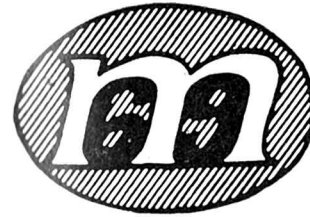




Näillä miehillä puri muutkin kuin hyttyset. Jonkunhan, nääs, oli hoidettava tuo elintarvikepuoli. Sano.

Hämeen Sanomat Oy 1974

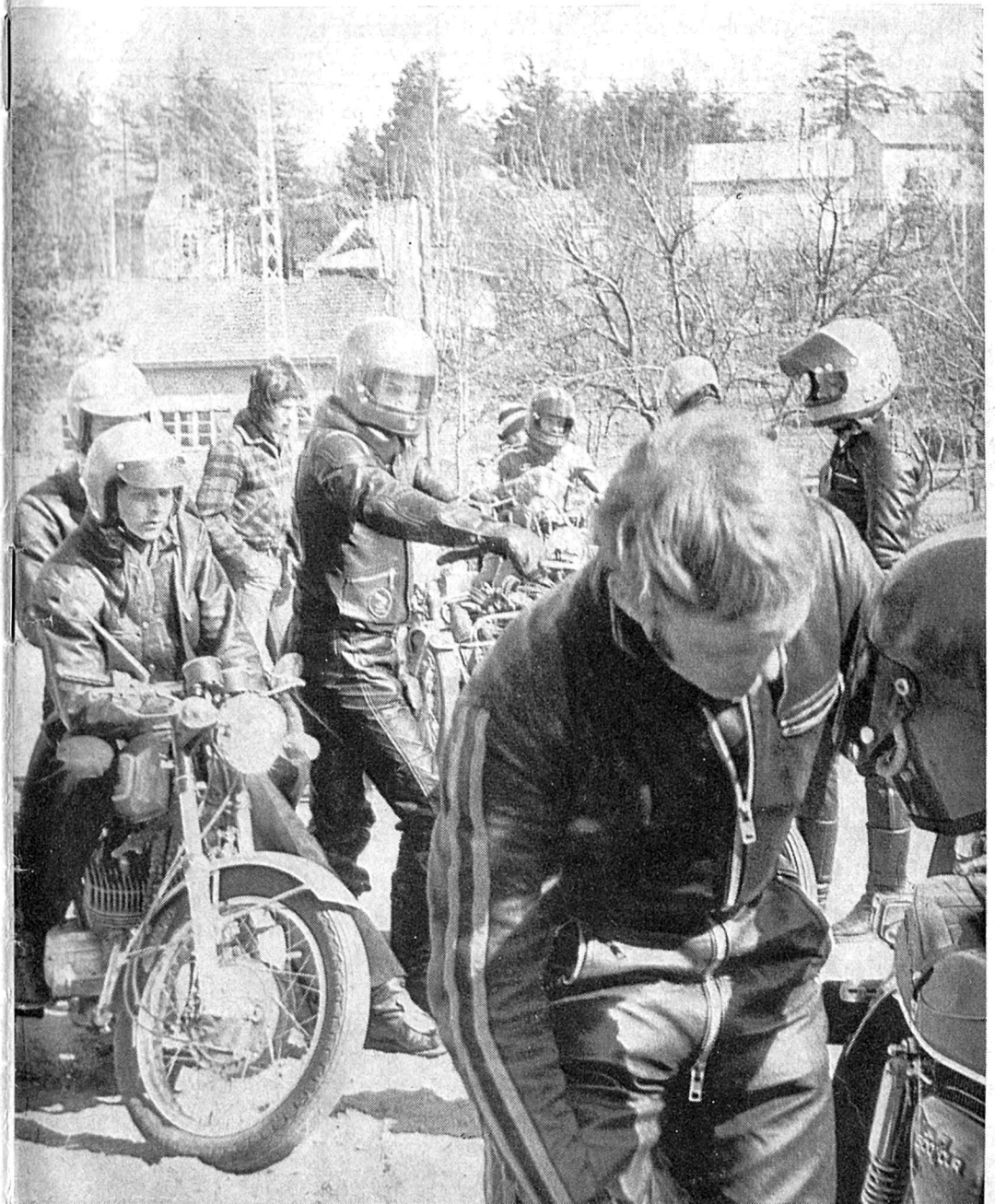


Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6

MARRASKUU 1974

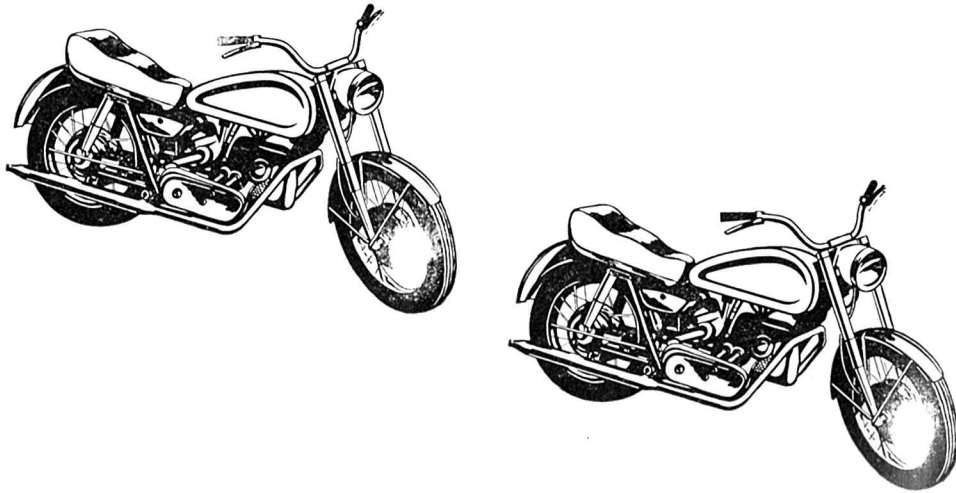


NAISTOIMIKUNNAN ILTAMAT

vietetään Helsingissä 23. 11. -74 klo 18.00—02.00
Tikkurilassa lastentarha Helsingår'issa,
400 m Tikkurilan asemalta väritehtaan takana
iso keltainen talo.

Hyvät bussi- ja junayhteydet (raiteet 1 ja 2) Helsingistä.

Ilmoittautumiset heti Motoristin ilmestyttyä
viim. 19. 11. mennessä puh. 782322/20 tai 19



**Ohjelmassa miesten missikilpailu, arvontaa, kilpailuja,
näytelmä, tanssia ja muuta mukavaa.**

Illalliskortti/osallistumismaksu 18,—, sisältäen ruoan
ja kahvin.

Ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry.

Jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 ry. jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry:n hallitus:

Puheenjohtaja

Orko Tallinen
Haminantie 21
46900 Inkeroinen

Kerhoisäntä

Henrik Pudibc
Kotkankatu 10
Kotka

Sihteeri

Kari Ahola
Mantereenkatu 2
Hämeenlinna

Toimittaja

Paula Vekama
Runeberginkatu 6 b D 60

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
Matkamiehentie 10 A 5
00320 HKI 32

**Kerhon postisiirtotilin
numero on 426781-0**

Hei teille kaikille

Selaillessani tässä päivänä muutamana paikallista sanomalehteä sattui silmiini vällan surullinen uutinen, jota on kyllä toivotettu radiossakin.

