

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 varminmin.

.....tai ryhtyisitkö

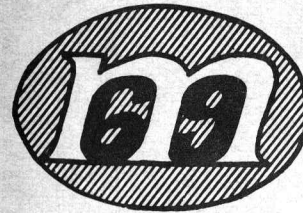
asiemieheksi ?

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



N:o 5 SYYSKUU 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
=====

Tervehdys!

Nyt taitaa olla aika luoda katse syksyn ja ensi vuoden toimintaan, sillä tämän kesän ajot taitavat olla suurimmaksi osaksi ajatut. Ohjelmassahan ensimmäinen ja tärkein tapaus on vuosikokous, joka pidetään tänäkin vuonna Kirjokivellä. On erittäin tärkeätä, että mahdollisimman moni kerhon varsinainen jäsen paikalla esittämässä ehdotuksia ja valitsemassa toimihenkilöitä ensi kaudeksi. On erittäin toivottavaa, että vain kerhon varsinaiset jäsenet saapuvat paikalle, jotta vältyttäisiin viimevuotisen kaltaisilta häiriöiltä. Parasta olisi, jos jokainen malttaisi käyttäytyä kunnolla siitakin huolimatta, että näkee tuttuja. Näin varmistamme sen, että meillä on mahdollisuus saada Kirjokivi käyttöömmme myöhemminkin.

Tämä on ilmeisesti viimeinen allekirjoittaneen toimittama Motoristi ja siksi haluankin kiittää kaikkia niitä, jotka ovat kirjeellä tahi kortilla muistaneet. Kiitos! Toimittajan homma luopuminen johtuupi ajan puutteesta ja siitä, että kissa pelkää kirjoituskoneen ääntä!

Kiitos mukavasta yhteistyöstä!

Jussi

KANSIKUVA: Suzuki T-500 J Madonnina dei Centauri-rallin suomalaisille osanottajille varatulla pysäköintipaikalla.

KONTIORALLI 1972

Tuli oli ja meni;vaikutelmani itse rallista jäivät kovan valvomisen ja vähäisen unen vuoksi melko haljuiksi, sen verran viimevuotiseen ralliin verrattuna uskaltaa sanoa kun tuli sitäkin soppaa keitettyksi, että järjestelyt onnistuivat jotakuinkin paremmin tänä vuonna, mutta rallin henki tuntui jotenkin kokoneen inflaation.

Kiitokset kuitenkin kaikille osanottajille ja erikoisesti niille jotka tarjosivat apuaan vastaanottajille;Kontioralliviirit ajattelin jo paikan päällä palkaksenne antaa,mutta siinä lähtötouhussa unohtui sekin, jos kuitenkin tämän jutun näette niin ottakaapa yhteys vaikka Motoristin toimitukseen niin saadaan tilit selviksi,mutta kiitos nyt vielä kerran. Kiitokset myös metsänhoitajille,nimismiehelle apulaisineen ja Martoille. Eipä sovi unohtaa kauppias Vaaralaakaan.Siis kiitos.Mukavahan se olisi tässä kiitellä niitäkin kerholaisia,jotka tarjosivat apuaan kovan työtaakan ja valvomisen rasittamille katsastajille,mutta kun ei tässä oikein tiedä kenelle ne kiitokset kuuluvat vai kuuluvatko kenellekkään.

Ennakoilmottautumisilla tuli rahaa minun laskujeni mukaan 10740mk, josten 1074 ihmistä oli varustautunut Kontioralliin lähtöön.Perille saapui vieraskirjaan,johon pyrittiin saamaan kaikkien tulijoiden nimet,tehtyjen merkintöjen perusteella 812 ihmistä.Ne jotka selvisivät paikalle nimeään kirjoittamatta tuskin nostavat rallin todellista osanottajamäärää paljoakaan yli 830.Merkillisin piirre rallissa oli mielestäni se,että noista 1074 ilmottautuneesta ainoastaan 628 luovutti katsastuslappunsa rallipaikan portilla,pienehkö määrä ajeli suoraan Simojärvelle käymättä lainkaan Ämmänsaarella,mutta silti yli neljänsadan ennakoilmottautuneen poissaolo oli ainakin e.eltäkäs täysin arvaamatonta.

Kun nyt tuli puheeksi tuo 1074 niin voisi kai tässä selitellä noita kömmähdyksiäkin.Säädettyyn ennakoilmottautumisaikaan mennessä oli ilmoittautuneita 599 kpl,mutta kun MF-Sport n:o 4 ilmestyi juttineni tehdyin pienin muutoksin(josta itse olin täysin tietämätön)jatkui ilmottautumisten virta.Viimeisistä neljästä sain tositteet vasta palattuani rallista. Koska merkkivilaukset oli tehtävä kuukautta ja ruokavaraus kahta viikkoa ennen toimituspäivää oli meidän arvioitava ennakoilmottautumisten lopullinen määrä noin tuhanneksi(joka osoittautuikin melko oikeaksi).Merkkejä ja ruokaa oli siis varattu tuhannelle ihmiselle;ruoan suhteen oli myös olemassa noin sadan annoksen joustovara.Kun lopullinen osanottajamäärä jäi sitten 830:ksi on ruoan loppuminen kesken todella ihmeellistä.Liekö lopullisena syynä liian vähäinen annosmäärä,alussa jaetut ylisuuret annokset vai santsarit;tosiasia on,että ruoka loppui kesken ja muiden muassa englantilaiset vieraamme palattuaan matkaltaan napapiirille saivat todeta jäävänsä yhä nälkäisiksi.Järjestäjien puolesta esitän vielä kerran pahoittelumme,vika ei ollut meidän.

