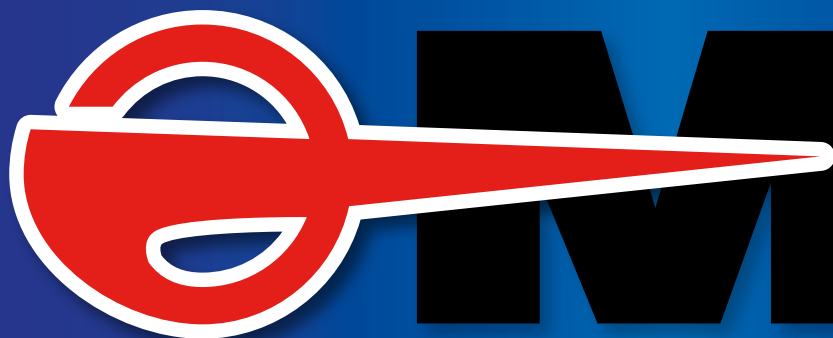


2-2019



MZ



VIESTI



Mitsiralli s. 4 | Scuderia MZ Koskenkylä s. 9

Unic Moton ralli s. 10 | Sähkönsäästöä TS:llä s. 13

Myrskylyhtyaajo 2019 s. 16

Motor Cycle 1970: MZ ETS 250 koeajo s. 20





MZ-Viesti

Vaivatta eteenpäin:
Suomen MZ-ajajien
jäsenlehti, kaikki vähässä,
kestävä & asiallinen,
kallistetaan hyvin
valittuun suuntaan.

AINEISTO:
K. Virtanen
Pitkäkatu 32-34 C
40700 JYVÄSKYLÄ
keiyyo.keio@gmail.com

**Suomen MZ-ajajat
JÄSENMAKSU
vuodelle 2020
15 EUROA
tilille
Lohtajan OP
FI0352370020010330**

Laittakaa tiedotusosaan
jäsenen nimi
& osoite näkyviin
(varsinkin, jos maksaja
on toinen).

**TALOUS &
JÄSENREKISTERI:**
Veijo Kinnunen
Sainsalontie 57
68230 LOHTAJA
numa@nic.fi

**MZ-FAHRER
ALLER LÄNDER,
VEREINIGT EUCH!**

Minusta tulee MZ-ajaja.

PÄÄKIRJOITUS | Keijo Virtanen
KUVA | Reijo Vuorinen, Kangasala

LINJA PITÄÄ



Nyt kun lumi on taas totta, on aikaa muistella ajokautta. Juuri kun mietin, mistä kummasta ko-koan pääkirjoituksen, puhelin soi.

Ja niin sopivasti, että unohdin kokonaan mitä piti saada aikaan, kun vaihdoin kuulumisia pitkän lin-
jan Moottoripyöräilijän kanssa, joka on tykästynyt MZ:eihin ja varsinkin tähän iloiseen ajattelevaan jouk-
koon ja siihen henkeen, mistä hän oli ollut osallisena tämänkin syksyisessä Myrskylyhtyajossa.

Noin 150 MZ-ajajaa maksoi Suomen MZ-ajajien jäsenmaksun vuodeksi 2019. Tämä MZ-viestin numero postitetaan heille. Parhaimmillaan meillä on ollut muutamina vuosina yli 200 jäsentä. Siitä on aikaa..., vähimmillään jäsenmäärä taisi käydä 70-80 lukemissa, mutta viime vuodet on pysytty vakaasti 100-150 välillä. Saattaa olla, että jos-
sain vaiheessa kampanjoimme painamalla lehtiä sen verran enemmän, että niitä riittää lähettää kokeeksi laajemmallekin joukolle – ei sen vuoksi, että jäsenmäärän suuruus olisi mikään itseisarvo, vaan siksi, ettei kukaan jäisi huomaamattaan katveeseen, tietämättään tai muistamattaan tätä joukkoa.

MZ:n omistaminen tai sellai-
sella ajaminen ei ole mikään vält-
tämätön ehto, joka takaisi sen, että

pääsisi kokeilemaan, onko minus-
ta MZ-ajajaksi, tai jopa, että tulisi
MZ-ajajaksi, tai että pysyy sellaise-
na. Suomen MZ-ajajiin voi liittyä ja
kuulua, vaikkei omistaisi minkään-
laista, vähemmänkään jaloa moot-
toripyörää. Jokainen mukana py-
syvä oppii itse tunnistamaan niitä
asioita, jotka tänne vetävät.

Kun lopetimme puhelinkeskus-
telun, mieleen oli jäänyt kuin soi-
maan muutama merkityksellinen
lausuma, joista tähän kaksi.

”Meillä on onni, että saamme
elää vielä tällaisessa maailmassa. Et-
tä tietää, mistä löytyy heitä, mei-
tä, jotka eivät valtavirroissa kulje.”
Ja: ”Jos kaks minuuttia katsoo tee-
veetä, sen huomaa, että se on kaks
minuuttia liikaa. Siitä sen aina voi
vaikka tarkistaa.”

Ja juuri, kun muistin, että se kir-
joitus..., poikani tuli näyttämään
muuatta tekstiä, jota voisin joutes-
sani hänelle oikolukea. Sanoin, että
minulla on tässä oma teksti tulossa,
tai pahemminkin, tukossa.

Mistä kirjoittaa porukalle, joka
jo kaiken tietää? Aarni: ”Kysy niil-
tä, mitä mieltä he ovat, kuinka kau-
an kestävä jääne MZ on? Onko
sieltä DDR:stä mitään toista yhtä
kestävää? Tietääkö kukaan minun
ikäinen mikä MZ on? Onko nyky-
yhteiskunnan muuttuminen pel-

käksi viihTEEksi saanut aikaan sen,
että sellaisten ja vastaavien kapinei-
den merkitystä ei kukaan enää osaa
kaivata? Vai keksitäänkö enää kos-
kaan mitään vastaavaa? Onko teil-
lä MZ-ajajissa ketään sellaista kuin
Matti Viro?”

Jopa soinnahti. Se heläytti mie-
leen Erkki Linnan lausumat, et-
tä ”meillä mitzikuskeilla kävi sikäli
huono tuuri, että Matti oli sen ver-
ran iäkkäämpi, ettei Mitzejä vielä
ollut, kun Matti aloitti. Ajattele, jos
Matin eteen olisikin osunut MZ!
Sellaista onnenpotkua ei kyllä osaa
kuvitellakaan...”

Kaikki tiesivät, ettei pannoni-
oista ollut moottoripyöräksi. Ei-
kä kukaan haaskannut ajatusta sil-
le, voisiko niistä olla sitten joksikin
muuksi. Miksikään muuksi. Mutta
Matti teki Pannoniasta kasvatusvä-
lineen. Hän sanoi omalla tavallaan,
omalla painotuksellaan, pelkän sa-
nan ”Pannonia” – ja avasi niin sil-
mät, ajatukset, kuin koko maailman,
nuorisolle, missä vain he tulivat
Matin ulottuville.

Mutta kun ajattelee MZ-moot-
toripyörää, se on toiminut niin
täydellisesti suunnitellussa tar-
koituksessaan moottoripyöränä
kuin voi kuvitellakaan. Totta kai,
yksi suunnitelmatalouden par-
haimpia, tyylipuhtaimpia lahjo-
ja ihmiskunnalle. Ei kai siltä nyt
enää tarvitse ryhtyä vaatimaan
jotain muutakin? Jokainen MZ-
ajajaksi ryhtynyt on havainnut,
että tätä pyörää ei tarvitse muun-
taa kasvatusvälineeksi, jonka
avulla Pomo opettaa, kuinka asiat
ovat ja miten missäkin tapaukses-
sa pitää menetellä. Jokainen huo-
maa, että MZ puhuttelee itse il-
man ulkopuolista apua. Tässähän
on oppi itsessään ja tämän kans-
sa opin itsekin. Aina jotakin lisää
siitä, kuinka erottaa täällä maail-
man menossa sitä, mikä edustaa
jotakin mielekästä, jotakin, joka
kestää, pitkällä linjalla.

