

SUZUKI GT 550

Aistikas ulkonäkö
ja tilava istuin

Tehokas lasturi
(280 W) ja
vetonahkin

Ram-Air
jäähdytys.
Sylinterikanali
sama kappale,
Ohjainvalppa
kannen
päällä.

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

Väliputket parantavat
pakovastusta

Levy-
jarru
1973:n
mallissa

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:

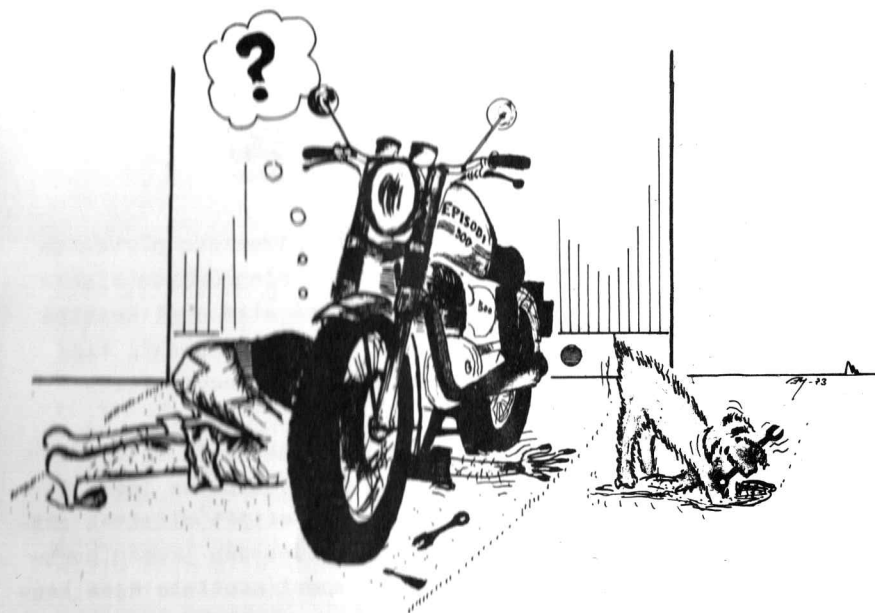
Bensow Oy Solifer-tehtaat

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



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



№ 1 TAMMIKUU 1973

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>Sihteeri</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 Angervotie 14 A 7 00320 HKI 32	Tuomo Toppi Hirvitie 02320 KIVENLAHTI
Kerhon postisiirtotilin numero on 426781-0		Eero Parikka Hakapellonk. 4C34 20540 TURKU 54

TERVE KUUSYSLÄISET !

Vuosi on jälleen vaihtunut ja alkua ei mitenkään näytä lupaavalta. Jo viime vuoden puolella oli huhuja ajoneuvoikohtaisesta nopeusrajoituksista ja nyt on tullut tieto että ensi kesällä EHKÄ kokeillaan tiekohtaisia nopeusrajoituksia. Ilmeisesti aika näyttää minkälainen nopeusrajoitus tulee ja kuinka yllättäen (vrt. Ruotsi).

Jos ajoneuvoikohtainen nopeusrajoitus tulee niin se on todellisen moottoripyöräilyn loppu, siihenköhän asetuksen laatijat pyrkivätkin. Olisikohan niin että asetuksen laatijat olisivat saaneet moottoripyöräilijöistä huonon kuvan nähdessään lauman korttelin kiertäjiä. Korttelin kiertäjille on suuri nautinto ajaa kaupunkialueella, jossa on 50 km/t nopeusrajoitus, kahdeksäkymppiä joskus jopa yli sataa. Koska he eivät uskalla mennä kotikulmillaan niin kauas maantielle missä olisi nopeusrajoituksen päätymistä osoittava liikennemerkki. Tällaisesta laumasta, jolla ei ole minkäänlaista käsitystä ja vastuuntuntoa muusta liikenteestä, saa kuka tahansa huonon kuvan. Me kunnan motoristit ajamme aivan päinvastaisella tavalla. Mitä kovempaa ajamme maantiellä niin sitä valppaammin, tarkemmin, muun liikenteen huomioon ottaen sekä vastuumme tuntien.

jatkuu sivulla 13...

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Porvoo 16.1.1973

Näin talven aikana tulee useimmin ajatelleeksi moottoripyöräilijän turvallisuutta, tiedämme, että maltti, rauhallisuus ja varovaisuus on terveellistä tien päällä liikuttaessa, mutta kuitenkin sattuu ja rysähtää, miksi? Otin yhteyttä Vakuutusyhtiöiden Tiedotuskeskukseen, heillä on tilastokeskuksessa osasto jossa tutkitaan perusteellisesti kaikkia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Sieltä saamani numerot ja tiedot ovat kylmää todellisuutta: Vuonna 1970 kuoli 38 pyöräilijää ja vuonna 1971 kuoli 41 ja 820 loukkaantui. Moottoripyöräilijöiden kuolemaan johtavien onnettomuuksien kompastuskiviksi ovat muodostuneet kaksi eri ryhmää aivan hallitseviksi, ja ne ovat risteysajo ja kaarreajo. Tutkimuksen mukaan risteysajossa on huomio kiinnitetty liiaksi pyörän hallintalaitteisiin tai muuanteeseen sekä etäisyyksien ja tilanteen väärä arviointi. Kuolemaan johtaneissa risteysonnettomuuksissa oli moottoripyöräilijän syyllisyys noin 20 %. Tämä alhainen syyllisyys prosentti johtuu siitä, että autoilijat eivät riittävästi huomioi kuitenkin verrattain nopeasti liikkuvaa pientä moottoripyöräilijää. Kaarreajossa taas vähäinen tai kokonaan puuttuva ajotaito ja ajokokemus, väärä nopeuden ja kaarteiden arviointi sekä tien kaltevuus ja pinta ovat ne syyt jotka ovat suistaneet moottoripyöräilijän nurin tai suoraan ulos kaarteesta. Chituskolareita moottoripyörillä autojen tapaan ei juuri ole ilmennyt, mutta sensijaan useampi moottoripyörä on kaarreajossa leikannut kaarteiden liiaksi sisäkautta tai sitten ei ole hallinnut kaarreajoa omalla ajokaistallaan vaan on joutunut vastaantulevan ajoneuvon kaistalle ja siten joutunut tuhoisaan onnettomuuteen. Kaikkein vahinkoalttiimpia olivat 16--20-vuotiaat, sillä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa heidän osuutensa oli noin 80 %, sekä sitten taas jo ikääntyneet henkilöt. Ajokokemus nuorilla kuolleilla oli erittäin vähäinen useimmilla vain alle tuhat kilometriä, kuudella ei ollut vielä ajokorttia lainkaan. Yhdeksässäkymmenessä sadasta onnettomuudessa moottoripyöräilijä oli saanut kuolettavan iskun päähänsä, samoin loukkaantuneista viidessäkymmenessä tapauksessa sadasta isku päähän oli aiheuttanut pysyvän vaurion tai työkyvyttömyyden. Kaiken tämän pohjalta voi tehdä päätelmiä suojakypärän tarpeellisuudesta ja etenkin nuorten pyöräilijöiden joiden ajokokemus kokonaan puuttuu etteivät he lähtisi heti vilkkaalle liikenneväylälle vaan hakisivat muulta liikenteeltä lähes hiljaisia alueita joissa voisivat harjoitella turvallisemmin pyörän hallintaa sen laitteiden käyttöä, vaihtamista ja jarrutusta j.n.e.

Kevättalvella tulemme saamaan laajan tutkimuksen v:ltä -72. Nimismies Seppälä sieltä Kontiorallin maisemista toivottaa kaikille "kuusysläisille" menestyksellistä Uutta Vuotta. Toivotukseen yhtyy myös

Ami

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r. y.
Vuosikokouksen yhteydessä tehty päätös koskien Kontiorallia.

Kontiorallin suhteen olemme pakoitettuja tekemään eräitä muutoksia, joista päätös tehtiin kerhomme vuosikokouksen yhteydessä Kirjokivellä 24. 9. 1972.

Syitä näihin muutoksiin antavat lukuiset järjestys häiriöt ja että ralli uhkaa paisua liian suureksi, jolloin tilanteen hallinta tuottaa vapaaehtoiselle toimitsia joukolle ylipääsemättömiä vaikeuksia.

Näkyvin muutos ralli-organisaatiossa on, että rallista muodostetaan niinsanottu kutsuralli.

Ralli on avoin kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y:n jäsenille (myös kannattajajäsenille), sekä erikseen kutsutuille ja ulkomaalaisille.

Ennakko ilmoittautuminen on pakollinen kaikille rallin osanottajille, osanotto maksun suuruuden määrää rallitoimikunta.

Katsastus säilytetään edelleen, rallitoimikunta määrää paikan ja ajan, sekä muista katsastukseen liitvistä seikoista.

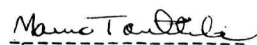
Rallitoimikunnan tulee laatia rallin säännöt, ja esittää ne kerhon hallitukselle, joka hyväksyy ne.

Puheenjohtaja



Aimo Turunen

Sihteeri



Mauno Tonttila

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N TILINPÄÄTÖS 31.7.1972

Tulostase 1.8.1971 - 31.7.1972

Kulut	Tuotot
I Varsinaiset kulut	I Varsinaiset tuotot
Motoristi! 1960:36	Jäsenmaksut 2735:
Poistot 170:	Kerhotoiminta 136:07
Muut kulut <u>925:24</u> 3055:60	Kontioralli 8180:92
II Tilikauden voitto 8162:19	Lahjoitukset 30:
	Korot <u>135:80</u>
	mk 11217:79
	<u>mk 11217:79</u>
Omaisuustase 31.7.1972	
Vastaavaa	
I Varsinainen omaisuus	I Siirtyvät erät
A Rahoitusomaisuus	Jäsenmaksut 2740:
Postisiirtotili 15306:34	Kerhomerkit 200:
B Vaihto-omaisuus	Motoristi <u>518:40</u> 3458:40
KR-merkit 463:80	II Oma pääoma
C Käyttöomaisuus	Pääoma 1.8.71 4550:55
Kalusto	Tilikauden
Liput 122:	voitto <u>8162:19</u> 12712:74
Poisto 30% <u>36:</u> 86:	
Kirj.kone 119:	
Poisto 30% <u>35:</u> 84:	
Lis: Megaf. 330:	
Poisto 30% <u>99: 231: 401:</u>	
	mk 16171:14
	<u>mk 16171:14</u>

Helsingissä syyskuun 20 päivänä 1972

Aimo Turunen

Mauno Tonttila

Orko Tallinen

Jussi Pulkkinen

Juha Nokelainen

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

Helsingissä syyskuun 21 päivänä 1972

Talvitapahtuma

SIERAVUORESSA 24.2.1973

On sittenhätä tulossa jonkinlainen valopilkku tämän synkän talven keskelle.

Sieravuoren lomakylässä Honkilahdella järjestetään repäisevät kemut. Pöytiä ja mökkejä varataan ennakoilmoittautumisien mukaan. Pääsyvaatimuksena: JUHLAMIELI. Järjestäjä toivoo, ettei se jubileerausmiel sendäs mökeit kaad = rauhallisuus on valttia. Majointu 4-6 hengen mökeissä. Koko hoito sisältyy hintaan 10 (kymmenen) Suomen inflaatiomarkkaa. Omat vuodevaatteet kannattaa ottaa mukaan, koska niistä veloitetaan mk 4,50.

