

Aivan ympärivuotinen

MP-sport -"lehtiralli"

Ole mukana!

Helteellä tai syksyn myrskyissä,
kinosten keskellä ja kevään kohinassa.
MP-sport-"lehtiralli" pyörii aina.
Pitää Sinut oman väkesi uutisissa ja
tapahtumissa. Vireessä. Ja tilaajana
tietysti varmimmin.

.....tai ryhtyisitkö

asiamieheksi ?

Siinä ympärilläsi, kaverien kesken.
Ainahan siitä pienet pensarahat saa.
Ja niin piiri kasvaa. Niiden piiri,
jotka seuraavat, tietävät ja tuntevat.
Voit soittaa meille tai heittää kortilla.
Aina kun on asiaa. Tarjota kuvia, juttuja
- mp-asiaa kaikilta kolkilta.
Siihen asti. Terve!

MP-sport - moottoripyöräväen oma
erikoislehti

Osoite: Yliopistonk. 6 A

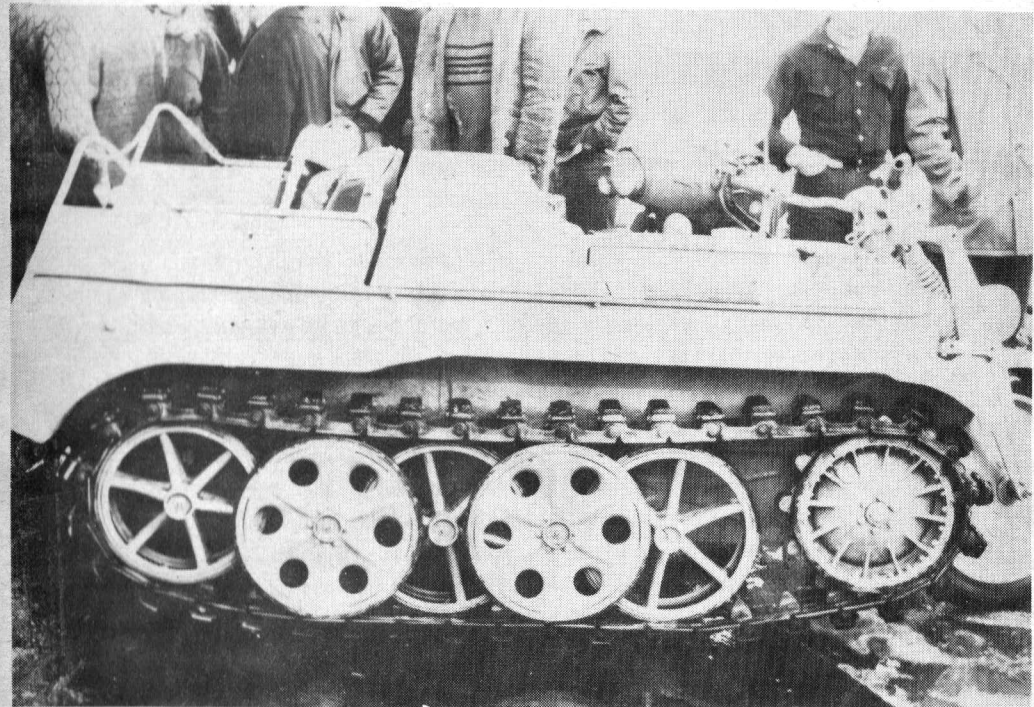
20110 TURKU 11 Puh. 921-335 422

Tutustu lehtipisteessä. Sieltä voit sen
tilatakin.



Motoristi 3 vk

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



ELEFANT MEETING 1972

N:o 3-4 TOUKOKUU - KESÄKUU 1972

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.-71 - 11.9. -72:

Puheenjohtaja

Aimo Turunen
Gammelbacka
Porvoo

Kassanhoitaja

Juha Nokelainen
Pellervontie 11
00610 Hki 61

Sihteeri

Mauno Tonttila
Rauhank. 6 B 25
15110 Lahti 11

Kerhoisäntä

Orko Tallinen
46900 Inkeroinen

Toimittaja

Jussi Pulkkinen
Elontie 87
00660 Hki 66

Varajäsenet

Olavi Autio
Kari Saarno

Kerhon postisiirtotilinumero on 426781-0
=====

TERVE KUUSYSLÄISET !

Nyt on kesä vihdoinkin tullut ja varmaankin kaikki ovat kaivaneet pyöränsä esiin naftaliinistä. Siltä ainakin vaikuttaa, sillä pyöriä näkyy enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Asiassa on omat pahat puolensa, koska monella ei ole paikkaa minne mennä ja he ajelevat edestakaisin asutuskeskuksissa aiheuttaen häiriötä sekä suuttumusta paikallisessä väestössä. Mitä sitten olisi tehtävissä, ettei ainakaan kuusysläisiä näkyisi kortteleita kiertämässä. Siinäpä pulma ratkaistavaksi. Ainoastaan pystyn suosittelemaan ajoa kaupungin rajojen ulkopuolelle esimerkiksi Porvooseen, Kirkkonummelle, Keimolaan ynnä muualle. Näin Helsingissä, muilla paikkakunnilla luonnollisesti joihinkin vastaaviin paikkoihin lähiympäristössä, pääasia on, että ajetaan maanteillä ja pysytään poissa kaduilta. MUTTA TOTTA TOTISESTI kaupungin ja kunnansien olisi myös tehtävä jotain. Kouvolassa homma on mielestäni parhaiten ratkaistu sillä heillä on omat korjaustilat ja nuorisotalo käytössään.

Hyvänä osoituksena yhteistyöstä oli Kouvolan kaupungintalolla järjestetty moottoripyöränäyttely ja sen yhteydessä ollut paneelikeskustelu, jossa vaihdettiin ylen kovasti mielipiteitä varsinkin katsastusmiehen ja liikkuvan poliisin kanssa.

Itse näyttelyssä oli kerholaisten pyöriä esillä runsain mitoin Uralista alkaen. Kävijöitä yhden viikonlopun kestäneessä näyttelyssä oli yli kaksituhatta. Valokuvia tilaisuudesta ei toimituksella ikävä kyllä ole, sillä ne epäonnistuivat jokseenkin kaikki. Näyttely ja paneeli oli todella hatunnoston arvoinen suoritus Akilta ja kouvolaalaisilta.

Seuraava tapahtuma moottoripyörämaailmassa oli MP-näyttely Helsingin tullipaviljongissa. Näytteille panijoina olivat lähes kaikki maahantuoja, joten kamaa kyllä riitti. Kerhollamme oli jälleen oma osastonsa, jossa kasvoi näyttelyn hienoin eli ainoa metsä. Oli teltta sekä leirinuotio, kuvia seinillä ja Torbjörn Fagerholmin Norton että Tuomo Topin Bemu. Osastollamme oli myös jatkuvasti yksi kerholaisista kertomassa kerhon toiminnasta

ja jakamassa Motoristin näyttelynumeroa.

Raaseporiin mentiin 14.5. keväisessä vesisateessa ja puoleenpäivään mennessä paikalle oli saapunut 74 moottoripyörää. Huonon sään johdosta kaikki ahtautuivat pieneen kahvitupaan ja ihmiset kävivät tutustumiskäynnillä linnassa omia aikojaan. Siellä sitten juteltiin mukavia kahvikupin äärellä kiireisimpien lähtiessä kotiin jo vähän puolenpäivän jälkeen. Homma oli, ikävä kyllä, hieman puutteellisesti järjestetty. Osasyynä oli huono ilmakin. Toivotaan parempaa ensi vuodelta.

Kontiorallissa tavataan!



Seuraavat kerhoillat Helsingissä: 11.7. ja 25.7.
Paikka on Töölön kerhokeskus, Mechelininkatu 36.

KRADNETZ

Albrecht Helbig, Kissinger Str. 11, 8731 Buerdorf (BDR)

KRADNETZ on aatteellinen mp-järjestö Länsi-Saksassa, jonka tarkoitus on kerätä avustusoitteita, jotka he kerran vuodessa julkaisevat KRADNETZ KATALOGin muodossa. Tätä käytetään hyväksi konerikkojen ja muiden vastaavien onnettomuustapausten yhteydessä. Huomaa, että ainoastaan ne henkilöt, jotka ovat itse asettautuneet KRADNETZin käytettäviksi, saavat luettelon. Aikaisemmin ovat ei-saksalaiset avustajat saaneet luettelon ilmaiseksi, mutta heidän määränsä lisääntyneen voimakkaasti, että tänä vuonna siitä todennäköisesti joutuu maksamaan noin 4-5 DM, mikä kuitenkin suoritetaan vasta sen jälkeen kun luettelo on saatu.

Vuodesta 1970, kun osoitteita oli n. 180, lukumäärä on lisääntynyt noin viiteensataan (1971), ja osoitteita on ympäri Länsi-Eurooppaa. Luettelo on siis erittäin hyödyllinen moottoripyöräilijöille, jotka ajelevat pitkin poikin mannermaata kesälomalla tms.

KRADNETZ kerää tietoja siitä, missä muodossa apua voidaan tarjota, seuraavien kirjaikoodien mukaan:

A= Säilytyspaikka moottoripyörälle

R= Korjaupaikka moottoripyörälle

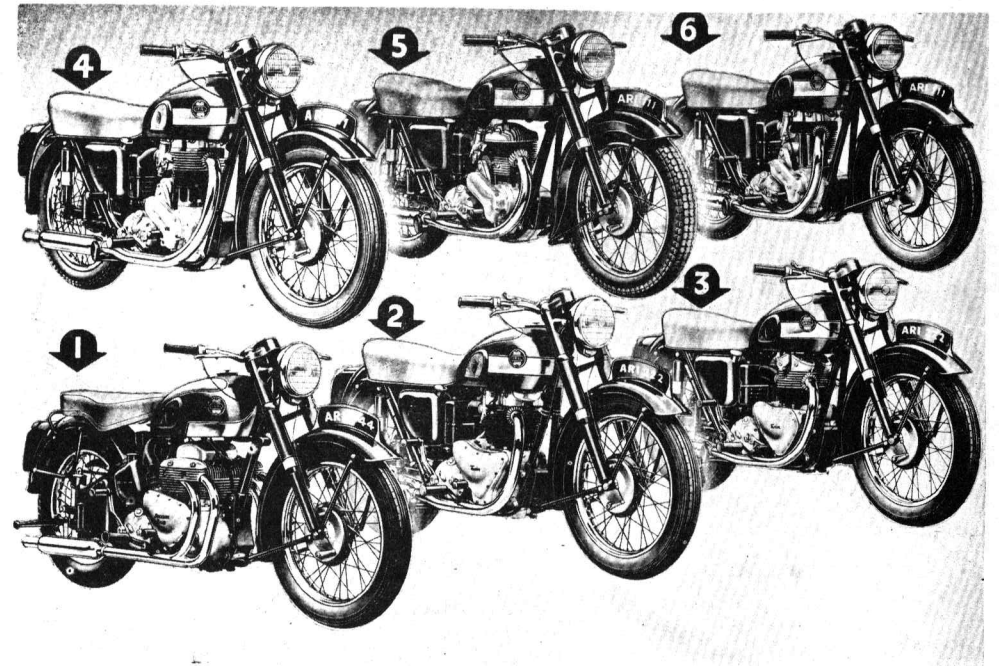
W= Korjauspaja

E= Varaosia

P= Auto (moottoripyörän hinausta varten)

Se, joka on kiinnostunut asettumaan auttajaksi KRADNETZin luettelossa, antaa tiedot siitä, missä hän voi olla avuksi, nimensä, täydellisen lähi- ja postiosoitteensa, puhelinnumerosa ja moottoripyöränsä merkin. Nämä tiedot voi lähettää KRADNETZille suoraan tai allekirjoittaneen kautta. Tietojen täytyy olla perillä ENNEN 1.11.1972.

