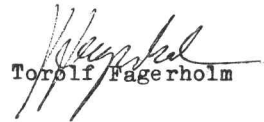
Helsingissä tammikuun 15 päivänä 1971


Aimo Turunen


Mauno Tonttila


Reima Paakkanen


Orko Tallinen


Torolf Fagerholm

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N TILINPÄÄTÖS 31.12.1970

Tulostase 1.1-31.12.1970

Kulut		Tuotot	
I Varsinaiset kulut		I Varsinaiset tuotot	
Kerhotoiminta	101,18	Jäsenmaksut	1.469,99
Motoristi	1.709,87	Kontioralli	853,91
Poistot	121,60	Ilmoitukset	250,-
Muut kulut	279,39	Korot	29,44
	2.212,04	Lahjoitukset	395,72
II Tilikauden voitto	787,02		
	mk 2.999,06		mk 2.999,06
	=====		=====

Omaisuuustase 31.12.1970

Vastaavaa		Vastattavaa	
Varsinainen omaisuus		I Siirtyvät erät	
A Rahoitusomaisuus		Ilmoitukset	250,-
Postisiirtotili	649,27	II Oma pääoma	
B Vaihto-omaisuus		Tilikauden voitto	787,02
Merkkivarasto	104,-		
C Käyttöomaisuus			
Kalusto			
Liput	205,35		
poisto	61,60		
Kirj.kone	200,-		
poisto	60,-		
	140,-		
	283,75		
	mk 1.037,02		mk 1.037,02
	=====		=====

Helsingissä tammikuun 15 päivänä 1971

Aimo Turunen Mauno Tonttila Reima Paakkanen
Tapio Kahila Torolf Fagerholm

Ylläolevat Moottoripyöräkerho 69 ry:n taseet per 31.12.1970 on laadittu yleisten kirjanpidon periaatteiden ja hyvän kauppiastavan mukaisesti.

Helsingissä tammikuun 15 päivänä 1971

Kari Koskinen

Olavi Autio

TILINTARKASTUKERTOMUS

Vuosikokouksessa 22.2.1970 valittuina tarkastamaan Moottoripyöräkerho 69 ry:n tilejä ajalta 1.1-31.12.1970 esitämme tehtävän suoritettuanne seuraavaa:

Tilinaisuus per 1.1.1970 oli oikein suoritettu ja perustui edellisen vuoden hyväksytyyn tilinpäätökseen

Tilikausiennit ja tositteet olemme tarkastaneet ja todenneet kirjaukset oikein tehdyiksi ja menoerien perustuvan hyväksyttäviin tositteisiin

Postitalletustilin saldo tilikauden viimeisenä päivänä oli postin tiliotteen mukaan yhtäpitävä kerhon kirjanpidon kanssa

Tilikauden tulos on oikein johdettu kirjanpidosta ja osoittaa voittoa mk787,02

Tilinpäätöstageet on laadittu yleisten kirjanpidon periaatteiden ja hyvän kauppiastavan mukaan.

Kun emme ole havainneet aihetta muistutuksiin, ehdotamme, että tilinpäätös vahvistettaisiin ja että asianomaille tilivelvollisille myönnettäisiin vastuuvapaus vuodelta 1970.

Helsingissä maaliskuun 19 päivänä 1971

Olavi Autio

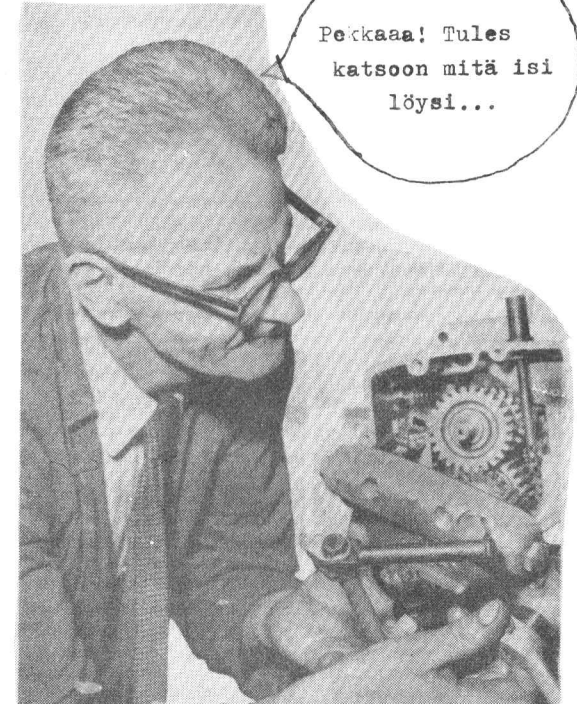
Olavi Autio

Kari Koskinen

Kari Koskinen



- Mitähän se tallipomo nyt sanoo kun fillari hukku...



Pekkaa! Tules katsoon mitä isi löysi...

- Hei Benny, mitä noi kundit tsiigaa?



- Riläks, Billy, ne ei oo ennen nähny näin pieniä fillareita!

Puheenjohtajan palsta

Ensinnäkin kiitän luottamuksesta ja koetamme taas kaikki yhdessä viedä kerhoamme eteenpäin sekä tehdä parhaamme kerhomme hyväksi. Vuosikokous Kirjokivellä oli mielestäni oikein onnistunut. Nyt kun kaikki alamme tuntea toisemme ja kun kerhomme tarkoitusperät alkavat selvitä kaikille, oli havaittavissa tuollainen yhtenäinen linja, asioihin otettiin hyvinkin innokkaasti kantaa, ideoita ja ehdotuksia tuli ihan solkenaan, joten oikein hyvältä näyttää. Lauantai-ilta kului mukavasti, vanhaherra Ahonen keitteli hyvää kahvia ja sauna oli kuumana koko illan. Kerhon hallitus pontti asioita takkatulen loisteessa ja makkaroita grillaten. Onneksemme Riitta Saukkonen tuli ja pelasti meidät suurelta tiskiltä. KIITOS!

Mutta ei niin hyvää ettei jotain huonoakin, muutamien kerholaisten kurittomuudet aiheuttavat sen, että on todennäköistä ettei Kirjokivellä enää järjestetä tällaisia suuria kahden päivän tapahtumia, sillä riski on liian suuri kenenkään kannettavaksi, ei löydy halukkaita järjestäjiä, koska kaikki kerholaiset eivät tunne vastuutaan.

Lauantaina 9.10. kävivät kerholaisemme Rossi ja Ahonen Keimolassa näyttämässä kuinka ajetaan isoilla Hondilla. Oli se suurta juhlaa ja komeata katseltavaa kun he kanttasivat voiton kotiin, Rossin voittaessa ja vanhan herran päästessä hopealle huonosta lähdöstä huolimatta. Kiitos kyydistä Honda miehet! Pitäisiköhän harkita mahdollisuutta kilpailla kerhomme nimissä suuressa vakiokoneluokassa?

Joulujuhlissa tavataan



Kerhon joulujuhla pidetään tänä vuonna Pieksämäellä ja järjestelyistä lupasi huolehtia Reijo Heikkinen. Paikka on ravintola Trio Naarajärvellä (n. 5 km Pieksämäeltä Kangasniemen tietä). Paikkavaraus on pakollinen ja yöpymisen saa jokainen hoitaa itse. Ilmottautumiset Reijo Heikkiselle, Rinnetie 10, Pieksämäki, puh 11816 päiväsaikaan ja 11826 illalla. Ilmoittakaa ihmeessä ennen kuin loppua, sillä karkelot pidetään jo 5.12.1971! Odotan paikalle monen montaa motoristia menneen kesän reissuja kertaamaan.