Lomakylässä on myöskin A-olkeuksin varustettu kapakka, josta on lauantai-illaksi varattu kabinetti. Sunnuntain ohjelmaan kuuluu mm. pilkkikilpailu ynnä broilerinsyöntä. Pilkkikilpailun pääpalkintona kahvia, lisäksi muita yllätyspalkintoja, joihin hiokaahan jääkäirat purevan teräviksi ja pilkit välkkyvän kirkkaiksi.

Pisimmän moottoripyörämatkan ajaneelle on luvassa "tuliset terveiset Skotlannista" 1 viskiputeli, jos joku pakkasta pelkäämätön uskaltaa.

Jos joku tulee linja-autolla ottakoon yhteyttä puh. 938-50233 klo 16 jälkeen (Mauri Kariniemi).

ILMOITTAUTUMINEN: ilmoittautumismaksu mk 10 lähetetään

Euran OP:iin tili N:o 5002 8527

Mauri Kariniemi

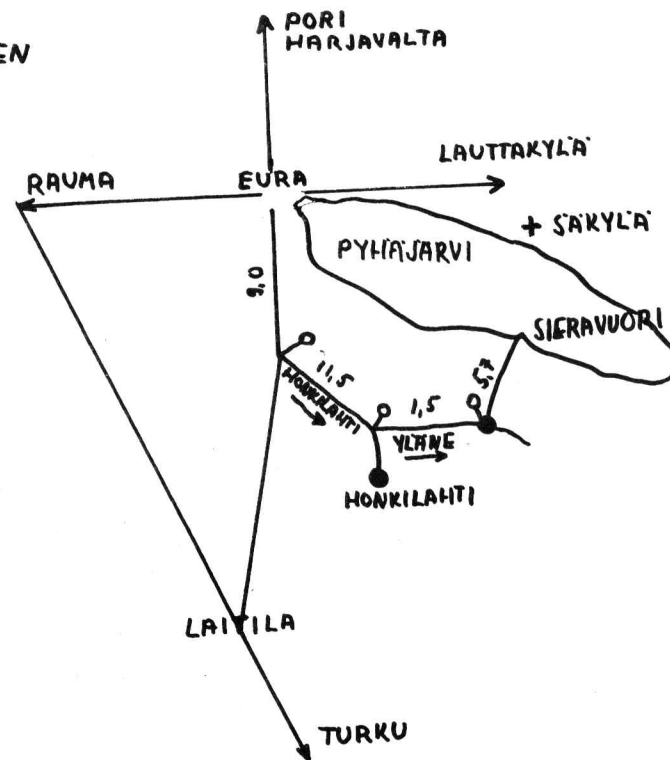
Ilmoittautuminen tehtävä 31.1.1973 mennessä.

Maksun yhteydessä mainittava maksajan nimi, sekä lomakkeeseen merkintä "Talvitapahtuma".

Lisätietoja antaa Mauri Kariniemi, Eura puh. 938-50233

Terveisin Make & Jussi

AJO-OHJE
SIERAVUOREEN



MYYN: -Ariel 500 OHV Twin tiivistesarja täydellinen, hinta 10,-
-Royal Enfield 500 OHV Twin tiivistesarja täyd.hinta 10,-
-Royal Enfield 500 OHV Single (yksisyl.) tiiv.sarjan osia h. 5,-
-Kärkisarja Doduco № 617, sopii Triumph, BSA, EE ym. h. 10,-
-Jalkatappipari, engl. yleismalli, sopii taakse, hinta 10,-

OSTAN: -Pikkubemun malli R 26
-nopeusmittarin
-takaiskarin yläpään alumiinisen koristemutterin
-äänenvaimentimen

Kalervo Sirkiä

Siltavoudinkatu 1

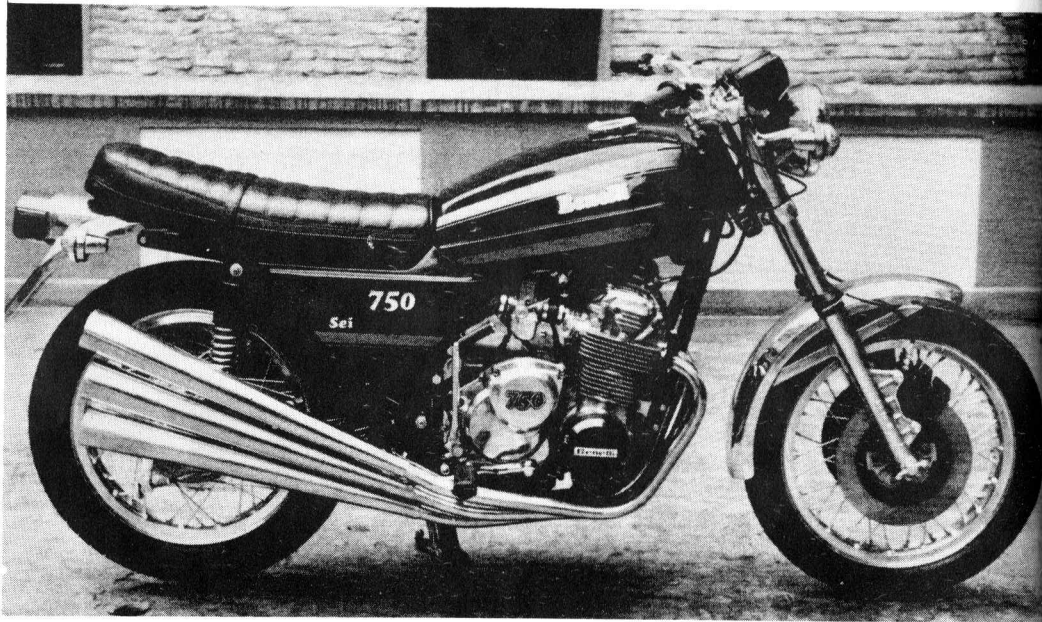
24100 SALO 10

Puh. työaika (9.00-17.00) 924-7480 Sirkiä

Benelli 750

Benelli alkaa olla jo meille Suomalaisillekin tuttu merkki. Jokainen varmaan tietää Jarno Saarisen saavutukset tehtaan nelisylinterisillä kilpakoneilla luokissa 350 ja 500 kuutiota.

Ja viimein se Benellin kuusisylinterinen 750-kuutiainen Superi on julkistettu. Siinä on nopea ja erikoinen pyörä kokoneille mutta varakkaille --- valitettavasti.



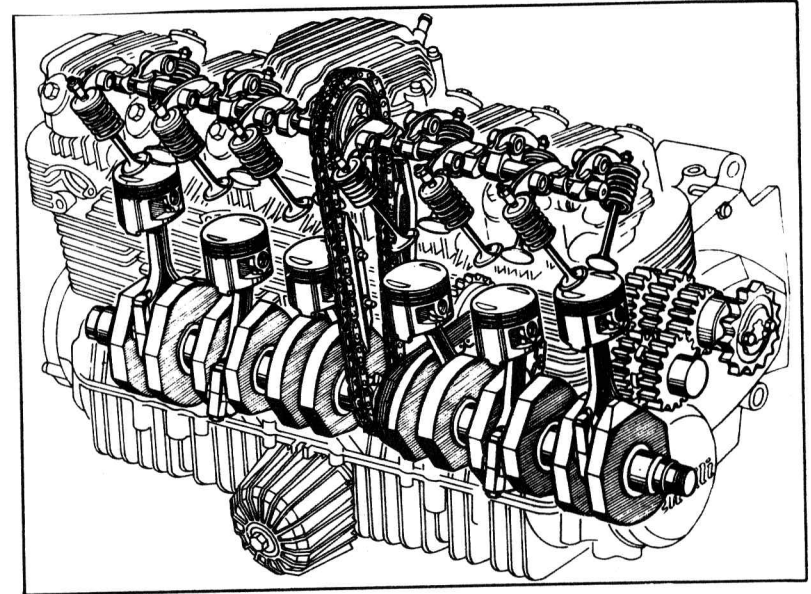
BENELLI 750 Sei:n moottorissa ei ole muuta erikoista kuin se että sylintereitä on kuusi ja nekin poikittain rivissä. Sylinteritilavuus on $747,7 \text{ cm}^3$ ja se saadaan sylinterinmitoista jotka ovat $56 \times 50,6$ (isku) mm. Suurin teho 9000:lla kierröksellä on 76 hv ja vääntö 6850:lla kierroksella on 7 kpm. Kulkunesteen annostelusta huolehtii kolme 29 mm:n Dellorto kaasuttajaa ja puristuksia löytyy 9:1.

Kuten kuvista huomaatte niin kannessa on yksi nokka-akseli, joka saa käyttövoiman kampiakselin keskeltä yksinkertaisella ketjulla. Sylinteriä kohti on kaksi venttiiliä. Sylinteriryhmä on valu-

terästä, kun taas sylinterinkansi on alumiinivalua, josta johtuu verrattain suuri paino 215 kg ilmeisesti kuivana.

Märkä manilevykytkin sijaitsee oikealla puolella moottoria. Viiden vaihteen kokonaisvälitysasteet ovat: 12,43-8,98-6,99-5,74 ja 4,92:1. Oikealla puolella konetta on öljypumppu ja vasemmalla katkojan kärjet, kummatkin kampiakselin päissä. Sähköstartti sijaitsee sylinterien takana.

Kaksoiskehtorunko, edessä Marzocchin teleskooppi ja takana myös samanmerkkiset vaimentimet. Edessä on kaksi 300 millistä levyä ja ne on valmistanut Italialainen jarruspecialisti tehdas Brembo. Takana on taas 210 mm:n Grimecan rumpu. Pirelli renkaat jotka ovat kooltaan 3.50-18 ja 4.00-18 ovat Borrarin alumiinisisä-vanteissa.



Kampiakseli on yhtenäinen ja liukulaakeroitu, männät liikkuvat 120 asteen erolla. Ensiovalo kampiakselin keskeltä Morse-ketjulla. Pitkästä kampiakselista huolimatta moottorin kokonaisleveys on "vain" 70 cm.

Pyörän kokonaispituus on 220 cm, akseliväli 142 cm ja leveys n.80 cm. Merkittävää on se että polttoainesäiliön tilavuus on ainostaan 16,5 litraa.

Huippunopeus ilman muuta yli 200 km/t ja kulutus n 6,5 litraa sadalla.

TIESITTEKÖ.....

-että Benellillä ja MV Agustalla on maahantuoja? Ensin hiukan hintaesimerkkejä: MV Agusta 350 n. 7500 mk, Benelli 650 Toronado n. 12000 mk ja MV Agusta 750 S n. 23000 mk. Mikäli kiinnostaa niin Kai-Risto Import, Pihlajatie 12-14 00270 HKI 27, Puh 90-419300 antaa tarkempia tietoja.

-että YAMAHA TX 750 hinta tulee olemaan n.8000 mk.