Moottoripyöräilyn toinen sortokausi siis jatkuu. Kuka tietää kuinka kauan. Tämän vuoksi meidän, jotka vielä ensi suvenakin "saamme" ajaa, on suorastaan liitouduttava, varmistaaksemme edes jonkinlaisen paikan aurinkon alla. Pahempaakin saattaa olla tulossa, talvi on näet pitkä, ja pimeä. Niin ikään pimeältä tuntuu hallituksen suhtautuminen moottoripyöräilyyn. Noh, ehkä se alkaa olemaan osa pyöräilyä, tienpäällähän on jo totuttu vaikeuksiin.

Haluaisin samalla lainata tuttua kappaletta: "Anna meille meidän jokapäiväinen bensamme (vielä

ensi kesänäkin) ja anna meille meidän harrastuksemme anteeksi, niin kuin mekin annamme niille, jotka eivät harrasta, vaan jatkuvasti meitä rikkovat."

Samalla saan kertoa, kuinka peiloissani olen lehteä kootessani, että siitä muodostuu liiaksi Etelä-Suomi keskeinen. Astellessani nyt ensimmäisiä haparoivia askeleita toimittajan tossuissa. Tiedän teitä kuusysiläisiä olevan hamasta Hangosta pohjoiseen päälakeen asti, ja voin vakuuttaa, että se olet juuri sinä, jonka juttua kuumeisesti odottelen. Joten anna kuulua itsestäsi, sillä sellaista motoristia ei ole vielä syntynytkään, jolle ei joutain olisi sattunut ajokauden aikana.

Terveisin

Paula

Hei kaikille motoristikavereilleni

Nyt on sitten tullut se aika, jolloin totutellaan olemaan ilman pyörää. Suunnitellaan vanhempien auton päänmenoksi jos vaikka minkälaista kulutusta.

Sillä se tuottaa erinäisiä vaikeuksia pysyä paikallaan kun viikonloppu lähenee ja mieli olisi taas matkassa. Eipä silti, varmaan pyörän kanssa riittää puuhaa sisätiloissakin, näin ajokauden jälkeen.

Nyt on aikaa koko pitkä talvi, joku putsaa pyöränsä kertakaikkiaan perusteellisesti, joku uhraa aikansa kokonaan pyörälleen, purkaen sen osiksi, kootakseen sen jälleen uusien jotain osia. Joku suunnittelee uutta satulaa, kenties bensatankki on kesän aikana havaittu liian pieneksi. Saattaaapa olla, että joku on-

nellinen katselee silmät kirkkaina uuden uutukaista, kiiltävää pyörää ja muistelee haikeasti vanhaa toveriaan, joka on saanut uuden isännän. Meidän joukossa on varmasti motoristeja, joille on käynyt hie-man köpelömmiin ja ovat kesken kaiken joutuneet kipsiin ja lakanoiden väliin ja pyörä kaipaa hie-man isompaa remonttia.

Kaikesta huolimatta taidamme kaikki muistella mennyttä suvea hymyssä suin ja kaikki kivat mielessä, niin kuin joka syksy on käynyt.

Tahtoisinkin toivotella Teille kaikille motoristi kavereilleni hauskoja hetkiä pyörän parissa, sekä kaiminpuolin värikästä syksyä ja ensilumia.

Terveisin Publa

Kiitos Aimolle

Kaikkihan me Kirjokivellä olette, kuulimme sen karun totuuden, että toimittajamme Aimo Turunen aikoo lopettaa lehden toimituksen tyystin. Se tuli kai aikamoisena yllätyksenä useimmille, sillä olemmehan tottuneet saamaan kerholehden Aimon erittäin asallisesti ko-koamana.

Tietäen ne vaikeudet kerholehteen kootessa, voimme kai kaikki kiittää Aimoa siitä, että olemme saaneet lukea monipuolista Motoristia.

Orilammen maja kiittää kaikkia niitä motoristeja, jotka osallistuvat toiseen syyskokoukseen.

Irja ja Väinö

Naismotoristit tapasivat toisiaan.

Tarkemmin sanoen se oli 23. 10. -74, kun saimme kutsun Toivasen Raililta tulla Munkkaan. Ovessa luki Tikkanen & Pelli.

Siellä oli siis naisjaoston illanistujaiset. Paikalle oli saapunut toistakymmentä naismotoristia, unoh- tamatta illan urhoollista isäntää Yrjö Pelliä vaikka jossain vaiheessa iltaa hän sai kyllä taustatukea Toivasen Tapsasta. Ja pianhan he poistuivat "Kraakun" seuraan, ehkä se olikin parasta, sillä kerrankin oli naisenemmistö reiluakin reilu.

Sivuhuomautuksena mainittakoon, että "Musti" oli saapunut sa- teesta ja kylmästä illasta huolimatta pyörällä.

Illan mittaan selviteltiin iltamien



Vielä muistat kai tuon aamun...

tapahtumia ja suunniteltiin ohjelmaa. Pakollisten kikatukien välissä saimmekin selvitettyä, mitä iltameissa tapahtuisi. Ensiksikin tarjoamme kahvit ja siinä lomassa vapauttavaa musaa, sitten voisi vaikka olla näytelmän vuoro, jonka jälkeen olisikin vuorossa "Mister-

Motoristi" kisat. Tämän jälkeen olisi odotettavissa, että kaikki ovatkin jo nälissään joten olisi sapsukan vuoro. Aterian jälkeen onkin ohjelma vapaata toimintaa, tanssia ja sen sellaista. Siinä lomassa arvottaisiin, muutama arpa. Joten jotain kivaa se oleen.

Kokouksessa keskustelimme myöskin mahdollisesta Akka-rallista, joka tulisi oleen ensi suvena. Paikka ja aika ovat vielä epäselvät, mutta eiköhän se sijoittaudu jonnekin etelä-keskisuomeen. Siitä vielä tarkemmin seuraavissa numeroissa, kuitenkin Akka-ralli järjestetään ja toivotaan, että siitä tulee hauskaa.

Ilta siis kului varsin aktiivisessa keskustelussa. Ja oli hauska todeta kuinka monta tyttö-motoristia oli paikalla. Kaiken kaikkiaan ilta oli harvinaisen onnistunut ja valaiseva, kello näyttikin jo puolta yötä ennenkuin selvisimme pois Munkkiniemen nurkista. Isäntäväelle kiitokset, tullaan taas.



Sarjassamme "Huuli pyöreänä"



No, selvishän ne...



MOOTTORIPYÖRAKERHO 69:n

PIKKU-JOULUA vietetään 14. 12. 1974 Hotelli-Ravintola KANTAKIEVARISSA Inkeröissä alk. noin klo 19.30.

Kaikki kyysysiläiset ovat tervetulleita pikku-joulun viettoon:

ILLALLISKORTTI

rientoon on hinnaltaan 23 mk. Asiasta voi paremmin tiedustella

puhjoht. Orko Talliselta puh. 951/71 754.

★★★★

Pienenä vinkkinä ilmoitetaan: joulu-pukkikin vierailee seurassamme ja tätä varten jokainen varmaan sijoittaa nimettömään lahjaan muutaman markan.

★★★★

Troll-ralli 1974

Kuten arvata saattaa se oli hyvin sateinen päivä, kun Reiska ja minä lähdimme ajamaan kohti Trollia. Tarkoitus oli keritä yölauttaan Turkuun. Lähdimme jo päivällä, mutta jouduimme tekemään pienen lenkin Kotkan kautta ja siellä Hentan tykönä aika kului kummasti. Pääsimme kuitenkin lähtemään ajoissa niin, että meille jäi aikaa muutama minuutti ennenkuin pääsimme laivaan ja vaihtamaan vaatteita.

