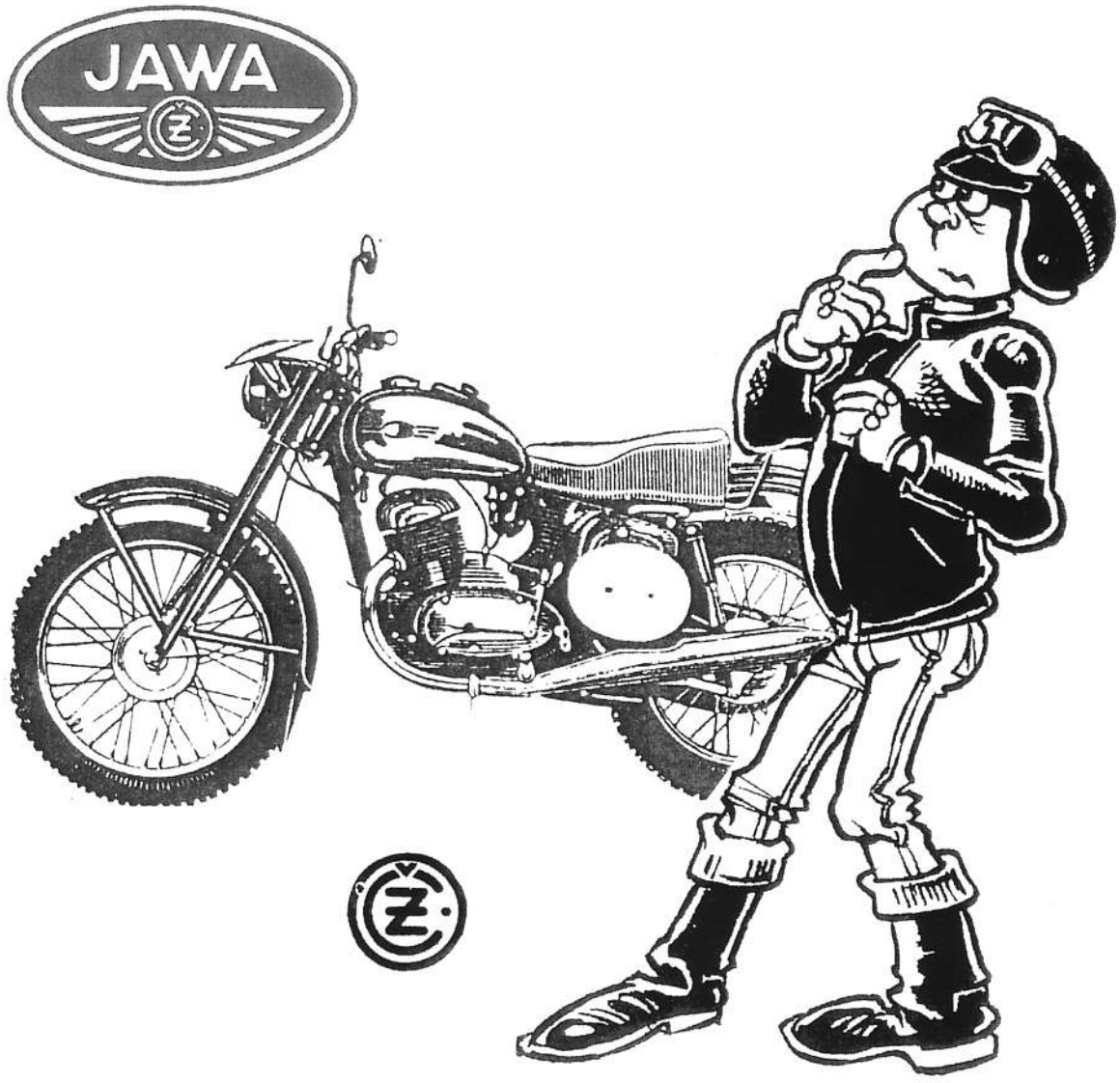
Seitsemäskymmenes toinen.....

Jawasakkilehti : 72



2 / 07

Lokakuu 2007

Tiedotuksia :

Kädessäsi on uusin Jawasakkilehti. Taas myöhässä, mitenkäs muuten mutta se tulee kuitenkin kaikesta huolimatta! Tässä numerossa on lähinnä kuluneen kesän tapahtumia jne..., yritetään saada taas seuraava lehti aikaiseksi vuodenvaihteen tuntumissa.

Ja tässä heti alkuun tulevia tapahtumia:

Ehkä tärkein tulevista tapahtumista on vuoden 2008 Jawasakkiajo, joka on 25-vuotis juhlaralli. Vastuu sen järjestelyistä on etelän Jawaharrastajien harteilla. Näin ollen ajot järjestetäänkin Riihimäellä Lempivaaran Leirintäalueella, joka on todella mahtava paikka kyseiselle ajolle. Siellä on ennenkin järjestetty vastaava ajo, siellä on joskus ollut Veteraanirallikin, Indian-ralli jne.. joten siellä osataan hommat rutiinilla. **Ajankohta on 13-15.6.2008.** Mökkejä riittää, on hyvät telttailualueet ja asuntovaunuihmiset on Lempivaarassa erityisesti otettu huomioon. Toivon mukaan pystyn seuraavassa lehdessä kertomaan tarkemmin ajoista ja niihin liittyvistä asioista, mutta tässä kuitenkin jo puhelin-numero, josta voitte alkaa tekemään mökkivarauksia. **019-719200.** Suosittelen tekemään ne hetimiten, näin varmistat katon pääsi päälle! Mökkejä löytyy 2, 4, 6, 8, hengen ja kannattaakin etukäteen sopia omissa porukoissa lähtijät ja yksi tilaa mökin. Näin homma toimii jouheimmin. Ymmärsin, että alueella on mökkien lisäksi jotain muutakin majoitusta muutamalle. Alueella on yksi 15-hengen mökki, joka on varattu järjestelyporukalle. Huomioitavaa on myös se, että kun tilaatte mökin mainitsette **Jawasakkiajo 2008!**

Lehden välissä on taas näin vuoden lähestyessä loppuaan pankkisiirtokuitti kerhomaksun hoitamista varten. Maksuhan on 13€ vuoden loppuun mennessä. Jos joku 70-vuotias, joka on minulle ikänsä ilmoittanut saa maksulapun niin älkää maksako, vaan ottakaa yhteys toimitukseen, jotta saadaan asia päiväjärjestykseen. Ja taas muistutukseksi vanha asia; Jos maksaja on joku muu, kuin jäsen, avovaimo, isä,äiti, tai joku yleensä muun niminen, kuin jäsen, laittakaa sen henkilön nimi maksulappuun, kenen maksusta on kysymys!
Pankkiyhteys: AKTIA-Kerava 405569-242812 /Veikko Koski

Tiesittehän sen, että Vesa Simpanen Iittalasta ei enää toimi Jawan maahanruojana. Hän myy edelleen ainakin 2-tahtiset 350cc, joita on varastossa ja hoitaa edelleen varaosat vanhempiin Jawoihin. Simpasen puh. 03-6725619
Uusi Maahantuoja on: **JAWA MOTORS OY** Lummetie 16 A5 01300 Vantaa. Asioita hoitaa Leo Laine Puh. 040-5585688 ja fax 09-8237233+ **leo.laine@jawa.fi**

-Kantakorttien jäljennöksiä voi perätä AKELTA (Ajoneuvohallintokeskukselta) puhelimitse 0100 7800 klo.8.00-16.15. Nykyisin katsastuskonttori vaatii AKEN paperin rekisteröidessä. Usein sitä ei löydy, mutta AKE lähettää todistuksen myös kielteisessä tapauksessa, joka myös täytyy olla katsastuksessa esitettävänä.