Ja sitten niihin kaavakkeisiin, joiden avulla yritän tässä jonkinlaista käsitystä tämänhetkisestä matkamoottoripyöräilystä tai ainakin Kontiorallista 72 luoda. Kuten edellä mainitsin pienehkö motoristijoukko (arvioni mukaan noin 50) ei syystä tai toisesta katsastuskaavakettaan luovuttanut, joten aivan tarkkaa totuutta eivät nämä luvut kerro. Huomautettakoon myös, että nämä luvut eivät käsitä ulkolaisia osanottajia, joita taisi tänä vuonna olla mukana ennätysmäärä 52 kpl. Todisteena seitsemän eri kannsallisuuden mukana olosta liehuivat rallipaikan koristeena Suomen, Ruotsin, Englannin, Länsi-Saksan, Tanskan, Ranskan ja Sveitsin liput.

Nämä luvut perustuvat niihin 719 katsastuslappuun, jotka rallialueen portilla luovutettiin asianmukaisesti täytettyinä. Niiden mukaan siis 719 motoristia saapui yhteensä 563:lla pyörällä Kontioralliin. Keskimäärin joka 4,7 pyörä toi mukanaan matkustajan. Matkustajien yhteismäärä oli 156 kpl. Pyörämerkkejä oli edustettuina 28 kpl, ja luonnollisesti eniten japanilaisia yht. 434 kpl. Seuraavaksi selvisivät englantilaisvalmisteiset pyörät 46 kappaleen voimin; peräti 10 eri englantilaismerkkiä oli edustettuna rallissa. Saksalaisvalmisteiset (itä+länsi) selvisivät myös 46 kappaleeseen tosin vain seitsemän eri merkin turvin. Italialaiset moottoripyörävalmistajat olivat edustettuina kolmella eri merkillä 36:lla pyörällä. Tsekkoslovakialainen ja unkarilainen sekä myös uuden mantereen moottoripyörätuotanto olivat edustettuina yhden kappaleen ja yhden merkin turvin. Ja sitten hieman tarkemmin; vertailun vuoksi kerrotakoon että ajajien keski-ikä oli 19,9 v. matkustajien 18,8 v.

Taulukossa pyörämerkin jälkeen ensin yhteismäärä sitten kuvtiutila vuuksien jälkeen niiden yhteismäärä ja kunkin keski-ikä.

HONDA	239kpl.	65cc	1	125cc	2	16,5	250cc	1	305cc	3	21	350	67	17,1	
		450cc	56	20,3	500cc	53	19,9	750cc	56	21,3					
SUZUKI	85kpl.	70cc	1	125cc	1	380cc	1	250cc	38	18,0	500cc	39	19,6		
		750cc	5	23,4											
YAMAHA	67kpl.	100cc	1	125cc	1	175cc	1	250cc	14	19,0	350cc	27	20,7		
		650cc	23	20,4											
KAWASAKI	34 kpl.	250cc	2	19,5	350cc	9	18,5	500cc	19	19,3	750cc	14	18,4		
BMW	31kpl.	750cc	10	26,8	600cc	12	22,1	500cc	4	22,8	350cc	1	250cc	4	22,4
TRIUMPH	16kpl.	750cc	3	22,0	650	6kpl	18,9	500cc	7	21,1					
DUCATI	15kpl.	450cc	7	20,2	350cc	8	18,3								
MOTO GUZZI	13kpl.	850cc	12	28,5	750cc	1									
LAVERDA	4kpl.	750cc	25v												

Muiden pyörämerkkien kohdalla lienee taulukointi tarpeeton. Kun vielä todetaan, että pyörien taivaltama matka kasvoi viimevuotisesta lähes 250km ollen tänä vuonna keskimäärin melkein 800km, ovatkin katsastuslappujen tiedot tässä.

Palkintojen jako sujui tänä vuonna huomattavasti viimevuotista paremmin ainoana kömmähdyksenä ehkä Raymond Granlundin etunimen muutuminen

Ronaldiksi. Muistin virkistämiseksi puukkojen saajat vielä kerran:
Pisin matka ulkolainen: Ronald Mury 5054 km BMW R75/5 Sveitsi
suomalainen: Hannu Ake 4779 km BMW R75/5
Raymond Granlund 4779 km Honda CB 750
nainen: Hilikka Salonen 1239 km Honda CB 500

Vanhin osanottaja: Leonard Zenjuga 61+v.

Nuorin osanottaja: Kimmo Virtanen 11v.

Pieni pyörä: Honda CB 65 Sakari Ryyänen

Vanhin pyörä: Indian Scout 1928 Simo Nieminen

Toivottavasti tuli oikein tällä kertaa. Noista palkinnoista vielä sen verran, että lienee syytä harkita artikkelin vaihtoa; saivathan Leo ja Hilikka puukkonsa jo toisen kerran ja kolmas saattaa käydä yksitoikkoiseksi. Hieman närkästystä tuntui myös kauneimman pyörän palkinnon vaihtaminen pienimmän pyörän palkinnoksi. Samoin esitettiin arvostelua myös siitä tavasta jolla pisin matka mitattiin; se hän perustui pelkästään osanottajien ilmoitukseen. Ja olisihan siellä paranneltavaa vaikka millä mitalla, mutta niistä enemmän sitten vuosikokouksessa.