Kerholaisiamme

ESITTELEVÄ SARJA JATKUU JA VUOROSSA OVAT:

Hallituksen varajäsen Eero Parikka. Neljännes-vuosisata tuli täyteen 10.6.1972. Toimeentulon antaa työskentely metallialalla.

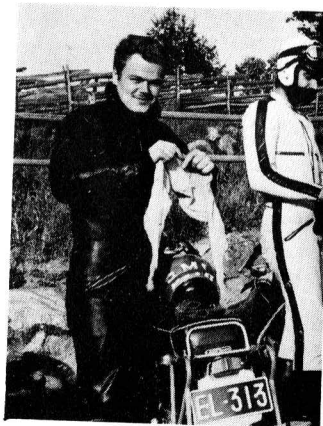
Ensimmäinen pyöräni hankin keväällä-62, se oli epäkuntoinen IC-350 sain sen haltuuni antamalla moponi vaihdossa. Kuten varmaan huomasitte, niin ei minulla silloin vielä ollut ajolupea. Mutta -63 hankin ajoluvan ja 350-58 Javan joka olikin hyvä matkaaja vaikka eihän sillä tullut käytyä Tamperetta kauempana (kaikki on niin suhteellista). Vuonna -65 alkoi tehdä mieli isompaa pyörää silloin sain hankittua Triumph Bonneville m.63 jonka kanssa oli jonkin verran vaikeuksia. Luulen että teen lopuista pyöristä luettelon, koska jos kertoisin jokaisen pyörän tarinan niin niistä tulisi yksi kerholehti täyteen.

Triumph Trophy -52	Honda CB-450 -68
Bonneville -60	Norton 350 -58
Tiger 100SS -63	BMW R-60 -57
Bonneville -69	R-26 -56
Tiger 100 -56	URS-69 -69
Bonneville -70	Kawasaki 500 -70

Kun luetteloa katselee niin huomaa että pyörät ovat olleet melko iäkkäitä ja sen vuoksi ovat ajokilometrimäärät jääneet niillä melko pieniksi. Sen olen näistä laitteista oppinut, että ei kannata ostaa isoa vanhaa pyörää kun samalla rahalla saa pienen uuden pyörän.

Ralli-kipinän sain kun olimme Troll-rallissa syksyllä-68 Aimo (Turunen) + muut ystävät. Teen näistä ralleistakin luettelon:

Troll-ralli 68	Kontioralli	69
69		70
70		71
71		72
Elefanten treffen 70.	Bamse treffen	70
Int. Honbrug rally 70.	Viking träffen	71
Höglands traffen 71		72



Olen vähän arvioinut mitä olen ratsastellut moottoripyörällä, luultavasti noin 60000 km. Nykyisin olen tullut kovin laiskaksi kesäisin että pyrin käyttämään mahdollisimman vähän aikaa pyörän huoltoon, siksi olen mieltynyt kardaanimotoon.

Moottoripyöräily on antanut minulle paljon mukavia hetkiä ja paljon värikkäitä ystäviä.

Lopuksi haluaisin toivoa rattoisaa talvea pyöräilijöille parissa, toivottavasti tapaamme ensikesänä yhteisen harrastuksen parissa.

Toimittajan apulainen ja tilintarkastajan varajäsen Bengt (Hiko) Haikola. Syntynyt 1.11.1951 ja opiskelee Teknillisessä Opistossa.

Aloitti prätkäilyn v. 67 ostamalla pyörän. Matkaa on tehty seuraavilla pyörillä: Honda 125, 500 ja 750. Triumph 500 ja 650. Yamaha 250 ja nykyinen pyörä on Yamaha Trail 125.

Vierailut Jawa-, Triumph- ja Laverda tehtailla. Käynyt melkein kaikissa Euroopan maissa ja Turkin Asian puolella.



RALLEJA: Vikingträffen 70, 72 Isle of Man 70, 71
 Rallye Fim 70 Prahassa ja 71 Ohridissa
 Katrineholmsträffen 70
 International Honda Rally 71
 Zwitterzee 71 Kalöträffen 71
 Trappenkamp 71 Hälsingträffen 71
 Elefantentreffen 72 Bamseträffen 72
 Madonna dei Centauri 72 Hontsrugrally 72
 Chamoirally 72

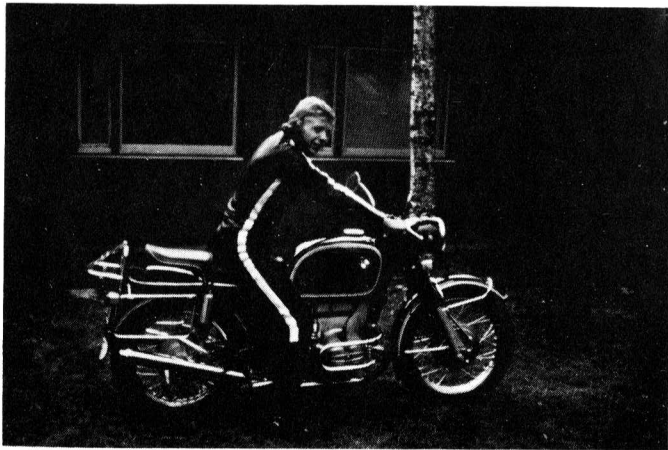
TALVITAPAHTUMAN ilmoittautumisaika on pidennetty 3 päivään helmikuuta.

Hallituksen varajäsen Tuomo Toppi. Syntynyt 12.10. 1953 ja ammatti on suulakepuristaja.

Moottoripyörä innostuksen sain varmaankin isältäni jolla oli yli 20 pyörää. Itse aloitin viisisatasella Suzukilla, jonka jälkeen seurasivat Trumppa 500, BMW R 60/5 ja nykyisin ajan BMW R 75/5:llä. Ralleja olen kierrellyt sen verran kun rahat ja aika on riittänyt. Kontiossa olen käynyt kolmasti sekä ulkomailla muutamia ralleja, mistä mielenkiintoisin oli ehkä Hammelbachissa (noin 150 km Frangfurtin alapuolella). Rallilla ei ollut varsinaista nimeä tai traditiota koska tämä oli ensimmäinen kerta. Kun saavuimme rallipaikalle ja kysyimme telttapaikkaa, niin meidät opastettiin tiheeseen kuusimetsään joka kasvoi vuoren rinnteellä. Sinne emme jääneet, koska maa oli niin kaltevaa että emme olisi pysyneet teltassa ilman vuoristokiipeilijöiden varusteita. Rallipaikalla tapasimme Matti Viron, joka esitteli meille erään majatalon isännän ja hän oli todella ystävällinen. Saimme telttaila hänen pihalla sekä käyttää majatalon suihkua yms. Ensimmäisenä iltana juhlimme rallipaikalla, jonne oli pystytetty iso teltta. Siellä oli myös paikallisia asukkaita joilta perittiin pieni maksu. Paikalla oli myös pieni orkesteri joka soitti Saksalaisia kansanlauluja.

Ilta oli erittäin onnistunut siitä on todistuksena iso kolpakko, joka on minulla kotona, unohdutti kai mukaan mikä siellä on kuulemma tapana. Seuraavana iltana istuimme majatalossa mis-

sä isältä opetti meitä maistelemaan Saksalaisia viinejä, me taas puolestaan opetimme häntä maistelemaan Suomalaista votkaa. Matti Virota rallista kerhopalkinnon minun ja "Pokan" avustuksella.



Olisimme saaneet myös pitkämatkan palkinnon jos joku meistä olisi ilmoittautunut yksityisenä ajajana eikä kerholaisena. Rallin jälkeen me kaikki suunnistimme Asseniin, mistä Matti lähti Unkariin hakemaan kiärtokankia eli kuulemma vähissä. Valokuva kertoo niistä hauskoista hetkistä kun pyörä on puhdas ja tankki on on täynnä.

Eli hyvin moottoripyöräterveisin Tuokka.

sivulta 2

Näitä nopeusrajoitusehdotuksia on perusteltu sillä että onnettomuudet MUKA vähenisivät. Todennäköisesti ehdotuksen laatijat ovat tapansa mukaan suunnanneet katseensa Länteen ja verranneet Suomen onnettomuustilastoja mihinkäs muuhun kuin Ruotsin vastavaan. Se on sitten kumma kun suomalaiset viranomaiset eivät voi hakea esimerkkiä Ruotsia kauempaa, vaikka Euroopassa on muitakin liikennepoliittisesti (vai pitäisikö sanoa liikennekulttuurillisesti) parempia maita kuin Ruotsi.

Jopa Ministerit ovat huolissaan siitä kun vuosittain maanteillämme kuolee vuosittain hiukan yli 1000 ihmistä. Ja kuitenkin Suomessa itsemurhatilastot (n. 1000 henkeä vuodessa) ovat maailman suurimpia, mutta niitten pienentämiseksi tuskin on yritetty tehdä mitään. Kummallista kun liikenneonnettomuudet ovat "vallan kahvan" pitäjille suuri riesa ja sitten he vielä luulavat että nopeusrajoitukset auttaisivat pienentämään onnettomuuslukuja. Paras "lääke" onnettomuuksien vähentämiseen on terve järki. Me suomalaiset kun olemme tunnetusti jääräpäistä kansaa, niin suurin vika taitaakin olla ratin ja selkänojan ja miksei myös ohjaustangon ja satulan valissa. Kun sitten seuraavan kerran lähemme ajamaan ajamaan, oli kulkuneuvona sitten moottoripyörä tai auto, niin alkäämme ottaako jääräpäisyyttä mukaan liikenteeseen sillä näin vältämme tarpeettomat vaaratilanteet mm. ohituksissa. Itse kukin meistä ajaa sopivaksi katsomaansa nopeutta ja ne jotka ajavat ohii niin antaa heidän mennä vaikkei sen ajoneuvon merkki tai laatu meitä miellyttäisi.

Vähemmistöryhmänä meidän moottoripyöräilijöiden on noustava tällaisia ehdotuksia vastaan joille ei ole olemassa riittäviä perusteita.

SAANMEKO ESITELLÄ MOOTTORI PYÖRÄN ?

jatkuu. Nyt on vuorossa kolmas (ja ainakin toistaiseksi) viimeinen osa. Vuorossa on moottoripyörien Rolls-Royce'ksi kutsuttu Brough Superior-merkki, tarkemmin sanoen

Brough Superior

S.S. 100

Brough Superior S.S. 100:n kehittämiseen ryhdyttiin jo vuonna 1923. Moottori oli tällöin JAP V-2 tilavuudeltaan 980 cc (85,5 x 86 mm). Tätä moottoria varten suunniteltiin uusi runko, johon työhön Herbert le Vack otti osaa. Vaihdelaatikko oli erikoisen tukeva Sturmeý-Archer, käsikäyttöinen. Siinä oli kolme vaihdetta, ja yleinen Brough'istin käytäntö oli kytkeä I ja II vaihde käsin ja III vaihde varpaalla. Ensimmäinen SS 100 valmistui 1925, ja sitä esittelevässä luettelossa mainittiin muun muassa: "Jokaisen SS 100:n mukana seuraa valmistajan allekirjoittama takuu, jossa vakuutetaan että pyörällä on ajettu nopeudella 100 mailia tunnissa vähintään neljännesmailin matka".