ARIEL

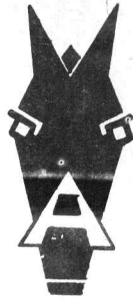


ARIEL-MALLISTO VUOSINA 1954-1955

1. 1000 cc SQUARE FOUR (4G)
2. 650 cc HUNTMASER (FH)
3. 500 cc FIELDMASTER (KH)

4. 500 cc RED HUNTER (VH)
5. 600 cc VB
6. 350 cc RED HUNTER (NH)

(200 cc COLT (LH) ei kuvassa)



ARIELIN TARINA

Ariel-tehdas oli moottoripyörävalmistajien uranuurtaja. Ensimmäiset Arielit olivat nelipyöräisiä, ja ne ilmestyivät vuonna 1898. Niissä oli yksisylinterinen De Dion Bouton-moottori takana ja se veti taka-akselia tasauspyörästön kautta. Näitä seurasi kolmipyöräiset ja noin vuonna 1902 valmistettiin ensimmäiset Ariel-moottoripyörät joissa oli Kerry-moottorit magneetto-sytytyksellä ja kellukekaasutin.

Valmistajat arvostivat aina kilpailujen merkitystä, ja vuonna 1900 Ariel kolmipyöräinen osallistui A.J. Wilsonin ajamana 1.000 mailin ajoon. Tämä ajoneuvo voitti kaikki autot erässä mäkkikilpailussa ja sai ensimmäisen luokan palkinnon. Ariel jatkoi kokeiluja ja vuonna 1903 valmistui 2 l/2 hevosvoiman moottoripyörä. Siinä oli automaattinen imuventtiili, pintakaasutin, akkusytytys ja vaihteeton hihnaveto. Seuraavina vuosina pyörät varustettiin sivuvaunuin. Ariel oli todennäköisesti ensimmäinen tehdas joka standardisoi sivuvaunut, joita siihen aikaan pidettiin omituisina ja typerinä lisukkeina.

Tähän aikaan Ariel rupesi menestymään luotettavuusajoissa, mutta vasta vuonna 1905 merkki osallistui maantieajoihin. Mainittuna vuonna Ariel voitti karsintakilpailun Isle of Man'issa. Ajajana oli C.J. Campbell. Kolme ensimmäistä pyörää tässä kilpailussa olivat oikeutetut osallistumaan Gordon Bennet-kilpailuun Ranskassa. Ariel osallistui tähän kilpailuun ilman mainittavaa menestystä. Tähän aikaan ajoi C.B. Franklyn Ariel-pyörillä, kaksikymmenluvulla hän tuli tunnetuksi Indian-ajajana.

Seuraava vuosi näki uuden yksisylinterisen Arielin tulon. Kaksisylinterisen pyörän valmistusta jatkettiin parannetussa muodossa. Uudessa moottorissa oli mekaaniset venttiilit asennettuina vierekkäin sylinterin edessä. Nokkien käyttövoima siirtyi vinoahmaspyörästön kautta. Molemmissa pyörissä oli akkusytytys, mutta vuonna 1907 niihin asennettiin magneetit. Tässä muodossa Arieleita myytiin aina vuoteen 1909 saakka.

Vuonna 1910 valmistui erittäin huomionarvoinen moottoripyörä. Siinä oli 3 l/2 hevosvoiman White & Poppe-moottori. Moottorissa oli magneettosytytys ja vierekkäiset venttiilit. Ulkonäöltään se oli melkein samaa tyyppiä kuin se moottori, jota käytettiin ensimmäisen maailmansodan aikana, ja itse asiassa vuoteen 1925 saakka. Monia parannuksia tehtiin ajan kuluessa, mutta se oli niin paljon aikaansa edellä, että mitään mullistavia muutoksia ei tarvittu viiteentoista vuoteen. Vuoden 1910 moottorissa oli vapaa moottorihihnapyörä, jonka avulla välitystä säädettiin. Hihnavetoa käytettiin ja ohjaustangon vasemmassa päässä oli moottorin vapaakytkin. Pian tähän moottoriin asennettiin venttiilinnostaja. Tämä oli käytössä erittäin tehokas, ja koska TT-mallinen käynnistys oli sääntönä siihen aikaan tämä uutuus epäilemättä vaikutti suuresti Arielin suosioon.

Kaksi vuotta myöhemmin otettiin napavaihde käyttöön ja vuonna 1913 tuli Arielin kolminopeuksinen vaihdelaatikko. Se oli ensimmäisiä laatuaan, ja ketju-hihna-voimansiirtoa käytettiin. Sen ansiosta Arielilla oli erittäin menestyksekkäs kilpailuvuosi, sekä Englannin että Skotlannin Six Days Trials'in joukkuepalkinnot voitettiin saavutus johon mikään muu merkki ei ollut yltänyt saman vuoden aikana.

Vuosina 1914-1918 tehdas oli sotatyössä ja tuotti suuren määrän moottoripyörä Englannin ja Liittoutuneitten maitten hallituksille.

Ariel on moottoripyörämerkki joka valitettavasti on hävinnyt melkein tyystin Suomen maanteiltä. Koska tehtaasta tuotteet itse eivät enää ole muistuttamassa loistokkuudestaan julkaisee nyt MOTORISTI ensimmäisenä lehtenä Suomessa kertomuksen Ariel-tehtaasta ja Ariel moottoripyöristä.

Ariel-tehdas aloitti toimintansa noin vuonna 1898, ja silloin sen nimi oli Components Ltd. Itse pyörien niminä käytettiin COMPONENT ja ARIEL, edellistä vain pari vuotta. Tehtaasta alkuperäinen sijaintipaikka oli kaupunginosa Bournbrook Birmingham'issa. Tehdas vaihtoi toimintansa aikana nimeä useita kertoja: Ariel Cycle Co Ltd, Ariel Works Ltd ja lopuksi Ariel Motors Ltd.

Kaksikymmenluvulla tehdas siirtyi Bournbrook'istä Selly Oak'iin, muutaman kilometrin päähän. Täällä toiminta jatkui vuoteen 1962 saakka, jolloin pyörien valmistus siirrettiin BSA:n tehtaaseen Armory Road'illa. BSA-yhtymä oli ostanut Arielin jo vuonna 1947. Se, että kaksisylinteriset Arielit muistuttavat suuresti BSA:n vastaavia ei siis ole mikään sattuma.

Arielin mallistosta lienevät Suomessa tunnetuimpia mallit NH ja VH (Red Hunter 350 ja 500 cc) sekä VB (600 cc sivuventtiilimoottorilla). Jotkin verran lienee myös malleja KH ja FH (kaksisylinteriset Fieldmaster 500 cc ja Huntmaster 650 cc). Vähiten tunnettuja lienevät mallit LH (Colt 200 cc) ja kaksitahtiset Leader (250 cc) ja Arrow ja sen urheilumalli Golden Arrow (200 cc), sekä nelisylinterinen 4 G (Square Four 1000 cc).

meillä yleisimmät Arielit ovat viisikymmenluvun alkupuolelta, vuosi 1952 tuntuu olleen erittäin menestyksekkäs myyntivuosi Suomessa. Näinollen useimmissä meikäläisissä Arieleissa on lyhyt, ns. "pumppu"-jousitus, joka ehkä ei ole paras mahdollinen takajousitus, ainakaan nykyaikana. Lisäksi se on erittäin arka vedelle ja hiekalle.

Ariel-pyörien valmistuksen lopettamisen syyksi mainitaan Burman'in siirtyminen yksinomaiseen autovaihdelaatikkojen valmistukseen, mutta varmaankin yleiset vaikeudet moottoripyörämarkkinoilla pakottivat BSA:n supistamaan mallistoaan, ja päätettiin lopettaa Arieleitten valmistus (silloinhan tehtiin ainoastaan kaksitahtisia Arieleita). Tällaisia vaikeuksia on tullut myös mm. Villiers-yhtymään, joka muutamia vuosia sitten osti AMC:n (AJS, Norton, Matchless, Francis-Barnett ja James); nykyisin oikeastaan vain Norton on näistä merkeistä näkyvästi esillä.

Seuraavalla sivulla alkavan ARIELIN TARINAN on kirjoittanut Ariel Owners Motor Cycle Club'in eräs aktiivisimpia jäseniä, Jim J. Lee.

Suurin osa 3 1/2 hevosvoiman pyöristä lähetettiin Venäjälle. Brittiläiset joukot käyttivät paljon 5 ja 6 hevosvoiman pyöriä Mesopotamiassa. Vuonna 1919 valmistettiin 3 1/2 ja 6 hevosvoiman pyöriä. Näissä olikolminopeuksiset vaihteistot ja ketju-hihna-voimansiirto.

Vuoden 1925 lopulla tehdas rupesi soveltamaan uusia työtapoja pyörien valmistuksessa. Vuoden 1926 myyntikautta varten valmistettiin moottoripyörä, joka tunnetaan nykyaikaisena Arielina. Näiden pyörien kysyntä oli niin voimakas, että tehdasta oli laajennettava ja uudelleen organisoitava. Parissa vuodessa Ariel oli maailman suurimpia moottoripyörävalmistajia. Vuoden 1926 ja kolmikymmenluvun keskivaiheen välisellä aikana Ariel kehittyi sellaiseksi jona me sen tunnemme. Vuonna 1926 tuli kaksimäntäinen öljypumppu, jollaista Ariel ensimmäisenä käytti voiteluun. Moottoreita parannettiin asteettaisesti kolmikymmenluvun puoleenväliin saakka. Tällöin Arieltehtaassa ruvettiin soveltamaan hienompia ideoita moottoripyörien rakentamisessa.

Vuonna 1927 ilmestyi Arieleihin satulatankki ja matalampi ajajan asento, joka levisi muihin merkkeihin seuraavana vuonna kun ne kopioitiin orjamaisesti muitten moottoripyörävalmistajien taholla.

Kaikkein kuuluisin Ariel lienee Edward Turner'in (joka myös on suunnitellut Triumph Speed Twin'in ja siitä kehitetyn Tiger 100:n) suunnittelema nelisylinterinen Ariel Square Four eli "Squariel". Se ilmestyi markkinoille vuonna 1931. Sen moottoritulavuus oli 500 cc ja siinä oli ketjuvetoinen yläpuolinen nokka-akseli. Myöhemmin tilavuus suurennettiin 600 cc:iin ja vuonna 1936 1.000 cc:iin, jolloin nokka-akseli oli tavanomainen.

