

-ETTÄ Keski-Suomen Moottorikerho on ottanut "siipiensä suojaan" paikalliset mp-nuoret ja järjestää viikoittain kerhoiltoja. 20.1. kävi allekirjoittanut pyynnöstä kertomassa heille matkapyöräilystä ja Moottoripyöräkerho 69:stä. Kiitokset Herrasväki Kuvalle. Toivottavasti tytöt ja pojat olivat tyytyväisiä.

-ETTÄ Jussi Nieminen Jyväskylästä on "lipannut" ja katkaissut olkavartensa. Tämä tapahtui myös 20.1.

-ETTÄ Haka-Auto Oy antaa kerholaisille 10% alennusta BMW:n osista.

Jussi

MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN

1 kpl BSA 350 -52 + varakone
1 kpl BSA 500 -52
tositarvitsijalle tosi edullisesti, myös vaihdetaan (esim. Indian Sunbeam, Rudge, Harrikka, osiin tai kokonaisuuksiin.)
Myydään myös osia muihin Englantilaisiin merkkeihin

läh Sakari Järvenpää
Nikkarinkatu 63 Lahti
puh 918/28753 iltaisin

Ducati 350 Desmo

läh Aimo Ohtonen
Angervotie 14 A, 00320 Hki 32
puh 90/579 296

AGV-kypärä + visiiri (kupla)
keskikoko

läh Henriikki Ahonen
Nupuri

OSTETAAN OSTETAAN OSTETAAN OSTETAAN OSTETAAN OSTETAAN OSTETAAN

Sunbeam, Rudge, Norton (Manx, Dominator) Indian, Harrikka, osia tai kokonaisuuksia

läh Sakari Järvenpää
kts yllä

Risuaarukka vanhaan Matchlessiin
+muuta osia Royal Enfieldiin ja Matchlessiin

läh Pekka Hakamies
Raisiontie 6 E 52
00280 Hki 28

Toimitus kiittää saamistaan joulu- ja uuden vuoden korteista ja toivottaa lukijoilleen Hyvää Uutta Vuotta !

Maiden & Jussi

Hästesko-Printing Oy



Motoristi

3 vk

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



N^o1 TAMMIKUU

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 6B25
Porvoo	02360 Soukka	15110 Lahti 11
Kerhoisäntä:	Toimittaja:	Varajäsenet:
Orko Tallinen	Jussi Pulkkinen	Olavi Autio
Inkeroinen 7 P.P.	Soukanniemi	Kari Saarno
	02360 Soukka	

Kerhon postisiirtotilinnumero on 426781-0.

Terve!

Talven selkä on taantumassa ja nyt on korkea aika suunnitella tulevan kevään toimintaa. Ja sitä kyllä tulee olemaan. Kevätkausi ilmeisesti alkaa viimevuotiseen tapaan moottoripyöränäyttelyllä Helsingissä. Kerhon osallistuminen ei ole tätä kirjoitettaessa sivan varmaa. Siitä saataneen selko helmikuun alussa. Näyttely tulee olemaan tullipaviljongissa Helsingissä maaliskuun puolivälin jälkeen ja pyöriä ja tarvikkeita on kuuleman mukaan runsaammin kuin aikaisemmin. Jos kerho tulee osallistumaan näyttelyyn, jaetaan siellä kaikille Motoristia, joten kaverit, kynät sauhuamaan ja juttua toimitukseen. Ollis nimitäinkiva saada, tätä tilaisuutta varten syntymään, oikein hyvä ja mielenkiintoinen numero.

Raaseporin linnaan huristellaan vielä tuntemattomana päivämääränä.

Seuraavaksi tärkeä tiedoitus kaikille: Kerholla on tarkoitus järjestää ensiapukurssit täällä Helsingissä, SPR:n tiloissa, huhti-toukuu-kuussa. Ennakoilmoittautumisen voi tehdä esim. soittamalla allekirjoittaneelle numeroon 886741 iltaisin. Kurssimeksuksi on kaavailtu viittä markkaa. Ennakoilmoittautuminen siksi, jotta saataisiin tietää kuinka monta henkeä on tulossa ja voidaanko tällaista kurssia järjestää ollenkaan. Toivomme runsasta osanottoa, sillä ensiapukurssien hyödyllisyydestä ei varmaan kenellekään ole kielteistä mielihpidettä.

Kaikki varmaan muistavat jutun suunnitellusta avustusverkosta ja ihmettelette miksei siitä ole kuulunut sen enempää. Syynä on se, että ilmoituksia on tullut noin kymmenen kappaletta. Viimeinen saapui noin pari viikkoa sitten. Ilmeisesti kaavake oli liian monimutkainen useille vai liekö syynä se, ettei ihmiset halunneet repiä hyvää lehteä. Palataan asiaan vielä ennen ajokauden alkua uuden systeemin merkeissä.

Hyvää Uutta Vuotta 1972

ja
antoisaa pyörien rakennuskautta
kaikille
toivoo Jussi

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

MOOTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Porvoo 2.1.1972

Terve Motoristit

Uudelta vuodelta aina odotetaan ja toivotaan paljon, valetaan tinoja ja tehdään uuden vuoden lupauksia. Niinpä mekin toivomme mukavaa moottoripyörävuotta, lämmintä kaunista kesää ja ennenkaikkea turvallista vuotta. Moottoripyörähän eroaa ja poikkeaa monellakin tavalla muista ajoneuvoista liikenteessä, pienen kokonsa ja suuren nopeutensa vuoksi sitä ei aina huomata riittävästi muiden tien käyttäjien taholta, siksi on paikallaan suositella käytettäväksi päivälläkin ajovaloja ja lähestyä ohitettavaa autoa siten että kuljettaja peilin välityksellä voi huomata lähestyvän pyörän. Autojonoa ohitettaessa ei pidä käyttää kovin paljon suurempaa nopeutta kuin mitä ohitettava jono liikkuu, jolloin voi ikäänkuin noukkia ajoneuvon kerrallaan sekä on seurattava tarkasti ohitettavan ja hänen edellään ajavan aikeita. Säilyttäkää aina malttinne ja rauhallisuutenne sillä moottoripyöräilijän resulsseilla on varaa kohteliaisuuteen ja huomaavaisuuteen. Viime vuosina on ollut havaittavissa että autoilijat yhä enenevässä määrin suhtautuvat huomaavaisesti pyöräilijään, antaen jopa ohitusmahdollisuuksia paikoissa joissa ohitus ei muuten olisi mahdollista siirtyen laidemmalle ja antaen merkin "ole hyvä", silloin on turvallinen tunne ohittaa ja sympatiat pomppivat kokonaan tuon autoilijan puoleen, silloin jos koska on todella mukava heilauttaa hanskaa kiitokseksi. Autoilijat toivovat meiltä pyöräilijöiltä erästä seikkaa, että kun milloin ajamme useampia kavereita ryhmässä ja ohitamme autojonoa joutuesamme palaamaan kaistallemme autojen väliin niin ettemme silloin tuppautuisi kaikki samaan rakoon, vaan pitäisimme tosiaan riittävän pitkät välimatkat toisiimme. Sitten eräs seikka jonka kaverit kertoivat ja josta seuraukset olivat vähällä koitua kohtalokkaaksi, nimittäin jos roikkuu aivan keskiviivalla, vastaan tulee yhtämittäinen autojono ja jonosta työntyykin ulos auton keula lähteäkseen ohittamaan, siinä vaiheessa vasta kumpikin tajuaa tilanteen joskus väistöliikkeet saattavat olla myöhäisiä, siis ottakaamme huomioon että autoilijan näkökenttä tässä tapauksessa on kiillamainen ja ajaessamme enemmän oikealla meidät huomataan aikaisemmin.

Ylläoleva on hieman yksipuolista allekirjoittaneen näkemystä ison pyörän satulasta, toivonkin että joku kerholaisemme tarttuisi ky-

nään ja kirjoittelisi pienempien koneiden pyöräilijäin ongelmista, ongelmat varmasti ovat toiset ja paljon suuremmat. Uudenvuoden tinat jäivät jostain syystä valamatta. Toivotan kaikille oikein hyvää ja onnellista vuoden jatkoa.

Limo



Esittelemme 69:läiset jotka olivat Viime syksyiset Keimolan isojen Koneiden Kouvolalaiset sankarit kuvassamme vas. Rossi Seppo (Suppa) taustanaan, Ei, ei, ei sylinteri eikä mäntä vaan kerhohuoneen uuni, oik. Erkki Ahonen (vanha herra) joka on aina rallipaikalla ensimmäisiä, ja viimeisiä poislähtijöitä. Herrat kertoivat että kilpailu oli kummallakin ensimmäinen ja tuntui kovasti jännältä, nyt kiinnostaa ensi keväinen 6:n tunnin ajo jos sellainen järjestyy. Pyörät ensi kesänä ovat samat 750 CB HONDA. Onneksi vasta loka-kuussa armeijaan joten jää kesä aikaa osallistua ralleihin.