Turvallista liikennöimistä. ■



Keijo Virtaselta ilmestynyt uusi kirja!

SINISEN SAVUN JÄLJILLÄ - KUINKA KAUS PÄÄSTÄÄN

Moottoripyöräilyn suurlähettiläs
Matti Viron matkassa.

Tilaukset kustantajalta:
blaunebelreiter@gmail.com
tai p. 0400 478 319.

Kirjan hinta 35€ + postitus.

Kustantaja
Blau-Bebel-Reiter, 2019
288 sivua

JYVÄSKYLÄN ROMPEPÄIVÄ

La 11.1.2020
Jyväskylä
Paviljonki

Järjestäjä
K-S Konepyöräseura

25. MAALISAJO PALTAMOSSA

Vaarankylätalolla
27.- 29. maaliskuu 2020

Yhteyshenkilö
Lepe Haapalainen
p. +358 503 048 498

ITÄPYÖRÄRALLI 22-24 toukokuu 2020

Röykkä HTM
Maja Honkaharju

Vaaksintie 18
Röykkä Nurmijärvi

Yhteyshenkilö
M. Puttonen
p. +358 505 223 884

MZ ajo hiukan näyttävämmän MZ TAPAAMISAJO

12.-14. kesäkuu 2020

Kesälahti
Ruokkeen lomakylä
Ruokkeentie 58
59810 Suurikylä

<https://www.ruokkeenlomakyla.fi>

MZ ajajien yhteyshenkilö
Timo Salminen
p. 040 823 2351



Esko huristaa pitkin suomalaista suoratietä voimaa uhkuvalla menopelillään niin että kivet sinkoilevat.



MZ-TAPAAMISAJA Uusikaupunki 7.-9.6.2019

MITSIRALLI 2019



Halkivahan kivelle pysähdyimme pitämään taukoa ja katsomaan telkkaria. Onhan Halkivahan kivi julistettu jumalan ja koko maailman edessä Kokemäen, Köyliön ja Huittisten rajakiveksi.

Simon nimbus on niin tehokas että kun varomattomasti kääntää kaasua ni matkavarat putoo kyydistä. Niinpä pysähdyttiin välillä sitomaan tavaroita hieman paremmin kiinni.



Tällä kertaa oli kelit kohdillaan kun ajelin kohti Urjalaa, jonne olin sopinut tapaamisen Eskon ja Simon kanssa. Urjalasta jatketais porukassa matkaa kohti Uutakaupunkia mitsiralliin.

Matkalle oli Esko suunnitellu muutaman mukavan jaloittelu-tauon, jossa olisi jotain merkittävääkin. Toki mieleenpainuvin tauko sijaitsi Köyliönjärven lä Kirkkokarilla jossa on ollut aikoinaan kappeli piispa Henrikin muistolle, kun hänelle kävi vähä kehnosti sen Lallin kans tuossa järven jäällä.

Perillä oltiin hyvis ajoin juuri sopivasti et kerettii laittaa teltat

pydeen ennen iltapalaa. Lauantain kiertojelulla käytiin tutustumassa Bonk-museoon, mikä teki minua suuren vaikutuksen, sillä niin mainioita laitteita siellä oli nähtävillä. Lisäksi kävästiin myös Uudenkaupungin automuseos katsastamassa vanhat saabit. Loppuilta meni bändin soittaes ja rallikansan kehues ittiään kuka eniten kehtas.

Sunnuntain kotimatka olikin silkkaa ajonautintoa kun olin suunnitellu ittelleni mahtavan reitin, jonka laitan tuonne alas lähinnä itelleni muistiin, sillä jos tulee tuonne suuntaan vielä asiaa niin ajelen tuota samaa reittiä. ■



Pieni souturetki Köyliön järven kirkkokarille jossa oli Lallin kunniaksi pystytetty muistomerkki. Jaa saattoi se olla sen piispankin kunniaksi, mutta komea oli kivi ja entinen kappelinpaikka.

TEKSTI JA KUVAT | Nieppi

Kyllä veti porukan hiljaseks kun Bonk museossa uhkailtiin paranormaalilla kanuunalla. Porukka kuitenkin tottunut vain normaaliin rallikanuunaan.



Sitä ei äkkinäinen uskoisi että kaikki nuo vehkeet toimiva

Siinä silmä lepää on niin virtaviivanen ja menevän näkönen peli ettei meinaa kuvaa saada vaikka on paikallaan



Tämä nyt ainakin on sen piispan kunniaksi, ellei sitten Lallilla ollut samalaista pipoa.



Mopoja ja asumuksia.

Ulkomaan vieraiden vehkeet sointuu maisemaan.



27. MZ-TAPAAMISAJOT 2019

PALKITUT HENKILÖT

PISIN MATKA (MIES)

Mauri Määttä Oulu

PISIN MATKA (SIVUVAUNU)

Jukka Laitinen Haapamäki

VANHIN PYÖRÄ

MZ ES 175 1960 Harri Sillman

VANHIN OSALLISTUJA

Seppo Aaltonen (s. 1943) MZ-Reliefi

VASTOINKÄYMISPALKINTO

Seppo Turunen

PYSÄHTYNEISYYSPALKINTO

Jörgen Mandell

MZ-RELIEFI

Seppo Aaltonen

KIERTOPALKINNOT

RAUTAPYÖRÄ

Nurminen Bros.

PUUPYÖRÄ

Arto Ulmanen

TIENNÄYTTÄJÄ-MIEKKA

Timo Salminen

ULKOLAISET

Stein Jörgensen, Norja

Toivo Korbela, Eesti

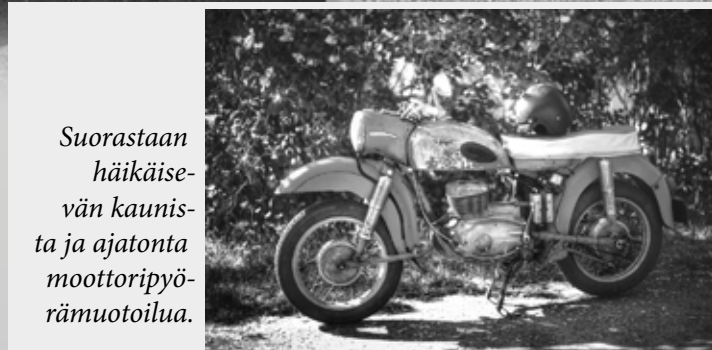
Ville Fastman, Ruotsi

Detlef Lindner, Saksa

Adam, Puola



Sitten letkassa koh-
ti automuseota, vain
hienoinen sinertävä
autere jäi jäljelle kun
nuo nuoret motoristit
ajoivat noilla voimaa
uhkuvilla menopeil-
lään Uudenkaupun-
din raitteja.



Suorastaan
häikäise-
vän kaunis-
ta ja ajatonta
moottoripyö-
rämuotoilua.



Se on ku-
karkki.



Kotimatkal-
la hulluttelin
ja ohitin jopa
yhden auton,
Jos ette usko
niin tässä ku-
va ohitustilan-
teesta.

UUDENKAUPUNGIN SANOMAT

Tiistai 11 kesäkuuta 2019

UUSIKAUPUNKI

Jussi Arola

Uudenkaupungin liiken-
teessä saattoi viikonloppuna
pongata vanhoja moottori-
pyöriä tavallista enemmän.
Valtakunnallisessa Suomen
MZ-ajajien vuositapaami-
sessa Vohdensaarella oli
mukana monia muitakin
itäpyöriä.

MZ oli itäsaksalainen
moottoripyörämerkki, joka
menestyi hyvin mm. kilpai-
luissa ja Suomessakin niitä
myytiin. Maailma kuitenkin
muuttui, MZ joutui taloudel-
lisiin vaikeuksiin ja sen tuo-
tanto siirtyi jossain vaiheessa
hetkeksi Turkkiin, mutta on
nytemmin loppunut koko-
naan. Merkin faneja löytyy
silti edelleen.