Jos joku kerholaista Helsingissä on vailla fillarin talvisäilytyspaikkaa, niin Juha Pakkasella on tilaa Commandonsa vieressä. Pieniin remontteihin on myös mahdollisuus. Vuokra on 25 mk kuukautta kohti ja Juhan löytää osoitteesta Siltasaarenkatu 26 A 23 Hki 53, puh 767005. Toivottavasti Nortonin ei tarvi yksin olla kauaakaan.

Joensuusta tuli kirje Urpo Tahvanaiselta ja hän esitti sellaisen ajatuksen, että Motoristissa julkistettaisiin jäsenten mielipiteitä ja kokemuksia eri pyöristä. Esimerkiksi ns. merkkiviati, polttoaineen kulutus, ajomukavuus ja suorituskyky täydellä kuormalla, ketjujen ja renkaiden ikä jne.. Kiitos vihjeestä Urpo, ja kynä käteen kundit, kertokaa miten vehkeet on kestäneet.

Jyväskylästä:

Ensimmäinen Muuratralli järjestettiin 14.8.1971 yhdessä Keski-Suomen Moottorikerhon, Kuvan Moottoripalvelun ja paikallisten moottoripyöräilijöiden kanssa. Ralli alkoi virallisesti lauantaina klo 12 ja päättyi sunnuntaina samaan aikaan. Ralliin saapui hieman alle 200 moottoripyörää. Kokonaisudessaan ralli meni odotettua paremmin niin osnottajamäärän kuin järjestyksen suhteen. Palkintoina oli hopealautanen ja 30 markan ostokortti.

Vanhin osanottaja: Leonard Zenjuga, Kausala, ~~Zündapp~~ 750 -44, 61 v.

Nuori osanottaja: Heikki Westerinen, Lammi, 12 v.

Parhaiten rakennettu pyörä: Pekka Jussila, Jyväskylä, Suzuki 250 -70

Vanhin pyörä: Jouko Lukkonen, Jyskä, Harley-Davidson -30

Pisimmän matkan ajanut mies: Jean Noel Decima, Ranska, BMW R 75/5

Pisimmän matkan ajanut tyttö: Katriina Helkesalo, Helsinki, Honda 125

Rallista on tarkoitus järjestää jokavuotinen. Tänä vuonna paikalla oli vain muutama kuusysiläinen. Toivon ensi vuonna runsaampaa osanottoa ja kiitän kaikkia osanottajia.

Jussi Jyväskylästä

Saksasta:

Andreas Volz kiitti kovasti saamastaan Kontiorallimerkistä ja lähetti terveisiä kaikille Kontiossa käyneille.

Helsingistä:

Syyskuun kerhoillassa saavutettiin uusi yleisöennätys. Paikalla oli runsaat 30 motoristia ja tunnelma oli sen mukainen. Aimo näytti filmejä Hockenheimista, Imatralta -70 ja Kontiosta -69 ja -70. Herra O. Autio esitteli meillen korkeatasoisia eläviä kuviaan kuluvan vuoden Kontsikasta, Trollista ja Imatralta. Kaikenkaikkiaan onnistunut ilta.

Lokakuun kerhoillassa oli huomattavasti vähemmän ihmisiä eikä varsinaista ohjelmaa ollut. Ilta sujui kuitenkin rattoisasti eivätkä jutun aiheet päässeet loppumaan.

Toist puolt jokke:

Meillä oli kokous jokin aika sitten, jossa päätettiin antaa Maarian mökki pois. Siellä käyvät nuoremmat kaverit käyttivät sitä niin rajusti, että paikat eivät kestäneet, ja ne muutamat kaverit, jotka pitivät mökkiä kunnon, kyllästyivät tähän. Siitä se päätös sitten syntyi. Mökki ei enää vastannut tarkoitustaan rauhallisena kohtauspaikkana jollaiseksi se alunperin hommittiin, kuten jokainen siellä käynyt tietää. Joten kaikille tiedoksi: yöpymismahdollisuutta ei ole siellä enää. Toivottavasti saamme hommittua pienemmällä porukalla toisen mökin, joka ei ole edeltäjänsä kaltainen. Muutenkin nuorempien kavereitten touhut ovat saaneet samoja piirteitä kuin niin sanotuilla "Kondomi-Kotkilla". Kuulin tavallisesti luotettavalta taholta, että poliisit kiristävät otteitaan. Mitä opimme tästä? Emme yhtään mitään.

Edellisessä Motoristissa oli, että Helsingin seudun pojat ovat käyneet paljon paikkauttamassa itseään sairaalassa. Meilläpäin ei ole ollut sellaisia tapauksia just ollenkaan. Täällä taas on pyyhkäissyt avioliittoaalto, joka on härventänyt ja härventää riivejä.

Rattoisia talvi-iltoja pyörärienne parissa.
kevättä odotellen Epa

Tampereelta:

Pyynikin ajojen hautajaisia vietettiin syyskuun ensimmäisenä sunnuntaina Tampereella, tämä on suuren yleisön tietoisuuteen julkisesti annettu, mutta asia ei aivan näin ole. Satuun itse kilpailukansliaan missä puitiin tätä asiaa poliisilaitoksen ja kaupungin taholta. Jos nämä ajot menevät hyvin, paremmista onnettomuuksista, niin ajoja voitaisiin jatkaa. Tämä tietenkin jää lopullisesti kaupungin ratkaistavaksi. Itse kisoissahan ei tapahtunut kuin yksi pahempi ulosajo - jalankatkeamisella siitäkin selvittiin, joten mahdollisuus on että ensi vuonna ajetaan Pyynikillä.

Kerhonne jäseniä oli saapunut katselemaan kisoja aina Joensuusta saakka, ainakin Vaakanainen oli Bemuineen Oriveden kartanolla, missä oli yöpyminen järjestetty niille pitempi matkalleisille. Paikalla oli noin 30 motoristia ympäri Suomen.

Kuuluisaksi tullut Coronan jengi Tampereella on saanut Kaupungin vanhan urheilumajon käyttöönsä, missä ei ole valitukset harrastusta häiritsemässä. Saa sitten nähdä osaavatko pojat pitää järjestystä majallaan, mikä on ensimmäinen ehto oleskelun jatkumiselle.

terveisin
J. Pannhelainen



Matti Salonen Pyynikin honkien keskivaiheilla

Lahdesta:

Täälläkin alkaa tapahtua pikku hiljaa, kun kaupunki järjesti moottoripyöräilijöille kokoontumispaikan. Se on käytöstä poistettu navetta, tosin hyväkuntoinen; on öljylämmitys ja sähkö- ja kaasuhitsauslaitteet ja käytettävissä on koronapeli, pöytä-tennis ja tikkateulu.

Paikka sijaitsee Nelostien varrella, Lahdesta noin neljä kilometriä Helsinkiin päin. Se on avoinna iltaisin klo 17-21, paitsi lauanteisin ja sunnunteisin, jolloin se on suljettu.

