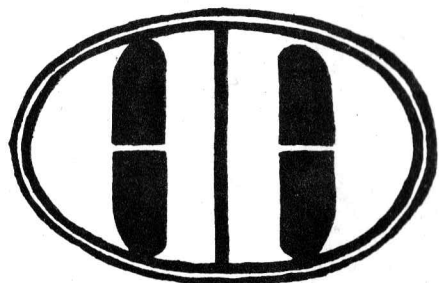
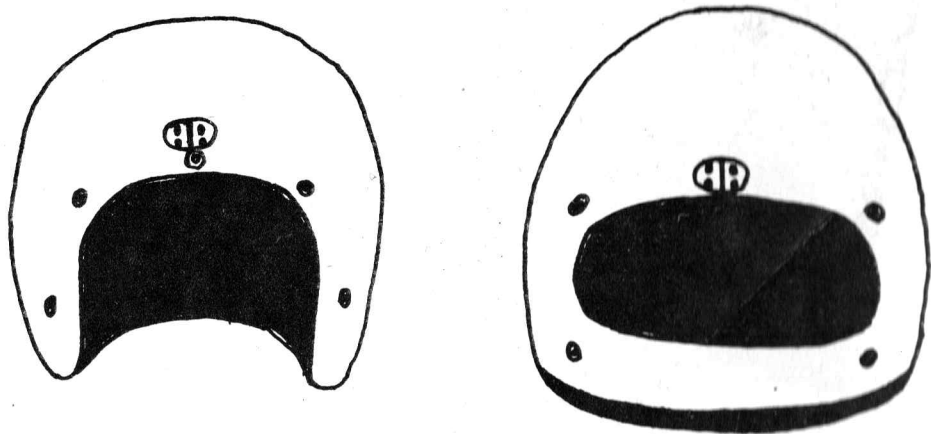


OSTA KUNNON KYPÄRÄ!



SNELL
MEMORIAL FOUNDATIONIN
HYVÄKSYMÄ

Bensow Oy Solifer-tehtaat

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

Offset-Koppinen Oy 1973

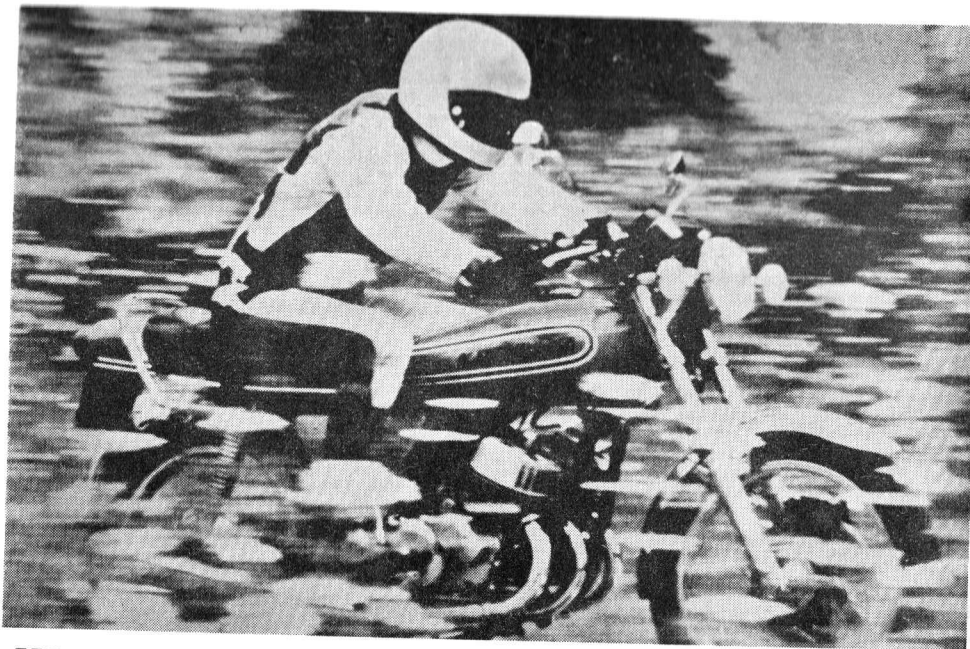


Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

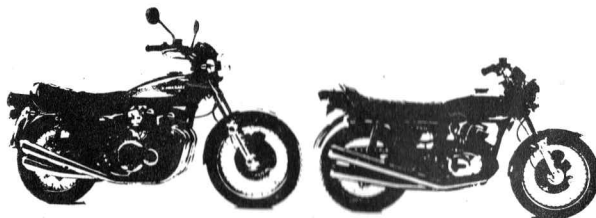


№ 2 Maaliskuu - 73



"kokonaissuorituskykyä", josta voi nauttia

KAWASAKI antaa Sinulle paljon enemmän kuin vain kyvyn kiihtyä ja kulkea nopeammin kuin mikään toinen moottoripyörä. KAWASAKI antaa Sinulle ilon pehmeästä voimasta, mukavuutta ajossa, tarkkuutta käsittelyssä, tehoa jarrutuksessa ja poikkeavaa linjakkuutta muotoilussa. Tämä on KAWASAKI:n "kokonaissuorituskyky", tulos edistyneestä insinööritaidosta ja vuosikausien käytännön ankarista kokeista. KAWASAKI on yhdistänyt nämä kaikki tekijät rakentaakseen paremman kaksi- tai kolmipyöräisen ja tarjotakseen paremman vaihtoehdon — Sinulle. Mikä näistä KAWASAKEISTA on Sinun?



KAWASAKI 900 Super 4 900 cc, 4-tahti, 4-syl. DOHC, 82 hv, yli 200 km/h, 0-400 m: 12,0 s, sähkökäynnistin, levyjarru
KAWASAKI 750 Mach IV 750 cc, 2-tahti, 3-syl., 71 hv, yli 200 km/h, 0-400 m: 12,0 s, CDI-elektroninen sytytysjärjestelmä, levyjarru
KAWASAKI 500 Mach III 500 cc, 2-tahti, 3-syl., 59 hv, 200 km/h 0-400 m: 12,4 s, CDI-elektroninen sytytysjärjestelmä, levyjarru
KAWASAKI 350-S2 350 cc, 2-tahti, 3-syl., 44 hv, 170 km/h, 0-400 m: 13,6 s, levyjarru

Kawasaki

Maahantuaja: **Sumeko Oy**

Konttori: Kansakoulukuja 3, Helsinki 10, puh. 644 001
 Myyntinäyttely: Sahaajank 45, Helsinki 81, puh. 788 590

MOTORISTI N° 2 MAALISKUU 1973 4vk.

MOTORISTI ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, 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 :

Puheenjohtaja

Aimo Turunen
 Gammelbacka
 06100 PORVOO 10

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
 Matkamiehentie 10A5
 00320 HKI 32 570840

Sihteeri

Mauno Tonttila
 Rauhank. 6 B 25
 15110 LAHTI 11

Kerhoisäntä

Orko Tallinen
 Inkeroinen

Toimittaja

Eero Ohtonen
 Angervotie 14 A 7
 00320 HKI 32

Varajäsenet

Tuomo Toppi
 Hirvitie
 02320 KIVENLAHTI

Kerhon postisiirtotilin numero
 on 426781-0

Eero Parikka
 Hakapellonk. 4C34
 20540 TURKU 54

TERVE KUUSYSILÄISET !

Kuten jo viime numerossa kirjoitin että alkanut vuosi ei näytä mitenkään lupaavalta. No ei tosiaan näytä ja jatko sen kun vain pahenee. Bensiinin hintaa aiotaan nostaa jotta Neste Oy saisi kolmannen öljynjalostamon Pyhämaalle. Hinnan korotus siksi koska Pyhämaan jalostamo on yli 200 miljoonaa markkaa kalliimpi kuin Nesteen Hankoniemeen suunnittelema jalostamo. Joten tämä yli 200 miljoonaa aiotaan ottaa autoilijoilta ja moottoripyöräilijöiltä.

Äskettäin vallinneen valuuttakriisin seurauksena Japanin Jeni revalvoitiin 16 prosentilla ja tästä taas oli seurauksena se että japanilaisten moottoripyörien hinnat nousevat Suomessa noin 20%. Tuskin mitään 750-kuutioista pyörää saa alle 9000:n markan, paitsi vanhoilla hinnoilla mikäli pyöriä vielä on.

Parlamentaarinen liikennekomitea päätyi äänestyksen jälkeen parillisiin nopeuksiin. Heinäkuun alusta lähtien olisi seitsemässä etelä-suomen läänissä porrastetut 80-100-120 km/t tiekohtaiset nopeusrajoitukset. Moottoriteiden kattonopeudeksi tulisi 130 km/t. Miksi? Eihän 130 ole mikään parillinen luku! Eikä tässä vielä kaikki, moottoripyörille harkitaan ajoneuvokohtaista nopeusrajoitusta. Koitetaan kestää. Terv. Eero

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Porvoo 7.3.1973

Kerhomme kevään toiminta näyttää muodostuvan erittäin vilkkaaksi, luonnollisesti onhan silloin ajeluinnostuskin suurin kun on kaunis lämmin keväinen päivä ja on uusi hohtava pyörä alla, tai se luotettava vanhus on kunnostettu entistäkin ehommaksi, puhdistettu ja kiillotettu juuri kuin tuota tuota keväistä ajelua varten.

Toukokuulle nämä tapahtumat parhaiten soveltuvat, kesällähän kaikilla on sitten kesälomat, matkat ja rallit koti- ja ulkomaailmassa. Toukokuussa menemme Kirjokivelle ja Lohjansaareen sekä Hannu Vähämäki käy parhaillaan neuvotteluja SAKO:n aselehtia ja mahdollisesti Riihimäen Lasitehtaalte jonakin toukokuuisena perjantai-iltana tehtävästä tutustumiskäynnistä. Hannu on luvannut järjestää aivan lähetyville yöpymisen, ruokailun ja saunomisen, mutta tästä ilmoittautumisineen lähemmin toukokuun numerossa. Kevääseen pitäisi vielä saada mahtumaan kerhon sääntömääräinen kevätkokouskin.

Allekirjoittaneelle on usein esitetty toivomukseksi että pitkäaikaisesti pyörämerkilleen uskolliset käyttäjät kertoilisivat lehdesämme kokemuksiaan ja huomioitaan pyöränsä kestävydestä, tehdyistä korjauksista, huolloistaan, parannuksista ja missä kohdin on poikennut tehtaasta tehtaasta suosituksista ottaen meidän olosuhteemme huomioon. y.m. j.n.e.