Kontiorallitoimikunta
pöytäkirja

VALOKUVIA

Jürgen Zenne on lähettänyt kirjeen, jossa hän kysyy yhteyttä henkilöön joka kerää kilpailukuvia. Hän kirjoittaa m.m.:

"- - - Olen keräillyt kilpailukuvia parin vuoden ajan. Valittavasti en vielä ole löytänyt vaihtoveria Suomesta. Voititteko tiedustella sellaista kerhonne piiristä? Minulle voi kirjoittaa joko saksaksi tai englanniksi.

Minulla on erittäin kauniita kuvia eri kokoisina, erikoisesti maantiekilpailuista (Sachsenring, Brno) sekä Motocross-kuvia.

Kerään kaikkia moottoriurheiluaiheisia kuvia, erikoisesti auto- ja moottoripyöräkilpailuista.

Olisin erittäin kiitollinen avusta.

Parhain terveisin

Jürgen Zenne
Lafontainestrasse 3
Halle/Saale
DDR 402
Itä-Saksa"

Tässä on todennäköisesti kuvien keräilijälle erinomaisen hyvä tilaisuus saada harvinaisia kuvia. Tartu tilaisuuteen jos kiinnostaa!

tf

Oletteko kuulleet...

-ETTÄ edellisen Motoristin kansikuva herätti melkoista hämmennystä? Kyseessä on kuin onkin "moottoripyörä", katsokaa vaikka etupyörää! Harri J. Honkanen Suomen Autobiili-Historiallisen Klubin Tampereen Kerhosta lähetti kyseistä ajoneuvoa

koskevat tiedot:

merkki	NSU
tyyppi	HK-101
moottori	Opel Olympia
tilavuus	1478 ccm
sylinteriluku	4
teho	36 hv/3600 kierr.min.
vääntömomentti	9 kpm/2000 kierr.min.
jähdytys	vesipumpulla
venttiilit	sivuventtiilit
telat	kumitetut
ohjaus	jarruilla, ohjaustankoon
etypyörä	3.50/18, levypyörä kytketyt
kääntösäde	4,5 m
kantavuus	325 kg
omapaino	450 kg
huippunopeus	70 km/h
polttoaineenkulutus tiellä	16 l/100 km
polttoaineenkulutus maastossa	22 l/100 km
tankillisella pääsee 260 km tiellä, 190 km maastossa	
Valmistettu vuosina 1941-44 WERMACHT' in käyttöön.	

Kuvan oli ottanut Andreas Voltz Elefantentreffenistä.

Kiitos Harri tiedoista!

-ETTÄ ainakin Hondérugrallista ja Raduno Internazionale Madonnina dei Centaurista tuli pisimmän matkan palkinto kerholle?

-ETTÄ Imatran rallin pisimmän matkan palkinnon vei Hiko ja kilometrejä kertyi 8500? Toiseksi tuli Kalevi Autio 7500 km:llä ja kolmannen sijan vei Seisen Make 7300 km:llä. Hiko oli hakenut Karelia-sanan r-kirjaimen Rami nimiseltä paikkakunnalta. Maan nimi oli Turkki. On kai turha mainita, että matkat on mitattu linnuntietä.

-ETTÄ tänä kesänä suomalaisia motoristeja liikkui mannermaalla enemmän kuin koskaan ennen? Lisää reissuasiasia myöhemmin.

SAAMMEKO ESITELLÄ MOOTTORIPYÖRÄN ?

Tässä numerossa alkaa kolmiosainen sarja, jossa esittelemme kolme merkittävää moottoripyörää. Yksi oli erikoinen konstruktioltaan, yhdellä oli poikkeuksellinen suorituskyky ja yksi oli laadultaan muita ylivoimainen.

Ensimmäisenä on esittelyvuorossa

ARIEL SQUARE FOUR



ARIEL - TEHDAS

Ariel-tehdas valmisti ensimmäisen ajoneuvonsa jo vuonna 1898. Alkuvuosina käytettiin muittenkin moottoripyörävalmistajien käyttämiä moottoreita, muun muassa De Dion Bouton ja Kerry. Muutamien vuosien kuluttua ruvettiin tekemään omia moottoreita. Nämä olivat yksisylinterisiä eivätkä erikoisemmin eronneet muista sen aikaisista englantilaisista moottoripyörien moottoreista.

SQUARE FOUR'IN SYNTY JA KEHITYS

Vuoden 1929 alussa tuli Edward Turner Ariel-tehtaan palvelukseen, ja hän ruvəsi suunnittelemaan todella erikoista moottoria, neliömäistä nelisylinteristä voimapakettia (siihen aikaan ei Englannissa valmistettu yhtään nelisylinteristä moottoripyörän moottoria). Vuonna 1931 tämä ilmestyi markkinoille, ja pyörä sai heti alusta valtavan suosion. Tämä ensimmäinen Square Four (= neliömäinen nelonen) oli tilavuudeltaan 500 cc. Siinä oli kaksi hammasrattain yhdistettyä kampaakselia poikittain rungossa.

Pyörän prototyypissä oli vaihdelaatikko yhtenäinen moottorin kanssa, mutta koska silloin ei haluttu tehdä useita kokeiluja samanaikaisesti,

ei tätä modernia konstruktioita käytetty tuotantoon siirryttäessä, vaan pidättäytyttiin vanhassa erillisjärjestelmässä.

Tämä ensimmäinen 500 cc Ariel Square Four oli erittäin kompakti. Siinä oli lyhyt kannen yläpuolinen nokka-akseli, joka käytti kaikkia kahdeksaa venttiiliä.

Myöhemmin moottori suurennettiin 600 cc:iin lähinnä sivuvaunukäyttöä ajatellen. Muitakin uudistuksia tehtiin. Kiertokangen alalaakerit, jotka alunperin olivat rullalaakereita vaihdettiin liukulaakereiksi muun muassa siksi, että käyntiääni vaimentuisi.