Tervetuloa navetalle kaikki motoristit, jos satutte ajelemaan Lahdessa päin.

terveisin Seppo Rämö

Uutisia maailmalta:

Motoristin mannermainen kirjeenvaihtaja tapasi matkallaan kerhon jäsenen V. Pyyn eräältä lentoasemalta. Väiski kertoi olevansa matkalla Saksan halki USA:an sukulaisia katsomaan. Pyysi lähettämään kavereille terveisiä.

MYYDÄÄN-OSTETAAN-MYYDÄÄN-OSTETAAN-MYYDÄÄN-OSTETAAN-MYYDÄÄN

Myytävänä:

Alkuperäinen BMW:n sivuvaunu vm 1951 täydessä ajokunnossa (vääntöversijousitus pyörässä, lisäksi erillinen korin jousitus). Sivuvaunuun on uusittu istuin, tuulisuoja, vanne ja valot. Haluttaessa mukana seuraa Arieliin sopivat kiinnikkeet (4 kpl). Sivuvaunun maalaus kalpaa kohennusta. Hinta 300 mk.

Sekalaisia käytettyjä Ariel-osa, mm. etuteleskooppi.

Ostetaan:

Burman GB 7 vaihdela atikko

Lucas ampeerimittari

Ariel-osa mm. takaseisontatuki, sivuseisontatuki, ketjusuojat, ohjaustanko. Vastaukset Torolf Fagerholm, Ruusulankatu 4 B 30 Hki 26 Puh 90-491903

Honda 90 cc kansi & kampiakseli. Kari Koskinen, Koskelantie 13 A 4 Puh 90-795949

BMW runko tai koko pyörä vm 56-69 (epäkuntoinenkin huomioidaan) Seuraavat uudet osat: kiertokanki, sylinteri, mäntä (std), sylinterinkaasi, venttiilit, venttiilinkoppa, venttiilinnostajan kupit, työntötangot, kaasuttaja, pakoputken käyrä ja tiivistesarja. Ero Parikka Hakapellonkatu 4 C 34 Turku 20540

Myytävänä:

KAWASAKI Mach III 500 cc vm 1971, lähes uusi
Tiedustelut Seppo Kasslin puh 90-337345

Kontiorallin onnistuneisuudesta lienee itse kullakin rallissa käyneistä oma käsityksensä. Koska en itse rallitoimikunnan jäsenenä rohkene ottaa kantaa puoleen enkä toiseen, totean vain kiitokset rallipaikasta, jos niihin on aihetta, ennen kaikkea Kari Koskiselle (tunnettu paremmin nimellä Taskinen) ja nimem omaan metsänhoitajille Leo Vuokko ja Kosti Tanskanen.

Rallin järjestelyissä lienee varmasti yhtä jos toista valittamisen aihetta, mutta toivottavasti ensi vuosi vie anakin suurimmat epäkohdat pois. Tässä yhteydessä en uskalla luvata muuta kuin, että katsastus tulee tiukkenemaan huomattavasti viime vuotisesta ja katsastuspaikka tulee luonnollisesti muuttamaan (sijainnista ei tällä hetkellä mitään tietoa) Todettakoon vielä että ensi vuonna (niin kuin ei tänäkään) katsastamattomilla pyöriillä ole mitään asiaa ralliin. Osanottomaksu ja pakollinen ennakoilmoittautuminen tullaan säilyttämään myös Kontioralli 72:ssa.

Ja sitten hieman tietoja tämän vuotisesta rallista: Ralliin ilmoittautuneita ts. katsastuskaavakkeen täyttäneitä oli 478 ihmistä. Osanottajamäärää lisäävät vielä noin viisi hollantilaista ja jokunen saksalainen, jotka saapuivat Kontioralliin käymättä lainkaan katsastuspaikalla. Pyörien lukumäärää on valitettavasti mahdoton ilmoittaa (johtuen katsastuslapuista jonka täyttivät yhtäläisesti niin ajajat kuin matkustajatkin) hieman oppia ensi vuodeksi) mutta seuraavat lukemat olen onnistunut poimimaan katsastuslapuista: Moto Guzzi, Velocette, Laverda, Super Exelsior, Indian, Harley Davidson, Simson, Vincent, MZ, Sunbeam, Horex, AWO, Ambassador olivat edustettunina yhden kappaleen voimin. Husqvarnoja ja Arieleita oli kaksi kumpaakin. Matchlesseja kolme. A J Stevensejä, Royal Enfieldejä ja Birmingham Small Armseja sekä Zündappeja viisi kappaletta. Nortoneja oli paikalle saapuneet kahdeksan.

Muiden pyörämerkkien määrää on mahdoton ilmoittaa täsmällisesti mutta, ehkä jonkinlaista osviittaa antaa se että: Ducatit toivat paikalle 11 ihmistä, Triumphit 23, Kawasakit 27, BMW:t 43, Suzukit 45, Yamahat 54 ja Hondat ylivoimaisesti eniten eli 177.

Pyörien taivaltaman matkan keskipituudeksi tuli osapuilleen 500 km. Keski-ikäksi rallin osanottajille tuli 19,3 vuotta ja eri pyörämerkkien kohdalla muodostui jakautuma seuraavaksi: Suzuki 17,8, Kawasaki samoin 17,8 Ducati 19,0, Yamaha 19,3, Triumph 19,7, Honda 19,8 Ja BMW 22,2 vuotta. (laskelma sisältää myös matkustajat ja otaksumani mukaan omistajien keski-ikä olisi ehkä vuoden korkeampi?) Näistä voi kukin itse päätellä mitä haluaa. Itse uskoisin pyörien hintojen olevan vaikuttavin tekijä ikäjakautumaan.

Palkinnot veivät tänä vuonna: Pisimmän matkan ulkolainen, Klus Frank 5454 km BMW, pisimmän matkan suomalainen, Pentti Lohilahti 4503 km Honda CB, pisimmän matkan naisosanottaja Sirkka Ahonen 2050 km Ambassadeur Villiers 640, Nuorin osanottaja Pertti Venola 12v Honda CB 750, vanhin osanottaja Leonard Zerejuga 60 v, Sota Zündapp. Vanhin pyörä oli Anssi Jalavan Super-Exelsior -23 ja kaunein pyörä oli Seppo Määttäsen Suzuki T 20.

Siinähan se Kontioralli 71 pääpiirteissään olikin, nekin jotka rallipaikalla jäivät ilman merkkiä ovat jo toivottavasti merkkinsä saaneet, jos eivät, sopii ottaa yhteyttä vaikka Olavi Autioon Pohjolankatu 28 Hiki61 00610 (koskee myös aikaisempia vuosilukuja) Samaan osoitteeseen voivat kirjoittaa myös kaikki naiset jotka ajoivat itse rallipaikalle. Teille on näet päätetty myöntää kultainen Kontiorallimerkki.