Laivamatka kului ja sujui kivasti, saimme jopa nukkua kaikessa rauhassa, sillä majoituimme muitta mutkitta laivan lastenkamariin. Aamu Ruotsin puolella oli lupaava ja ajon aikana päivä lämpeni ja lämpeni jatkuvasti.

Kaikki oli ok. niin kauan kuin huomasimme, että olimme ajatussissamme ajaneet tankin tyhjäksi ja varatankkikin oli loppumaisillaan. Huoltoasemia oli toki ollut tiheään tien varsilla, mutta nyt kun tuli tosi tarve, ei tuntunut löytyvän mistään. No jotain oli tehtävä ja niin tulikin pieni kirkonkylä muutaman kilometrin päässä päätiestä. Noh, poikkesimme pikkutielle siinä toivossa, että kylästä löytyisi jonkun näköinen bensapruutta, mutta pieleen meni koko suunnitelma, mitään pruuuttia ei ollut, puhumattakaan oikeasta huoltoasemasta. Vähäistä bensaa oli sis kulutettu turhaan. Jännitys kohosi huippuunsa, kun ajoimme pikku hiljaa eteenpäin. Uskomatonta mutta totta, pienen kaupan pihassa oli kaksi bensatöttöröä vierekkäin ja kun vielä löysimme kauppiaan, niin saa-

toimme jatkaa matkaa ja oppia jotain virheestämme.

Ja totisesti matkaa jatkettiin ja yhtä äkkiä tuntui siltä, että oli tullut pakkomielle ajaa pian pois Ruotsin puolelta. Pian se matka joutuikin ja ei aikaakaan, kun Norjan rajalle oli vain muutama kilometri. Rajalla tuli meitä vastaan muutama suomalainen motoristi, jotka kertoivat rallin tähän asti olleen onnistunut ja pois lähteminen oli tuottanut pieniä vaikeuksia, mutta työesteiden takia oli pakko heittää hyvästit Norjan vuoristolle, siinä toivossa, että ensi vuonna tapamme jälleen. Joimme kahvit ja taivaskin oli muuttunut tutun pilvikseksi, joten oli syytä laittaa sadevaatteet ylle. Hieman ennen Osloa totesimmekin, ettei se ollutkaan turha tempku. Oslossa huomasimme iloksemme, että varsinainen neljän ruuhka ei ollut vielä alkanut, joten pääsimme pujahtamaan Oslosta mukavasti, mielessä vieläkin viime vuoden superruuhkat. Drammeniin siis selvittiin yllättävän nopeasti. Tankkasimme siellä ja saimme ansaittua huomiota osaksemme, sillä olimme kyllä kunnon motoristin näköisiä, näet nahkojen lisäksi löytyi lämpöpukua ja sadevaatetta, sekä Barpouria. Onneksi ilma oli muuttunut meille myönteiseksi ja saatoimme ottaa sadevaatteet pois. Siitä sitten päästiin taas kuosit vaihdettuamme jatkamaan ja ajoimmekin yhtäsoittoa pitkät matkat, kunnes Kawan kytkin meni katalasti jumiin ja vaijeri oli sitä myöten selvä, mutta on-

neksi se ei ollut Kawan historian ensimmäinen kytkinvaijeri, joten pian Reiska saikin sen kuntoon.

Kun sitten jatkoimme matkaa, oli hauska heilutella tien reunoille saapuneille lapsille.

Pianhan jo vuorien lomasta eroitui moottoripyöriä ja olimme kohta saapuneet perille Trolliin. Siellä kaikki ystävämme olivatkin jo odottelleet meitä, mutta kun korroimme heille seikkailuistamme matkan varrella, oli viipymisemme täysin ymmärrettävää. Pääasiahan oli, että olimme perillä ystäviemme kesellä. Joukolla pystytimme teltat ja saatoimme ryhtyä varsinaiseen rallin viettoon.

Illan mittaan tapailimme ulkolaisia ystäviämme ja jossain vaiheessa joku syytti nuotion ja totisesti oikeaan aikaan, sillä tuntui, että ilmassa olisi ollut pakkasta. Oli ihana istuskella ja lämmitellä nuotion loimussa. Eikä siinä kulunut kauaakaan aikaa, kun ympärillemme oli saapunut kaikkia saapuvilla olleita kansallisuuksia.

Nuotiolla kyllä viihtyi muutenkin kuin vain lämmön vuoksi, sillä Syrkkyy oli myöskin tullut Trolliin kitaroineen niin, että siellä kuultiin siten jos vaikka minkä-

Kokko-ralli -74

Normaalista kokkoajasta poiketen, oli ralli järjestetty syksyksi. Koleasta säästä huolimatta Kokko-ralli keräsi runsaat sata motoristia uhkaamaan säätä, joka tosin suosi, vaan kun syksy on syksy auringosta huolimatta, hiipi vilu pikkuhiljaa luihin ja ytimiin ajon aikana.

laisia bluesia ja kun vielä lauloimme kaikki eri kielillä, niin sekamelska oli taattu. Ilta kului siis varsin miellyttävästi. Ennen nukkumaan menoa oli pakko hieman kävellä, sillä paikat tahtoi puutua tyystin nuotion äärellä.

Aamulla sitten aloimme kokoilemaan tavaroita hyvissä ajoin, tarkoitus oli ehtiä kymmenen lauttaan Nortäljeen. Aamukahvit juotuamme, käänsimme pyörät kohti Osloa. Trolliin jäi paljon vielä ihmisiä ja kavereita ja se ottikin päähän kun oli pakko näin pian palata takaisin.

Trollissa ei ollut kotimaisia osanottajia läheskään niin paljon kuin vuonna 1973, se hieman kummastutti, mutta ehkä me kaikki ei aina voida olla joka paikassa yhtä aikaa. Joka tapauksessa, tämän vuotinen ralli oli onnistunut ja huomattavasti rauhallisempi kuin aikaisemmat rallit.

Palkintojen jaossa ansioitui kuvan tyttö pokaaleille asti. Hän taisi olla ainut suomalainen, joka sai Trollissa tänä vuonna palkinnon.

Ja siinä toivossahan mekin sieltä lähdimme, että ensi vuonna tavataan Peikko-rallissa.

P u b l a

ta se oli lämmintä ja sitä riitti kaikille vaikka motoristeja saapui kaiken iltaa lisää.

Illalla katseltiin filmejä ja arvottiin kaksi täytekkakua. Sauna oli myös lämmitetty ja taisi lauteet ollakin ahkerassa käytössä. Illalla seurasi palkintojen jako, joita saivat ansioituneimmat:

Pisimmän matkan ajanut ulkomaalainen oli Axel Johansson, ajettu matka 600 km.

Pisimmän matkan ajanut suomalainen oli Erkki Kuisma ajettu matka 544 km.

Pisimmän matkan ajanut suomalainen nainen oli Paula Vekama ajettu matka 500 km.

Vanhin osanottaja oli Wilhelm Grönqvist 66 v.

Nuorin osanottaja oli pikku-Mikko Nokialta 7 v.

Vanhin pyörä oli ajettu Pyhäjoelta, omistaja on Asko Muikkula ja pyörä on BMW vuodelta 52.

Illan kruunasi ilotulitusraketit, sillä kovan tuulen vuoksi piti perinteinen kokko jättää polttamatta.