I sijoitus

ROSSI SEPPÄ

Synt. 17.12.-52

Autonkuljettaja

Pyörä järjestys 125 CB HONDA
250 YDS YAMAHA
750 CB HONDA

II sijoitus

ERKKI AHONEN

Synt. 29.12.-52

Veturinasentaja

Pyörä järjestys 125 SS HONDA
450 SS HONDA
750 CB HONDA

Ruotsi oli tänä vuonna saanut jälleen yli kymmene vuoden tauon jälkeen, TT-n MM osakilpailut itselleen. Ne pidettiin tällä kertaa Anderstorpissa, heinäkuun viimeisenä viikonloppuna.

Me, kaverini Reiska Huuhtanen ja minä, päätimme lähteä kaksin 450:llä Desmo Ducatillani, vaikka meitä alunperin piti lähteä melkoinen rimp-pa. Lähdimme torstai-iltana ja pakollinen meren ylitys tapahtui Viking-linjalla, koska se on halvin. Paukutellessamme rauhallista sadastahtia nelosteitä etelään huomasiimme, ettei Duca ole kahden hengen matkapyörä. Joka 150_km:n perästä piti pysähtyä lepuuttelemaan takapuolta.

Saavuttuamme Anderstoriin sijoituimme vain moottoripyörille varatulle leirintäalueelle (6 Skr per nenä yöltä) aloimme etsiskellä Bengt Haikolaa ja Seppo Kankolaa, joiden piti myös saapua kisoja seuraamaan. Kun heitä ei löytynyt, lähdimme katsomaan harjoituksia. Ostimme "viikonloppupiljetit", (25 Skr), jotka kelpasivat perjantaisiin harjoituksiin sekä itse kisoihin lauantaina ja sunnuntaina. Palattuamme harjoituksista havaitsimme Higon ja Sepin löytäneen telttamme ja pystyttäneen omansa siihen viereen.

Ensimmäisenä päivänä ajettiin 50:cm³, tuotantokoneet sekä sivuvaunu-luokat. Illalla oli leirintäalueelle järjestetty jamit, jossa joku paikallinen pumppu soitteli. Tappelultakaan ei välttytty. Muutama autollinen raggareita saapui haastamaan riitaa ja kun kerran vastassa oli moottoripyöräilijöitä, tempaisi joku erästä raggaria ketjuilla kasvoihin. Poliisit, joita muuten koko ajan kierteli leirintäalueella, korjasivat tappelijat talteen.

Sunnuntaina ajettiin piikki-, 250-, 350-, ja 500-luokat. Parhaiten suomalaisista pärjäsi taaskin Parooni ollen kolmas sekä 250:ssä että 350:ssä. Kisojen päätyttyä lähdimme Sepin kanssa ajamaan kimpassa Kapellskäriin, Higon lähtiessä etelään mökilleen. Koska Tuutti vie kahta henkeä railakkaasti iloisemmin kuin Duca, sijoittui Reiska Hondan takapenkille. Jo muutaman kilometrin päästä alkoi sataa. Pysähdyin vetämään sadekuteita päälleni ja odottelin Sepiä, joka oli jostain syystä hieman jäänyt, minullakun oli kaikkien kolmen sadearusteet. Voitte kuvitella hämmästykseni, kun Sepi ajoi ohi armatomassa rankkasateessa. Hän pysähtyi perinkymmenen metrin päähän ja odotti minun tulevan luokseen, mutta minä lähdin ajamaan heitä takaa enkä huomannut tien sivuun pysähtynyttä Hondaa. Ajoin sen minkä Duca kulki sadakseni muka heidät kiinni mutta bensaa loppui noin parin sadan kilometrin kuluttua ja kaarsin bensaa-asemalle. Tankattuani olin kuin puulla päähän lyöty kun näin kavereiden kaartavan märkänä kuin kirkonrotat ja vähän vaille viihaisina samalle asemalle. He olivat tyrmistyneinä nähneet minun painelevan heidän ohitse ja olivat mahdollisimman pian lähteneet perään, mutta saaneet vasta nyt minut kiinni.

Laskettelimme nyt melko mukavaa tahtia pohjoiseen päin ja kello oli vasta puoli yksitoista kun tulimme Tukholmaan. E-4:n Tukholman läpi menevillä hienoilla silloilla sitten Duca lopetti käymisen. Vikas etettiin jokunen hetki ja löytyihän se pöppö lopulta. Akun minusnapa oli hajonnut. Koska oli yö ja pimeää, hinasiimme Ducan Kapellskäriin. (Ruotsissahan ei saa hinata)

Niin sitten saavuimme hieman tyylittömästi köyden perässä kotiin. Kokonaisuutena oli Anderstorpin reissu onnistunut, mutta kyllä viikon kuluttua Imatralla oli täysin erilainen tunnelma; parempi.

MATTI MOTORISTI

Viime numerossa olleeseen kysymykseen ehätti ensimmäiseksi vastaanmaan Timo Sonninen, jolla siis on viisi litraa litkua tiedossa.

Matti Motoristin olisi pitänyt kaasutella melkoisesti ehättäkseen mainitussa ajassa töihin, koska koko aika kului jo ensimmäisen puolen matkan ajamiseen. Nopeuden olisi siis pitänyt olla tarkkaan sanoen yhtä kuin ajan nopeus.

Ja nyt seuraa

MATTI MOTORISTIN UUDET SEIKKAILUT

eli uusi, jännittävä kilpailu. Oikein vastanneiden kesken arvotaan tällä kertaa yksi 20,- markan palkinto.

Matti Motoristi on pyörää ostamassa. Hänelle on tarjottu viittä pyörää, nimittäin: KAVAZINGO, VINSKI, TRLUMPPA, PÄSSI ja AMMU. Se, että nämä nimet, jotka ovat puhdasta mielikuvituksen tuotetta jonkin verran muistuttavat eräitä meidän maassamme markkinoitavien moottoripyörien nimiä, on täysin tarkoituksetonta ja puhdas sattuma. Matti kiinnittää huomionsa neljään ominaisuuteen joka pyörässä: kuutiotilavuus, väri, viat ja takarengas. Valinnassaan hän heti kätelyssä sulkee yhden merkin pois, ja harkitsee lähinnä neljää; yhdessä on Avon Racing takarengas, yhdessä on naarmuuntunut maali, yksi on vihreä ja yksi on 350-kuutionen. Lopulta hän valitsee näistä yhden, sen ainoan joka on ajokuntoinen. Kilpailumme kysymys kuuluu:

MINKÄ PYÖRÄN MATTI MOTORISTI VALITSI ?

Jotta et lannistuisi heti kärkeen annamme tässä pari vihjettä:

Vinski on tilavuudeltaan 1000 cc. Sinisessä pyörässä on Nokian rengas. Punainen moottoripyörä on tilavuudeltaan 750 cc. Mustassa pyörässä on Dunlop Trials takarengas. Avon SM-takarenkaalla varustetussa pyörässä on vuotava bensatankki. 500-kuutiiosessa on takana Dunlop K 70 rengas. Ketju on katkennut 250-kuutiiosesta. Ammu on keltainen. Trumpan kiertokanki on poikki. Pässistä on venttiili palanut.

Lähetä vastauksesi helmikuun 20 päivään mennessä osoitteella

Torolf Fagerholm
Ruusulankatu 4 B 30
Helsinki 26

Kirjeessä tai kortilla. Hyvää päänvaivaa toivoo

tf

PS

Kilpailun idea on vapaasti kopioitu ruotsalaisesta kulttuurijulkaisusta nimeltä SE.

- Ennä jaksa enää...

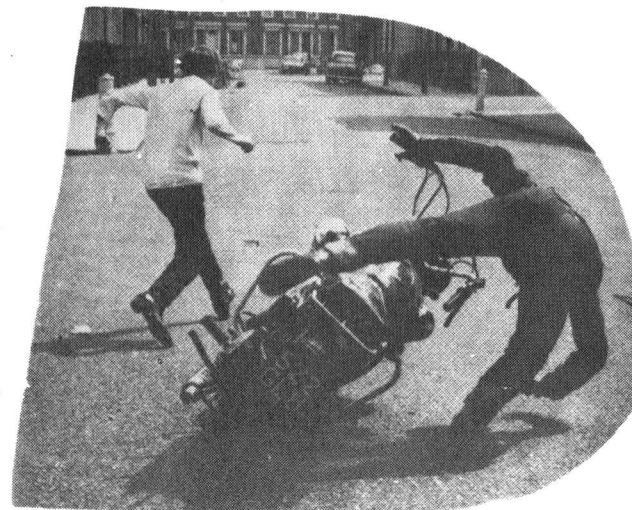


- Ei peli vielä oo' menetetty, työnnä, työnnä, enää kaksi kierrosta jäljellä! Vauhtia!