Eikä sitten muuta, palataan asiaan ensi vuonna

toivoo Reiska

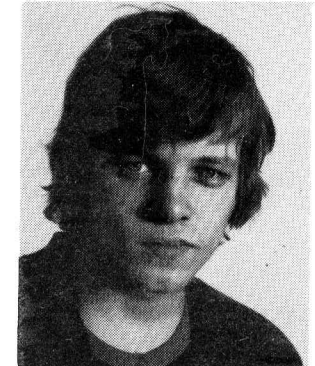
OLAVI (OLA) AUTIO

Hallituksen varajäsen Kontiorallitoimikunnan puhistöissä yhdysmiehenä Koivunen Oyn moottoripyöräosastolla. asuu Soukanniemessä Ola aloitti prätkäilyn vuonna -64 ja on ehtinyt kiertää monet rallit ja omistaa monta prätkää: 3 kpl piikin Mizziä, Gileran, 3 kpl Nortoneja, 350, ES 2, 650, epämääräisen luvun piikin Hondia, 305 Hondan, 2 kpl 250 Honda Superia, yhden Bemun R 25/3, toisen Bemun R 26, 65 Hondan ja nyt Olalla on tämän vuoden mallia oleva Honda CB 750. Kaikin puolim sympis kaveri.



JUHA (JUSSI) NOKELAINEN

Kerhon rahastonhoitaja opiskelee merkonomiksi asuu Soukanniemessä Jussi ehti ottaa tuntuman prätkiin jo paljon ennen prätkäkorttia joskus vuonna -65. On omistanut aikoinaan muunmuassa Pannonian, kaks ja puolikkaan Suzukin ja ajelee tällä hetkellä RX. Pyyn grillaamalla BMW R 69 S. Iillä. Ralle jakin on käyty.



JUSSI PULKKINEN

Motoristin energinen toimittaja työskentelee koneistajana Pakilan Kone Ky:ssä asuu Soukanniemessä Jussi on aikoinaan ajellut sata-seiskavitosella Gileralla, kaks ja puolikkaalla Yamahalla ym. mutta mieluisin kaikista on tällä hetkellä oleva BMW R 69 S. Illat kuluu mekaanikkotaitojen kokeilemisessä Bemuun. Jussi on kiertänyt Englantia, Hollantia, Saksaa, Tanskaa, Ruotsia, Norjaa ja Suomea Bemullaan. Siitä huolimatta osunut vain muutama ralli kohdalle. Joka tapauksessa Jussilla menee kovaa.



Kerhon puheenjohtaja Aimo Turunen ja sihteeri Mauno Tonttila onkin esitellyt jo aikaisemmissa Motoristeissa. Ensi numeroon toivottavasti saadaan esittely Kerhoisäntä Orko Tallisesta, varajäsen Kari Saarnosta ynnä muista.

Maikku

TIETOKILPAILU EDELLISESSÄ MOTORISTISSÄ

ei kerättänyt mainittavaa kiinnostusta lukijoissa. Vastauksia tuli kaksi, Vesa Venholta ja Kalevi Autiolta. Molemmille ojennettiin 20,- kerhoillassa 28.9.1971, koska molempien vastaukset olivat oikeita.

Ja tässä oikeat vastaukset:

- 1) AJS = A. J. Stevens
JAP = J. A. Prestwich
BSA = The Birmingham Small Arms Co Ltd
MZ = VEB Motorradwerk, Zschopau
BMW = Bayerische Motoren Werke AG

2) Etuja pelkkien männänrenkaiden vaihtamisella lienee melko vähän; vähemmän rahaa sellaiseen korjaukseen menee lyhyellä tähtämellä, lisäksi väsyneiden renkaiden vaihto saattaa jossain tapauksessa olla edullista. Haittoja on enemmän kuin hyötyä. Jo pelkästään se seikka, että uudet renkaat eivät sovi hiomattomaan sylinteriin yksinkertaisesti siitä syystä, että se ei enää ole täysin pyöreä, tekee pelkän renkaiden vaihdon hyödyn erittäin kyseenalaiseksi.

3) Tähän kysymykseen löytyy useitakin oikeita vastauksia. Tällä kysymyksellä halusin oikeastaan vain kiinnittää huomiota siihen seikkaan, että ajonopeuden rajoittamisella pelkästään ei mitään moottoria voi ajaa onnistuneesti sisään. Tietysti on monia tapoja ajaa sisään, ja moottori saattaakin toimia hyvin vaikka se on huolimattomasti sisään ajettu. Onnistuneen sisäänajon merkitys käy ilmi moottorin kestävyys-
dessä, ts. suuren kilometrimäärän kattamisessa ennen ensimmäistä täyskorjausta.

Minä olin mielessäni pannut seuraavat seikat tärkeimmiksi:

Terve järki
Kaasunavaus
Kierrosluku
Vaihte

Kaikki seikat vaikuttavat tietysti jossain määrin onnistuneeseen sisäänajoon, siis myös ajonopeus, lisäaineet, ilma-bensiiniseos, renkaiden ilmanpaine, lämpötila ja öljyn jäykkyys.

Terve järki on ilman muuta yksi onnistuneen sisäänajon edellytyksiä. Se tarkoittaa muun muassa sitä, että kun on saanut uuden pyörän alleen, ei heti ensimmäiseksi mene kokeilemaan miten se pärjää kaverin koneelle.

Teknillisistä seikoista on kaasunavaus tärkein asia sisäänajossa. Kaasunavaus määrää yhdessä Kierrosluvun kanssa moottorista otettavan tehon määrän. Onnistuneen sisäänajon idea piilee siinä, että moottori totutetaan vähitellen suuremmalle teholle. Toisin sanoen, sisäänajon alussa on hyvin pientä kaasunavausta käytettävä, ja samalla pidettävä kierrosluvut kohtuullisina, sekä ylä- että alapäässä. Vaihteen avulla kierrosluvut pidetään moottorille säällivinä. Ajonopeus sinänsä siis on täysin vailla merkitystä sisäänajossa.

x)

4) Kaksinokkaisen rumpujarrun yksinokkaiseen verrattuna johtuu siitä, että siinä on kaksi "johtavaa" kenkää kun yksinokkaisessa on näitä tietysti vain yksi. Johtava kenkä on se jonka avattava pää osoittaa rumpun pyörimissuuntaa vastaan. Johtava kenkä jarruttaa aina paremmin kuin "seuraava", koska siinä syntyy eräänlainen tehostus, se ikäänkuin kiillautuu rumpua vasten.

x) suurempi teho

5) Liukulaakerin etuja: halpa, helppo asentaa, hiljainen käynti, vaatii vähän tilaa akselin halkaisijdan nähden

Liukulaakerin haittoja: Voitelu kriittinen

Rullalaakerin etuja: pieni kitka, pitkä kestoikä, voitelu helppo

Rullalaakerin haittoja: kallis, vaatii purettavan kampiakselin, suuri halkaisija, meluisa.

Monia muitakin näkökohtia varmaan löytyy, tässä tärkeimmät.

6) Kardaanimetäisiä pyöriä on ollut melkoisen paljon. Tässä muutamia: AWO, BMW, Brough Superior, EMW, IFA, Moto Guzzi, MV-Agusta, Nimbus, Simson, Sunbeam, Ural, Velocette, Zündapp.

7) Nelisylinterisiä pyöriä on valmistettu ihmeen paljon: ACE, Ariel, Brough Superior, Henderson, Indian, Matchless, Nimbus, jne.

Viisisylinterisiäkin muuten on tehty, 20-luvulla Megola oli tällainen. Sen voimanlähde oli etupyörään sijoitettu tähtimoottori.

8) Takaketjun jännitys on vakio ja joutuu siten vähemmälle rasitukselle.