– Parhaimmillaan näissä
tapaamisissa on ollut mu-
kana satakunta henkeä, nyt
täällä Uudessakaupungissa
on virallisesti mukana neli-
senkymmentä henkeä, mutta
heidän lisäksi käy lyhytai-
kaisia vierailijoita. MZ-pyöriä
on paikalla reilu 20, kertoo
kerhon toiminnassa alusta
asti eli 1990-luvun alusta ol-
lut **Lepe Haapalainen**.

Tapaamisajoja on järjes-
tetty vuosien varrella lähes
kolmekymmentä eri puo-
lilla Suomea, mutta länsi-
rannikko on aiemmin jäänyt
väliin.

– Idea syntyi viime vuonna,
kun pidimme täällä Villa
Wohdessa neuvostoliitto-
laisen IC-pyörien kokoon-
tumisajon. Silloin järjeste-
lyssä olivat aktiivisesti mu-
kana paikalliset Nurmisen
veljekset ja he lupautuivat
järjestämään myös tämän
MZ-kokouksen, vaikka
heillä ei MZ-pyöriä ole kel-
lään koskaan ollut, sen sijaa
useampia IC-pyöriä.

– Kävi tuossa yksi harrik-
kakaverikin vierailulla, mutta
oli sen verran ujo, että jätti
pyöränsä portin ulkopuo-
lelle.

Vanhat moottoripyörät
ovat teknikaltaan yksinker-
taisia ja myös rakennettu ai-
kanaan kestäväksi. Joka MZ-



Lepe Haapalainen (vas.) sekä Mika, Markku ja Mauri Nurminen järjestivät viikonloppuna
MZ-moottoripyörien tapaamisajot Uudessakaupungissa.



MZ:sta tehtiin myös armeijaversio, ohjaustangon gps-pai-
kannuslaite ei kuulunut vakiovarustukseen.

ITÄPYÖRIEN harrastajat ei-
vät ole nokonuukia merk-
kinsä perään eivätkä hyljeksi
muitakaan itämerkkejä niin
kuin jotkut muut merkki-
kerhot. Seinät ovat leveällä
ja katto korkealla muillekin
moottoripyörien harrasta-
jille tulla mukaan.

– Kävi tuossa yksi harrik-
kakaverikin vierailulla, mutta
oli sen verran ujo, että jätti
pyöränsä portin ulkopuo-
lelle.

Vanhat moottoripyörät
ovat teknikaltaan yksinker-
taisia ja myös rakennettu ai-
kanaan kestäväksi. Joka MZ-

kuskilla on kuitenkin mu-
kana pieni työkaluvarasto.

– Ihan varmuuden vuoksi,
vaikka ei niitä koskaan tar-
vita, miehet pihalla naures-
kelivat, mutta samaan aikaan
tekivät kaverin pyörään pika-
huoltoa.

– Pätäkä rautalankaa ja
teippiä kun pitää mukana,
niin niillä saa sellaisen en-
siavun annettua, että kotiin
pääsee.

Tietenkin tarvitaan myös
riipaus teknistä tietämystä,
jotta tietää, minne pistää
rautalankaa ja minne teip-
piä, mutta sitä yleensä van-

hemmiltä harrastajilta löy-
tyy.

AITOJA ja alkuperäisiä va-
raosia 1960- tai 1970-luvulla
rakennettuihin itäpyöriin ei
juurikaan löydy, mutta Kiinan
pajoilla valmistetaan uusia va-
raosia vanhoihin pyöriin.

– Ne vaan eivät ole yhtä hy-
välaatuisia kuin alkuperäiset
osat. Mutta internetin kautta
löytyy nykyään apua näiden
vanhojen pyörienkin ongel-
miin, aina löytyy joku, jolla on
kikka tiedossa, miten pyörä
saadaan kuntoon.

Viikonloppu tapaamisessa
paikalla oli harrastajia eri puo-
lilta Suomea ja myös muu-
tama vakituinen kävijä ulko-
mailta saapui paikalle.

– Eräs saksalainen vakikä-
vijä oli työmatkalla Islannissa
ja hän lensi Suomeen ilman
pyörää, kun halusi tavata ka-
vereita ja jutella.

Villa Wohden pihamaalla
kokoon tuli viikonloppu aikana
jatkuvasti pieniä rinkiä, jonka
keskipisteenä oli joku vanha
pyörä. Ringissä porukalla ih-
meteltiin tai ihasteltiin milloin
mitäkin ratkaisua tai korjausta
ennen kuin siirryttiin seura-
van pyörän ympärille.



TEKSTI | Tomas Grönqvist

UUSI PERHEENJASEN + 60 elävää rapua

Oho muuttipa MZ-talliin lisää yksi vanhus. Olin Myrskylyhtyajossa Sysmässä ja tuliaiseksi kotiin 60 elävää rapua takaboksissa. Ravuilla voitelin vaimoa että se prätjänosto ei tuntuisi niin pahalta. Vaimo suuresti iloinen ja kiitollinen, siis ravuista. Monet kivat rapuillat vietetty.

Kyseessä on se ”kuuluisa” TS 250/1 joka on myös nähty meidän ralleissa aiemmin. Olen tässä pikkuhiljaa käynyt pyörän läpi ja se tuntuu toimivan hyvin. Eturengas on vaihdettu uuteen ja pientä kosmeettista ehostusta on suoritettu. Lataus mitattu ja todettu toimivan hyvin.

Kivaa kun on jotain mukavaa puuhaa näin pimeinä syysiltoina. Hyvää syksyä kaikille. ■



Tässä pieni kooste kilpakoneestani. Joka on lähinnä ”jääratakone”.

TEKSTI | Tomas Grönqvist

SCUDERIA MZ KOSKENKYLÄ

Projektin lähti käyntiin jo muutama vuosi sitten kun ostin Roveharjulta uuden ETZ rungon. Rupesin keräämään osia sen ympärille ajatuksena rakentaa ”raaserin”. Pikkuhiljaa varastooni kerääntyi kaikki tarvittavat osat. Helpointa oli asentaa alkuperäisiä osia paikoilleen, mutta pientä vaivaa oli tehdä erikoisosia kuten holkkeja ja muita pieniä osia. Niissä minulla oli apuna Dahlbergin Markku.

Karri ja Wickholmin Eki olivat suureksi avuksi osien keräilyssä. Osan löysin myös netin kautta kuten tehopyörän, satulan, takavanteen ym. pientä. Kahvat hommasi Mara minulle Kinnasta. Renkaat ostin Jawatallista Kuusankoskelta (trial-renkaat). Sähköt kytkettiin Söderblomin Lassen kanssa. Kone on nyt pelkästään akun varassa. Kaasarin toimii MZ:n oma VBF. Ilmanputsarina on Power Filter. Kierroslukumittari Mitsin oma. Ohjaustanko on joku britti.



En ole vielä päässyt kokeilemaan kaasua pohjassa koska etulokari puuttuu. Pakkasella ei juuri tarvita, mutta loska- ja mutavelissä erittäin tärkeä. Minulta löytyy myös varastossa ”kliponit” ja renkaiden vaihdolla voi ehkä ajaa asfalttiradalla myös. Trial-pyöräksi myös vaihtamalla isompi takaratas. Joten tästä saa aika monipuolisen ”hupilaitteen” tehtyä.

Jos joku saa inspiraatiota tulla ajamaan ”hupikisoja” tänne Koskenkylään niin olisi kivaa. Minulla on mahdollisuus tehdä rata pellolle, ja ”heatien” välillä voitais vaikka grillata makkaraa.

Mutta tämä vasta talvella. Toivottavasti tulee paljon lunta että saisin kunnon radan tehtyä. Ei muuta kun tallille siitä ja rakentamaan. Ja tottakai voi ajaa myös rekisteröidyillä Mitsillä (mutta ilman nastoja kiitos). ■

PS. varastossa löytyy myös venäläinen sekuntikello ajanottoa varten.



