

# SUZUKI GT 550

Aistikas ulkonäkö  
ja tilava istuin

Tehokas leturi  
(280 W) ja  
valonheitin

Ram-Air  
jäähdytys.  
Sylinterikansi  
samaa kappaletta.  
Ohjausvipin  
kannen  
päällä.

Levy-  
jarru  
1973:n  
mallissa

Tehokas ja sitkeä  
metalliviriteinen  
moottori:  
50 hp/6500 rpm,  
6,1 kpm/5500 rpm.

Väliputket parantavat  
pekovastusta

Hanki Suzukin GT-sarjasta todellinen  
matkapyörä!

Vääntöä on, ja silloin ajat pienillä kustan-  
nuksilla.

Yllätyt, miten alhaisilla polttoainekulutuksilla  
selviät!

Vertaile GT-Suzukien vääntömomenttilukuja  
muihin! Siinä ja Ram-Air-jäähdytyksessä  
koko salaisuus.

Maahantuoja:

## Bensow Oy Solifer-tehtaat

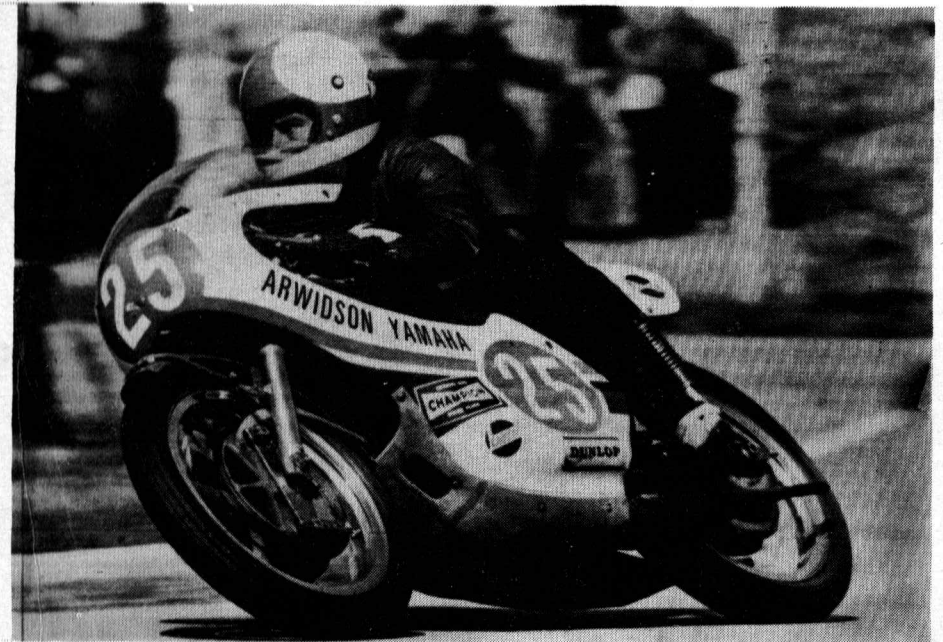
ETELÄ ESPLANADIK. 22, 00130 HELSINKI 13  
PUH. 649621 ★ SUZUKI-MYYJÄT KAUTTA MAAN



# Motoristi

 3 vk

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



VUOSIKOKOUS

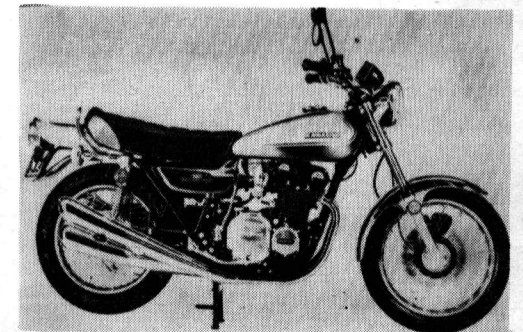
UUSIA MOOTTORIPYÖRIÄ:

KAWASAKI, YAMAHA y.m.

VINCENT - HRD

ANDERSTORP

DURKOPP



N:o 6 MARRASKUU

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 24.9.1972-23.9.1973 :

<u>Puheenjohtaja</u>	<u>Kassanhoitaja</u>	<u>Sihteerit</u>
Aimo Turunen Gammelbacka 06100 PORVOO 10	Jan-Anders Söderholm Matkamiehentie 10A5 00320 HKI 32	Mauno Tonttila Rauhank. 6 B 25 15110 LAHTI 11
<u>Kerhoisäntä</u>	<u>Toimittaja</u>	<u>Varajäsenet</u>
Orko Tallinen Inkeroinen	Eero Ohtonen Ängervotie 14 A 7 00320 HKI 32	Tuomo Toppi Hirvitie 02320 KIVENLAHTI Eero Parikka Hakapellonk. 4C34 20540 TURKU 54

Kerhon postisiirtotilin numero  
on 426781-0

Terve kuusysilläiset !

Voi sanoa että varsinaisen ajokausi päättyy Vuosikokoukseen, joka on kerhon syksyn tärkein tapahtuma. Vuosikokouksen päätökset ovat toisaalla lehdessä. Mitä taas tulee Kontioralliin siitä kerromme lisää myöhemmin, mutta todennäköiseltä näyttää siltä että osanottajamäärää täytyy rajoittaa koska ralli uhkaa paisua liian suureksi jolloin järjestyksenpito alkaa tuottaa suuria vaikeuksia.

Nyt kun kesä on mennyt ja rallit ajettu, niin talvella on siten aikaa kunnostaa pyörää ensi kesää varten tai suunnitella uuden ostoa. Itse en vielä tiedä ajanko ensi kesänä R 69 Sillä vaiko jollain uudella merkillä. Keväällä sen sitten näkee. Jos Bemu on vielä ensi kesänä allani niin kaikkien kiireitten keskellä sitä vielä pitäisi ehtiä kunnostamaan, mitä nyt vähän maalata ja moottoria laittaa. Kiireet johtuvat siitä, että työpaikkakin on hiljattain vaihtunut liikealaksi ja ylittöitäkin on jonkun verran. Kiireitten keskellä tämä ensimmäinen Motoristi syntyikin ja myöhemmin niitä tietenkin tulee lisää. Ainoa seikka mikä harmittaa on se, että tämä lehti ilmestyy viikkoa myöhässä siitä mitä olin suunnitellut

*Eero*

Kansikuva: Maailmanmestari Jarno Saarinen kaartamassa Imatran rataa.

## PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Porvoo 27.10.-72

Kerhommehan täyttää kohta kolme vuotta ajast aikaa ja siinä ajassa se on kasvanut suureksi kerhoksi, ja mikä parasta ei mitenkään keinotekoisesti tekohengityksellä eläen vaan olemme saavuttaneet vakaan pohjan tosin suuntaamme etsien.

Kiitokset kaikille vuosikokouksen osanottajille. Toimihenkilöt neljännelle toimintavuodelle on valittu, heille toivomme tarmokasta mieltä ja hyppysellinen onnea matkaan noissa vaikeissa tehtävissä. Uskon, että tulemme saamaan hyviä retkiä, ralleja ja tapahtumia nyt kun jokaiselle tapahtumalle on nimetty oma puuhamies joka saa itsenäisesti suunnitella ja toteuttaa minkäluonteinen hänen järjestämänsä tilaisuus tulee olemaan. Varmasti jokainen tulee yrittämään parhaansa oman tilaisuutensa onnistumiseksi, onhan se kuin kunniakysymys. Paljon huolta, vaivaa ja järjestelyjähän ne aina vaativat, mutta on se sitten niin mukava tunne josta on satunut vähänkin onnistumaan.

Eräs asia joka ihmetyttää kovasti on se, että kerholaisemme niin harvoin muistavat yhteistä yritystämme kerholehtä kuvilla ja kuulumisilla. Menneenäkin kesänä motoristimme matkasivat ennätysmäisen monilukuisesti maailman eri kolkilla. Joten kuvia ja kertomuksia kaivataan meidän kaikkien iloksi pitkinä, pimeinä syys- ja talvi-iltoina takkatulen loisteessa luettavaksi.

Miksi meidän perisyntimme on että aina vähättälemme omia kykyjämme sekä tekemisiämme. Kyllä jokaiselle aina matkoillaan jotain kerrottavaa sattuu, sillä näkee ja kokeehan jokainen kaiken niin erilailla pyörän satulassa.

Muutenkin kyllä me kerhossa olemme kaikki samanlaisia pulliaisia, jokainen meistä tekee kerhomme olemassaolon mahdolliseksi, samat oikeudet sekä velvollisuudet meillä on kaikilla kerhoamme ja lehteamme kohtaan, ainoastaan eri tehtäviin valitut henkilöt kantavat vastuuta asioista ja vievät ne päätökseen. Niimpä vaikuttakaamme kerhossa ja täyttäkäämme kerholehtemme sivut.

On tavattoman helppoa arvostella tekemättä itse yhtään mitään.

*Oljyn katkuisin terveisin*

*Aimo*

# VUOSIKOKOUS

KIRJOKIVELLÄ 24.9.1972

Vuosikokouksemme pitopaikaksi olimme jälleen saaneet Kouvolan kaupungin omistaman Kirjokiven kartanon, joka tilavine kokoontumis-, yöpymis ja saunatiloineen on mitä parhain tämän laatusille tilaisuuksille.

Lauantaina vallinnut kaunis syys-sää oli saanut pyöräilijöitä liikkeelle lähes 50 .Suurin osa tästä joukosta oli Kymenlaaksoalaisia.Lauantai-iltana käytiin kiivaita keskusteluja kerhon toiminnasta ja toimintaperiaatteista.Näitä keskusteluja osaltaan väritti, mutta myös suuressa määrin häiritsi, eräiden kerholaisten hyvin kyseenalainen kunto.Siitä suuri kiitos ALKO-nimisille tuotteille , joita eräät kyseenalaisella kohtuudella olivat käyttäneet .

Sunnuntai alkoi sarastaa harmaana ja vettä satavana.Kokous alkoi ajallaan,Oken hankkimien kahvin ja voileipien jälkeen.Sääntömääräiset asiat käytiin läpi ripeästi ja toimihenkilöt valinnat olivat yksimielisiä.Konttorallista käytiin sitten oikein kunnan keskustelu, kestäen lähes kaksi tuntia. Tästä kokouksen tekemästä päätöksestä Konttorallin suhteen kerrotaan myöhemmin .

Manu

## VUOSIKOKOUKSEN PÖYTÄKIRJA

1.

Kokouksen avasi kerhon puheenjohtaja Aimo Turunen .

2.

Kokous todettiin sääntöjen määrämällä tavalla kokoonkutsutuksi . Kiertokirje kaikille kerholaistilaisille 8.9.1972, jossa mainittiin päätettävät sääntömääräiset asiat .

3.

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Aimo Turunen, sihteeriksi Mauno Tonttila, pöytäkirjan tarkastajiksi Seppo Kankola ja Antti Seise, viimeksimainitut toimivat myös läntenlaskijoina .

4.

Kokouksen puheenjohtaja luki toimintakertomuksen, jossa viitattiin kerhon eri tilaisuuksiin ja erityisesti todettiin kerholaistan runsas osanotto ulkolaisiin ralleihin .

5.

Kokouksen puheenjohtaja luki kerhon tilit, jonka lopputulos oli, kerholla varoja 16.171,14 mk .Tilintarkastuskertomuksen luki Kalevi Autio. Tili- ja vastuuvapaus myönnettiin .

6.

Puheenjohtajaksi alkavalle toimintakaudelle ehdotettiin Aimo Turusta, joka myös valittiin. Sihteeriksi ehdotettiin Mauno Tonttilaa, joka myös valittiin. Kerhoisännäksi ehdotettiin Orko Tallista ja Tapio Kahilaa, Orko Tallinen valittiin. Toimittajaksi ehdotettiin Eero Ohtosta, joka myös valittiin.Kassanhoitajaksi ehdotettiin Juha Nokelaista ja Jan-Anders Söderholmia. Jan-Anders Söderholm valittiin, Tilintarkastajiksi valittiin Antti Seise ja Olavi Autio ja heidän varamiehikseen Bengt Haikola ja Teijo Autio. Hallituksen varamieheksi valittiin Eero Perikka ja Tuomo Toppi. Toimittajan avustajiksi valittiin Pekka Koivisto ja Bengt Haikola.