Jawaan sopivaa kultaraidoitusväriä saatavana. Väriä tuo maahan ja myy Jussi Alasalmi Peräseinäjoella. puh. on 0500- 265324. Purkin koko on 236ml . www.alasalmi.com Valikoimassa on myös raidoitukseen tarkoitettuja siveltimiä! Valitettavasti kultaväri on kalleinta, mutta kannattaa ehkä ostaa purkki vaikka pienellä porukalla.

-Kromia pintaan! A_KROMI KY. Salo. Kyselyihin vastaa Jäsky. Puh.0400-925356

Uudet Jäsenet :

Harlin Kauko
Tukkilantie 50
06500 Porvoo
040-5003571
Jawa 360 -70 350 2 2-T EMR

Heinilä Kosti
Olkiluodontie 90
27150 Lapinjoki
0400-737436
Jawa 11 -53 250 1 2-T TB-650 AR,T

Koivusaari Aarne
Karstaperäntie 80
62900 Alajärvi
06-5574763
Jawa CZ 353 -57 250 1 2-T MB-879 EMR

Laine Jukka
Rautjärventie 30
17610 Auttoinen
0400-818222
Jawa 354 -60 350 2 2-T HZ-239 EMR
STD Sport

Mäkelä Mikko
Haantie 55
13500 Hämeenlinna
044-2927927
CZ 480-01 -62 250 1 2-T CI-630 AR

Nurmi Unto
Korpikyläntie 76
04300 Tuusula
0400-810168
Jawa 360 -72 350 2 2-T T

Näivä Pekka
Harjutie 9
54850 Kuukanniemi
0400-151177
Jawa 354 -64 350 2 2-T SY-649 AKR

Rautavuori Esko
Tammitie 1
04480 Haarajoki
0400-411449
Jawa 354 -61 350 2 2-T ML-3 EMR

Reiman Aarne
Vaahterantie 14
05830 Hyvinkää
0400-489310
Jawa CZ 450 -65 175 1 2-T UJ-843 T

Saarinen Tuomo
Kaasmarkuntie 589
29310 Kaasmarkku
0400-159311
Jawa 559 -64 250 1 2-T MC-632 EMR

Taivainen Pertti
Jänismäentie 4
01260 Vantaa
040-5546173
Jawa CZ 353 -58 250 1 2-T AKR

Volotinen Erkki
Haravapurontie 20
82900 Ilomantsi
040-7677524
Jawa CZ 353 -55 250 1 2-T AKR,T

Vuorinen Joni
Kirvesjärventie 73
29640 Pomarkku
050-5377820
Jawa 360 -69 350 2 2-T T,AK

Tervetuloa Jawasakkiin !!!!!

Jawasakin markkinat:

Jawan uusia ketjusuojia typ. 11/18 ja CZ 150 alk. 50€. Pakoputken alu/kruunumutterit 30€/pari. Kytkimen kitkalevyt 5kpl.48€. 110mm/120mm kromipinnoja 34€ sarja, typ.11/18 pinnat 42€/ sarja. Jawa/CZ M-rengassarjat ylikokoja. Kärjet, hiilet, virtaavaimet, polttimot, tulpat, ohjaus+satulalukot.
Typ. 11/353 kansi+alatiiviste 6€, typ. 18/ 354 8€ sarja. Takaisk. kumipuslat 4kpl, 17€. Jawa/CZ uusia mäntiä eri malleihin, kysele! Jarru,kytkin, kaasuvaijerit. Lyhdyn lasit, kromikehykset, kumiosat, moottorin pultit, ym.. Jikow kaasuttimet alk. 35€/kpl, käytettyjä/huollettuja. Jawa 353/250 kunnostettu kone, kysele!. Kampiakselin keskilaakerit typ.353/559, 354 ja 356 kysele! Varaosamoottoreita: Typ. 450, 355, 356, 353, 354, 360, CZ 150, Cezeta 175cc. Moottorit osittain purettu. Tied.
Veikko Väyrynen, 050-3528060

Sekä uudet, että museojawat Siilinjärveltä!! Myös varaosia uutta ja käytettyä. Mitas renkaita hyvä valikoima. Suoritan alumiinikiillotusta ja Jawan kromiosien hiontaa ja kromausta. Lisäksi ostaisin CZ-150 1952-53 paperit! Soita ja kysy lisää!! MP-Vartti OY/ Raimo Karekallio/ Huom! uusi osoite on: Jokitie 10 71800 Siilinjärvi. 0400-814600 ja kotisivut. dna internet.net/rengas

Jawa 125cc täysin kunnostettu kampiakseli. Hp. 80€. Arto/Masala 0400-818162

16,18 ja 19" vanteita,pinnoja, 175cc250cc+350cc mäntiä, kiertokankia, kiertokangen korjaussarjoja. 559+360 takalyhdyn laseja ja kumeja, vaijereita, 559/360 satula, sikarimallin äänenvaimentajat. Isopyöräisen äänenvaimentajat, 250/350 kaasari, kytkinlevyjä. Isopyör. ohjaus tanko, ym... uutta osaa. Myös uudempiin Jawoihin 634,638+640. Kärjetön sytytys/6v/100w. Vaihtovirtalaturi vm.-49-75, myös 12v ja uudempaan tyyppiin 638+640 heti varastosta. Timo Mononen 0400-648826.

