



-viesti 1/2014





MZ-Viesti

vaivatta eteen päin:
Suomen MZ-ajajien jäsen-
lehti kaikki vähässä,
kestävä & asiallinen,
kallistetaan hyvin
valittuun suuntaan.

Aineisto:
K. Virtanen Pitkäkatu
32-34C
4240 JYVÄSKYLÄ

keiyyo.keio@gmail.com

Suomen MZ-ajajat
Jäsenmaksu vuodelle 2014
E 13 tilille

**Lohtajan OP 523700-
210330**

Laittakaa tiedotusosaan
jäsenen nimi & osoite näky-
viin
(varsinkin jos maksaja
on toinen)

Talous & jäsenrekisteri:
Veijo Kinnunen
Sainsalontie 57
68230 LOHTAJA
numa@nic.fi

MZ-FAHRER ALLER
LÄNDER, VEREINIGT
EUCH!

Kevät herättää...

...MZ- ajajat siinä missä toisenlaisetkin maan ja ilman pörriäiset, juttuja alkoi tulla huhtikuussa niin että tuhti paketti saadaan liikkeelle. Tapaamisajon tiedot saatiin Savonlinnasta, ilmoitus löytyy tuonnempaa. Valkeakosken-Sääksmäen juttu MZ: ien kunnostuksesta ja entistyksestä laittoi liikkeelle toimittajallakin jo uinahtaneita ajatuksia – tai sitten teki tiettäväksi taas jotain sellaista mihin on huomaamattaan tottunut. Kuten siihen että kaikki toimii. Ongelmitta. Kunnes... Kun luin pyörän valmistumisen jälkeisestä käynnistämisvaiheesta, en voinut välttyä tilanteen vertaamista tunnuslauseeseen, jonka tunnetun pyörämerkin Kuninkaallisen Peräpellon – Royal Enfield – pyörien harrastajat ovat joutuneet omaksumaan: ”Enfield tekee omistajastaan mekaanikon”. Vastaavasti MZ- ajaja huomaa kuinka hänen ajoneuvonsa tekee ajajastaan ajattelijan, monimutkaisiin analyyseihin kykenevän kokemuseräisellä toiminnalla johdonmukaisesti korkeisiin johtopäätöksiin harjaantuvan loogikon. - Tällaista tinkimätöntä ominaisuutta voi paljolti tarvita muuallakin arjen ja juhlan tilanteissa.... Eikä tässä kaikki. Toisaalta MZ:n kanssa voi kokea aivan yhtä hyvin kuinka perinpohjaisen mutta työlään analyyttisen tutkimus- ja kokeilumenetelmän syrjäyttääkin aivan zen- buddhalainen yhtäkkinen, noin vain jostakin ilmaantuva kaiken kerralla ratkaiseva valaiseva, ettenkö sanoisi kipinän iskevä Oivallus – entäpä kun vertaan uutta ja vanhaa sytytystulppaa, vertaanpa Isolatoria ja NGK:ta...!!!???####☐ Niin johan lähtee liikkeelle, muutaakin kuin ajatuksia. KV

Lähetäkää kirjoitukset mieluummin pelkkänä tekstinä ilman mitään muotoilua, jos mahdollista tallentakaa ne RTF- muotoon. Kuvat omalta koneelta tai kameralta suoraan eikä minkään palvelun kautta, eikä liitettynä tekstiin. Kuvat olisi hyvä tallentaa JPEG tai TIFF- muotoon ennen lähettämistä

Pitkänlinjan motoristin Kalle Salosen tallita...



..löytyy monenlaista kalustoa. Ylhäällä etualalla oleva MZ RT 125 vm, 1959 on rakennettu vartavasten menneen talven jäärataki-soihin.

Mäntsälän Kilpijärvellä pyörä sai ensikasteen kirjaimellisesti kun sopiva vesisade ja lämpöasteet tekivät kisasta paremminkin vesiturheilutapahtuman.

Kuvassa taaimmainen 175 kuutioinen kisa-Honda vm, 1972 on ollut Kallen omistuksessa pitkään.

Pyörä on edelleen aktiivikäytössä. Hän on voittanut sillä Classic luokan Euroopan mestaruuden vuosina 2006 ja 2009 sekä Pohjoismaisen mestaruuden 2010.

Ikäkin oikealla poseeraavalle mestarille on



kertynyt sopivat reilut 67 vuotta. Voi vain sanoa, että Kalle on näyttänyt Närhen sellaiset nuoremmilleen.

Kallen harrastuksiin kuuluu jäärda ja TT:n (RR) lisäksi Classic motocros eli scramble. Vuoden 2013 Classic cupissa tuli Kallen kaappiin ”+100” kiertopalkinto.

Palkinnon saannin perusteet: Ensin laskeaan yhteen kuljettajan ja ajokin ikä. Hän joka on tällä kertoimella ynnättynä pärjännyt parhaiten Classic Motocrossissa on siten kiertopalkinnon haltija.



MZ harrastajien piirissä Kalle tunnetaan vakituisena MZ tapaamisajoissa kävijänä, sininen TS 125 vm, 1975 on meille kaikille tuttu, joka on viereisessä kuvassa taaimmainen. Etummainen MZ on vuosimallia -61 RT 125, jonka takaa komeilee oranssi ES 175 vm, -61.

Tallin uumenista löytyy monen moista kisa- ja matkapyörää, kaikki ovat ajokuntoisia. Mestarin periaate onkin, että kaikki pyörät, joita hänellä on, pitää olla soivia pelejä.

Toimitus toivottaa hyviä ja turvallisia kilometrejä ja tapaamisiin Punkaharjulla tavaan 13-15 kesäkuuta.

BERLIINI - ZSCHOPAU

Matkailu on rakas harrastukseni. Vielä enemmän pidän kuitenkin matkojen suunnittelusta. Antoisinta on matkustaminen jonnekin, missä paikallisten nähtävyyksien lisäksi tapaa vanhan tutun tai ystävän. Vasta silloin on syytä matkustaa ja viihdyn hyvin tuossa vieraassa maassa.

Olin vuosien varrella lukuisia kertoja Panu-puoliskolleni ehdottanut matkaa Zschopauhun. Olin näet ymmärtänyt, että jokainen itseään kunnioittava MZ-mies tekee ainakin kerran elämässään pyhiinvaellusmatkan tuohon kulttikaupunkiin. Panulla asioiden toteuttaminen, varsinkin matkaanlähteminen, sujuu aina verkkaisesti ja niinpä tuo Zschopau esiintyi vuosien varrella vain puheissa, ei teoissa.

Kunnes koitti vuosi 2011. Tyttäreemme oli lähdössä opiskelijavaihtoon Dresdeniin. Minä tietysti siitä kuultuani heti kartasta katsomaan, että kuinkas Dresdeniin matkustetaan. Kuulin Panun mutisevan kirjansa äärestä olohuoneen nurkasta, että sillä suunnalla on Zschopaukin. Sillä hetkellä lähtö MZ-pyhiinvaellukselle oli sinetöity. Matka ei tosin tapahtuisi MZ-moottoripyörällä.

Oli mukava tehdä talven aikana suunnittelutyötä. Ensimmäiset kaksi yötä Saksassa viettäisimme hampurilaisten ystäviemme luona, sitten voisi bongata pääkaupunkipisteen Berliinistä ja tavata vanha tuttumme Detlef Lidner siellä. Detlef on ollut Suomen MZ-kokoontumisissa lukuisia kertoja mukana. Itse tutustuin häneen Tuupovaaran MZ-rallissa kesäkuussa 2010. Berliinistä ajaisimme Dresdeniin tyttäreemme luo ja sieltä sitten päivämatka Zschopauhun.

Sähköpostin käyttö viestintävälineenä on kätevää. Olin pian sopinut Hampurin yöpymiset kahden eri perheen luona, sen jälkeen tilasin muihin paikkoihin hotelliyöpymiset. Detlefin kanssa vaihdoin meilejä ja kerroin, milloin tulemme Berliiniin ja missä hotellissa siellä asuisimme. Tyttäreemme valitsi meille sopivan hotellin Dresdenissä. Näin olimme valmiita lähtöön. Pidän ennakkosuunnittelusta, impulsiivisuus ei sovi minulle matkailuasioissa.

Kuski tilattiin Venäjältä. Pitkäaikainen venäläinen ystäväpariskuntamme pojanpoikansa kanssa ajoivat Petroskoista Ylämyllylle ja yhdessä sitten matkaan heidän uudella autollaan. Volodja-kuskillä oli Garmin-navigaattori, Panu otti oman TomTominsa mukaan – onneksi!

Berliiniin saavuimme matkan neljäntenä päivänä. Detlef saapui aikaisin aamulla hotelliimme ja lähdimme kaupunkikiertoajelulle. Detlef oli suunnitellut meille 'Näe Berliini 12 tunnissa' -ohjelman ja suunnitelma toteutui loistavasti. Panu siirtyi Detlefin kyytiin ja me seurasimme toisella autolla perässä. Detlef oli varautunut autojen väliseen yhteydenpitoon kahdella walkietalkiella. Kaikki mitä olimme suunnitelleet Berliinissä näkevämme, näimme. Berliinin muurin jäänteet ovat vaikuttavat – muisto ihmisen ikuisesta järjettömyydestä. Ja



entä entisen Itä-Berliinin puolelle meno. Mielen valtasi silloin tunne ja epäusko siitä, että tulimmeko yht'äkkiä yllättäin Petroskoihin vai Pietarin esikaupunkialueelle vai Moskovan laitamille vai...

Ennen lounasta Detlef vei meidät ensimmäiseen, äskettäin perustettuun Berliinin DDR- moottoripyörien museoon (1. Berliner DDR Motorrad – Museum). Oli todella mielenkiintoista nähdä, kuinka tuosta museosta pystyi löytämään todella paljon entistä Itä-Saksaa. Moottoripyörien lisäksi museossa oli esineitä kaikilta elämän aloilta. Käynti museossa oli venäläisille ystävillemme hyvin nostalginen...

Kävimme myös Gabor Printken DDR-moottoripyörien varaosaliikkeessä – 'Gabor's MZ Laden'. Myös Gaborin olin tavannut Tuupovaaran rallissa 2011. Hänen liikkeensä oli juuri siirtynyt uusiin tiloihin. Liike oli täpötäynnä erilaisia varaosia, hyllyjä toisensa perään. Kiertelin ja ihmettelin, yhdeltä seinältä minua katseli Eric Honecker. Yritin ostaa liikkeestä moottoripyöräaiheisia postikortteja – mutta sainkin niitä lahjaksi! Pihalla oli MZ jos toinenkin.

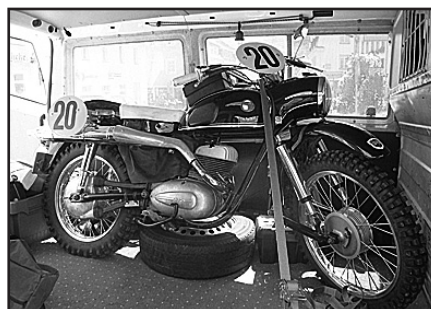
Lämpimästi kiittäen hyvästelimme Detlefin 12 tunnin kiertoajelun jälkeen ja toivotimme hänet tervetulleeksi milloin vain Suomeen. Lupasi tulla, kunhan töiltään ennättää.

Dresdenin ja Zschopaun kierroksilla olimme iloisia siitä, että meillä oli kaksi navigaattoria matkassa. Garminin oli asennettu jostain syystä ohjelma, joka neuvoi koko ajan meitä ajamaan pienimpiä mahdollisia teitä. Ja Saksa on sentään autobahnojen maa. Tämä outous alkoi jo Hampurin satamaan saavuttuamme. Dresdenissä suoritettiin sitten väkivallaton vallankumous ja TomTom sai lopulta ottaa ohjat käsiinsä. Sen jälkeen osuimmekin aina oikeaan paikkaan heti eikä kilpaileva, venäjää puhuva Garmin saanut enää suunvuoroa.

Päivä Zschopaussa oli upea. Lämmin kesäinen päivä, aurinkoa, upea Schloss Wildeckin museo. Paljon aikaa katsella moottoripyöriä ja vanhoja filmejä, nähdä laajasti DKW – MZ:n historia. Siis Panu katseli ja minä valokuvasin. Sattumalta tuo pieni keskiaikainen kaupunki alkoi meidän siellä ollessamme täyttyä moottoripyöristä. Luimme katumainoksista, että seuraavana päivänä Zschopaussa olisi vanhojen enduropyörien ajot. Ja taas mentiin nuuhkimaan pyöriä ja juttelemaan MZ-kuskien kanssa. Panu nuuhki ja näpelöi, minä valokuvasin. Joku saksalainen varaosamyyjä kysyi meiltä, että tunnemmeko Suomesta Kar..Kari .. Karri?

Näin kävimme tapaamassa monia tuttuja Saksanmaalla. Viikon päästä lähdemme Roomaan. Siellä on kaksi TV:stä tuttua miestä, toisen nimi alkaa B:llä ja toisen P:llä. Molemmat ovat tavallaan muurien sisällä. Kummankohan tapaamme – vaiko molemmat?