Kirjoittamiin

Kansikuva: Reino Hakala käynnistää Epan avustamana 900 Kawasakia, talvitapahtumassa Sieravuoressa Sunnuntai-aamuna, ei kuitenkaan käynnistynyt ilman lisävirtaa, sillä olihan elohopea yöllä pudonnut -25:een asteeseen. Reino kertoi tulleen Hämeenlinnasta, tuoden myös terveisiä Elefantti-rallista, josta näkyvänä muistona norsu etulokasuojassa. "Kylmäkö?" "Mitä nyt vähän sormissa tuntui!" Kiitokset kovasti puuhannelle Makelle ja Jussille: AMI

KEVÄTTAPAHTUMA

LOHJANSAARI Hotelli Maila 25-27.5.1973

Kutsun sinut korkeasta soiseen ja ystävälliseen ympäristöön, Hotelli Mailaan, jossa viihtyvät kaikki mukavuutta rakastavat ihmiset. Maila on oikea osoite. Se sijaitsee Lohjanjärven rannalla (80 km Helsingistä), rehevän ja vaihtelevan etelä-suomalaisen luonnon ympäröimänä.

Hotelli Maila tarjoaa sinulle hyvät majoitustilat 3-5 hengen huoneet ja edulliset muut nukkumatilat.

A-oikeuksin varustetussa ravintolassa maittavia aterioita. Saunotte modernissa hotellisaunassa johon liittyy uima-allas. Oleskelutilat ja avotakat tekevät illanistujaista tilaisuudeksi jota muistelette haikkeana.

Hotelli Maila tarjoaa sinulle asiantuntevan palvelun lisäksi ainutlaatuisen edun: vapaan ja iloisen ilmapiirin, joka virkistää ja joka tekee hyvää.

Majoitus Hotellin 5-hengen huoneissa (2 yötä) 22:-
3-hengen huoneissa (2 yötä) 30:-
Makuupussipaikat Hotellin sisällä (2 yötä) 7:-

Oma makuupussi mukaan, samoin uimapuku tai housut.

Lauantai-illaksi on varattu sauna ja uima-allas kerholaisten yksityiskäyttöön klo 23.00 saakka. Saunan ja uima-altaan käyttö sisältyy majoitusmaksuun.

ILMOITTAUTUMINEN: ilmoittautumismaksu 7-30 mk lähetettävä 30.4.1973 mennessä Postisirtotilille 4245 32-4

Merkillä: Kevättapahtuma

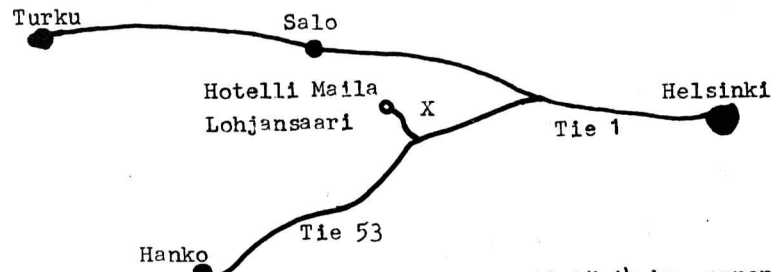
Pertti Holla

Porthaninkatu 7 D 54

00530 HELSINKI 53

Lisätietoja saa puh: 90 - 763762 Pepe

TERVETULOA!



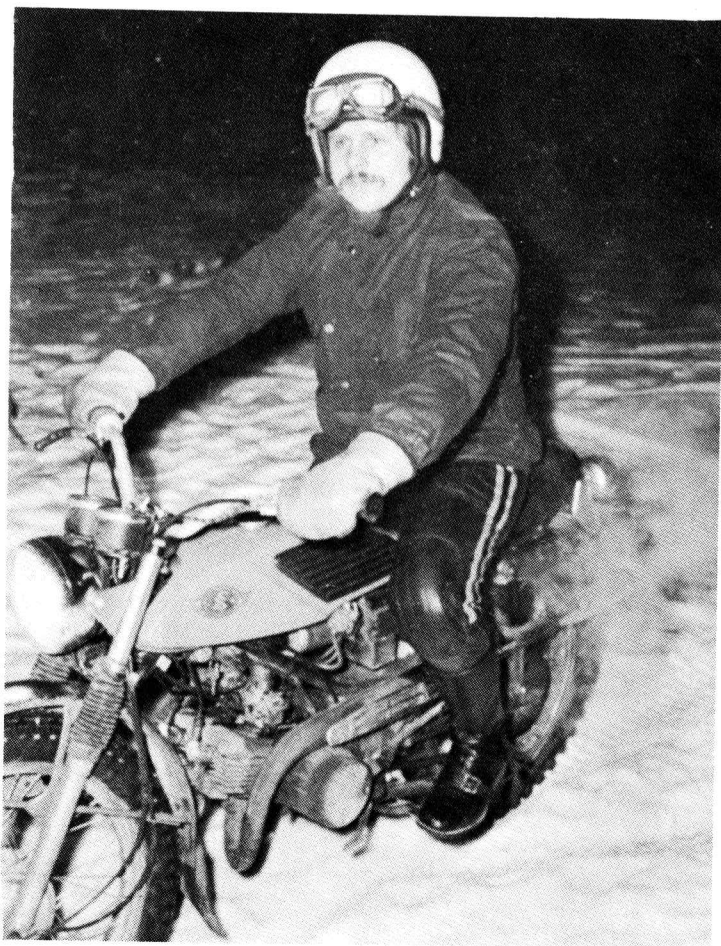
X Lohjansaarentietä 14 km, ennen tätä risteystä on tienlaidassa iso kilpi Hotelli Maila

KERHOILTA 27.2 HELSINGISSÄ

Kevään tuloa ja lähestyvän ajokauden alkua lienee enteillyt helmikuun kerhoillassa saavutettu uusi yleisöennätys. 45 kerholaista tai ainakin melkein kerholaista oli kokoontunut totuttuun tapaan kuukauden neljäntenä tiistaina juomaan kahvia ja juttelemaan mukavia Haagan moottorimajalle. Jutustelun lomassa katseltiin kolme elävää kuvaa: yksi Suzuki ja kaksi Kawasaki tehtaan tuotantoa, edellisestä kiitokset Aution Olalle ja jälkimmäisistä Sumekon korjaamopomo Ollilaiselle.

Seuraavan kerran Haagan kerhuhuoneistolla, osoite Poutuntie 5 Helsinki 40, tavataan samolissa merkeissä 27.3 joten jutellaan siellä lisää.

reiska



MITÄ MOOTTORIPYÖRÄILY ON?

Minäkin olin kerran kuusitoista. Se oli ehkä kymmenen vuotta sitten. Suurin unelmani oli saada oma moottoripyörä. Luin X-lehteä ja uneksin pitkistä mukavista matkoista kahdella pyörällä. Silloin en tiennyt paljoakaan moottoripyörästä, enkä siitä mikä niissä viehättää. Tänäpäin tiedän paljon enemmän. Parasta motskarissa ei ole "0-100 seitsemässä sekunnissa!" Eikä "140 tunnissa" Eikä "76 wild wild horses"

Se voi olla hyvä kilparadalla. Mutta sinä joka ajattalet käyttää pyörää maantiellä, älä tuijota silmiäsi sokeiksi sellaisiin arvoihin. Sinä tulet hämmästyneeseen hyvä XX:n ihailija. Sinun sata-piikkisi ei nimittäin täytä sitä mitä sen ruotsalainen maahantuoja lupaa itsekkäissä yrityksessään tehdä suurta rahaa villeillä hevosilla. Toisaalta sinun urasi kahdella pyörällä voi jäädä kovin lyhyeksi jos uskot että moottoripyöräily on ainoastaan hevosvoimia, huippunopeutta ja kiihtyvyyttä.

Moottoripyöräily ei ole sitä. On kauppiaita jotka haluavat sinun uskovan että kiihtyvyys, huippunopeus ja hevosvoimat ovat tärkeintä ja parasta moottoripyöräilyssä. Näin ei ole.

Moottoripyörä on vapauden symboli. Moottoripyöräily on Sinä, Tie ja Luonto jonakin toukokuun varhaisena aamuna kun autoilijat vielä nukkuvat. Vauhdilla ja kiihtyvyydellä ei ole merkitystä. Mutkaisella tiellä 80 km/t tuntuu kuin 180 km/t suoralla. Kiihtyvyyttä tarvitset hitaampien ajon evujen ohittamiseen. Et näyttäkösesi kavereillesi etkä tehdäkösesi vaikutusta tyttöihin. Et näyttämään "ylivoimaisuuttasi" liikenteessä.

Moottoripyöräily on lomamatka ilman matkanjohtajaa ja matkasuunutelmaa. Varaa riittävästi aikaa ja aja minne nenä näyttää. Aurinko kasvoilla ja tuuli selässä tai sadepisarot valumassa niskaan

Moottoripyöräily on matkailunhalua ja uteliaisuutta. Millaista on seuraavan mutkan takana, miltä näyttää vuori toiselta puolelta.

Moottoripyöräily on teknillisen kiinnostuksen tyydyttämistä. Tietää miten jokainen osa toimii, tietää mikä pienimmänkin ruuvin tarkoitus. Selvitä omin neuvoin, löytää vika, itse korjata se ja ajaa edelleen.

Moottoripyöräily on moottoripyörän hoitamista niin että se toimii. Pesemistä, rasvaamista, korjaamista, säätämistä ja hoitamista.

Se, Sinä kuusitoistavuotias se on osa moottoripyöräilyn viehätystä. Unohda raju kiihtyvyys, huippunopeus ja villit hevoset. Älä usko kaikkea mitä kauppiat mainoksissaan lupeavat.

Ja hyviä ajoja kypärän, puolivalojen ja lämpimien vedottomien vaatteiden kera.

Ja Sinä aja toki 140 kilometriä, mutta älä tunnissa.

Suomentanut: Bengt Haikola

ruotsalaisesta Allt om MC-lehdestä № 5/72

Lainattu kerholehteemme v. 1952 ilmestyneestä TAMMEN kustantamasta ja HENRY LINDBERGH'in kirjoittamasta kirjasta "VAUHLIN HURMAA".

Nopeammin kuin toiset

Vauhti on, niin kauan kuin ihmiskunta on ollut olemassa, hallinnut ihmisiä, heidän tekemisiään ja toimiaan. Niin tulee aina olemaan, sillä vaikka pohjimmiltaan olisimme kuinka arkoja ja pelokkaita tahansa, jokaisessa meissä palaa halu joskus päästä hiukan nopeammin kuin tavallisesti.

Moottoripyöräien ennätysthistoria alkaa 1920-luvulla, jolloin virallinen moottoriliitto ensimmäisen kerran hyväksyi tilastoitua ennätystä. Amerikkalainen E. W. Walker oli ensimmäinen, joka sai nimensä tähän "Kultaiseen kirjaan" saavuttamalla huhtikuun 14. p:nä v. 1920 1000 cm³ Indianilla Floridan rannikolla hirmuisen keskinopeuden 166,961 lentävällä maililla. Ja näin alkoi yhä jatkuva, tuskin koskaan päättyvä taistelu aikaa vastaan.