- Mitä hittoa! Tähän piti olla kaks'pyttyinen...



- Tää femma on mun, mä näin sen ensiks'..



LUOTETTAVAT KÄYTTÖPYÖRÄT

IC-350 ja URAL-650

IC-moottoripyörät ovat jo maailmankuuluja. Kestävyys, sitkeä voimakkuus ja luotettavuus ovat hankkineet niille hyvän nimen moottoripyöräilyn harrastajien keskuudessa.

IC-Planeta on käyttöpöyrä. Sille ei kokoluokassaan löydy vastinetta, kun puhutaan taloudellisuudesta ja käyttövarmuudesta.

IC-Planetan 350-kuutiainen moottori kehittää 19 hv/5200 rpm. Moottorin kokoon nähden tätä hevosvoimamäärää voidaan pitää pienenä. Matala viritysaste on kuitenkin tärkein askel kohti pitkää käyttöikää, ja juuri kestävyys on ollut yksi IC:n suunnittelijoiden arvokkaimmista päämääristä. IC:ssä on kaikki, mitä mukavaan moottoripyöräilyyn tarvitaan; niin lyhyillä työmatkoilla kuin pitkillä maantietaipaleilla. IC on pyörä, jonka avulla pääsee mahdollisimman mukavasti ja taloudellisesti moottoripyöräilyn makuun.

Tekniikkaa: 2 sylinteriä, 2 tahtia, 347 cm³, 19 hv, 4 vaihdetta, suuret 19" renkaat. OVH 2.277,- ja sivuvaunullisena 3.070,- kaikkine veroineen.



Ural M-63 on suurin Neuvostoliitossa valmistettavista moottoripyöräistä. Sylinteritilavuus on peräti 649 cm³. Ural on herättänyt paljon kiinnostusta niissä maissa, joissa sitä markkinoidaan. Mm. Englannissa monet moottorilehdet ovat testanneet ja esitelleet lukijoilleen. Lehdet ovat todenneet, että Ural on jo hinnaltaan erittäin edullinen. Ero muihin samankokoisiin ja saman teholuokan koneisiin lasketaan tuhansissa markkoissa.

Uralia voidaan käyttää sekä sivuvaunullisena että ilman. Testaajat ovatkin panneet merkille pyörän vankan rakenteen. Ajettavuus on hyvä matalalla sijaitsevan painopisteen ansiosta jo hiljaisessa vauhdissa. Jousitus on tehokas ja istuimet hyvin muotoillut, joten meno on miellyttävää myös suurilla nopeuksilla ajettaessa.

Suomessa Ural varustetaan pitkällä satulalla. Lisävarusteena pyörään voi hankkia suuntavalot.

Tekniikkaa: 2 sylinteriä (boxer), 4 tahtia, 649 cm³, 30 hv, 4 vaihdetta. OVH 4.715,- kaikkine veroineen.



Heikkiläntie 1 p. 670046
Sturenkatu 11 p. 765377

(Nykäise nummella olevalta tammalta karva. Älä päikkäise sen juurta. Kun vedät sen ulos, sano Drigne, Dragne. Sen jälkeen ota savesta tehty ruukku. Älä tingi sen hinnasta. Täytä se vedellä kunnes sitä on kolmen sormen leveydeltä ruukun laidasta. Pane tamman karva ruukkuun, peitä ruukku ja kätke se lantakasan alle 21 päivän ajaksi. Kun aika on täysi, ota ruukku esiin ja näet pienoisen käärmeen. Samalla hetkellä kun näet olion sano: "Hyväksyn sopimuksen." Heti tämän jälkeen tapa käärme veitsellä, jota ei ole koskaan ennen käytetty. Ota mitä on jäänyt jäljelle ja jauha se hienoksi pölyksi. Älä tee tätä Pyhän Johanneksen päivänä. Parhaat tulokset saadaan, kun jauho jauhetaan lauantaan ennen keskiyötä tai Jupiterin tunnilla. Pane tämä pöly hukkuneen sammakon nahkaan kiedottuna nuoresta männystä tehtyyn laatikkoon kunnes olet valmis käyttämään sitä. Kun olet valmis antamaan elämän elottomalle, sirota pölyä sen päälle, mieluummin Hallowayn iltana sanoen Drigne, Dragne.)

Hänen täydellisen pienoismallin etsintänsä lopulta johti pölyiseen puotiin, kapealla sivukadulla. Kyltti ikkunassa oli tuskin luettavissa monen vuoden aikana kertyneen paksun likakerroksen alta. Kello kilahutti oven yläpuolella julistaen asiakkaan saapumista. On mahdollista hän ajatteli, että olen ensimmäinen henkilö joka on käynyt täällä vuosikymmenen. Tiskillä oleva turilas palkitsi hänen saapumisensa osoittamalla hieman uteliaisuutta hänen persoonaansa kohtaan, ennenkuin se liivahti pilloon pölyiseen esiteltipinoon. Kaupan epätavallisesta ilmapieristä huolimatta hän tunsi löytäneensä oikean paikan.

Omistajan ilmestyminen, puisista lankarullista tehdyn verhon takaa, ei mitenkään valmentanut tätä tunnetta. Omistaja oli harmaa, ollut kauan poissa auringosta, ja yhtä pölyinen kuin kauppansa.

- "Minkälaista pienoismallia haluatte?" vanha mies kysyi vaivautuneesti.

- "No minä... kuinka te tiesitte?"

- "Älkää siitä välittäkö. Minkälaista pienoismallia olitte ajatellut?"

Nuorimies kuitenkin vähän "välitti" ja yhä ihmetteli kuinka tämä omintuinen vanha mies tiesi mitä hän tahtoi.

- "Minä haluan moottoripyörän pienoismallin." hän sanoi, mutta hänen itseluottamuksensa oli jo hieman järkkynyt.

- "Minä haluan täydellisen pienoismallin."

- "Kaikki haluavat täydellisen pienoismallin," huokaisi vanha mies väsyneesti. "Oletko varma ettet halua jotain yksinkertaista? Niinkuin joku noista ulkolaisista sarjoista."

- "Ei... tota... mä... mä oon varma, että mä oon kasannut kaikki nuo ja nyt mä luulen että mä oon valmis rakentamaan ainutlaatuisen lopullisen pienoismallin, kaikkein parhaimman." Hän tuijotti niin tyyneesti kuin hän pystyi tyhjää paikkaa seinässä, vähän kaupantäijän pään yläpuolella. Hän tunsi kuinka kainalot alkoivat kostua.

- "Minä voin panna ilmastoilaitteen päälle, jos haluatte," tarjosi vanha mies. Kylmän ilman puhallus alkoi välittömästi takahuoneesta rullaverhojen lomitse heiluttamaan rullia joka suuntaan. Ne ratisivat kuin loppuva hengitys.

- "Kerro minulle tarkasti mistä moottoripyörästä haluat pienoismallin" mies sanoi.

- "Hmmmmmm" nuori mies mumisi hetken, yrittäen ajatella jotain erikoista-jotain jota miehellä ei luultavasti olisi varastossa. "Minä luulen" hän sanoi lopulta, "että haluaisin Excelsiorin."

- "Miltä vuodelta" vanha mies kysyi häkeltyneenä ja mikä ajaja?"

- "No tota ei se oikeastaan merkitse mitään miltä vuodelta" hän vastasi. Häneltä oli sanat loppua. Hän ajatteli mahdollisuutta, että hän voisi saada mitä oli pyytänyt. "Haluaisin sellaisen kuin Lenny Woodlot ajo Isle of Manin TT:ssä. Hän oli suuri ajaja."

Kauppias kurotti jotain takahuoneesta rullaverhon lävitse. Kun hän veti

kätensä takaisin, niin se piteli pahvilaatikkoa, johon oli painettu värikuva alkuperäisestä pyörästä kilpailussa. Yläkulmassa oli laakeriseppelä, joka ympäröi Lenny Woodlotin kuvaa. Se oli liian hyvää olleeseen totta. Mutta nuorella miehellä oli rakennussarja kädessään ja se oli todellinen. Ja fantastinen sarja se olikin. Nopea tutkimus osoitti sen olevan täydellisimmän rakennussarjan mitä hän oli ikinä nähnyt. Oikeat kumista tehdyt renkaat. "Maalin taataan", ohjeissa luki, "olevan tarkalleen samanväristä kuin alkuperäinen". Mukana oli jopa kirjakuori, joka sisälsi alkuperäistä Man-saaren pölyä antamaan mallille viimeistellyn käytetyn ulkonäön.