Viljandissa 12-14.06 2019

UNIC MOTON RALLI

TEKSTI | Tomas Grönqvist



Lähdettiin Lasse Söderblomin kanssa torstai-aamuna 11.06 Loviisasta kohti Helsinkiä ja pävalautalla Tallinnaan. Ajettiin suoraan hienossa kelissä Pärnuun. Majoiduttiin Aleksandri pubissa. Siellä oli jo kova meininki, kun Suomen Kustom-Susukit viettivät perinteistä ajoaan. Kyllä päät kään-tyivät, kun kaksi oikeata moottoripyörää saapui paikalle (Lassella A.J.S. 500 ja minulla MZ ETZ NVA 250. Kovin he ihmettelivät, josko tollaisilla laitteilla voi matkustaa näin pitkälle, kunnioitus meitä kohtaan oli kyllä selvästi havaittavissa.

Perjantaiaamuna herättiin pirteänä ja maittavan aamiaisen jälkeen ei muuta kun voimapyörät liikkeelle. Ajettiin itään päin ja Viljandia kohti. Matka sujui jälleen hienosti ja saavuimme aikaisin iltapäivälle rallipaikalle. Se oli Holstre Polli Vabaajankeskus. Oltiin ensimmäisten joukossa paikalla. Pikkuhiljaa porukka tuli paikan päälle, toiset ajaen ja toiset traileria vetäen auton perässä. Näytti siltä, että oli hankalampaa parkkeerata se traileri kuin moottoripyörä.

Ja kas kumma, oli aika paljon suomalaisia ajajia (noin 10 kuskia pyörineen) eikä kukaan heistä autolla. Joukossa huomasin myös kaverimme Kuusen Henkan, joten oli siellä sitten 2 kpl MZ-merkistä moottoripyörää. Ilta sujui rattoisasti rupatellen ja seurustellen. Olipa siellä nuori neitonen, jonka 500 cc B.S.A ata vanhat miehet halusivat jatkuvasti näyttämään miten heitetään Pässä käyntiin. Ja sujuihan se neidiltä hyvin.

Lauantaiaamuna klo 10.00 ajoimme letkassa Viljandin ympäristössä, matkaa kertyen noin 150 km. Vierailimme paikallisessa olutpanimossa ja pidempi paussi pidettiin Viljandin vanhan kaupungin kuppeissa, missä syötiin ravintolassa. Ja siitä sitten va-



paassa muodostelemassa takaisin Holstreen. Ilalla saunottiin ja tarinoitiin ja olutteltassa oli trubaduu-ri, joka soitti aika lujaa..... auts mun korvat.

Sunnuntaiaamiaisen jälkeen suunnattiin Tallinnaa kohti ja ajoimme pienen monsuunisateen läpi-kin. Tallinassa oli Merepäivät menossa ja meidän jahtimme Alexandra oli siellä satamassa ja pum-masimme Lassen kanssa kyydin kotiin purjelaival-la, kyllä turistit käänsivät päitään, kun lastattiin kak-si museopyörää laivan kannelle ja vedettiin purjeet ylös ja seilattiin kotiin.

ETTÄ KULKEE SE MOOTTORIPYÖRÄ MYÖS TUULIVOIMALLA. ■

TEKSTI | Timo S.

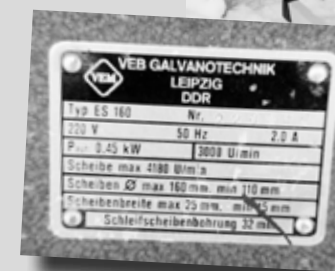
MITSINKIILLOITUSLAITE

Jo omistajaa vaihtaneessa TS:n kunnostusprojektissa vuoro-sa olivat etu- ja takapyörä. Uudet pinnat odottivat asennusta, kunhan saisi keskiöt ja vanteet puh-distettua ja kiillotettua.

Paikallinen Pinnankiristäjä-kollega A. Koponen siivosi tallis-taan kuvien penkkihiomakoneen, jonka kiittäen otin vastaan, eten-kin kun valmistuskilven mukaan

laite on ”Made in DDR”. Hioma-kivet ja suojukset pois ja rätti-laikat tilalle ja Mitsinkiilloitus-aparaatti on valmis! Jalusta on työpaikaltani sairaalasta romuksi tuomittu jokin instrumenttiteline, hydraulisella korkeu-densäädöllä.

Näillä voi tulla jo liikaakin kiiltoa... ■





Tee se itse

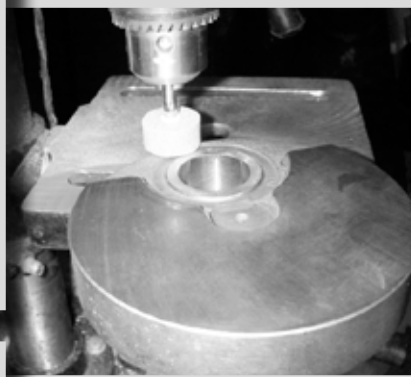
KAMPURAREMONTTI

TEKSTI | Matti

Tein itse kampiakseliin alata-pin ja se edellytti pikku hion-taa noiden pronssiprikkojen ta-kia. Muuten rutistelin sen kasaan ihan vain pultilla. Hienokierre

ja kovaa terästä sekä kierteeseen molybdeenisulfidi vaseliinia.

Hyvin toimii edelleen joskaan tasapaino ei ole parhaasta päästä. Mutta oppia tuli. ■



TEKSTI | Timo S.

SÄHKÖN-SÄÄSTÖÄ TS:LLÄ

Kesällä 2014 perheenpään suo-siollisella luvalla olin saanut puolivuosisataismerkkipäivän lohdutukseksi ostaa itse itselle ni lahjaksi moottoripyörän, jo-ka on luonnollisesti MZ, malli TS 250-1 vuodelta 1978. Hankin-taa piti tietysti ajaa mahdollisim-man ahkerasti ja tutustua sen ominaisuuksiin ja tapoihin. Al-kuhankaluuksiin kuului tulpan kastelu, mikä loppui, kun vaih-doin alkuperäisen kaasuttimen takaisin myyjän hankkiman ETZ 251:nkaasuttimen paikalle. Kai sen uudemman BVF:n olisi saanut säädeltyä toimivaksi, mut-ta en viitsinyt. Vanhassa vara pa-rempi, toivottavasti.

Kahdessa muussa Mitsissä-ni sähköä tuottaa vaihtovirtala-turi eikä sähköstä ole koskaan ol-lut pulaa. TS edustaa kuitenkin vanhempaa sukupolvea ja luot-taa kuuden voltin jännitteeseen ja huikeaan 60 watin lataustehoon.

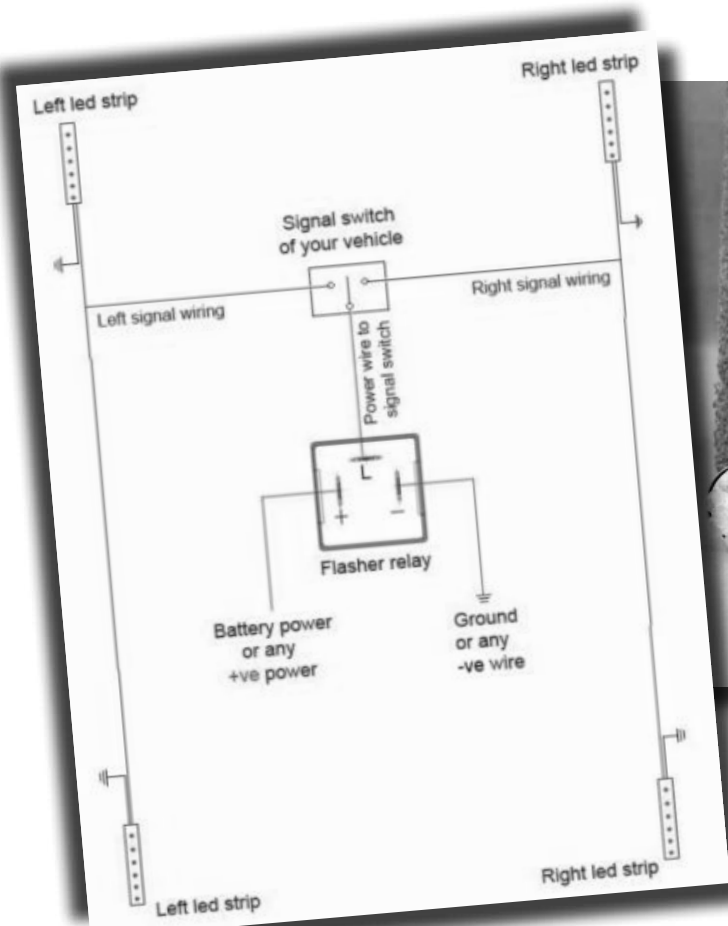
Kun jarrutti illan hämärissä ajovalo kytkettynä ja kytki samal-la vilkunkin päälle, esiintyi jon-kinasteista käyntihäiriötä ja tyhjä-käynti jäi olemattomaksi. Hetken pätkäilyn jälkeen päätelin tämän johtuvan sähköpulasta ja ehkä vä-syneestä akusta. Vähäiselläkin

sähkömiehen kyvyllä laskeskelin kulutusta: ajovalo, takavallo, jar-ruvalo, vilkku: $35+5+21+21=82w$ ja pitäisi vielä sytytyksellekin jo-tain piisata. Häiriö poistui, kun valot väänsi parkille.