Kolme vuotta myöhemmin englantilainen insinööri C. F. Temple paransi marraskuun 6. p:nä Brooklandsissa ennätystä. Hänen erikoisvalmisteinen 1000 cm³ Anzani-koneensa saavutti lentävällä kilometrillä keskinopeuden 174,588, mutta jo seuraavana vuonna onnistui hänen maanmiehensä H. Le Vackin muuttua yhtä voimakkaalla Brough-Superior-koneella numerot näyttämään 191,591 Ranskassa Arpanjon-radalla suoritetussa kokeessa.

Templen ennätys oli lyöty lähes 20 km/t, ja tämä ei antanut entiselle ennätysmiehelle rauhaa. Hän paransi vanhaa konettaan ja ajoi syyskuun 6. p:nä v. 1926 samalla radalla keskinopeuden 195,388, ollen siis jälleen ennätysten haltija.

Ensimmäisen kerran ylitti 200 km/t rajan englantilainen C. W. Baldwin, joka 1000 cm³ Jap-Zenith-koneella onnistui kipuamaan 0,577 km/t yli 200 km:n rajan. Tämä tapahtui arpanjon-radalla elokuun 28. p:nä v. 1928. Samana päivänä vuotta myöhemmin istuutui Le Wack pyöränsä satulaan ja nyt olivat numerot 207,732 km/t.

Saksassa alkoi mielenkiinto näitä ennätyskokeita kohtaan vähitellen herätä. BMW-tehdas Münchenissä "omisti" nuoren ja ensiluokkaisen ajajan, Ernst Hennen. Kaikessa hiljaisuudessa tämä mies kokeili mahdollisuuksiaan syyskuun 9. p:nä v. 1929 Ingolstädter-autostradalla uudella 750 cm³ kompressor-BMW:llä ja onnistui hänen selviytyä edestakaisesta matkasta keskinopeudella 216,876, mikä merkitsi sitä, että Englanti oli saanut vaarallisen kilpailijan. Englannin moottorihegemonia oli murrettu ja heidän teknikkonsa halusivat, se oli heidän kunnia-asiansa,

luonnollisesti korjata tapahtuneen. Elokuussa v. 1930 englantilainen J. S. Wright teki yrityksen Arpanjon-radalla = ja onnistui.

Hänen koneensa oli yhdistetty Osborn-Temple-Jap-luomus ja keskinopeudeksi tällä koneella merkittiin 220,994 km/t. Kolme viikkoa myöhemmin Henne oli kuitenkin ottanut kärkipaikan tuloksella 221,539, joten nyt oli jälleen Wrightin vuoro yrittää. Marraskuun 6. p:nä samana vuonna lähti hän yrittämään eräällä maantieosuudella lähellä Corkia Irlannissa ja saavutti huimapäisen, mutta taitavan ajon tuloksena keskinopeuden 242,587 — ja Englannin maine oli jälleen pelastettu. Mutta vain kahdeksi vuodeksi, sillä marraskuussa v. 1932 oli Henne jälleen asialla. Hän oli nyt siirtänyt kokeilupaikkansa Unkariin, Tatin luo. Hyvä ajo vei hänet perille 0,9 sekuntia nopeammin kuin mihin Wright oli pystynyt. Seuraavina viitena vuotena tapaamme belgialaisia, ranskalaisia, italialaisia, australialaisia sekä Templen ja Wrightin yrittämässä parantaa tulosta, mutta heille pala oli liian kova purtavaksi. Seurattuaan jonkin aikaa tätä näytelmää otti Henne jälleen ennätyskoneen mukaansa ja suuntasi kulkunsa budapestiin, missä lokakuun 29. p:nä v. 1934 Gyögin betonitiellä hiukan nosti ennätystään, ollen se tämän jälkeen 246,069. Tämä ei kuitenkaan tyydyttänyt saksalaisia, sillä ennätys oli tehty vierasmaalla. Niinpä Henneä autettiin mahdollisimman tehokkaasti hänen toimissaan ja vuotta myöhemmin Frankfurt am Mainin luona olevalle autostradalle kokoontuneet ihmiset, joukossa valtavasti utelaita, saattoivat todeta unelmien toteutuneen, tulos oli 27.9.1935 lähtien 256,046 ja vuosi ja kuukausi myöhemmin 272,006 km/t.

Ernst Hennen hallitessa melko yksipuolisesti "markkinoita" oltiin muualla ahkeria. Englannissa rakensi Eric Fernihough 1000 cm³ Brough-Superior-koneen ja Italiassa oli Piero Taruffi trimmaamassa uutta Gilera-ennätyskoneita. Fernihoughin onnistui todella huhtikuun 17. p:nä v. 1937 Gyögin-tiellä Unkarissa järjestää ennätys jälleen Englantiin. 273,2 km/t saatiin nyt opetella ulkoa, ja kun Taruffi saman vuoden lokakuussa autostradalla Frescia-Milano onnistui, olivat numerot 274,181.

"Tämä on hiukan liikaa, me olemme nyt kolmantena", sanoivat BMW-miehet ja kävivät asiaan käsiksi. Ernst Hennelle valmistettiin uusi 500 cm³ kompressorikone. Se muistutti hyvin suuresti "munaa", varsinkin kun oli valkoiseksi maalattu ja edusti alalään ensimmäistä painosta. Frankfurter-autostradalla hän sitten tällä erikoiskoneellaan korotti lentävän kilometrin ehdottoman ennätyskseen 279,503 km/t. Ja tämä naula kesti.

Yrityksiä tehtiin, mutta turhaan. Sodan aikana kaikki oli tietysti lamassa, silloin ihmiset taistelivat vähemmän urheilullisin keinoin, mutta niin pian kun viimeisten tykkien jylinä oli häipynyt, aloitettiin taistelu moottoripyöräennätyskseen uudelleen. Amerikkalaiset aloittivat tällä kerralla. Jo keväällä v. 1948 heillä oli valmiina kone, jonka eräs italialainen oli suunnitellut, ja sillä piti Hennen ennätys siirtää pörrasta alemmaksi. Syyskuussa amerikkalainen Roland Free sitten nousi 800 cm³ Vincent H.R.D:nsa satulaan Utahin suuren suolajärven luona, ts. New Yorkin ja San Franciscon välisen autostradan viimeisellä osalla, missä vuosikautia on tehty autojen ennätyskokeita.

Roland Free oli hyvin valmistautunut tehtäväänsä ja otti kaiken huolellisesti, mutta se ei auttanut, tulokseksi tuli 240,5 km/t — uusi Amerikan ennätys, mutta Hennen tulokseen oli vielä pitkä matka.

Seuraavina heräsivät englantilaiset. Moottorilehti "The Motor Cycle" lupasi 500 puntaa sille englantilaiselle, joka englantilaisella koneella onnistuu rikkomaan Hennen v. 1937 tekemän ennätyskseen. Tämä kiihke aiheutti paljon puuhaa. Bob Berry lähti kahdesti Fendine-kiikkarannalle ja saavutti tulokset 239 ja 256 km/t. Fendine oli 1000 cm³ Brough-Superior-voittain virtaviivai-

nen ja ohjattiin sitä vatsallaan pyörän päällä maaten. Noel Pope, tunnettu useista ennätyskseen Brooklands-radalla, oli seuraava. Hänen pyöränsä oli virtaviivainen "rääätälin tekemä" Brough. Matka tehtiin Utahiin, missä Popen vastaanotti itse mestariajaja ja entinen maailmanennätysmies Georg Eyston. Kokeilu päättyi kuitenkin onnettomasti, sillä Pope joutui pois suunnasta, kaatui ja vain ihmeen kautta hän selviytyi nurinmenostaan pahemmista vammoista, vaikka vauhti olikin noin 200 km/t. Tämä oli muuten eräs niitä harvoja kertoja, jolloin ennätyskokeessa on ajettu nurin. Bob Berry teki tämän jälkeen uuden yrityksen lähellä Ostendea Belgiassa ja sai keskinopeudeksi 246 km/t.

Vuonna 1950 amerikkalainen Roland Free ajoi Black Lighting-koneellaan 250,75 km/t ja R. W. Dearden yritti myös. Vic Proster, etelä-afrikkalainen mestariajaja päästi kuitenkin kaikkein lähemmäksi 1000 cm³ Vincent H.R.D:llään, 272 km/t, mutta radalla olleen kuopan vuoksi hän lennähti nurin ja teki koneen saltomortaalin ilmassa loukkaamatta itseään juuri lainkaan. Hän olisi ollut valmis yrittämään heti uudelleen, mutta vilkaisu koneeseen osoitti, että se ei lähde liikkeelle muuta kuin kantamalla.

Yrityksiä tehtiin, eikä rahaa suinkaan säästetty. Tiedettiin, että Hennen ennätys on lyötävissä, sillä olihan tekniikka yli 10 vuodessa sentään edistynyt melkoisesti. Wirtaviivaisia uhrauksia ei säästetty, mutta näytti tosiaan siltä kuin ennätys kestäisi. Vähitellen tällainen käsitys juurtui yhä syvempään moottorimiesten mieliin. Kenties huippu oli nyt saavutettu.

Tarkat huomioitsijat olivat kuitenkin varuillaan. Jo edellisessä vuonna olivat saksalaiset NSU-koneet osoittaneet ihmeitä, saavuttaneet tavallisessa TT-kilpailussa yli 200 km:n tuntinopeuksia. Arveltiin, että tehdas tästä innostuneena valmistaisi ennätyskoneen. TT-joukkueen 500 cm³ konetta ajoi Heiner Fleischman ja 350 cm³ konetta Wilhelm Herz. Jos kone tulisi, saisi näistä miehistä toinen kokeilla. Kone tuli ja tehtävään valittiin 39-vuotias Wilhelm Herz, joka heti tiedon saatuaan ryhtyi valmistautumaan tehtäväänsä.

Kun Herz oli selviytynyt kahdesta pitkäaikaisesta ja kiusallisesta sairaalassa-oleskelustaan, kuten jo kerroin, oli aika ryhtyä toimeen. Voimat olivat sodan loppuvaiheen aikana, jolloin Herz oli sotavankina, kuluneet melko tarkkaan ja loukkaantumisesta johtuneet sairaalakäynnit olivat vieneet loputkin "mehut". Mutta Herz oli päättäväinen ja hänellä on erinomainen "piiskuri", vaimonsa Johanna, joka lempeän ankarasti valvoi, että mies suoritti sovitus ohjelman ruumiinvoimien palauttamiseksi. Hän nosti punnukia, puristi kumipalloja, oli leipurinliikkeessä taikinanvatkaajana jne. Ja ihme olisi ollut, ellei hänestä vähitellen olisi tullut entisensä.