- "Se olisi sitten kolmekymppiä". Nuori mies ojensi rahat nopeasti pelätyksellään väärin, peläten että kauppa peruuntuisi. Mutta ei. Vanha mies pisti rahat taskuunsa ja meni rullaverhon lävitse perähuoneeseen.

Työskentely pienoismallin kanssa edistyi hitaasti ensialkuun. Se oli monimutkaista ja hän halusi sen olevan parhaan ja yksityiskohtaisimman mitä hän pystyi rakentamaan. Hän työskenteli sen kimpussa useita tunteja päivässä, kooten useita useita eri vaiheita käyttäen kellosepän työkaluja ja luppia. Toisiin kohtiin maali piti sivellä siveltimellä, jossa oli yksi karva, niin hienoja olivat yksityiskohdat. Lopultakin, yli kuukauden päivittäisen työn jälkeen, itse pyörä oli täydellinen. Se oli loistava yksilö! Jos se olisi valokuvattu, kuvan katsoja ei olisi voinut vannon, ettei se olisi ollut oikea. Ihmishahmon tekeminen oli helppoa. Hänen täytyi vain sulattaa palanen tummaa vahaa ja kaataa se rakennussarjan mukana seuranneeseen muottiin. Kun vaha oli jäähtynyt hän poisti varovasti muotin ja maalaisi kasvat ja muut värilliset yksityiskohdat. Sekin oli hyvää työtä, ilmeinen Lenny Woodlot jopa luonteenomaisessa ajoasennossaan. Nuori mies säteili mielihyvää, kun hän helposti sai asetettua ajan pyörän päälle. Se oli tosi hyvä! Ainoastaan yksi virhe osui hänen silmäänsä, kun hän ihaili sitä siinä keittiön pöydällä. Sillä ei ollut ikääntynyttä, käytettyä ulkonäköä, jota pienoismallintekijät niin yrittivät saada esille. Oli myöhä. Katsoessaan kelloa hän saattoi nähdä, että oli lähes puoliyö. Hän päätti kuitenkin viimeistellä rakennelmaansa samana iltana. Oli yhä tuo pieni kirjakuori, jossa oli alkuperäistä Mansaaren pölyä.

Haluamatta sotkea keittiötä pölyllä, hän varovasti otti pienoismallin ulos takaovesta. Sytytti pihavalon nähdäkseen työskennellä. Hän irvisti takaisin kurpitsalle, johon oli leikattu kasvat ja jonka naapurin lapset olivat ripustaneet ikkunaan ja asetti pienoismallin pihan asfaltille. Kumartuen pienoismallin puoleen hän avasi kirjakuoren ja sirocitti hieman pölyä ajan ja pyörän päälle. Hän levitti sitä eniten kaikkein todennäköisimpiin paikkoihin. Se näytti oikealta. Sitten ensimmäistä kertaa hän huomasi kirjaimia kirjakuoren takana. Pitäen kuorta valoa vasten hän luki siitä "Drigne, Dragne" mumisten ääneen. "Mitähän hemmettiä senkin pitäisi tarkoittaa." Hän oli tuskin saanut sanoja suustaan, kun hän kuuli äänen takaansa. Se kuulosti moottorilta. Hän katsahti taakseen juuri ajoissa nähdäkseen pienoisen ajan heiluttavan jalkansa työntämällä käynnistetyn kilpurinsa yli ja kihdyttävän tietä pitkin- matkallaan kauppaan ja kohti rullaverhon kutsua.

Cycle
The Downhill Straight
kirjoittanut Mike Shutter
suomentanut Kale Autio

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n
pikkujoulujuhla Pieksämäellä

Tänä vuonna pikkujoulukarkelot järjesti Reijo Heikkinen ja paikka oli luonnollisesti Pieksämäki. Meitä lähti täältä Helsingin seudulta 8 joulumielistä motoristia samalla junalla. Mukana oli Pokka, Henkka ja Tuokka Kivenlahden suunnalta ja herrasväki Nokelainen (Tuikka ja Jussi), Ola Autio, Maikku ja allekirjoittanut Soukanniemestä. Odotimme tapaavamme muitakin Helsingin asemalla tahi junassa, mutta ei poikia näkynyt. Lieneekö matkan kalleus pelottanut (34 mk edestakaisin + illalliskortti 10 mk)? Juna lähti kohti Kouvolaa klo 13 ja matka alkoi suotuisissa merkeissä, sillä meillä oli runsaasti evästä mukana. Oli makkaraa ja leipää ja voita ja jotain mehuakin oli. Varmuuden vuoksi viereinen vaunu oli ravintolavaunu, mutta emme paljon siellä aikaamme viettäneet, sillä kalja oli ylettömän kallista.

Kouvolaan saavuimme siinä puoli neljän tienoissa ja siirryimme vähin äänin kiskobussiin, jossa istuimme noin neljä ja puoli tuntia makkaraa syöden ja mehua juoden ja mukavia jutellen. Kyllä siinä ehti takalisto pautua ennenkuin juna oli perillä klo 19.50.

Pieksämäellä harhailimme hetken etsien Naarajärvelle menevää bussia. ja löysimmekin sellaisen melkein välittömästi ja se toi meidät Trion pihaan asti. Pihalta lähdimme rappuja alas tiukkailmeisen portsarin ohi Repen saattelemana notkuvien pitopöytien ääreen. Ruokaa kyllä riitti ja sitä sai syödä niin paljon kuin sielu sietä ja kyllä se aika paljon sietikin. Tarjolla oli kinkkua, erilaisia laatikoita ja muita asiaan kuuluvia höysteitä, kuten esim. ruskeaa kastiketta, josta osa jotenkin löysi tiensä allekirjoittaneen takille ja housuille. Ja niillä muilla oli niin hauskaa, mutta minulla ei. Aterioitsemisen jälkeen vaihdettiin kuulumisia, mikä muuten oli hiukan hankalaa pöytäjärjestyksestä johtuen, ja juteltiin mukavia muuten vaan kaljanjuonnin lomassa. Toiset uskaltavivat jopa tanssimaan, allekirjoittanut muiden muassa. Manu otti valokuvan kun allekirjoittaneella meni kovaa ja sanoi, että siitä tulee kansikuva Motoristiin, mutta kukas sitä kuvaansa lehteen, varsinkaan kanteen, menee laittamaan? Niin se ilta kului, välillä jutellen, välillä tanssien, kunnes annettiin valomerkki klo 1.30. Siitä vaan sitten junaan ottamaan pienet (unet).

Triossa oli pikkujoulua viettämässä noin 20 kpl motoristeja, heistä mainittakoon Manu ja Rouva Tonttila, Seppo Rämö, Orko Tallinen, Eija ja Hentta, Pepe, Tapio Kahila vaimoineen ja "Vanha Herra" Ahonen. Odottelimme kovasti Aimoa sinne, mutta miestä ei näkynyt paikalla. Jättiköhän Fiat tielle?

Reijo Heikkiselle kuuluu suuri kiitos tosi onnistuneesta pikkujoulusta. Kaikki paikalle olleet ovat varmasti samaa mieltä siitä, että poissa olleet jäivät paljosta vaille!

Jussi

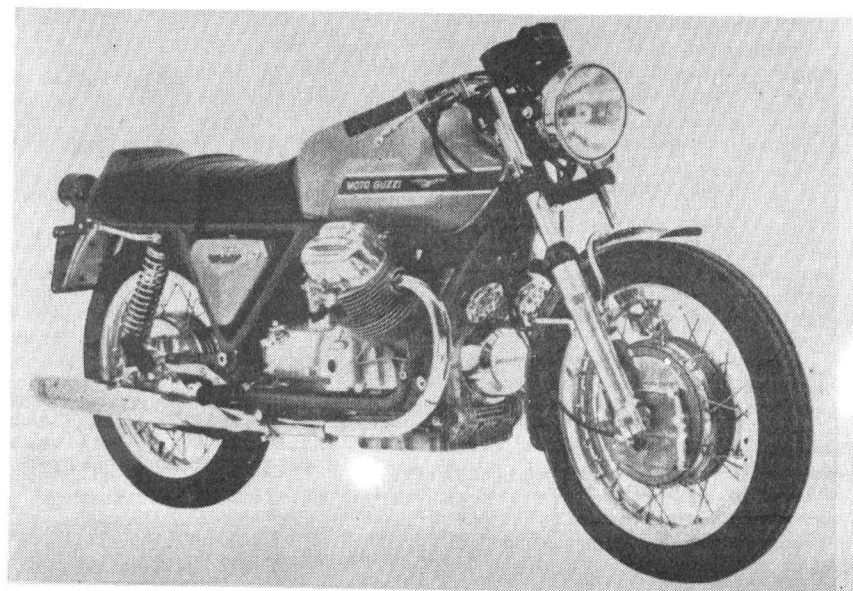
P.S. Olavi Autio lupasi järjestää vuoden 1972 pikkujoulun tänne Helsinkiin.