Motoristeilla oli mahdollisuus joko telttaan tai majoihin majoittua. Ja paikalla oli muutama uskalias, joka ei tahtonut antaa periksi vuoden ajalle, vaan oli majoittunut telttaan. Mutta suurin osa saapuneista oli turvautunut majojen lämpimiin suojiin.

Sunnuntai-aamuna koitti sitten kotiin lähdön aika, vasta silloin oikein havahtui huomaamaan, että Kokko-ralli olikin sitten viimeinen kotimainen ralli tältä vuodelta. Tuli oikein haikea mieli lähteä pois, sillä jokainen meistä tiesi mitä on odotettavissa.

Sekä ohjelma, että yleensä rallin organisointi oli saumatonta, parhaat kiitokset rallin järjestäjille, että sittenkin saimme Kokko-Rallin.

Publa



Palloiltu on

Kawa-team haastoi matka-motoristit fudikseen. Arvatkaas kuin kävi. Matka-motoristit (joista useimmat ontuivat kentältä) hävisivät luvuin 6—0.

Se oli menoo, runsas tunti siinä kului, kun Kawa-team pyöritti Matka-motoristeja melkein kuinka halusi, olihan meilläkin toki maalintekotilaisuuksia, mutta kaikesta päätellen "viimeistely" puuttui. Kirkkaasti kajahti kuitenkin ilmoille

eläköön huudot voittajille.

Tämä ottelu käytiin Hämeenlinnassa, jossa on ns. Piikki eli nykyinen Kawa-team ja Matka-motoristit karsiutuneet kahteen leiriin, molemmissa on noin 30 pyöräilijää. Tästä huolimatta emme taistele nyrkein tai keihäin, vaan pallosta on muodostunut se nyrkki, jolla isketään. Huom. vaihtelevalla menestyksellä.

MIIRU



Potkupalloilijoita sanan varsinaisessa merkityksessä. Kuvauspaikka on urheilukenttä, muuten!

Hämeenlinnassa säpinöidään

Tässä muutama viikko sitten huomasimme, että olemme jääneet pahasti paitsioon kerhotilojen jaossa täällä Hämeenlinnassa. Ja nyt kun ilmat ovat sateiden lisäksi muuttuneet kylmiksi, on hajaantumisen vaara suuri. Niin päätimme pitää joukon koossa ilman kaupungin avustusta.

Ahveniston urheilukeskuksesta järjestyi meille saunavuoro maanantai-illoiksi. Siihen kun sisällytämme kuntolenkin järven ympäri,

tarmokkaimmille useampi, iskemme kaksi karpästä yhdellä iskulla. Nimittäin, siinä saavat pyörän päällä jäykistyneet jäsenet liikuntaa ja samalla jäävät turhat torikoukset vähemmälle.

Tämä siis maanantaisin. Siinä löylyjen kuumuudessa rupesi tuntuun siltä, että ruumiinkulttuuri onkin ihan mielekäästä ja lauteilla saattoi jutella samat asiat kuin torillakin. Jokisen Kari saikin hankittua meille Vuorentaan kansakou-

lusta salin torstai-illaksi. Siellä siten pallo lentää herjosten verkon yli.

Keskiviikoista on aivan itsestään muodostunut tikanheitto-ilta. Silloin paikallisessa Hällävälä-Fillarissa voi tavata motoristien kuppi-kunnan, paiskimassa tikkaa tau-luun. Siellä onkin kiva käydä, kun

portasarikin on motoristi ja tikat meille varattuja.

Jos vielä saamme varastotiloiksi tarkoitetusta rakennuksesta yhteis-tallin, jossa on mahdollisuus, ei ai-noastaan säilyttää pyörää pahim-man yli, vaan siellä voisi myös pur-kaa ja kasata pyöriä niin paljon kun taitoa ja mielikuvitusta riittää.



Rivelino ja hänen peräpukamansa vuosisadan ottelussa.



Taustalla vanhenevaa Hämeenlinnaa. Etualalla tanhupiirin syyspäivä.

Niin onpa kumma, jossei Hämeen-linnasta ole vahva edustus ensi vuonna.

Tämän lisäksi olemme suunnitelleet patikkaretkeä (ihan totta ja-lan) eväät reppuun ja yksi sunnun-taiaamu, kirpeän syyspakkasen saattamana luontoon, koko popu-la.

Täytyy tässä kertoa, ei täällä Hä-meenninnassa aina ole näin mahta-via säpinöitä, vaan kaikki sai al-

kunsa siitä Petäyksen keikasta, jol-loin saimme virallisesti tietää, että Kontio-Ralli oli kokonaan meidän hartioillamme.

Pienenä vihjeenä ilmoitettakoon, vaikka meillä ei siis ole varsinaisia kerho- tai kokoontumistiloja, olette kaikki tervetulleita visiittiin luoksemme Hämeenlinnaan, saunomi-seen, palloiluun, tikanheittoon, tai ihan rupatteluun.

Miiru

Vauhtipyörä

Suunnittelija valitsee vauhtipyörän hitausmomentin tekijän P/RfN^2 mukaan, joka, kuten juuri näimme, vaihtelee suuresti moottorin muotojen ja käyttökierron mukaan. Koska on olemassa käytännöllinen yläraja hitausmomentille (pääasiassa raja kampiakselin limppujen halkaisijalle, jotta se sopisi männän alle) käy usein niin, että moottoreissa, joissa on paljon P/fN^2 , on suuri vauhtipyörän hitausmomentti ja paljon ylimääräistä värinää. Samaten on olemassa käytännöllinen alaraja hitausmomentille (täytyyhän kampiakselissa olla jotain, joka yhdistää eri puolet toisiinsa), joten moottoreissa, joissa on hyvin vähän P/fN^2 , on usein vähän vauhtipyörän hitausmomenttia ja alhainen värinä. Esimerkiksi, hidaskäyntinen yksisylinterinen, nelitahtimoottori reagoi hitaasti kaasun avaukseen (merkki suuresta hitausmomentista), ja kuitenkin se värisee niin paljon, että ajaja voi joskus tuntea yksittäisiä voimaimpulsseja. Ja toisessa äärimmäisyydessä, V-12 reagoi kärkeästi kaasuun (vähän hitausmomenttia), ja kuitenkin sen tuottama voima on poikkeuksellisen tasaista (vähäinen värinä).

Koska värinä vähenee automaattisesti, kun kierroslukua kasvaa, tulee moottori, joka on suunniteltu korkeisiin kierroslukuihin toimeen paljon pienemmällä vauhtipyörällä kuin samankokoinen moottori, joka on suunniteltu alhaisille käyttökierronluvuille. 250 kuutiainen moto-

cross pyörä on suunniteltu siten, että siitä saadaan enemmän tehoa korkeilla kierroksilla kuin samalaisesta enduropyörästä — vaikkakin jälkimmäinen antaa todennäköisesti enemmän tehoa matalilla kierroksilla. Luonnollisesti, koska suunnittelija olettaa, että kumpikin moottori viettää suurimman osan käyntiajastaan kierrosalueella, jossa se toimii edullisimmin, hän laittaa moto-cross-pyörään pienen vauhtipyörän ja suuren vauhtipyörän enduropyörään. Näin tavallisesti tehdään, mutta ei ole syytä, miksi näin olisi pakko tehdä. Suunnittelija voisi laittaa pienemmän vauhtipyörän enduropyörään, mutta silloin se ei olisi onnellinen käydessään hitaasti. Hän voisi laittaa suuren vauhtipyörän crossipyörään, jolloin sen käynti hitailla nopeuksilla paranisi paljon.