7.

Jäsenmaksu päätettiin pitää ennallaan. 15,-

8.

Toimintasuunnitelma : Motoristia päätettiin julkaista edelleen. Pikku-joulun järjestäjäksi nimettiin Olavi Autio. Mahdollisen talvitapahtuman järjestelyistä huolehtii Mauri Kariniemi. Päätettiin järjestää kevätretki, järjestelyistä huolehtii Pertti Holla. Mahdollisesta MP-näyttelyyn menosta valtuutettiin neuvottelemaan Hannu Lindehl. Konttoralli järjestetään myös ensi kesänä. Vuosikokouksen järjestelyistä huolehtii Orko Tallinen.

Kokouksen puheenjohtaja:

Aimo Turunen

Aimo Turunen

Pöytäkirjan tarkastajat:

Seppo Kankola

Seppo Kankola

Sihteerit:

Mauno Tonttila

Mauno Tonttila

Antti Seise

Antti Seise

## TOIMINTAKERTOMUS TOIMINTAKAUDELTA 71-72

Olemme saaneet päätökseen kerhomme kolmannen toimintakauden.

Kausi on kerholtamme sujunut vilkkaan työn ja toiminnan merkeissä. Kautemme ensimmäinen tapahtuma oli Pieksämäellä Heikkisen Repen järjestämä ratki riemukas Pikku-joulu.

Maaliskuussa kerhomme osallistui Kouvolassa ja Helsingissä järjestettyihin moottoripyörä-näyttelyihin. Jotka kummatkin muodostuivat kerhollemme menestyksiksi. Varsinaisen ajokauden avasi retkijelu Raaseporin linnaan, joka sateisesta säästä huolimatta oli kerännyt 72 osanottajaa. Kerhomme perinteiseksi suur tapahtumaksi muodostui jälleen Heinäkuun alussa järjestetty kuudes KONTIORALLI: Ralli keräsi 830 osanottajaa eri puolilta Eurooppaa.

Muihin kotimaisiin ralleihin kerholaisemme ovat osallistuneet aktiivisesti. Myös ulkolaisiin ralleihin on otettu osaa erittäin aktiivisesti. Tästä osoituksena ovat ne lukuisat palkinnot joita kerholaisemme ovat saaneet, lähinnä pitkien ajomatkojensa ansiosta. Kerhopalkinnon Hondbruk-rallista kerhomme voitti jo toisen kerran.

Kerhoiltoja on kauden aikana järjestetty useilla paikkakunnilla mm. Helsingissä, Kouvolassa ja Lahdessa.

## PIKKUJOULU

Pikkujoulu juhlat vietetään perinteellisen riehakkaasti tällä kertaa Helsingin lähistöllä. Paikkaa ei ole vielä löyty lukkoom. Pyytäisin pikaisia ilmoittautumisia ja ilmoittautuminen on SITOVA. Tulen lähettämään jokaiselle asianomaiselle kirjeen, jossa ilmenee paikka, aika ja vahvistus. Hintaesimerkki: (Turuntien Motelli) ruoka 15 mk, yöpyminen 2-4:n hengen huoneissa a 40 mk/yö johon sisältyy aamiainen.

On mahdollista, että juhlat tullaan järjestämään Helsingin alueella jossain ravintolassa jos yöpymistä tarvitsevia ei ilmaannu. Jolloin ei maksun suuruudeksi jää muutakuin ruokailun hinta.

### ILMOITTAUTUMISET OSOITTEELLA:

Clavi Autio

Metsäpurontie 10 A 9

00630 HELSINKI 63

# DÜRKOPP

## VASTAUKSIA MOTORISTISSÄ N<sup>o</sup>2 OLLEESEEN KYSYMYKSEEN

Tistopyyntö Dürkopp-merkkisestä fillarista sai mut tarttumaan ikälöppuun kirjoitusmasiinaani ja tässä sitä tulee—tietoa nimittäin.

Dürkopp on vanha saksalainen merkki, fabriikki valmisti myös ompelukoneita ja kuulalaakereita. Ensimmäinen auto tuli tehtaalta 1898. Konepyörien valmistus aloitettiin 1901 yksipytyisellä, jota seurasi pian useita V-moottorimalleja ja 1903 jopa Saksan ensimmäinen nelisylinterinen. Tehdas kuului Saksan moottoripyörä rakennuksen pioneereihin ja sen tuotteet olivat tannettuja hyvästä laadusta. I-maailmansodan jälkeen tehdas keskittyi ajoneuvopuolella pääasiassa autoihin ja vasta 30-luvulla aloitettiin jälleen pyörien valmistus suurissa erissä. Aluksi käytettiin 75 ja 100cm<sup>3</sup>:n Sachs moottoreita. Sota katkaisi kuitenkin taas kaksipyörä tuotannon ja seuraavat mallit olivat v. 1949 100 ja 125 cm<sup>3</sup>:n kaksitahtiset, edellisessä oli ILO ja jälkimmäisessä Sachs-moottori.

Vuonna 1951 valmistui ensimmäinen omalla moottorilla varustettu Dürkopp, 150 kuutiainen yksipytyinen kaksitahtipyörä. Tehoa löytyi 7,5 hv. 1953 seurasi 200 kuutiainen malli, joka kehitti 8,2 hv sekä 1954 samalla moottorilla varustettu rullaaaja (Roller = saksalainen nimitys skooterille). 1958 Dürkopp valmisti kahta 175 kuutiosta mallia ja 200 -kuutiosta mallia. 1959 valmistettiin vielä 175-kuutiosta joka kehitti 10,5 hv, mutta pian tämän jälkeen tehdas lopetti moottoripyörien valmistuksen, samoin kuin Barthel-konserniin kuulunut sisarfirma Ardiekin. Vuosisadan alun Dürkoppit olivat nelitahtisia ja 30-luvulta loppuun asti kaksitahtisia.

Valmistajat aikajärjestyksessä:

I Nikolaus Dürkopp, Fahrrad & Maschinenbau, Bielefeld

II Dürkopp-Werke A.G. Bielefeld, Nikolaus Dürkopp-Strasse

Edellisen olen mukailleen kääntänyt kirjasta: Erwin Tragatsch, Motorräder in Deutschland, Österreich und Tschechoslowakei 1894 - 1971. Kirja ilmestyi muutama kuukausi sitten ja käsittää kaikki Saksassa, Itävallassa ja Tsekkoslovakiassa mainittuina vuosina valmistetut moottoripyörät luettelomaisesti. Kirja on melko runsaasti kuvitettu, sensijaan teknillisille tiedoille ei ole uhrattu paljoakaan tilaa.

Kaksipyöräterveisin Kalervo Sirkkiä, Siltavoudink. 1

24100 SALO 10

Kävim MP-näyttelyssä maaliskuussa ja siellä oli ilmaisjake-  
lussa MOTORISTI-lehtenne. Sivulla 4 joku pyysi tietoja Dürkopp-merk-  
sestä pyörästä. Koska itselläni on joitakin tietoja, voin kertoa  
seuraavaa :

Koska vuosimalli oli ehkä -52 on parasta luetella kaikki vaihtoehdot. 1949 Dürkopp-Werke AG Bielefeldissä esitteli uudet mallinsa, joissa oli 98 cm<sup>3</sup> ILO-ja 123 cm<sup>3</sup> Sachs-moottorit. 98 cm<sup>3</sup> ILO: 1-syl. 2-taht. Sylinterinmitat 48x54 mm, teho n. 3 hv, kaasutin Bing tai oma konstruktio, magneettosytytys 6V Bosch, vaihteita todennäköisesti 3. Huippunopeus siinä 75-80 km/t. 123 cm<sup>3</sup> Sachs: 1-syl, 2-taht, syl. mitat 54x54 mm, teho n. 4hv/4800r/min. Kaasutin Fichtel & Sachs, Bosch-magneetto ja vaihteita kolme. 1951 tuli ensimmäinen sodanjälk. malli, jossa oli oma moottori. Se oli 147 cm<sup>3</sup>:n kaksitahtinen jonka sylinterinmitat olivat 57x58 mm ja teho 7,5 hv/5000 r/min. 1953 tuli samalle pohjalle rakennettu 198 cm<sup>3</sup>:n malli, jonka sylinterinmitat olivat 62x58 mm ja teho oli 8,2 hv.

Enempää tietoja en ole saanut ongituksi esiin ja nämäkin olivat kiven takana. Uskon että haluttu malli löytyy noiden joukosta. Tiedoissa voi olla pieniä epätarkkuuksia, mutta sille en voi mitään.

Markku Manninen  
29280 JÄRVIMAA

Sainpa käteeni MP-näyttelyssä sunnuntaina Motoristi-lehden, josta huomasiin sattumalta että halutaan tietoja Dürkopp moottoripyörästä. Miulla on ollut tuollaisten pyörä vuosia sitten. Tekn. tietoja ja arvoja en muista, mutta koska pidän korjaamaa on minulla vielä varaosakirja mallista MD 150 ja tuskimpa näitä muita Suomeen on tuotukaan. Joitakin käytettyjä osia voisi ehkä löytyä tuttavaltani

Poikkeus vähän aiheesta ja samalla mainitsen että minulla on myytävänä vielä paljon erimerkkisten moottoripyörien osia ja tiiviste sarjoja 50-60 luvun malleihin mm. Aermacchi, AJS, BMW, DKW, Moto-Guzzi, NSU-Rumi, Triumph, Zündapp ym.

Kuusan Konekorjaamo  
E. Wälimäki  
41370 KUUSA | 941-41111 tai Kuusa 112

Porukka Sepi muisti kortilla Prahasta, ollessaan seuraamassa kuuden päivän ajoja. Kiitos!

AIMO

Sarjassamme

SAAMMEKO ESITELLÄ MOOTTORIPYÖRÄN ?

seuraa nyt toinen osa. Tarkastelumme kohteena on tällä kertaa aikanaan (ja tänä päivänäkin) poikkeuksellisen suorituskykyinen moottoripyörä, nimittäin



"BLACK SHADOW"



VINCENT BLACK SHADOW - LEGENDAARINEN MOOTTORIPYÖRÄ

Vincent-tehtaan ensimmäiset omat moottorit olivat yksisylinterisiä 500-kuutioisia. Kun näitten pyörien tehoa haluttiin nostaa samalla kuitenkin tinkimättä luotettavuudesta ja pitkäikäisyydestä ruvettiin kehittämään kaksisylinteristä V-moottoria. Ensimmäinen sellainen oli malli Rapide, jossa oli 1000-kuutiainen V-2 moottori, sylinterien välisen kulman ollen 47°. Tämä ilmestyi vuonna 1938, ja kuului ns. "series A":han. Sodan jälkeen ilmestyneessä "series B":ssä oli tehty muutoksia, mm. sylinterien välinen kulma oli nyt 50°. Vihdoin vuonna 1948 valmistettiin ensimmäinen Black Shadow - itse asiassa viritetty Rapide. Jo Rapide oli saavuttanut vankan maineen moottoripyöräilijöiden keskuudessa, Black Shadow mykisti asiantuntijatkin!

Vincent'in kestävyys ja luotettavuus perustui perusteelliseen suunnitteluun ja huolelliseen valmistukseen. Tehtaan työntekijöistä oli suuri osa innokkaita moottoripyöräilijöitä. Moottori koottiin valikoituista ja sovitetuista osista, nopeimmissa malleissa oli mm. kiertokangas hiottu.

VINCENT BLACK SHADOW, SERIES "C"

TEKNILLISIÄ TIETOJA

Moottori

Kansi ja sylinteri ovat kevytmetalliseosta, sylinteriputket ovat valumetallia ja kutistettu paikalleen. Kiertokangas ovat 65 tonnin nikkeli-kromiterästä, kiillotettuja. Kiertokangen alalaakerit ovat

kolminkertaiset rullalaakerit kullekin kiertokangelle. Venttiilejä nostaa kaksi nokka-akselia, jotka sijaitsevat niin korkealla, että työntötankojen pituus on vain 152 mm. Lucas magneetto saa käyttövoimansa jakopuolen rattaista. Voitelu on kuivasumpputyypin, ja öljy suodatetaan suuren Tecalemit-suodattimen avulla.