Ensin mittailin latauksen, jo-ka vaikutti olevan OK. Tila-sin kuitenkin Ersatzteilkombi-nat K.Tuoviselta elektronisen säätimen, jonka arvelin toimi-van alkuperäistä luotettavammin. ETZ:ssakin säädin on elektroni-nen Ladaan tarkoitettu säädin on toiminut jo vuosia moitteetta.

Mikä neuvoksi? Vapensytytys + lataus maksaa 250 €, ei kiitos, sanoo tili. Miten vähentää kulu-tusta? Suurin wattimäärä on ajo-valossa, mutta pitäisi näkyä ja it-sekin nähdä pimeässä.

Seuraavaksi ahkeraa nettis-urffausta. Haku tuotti muutaman kiinnostavan osuman. Ameri-kasta löytyi Ebay-huutokaupassa 25W H4 polttimoa, mutta hinta ja postimaksut olivat epähalutta-vat. Saksalaisen Ural Zentralen si-vuilla on juuri oikealla pyöreällä P45T kannalla 25/25W halogee-nia, mutta tuotetta ei ole ollut saa-tavana pariin vuoteen, vaikka se listalla onkin. Samalla firmalla on kuitenkin sama polttimo PX43T



kannalla, hintaan 7.99 €. Niitä siten tilasin 3 kappaletta.

Ebaystä selasin kuuden voltin BA15s-kantaisia led-polttimoita vilkkuihin ja takavaloon. Onneksi Mitsissä on erilliset takavalon- ja jarruvalopolttimot. Kiinan pojilta sopivia löytyikin kuhunkin tarkoitukseen ja vielä niin että hinta sisältää postikulut.

Oheisista kuvista selviää, minikälaisia polttimoita mihinkin tuli sekä ajovalopolttimon vaatima askartelu. Vilkut eivät tietenkään toimineet, vaikka pyörän releessä luki sen oleva elektroninen, ledien kuorma ei relettä herättänyt, paloivat vain koko ajan.

Taas siis Ebaytä selaamaan. Tällä kertaa osa tuli rakkaasta länsinaapurista Ruotsista melko kohtuuhintaan. Ainoa puute on,

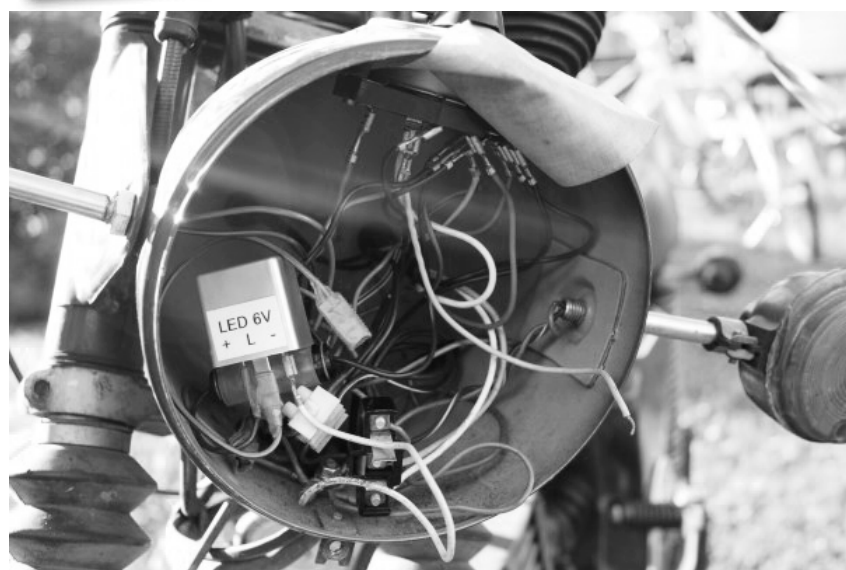
että vilkkujen merkkivalo jää pois toiminnasta.

Kaikentietävästä netistä löysin joitain ohjeita, kuinka voisi kytkeä vilkkujen johtoon diodin kummallekin puolelle estämään ei-toivotun puolen toimintaa, mutta en viitsinyt moiseen ryhtyä, kunhan toimivat.

Miten nämä modernisoinnit

sitten toimivat? Itse monttöörinä tietysti väitän, että hienosti! Uusi akkukin saattaa vaikuttaa. Ledien näkyvyys on ihan hyvä. Jos oikein nipo on, niin eron tavalliseen lampolttimoon tietysti huomaa, kun vilkussa on 9 pientä lediä ja jarruvalossa 18. Takavalon on yhdellä ledillä eikä siinä eroa juurikaan erota.

Ajovalossa 25 wattia tuntuu etukäteen vähältä ja sitä se tietysti onkin, mutta yllättävän hyvin sillä syysillassa näkee ajaa ja muille tielläliikkujille se on tarpeeksi kirkas, niin että erottavat lähestyvän Mitsin. Iltahämärässä myös muuten huomasi, että pitäisi ostaa uusi visiiri. Vaikuttaa paljon näkemiseen! ■



Toim. huom.

Hyvä juttu, Timo. Liitänpä tähän pari sanaa, tai lausetta, koska ajoin n. 68000 km samanlaisella TS 250-1 1978:lla. MZ:n alkuperäinen 6 V:n säädin on hyvin valmistettu, samoin kuin suojattu elementeiltä, mutta joskus vuosikymmenien mittakaavassa kärjet ja liittimet kannattaa puhdistaa, kuten kaikkialla muuallakin pyörässä, erityisesti *jokaisen* maajohtimen liitoksen puhtaus.

Sulakerasiaa et mainitse ollenkaan. Se kannattaa puhdistaa kokonaan perusteellisesti ja varustaa "nykyaikaisilla" sulakkeilla ja varmistaa silloin tällöin kosketuspintojen kirkkaus - DDR:ssa valmistetut alkuperäiset sulakkeet ovatkin varmaankin kaikkialla hapertuneet, jo nyt, tomuksi...

mutta itse sulakerasiaa ei tarvitse koskaan vaihtaa se on, kuten relekin, suunniteltu kestävänsä ikuisuuteen saakka...

Yleensäkin MZ:n sähkölaitteet ovat pomminvarmoja, kun ne vain on pidetty puhtaina eikä niitä ole menty ronklaamaan - jos ongelmia esiintyy, syy on paljastuu samaksi kuin koko järjestelmässäkin: toiminnan puhtaudesta ei huolehdittu ja johdon laadussa oli periaatteellista sanomista: MZ:t on varustettu DDR:ssä valmistetulla sähköjohdotuksella, missä vähäinen kuparimäärä aiheuttaa sen, että johto ei välitä kaikkea virtaa edelleen sinne missä sitä tarvittaisiin, tämä korostui selvästi 50- ja 60-lukujen zschopaulaisissa... ja kuten

historia osoitti, tämä ominaisuus voimistuu johdon vanhetessa - muttei sentään missään vaiheessa koskaan ole liudennut samanlaiseksi seitiksi kuin se ranskalainen johdotus, jota olen nähnyt parin tuttavien Renault Méganesa... - kunhan puhtaudesta huolehditaan, huomaa, että TS on rakennettu kaikin puolin paremmin kuin koko DDR:n järjestelmä, suunnittelusta lähtien, kestävänsä mitä vain.