Myyn erikuntoisia Jawa projekteja; Typ.11 vm.1952 ja 1954, typ. 354 isopyöräinen Sport vm.6?. JawaCz 150 vm.1954 (pikkupyöräinen), CZ typ.455 ilman konetta, "Rottapyörä" 353 typ-559 koneella, Jawa 50 "lypsyjakkara"-projekti (3kpl), automaatti Jawamopoja 3kpl. CZ 150 vm.-50-54 kunnostuskelpoinen tankki, Jawan runkoja typ.18,353,354 ja Velorex sivuvaunun runko. Lisäksi Ase-Capri skootteri ja pari Riga merkkistä mopoa. Ajokuntoinen harvinainen Hanomag Garant kuorma-auto vm.1963. Rompetorimyyjille autokuormallinen erilaisten mopojen, autojen ja moottoripyörien osia.
Tavarat sopuhintaan, myös vaihto 20-luvun Chervoletin osiin. Terveisin Veijo Ahokas/Vierumäki 0400-996353

Jawa 353 vm.1959, 250cc rekisterissä VZ-278 (alkuper.) Kärjetön sytky, mustilla alkuper. kilvillä, sini/harmaa Suomipyörä. hp.850€. Lisäksi Sixin uusi kiksin poljin 40€. Tiedustelut Markku Axberg/Kokkola 040-5901952

Jawa Six-Days S553, vm.1958 museorekisterissä, (Vmpk:n luettelon mukaan ainoa ko. vuosimallin S553.) Valm. n:ro 000010. Mukana seuraa varaosia ja 60-luvun loppupuolen rasvahaalari ajoasu (Barbour) ja saman ajan saappaat.
Talvi tulossa! Jos joku tarvitsee hyvän moottorikelkan, tässä olisi SKI-DOO Touring 380 F, vm.2002. Ajettu vain n.400km. Tied. 040-8317423

Ostan:

Jikov kaasuttimen typ. 2932 SZ. Kaikenkuntoiset ja irto-osatkin kyseiseen kaasariin kiinnostaa. Martti Nieminen/Jämsä 040-7347821

Hyväkuntoiset pakoputket+vaimentajat Jawa typ.634. Myös kohtuuhintainen varaosapyörä kiinnostaa. Vast. Jorma Kärki 040-8619896

Tiedoksi kerholaisille:

Suoritan ammattitaidolla mm. Hiekkapuhallusta, kaapissa tapahtuvaa muovirae-,teräs-,alumiinioksidi-ja lasikuulapuhallusta, sekä jauhepolttomaalausta ja lakkausta. Lisäksi valmistan seuraavia osia Jawoihin: Rekisterikiinnityspeltejä, kurasuojan valkoisia peltejä, ketjusuojan suojapeltejä , pyöreitä, pressurautoja Sixiin, pikiakun kansimuoveja, sivuvaunun kiinnitysosia, lasikuituisia satulan pohjia, lasikuituisia takalokasuojan etuosia, lasikuituisia kotelon pohjia, ohjauksen kiristysosia Sixiin+sotamalliin. Sota-Jawan tavaratelineitä ja rekisterikilven taustapeltejä. Jawa typ. 11+18 lasikuituisia satulan pohjia. Kaikki metalliosat jauhepolttomaalattu. Lisäksi valmistan numerokilpiä pellistä, alumiinista, lasikuidusta ja muovista, sekä lasikuituosia eri pyöriin. HVA, KTM, CZ Valmistan Jawa Sixiin ja sota-pyöriin: Numerokilpi kupera eteen, roiskepelti eteen, etulokasuojan sivupellit 2kpl valkoinen, prikkoja etuiskarin päihin ja lasikuidusta takalokasuojia, satulan pohjia, etulokasuojia kahta mallia Sixi+Motocross. CZ motocross takalokasuojia. Kysellä voit seuraavasti:
T:MI Jouko Koli
Untolantie 40 05820 Hyvinkää
Puh/Fax 019-463015 ja 0400-593605
Entinen Metsämaan niklaamo on nykyisin nimeltään Loimaan Kromi. He suorittavat myös moottoripyörien osien kromausta. Tiedustella voit 02-7680071, mutta paras tapa on sopia ennakkoon Harri Uusitalon kanssa, joka hoitaa MP ja Mopo-asiat. Hänet tavoitat numerosta 040-5575217

Myyn: Jawan aitoja polvisuojan valuritilöitä. Aikoinaan Porvoossa tehtyjä. 10€/kpl. Hyvä esim. lahjavinkki. Käy hyvin mm. koristeena. Tied. 044-9226832/Kimi

Mäntiä Jawoihin saatavana Slovakiasta firma nimeltä: CE-BA GmBH ja osoite Zahradna 14 98401 Lu enec SLOVAKIA. Heillä on myös omat sivut netissä. www.ce-ba.sk ja jos joku puhuu hyvin Saksaa, soita numeroon. 990421905644993. Firman naisväki osaa saksankielen. Vinkki tuli Jorma Vitiel

Jawaosia Tsekeistä : Moto Sokol. Saksan kielellä rouvan kanssa pärjää, ei muilla kielillä, ellei joku sitten hallitse tsekin kieltä. sähköpostiosoite on: jawa@motosokol.cz Asiallinen ja luotettava kaveri, hoitaa mitä on sovittu.

Mies nimeltä Gerard Mariaud ilmoitti myyvänsä erilaisia "kunnostus" aineita esim. kromin kiillotus, ruosteen poisto bensatankeista, putkien siniset lämpöjäljet ym.. Muitakin tuotteita on ja niitä voi katsoa hänen kotisivuiltaan. Yhteystiedot: gerard.mariaud@pp.inet.fi

Tiedoksi, että kuluneen vuoden aikana on tullut useilta tahoilta kyselyitä firmasta nimeltä Jawamarkt/Peter Langer. Aiemminhan firma toimi moitteettomasti, tavara tuli melko nopeasti ja luotettavasti. Joku alkoi kuitenkin mättää ja toimitukset alkoivat viipyä ja ei tullut aina ollenkaan useista kyselyistä huolimatta. Oli melkein tuuria, saiko edes yhteyttä kaveriin. Saattoi useiden kuukausien jälkeen tulla joku yhteydenotto, jossa valiteltiin tapahtunutta ja usein vedottiin tietokonesekaannuksiin?! Tämän hetken tietoa toimivuudesta en tiedä, informoikaa kavereitanne jos tiedätte asiasta. En ainakaan voi suositella olemassa olevien tietojen perusteella kyseistä firmaa. Voihan olla, että asiassa ei ole mitään rikollista, mutta välttäkää toistaiseksi.
(Joku huhu kertoo, että Peterillä olisi ongelmia paikallisen verottajan kanssa?)

Ostan:
Jawa 634 uusi vaihteisto ja typ.579 täydellinen kytkinpaketti. M.Nieminen 040-7347821/ilt.

Myyn:
Tauno Heittola Ruotsista myisi Jawa 360/350cc Jawansa, ajokunto+rekisterissä. Vastaukset/tiedustelut th-ekotek@telia.com

Myyn:
Jawa Sport 250cc, typ.590. Rekisterissä+ajokunto. VM-65. Hp.2000€. 040-5272434/Kari

Myyn:
Jawa 350cc+sivuvaunu vm.1970. Projekti loppusuoralla. Tiedustelut 040-7240830/Myllyniemi, Keuruu.

Hannu, Jawa ja kuution kivi kohtasivat!