Samanaikaisesti kuin Herz valmisti itseään, työskentelivät NSU-tehtaan suunnittelijat ennätyskoneen kimpussa. He olivat jo ratkaisseet, miten kompressorilla varustetusta koneesta saadaan 105 hevosvoimaa ja siten tarvittava vauhti. Ajaja oli myös kunnoutumassa, nyt oli jäljellä tärkeimmän kysymyksen selvittäminen: ilmanvastuksen vähentäminen minimiin.

Ne, joiden tehtävänä oli tämän kysymyksen selvittäminen, tekivät laskelmiaan ja malleja "kuoresta", joka olisi kaikkein edullisin. Yksi toisensa jälkeen hylättiin, he pitivät niitä juoksevassa vedessä voidakseen todeta minkälaisia virtauksia "kotelon" perässä syntyi, löytääkseen sen ainoan oikean. 23 kuorta tehtiin, vasta 24:s oli se oikea.

Wilhelm Herz kävi tehtaassa joka toinen päivä ja oli hänen tehtävään silloin kärsivällisesti sovittava uutta "pukuaan", kaikessa noudattaen periaatetta: ajajan turvallisuus ennen kaikkea. Sovittelemisen ja muuttamisen ei näyttänyt koskaan loppuvan. Herz joutui istumaan ilmatunnelissa, jonne tri Froede /hänet kerta kerran jälkeen vei, voidakseen todeta, mitä puutteita löytyisi. Tällä oli myös psykologinen puolensa, sillä Herzin,

joka koskaan aikaisemmin ei ollut ajanut 250 km/t, piti tottua myös "vauhtiin", joka saatiin puhaltamalla ilmaa tunneliin.

Herz tiesi nyt mainiosti, mihin oli ryhtynyt. Pieninkin sivutuuli, vähäisinkin epätasaisuus radassa heittäisi väkisinkin kaksipyöräisen kulkuneuvon, joka normaalisti kulki tukevasti tiellä, pois radalta. Mutta tämä ei pelottanut miestä lainkaan, hän valmistautui tehtäväänsä vähintään yhtä huolellisesti kuin teknikot tekivät hänen tulevaa konettaan.

Herz harjoitteli aluksi Hockenheim-Ringillä, ja onnistuivat nämä kokeet yli odotusten. Ajaja ja kone olivat mitä parhaimmessa vireessä, kaikki alkoi olla valmista. Koepäivän, huhtikuun 11. v. 1951 aattona kokeillaan vielä viimeisen kerran, että kaikki on kunnossa. Herz työntää koneensa muutaman avustajan kanssa radalle ja lähtee matkaan. Moottorin jylinä kiihii kauas ja rikkoo luonnon syvän hiljaisuuden. Herz tunnustelee, ajaa kääntöpaikalle ja palaa hiukan nopeampaa vauhtia. Kone alkaa lämmitä, kohta otetaan tosissaan. Odotusaika alkaa jo hermostuttaa, ja silloin tulee tieto: koe on keskeytettävä, sähkö-ajanottolaitteet ovat menneet epäkuntoon. Aivan kuin teatterissa: epäonnistunut kenraaliharjoitus — merkitseekö se myös menestystä?

Ja sitten tapahtumat alkavat vyöryä. Kello on 4.45. Yön pimeys väistyy aamun sarastuksen tieltä. Kilometripylväs n:o 523:n kohdalla leimahtavat valokuvaajien salamalamput valaisten hetkeksi ympäristön. Tunnelma on salaperäinen, aavemainen.

Klo 5.00. Ennätyskone nostetaan autonlavalta. Varovasti kuin suurta munaa käsitellen mekaanikot ja monttöörit hyöriivät sen ympärillä. Paksuista letkuista virtaa kuuma ilma moottoriin. Se lämmitetään samalla tavalla kuin lentokoneen moottori. Säätiedotukset ovat loistavia, mittaukset osoittavat tuulen voimakkuuden olevan vähemmän kuin 2 m/sek. Savu tehtaitten piipuista nousee melkein pystysuoraan. Closuhteet ovat mitä parhaimmat. Hiukan sivussa lähtöpaikalta istuu Wilhelm Herz, pian päivän sankari, "pukuhuoneessaan" Mercedes-vaanussa, ja kuuntelee radioista musiikkia. Rauhallisena ja päättäväisenä hän odottaa vuoroaan.

Klo 5.30. Peitto poistetaan koneen päältä ja alta paljastuu valkoinen metallikalat, jonka etu- ja takapäähän on maalattu NSU:n tehtaamerkit. Etupäässä on kaksi sisääntuloa ilmalle, joiden avulla kone pysyy tiukasti tienpinnassa.

Klo 5.45. Wilhelm Herz astuu esiin puettuna nahkapukuun, joka on valmistettu yhtenäiseksi ja on tiukka kuin trikoopuku. Hän on rauhallisuuden perikuva. Hänelle kymmenesosasekuntien takaa-ajo ei ole uhkapeliä; hän tietää mitä on tehtävä.

Klo 5.50. Herz painaa päähänsä syökykypäränsä ja kahteen avustajaansa nojautuen hän pujottaa ahtaaseen ohjaamoon. Yläosa asettaan paikoilleen, Herz kumartuu ja häviää koneen sisään. Vain osa hänen sinisen kypärän peittämästä päästään näkyy, kun hän suuntaa katseensa kulkusuuntaan kahden avustajan alkaessa työntää konetta ja kompressorin murinan muuttuessa kirkkaaksi ulinaksi. Ja sitten Herz lähtee, ensi kerran vain moottoria lämmitettäkseen.

Klo 6.00. Molemmat ajotiet München-Ingolstadt autostradalla on huolellisesti eristetty, ja poliisit ovat innostuneita. Yleisöä on tien molemmin puolin aivan mustanaan. Herz on jo lähtöpaikalla, miehet hänen ympärillään eivät enää puhu mitään, jännitys kuroittaa kurkkua. Kaikkien ajatukset pyörivät saman kysymyksen ympärillä: tuleeko mahdollon muuttumaan mahdolliseksi?

Pian se nähdään. Lähtörata on n. 2 km:n mittainen, jonka jälkeen tulee varsinainen mitattu ennätysmatka 1 km ja 1 engl. maili. Valolaitteet ilmaisevat lähtö- ja maalipaikan molempiin suuntiin.

Klo 6.05. Kompressorin ulvonta käy yhä uhkaavamaksi. Kone lähtee. Herz kohottaa nopeasti vauhdin ja on pian vaihtanut suurimalle vaihteelle. Sen ääni muistuttaa reaktiokonetta, kun valkoinen ammus kiittää betonitietä. Ilman pienintäkään sivuheitelähdystä lentää maailmanennätyspyörä pitkin mustaa ajolinjaa 80 m/sek vauhdissa. Ja samassa hetkeessä se on pienenä pisteenä kaukana.

Kohta tulee ensimmäinen kokeen aika, 12,36 sek., mikä merkitsee, että vauhti on ollut 290 km/t. Korviahuumaava riemu aamuvirkun yleisön joukosta!

Klo 6.10. Pian on jälleen hiljaista. Takaisintulon on myös onnistuttava. Jo kuuluu kompressorin ääni, se lähestyy ja voimistuu: Herz on tulossa takaisin. Kansainvälisten sääntöjen mukaan ajo on suoritettava molempiin suuntiin tunnin kuluessa, mutta Herz ei hukkaa turhaan aikaa. Hän lähti melkein välittömästi paluumatkalle. Ja nyt — nyt hän jo näkyy. Rauhallisesti kuin näkymättömällä kiskolla liukuu ennätyskone eteenpäin, jarruttaa ja rullaa hiljakeeseen lähtöpaikalle.

Klo 6.12. Ernst Jenne juoksee Herzin luo, taputtaa innostuneesti ajajaa olalle ja onnittelee sydämellisesti. Vanha ennätysmies tuntee, että Herz on onnistunut. Virallinen tieto tulee kovaäänisesti. Kuuluttajan, NSU:n lehtipäällikön Arthur Westrupin äänestä kuuluu, että jostain ilahduttavaa on tapahtunut: "Wilhelm Herz ajoi NSU:lla uuden moottoripyöräisen ehdottoman nopeusennätyksen. Ensimmäisessä kokeessa oli hänen nopeutensa 294 km/t ja paluumatkalla 286 km/t. Uusi maailmanennätys lentävällä kilometrillä, joka ajettiin 12,42 sekunnissa, on nyt 290 km/t, ja lentävällä maililla 288 km/t. Herzin aika oli puoli sekuntia nopeampi kuin entisen ennätysmiehen Ernst Hennin samalla matkalla." Viimeiset sanat ovat tuskin kuuluneet kun ennenkuulumaton hurraahuuto kaikuu radan varsilla.

Tämä saavutus oli päivän tapaus, ja Herz oli sankari. NSU-miehet olivat kuitenkin päättäneet tehdä työnsä perusteellisesti ja niin he eri luokissa parantavat kokonaista 8 ennätystä. Tällainen oli Herzin onnistunut KE-koe huhtikuussa v. 1951. Mutta hänen ennätysnäkönsä ei ole vielä tyydytetty. Hän on asettanut itselleen uuden päämäärän, olla ensimmäinen, joka ylittää 300 km/t rajan. Se on tehtävä, johon kannattaa tosiaan keskittyä.

KOKOILLAN ELOKUVAESITYS

KOUVOLAN KEVÄTRALLI

KIRJOKIVELLÄ 5.-6. PNÄ TOUKOKUUTA

Vain kerhon jäsenille

MAKKARAN KÄRISTÄMISTÄ

KAHVITARJOILU

SAUNOMISTA

VIIKONLOPPUAJOT JA AJOVÄSYMYS

On jo kauan tiedetty, että kun Amerikassa syntyy jokin uusi asia tai epäkohta, niin viimeistään 10 vuoden kuluttua se on myös Euroopassa. Tältä pohjalta tulee mieleeni eräs lehtijuttu, jota 60-luvun vaihteessa suomentelin silloisille motoristipojille. Toimin jonkinlaisena nuoriso-ohjaajana ja tuli oltua silloisten pärinäinkin joukossa melko paljon. Tämä amerikkalaisen aikakauslehden artikkeli käsitteli isojen moottoripyörien viikonloppuralleja, joihin ajetaan pitkien matkojen päästä.