Pidän TS250-1:n 6 V:n sähköjä kaikkein luotettavimpana MZ:n järjestelmistä, koska mikäli jokin häiriö tulee, matalajännitteinen vähävirtainen järjestelmä ei tuhoudu samalla jostakin muualtakin eikä tuhoa itseään.

Keijo

MYRSKYLYHTY- AJO 2019



Tervehdys Ajajat. Henkilökohtaisesti minun yhdeksäs Myrskylyhtyajoni alkoi joitain viikkoja ennen varsinaista tapahtumaa. Tiedustellessani rallin ajankohtaa sain luvan myös sen järjestämiseen. Tällaisen rallin järjestäminen on helppoa kuin heinänteko. Edellisvuosien tapaan Camping Sysmä sai toimia rallipaikkana. Muutama sähköpostiviesti ja puhelu alueen emännälle ja homma oli siltä osin valmis. Onneksi meillä ajajilla on hyvän porukan maine, kiitos siitä kuuluu teille osallistujille. Kombinaatin internetsivuille saatiin asiasta tiedotetta ja puskaradio laitettiin soimaan.

Tänä vuonna sain rouvankin innostumaan, niinpä sivuvaunusakin oli kyytiläinen. Perjantaina lähdettiin matkaan, kun oli ensin töistä päästy ja kampeet köytetty sivuvaunun tarakalle. Vaikka matka Lammilta Sysmään on suhteellisen lyhyt, venähti matka-aika reiluun kolmeen tuntiin. Kävimme tosin tullessa Vääksyn majakkapaviljongissa päivällisellä (lue pitsalla). Perille päästiin illan jo hieman hämärtyessä siinä iltaseitsemän jälkeen. Perille päästyämme kyy-

tiläinen ja kuski olivat sen verran kohmeessa, että lämmin kaakao ja tee tekivät terää.

Paikalla oli jo ainakin kymmenkunta ajajaa, osa vanhoja tuttuja ja loput tulevia tuttuja. Rouvan kanssa pääsin oikein mökkimajoitukseen, yksin olisin nuukuuksissani harrastanut edellisten vuosien tapaan telttailua, sillä siitä ei elokuun lopulla moottoripyörällä saapuneilta peritä maksua. Loppuilta menikin hyvässä seurassa kuunnellesa toisten reissuista ja omista rupertellessa paikallisen panimon tuoterepertuaalia maistellessa.

Lauantaiaamuna loistavan aamupalan nauttineena pohdin yksinkertaisten asioiden kauuneutta. Luonto, kylläinen olo ja hyvä seura, voiko muuta pyytää, niin vastasin itselleni, että ei voi. Uskon että muutkin osanottajat kokivat tilanteen rentouttavaksi. Ai niin, järjestäjän ominaisuudessa olin kehitelty kiertojäsen ja sille startattaisiin klo 11.00. Kohteena oli Kalkkisten kanava sekä legendaarinen kulttuurimesta ManiBaari. Syksyn sää pelotteli sateen uhalla ja kiertojäsenille osallistuivat vain päättäväisimmät ajajat.



Muutaman pyörän letkana lähdimme matkaan. Ajoin letkan kärkenä uljaalla Neuvostoliiton suunnitelmatalouden valmisteella, joten ylinopeudesta ei tule kenellekään sakkoja tällä reissulla. Ajoimme pidemmän reitin kautta kanavalle, johon kävimme porukalla tutustumassa. Meillä kävi hyvä tuuri, kun siellä ollessamme sattui pienveneitä kulkemaan kanavan kautta, tarjoten meille näytöksen Suomen ellei peräti Euroopan suurimman sisävesikanavan sulutuksesta. Takaisin päin lähdettäessä kävimme kahvilla tässä kulttuurinhelmessä, ManiBaarissa. Takaisin ajoimme samaa reittiä kuin tullessakin, aurinko paistoi ja suomalainen maalaismaisema hiveli silmiämme näytävyydellään. Päästiinpä ajamaan ralliautojen kanssa, kun olivat siirtymätaipaleella erikoiskokeiden välillä. Perillä majoituksessa odottikin jo lämmin ruoka.

Ajomme aikana oli paikalle saapunut muutamia ajajia lisää, joten osanottajia oli reilut kaksikymmentä. Iltapäivä meni perinteisesti muiden pyöriä katsellessa ja kaikesta niihin liittyvästä turinoidessa.

Illalla kello kuusi sytytettiin perinteisesti lyhdyt. Hämmästelin, ettei ollutkaan vielä pimeää, no sekin selvisi, sillä olimme viimevuoden verrattuna viikkoa aikaisemmassa ajankohdassa. Tiedustelin paikalla olleilta, onko paikka ja ajankohta sopiva myös ensivuonna pidettävään myrskylyhtyaioon, yksimielistä oli porukka kuin politbyroon kokouksessa (itse en kyllä ole ollut koskaan siellä paikalla). Ilta jatkui saunoen, uiden ja makaraa paistaen, kivaa taas oli ja pitkälle sunnuntaille vierähti.

Sunnuntaiaamuna sää suosi meitä auringon paisteella, joka jatkuikin sitten kokopäivän. Taas loistavan aamupalan jälkeen aloitimme pyörän pakauksen ja mökin siivouksen. Heitettiin ajajien kanssa vielä muutama viimehetken keskustelu, tarkistukset koneelle, kuskille, kyytiläiselle ja eikun matkaan. Kotimatka sujui ilman kummalluksia ja huomattavasti nopeammin kuin tulomatka, mistähän johtui? Kotitalissa romppeita purkaessa tuli hyvä mieli siitä, että saa olla mukana tällaisessa ainutlaatuisessa porukassa. ■





Hyvä 250 yleiskäyttöön.
Tankin polvikumit sijaitsevat miellyttävissä syvennyksissä suuren 4.5 gallonan tankin takaosassa.

Motor Cycle Maaliskuu 1970

MZ ETS 250 KOEAJO

Suurimmalla osalla Britannian markkinoilla olevista 250-kuutioisista on kilpataustaa. Kaksisylinteristen Korkeat huipputehot edellyttävät väistämättä viisinumeroisia kierroslukuja, kapeaa käyttökelpoista tehoaluetta ja viittä tai kuutta vaihdetta.

Viimeisin varttilitran MZ - yksisylinterinen nelivaihteinen ETS250 Trophy Sport -soittaa kokonaan toisenlaisia nuotteja. Tosin silläkin on kilpaverta suonissaan - valmistaja väittää olleensa useita vuosia tiennäyttäjänä modernin ratakilpamoottoripyörilyn saralla - perintötekijät tosin johtavat enemmän niihin huomattaviin pyöriin, jotka kuljettivat Itä-Saksan joukkueen ilmiömaisesti kuuteen voittoon seitsemästä viimeisestä ISDT-kisasta.

KÄÄNNÖS | Timo Salminen

Urheilullisilla mittareilla tarkasteltuna Trophy Sportin 21 hv saattaa vaikuttaa vaatimattomalta. Mutta se tosiasia, että tuo teho tuotetaan niinkin alhaisella kierrosluvulla kuin 5200-5500, todistaa erittäin tehokkaasta kaasujen vaihdosta sylinterissä.

Näin ollen vääntömomentti on hyvä, käyttökelpoista tehoa löytyy käytännössä läpi koko kierroslukualueen.

Koska pyörä on jopa 250-kuutioiseksi kevyt, kiihtyvyys ohitukseen on hyvinkin ripeää.

Uusi, suuri punainen polttoainetankki ja haitarikumein varustettu uusi teleskooppihaarukka sekä siihen kiinnitetty ajovalo antavat Trophy Sportille koreaman ulkonäön aikaisempaan

muotoiluun verrattuna, ja häviämättä yhtään laadussa.