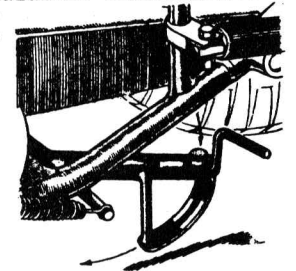
Vuonna 1933 SS 100 varustettiin uudella moottorilla. Tämäkin oli JAP, mutta tilavuus oli nyt 996 cc (80 x 99 mm), ja sen huipputeho oli 74 bhp @ 6.200 rpm puristusuhteella 8:1. Siinä oli kahdet kaasuttimet ja kahdet magneetit. Etummainen kiertokanki oli alapäästään haarukkamainen, ja takimmainen kiertokanki oli haarukan sisällä. Kiertokangat olivat laakeroitu rullalaakereihin. Sturmeý-Archer vaihdelaatikossa oli nyt neljä vaihdetta.

Vuodesta 1935 lähtien JAP:in rinnalla käytettiin myös AMC:n (Matchless) moottoreita (990 cc, 85,5 x 85,5 mm). Tämä oli tietysti myöskin V-2 ja siinä oli hiusneulaventtiilijouset. Sylinterien välinen kulma oli 50°.

Tässä tarkasteltavana on nyt vuoden 1938 Brough Superior SS 100, jossa oli tämä Matchless moottori. Sen kaikki laakerit olivat ylimitotettuja (runkolaakerien ja kiertokankien laakereiden sisäläpimitat olivat 1 1/2"). Jakopuolen päälakkeri oli pronssihela, alapään laakerit sekä vetopuolen laakerit rullalaakereita. Venttiilikoneisto

oli suojattu, mutta hiusneulajouset näkyvissä, jotka koristivat moottoria miellyttävällä tavalla. Kaasuttajia oli vain yksi kahdella kokonamiolla. Kromattu tankki piti sisällään 4 galloniaa bensiiniä ja 3/4 galloniaa öljyä. Vaihdelaatikko oli Sturmeý-Archer, välityssuhteet I 11 II 6,7 III 4,4 ja IV 3,5:1 . . . Moottorin puristusuhde oli 6,5 : 1, ja huipputehon luulisin olleen noin 45 bhp kierrosluvulla noin 4.500. Runko oli Brough'in yksipuutarunko pumputakajousituk-sella. Edessä oli George Brough'in ja Harold Karlake'in suunnittelema ja patentoima "Castle" etuhaarukka. Siinä oli alhaalla lyhyt eteenpäin suunnattu keinuvipu ja kittäkalevyvaimennus. Joustossa ei etupyörän jättö eikä pyörien akseliväli muuttunut sanottavasti (nykyaikaisissa" teleskooppihaarukoissa asianlaitahan on aivan toinen). Monien mielestä Castle-etuhaarukkaa ei mikään nykyaikainen teleskooppi voita ohjauksen tarkkudessa. Pakoputkien säissä oli tehokkaat äänenvaimentimet (eräs BS:n valtteja oli äänettömyys), jotka olivat keskenään yhdistetyt sekä kalanpyrstöt (alumiinivalua !) sen ajan muodin mukaisesti.

Pyörän varusteisiin kuului m.m. erittäin hienot nahkaiset satulalaukut joiden valmistuksen korkea laatu ja eleganssi ei valitettavasti taida näkyä kuvista. Sivu- ja keskiseisontatuki kuuluivat luonnollisesti asiaan. Keskiseisontatuki oli erittäin nerokkaasti suunniteltu. Pyörän nostaminen sille oli erittäin helppoa sen muotoilusta johtuen, kuten vierisestä kuvasta ilmenee. Nykyaikaisten superpyörien rakentajien kannattaisi joskus tutkia minkälaisia ratkaisuja on tehty aikaisemmin !



Brough Superior'ille tunnusomaista oli nopeus, äänettömyys ja työn korkea laatu. Ennen jokaisen pyörän maalaamista ja kromaamista se koottiin kokonaan ja kaikki osat sovitettiin keskenään, ja on selvää että jälki oli aivan toisenlaista kuin nykyajan liukuhinnatuotannon.

OTTEITA BROUGH SUPERIOR SS 100:N TESTISTÄ MOTOR CYCLING'ISSÄ

Nimi Brough Superior on aina yhdistetty nopeaan ja ylelliseen moottoripyörällä ajoon, ja koeajajamme ei voinut kylliksi kiittää pyörää suoritettuaan pitkän testin vuoden 1938 SS 100:lla. Tässä erinomaisessa moottoripyörässä on kaikki ne ominaisuudet jotka tekevät pitkien matkojen ajamisen kahdella pyörällä mukavaksi, turvallisiksi ja nopeaksi.

Tilavan ja mukavan satulan sekä takapyöräjousituksen ansiosta voitiin huonojakin teitä ajaa vaivattomasti. Etuhaarukka toimi erinomaisen miellyttävästi, ja ohjaus oli ehdottoman tarkka nopeudesta riippumatta. Kävelyvauhtia ajettaessa ei jalkaa tarvinnut laittaa maahan, eikä 80-90 mailin tuntinopeudella ajo vaatinut erikoista taitoa.

Suurehkosta painosta huolimatta pyörän käsittely muistutti 500-kuutiosta tässä suhteessa. Oli erinomaisen helppoa käännellä nopeista mutkista, ja ajo-ominaisuudet olivat aina mallikeloiset. Tähän vaikutti osaltaan erinomaisesti sijoitetut hallintalaitteet.

Ohjaustanko on miellyttävän "puhdas", vain kytkin- ja ilmapivu olivat erikseen tankoon kiinnitetty. Säätövaijerit kulkevat ohjaustangon sisällä.

Käynnistäminen oli aina helppoa. Kylmänä saavutettiin parhaat tulokset ryppyttämällä kaasuttajaa, sulkemalla ilmaläppä noin 3/4 ja siirtämällä sytytys noin 1/3 myöhäisemmälle, jolloin moottori käynnistyi ensimmäisellä tai toisella potkaisulla (puolipuristinta käyttämättä). Kun moottori oli lämmin piti vain sytytystä säätää hieman myöhäisemmälle ja moottori käynnistyi ensimmäisellä potkaisulla yhdeksässä tapauksessa kymmenestä.

Jarrut antoivat itsestään erittäin vakuuttavan kuvan, ne olivat miellyttävät käyttää ja sopivan progressiiviset, tosin nopeaa pysäyttämistä varten etujarru olisi voinut olla tehokkaampikin.

SS 100:lla on nopean pyörän maine, mutta sillä voi ajaa ällistytävän hiljaisillakin kierroksilla. Nelosvaihteella (välitys 3,5 : 1) pystyi ajamaan nopeudella 12 mailia tunnissa ilman mitään nykimistä.

Pyörällä oli todella "silkkimäinen" meno maantiellä. Oli vaikea sanoa oliko nopeutta 40, 50, 60 tai 75 mph muuten kuin nopeusmittarista. Mitään värinöitä ei tuntunut millään nopeudella. Ajettaessa noin 70 mph kuului pientä "karheutta" venttiilikoneistosta, mutta tämä ei häirinnyt mitenkään.

Äänenvaimentimet hiljensivät moottorin äänen erittäin miellyttäväksi mutta samalla voimaa uhkuvaksi, myös täydellä kaasulla. Monet (moottoripyöräilyä harrastamattomat) henkilöt ihmettelivät niin suuren moottoripyörän hiljaisista äänistä. Myöskin vaihdelaatikko oli hyvin hiljainen, alemmilla vaihteilla kuului vain pientä vinguntaa.

Testin jälkeen ei moottorissa sen paremmin kuin vaihdelaatikossa tai ensiöketjukotelossa ollut minkäänlaisia öljyvuoden merkkejä. Takaketjusta oli sen sijaan lentänyt jonkin verran öljyä runsaan voitelun takia.

Tällaista moottoripyörää on hyvin vaikea kritisoida. Viimeistely on suurenmoista, ja pienet yksityistyylikohdat ovat hyvin toteutettuja. Lisäksi Brough'issa on erinomaiset ajo-ominaisuudet ja loistava suorituskyky, ja on helppo ymmärtää että henkilöt joilla on varaa tähän pyörään maksavat mielihyvin sen korkean hinnan.

SUORITUSKYKY

Kiihtyvyys 0-60 mph	n. 8 sekuntia
Huippunopeus	100 mph (160 km/t)
Suurin nopeus III vaiht.	90 mph (145 km/t)
Suurin nopeus II vaiht.	72 mph (115 km/t)

TEKNILLISIÄ TIETOJA

Moottori	Matchless 990 cc, 85.5 x 85.5 mm
Mitat	Akseliväli 58" (147 cm)
	Maavara 5" (13 cm)
	Satulan korkeus 27" (69 cm)

tf

BROUGH SUPERIOR

Kaksikymmenluvun alussa englantilaiset moottoripyörät olivat perin kehittymättömiä; renkaat olivat kapeat ja kehnot, takajousitusta ei ollut, etuhaarukat olivat ylen heikot, valaistus oli kaasulla ja sähkölaitteet olivat varsin temperamenttiset. George Brough, BROUGH SUPERIOR'in luoja, vaikutti suuresti niihin parannuksiin jotka toteutettiin seuraavien kahden vuosikymmenen aikana.

Brough Superior'ia valmistettiin tehtaassa joka oli käytännöllisesti katsoen yhden miehen liike. Georg Brough'illa oli kyky muotoilla pyöränsä myyvään tyyliin ja hänellä oli vetovoima sellaisiin "yöntekijöihin" jotka kiintymyksellä tuotteeseen pystyivät toteuttamaan Brough'in ideat. Hän käytti hyväkseen BS-pyörillä saatuja kokemuksia eri kilpailuista joissa käytettiin lukuisia erimerkkisiä moottoreita. Nämä kokeilut eivät tietenkään olleet halpoja, eikä tällaisen korkealaatuisen pyörän valmistaminen olisikaan mahdollista nykyaikana, sitä ei ole valmistettu sodan jälkeen.

Brough Superior rakennettiin ihanteeksi, ja sitä ostivat vain asian tuntijat. Kaikilla ei ollut paljon rahaa, mutta BS oli säästämisen arvoinen joten he siis säästivät. Siksi pä eilispäivän nuori BS-omistaja pyörän vihdoin saatuaan käsitteli ja huolsi sitä vaadittavalla tavalla.

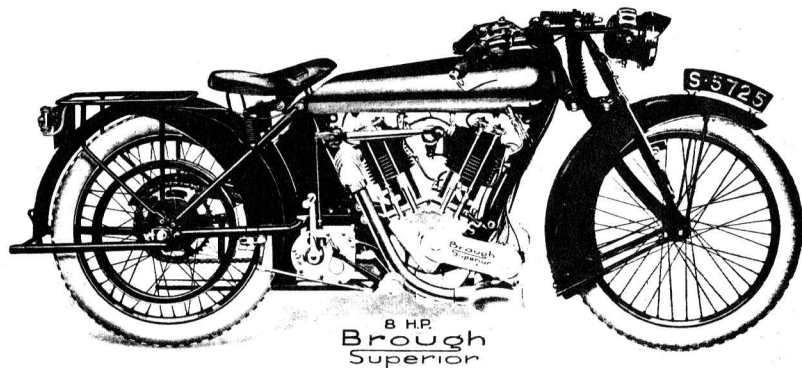
Brough Superior tehtiin moottoripyöräiden kulta-aikana, 20- ja 30-luvulla. Se oli suurten miesten ja suurten saavutusten aikaa.