Teksti:Eeva-Liisa Karttunen
Kuvat: Eeva-Liisa Karttunen
el.karttunen@gmail.com



MZ rintamalla tapahtuu

MZ TS 250/1 vuosimallia 1978 on saanut uuden värin päällensä ja uudet kromit pintaansa 7-vuoden askartelun päätteeksi museotarkastaja kelpuutti pyörän museo rekisteriin.

Pyörä on kotoisin DDR:tä ja paikallinen MZ kauppias antoi sen minulle syntymäpäivä lahjaksi 7-vuotta sitten.

Edellinen omistaja oli oikea motoristi 84 vuotias vanha herra. Pyörällä oli vissiin kuljetettu kaikkea porsaista perunoihin jäljistä päätellen. Pyörä on nyt täysin alkuperäinen 6 voltin sähköjärjestelmineen, joka tärähti käyntiin viimeisellä potkulla... ihan pienen



säätämisen jälkeen. Eiköhän tuolla kehtaa lähteä vaikka MZ -ralliin Punkaharjulle.

Kari Ratilainen

Uusi MZ – ajuri



Tämän vuoden Päitsi ajettiin toistamiseen ”lyhennettynä” kilpailuna, eli lähtö oli Vierumäen urheiluopistolta lauantaina jolloin kierrettiin Päijänne ja sunnuntaina ajettiin Vierumäeltä Vantaalle Airportin Teboilille.

Ajelin sunnuntaina Mäntsälän Juustoporille katselemaan huoltotaukoa.

Siellä huomasin alenmassa kuvassa olevan mitsin jonka tallensin kameralleni. Jatkoin matkaani perinteikkäälle Jussinkorven pikikselle. Siellä sama mitsi oli parkkeerattuna tienposkeen.

Viimeisiä vietiin ja olin jo pois lähdössä kun mitsin viereen saapui kuvan henkilö. Keskustelimme pitkään mutta kynää ei ollut kumpaisellakaan joten muistiinpanot jäivät korvantaakse ja sieltä ne katosivat kun pakokaasusavut hälvenivät, joten en muista kaverin nimeä. Asuu kuitenkin Mäntsälän Hirvihaarassa ja on ostanut pyörän Helsingin Nuorisoasiaintoimiston Tattarisuon koulutus ja vapaaajankeskuksen huutokaupasta.

Kalle



TAPAHTUI 52 VUOTTA SITTEN

Oli kesä 1962. Moottoripyöräkuume virtasi kiihkeänä nuoren opiskelijapojan sisällä. Kesätöistä oli jo tullut pari tiliä. Kun siihen lisättiin edelliskesän tienestit, jotka olin melkein kokonaan pystynyt säästämään, sekä pieni tuki isältä, alkoi tuntua siltä, että moottoripyörän hankkiminen olisi mahdollista.

Niinpä sitten kotipihallemme ilmes-
tyikin mustan kiiltävä MZ RT 125/3.
Samanlainen pyörä, joskaan ei sama
yksilö, on minulla vieläkin. Asiassa
tosin oli vielä yksi hankaluus: ei ol-
lut ajokorttia. Siihen aikaan mootto-
ripyöräkortti hankittiin yleensä siten,
että nimismieheltä haettiin opettelu-
lupa ja sitten kohtuullisen harjoitte-
lun jälkeen mentiin katsastuskont-
torille kuljettajatutkintoon. Näin
minäkin menettelin. Liikennesääntö-
jen opettelua helpotti se, että minulla
maalaispoikana oli jo traktorikortti ja
sitä varten aikanaan hankittu opas-
kirja. Kolmen viikon innokkaan ajo-
harjoittelun jälkeen oli kuljettajatut-
kinnon vuoro. Jyväskylän katsastuskonttori
oli silloin Hannikaisen kadun varrella van-
hassa puutalossa. Ensin oli vuorossa suul-
linen tentti. Meitä tentattavia oli pienessä
huoneessa puolisen tusinaa. Minun lisäksi
moottoripyöräkorttia suoritti toinenkin poi-
ka. Muut olivat auton ajokorttia suorittavia.
Tilaisuuden alkupuolella kuulustelija näytti
seinältä kielletyn ajosuunnan merkkiä ja ky-
syi minulta mikä merkki se oli ja mitä se tar-
koittaa. Vastasin tähän kysymykseen oikein.
Sen jälkeen minulta ei kysytty mitään. Kuu-
lustelija keskittyi tenttaamaan tilaisuudessa
olevia auton ajokorttia suorittavia vanhem-
pia kokelaita, joiden vastaukset epävarmem-
pia.

Suullisen kuulustelun jälkeen oli vuorossa
ajokoe. Se tapahtui siten, että tutkinnon vas-
taanottaja määräsi meidät molemmat moot-
toripyöräkokelaat ajamaan perässään. Itse



**Kuva on viimekesän Veteraanirallista Korpilam-
melta. Kuvassa etummaisena olevan tyyppisellä
MZ RT 125 Matti on ajanut ”inssiajonsa”.**

hän ajoi isolla amerikanraudalla edellä. Ar-
vatenkin hän seurasi taustapeileistä ajamis-
tamme. Helppohan se oli tutussa kaupun-
gissa ajella muutama kierros kortteleiden
ympäri. Tämän jälkeen hän suuntasi satama-
alueelle ja polkaisi amerikanraudasta kaasun
pohjaan. Minä, joka ajoin pikku-Mitsillä jäin
heti reilusti jälkeen, mutta kaveri, jolla oli
isompi brittipyörä pysyi kannassa. Ehdin jo
huolestua, että mitenkähän käy, kun en edes
mukana pysynyt. Näin että amerikanrauta
kaartoi takaisin katsastuskonttorin eteen.

Kun itse ehdin paikalle, oli katsastusmies
jo tullut ulos autostaan ja sanoi minulle:
”Teidät on hyväksytty, kun huomasiitte ettei
saa ajaa ylinopeutta. Tämän toisen kokelaan
suoritus hylätään ylinopeuden takia”. Niin-
pä niin. Olisinhan minäkin ajanut, mutta kun
satapiikki-Mitsistä ei irronnut.

Matti Kuitunen

MITSILLÄ METSÄÄN

Itä-Saksassa väitetään valmistetun koko itäblokin parhaat moottoripyörät. Niillä kilpailtiin TT-ajojen lisäksi luottettavuusajoissa.

TEKSTI: JANNE HALMKRONA KUVAT: MATTI OUVINEN JA RISTO VEROSAAREN KOKOELMAT

Soratie kulkee maan pahimpiin kuuluvalla tonttipula-alueella, Vantaalla. Ajamme tila-autolla, jonka peräkärryssä kuljetamme Mitsin maastomallia. Edellisestä asutuksen merkistä, yksittäisestä omakotitalosta, on toista kilometriä. Tien ohittaessa suon laittaa pysäytämme.

Syysaurinko paistaa kauniisti ja päätämme työntää Mitsin suolle kuvattavaksi, onhan kyse maastopyörästä. Kuvausten jälkeen saan nerokkaalta vaikuttavan idean: tielle on vaivaiset parikymmentä metriä, eihän pyörä siinä pääse sotkeutumaan jos työntämisen sijasta ajan sen pois suolta.

Pyörä on keskituen varassa vanerilevyn päällä. Tukeva polkaista käyntiin. Mitsin istuin on yllättävän korkealla. Runko on mitoiltu korkea, joten maavaran korottaminen on nostanut istuimenkin vähintään nykyaikaisen maastopyörän jakkaran tasalle. Virta-avain on

MOBILISTI
AJONEUVOKULTTUURIN ERIKOISLEHTI
2/2014

perinteinen itäsaksalainen lampun päälle tuleva. Sen muovikanta käännetään virtaviivaisesti pitkittäin ja polttonestehana avataan. Kaasukahvan vieressä oleva ryypyn vipu onkin jo täysillä. Nousen jalkatapeille ja polkaisen. Puristukset ovat selvästi tallella, sillä ihan pienellä läppäisyllä ei Mitsi pyörähdä. Kunnon potkulla se käynnistyy kerrasta ja pärisee terhakasti kuten kaksitahdin kuuluukin. Pudottaudun pois keskitueltä ja yritän liikkeelle. Kytkin ottaa äkinäisesti ja sammuttaa moottorin. Uusi yritys, nyt varovaisemmin. Mitsi lähtee kylmällä moottorilla liikkeelle erittäin raskaasti. Teen pikaisen U-käännöksen ja loiskautan pienen lätäkön ylitte. Koko pyörä on mudan peitossa. Liejua on pitkin selkää, jopa hanskoissa. Kaikki tämä muutaman metrin ajamisella.

Jatkan erämaan poikki kulkevaa soratietä kohti itää. Mitsin jousitus toimii rusikoidulla pikkutiellä kuten kuuluukin. Ohjaus on luonteva ja jarruissa tehoa. Kömpelön näköinen etuhaarukkakin seuraa routavaurioita kuin puolta

nuoremmissa. Moottori vetää sen verran hyvin, että ajaminen on kivaa. Ohjaustanko on jalkatappeihin nähden nykyenduroa alempana ja seisaltaan ajettaessa joutuu hiukan kyyristymään. Yllättäen veto hyytyy ja pyörä sammuhahtaa. Vaihdan varatankille ja saa pyörän käyntiin, mutta vetoa ei vielä löydy. Pienen pähkäilyn tuloksena huomaan, että ryypyn vipu menee tärinässä itseksensä päälle ja tukehduttaa moottorin.

Saavun asutulle seudulle ja soratie vaihtuu suurempaan. Nyt Mitsillä voi ajaa suurimmalla vaihteella yleisrajoituksen nopeutta. Kun muistaa pitää ryypyn peukalolla kokonaan poissa päältä, vähenee savutuskkin lähes olemattomiin. Pyörä kulkee suoraan eikä sen jousitus juuri välitä nimismiehen kiharoista. Endurorenkaat pitävät otteensa kuulalaakerisorallakin. Kestopäällysteellä pyörän ajo-ominaisuuksista löytyy jo huomautettavaa. Moottoria ei tarvitse vielä huudattaa yli satasen matkanopeudellakaan. Etujarru taisi kastua suolla, ainakin se nykii jarrutettaessa. Tehoa rummussa on silti kevyelle

pyörälle kohtalaisesti. Mutkaisella kestopäällysteellä huomaa jousituksen puutteet: pyörä venkoaa jos mutkassa on töyssy. Maastorenkailta meno voisi olla huomattavasti epävakaampakin. Pyörä muuttuukin paremmaksi kestopäällysteen jälleen päätyttyä.

Mitsi tuntuu kokonaisuutena luotettavalta. Pari kertaa vaihteisto pudottaa kakkoselta kolmoselle vaihdettaessa välivapaalle. Kyseistä ominaisuutta ja ryypyn tärinässä kääntyvää vipua ei voi sanoa valmistajan syyksi, onhan laite koottu ja purettu useaan kertaan tehtaalta lähdön jälkeen. Nykypyöriin verrattuna Mitsi on tietenkin hidas ja kankea, mutta eipä sitä niihin pidä verratakaan.

"Jumalauta jätkät, se ei ollut pelkkää teetä!"

Koeajetun pyörän omistaja Risto Verosaari osallistui kuuden päivän kilpailuun Garmisch-Partenkirchenissä 1962. Mukanaan hänellä oli MZ 250 -maastopyörä, mutta kisan hän ajoi





Risto Verosaari kuuden päivän ajojen maalissa.

viime tipassa käyttöön saamallaan tehtaan kilpapyörällä. Tehtaan oma joukkue ei osallistunut, mutta mekaanikot toivat pyörän Ristolle ja toimivat muiden MZ-kuskiensa huoltona. Tehdaskilpurin suurimmat erot tuotantopyöriin verrattuna olivat teleskooppikeula ja viisivaihteinen vaihteisto. Ilma oli kylmä ja maa aamulla lumen peitossa. Ensimmäisellä tarkistusasemalla neitokaiset tarjoilivat lämmikkeeksi teetä, viinalla terästettynä. Jawalla alle 350-kuutioisten luokassa ajanut absolutisti Pentti Kärhä joi kupillisen kerralla tyhjiin ja ihmetteli makua vielä seuraavalla tauolla.



MZ:n tehdaspyörä, jonka Risto sai käyttöönsä juuri ennen kilpailua.

Kilpailun loppupäähän sijoitetussa TT-osuudessa näki tehdasmallin tehon olevan omaa luokkaansa. Risto oli osuuden toiseksi nopein ja ansaitsi hopeamitalin. Kuuden päivän ajoissa varsinaiset palkinnot jaettiin kansallisille joukkueille. Mitaleja sen sijaan viljeltiin yksilösuorituksista avokätisesti. Kultamitali ei tarkoittanut yleisvoittoa, vaan kaikki kilpailijat jotka pääsivät lähes samoille pisteille luokkansa parhaan kanssa, saivat sellaisen. Näin ollen 10 % ajajista sai kultamitalin, 25 % hopeamitalin. Pronssimitalit jaettiin kaikille aikarajojen puitteissa kilpailun ajaneille. Riston kilpaura jatkui vielä seuraavaan vuoteen. Suomalaisen maahantuoja, Auto-Alan, omistuksessa ollut pyörä siirtyi muiden suomalaisten ajajien käyttöön.