Vuonna 1937 suurennettiin moottoria jälleen, tällä kertaa melkein täyteen litraan (997 cc). Tähän aikaan pyörässä oli erittäin hieno kotelauta polttoainetankin päällä. Siinä oli nopeusmittari, kello, öljynpainemittari sekä valaisin kotelautaa varten.

Vuonna 1947 tapahtui seuraava suuri muutos moottorin rakenteessa. Moottori valmistettiin nyt kokonaan kevytmetallista.

Lopulta vuonna 1954 tuli Ariel siihen muotoon jonka se säilytti loppuun eli vuoteen 1958 (1959) saakka. Se tunnetaan myös Mark II:ena (vuoteen 1948 saakka valmistetut ovat ns. "iron engine" jä" (rauta-moottoreita) ja vuosina 1949-1953 valmistetut Mark I:iä). Mark II on helppo tunnistaa kaksista pakoputkistaan (= neljä pakoaukkoa).

ARIEL SQUARE FOUR "MARK II"

oli siis noin 25 vuoden kehittelyn tulos. Se oli 1950-luvun lopulla suurin Englannissa valmistettava moottoripyörä, ja todennäköisesti ainoa nelisylinterinen maantiekäyttöön rakennettu moottoripyörä maailmassa.

I Teknillisiä tietoja

Moottori:

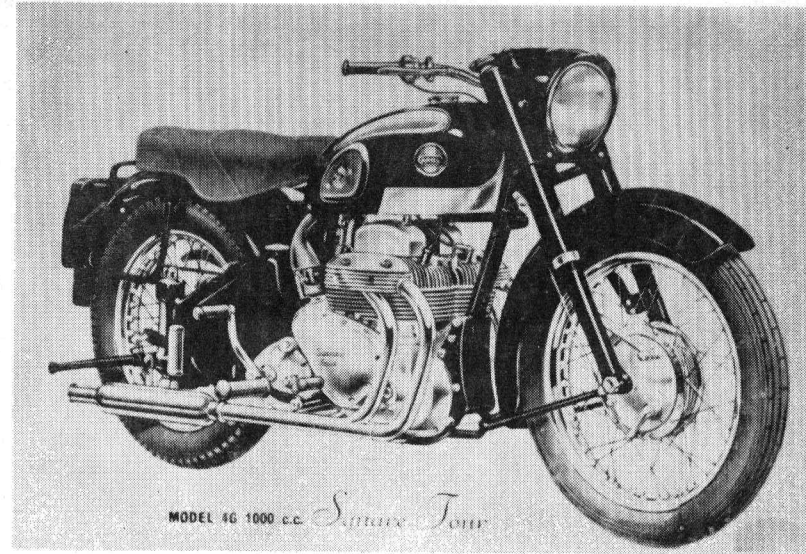
Nelisylinterinen, nelitahtinen, kevytmetallia, erilliset rautaiset sylinteriputket
Tilavuus 997 cc
Iskun pituus 75 mm, sylinterin läpimitta 65 mm
Puristussuhde 7,2 : 1
Suurin vääntömomentti n. 8 kgm
Suurin teho 42 bhp käyntinopeudella 5.800 kierrosta minuutissa
Kaasutin SU MC 2.

Voimansiirto:

Vaihdelaatikko Burman GB 7, nelinopeuksinen
Kokonaisvälitykset I 11,55 : 1, II 7,4 : 1, III 5,7 : 1 ja IV 4,36 : 1
Kytkimessä kolme kitkalevyä
Moottoriketju yksinkertainen 1/2 x 0.305 "
Takaketju 3/8 x 5/8 "
Moottorin ketjuratas 25 hammasta
Kytkimen ketjuratas 44 hammasta
Vaihdelaatikon ketjuratas 19 hammasta
Takaratas 47 hammasta.

Pyörät:

Edessä WM 2-19, rengas 3,25 x 19, takana WM 3-18. rengas 4,00 x 18
Nopeasti irroitettava takapyörä

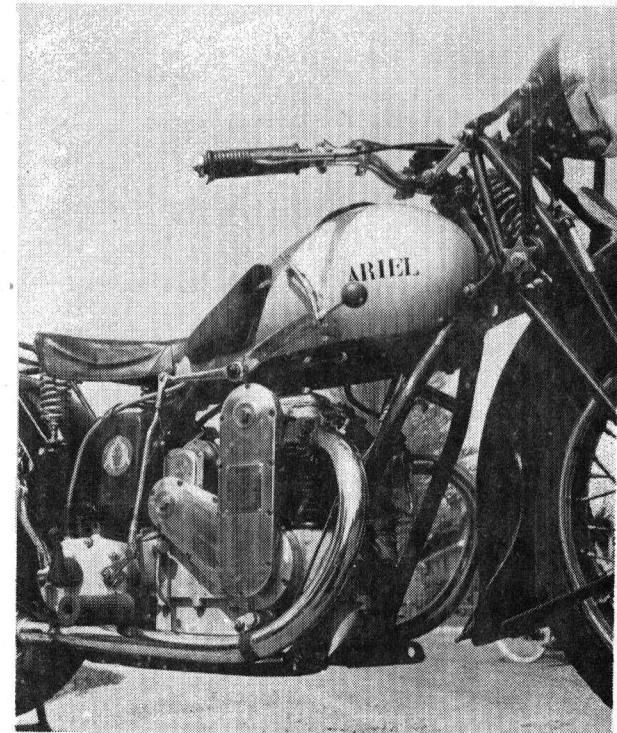


YLLÄ -

Ariel Square Four eli malli 4 G, kuten virallinen nimi kuului, vuosimallia 1958.