Georg Brough'in isällä, William Brough'illa oli pieni verstaas Vernon Street'illä Basford'issa missä hän valmisti BROUGH-merkkisiä moottoripyöriä. Georg rupesi työskentelemään isänsä pajassa ja kokeili monia eri moottoreita. Hän osallistui hyvällä menestyksellä eri kilpailuissa.

Ensimmäisen maailmansodan aikana Georg Brough työskenteli White & Poppe-yhtiössä Coventry'ssa. Sodan jälkeen hän palasi isän töihin ja ehdotti tälle suuren korkealuokkaisen moottoripyörän rakentamista. Isä ei uskaltanut tähän ja niin Georg Brough sai osuutensa isän yhtiöstä ja rakensi näillä rahoilla verstaas Haydn Road'ille Nottingham'iin vuonna 1919. Täällä alkoi Georg Brough'in omien moottoripyöräiden valmistus. Pyöristään hän käytti nimeä BROUGH SUPERIOR eli "parempi kuin Brough".

Ensimmäisen Brough Superior'in moottori oli 50° V-2 JAP, 90 x 77.5 mm. Vaihdelaatikko oli Sturmey-Archer (I 8,2 II 5,2 ja II 3,25:1). Tämä "Mk I" oli paljon muita sen aikaisia moottoripyöriä kehityksessä edellä. Siinä oli m.m. samanlainen satulatankki kuin kaikissa myöhäisemmissäkin BS:ssa. Tankkin mahtui 2 1/2 gallonaa bensiiniä ja 1/2 gallonaa öljyä. Moottorissa oli monta Georg Broughin erikoisesti tilaamia parannuksia.

Vuonna 1923 ilmestyi ensimmäinen SS 80, jonka moottori oli JAP V-2, 85,5 x 85 mm, 988 cc. Tämä pyörä sai valtavan suotuisan vastaanoton moottori pyöräilyssä. Motor Cycle kirjoitti näin: "Ei olisi voinut kuvitella että tätä SS 80:tä enää olisi voinut parantaa. Kuitenkin tämä moottoripyörä Rolls-Royce - joksi sitä voi kutsua muutenkin kuin hinnan takia - on vielä parempi kuin sen ensimmäisen (ja erittäin menestyksekkään) esiintymisen aikoihin Six Days Trial'issa. Tästä lähtien BS:ia kutsuttiin yleisesti moottoripyöräiden Rolls-Royce'ksi - ja tähän annettiin mielihyvin lupa Rolls-Royce -yhtiöstä."



P.T.O.

Ensimmäinen SS 100. Huippunopeus tällä pyörällä oli 90 mailia tunnissa. Jarrut olivat huomattavassa epäsuhteessa tähän nopeuteen, kuten kuvasta näkyy ne ovat erittäin heiveröisen näköiset pyörän vanteeseen vaikuttavaa tyyppiä. Vaihdelaatikko oli käsivälitteinen kolminopeuksinen Sturmev-Archer.

Vuosina 1923-4. "Mk I":stä kehiteltiin, ja tuloksena oli ensimmäinen SS 100. Tämän moottoria varten kehitettiin uusi runko, johon työhön Herbert le Vack osallistui. Vuoden 1925 luettelossa mainittiin SS 100 mallista muun muassa: Jokaista SS 100:aa seuraa valmistajan kirjallinen takuu siitä, että kyseinen moottoripyörä on saavuttanut 100 mailin tuntinopeuden.

Vuosina 1925-6 suunniteltiin urheilumalli SS 100:sta, jossa oli muun muassa valot. Siinä käytettiin hyväksi Herbert le Vack in kilpailuissa saamia kokemuksia. Uudessa SS 100:ssa oli lyhyempi akseliväli, sähkövalot, pieni tuulisuojuus, satulalaukut ja yli 100 mailin huippunopeus. Tämän pyörän kehityksessä oli myös kuuluisa Harold "Oily" Karlake mukana. Karlake oli erinomainen mekaanikko, ja hän rakensi rungon neljässä päivässä! Tätä mallia myytiin nimellä Alpine Grand Sports, ja sen moottori oli JAP 998 cc, 80 c 99 mm, kolminkertaiset venttiilijouset ja sataprosenttinen rullalaakerointi. Etuhaarukka oli Castle. Alpine Grand Sports'in viritetympi malli oli Pendine, jonka huippunopeus oli 110 mph.

Vuoden 1926 moottoripyöränäyttelyssä esiteltiin ensimmäisen kerran Overhead 680 (luku viittaamoottorin tilavuuteen), jota Georg Brough kutsui "pienöis-SS 100:ksi".

SS 80:n valmistusta jatkettiin, ja sen rinnalla pienempiä sivuventtiilikoneita.

Vuonna 1927 Georg Brough valmisti aivan uuden moottorin, nelisylinterisen V-moottorin sivuventtiilein. Sylinterimitat olivat 58 x 91 mm, tilavuus 994 cc, sylintereitten välinen kulma oli 60°. Kampiakseli oli rungossa pitkittäin, mutta toisio veto oli ketjulla. Tällä moottorilla lienee kuitenkin ollut jäähdytysvaikeuksia.

Samana vuonna ilmestyi vielä toinenkin nelisylinterinen Brough Superior. Tässä oli rivimoottori pitkittäin rungossa. Sylinterimitat olivat 57 x 80 mm, tilavuus 900 cc. Tämä moottori oli erittäin kaunis mustine sylintereineen ja hiottuine alumiinisine pakosarjoineen. Moottori oli Motosacoche'in valmistama Georg Brough'in ohjeiden mukaan. Tähän malliin (kuten myös Alpine Grand Sports'iin) sai Draper'in patentoidun takajousituksen, joka oli keinuhaarukkatyyppiä.

Vuonna 1929 ilmestyi Overhead 680 hieman eri muodossa, Siinä oli jousitus myös takapyörässä ja se oli täysin mustaksi maalattu tankkia myöten (aikaisemmin oli kaikissa BS:ssa ollut kromattu tankki). Sitä kutsuttiinkin nimellä Black Alpine 680.

Kolmikymmenluvulla viisisataakuutioiset moottoripyörät olivat erittäin tavallisia koska tämä silloin oli suurin kilpailuluokka. Niin myös Georg Brough päätti tehdä sellaisen. Niin valmistui ensimmäinen "vauva-BS" 24.1.1931. Moottori oli JAP 62,5 x 80 mm, 498 cc, huippunopeus 90 mph. Vuonna 1931 valmistui yhteensä yhdeksän viisisatata joista kolme on edelleen käytössä.

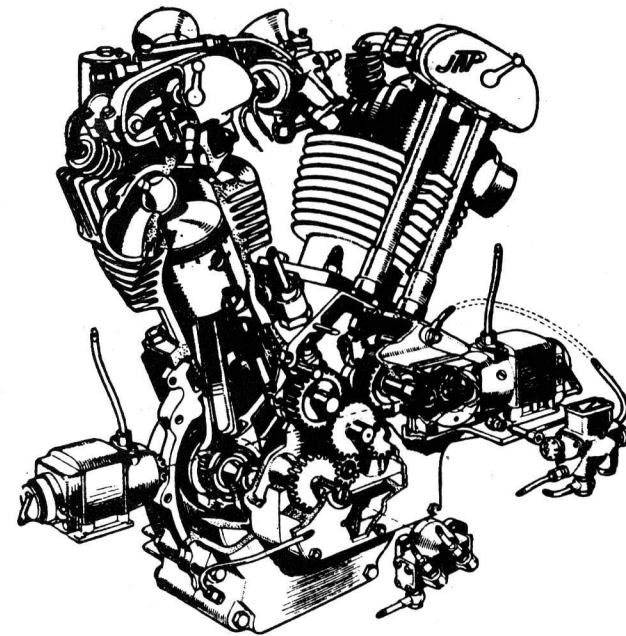
Samana vuonna valmistui vielä kolmaskin nelisylinterinen BS, jossa oli Austin Seven'in moottori, josta tarkemmin kuvatekstissä.

Vuonna 1933 ilmestyi suurin Brough Superior. Sen tilavuus oli 1.096 cc, JAP'in valmistetta, tietenkin. Sylinterien välinen kulma oli 60° tavanomaisten 50° sijasta. Tästä pyörästä kehitettiin pari vuotta myöhemmin sivuventtiilimalli 11-50.

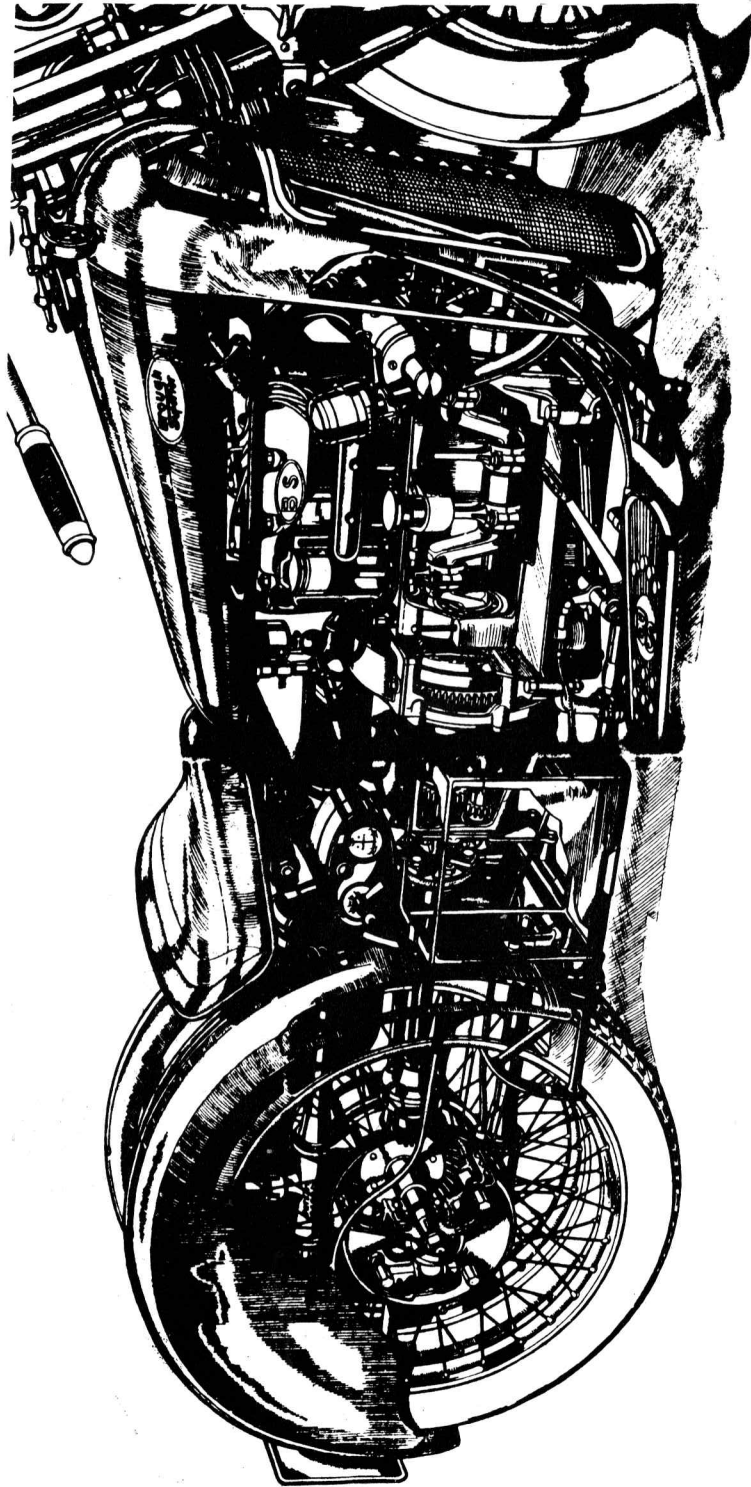
Vuonna 1933 tehtiin useita parannuksia SS 100 -malliin. Moottori oli nyt JAP V-2, 80 x 99 mm, 996 cc ja siitä käytettiin nimitystä 8-75. Se oli huomattavan tehokas laitos, huipputeho oli 74 bhp kierrosluvulla 6.200 rpm. Puristussuhde oli 8 : 1. Sen varustukseen kuului kaksi kaasutinta ja kaksi magneetta.