Runkolaakereita on neljä, kaksi kummallakin puolella. Kolme näistä on rullalaakereita, neljäs on kuulalaakeri joka samalla pitää kampiakselin päittäissuunnassa paikallaan.

Vauhtipyörät on valmistettu 40 tonnin hiiliteräksestä, ja kampiakseli on nikkeli-kromiterästä.

#### Voimansiirto

Vaihdelaatikko on yhdysrakenteinen moottorin kanssa. Vaihdelaatikon akselit on laakeroitu vahvoihin kuulalaakereihin. Ulkopuolista vaihteenoitinta voidaan myös käyttää käsin vaihtamiseen. Kolminkertainen 3/8 tuuman moottoriketju on kevytmetallisessa ketjukotelossa, joka on yhtä kappaletta kampiakselin kanssa. Moottoriketjun kireyden säätö tapahtuu kotelon ulkopuolelta.

Kytkin on Vincent'in oma keksintö. Se on yksilevyinen ja sijaitsee omassa öljystä eristetyssä kotelossaan. Se on hyvin kevyt käyttää mutta kykenee automaattisesta tehokkuestaan johtuen siirtämään suurenkin voiman luistamatta.

Takapyörään voidaan asentaa kaksi ketjupyörää, yksi kummallekin puolelle. Siten välityksen muuttaminen on helppo tehdä nopeasti. Takaketjun kireyttä säädetään nerokkain käsiasäätöisillä muttereilla, mitään työkaluja ei tarvita ja säätö tapahtuu alle minuutissa.

#### Sähkölaitteet

Sytytys tapahtuu Lucas magneetolla, automaattinen ennakkosäätö. Laturi on Miller'in 50-wattinen. Akku on kapasiteetiltaan 13 ampeerituntia.

#### Kaasuttimet

Amal'in kaasuttimia on kaksi, kurkun halkaisija 29 mm.

#### Runko

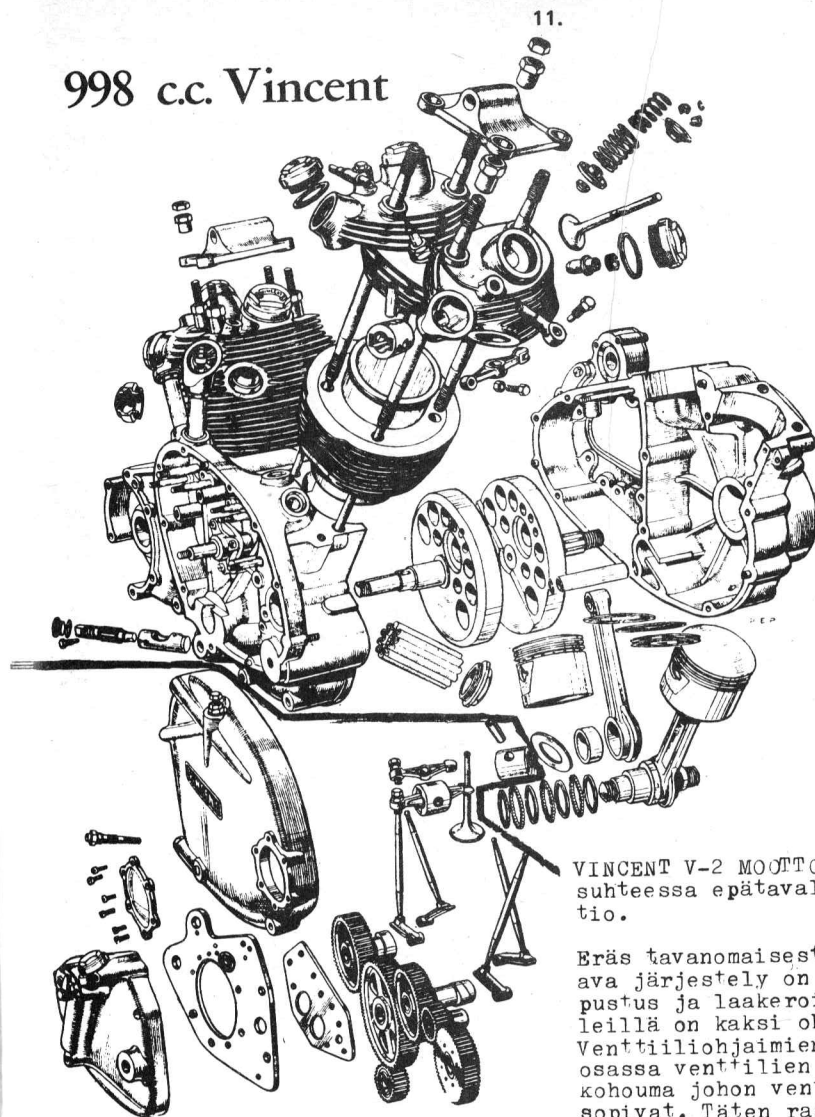
Modernissa Vincent'issä ei runkoa juuri olekaan !

Siinä on erikoisen voimakas ohjauspää joka on kiinnitetty etummaisen sylinterin kanteen. Voimakas kolmiomainen öljytankki tukee sitä takimmaisen sylinterin kanteen. Kolmiomainen takakeinuhaarukka joka on kiinnitetty moottorin takaosaan muodostaakin sitten loput rungosta. Takajousituksen joustomatka on 6", ja on nestevaimennettu.

#### Etuhaarukka

Etuhaarukka on varmasti eräs mielenkiintoisimpia yksityiskohtia Vincent'issä. Se on tehtaan oma keksintä sekin. Tämä "Girdraulic" haarukka perustuu vanhaan ns. "risuhaarukkaan", mutta se on paljon voimakkaampi kuin muut. Siinä on erittäin tukevat kevytmetalliset varret, jotka takaavat sen ettei haarukka hievahda milliaakaan voimakkaassakaan rasituksessa. Nesteiskunvaimennus tekee siitä erittäin

## 998 c.c. Vincent



VINCENT V-2 MOOTTORI on monessa suhteessa epätavallinen konstruktio.

Eräs tavanomaisesta eniten poikkeava järjestely on venttiilien riipustus ja laakerointi. Venttiileillä on kaksi ohjainta kullakin. Venttiiliohjaimien väliin jäävissä osassa venttiilien varvesta on pieni kohouma johon venttiilien nostajat sopivat. Täten rasitus venttiili-

ohjaimiin on erittäin kohtuullinen, ja ne ovat siten hyvin pitkäikäisiä. Venttiilivipujen kiinnitys on niin ikään varsin omalaatuinen. Tästä kuvasta ilmenee myös selvästi miten lyhyitä venttiilien nostotangot ovat. Sylinterin kansien yläpuolella näkyvät nelikulmaiset korvakkeelliset levyt ovat moottorin kiinnittämiseen runkoon. Tarkkaan katsoen huomaa myös että kannen pultit ovat ontot, kulkien niiden sisäpuolella pinna-pultit joilla edellä mainittu kiinnityslevy kiinnitetään sylinterien kansiin. Venttiilivipujen omalaatuisesta kiinnitystavasta johtuen saatetaan myös se etu, venttiilijouset ovat melko kaukana kuumista kaasuista; mitään erikseen tiivistettävää venttiilikoneistokotelo ei myöskään ole ! Kuvasta ilmenee myös selvästi kiertokankien laakerointi kolminkertaisella rullalaakerilla. Jakopuolen rattaita on tässä moottorissa melkoisesti, ja ne ovat ulkopuolelta tuettu niiden edessä näkyviin ulokepelteihin.

miellyttävän ajaa. Jos iskunvaimennin on huollettava, voidaan se irroittaa, mutta siitä huolimatta pyörällä voi ajaa täysin turvallisesti. Jousia ei tarvitse vaihtaa sivuvaunukäyttöä varten, vaan ne voidaan säätää jäykemmiksi muutamassa minuutissa käyttämättä mitään lisäosia.

#### Jarrut

Vincent'issä on neljä jarrua, läpimitta 7" (178 mm). Nämä antavat aivan erinomaiset jarrutusominaisuudet, eikä Vincent'issä ole pelkoa jarrujen kuumenemisesta. Koska jarrurumpuja on kaksi kullakin pyörällä niissä ei ole mitään vääntöä ja pyörä kulkee ehdottoman suoraan rajussakin jarrutuksessa.

#### Pyörät

Pyörissä on erittäin suurikokoiset rullalaakerit jotka kestävät vähintään yhtä kauan kuin koko pyöräkin. Pyörät ovat irroitettavissa alle minuutissa ilman työkaluja, ja takapyörän voi asentaa kummin päin vain. Jarrurummut voi irroittaa koskematta pinoihin. Standardirenkaat ovat takana Avon Supreme 19 x 3.50" ja edessä Avon Speedster 20 x 3.00"

#### Tankit

Polttoainesäiliö on puristettua teräspeltiä, sisältö 3 3/4 gallonia eli 17 litraa. Öljysäiliö joka siis muodostaa osan rungosta pitää sisällään kuusi pinttia eli 3,4 litraa öljyä.

#### Numerotietoja

Maavara 150 mm  
 Akseliväli 1.420 mm  
 Leveys 650 mm  
 Pituus 2.175 mm  
 Paino 207 kg  
 Polttoaineenkulutus 5-6 l/100 km  
 Matkanopeus 160 km/t  
 Huippunopeus 200 km/t  
 pienin nopeus IV-vaihteella 29 km/t

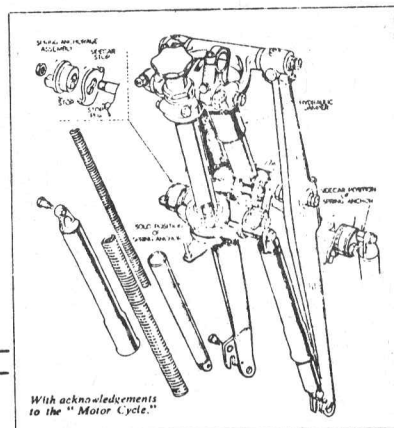
Suurin turyallimen nopeus  
 I vaihteella 104 km/t  
 II vaihteella 136 km/t  
 III vaihteella 175 km/t  
 Kiihtyvyys  
 0-96 km/t 6,5 sekunttia  
 0-160 km/t 21 sekunttia

MOTOR CYCLING TESTAA: VINCENT' BLACK SHADOW eli PALJON MOOTTORIPYÖRÄILEVÄ LEHTIMIESTEN JOUTUU MUUTTAMAAN KÄSIYKSIÄÄN NOPEASTA MOOTTORIPYÖRÄLLÄAJOSTA

Kun kirjoitin Vincent-HRD Rapide'ista en ollut löytää sanoja millä kiittää Rapide'n loistavia ajo-ominaisuuksia ja sen nopeutta. Nyt Stevenage'in supermiehet ovat kuitenkin ylittäneet itsensä tekemällä tästä "tornaadosta" sport-mallin.

Tutkikaamme mikä tekee tästä Black Shadow'istä edeltäjänsä, maailman nopeimmasta standardimoottoripyörästä, vielä nopeamman.

Kaasuttimien läpimittaa on nostettu 1 1/8":aan. Puristussuhde on korotettu 7,3:1:een, venttiilijouset ovat kolminkertaiset. Ensimmäi-



"GIRDRAULIC" ETUHAARUKKA

sen vaihteen välityssuhde on 7,25 ja vaihteensiirtäjämekanismia on kevennetty nopean vaihtamisen helpottamiseksi.

Kaikki moottorin osat ovat erikoisesti valikoituja ja sovitettuja, Lucas-magneetto on testattu laboratorioissa ja sylinterin kannet, sylinterit ja kampiakammio kansineen on käsitelty "Pylumin"-menetelmällä jotta pölymaalaus pysyisi niiden pinnassa. Nopeusmittarina on Smiths'in jalo 5-tuumainen jossa huippulukemana varsin vaikuttavat 150 mailia tunnissa.

Seurattuani Vincent-HRD:n erittäin vakuuttavaa ajo-ominaisuuksien näytettä vuoden 1948 Senior Clubman-kilpailussa on minun turha enää lisätä superlatiiveja siitä. Kirjoitin hiljan Rapide:sta että nopeat kurvat voidaan ajaa päättäväisesti valittua linjaa pitkin, eikä kiitoksia siinä suhteessa ole tarve lisätä kokemuksistani tällä pyörällä, Kävelynopeuden yläpuolella ei tämän pyörän käsittelyssä ole minkäänlaista ponnistuksen tunnetta.