Oli myös haastateltu sikäläisen maantiepoliisin edustajaa. Tämä haastattelu on tullut mieleeni kun parina viime vuotena olen jutustellut suomalaisten retkimotoristien kanssa tšekäläisillä rallipaikoilla. Tämä poliisi puhui asioita, jonka melkein yksityiskohtia myöten voi nyt siirtää suomalaisiin viikonloppujen liikenneolosuhteisiin. Poliisin mielestä pitkien matkojen motoristeilla on hyvät koneet, varma ajotaito ja liikennesilmä. Kun rallipaikalle ajetaan perjantai-illan ja lauantai-iltapäivän välisenä aikana, ei isonkaan rallin moottoripyörät liikenteessä "ruuhkaannu". Ajetaan yksin tai pieninä ryhminä, ollaan pirteitä ja valppaita. Poliisilla ja muulla liikenteellä ei ole mitään huolta motoristeista. Mutta sunnuntaina iltapäivällä on tilanne toinen. Paluuralleista keskittyy juuri pahimpaan autoruuhkaan. Autojen liikennetiheys on suuri ja siihen kiillautuu ralleista palaavat motoristit myös ryhmiksikin muodostuneina. Ja palaaajat ovat väsyneitä ja heidän ajovarmuutensa ja reaktionopeutensa on laskenut. Syynä on osaltaan se, että ralleissa on omaksuttu asenne, että sinne ei ole tultu lepäämään ja vielä vähemmän nukkumaan. Ja toisena osasyynä herpaantumiseen on melkoinen nautittu olut ja terävät eivät niihin aikoihin liittyneet rallien kuvaan. Väsymyksen ja oluen yhteisvaikutuksesta hyvin monien ajotaito, harkintakyky ja reaktionopeus ovat alentuneet. Nyt rallimotoristit ovat riskiryhmä, ei kaikki heistä mutta varsin monet. Onnettomuustilastot vahvistaa sen kylmästi: ei juuri lainkaan onnettomuuksia ralleihin ajettaessa, varsin yleistä on paluuliikenteen onnettomuudet.

Tämä asetelmä on nyt vuorostaan Suomessa varsin ajankohtainen. Isojen pyörien viikonloppurallit ovat täällä muotia. Ajomat-

kat ovat pitkät ja täällä vain yhä useampi ajaa rallipaikalle perjantai-iltana pahimmassa liikenneuhkassa, ehkä väsyneenä päivän ja viikon työpäivästä. Lauantai-aamun ajo voisi olla kuitenkin piristävämpi ja valvotuksi tulisi vain yksi yö. Suomalaiset rallit kyllä vielä sallivat nukkumisen mahdollisuuden. Nukkuvalle kaverille ei tehdä jekkua, kuten Amerikassa oli tapana. Sen puolesta voi käyttää jopa 6-10 tuntia nukkumiseen, jos ralli on niin järjestetty että lepoa haluaville on mahdollisuus rauhassa levätä sille varatulla alueella. Ainakin kuusysyläisten kantapöytä näyttää hyvin tajuavan nukkumisen tarpeellisuuden.

Nuorten motoristien uusi aalto yhä suuremmiksi paisuissa ralleissa unohtaa levon tärkeyden. He nukkuvat vasta kun alkoholimäärä veressä on niin suuri, että se rupeaa nukuttamaan. He saattavat estää mellastuksellaan viisaampien mahdollisuuden lepoon ennen aamunkoittoa. Paluuliikenteessä erikoisesti tämä valvonut ja holtittomasti ryypännyt osa rallien osanottajista Suomessa on ilmeinen riskiryhmä. Varsinkin kun osa on lyhyen ajokokemuksen omaavia ja juuri isontanut pyörääkin.

Olut on nyt riskitekijä Suomessakin. Siihen suhtaudutaan vähättelevästi. Oluen suuri teho perustuu alkoholin ja mausteainneiden yhteisvaikutukseen. Humala-kasvin kitkerä lupuliini on hyvin läheinen tunnetulle unilääkeaineelle. Se väsyttää ja hidastaa refleksejä erittäin tehokkaasti alkoholin yhteydessä. Siksi moni tuntee oluen rentouttavan vaikutuksen miellyttävänä "lepona". Paluuliikenteessä runsaan oluen nautinnan jälkeen voi krapula olla suurempi vaara kuin terävistä aiheutunut krapula. Eräänä piristäjänä voisi olla esim. tunnin väliajoin nautittu erä vahvaa kahvia ja hedelmäsokeria, joka nopeuttaa alkoholin lamatilaa parantamista.

Tulevana kesänä kasvaa Suomessa rallien koko ja liikennetiheys viikonloppuisin tieverkostolla kasvaa. Ilmeisesti kasvaa myös rallien alkoholin kulutus ja näin ollen vähenee mahdollisuus levätä rallien aikana. Monen osatekijän yhteisvaikutus lisää riskiä ja onnettomuuksia. Rallien meno- ja paluuliikenteen hajoittaminen niin, ettei ne satu yleiseen autojen viikonloppuruuhkaan, on yksi suojaustoimenpide. Alkoholin palamisajan ja promilleraajat huomioonottaen lieminautintojen riskiraja kulkee melko vahvana 4-5 olutpullon ja neljänneslitran teräviä rajoilla. Ja malttia nukkua edes muutama tunti. Laiminlyöty uni voi olla portti ikuisen uneen.

Eiköhän kuusysiläisten pitäisi näissä asioissa olla silmien avaajia? Se ei ole pelkuruutta vaan tervettä järkeä ja elämäntalua.

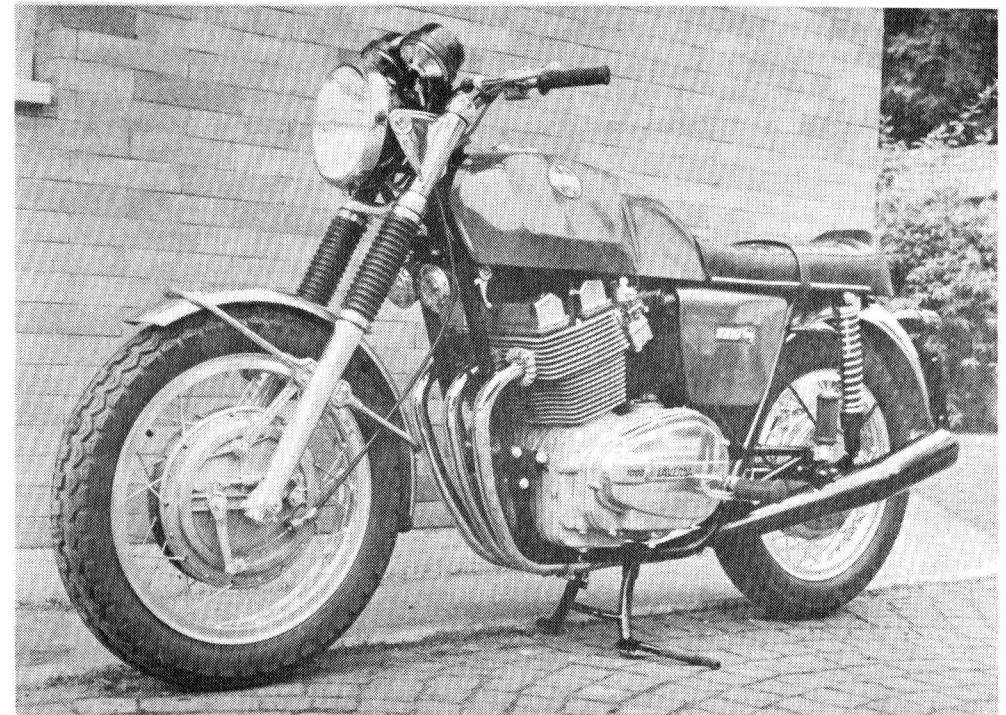
EERO MIKKOLA
SIITÄMÄ



Prätkävillitys on mennyt jo koirienkin päähän Australiassa. Kippy, joka seuraa isäntäänsä, mekaanikko Derek Andersonia työmatkoilla, vaatii nykyisin takasatulan aina haltuunsa. Tassut tukevasti hiukan hajalle ja kevyt nojaus isännän selkään pitävät koiran vankasti satulassa. Vain ensivisiitti satulan selkään tuotti hankaluuksia; silloin Kippy putosi, mutta ei kertaakaan sen jälkeen.

Uusia moottoripyöriä

Kun Laverdan 1000-kuutiainen ensi kerran esiteltiin vuoden -69 loppupuolella, niin moottorissa oli yksi nokka-akseli ja tehoa oli 5 hv vähemmän. Venttiilit olivat myös millillä pienemmät kuin tassä lopullisessa sarjatuotantomallissa. Painoa pyörällä oli silloin vielä 235 kg, kun se nyt painaa 214 kg kuivana. Päältäpäin näkyvin muutos on se että, kaikki kolme pakoputkea yhtyvät moottorin alapuolella yhteen vaimentajaan joka kyllä on enemmän megafonin näköinen.



Moottori on kolme sylinterinen ja siinä on kaksi kannen yläpuolista nokka-akselia joiden veto on järjestetty yksinkertaisella ketjulla oikeanpuoleisen- ja keskimmäisen sylinterin välistä. Sylinterin mitat ovat 75x74 joista viimemainittu on iskunpituus, tilavuudeksi tulee näinollen 980,7 cm³.

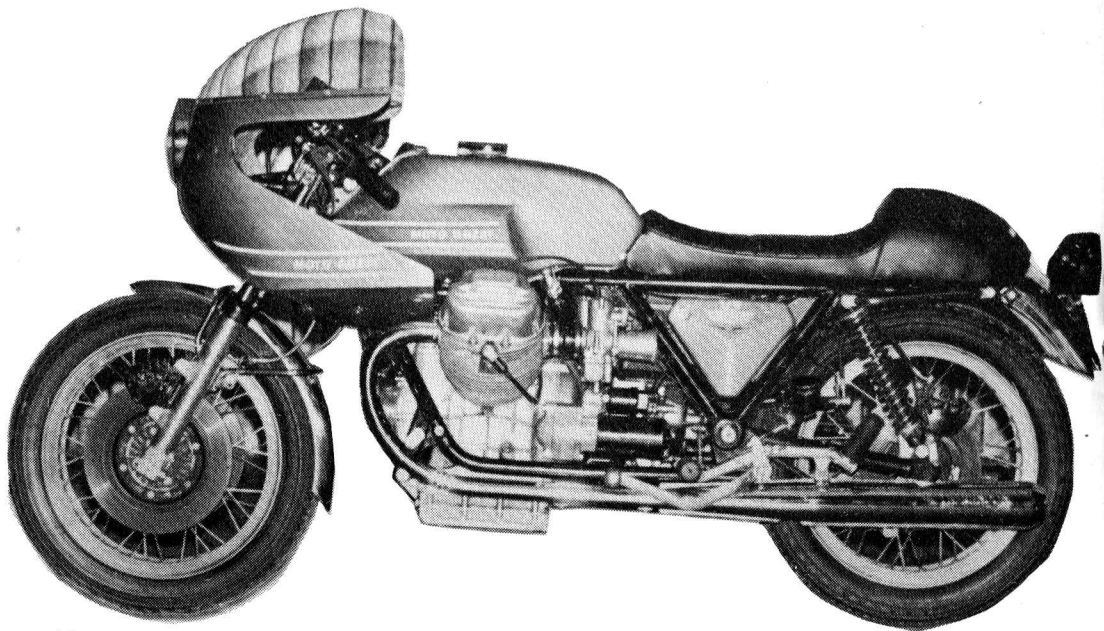
Jokaista sylinteriä kohti on oma kaasuttaja ja sen merkki on DellOrto ja kurkun läpimitta 32 mm. Suurin teho 80 hv lähtee 7200:lla kierroksella sekä suurin vääntö 4200:lla kierroksella on 8,6 kpm. Imuventtiilin halkaisija on nyt 39 mm ja pakoventtiilin 35 mm. Sylinteriryhmä- ja kansi ovat kevytmetallia.