Vuodesta 1935 lähtien voitiin Brough Superior'eihin asentaa myös AMC:n moottori (Matchless), joka tietysti myös oli V-2 -tyyppiä. Tämä moottori on selostettu tarkemmin toisaalla olevassa SS 100:aa käsittelevässä artikkelissa.

Myös mallia SS 80 kehiteltiin jatkuvasti, ja sitä mainostettiin muun muassa näin: "Täysin uusittu, lyhyempi ja matalampi, tilavammat tankit ja suurempi

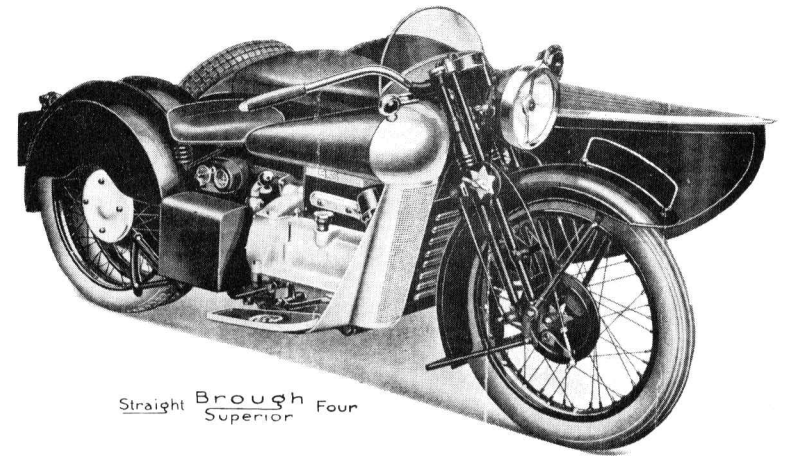


Details of the new SS100 engine



BROUGH SUPERIOR 800 cc NELISYLINTERINEN, todellinen kuninkaallinen moottoripyörä. Moottori oli Austin Seven autosta, teho 23 bhp kierrosluvulla 4.600 rpm. Sylinterin kansi oli kevytmetallivalua. Tyypilliseen Brough Superior-tankkiin oli kauniisti yhdistetty jäähdytin. Vaihdeaatikko ja kytkin olivat autotyypisiä, välitykset 5, 7, 1 ja 12, 7 ja peruutusvaihte. Voimansiirto takapyöräin tapahtui kardaanilla. Näin valtavaa moottoria varten tehtiin uusi runko, ja haarukka, Castle-tyyppinen, oli erikoisen vahva. Akku oli kapasiteetiltaan 42 ampeerituntia. Takapyörän ympärillä oli syvät lokasuojat. Akselivälit oli 592" (151 cm), polttoainesäiliön tilavuus 3½ gallonaa. Kaiken kaikkiaan näitä pyöriä tehtiin kymmenen kappaletta, ensimmäinen 20 päivänä maaliskuuta 1932, viimeinen vuonna 1934. Yksi näistä oli George Brough'in käytössä hänen kuolinpäiväänsä asti, ja useimmat ovat käytössä edelleen.

Tämä nelisylinterinen oli tarkoitettu, kuten arvata saattaa, lähinnä sivuvaunukäyttöön, soolona sitä lienee aika hankala käyttää, koska takapyörän väli oli sentään huomattava.



Straight Brough Four
Superior

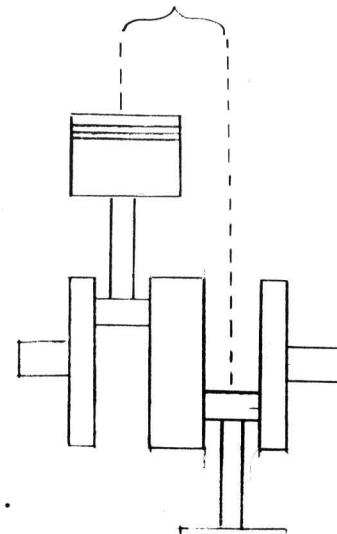
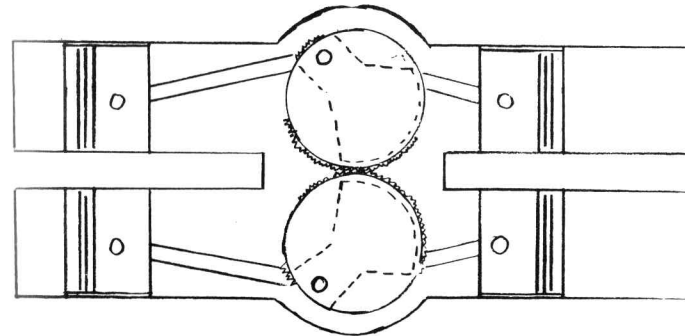
Price: WITH CRUISER SIDECAR ... £188

Brough Superior Austin Seven-moottorilla.

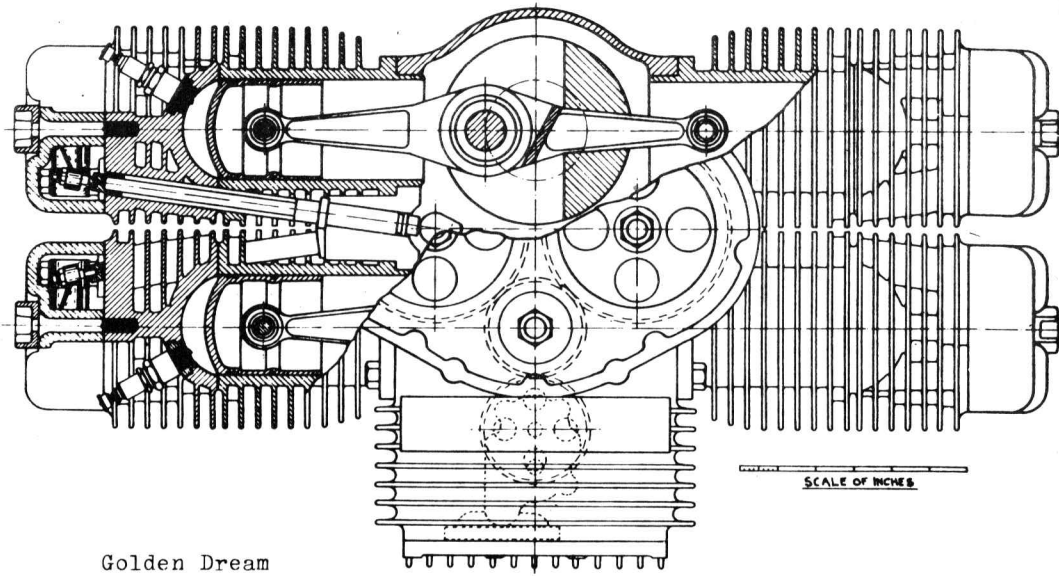
maavara, 350-kuutioksen koko, 500-kuutioksen paino ja suorituskyky kuin ... kuin SS 80:ssä!" Myös SS 80 toimitettiin vuodesta 1934 vaihtoehtoisesti AMC:n moottorilla.

Vuonna 1937 esiteltiin jälleen uusi malli, V-2 poikittain rungossa. Se oli sivuventtiilein varustettu kuten nelisylinterinen V-moottori josta se oli kehitetty. Ensimmäinen kappale valmistui 27.8.1938 ja on edelleen käytössä Skotlannissa.

Juuri ennen toisen maailmansodan alkua rupesi Georg Brough suunnittelemaan upeinta moottoriaan, jolle hän antoi nimen Golden Dream eli "kultainen unelma". Se oli kaksinkertainen bokseri kardaanivedolla. Sylinterit olivat päällekkäin joten jäähdytys oli tehokas. Tällaisen moottorin suurin etu on sen erinomainen tasapaino.



Kukin kiertokankipari on laakeroitu yhteiseen kampitappiin, kampiakseleita on siis kaksi. Ne ovat siten ajoitetut että kun esimerkiksi oikean puoleiset männät ovat alakuolokohdassa, ovat vasemmanpuoleiset männät yläkuolokohdassa, männät liikkuvat siis yhtäaikaan sivulta sivulle. Tasapaino saavutetaan mäntien ja kiertokankien



Golden Dream

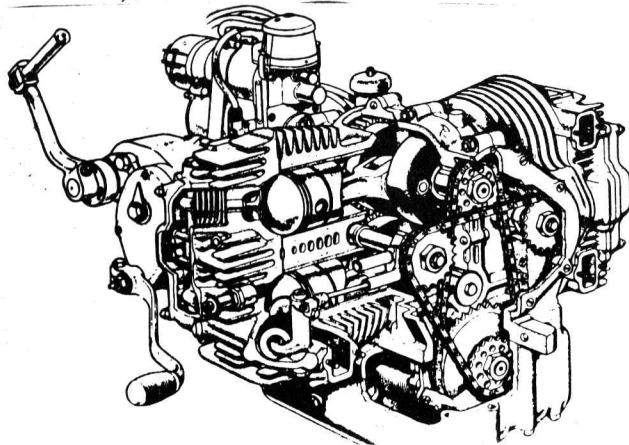
Näin männät ja kiertokankien yläpäävät ovat täysin tasapainoitettut ääriaseennoissa kun taas ääriaseentojen välissä kampaakseleiden vastapainot tasapainoittavat toisensa.

Vaikkakin normaalissa kaksisylinterisessä bokserimoottorissa (katso kuva edellisellä sivulla) on hyvä tasapaino se ei kuitenkaan vedä vertoja tälle nelisylinteriselle bokserille, koska kaksisylinterisen bokserin kiertokankia ei voi asentaa samalle kampaakselin tapille (tasapaino olisi silloin yhtä huono kuin tavallisessa kaksisylinterisessä rivimoottorissa). Sylinterit ovat siis hieman eri linjassa keskenään ja männät sekä kiertokankien yläpäävät muodostavat "keinuvan parin".