Minulta meni pari päivää ennekuin oin käynnistystekniikan, mutta haluaisin tässä huomauttaa että pyörällä oli sen saadessani ajettu 2.000 erittäin rankkaa testimailia. Vaihduani siihen uudet Champion NAB tulpat oli käynnistystapa kylmänä seuraava: molemmat ilamkuristimet kiinni, pieni ryyppy vasemmanpuoleiselle kaasuttimelle, käsi oikeanpuoleisen kaasuttimen suulle ja kolme polkaisua. Sen jälkeen olemattoman pieni kaasu päälle ja moottori käynnistyi ensimmäisellä polkaisulla. Moottorin ollessa kuumana ei mitään erikoisia toimenpiteitä tarvittu, mutta mikäli pyörä oli seissyt vasemmanpuoleisella sivuseisontatuella, valui oikeanpuoleinen kaasutin yli ja antoi siten liian rikkaan seoksen sylinterilleen.

Erittäin "äkinäisen" kytkimen ja raskaan ensimmäisen vaihteen välityksen takia koin muutamia pelottavia lähtöjä ennekuin sain oikean tunnun asioihin, ja pieni harjoittelu liikenteessä johti täydelliseen hallintaan. Kaksi sormea riittää tämän itsetehostetun kytkimen nostamiseen, joka mukisematta siirtää moottorin voiman. Vaikkakin suurehkoja kierroksia tarvittiin pehmeään lähtöön oli täysin mahdollista ajaa 18 mph nelosvaihteella ja kiihdyttää tällä 3,5-suhteella 22 mph:sta. Tämä hiljaisilla kierroksilla ajaminen ei tuntunut sopivan etummaiselle sytytystulpalle, eikä hiljaisilla kierroksilla ole syytä ajaakaan koska kaikki vaihteet olivat täysin äänettämiä.

Vaihtaminen tuo aiheen kritiikkiin, vaihteistolla oli taipumus kuleutua vapaalle moottorijarrutuksessa eikä kolmosvaihdetta saanut hevien päälle yli 65 mph:n nopeudella kakkosvaihteella.

Minkään matkanopeuden määrittäminen avoimella tiellä ei ole mielekäs koska tien laatu ja ajajan kyvyt asettivat ainoan nopeusrajan. Kiihtyvyys 100 mph:n on jatkuva ja valtava - muutoin sitä ei voi kuvaila - ja ajettuani eräänä päivänä 362 mailia saavutin keskinopeuden jota en uskalla kirjoittaa.

Tällainen suorituskyky olisi mahdoton tai erittäin vaarallinen ellei jarrutusteho olisi tämän kahden mailin minuuttinopeuden tasolla. Viikaiskaapa merkintää jarrutusmatkasta - 30 mph:n nopeudesta 22 jalkaa ja 6 tuumaa! Ihmekä tuo että pyörän pysähdettyä löysin itseni pensatankin korkin päältä! Mikäli jotain Shadow'in etujarruja tehokkaampaa laitosta löytyy en ole varma siitä, haluasinko kokeilla.

Nopea ajo ei johtanut niin suureen polttoaineenkulutukseen kuin olin kuvitellut, seikka joka on helppo ymmärtää kun ottaa huomioon että

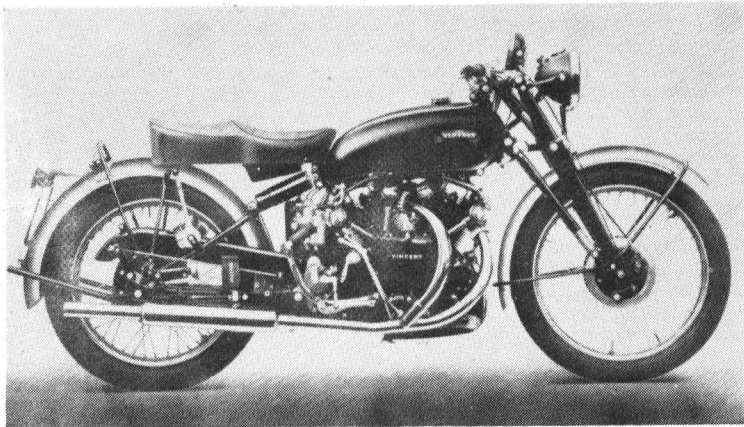
60 mph merkitsee vain karvan verran kaasua ja vaivaiset 2.700 kierosta minuutissa. Pitkän matkan ajoilla tankki ei niellyt kuin kolme gallonaa 178 mailin ajon jälkeen 75-80 mailin tuntinopeudella tuuli selässä. Tämä helppo ja vaivaton meno aiheutti pientä harmia muista liikennöijistä jotka jatkuvasti erehtyivät Shadow'in lähestymisnopeudesta sen äänettömästä kulusta johtuen. Vaimentimista kuului vain hiljainen murina, ja vaikka venttiilikoneiston ääni kuului se ei koskaan tullut häiritsevän kovaksi.

Värinöitä ei tuntunut millään kierrosluvulla, kakkosvaihteella aavistuksen verran huippukierroksilla.

Rauhallinen voiman tulo johtuu epäilemättä erittäin tukevasta moottorista jonka sylinterit ulottuvat pitkälle kampikammioon, joka on harvinaisen vankka - moottori joka takaa nopeuden ja luotettavuuden. Se muistuttaakin minua siitä, että minun on pyydettävä anteeksi tehtaalta että kytkinkotelon kanteen on kulunut syvennys paljosta kalistelusta suurissa nopeuksissa.

Täydet pinnat on annettava säädettävästä jousituksesta, erikoisen laajasti säädettävissä olevista jalkatapeista (joita jarrupoljin seuraa), Feridax'in istuimesta työkalukoteloineen, takaketjun helposta kiristystavasta työkaluja käyttämättä, kahdesta sivuseisontatuesta ja vankasta takaseisontatuesta, käsin säädettävistä jarruista ja ohjausvaimentimesta sekä ohjauksesta joka ei vaimenninta tarvinnut, vaihteenoitin-vaihdetangosta, sekä tukevista matkustajan jalkatapeista. Lyhyesti sanottuna, täydet pinnat moottoripyörästä jonka moottoripyöräilijät ovat rakentaneet ja suunnitelleet sellaisia moottoripyöräilijöitä varten, jotka ajavat paljon, kauas ja nopeasti.

Ja nyt, tietäen miltä tuntuu lävistää ilmakehä kahden mailin minuutinopeudella, lähen säveltämään uutta kiitoslaulua ...



SERIES "C" BLACK SHADOW MODEL

Torolf Fagerholm

#### VINCENT-HRD

Alkuperäistä Vincent-HRD moottoripyörää valmisti Howard R. Davies, kuuluisa TT-ajaja. Vuonna 1914 hän sai hyvin nuorena toisen tilan Senior TT:ssä (Isle of Man'in 500 cc kilpailu). Ensimmäisen maailmansodan aikana hän palveli lentojoukoissa ja kuulutettiin eräässä vaiheessa kadonneeksi, mutta moottoripyöräilijälle onneksi hän selvisi sodasta hengissä. Vuonna 1921 hän voitti Senior TT:n 350 cc AJS:llä ollen ensimmäinen ja ainoa henkilö joka on voittanut Senior TT:n 350-kuutioisella pyörällä.

Vuonna 1925 Davies aloitti oman moottoripyörän valmistuksen, ja hän risti sen HRD:ksi. Tällaisella pyörällä hän voitti Senior TT:n ennätysajalla 66,13 mailia tunnissa. Tämä lienee toinen ainutlaatuinen saavutus; TT-voitto moottoripyörän ensimmäisenä valmistusvuotena suunnittelijan ajamana. Tämän historiallisen voiton muistoksi oli jokaisen sen jälkeen valmistetun HRD:n ja melkein jokaisen Vincent-HRD:n tankissa Senior TT:n palkintopokaalin kuva. Vuonna 1927 voitti Freddie Dixon Junior TT:n (Isle of Man'in 350 cc kilpailu) 350-kuutioisella HRD:llä.

HRD oli tyypillinen 1920-luvun korkean luokan moottoripyörä. Useimmat osat olivat muualla tehdyt ja vain koottu HRD-tehtaassa. JAP-moottoreita käytettiin jousittamattomassa rungossa. Eräs uutuuks (siloin) oli satulatankki, samantapainen kuin nykyajan tankit (siihen aikaan tankit olivat yleensä pitkiä ja litteitä kiinnitettyinä kahyläputken väliin). Muutaman vuoden kuluttua tämä HRD-mallinen tankki oli melkein kaikissa pyörissä.

Vuonna 1928 HRD-yhtiö teki konkurssin ja nuori Phillip Vincent osti HRD-nimen. Phillip Vincent'illä oli ideoita takajousituksesta (harvinaisuus siihen aikaan). Moottoripyörämaailmalla oli vahvat ennakkoluulot takajousituksesta, ja useimmat silloin valmistetut takajousitukset olivat epäonnistuneita. Vincentin takajousituksen periaate oli sama kuin keinuhaarukajousituksen, ero oli vain kolmiomaisessa, erittäin tukevassa rakenteessa. Lisäksi jousest sijaitisivat satulan alla. Jousitus säilytettiin samanlaisena aina vuoteen 1956 saakka; ainutkukaan jousittamaton Vincent-HRD:tä ei ole valmistettu. Vincent-HRD:n jousitetun rungon menestys ennen toista maailmansotaa antoi epäilemättä virikkeen muille moottoripyöränvalmistajille takajousituksen käyttöönottoon.

Ensimmäisissä Vincent-HRD -pyörissä oli 350 ja 500 kuutioiset JAP-kansiventtiilimoottorit ja 600 kuutioinen sivuventtiilimoottori, myös JAP:in. Vaihdelaatikko oli Burman'in ja etuhaarukka vaihtoehdoisesti Druid tai Brampton.

Noin vuonna 1931 lisättiin mallistoon pyörä Rudge moottorilla (myytiin nimellä Python). 350 kuutioinen JAP oli silloin jo jätetty mallistosta. Samoihin aikoihin muutettiin rungon rakennetta hieman. Alkuperäinen runko oli täysin kolmiomainen, nyt otettiin käyttöön tavanomaisempi neliömäinen runko. Muutamia vuosia myöhemmin tuotiin markkinoille malli "W" 250 cc Villiers moottorilla. Tämä oli pyrkimys "vesitiiviiseen" moottoripyörään; moottori ja vaihdelaatikko oli koteloitu ja siinä oli kiinteät jalkasuojukset. Moottori oli kaksitahtinen ja vesijäähdytetty muistuttaen jonkin verran Scottia.

Vincent'in kaksinkertaiset jarrut ilmestyivät vuonna 1934, ja niillä tuli olemaan suuri merkitys pyörän kehitykselle kun myöhemmin suuret moottorit otettiin käyttöön.



Vuonna 1935 tapahtui mallistossa suuri muutos: ensimmäinen Vincent'in oma moottori otettiin käyttöön. Tämä oli 500 kuutioinen ja yksisylinterinen. Siitä käytettiin nimeä Meteor, hieman viritetympi oli Comet ja Comet Special. Tällä moottorille oli tunnusomaista erittäin korkealla sijaitseva nokka-akseli, jonka ansiosta työntötangot olivat hyvin lyhyet.

Vincent'in rungon erinomaiset ominaisuudet houkuttelivat vielä tehokkaamman moottorin kehittämiseen, ja vuonna 1938 tuli ensimmäinen Rapide, jossa oli 1000 kuutioinen moottori. Se oli rakennettu periaatteessa kahdesta Meteor-sylinteristä ja yhteisestä kampiakammioista. Näin Vincent-tehtaasta tuli "Maailman nopeimman moottoripyörän" ja "Maailman turvallisimman moottoripyörän" valmistaja; nämä olivat iskulau-seita joita käytettiin aina vuoteen 1956 saakka. Valitettavasti näissä 1000 kuutioisissa käytettiin vielä Burman'in vaihdelaatikkoa, eikä kytkin oikein pystynyt välittämään moottorin valtavaa voimaa. Vuodesta 1936 lähtien tehtiin ainoastaan omin moottorein varustettuja moottoripyöriä.