VIERESSÄ -

Ariel Square Four ensimmäisessä asussa. Tässä pyörässä on siis kannen yläpuolinen nokka-akseli kuten kuvastakin näkyy. Tankin kyljessä oleva ARIEL-nimi ei ole alkuperäisen muotoinen. Vertaa toisaalla olevaan piirustukseen tästä moottorista ja siihen liittyvään tekstiin.



Sähkölaitteet:

Lucas'in puolasytytys
Tasavirtalaturi 70 W
Akku 6 V, 20 ampeerituntia.

Jousitus:

Edessä teleskooppi, takana Ariel'in ora lyhyt jousitus.

Polttoainesäiliö:

Hitsattu terästankki, sisältö noin 22,5 litraa (5 gallonaa).

Mitat:

Kokonaispituus 86" (220 cm)
Akseliväli 56" (145 cm)
Maavara $5\frac{1}{2}$ " (14 cm)
Satulakorkeus 31" (79 cm)
Kuivapaino 435 lb (196 kg)

Suorituskyky:

Suurin nopeus I vaihteella 38 mph (60 km/t), II 64 mph (102 km/t), III 80 mph (128 km/t) ja IV 102 mph (164 km/t)
Nopeus 1/4 maililla (n. 400 m) n. 85 mph (136 km/t), kesto n. 16 s
Kiihtyvyys 0-100 km/t n. 7 sekunttia, 0-150 km/t n. 22 sekunttia.

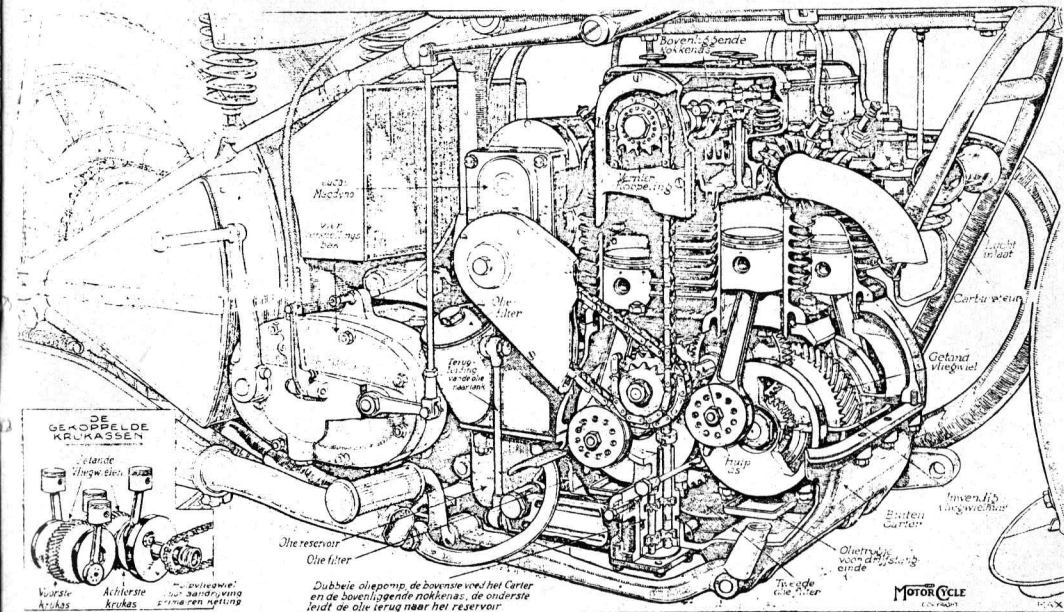
Square Four'in moottorissa on neljä pystysuora sylinteriä alumiini-sylinteriryhmässä. Sylinteriputket ovat valurautaa. Etuoikealla oleva sylinteri on No 1, sen takana on No 2, takavasemmalla on No 3 ja sen edessä No 4. Sytytysjärjestys on 1-2-3-4. Männät ovat aina ristikkäin yläkuolokohdassa ja alakuolokohdassa (kun männät No 1 ja 3 ovat yläkuolokohdassa ovat männät No 2 ja 4 alakuolokohdassa). Moottorin tasapaino on ehkä hieman parempi kuin suoran nelisylinterisen moottorin koska rakenne on tiiviimpi. Kampiakseleiden jakopuolet on laakeroitu liukulaakereihin ja vetopuolet rullalaakereihin. Takimmaisen kampiakselin yhdistysrattaan ulkopuolella on ylimääräinen rullalaakeri joka antaa ylimääräistä tukea tälle akselille, josta voima siirtyy kytkimeen. Kiertokankien alapää on laakeroitu liukulaakereihin.

Alumiinikannessa on irroitettavat pakosarjat, kussakin kaksi pakoputkea. Kanteen on valettu ristinmuotoinen imukanavisto joka on siten mitoitettu että bensiini-ilmaseoksella on yhtä pitkä matka kaasuttimesta jokaiseen sylinteriin. Tästä johtuen moottoriin saa erittäin tasaisen käynnin. Venttiilihjaimet ovat pronssia. Sytytystulppien reijät on myös varustettu pronssitulpin jossa sytytystulppien kierteet ovat; täten ei ole pelkoa kierteiden nopeasta kulumisesta.

Nokka-akseli ja laturi saavat käyttövoimansa yhteisen ketjun avulla, jonka sopivasta kireydestä teräsjuosi automaattisesti huolehtii.