Tämä Golden Dream oli Goerg Brough'in, F. Dixon'in ja H.J. Hatch'in yhteistyön tulos. H.J. Hatch oli aikoinaan J.A. Prestwich'in ja Blackburne'n palveluksessa, ja hän on myös suunnitellut Exelsior'in kuuluisan "Mechanical Marvel" in, sekä muita erikoisia moottoreita.

Golden Dream esiteltiin ensimmäisen kerran vuonna 1938. Siinä oli 996 cc, 71 x 63 mm, puristussuhde 6,5 : 1. Nokka-akselit olivat ketjuvetoiset. Siinä oli kaksi Amal-kaasutinta. Dream'ejä valmistettiin neljä tai viisi kappaletta vuonna 1939. Sodan syttyessä sen vuoden syyskuussa siirtyi Georg Brough sotatuotantoon.

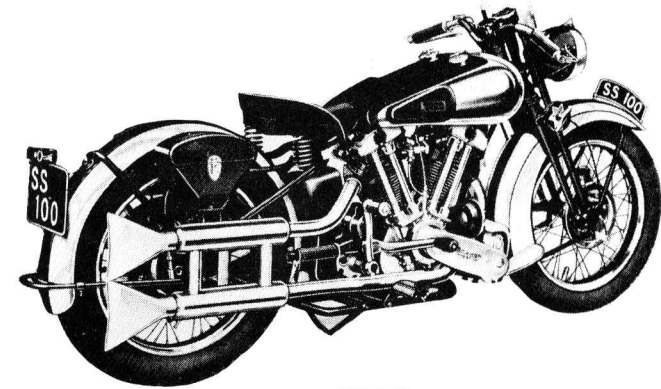
Brough'eilla on vuosien kuluessa rikottu monta nopeusennätystä. Niinkin myöskin kuin vuonna 1960 Robert Berry saavutti nopeuden 186 mph Pendine'ssä SS 100:lla.



Sotien aikana aloitettiin vielä uuden Brough Superior'in suunnittelu. Moottori oli tietysti V-2, AMC:n valmistetta, ja erosi aikaisemmista BS:ta siinä että sylinterien välinen kulma oli 90°. Sotien jälkeen ei Brough Superior'ia kuitenkaan enää tehty, koska hinta olisi muodostunut liian korkeaksi, eikä Georg Brough suostunut tekemään halpaa (ja huonoa) Brough Superior'ia.

Torolf Fagerholm

The Sporting Rider's Ideal



THE NEW
Brough
Superior MODEL
SS.100

The fastest motor cycle in the world!

169.8 m.p.h. Gyon April, 1937 (official F.I.C.M.S.)

BROUGH SUPERIOR CLUB

Myös Brough Superior -merkillä on oma merkkikerhonsa, jonka jäsenet ovat todellisia asiantuntijoita. Jäsenten joukossa on monta kuulua moottoripyörämaailman nimeä, mm. R.H. Clark, joka on kirjoittanut kirjan BS-pyörästä. Tämä samainen herra on myös kiinnostunut höyryvetureista, joista hän myös on julkaissut teoksia, ja tutkimusmatkoillaan ympäri Englantia hänen kulkuneuvonsa on aina Brough Superior SS 80. George Brough itse oli aktiivisesti mukana BS-kerhossa kuolemaansa saakka (muutamia vuosia sitten).

Brough Superior Club julkaisee kuukausittaista kerholehteä. Varaosapalvelu kuuluu luonnollisesti myös ohjelmaan. Jäsenet maksavat erityiseen varaosarahastoon maksuja kyvyn ja halun mukaan. Tarvitessaan varaosia niillä jäsenillä on etuoikeus yksittäisiin varaosiin, jotka ovat maksaneet etukäteissijoituksia rahastoon.

Kerho on lähinnä tarkoitettu BS-pyörärien omistajia varten, mutta myös muut kiinnostuneet voivat liittyä siihen.

Kouvolan kuulumisia

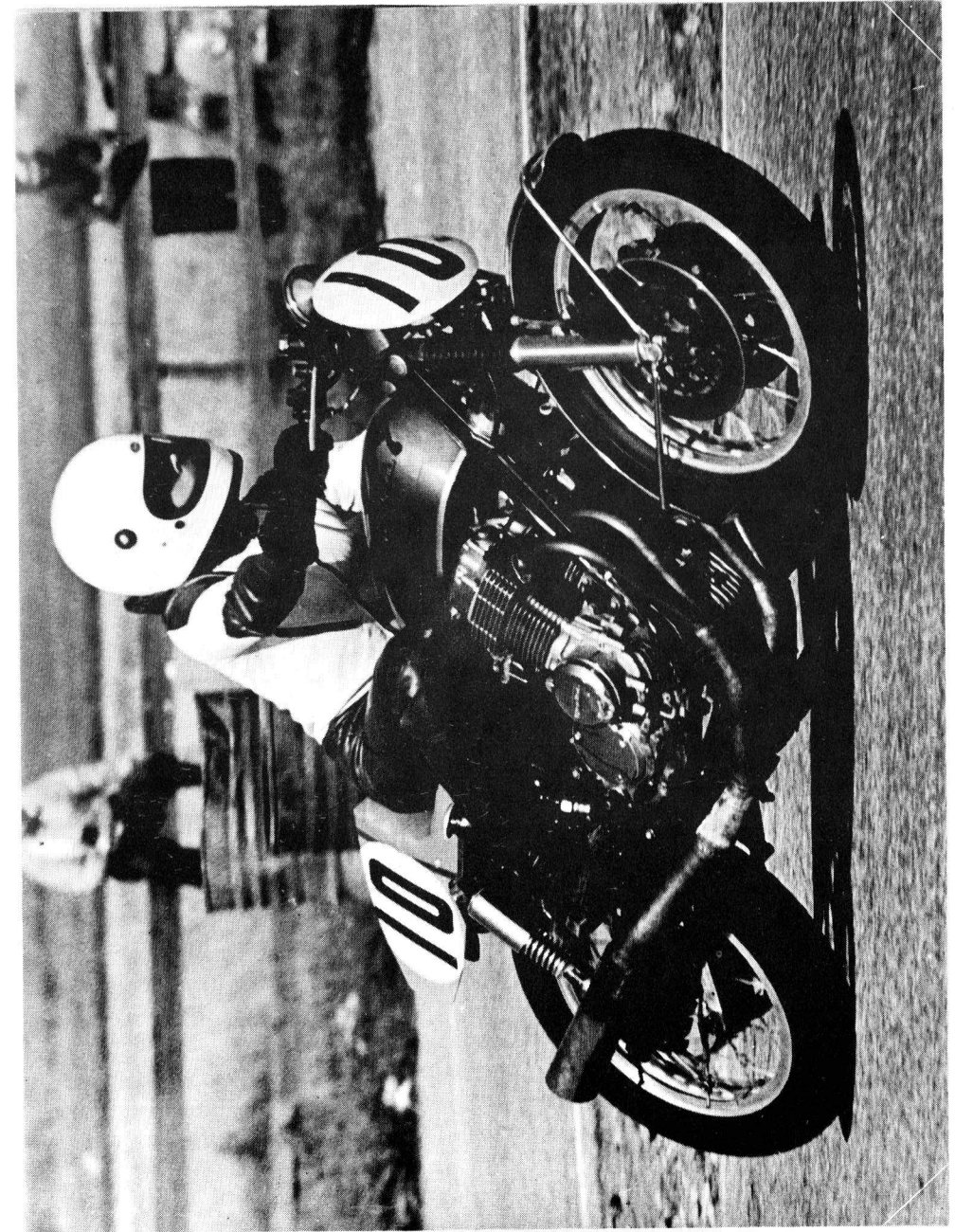
Viime kesänä kerholaisemme Seppo Rossi ja Erkki Ahonen kilpailivat menestyksellisesti lähes kaikissa järjestetyissä TT-kilpailuissa, joissa oli juniori-luokka. Maamme kilparadat tulivat kesän aikana tutuiksi ja esimerkiksi Ahvenistolla he olivat ajamassa useamman kerran ja tiukat kamppailut käytiin Turun Artukaisissa parikin kertaa. Nämä moottoripyöräkuljettajat esiintyivät mitalisijoilla edellisten lisäksi myös seuraavissa kilpailuissa: Väinölänniemi Kuopiossa, Vauhtikisat Savonlinnassa ja Lahden TT (todellinen motogross kisa). Myös Keimolassa he kävivät ajamassa, tosin vaihtelevalla menestyksellä. Hyvät tulokset menneen kesän kilpailuista nostavat Ahosen ja Rossin nimet melko varmasti yleiseen luokkaan, jossa on todella kova taso. Emsi kesäksi onkin luvassa timanttinen GT 750 kisa (kansainvälinen), kenties useampikin mikäli iso luokka täällä Suomessa alkaa kiinnostaa kilpailujen järjestäjiä ja ajajia. Yleisöä tämän luokan luulisi ainakin kiinnostavan, tuolla manner Euroopassa ja Englannissa nämä kilpailut ovat su uressa suosiossa.

Kilpailupyörinä Ahosella ja Rossilla oli Hondan luotettavat 750-kuutioiset, joita oli muutettu suorituskyvyn parantamiseksi seuraavasti: ilmanpuhdistin pois, suuttimien vaihto, laturi pois ja uusi pakoputkisto. Näiden muutosten vähyydestä johtuen Hondat olivat kesän mittaan vakiovarusteina maantiekäytössä useaan otteeseen.

Samuja Suomen Armeijassa molemmilla on vielä yli kahdensadan, joten taitavat moottoripyörähommat ensikesänä jäädä vähän paitsioon ja hankalaa ainakin tulee olemaan (saako lomaa?). Aika sitten näyttää näämmekö nämä "hullun lailla" ajavat TT-radoilla vai ralleissa, vai onko tullut PK:ta?

Kerholaisemme Timo (Timppa) Kossila on toipunut hyvin viimekesäisestä rysäyksestä. Pitkän sairaalassa olon jälkeen hän pääsi viimein lokakuussa kotiin ja oli mm. pikkujoulussa Kirjokivellä. Timppa on myös käynyt keskiviikkoisin Kouvolan kerhoilloissa.

Seppo Rossi Artukaisissa -72



Erkki (Eki) Ahonen ehti syksyllä ennen armeijaan lähtöään muotoilla puorän- sä etupään uudelleen. Ry- säyksessä, jossa seitsemän ihmistä vietiin tohtorille, olisi voinut käydä pahem- minkin jollei kypärä olisi ollut visusti päässä. Ku- vassa toinen osapuoli, Fiat joka tuli kärjellään sei- sovan kolmion takaa, uudel- leen muotoiltuna (huom. Fi- atin kuljettajat!)



"Talvihan on mitä parhaita moottoripyöräilyaikaa", tuuma- sivat Risto (Rito) Volanen ja Jorma (Joro) Rossi. "Laitetaan pyö- riin sivuvaunut ja lähdetään ajamaan jääratakilpailuja".