Vuosikymmeniä myöhemmin Risto etsi Garmisch-Partenkirchenin nähnyttä kilpapyöräänsä, mutta jäljet olivat hävinneet. Vastaavan Mitsin ostaminenkin houkutteli, mutta sopivaa

ei sattunut kohdalle. Vaimo oli pistänyt asian merkille ja siippansa 60-vuotispäivän lähestyessä lähetti yhteisen ystävän katsomaan Joensuuun syksyllä 1998 myyntiin tullutta Mitsiä. Kyseessä ei ollut tehdaspyörä, mutta oikean ikäinen maastomalli kuitenkin. Lahjansa Risto entisöi jo seuraavan talven aikana.

Luotettavaa ajoa

Maailman ensimmäiset moottoripyöräkilpailut olivat käytännössä luotettavuusajoja. Kilvan-ajoon tehtyjä ratoja ei ollut ja pyörät vaativat ylläpitoa lyhyin välimatkoin. Vuosisadan alkuvuosina osassa kilpailuista alkoi olla nykyaikaisen enduron piirteitä. Kisat kestivät pitkään, eikä ajettu reitti ollut suoriin ja nopeisiin, vaan sille etsittiin haasteellisia kohtia. Nykyisten kisojen kaltaisissa syvissä sporeissa ei matalammilla pyörillä pystytty tietenkään ajamaan, mutta esimerkiksi Päijänne-ajot olivat jo ensimmäisestä kilpailuvuodestaan 1927 alkaen samanlaisia selviytymisisteluina kuin nykyäänkin.

Motocross oli vielä 1950-luvulla lajina melko uusi ja haki muotoaan, mutta luotettavuusajot muistuttivat jo melko paljon nykyistä enduroa. Pieniä eroja nykyiseen verrattuna tietenkin oli, jopa ajoasennossa. 1955 Päijänne-ajossa raportoitin suomalaisten "ajavan istualtaan, jalat sivuilla roikkuen." Heitä nopeammat ruotsalaiset ajoivat toinen jalka tapilla, toinen maata laahaten. Jotkut suomalaiset ajoivat jalkatapeilla seisten. Se vaikutti nopealta, mutta melkoisia jalkavoimia vaativalta tyyliä. Vanhin yhä järjestettävä kansainvälinen kilpailu, Kuuden päivän ajot eli ISDT (nykyisin ISDE), on järjestetty vuodesta 1913.

Itäinen, mutta silti Saksa

1950-luvun modernein kaksitahtitekniikka kehitettiin Itä-Saksassa entisillä DKW:n tehtailla. Pyörät valmistettiin aluksi nimellä DKW, sitten IFA, myöhemmin tehtaan nimeksi muutettiin MZ. Entisen raketti-insinööri Walter Kaadenin valmistamat kilpapyörät olivat aikansa nopeimpia luokissaan. Niiden seoksen pääsyä palotilaan ohjasi erillinen luisti ja pakokaasujen oikeasta poistumisesta huolehtivat pitkälle viritetyn pakoputken värähtelyominaisuudet. Näin hienostunutta tekniikkaa käytettiin tosin ainoastaan TT-pyörissä. Massatuotannossa olleissa pyörissä ja maastomalleissa käytettiin maanläheisempiä ratkaisuja.

Itä-Saksassa oli aina pulaa kaikesta. Siitä huolimatta kansainvälistä mainetta pidettiin niin tärkeänä, että TT-toiminnan lisäksi tehdas panosti myös luotettavuusajoihin. Silloinen IFA osallistui ulkomaisiin kilpailuihin jo 1950-luvun alussa. Silloin ajettiin vielä melko vakioimalisilla tuotantopyörillä. Pakoputki kulki lohkon yläpuolella, sylinteri oli erikoismallinen, mutta moottori yhä mäntäohjattu. Luotettavuusajoissa pärjättiin samoilla eväillä kuin pyörien kotimarkkinoillakin: yksinkertaisella rakenteella ja luotettavuudella, ei niinkään räjähtävällä suo-



Suomen ensimmäinen MZ 250 Sport 1956. Kuvassa Reijo Sarubin. Kuva via Teuvo Vuorela.



rituskyvyllä. Eksoottiset rakenteet jäivät TT-pyörien erikoisuuksiksi. Muualta ostettavista komponenteista oli kova pula, joten alkuvuosina kilpaa ajettiin usein jopa katurenkailla.

Vuonna 1956 moottoripyörien ja tehtaan nimiksi vaihtui MZ ja uusi ES-mallisto (Einzy-linder, Schwinge) tuotiin markkinoille. Erikoiset ES:t olivat siis yksisylinterisiä ja niissä käytettiin keinuhaarukajousitusta takana, mikä oli vielä moderni ratkaisu lännessäkin. Pyöriä valmistettiin eri kuutiotilavuuksilla sata-piikistä 300-kuutioiseen.

Suomeen ensimmäiset tyyppityspyörät saatiin heti tuoreeltaan. Maahan tuotu 250-kuutioinen oli mallia, joka tunnettiin meillä nimellä Sport. Siinä oli yläpuoliset pakoputket ja valmiit pohjat kilpanumeroille. Aivan alkuaikojen ES-malleissa oli kaksi pakoputkea vaikka moottori olikin yksisylinterinen. Sport-mallia ei Saksassa tunnettu, vaan vastaavaa pyörää nimettiin siellä Geländesportiksi eli maastourheilumalliksi. Ne onkin merkitty kirjallisuuden päätteellä G. Maastomalleille ilmoitetut tuotantolukemat ovat yllättävän pieniä. Luet-

teloiden mukaan MZ 250 G/1G -malleja olisi valmistettu yhteensä 71 kappaletta vuosina 1956-1967. Teleskooppihaarukalla varustettuja MZ ETS 250 G-malleja vuosina 1965 ja 1966 106 kappaletta ja sen jälkeen vuoteen 1983 mennessä yhteensä 3 057 pyörää. 175-kuutioisia valmistui yhteensä hiukan yli kaksi sataa ja 125-kuutioisia yli 500, joista hiukan yli puolet tuotiin Suomeen. Samaan aikaan perusmalleja tehtiin vuosittain kymmeniä tuhansia.

Tehdas antoi kilpapyöriä eri maiden kilvanajajien käyttöön. Todennäköisesti kilpapyöriä ei ole merkitty normaali tuotannon osaksi lainkaan, eiväthän ne edes vastanneet tuotantomalleja. Risto Verosaaren vuonna 1962 Kuuden päivän ajoissa käyttämässä tehdaspyörässä oli esimerkiksi etuteleskooppi, joka tuli tuotannossa olleisiin maastomalleihin vasta ETS 250 G:n myötä vuonna 1965. Teleskoopin vaatimaa erikoisterästä ei saatu maahan tarpeeksi katumallien suurempien sarjojen tuotantoon ennen kuin vuosikymmenen lopulla.

Tehtaalla oli erityinen kilpaosasto vuodesta 1953. Sen johtaja Walter Kaaden oli kaksitahti-

tekniikan johtavia kehittäjiä. Vuonna 1957 päätettiin maastolajit erottaa omaan osastoonsa. Sekin toimi Kaadenin alaisuudessa, mutta osastonjohtajaksi nimitettiin MZ:llä luotettavuusajoissa kilpaa ajanut Walter Winkler. Luotettavuuskilpailuihin tarkoitettut pyörät eivät vieläkaan eronneet teknisesti kovinkaan paljon tuotantopyörästä. Tarinan mukaan tuotantomootoreiden tehoissa oli yllättävän suuria eroja. Epätavallisen paljon voimaa antanut moottori olisi siten siirretty Winklerin osastolle jatkojalostukseen. Tavanomaiselta vaikuttavasta perustekniikastaan huolimatta kyse oli kuitenkin täysiverisistä kilpapyörästä.

Motocrossiin ei MZ tehnyt omaa malliaan. Luotettavuusajot ja varsinkin TT olivat itä-saksalaisille riittävän suuri ponnistus. Vuonna 1961 tehtaan maailmanmestaruudessa kiinni ollut TT-kuljettaja Ernst Degner loikkasi länteen. Seuraavina vuosina tehtaan omia joukkueita ei enää päästetty yhtä helpolla osallistumaan lännessä pidettyihin kisoihin. MZ pysyi silti pitkään kilpailukykyisenä kansainvälisissä luotettavuusajoissa. ●



Puolalaisella Osa-skooterilla ajanut Miroslav Malec sai myös hopeamitalin vuoden 1962 Kuuden päivän ajoissa.

MZ 250 G 1963

MOOTTORI

Tyyppi: ajoviimajäähdytteinen yksisylinterinen kaksitahtimoottori

Iskutilavuus: 247 cm³, sylinterimitat: 70 x 65 mm

Teho: 14 hv

JOUSITUS

Edessä: keinuhaarukka kahdella vaimentimella
Takana: keinuhaarukka kahdella vaimentimella

JARRUT

Mekaaniset rumpujarrut

RUNKORAKENNE

Teräshektorunko

VOIMANSIIRTO

Vaihteisto: 4-vaihteinen jalkapolkimella toimiva, toisiovälitys suojatulla ketjulla, märkä monilevykytkin

MITTOJA

Pituus: 2,12 m

Leveys: 0,77 m

Akseliväli: 1,36 m

Omamassa: 160 kg

Rengaskoko e/t: 90/90-21 / 110/100-18

Arvoisa Mitsikansa

On taas vettä virrannut Kokemäenjoessa sitten viime tarinan. Mutta hengissä - ja hengessä - ollaan sinnikkäästi.

Viime USA:n reissulta jäi muutama tuttavuus, joiden kanssa olen yhteyttä pitänyt, ja nimenomaan naamakirjan kautta. Myös suoria sähköposteja on mennyt.

Vallankin Felicia Morgan, Thunder Press-lehden freelancer-toimittaja, on ihastunut Suomeen kuvieni ja juttujeni (?) välityksellä. Lupasi ottaa ohjelmaan Suomen. Viime kesänä hän kiersi prätäkällä Eurooppaa. Saapas nähdä mitä rouva tekee. Itselläni taas on kutsu vieraillla Chicagossa yhden pariskunnan luona.

No sitten asiaan. Luin joitakin aikoja sitten juttua ”Kuolemanradasta” Hyrynsalmelta Kuusamoon, muistaakseni Moto I -lehdestä. Kiinnostuin asiasta ja tilasin aiheeseen liittyvän tutkielman Rovaniemen kirjastosta kaukolainana.

Tutkielmassa mm. puolalainen sotavanki Joseph Molka kertoo kokemuksistaan kenttäradan rakennustöissä. Samoin tutkielmassa käsitellään paikallisväestön ja saksalaisten sekä sotavankien suhteita aika kipeästikin, olivathan miehet rintamalla.

Niinpäs sitten hyppäsin viime Mitsirallin jälkeen pyörän päälle, ja suunta Hyrynsalmelle päin. Annas olla, tankatessa ihmettelin, että takarengas oli ihan öljyinen, oli lykännyt sitä huohotinaukosta.

En uskaltanut jatkaa matkaa vaan otin suunnan Nakkilan kirkolle hyvin voidellulla takarenkaalla, kieli keskellä suuta.

Perille pääsin, pikkuisen lisäsin välillä öljyä lootaan. Onneksi ennen Nakkilaa tuli muutama tunti vettä kuin aisaa, joten rasvat huuhoutuivat aika hyvin pois.

Vaihdoin kotona prätäkää, Suzuki DL 650 V-Strom, ja lähdin uudelleen matkaan, valitsin nyt maisemareitin. Multian ja Uuraisten kautta upeata mutkaista tietä. Kiiskilänmäen muistin Multian MZ-tapaamisesta, ja sen upean kodan siellä. Koskapa kello oli jo miljoona, päätin käyttää kotaa yöpymiseen. Pussi laverille ja unta palloon. (IMGP 3602)



Jätkämiehen seslonki

Aamupalan jälkeen suunta kohti Pesiökylää. Rata haarautuu siellä Suomussalmelle, jossa sillä on edelleen liikennettä. Sen sijaan Taivalkosken suuntaan menee teknisesti hyväkuntoinen rata jolla liikenne on lopetettu. (IMGP 3616)

Tämän radan linjaus noudattelee pääpiirteittäin saksalaisten tekemää kenttärataa. Alkuperäistä kapearaiteista kenttärataa ei ole yhtään jäljellä ja Taivalkosken radasta vanha kenttärata erkaneekin jossain Korvuan kohdalla.

Kenttäradan pohjalle on rakennettu kapea metsätie, jossa välillä nousevat paalutuk-

set pintaan, välillä taas paalutuslinja kulkee tien sivulla, selvästi nähtävissä. Rata osoit-



Teknisesti hyväkuntoista rataa. Koskahan joku keksii, että siinä voisi järjestää resina-ajeluja ja tutustua kenttäradan historiaan. Siis miljoonaidea!

tautui niin vaikeaksi rakentaa, että sotaan se ei ehtinyt valmistua, kun kolmas valtakunta romahti, ja saksalaiset tuhosivat perääntyessään kaiken, radan, rakennukset ja sillat. Sen sijaan siviililiikennettä se palveli parin vuoden ajan rakennustöiden yhteydessä.



Tasan tässä on kenttäradan pohja. Paalutukset nousevat ylös.

Korvualta ajelin hissukseen Isokumpuun tätä kapeata soratietä, miettien sotavakien ankaraa työtä vartijoiden julman mielivallan alla. Moni pelastui vain suomalaislaisten, usein salaa, ja oman hengen menetyksen uhalla, antaman ruoka-avun turvin.