UUSIA MOOTTORIPYÖRIÄ

Motoristissä on aikaisemminkin ollut joidenkin pyörien esittelyjä. Nyt kun uusia pyöriä on tullut niin runsaasti on niistä jonkinlainen esittely varsin ajankohtainen. Tulen esittämään uusia moottoripyöriä aina sitä mukaa kun niitä ilmaantuu.

Eero Ohtonen

MOTO GUZZI V7 SPORT 750



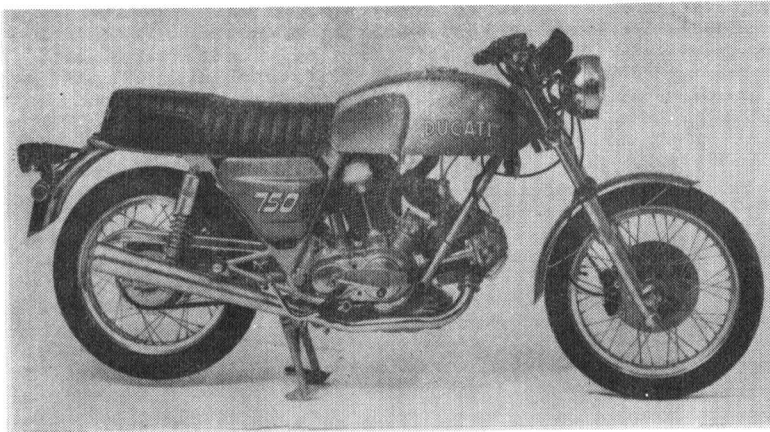
Moni Motoristi tuntee Moto Guzzin parhaiten suurena matkapyöränä. Nyt tulee tehtaalta kuitenkin suorastaan fantastisen näköinen superpyörä, V7 Sport. Pyörä tulee tuotantoon keväällä 72.

Moottori on 90 asteen V-2. Kevytmetallisten sylinterien mitat ovat 82,5x70,2 mm ja tilavuudeksi tulee 748 kuutiota. Kaasuttajina on kaksi 30 mm:n Dellertoa ja puristuksia löytyy 9,8. Teho on 62/7250r/min DIN tai 70/7000r/min SAE hevosvoimaa. Sumurin vääntömomentti DIN:in mukaan on 6,75 kpm/6250r/min. 3000:lla kierroksella kone kehittää 20 hv ja vääntömomentti on silloin jo 4 kpm DIN. Moottorissa on vain sähkökäynnistys, jonka takia pyörässä on 12 voltin sähkölaitteet, 32 ah akku ja 180 Watin laturi.

V7 Specialiin verrattuna runko on kokonaan uusi ja se on samantapainen kuin Falconessa. Takapyörää pyörittää Guzzin tapaan kardaani.

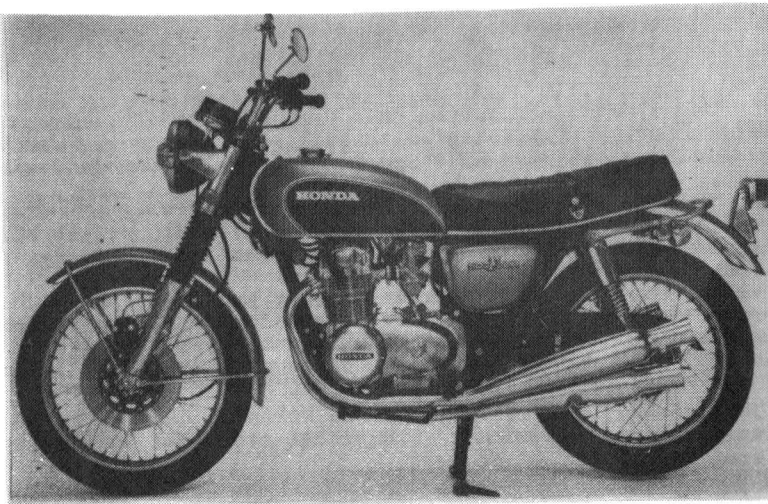
kaasaria, joita varten lasikuitutankissa on polttoainetta 17 litraa. Etuhaarukka ja siinä oleva Lockheedin hydraulinen levyjarru ovat peräisin tehtaan 500-kuutioisesta kilpapyörästä. Levyjarrun lapimitta on 280 mm ja rengaskoko on edessä 3,60-19, takana 4,10-18. Pyörän paino on 180 kg ja se ei ole paljon kun kyseessä on 750 - kuutioinen.

Tehdas ilmoittaa huippunopeudeksi 200 km/t, mutta se edellyttää että mootorista lähtee viitosella n. 8500 kierrosta.



HONDA CB 500 FOUR

Honda on taas tehnyt sellaisen pyörän joka varmasti menee kauoaksi, eikä varmaan ole hinnasta kiinni. Honda CB 500 ei teknillisessä mielessä ole uusi pyörä, sillä se perustuu jo paljon koeteltuun CB 750:een.

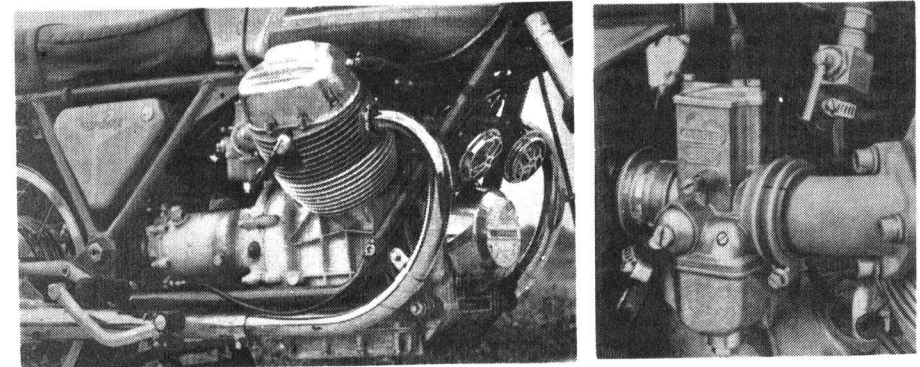


Vaihteita on viisi ja niiden välityssuhteet ovat: I 1,80 II 1,26 III 0,954 IV 0,792 ja V 0,68. Ensiövälytys on 1,375 ja toisiovälytykseksi voi valita kolme eri välitystä 4,111 tai 4,375 tai 4,625. Alla on nopeudet eri vaihteilla ja välityksillä 7000:lla kierroksella.

Välitys.	I	II	III	IV	V
4,111	89km/t	112km/t	147km/t	178km/t	206km/t
4,375	75 "	105 "	140 "	168 "	195 "
4,625	68 "	98 "	130 "	157 "	184 "

Edessä on tehtaan oma haarukka ja siinä on myös tehtaan nelinokkainen 220 mm:n rumpujarru. Takana on Koni-iskunvaimentimet ja kaksinokkainen 220 mm:n rumpujarru. Renkaat ovat alumiinivanteissa ja niiden koko on edessä 3,25-18 ja takana 3,50-18.

Polttoainetankin tilavuus on 20 litraa ja se riittää 200 km matkalle koska kulutus on noin 8 litraa sadalla. Öljytilavuus on 3,5 litraa. Pyörän paino (kuivana) on 206 kg.



Kuvasta näkyy selvästi hydraulinen ohjausiskunvaimennin. Kahden äänimerkin alapuolella oleva koppi kuuluu laturille.

Oikeanpuoleisessa kuvassa on 30 mm:n Dellorte kaastaja. Huomata sopii polttoaineletkun kiristäjät ja tulpanjohdon tuenta.

Edellisellä sivulla olevassa kuvassa näkyy kaksiosaisen ohjaustangan erikoinen kiinnitystapa.

DUCATI 750 GF

Ducatin 750 kuutioisesta V-2:sta on tullut jo lopullinen tuotantomalli. Pyörän maahantuojaalta kerrottiin että näytenpyörän pitäisi tulla tammikuussa, saa nähdä sitten miten käy tyyppityksen kanssa.