Vaihteisto on viisi nopeuksinen ja kytkimessä on levyjä kaikenkaikkiaan 14 kpl. Moottorin öljytilavuus on 3,5 litraa ja pumpun teho 4 litraa/min. Moottori vaihteistoinen painaa 92 kg ja se on vain 2 kg enemmän kuin 750-kuutioisen koneen paino.

Edessä vauhtia hidastaa Laverdan oma kaksinokkainen rumpujarru ja kumit ovat Dunlop K 81 TT 100 kooltaan 4.10 H 18 edessä ja takana 4.25 H 18. Vanteet ovat Borrarin tekemät. Tehtaan ilmoittama huippunopeus on "yli" 200 km/t ja kulutus 7,5-10 litraa satasella.

Epävarmaa on vielä pyörän tuleminen Suomeen edes tyyppitystä varten ja hintakin muodostuisi varsin korkeaksi (n.15000 mk).

MOTO-GUZZI LE MANS 850



Näyttää siltä kuin italialaiset tulisivat aivan rynnäköllä Superpyörämarkkinoille. Viimevuoden loppupuolella Laverdan 1000-kuutioinen pääsi sarjatuotantoon ja vähän myöhemmin Benelli julkisti 750-kuutioisen kuusisylinterisen mallin. Nyt on Moto-Guzzin vuoro esittää uusin mallinsa, Le Mans 850.

Runko on sama kuin satakuutiota pienemmässä V7 Sportissa, mutta satula ja polttoainesäiliö ovat saaneet vieläkin urheilullisemmat muodot. Viimeisen silauksen ulkonäölle antaa puolikate, joka sopii pyörään kuin piste i:n päälle.

Sylinterin mitat ovat samat kuin 850 GT mallissa eli halkaisija 83 mm ja isku 78 mm. 845-kuutioisen moottorin tarvitsema polttoaine-ilma seos kulkee kahden 40 millisen DellOrto kaasuttajan kautta. Suurin teho 82 bhp lähtee kierrosalueella 7500-8000 ja vääntömomentti jonka suuruutta ei ole ilmoitettu lähtee 6000 kierroksella minuutissa.

Vaihteisto on viisinopeuksinen ja kytkin kaksilevyinen. "Perään" saa kaksi eri välityssuhdetta joko 8:35 tai 8:37 hampaiset rattaat.

Edessä on kaksi hydraulista levyjarrua joiden läpimitta on 300 mm ja takanakin on levy ja sen läpimitta on 290 mm. Renkaat ovat Michelinin, edessä 3.50-18 sekä takana 4.25-18. Vanteet ovat luonnollisesti Borrarin valmistetta. Pyörän tyhjäpaino on 206 kg.

Huippunopeudeksi, 8:35 välityksellä, ilmoitetaan 225 ja 400 metrin kiihtyvyydejäksi 12,25 sekuntia.

Hinnasta ei ole tietoa, mutta eiköhän Le Mans 850:n omistajaksi pääse alle 20000:lla devalvoitulla markalla.

Laverda 750 SF on läpäissyt tyyppikatsastukseen kuuluvan "melumittauksen". Hinta on sitten 9990 mk.

Moottoripyöriin on tulossa toisenlainen rekisterikilpi ja se on käsitelty heijastavalla maalilla kuten autojenkin kilvet. Siitä, milloin uusia kilpiä aletaan jakamaan, ei ole vielä päätetty.

Toukokuun Motoristissä on lisää juttua Superpyöristä, silloin on vuorossa mm. Ducati 750 Sport.

Kerholaisiamme

ESITTELEVÄ SARJA JATKUU JA VUOROSSA OVAT:

Veli-Matti Tikkinen Tampereelta, syntynyt 18.3.1951 eli 22 vuotias ja suhteellisen nuoreksi mieheksi paljon ulkomaisialle käynyt Posteljooni — ammatiltaan. Kaikin puolin esimerkillinen moottoripyöräilijä niin kaupungissa kuin maantielläkin. Manu kertoi itse: vaikka maantiellä tulee "sähköteltyä" reilun puoleisesti niin nurinajoilta on säästyty.

Pyörähommat alkoi 1967 jolloin ensimmäinen pyörä oli Honda Super Sport 125 ja sitä seurasivat: Honda 450 -68, BMW R 60 -69, BMW R 69 US -70 siten oli välissä armeija ja nykyinen pyörä on Moto-Guzzi 850 GT -72.

Matkaa on tullut tehtyä melko tarkkaan 180000 km. Ensimmäinen ralli oli Kontioralli v. 1968 sen jälkeen Kontiossa 1969, 1970 ja 1972. Ulkolaisista ralleista Troll-rally 1969, Kielin ralli (Trappen Kamp) Saksassa, 1970 Man-saaren meliinpainuva reissu, 1970 Troll-rally, 1971 Stella-Alpina rally Italiassa, 1971 Chamois-rally Ranskassa ja 1972 Troll-rally Norjassa.

Eurooppaa on tullut kierreltyä ristiin rastiin Bemarilla, mikä on ollut luotettavin matkakumppani. Matkasuunnitelmista lähinnä Itä-blokin maat esim. Unkari ovat kiikarissa ja kiinnostavin kohde tällä kertaa. Tietysti kotoiset kapinat tulee ajettua viikonloppuisin.



tua viikonloppuisin.

Esittelyn on laatinut J.Panhelainen

Jäsen numero 13, Kari Koskinen. Syntynyt 02.02.1952 Helsingissä. Asustaa Koskelantiellä ja on ammatiltaan Nuorempi Konstaapeli.

Ensimmäiset "tyypit" kaverin kakspuolikkaalla Jawalla. Ensimmäinen reissu HKI-Saarijärvi-HKI alla Solifer Export — 400 km päivässä. Tätä vähäpätöisimmässä "poikien" Ralleissa on tullut käytyä joko kyydissä, lainapyörällä, lainamoottorilla tai mahdollisesti omalla releellä:

Kontioralli 68, 69, 70, 71

Troll Ralli 70 ja 71

Elefanttenreffen 72

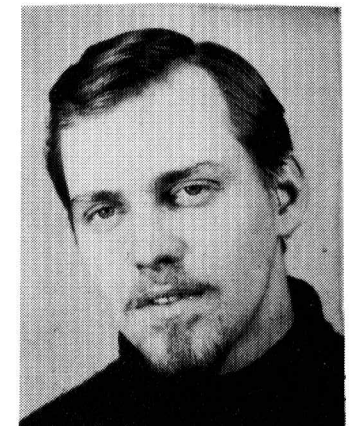
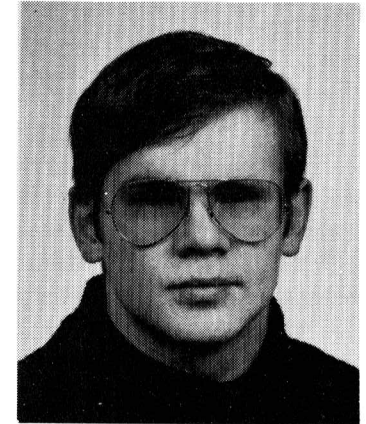
Ensimmäinen moottoripyörä oli 1967 ostettu Honda C 92 jota seurasivat Norton M 50, Honda CB 72 sekä BMW R 26. Ensikesäksi on varattu Suzuki T 500 J, joten toivoa paremmasta tuluvaisuudesta selvästi on ja yrittänyttä ei ole koskaan pantu.

Vietti viime kesän intissä, joten odottaa kevättä sanoisimme innokkaasti.

Hymyillään ihmeessä jos jostain käsittömästä syystä jossain tavataan.

Jäsen numero 0000324 Timo (Timoskainen) Veck 220847-639C Helsingistä. Hankkii niukan toimeentulonsa Ruiskumaalarina. Pyöräily on alkanut epämääräisillä omatekoisilla kimppapyörillä (MZ, Jawa Pannonia ja CZ) jo pikkupoikana ja jatkaa vielä toistaiseksi.

Ensimmäinen varsinainen pyörä oli MZ 125 GS jonka ostin melkein käteisellä ja uutena. Toinenkin pyörä oli uusi, Yamaha 250 jonka jälkeen seuraavat enemmän tai vähemmän kulu-neet: Suzuki K 80-67, Zündapp malli



sota -42 (veljeni Ipun kanssa), BMW R 27 -61, BMW R 60 -68, Zündapp GS 100 -69 ja GS 125 -71. Tällä hetkellä minulla on Be-mu, Zündapp ja Piipponen sponsorina.

Kalleista tärkeimmät ovat: Kontioralli 68, 69, 70, 71, 72 Troll 71 ja 72 sekä Elefantti 72.

Vähän hiljempaa pääset hiukan pitemmälle.

Toivoo Timoskainen

Jaakko Panhelainen Tampereelta, jonka esittely oli jo numerossa 3 ja vuosi kirjoitettiin silloin 1971, mutta kuva oli jäänyt pois joten vahinko korvataan nyt.

Nykyisin Jaakko ajelee Ducati 450 Desmolla. Oheinen kuva tosin on eräästä esittelytilaisuudesta jossa oli myös mahdollisuus koeajoon. Mähtävalta kuulemma tuntuivat voimavarat noin Ducatiin verrattuna.



100 KM/T KUINKAS NYT?

100 tuntivauhti kaikilla kaksi kaistaisilla teillä. Mitäs nyt tehdään 100 hevოსvoimaisella Münch:illä, 900 Kawasakilla, tuhat kuutioisella Laverdalla ja kaikilla muilla hienoilla ja nopeilla vehkeillä? Nopeusrajoituksella on kolmen vuoden kokeiluaika. Ette kai kosissanne luule että rajoitus pysyisi ikuisesti voimassa?

Mistä vielä nyt pitää maksaa 80, 60, 50, 40 ja myös 30 hv vakuutus? Niitähän ei voi enää määrätä! Vai aiotaanko maksuja pienentää, sillä onnettomuudethan vähenevät — vai mitä? Täytyy sanoa, mitä vakuutuksiin tulee, en ole oikein luottavainen.

Tietysti voitte ajella pyörällänne moottoritieillä ja saada vain aavistuksen nautinnosta kun suhahdatte nopeasti Hampuriin tai Wieniin ja takaisin täydellä höökällä, niin nopeasti kuin liikenne sallii. Mutta onko se hauskaa? Tai Tehän voitte järjestää matkanne talvella, nimittäin lumen ja jään aikaan. Silloin ei joudu niin helposti kiusaukseen, ajaa kovaa.