Viisisataakuutioksen OHC Square Four'in vaikutus moottoripyöräasian tuntiijoihin oli niin voimakas että se sai silloin Englannissa tunnetun nimimerkin, Ixion'in, kirjoittamaan näin:

" Olen noin viikon ajan kokeillut nelisylinteristä prototyyppejä. Olen halukas lyömään vetoa siitä, että tämä moottoripyörä tulee olemaan näyttelyn suurin sensaatio, että sitä tullaan myymään paljon ja että se tulee osoittautumaan suureksi menestykseksi maantiellä vuonna 1931. Sen akseliväli on normaali yksisylinteriselle. Mitään tärinää ei ole. Se on miellyttävän moottoripyörän moottori minkä koskaan olen tavannut. Meluttomuus on ilmiömäinen. Normaalisissa järkevissä käytössä moottori ei pauhaa ollenkaan; tällaiset koneet poistaisivat yleisön ennakoluulot moottoripyörien pakoäänestä jopa vain suhteellisen huomaavaisesti käyttäen. Moottori on erittäin sitkeä. Se syyttää säännöllisesti ja vetää tasaisesti jopa viiden mailin tuntinopeudella suurimmalla vaihteella. Polttoaineenkulutus on noin 80 mailia gallonalla. - Kiihtyvyys: voit ajaa sitä, jos haluat, kuin rikkaan lady'n kuljettaja ajaa Rolls Royce'ia, mutta jos olet nuori ja haluat nauttia syöksyhävittäjämaisestä menosta voit käsitellä tätä pyörää väkivaltaisestikin.

Kuvittelisin että tämä pyörä saavuttaisi Bray Hill'in Grandstand'ista (Isle of Man'illa) nopeammin kuin parhain kilpapyörä. Nopeus - minun on tunnustettava häpeäkseni etten koskaan saanut tilaisuutta avata kaasua kokonaan. Se on ylivoimaisesti hienoin yleiskäyttöön tarkoitettu moottoripyörä jota koskaan olen ajanut. Käynnistettäessä ei käynnistyskampea tarvinnut painaa kuin kevyesti ilman minkäänlaista ponnistusta. Halusin nähdä saisinko moottorin kiehumään, mutta en koskaan saanut moottoria niin kuumaaksi että se olisi nakuuttanut. Lopuksi, eri laitteisiin

pääsee helposti käsiksi. Tämän pyörän huolto on aivan yhtä helppo kuin minkä muun pyörän tahansa. Tiedän että tämä on pelkkää kiittelyä, mutta olen varma siitä, että kun tämä pyörä ilmestyy markkinoille kaikki tulevat ihaillen huudahtamaan: Miksi kukaan ei ole tehnyt tällaista aikaisemmin! "

Vuonna 1930 tulivat "sloper'it" markkinoille. Näiden moottorit olivat kallistettu 30° eteenpäin, ja sylintereissä oli pitkittäiset jäähdytysrivat.

Menestyksekkäimmät Ariel-kilpapyörät olivat L.W.E. Hartley'n virittämiä. Hän oli Arielin palveluksessa monta vuotta. Hartley-Arielit olivat tunnettuja sillä niillä on ollut hallussaan jonakin ajankohdana kaikki mahdolliset ennätykset.

Eräs Hartley'n suurimpia saavutuksia, josta hän oli oikeutetusti ylpeä, oli sivuventtilipyörän virittäminen niin nopeaksi, että se ylti 90 mailin tuntinopeuteen. Sen moottori oli tilavuudeltaan 557 cc (85,5 x 95 mm) ja vuosimallia 1926. Standardikunnossa sille taattiin 70 mailia tunnissa, mikä ei silloin suinkaan ollut huono suorituskyky, ja luonnollisesti hyvä pohja kehittelylle. Tämän moottoripyörän Hartley osti sivuvaunullisena neljällä punnalla ja 15 shillingillä. Kun hän oli korjannut ja virittänyt moottorin pyörä saavutti yli 90 mailin tuntinopeuksia. Puristusuhde oli 5,3 : 1, suurin siihen aikaan saavutettavissa oleva, ja sytytystulppa oli siirretty pakoventtiliin yläpuolelle.

Brooklands'in radalla Jock West mittasi nopeudeksi 82,24 m/t lentävällä kilometrillä. Puolen mailin matkalla saavutettiin lopulta 96 m/t kun polttoaineena käytettiin bensiinin ja bensoolin sekoitusta.

Tällä koneella ajettiin Hutchinson 100 vuonna 1933, ja sen piti saavuttaman 90 mailin keskinopeus. Lähdön jälkeen ilmeni epäsuvoillista sytytystä ja ajo keskeytettiin.

Motor Cycling -lehti teki vuonna 1934 kokeita neljännesmailin matkalla. Koepäivänä oli voimakas tuuli. Polttoaineena käytettiin bensiinin ja bensoolin sekoitusta, ja suoran vaihteen välityssuhde oli 4,56 : 1. Kierrosluvulla 5.300 Arielille saatiin nopeudeksi 82,56 mailia tunnissa. Tämä oli vastakkaisiin suuntiin ajettujen nopeuksien keskiarvo. Suurin yhdensuuntainen nopeus oli 89,02 mailia tunnissa.

Hartley ja Jock West kilpailivat myös 1926 mallisella kansiventtiiliviisisatasella saavuttaen lukemattomia ensimmäisiä palkintoja ja ennätyksiä nurmella. Tässäkään tapauksessa ei virityksessä ollut mitään tavaomaisesta poikkeavaa, ja vain kerran ylitti puristusuhde 8,5 : 1:een. Sylinteri ja kansi olivat rautaa ja Hartley'n omaa alkoholisekoitusta M 100 käytettiin. Neljännesmaililla saavutettiin yli 109 mailin tuntinopeus. Vuonna 1938 saavutti A. Senior Australian maanopeusennätyksen Ariel Red Hunter'illa (500 cc) nopeudella 127,65 mailia tunnissa.

Muita Hartley-Arieleita olivat Jock West'in ajamat Red Hunterit. Vuonna 1937 malli joutui edesmenneen Hamilton-Griffith'in käsiin, joka sivuvaunulla ajoi Brookland'in nopeudella 92,5 mailia tunnissa. 600-kuutiosten ennätys siellä on 96,3 mailia tunnissa.

Innostaakseen monisylinteristen moottoreiden kehittämistä, tarjosi

"Motor Cycle" -lehti palkintopokaalin ensimmäiselle ajajalle joka saavuttaisi 100 mailin matkan tunnissa Englantilaisella moottoripyörällä jossa on monisyylinterinen moottori englantilaisella kilparadalla. Ben Bickell oli yksi pokaalin tavoittelijoita. Hän kuoli Muckamore'ssa ajaessaan Arielilla Ulsterin Grand Prix'ssä vuonna 1936. Yritystään varten valmistivat Bickell'in veljekset erikoisen "Squarielin" vuonna 1933.

Sylinterit pienennettiin jotta moottorin tilavuus saataisiin 500 kuutiосenttimetriin, ja "Powerplus" -ahdin asennettiin siihen. Tällä pyörällä ei ollut mitään vaikeuksia Kiertää Brookland'in rata 100 mailin tuntinopeudella, mutta tunnin ajossa veljeksillä oli epäonnea. Heidän suurimpina vaikeutenaan oli sylinterinkannen vuotavat tiivisteet, ja heidän oli luovuttava yrityksestään useamman kerran. Pokaali voitettiin ennenkuin veljesten onnistui selvittää vaikeudet. Ben Bickell jatkoi kilpailuista Arieleilla eri ajoissa Brookland'in radalla ja saavutti vuonna 1934 111,42 mailin tuntinopeuden. Ja niin kävi että vaikka Arieleilla ei koskaan kilpailtu virallisesti saavuttivat monet yksityisajajat hyvin suuria nopeuksia Arieleilla.

Vuonna 1933 lopetettiin "sloper'eiden" rakentaminen, ja pitkätaivallisten yksisyylinteristen sarja seurasi. Vauhtipyörään asennettiin öljynpuhdistimet ja jarrujen säätökartio ilmestyi vuonna 1932.

Vuoden 1933 luettelossa mainostettiin: Urheilullisempi, voimakkaampi kuin koskaan ennen. 550 cc sivuventtiilistä mallia VA ja 500 cc mallia VF lisäksi oli ensimmäinen 500 cc Red Hunter, jossa oli viritetty moottori antaen 27 hv puristussuhteella 7:1. Huippunopeus oli 87-90 mailia tunnissa. Kaksine pakoaukkoineen ja rumpuvaimentimeen nämä pyörät olivat sensaatio.

Vuonna 1934 jatkettiin 350 cc ja 500 cc Red Hunter'eiden valmistusta. Oli myös de-luxe-malli VG 500 cc kalanpyrstövaimentimella, syvillä lokasuojilla ja kromatulla tankilla. Lisäksi oli 500 cc standardi VF jossa joko 3- tai 4-nopeuksinen Burman vaihdelaatikko, ja 600 cc Square Four OHC mallin valmistusta jatkettiin. Lisäksi oli sivuventtiilimoottorilla varustettu VB 550 cc. Uutta oli kumiin asennettu ohjaustanko, ja kokonaan koteloitu venttiilikoneisto oli ensi kertaa OHV yksisyylinterisissä. Uutta oli myös vaihteenilmaisin eli kuten luettelossa mainittiin "... vapaan löytäminen ei enää ole arvailun varassa !" Red Hunter'eissä oli istuin takalokasuojalla, jolla istuen saavutti "kilpailumaisen asennon".

Vuonna 1935 ilmestyi 250 cc Red Hunter malli LH ja parannettu versio 500 cc VH. Viisisatasta Red Hunter'ia pidettiin vuoden parhaana urheilupyöränä, jonka saattoi virittää yli sadan mailin tuntinopeuksiin.

Vuonna 1936 suurennettiin sivuventtiilimallin moottori 600 cc:iin, ja kaikissa malleissa oli nyt jalkavaihe.

Vuonna 1937 sai Square Four'ia sekä 600 että 1000-kuutioisena, ja nyt pelkästään OHV:nä.

Vuonna 1939 pilvien kerääntyessä Euroopan taivaalle ahersi John Sangster, tehtaan johtaja, voimalla Arielin hyväksi. Square Four'ia tarjottiin mallia 4F 600 cc ja 4H 1000 cc sekä 4G 1000 cc de Luxe, jossa oli syvät lokasuojat ja kalanpyrstövaimentimet. Nyt Ariel vahdutti maailman uudella takajousituksellaan. Tähän aikaan pidettiin takajousituksen suomaa mukavuutta suorastaan ylellisenä. Jousitus oli siten suunniteltu ettei takaketjun jännitys muuttunut joustossa. Tämä takajousitus pysyi muuten mallissa 4G Square Four aina nelitahti-

moottoripyörien valmistuksen lopettamiseen saakka eli vuoteen 1958.

Ariel on voittanut The Maude's Trophy'n (Englannissa erittäin arvostettu moottoripyörävalmistajille jaettava palkinto) kolme kertaa. Ensimmäisen kerran se tapahtui vuonna 1927, jolloin 557 cc sivuvaunu-pyörä ajoi 5000 mailia pysähtymättä. Ajo kesti 250 tuntia, Seuraaavana vuonna palkinto annettiin tunnustukseksi 10.000 mailin kokeesta 250 ja 500 kuutioisilla. Keskinopeus tällä matkalla oli 20 mailia tunnissa. Koe päättyi yhden tunnin nopeuskokeeseen Brookland'in radalla. Koko koe kesti 22 päivää. Vuonna 1931 palkinto annettiin jälleen erittäin vakuuttavasta kokeesta, jossa luku 7 oli aiheena, ja se käsitti kokeet nopeudesta, luotettavuudesta, taloudellisuudesta ja huollon helppoudesta. Seitsemän eri koetta tehtiin 350 kuutioisilla SV ja KV pyörillä, 500 kuutioisella kansiventtiilimoottoripyörällä 550 kuutioisella sivuventtiilipyörällä ja uudella Square Four'illa. Seitsemän tunnin kestävyyskokeen aikana seitsemän eri henkilöä käynnistivät Squarielin ensi potkulla.