Joseph Molka on käynyt sodan jälkeen usein

alueella ja pitänyt esitelmää kokemuksistaan. Hänen ystävyytensä suomalaiseen perheeseen, joka auttoi häntä, kesti koko hänen elinaikansa.

(Joseph Molka: Sota minun muistoissani.)

Mutta asiaan: jos joskus lähдете seikkailemaan radalle, pitää huomioda sillat, joita ei ole. Eli edestakaista ajoa tuppaa tulemaan.

Kannattaa kyllä lyhyesti tutustua rataan Isokummun kohdalla, sieltä on mukava matka Kalle Päätalon synnyinkodille. Se on museona, ja siinä kunnossa kuin se on aikoinaan ollut.

Taivalkoskelta on opasteet Isokumpuun, sieltä voi ajella muutaman kilometrin kumpaankin suuntaan, tutustuttuaan ensin aseman muistomerkkiin ja raunioihin, sekä hautausmaahan vähän matkaa Kuusamon suuntaan mennessä.



Tuosta meinasin mennä prätäkällä yli, mutta siellä olisi vielä ollut Ijoen este edessä.

Ajelin siinä iltamyöhällä Isokummusta Ijoelle, päin kun susi hiippaili edestäni tien yli, laiskasti, vilkaisi minua ohimennessään. Ei vaikuttanut hukka nälkäiseltä ja koska minä olin nälkäinen, pysähdyin pienelle levikkeelle tekemään huikopalaa.

Niin siinä kävi, että huikopala aiheutti aterian jälkeisen masennuksen, joka paranee vain

huilaamalla. Teltta pystyyn ja nukkumaan. Yöllä jossain välissä hiukan ropisi vettä, mutta olin vetänyt kevytpressun teltan yli. Nukuin kuin tukki.

Aamu koitti, niinhän ne pruukaavat tehdä. Valmistin kenttäoloissa maukkaan aamupalan ja pakkasin pyöräni. Sitten huomasin pienen kyltin jossa luki ”hauta.”

Kävelin vähän matkaa ja tulin siistille valkoisella aitauksella kehystetylle metsähaudalle. Sen keskellä oli vaatimaton miehen kokoinen painuma. Hetken mietin tätä ihmiskohtaloa. Olin siis huilannut lähellä sotavangin hautapaikkaa.



Erään ihmiskohtalon määränpää. Yksi sadoista haudoista, vain vaatimaton miehen kokoinen painuma enää sammalikossa.

Ajelin hissukseen Isokummulle päin ja kävin katselemassa vanhoja radan rakennusten betonisia perustuksia ja vanhaa ratapohjaa. Päätalon kotitilalla en nyt käynyt, kun olen siellä ollut vaimon kanssa edellisenä kesänä.

Upea reissu, ja pistää miettimään onko ihminen muuttunut niistä päivistä yhtään. Nykyisessä maailmanpoliittisessa tilanteessa toivon, että olisi.

Vaan me veikkoset emme semmoisia murehdi! Kokoonnumme jälleen MZ-porukalla



Leirin purku ex ratapenkalla. Tuo Spitfire solo on rankisenakin toimiva, mutta nyt satoi ja laitoin siihen oman päällisen lisäksi vielä pressun päälle. Nukuin yön kuin tukki vaikka edellispäivänä susi hiippaili tien yli

viettämään kesäinen viikonloppu mukavassa seurassa. Otan jälleen yleismittarin ja perusvarusteet mukaan, tiedä vaikka joku tarvitsisi.



Entisen silta-arkun paalutukset nousevat ylös

Tämmöisiä hajamietteitä Nakkilan kirkon vaiheilta.

Matti Ampio

P.S. ETZ:n on jo vaihdettu kampiakselin kytkimen puoleinen huulitiiviste, niin että iskussa pitäisi olla.

Texti ja kuvat: E.Mäkinen & T.Lehtonen

Kaksoset rekisteriin



Kaksoset yhteiskuvassa museotarkastuksen jälkeen 22.4.2014 ...tai ei nyt aivan tarkasti kaksoset, koska syntymäajassa on kahden vuoden ero.

Etelä-Pirkanmaalla Valkeakoskella pidettiin 22.4 museotarkastus kahdelle Ruotsista jo vuosia aiemmin tullatuille alkuperäiskuntoisille MZ TS 250/1 moottoripyörille. Kyseessä ovat vuosimallin 1979 ja 1981 yksilöt, jotka eri reittejä päätyivät Suomeen 2009 ja 2010, ja eri reittejä sattumien kautta myös nykyisille omistajilleen. Edellisen omistajan mukaan 81-mallinen hankittiin Ruotsista 60-vuotislahjaksi (mikä on todella hyvä ajatus MZ-harrastajan näkökulmasta), tosin lahjan saaja hukkasi pyörän muutamia vuosia myöhemmin edelleenkin rekisteröimättömänä ajamatta sillä juurikaan! Molemmilla yksilöillä oli Ruotsin katsastusjärjestelmän mukaan ajettu todella vähän (10- ja 20tkm), mikä kyllä vaikutti pitävän paikkaansa pyörien tekniikkaa läpikäydessä, tosin eihän sitä koskaan aivan varma voi olla, vaikka Ruotsin ajoneuvorekisterijärjestelmä kattavasti kertoo omistushistorian kilometreineen eriteltyinä.

Pyörät tulivat eri omistajille, joilla kummallakin on ”MZ-tausta”; MZ näyttää jotenkin kummasti löytävän niistä pitävien huomaan. Kun Kangasalan Vehoniemen automuseon motoristiperjantaiden kahvipöydässä alkoi keskustelu TS-pyörien kunnostamisesta, oli alusta alkaen melko selvää, että kunnostustyö tehdään samanaikaisesti, jaettu epäonnistuminen olisi varmaan helpompi kestää kuin yksin räpistely. Pyörien kunnostus oli näin hyvin säilyneille yksilöille helpohko tehtävä, rajoittuihan kunnostustyö lä-

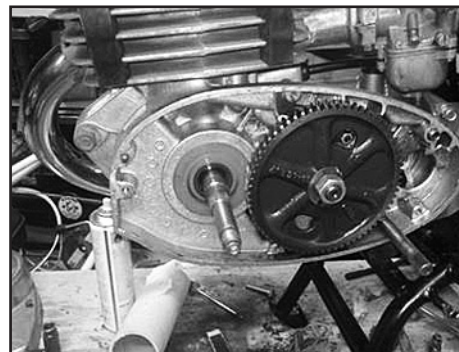
hinnä kiillottamiseen, paikkamaalaamiseen ja pisteosien vaihtoon.

Molempiin pyöriin uusittiin satulanpäälliset, pakoputkistot, hallintalaitteiden kumit ja taustapeilit, sekä varmuuden vuoksi kampikammion stefat.



Uudempi TS pestynä ennen kunnostusta, näyttää kuvasa paremmalta kuin onkaan

Sähköosista uusintaan menivät puola, katkojan kärjet ja kondensaattori. Alkuperäiset sähköosat olivat toimivia, mutta kustannuseränä uusiminen oli pieni suhteessa luotettavuuden varmistamiseen (ainakin omistajiensa mielenrauhan kannalta). Kampikammion stefojen vaihdon yhteydessä huollettiin laturit puhdistamalla ja lakkaamalla käämitykset, sekä tarkastettiin kytkimen kunto.



Kytken puolen stefa lähdössä vaihtoon.

selvältä sen uudelleen maalaus, kunnes puhdistusmenetelmiin ja konservointiin hyvin vihkiytynyt museoajoneuvotarkastaja Reinikaisen Ari kävi konsultoimassa pyöriä ennen varsinaisten kunnostustöiden alkua. Konsultoinnilla oli erittäin suuri merkitys kunnostusmenetelmien valintojen kannalta. Ihmeellisiä ovat nuo nykyajan automaaleihin tarkoitetut hionta-aineet. Parin päivän hiominen kannatti, sillä pensselöidyn pinnan alta paljastui hyväkuntoinen, ehjä alkuperäismaali. Kyseinen hioma-aine kuuluu Pres-

Molempien pyörien maalipinnassa näkyi ajan hammas. Toisen pyörän bensatankki oli ylimaallatu pensselillä punaiseksi ja näytti jo

tan autotuotteiden tuoteperheeseen, suositella voi, vaikkei firman mainosmiehiä olekaan. Noin 14 euron hioma-ainepullosta kului pyörän maalipintoihin noin puolet, joten hinta/laatu on kyllä kohdallaan verrattuna ylimaalaamiseen.

Uudemman TS:n bensatankin sisäpinta oli lisäksi ruostunut, joten se käsiteltiin fosforihapolla ruosteen irrottamiseksi ja pinnan oksidoimiseksi. Fosforihapon ”lainaaminen” työnantajan laboratorion työiltä olikin oma tarinansa lähes puolentunnin turvallisuuskoulutuksineen.

Molemmat pyörät purettiin enemmän ja vähemmän osiin kunnostukset yhteydessä.



Tankki hionnan jälkeen. Kodinhoituhuoneeseen tuli porttikielto rva:n tultua kotiin.

kerralla. Molemmat työtekniikat tuntuivat tuottavan saman lopputuloksen.

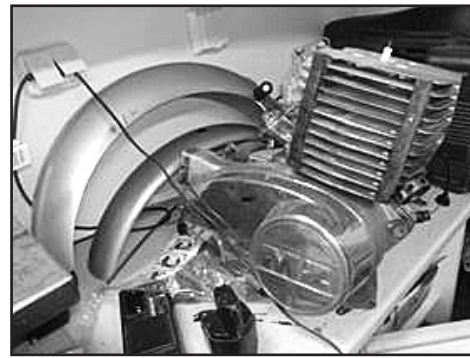
Kunnostustyöt tehtiin syksyn 2013 ja talven 2014 aikana, ja maaliskuussa suoritettiin koe-



81-mallinen purettuna...

Vanhempi 1979-mallinen pidettiin pääosin kokonaisena, irrotellen ja kunnostan osia yksi kerrallaan, kun taas 81-mallinen ”atomoitiin” ja kasattiin

ajoja säätöjen ja toimivuuden varmistamiseksi. Koeajot kylläkin jouduttiin tekemään ”hämärän laskeuduttua”, kun pyöristä puuttui ajolupa oikeuttavien tunnisteteiden. Onneksi TS:n valot ovat yllättävän hyvät 6 voltin kynttilöiksi, kiitos isokokoi-



...moottori irrotettuna kiillotusta varten.

sa ja lopulta ei suostunut käymään enää ajovalot kytkettyinä. Vian hakuun kului ainakin 2 työpäivää, ehkä pidempäänkin. MZ on joskus hyvä kohde itsehillinnän kehittämiseen. Kaasutin purettiin ja puhdistettiin. Kaikki oleelliset sähkölaitteet vaihdettiin, mutta vika ei hellittänyt; akku, tulpanjohto, puola, akun kaapelit, kärjet ym. Sytytys tarkistettiin kahteen kertaan. Välillä pyörä oli kuin potilas sydänfilmiä otettaessa, kun vikaa haettiin johdotuksista, ohittamalla ulkopuolisilla johdoilla milloin virtalukkoa, akkua, takavaloa ym. Sitten jossain välissä pälkähti mieleen kokeilla toisella tulpalla. Isolator oli pimentynyt! Vikaa kannatta aina alkaa ensin etsimään mahdollisimman hankalasta paikasta.



Museotarkastajat S. Nieminen ja A. Reinikainen töissä.

(Museoajoneuvotarkastajalla on harvemmin näin onnekkaita tilaisuuksia tehdä työtään zschopaulaisessa hohteessa. Tilaisuuden harvinaisuuden aivan oikein huomioinut tarkastaja oikealla on syystä turvautunut mustiin suojalaseihin zschopaulaisessa loisteessa... Jos olisimme ajatuksenlukijoita, näkisimme yhteisen ajatuskuplan: Mikäpä olisi lähteä suorittamaan tarkastuskäyntejä tällaisilla hohtavilla yhteen soivilla ajoneuvoilla... on varmaankin syytä tehdä esitys johtokunnalle, jotta kaikille museo-

sen umpion. Koeajot sujuivat ilman mainittavia ongelmia ensimmäisillä kerroilla, kunnes uudempi TS alkoi aivastella pakoputkes-

tarkastajille voitaisiin hankkia tällaiset tehtävän luonnetta ja vaatimuksia vastaavat arvostusta, luottamusta ja mielen ylentävää tuntoa herättävät virka-ajoneuvot... TL & toim. huom.)

Museotarkastus sujui parissa tunnissa kun olimme esittäytäneet tarkastuslomakkeiden tekniset tiedot etukäteen. Rekisteröinti aiheutti aluksi pientä ajanvietettä, kun katsastuskonttorilta kerrottiin uudesta käytännöstä, jossa pyörän tullaajan eli verotuspäätöksen saajan ja pyörän rekisteröijän tulee olla sama henkilö. Molemmat pyöräthän olivat aiempien omistajien tullaamia, mutteivät rekisteröityjä. Tilanne laukesi tullaanneen henkilön vapaamuotoisella ilmoituksella, jossa hän hyväksyy verotuspäätöksen siirron nykyisen omistajan nimiin. Toisen pyörän omistaja oli kylläkin Etelä-Afrikassa, mutta matkahan ei ole este vaan vauhti. Paperi tulliin, ja postissa tuli päätös uudelle omistajalle. Joskus kyllä ihmettelee tämän maan byrokratian määrää ja turhuutta. Uudemmassa TS:stä oli autoveron osuus ollut n. 7euroa, ja koska alle 10 euron veroa ei peritä, ei pyörästä myöskään ollut pitänyt ajoneuvoveroa maksaa. Mutta silti verotuspäätöksen nimi piti muuttaa. Ainakin työllisti jos ei muuta.