Keväällä 2007 Jämsän seudulla tapahtui todella ikävä ulosajo museojawalla.
Jämsäläiset Jawasakkilaiset Martti Nieminen, Markku Lahtinen, Hannu Stelberg ja Tauno Salo olivat ajamassa veteraanienduroa Jämsän Vaherissa. J-SMK on järjestänyt muutaman sarjaenduron vanhoille pyörille. Veteraaniporukka jeesaa moottorikerhoa erilaisissa tapahtumissa.
Kisat oli ajettu ja lähdimme em. porukalla kotimatkalle. Allekirjoittanut edellä, Lahtinen, Hanski ja Tane taaempana. Tultiin yleistä tietä Jämsään päin. Tulimme vanhan nelostien risteykseen, katsoin taakseni, enkä nähnyt Tanea, enkä Hanskia. Sanoin Lahtiselle, että käännytään takaisin, jos vaikka Hanskin pyörään on tullut joku vika. Ajelimme takaisinpäin ja kohta karmea totuus selvisi, Hanskin pyörään oli todellakin tullut iso vika ja itse Hannuun vielä isompi! Hannu oli kohdannut noin kuution kiven Jawallaan ja pyörä oli todella hurjan näköinen. Mies oli saanut melkoisen tällin päähänsä, joten sairaalareissu oli väistämätön.
Parantuminen vei koko alkukesän, mutta sitkeänä Jawamiehenä ja harrastajana polte pyörän kunnostamiseen oli niin kova, että jo nyt Jämsän kavereiden auttamana Jawa valmistuu täyttä häkää!!
Se, miksi Hanski kiveen ajoi, ei ole varmuutta, olisiko ajolasit menneet huuruun tai joku muu epähuomio.
Hannu oli kolarin ja sairaalareissun jälkeen kotona Kolojärven rannalla toipumassa Leean vierihoidossa, joten toipuminen oli senkin vuoksi todella nopeaa.
Eipä tässä voi yhteenvetona todeta, kuin että koskaan ei tiedä minkä mutkan takana se piru luuraa!

Terveisin Martti Nieminen, Jämsä

Jawasakin puolesta kaikkea hyvää jatkossa Hannulle ja parane pian!

Ikuiset pärinäpojat

Tarina aamulehdestä 30.5.2004

Kyllä sinä ajaa osaat. Katsastusmies lausui moottoripyöräkorttia janoavalle Juhani Kivistölle odotetut sanat vuoden 1957 kesällä. Kivistö oli juuri todistanut liikennekelpoisuutensa kiertämällä korttelin ympäri ja vastaamalla oikein kolmeen kysymykseen.

-Kysyttiin, mitä pitää tehdä, kun lähestyy pimeällä tasoristeystä. Vastasin, että pitää kytkeä puolivalot päälle. Läpi meni, Kivistö muistelee.

Moottoripyöräkorttia varten ei tuolloin pitänyt käydä ajokouluja. Kivistö hankki taitonsa ajelemalla salaa isänsä prätkällä.

Pyörien pärinä tuli tutuksi jo taaperona. Kivistö imi tunnelmia Pyynikin ajoista ja Eteläpuiston speedway-kisoista jo silloin, kun osasi hädin tuskin kävellä. Hinku pärinäpojaksi kehittyi kloppina.

Kuljime kavereiden kanssa jo 11-12 vuotiaina kaupungilla ihailemassa moottoripyöriä.

Ensimmäinen oma moottoripyörä oli 350cc musta Jawa. Sen Kivistö osti vuonna 1958. Mustia Jawoja tuli Tampereelle sinä vuonna vain kolme.

-Jawaan meni kymmenen kuukauden palkka. Satunnaisista töistä tuli sen verran rahaa, että sain yhdeksi vuodeksi jaetut osamaksut maksettua. Pärjäsin, kun kotiin ei tarvinnut maksaa ruokarahaa. Kai vanhemmat ajattelivat, ettei moottoripyöräily ole kaikista huonoin harrastus.

Seuraava menopeli oli 250cc Adler.

-Adler oli sen ajan superpyörä. 2-tahtinen kova kierroskone. Painopiste oli alhaalla joten ajo-ominaisuudet kelpasivat rata-ajoihinkin.

Kivistö muistaa 1950-luvun lopun kultaisena aikana, joka kului sekalaisissa töissä ja prätkän päällä. Moottoripyörillä ajettiin tanssilavoille ja limonadikioskeille.

-Tyttöjä löytyi kyyditettäväksi vaikka kuinka paljon, mutta se oli viatonta touhua.

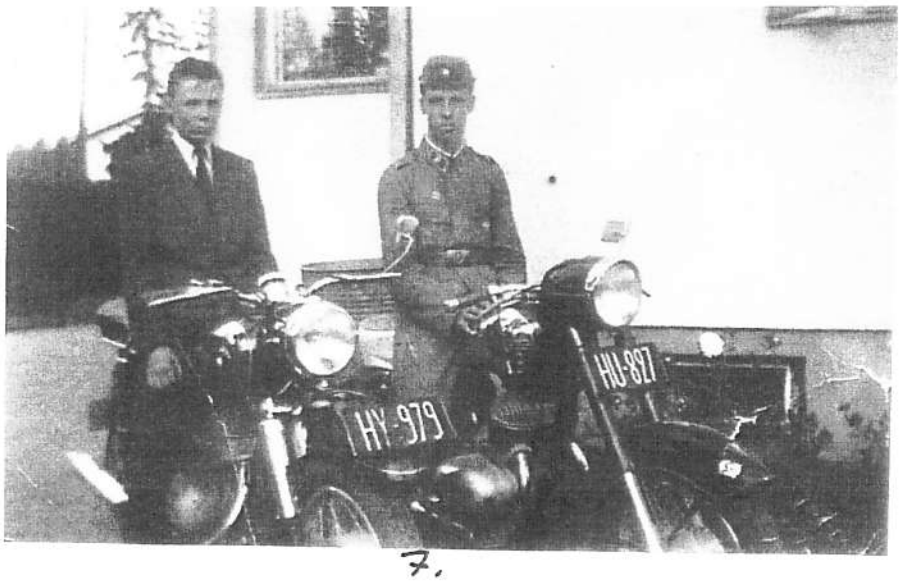
Vaikka viatonta olikin, pärinäpoikien korttelirallі herätti ärtymystä ja aiheeton ajo kiellettiin iltakahdeksan ja aamukuuden välillä.

-Kyllä sitä silti ajeltiin. Hämeenkatua ei tietenkään parantunut rillata edestakaisin. Matkaan lähtiessä piti miettiä joku syy ajolle, jos olisi sattunut ratsia kohdalle.

Autoistuminen himmensi pärinäelämän hohtoa 1969-luvun alussa. Kivistö vaihtoi Adlerin vuoden 1951 Ford Customiin, joka oli vanha taksi. Mutta into kaksipyöräisiin ei sammunut koskaan.

-Naiset väittävät, että me 1950-luvun pärinäpojat olemme ikuisia pikkupoikia ja tottahan se on. Aika menee museopyöriä laitellessa, pyöristä puhuessa ja reissuja suunnitellessa.

Kivistön veljekset. Jaakko vas. 125cc 1956 MZ:n satulassa. Juhani 350cc 1958 Jawan selässä. Kuva otettu Tampereella Rantaperkiössä 7.8.1960



7.