Ehkä paras esimerkki on kaksija nelitahtisten välillä. Periaatteessa kaksitahtinen tarvitsee vähemmän hitausmomenttia, koska sen työtahdit ovat kaksi kertaa niin tiheässä kuin nelitahtisella. Siksi kaksitahtisia tehtiin monet vuodet pienemmällä vauhtipyörällä varustettuna kuin vastavankokoiset nelitahtiset. Ja monet vuodet moottoripyöräilijät nykyttelivät päättään ja messusivat: "Kaksitahtisilla ei ole alhaisilla kierroksilla voimaa, eikä vääntöä." Tänään moottoripyörät, joilla on parhaat hitaan ajon ominaisuudet — nimittäin trialpyörät — ovat kaikki kaksitahtisia. Näissä pyörissä on hyvin suuret

vauhtipyörät, totta kai, ja tämä on tosiasiallinen syy ja selitys niiden ominaisuuksiin.

Yksipyttyinen vastaan kaksipyttyinen vastaan monipyttyinen on toinen esimerkki samasta asiasta. Suunnittelija voi tulla toimeen vähemmällä hitausmomentilla monipytyisessä, joten hän usein myös tekee sen. Tuntiessaan hitausmomentin vaikutuksen takapuolituntumalla ajajat vetävät siitä johtopäätöksensä, että sylinterien lukumäärä itsessään saa aikaan havaitut muutokset. Ei niin. Laitapa tarpeeksi suuri vauhtipyörä monipytyiseen ja se tuntuu täysin erilaiselta; vaikuttaa, että sinä olisit enemmän vääntöä alhaisilla kierroksilla.

Aja-ominaisuudet

Miten vauhtipyörän hitausmomentti — välittämättä siitä miksi tai miten suunnittelija on sen aikaan saanut — vaikuttaa moottoripyörän yleisiin ajo-ominaisuuksiin? Katsotaanpa muutamia päävaikutuksia.

Oletetaan, että takapyörä, vedon ollessa päällä, osuu paikkaan, jossa on pieni kitka: hiekkaan, öljyyn, mutaan jnpp. Pyörä irtoaa liukuun ja alkaa pyöriä nopeammin kuin tarvittaisiin eteenpäinmenoa varten. Tässä tilanteessa, mitä nopeammin pyörä luistaa, sitä vähemmän se kehittää työntövoimaa. Koska yhä vähemmän voimaa työntää pyörä eteenpäin kasvaa todennäköisyys sille, että pyörä kaivautuu maahan. Mitä suurempi vauhtipyörä sitä hitaammin se kiihtyy tiettyä tehoa kohti. Koska pitkäikäisyydessä nelitahtipyörässä yleensä on paljon

enemmän vauhtipyörän hitausmomenttia kuin lyhytiskuisessa monisylinterisessä kaksitahtikonessa on se saanut hyvin ansaitun maineen otteen löytökevyystään, joka vie sinut sellaisenkin maaston läpi, josta et koskaan uskonut selviäväsi. Mutta jos jälkimmäiseen pyörään laitettaisiin yhtä suuri vauhtipyörä, käyttäytyisi se suurin piirtein samalla tavalla. Otteenlöytökyky, tai sen puute, aiheutuu suoraan vauhtipyörän koosta, eikä moottorin muista ominaisuuksista.

Suuri vauhtipyörä tasoittaa renkaan pitoa ja myöskin kytkimen pitoa. Pyörä, jossa on pieni vauhtipyörä on "nykivä" ja "sammuileva" lähettäessä viivalta. Kaikki yritykset synkronisoida kaasu ja kytkin päätyvät äkilliseen sammumiseen. Suuri vauhtipyörä sallii sinun olevan huolimattomampi; jos lasket kytkimen hieman liian nopeasti, aiheuttaa se vain kierrosluvun laskun, mutta kone ei sammu. Nopeat selvät, lähes silmänräpäykselliset sammahtamiset ovat merkki pienestä vauhtipyörästä, hitaat, vaivalloiset, jauhavat sammahtamiset ovat merkki suuresta vauhtipyörästä.

Liikkeellelähtö mudassa, paksussa hiekassa, tai jyrkän rinteen juurelta yhdistää kytkimen ja renkaan pidon ongelman. Pienivauhtipyöräinen pyörä saattaa pystyä kiipeämään tietyn rinteen helposti, jos sillä on tarpeeksi alkuvauhtia, mutta on avuton, jos se joutuu lähemmään seisovalla lähdöllä rinteen juurelta. Suurivauhtipyöräinen pyörä kipeää ilman alkuvauhtia saman rinteen minkä se pystyy kiipeämään alkuvauhdilla.

Kanttaaminen lähellä renkaan pitokyvyn rajaa on olennaisesti helpompaa suurivauhtipyöräisellä filarilla. J.A.P. ja Eso speedway-pyörillä on paljon vauhtipyörän hitausmomenttia, jotta ne olisivat helposti "hallittavia" kurvissa. Koska motocross pyörät yleensä kantavat "pomppaamalla" uran pohjasta, ne eivät tarvitse paljoakaan vauhtipyörän hitausmomenttia.

Mitä suurempi vauhtipyörän hitausmomentti, sitä hitaammin voidaan pyörä saada käymään tasaisesti tyhjäkäyntiä ja sitä hitaammin voidaan pyörällä ajaa suurimmalla vaihteella aiheuttamatta ketjun pauketta, joka on suurin kovan värinän ilmentymä, ja joka tuhoaa moottorin, mikäli sitä jatketaan pitempään. Tämä ilmiö riippuu vauhtipyörän hitausmomentin määräästä verrattuna "toivottuun" määrään, kuvailee P/fN^2 , mutta edellinen ilmiö riippuu hitausmomentin määrästä riippumatta moottorikonstruktiosta. Moottorit, joissa on 12 000 kierrosta/minuutti, V12 kaksitahtinen lyhytiskuinen, voitaisiin varustaa vauhtipyörillä, jotka näyttäisivät siltä kuin Valmetin telakka olisi ne tehnyt (suom. huom??) ... missä tapauksessa niiden otteenpitokyky ja hallittavuus olisi aivan samaa luokkaa kuin minkä tahansa yhtä suuren vauhtipyörän omistavan pyörän. Hetkellisissä olosuhteissa moottoripyörän käyttäytymisen — tuntuma siihen, sen herkkä reagointi, ja hallittavuus — on pääasiassa seurausta sen vauhtipyörän hitausmomentista, eikä sen iskunpituudesta, eikä sen sylinterien lukumäärästä, eikä sen imuaukkojen ja pakoaukkojen tai venttiilien ajoi-

tuksesta, eikä sen vaihteistosta, eikä sen renkaiden kuvioinnista — toisin sanoen — ei mistään niistä ominaisuuksista, joista kaikki pälivevät jatkuvasti ... unohtaen vauhtipyörän.