Kuivasumpu-putyyppinen voitelu tapahtuu hammasrataspumpun avulla. Öljy kiertää ensin jakopuolen kampiakselien liukulaakereiden kautta, ja voitelee sen jälkeen kiertokankien alalaakerit. Erillinen öljyjohto siirtää öljyä venttiilikoneistoon, josta se valuu venttiilinostajia pitkin nokka-akselille ja sen jälkeen takaisin kampikammion pohjaan.

VOUHEN 1931 ARIEL SQUARE FOUR YLÄPUOLISELLA NOKKA-AKSELILLA



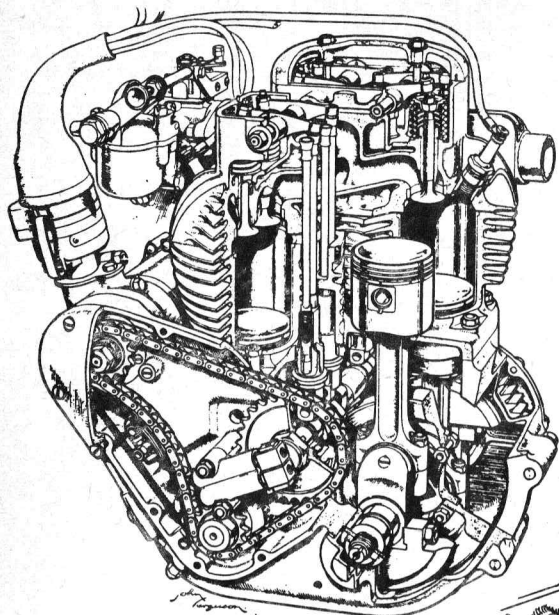
Tätä kuvaa tutkiessaan ei voi olla miettimättä onko moottoripyörä-tekniikassa tapahtunut mitään mullistavaa 40 vuoden aikana. Tässä näemme nelisylinterisen moottorin kannen yläpuolisella nokka-akselilla ja kampikammio on vaakasuoraan halkaistu! Verrattuna uudempiin Square Four'eihin on kehitys ollut selvästi taantumuksellinen. Nokka-akseli on siirretty alas, öljypumppu muutettiin mäntätyyppiseksi.

Tässä moottorissa näkyy muun muassa, että voima nokka-akseliin ja laturi-magneettoon siirtyi apuakselin kautta ketjuilla ja hammasrattailla. Kaasutin on varsin yllättävässä paikassa: Pakoputkien välissä moottorin etupuolella. Autonmoottoreissahan imusarja on yleensä pakosarjan yhteydessä, näin pakosarja jäähtyy ja samalla tuore bensiini-ilmaseos lämpiää jonkin verran ennen tuloa palotilaan. Kampiakseleita yhdistävät rattaat on myös toteutettu tässä eri lailla kun myöhemmissä Square Four'eissa. Tässä rattaat ovat keskellä kampiakseleita ja lisäksi vinosti hammastetut, näin saavutetaan laajempi kosketuspinta ja hiljaisempi käyntiääni, mutta valmistuskustannukset ovat luonnollisesti suuremmat.

rieniä erikoisuuksia ainakin näin moottoripyöränmoottoreissa ovat kiertokankien alakuolokohdan alapuolella sijaitsevat pienet tarjottimen muotoiset pellit, joihin öljyä roiskuu ja valuu moottorin käydessä. Kun kiertokanget käyvät alakuolokohdassa, ne ottavat näistä "tarjottimista" hiukan öljyä mukaansa ja voitelevat mm. sylinterit. Öljysäiliö on myös erikoisessa paikassa magneetto-laturin alapuolella (suuri vinosti oleva öljytäyttökorkki erottunee kuvassa).

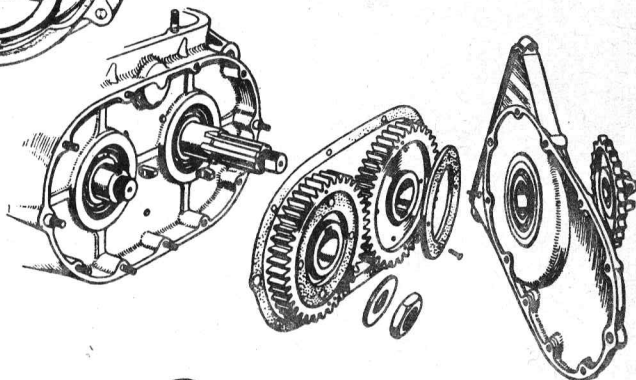
Vertaa tätä piirrosta myös toisaalla olevaan valokuvaan tästä moottorista.