Vuonna 1946 lähti ensimmäinen sodanjälkeinen 1000 kuutioinen Rapide, B-sarjaa, Vincent-HRD tehtaasta Stevenage'issä. Moottorin sylinterien välinen kulma oli nyt 50° (A-sarjan moottorissa 47°) ja vaihdelaatikko oli yhteen rakennettu moottorin kanssa, kytkin oli Vincent'oma keksintö. Siinä oli eräänlainen tehostus, sen käyttö oli hyvin herkkää ja se pystyi hyvin siirtämään moottorin voiman vaihdelaatikkoon. Mitään varsinaista runkoa ei B-sarjan Rapide'ssa ollut; öljytankki toimi "selkärankana", sen etuosaan oli ohjauslaite kiinnitetty, massiivinen moottori oli sen alla ja jousitettu takaosa rungosta oli sen moottorin takaosaan kiinnitetty. Polttoainesäiliö oli öljytankin päällä. Kaksinkertaiset jarrut säilytettiin, ja etuhaarukka oli Brampton'in. Uutta oli myös nykyaikainen satula. Eräs erikoisuus Vincent'in rakenteessa aiheuttaa sen, että etupyörä on irroitettava sylinterinkanta poistettaessa.

Vuonna 1948 mallistoon lisättiin kolme pyörää. Ensimmäinen oli Meteor. Se oli Rapide'n kaltainen, takimmainen sylinteri oli vain jätetty pois ja siinä käytettiin erillistä Burman-vaihdelaatikkoa. Comet oli kuten edelläkävijänsä viritetty Meteor. Kolmas pyörä oli ilmeisesti kuuluisin Vincent kautta aikojen - Black Shadow. Black Shadow oli itse asiassa viritetympi laitos Rapidesta. Se on helppo tunnistaa koska kampiakammio ja sylinteri ovat mustia, edelleen siinä oli suurikokoinen nopeusmittari ja rivoitetut jarrurummut. Kun sitä testattiin eri lehtien toimesta saatiin sille yleensä huippunopeudeksi noin 125 mailia tunnissa (200 km/t), ja silloin oli bensini varsin heikkolaatuista. Vasta muutamia vuosia sitten on maailman nopeimman standardimoottoripyörän arvonimi otettu Vincent Black Shadow'iltä, ja siihen on tarvittu huomattavasti viritetympiä moottoripyöriä ja korkealuokkaisempaa bensiniä. Shadow'it ja Rapide't kiihdyttivät 30 mph:iin 1,2 sekunnissa ja 60 mph:iin 6 sekunnissa. Black Shadow'in huippunopeus kolmosvaihteella oli 110 mph ja kakkosvaihteella 95 mph (175 ja 150 km/t). Rapide'n huippunopeus oli 110 mph, Comet'in 95 mph ja Meteor'in 85 mph. Kaksisylinterinen Vincent painoi n 460 lb, yksisylinterinen n 390 lb (210 ja 170 kg).

Näihin aikoihin rakennettiin erä speedwaymoottoreita, jotka oli tehty "A"-sarjan kampiakammioista ja "B"-sarjan sylinteristä. Nämä eivät olleet erikoisemman onnistuneita, mutta erällä moottorilla rikkoi tehtaan koeajaja George Brown Cadwell Park'in kierrosennätyksen.

Vuonna 1949 seurasi "C"-sarjan Vincentit, joita tehtiin vuoteen 1951 saakka. Monia yksityiskohtia parannettiin, joskin moottorit olivat melkein identtisiä "B"-sarjan kanssa. Takajousitukseen lisättiin

neustekunvaimennus, ja etuhaarukoiksi tuli nyt Vincent'in oma patentti, Girdraulic-haarukat. Niissä oli pikasäätö sooloajosta sivuvaunukäyttöön. Black Shadow, Rapide ja Comet malleja tehtiin mutta Meteor jätettiin pois. "C"-sarjassa ohi uusi tulokas Black Lightning, korkealle viritetty muunnos Rapide'sta, ja Grey Flash oli vastaava 500 kuutioinen. Grey Flash'issä käytettiin Albion vaihdelaatikkoa. Black Lightning osoittautui erittäin menestyksekkääksi, monia ennätyksiä rikottiin, ja rikotaan edelleen. Grey Flash ei menestynyt erikoisemmin, Norton'it ja muut erikoisvalmisteiset kilpikoneet löivät sen laudalta. Grey Flash -joukkue kilpaili vuoden 1951 TT:ssä ja joukkueen paras nopeus oli 85 mph parhaiten sijoittunut oli Ken Bills joka saavutti 11 sijan. Pyörät olivat erittäin luotettavia ja kaikki saapuivat maaliin. Eräs nuori harjoittelija Vincent-tehtaassa oli John Surtees. Hän ajoi Brands Hatch'in kaltaisilla lyhyillä radoilla Grey Flash'illä ja menestyi hyvin.

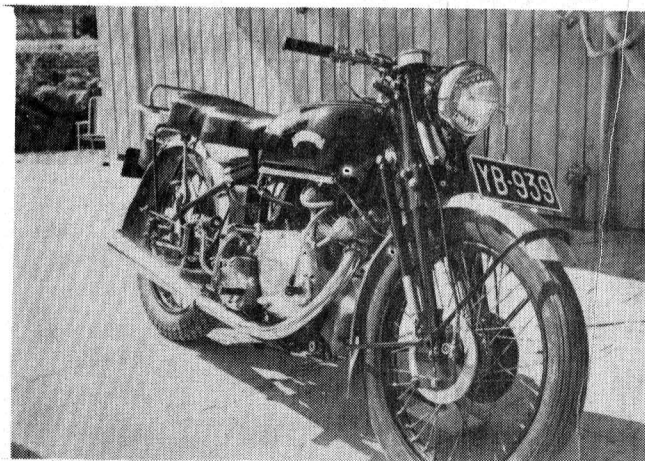
Näihin aikoihin asiat luistivat kehoonlaisesti Vincent'illä. Tarkoitus oli saada aikaan sopimus ilmavoimien kanssa Picador-moottoreista radio-ohjauttuihin maalilentokoneisiin, mutta se ei onnistunut (Picador oli Rapide-moottorista kehitelty). Yhtä huonosti kävi niiden suunnitelmien, joiden mukaan Vincent olisi varustanut Indian'it tehokkaimmin moottorein. Vuonna 1954 tehtiin erä kevyitä moottoripyöriä yhteistyössä NSU-tehtaan kanssa (moottorit olivat NSU:n, muut osat englantilaisia).

Vuonna 1954 ilmestyi "D"-sarjan Vincent'it. Nämä olivat "B" ja "C"-sarjan Vincent'ien kaltaisia, mutta rungon takaosa oli muunnettu siten, että satula oli kokonaan jousitettu. Öljytankki sijaiti nyt satulan alla ja magneeton sijasta oli puolasytytys. Rapide ja ja Black Shadow'ejä tehtiin ja vain yksi ainoa Comet. Vuonna 1955 tuli kokonaan katettu Black Knight (moottori sama kuin Rapide) ja samoin täysin katettu Black Prince (moottori sama kuin Black Shadow) sekä Victor, joka oli katettu Comet (tätäkin tehtiin vain yksi kappale).

Vuonna 1956 lopetettiin Vincent pyörien tuotanto. Tehtaan osti Harper Engines Ltd, ja tämän yhtiön toimesta jatkettiin sodanjälkeisten mallien varaosatuuanttoa. Näinollen Vincent'eihin saa melkoisen hyvin varaosia verrattuna muihin samanikäisiin moottoripyöriin.

Peter A. Green

(käännös T Fagerholm)



Vieressä Pelle Lillqvistin erittäin hieno Comet



Englannissa toimii monien muiden yhteen ainoaan merkkiin erikoistuneiden kerhojen tavoin myös the Vincent-HRD Owners Club. Se lienee suurimpia lajissaan, jäseniä on vajaat 2.000, suuri osa Englannin ulkopuolella. Kerho on varmasti kaikkein innokkaimpia, onhan Vincent-HRD erikoisimpia ja voimakkaimpia moottoripyöriä mitä Englannissa koskaan on valmistettu. Kerholehden nimi on lyhyesti ja ytimekkäästi MPH (mailia tunnissa) ilmeisesti kuvastaen Vincent-HRD:n nopeutta. Lehti on ilmeisesti paras lajissaan. Se on siististi painettu ja kuvitus on korkeatasoista ja runsasta. Joka numerossa julkaistaan mm. kuva jostain Vincent-HRD:stä tai HRD:stä lyhyen esittelyn kera.

Kerholla on erittäin vireä varaosapalvelu. Paljon osia tehdään uudestaan kun vanhat varastot ovat loppuneet. Ruostumattomasta teräksestä valmistetaan mm. pakutkia ja pultteja. Jakopyöriä on valmistettu nailonista (niiden paremmuus teräksisiin pyöriin verrattuna näkyy olevan erimielisyyksien kohteena).

Kerhon toiminta noudattaa yleisiä linjoja; alaosastoja on puoleltoistakymmenellä/paikkakunnalla Englannissa sekä mm. USA:ssa ja Australiassa, ja näillä on kokouksia 1-4 kertaa kuukaudessa. Vuosittain järjestetään lukuisia ralleja.

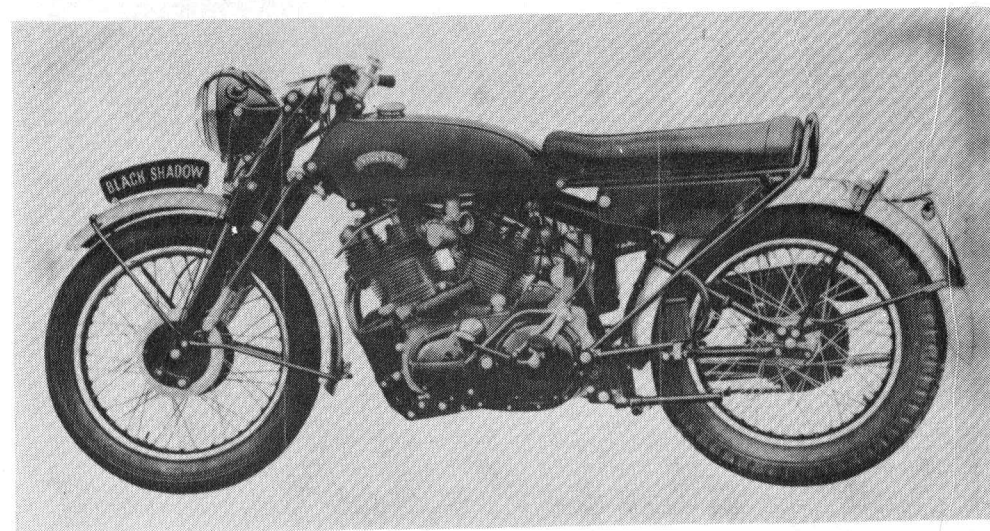
Kerhossa on kaksi suomalaista jäsentä, jotka myös ovat meidän kerhomme jäseniä, nimittäin Pelle Lillkvist ja Pekka Urrila, molemmilla on 500-kuutioiset Vincentit.

Vaikkakin Vincent-kerhoon liittyminen edellyttää periaatteessa Vincent-merkkisen pyörän omistamista, voi siihen nykyään liittyä muutenkin. Ketä kerho kiinnostaa voi ottaa yhteyden esimerkiksi minuun, ja lähetän lähempiä tietoja kerhosta.

#### VINCENT-HRD SUOMESSA

on harvinainen näky. Tietämäni mukaan Vincent Comet edjä lienee 5-6 kappaletta. Huhujen mukaan pitäsi jossain olla Egli-Vincent tai Norvin (= Vincentin moottori Nortonin rungossa), ja yksi vanhempi 1.000-kuutioinen Vincent. Vincent on ilmeisesti aikanaan ollut niin kallis pyörä ettei kukaan ole ryhtynyt markkinoimaan sitä suuremmissa määrin. Tänä päivänä sellaisen myynti ei varmaankaan olisi mahdollista vaikka se olisikin tavallisia pyöriä kalliimpi.

tf



#### THE SERIES "D" BLACK SHADOW

Nämä kaksi kirjoitusta öhi Helsingin Sanomain yleisön osastolla ja niissä on varsin positiivista asiaa moottoripyöräilijöiden puolesta. Kumpu niitä vain olisi enemmän.