9) Saa: Kokonaispaino korkeintaan puolet vetävän moottoripyörän omasta painosta, leveys korkeintaan 125 cm, ei rekisteröidä, takimmainen rekisterikilpi kiinnitettävä perävaunun taakse ja valaistava, suurin sallittu ajonopeus 50 km/t.

10) Kalevi Aution vastaus tähän kysymykseen oli niin hyvä, että toistan sen tässä sellaisenaan:

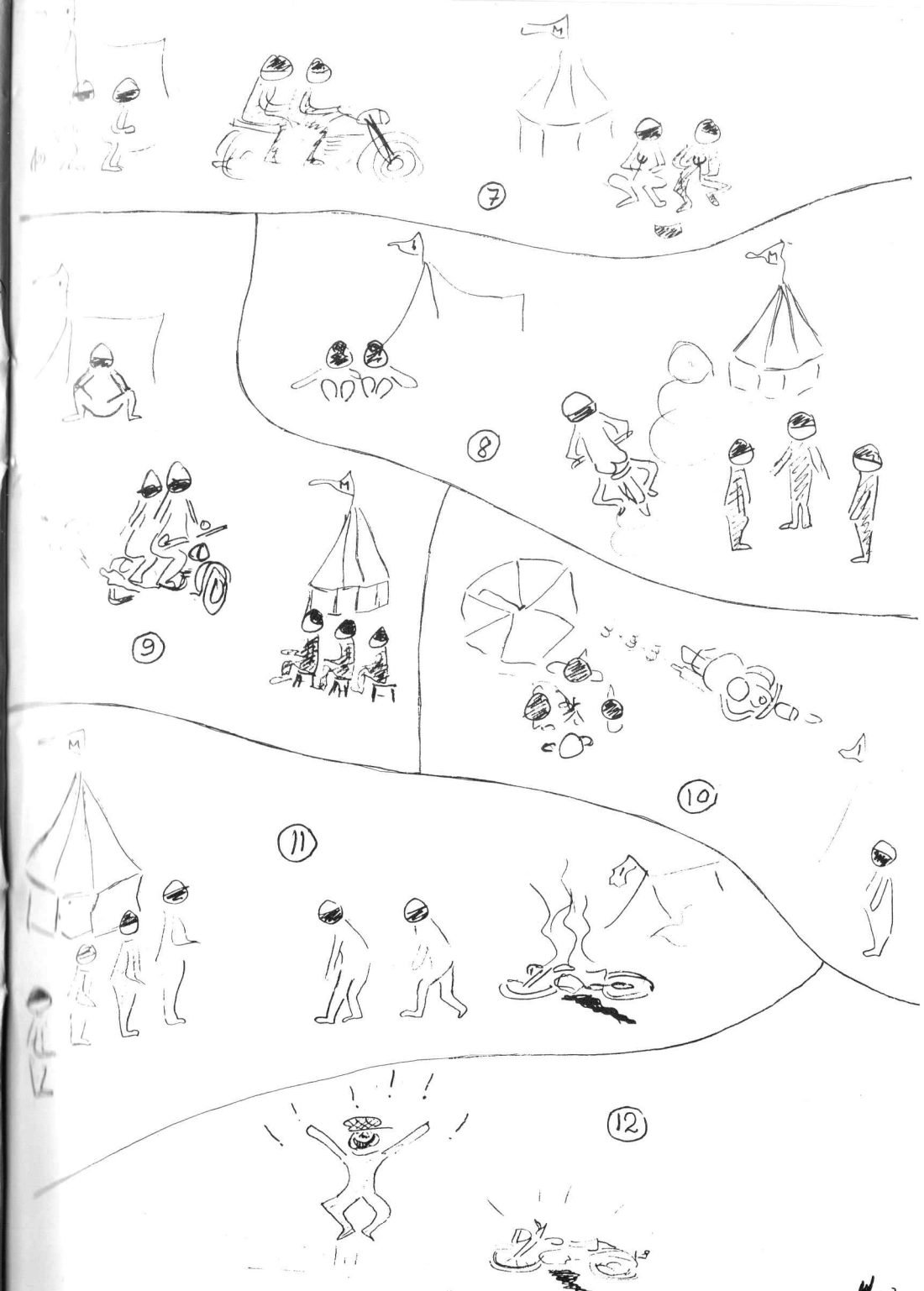
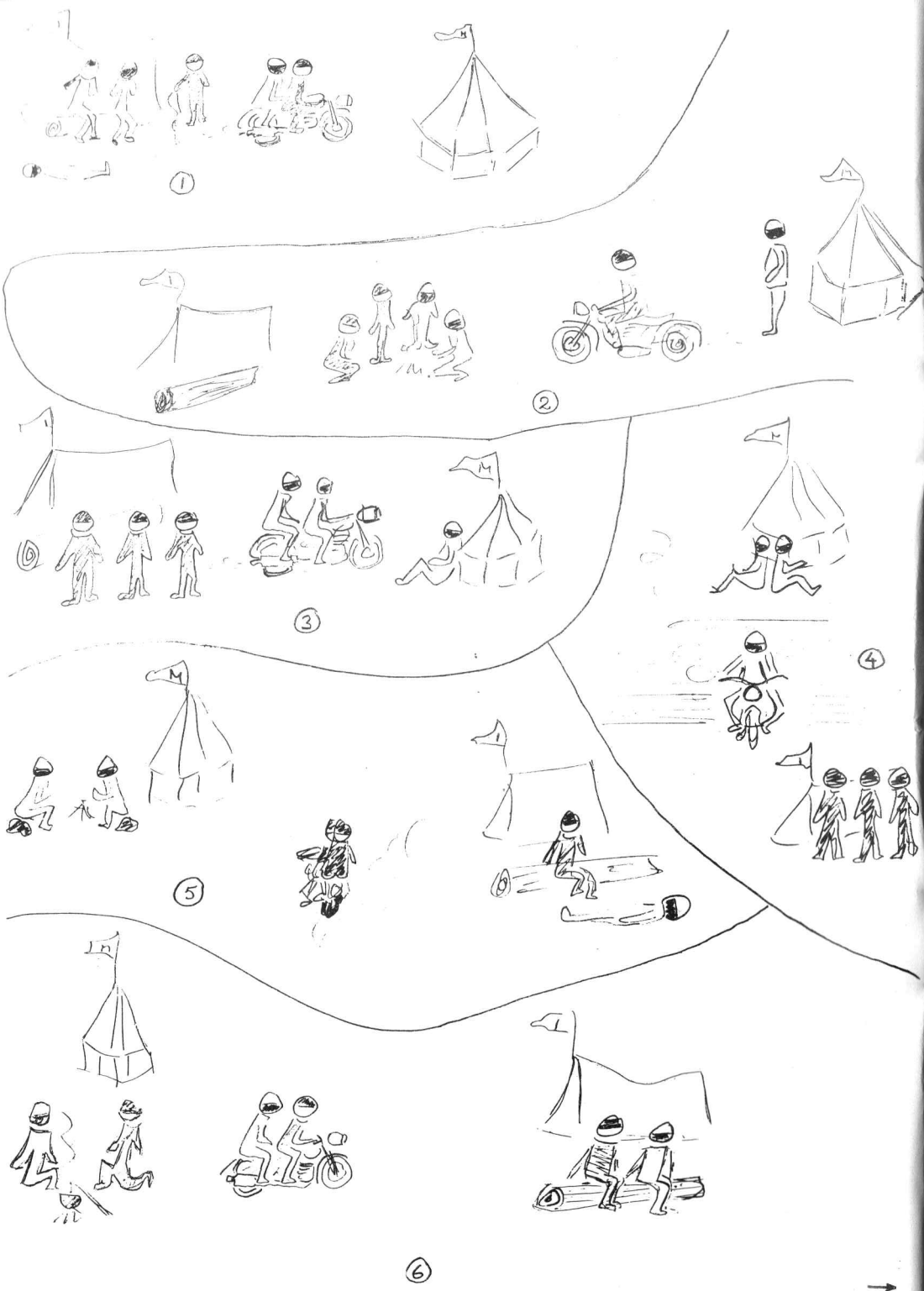
Tönsin rupesi M'Laban työntämään Red Hunterin käyntiin, Jimin istuessa ohjaajan paikalla. Kovan työn ja vaivan jälkeen Ariel lähti liikkeelle vaivalloisesti ja M'Laban hyppäsi täysin nääntyneenä Arielin kovalle takasitsille. Jim ajoi M'laban kanssa Monbasan lähellä olevaan leiriinsä ja jätti M'laban sinne huohottamaan lähtien itse takaisin Igurimaan liepeillä olevaan leiriin. ☺