Pojat ovatkin kaikessa hiljaisuudessa rakentaneet todelliset menijät, sillä moottoreissa on vääntöä ja renkaissa riittää pitoa. Ritolla on jytä Jammu 650 ja Jorolla Hondan 750-kuutloinen. Kuten sivuvaunukoneeseen kuuluukin ovat pyörien rungot laskettu niin alas että maavaraa on vain 7senttimetriä. Pyörät ovat entisaikojen jäykkää mallia, sillä etujouset on poistettu ja takajouset iskun- vaimentimiseen on korvannut teräsputkenpätkät. Takarumpuihin, jot- ka "Ooke Tallinen on aihioista sorvannut, on kiinnitetty ketju- ratas ja henkilöauton levyppyörä varustettuna palakuviorengaalla jossa on noin 500 nastaa repimässä jäätä. Etupyörä on alkuperäi- nen varustettuna nappularenkaalla ja runsaalla nastoituksella n. 500 kappaletta. Sivuvaunut ovat valmistetut huonekaluputkesta hit- saamalla ja niiden pyörät eivät kaipaa jousitusta, jarruja eivät- kä nastoja.

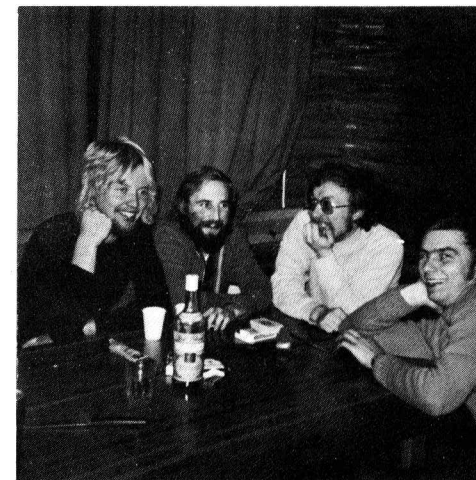
Koeajo Hondalla syksyn ensilumella näytti sen että kyllä laite kulkee tosi ripeästi. Joulukuun alkupäivinä, ensilumien su- lettua, pojat olivat kuraisella syrjätiellä niin innokkaasti että tie ei riittänyt ja laitteen kokeilut jatkuivat "Metsähallituksen"

puolellakin kunnes matka lopulta päättyi surkeasti kolahtaen ki- veen. Tuhoisa kivi turmeli Hondan laturin koppineen päivineen ja lisäksi voidaan mainita että purkkiorjana toiminut Tapsa Kahila löytyi etsiskelyjen jälkeen sivuvaunun alta kuraisesta maantien- ojasta, ihme kyllä täysissä ruumiin ja sielun voimissa.

Joulunajan lukuisat pikkujoulut ovat nyt vihdoin ohitse (maksaparka), myös Kouvolan ja sen ympäristön motoristien marras- kuun viimeisenä viikonloppuna 24-26.11 järjestämät pikkujoulut.

Kirjokiven saunatupa oli tuttuun tapaan varattu motoristeil- le koko viikonlopuksi ja perjantai-illaksi oli myös järjestetty ravintola Red Car, joka tarjosikin mahdollisuuden nille joilla ei ollut tilaisuutta lähteä Kirjokivelle. Hauskan ravintolailan jälkeen jotkut siirtyivät

Kirjokivellä juhlivien po- rukkaan, jonka viihtyvyydes- tä huolehtivat Ripatin Jor- man stereolaitteet. Lauantai- iltana syötiin totuttuun ta- paan mehevä kinkku, josta kiitokset Jorma Rossille. Varsin onnistuneisiin pik- kujouluihin osallistuivat tavalla tai toisella lähes kaikki Kouvolan ja sen ym- päristön kerholaiset yhteen- sä noin nelisenkymmentä hen- keä.



Kuvassa ensimmäisiä Kirjokiven pikkujouluun saapuneita vasem- malta lukien: Jukka Pulli, Timo Kossila, Pekka Koivisto ja Jorma Ripatti.

Pekka Koivisto
Anjala

Tampereen kuulumisia

Terveiset vaan Tampereelta! Lunta ei ole saatu ainakaan tähän päivään (29.12) mennessä, niimpä sitten näkeekin pyörämiehiä vilahtelevan liikenteessä silloin tällöin vaikka onkin jo tammikuu.

Mitenkäs monta kuusysiläistä on Tampereella? Tietämäni mukaan meitä on 2-3 Tikkinen Manu, Hurrilan Pekka ja allekirjoittanut. Olisi mielenkiintoista saada paikkakunnittain tilastotiedot jäsenistä johonkin Motoristin numeroon. Näin tultaisiin lähemmäksi ja olisi helpompi suunnitella jotakin yhteistä esim. rallimatkoja, saunailtoja yms.

Hiukan vielä Tampereen puolen Kontiorallaajien mielipiteitä: itse rallista oli vain hyvää kerrottavaa vanhemmankin motoristin mielestä. Eikö Kontiorallia voisi eri vuosina pitää eri paikoissa, onhan Suomenmaassa vielä maata ja korpea. Matkan pituus tuntui monenkin purnauksen aihe olevan ja onhan se täysin puolustettavissa, sillä eihän kaikilla kesäloma ole heinäkuussa. On vähän voimille käyvää ajaa Lappiin ja takaisin — kun on lauantaina töissä ja maanantaina heti aamusta alkaa taas työt. Se on riskin päälle ajamista markkaviisikymmentä kellossa mennettullen, mieli ehtii ajoissa ansioon. Toivomus olisi kolme kohdetta vuoro vuosin rallipaikaksi: Itä-Suomi, Lappi ja rannikolta jokin merenläheinen paikka. Tietysti sopivan alueen saanti suurelle motoristijoukolle tuottaa vaikeuksia. Tällaiset ovat toivomukset kahden puolen Tammerkosken.

Mennyt kesä oli ennätysvilkas kolareitten suhteen täällä Tampereella. Tosin tähän nuoremman pyöräaallon pojat antoivat työllisyyttä ainakin Rihkajärven moottoripyöräkorjaamolle. Yleensä oli etupäää kasassa poikien ajokeista ja jalka paketissa. Näin kertoili sympaattinen korjaamon omistaja, itsekin innokas motoristi Jorma Rihkajärvi.

J PÄNHELAINEN

Toimitus toivottaa kaikille "kuusysiläisille" vauhdikasta mutta silti turvallista Uutta Vuotta.

JOULUJUHLA

Käyttömme oli varattu Air Motellin toinen ravintolasali, joka osoittautui sopivan kokoiseksi 47 hengelle. Suurin osa paikalla olleista oli etelä-Suomen alueelta. (?) .

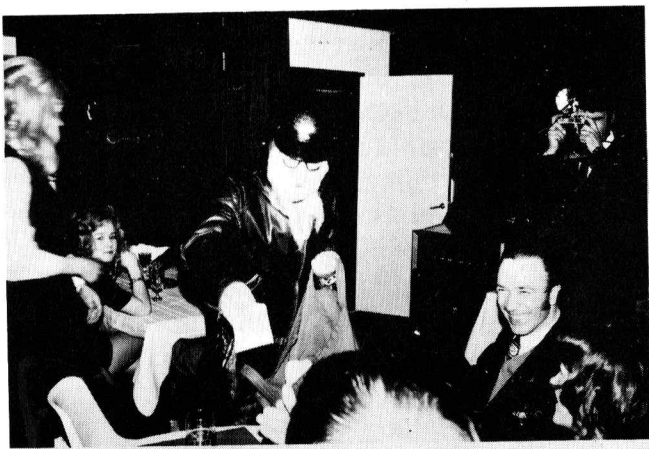
Eräät olivat saapuneet jo klo 17 aikoihin (myös allekirjoittanut), josta sitten oli kaksi tuntia aikaa keskustella viimeaikaisista ja miksei myös viime kesäisistä tapahtumista. Jouluruokaan päästiin käsiksi siis noin klo 19 maissa ja kaikilla oli erittäin hyvä ruokahalu, koska kinkkua jouduttiin tuomaan useamman kerran lisää. Kun sapuskat oli syöty, niin juomien nauttimisen lomassa voitiin käydä toisen salin puolella tanssimassa orkesterin huolehtiessa musiikista. Varsinkin miehet olivat erittäin innokkaita tanssimaan, joka ei mikään ihme ole, koska paikalla oli useita kauniita naispuolisia kerhoalaisia.

Heikki Kuva vastasi illan ehkä parhaasta ohjelmasta. Ensin hän esitti kuinka voi käydä jos terve järki ei ole pyörällä ajassa mukana. Jutun on kirjoittanut Lasse Kelonen Jyväskylästä.

Kuljetin Hondaa sinistä
kun kaverit alkoivat inistä
ajelet liian hiljaisesti
kauan mun pinnani kesti
Viimein päätin kavereille näyttää
ja hevosvoimia käyttää
En tiennyt vielä silloin
ettei lysti ollut laillista
kun peruutin Hondaa tallista ja starttasin
Tenpasin ykkösen silmään ja kaasun pohjaan
ja päästelin pitkin katuja
ja pollarit seuras latuja
Mut heti kun ne rupes saavuttaa
mä rupesin rajusti kaasuttaa
Ja ne jäi kuin nallit kalliolle
Sit mä tulín yhteen kulmaan
ja jouduin pieneen pulmaan
kun pylväässä paloi punainen lamppu
ja takana uhkas pollarin pamppu

Onneks vihree valo sytkähti
 ja Hondan hevosvoimat nytkähti
 jäi maahan syvää uraa
 ja sai poliisit silmille kuraa
 Eikä ne ollenkaan tykänny siitä
 että mä näin kohtelin niitä
 Ne rupes hirveesti parkuu
 kun mä kaahasin karkuun
 Mut mä ajoin liian kovasti
 ja melkein kutsuttiin rovasti
 Enkä mä enää päässy karkuu
 ja ne nappas mut kiinni
 jouduin sakkoa reilusti maksamaan
 ja kortti hyllylle kuivumaan
 Ja mä huomasin etten ollutkaan Ago
 vaan taisin olla melkoineni kako.

Oman leimansa pikkujouluumme antoi paikalle saapunut
 joulupukki ja hänen asustaan voitte päätellä millä kulkuneu-
 volla joulupukki oli saapunut. Jokainen sai oman pussinsa, jo-
 ta motoristi-joulupukki juuri kuvassa ojentaa.



Ilta jatkui ja tunnelma kohosi, lienee turha mainita minkä-
 laiset nesteet sen tekivät, Ja jälleen oli Heikki Kuvan vuoro ker-
 toa juttuja, tämän voisi vaikka nimittää MP-runoksi ja sen on laa-
 tinut työryhmä Rita, Matti ja Heikki.

Joulu julma Jamahatta
 Suzukitta aivan surkea
 Pelti kiinni Bemutta
 Pannoniatta pahaolö
 Kesän vois kesteä iliman votkoo
 muttei sentään vaella Hohtoo
 Kessuitta kehno-olo
 Guzzitta vielä kurjempi
 Heilattakin helppo elää
 Laverdatta laulun loppu.



Kuvassa etualalla Moottoriviestin toimittaja Eero Nurmikko
 vaimonsa kanssa. Keskellä Hiko (katso myös sivulta 11) ja takana
 Kontiorallitoimikunnan puheenjohtaja Tapio Kahila vaimonsa kanssa.

Kerhoillat Helsingissä Haagan Moottorimajalla, Poutuntie 2
 ovat joka kuukauden neljäs tiistai.