Ehkä minä vaihdan kärryini viisikymmppiiseen. Mutta edelleen minulla olisi korkeat vakuutusmaksut, eikä niistä hyötyisi mitään, sillä mopo-pölkien onnettomuus luvut ovat alle 100:n luokkaa. 125 sen pitäisi kuitenkin olla niiden vauhdillehan ei voi mitään.

Miten olisi sitten maastovehkeen laita? Minä yksinkertaisesti vedän kartallani punaisen viivan A:sta B:hen ja ajan siitä myöten ristiin rastiin halki peltojen ja metsien, riittyjen ja puutarhojen. Ja taatusti alle sataa. Onko kotirauhan rikkominen ja peltovahingot kalliimpia juttuja kuin nopeusrajoitusten rikkominen? Eipä kai, minä ajan vain kokeneitten ikämiesten seurassa! Ruuvaan istuimen taakse, asennan valot ja laitan puoli kiloa rasselia pakkarille. Ainoa, mikä saa panna pahakseen moisen ratsastuksen on minun ristiluuni. Ennen kaikkea alle sataa! Siis onko tänäkään mikään pysyvä ratkaisu? Ei, mikäs sitten.

Emigraatio! (maastamuutto)

Esimerkiksi vaeltakaamme Sveitsiin, siellä saa ajaa niin kovaa kuin haluaa 31 päivään joulukuuta. Vuonna 1973 ensimmäinen tammikuuta voitte jälleen vapaasti palalla kotiin. Sillä silloin ei enää sielläkään ole sallittua porhaltaa yli 100 km/t.

Kuinkas olisi Itävalta ?

Tosin Teidän pitää launtaisin ja sunnuntaisin käydä työssä ja sen sijaan viikolla ajella moottoripyörällä, sillä useimpina viikonloppuina on nopeusrajoitus.

Siispä USA:han !

Siellä sallitaan 90 tuntivauhti, mutta valitettavasti ei malleja — vaan kilometreinä. Ja jopa moottoriteilläkin !

Sen sijaan meidän moottoriteillämme nopeusrajoituksia ei ole, vain siellä missä on uusi asfalttipäällyste. Joka on niin kauniin mustaa, ennen kaikkea yöllä ja joka kiiltää niin kauniisti sateella — silloin pitäisi ajaa kahdeksakymppiä. Ja se on oikein . Sillä tämä päällyste on erittäin vaarallista, jos en sanoisi rikollista ! Kun kaikki maantiet päällystetään tällä päällysteellä, "säädtyy" sateella yleinen rajoitus, sillä silloin on jo sallittu 60 km/t liian paljon.

Minun täytyy ihmetellä ystäväni.

En ole vielä kenenkään kuullut huolestuneen uudesta määräyksestä. "Mitä vielä", He heilauttavat kättään huolettomasti, "kuka sitä kontrolloi?" Ehkä minä kuvittelen vain liikoja. Maantiepoliisi korjaa mukavat maksut kun nuoriso maksaa kuukausittain hankkimansa sakot, tai onkohan jo olemassa jossain salainen liike pyöräilijöille, joka myy tutkavaroitustalaitteita. Asiaahan voi katsoa miltä kantilta haluaa. Meidän täytyy asettaa itsemme uuteen tilanteeseen. Ja kuten minä tiedän, odotatte Te nyt oivallista ehdotusta tai neuvoa miten lain voi kiertää ilman että joutuu kiinni.

Mutta: meidän olemme vielä hyvissä asemissa, prätkä on kapea ja nopea. Kun autot matelevat hitaimman määräämän tahdin mukaan, voimme puikkelehtia koko jonon ohi ! Me vältämme helpommin ajatteleamalla, mielettömiä ohitustemppeja ja onnettomuuksia.

Ja tassä, jos haluatte, minun suuri neuvoni: pistäkää nenänne karttaani! Etsikää kaunis, mieluiten mäkinen, pieni kiemurteleva tie, missä voi kuitenkin ajella reippaasti 90 vauhdilla, missä on myös vähän liikennettä ja missä voi todella saada iloa moottoripyörästä.

Jokatapauksessa en aio antaa periksi. Mutta en aio myöskään suinpäin kaahaila, enkä riskeerata, vieläpä hankkia sakkoja — pahimmassa tapauksessa joutua oikeuteen, en usko 100 km/t tehokkuuteen, mutta hyväksyn jokaisen yrityksen rajoittaa mielettömiä

jatkuu sivulla 30....

ASIAA

Näinä aikoina on paljon puhuttu moottoripyörän vaarallisuudesta. Se on kin osaltaan oikeutettua. Mutta me tiedämme ettei isokaan pyörä tee itse vahinkoa. Valitettavasti "vika" sangen usein itse istuu penkillä, kahvaa kääntäen. Ja toinen onneton tekee niitä virhearviointejaan peltilaatikossaan.

Eli maantiellä aina tapahtuu ja sattuu... Joskus kovinkin kipeästi. Ja mekin tulemme taas ensi kesänä olemaan siellä seassa.

Ei tunnu yhtään liioittelulta puhua käsitteestä:

- ENSIAPU

Toivoisimme mahdollisimman monen hankkivan oppia alalta ja uskoisin jokaisen edes voivan hakea jonkin asiaa valaisevan teoksen Kirjastosta, jotta me siitä jotain itsekukin tietäisimme. Kurssin käyneillä tulisi olla asianmukainen merkki aina mukanaan. Entä: pystyisimmekö saamaan ensi kesäksi jokaiselle jokaiselle jäsenelle matkalla mukana pidettävän ensiapulaukun?

Oletettavasti aivan tavallinen laukku ei käy kunnolla, vaan ilmeisesti tarkoitukseen olisi sovellettava jotain muuta ratkaisua. Kotelon tulisi olla hyvin säätä kestävä, pölynpitävä ja helposti puhdistettavaa materiaalia. Sen kiinnityksen tulisi olla varmasti paikallaan pitävä, mutta tarvittaessa helposti irrotettavissa. Syy: pyörän ollessa vartioimaton laukku voi olla tyhjä.

Sisältö kannattaisi asiallistaa erityisesti pyöräonnettomuuksia ajatellen. Kerho varmaan saisi pätevää asiantuntijaapua ? Sisältö tulisi jakaa kahteen kerrokseen: päälle jokapäiväisiä naarmuja, palovammoja ja tulehtumia varten pillerit, voiteet ja pikku-siteet. Alle sitten todella vakavia onnettomuuksia varten kolmio-siteitä, haavatyynyjä, kiristyssiteitä ja kifinnelaastaria. Pohjalta nämä pysyvät aika hyvin järjestyksessä ja ennen kaikkea puhtaina.

Uskottavasti Kerho pystyy järjestämään materiaalitöimityksissä joitain etja määrän huomioon ottaen.

Jos, ja toivottavasti, saamme tämän järjestelyn käytäntöön ja samalla saamme moottoripyöräilyn goodwill:in hieman lisääntymään.

Terveellisin Terveisin

Eda
Porvoo



EHDOTUS

Sanoja toimittajan kynään:

Olen ajallisesti myöhässä tämän kevään markkinoita ajatellen, seuraavan "jatkojännärin" suhteen. Meillähän, hyvät 69:läiset, on vuosien varrella ollut jos jonkinlaisia kaksipyöräkkeitä, jotka ajan ja rahan tullen on vaihdettu entistä ehompiin. Näistä on kuitenkin piirtynyt muistiimme jonkinlainen kuva. Jos rapsuttelisimme harmaita aivosolujamme hilseen ohella ja rapistaisimme tuloksen paperille (suodatettuamme ensin hilseen pois) kaiken kansan iloksi, tulevien pyöränuorukaisten opiksi ja neuvoksi. Sillä niin paljon "tietoa" kulkee vain huulena kansan keskuudessa joka toisen kartuttaessa ohi lepsuttavaa huuhtaa omalla lisällään.

Muistelmien tultua julkaistuksi Motoristissa, ne saavat osatavan yleisön sydämen sykähtämään, katsomaan kaihoisasti lehtykäisemme viime numeroa, aprikoitsemaan tippa kielellä, kuola silmästä valuen; olisikohan hänen oma ihannepyörä NYT vuorossa, kansan kärtytyisän käden reposteltavana?!!

Toimitus pyytää näin ollen arvoisia 69:läisiä kirjeilemään muistojaan paperille ja se sitten toimitukseen. Julkaisemme kuitenkin merkin kustakin koosta vain yhden kertoelman, mutta lisävalaistusta voi itsekukin lisätä jälkeempään kirjeellään.

Objektiivisuuden takeeksi tulee muistella vain sellaisista pyöristä jotka ovat jo poismyydyt itseltään (sillä jokainenhan ajaa juuri sillä ainoalla oikealla pyörällä). Ja toinen ehto on, että pyörää tai sen suoraan alenevaa jälkeläistä myydään päivän markkinoilla nyky Suomessa. Tämä siksi, että olisi todella hyötyäkin vaihto suunnitteleville.

Ehdotuksen tehneen pyöränikkarin teksti on oheisena kalpeana mallina, mitä oikein ajamme takaa.

P.s.

Ja kuvitelkaahan sitten parin vuoden kuluttua, jos (ja kun) julkaisemme nämä kertomukset koottuina tekosina omien lapsukaistemme iloksi, kalevalaisen kansan kauhisteltavaksi, itsekunkin iloksi ja kirjajhyilyn koruksi.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES esittää:

KAWASAKI 350 S2 "Triwing -71"

Se oli ensiesittelyssä Olympiapaviljongissa keväällä -71, näyttelyn vetonaulana ja kiiltävän punaisena. Katselin sitä kaihoten: voi pojat, jos joskus.....

Eihän mulla ressuksella ollut millaistaakaan pyörää...(mitä nyt ruoosteen syövä trampparulla).

Siellä meni yksi kevätpäivä, mutta oli kylvetty siemen otoliseen maahan.

Sieltä se jytkähti pintaan pari kuukautta myöhemmin: Minä Tahtoo!!! Asia vahvistettiin paikallisen piirimyyjän suureksi ällistykseksi; se kun oli itse ELANTO! huuhi!!!

No, 16 päivänä kesäkuuta 1971, yksipuolisesti julistauduttuani moottoripyöräilijän taimeksi, työnnettiin mattokääröjen, huonekalujen ja patjojen välistä peräti kaksi (lue 2) punaista karamelliä takaovelle roskatynnyreiden viereen. Toinen oli Hounin Heipan ylpeys. Me julistauduimme oitis ystäviksi ja aloimme yhteisesti taistella henkeä näihin koruihin. Kun oli maahantuoja jättänyt luovutushuollon tälle lihakaupalle, joka taas ei joutanut lainaamaan ammattityöväkeään muihin hommiin kun lihatiski oli täynnä jonoa, eikä luukirves näinollen joutanut muihin töihin. Uutterina asiakkaina me Heipan kera tongimme pensasäiliötä, akkua, vaihdelaatikkoa ja öljysäiliötä ohjekirja kädessä.