Ariel Red Hunterin huonon jousituksen takia jäi Jim seisoskelemaan Igurimaan leiriin K'belan ja M'glikin lähtiessä taristelemään Monbasaa kohden. Saavuttuaan perille M'glikin lähti heti takaisin Igurimaan luona olevaan leiriin jossa hänen täytyi viettää yötä koska pimeä oli päässyt yllättämään heidät ja Arielin valot olivat tietysti epäkunnossa. ☹

Kun päivä valkeni lähtivät sitten Jim ja John M'laban ja K'belan luokse M'glikin vielä nukkuessa edellisen päivän rasitusten johdosta. ☺ Mombasasta palasivat sitten M'laban ja John Igurimaan. ☺ Paluumatkalla juuri ennen leiriä he kuitenkin kaatuivat ja M'laban loukkasi paljaan jalkansa joten hänen täytyi jäädä Igurimaan rajalla olevaan leiriin Johnin ja Jonatanin lähtiessä M'glikin luokse. ☺ Tämä ajomatka oli kuitenkin tutkimusmatkailijoillemme liian suuri rasitus ja he päättivät etteivät he enää koskaan aja englantilaisilla prätkillä ja lähettivätkin siksi M'glikin noutamaan ensin K'belan ja sitten M'laban, ☺ mutta Ariel hajosi ennen M'glikin ja M'laban perille pääsyä. Niinpä he työnsivät Punaisen Metsästäjän tienvierusojaan ja suorittivat loppumatkan jalan. ☺

PS. Ei kannata masentua tuon viimeisen vastauksen takia, ehkä joku löysi Arielin ojasta ja kunnosti sen." ☺

Seuraavalla on kuvitus kymmenenteen kysymykseen.



Englantilaisen Ariel-kerhon lehdessä, Cheval de Fer'issä on muutamassa numerossa ollut joskus kiivastakin kirjoittelua öljyistä. Asiaan on tullut lisäpiirre siitä johtuen, että öljy-yhtiö Duckham's kustantaa lehden kansien painatuksen (sisäsivut ovat monistettuja), ja saa siitä hyvästä takanteen ilmaisen ilmoituksen.

Kirjoittelujen seurauksen on Duckham's'in edustaja käynyt eräässä Ariel-kerhon paikalliskerhossa puhumassa öljyistä. Mielipiteey lehden sivuilla ovat käyneet ristiin muun muassa moniasteöljyjen soveltuvuudesta moottoripyörän moottoriin. Duckham's'in edustaja oli loppujen lopuksi hieman vastahakoisesti todennut, että moniasteöljyt eivät ole oikein omiaan moottoripyöriin (Duckham's ei valmista paksuja yksiasteöljyjä).

Moottoripyörän moottori on ilmeisesti kuumempi kuin vesijäähdytetty moottori; ainakin siinä on kuumia kohtia, joita ei vesijäähdytteisessä esiinny. Kun moniasteöljy lämpiää liian kuumaksi, siitä hajoaa se osa, joka edustaa vahvempaa öljyä. Toisin sanoen, jos pyörässä käytettäisiin 20/50 moniasteöljyä, se muuttuu tarpeeksi kuumentuttuaan SAE 20 -vahvuisiksi öljyiksi, joka aivan varmasti ei sovellu moottoripyörän moottoriin. Tämä muuntuminen on pysyvää, öljy on siis myös jäähdyttyään samaa ohutta öljyä.

Eräässä lehdessä esitettiin se mielipide, että öljynlauhduttimmi ratkaise tätä pulmaa, vaan se saattaa jäähdyttää öljyn jopa liian kylmäksi.

Eräs vanha motoristi oli sitä mieltä, että sopivin öljyn lämpötila on 84-92 °C.

Toisaalta Triumph-yhtiö ilmoittaa olevansa täysin tyytyväinen moniasteöljyihin.

Henkilökohtainen mielipiteeni on se, että varsinkin vanhempia vuosimalleja oleviin pyöriin on yksiasteöljy ainoa oikea. Minä en näe mitään järkisyytä käyttää moniasteöljyä, vaikka se voitelisikin yhtä hyvin kuin yksiasteöljy (mitä minä en siis usko), yksinkertaisesti siitä syystä, että moottoripyörää ainakin minä käytän vain sulaan aikaan, jolloin öljyn jäykkyys ei ole mikään haitta. Moottoripyörän moottori lämpiää niin nopeasti, että en usko sen lyhyen ajan, jolloin öljy on jäykkää mitään vahinkoa moottorille tapahtuu. Toinen juttu on sitten se, että Sae 40 ja 50 ei monilta huoltoasemilta saa. Tilamalla sitä tietenkin tulee, eli öljyä on pidettävä pitemmillä matkoilla mukana.

Arska

MATTI MOTORISTI

Matti Motoristilla on matkaa töihin 20 km. Ensimmäiset 10 km hän ajaa nopeudella 30 km/t. Millä nopeudella hänen on ajettava toiset 10 km saavuttaakseen koko 20 km:n matkalle keskinopeuden 60 km/t, kun työmatka piti ajaa 20 minuutissa?

5 l ilmaista bensaa odottaa ensimmäisen oikean vastauksen antajaa!

tf

(Tämän sivun teksti on käännetty ja muokattu Cheval de Fer'istä)

on tässä viime kuukausien aikana osunut näköetäisyydelleni. Yhtään ei kuitenkaan sellaista, josta löytyisivät nykyaikaiset ja perusteelliset tiedot tämän päivän fillareista. Tietämäni mukaan on Ammattienedistämislaitoksen tuottama kirjanen "Traktori ja moottoripyörä" alan viimeinen kotimainen 'saavutus'. Kakasipyöräisiä siinä käsitellään tosin nykyaikaisesti mutta ah, niin pintapuolisesti ja suppeasti että herää väkisin kysymys, eikö maastamme löydy tosiaankaan yhtään sellaista insinööri/kirjailija-henkilöä, joka saisi aikaan todellisen moottoripyöräilijän opaskirjan, josta löytyisivät kaikki nykypäivänä tarvittavat tiedot ja niksit.