#### Pärinäpoikien puolesta.

Olen keski-ikäinen äiti enkä omista moottoripyöräileviä poikia, mutta silti haluan sanoa teidän "pärinäpoikien" puolesta jonkin sanan. Oikein sääliittää, kun aikuiset aina teitä haukkuvat pärinän takia. Ymmärrän, että ne pyörät, mopedit ja moottoripyörät ovat tuossa iässä 20:n molemmin puolin rakkaita, ja täytyyhän teidänkin jossain ajaa. Onselvä, että jalankulkijoita on varottava ajettaessa, etenkin lapsia. Esim. Helsingissä näkee, miten arkoina katselette siellä autojonojen välissä, että kuinka tässä uskaltaa lähteä liikkeelle, vaikka monenkin on varmaan ajettava työssäänkin ko. pyörillä. Kaikki me ihmiset kaipaamme edes pientä myötätuntoa. Tässä teille, moottoripyöräajat, edes yksi ystävällinen mielipide mieluisasta harrastaksestanne.

Äiti, jota ei pärinä häiritse.

Pärinäpojilla on terve harrastus.

"Äiti, jota pärinä ei häiritse". Kiitos teille sydämmellisessä kirjoituksessanne. On hyvää, että on joku, joka ajattelee lämmöllä pärinäpoikia eli prätkistejä.

Itse olen prätkistipoikien äiti ja onnellinen siitä, että vilkkaat iloiset poikani, vaikkakin pitkätukkaiset, eivät maleksi kaduilla alkoholin ja huumeiden perässä eivätkä tupakat suussa ah-sivulle 26....

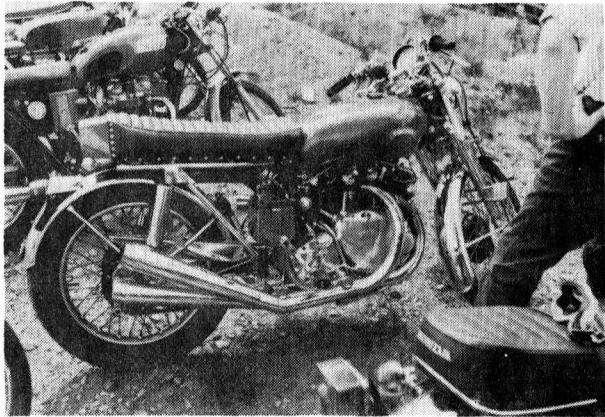
# ANDERSTORP-72

Varhain lauantai-aamuna 22. heinäkuuta 1972 oli määrä lähteä Anderstorpiin. Suosikkikartanlukijani kanssa kuormasimme Hondan selkään yöpymisvarusteemme ja karautimme kohti länttä. Tukikohtamme oli nimittäin kesällä Göteborg. Näin ollen ajomatkaa piti olla vain puolisentoistasataa kilometriä. Joka luulee, että kaikki Ruotsin tiet ovat leveitä ja kesätopäällysteisiä, ei ole ajanut suorinta tietä Göteborgista Anderstorpiin. Turhan pitkä pätkä oli väsyttävää (CB350 + 2 henkeä + varusteet) ja ketjujen kannalta inhottavaa sotatietä. Olisi pitänyt kiertää päätteitä pitkin.

Yleensä Anderstorpiin saavutaan Gislavedin kautta. Gislaved on pikkukaupunki 6-7 km ennen Anderstorpia. Rauhasen yöunen toivossa pystytimme telttamme pienuoleiselle leirintäalueelle muutama kilsa ennen Gislavedia. Paikka oli-

kin ehkä hiukan vanhemman moottoripyöräväen suosiossa. Poikkeuksen teki alueelle pesiytynyt kovähäninen, joskin rauhanomainen moottoripyöräjengi, jonka jäsenten lampannahka liivien selässä teksti "Hawks Göteborg". Naapureiksemme sattui kaksi norjalaista seitsenpuolikasta Suzukia, ruotsalainen BSA Lightning ja tanskalainen kaunisääninen Rocket 3. Kauempana oli joukko engelsmanneja jaloine ratsuineen. Suomalaisia oli lisäksemme pari pyörää Kuopion läänistä ja yksi Helsingistä.

Emme olleet aikaisemmin käyneet Anderstorpissa. Olimme varautuneet lukuisten pyörien näkemiseen. Näimme pyörämeren. Yksittäisten ajopelien lukumäärää en uskalla arvioida. Joka tapauksessa suosituimman väylän varrelta ei lauantaina puolenpäivän aikaan helposti parkkipaikkaa löytänyt.



Tuplat jarrut. Jousittamaton takalokari. Motti oikein H.R.D.

Radan portin edessä oli maksullinen moottoripyörärien paikoitusalue. Siellä viihtyi ja filmiä kului. Ruotsalaisten lisäksi oli paikalle kertynyt runsaimmin joukkoa Tanskasta, Saksasta, Norjasta, Englannista ja Sveitsistä. Suomalaisia sattui silmään verrattain vähän, mitä nyt joku seurue E-rekistereihin.

Anderstorp Racing Club keräsi kroneja myymällä useammanlaisia pääsylippuja, syötäviä, virvoitusjuomia, rihkamaa T-paidoista postikortteihin, ohjelmia sekä paikallisen sanomalehden erikoiskisapainosta. Virvokkeista puheenollen - humalaisia sai päivällä ajojen aikaan todella hakea - jos halusi. Ehkä syynsä oli myös paatavalla helteellä, joka vallitsi molempina kisapäivinä.

Ennen varsinaisia lähtöjä esiteltiin liuta veteraanirallin osanottajia. Kaunista rakkina se joukko sisälsikin. Itse lähdöistä ovat kilpailevat lehdet jo ehättäneet pääosat kertoakin. En tässä puutu tulospuoleen. Merkillepantavaa oli Jarnon yleisön keskuudessa nauttima suuri kansanosio. Värikäs jenkkityylinen kuuluttaja ylisti useampaan otteeseen Jarnoa sekä ihmisenä että ajajana. Tietysti Anderssonin Kent oli yleisölle puolijumala, mutta ei Jarnokaan osattomaksi jäänyt.

Mainostettu F-750 -kisa oli lähinnä fiasko. Suurin osa englantilaisista tähtikuskueista jätti saapumatta. Lähdön suurin anti olikin pelkästään audiaalinen: John Player Nortonit ja BSA/Triumphit ovat hyvääänistä kalustoa.

Toisena ajopäivänä ei enää riittänyt kroneja pääkatsomopaikkaan (10 extra kronor), mutta hyvin sitä maanpinnaltakin pysyi asioista perillä. Anderstorp on tasankorata. Jyrkästä pääkatsomosta hallitsee puolen radan tapahtumat.

Kokonaisuutena katsoen rattoisa viikonloppu. Ikävä vain, ettei takaisin tultaessakaan löytynyt kunnan tietä, vaan taas löysimme itseemme mutkikkaalta sorapintaiselta kylätieltä. Tulipahan nähdäksi Länsi-Ruotsin maaseutuakin. Ensikäsänä uudestaan toivoo

V.V.

Tankkiratkaisu.  
Entä etupyörä?



# UUSIA MOOTTORIPYÖRIÄ

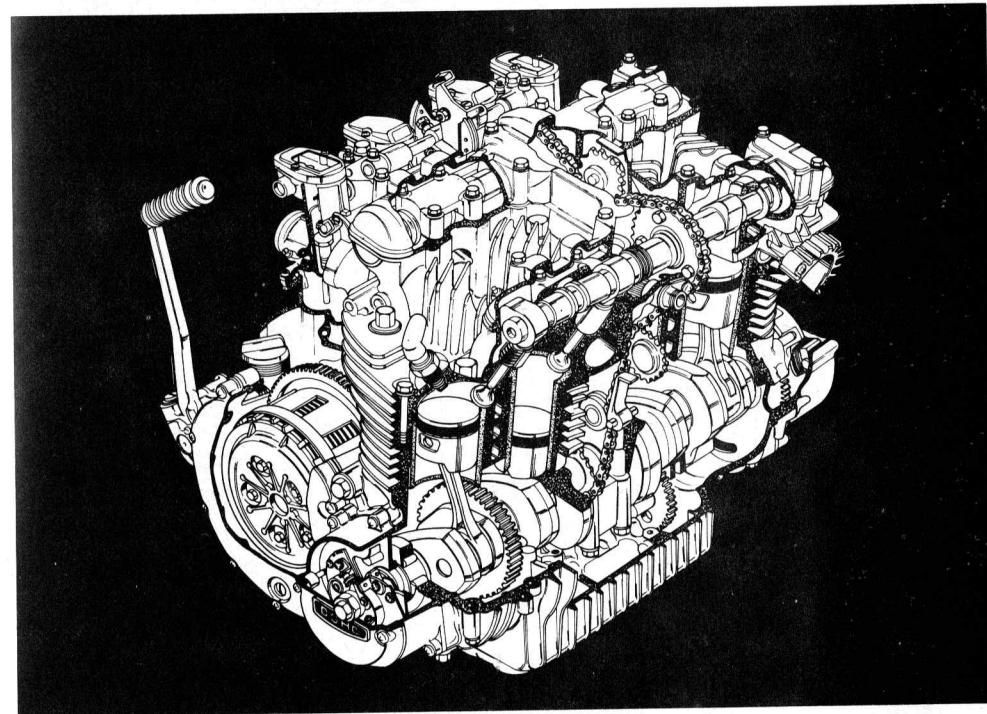
On jälleen aika kertoa millaisia vehkeitä tehtaiden liukuhienoiltä tulee markkinoille. Tämän syksyn suurin uutuuus, jota on jo kauan odoteltu, on Kawasakin 900 Super 4:nen. Toinen uutuuus on Yaman TX 750, joka sinakin paperilla näyttää siltä kuin se olisi hyvä matkapyörä.

KAWASAKI 900 SUPER 4



Super 4:n moottori on 4-tahtinen, 4-sylinterinen poikittain sijoitettu ilmajäähdytteinen rivikone. Nokka-akseleita, joiden veto on järjestetty yksinkertaisella ketjulla keskimmaisten sylinterien välistä, on kaksi kappaletta. Sylinterin mitoista 66x66 mm tulee iskutilavuudeksi 903 cm<sup>3</sup>. Teho on 82 hv/8500 r/min ja max: vääntömomentti 7,5 kpm/7000 r/min. Neljän 28 mm:n Mikunin syöttämä polttoaine-ilma-seos puri stuu suhteessa 8,5. Ja polttoainetankin tilavuus on vain 18 litraa. Moottorissa on "märkäsumppuvoitelu" ja öljymäärä on 3,5 litraa.

Ensiäiveto on järjestetty hammasrattain ja sen välityssuhde on 1,73. Vaihteita on viisi ja niiden välityssuhteet ovat: 3,17-2,19-1,67-1,38-1,22:1. Kokonaivälitys suurimmalla vaihteella on 4,92:1. Toisioiveto, jonka välityssuhde on 2,33=35:15, on järjestetty ketjulla.



Käynnistys voi tapahtua sähköllä tai polkaisemalla ja kipinästä huolehtii akku-puolasytytysjärjestelmä. Akun pitää varattuna taas vaistivirtalaturi.

Etujousituksena on öljyvaimennettu teleskooppi jarenskaan koko on 3,25-19. Pysähtymisestä huolehtii edessä hydraulinen 296 mm:n läpimittainen levyjarru. Ohjauskulma on 64° ja jättö 90 mm. Takajousituksena on öljyvaimennettu keinuhaarukka ja 200x35 mm:n tankokäyttöisen rumpujarrun antama hidastuvuus siirtyy tiehen 4,00-18 koken renkaan välityksellä. Toisioivedon ketjussa on ajonopeuteen verrannollinen tuoreöljyvoitelu.

Kawasaki 900 Super 4 on ilmastoystävällinen pyörä, sillä erikoiskarkaistut venttiiliniestukat mahdollistavat lyijyttömän polttoaineen käytön. Näin ollen pakokaasuissa on 40% vähemmän häkää.