Ariel Square Four

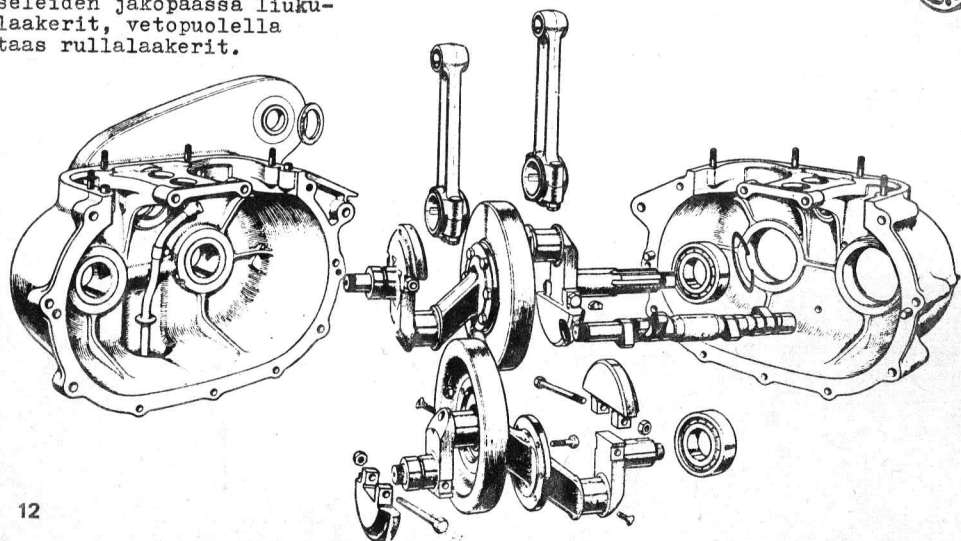


KUVASSA MK I:N MOOTTORI.
Kun moottori tehtiin kevytmetallista säästyi painoa yli 20 kg. Mk II:n moottori on miltei samanlainen kuin tässä kuvitettu; pakosarjet, SU-kaasutin (tässä Solex), kauniimmin muotoillut venttiilikoneiston kotelot eroavat kuitenkin. Moottorin alaosa on täysin samanlainen Mk I:ssä ja Mk II:ssä öljypumpua lukuunottamatta, joka oli ratastyyppinen Mk II:ssä.

^{kuvassa/}
Allaolevassa näkyy kampiakseleita yhdistävät rattaat joihin on



niitattu fiiberilevyt sointia vaimentamaan. Rattaiden kansi on samalla osa moottoriketjuketeloa. Alla näkyvät kampikammion osat. Vauhti-pyörät kulkevat lomittain kampikammiossa, jotta kampiakselit saataisiin mahdollisimman lähekkäin. Kiertokangissa on liuskalaakerit, ja kuten kuvassa näkyy on kampiakselien jakopäässä liuku-laakerit, vetopuolella taas rullalaakerit.



II Otteita Ariel Square Four Mk II'n testistä Motor Cycling'issä

Tätä pyörää ajettaessa saa ainutlaatuisen voimantunteen. "Squariel'in" ajajalla on 1000 cc ja neljä sylinteriä sormenpäittänsä ulottuvilla. Tämä pyörä ylittää mäet tyrmistyttävällä tavalla - se kulkee kuin mäkiä ei olisi ollenkaan. Nelosvaihteen käyttöalue on 16 km/t aina 164 km/t:iin. Matkanopeutena voidaan hyvin pitää 145 km/t.

Ajo-ominaisuudet eivät aina olleet suorituskyvyn tasolla. Jarrut tosin olivat ensiluokkaiset, mutta epätasaisissa mutkissa pyörä teki epämiellyttäviä heittoja, joihin eimohjausvaimentimen kiristäminen vaikutanut. Syy tähän saatta olla vaimentamattomassa takajousituksessa.

Vaihteisto oli erinomaisen miellyttävä. Mitään kytkimen laahausta ei tuntunut.

Takarenkaiseen sattunut naula antoi aiheen takarenkään irroitukseen, ja tämä oli helppo tehtävä. Ensinnäkin löysätettiin kaksi takalokasuojan kiinnityspulttia. Tämän jälkeen voitiin takalokasuojaa nostaa. Viisi takapyörän mutteria irroitettiin, ja kun taka-akselin oikeanpuoleinen osa oli irroitettu voitiin takapyörä nostaa rungosta. Ketju ja jarru jäivät paikoilleen.

III Cyril Quantrim Ariel Square Four Mk II:sta

Kun melkoisen erikoinen moottoripyörä on ollut tuotannossa lähes kolmekymmentä vuotta ja on koko tämän ajan nauttinut kokeneitten ajajien suosiota on syytä olettaa, että se on ollut ja on hyvä moottoripyörä. Ariel Square Four'in tapauksessa on harrastajia jotka jopa väittävät että se on kaikkein paras ...

En lausuisi näin yleistä väittämää, mutta olen valmis sanomaan että Square Four on varmasti parhaimpia moottoripyöriä mitä rahalla saa, ja nykyisessä muodossaan se on parempi kuin koskaan aikaisemmin.

Ariel Square Four ei ole mitenkään halpa, muttei se myöskään ole mikään pikkupyörä - 196 kg. Kaiken kaikkiaan, sitä ei voi sanoa poikien pyöräksi; tässä meillä on - luoja kiitos - moottoripyörä jota todella voi sanoa miehen pyöräksi! Tämä pyörä pitäisi varata vain kokeneitten käyttöön, sillä se saavuttaa ilman minkäänlaista melua tai vaikeusta 160 km/t.

Moottorin käynnistäminen kiehtoi minua. Squarielissa ei ole mitään oikkuja. Kylmällä ilmalla käynnistys on kiinni vain täydestä kuristuksesta, kourallisesta kaasua ja voimakkaasta potkaisusta - ja moottori käy. Kun moottori on vähänkin lämmin kuristinta ei tarvita ja kevyt käynnistinkammen painallus riittää - satulasta ei tarvitse edes nousta!

Lyhyen takajousituksen ja keinuhaarukajousituksen paremmuudesta kiistellään varmasti niin kauan kuin moottoripyöriä on olemassa. Itse katson, että hyvin konstruoitu kappale kummasta vain, ei paljoa eroa paremmuudessa toisesta, ja minusta Square Four käyttäytyy mallikelpoisestikaikissa tilanteissa, pohjaanlyöntejä ei sattunut edessä eikä takana.

Neloset eivät ole turhan tarkkoja polttoaineen suhteen. Kaikki polttonesteet 100 oktaanin bensiinin ja melkein paloöljyn välillä kelpaavat mainiosti. Polttoainetta kului vajaat 5 litraa sadalla kilometrillä.