Mootori on 90 asteen V-2 ja se on sijoitettu pitkittäin runkoon siten: että etummainen, pitkittäin rivoitettu sylinteri on 10 astetta vaakatasosta ylös ja takimmainen, poikittain rivoitettu sylinteri on 10 astetta pystytasosta taaksepäin. Mootori näyttää aluksi oudon näköiseltä, mutta siihen tottuu aikanaan. Sylinterin mitat ovat 80x 74,4 mm ja tilavuus 748 cm³. Tehoa on 60 hv (DIN) 7800:lla kierroksella. Polttoainetta syöttää kaksi 30 mm:n Amal

Honda CB 500 sylinterien mitat ovat 56x50,6mm ja ne ovat samat kuin CB 250 . Koneen tilavuus on 498 cc, puristusta on tasan 9, kaasuttajina on neljä 22 mm:n pakko-ohjattua Keihiniä. DIN hevosvoimia 9000 kierroksella on 48 ja 7500 kierroksella kertyy vääntöä 4,2 kpm .Mainittakoon että vääntömomenttikäyrä on lähes yhtä tasainen kuin CB 750:ssä. Jo 3000r/min moottori kehittyy yli 3kpm vääntöä. CB500 on ilman muuta parempiajettava kuin CB 450 jossa vääntökäyrä oli sangen kurvikas.

Ensiöveto on järjestetty hammasketjulla, joka on paljon kestävämpi kuin duplex ketju. Kytkin on siitä erikoinen että siihen saa neljää eri jäykkyyttä olevia jousia, kunkin maun mukkan. Vaihteita on tietenkin viisi .Toisioveton ketju on yhtenäinen eli siinä ei ole ketjulukkoa.

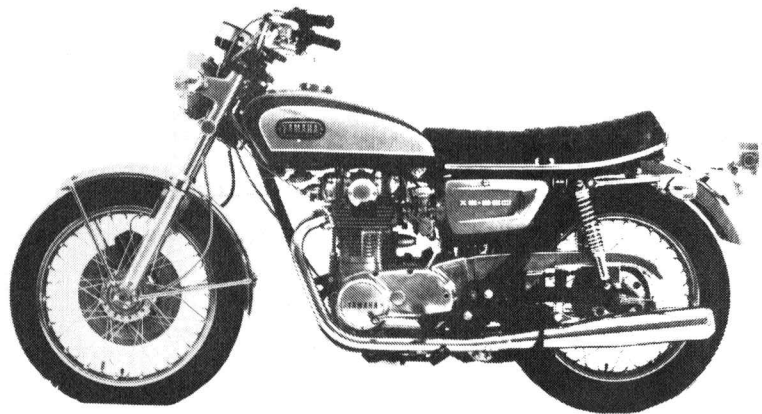
Etupää on sama kuin CB 750 , tosin levyjarru on hieman pienempi. Rengaskoko on edessä 3,25-19 ja takana 3,50-18. Pyörän paino on 185 kg .

Varoitusvalot on sijoitettu erilliseen paneeliin, joka on taas ohjaustangon kiinnityskohtien välissä. Varoitusvaloja on neljä ja ne ovat : vilkkuja, öljynpainetta, kaukovaloja ja vaihteiden vapaa-asentoa varten.

Amerikkalainen Cycle World lehti on koeajanut CB 500:n numerossa 10/71. Koeajosta tuli seuraavia arvoja: 0-60mph (96 km) 5,1 s neljännes maili 14,7 s ja loppunopeus 142 km/t . Huippunopeus jäi hieman alle 160 km/t koska uutuuden jäykkä moottori ei ottanut viitosella kuin 7900 kierrosta, 9000:lla kierroksella nopeus olisi ollut n. 183 km/t .

CB 500 maksaa 6900 mk ilman pisteveroa .

YAMAHA 650 XS 2



Nelitahti Jammun moottori on kaksisylinterinen ja siinä on yksi yläpuolinen nokka-akseli, jota käyttää yksinkertainen ketju. Sylinterinmitoista 75x74 mm tulee tilavuudeksi 653 cc . Tehoa on 53 hv 7000 r/min ja vääntöä on peräti 5,5 kpm 6000 r/min. Kaasuttajina on kaksi alipaineohjattua Mikuni-Solexia, joissa on 30 mm kurkut. Polttoainetankin tilavuus on vain 12,5 litraa.

Ensiöveto on hammasrattain ja toisioveto tavanomaisella ketjulla. Vaihteita on viisi.

KAWASAKI 750 MACH IV

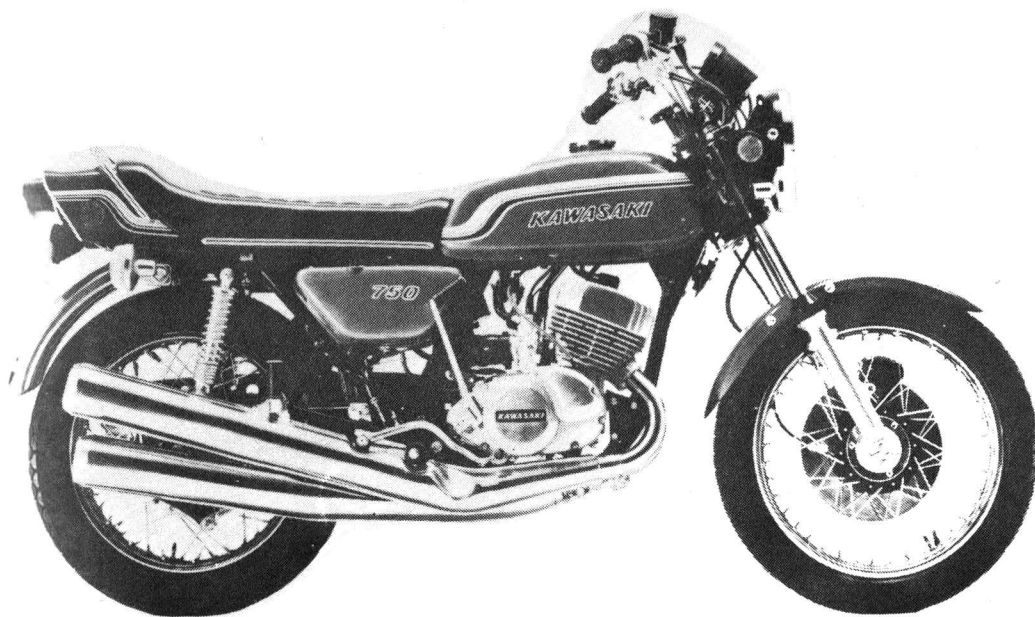
Kawasakin superuutuus perustuu tekniikaltaan koettuun 500 kuutioiseen ja ulkonäkö on uudesta 350 kuutioisesta Mach II:sta.

Moottori on kolmesylinterinen , 748 kuutiainen mäntähjattu kaksitahti. Sylinterin mitat on 71x63 mm ja puristusuhde on 7, Suurin teho on 74 DIN hv / 6800 r/ min ja vääntömomentti 7,9 kpm esiintyy tehoon nähden korkealla 6500:lla kierroksella , josta johtuen vaihteet on tiuhasti perrastetut . Polttoainetta syöttää kolme 30 millin Mikuni kaasaria . Polttoainetankki (17 litraa) on aivan liian pieni kun kyseessä on 750 kuutiainen ja vielä kaksitahtinen pyörä .

Edessä on hydraulinen 296 mm:n läpimittainen levyjarru ja ristikkäin kuvioitu 3,25-19 rengas . Takana on rumpujarru ja ristikkäin kuvioitu 4,00-18 rengas. Pyörällä on painoa 192 kg .

Mach IV:sta valmistetaan vain CDI sytytysjärjestelmällä varustettuna .

Tehdas ilmoittaa huippunopeudeksi 203 km/t ja 400 m pitäisi mennä 12 sekunnissa jolloin loppunopeus olisi n. 170 km/t .



Kuvaa tarkasteltaessa huomaa sellaisia yksityiskohtia joita ei ole toisissa pyörissä kuten, mattamustat jarru- ja pyörännavat ja normaalia suurempi valenheitin . Työkaluille on varattu paikka satulan takana olevasta osasta . Etulekasioja saisi olla suurempi , vai kenestä on hauskaa puhdistaa sylinterinriipeja kurasta jokaisen sadereissun jälkeen .

PS. Pyörä on tyyppitetty ja hintaa joka tulee olemaan n. 7200 mk voidaan pitää halpana .

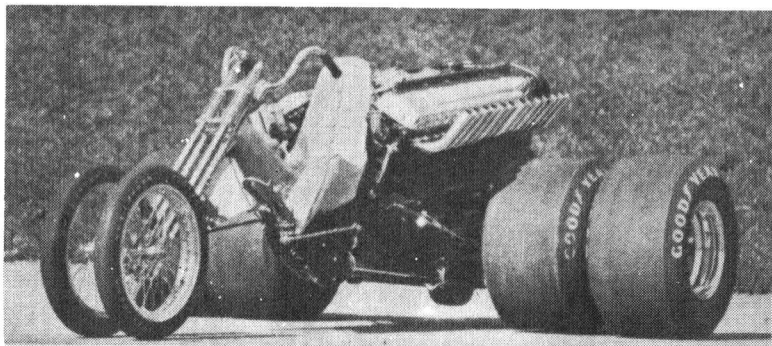
Edessä on Ceriani-tyyppinen haarukka, hydraulinen levyjarru ja 3,50-19 rengas. Takana on viiteen asentoon säädettävät iskunvaihtimet ja 4,00-18 rengas. Pyörän paino ilman polttoainetta on 194 kg. Moottorin voi käynnistää joko polkaisemalla tai sitten sähköllä. Jalkakäynnistystä helpottamassa on puristuksen alennuslaite.