Tähän mennessä näiden perusteella, näyttäisi siltä, että mitä enemmän hitausmomenttia vauhtipyörässä, sen parempi, mutta asiassa on toinenkin puoli. Vaihdaminen on hitaampaa ja konstikkaampaa isoilla vauhtipyörillä, koska sinun täytyy olla huolellisempi tasoittaesasi moottorin ja vaihteiston kierrosluvun ylöspäin vaihdoissa — ja vie pitkän aikaa ennenkuin tämän oppii. Synkronoimaton pienemmällevaihto paniikkijarrutuksen yhteydessä suurivauhtipyöräisellä moottoripyörällä aiheuttaa epäilemättä takapyörän luiston sen lukituessa hetkellisesti. Tämä on pelkästään vaikutusta eikä johdu moottorijarrutuksesta niinkuin niin usein väitetään. Jos se johtuisi moottorijarrutuksesta, saisit takapyörän luistamaan sulkemalla kaasun äkillisesti. Mitä itseasiassa tapahtuu; äkillinen pienemmälle vaihto käskee vauhtipyörää hyppäämään ylemmälle kierrosluvulle, jonka vauhtipyörä kieltäytyy tekemästä yhtäkkiä, koska itseasiassa sen koko tarkoituksena on vastustaa äkillisiä kierrosluvun muutoksia. Osa (ei kokonaan) kaksitahtisen pienemmästä moottorijarrutuksesta verrattuna nelitahtiseen johtuu sen pienemmästä vauhtipyörän hitausmomentista.

Tärkein rajoitus vauhtipyörän hitausmomentille aiheutuu sen vaikutuksesta kiihtyvyyteen. Käytettävissä olevan rajoitetun moottoritehon

on saatava aikaan koko systeemille kiihtyvyyttä eteenpäin (tämän systeemin pienenä osana on vauhtipyörän massa) samalla, kun se aiheuttaa kulmakiihtyvyyttä systeemin hitausmomentille (josta suurin osa aiheutuu vauhtipyörän hitausmomentista). Ilmeisesti, mitä suurempi vauhtipyörän hitausmomentti, sitä enemmän tehoa kuluu sen pyörimisnopeuden kiihdyttämiseen ja sitä vähemmän tehoa jää toivottuun eteenpäin kiihtymiseen. Voima, joka tarvitaan kiihdyttämään vauhtipyörä tietyllä kierrosnopeudella, kasvaa suhteessa vauhtipyörän kierrosnopeuteen. Jos 1 hv saa aikaan kiihtyvyyden 1 kierros sekunnissa 10 000 kierroksen nopeudessa tarvitaan 2 hv aikaansaamaan sama kiihtyvyys 2000 kierroksella minuutissa. Pieni matemaattinen temppu osoittaa, että voima, joka tarvitaan vauhtipyörän kulmakiihtyvyyden aikaansaamiseen riippuu kokonaisvälityssuhteen neliöstä. Jos vaihteiston kokonaisvälityssuhde, pienimmän ja suurimman vaihteen välillä on 3.1:1, on tämän suhteen neliö 10:1, joka taas tar koittaa sitä, että vauhtipyörän kiihdyttäminen nielee kymmenen kertaa enemmän tehoa alimmalla vaihtella kuin suurimmalla vaihteella.

Suurimmalla vaihtella on voima, joka käytetään vauhtipyörän kiihdyttämiseen, tyypillisesti noin 5—10 prosenttia eteenpäin kiihdyttävästä voimasta. Pienellä vaihteella tämä humauttaa 50—100 prosenttiin. Siispä, jos tehoa on 25 hv, niin 10 hv kiihdyttää pyörää, 10 hv kiihdyttää vauhtipyörän kierrosnopeutta ja 5 hv kiihdyttää ajajan massaa (olettaen, että ajaja painaa puolet pyö-

rän painosta. Jos suunnittelija olettaa, että asiakas haluaa häikäisevää, niskat taittavaa kiihtyvyyttä pienillä vaihteilla — niinkuin hän usein olettaa — on hänellä suuri houkutus laittaa pyörään pienin mahdollinen vauhtipyörä. Tämä onkin tärkein syy siihen, että pyörissä, jotka yleensä sietävät pienen hitausmomentin (joka johtuu P/fN^2 :sta), myös on pieni vauhtipyörä. Tämä on pääsyy siihen, miksi jotkut pyörät hairautuvat liian pienen vauhtipyörään, esim. pahamaineinen Suzuki 400 MX, johon tarvikeliiikkeet itseasiassa myyvät ylimääräisiä 'pultattavia' vauhtipyöriä kesyttämään sen ja tekemään siitä helpommin hallittavan. Ennenkaikkea, suunnittelijan pyrkimys tulla toimeen minimaalisella vauhtipyörän hitausmomentilla on syy siihen, että hidaskierroksisissa, pitkäiskuisissa yksisylinterisissä nelitahtiko-neissa on yleensä paljon enemmän vauhtipyörän hitausmomenttia kuin korkeakierroksissa, lyhytiskuississa, monisylinterisissä kaksitahtikoneissa — ja tästä taas toisaalta johtuu, että monet kuskit hairautuvat luulemaan, että moottorikonstruktio itsessään on syynä selviin eroavuuksiin ajo-ominaisuuksissa.

Suuri vauhtipyörä tekee pyörästä anteeksiantavaisen ja helpon ajaa. Se korostaa tärinättömyyttä, pitokykyä, hyvää käyttäytymistä pienillä kierroksilla, helppoa kaasun ja kytkimen käyttöä, lyhyesti sanoen, hallittavuutta.

Pieni vauhtipyörä tekee pyörästä nopean ja nopeasti reagoivan mutta vaatii ajajalta suurempia taitoja ja huomiokykyä. Se korostaa häikäi-

sevää kiihtyvyyttä, erityisesti pienillä vaihteilla, ja yleensäkin race-ramaista suorituskykyä.

Helpoissa ajo-olosuhteissa ei vauhtipyörän hitausmomentin eroilla ole suurtakaan merkitystä. Jos ajaisit tasaista vauhtia suoralla tiellä satasta, et pystyisi kovinkaan helposti erottamaan, onko pyörässä suuri vai pieni vauhtipyörä. Mitä vaikeammaksi ajo-olosuhteet tulevat, sitä tärkeämpää on suhteuttaa vauhtipyörän hitausmomentti maastoon, ajajan kykyihin, teho/paino suhteeseen jnpp. Siksi ei olekaan mitään yksiselitteistä vastausta sopivaksi vauhtipyörän kooksi, mutta on olemassa hyvä peukalosääntö, jonka avulla voit päätellä tarvitsetko, kykyinesi, ajo-olosuhteissasi, refleksiinesi, maastossasi, vähän vai paljon hitausmomenttia:

Tarvitset enemmän hitausmomenttia, jos sinulla on jatkuvasti vaikeuksia tehonkäytössä, jos jatkuvasti pyöräsi sammahtelee, pomppii takapyörälleen, et osaa synkronisoida kaasun ja kytkimen käyttöä, jos ponnistelet usein päästäksesi pahojen paikkojen läpi, luistelet metsään kurveista, juutut muutaan tai hiekkaan jne. Jos sinulla harvoin on tällaisia vaikeuksia, voit käyttää pienempiä vauhtipyöriä.

Yhteenvetona, huomaamme siis, että on kolmenlaisia asiaryhmiä, jotka vaikuttavat vauhtipyörän hitausmomenttiin.

Ensiksikin, koska vauhtipyörän hitausmomentti valtaosaltaan riippuu vauhtipyörän halkaisijasta, on mekaanisesti mukavaa laittaa vehkeeseen enemmän hitausmomenttia aina, kun suurempi halkaisija voidaan sovittaa koneeseen. Siten suu-

rempi hitausmomentti yhdistyy pitkäikäisiin koneisiin, vähiin sylintereihin, lyhyisiin männänhelmoihin ja suurin kiertokangen pituus/sylinterin halkaisijasuhteisiin.