Kuten kaikissa MZ-malleissa, erityistä huomiota on kiinnitetty kosteuden sietämiseen. Pahimmassakin ajokelissä kaikki katkaisimet toimivat, ketju pysyy öljyttynä eikä moottori jätä tahitiakaan väliin.

Puhtaanapito on lasten leikkiä, huollontarve vähäinen ja bensiininkulutuskin kohtuullista.

Ajoasento osoittautui kompaktiksi ja miellyttäväksi niin lyhyille kuin pitemmillekin kuljettajille. Tankki on sopivasti reisien välissä, ohjaustangon laitteet sormien ulottuvilla ja polkimia voi käyttää siirtämättä jalkoja tapeilta.

Istuin tarjoaa reilusti tilaa matkustajalle ja takaiskunvaimenti-

mien kuormansäätö käy hetkessä kiinteiden säätövipujen avulla, joten säätö on aina helposti kohdallaan, päin vastoin kuin [joidenkin toisten valmistajien] iskunvaihtimissa, joiden säätöön tarvitaan erillistä työkalua.

Olettaen että bensiinihana oli suljettu sammuttaessa, uudelleen käynnistys onnistui tavallisesti enintään kahdella polkaisulla.

Ilmansaannin rajoittamisen sijasta rikastinvipu avaa ylimääräisen bensiinisuihutin. Suutin on valittu hyvin kylmää Itä-Euroopan talvea varten, joten se riittää hyvin Englannin säihin. Mikäli moottori ei käynnisty toisella potkulla, on suositeltavaa sulkea rikastin ennen seuraavaa yritystä.

Kuten kaikissa kaksitahtisissa,

tyhjäkäynti on hieman epätasainen, mutta kuitenkin hidas ja luotettava, kun vähän avaa kaasua.

Alhaisella tyhjäkäyntinopeudella ykkösvaihteen voi kytkeä äänettömästi. Kuitenkin kampiakselille sijoitetulle kytkimelle on luonteenomaista vedon kytkeytyminen melko äkkinäisesti lyhyellä kytkinkahvan liikkeellä, joten kytkinkahvan käyttö vaatii tarkkuutta, varsinkin kovassa kiihdytyksessä.

SYNKRONOI

Vaihdepolkimen liike on pitkänpuoleinen ja ylöspäin vaihtoa säästi useinmiten rattaiden kytkentätappien lievä kilkatus. Ilmiön voi välttää nopeilla vaihdoilla.

Alaspäin vaihtaminen sujui äänettä antamalla pieni välikaasu.

Pakoääni on erittäin hiljainen, kaikki mitä kantautuu ajajan korviin on vähäinen imuääni.

Ajaminen kaupungissa ja ruuhkassa on kevyttä. Tasainen veto kävelyvauhdissa ykkösellä on hyvä ominaisuus, mihin vaikuttanee myös kumivaimennettu takarattaan kiinnitys.

Maantienopeuksilla ajo-ominaisuudet ovat yhtä nautinnolliset. Ohjaus on tarkka sekä kevyt ja jousitus - 6" jousto edessä ja 4" jousto takana - tarjoaa tarpeellisen määrän sekä mukavuutta että kuormankantokykyä. Tässä on hyvän jousituksen tunnusmerkki: toiminta on huomaamatonta eli hyvää.

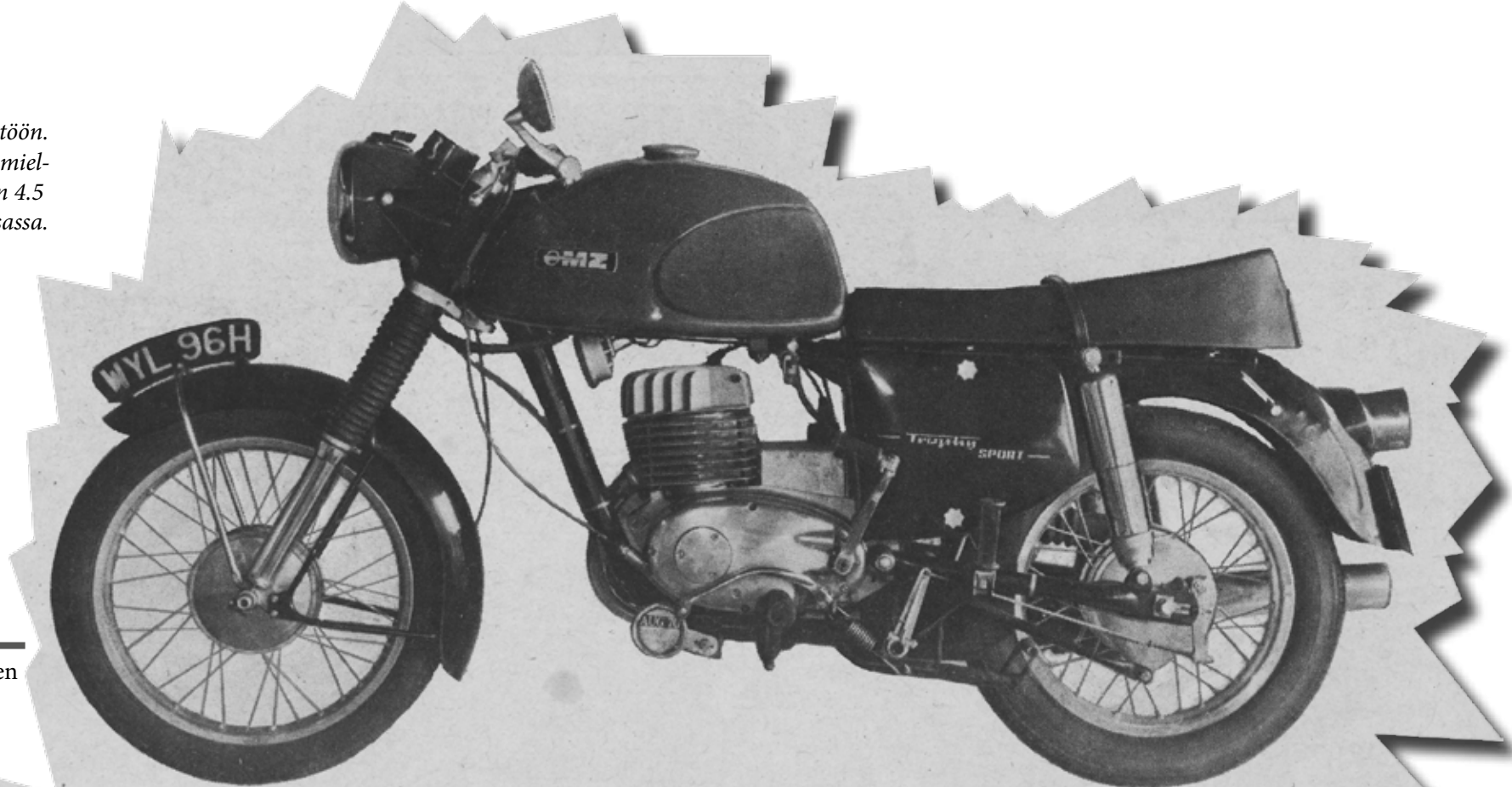
Keskiverto-olosuhteissa oli mahdollista ylläpitää 70 mph (n. 112 kmh) nopeutta kiertämällä kaasukahvaa n. puoliväliin.

EDISTYKSELLINEN

Kova vastatuuli ja pitkät vastamäet vaativat enemmän kaasua ja välillä nopeus laski n. 5 mph. Kurjimmassakin olosuhteissa tasainen 60 mph (96 kmh) nopeus oli saavutettavissa kolmosvaihteella.

Kilometrinäyttöinen nopeusmittari näytti huippunopeudella n. 3 mailia liikaa elektronisesti tarkistettuna.