Jawa muistoja

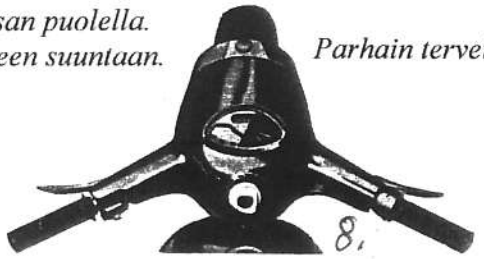
Oli vuosi 1955, ikää 19 vuotta ja asuinpaikka Kullaa.
Tuolloin onnistuin saamaan irti uudenkarhean isopyöräisen 250cc vm.1952 olevan Jawan, jolla oli ajettu 17.000km. Malli oli se karvalakkimalli, jossa oli maalattu tankki kokonaan hopeanväri-seksi, samoin vanteet.
Naapurin pojalla Raimolla oli komea Länsi Saksalainen 250cc Ardie, joka kulki 120km/t. Siihen aikaan kylällä ei nuorilla miehillä ollut paljonkaan pyöriä. Olavilla oli 500cc Jawa, jonka luo usein kokoonnuimme sitä ihmettelemään.
Kerran siellä oli iso joukko niitäkin, joilla vielä ei ollut kuin polkupyörä. Raimo taas korosti, kuinka kovaa hänen Ardiensa kulkee ja kysäisi minulta ,että "mitä sää pääset Jaava sytkylläs".
Vastasin, että tällä pääsee sataa, (mittari kyllä näytti kaksi päällä 110km/t). Raimo totesi, että "minä ajattelinkin, että Jaava jää". Olavi totesi siihen, että kyllä Jawa käy niin hienosti, että se taitaa laittaa sulle kampoihin. Raimo ehdotti heti, että mennään kokeilemaan. En ollut lainkaan halukas lähtemään, mutta Olavi sanoi, mene vaan, ei se mitään vaikka häviäisitkin, kiihdytä vaan joka vaihteella loppuun asti.
Läheisellä maantiellä oli kilometrin mittainen suora, sinne koko porukka tuli katsomaan. Sata metriä ennen suoraa otettiin sitten lähtö, niin että suora varmasti riittää. Onnistuin kiihdytyksessä hyvin ja sain etumatkaa sen verran, että se riitti ja voitin kisan.
Raimo sanoi, että Jawa kiihtyi paremmin, mutta hän saavutti lopussa. Hän ehdotti ,että koitetaan uudestaan ajamalla 50km/t rinnakkain ja lähdetään siitä. Suostuin ehdotukseen, sama juttu onnistuin paremmin ja voitin taas kisan.
Raimo ihmetteli ja sanoi että ei ymmärrä, kyllä hänen pyöränsä on kulkenut sataa kahtakymppiä.

Ajelin Jawalla työmatkoja niin kauan, kuin lämpötila kesällä pysyi plussan puolella. Työmatkaa oli 15-20 km yhteen suuntaan.

Vaihdoin ketjut aina 10.000 km välein. Eräs auton korjaaja antoi ohjeen vaihtaa männänrenkaat myöskin 10.000 km välein. Sitä ohjetta noudatin vaihtamalla nekin, en tiedä oliko sillä mitään merkitystä.
Takarenkaan vaihdoin, kun sillä oli ajettu 60.000 km. Myydessäni pyörän vuonna 1960 sillä oli ajettu yli 100.000 km ja eturengas oli vielä alkuperäinen, kylläkin erittäin kulunut. Myös vetorattaat olivat alkuperäiset, mutta eturatas niin kulunut, että jos ketjut olivat löysällä, ne löivät heti yli. Ratasta vaan ei tullut uusittua, muukuus oli niin kova. Takaratas oli vielä rattaan näköinen.
Ainoa murhe koko aikana oli, kun rele lakkasi toimimasta ja lataus loppui. Sitä sitten yritettiin säätää kolmen moottoripyöräkorjaajan voimin. Kaikki sanoivat releen olevan jo niin väsynyt, ettei se enää lataa, vaan se pitäisi uusia.
Vein pyörän tuttuun sähkökorjaamoon ja kerroin asian ja pyysin korjaajaa tekemään mitä vain, että lataus alkaisi toimia. Kun parin päivän päästä menin hakemaan pyörää, niin lataus taas toimi!
Lataus toimi se jälkeenkin 4 vuotta, eikä relettä tarvinnutkaan uusia.

Nyttemmin olen entisöinyt samanlaisen vm. 1954 Jawan ja se on hyväksytty museorekisteriin vuonna 2005.
Kerron ehkä joskus siitä projektista.

Parhain terveisin Antti Lehtola/ Pori



Jawasakkiajot Kärkölässä 2007

Paikkahan oli menneenä kesänä Jawasakkiajoille Vesan lomakylässä Kärkölässä 8-10.6.2007.

Perjantaiaamu valkeni jo lähes perinteisesti lämpimänä ja aurinkoisena, joten fiilikset olivat heti aamusta oikein hyvät.
Matkaa näin meikäläisen näkökulmasta oli tosi kohtuullisesti, alle 100km, joten ei tarvinnut pitää lähdön kanssa mitään kiirettä. Noin puoliltapäivin oli suunnitelmissa lähteä jo tutuksi tulleella porukalla aiemmilta vuosilta. Pekkolan Olavi, Kupiaisen Antero, Hyvösen Raikka, velipoika, Suomelan Seppo jne.., Pirjon ajaessa huoltoautoa.
Ilma oli tosi lämmin, joten mitään nykyaikaisia ajovarusteita ei tarvittu. Ajo sujui kohti Kärkölää leppoisasti ilman mitään ongelmia. Tietysti vähän eksyttiinkin lähempänä maalia, mutta perille päästiin idylliseen rallipaikkaan.
Porukkaa oli tullut jo jonkin verran ja koko ajan Jawaharrastajia saapui paikalle lisää, tunnelmaa ja savua oli sopivasti.
Majoittauduimme oikein hyvätasoiseen mökkiin ja jäimme odottelemaan Pirjon tytärtä, vävyä ja ennen kaikkea Iiro poikaa 4 vuotiasta motoristin alkua, joka oli tulossa ensimmäisiin Jawaajoihinsa. Kun porukka oli paikalla lähdimme tutustumaan tarkemmin alueeseen ja muihin Jawamiehiin ja naisiin.
Paikalla oli mukava pieni tanssipaviljonkikin, kioski, josta sai jotain pientä syötävää ja juotavaa. Ilta oli perinteistä seurustelua ja asianmukaista Jawajuttua. Mitä pitemmälle ilta ehti, sen puheliaammaksi porukka muuttui. Hauskaa oli ja se oli pääasia.