Tarkastuspäivän toinen yhteiskuva, pyörät vielä ilman kilpiä.

(Ja kuten huomataan, tarkastajat jo tässä vaiheessa ilman suojalaseja, sillä zshopaulaiseen loisteseen tottuu kyllä nopeasti ja se on täysin vaaratonta, joskaan ei aina kokonaan vaikutusetonta. toim. huom.)

Suunnitelmissa on kesän aikana näyttäytyä yhtä aikaa joissakin tapahtumissa. Ainakin MZ-kokoontumiseen ollaan tällä tietoa pyörillä lähdössä. Täytyy vain löytää jostakin alkuperäiset laukkutelineet ja tarakka, kenellä olisi myydä? Myös Vehoniemen motoristikahvila-illoissa TS:iin varmasti törmää. Pyöriin on paikalliselta katsastuskonttorilta varattu aikakautensa ilmeeseen kuuluvat rekisterikilvet perättäisillä numeroilla tietenkin, kaksosia kun ovat.

Väinölänniemen 40. v.-näytösajoissa nähtyä.

Katteella varustetun MZ:n rakentaja on Heikki Koistinen Kuopiosta. (Tunnettu rakentaja: Moto-lehdessä 9/2003 on esitelty Koistiselta Kawasakin runkoon istutettu 250 cc MZ:n moottori. Vasemmalla oleva Enduro on myös Koistisen rakentama. Samalla esillä oli sivuvaunupyörä, jossa oli Koistisen itse tekemä runko ja Wartburgin 3-sylinterinen moottori.)

Kuvat: Keijo Virtanen



Viimeinen Beezumph ?

MZ-ajajille tiedoksi että Beezumph on Trident & Rocket 3 kerhon järjestämä rata-ajokokoon-tuminen joka on pääasiassa tarkoitettu Meridenin ja Small Heathin tehtailla vuosina 1968 -1976 valmistetuille 3-sylinterisille moottoripyörille. Koska aikoinaan valmistuskustannukset olivat hyvin kalliit ko. pyörille ja niiden myyntihinta oli noin kolmanneksen kalliimpi kuin samankokoisten aasialaispyörien eikä niissä ollut edes sähköstarttia eikä ensimmäisissä malleissa edes levyjarruja, niin tuotantoluvut jäivät varsin vaisuiksi, vaikka triplojen rumpujarrut ovatkin tuhatkertaa tehokkaammat, eritoten sadesäällä . Olkoonkin että voimaa niissä oli ja on edelleenkin enemmän kuin moderneissa tuplakokoisissa tupperwareissa. Mutta kerho on yllättävän aktiivinen ja heidän kauttaan olen saanut myös paljon ystäviä, joilla on yllättävän yhtäläiset intressit. Hyvin monelta löytyy samanlainen pyöräkokielma tallista, Brittien vieressä sulassa sovussa seisoo IFA tai MZ eikä siellä hienostella pyörillä, kaikkien mielestä ne ovat ajamista varten! Eikä kenelläkään mene sormi suuhun tekniikan kanssa. Siellä on myös kavereita, joiden suurin häpeä on hankkia uusi osa pyöräänsä kun kaiken vanhan voi aina korjata. Aika päinvastainen asenne verrattuna moderneihin tupperware-kuljettajiin.

Tämän tarinan oli alunperin olla tarkoitus kertoa viimeisestä matkastani viimeiseen Englannissa järjestettävään Beezumph 22.:teen ja kuka tietää, jos ei olot täällä parane, niin tuskin pääsen enään mihinkään, vaikka tällaisen reissun jälkeen intoa onkin tuhatkertaa enemmän. Mutta ainakaan tämä ei ollut viimeinen Beezumph, kuulin juuri että se järjestetään taas vuonna 2014 heinäkuussa.

Viime talvena oli elämä täynnä muutoksia. Ensinnäkin, menin naimisiin, en ikinä uskonut että sellaista tapahtuu vanhalle hipille, sitten minut potkittiin pois työstä ja viimeiseksi, kun olin jo varannut Beezumph-liput vaimolleni ja minulle, Englanti kertoi että vaimoni on terroristi tai ainakin epäilyttävä henkilö, koska hänen nimensä on niin vaikea kirjoittaa eikä ole toivoakaan että hän pääsisi Beezumphiin. Naimisiinmeno ei estäisi meitä lähtemästä, sillä ensitoiveeni oli että voimme viettää ikään kuin kuherruskuukausimatkan sinne. Mutta kaikki muut asiat nostivat sellaisen seinän pystyyn ettei normaalijärjellä varustettu ihminen edes ajattelisi lähtevänsä mokomalle matkalle tai yleensä matkalle ollenkaan. Rahaa ei nimeksikään, Nuengruethai

oli kuluttanut viimeiset rahamme saadakseen pojillemme viisumit, että hekin pääsisivät Suomeen. Sitä varten on nykyään matkustettava kohdemaan lähetystyöhön tekemään hakemus, täältä käsin se ei käy. Mutta poikien viisumit olivat tärkeysjärjestyksessä ensimmäinen asia, maksoi mitä maksoi. Lisäksi Nuengruethain Englannin-viisumikin olisi saatava, mutta kuvittelin että siihen on vielä riittävästi aikaa.

Kaikesta tästä johtuen oli hyvin epätodennäköistä että pääsisimme lähtemään. Halusin kuitenkin vielä yrittää ja niinpä hommasin paluumatkaliput Harwichista Esbergiin, kun ne sai vielä halvalla. Loput lauttaliput päätin ostaa matkalta, säästösyistä.

Seuraava haaste tuli heti toukokuussa. Nuengruethain oli lähdettävä kotiin järjestämään poikiemme viisumeita Suomenmaahan. Eipä ollut mikään hupireissu. Varsinkin siinä rahatilanteessa koko matkan hän eli kirjaimellisesti vedellä ja riisillä. Eikä ollut edes varmuutta oliko koko reissusta hyötyä, noudattaako Suomi YKn ihmisoikeusjulistusta perheiden erottamisesta vasten heidän tahtoaan, vai ei. No, juuri nyt, helmikuussa 2014 saimme viimein tiedon, että pojat pääsevät tänne , eli kyllä Suomi vielä YKn peruskirjaa noudattaa, viive on vain aika pitkä.

Minä jäin kotirannalle ruikuttamaan ja koska en ollut tehnyt viime kesänä kuin lyhyen viestiajon Nordkapista Tukholmaan, pyörä kyllä jatkoi matkaa Gibralttarille saakka (125cc NVT Rambler vuodelta -78) ja kun muu aika oli mennyt naimisiinmenoon yms. järjestelyihin, pisteli kämmenpohjissani hyvin vahvasti lähteä edes pikkumatkalle, vaikkapa MZ kokoon-tumiseen tai Suomen brittiralliin. Valittavasti brittiralli voitti. Syynä oli se, että kaverit vokotteli lähtemään mukaan, se oli kuitenkin 40. brittiralli ja lievänä takahaaveena oli vielä päästä kokeilemaan Tridenttiä vähän pitemmällä matkalla, jos sillä sitten myöhemmin vaikka pääsisi lähtemään Englantiin....

Ajo Himankaan oli kaikkea muuta kuin kuiva. Yhteensä suunnilleen 1600 kilometriä, joista kolmellasadalla kilometrillä ei satanut, ei kyllä paistanutkaan. Todella hyvä ajokokemus, ainoa ongelma oli Tridentin 5. vaihde. Se päätti välillä jättää homman nelosvaihteelle, eikä suostunut menemään millään ilveellä päälle. Kun pääsin kotiin, purin vaihdelaatikon, en löytänyt mitään varsinaista vikaa paitsi että viidennen vaihteen ryhmäkselin hammasratas ei liikkunut edes tuuman tuhannesosaa,

normaalisti sen pitäisi päästä liikkumaan noin 1/4 tuumaa. Mutta jos ja kun se oli totaalisesti jumissa, niin kuinka se välillä toimi ja välillä ei? No, pistin laatikon takaisin kasaan ja testasin moneen kertaan, meneekö viitonon päälle, ja aina meni ja senjälkeen se on toiminut kuin unelma. Paras selitys asiasta on Martin Russelin antama: ”Se kaipasi vain huomiota.”

No, Nuengruethai palasi kotiin 2 viikkoa ennen kuin meidän olisi aloitettava Beezumph-matkamme. Englannin lähetystö ei ollut antanut minkäänlaista palautetta kuinka viisumi edistyy, mutta muistivat kyllä laskuttaa 100 puntaa käsittelykuluja. Silloin kysyin Nuengruethailta: ”2 vaihtoehtoa, joko minä lähden Beezumphiin, tai lähdemme yhdessä Nordkapiin, kun se reissu jäi sinulta viime vuonna väliin?” Hän lupasi miettiä ja vastata myöhemmin. Seuraavalla viikolla, viisumista ei edeleenkään tietoa, kysyin uudelleen. Hän pyysi vielä vähän lisää aikaa miettiä. Viimeisellä viikolla, vain puoli-toista viikkoa aikaa ajaa Englantiin ja sen jälkeen pitäisi maksaa enempi laivalipuista, sanoin että nyt tarvitaan vastaus. Hän ei vastannut. Kaksi päivää myöhemmin, keskiviikkona, torstai oli viimeinen halvempi lauttalippupäivä, hän sanoi: ”Mene sinä vaan, minä hoidan kodin”.

Niinpä aloin valmistella lähtöä tilaamalla lauttaliput hyvin hätäisesti samaan aikaan kun pakkasin tavaroita. En löytänyt puoliakaan siitä mitä tarvitsin, olihan edellisestä pitkästä reissusta kulunut jo kaksi vuotta. Matkabudjettini oli vain 500 euroa mutta menohalu poltti sisintä, varsinkin kun ajattelin tämän olevan viimeinen mahdollisuuteni päästä Beezumphiin. Lähtö tuli niin nopeasti etten edes tajunnut olevani matkalla ennen kuin olin Tukholman ulkopuolella seuraavana aamuna, noin 500 km päästä kodista lautalla vietetyn yön jälkeen.

Tuntui todella hyvältä, pitkä tie edessä, ilma oli kaunis ja lopultakin, ei tarvinnut tehdä muuta kuin ajaa. Ainoa paha puoli oli kiire. Minulla oli vain 3 päivää aikaa päästä Hoek van Hollandiin Englannin lautalle, joten minun oli päästävä Kööpenhaminaan saman päivän illalla. Ei niin hirvittävä matka, mutta kun ottaa huomioon että minun oli mentävä katsomaan Enokia ja Annicaa keskellä Ruotsia ja silti oltava Tanskassa leirintäalueella ennen niiden sulkeutumista. Ei ollut hajuakaan mihin aikaan viimeistään minun olisi oltava siellä, mutta nyt tiedän. Tanskan leirintäalueet sulkevat luukkunsa klo 20.00. Onneksi Trident osoitti mikä se on laatuaan, ainoa nopeusrajoitus oli oikea käten, joka kontrolloi kaasukahvaa.

Enokin luokse Ryckelsbyhyn saavuin ennen

puoltapäivää. Annica oli tehnyt tosi hyvän pannukakkulounaan (Annican tekemät ovat maailman parhaita) ja ne mitä en jaksanut syödä, hän pakkasi pussiin matkaevääksi. Ne tulivat tosi hyvään tarpeeseen. Se oli viimeinen kerta kun sain vatsani täyteen Kööpenhaminan leirintäalueella. Seuraavan kerran oli vatsani täynnä 2 päivää myöhemmin, kun söin Nuengruethain pakkaaman MAMAn (riisinuudeleita, viimeinen ja ainoa paketti reissulla) tien päällä Hollannissa. Kirjaimellisesti kuiva annos, Hollanin kuusenkatsoilupakoilta ei löydy edes vettä, vessoista puhumattakaan. Onneksi olin ladannut pienen limsapullon täyteen vettä Ruotsissa, joten suhde 1/3 l vettä ja paketti MAMAA luo todella kuivan matkannoksen. Päätin että tämä oli viimeinen kerta kun matkustan ilman täyttä litran vesipulloa, ei väliä mitä joudun sen takia jättämään pois.