Kaverin laitteesta tulvi kaksi kolmesta kaasuttajasta valuttaen benzokaiininsa mustaan asfalttiin. Enkä minäkään saanut taukuun yhtään ainoata kierrosta laskevan auringon valossa, fvaikka ties miten remppasin käynnistyspoljinta. Mutta kun hätä on suurehko niin avunkin pitäisi olla lähistöllä. Avullias Timi Yamahoineen saapui paikalle ja komeasti narun päässä aloittivat molemmat karamelli Kawat kilometrien keräämisensä, hinaajan virnuillessa sattunutta.

Herrettuamme aikamme korjaamalla heräsivät laitteet vihdoin henkiin ja pääsimme liikkumaan rahamäärää edellyttämällä arvokkuudella pienen pirinän kera ja sinisen sauhun pölytyssä takanamme. Vileän ilman kunniaaksi ajelehdimme pienet koeajot lähiseudulla. Kierrosrajoitus oli 3500 mutta pidin sitä aluksi vain kolmessatuhannes-

Heipan Kawa lirautti silloin tällöin kaasarit tyhjiksi menettäen samalla käyntinsä. Myöhemmin syy paikallistettiin uimurikkammioiden nestepintaan jonka säätöjen jälkeen molemmat pyörät toimivat siltä osin moitteetta. Ajettuani 130 km:n matkan, kaksi NGK:ta sanoi sopimuksensa irti, luojan kiitos 600 metriä ennen erästä huoltikaa. Siinä taas oltiin narun jatkona, toisessa päässä ystäväme Make keltaisella Vespallaan. Ja asemalta löytyi jollaiset Championit ja matka jatkui. Sen jälkeen alkoi varsinainen tulppien vaihto: harva se kilometri. Kurmes juttu kiersi: Karhulassa oli halpoja ja hyviä. No sinne sitten. Tulpapa oli BOSCH W 280 T 13 S, ostin kolme ja asensin ne heti.

Katsoin miettävästi matkamittaria: sieltä kurkisti vastaan n umerot 3700 tai sinnepäin. Ajattelin että nyt on aika ISäädöt olivat kohdallaan, painetta renkaissa asiallisesti, kaverit valmiiksi hiljaisen näköisiä: siitä vaan. Kypärän hihna tiukalle ja valmistumassa olevalle pikatielle. Liikenne oli ihastuttavan olematonta, rauhallisesti kapulaa, 4000, 5000. Ei yhtään nikottelua, löylyä lisää: 7000....8000 ja kolmaselle. 7500....8000, neloselle.



Tampereen kuulumisia

Peili on täynnä sinistä savua. Vitoselle 6000..6500...7000, ilma jylisee kypärässä, tuuli repii hartioita, Kawa kulkee kuin juna. Kohta pikatien kaista kapenee, hiljennän ja jarrutan, muut tulevat kaukana takana. Kyllä, kyllä Kawa kulkee. Laskin myöhemmin välityksistä nopeudeksi noin 175 km/t.

Olen myöhemmin havainnut juuri nuo tulpat sopivan pyörään kuin nenä päähän. (kuten Boschin tulppalauetelo vuotta myöhemmin. Sateessa huomasi sähkölaitteiden ja varsinkin sytytyspuolen kärsivän kosteudesta, oli käytettävä vesitiiviitä tulppahattuja, teippiä, CRC:tä ynnä muuta pientä. Ja jokainen, joka ajaa kilometrinkin sateessa tällaisella laitteella; keskipytyy saa tehokkaan vesijähdytyksen etupyörästä. Suosittelisin jo maahantuoja-alle asiallista eturoiskeläppää. Itse tein sen omaani vasta 8000 kilometrin kohdalla.

Syksyllä, lokakuun 3 päivänä, tein koeajon, kävin Oulussa. Matkaa tuli 1256 km, aikaa kului 16 tuntia 10 minuuttia, pyörä ei huillinut kertaakaan yli 15 minuuttia ja se kävi kuin kello. Mitään ylikuumenemista tai edes tehon häviämistä ei ollut. Tosin ilma oli viileää ja matkamittarissa 10900 kilometriä lähtiessä.

Ajoin sillä vielä tammikuuhun asti, koskaan ei ilmennyt suurempia vaikeuksia käyntiin saattamisessa. Minulle tarjottiin niin edullinen summa vaihdossa että en hennonnut pitää sitä enää, vaan luovuin karamellista suosiolla 4000 mk:n hyvitystä vastaan. Silloin sen mittarissa oli 13700 kilometriä.

Sytä vaihtoon muuten on vähän epämääräistä selitellä, mutta mieleen tulee lähinnä bensiininkulutus. Tankillisella pääsi n. 100-170 km huoletta ja aikomukseni oli alkuaan jonkinlaista matkapyörää, eihän tämä ollut sitä vähääkään. Matkatavaroita ei juuri saanut mukaan, korkea perä piti siitä kyllä huolen. Sivulaukut olisivat olleet liian ylhäällä pakoputkien vuoksi ja aimöljyssä pakoputkien syytämän öljyn jäädessä pyörän takapäähän. Eikä repsikallekkaan ollut mukavaa istua polvet suussa pitkiä matkoja. Ajo-ominaisuudet olivat mukavinmahtuvat asfaltilla, mutta jo soratie teki niistä selvän ja puhu nyt sitten talviliukkaista. Etujarru oli varsin tehoton suurissa nopeuksissa, musta jarrukilpi oli vain näön vuoksi.

Parasta oli laitteessa sen voimapakkaus. Kokoon nähden se oli tehokas, pieni sekä luotettava jos säädöt olivat kohdalla. Mutta kun ne eivät pysyneet siinä kuin jokunen sata kilometriä ja oli joko ruuvattava tai hissuteltava varovasti luukuttelematta.

Tällaista pyörää voisi suositella vain lyhyitä matkoja ajavalle kaverille joka on kiinnostunut huolloista, säädöistä ja joka jaksaa maksaa bensiinilaskuja tiuhaan. Hän sitten saa sangen halvalla hinnalla suorituskykyä ja ulkonäköä, 350 kuutioisen joka liikkuu rajummin kuin takavuosien viissataset.

Vähän niinkuin jengipyöräilyn statuslaite.

Happy Travel
Gute reise
Lyklig körning
Hyvää matkailua

Eder
Porvoo

MANSE RALLI 1.4.1973 TAMPEREELLA:

Tampereen Moottorikerho järjestää ST-ajon luontoisen koontumisajon moottoripyöräilijöille. Tämä kokoontumisajo on merkitty kilpailukalenteriin 27 toukokuuta, mutta samaan aikaan on MM-rossia Tampereella ja Turussa suuret TT-kilpailut joten tämä kokontumisajo on siirretty 1.4.1973.

Ilmoittautuminen 26. 3 mennessä: Esko Lempola Pellervonkatu 15 F 104 TAMPERE 54.

Tämä itse ajo tapahtuu hyväpintailla kestopäällysteisillä teillä, paitsi kiihdytyskokeeseen varataan santatien pätkä noin 300-400 m. Näin voi superpyöräilijätkin tulla mukaan mielenkiintoiseen ajon. Lähtö tapahtuu Tampereelta ja saavutaan Tampereelle. Tietysti ajoon tulee ihanneaikataulu minkä mukaan virhepitteet lasketaan ja kaksi luokkaa: kaksistaan ajo, kartanlukija takana sekä yksistään ajo.

Kumpaankin tulee eri tehtävät ja ne ovat helppoja mm. ammuntaa ja tikanheittoa. Radan pituus tulee olemaan noin 120 km ja reitti tulee olemaan todennäköisesti Tampere-Orivesi välillä.

Uimahallin sauna on varattu osallistujille kilpailujen jälkeen ja sinne on myös varattu olutta ja makkaraa. Palkintojen jako on samassa tilaisuudessa, missä kaikki osallistujat saavat Rallin muisto lätkän.

Lähempiä tietoja antaa Seppo Paviola FI-autojen varaosapuolella Tampereella.

Terveisin J.Panhelainen

- MYYDÄN - MYYDÄN -

Vähän käytetyt Hosket, uusi malli sekä keltainen AGV Jet kypärä. Myy Janne, kirjoita osoitteeseen: J-A Söderholm Matkamiehentie 10 A 5 00320 HELSINKI 32.

Koska kerhoomme liittynyt uudet jäsenet eivät tiedä niitä liikkeitä jotka antavat 69:läisille alennuksen, niin kerrattakoon vielä. Tapaan kuuluu että jäsenkortti on tavaraa ostettaessa esitettävä.

HAKA-AUTO Oy Vantaa, 10% alennus BMW:n osista

Urheilu-liike KUPARINEN os. 14200 TURENKI 10-20% alennus tavarasta riippuen.

T:mi HELMER TUOMINEN Uudenmaankatu 29 00120 HKI 12. 20% alennus moottoripyörän osista kuten: Hepolite männistä, Glacier laakereista, Lugas sähkölaitteista ym. ym. Maaseudulle myös postiennakolla.

onnettomuuslukuja. Myös silloin, kun tämä yritys maksaa osan meidän moottoripyöräilijöiden huvista.

Suomennettu DAS MOTORRAD-lehdestä № 22/1972

Saksan kielen vaikeudesta johtuen eräitä lyhyehköjä kappaleita on jouduttu jättämään pois.

Bero

Iivari, alias Juhani Vehnilä, kirjoittaa firman hommien menneen Saudi Arabiassa myttyyn. Mutta tämän hetken tiedon mukaan hommat loppuvat hänen osaltaan elokuun lopussa ja sit vähän reissailleen.

Holla ja kumppani kirjoittaa näins: "Beirut Lähi-Idän portti 4.2.1973. Olemme katsomassa täällä kuinka moottoripyörällä liikutaan. Paljon terveisiä kerholaisille!"

MOOTTORIPYÖRÄ NÄYTTELY 6-9.4.1973, PIDETÄÄN HAKA-AUTON TILOISSA KAIVOKSELASSA.

MUUTAMIA MIELENKIINTOISIA LUKUJA:

1.3 oli MP kerho 69:n jäsenmäärä täsmälleen 300 kpl.

1.3 oli 142 kerholaista suorittanut jäsenmaksunsa.

MUISTITTEHAN MAKSAA JÄSENMAKSUNNE ? NE JOTKA EIVÄT OLE VIELÄ MAKSANEET, PYYDÄMME SUORITTAMAAN SEN ENSI TILASSA.



MOTO
GUZZI
850 GT

4-tahtinen
64 hv/6500 k/min
Kardaaniveto
5 vaihdetta
193 km/h
Myynti ja huolto:
Fiat-verkosto



Maahantuoja AUTONOVO oy