Lauantaiaamu valkeni taas kauniina ja lähdimmekin aamupalalle alueen vanhaan päärakennukseen, jossa paikallinen pitopalvelu oli hoitanut tosi maukkaan aamiaisen.
Puolilta päivin olikin sitten lähtö perinteiselle kiertoajelulle, jolle osallistuikin melkoinen määrä porukkaa. Jono oli pitkä ja savua niin, että riitti. Ajelimme Kärkölään vanhaan ilmeisesti saharakennukseen, jonne oli vuosia kerätty harrastajien toimesta kaikenlaista ajoneuvokalustoa ym.. Siellä oli voisi sanoa hiirenloukusta avaruusalukseen ja tavaraa oli tosi paljon. Paikan edustaja Pekka Alonen oli paikalla hieman esittelemässä paikkaa ja tarjosi kävijöille kahvit, pullat ja mehut. Mielenkiintoinen paikka, täytyy sanoa.
Tästä ajoimmekin muutaman sadan metrin päässä olevan keskustan Marketin pihaan parkkiin, jotta "siviilit" saivat ihmetellä kalustoamme. Tuntui mielenkiintoa riittävän, harvoin näin paljon on vanhoja Jawoja samassa paikassa.
Marketilta osa lähtikin ajelemaan takaisin leiripaikalle, osa ajoi vielä pienen lenkin lähikylään, jossa sponsoroimme paikallista kylätoimikuntaa juomalla kahvit.
Sitten ajo suuntautuikin takaisin rallipaikalle, jossa pienen oleilun ja seurustelun jälkeen olikin ruokailu, joka myöskin oli maukas ja sitä oli riittävästi.

Jawa 500cc -57,-56,-52
Vitie, Ahokas Rantakare

Iiro oli elementissään, katsomista ja kokeilemista oli yllin kyllin. Iiro istui minkä milloinkin Jawan päällä, välillä ei tiennyt mistä hänet milloinkin löytää tutkimasta. Palautettakin hänen asiantuntemuksestaan tuli monelta jälkeenpäin. Isänsä Pasin kanssa hän myös ajeli alueella Jawa 11 tyypillä melkein enemmän kuin jotkut aikuiset. Pojasta polvi paranee!!

Illanviettoon kuului myös tanssia ja musiikki oli livenä, paikalla oli pieni orkesteri, joka soitti juuri sopivan oloista musiikkia meille hieman iäkkäämmille harrastajille. Enemmänkin olisi porukka voinut parketille tulla, mutta ehkä sitten joskus myöhemmissä ralleissa.
Rallin ehkä nimekkäin Jawamies oli Keijo "Beni" Benjaminsson, joka 60-luvulla ja jo aiemminkin voitti eräänkin mantsakisan Jawalla. Tänäkin päivänä on enduropuolella hyvin monissa tehtävissä mukana hyvinkin aktiivisesti.

Erkki Grönlund naapurista
Jawa 354 vm.1956

Pasi ja Iiro
"se on moro"

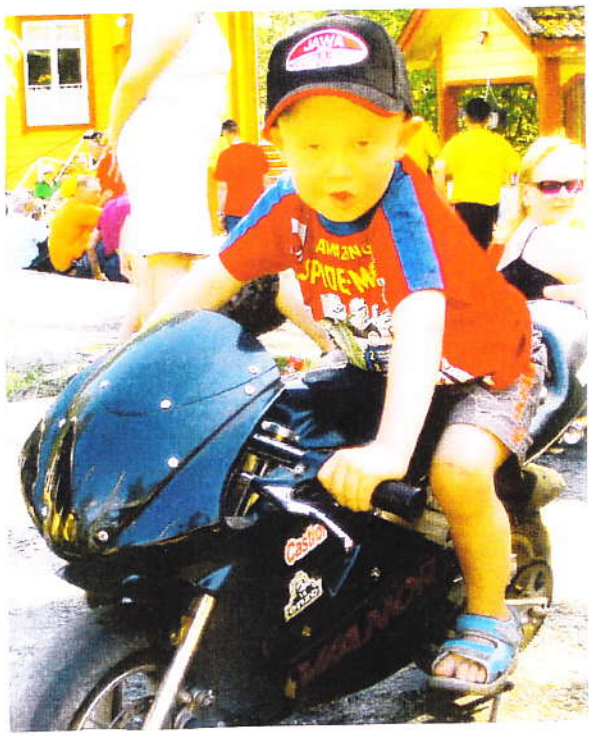
Rallin kalustoa

Lauantai-illan ohjelmaan kuului tietysti myös palkintojen jako ja arpajaiset. Arpapalkintoja olikin niin runsaasti, että niiden jakamiseen meni aikaa melkoisesti. Siitä ehkä opiksi tuleviin ralleihin, että ehkä kannattaa järjestää arpajaiset niin, että palkinnot saa heti saman tien, jos voitto osuu kohdalle.

Tauolla

Palkintoja jaettiin taas perinteisistä aiheista eli seuraavasti:
Kärhän ison pytyn, joka on kiertopalkinto sai Markku Lahtinen Muuramesta ja CZ-lautanen jäi minulta epäselväksi, kuka sen sai, mutta taisi sekin mennä Jämsän suuntaan. Ilmoittakaa ihmeessä, jos kolahtaa kohdalle. Pisimmän matkan Jawalla 780km sai Jarmo Ala-Raudanjoki Rovaniemeltä. Vanhin pyörä tällä kertaa oli Matti Oksasen typ.12 vm. 1950 ja vanhin osanottaja oli Kalle Rif Keravalta. Nuorin Jawalla tullut oli Henry Kuusela Hämeenlinnasta. Mies ja pyörä oli Matti Toivola Sipoosta. Porvooseen meni Jawapariskunta palkinto Halttusille. Naiskuljettaja Pirjo Nylund Padasjoelta. "Kömmähdys" Raimo Hyvönen Espoosta,(rengas lähti vanteelta). Kolme entisöintipalkintoa jettiin Atle Harmokivelle Jawa 353, Tauno Salolle erikoinen "sixi" typ.475 ja Seppo Suomelalle Jawa 18 350cc. Rallin nuorin osanottaja oli Kirsikka Vainio Tampereelta ja lisäksi palkittiin Iiro Takalo 4v. nuorin ja samalla innostunein "Jawamies".
Paikalla oli myös porukka, joka Jawoilla kävi Jäämerellä hakemassa jäämeren vettä pulloon, ja tullessa tulivat Jawaajoihin. Heille kunniamaininta tempusta, jota voi kokeilla, ken haluaa!

"Nuoripari" Iiro&Kirsikka



"testaampa tuotakin"

Lauantai-ilta hiipui vähitellen ja oli aika siirtyä untenmaille, iltavirkuimmat jäivät vielä keskustelemaan, että minkälainen pyörä se Jawa oikein on.
Aamun valjettua olikin aamiaisen aika ja tukevasti syötyämme porukka alkoi vähitellen pakata tavaroitaan ja käynnistelemään Jawojansa, oli taas se eron hetki käsillä.
Tutut Jawan äänet kaikkosivat vähitellen ja kylätielle jäi häilymään ohut sininen sauhu.
Meidän porukka lähti viimeisten joukossa, järjestäjät jäivät siivoilemaan paikkoja. Kotimatkakin sujui hyvin ilman ongelmia ja aurinko paistoi täydeltä terältä. tt.

"Museo Kärkölässä"

"tää on kytkin"

Jäämeren kävijät

Tässä lopuksi kiitän Jawasakin puolesta järjestäjiä hyvin onnistuneesta rallista, ja heistä mainittakoon Veijo Ahokas Vierumäeltä ja Jorma Vitie Lahdesta ja tietysti kaikkia Lahden seudun Jawaharrastajia. Kiitos vielä kerran!!