Toiseksi, koska vauhtipyörän pitää olla kyllin suuri, jotta vältettäisiin prosenttinen värinä siinä määrin, ettei se riko koneen osia, vaaditaan tasaiseen käyntiin erisuuret vauhtipyörät riippuen moottorikonstruktiosta ja työskentelyolosuhteista. Siten suurempi vauhtipyörä liittyy vähiin sylintereihin, useampiin tahteihin, alhaisempiin käyntikierroslukuihin, suurempiin puristussuhteisiin ja epätasaisempiin sytytysväleihin sylintereiden kesken.

Kolmanneksi, koska vauhtipyörän hitausmomentin määrä vaikuttaa suuresti koko pyörän ajo-ominaisuuksiin, on tärkeää, että vauhtipyörän koko sopii ajajaan ja ajo-olosuhteisiin.

On oikeutettua sanoa, että nämä kolme näkökohtaa ovat yllä järjestyksessä, jossa suunnittelijan mielenkiinto niihin vähenee, mutta jossa ajajan mielenkiinto niihin kasvaa. Sitä paitsi, ei ole olemassa yleistä syytä, miksi nämä kolme kohtaa osoittaisivat samaan suuntaan. Ei ollut mekaanisesti kovinkaan mukavaa esim. Bultacolle lisätä tarvittava hitausmomentti muutettaessa El Bandito kisapyörää M. Montadero enduropyöräksi: Tämän kaksitahtisen kampikammio ei yksinkertaisesti ollut tarpeeksi suuri, jotta sinne olisi mahtunut tarpeeksi suurihalkaisijainen vauhtipyörä. Bultacon täytyi käyttää erittäin raskasta ainetta, pienellä halkaisijalla, ulkopuolisessa vauhti-

pyörässä, joka lisäsi pyörän painoa 5 kg. Asian ydin tarkasteltaessa jotakin moottoripyörää onkin siinä, että tutkitaan jokaista näistä kolmesta näkökulmasta ennenkuin vedetään mitään johtopäätöksiä sen vauhtipyörän koosta: mekaaninen tarkoituksenmukaisuus, tasainen käynti, ajo-ominaisuudet.

Vauhtipyörän hitausmomentti ja vauhtipyörän paino, moottorikonstruktio, moottorin ja pyörän säädöt, työskentelyolosuhteet ja ajo-ominaisuudet vaikuttavat toisiinsa, mutta eivät ole sama asia. Se, että tätä ei ole tajuttu, on luonut tukun myyttejä, jotka eivät ole aivan väärä, mutta kuitenkin väärinsuuntauneita. Noin 1256 pyörästä ovat koettaneet selittää pyörän ajo-omi-

naisuuksia lähtien kaasareista, välityssuhteista, moottorikonstruktiosta jnpp. kun todellinen selitys olisi löytynyt pyörän vauhtipyörän hitausmomentista. Samoin käy usein, kun pyörän omistaja rakentaa pyöräänsä: hän unohtaa, että vauhtipyörän hitausmomentti on tärkeä muuttuja, joka täytyy sovittaa muihin virityskohtiin, jotta päästäisiin tasapainoiseen suorituskykyyn. Jos haluat pyörän, jossa on mahtavasti alapään vääntöä, keskity suurivauhtipyöräisiin; ja jos haluat kiihtyvyyttä, joka litistää silmämunasi kuoppiinsa keskity pyöriin joissa on minimaalisesti vauhtipyörän hitausmomenttia.

Cycle Word-lehdestä suomentanut Pekka Vuorelma.



Tuttua rakennustyyliä.



Paalupaikalla adjutantti ja sihteerimme.

Motoristi ja matkailukohteet

eli meneekö motoristi kirkkoon kypärä päässä?

Viime aikoina on herännyt jonkunverran pohdiskelua retkimotoristin asemasta ja tyylistä matkailijana. Tämän voisi pelkistää kysymykseksi: pysähtyykö motoristi jollakin paikkakunnalla vain pyöränsä ja itsensä tankaamista varten jollakin standardisoidulla huoltoasemalla, vai onko hänellä mahdollisuus ja oikeus tutustua ja pysähtyä myös jossakin varsinaisessa tu-

ristikohteessa: matkailunähtävyyksimaisemalla, arvokkaassa kirkossa, museossa, taiteilijakodissa t.m.s.

Motoristit on tähän asti "sijoitettu" vain huoltoaseman ja sen baarin kuvaan. Moni motoristi juostelee mennä ajoasuisena johonkin turistikohteeseen muiden ihmeteltäväksi ja mulkoittavaksi. Mutta tällä asenteella on motoristit pitäneet itseään "muiden ihmisten" ulkopuolella. He eivät ole käyttäneet kansalaisoikeuttaan. He eivät ole pakottaneet muita ihmisiä hyväksy-

mään itsensä luonnollisena osana matkailijavirtaa.

Täytyy sanoa, että ajoasuinen motoristi matkailukohteessa kyllä taatusti erottuu. Kun viime keväänä Helsingissä poikkesin Ateneumissa katsomassa suuren kansainvälisen ARS-74 taidenäyttelyn, siellä vaelteli kolmen motoristin ryhmä sappaissaan, nahkahaalareissaan ja kypärät kädessä. Näytti siltä, että näyttelyssä tungeksiva, pääasiassa farmariasuinen ja nuorisovaltainen katsojajoukko ei mitenkään näitä kolmea hämmästynyt. Ei senkään puolesta, koska näyttelyssä oli kolme varsin edustavaa moottoripyöräaiheista maalausta muun fotorealistisen taiteen mukana.

Sensijaan muutama vuosi sitten motoristi turistinähtävyytenä suositussa kirkossa aiheutti melkoista hämmästystä. Olin itsekini osin syylinen tilanteeseen. Olin silloin Oriveden nuorisosihteerinä ja jouduin esittelemään arkkitehtonisesti kuulua modernia kirkkoamme eräälle kunnallisen alan vieraalle. Kun olimme menossa kirkkoon, portailla seisojien pari naapuripitäjän motoristia. Heillä oli halu vilkaista omalaatuista ja turistin kantoitamaa, temppeleitä mutta he ujostelivat asuaan: voimmeko tässä asussa poiketa kirkkoon? Sanoin heille, että he ovat matkailijakuten kirkkoon poikkeavat autoturistikin ja heidän ajoasunsa on aivan luonnollinen puku, jota ei tarvitse hävetä. Huomasin, että pojat kirkon sisällä aiheuttivat jonkinmoista hämmennystä muiden kävijöiden joukossa. Olihan moottoripyörä ja nahka-asu

niinä vuosina suorastaan pannaan julistetut. Mutta vasta jonkinajan kuluttua ymmärsin hämmennyksen suuruuden, kun suurilevikkisestä aikakauslehdestä luin seuraavaa: "— Oriveden moderni kaaritempelli on kuluneenkin kesän aikana ollut suuresti suosittu tutustumiskohde. Asiantuntijoita ja matkailijoita kaikista maanosista on siellä poikennut. Onpa siellä nähty nahkapukuinen moottoripyöräilijäkin kypärä päässä."

Niin näki varsin tunnettu toimittaja, joka samalla hetkellä oli kirkkoon pistäytynyt, nuoren motoristin kuin jonain olentona toiselta taivaankappaleelta. Ja antoipa vielä väärän todistuksenkin: pojalla ja hänen takaistujakaverilla ei ollut kypärää päässä kirkossa, vaan kädessä he niitä pitivät, kuten paikan tyyliin sopiinkin.