Cycle World-lehti (numero 11/71) on myös koeajanut XS 2 ja sai sille seuraavat arvot: 0-60 mph (96 km/t) 5,6 s, neljännesmaili (402m) 14,1 s ja loppunopeus 149 km/t. Nopeudet eri vaihteilla 7500:lla kierroksella I 70 km/t, II 109 km/t, III 133 km/t, IV 159 km/t ja viitosella 174 km/t, mutta kierroksia oli lähtenyt vain 7200.

Hinta tulee ilmeisesti olemaan 7000 mk:n luokkaa.

MONSTER CYCLE

Ja tässä on sitten vuoden rajuin pyöräutuus USA:sta Monster Cycle. Siinä on mahtava 12 sylinterinen lentokoneenmoottori, jossa on vaatimattomasti 28 litran sylinteritilavuus. Moottorin teho on 3000 hv, muita arvoja ei ole ilmoitettu. Vaikka se saattaa-kin kuulostaa uskomattomalta, tällä 20000:n dollarin arvoisella laitteella voi myös ajaa, sen ovat monet koeajot toistuvasti osoittaneet.



LAVERDA

750 GT on läpäissyt tyypikatsastuksen ja pyörän saa omakseen 8260 mk Finnpyörä Oy:stä.

MOTO GUZZI

Autonovo Oy Helsingissä tuo asiakkaan erikoistilauksesta Moto Guzzi V7 Specialia maahan. Hinnaksi ilmoitettiin (marraskuu 71) 9200 mk ilman pisteveroa.

KAWASAKI

500 Mach III on saanut samanlaisen etupään kuin uusi 750 kuutioinen Mach IV. Parannus tulee nostamaan pyörän hintaa usealla sadalla markalla.

" TEKSTIILIPYÖRÄILIJÖITÄKÖ ? "

Jyväskylästä saapunut tieto sai minut tällä kertaa tarttumaan kynään. Siellä nimittäin liikkuu paikallisten moottoripyöräilijöitten keskuudessa seuraavanlaiset kommentit: "Moottoripyöräkerho 69 RY on eliittikerho. Ei siihen uskalla liittyä tavallinen kundi pienellä, eikä liioin vanhalla pyörällä, kun ei edes omista hienoa nahkapukua." Tällaisia mielteitä olen itsekin, vanhan Bemun omistajana, usein tuumaillut.

On surullinen tosiasia, että meidän, kerholaisten keskuuteen on levinnyt niin kutsutun "tekstiiliurheilun" piirteitä. Kilpaillaan varusteiden hienouksista, pyörien kromipintojen kiiltävyydestä ym. Tuntuu siltä, että moni taittaa pitkän matkan rallipaikoille, ainoastaan näyttääkseen itseään ja prätäkäänsä, eikä suinkaan tavataksaan saman henkisiä kavereita. Täytyy sanoa monessa tapauksessa toveruuden saaneen väistyneä kilpailun tieltä. Koreillaan kireissä nahkapuvuissa ja hymändellään niille, joilla ei ole varaa tai halua hankkia alan viimeisimpiä uutuuksia. Asiallisiin, a s i a l l i s i n varusteisiin on tietenkin aina pyrittävä, enkä suinkaan pidä koreiluna sitä, että varusteet on hyvin hoidetut. Sama koskee prätkiä. Rakennetaan, maalataan ja killoitetetaan niitä vain sen tähden, jotta ne kiiltäisivät mahdollisimman keuhasti rallipaikkojen auringossa ja saisivat läsnäolijat heittämään siihen kateellisia katseita. Ja mitä enemmän kuutioita, sitä enemmän rintaa röyhistellään.

Ilmeisesti me ollaan tosiaan eksytty näin kauas itse asiasta. Mun mielestäni pitäis olla tärkeintä se, että ihmiset pitää prätkäilystä ja nauttii saadessaan ajaa ja tavata toisia prätkäilijöitä ralleissa.

Jätetään jo viimeinkin turha koreilu pois ja ollaan yhtä ystävällisiä isän vanhaan nahkatakkiin pukeutuneelle Jawakuskille kuin hienoon nahkapukuun pukeutuneelle ison ja kalliin pyörän omistajalle. Onhan harastus sentään meille kaikille yhteinen.

Maikku

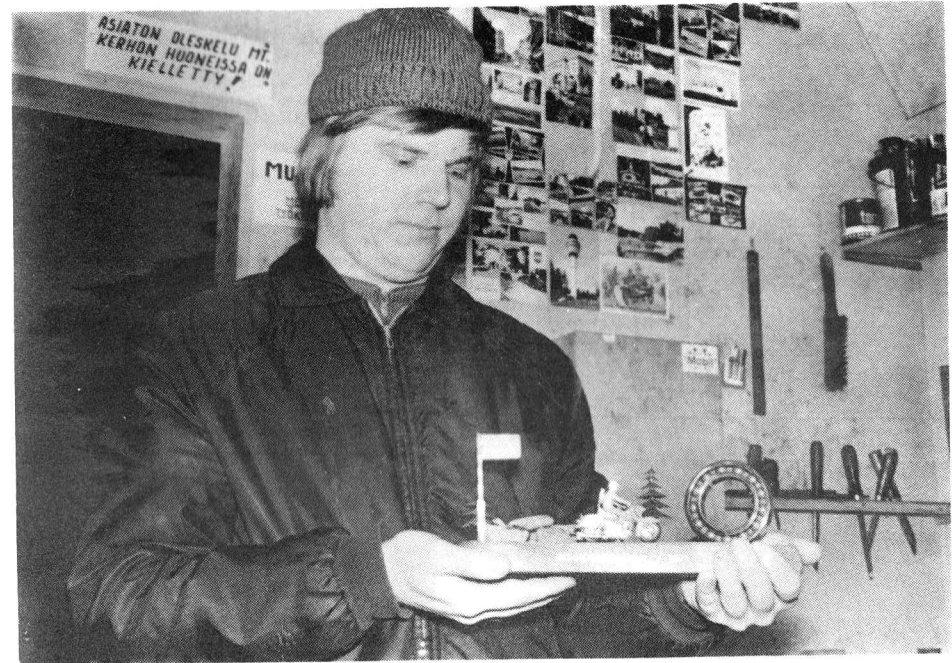
PS. Jokainen on varmaan yhtä mieltä siitä, ettei nimitys "tekstiiliprätkäilijä" olisi meille kenellekään kunniaksi, eikä liioin kerholle eliittikerhon leima.

Sama



Kun tuo pitkä talvi auttamattomasti vyöryy päälle niin moottori-pyörät katoavat lähes kokonaan teiltä ja pyöräilevistä ystäväistä ei kuulu paljoakaan, silloin ei auta muu kuin lähteä heitä taapaamaan. Niinpä matkasin Kouvolaan kerhoiltaan, liekö kova pakkanen pelotellut kun kerholla oli kovin vähän motoristeja. Kaupungin lautakunnilta oli tullut kutsu jonkun pyöräilijän saapua palaveriin, edustajaa ei vielä löydetty sinä iltana. Otettiinpa potrettikin pojat hakivat myös Akin kuvaan (Aki on talon vahtimestari porukan ehdoton suosikki johon luotetaan, usein olen kuullut, "kyllä Aki tietää", "kysytään Akilta", "kyllä Aki sen järjestää"). Kuvassa takana seisomassa vas. Tapsa, Mantsa Rito joka on piiloutunut Reiman'in komeiden leveiden hartioiden taakse, Nata ja Aki, edessä istuvat Ripattä, vanha herra ja Suppa Rossi junior. Rouva Kahilalle kiitokset kahveista. Kotimatalla oli tiellä solttu-poika liftaamassa ja kuinka ollakaan hän oli kerholaisemme, ystävämme "Kurre" hän tuli Korialle. Hän on niitä, no mitä ne nyt, hm, niin niitä Korian pinohiiriä.