Lähtiessäni Enokilta lupasin että tulen taas häiritsemään heitä paluumatkalla ja sitten oli mentävä. Ajo Ruotsin halki pitkin moottoritietä oli todella tylsää, mutta se oli tehtävä ja tulihan se tehtyä. Olin Helsingborg/Helsögör-lautalla seitsemän aikaan illalla ja Tanskan puolella aloin etsiä leirintäaluetta. Siellä on yksi todella mukava lähellä Kööpenhaminan keskustaa, linnoitus joka on muutettu leirintäalueeksi ja pyrin ajamaan sinne, mutta tällä kertaa päätin että otan ensimmäisen joka vastaan tulee. Sellaiseen tulikin - risteyksessä oli leirintäalueen viitta jo 12 km Helsingörin jälkeen. Käänsin ympäri ja päätin kokeilla. Lopulta pääsin sinne, se on Fredriksborg-nimisessä kylässä, todella mukava ja vieläpä halpa, vain 80 kruunua. Kun löysin teltalleni paikan, kuulin ukkosen jyrähtelevän pimenevässä taivaanrannassa ja silloin tuli hirveä kiire pistää teltta pystyyn. Sain sen ajoissa pystyyn, vieläköön ei satanut, pakkasin viimeiset Annican pannukakut mukaan ja riensin keittokatokseen syömään niitä. Palasin teltalleni ja näin lapsilauman kulkevan ohia ja hieman myöhemmin kuulin taas ukkosen jyrähtelevän lasten iloisten huutojen säestämänä. Taivas

ei ollut muuttunut yhtään tummemmaksi eikä vieläkään ollut tietoa sateesta. Niinpä päätin mennä katsomaan mihin lapset olivat menneet ja paksujen pensaiden takana näin mikä se minun ukkoseni oli. Suuuuri ilmalla täytetty linna, jonka päällä lapset pomppivat ylös alas ja se teki ukkosen oloisen äänen. Totesin pelkääväni liian paljon ukkosta ja sadetta, enimmäkseen kuitenkin kastumista.

Aikaisin aamulla lähdin leirintäalueelta ja päätin, että on lyhyempi ja nopeampi reitti, jos menen lautalla Roebystä Puttgardeniin, ja niinpä olin Saksassa ennen puoltapäivää. Hampurin ylitys sujui ilman jumittumisia, todennäköisesti olin hyvään aikaan päivästä siellä. Moottoritiepörrääminen alkoi tuntua tosi väsyttävältä, joten päätin jatkaa matkaa pienempiä teitä myöten. Pikkuruinen karttani kertoi että Bremenin jälkeen tulee liittymä Cloppenburgiin ja sieltä minun pitäisi päästä Hollantiin, enää noin 160 km ajo ennen iltaa, mutta liittymää ei näkynyt, vaikka ajoin miten pitkälle hyvänsä. Lopulta päätin kääntyä oikealle seuraavasta risteyksestä ja sieltä löysinkin pienen ja todella mukavan tien. Hetkeksi, sitten se muuttui jälleen moottoritieksi, mutta suunta oli oikea. Alkuillasta ylitin Hollannin rajan, päätin kokeilla Hollannin bensiiniä ja niiden hintoja, pysähdyin heti rajan jälkeen hyvin lähellä Niewschansin kylää Holland Poortilla, kysyin myyjältä onko lähettyvillä leirintäaluetta. Hän sanoi kyllä on, mene kylään ja seuraa viittoja.

Tein työtä käskettyä, ei merkkejä leirintäalueesta, mutta kylä oli todella kaunis. Ajoin hetken ympäriinsä, en nähnyt ketään keneltä edes kysyä, joten päätin jatkaa matkaa. Ajaessani kylästä ulos näin kadun nimen olevan ”camping veeq”, joten päätin seurata sitä. Viimein näin leirintäaluekyltin ja käännyin sinne ja pysähdyin, koska siellä oli jalkapallokenttä ja rautaportti suljettuna. Niinpä käännyin takaisin tielle, koska luulin leirintäalueen olevan suljettu.

Risteyksessä näin neidon ja päätin kysyä häneltä oliko leirintäalue suljettu vai mitä oli tapahtunut? Hän sanoi eiii, kyllä se on auki, mene vain rohkeasti sisään. Päätin kääntyä takaisin ja tutkia porttia tarkemmin. Pysäköin Tridentin portin viereen ja kävelin ympäri parkkipaikkaa. Lopulta löysin pienen polun avonaisen portin takaa ja pensaiden takana portissa luki ”camping”. Ajoin polkua pitkin sisään, näin pienen, tyhjillään olevan mökin, mutta koska ilta alkoi pimetä, ajoin pensaiden takana pilkottavalle nurmikolle. Siellä oli muutama telttä pystyssä, joten päätin pikapikaa pystyttää omani. Ryömin telttä sisään vaihtamaan vaatteita, kun joku alkoi ravistella telttä ulkopuolelta. Kömmäni ulos ja

näin herrasmiehen joka sanoi: ”Kaunis pyörä, mistä sinä olet kotoisin? Hinta on 8,25 euroa yö. Kuinka monta yötä ajattelit olla?”

Aloin kaivaa kukkaroa, mutta hän sanoi ottavansa maksuja vain pienessä mökissä. Järjestin tavarani ja menin mökkiin maksamaan. Kysyin samalla mikä olisi paras reitti Hoek van Hollandiin, hän selitti ja piirsi minulle kartan ikään kuin ei olisi koko elämänsä aikana tehnyt mitään muuta kuin ajanut Nieweshanchin ja Rotterdamin väliä. Ohjeilla löysin mukavat pikkutiet eikä ruuhkista ollut tietoaakaan. Täydellistä papukaijamerkkipalvelua.

Heräsin seuraavana aamuna aikaisin ja aloitin kahvin valmistamisen kävelemällä vesipisteeseen hakemaan vettä. Pienessä sumussa näin patsaan, kuin istuva Buddha pensaikon reunassa ja ihmetelin kuinka en ollut illalla nähnyt sitä ja miksi ihmeessä joku oli halunnut laittaa niin ison patsaan sellaiseen paikkaan. Buddhanhan pitäisi aina olla ihmisiä korkeammalla. Join kahvin ja aloin purkaa tavaroitani. Sumu hälveni pikkihiljaa ja olin valmis jatkamaan matkaa. Niin oli patsaskin, hän pomppasi jaloilleen, kaivoi omenan repustaan ja käveli pois. En tiedä kuinka kauan hän oli ollut siellä, ehkä oli jäätynyt maahan kiinni, koska yö oli ollut varsin kylmä? Mutta todella kunnioitettava joogamestari joka ansaitsee kypärän noston jos hänet jossain tapaatte.

Saman päivän iltana oli lautta Englantiin lähdössä, joten minun oli mentävä. Muutama lyhyt bensiinitäyttö Tridentille ja vatsantäyttö liian pienellä vesimäärällä Nuengruethain nuudeliin kera ja saavuini Rotterdamiin, jossa näin tieviitan Hoek van Hollandiin. Seurasin viittaa, pysähdyin liikennevaloissa risteykseen keskellä kaupunkia ja kaikki viitat Hoek van Hollandiin katosivat. Päivä oli jo hyvin lämmin, eikä kiinnostanut ptkääkään viettää aikaa kuumassa kaupungissa keskellä liikenneluuhkaa. Mutta vaihtoehtoja ei ollut, päätin jatkaa samaa tietä kunnes näkisin taas oikean viitan, mutta sellaista ei tullut vastaan. Käännyin muutaman kerran takaisin päin ja suuntaan jonka kuvittelin olevan oikean mutta ruuhka vain paheni. Lopulta löysin itseni jonkun hevosfarmilta ja sieltä oli todella vaikea löytää ulos. Mutta me selvisimme, Tridentti ja minä, vaikka lämpimässä Tridentin kytkin alkoi tuntua enemmän ja enemmän hankalalta käyttää, lopulta lähes mahdottomalta. Päätin lopulta pysähtyä LPGn bensiiniasemalle kysymään tietä. Nuori poika sanoi: ”Tosi helppoa, pysy vain niin lähellä meriä kuin voit ja se tulee lopulta vastaan.” Tein työtä käskettyä mutta seuraava ongelma oli heti edessä. Neitikuljettaja pienellä Datsunilla ajoi edelläni pit-

kän matkaa, ei ollut tilaa ohittaa, joten oli ajettava neidin perässä, vaikutti että hän oli vielä enemmän eksyksissä kuin minä, pysähtyi joka risteyksessä, välillä keskelle tietä ja joka paikassa missä näki vähänkin jotakin mielenkiintoista. En ollut ainoa joka oli menettää hermonsä, mutta Tridentin kytkin se vasta tekikin minut hulluksi. Viimeisillä kilometreillä neidin perässä en pystynyt enään pysähtymään ja mitä olisikaan tapahtunut, jos niin olisi käynyt ja koko liikenne takanamme hyytynyt sen takia? Lopulta näin Hoek van Hollandin viitan, käänyin sinne ja päätin pysähtyä heti kun se vain olisi mahdollista, mutta ensimmäinen mahdollisuus tuli vasta satamassa, valitettavasti vain 2,5 tuntia ennen kuin portti avattiin. Eniten kuitenkin hävetti syytökset Tridentin kytkimen takia. Luulin että syynä olisi ollut vaijerin pettäminen, koska se olisi ollut mahdoton vaihtaa keskellä liikennettä, mutta ei, alkuperäinen säätöruuvi oli vain kuluttanut kiertensä pihalle. Ei noi britit kans mitään kestä, jo ensimmäisten puolen miljoonan kilometrin jälkeen kiertet pettävät joka paikasta. Kesti suunnilleen 5 minuuttia vaihtaa tilalle intialaisen Enfieldin vastaavanlainen, jonka olin ostanut halvalla monia vuosia aikaisemmin varuilla ja unohtanut ajotakin taskuun.

Lautta oli todella mukava, itseasiassa paras tällä matkalla tai mahdollisesti paras missä koskaan olin ollut ja aikaisin aamulla olin Harwichissa. Tullivirkailija vilkaisi passiani ja sanoi että olin näköjään leikannut hiukset johon vastasin että niin on tehtävä kun menee naimisiin! Hän nauroi, en tiedä ilosta vai surusta.

Satamasta ajoin Richardin ja Jackien luokse, Richardilla oli hyvin kiireinen aika, joten lähdin auttamaan häntä. Sadonkorjuuaika oli käsillä, hänen oli korjattava asiakkaiden traktorit ja puimakoneet valmiiksi puintia varten. Se ei ole helppoa toimitustyötä, vaan ihan oikeaa tosihommaa. Richard on tehnyt monia erikoistyykaluja vuosien varrella sadakseen työt tehtyä kunnolla sekä sujuvasti, joten niiden ja Richardin tietämyksen avulla kaikki näytti sujuvan kuin englantilainen kansantanssi. Vai kuinka moni teistä on vaihtanut Landisin tuplakytkimen puolella päivässä? Kuten varmaan suurimassa osassa, kytkimeen päästäkseen on koko traktori halkaitava keskeltä kahtia.

Samana iltana tunsin olevani kuningas, kun Richard ajoi tallista ulos vuoden - 32 Triumph Glorian ja minulle oli varattu etuistuini matkalle ystävämmeni Paulin luokse.

Pitkän, raskaan työtäteisen kesän jälkeen Richard ja Jackie olivat päättäneet oikein repäistä ja viettää koko viikonlopun vapaalla ja lähteä pol-



kupyöräilemään, joten minun oli jatkettava matkaa. Ei kovinkaan pitkälle, Philip asui noin kymmenen kilometrin päässä ja kysyi, josko haluaisin tulla heidän luokseen. Tarjous josta ei voinut kieltäytyä, Philip on myös vanha kaverini ja kerrankin meillä olisi aikaa enempi jutella.

Tai olisi voinut olla, Philip oli kehittänyt tekemistä koko viikonlopuksi, heti seuraavana aamuna lähdimme Needlehamiin klassisten japanilaisten rompepäiville ja näyttelyyn. Krhm, täytyy sanoa etten ihmettele Norwichlaisten kiinnostusta moisiin vekottimiin, kaikki pyörät olivat todella hyvin joko kunnossapidettyjä tai uudelleeseen rakennettuja alkuperäisissä asuissaan. Suurimmasta osasta tuli oma nuoruus vahvasti mieleen. Samalta ajalta kuin Jarno Saarinen, suomalainen kilpasankarini löi Yamahalla MV Agustan. Varmaankin kilpasankarit ovat parhaita myyntimainoksia nuorille pojille, samalta ajalta toinen suuri sankarini John Cooper löi BSA:lla Agostinin. Mutta sankarini eivät olleet minulle sankareita sen tähden että he löivät Agostinin, päivas-toin, Agostini oli myös yksi suurista suosikeistani, mutta siihen aikaan nuoren pojan päässä oli vain kuvitelma että MV Agusta käyttää miljuunia pelkästään menestyäkseen kisoissa ja muut kisaavat omalla kustannuksellaan. Sehän piti alkuun kyllä paikkansa Saarisen kohdalla, Cooper oli kyllä samalla lailla tehdaskuljettaja kuin Agostinikin. Pidän kuitenkin MV:tä rumana ja tämä mielipide ei ole muuttunut.

En voinut käyttää Philipin ja Jackien (ei ole kirjoitusvirhe, Richardilla ja Philipillä on molemmilla Jackie-niminen vaimo) vieraavaraisuutta loputtomasti hyväkseni, vaikka he sanoivatkin että voin viipyä heidän luonaan niin kauan kuin haluan, ja kyllä olisin halunnutkin, mutta olin sopinut myös Johnin kanssa, että tulen käymään hänen luonaan toisella puolella Englantia katsomassa hänen triplenäyttelyään jota vartioi kolme koiraa, maailman kuuluisinta

rautapersetridentiä (John ajoi sillä USAssa yhden-toista osavaltion läpi yhdessätoista päivässä, yksitoistatuhatta mailia) sekä Johnin kehittämää raketti NVT Villers -mopoa.