1957 ilmestyi teos "Moottoripyörä, sen rakenne ja toiminta", kirjoittajana Antti Oksanen-Otte Brandt-due. Kirja on hyvin asiallinen ja selventävä ja on varmasti tyydyttänyt tiedon tarpeet tuolla vuosikymmenellä. Tähän päivään tuosta kirjasta ei ole enää apua vanhentuneine kuvineen ja osaksi vanhentuneine tietoineenkin. Tietysti tuollaiset moottoriepilliset kysymykset ovat säilyneet kutakuinkin ennallaan mutta ne eivät riitä. Olisi erittäin tarpeellista saada känsäkäsien luettavaksi kunnellinen opus, ja pian.

1954 tuotettiin kirja "Auto ja moottoripyörä", kirjoittajina Stensland-Johnson-Hemmi. Samat sanat kuin edellisestäkin. Tosin on mukavaa ja kiinteisää tutustua vanhoihin pyöriin ja viisikymmenluvun 'hupaisiin' mainoksiin, mutta näin jäänee tämän kirjan hyöty vain entisöijille.

1960 en Henry Lindbergh pannut vauhtia myllyihin ja saanut aikaan teoksen "Vauhdin hurmaa", jossa kerrotaan elävästi ja tarkasti moottoriturheilumme alku sekä sen kehitys viisikymmenluvun puolivälisiin asti. Tosi pätevä kirja josta löytyvät kaikki tarpeelliset tiedot suurista ajajatähdistämme ja ensimmäisistä radoista ja kilpailuista. Toivottavasti kirjaa löytyy vielä jostakin, kyselkääpä ja lukekaa. Ja pankaa talteen.

Yksi harvoista (liekö peräti ainoa) matkakertomuksista mp:n satulassa on kirja "Moottoripyörällä halki Afrikan". Kirjan ovat kirjoittaneet Jörgen Bitsch ja Jörgen Wolfram, tanskalaiset matkatoristit. Heidän kirjan arveinen reissunsa alkoi 9.9.1947 Tanskasta ja voitte hyvin kuvitella, miten yleisö suhtautui heidän hurjaan aikomukseensa. No, reissuhan meni läpi, joskin satojen vaikeuksien kautta ja muutaman täydellisen koneremontin jälkeen. Kirja sisältää kuvia pyörästä mutta enpä osaa sanoa mikä vehje se on. Oletettavasti se on kardaaniiveton, kuvista voi todeta rungon olevan "puristetun", samoin ohjaustangon, tankki on rungossa samoin kuin isoiss Zundapeissa, etuhaarukan jousitus on aivan alhaalla ja 25.

takana ns. kova perä. Pyörässä on sivuvaunu, jossa on tuo mukava sivuttajousitus. Olettaisinkin että kysymyksessä on Nimbus tai jokin vanha saksalainen tai itävaltalainen pyörä. Jos jollekin muulle sattuu tuo kirja käsiin niin yrittäkäänpä ottaa fillarista selvää.

Kirjan ainoa epäkohta mielestäni on juuri se, ettei siinä mainita pyörän merkkiä.

Jaakko Hemmi on kirjoitellut ahkerasti mp-kirjeja, noita joka miehen oppaita, olikos se nimi nyt "Moottoripyörä" tai jotakin siihen suuntaan. Niitä on ilmestynyt -60-luvullakin ja ovat olleet melko asiallisia ja hyödyllisiä. Kaikesta huolimatta meillä ei tunnuta tänä päivänä olevan alan kirjaa johon voisi olla tyytyväinen ja josta olisi hyötyä jokaiselle motoristille.

Mistähän ja milloinkahan saamme sen?

kysyy köli

P.S. Mielestäni olisi syytä jokaisen tallettaa löytämänsä vanhat moottoripyöräilyä käsittelevät kirjat, mainokset ym., sillä tiedä vaikka joskus saisimme oman pöytäkirjaston johon tällaiset "tiennäyttäjät" voitaisiin taltioida. Joten, mikä estää syyntä näämistä ullaakoita ja kellareita, kirjastoja jaista usein peistetaan vanhentuneita teoksia, jne. Oikeastaan kerhomme voisi ottaa tästä asiasta "vaarin" ja perustaa oman "arkiston" jonne sopisi materiaali myös kerhon omasta toiminnasta.

ANEEKSIKYNTÖ

kaikille niille, jotka ottivat "nokkiinaa" Toukokuun Motoristissa ~~ni~~ julkaistusta artikkelistani "Turinaa". Tässä kun on joskus niin kuumana, ei tahdo oikein riittää tuota välttämätöntä itsekritiikkiä joka tekstiin. Tarjoitukseni ei ollut loukata ketään, käytin ehkä hieman väriä sanoja ko. tekstissäni ja näin ollen jotkut ovat voineet käsittää asian liian henkilökohtaisesti. Vilpittömän pyrkimykseni ja tarkoitukseni on yleensäkin se, että tällä saralla me pyyhkiä hyvä yhteishenki ja kontaktit ympäristöön säilyvät hyvinä ja hyödyllisinä.

Toivottavasti asianomaiset unohtavat kritiikittömän "piikkini" ja eivätkä muistele pahalla.

köli

OLTIIN VUOSIKOKOUKSESSA KIRJOKIVELLÄ !

Syyskuun sateissa ajoimme kohti Kouvola. Oli pimeää ja pinnakin meinas katketa pariin otteeseen. Pikku Bemuni nimittäin heittäytyi mahdolliseksi, kaikesta sille osoitetusta sympatiasta huolimatta. Ymmärrätte varmaan, ettei ollut erityisen miellyttävää junnata kahta tuntia Hesasta Porvooseen, pysähtyä melkein joka toinen kilometri keräämään irronneita pultteja ja liittämään johtoja yhteen. Sadehousutkin repeytyivät melkein kahtia, saappaissa oli reikä ja oli märkää.

Porvoosta Kouvolaan matka taittui melko mukavasti, huolimatta kytkimen täydellisestä häviämisestä. Moottorin ja vaihdelaatikon väliin syntyi ammottava reikä, koska pultteja oli lähtenyt liitelemään jonnekin. (Ola Autio oli muuten korvaamaton henkinen & teknillinen tukimatikalla)

Kouvolaan me saavuttiin Olan kanssa suurinpiirtein viimeisinä. Kaikki olivat jo kotiutuneet ja toipuneet matkan rasituksista. Sisällä Kouvolan nuorisotalolla oli lämmin, musiikki soi ja puheen sorina täytti huoneet. Kuivat vaatteet vaihdettuani alkoi minustakin tuntua mukavalta.

Aamulla paistoi aurinko ja lähdimme jatkamaan Kirjokiveä kohden. (Kytkimen ja muut pienemmät viat oli mekaanikko Taskinen käynyt aamuvarkaisella korjaamassa) Elämä hymyili ja matka taittui.