Aimo



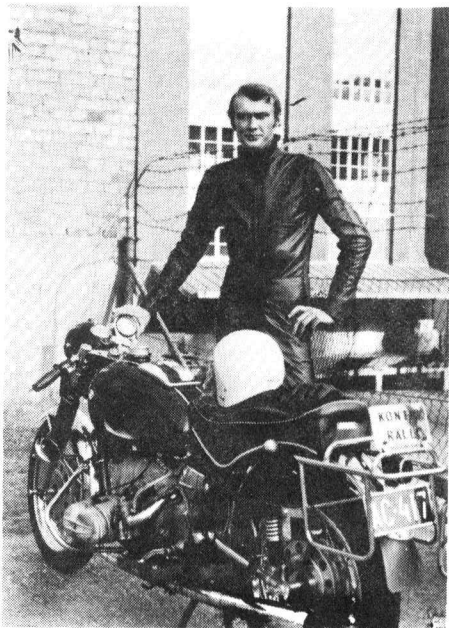
Viime kesänä vierailivat Hondsrugrallissa kerholaisemme Jari Väkiparta (Wäsy) ja Jukka Vitikainen (Juti) Kouvolasta sekä Seppo Rämö Lahdesta. Kerholaisemme saivat kaukaisimman osanottajakerhon palkinnon jota kuvassa Juti esittelee. Muut 69:läiset onnittelevat.

Aimo



KERHON JÄSENILLE -20% ALENNUSTA
Mp-mootorin tarvike osista kuten:

Hepolite männistä
Glacier laakereista
Payen tiivisteistä
James venttiileistä
Lucas sähköosista
BSF pultteja rajoitetusti
MAASEUDULLE POSTIENNAKOLLA
HELMER TUOMINEN autotarvikeliike
Uudenmaankatu 29 00120 H:ki 12
Puh.90/657592



KARI SAARNO JA "RED BARONES"

ORKO TALLINEN

-kerhoisäntä
-syntynyt 7.7.-45
-asustaa Inkeröisissä
-ammutiltaan sorvaaja
"aloitin moottoripyöräilyn -61 velipojan Jawalla. 1962 ostin Gileran, jolla ajelin vuoteen -64! Sitten hankin BSA 500 cc:n. Honda CB 450 oli vuosina -67 - 69. Sillä tuli ajeltua noin 40 tuhatta kilometriä, m.m. Man-saarella ja kolmena kesänä kontiossa. Honda myytiin ja seuraava kesä oli vähän niinkuin välivuosi jolloin ajoin "pakolliset" Kontiorallin ja Imatran Norton 350 cc:llä. Keväällä -71 menin junalla Joensuuun ja sieltä ajoin kotiin VB 750:llä. Mukavasti meni viime kesä, kun oli pyörä, jolla on suorastaan ilo ajaa.
Tulevana kesänä tehdään matkaa samalla pyörällä, vaihdetaan vain öljyä, ketjua ja rengasta niin hyvin menee.
Lopuksi haluaisin toivottaa kaikille moottoripyöräilijöille hyvää vuoden jatkoa ja antoisaa ajokesää -72. "

KARI (KARPPA) SAARNO

-hallituksen varajäsen
-asustaa hämeentiellä
-opiskelee "Tekussa" kolmatta vuotta koneenrakennus puolella
-aloittanut prättäkähommelit vuonna -63, eli ensi vuonna pamahtaa 10 vuotta täyteen.
-omistanut konepyörää seuraavasti, aikajärjestyksessä: BMW R25/2, R51/3, R 50 S R 69 S, nykyinen 750 spesiaalissimo "Red Baroness" ja vielä R 26, jota kovasti rakennellaan. Siis kaikkiaan 6 Bemua, oikee Bemuhullu ku rupee tarkemmin ajatteleeni!
-omasta mielestään muutenkin omituinen tyyppi ja kaiken lisäksi turhan pitkä, noin 1935 mm sukkesillaan.

REIJO (REISKA) HUUHTANEN

-Kontiorallitoimikunnan jäsen
-asuu Soukanniemessä
-töissä HYKsin teknillisellä osastolla harjoittelijana
-aloitti prättäkäilyä -68
-omistanut BMW R 25/3 ja -omistaa tällä hetkellä BMW R 26:en
-käyskennellyt paljon ralleissa mm. Trollissa 70, -71 sekä Kontiorallissa -70 ja -71 jne.
-rauhallinen kaveri



OLETEKO KUULLEET ...

-ETTÄ viimeisessä MP-Sportin numerossa oli edustava esittely kerhosta?
-ETTÄ mp-näyttelyyn on tulossa Kawasaki H 1 R A Sumekon osastolle?
-ETTÄ Tampereella on todennäköisesti TT-kisat tänäkin vuonna. Näin kertoo Jaakko Panhelainen: "Tampereen uusi TT-rata tulisi olemaan Tohlopin kaupunginosassa, rata kiertäisi Tohlopin järven ympäri. Rata tulisi olemaan noin seitsemän kilometrin pituinen ja erittäin nopea. Huomattavasti Imatran MM-rataa nopeampi. Rata on vaihteleva useline mäkineen ja loivine kaarteineen. Keskituntinopeudet nousevat varovasti arvioiden 160-170 kilometriin tunnissa. Ajatuksen takana on niin vaikutusvaltainen henkilö kuin kaupunginjohtaja Pekka Paavola. Jos vielä Pyynikillä ajetaan, jää 500cm luokka pois ja eri lähtöjen osanottajamäärää supistetaan 15-16 ajajaan. Uusi täyspitkä Speedway-rata (400 m) valmistuu Tampereen Lamminpään syksyllä. Samaan yhteyteen tulee myös maarata myöhemmin."
-ETTÄ Aimo kävi Lahdessa filmejä näyttämässä paikallisille motoristeille? Näin Tonttilan Manu kirjoittaa tapauksesta: "Terveisiä vaan täältä Hollolan Lahlesta. Pakkanen täällä paukku kovana, mutta kesää kohti mennään. Kävin tässä lahtelaisen mp-väen kokoontumis- ja pyörien kunnostuspaikassa. Siellä navetalla. Aimokin oli sinne tullut mukanaan kaitafilmeivehkeet ja valkokankaat. Katseltiin kuvia ja juteltiin kaikkea asiaan liittyvää ja muutakin. Ja ihme kyllä lahtelaiset mp-nuoret olivat yllättävän suurella joukolla mukana. Taitaa unelias Lahtikin hiljalleen herätä. Muitakin vieraita olimme saaneet, tietenkin vähemmän uneliaasta Kouvolasta. (Soukanniemessäkin kävi vieraita Kouvolasta, he tosin olivat välillä vähän uneliaita. Toim.huom.) Niin että sellaista tänne Lahteen kuuluu, ei oikeastaan mitään."
-ETTÄ tämän numeron mukana seuraavat säännöt ovat korjatut säännöt, joten aikaisemmin saamillanne säännöllä voitte heittää vaikka vesilintua tai vaihtoehtoisesti pyynkiä pölyjä pyörän päältä. Puhtaaksikirjoittamisen suoritti Ulla Harjunpää. Kiitos Ulla!
-ETTÄ kansikuvan nimi on "ajoreissu mamman kanssa" ja kuvassa poseeraa Irina Lapasova Gorno-Altailta seitsemän lapsensa kanssa. Loput kolme eivät näköjään mahtuneet kyytiin! (Kuva Hbl 9.12.-71)
-ETTÄ seuraavaan Motoristiin on luvassa Yamahan tuotantokilpakooneen TR 2 B:n jääratatesti mikäli olen vielä kirjoituskunnossa testin jälkeen.
-ETTÄ Helsingin kaupungin Nuorisotoimistolla on kaksi varsinaista moottorihallia ja kaksi askartelupajaa. Kakstoista- kaksytyks vuotisille helsinkiläisille annetaan opetusta autojen, moottoripyörien ja m opojen korjaamisessa ja hoidossa. Metallitöitä on myös mahdollista tehdä. Askartelupajoissa, Kyläsaareissa ja Vesalassa (noin 1000 m²) on mahdollista tehdä myös puutöitä. Moottorihallit sijaitsevat Maunulassa, Suursuonlaista 6 ja Vuosaaressa, Ulappasaarentie 2. Allekirjoittaneelta saa lisää tietoja. Jäsenmaksu on muuten 50 penniä vuodessa.
-ETTÄ Olavi Autio on jälleen muuttanut? Uusi osoite Metsäpurontie 10 A 9 Helsinki 63 00630, puh 745557.
-ETTÄ "Tässä eräänä tammikuun päivänä pakkasen paukuessa nurkissa tulla tupsahti postikortti Saksanmaalta "maailman suurimmasta sirkuksesta", niinkuin kortissa luki. Allekirjoittajina olivat Taskinen, Timo Veck ja Hannu Bergroth. Miehet olivat ajaneet Remuillaan Elefanttreffeniin. Tulemme palaamaan asiaan ensi numerossa. Kiitos kortista ja terveisistä! " Näin kirjoitti Aimo