Square Four on erinomaisen sitkeävetoinen. Sillä voi ajaa etanan vauhtia nelosella ja sitten kiihdyttää huippunopeuteen. Mutta vaihdelaatikossa on kolme muuta erittäin käyttökelpoista vaihdetta, ja Square Four'issa on kytkin joka ei väsy, joten miksi emme käyttäisi näitä hyödyllisiä varusteita hyväksemme? Kakkonen on erittäin nopea, ja kolmosella saavutetaan nopeus 110 km/t, ja kun nelonen vaihdetaan päälle siinä on se viimeinen tehon pisara joka nostaa nopeuden yli 150 km/t, joten joskin välillä kiihdytin 50 km/t:sta huippunopeuteen vain saadakseni kokea tuon Rolls Royce'maisen tunteen, niin nämä kerrat olivat harvoja.

Squariel sopii ilmeisesti parhaiten perheelliselle jolla on iso sivuvaunu, tai pitkien matkojen ajajille jotka kantavat kotiaan mukana, mutta voin todella suositella maailman ainoata nelosta kenelle tahansa joka haluaa ajaa nopeasti vähä-äänisellä moottoripyörällä.

SQUARE FOUR TÄNÄÄN

Silloin kuin Square Four ia valmistettiin, se oli ainoa nelisylinterinen maantiepyörä, ja se selittänee kriitikoiden valtavan ihastuksen. Tosiasia on kuitenkin moottorin sitkeä veto, joka johtuu paitsi moottorin suuresta tilavuudesta myös sen pitkäkestävyydestä iskusta. Kun lisäksi puristussuhde on alhainen on moottori luonteeltaan rauhallisen vahva (tehokäyrä on tasainen). Joka tällaista moottorityyppiä haluaa, saa turhaan hakea sitä tällä hetkellä tarjolla olevista moottoreista. Nyt on korkea huippunopeus ja valtava kiihtyvyyttä muotia. Hevosvoimakilpailu 1970-luvulla muistuttaakin samaa automaailmassa 1950- ja 1960-luvulla. Muuttuneiden vaatimusten taustana lienee moottoripyöräharrastuksen muuttunut luonne; nyt moottoripyörä on puhdas ajanviete moottoripyöräilijöitten enemmistölle, halutaan liikkua ketterästi. Työjuhtia ei enää tarvita.

Nyt kun kolmi- ja nelisylinterisiä moottoreita suorastaan vilisee, kysytään ehkä Square Four'in henkiinherättämistä. Tuore uutinen Englannista tietääkin kertoa, että Egli-Ariel'eita (hinta Englannissa £ 750 !) on alettu valmistaa. Nämä ovat moderniin runkoon asennetuja Square Four Mk II'ia. En ole varma näitten suuremmasta menestyksestä, koska Squarielin kaltainen erittäin tiivis moottori on huono jäähdytymään. Tätä on yritetty korjata öljynlauhduttimella, mutta jotta todellista parannusta saataisiin aikaan olisi öljynkiertoa tehostettava. Jos näin on menetelty ei ilmennyt uutisesta.

Olenkin sitä mieltä, että Square Four on tänä päivänä vanhoista moottoripyörästä pitävän harrastus, rankkaan ajoon on mielestäni sääli panna tällaista jo pelkästään siitä syystä että kaikkia varaosia ei enää saa. Ei siksi etteikö se kestäisi, olen varma että pyörä kuin pyörä kestäisi jos sen omistaja on perehtynyt sen erikoispiirteisiin ja käyttää sitä järkevällä tavalla.

Kaiken kaikkiaan: Ariel Square Four Mk II on erikoinen pyörä (se äänikin ...), eräs moottoripyörätekniikan mestarinäytteitä jollaista ei enää koskaan tulla valmistamaan.

Torolf Fagerholm

VUOKRATAAN

2-3 motoristia saa pyörälleen tallin talveksi. Pienet remontit ovat myös mahdollisia, koska kysymyksessä on öljylämmitteinen kellarihuone. Vuokra on 5 mk/kk pyörältä. Yhteyden voi ottaa osoitteella Unto Panhelainen, 111000 Riihimäki 10, Salkokuja 3 D 31

- MYYDÄÄN - MYYDÄÄN -

LAVERDA 750 GT vuosimallia 1972

Ajettu n. 7000 km, virheetön kunto. Hinta 8000 mk.

Tied. Lauri Mattinen, 20270 Ihala.

Royal Enfield 350 cc, varaosin. Moottori ja vaihdelaatikko täydelliset. Kaksi runkoa, toinen kovaperäinen. Kaksi virheetöntä bensatankkia, mailimittari, ampeerimittari, lamput ja etupää ehjät, teräslokasuojat. Wiisi 19" vannetta renkaineen ja rumpuineen+akseleineen. Täydellinen IC-350, yksisylinteri, kahdella moottorilla, ym. pikku nippeliä.
Hannu Vähämäki, Salkokuja 3 B 11, 11100 Riihimäki 10.

BSA 500 cc, yksisylinterinen vm. -52. Moottori ja vaihdelaatikko täyskorjattu. Hinta 700 mk.

Unto Panhelainen, Salkokuja 3D 31, 11100 Riihimäki 10.

Lidellin Hannun "seisova" ilmoitus.

BMW 502/57

-umpimalli

-kaipaa koneremontin, muuten siisti

-kone irti ja auki korjausta varten

-hinta 2000 mk

Hannu Lindell

Huvilakatu 27 A

00150 Helsinki 15

Puh 90-627 765