Kunnianhimoisin yritys oli ajaa 700 mailia 700 minuutissa Square Four'illa. Ensimmäinen yritys epäonnistui kun yksi mäntä leikkasi 300 mailin jälkeen. Keskinopeus tähän saakka oli ollut 66,3 mph. Myöhemmin tehtiin onnistunut yritys kun 700 mailia taittui 668 minuutissa. Keskinopeus oli tällä kertaa 62,85 mph.

Sodan sytyttyä vuonna 1939 rupesi Ariel valmistamaan sotakäyttöön tarkoitettuja moottoripyöriä. Ne olivat samoja pyöriä kuin aikaiseminkin valmistetut, mutta yksinlertaisempia. Niissä oli muun muassa kandet työkalulaatikot.

Arielit esiintyivät silloin tällöin moottoripyörälehdissä, kun sotilaa kirjoittivat seikkailuistaan näillä pyörillä. 8.8.1940 oli seuraava kirjoitus 350-kuutioisesta sota-Arielista Motor Cycling -lehdessä:

"Yhdellä katseella jo huomaa että 350 kuutioinen soveltuu erinomaisesti maastokäyttöön. Maavara sekä istuma-asento ja koko pyörän suunnittelu osoittaa että valmistajat ovat käyttäneet kokeuksena trials-pyöristä hyväkseen. Eri trialeissa saadut kokemukset on käytetty tämän khaki-värisen Arielin valmistukseen, jota koeajajallamme on ollut ilo testata Bemrose'in radalla päivän ajan."

Elokuussa vuonna 1945 päättyi sotatuotanto Ariel-tehtaissa. Tänä ja seuraavina vuosina kilpailutoimintaa oli hyvin vähän, kuten muissakin tehtaissa. Vuonna 1947 Sangster'eiden perhe möi Ariel-tehtaat BSA-yhtymälle. Vaikka Ariel näin tuli BSA:n osaksi säilyttivät sen moottoripyörät yksilöllisyytensä.

Vuonna 1948 korvasi telekooppihaarukka vanhan "risuhaarukan", ja samana vuonna ilmestyivät kaksisyylinteriset mallit KH ja KG, 500 cc.

Vuonna 1949 olivat KH ja KG jo vakiintunut Arielin malliston osa. KG:ssä (joka oli de-Luxe -malli) oliviimeistely kromia ja mustaa kultareunoin, vihreät vanteenkeskustat sai eri tilauksesta. Sekä etu- että takapyörä olivat halkaisijaltaan 19 tuumaa, ja rungossa oli Arielin jousitus takana. KH:ssa oli jousittamaton takapyörä, ja viimeistely kromia ja punaista kultareunoin. Moottori oli sama kuin KG:ssä. Siinä oli kiillotetut imu- ja pakoaukot sekä sylinterinkansi, ja se oli koeajettu penkissä. Pyörien koko oli KH:ssa 20 tuumaa edessä ja 19 takana. Molemmissa oli magneetit automaattisin ennakonsäätimin.

Vuonna 1949 tapahtui myös Square Four'issa suuri uudistus. Vanha rautamoottori vaihtui kevytmetalliseen kaksin erillisin venttiili-koneistokammioin. Kevytmetallikannen sytytystulpanreijissä oli pronssiset helat. Magneettosytytyksen tilalle tuli Lucasin 70 watin laturi ja puolasytytys. Pakokanavat olivat yhtä valua sylinterin-kannen kanssa ja sylinterit oli putkitettu teräsputkin.

Vuodesta 1950 lähtien alkoivat Arielit muuttua. Yhtymäpolitiikka alkoi nyt näkyä, ja joskin vanhoja malleja jatkettiin näkyi 650 cc Huntmaster'issa ja 200 cc Colt'issa BSA:n piirteitä. Vanhat mallit eivät muuttuneet vuosina 1950 ja 1951, mutta niiden suosio kasvoi koko maailmassa.

500 kuutioiset mallit HT ja HS, joita valmistettiin vuosina 1950-1958 olivat erittäin suosittuja ja voitokkaita kilpamoottoripyöriä, ne olivat voimakkaita ja vankkoja pyöriä ja niitä käytetään edelleen; eihän siitä ole montakaan vuotta kun Sammy Miller käytti näitä.

HS (scramble) oli suurinpiirtein samanlainen kuin HT (trials). Niissä oli kevytmetallisylinteri jossa nikkelirautasynteriputki. Imu- ja pakokanavat oli kiillotettu, samoin vauhtipyörä, kiertokanki ja venttiilien vipuvarret. Nokka-akseli oli korkea, puristussuhde oli 9:1, kaasutiijä oli Amal TT. HS:ssä oli noin 34 hevosvoimaa, ja paino oli 318 paunaa. HT painoi vain 290 paunaa, ja sen kone oli viritetty antamaan korkean tehon jo alhaisilla kierrosluvuilla.

Vuonna 1954 poistettiin vanha Arielin takajousitus muista malleista paitsi Square Four'ista. Vanha takajousitus korvattiin nykyaikaisella keinuhaarukajousituksella. Runko muutettiin kaksiputkirungoksi. Yksisylinteriset moottorit olivat siistimmän näköiset ja venttiilinnostajien kahavat oli valettu sylinteriin. Burmanin BA laatikon tilalle tuli GB, jossa kytkimen nostaja oli laatikon sisällä.

Square Four'iin tuli SU kaasutin ja Mark II moottori neljine pakoputkineen.

Vuonna 1956 tuli täysnapajarru etupyörään ja kuoreen asennettu lamppu.

Sitten tuli vuosi 1958, joka oli käännepeiste Arielin historiassa. Moottoripyörien pienenevästä menekistä johtuen päätettiin tuoda jotain uutta markkinoille. Tämä uutuus oli 250 cc Leader, täysin koteloitu kaksitahtinen. Siitä tuli täydellinen menestys. Se oli ensimmäinen BSA-yhtymän kaksitahtinen sotien jälkeen, ja erinomainen voitto suunnittelijalle, joka oli Val Page. Leader'in suosio oli niin suuri, että nelitahtisten pyörien valmistus lopetettiin vuoden 1959 alussa. Myöhemmin tuli mallistoon myös Arrow ja Golden Arrow, jotka olivat koteloimattomia.

Arielin kaksitahtiset olivat epäilemättä eniten myydyt 250 kuutioiset Englannissa vuosina 1959-1965. Valitettavasti niiden menekki rupesi vähenemään; lisäksi nopeasti laajeneva Amerikan markkina ei hyväksynyt kaksitahtisia moottoreita, ja vaikka Arrow oli menestynyt erinomaisesti kilpailuissa, olematon kehittäminen johti mallin lopettamiseen. Vuonna 1964 tuotiin 200 kuutioinen Arrow markkinoille, koska 200 cc oli silloin eräs vakuutusmaksuraja Englannissa.

Myös nelitahtista 50-kuutioista alettiin valmistaa. Tämä Pixie ei menestynyt, koska japanilaiset saman luokan koneet olivat silloin jo valloittaneet markkinat. Vuoden 1965 kesällä siirtyvät Burman sekä Ariel-pyörien peltioisia valmistavat tehtaat kannattavampaan autotuotantoon, ja näin Ariel-moottoripyörien valmistus täytyi lopettaa syksyllä 1965.

ARIEL-MALLISTO VUONNA 1958

on kuvitettu toisaalla tässä lehdessä (mallia Colt lukuunottamatta) siinä muodossa, kun ne olivat ennen uuden lamppukotelon käyttöönottamista. Malli KH, kaksisylinterinen 500-kuutionen oli jätetty pois vuonna 1958. Alla olevasta listasta ilmenee muutamia teknillisiä tietoja vuoden 1958 malleista.

Malli	4 G	FH	VH	NH	VB	LH
Tilavuus cc	997	646	497	347	598	197
Syl Ø x isku	65x75	70x84	81,8x95	72x85	86,4x102	60x70
Syl lukumäärä	4	2	1	1	1	1
Puristussuhde	7,2:1	6,5:1	7:1	7:1	6:1	7,5:1
Suurin teho bhp	42	35	26	19	18	10
Kierrosluvulla	5800	5600	6000	5600	4400	5600
Huippun km/t	160	150	140	130	110	100
Sylinteriryhmä	alum	valur	valur	valur	valur	valur
Öljypumppu	ratas	ratas	mäntä	mäntä	mäntä	ratas
Sytytys	puola autom enn	magn autom enn	magn	magn	magn	puola
Laturi	tasav	tasav	tasav	tasav	tasav	vaihtov
Runko	yksi put	kaksiput	kaksiput	kaksiput	kaksiput	yksi put
Takajousitus	pumppu	keinuh	keinuh	keinuh	keinuh	pumppu
Polttoainesäil tilav l	22	20	20	20	20	11
Paino n kg	198	186	170	165	168	122
Moottorin runkolaakerit	rullal/ valkomet	rullal/ valkomet	rullal/ kuulal	kuula	rullal/ kuulal	kuulal/ pronssil
Kiertokangen alalaakeri	valkomet- liuskat	lyijypr- liuskat	rullal	rullal	rullal	rullal
malli	Square Four	Hunt- master	Red Hunter	Red Hunter	-	Colt

ARIEL LEADER JA ARROW

Näitä kaksitahtisia malleja valmistettiin vuosina 1958-1965. Niissä oli 247 cc kaksisylinterinen kaksitahtimoottori. Runko oli puristua peltiä molemmissa, Leader'issä oli sitäpaitsi kokonaan katettu moottori. Leader'in huippunopeus oli noin 110 km/t, Arrow jonkin verran nopeampi. Leader'in paino oli n. 150 kg, Arrow'n n. 142 kg. Näissä pyöriissä oli monia erikoisuuksia, mm. polttoainesäiliö oli satulan alla, sen normaalissa paikassa oli bensatankin näköinen kotelo, jossa oli paikka työkaluille ja tavarelle. Polttoainesäiliö oli erillinen tankki rungon sisällä. Leader'issä oli monia hienouksia, jotka vasta viime vuosina ovat yleistyneet, mm. suuntavilkut ja etujarrun jarruvalokatkaisin. Leader'iin sai monta lisätarviketta, mm. tuulisuojuksia ja siistit satulalaukut.

ARIEL

OWNERS MOTORCYCLE CLUB



on erittäin vireä vakavamielisten Arielistien kerho. Se täyttää tänä vuonna täydet 21 vuotta, jota tietysti vietetään asiaankuuluvalla arvokkuudella. Ralleja pidetään useita eri puolella Englantia. Hollannissa on itsenäinen Ariel-kerho ja se vetää yleensä sankat joukot Englantilaisia Arielisteja.