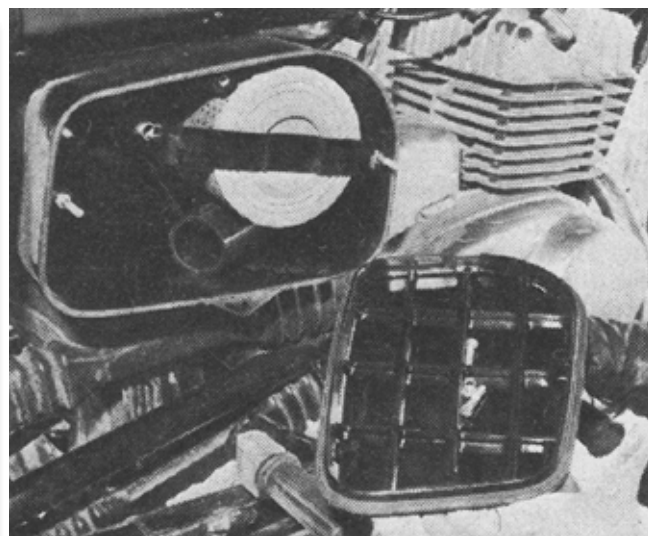
Jarrujen voimamantarve oli vähäinen. Molemmat jarrut toimivat pehmeästi ja riittävän tehokkaasti. Jarrut toimivat harvi-



243 cc MZ Trophy Sport



180 cm:n pituinen ajaja koki ajoasennon miellyttäväksi, samoin myös paljon lyhyemmät ajajat. Pitkä kartiomainen äänenvaimentaja on erittäin tehokas ja purettavissa puhdistusta varten.



Esimerkki kosteussuojauksesta on, että etujarruvaijeri menee jarrurummun sisään, jonne jarruvipu on piilotettu. Sylinterin ja kannen rivoissa on ääntä vaimentavat kumit. Kuvateksti oikealla: MZ:n ilmansuodatus on epätavallinen ja samanlainen kuin motocross-pyörissä. Ilma suodatetaan, kun se imetään suureen tiivistettyyn koteloon, josta ilma siirtyy suuren vaihdettavan paperisuodattimen läpi kaasuttimeen.

naisen hyvin progressiivisesti.

Oheinen taulukko näyttää ajoamatkat gallonalla kohtuullisilla nopeuksilla. Moottorin seosvoitelu 33:1 takaa myös alhaisen öljynkulutuksen.

Iso etu pitkällä matkoilla on 4.5 gallonan (20.5 l) polttoainetankki. Varatankki riittää n. 20 mailin (32 km) ajoon. Kun on joutunut varatankille, voi huoletta bensiiniaseamalla tilata 4 gallonaa bensaa ja pintin öljyä.

Ajovalon pitkät ovat riittävät ja lyhyissä on terävä leikkaus, jotta vastaantulijat eivät häikäisty (6 V Mitsin valoista!! suom.huom.)

[Pyörä on uusi, siis hapettumattomat sähköjohdot, -laitteet ja liittimet sekä uusi akku. MZ:t oli alettu varustaa jo kymmenisen vuotta tätä pyörää aiemmin epäsymmetrisellä päävalon lasilla. Toim. huom.] Ohjaustangon vasemmassa katkaisimessa on pitkien valojen väläytys sekä äänimerkin painonappi.

Virtalukossa on myös valokyt-

kin ja parkkivaloasento sytytysvirta poiskytkettynä. Virtalukossa on myös akku/puolasytytykselle epätavallinen hätäkäynnistysasento, jonka avulla pyörän voi käynnistää, vaikka akku olisi tyhjentynyt.

Pyörässä on kattava hyvälaatuinen työkalusarja ja rengaspaikkarasia, joille on lukittava tila istuimen takaosassa.

Huolto on yksinkertaista ja harvat huoltokohteet ovat hyvin esillä. Äänenvaimentimen sisäosat ovat irroitettavissa puhdistusta varten, kuten myös bensiinisuoletin, jonka voi puhdistaa irrottamatta bensaletkua.

Umpinainen ketjusuojaus on edelleen tehokkain mahdollinen, vähentäen säädön tarvetta. [Pyörän varusteisiin kuuluu] tehokas ilmapumppu, jonka kumihatulla suojattu suutinpää sopii suoraan venttiiliin ilman väliletkeä.

Nopeasti irroitettavan vasemman sivukotelon takaa löytyy akku, jännitteensäädin, sytytyspuola ja kaksi sulaketta. Vastaavasti

oikean puolen kannen alla on valtava ilmanpuhdistin. Ilma suodatetaan sen mennessä koteloon ja ilmankulku kaasuttimelle on esteetöntä – järjestelmä parantaa moottorin ilmansaantia.

Vaikka ETS250 Trophy Sportin hinta on kilpailukyistäkin parempi siinä on hienoja ominaisuuksia: eivät ainoastaan sylinterinkansi ja sylinteri ole alumiinia, vaan samaa materiaalia ovat myös vanteet, kytkin- ja etujarrukahvat runkoineen sekä tankinkorkki.

Lisäksi varustukseen kuuluu taustapeili, ohjauslukko, vapaan merkkivalo ja kaasuttimen suojakansi. Osien liitoksissa on monin paikoin käytetty kumitiivisteitä, jopa työkalukotelon kannessa.

Moottoripyörän, jolla on tällaiset sukujuuret, voisi olettaa olevan vankka, vakaa, työteliäs, väsymätön ja huonoa säätä kestävä.

Trophy Sport on kaikkea edellämainittua. Lisäksi se on edullinen ostaa ja käyttää, erinomainen hinta-laatusuhde. ■

TEKNIKKANURKKA

MOOTTORI

Koko ja tyyppi: 243 cc 69 x 65 mm kaksitahtinen, yksi sylinteri, sylinteri ja kansi kevytmetallia. Laakerit: kampiakselilla kolme kuulalaakeria, voitelu vaihdelaatikosta. Häkillinen neulalaakeri kiertokangen ylä- ja alapäässä. Seosvoitelu 33:1 Puristussuhde 10:1 Kaasutin: koteloitu 28 mm BVE, yhtenäisrakenne, rikastin, jonka käyttö vivulla ohjaustangossa. Ilmansuodatin vaihdettavalla paperielementillä Kaksi polttoaineensuodatinta Ilmoitettu teho 21 hv @ 5200-5500 kierr./min.

VOIMANSIIRTO

Ensiöveto hammaspyörin, toisioveto koteloidulla ketjulla 1/2 X 5/16" Monilevyinen märkäkytkin kampiakselin vasemmassa päässä. Vaihteiden välitykset 14.41, 9.37, 6.39, 4.79 :1 Moottorin kierrosnopeus nelosvaihteella 30 mph (48 kmh) 2000 kierr./mi.

SÄHKÖLAITTEET

Akku-puolasytytys 6 v, hätäkäynnistyskytkentä, 60/90W tasavirtalaturi ja lataussäädin, akku 12 Ah Ajovalo 6.5" 35/35W. Pitkien valojen väläytys, kaksi sulaketta

POLTTOAINETANKIN KOKO

4.5 gallonaa, 20.5 litraa

JARRUT

Edessä ja takana rumpujarrut 6.5", jarruvivusto koteloitu rummun sisälle.

RENKAAT

Pneumant 2.75 x 18 edessä, 3.50 x 16 takana

JOUSITUS

Teleskooppihaarukka, progressiiviset jouset ja kaksisuuntainen hydraulinen vaimennus. Takana keinuhaarukka, kaksi hydraulista vaimenninta, joissa kaksiasentoinen esijännityksen säätö kiintein säätövivuin.

MITAT

Akseliväli 54.5", maavara 6.5", istuinkorkeus 30.5" kuormaamattomana

PAINO

300 lb (136 kg) sisältäen 2,2 l bensiiniä

SUORITUSKYKY

Motor Cyclen koeajajien ajamana testiradalla Huippunopeus: 80 mph (128 kmh) ajajan paino 63,5kg päällään yksiosainen sadepuku Suurin saavutettu nopeus: 84 mph (135 kmh) voimakkaassa sivutuulella Hidastuvuus: 48 kmh-0 kuivalla asfaltilla 9,14 m Kääntösäde: 4,42 m Pienin nopeus nykimättä suurimmalla vaihteella 25,75 kmh

PAINO/cm³

0,55 kg

Jos vastaanottajaa ei tavoiteta, palautus osoitteeseen: VEIJO KINNUNEN, SAINSAKONTIE 57, 68230 LOHTAJA