Moottorissa on kampiakseli ja kiertokanget laakeroitub rulla-laakerein. Merkittävää on että moottoria ei tarvitse poistaa run-gosta kuin kampiakselin tai vaihteiston korjausten yhteydessä.

Tehtaan ilmoittamat suorituskykyarvot tälle 230 kg painavalle pyörälle ovat: huippunopeus n. 210 km/t ja 0-400 m 12 s.

Ensimmäiset Super 4:t tulevat Suomeen joulukuussa ja hinta on 9980 mk .

#### YAMAHA TX 750

TX 750:n moottori, joka on kaksoiskehtorungossa, on nelitahtinen, kaksi sylinterinen, ilmajäähdytteinen ja siinä on yksi kannen ylä-puolinen nokka-akseli joka saa käyttövoimansa sylinterien välissä olevasta päättymättömästä ketjusta. Sylinterien halkisija on 80 mm, iskunpituus 74 mm ja iskutilavuus 743 cm<sup>3</sup>. Teho SAE:n mukaan on 63 hv/6500r/min, puristuksia on 8,4 ja litratehoksi tulee 85 hv/l SAE . Männännopeudet: 6500r/min-16m/s ja 8000r/min-19,75m/s. Polttoaineen syötöstä huolehtii kaksi 38 mm:n Mikuni Solex-alipainekaasutinta ja polttoaisälliön tilavuus on 19 litraa.



Kampiakseli on laakeroitu kolmella leveällä kaksiosaisella liu-kulaakerilla joissa öljyreikä, samoin kiertokanget ovat liukulaake-roidut. Moottorissa on myös kaksi ketjuvetoista tasapainottaja-akse-lia kampiakselin alapuolella. Voitelusta huolehtii kuivasumppuöljy-järjestelmä kaksine Eaton-tyyppisine pumppuineen, öljymäärä 2,8 l. Moottorin kyljet on kiinnitetty kuusiokoloruuvein!!!

Ensiöveto suoraampaisiin lieriöhammaspyörin, kytkin kuusile-

vyinen ja vaihteita viisi. Vaihteiden kokonaisväliytysuhteet: 13,02-8,40-6,88-5,79-5,05:1. Nopeudet eri vaihteilla a 7000 r/min: 65,0-101,0-123,5-146,5- ja 168,0 km/t. Viitos vaihde ja 8000 kierrosta on n. 195 km/t joka samalla on tehtaan ilmoittama huippunopeus.

Edessä rengaskoko on 3,50-19 ja takana 4,00-18. Edessä on hyd-raulinen levyjarru (prototyypissä oli kaksi levyä) ja takana on ten-kokäyttöinen rumpujarru. Vanteet ovat korkealkaiset ja kevytmetalli-set.

Ovela, mutta ei niinkään halpa ratkaisu on sijoittaa pakopaineen-tasausputki sylinterinkanteen valamalla ja jäähdytysrivoin varustettu-na. Varoitusvaloja on seuraavia toimintia varten: nopeuden kontrol-livalo, joka syttyy määrättyllä nopeudella ja on säädettävissä halut-tuun nopeuteen. Vilkkujen merkkivalo 2kpl. Öljynpaineen varoitusvalo. Vaihteiden vapaa-asennon merkkivalo ja valo takajarrun kulumisen sil-mälläpitoon . Pyörän tyhjäpaino on 210 kg jolloin tehopainoksi tulee 3,34 kg/hv SAE .

#### SUZUKI GT 380 Disc ja GT 550 Disc

Kevytmetallivalua oleva moottori on 2-tahtinen ja 3-sylinteri-nen. Kaikki kolme sylinteriä ovat erillisiä ja niissä on valurautai-set sylinterinputket. Sylinterinkansi on taas yhtä kappaletta kaikil-le kolmelle sylinterille. Sylinterinkannen päällä on kumityynyin e-ristetty Ram Air - jäähdytysjärjestelmän tiilitunneli-kotelo, jonka tehtävä on johtaa lisää ilmaa sylinterien päiden jäähdytystä varten. Sylinterien mitat ovat 54x54 mm, iskutilavuus 371 cm<sup>3</sup> ja puristuksia löytyy 6,7. Kaasareina on kolme Mikuni VM 24 joiden kurkun läpimita on 24 mm. Männät ovat, kuten kaksitahtisissa yleensä, kaksirenkai-



set. Kiertokanget ovat laakeroitub ylä- ja alapäästään rullalaakereih. Kampiakseli on taas laakeroitu KUUDELLA kuulalaakerilla. Voitelu ta-pautuu CCI-järjestelmällä suoraan laakereille. Suurin teho SAE:n mu-

kaan on 38hv/7500r/min. Märän monilevyisen kytkimen ja rattain järjestetyn ensiöväilyksen kautta voima siirtyy kuusi nopeuksiin vaihdelaatikkoon. Vaihteiden välityssuhteet: 2,333-1,500 - 1,137-0,904-0,782 ja 0,708:1. Veto takapyörään tapahtuu päättymättömällä ketjulla. Edessä on 3.00-19 rengas ja hydraulinen itsesäätyvä levyjarru. Takana on 3.50-18 rengas ja 175 mm:n ø yksinokkainen rumpujarru. Takajousitus voidaan säätää viiteen eri asentoon.

Polttoainesäiliön, jossa on lukittava korkki, tilavuus on 15 l ja siitä on varalla 4,6 l. Öljysäiliön tilavuus on 1,8 l ja vaihteistoon menee vielä 1,4 l. Moottori käynnistetään polkaisemalla.

Tehtaan ilmoittama huippunopeus tälle 171 kg (tyhjänä) painavalle pyörälle on 175 km/t.

550 SUZUKI:ssa on seuraavat eroavaisuudet: sylinterin mitat 62x61 mm = 54x3 cm<sup>3</sup>, teho 50 hv SÄE/6500r/min, puristuksia 6,8 ja kaasuttajat ovat 28 milliset. Viisi vakhdetta: 3,40-1,88-1,48-1,22 ja 1,00:1. Renkaat edessä 3.25-19 ja takana 3.50-18. Paino 183 kg ja huippunopeus 185 km/t. Sähkö- ja jalkastartti ja lisäksi pakoputkissa on paineentasausputket.

Yamahan ja molempien Suzukien hinnat ilmoitetaan myöhemmin.

sivulta 19

distele muita rahan kerjuulla eivätkä muutenkaan kuin hiljaisella pärinällä. Vapaa-ajat menevät siten prätkien korjailussa kourat rasvaisina.

Joka hetki olen kuitenkin sydän kurkussa pelosta, miten heille ajoteillä käy. (Parhaillaan on poikani jalka kipsissä, kun auto ajoi päälle.) Koskahan Suomessa opitaan siihen, että kaikilla tiellä liikkujilla on samat oikeudet eikä vain erällä autoilijoilla? Olen monesti katsellut, kuinka eräät autoilijat yrittävät kaikkensa kiilataksaan prätkistin nurin.

Olen iloinen terveet elämäntavat omaavista pojistani ja heidän samankaltaisista kavereistaan. On mieltä virkistävää katsella heidän touhujaan moottoreiden parissa.

Lisää pojille vain prätkiä ja oikeata ajotaitoa, ja ajotaitoa myös muille tiellä liikkujille sekä ymmärtämystä toisia kohtaan. Kateus ja viha muita kohtaan ovat pahimpia hermojen kuluttajia kuin pieni pärinä, joka lähtee moottoripyörästä.

Prätkäpoikiaan rakastava äiti.

Ensimmäinen kirjoitus oli 17.9 ja toinen 24.9 ilmestyneessä lehdessä.

Monet ovat muistaneet kesän matkoillaan postikorteilla tervehtiä meitä rannalle jääneitä.

Honda vei ja toi kirjoittivat lahtelaiset tyttäret Hilikka ja Ilona Espanjan Barcelonasta. Kiitokset ai jai niin rakkaista terveisistä.

Italian auringosta lähettivät terveisiä Maikku ja Jussi, samoin Eija ja Hentta pistäytyivät Daniel Fontanan pikku pajassa. Kiitos terveisistä.

AIMO

## KERHOLAISIA ESITTELEVÄ SARJAMME JATKUU,

JA VUOROSSA ON TÄLLÄ KERTAA UUSI RAHASTONHOITAJAMME: Jan-Anders Söderholm, kutsutaan Janneksi. Syntynyt: syksyllä 1943. Asunut: Porvoon maalaiskunnassa monta vuotta, sittemmin muuttanut Helsinkiin, opiskellut, tehnyt työtä ja vanhentunut täällä. Motorisoidut kaksipyöräiset alkoivat kiinnostaa huomattavasti aiemmin kuin kaksijalkaiset paremmat malliset. Se tietää jesus 50-luvun alkua jolloin vanhimmalla veljelläni oli neljänneslitran Puch pyörä. Ei ollut varaa lähestyä aarretta, ainakaan silloin kun veli oli lähellä, mutta olihan niitä hetkiä kun sain kaikessa rauhassa ihailia ja ajatuksissa jopa ajaakin pyörällä. Pienokaisella oli kuitenkin mahdollisuuksia käyttää mekaanisia keksintöjä, olihan pyörä keksitty huomattavasti aikaisemmin. Minulle suotiin mahdollisuus tehdä työtä maatilallamme ja hevonen+rattaat olivat tositehokas yhdistelmä siihen aikaan. Kuten huomaatte, pienestä se kaikki alkaa!

Minäkin kasvoin, ja tätä nykyä on pituutta 1900 mm, myöskin ikää tuli sen verran että laki salli minut ajaa yleisillä teillä. Tulihan ajettua jonkun verran kilometrejä, suurin osa pyörällä mutta myöskin punaisella ristillä varustetulla ajokilla, kuljetettavana. Sellaista sattuu muillekin, muttei se kivaa ole, isäpappa kun vielä jälkiruoaksi antoi kunnan selkäsaunan toipumisen jälkeen! Sitten seurasi muutama hiljainan vuosi kunnes kirjoitettiin vuotta 1964. Tämä oli "hyvän ajan" alkua jannelle. Olin BP:n palveluksessa Helsingissä kesän -64 ja mahdollisuus matkustaa Englantiin vuodeksi avautui. Totta kai lähdin, Lontoosta kun oli kyse ja vielä kansainvälisestä PR toimistasta joka oli tiiviissä yhteistyössä racing-osaston kanssa. Tämä tiesi sen että matkustin melkein kaikkiin ratoihin mitä Englannissa on, se tiesi myöskin autokilpailujen seuraamista. Minulla oli varmasti lievä risiiniöljymyrkytys siihen aikaan. Kohokohdaksi muodostui kuitenkin Man-saaren kisat 1965. Olihan pikku Janne koko ison sirkuksen keskellä, varikolla kun olin työssä. Siellä seurasin silloiset supertähdet kuten: Hailwood, Redman, Taveri, Provini jne. Joukossa oli kiiltokuvankaunis poika nimeltään Ago, mutta silloin vielä oppimassa. Historia todistaa että hän oppi hyvin!

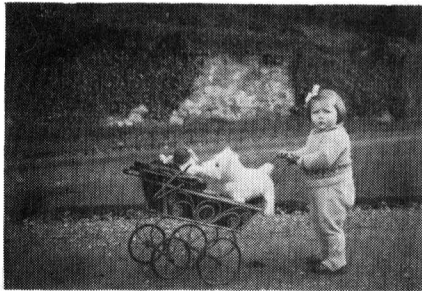
Tämä oli myös sitä aikaa kun tehdasjoukkueet kamppailivat tasaväkisemmin mitä tänä päivänä pystytään. Siellä oli iskuryh-

miä kaikista japanin suurista yhtiöistä, Honda, Yamaha, Suzuki, Bridgestone, oli myös kovia koneita Euroopasta, MV, Aermacchi, Jawa, Benelli ja tietenkin lukuisa määrä eri valmisteesia Englantilaisia neli- ja kaksitahtisia. Se oli joulua kahden viikon aikana.

Kaikki muuttuu ja nyt kun "joulu" on ohi ja työpaikka on muutunut tuolla istumiseksi niin on hauskaa virkistää muistia myöskin tässä asiassa.

Kun olen tämän kertonut teille niin ymmärrätte miksi vanha happamainen toimistovirkailija vielä tänä päivänä on kiinnostunut moottoripyöräilystä. Meillähän on niin hyvä yhteishenki jota ei löydy mistään muualta, ainakaan Suomesta. Ja se on se jotain mitä etsin ja löydän joka kesän aikana kiertäessäni maanteillämme.