Myös järjestäjät lähettävät isot kiitokset kaikille osallistujille!

ps. Veijo Ahokas kertoo tilanneensa hieman lisää rallipaitoja Kärkölän Jawaajoista, eli jos joitain kiinnostaa soitelkaa Veijolle 0400-996353

Moottoroitu sateenvarjo

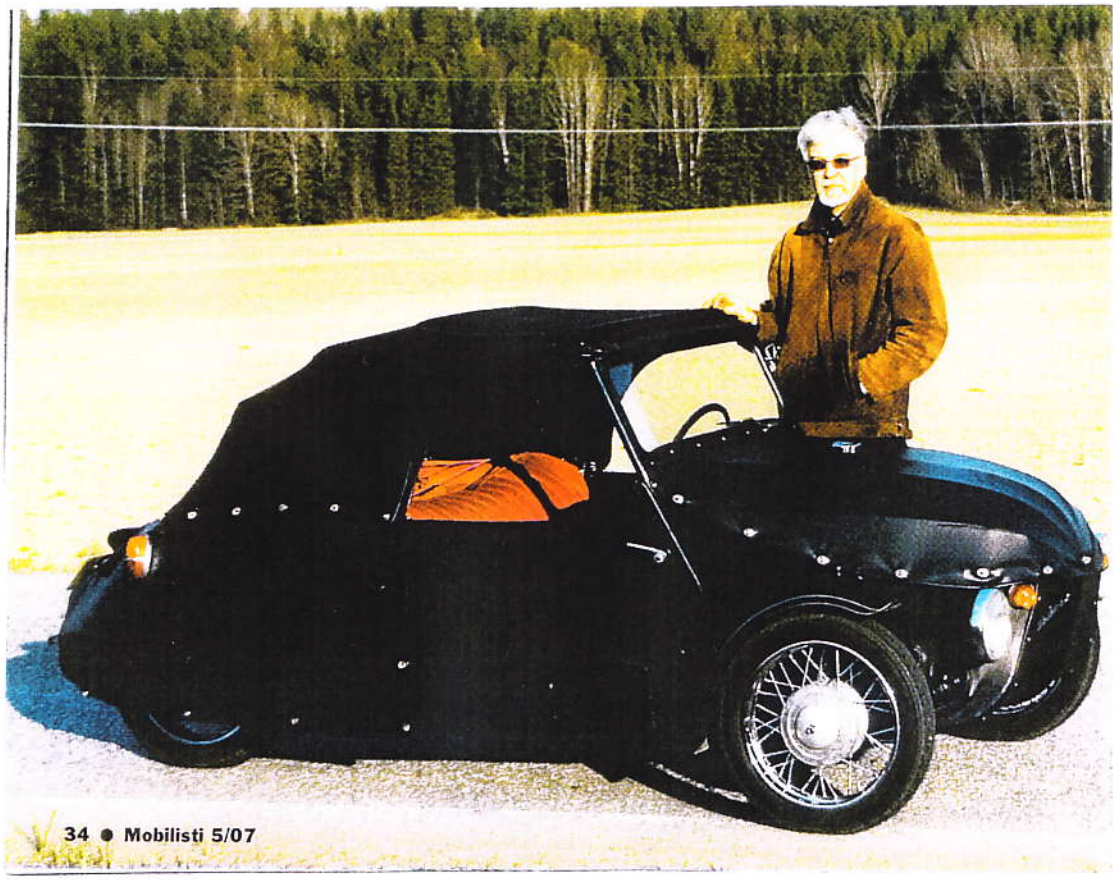
Lentävä teltta

Velorex 16/350

Näin hauskoilla liikanimillä mm. Mobilisti-lehti kutsui artikkelissaan Tsekkiläistä kolmipyöräistä numerossaan 5/07.

Näinhän se on, että rakkaalla lapsella on monta nimeä ja kyseessähän tällä kertaa onkin sen näköinen kulkupeli, että sitä ei tarvitse ihmetellä. Aikaisemmin oli Jawasakkilehdessä juttu kyseisistä autoista vuodelta 2003, kun allekirjoittanut ja Arto Bergström Masalasta innoistui niin paljon ko. peleistä, että toimme Suomeen Tsekeistä tällaiset. Tämän tarinan Velorex on juuri Arton laite, joka on museorekisterissä ja joka kesä ajossa.

Ajatus Velorexistä syntyi iloisella 30-luvulla. Tuotantoon se pääsi juuri sopivasti täyttämään sodan jälkeistä kysyntää. 1950-luvulle sen olisi järjen mukaan pitänyt unohtuakin, mutta jostain syystä suunnitelmatalous unohti säksättimen vuosikymmeniksi tuotantoon. Suomeen niitä ei bilateraalisen kaupan aikana tuotu. Onneksi kapitalistinen markkinatalous huolehtii ostajien tarpeiden tyydyttämisestä ja kolmipyöriä on nyt viimein saatu myös muutama meille. Tarkemmin sanottuna kuusi kappaletta kolmipyöriä ja yksi tuotannon loppuvaiheen nelipyöräinen. kolmipyöristä yksi on 250cc ja loput 350cc. Karstulassa oleva 250cc tuotiin jo 80-luvulla ja se on edelleen melko huonossa kunnossa samalla omistajalla seisomassa. Viimeksi tullut Tsekeissä entisöity yksilö rantautui Suomeen kesäkuussa 2007 ja onnellisen omistajan tallissa Seinäjoella.



Arto "silmäteränsä" takana

Velorexit ovat lähinnä innokkaiden kääpiöautoharrastajien toimesta tänne tuotuja. Innostusta onkin riittänyt juttumme Velorexin omistajalla Arto Bergströmillä. Aiempaan viitaten hän siis haki parin yhtä innostuneen kaverinsa kanssa kaksi Velorexia suoraan Tsekeistä v.2003. Pojat ajoivat Petersenin Jannen ei enää niin uudella pakettiautolla läpi itäisen Euroopan löytääkseen unelmiensa ajoneuvot. Mukana ollut Timo Liene joutui pettymään ja jättämään kolmipyörän ostamatta. Ei ajoneuvon saatavuuden, vaan liian pitkien jalkojensa vuoksi.

Polkimia ei kuulemma kerta kaikkiaan mahdu polkemaan, jos kuskilla on pituutta riittävästi. Arto sai ajokuntoisen, lähes valmiiksi entisöidyn Velorexinsä Suomeen eikä sen tullauksessa ollut ongelmia. Lähes valmiiksi "entisöity" myyty laite vaati vuoden verran askartelua, ennen kuin Arto hyväksyi sen omaan käyttöönsä. Peltitöitä piti tehdä puuttuvien lokasuojien verran, mutta sen enempää peltiä ei laitteesta löydykään. Työ oli lähinnä viimeistelyä huonosti tehtyjen asennusten parantelua; tosin moottori piti pienen virheen takia purkaa kahdesti.