Niinpä lähdin seuraavana aamuna liikkeelle, edessä oli tämän matkan ensimmäinen sadepäivä. Sade ei kestänyt kovin kauaa, mutta koska olin A11 tien varrella, päätin jatkaa matkaa sadevaatteet yllä, kunnes pysähtyisin seuraavan kerran tankkaamaan. Tyhmä päätös, aurinko alkoi porottaa ja edessä oli tietyö, vain yksi kaista vapaana, jono seiso molempiin suuntiin. Ei ollut tilaa ajaa edes kaistojen välillä, sillä toista kaistaa ei ollut ja kuuma aurinko alkoi kärventää hikistä Veliä sisältä päin. Tridentin kytkin ei tykännyt ollenkaan tästä patkasta patkasta nyökkimisestä ja alkoi takerralla. Koska autot ryömivät noin 10 - 20 metriä kerrallaan, päätin sammuttaa pyörän ja työntää sitä joka nykäyksen jaloilla. No tietysti tällä tavoin matka taittui hitaammin kuin mitä hätäiset autoilijat maltoivat odottaa, vaikka pääsisivätkin vain 20 metriä pitemmälle. Hyvin pian moottoripyöräpoliisi ajoi rinnalleni ja pyysi että työntäisin pyörän sivuun pienelle levikkeelle noin 50 metrin päähän. No, hyppäsin pois pyörän päältä ja yritin työntää, mutta koska olin yltäpäältä hiessä, käteni lipsuivat kahvoilla eikä pyörä liikkunut vieressä seisossa senttiäkään, hyvä kun sain pidettyä sen pystyssä. Silloin englantilainen poliisi todella osoitti millaisia he ovat, hyppäsi ketterästi BMW:n päältä pois, pyysi jättämään Tridentin hänen huolekseen ja työnsi sen levikkeelle asti. Pihku, oispa ollu kamera valmiina.

Iltapäivällä saavuini Cannociin ja soitin Johnille. Hän sanoi että jatka A34:sta eteenpäin kunnes näen MC Donaldsin vasemmalla ja odota siellä. Jatkoin matkaa mutta MC Donaldsia ei näkynyt, jatkoin eteen päin, Cannoc jäi taakse, ei edelleenkään McDonalldsia, pitäisiköhän pysähtyä? Mutta John sanoi, että Mc Donalds tulee vastaan joten jatkoin matkaa. Seuraavaksi Stafford, ei edelleenkään Mc Donaldsia, Staffordin jälkeen olin varma että olin ajanut ohi, mutta silti jatkoin eteenpäin. Trethamisssa oli varmaa että olin ajanut liian pitkälle. Lopulta pysäytin automarketin parkkipaikalle ja soitin Johnille. Kun sain hänet lopulta kiinni hän vahvisti että olin ajanut aaaaaaiiivaan liian pitkälle. Mutta koska hän on hyvä mies, joka odottaa edelleen Cannocin Mc Donaldsilla, hän pyysi minua ajamaan takaisin samaa tietä ja hän ajaa vastaan.

Hyvin pian olimme Johnin pyhässä tallissa ja toodella pyhässä aarrekammiossa. Jos joku löisi minua nyrkillä silmään, se ei sekottaisi päätäni yhtä pahasti kuin Johnin aarrekammiotalli. Siellä oli-

vat kaikki pyhät asiat, joista triplemiehet kertovat toisilleen nuotiotulien ääressä ja niihin pystyi jopa koskemaan, jos ei muuten usko että ne ovat olemassa. John pisti minut istumaan Paul Smartin 1971 Daytonavoittajapyörän päälle. Käsittämätön vekotin, istuu kuljettajan hanksaan täydellisesti, tuntui höyhenenkevyeltä vaikka koneessa oli voimaa ja pyörässä tukevuutta 200 mailin kisan voittoon keskinopeuden ollessa n. 120 mailia tunnissa. Varmasti yksi maailman parhaista pyöristä käsitellä. Tajutonta kuinka hyvältä se tuntui.



YK määrittelee maailmanperintöpaikkoja. Englannissa järjestys pitäisi muuttaa seuraavalaiseksi: Johnin aarrekammiotalli, Small Heath (BSAn tehdasrakennus), Stonehenge, Valkoinen Hevonen, Canterburyn katedraali.... jne.



Mutta ennen kuin ehdin toipua tästä järkytyksestä, John vei minut moottoripyörien syntysijoille. Yllättävää oli että Kitts Green, paikka jossa tehtiin Triumphin ja BSAn tuotekehitysmallit, pyörii yhä täydellä teholla vaikka BSAn tehtaan sulkemisesta on jo 42 vuotta ja viimeinen Triumphkin tehtiin jo 26 vuotta sitten. Mutta toivottavasti toiminta tääl-

lä jatkuu, kunnes viimeinenkin bensiinimoottori on maailmassa pysähtynyt. Kitts Greenissä näimme ylivelho Martin Russelin. Kaikki hänen työnsä ovat todellista viisauden taidetta. Vain todellinen nero ja tekijä pystyy moisiin suorituksiin.

Seuraavaksi kävimme minulle itselle pyhimässä paikassa, eli Meridenin tehtaan muistomerkillä. Muistomerkki on vain muistomerkki, mutta kun ajattelee kuinka monta kertaa ensimmäiset uudet mallit omat sankariani ohjaimissa ovat suorittaneet ensiajonsa ohi kulkevalla tiellä, voi melkein tuntea historian siipien pörinän.



Small Heathin tehdasrakennus on edelleen olemassa, mutta vaarana on että nämä historian muistomerkit katoavat kun turistit tekevät pyhiinvaellusmatkoja ko. paikkoihin ja rakennukset murenevät kirjaimellisesti turistien laukkuihin. Mutta kiitos Johnin, pääsin vielä sen näkemään.



Vieläkään eivät vanhat velhot loppuneet. Seuraavaksi menimme katsomaan Richard Darbya, mies täynnä taitoa ja tietoa. Aina kun olen tavannut hänet, hänellä on ollut hirveä kiire. En yhtään ihmettele, liian montaa pyörää maailmassa ja liian vähän ihmisiä joilla on riittävästi tietotaitoa niiden ylläpitä-

miseen.

Jos tuntuu siltä että minulla on asennevamma kaikkea uutta kohtaan, niin John vei minut uusien triumphien myyjän luokse. John sanoi liikkeen olevan ainakin Euroopan suurin Triumph-liike, joten luulin sen olevan vain täynnä uusia tupperwareja mutta ei, englantilaiseen tapaan liike oli vain täynnä Triumpheja, uusia ja oikeita. Omistaja sanoi odottavansa innokkaasti pääsyä Beezumphiin. Oikein opettavainen kokemus minulle, on niissä uusissakin pöristimissä jotain teknistä mielenkiintoista. Sääli että koko ja paino vain pitää kolminkertaistaa että päästään samaan vääntöön, joka on osattu tehdä jo viimeiset sata vuotta.

Mutta vielä kukaan John ei lopettanut. Lähdimme pyörämatkalle! Ja millaisilla pyörillä! Kaikkien tuntemalla NVT Easy Rider automaattimopolla ja sen veljellä, urheilullisella ER2L:lla. Kuvittelin ER2L:n olevan liian tehokas minulle, koska John otti sen omaan käyttöönsä, mutta oikeasti John kertoi Easy Riderin olevan nopeampi, se oli osoitettu Englannin rannikolta rannikolle ja tornilta tornille -ajoissa. Easy Riderin keskinopeus oli ollut huimat 25 mailia tunnissa, jyrkässä alamäessä päästiin jopa 42 nopeuteen, kun ER2L :lä ei ollut toivoakaan yli 40pin nopeudesta.

Mopomatkamme vei meidät Englanissa kuol-leiden saksalaisten sotilaiden hautausmaalle sekä toisessa maailmansodassa kuol-leiden puolalaisten vapaaehtoisten muistomerkille.

Ikimuistettava matka ja niin siinä kävi kuten John sanoi, mihin ikinä Easy Riderilla matkustaa, se synnyttää aina hymyn ihmisten huulille. Sitten kun moottoripyörät ovat minulle liian painavia, seuraava ajokkini on Easy Rider.



Seuraavana päivänä Johnin oli mentävä töihin ja minä suuntasin koko matkan pääasiaan, eli Beezumphiin. Ei ollut paha rasti, vain noin 100 mailin pyrähdys ja niin olin Cadwell parkissa. Steve ja Jan

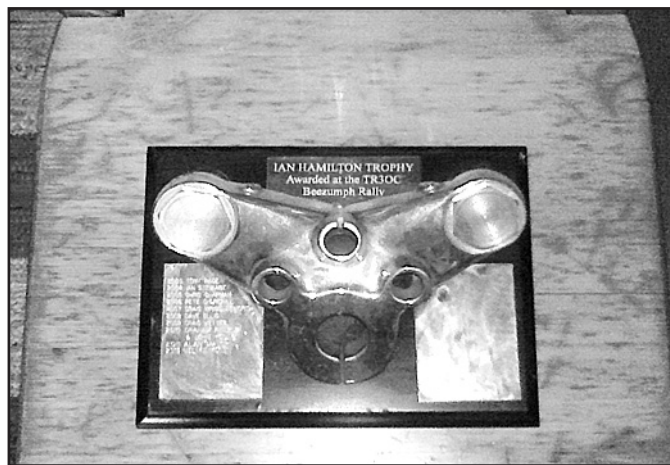
olivat jo paikalla, mutta melkein kaikki muut paikalla olivat kuuluvivat Morinikerhoon, joka oli kimpas tridenttikerhon kanssa järjestämässä viikonlopun rata-ajoa. Perjantai oli varattu Morineille, mutta innokkaimpia triplekuskejakin näkyi jo radalla.

Mutta Beezumph käynnistyi varsinaisesti lauantaiamuna. Huh, tuntui tosi hyvältä olla jälleen mukana. Rata-ajon jälkeen vasta tajusin olevani ihan oikeasti siellä, 2 viikkoa aikaisemmin en ollut edes varma että olin tulossa. Mutta nyt olin monien hyvien ystävien ja suurten sankareiden kanssa, mukaanlukien Les Williams, 83, Kiitos Les että pääsit tulemaan.



Illalla kun koko porukka kerääntyi kokoon oli kerho järjestänyt minulle todellisen pulman joka oli suurin kunnianosoitus mitä kuvitella voin. Koska oletin että tämä olisi viimeinen Beezumphini, oli todellinen shokki että TR3OC myönsi Ian Hamilton palkinnon minulle. Kiertopakinto, joka on myönnetty kerhon ja Triplemiesten suurimmille ja arvokkaimmille ihmisille ja nyt he antoivat sen minulle! Perusteena oli että olen todistanut triplellä voivan helposti tehdä pitkiäkin matkoja, mutta ehkä todellinen syy oli minun aikaisempi varoitukseni, etten enään pääse uudestaan. Palkinto kun täytyy luovuttaa takaisin seuraavassa Beezumphissa. Jotkut neidit eivät ehkä näe ko. palkinnon todellista kauneutta, pohjana on X75 Hurricanen yläkolmio, mutta todelliset moottoripyöräilijät, jotka rakastavat teknistä ajattelutapaa, havaitsivat että se on kruunujalokiviäkin kauniimpi. Ainakin minulle on jo todellinen shokki että pääsin koskettamaan sitä. Varsinkin kun kaikki suuret sankarit on kaiverrettu voittolaattaan, minulle se on suurin aarre mitä olen koskaan nähnyt. Vaikka voin nyt katsoa sitä joka päivä vuoden ajan ei sen tuijotteluun kyllästy milään.

Hyvä onni tuntui jatkuvan. Myöhään edellisenä iltana oli alkanut satamaan ja oletin että loppuaikaani Englannissa olisi pelkkää sadetta, mutta ei, aamun



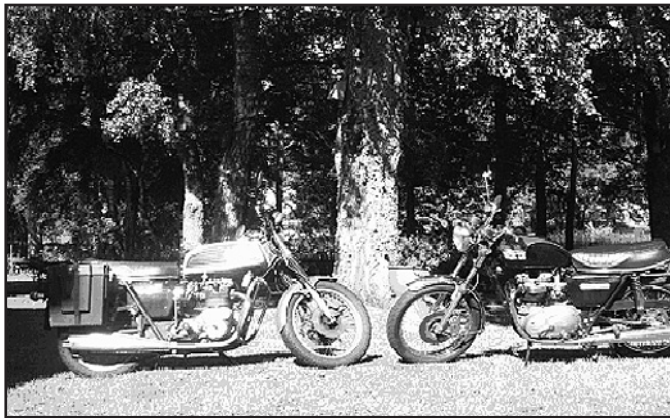
kajastaessa pystyin pakkaamaan jopa teltan kuivavassa tuulella. Oli aika lähteä suunnistamaan kotia kohti, ensiksi menin kuitenkin Richardin ja Jackien luokse. Kun pääsin heidän luokseen, kukaan ei ollut kotona, mutta pian Richard tuli noutamaan minut Triumph Glorialla paikalliseen veteraanipyörätapahtumaan. Mikään ei sovi paremmin, moottoripyörien lisäksi, vanhoille englantilaisille teille kuin tämä Gloria, kyyti on todellista juhlaa, istuu täydellisesti tielle eikä töyssyistä ole tietoaakaan. Sääli että tapahtuma oli lähes ohitse, emme ehtineet kuin palkintojen jakoon ja tavaroiden purkuun. Pyörät olivat kyllä kauniita ja malleja, joita en ollut koskaan nähnyt oikeasti, pelkästään kuvissa.