Ariel-kerhossa on tällä hetkellä viisitoista alakerhoa eri paikkakunnilla, kaksitoista Englannissa sekä kolme muissa maissa: Pariisissa, Ohiossa ja Californiassa.

Kerholla on erittäin hyvä kerholehti sisällöltään; siinä on tervehdyksiä eri alakerhoista, kirjeitä lukijoilta ja teknillisiä kirjoituksia. Sen lisäksi tietysti normaalit ostetaan-myydään osastot.

Koska Arieleita ei ole moneen vuoteen valmistettu, on selvää, että varaosien saanti alkaa käydä vaikeaksi. Tämä ei kuitenkaan ole esteenä Arielistin korjaus- ja rakentelutyössä. Kerholla on nimittäin oma varaosapalvelu, joka välittää sekä käytettyjä, että uusia varaosia. Monta osaa on tehty uudestaan vanhojen varastojen loputtua: nokkakseleita, pakoputkia, öljynpainemittareita, laakereita jne.

Kerhoon voi tietysti Suomalainenkin liittyä, vaatimuksena on vain innostus Arieleihin. Arielin omistajalla on suoranaista hyötyä liittymisestä jo pelkästään yllä selostetun varaosapalvelun takia. Lehden lisäksi ei ulkomaalaisella tietenkään ole paljon iloa kerhosta, mutta voisihan Suomeen perustaa alakerhon jos innostusta riittää....
suomalaista

Tällä hetkellä on tietämäni mukaan vain kaksi jäsentä englantilaisessa Ariel-kerhossa. Yllättävän paljon jäseniä on Amerikassa. Se johtunee Amerikkalaisten kiinnostuksesta suuriin moottoripyöriin yleensä, Amerikkaan on varmasti viety suuria määriä Square Four-mallia aikoinaan, ja niitä viedään edelleen. Tavallisin malli Amerikkalaisilla jäsenillä onkin Square Four, joskin sen omistajia on suuri osa Englantilaisistakin: näin on siitäkkin huolimatta että "Squarielin" omistajat ovat melkoisen yksimielisiä sen monista heikkouksista.

Olen todennut että uusien jäsenien joukossa on ainakin neljä Arielin omistajaa. Jos sinua kiinnostaa Arielit yleensä tai jos olet moisen kuninkaallisen moottoripyörän omistaja, tahdeista ja kuutioista tietysti riippumatta, ja olet vakuuttunut siitä että sen parempaa moottoripyörämerkkiä ei ole valmistettu milloinkaan, (tulevaisuudestaan ei kannata puhua, moottoripyörien valmistushan lopetettiin siinä kuusikymmenluvun puolivälissä) niin ota yhteyttä. Jos tässä nyt ei kerhoa perusteta niin voisimmehan me Arielistit pitää vähän kontaktia muuten vain ja avustaa toinen toistamme varaosa- ja korjausmielessä. Jos taas olet sitä mieltä, että moottoripyörä jota ei saa korjata vähintään kerran viikossa ei ole mistään kotoisin, ja siis lopulta löytänyt itsellesi Arielin, jonka parissa aika ei milloinkaan käy pitkäksi, niin ota sinäkin yhteyttä!

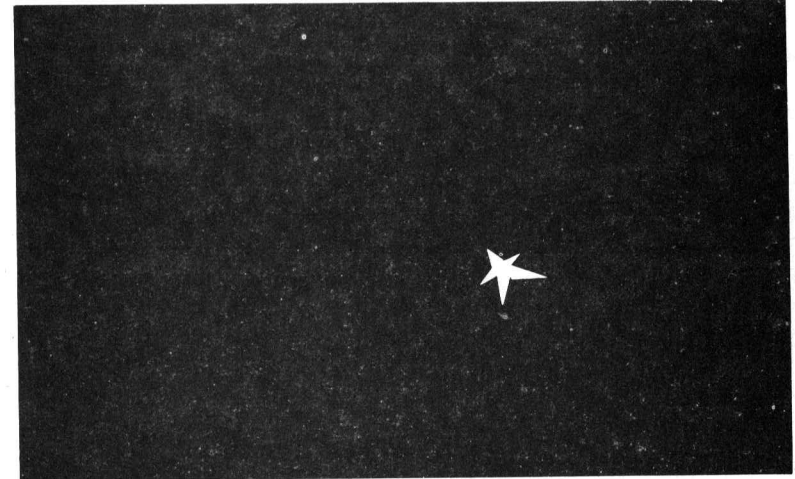
Torolf Fagerholm
Ruusulankatu 4 B 30
00260 Helsinki 26
Puhelin 90-491903 vain iltaisin ja
viikonloppuisin.

KAUNIS KESKIVIIKKOAAMU

(Lukeminen ehdottomasti kielletty henkilöiltä, joilla on jäykät suupielet)

Kylläpä kirkastui kaunis keskiviikkoaamu.

Kiiruhdin kipakasti kierreportaita kadulle, kävin karaasiin, Karielin kotiin. Kulmassa kytkki kaunis Karielini koko komeudessaan. Kaikonnut oli kaikki kovan käytön kuluneisuus. Karut kasvoni kuvastuvat kiiltävään kromiin. Kalliiksi korjaus kyllä kävikin, kultarahoja kului kasseittain. Kyytimestesäiliön keltareunat kirjailin käsin, kovasti oli kunnostuksessa kestävyyttä kysytty. Kevytmetallihitsaustakin koneessa kaivattiin.



Kuuluisa Kariel kaasuttelee keskiyöllä kaukaisessa korpimaisemassa.

Kotvan Karielia katseltuani kaarsin koko komeuden kujalle, käynnistin, kuuntelin koneen kaunista karjuntaa, kiipesin kyytiin ja kaasuttelin kaupungin kautta kiertotielle.

Kurjet kaartelivat komeasti taivaan kannella, kiintotähtemme käristi kuumasti, kevät oli kauneimmillaan. Kawoja ja muita koneita kaasutteli ohitse, katselin ja ... kenties kokaisisin kiihtyvyyttä?

Kiersin kaasun kauttaaltaan kasvoilleen, Kariel kiihtyi, koneen karjunta koveni, kumi kärysi kyytitossusta, kylmä viima kasvoissa koveni ... kas, kilinää ... kovempaa kilinää ... kalahdus ... KRASH! Kirottua, kampura karisi, kiertokankea kierähteli kadulle, koneenosia kolisi kampikammiosta. Katosi koko koneisto! Kankkulan kaivoon kaatui koko kovatoinen kunnostus.

Kylläpä kääntyi kurjaksi kaunis keskiviikkoaamu.

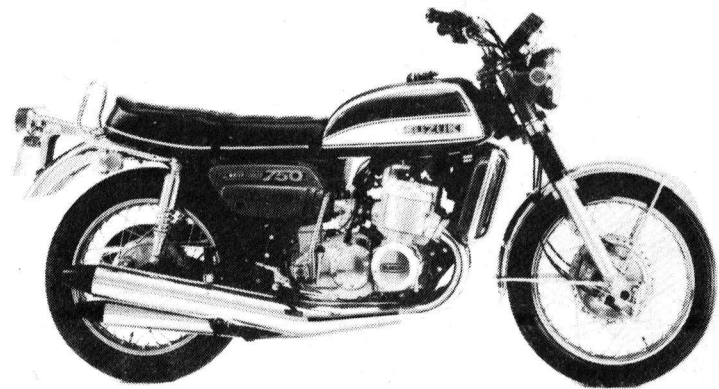
(Väärinkäsitysten välttämiseksi painotamme, että kertomus Karielistä on puhdasta mielikuituksen tuotetta, sekä ettei Karielilla ole mitään tekemistä erään kuuluisan moottoripyörämerkin kanssa, joka on tunnettu Kestävyystään, Luotettavuudestaan, Nopeudestaan ja Korkeasta Laadustaan; nimien samantapaisuus on puhdas sattuma).

Oletteko kuulleet...

- ETTÄ Laverda SF ei läpäissytään tyyppikatsastusta? Katsastusmiehet menivät omin päin mittaamaan ääniä uudemman kerran ja tulos oli surkea. Liian paljon desibelejä ja lipattu pyörä!
- ETTÄ polykarbonaattimuovista valmistettujen kypärien (esim. Boeri Sport, Granturismo ja Picko) kanssa on syytä olla varovainen? Amerikkalaisen Cycle Worldin mukaan p-karbonaatti ei kestä seuraavia aineita, vaan siitä saattaa tulla haurasta kuin lasi: asetonii, hiilitetrakloridi, Freon, bensiini, Loctite, metanooli, bentseeni, tolueni, tärpätti, jotkut pesuaineet, jarrunesteet, ohenteet, juotosnesteet, merkkasumusteet, eri liimat, hydraulikkaneesteet, öljyt, rasvat, synteettiset öljyt, vernissat jne.. Kuitenkaan polykarbonaattiin ei vaikuta esim. jotkut puhdistusliuokset, kuparointi ja niklaus liuokset, 35 % rikkihappo tai vuoden liotus vedessä. Tohtori Snively Snellin säätöistä on sitä mieltä, että polykarbonaattikypärät joutuvat käytössä sellaisten aineiden vaikutuksen alaisiksi, jotka saattavat heikentää tai haurastaa niitä siinä määrin, että yksikään polykarbonaattikypärä ei ole saanut Snellin hyväksyntää. Lisää "pääasiasta" myöhemmin. (Cycle World, N^o 6, 1972)
- ETTÄ Mauri Huttula lupasi kirjoitella Kokkorallista? Oli muuten perin vänkä ralli.
- ETTÄ Hsytiaïsralli oli perin onnistunut? Ainoa puute oli se, että kukaan ei ole kirjoittanut rallista, mutta ehkäpä Vaakanainen panee kirjeen tulemaan.
- ETTÄ Kauharallista ei voi sanoa samaa? Järjestäjät kuulemma vain keräsivät rahat pois ja häipyivät saman tien. Paikalliset "motoristit" ajelivat umpihumalassa tai riehuivat muuten vaan. Ralli oli fiasko, etten sanoisi.
- ETTÄ Iivarilta (Juhani Vehnilä) tuli kirje Saudi-Arabiasta? Onpi usseenpi astetta, paras lämpö on ollut 43 astetta! Ja se on vasta alkua. Iivari lupasi kirjoitella myöhemmin lisää ja lähetti tutuille terveisiä.
- ETTÄ seuraava Motoristi ilmestyy elokuun loppupuolella allekirjoittaneen kesäloman johdosta?
- ETTÄ toimitus toivottaa hauskaa kesää kaikille? Ajakaa varovasti!
- EI OLE VÄLIÄ MILLÄ AJAA, VAAN SE, ETTÄ AJAA!-

UUSIA MOOTTORIPYÖRIÄ

SUZUKI GT 750 J



Suzuki GT 750 J on tällä hetkellä ainoa sarjavalmisteen moottoripyörä jossa on vesijäähdytys.

Moottori on uuden tavan mukaan kolmesylinterinen, 738-kuutiainen mäntäohjattu kaksitahti. Sylinterin mitat ovat 70x64 mm, puristusta on japanilaisittain 6,7 ja kaasuttajina on kolme VM 36 SC:tä. Suurin teho on 67hv/6500r/min ja vääntö 7,7kpm/5500r/min. Käynnistys tapahtuu polkaisemalla tai sitten sähköstartilla, vai olisiko päinvastoin.