Ei muuta, tässä on hieman taustatietoutta minulta. Moikataan kun tavataan, Janne lähtee pakkaamaan pyöränsä talviunta varten.



Janne nuorena

Janne vähän vanhempi →



Kerhoillat Helsingissä Haagan Moottorimajalla Poutuntie 2 ovat joka kuukauden neljäs tiistai. Seuraava on siis 28.11, joulukuussa kerhoilltaa ei ole.

## DIESELMOOTTORISTA MOOTTORIPYÖRÄSSÄ

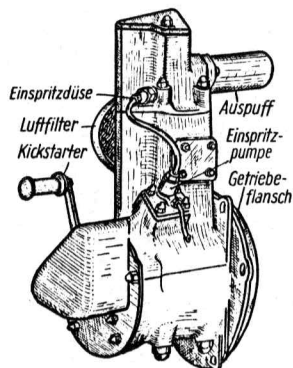
Dieselmoottori toimii itsestään. Se ei ime sylinteriin polttoaineseosta, vaan puhdasta ilmaa joka sitten puristetaan niin pieneen tilaan (C → 1:18), että lämpötila nousee 600-700 C<sup>o</sup>:n. Tähän kuumaan ilmaan polttoaine suihkutetaan hienojakoisessa tilassa tarkoin määrättyllä hetkellä. Polttoaine syttyy ja palaa räjähdysmäisesti ja mäntä sinkoutuu työtä tehden alaspäin. Koska suihkutettu polttoainemäärä ja suihkutushetki ovat tarkoin määrättyt, Dieselmoottori on taloudellisin polttomoottori. Sillä on vähäisin polttoainetarve joka on vain 180-200g/hvt (ottomoottorilla 250-350g/hvt). Dieselmoottorinkin polttoainekin on halvempaa kuin kaasutinmoottorin.

Dieselmoottorin kehitys kulkuneuvon voimanlähteenä alkoi 20-luvulla. Silloin onnistuttiin kehittämään suihkutuspumppu ja -suutin, jotka suihkuttivat polttoaineen riittävän hienossa muodossa ja suurella paineella korkeapainoiseen sylinteriin (herra Diesel käytti alunperin paineilmaa, jonka kehitti erikoinen kompressori). Palotilan paremmalla muotoilulla saatiin palaminen vielä täydellisemmäksi.

Jo pitkään on harrastettu myös pienitehoisten diesalien rakentamista. Näitä on sovitettu myös moottoripyöriin. On kuitenkin vielä voitettavana tärkeitä teknisiä ja taloudellisia vaikeuksia. Teknisiä vaikeuksia ovat ensinnäkin pieni litraheho ja suppea kierrosalue. Tähänastiset tehot ovat olleet 30hv/1:n luokkaa ja kierrosalue 800-3000 r/min. Suuremmilla kierrosalueilla tulee tehonottaminen suihkutuspumpusta huomattavan vahingolliseksi kulumisen tähden. Polttoainejärjestelmä on melkoisesti kalliimpi kuin ottomoottorissa. Pumppu ja suutin maksavat jo yksinään muutaman sata markkaa (eletään vuotta-53 Saksassa, suomentajan huomautus). Näistä ei dieselmoottori ainakaan aivanlähtövalaisuudessa pääse esille moottoripyörärakennuksessa, vaikka sen suuntaisista yrityksistä kuuleekin silloin tällöin. On kuitenkin toivoa. Tulokset voivat olla hyväksi edellyttäen, että ilmaantuu olennaisesti yksinkertaisempia ja halvempia tapoja polttoaineen saamiseksi sylinteriin.

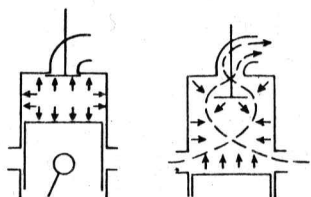
Lupaavimmalta näyttää Elsbett-moottori, jonka tilavuus on 350 cm<sup>3</sup> ja teho 12 hv/2800 r/min. Moottori työskentelee kaksitahtisesti keksine huuhtelukanaavineen. Kevytmetallisyylinteri on samaa valua kampikammion yläosan kanssa. Öljypohja kiinnittyy vaakasuoralla liitoksella. Sylinterinkansi on harmaata valurautaa. Tunnusomaisista tälle moottorille on sen jäähdytysjärjestelmä. Jäähdytysrivat puuttuvat kokonaan. Ylikuumentamisen estää tehokas sisäinen jäähdytys. Lämmönsiirto ei tapahdu käytännöllisesti katsoen ollenkaan sylinterin seinämien välityksellä, vaan kokonaan pakoputken kautta. Männän liikeradan alapäässä ovat huuhtelukanaavat, joihin ilmanpuhdistaja liittyy. Sylinterinkannessa on suuri pakovoenttiili, joka läpimitallaan välttää melkein koko kannen puoleisen palotilan. Tämän venttiilin avautuessa pakokaasut poistuvat nopeasti synnyttämän alipaineen. Vähän myöhemmin avautuvien imuکانavien kautta raitis ilma virtaa pyörteisesti sylinteriin ja pakovoenttiilin läpi. Sovelliaan imu- ja pakoelinten mitoituksen ja säädön vuoksi seuraa kaasuiinpulssien avulla moninkertainen huuhtelu. Sylinterin seinämiin ja mäntään varastoitunut lämpö poistuu tällöin pakovoenttiilin kautta. Männän noustessa kaikki aukot sulkeutuvat. Ilma puristuu ja yläkuolokohdan lähellä suihkutetaan polttoaine.

Moottorissa on käynnistinpoltin ja kytkin, johon vaihteisto voidaan liittää. Polttoaineenkulutus on noin 200 g/hvt.



142. Elsbett-Stern-Dieselmotor 350 cm<sup>3</sup>  
(Elsbett & Co, Salzgitter-Bad)

Wärmeaufnahme Wärmeabgabe



143. Schema des Elsbett-Dieselmotors  
mit Sternkühlung

Käännelty Vesa Venho teoksesta: MOTORRÄDER, MOPEDS,  
UND IHRE INSTANDHALTUNG jonka on aikaansaanut korkeasti  
kunnioitettu ING. H. TRZEBISTOWSKY VDI

Tämä kirja on löydettävissä Teknillisen Korkeakoulun  
kirjastosta Otaniemestä. Ajattelin kirjan saattavan kiinnostaa  
myös Motoristin lukijoita, eikä vähiten vanhojen pyörien rakente-  
lijoita. Kirjan sivumäärä on siinä tuhannen seutuvilla. Siinä on  
1618 kuvaa, 6 värillistä kuvataulua, 15 taulukkoa tekstissä ja 16  
kirjan lopussa. Kirjastosta löytyy myös yoinen mielenkiintoinen kir-  
ja: DAS MOTORRAD? kirjoittanut W. THOELZ. Siinä on "vain" 658 kuvaa,  
7 värityä ja muuta mukavaa. Kirjat on painettu vuonna 1953.

MP-ILMIÖITÄ KESÄLLÄ 1972

Korttelirallia, Matkaennätyksiä ja Malliita romuja.

Isojen pyörien nousu on tavoitellut uusia huippuja tänä  
kesä kautena, ku ten viime vuonna osattiin ennustaa. Etenkin suu-  
ret japanilaiskoneet ajavat korttelirallia kaupungeissa ja kirkon-  
kylissä. Ja vanhempi kansa ihmettelee ja pudistelee päätään ja nu-  
oremista yhä useampi ryhtyy taloudelliseen ja liikenteelliseen uh-  
kapeliin. Ja ilmeisesti vakuutusyhtiöt vapisevat, kerrotaanhan ti-  
heästi uusien koneiden nopeasta romuttamisesta. Eräänkin taajaman  
uusista pyöristä kuulemma yli puolet on käsinnyt kohluja. Ja tyh-  
myydestä ja taitamattomuudesta sakotetaan vakuutusyhtiöitä, jotka  
antavat vahingon kiertää kunnan motoristienkin maksettavaksi. Ken-  
ties olisi kaikille onneksi että useat uuden pyöräaallon pojista  
olisivat innostuneet johonkin muuhun, vaikkapa liittyneet Jeesus-  
nuoriin. He eivät ainakaan ole kunniaksi motorismille. Ainesta heis-  
sä ilmeisesti olisi, mutta heidät pitäisi jotenkin ohjelmoida uude-  
staan: saada aikaan kerhoja ja ryhmiä joissa tekninen- ja ajokokemus  
kohentuisi. Vastuu kasvaisi ja irtauduttaisiin korttelinkiertämisestä  
isompiin ympyröihin ja tavoitteisiin.

Eräs Tampereen "elinkautisista", Honda 750 motoristi joka muuten

on suuren nuorisotalon vahtimestari, suri tätä nuoren pyöräporu-  
kan ahdaslaisuutta: ajettavaksi keppaa vain muutama katu lähellä  
kotia. Pojat kai ensin ovat kiertäneet tätä rinkiä polkupyörällä,  
sitten mopolla ja eikä viisisatasellakaan osata irtautua vanhoista  
raiteista. Täytyykäi tulla huomatuksi tutussa ympäristössä ja julis-  
jaa siinä jatkuvasti olemassaoloon. Tämäkai on sitä kerskakuu-  
tusyhteiskunnan elämäkatsomusta. Eikä ole monella pojalla kampeita-  
kaan, joilla voisi lähteä pitemmille matkoille. Vaikka kerrotaan  
Rainer Westerlundin kyllä olevan ylityöllistetyin ja Risto Eskolan  
toimittamien saappaiden kysytyjä. Enemmistö ajalee puolikengissä  
ja selkä paljaana.

Retkimotoristin puolelta taas kuulee juttuja kaverien loma-  
matkoista ja kilometriennätyksistä. Kilometrinniellijöitä on kaiken-  
laisissa turisteissa, siis motoristeissakin. Jokaisen kai on ensi  
matkallaan koettava tämä tauti, sitten vasta viisastua ja rajoittaa  
matkaa ja tutustua todella maihin ja ihmisiin vähän pysähdellenkin.  
Ettei olisi kuin amerikkalainen vahtihurja joka ajoi ennätysajassa  
Atlantilta Tyynelle valtamerelle ja todisti ettei ehtinyt katsella  
mitään muuta kuin muutaman gasoliiniaseman.

Ja vielä vähän noista kalliista romuista. Tuleehan sitä vahin-  
ko viisaallekin (kotipitäjässäni pomppi va jalankulkija suisti ro-  
muksi vähävaraisen nuorukaisen upouuden Honda 500:n) ja tulee vahin-  
ko vielä helpommin kokemattomalle ja itsevarmalle. Mutta nykyinen  
tilanne on sellainen, että tältä vähinkolinjalta juuri voi nousta  
pahin vastarinta moottoripyöräilyä vastaan. Mina on vaara, että kun  
jostain asiasta tulee isojen joukkojen asia niin se pilataan monel-  
lakin tavalla. Vakiintuneet retkimotoristit kantakoon huolta tästä  
tilanteesta ja hoitakoon valistuspuolaa joka suuntaan, ettei koko  
juttu suistu radoiltaan.

Paremmiin sivustakatsojan toivomuksena Ero Mikkola

- MYYDÄÄN - MYYDÄÄN -

SUZUKI T 250 m 71, ajettu vain 6500 km, uutta vastaava. Myös  
vaihto suurempaan pyörään mahdollinen.

OSIA Honda CB 450:n ? Dunstall-äänenvaimentimet, jalkatapit,  
jarru- ja vaihdemekanismit (yhden ajettava). Lyhty, katkojan kär-  
jet ym. ym. Honda Dream 250-305:n 16" etupyörä täydellisenä, iskun-  
vaimentimet ym. ym.

Reijo Nerg, Aleksis Kivenkatu 20 & 24, 00500 HELSINKI 50

Todellista motoristin unelmakesää viettivät Seppo ja Sauli  
Rämö sekä Pentti Kaisla lähettäessään kuvakortin Man-saarelta,  
josta Rämöt kiersivät Venetsian kautta kotiin. Kiitos ja onnite-  
lut kaikille.

AIMO