Päivä traktoreiden korjausta Richardin avustajana ja kotimatka alkoi. Harwichissa tapasin ryhmän uskonnollisia motoristeja. He olivat todella mukavia ja yhdellä heistä oli jopa "Triumph" kirjoitettu nahkatakki selkään. Hän kertoi että hänellä oli ollut Triumph ennen uskovaiseksi ryhtymistään, nyt hän ajoi BMWllä tai jollain, en kiinnittänyt huomiota.

Porukassa oli myös pieni tyttö, jolla oli suuri pyörä. Hänellä tuli ongelma sitoa pyörä kiinni. Meidän auttamaan ja laitoin Tridentin sivujalalle, koska kaikkine tavaroineen se oli liian raskas nostaa keskituelle. Nostimme tytön pyörän keskituelle ja sidoin sen, tyttö itse ei ollut koskaan aikaisemmin ollut laivalla pyörällä. Kesti tovin ennen kuin olin tulokseen tyytyväinen ja laiva alkoi jo liikkua. Trident oli edelleen sitomatta sivujalalla, mutta koko uskovaisporukka tuli joukolla auttamaan Tridentin nostamisessa ja sitomisessa. Ensin luulin että he kaikki ajattelivat vain itseään, mutta hyvä että sain tämänkin käsityksen korjattua, tosi hyviä tyyppejä.

Suunnilleen yhden aikaan seuraavana päivänä olimme Esbergissä. Ajattelin olevani yötä Tanskassa ja jatkavani seuraavana päivänä Enokin luokse, mutta Tridentillä oli toisenlaiset suunnitelmat. Epäilen että sillä oli jotakin värinää Annican Bonnevilien

kanssa, senverran innoissaan Triple kuljetti minua Tanskan halki aurinkoisessa säässä kohti Ruotsia. Saavuin Helsingöriin juuri ennen 8:aa illalla ja olin Ruotsin puolella 15 minuuttia myöhemmin. Soitin Enokille joka sanoi ettei minun ole mitään syytä jäädä niin lähelle heitä yöksi, aja tänne vaan, emme mene nukkumaan ennen kuin olet täällä ja Annica tekee pannukakkuja valmiiksi odottamaan. Silloin voit pitää ajovapaan päivän huomenna.



Jotain vipinää Tridentin ja Bonneville välillä?

Päätin yrittää, 360 kmn ajo pimeässä tihkusaateessa, mutta kuten Jan oli sanonut Beezumphissa, ”me ei välitetä”, joten eikun menoksi. Kahden aikaan yöllä luulin päässeeni viimein oikeaan liittymään ja käännyn pois E4:selta. Syvä, kostea sumu peitti kaiken näkyvyyden ja päätin että jos liittymä oli väärä niin en palaa enään moottoritiele, vaan koetan hakea vaikka parkkipaikan missä nukkua aamuun.

Mutta olinkin kuin olinkin kääntynyt oikeasta liittymästä ja pian näin hyvin väsyneet Enokin ja Annican. He olivat odottaneet minua, kuten lupasivat. Olin siis ajanut liki 1000 km neljäntoista tunnin aikana, lisättynä yhdellä lyhyellä lauttaylityksellä ja useilla bensiinitankkauksilla ja yhdellä pienellä evästasuolla. Tunne oli hyvin tyytyväinen mutta väsynyt.

Kaksi vuotta sitten lupauduin olemaan Skandinaavia-vastaava pikku pörriäsellä ajossa ja hommasin pörriäisen kuljetukseen paketti-Dodgen. Pörriäinen kulki koko matkan Skaldista (80 km ennen Nordkapia) Gibraltarille, mutta Dodge hyytyi jo menomatkalla Skaldiin. Lievän hermojariistävän taistelun jälkeen sain Dodgen kulkemaan takaisin kotiin, mutta ilo oli puolivuotinen. Sen automaattilaatikko hajosi hääpäivämme jälkeen. Korjasin sen kerran, mutta se ei kestänyt kuin 200 kilometriä ja pimahti uudelleen. Ensimmäinen vika oli pakin katoaminen, seuraavalla kerralla toimi vain pakki.

Löysin viimein uuden laatikon siihen, mutta tämä uusi laatikko oli tietokoneohjattu eikä tietokone kuulunut kauppaan. Puhuin Enokille laatikosta ja hän kertoi niitä löytyvän lähellä olevasta romuttamosta pilvin pimein.

Niinpä menimme romuttamolle ja hyvä omistaja kertoi että kyllä hän myy pelkän tietokonepokin, mutta meidän on itse irroitettava se. Siitä alkoi häpeäni. Haimme Enokilta työkalut, tietokoneen lisäksi tarvitsin myös liitoskaapelit, koska ne oli moukkamaisesti katkottu ostamastani laatikosta. Hajottamalla Enok ryömi kuin kärppä auton alle ja alkoi irrottaa koko nivaskaa, minä vain tuijottelin reunalla osaamatta tehdä oikein mitään. Kun hän kömpi takaisin ylös, oli koko hänen selkensä nokkosten polttama, auton alusta oli kasvanut täyteen nokkosia. Niinpä sain tietokoneyksikön Dodgeen halvalla ja se on kokonaan Enokin ansiota. Ainoa millä pystyin sen edes vähän korvaamaan hänelle oli muutama olut mutta se ei ollut mitään verrattuna työhön jonka hän teki.

Seuraavana päivänä oli tämän reissun toiseksi viimeinen pätkä Tukholmaan ja lautalle. En kyllä käsitä miksi, ehkä kuvittelin Tridentin taas lentävän samallalailla kuin Tanskan halki, todennäköisimmin se ei halunnut erota Bonnevillestä mutta olin lähes liian myöhään Tukholmassa. Eikä siinä kaikki, jotenkin hukkasin reitin satamaan (joo, en ole mennyt sinne kuin 35 kertaa aikaisemmin) ja oli enää 20 minuuttia laivan lähtöön. Niinpä pysäytin pyörän kai-vonkannen viereen, jalka putosi rakoon ja se kaatui. Hienoa että olin Ruotsissa, ohikulkija tuli ja auttoi pyörän pystyyn alta aikayksikön. Lisäksi hän kertoi että jatka vain eteenpäin ja satama tulee vastaan.

Kyllä, piti paikkansan mutta se oli väärä satama. Onneksi siellä oli hyviä ruotsalaisia poliiseja, jotka ensin antoivat hyvän opastuksen, kuinka löytäisin oikeaan satamaan, mutta kun he kuulivat että minulla oli enää 15 minuuttia aikaa ehtiä lauttaan, he sanoivat: ”Ok, seuraa meitä niin mennään äkkiä.” Olisipa taas ollut kamera valmiina. Kun viimein pääsin satamaan, lautta odotti ainoastaan minua, ajoin sisälle lauttaan ja luukku tömähti takana kiinni. Huh, olipa lähellä. Alimman kerroksen säästöhyttiin kapusi hiestä likomärkä ja haiseva mies.

Aamulla oli viimeisen ajopäivän vuoro, vain Turusta kotiin, enää puolitoista tuntia ennen kuin näkisin Nuengruethain kasvot. Tridenttiin iski jälleen Tanskahulluus, se suorastaan lensi kotiin. Oli todel-

jatkoa edelliseltä sivulta

Viimeinen Beezumph ?



Brittien talleissa vierekkäin sulassa sovussa seisoo IFA tai MZ eikä siellä hienostella pyörillä, kaikkien mielestä ne ovat ajamista varten. IFA BK 350

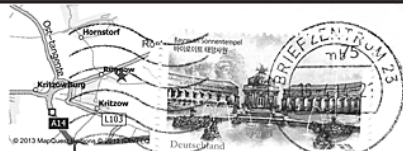
la hieno tunne kurvata kotikadulle, Nuengruethai oli kuullut tuloni ja rientänyt alaovelle vastaan, se todella kruunasi tämän matkan.

Mitzi kansalle terveisiä Saksasta



Landhaus Streeck
An der B 105
56-23970 Rüggen

Tele. 03841 - 252200
www.Landhaus-Streeck.de



Kävin Sabian
maassa latamassa
TS:n akku ja
vähän omakin
Terlekuin
Jumppi Grönqvist

MZ VIESTI
Seppo Aaltonen
Vuohikkoaantie 69
04300 Tuusula
FINLAND

Kolmas tukijalka:

Korjaus Erkki Vaihtolan Entisöinti kirjoitukseen viime numerossa, josta oli kappale tippunut pois.

Erkki Vaihtola kirjoittaa: Terve, ja ihan alkuun, ettei unohtuisi, se sekava pätkä MZ-viestin 2/2013 "Entistämisen ETZ 250-jutusta", jossa aluksi luulin sekoilleeni käännöksen vääntämisessä.

Lause alkaa: Bensiinitankki, sivukannet, lokasuojat – nämä kaikki on ETZ 250:ssä vielä tehty tukevasti metallista ja ---

ajatus katkeaa tuohon. Sen olisi pitänyt jatkua:

--- siten myös helposti kunnostettavissa. Tekniseen puoleen ei sen sijaan koskettu, ja se on alkuperäistä. "Vaikka sitä usein suositellaankin, en uusinut kampikammi-
on tiivisteitäkään [Simmerringe*]. Vanhat akselitiivisteet [Wellendichtringe*] olettavasti reagoivat allergisesti nykyiseen polttoaineeseen, mutta en ole huomannut sellaisesta vielä merkkejä. Sitä paitsi MZ:n viisivaihteiset moottorit on suunniteltu siten, että akselitiivisteet voi vaihtaa purkamatta moottoria. ETZ-moottorin vääntömomenttikäyrä ei ole yhtä tasainen kuin vanhan 250-kuutioisen TS-yksisylinterisen. 3000 kierroksen alapuolella ei tapahdu paljonkaan, mikä juuri sivuvaunukäytössä muttajakkuukin: --- on vähemmän sopivaa.

Kokonaisuus "Bensiinitankki, sivukannet, lokasuojat – nämä kaikki on ETZ 250:ssä vielä tehty tukevasti metallista ja on vähemmän sopivaa" ei kuullosta järin järkevältä.

Terv. Erkki Vaihtola

MZ kokoontuminen 13 – 15. Kesäkuuta 2014

Hei, nyt on varmistettu ensi kesän rallin paikka. Ennakkoohan oli jo tieto Savonlinnasta ja koska Punkaharju nykyään kuuluu siihen kysymyksessä on tavallaan Savonlinnan kaupunginosa!

Eli paikka on Punkaharjulla Maatilamatkailu Mannila.

Osoite Koskelonniementie 127, 58450 Punkaharju

e-mail: maatilamatkailu.mannila@co.inet.fi

puhelin +358 15 644 265 begin_of_the_skype_highlighting +358

15 644 265 ILMAINEN end_of_the_skype_highlighting

web: www.maatilamatkailumannila.com

Tarjolla on sisämajoitushuoneita ja tietysti telttailumahdollisuus. Majoitusvaraukset ylläolevilla yhteystiedoilla, varatessa mainittava MZ-ralli jotta saa oikean hinnan.

Huonevaraukset toukokuun loppuun mennessä!

Rallin suhteen lisätiedot ja mahdolliset kysymykset Timo Salmiselle,

puhelin 040-8232351 tai

email timppas@netti.fi



MYYTÄVÄNÄ MZ ES 175 -63. Ei papereita. Sopiva varaosapyörä. 100 e. Pöyrä on Sonkajärvellä.

MOOTTORI ETZ250 -86. Sylinterillä ja männällä ajettu n. 10 000 km. Kaasutin ja kaasukahva mukaan. 250 e.

TS BENSATANKKI. Uusi 60 e.

Plus muuta pientä ETZ osaa.

+45 70 5362846

ville.fastman@gmail.com

Teivossa nähtyä

Harvemmin nähty puolalainen RT:n moottorin kopioa käyttävä malli.



Ostetaan MZ TS 250 vm, 1978 alkuperäiset sivulaukutelineet ja tarakka.

Mahd. yhteydenotot laukkutelineiden/ tarakan osalta: 040-8012697



Ebeyssä jenkkilässä oli myynnissä parikymmentä uutta MZ- Gelandersporttia, löytyneet jostain varastosta

Kaksi ES-mallia myynnissä, myyjää en nähnyt.



Asianharrastajat tapaavat Internetissä osoitteissa kuten mz-forum.de ja ddrmoped.de . Eri kauppiaat pitävät huolta ETZ:sta ja Superelastikista, hyvän käsityksen varaosien saatavuudesta ja hinnoista antavat sivut brockolow.de ja mzsimson.de . Osa Thumen aloittamista jälkivalmistuksista on saatavilla osoitteesta oldtimerteile-nordhausen.de



Palautus, jos vastaanottajaa ei tavoiteta:
Veijo Kinnunen, Sainsalontie 57, 68230 Lohtaja