Perille saavuttaessa todettiin Bemussani hälyttävää kilinää. Asia tutkittiin ja todettiin kiertokangen yläpään helan vaurioituneen. Ei auttanut muu, kuin työntää Bemu sadan metrin päässä olevalle Kirjokiven seisakkeelle ja pistää junaan. (mistäköhän syystä muuten kokouspaikka oli valittu niin läheltä junaseisaketta?) Pikkasen harmitti, jos asian voi niin ilmaista. Vaan eipä sitä kauan apeena jaksanut olla. Aika kului rattoisasti toisten mitä hienompia pyöriä tutkiessa, makkaraa paistaessa ja olta juodessa.

Seuraavana aamuna oli monen olo ankea (mitäköhän varten?). Toisten kunto ei edes sallinut kokoukseen osallistumista. Väsyneimmät vetivät sikeitä yläkerrassa sillä aikaa, kun muut päättivät alakerrassa asioista. Kokouksessa puitiin monta tärkeää aihetta. Puuttiin Kontiorallista, valittiin hallitus ym.

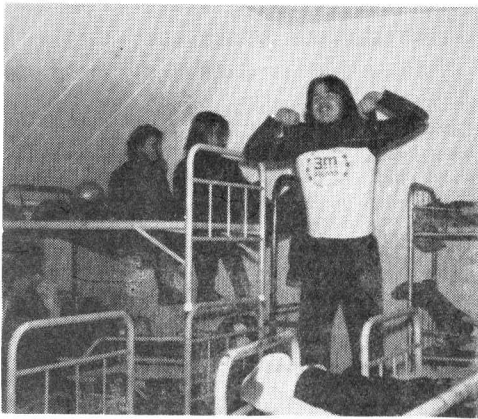
Kokouksen jälkeen alkoikin kansalaiset olla lähtötunnelmissa. Kasattiin kamoja, vedettiin ajovarusteita päälle ja käytiin kuuntelemassa ja tarkkailemassa oman koneen kehreyttä. Oli pörinää pihalla. Herra J. Rautavaaralla oli "pikkasen" heikko olo, joten minä istuuduin viissataseen Trumpan sarviin ja hän takapenkille.

Kotimatka alkoi jälleen kerran sateiden merkeissä ja jo Tuohikotin risteyksessä sain kaataa vettä saappaistani. Huonosta säästä huolimatta meni matka joutusasti. Oli kiva ajaa Trumpalla. Trumpa on hyvä pyörä.

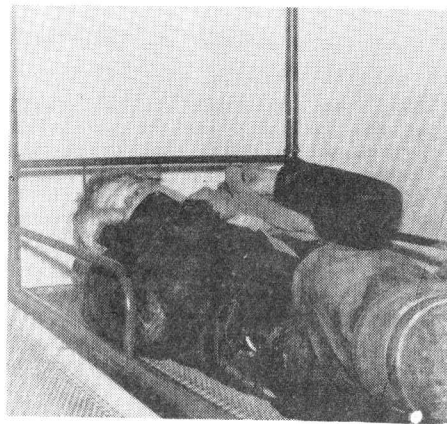
Kotiin saavuttaessa olin aivan "poikki" ja heittäydyin unen lepposiin helmoihiin.

Kaikista vastoin käymisistä huolimatta antoi matka paljon ja siitä jäi kiva muisto. Ne on sellasia kokemuksia, joita ei vaihtais pois, ei sitten millään. Oli se muutenkin hyvää harjoitusta tällaiselle vasta-alkajalle, kun tiesi että oli pakko ajaa itse vaikeatkin teosuudet. Ei ollut ketään kenen kanssa olisi vaihtanut kuskien paikkaa. Bemukin tuli perässä kotiin, turvallisesti VR:n miehiensä saattamana. Mitä nyt etulamppu hajos.

Maikku



Arvatkaa, luuliks joku, et sil on Truuppapeita päällä? Herra Jussi Rautavaara ym. kerholaisia.



Toisia meistä väsytti vielä aamulla-kin. Ystävämme Masa Maavuori otti elämän rennosti.

Kaljaa myytiin, kahvia juotiin ja pullaa syötiin Kirjokiven suuressa keittiössä.



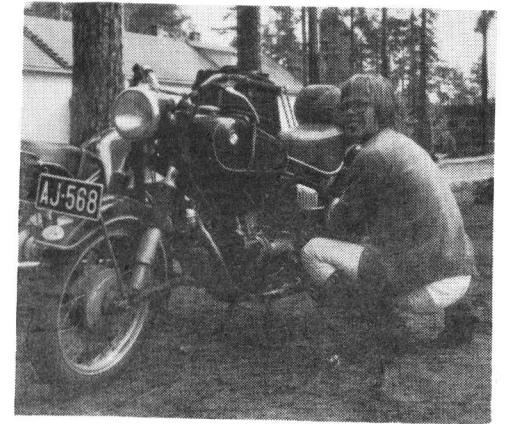
Kirjokivelle oli kokoontunut aika joukko motoristeja hienoine pyörineen.



Kerhomme arvoisa puhis & entinen rahastonhoitaja saapuivat (kuten kansa voi kauhukseen todeta) umpimopolla MOOTTO-RIPYÖRÄKERHON vuosikokoukseen. Kysyn vaan, onko tämä laitaa ?



OHO ... tais sensuuri lipsahtaa ! Kerhomme nykyinen rahastonhoitaja Herra Nokelainen & kerholainen Tapio Kahila jäähyllä rankan saunomisen lomassa.



Mun pikku Bemuni mekaanikko Taskisen hellässä huolenpidossa Kouvolassa.



Keimolan kisojen palkintojenjakotilaisuudessa Ahosen ja Rossin ollessa vuorossa, palkintojen jakaja sanoi: "Ja nämä pojat eivät taidakaan kuuluakaan mihinkään kerhoon?"
"Kyllä kuulutaan, nimittäin Moottoripyöräkerho 69:ään."
"Mikäs kerho se semmoinen on?"
Silloin kouvolaisten pöydästä kuului huuto: "Se on kerho, joka toimii!"
Sillä lailla, pojat!

Kuusysiläisiä oli tietysti runsaasti paikalla seuraamassa omien poikien voitokasta menoa, alle osa heistä.



Eturivissä vasemmalta: Seppo Kankola, Taskinen, Timo Veck
Keskellä: Kari Saarno (otsetukka ja silmät), Olavi Autio, Aimo Turunen,
Juha Nokelainen.
Taustalla: Kalevi Autio (musta pipo ja nenä) ja Antti Seise.

MILLEVAHCES=RALLI 18.-19.12.1971

Ralli järjestetään MILLEVAHCES-tasangolla Limogesin, Clermont-Ferrandin ja Tullen välimailloissa Ranskassa.

Vaikka mielellämme ajattelemme etelää paikkana sellaisille ihmisille jotka eivät siedä Pohjolan kylmää ilmastoa, niin huhu kiertää, että tämä ralli voi tuoda muassan tosi "kovaa" säätä.

Järjestäjä Michel PERDRIX
48 Chemin des Laitières
95-SOISY sous Montmorency
FRANCE

MOTO-CLUB "95"

Tämän numeron kansikuvan lähetti Eero Ohtonen Helsingistä. Hänen mielestään on jo korkea aika panna Bemun kuva Motoristin kanteen. Olen muuten samaa mieltä.

TOIMITUS TOIVOTTA: RIEHAKASTA JOULUA LUKIJOLLEEN!