Ensiöveto on oikeanpuoleisen ja keskimmäisen sylinterien välissä ja se on järjestetty viistohampaisiin rattain, välitys 1,673, Kytkin on monilevyinen (8) ja märkä. Vaihteita on tietenkin viisi, välityssuhteet ovat (suluisissa kokonaisvälitys): I 2,846 (14,92), II 1,736 (9,09), III 1,363 (7,14), IV 1,125 (5,89) ja V 0,923 (4,48). Niin ja toisioveto on ketjulla jonka välityssuhde on 3,133.

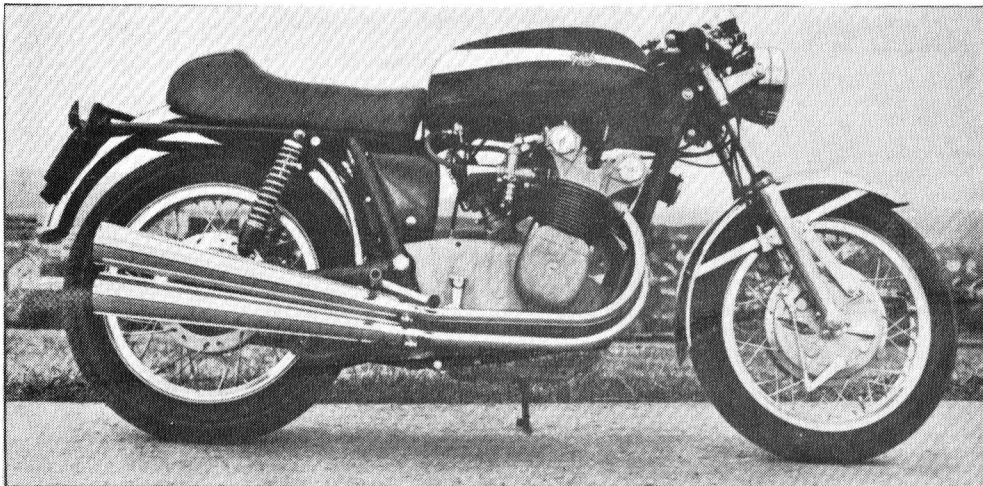
Vesijäähdytyksen ansiosta moottori käy 30 % kylmempänä kuin normaali 2-tahtiset pyörät. Jäähdytysjärjestelmässä on automaattinen sähkötoiminen tuuletin joka käynnistyy kun nesteen lämpötila nousee 105 C asteeseen.

Edessä on nelinokkainen 200mm:n rumoujarru ja 3,25-19 renkas. Takana on myös 200mm:n rumpujarru mutta yksinokkaisena, renkaan koko on 4,00-18. Pyörän kuiva paino on 214 kg ja ajokuntoisena se painaisi n. 235 kg. Koska polttoainesäiliön tilavuus on 17 litraa, vaihteistoon menee öljyä 2,2 l, CCI voitelujärjestelmää varten tarvitaan öljyä 1,8 l ja jäähdytysjärjestelmään mahtuu nestettä 4,5 l.

Cycle Worldin mukaan keskimääräinen kulutus on n. 61 /100km. Pyörä on läpäissyt tyyppikatsastuksen ja ensimmäiset saapuvat keuhalla. Hinta tulee olemaan noin 9500 mk.

MV AGUSTA 750 S

Siitä mikä on maailman paras moottoripyörä voidaan kiistellä vaikka kuinka kauan. Mutta AGUSTA on maailman kalleimpia ja nopeimpia pyöriä ja laatuakin on varmaan huippuluokkaa. Suomalaisin rekisterikilvin varustettua 750 Agustaa tuskin tulemme näkemään, sillä sen hinta olisi noin 22000mk (oman laskelman mukaan). Saksassa 750S maksaa 13000 DM = 16900 Suomen markkaa.



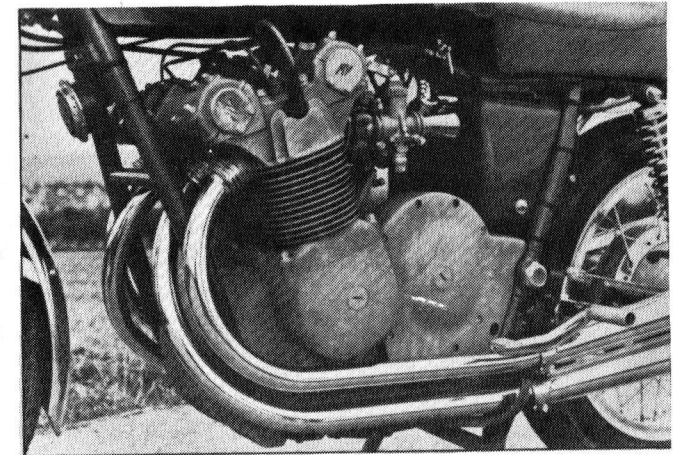
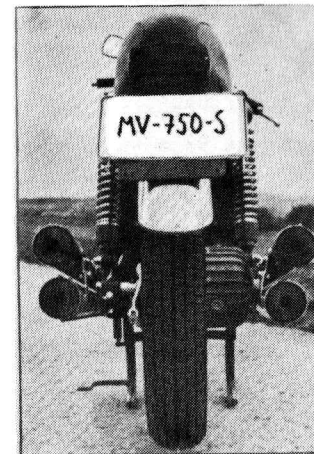
MV Agustan moottorissa on neljä sylinteriä joiden mitat ovat 64x56 mm jolloin tilavuudeksi saadaan 743 cc. Kaksi kannessa olevaa nokka-akselia saavat käyttövoimansa kootusta kampiakselista hammasrattaiden välityksellä. Kampiakselissa on 6 laakeria ja kiertokankien alapäissä on rullalaakerit, joten moottori on tehty kalliiksi. Puristussuhde on 9,3 ja polttoainetta syöttää neljä Dell'ortoa jotka ovat avoimin kurkuin. Suurin teho DIN:n mukaan on 72/8500 ja SAE:n 80/9000. Mänännönopeus 8500:lla kierroksella on 15,85m/s. 4000:lla kierroksella kone kehittää 22:n DIN hv:n tehon ja 6000:lla 45:n DIN hv:n tehon.

Alla olevassa taulukossa on vaihteet, kokonaisvälityssuhteet ja nopeudet 8500:lla kierroksella (teoreettiset).

I	2,38	11,079	n. 100 km/t
II	1,69	7,867	n. 130 "
III	1,29	6,005	n. 170 "
IV	1,10	5,121	n. 195 "
V	1,00	4,655	n. 220 "

Edessä on nelinokkainen rumpujarru ja Metzeler 3,50-V-18 rengas alumiinivanteessa. Takana on kaksinokkainen rumpujarru sekä Metzeler 4,00-V-18 rengas alumiinivanteessa. V tärkeintä sitä että rengas kestää 230 km/t nopeuden, H rengas kestää 210 km/t ja S rengas kestää 180 km/t.

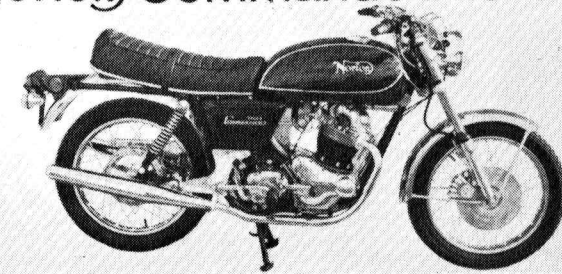
Pyörä painaa 210 kg (ilmeisesti kuivana) joten hevosvoimaa kohden tulee 2,82 kg paino.



Laturi on 12V/135 Wattia ja käynnistys tapahtuu Dynostartilla. Polttoainesäiliön tilavuus on kunnioitettavat 26 litraa, jolla määrällä voidaan ajaa 350 km kun keskkulut on 7 litraa sadalla.

Kuvissa näkyvät yksityiskohdat eivät kaivanne selityksiä.

Norton Commando Interstate



Koska moottorin tehoa on nostettu, niin myös kampiakselia ja sen laakerointia on myös vahvistettu. Asiaan kuuluu myös uusi nokka-akseli. Sylinterin mitat ovat 73x89 mm, on siinä iskulla pituutta. Puristusta on 10 ja kaasareina 2 Amal Concentric'in 32 millisiä. Tehoa lähtee 65bhp/6800.

Nopeudet eri vaihteilla ja 6800:lla kierroksella I 66km/t, II 100 km/t, III 140 km/t ja IV 169 km/t. Nelosvaihteella ja 7500:lla kierroksella huippunopeus olisi 190 km/t.

Edessä on hillitsijänä Lockheedin hydryaylinen 272 mm:n levyjarru. Polttoainesäiliössä on tilavuuttakin tyydyttävästi, nimitäin 24 litraa. Hinta Englannissa 695 £.

MOTO GUZZI 850 GT

850 GT on paras matkailupyörä minkä maailmassa tänä päivänä voi ostaa .Vai mikä toinen pyörä olisi parempi kuin Moto Guzzi.

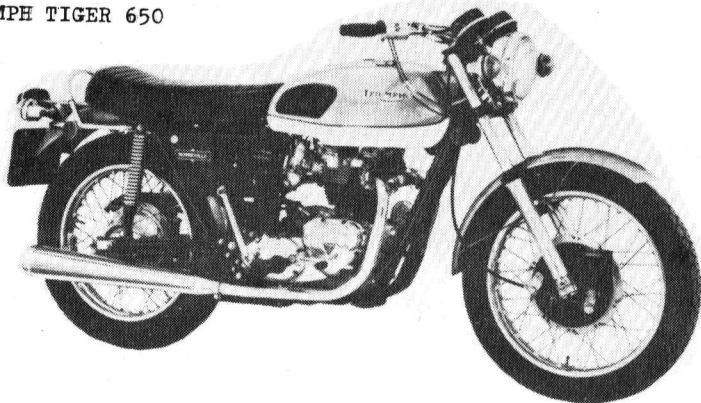
Moottori on 90 asteen poikittainen V-2, jonka sylinterien mitat ovat 83x78 mm ja tilavuus 844,05 cc. Puristussuhde on 9,2 ja kaasuttajina on kaksi Dell'orto VHB 29 C:tä.SAE hevosvoimia on 64 ja ne lähtee 6500:lla kierroksella min. Käynnistys tapahtuu sähköllä.

Kytkin on kuiva ja kaksilevyinen . Vaihteisto on samanlainen kuin V7 Sportissa, siis 5 vaihteinen.Veto takapyörään tapahtuu tietenkin kardaamalla.

Rengaskoko on edessä ja takana 4,00 - 18, samoin tavanomaiset rumpujarrut. Sähkölaitteet ovat 12 voltin, akku 32 ah ja laturin teho on 300 Wattia.850 GT painaa 230 kg.

Polttoainesäiliön tilavuus on 22,5 litraa ja se riittää n. 300 km ajoon koska kulutus on 6,5 l/100 km. Tehtaan ilmoittama huippunopeus on 193 km/t .Niin ja hinta 9900 mk .Ja kuva pyörästä oli jo edellisessä numerossa .

TRIUMPH TIGER 650



Englantilaisten on ollut viime vuosina pakko parannella ja muotoilla pyöriään nykyaikaisemmiksi.Triumphisissa muutokset parantavat sen ulkonäköä aika lailla.Siinä on uusi etupää , Dunstall-tyyppiset vaimentimet, hyvin muotoiltu polttoainetankki ja joukko muita pikkuparannuksia.