Suomalaisten rallien kehitysvuosina ajo ja osallistuminen ralliin oli riittävä ohjelma useimmalle retliin oli riittävä ohjelma useimmalle retkimotoristille. Mutta kun nyt rallit vakintuvat ja raiteentuvat varsin kapeanlaisiksi tapaamisiksi, moni motoristi jo alkaa harkita, että rallimatkoilla ehkä ovisi laajentaa kuvaa kotimaasta muuallakin kuin rallipaikalla ja matkanvarren huoltoasemilla poikkeamalla. Muuten on vaara, että on ajanut kymmeniätuhansia kilometrejä Suomea tuntematta siitä juuri mitään.

Kysymys matkailukohteista nousee esille senkin puolesta, jos Suomi tulee jonkun FIM-rallin isäntämaaksi. Kansainvälisiin ralleihin kuuluu ilman muuta paikallisiin merkittäviin kohteisiin tutustuminen. Jos isäntämaan omat motoris-

tit eivät ole lainkaan niitä nähneet, eivät he voi kunnolla toimia isäntinä. Luonnostaanhan suomalainen mies on epäluuloinen jokaista uutta ruokalajia ja uutta matkakohdetta kohtaan. Hän ajaa mieluiten tuttuja reittejä ja poikkeaa paikkoihin joissa ei tunne itseään vieraaksi. Taloudellisestihan monet parhaatkin pysähdyskohteet ovat helppoja. Pääsymaksu on minimaalinen tai sitä ei ole lainkaan.

Oikeastaan motoristeilla olisi suuri mahdollisuus näpättää autoturisteja nenälle poikkeamalla "hienoihin" matkailunähtävyyksiin, joissa heitä ei ole totuttu näke-

Pepen palsta

ASIAA JA ASIAN VIERESTÄ

Nuoret mukaan

Elävä, täsmällinen ja oikeaan osunut toiminta tuo kerhoon automaattisesti uusia jäseniä. Mutta silti on syytä silloin tällöin eri paikkakunnalla yrittää vetää kerhoon nuoria motoristeja. Tällöin tulee kuitenkin muistaa, ettei jäseniä kalasteta mihin hintaan hyvänsä, vaan selostetaan kerhon pyrkimyksiä, toiminta-aloja ja oikeaa moottoripyörilyhenkeä. Näin saataisiin ehkä uuttaa aktiivista verta kerhon rattaisiin ja vedettäisiin nuoret hyvin harrastuksen piiriin.

Nuorten saaminen ja heidän pyöryminen kerhossa on tärkeitä. Siksi jokaisen vanhemman on hyväksyttävä nuori tasavertaiseksi kumppaniksi vierelleen. Uuden jäsenen on tunnettava kerho omakseen, hyväksyttävä sen säännöt ja muut jä-

mään. Vaikkapa Kalelaan, Hvitträskiin, Ainolaan, Turun ja Hämeen linnoihin, arvokkaisiin kirkkoihin ja museoihin. Olla muiden mukana niinkuin ei oltaiskaan. Ei nyt sentään kypärä päässä, vaan kädessä. Tyyliä jahan sitä pitää olla paikan mukaan. Mutta ajoasu on motoristien ensin itse hyväksyttävä näihin paikkoihin kelvolliseksi. Vasta sen jälkeen sen muut hyväksyvät.

Mukavia ja jännittäviä kokeiluja eri kohteissa ensi ajokoutena toivottaen

SIITAMAN EERO

senet, viihtyäkseen joukossa. Nuorissa on tulevaisuus, niin myös 69:n tulevaisuus.

Vaaditaan ja toimitaan myös

On hyvä, että kerholla on toiminnan ulkopuolella pysytteleviä jäseniä, jotka kuuluvat kerhoon lähinnä sen periaatteellisessa tukemisessa. Mutta sittenkin tärkeämpiä ovat toimivat jäsenet. Siksi olisikin kaikkien kynnelle kykenevien ja muidenkin oltava mukana kehittämässä kerhoa ja moottoripyöräharjastusta. Vaikkapa vain kirjoittamalla juttua tähän lehteen.

Jokaisella jäsenellä, yhtä hyvin juuri liittyneellä keltanokalla kuin jo vanhalla motoristikonkarilla, on oikeus vaatia kerholta ja sen toimeenpanevilta elimiltä haluamaansa toimintaa. Sillä ainahan arvostelijoita löytyy, mutta ei löydy työn tekijöitä. Kuitenkin aiheellinen vaatimus ja kritiikki, toisaalta hyvät

Tarina Eetusta

Kun aikamiespoika Eetu oli moottoripyöräilyn alkuaikoina joskus 1900-luvun alussa hankkinut moottoripyörän. Muuan Eetun ystävä selitti, että aikamiespoika Eetun äiti Alisa, "on nyt todella huolestuneempi rakkaan poikansa moottoripyörällä ajelusta, kuin siitä tosiasista, että pojalla on taipumus viettää öitään vallan muualla, vieraissa vuoteissa... Nähkääs sängyt eivät sentään joudu liikenneonnettomuuksiin..."

Tuollainen puhe kävi jo vitsistä, mutta ei puhetta ettei mitään perää, sanotaan.

Monelle miehelle moottoripyörästä muodostui jo tuolloin rakkauten ja rakastelun korvike ja lemmen mahdollisuuksien parantaja.

Niin Eetukin lauloi ajaessaan: Minkä miehenä lemmessä kadotan, sen moottoripyörälläni mä saavutan. Moottorini ja kypäräni mun, minusta tekevät halutun.

Pertti Michelsson

KADONNUT

Sinä, joka veit Nokialla syyskuun 23—24 päivän välisenä yönä Pinsiöntien 26:n pihasta Kawasakin etupyörän ja katkoit käsijarrun ja nopeusmittarin vaijerit. Palauta edes jarrurumpu+kengät, tai tule ja vie koko pyörä, jotta saan vaakuusilta rahani pois.

Terveisin

OMISTAJA

ideat ja ehdotukset ovat aina tervetulleita keneltä tahansa. Kerhohan on jäseniä varten.

MYYTÄVÄNÄ

Sivulaukut merkillä Krauser BMW—/5. Pitkä svingi.

Pekka Kulkkinen, p. 90/626737.

Honda CP 750 -72.

Mauri Kariniemi, Eura (Pori)
p. 938/50233 (viikonloppuisin).

Kawasakin 500:n tankki, musta käyttämätön. (Vakuutusyhtiön korjauttama, uuden veroinen.) Hinta 120 mk.

Harmaa AGV-kypärä kokoa M+viisi+lippa (käytetty puolitoista vuotta). Hinta 75 mk.

2 kpl sytytyspuolia (sopii mm. Kawasakin 500:n ja Yamahaan 350:n). Hinta à 10 mk.

2 kpl korkeita alkuperäisiä ohjaustankoja à 13 mk. MP-käsineet, pitkät, kovetetut varret, hinta 20 mk. Kawasakin 500:n lievästi pintavaurioitunut lokasuojat (ei kolhuja) ruostumatonta terästä, hinta 50 mk. Nahkasaappaat. Engl. valmistettu, vetoketju takana. Koko 40—41, hinta 50 mk.

Suojalasit, tripleks-lasia, nahkareunukset, kulmikkaat lasit, hinta 25 mk.

Nahkahousut, keskikokoa, silkkivuori, hinta 25 mk.

Mp-rengas, uusi käyttämätön, nokialainen 3,25 kertaa 15, hinta 50 mk.

Kawasakin 900:n "kauhukahva", hinta 20 mk.

Jyrki Saari
Horninpuistokatu 6 A
24100 SALO 10