Kaksi sylinterisen, nelitahtisen, työntötankokoneen tilavuus on 649 cc.Sylinterien mitat ovat 71x82 mm , halkaisijaan nähden varsin pitkäskuinen kone.Polttoainetta syöttää yksi 30 mm:n Amal Concentric .Kone kehittää 43 hv 6500:lla kierroksella, puristuksen ollessa 9:1 .Vaihteita on Englantilaisen tavan mukaan neljä .

Edessä on 8" rumpujarru ja 3,25-19 kokoinen Dunlop K 70. Takana 7" rumpujarru ja 4,00-18 kokoinen Dunlop K 70 .

Kuvassa oleva pyörä on Bonneville, mutta Tigeriin verrattuna siinä ei ole muuta eroa kuin se että Bonnevillessä on yksi kaasuttaja enemmän .

Maahantuoja on Oy Arwidson & Co Ab Helsingissä

LAVERDA 750 SF

Pyörää ei ole vielä tyypikkatsastettu, mutta se tapahtuneen MP-72 näyttelyn jälkeen.750 SF on "kirempi" malli jo meillä myynnissä olevasta 750 GT:stä .750 GT maksaa tällä hetkellä 8872 mk, 750 SF:n hinta tulee jäämään alle kymppitonniin.

Moottori on 2-sylinterinen, nelitahtinen ja siinä on yksi kannen yläpuolinen nokka-akseli.Sylinterien mitat 80x74 mm, tilavuus 743,922cc ja puristussuhde 9,65:1 .Tehoa löytyy 60hv/6600r/min (GT 52/6900) .Kaksi Dell'orto VHB 30 kaasuttajaa.Moottorin voitelu tapahtuu hammaspyöräpumpulla jonka kapasiteetti on 3l/min ,öljysäiliön tilavuus on 3 litraa .

Ensiöveto tapahtuu Triplex ketjulla (välitys 2,2) öljykylvyssä olevaan monilevykytkimeen.Toisiovedossa on yksinkertainen ketju jonka välitys on 2,10 . Vaihteita on viisi .

Jarrut , jotka ovat Laverdan patentoimat , ovat edessä ja takana kaksinokkaiset ja läpimitaltaan 230 mm.Eturengas on kooltaan 3,50-18 ja takarengas 4,00-18 .Pyörän paino on 218 kg .Polttoainesäiliön tilavuus on 20 litraa, josta kolme litraa on varalla.

Tehdas ilmoittaa huippunopeudeksi yli 190 km/t ja 400 m taittuu 13sekunnissa. Polttoaineen kulutus on noin 6l/100 km.

PS.750 SF on läpäissyt tyypityksen ja vielä OMILLA pakoputkillaan.Pyörää aletaan toimittamaan toukokuun alusta lähtien ja toimitusaika on noin kuukausi .Ja viimeisin hinta-arvio n.9500 mk.

TIESITTEKÖ.....

Että tänä vuonna on USA:ssa ja Ruotsissa tullut voimaan laki joka vaatii jarrupolkimen oikealle ja vaihepolkimen vasemmalle puolelle .

Että Hämeenlinnaan on tilattu yksi Mandello del Lario'n V7 Sport ja sen hinnaksi tulee 13800 mk .850 GT:n uusi hinta on 10600 mk .

Että 8000 mk:n hintaista Triumph Tiger'iä tulee maahan 6 kappaletta, mutta ne pyörät on jo myyty .Mutta jos on aikaa odottaa KOLME kuukautta ja 2000 mk rahaa etumaksua varten, niin sitten vielä saatte Tiger 650:n .

Että HONDA esitteli USA:ssa kaksi uutta mallia CB 350 Four'in ja 250 Motosport'in joka on yksisylinterinen ja siinä on neliventtiilinen kansi jossa on yksi nokka-akseli.CB 350 on polttoainetankkia ja pakoputkia lukuunottamatta lähes samanlainen kuin CB 500 .

Että Motoristin energisen Päätöimittajan Jussi Pulkkinen Kawasaki kulkee kovaa.Kulutus on kuulemma kaksi päällä ajettaessa ja n. 130 nopeudella 9-10 litraa sadalla .

Että Ducati 750 GT eijostain käsittämättömästä syystä ole vielä läkään saapunut Suomeen .

Että BMW on saanut uuden myyntijohtajan, Paul G. Hahneemann'in tilalle on tullut Robert A. Lutz .Jokseenkin varmaa on että BMW esittelee syksyllä 750-kuutioisen Sporttimallin.Koska Lutz on paitsi autohullu, myös mitä suurimmassa määrin moottoripyöräfaanatikko .

Seuraavassa lehdessä lisää pyörämaailman uutuuksia ja hyvää ajokauden alkua toivottaa EERO .

Rallikalenteri

I kansainvälinen KNOTSTORPSTRÄFFEN 10-11 kesäkuuta
Paikka: Hyllingen Moottoriklubin pysäköintipaikalla Knutstorpin radan vierellä, 30 km Helsingborgista kaakkoon.
Ilmoittautuminen tapahtuu paikan päällä klo 10-18.
Ohjelmaa on runsain mitoin lauantaina ja sunnuntaina onpi kovat krossikisat sivuvaunuluokassa, soololuokissa ynnä autokrossissa!
Järj.: Hyllinge MS Touring-avd.

Sven Jonsson (Taxi) Jan-Åke Hallberg
Tågagatan 13 Häradsgatan 3
Helsingborg Helsingborg

x x

Kokkorallista lisää toisaalla lehdessä.

x x

Hondsrugsrally 23-25 kesäkuuta
Paikka: Hotelli Drouwenerzand, 16 km kaakkoon Assenista, Gasselten ja Borgerin välillä. Hollanti.

Kuulemma aika pahuksen hyvä ralli.
Järj.: Motorclub Martinistaad, Eikenlaan 90, Gronigen, Hollanti

x x

23-25.6. Anniversary Rally
Paikka: Hawthorn Farm, Martin Mill, lähellä Doveria, Englanti.
Järj.: R.A. Pascoe, 24 Charlton Avenue, Dover, Kent.

x x

Associate Section Rally 23.-25.6.
Paikka: Kinoulton, Englanti.
Järj.: Phill Allsop, 5Corrie Road, Addlestone, Surrey, Englanti.

x x

Fim-ralli 28.-30.6.
Paikka: Chrid, Jugoslavia.
Tänä vuonna saadaan Suomestakin joukkue kasaan ensimmäistä kertaa. Kaikki ovat kerholaisia. Lisätietoja antaa SML ja Kalevi Autio, Metsäpurontie 10 A 9, puh 745 557.

x x

Utvandrarträffen 22.-25.6
Paikka: Bergdala, 6 km tieltä 25 Lessebon ja Hovmantorpin välillä.

Viitoitettu tie.
Järj.: MC-Club St Christopher
Lillestadsvägen 62 B

352 42 Växjö
x x

Saga-treff -72 1.-2.7.
Paikka: Grötteland, Austrumdal, 25 km Vikesåsta koilliseen, tie E18.
Tie kapea ja mutkainen, ja ainoa kyltti on Malmeim' issa. Norja

Ohjelma: Lauantaina 10.00-19.00 Vikesån bensa-aseamalla on immeisiä, jotka antavat tietoja tien viimeisestä osasta. Ralli avataan klo 19.30. Palkintoja jaellaan ja muutakin ohjelmaa on.
Sunnuntaina yhteinen retki Maudaliin noin 40 km.
Hienot kalavedet!

Järj.: Stavanger Motorcycle Club
Tietoja Knut Aksnesilta
ERfjordsgatan 36, 4000 Stavanger, Norja.

x x

1 - 2 HEINÄKUUTA 1972

KONTIO - RALLI

x
1-2.7.

Stella Alpina
Paikka: Bardonecchia, 90 km Turinista, Italia.
Järj.: Moto Club BMW, Via St. Anselmo 28 A, Torino, Italia.
x
1-2.7.

Heart of England Rally
Paikka: Päckington Park
Järj.: Birmingham Sidecar Club, c/o J. Byfield, 32 the Oval, Smetwich, Worley, Worcester, Englanti.
x x

8-9.7. Midnattsolsträffen

Paikka: Gällivare (Jällivaara), MMCK:n kerhomaja, 6 km Jällivaarasta etelään tietä 98. Kylttejä plöytyypi.

Ohjelmaa onpi erittäin runsaasti, etten sanoisi.Koko lysti maksaa 25 kruunua ja siihen sisältyy vaikka mitä,merkkiä, ateriala ja käynti tunturissa ja kaivoksessa.

Järj.: MMCK, BOX 132, 972 00 Gällivare, Ruotsi.

x x

15-16.7. Hälsinge Träffen

Paikka: BMCK:n kerhomaja Eriksnäsbossa, 7 km Bollnäsistä länteen, Gäddvikin tietä. Kaikilta sisääntuloväyliltä viitoitettu tie.

Ohjelmaa runsain mitoin!

Järj.: Bollnäs MCK, BOX 243, 821 00 Bollnäs.

x x

15-16.7 Rallye Vercingetorix

Paikka: Ei vielä määrätty, mutta se tulee olemaan Clermont-Ferrandin alueella keskellä Ranskanmaata.

Ohjelma: Viininmaistelua (vapaaehtoista), pilailukilpailuja, viihdettä, rallimerkki ja tarra: 15 frangia.

Järj.: MC Dragons, c/o Christian Blanchot, 7, rue artaud Blanval, Clermont Ferrand 63, Ranska.

x x

Madonnina dei Centauri 15-16.7.

Paikka: Alessandria, Italia

Ralli on yksi Euroopan ja koko maailman suurimmista ralleista ja osanottajilta vaaditaan FIMin jäsenyys. Huhu kertoo, että sinne on lählössä ihmisiä Helsingistä asti!

Järj.: Moto Club Internazionale "Madonnina dei Centauri " Via Savona 2, 15 100 Alessandria, Italia.

x x

Chamois-ralli 15-16.7.

Paikka: Aiemmasta käytännöstä poiketen ralli järjestetään Pra-Loup'issa Haute-Provencessa, noin 8 kibomeetteriä Barcelonnettestä länteen.

Järj.: BMW-Club, 30 rue Paul-Barruel, 75-Paris-15.

x x

Obingen Motorradfaren treffen 22-23.7.

Paikka: Obing, Münchenistä länteen, Länsi-Saksa.

Ohjelmassa on mm. olutta&baijerilaista tunnelmaa kilpailujen lisäksi.

Järj.: Fred Huber, 8201 Obing, Laurentiusstrasse 10, Länsi-Saksa.

x
Rally des Alpes 29.7.

Paikka: Ilmoitetaan kirjeitse. Homman tarkoituksena on vähentää osanottajamäärää.

Järj.: Jean Pfeiffer, 4 Chemin du Vanil, Ch 1006 Lausanne, Sveitsi

x
Achternholt 12-13.8.

Paikka: Achternholt, Gasthof Bitter, Länsi-Saksa.

Järj.: Kreidler Team Achternholt, Verein Wardenburger Motorradfreunde, 2906 Wardenburg (Oldeburg).

x
Skaraborgs MC-Rally 13.8.

Rallissa on tarkoitu ajaa pitkin viitoitettua rataa, jolla on 13 tarkastusasemaa, joilla esitetään kolme kysymystä. Käytännön kokeet kuuluvat kuvaan mukaan.

Ensimmäinen lähtö tapahtuu klo10.00 ja viimeinen klo 13.00 BP-bensa-asemalta Tidaholmin itäisessä osassa Hjo' n tien varressa. Lysti maksaa 5 Ruotsi kruunua.

Järj.: Skaraborgs Motorcykel Touring Club

c/o Stig Svensson

Havstenavägen 6

541 00 Skövde

Ruotsi

x x x x x x x x x x x x x z x x x x x x x x x z x x x x x x x
Marianosträffen 19.-20.8. 1972

Paikka: VMC:n kerhomaja, Skerike, 8 km Västeråsista pohjoiseen.

Aja Västeråsiin tietä E18 tahi Rv 67, sieltä alkaa viitoitettu tie.

Ohjelmaa on luvassa runsain mitoin, on kilpailuja, äänestetään kauneimmasta pyörästä kolmessa eri luokassa jne. Etukäteisilmoittautuminen tapahtuu viikkoa ennen lähettämällä 5 kruunua kerholle, mutta syytä on muistaa antaa myös nimi ja osoite!

Järj.: Västerås Motorcyclister

Box 171

721 05 Västerås

Troll-rally 26-27.8.

Faikka: Mjøsvang, E68:n varrella, 250 km. Oslosta.

Tänä vuonna tullaan osanottajamäärää rajoittamaan jollain keinolla. Siihen tähtää ennakoilmoittautumispakkokin. Järjestäjät toivovat voivansa tarjota parempaa palvelua ihmisille. Lisätietoja saa järjestäjiltä.

Järj.: MC-Entusiasters Klubb
c/o Sven Knutsen
Trondheimsveien 777
Oslo 9
Norja

x x x x x x x x x x x x x x x x x x z x x x x x x x x x

Kasseler Motorradfreunde 16-27.8.

Paikka: Kassel

Järj.: Kasseler Motorradfreunde, Kurt Schirakowski,
35 Kassel-Harleshausen, Hohlesteinstr. 3
Länsi-Saksa

x x

Federation Rally 27-28.8.

Paikka: Wolwey Villa Farm, lähellä Wolweytä, Warwickshire, Englanti

Järj.: Les Davenport, 6 The Street, Shorne, Gravesend, Kent, Englanti

Tämä ralli onpi sivaunulla varutettuja m-pyöriä varten.

x x

Honda Rally 3.9.

Honda Owners Club (GB)

Woburn Abbey, Bletchley, Buckinghamshire, Englanti

Kokoontuminen klo 14 sunnuntaina 3. syyskuuta

Järj.: Honda Owners Club (GB), A.E.J. Eldridge, 26 Sherwood Road,
Barkingside, Ilford, Ilford, Essex, Englanti.

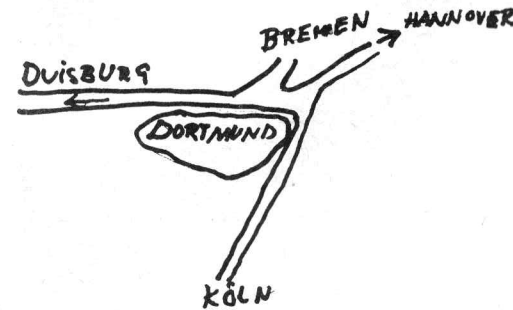
x x

Kaikki em. rallit on kopioitu SMC:n (Sveriges Motorcyclisternas Centralorganisation) rallikalenterista. Sen saa tilata osoitteella SMC, Box 11043, 750 11 Uppsala, Ruotsi. Hinta on 10 kruunua. Lähetä seteli yllämainittuun osoitteeseen, niin eiköhän sieltä tule kiva kalenteri.

Eipä sitten muuta kuin oikein hyvejä rallatteluja
Teille kaikille!

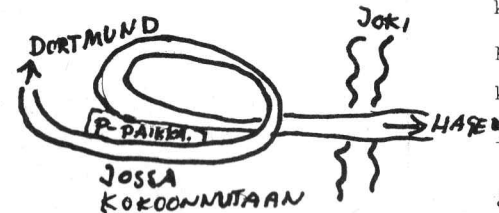
Saksaan!

Jos kesäsuunnitelmissasi on ajo etelään ja tulet matkallasi lähelle Dortmundia viikonlopun aikana, niin mene ihmeessä katsomaan joka sunnuntai kokoontuvia saksalaisia moottoripyöräilijöitä Hohen Süburgilla noin 15 km Dortmundista Hageniin. Paikka on muutenkin Lyonnon nähtävyys ja jos nautit jyrkistä mutkista,



niin täällä on mahdollisuus testata taitoja, sillä tie tekee täyden ympyrän sillan ali. Kokoon-tumispaikka on pienellä parkkipaikalla ja sinne alkaa tulla väkeä sunnuntaiamuisin yhdentoista ai-

kaan ja kolmentoista jälkeen siellä voi olla toistasataa pyörää plus mopedit, joita on aina enemmän. Paikalla näkee aina kaikki pyöräuutuudet ja sellaisia harvinaisuuksia kuin Münch Mammut ja Harley-Davidson. Jos vielä haluat varmistaa pääsysi, niin



kysy keneltä moottoripyöräilijältä tahansa, he kyllä neuvovat paikkaan mielellään.

Jos vielä tarvitset varaosia pyöräsi ollessasi Saksassa, niin osta aina uusi Das Motorrad ja etsi sieltä lähin merkkiliikkeesi. Hollannissa ovat muuten varaosat esim. japanilaisiin pyöriin halvimpia.

Muuratralli pidetään tänä vuonna 18.8.-20.8. samassa paikassa kuin viime vuonna eli n. 15 km Jyväskylästä etelään nelostien varrella. Toivon runsasta osaottoa etenkin kuusysiläisiltä.

Jussi Jyväskylästä

Arvoisat motoristit!

Pesettäkää meillä ajopukunne sekä muutkin asusteenne 20% erikoisalennuksella!

TERVEISIN

ASUPIKAPESU

Tehdas Kalliolanrinne 4, 00510 Hki 51 puh. 763223
Muut vast.otot: Agricolankatu 13 puh. 770003
Kangasalantie 2 puh. 770130
Korkeavuorenkatu 36 puh. 662400
Vaasankatu 21 puh. 767420

MAASEUDULLE POSTITSE tehtaan osoitteella.

MIYDÄÄN:

AJS:n 350-500 cc, vm.-52-56 moottorin ja vaihteiston osia.
Olavi Paalosmaa, Kanneltie 63, 00420 Hki 42, puh. 90-433 019
Triumph T 100 A 500 cc, myös vaihto. Vesa Venho puh. 931-410627
Pyörä nähtävänä Nokialla.

AWO-moottoripyörän sivuvaunu vuodelta 1953 j.Kr. Tuulilasi, valot ja kiinnitykset Matchless CS-500 moottoripyörään.

Tiedustelut: Raili tai Tapio Toivanen

Akatemiantie 17, Kuusikko, 01300 Tikkurila,
puhelin 833 361 iltaisin.

BMW 502/57

- umpimallit
- kaipa koneremontin, muuten siisti
- kone irti ja auki korjausta varten
- hinta 2000 mk

Hannu Lindell

Huvilakatu 27 A

00150 Hki 15

Puh 90-627 765 tai töihin 90-12 606

OSTETAAN:

Vaihdelaatikko AJS 500 vm. 1953

Matti Karjanlahti

Kauhava

Puh 964-80155

KERHOMERKIT

Koska kerhomerkkien saamisesta on ollut epäselvyyksiä on aiheellista selventää ketkä ovat oikeutettuja sellaisen saamaan. Kerhomerkkiin ovat oikeutettuja kaikki perustaja- ja vuonna 70 liittyneet jäsenet. Tämä rajoitus on sen tähden, että kerhomerkin haltija voidaan aina tunnistaa tiettyyn ryhmään kuuluvaksi, eikä tarvita kuin muutama törppöilijä pilaamaan koko joukon maineen. Samasta syystä, eli että estettäisiin merkkien joutuminen väärin käsiin, ei yhdelle henkilölle myydä kuin yksi merkki vuotta kohden joten jos merkki hukkuu uuden saa vasta vuoden kuluttua. Tämä kerhomerkki on tarkoitettu vaatetuksen yhteydessä pidettäväksi ja se on valmistettu hopeasta siinä on mutteri kiinnitys ja hinta on kymmenen markkaa. Myöhemmin tulee myös suurempi laatta joka on tarkoitettu pyörään kiinnitettäväksi. Monista voi tämä kahden vuoden määrän raja tuntua aivan kohtuuttomalta, mutta muistakaa silloin että perustaja jäsenet ovat saaneet varmasti odottaa tätä merkkiä kauemmin

*******LUETTELO NIISTÄ JOTKA OVAT OIKEUTETTUJA MERKIN SAAMAAN*******

huom. ei sisällä niitä jotka ovat sen jo saaneet jos joku katsoo tässä luettelossa olevan puutteellisuksia, niin ottakaa yhteyttä O. Autioon Metsäpurontie 10 A9 H:ki63

Fagerholm Torbjörn
Fagerholm Torolf
Kaisla Heikki
Kirvesoja Antti
Kiviharju Antti
Johansson Reijo
Kokkonen Jouko
Laitinen Jussi
Ollila Jorma
Panhelainen Unto
Peltola Pauli
Saarno Kari
Tonttila Mauno
Virkki Jorma
Mansikkamäki Markku
Määttänen Seppo
Panhelainen Jaakko
Turunen Aimo
Anttila Juhani
Ekman Berndt
Haikola Bengt
Heikkinen Reijo
Hänninen Simo
Koskinen Esko
Laurinen Veli
Mäkitalo Olavi
Parikka Eero
Pulkkinen Pekka
Sulima Pekka,
Koskinen Kari

Urpila Pekka
Volanen Risto
Wallen Arne
Windberg Charles
Nietosvuori Aimo
Vaakanainen Kaino
Vitikainen Jukka
Väkiparta Jari
Ratia Mikael
Houni Hannu
Kolehmainen Seppo
Laine Yrjö
Venho Vesa
Monns Heljo
Jääskä Esko
Sani Mikko
Pyy Väinö
Kukkonen Tapio
Rautavaara Juha
Anttila Jorma
Mäkelä Raimo
Mattila Ouri
Laurila Ari
Paalosmaa Olavi
Lehtonen Markus
Taipale Eero
Jäntti Esko
Suominen Pasi
Nuotiovaara Taisto
Ohtonen Eero

Korhonen Rauno
Vainio Lauri
Kerkkänen Seppo
Kaukovaara Jouko
Honkanen Ilkka
Litmanen Keijo
Knuuttila Esa
Tuominen Vesa
Ohtonen Aimo
Vilkkula Heikki
Lahti Harry
Saarinen Erkki
Saarinen Esko
Virtanen Matti
Lammela Juha
Saari Jyrki
Lankinen Pekka
Peltomäki Hannu
Holla Pertti
Erälä Olli
Suvanto Seppo
Viitanen Raimo
Laakso Veikko
Sallinen Olavi
Järvenpää Sakari
Markkula Jouko
Hannus Pertti