13.

Velorex on rakenteeltaan yksinkertainen, eikä suuritöisiä ruostekorjauksia tai isoja kromauksia ole. Korin pinnoitukseen käytetyn vinyylikin (keinonahka) voi ostaa valmiina varaosana, joka vain ommellaan paikalleen ja osittain kiinnitetään neppareilla. Vekkuli yksityiskohta on ajovalojen kiinnitykset, ne kun ovat hiukan eri korkeudella toisistaan. Molemmat kiinnitykset ovat kuitenkin selvästi alkuperäiset, joten Arto jätti korjaamatta tehtaan hitsareiden tekemän virheen

Kolmannen valtakunnan luvalla

Veljekset Frantisek ja Mojnir Stransky pyörittivät 30-luvulla polkupyöräkorjaamoa Parnikin kylässä. Tsekkoslovakian sudeettialueiden rajalla sijainneessa kylässä veljekset aloittivat oman kolmipyöräisen moottoriajoneuvonsa suunnittelun brittiläisten esikuvien perusteella jo ennen sotaa. Vuonna 1943 pojat rakensivat ensimmäisen prototyyppinsä, jossa yhdistettiin putkirunko polku- ja moottoripyörän tekniikkaan. Härveli nimitettiin Oskariksi. Oikea tuotanto aloitettiin vuonna 1945, jolloin veljekset valmistivat 12 ajoneuvon sarjan. Korit päällystettiin tekonahalla kuten myöhemminkin, mutta tekniikka vaihteli. Kolme ajoneuvoista sai moottorikseen CZ:n 150cc koneen, kolme PAL:n 300cc ja loput kuusi Jawan 250cc tehopaketin.

Ajoneuvohistoriallisesti toiminta oli hyvin marginaalista, mutta kun muistelee alueen tapahtumia juuri noina vuosina, voi vain ihmetellä yhdenkään ajoneuvon syntymistä. Veljekset aloittivat ajoneuvon suunnittelun Tsekkoslovakiassa, prototyyppi tehtiin sodan aikana Saksan kolmannessa valtakunnassa ja tuotanto alkoi jälleen Tsekkoslovakian demokraattisesti valitussa tasavallassa.

Vuonna 1948 kommunistit kaappasivat valtion itäiseen blokkiin. Kaksi vuotta myöhemmin Stranskyn veljesten paja siirrettiin suunnitelmatalouden oppien mukaan osuuskunta Velon osaksi. Osuuskunnan muut jäsenet valmistivat ajoneuvojen ja polkupyörien osia. Pari vuotta myöhemmin osuuskunta muutti nimensä Velorexiksi. Osuuskunnan tuotteista tunnetuimpia on ollut moottoripyörän sivuvaunu, joka myös tunnettiin nimellä Velorex.

Vuonna 1951 tuotantolinja ja kaikki kuusi työntekijää siirrettiin uuteen tehtaaseen Solnicen kylään. Näin veljekset ja heidän tuotteensa olivat selvinneet diktatuurin ja demokratian kautta sosialistiseen onnelaan herättämättä vielä luokkavihaa missään hallitsijassa.

Vuonna 1951 valmistettiin 120 kpl mallia Oskar 54. Seuraavana vuonna yllettiin jo 180kpl ja 1954 rakennettiin 80 työntekijän voimin jo 40 ajoneuvoa kuukaudessa. Tuotanto kasvoi vuoteen 1959 mennessä 120 kulkuneuvoon kuukaudessa.

Jo hyvin varhain innostuivat Tsekit ajamaan kolmipyöräisillä kilpaa. Tehtaan oma tuotantojohtaja Jaroslav Ehl otti omalla Oskarillaan osaa useisiin ratakilpailuihin ja kisoihin, joita nykyään kutsuttaisiin crossiajoksi. Kiinnostus kisoihin oli työntekijöiden keskuudessa niin suurta, että moni heistä rakensi omia kilpakoneitaan.

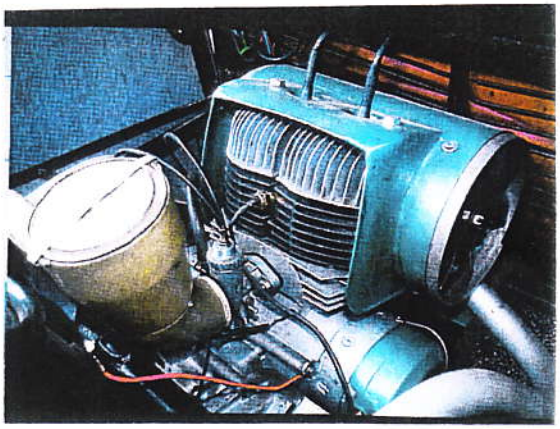
Vuoden 1954 tammikuussa kuoli veljeksistä Frantisek, kun hän prototyyppiä testatessaan törmäsi luisun päätteeksi puuhun. Hiukan myöhemmin hänen veljensä Mojnir kaivoi verta nenästään kieltäytymällä tarjotusta Tsekkoslovakian kommunistisen puolueen jäsenyydestä ja sai potkut perustamastaan yrityksestä. Vuonna 1956 tuotteen nimi vaihtui Oskarista yhdysnimeksi Velorex-Oskar ja myöhemmin yksinkertaisesti Velorexiksi.

Kommunismi etenee

Velorex oli yksi Euroopan pienistä pyörittäjistä. Lähes joka maassa oli samat ongelmat sodan jälkeen. Materiaalipula ja osaajien puute törmäsi hirvittävään kysyntään, jonka tuloksena eri puolille syntyi mitä eriskummalsimpia ajoneuvoja. Italiassa keksittiin skootteri kansan liikuttajaksi. Ranskalaiset täyttivät maansa rättäreillä ja Saksassa matkaa jatkettiin kääpiöautoilla. Tsekkoslovakia itäisen blokin maana koki puutteen läntisiä naapureitaan pidempään. Stranskyn veljekset eivät olleet missään nimessä yksin asialla, vaan muitakin pienkulkineita maassa väsättiin. Noin puolet Velorexin tuotannosta vietiin muihin itäisen blokin maihin.

Tsekkoslovakian sisällä kysyntä ylitti tarjonnan ja sosialismin periaatteiden mukaan ajoneuvoja jaettiin vain niitä todistettavasti tarvitseville. Niiden ensimmäiset omistajat olivat usein eriasteisia raajarikkoja. Myös yhteisöt ja osastot saivat Velorexin, kunhan pystyivät vakuuttamaan virallisen lautakunnan siitä, että ilman kolmipyörää ei kommunismi etene.

Takanäkymä



Konehuone

Ohjaamo

Talouskasvu saavuttaa idän

Pahin puute oli 1960-luvulla lännessä pelkkä muisto vain. Kääpiöautot olivat historiaa, koska oikeat kansanautot veivät niiden ostajat. Lännestä itään muuttanut Tsekkoslovakia eli yhä puutteessa ja kaikki ajoneuvot tulivat suureen tarpeeseen. Suunnitelmatalouskaan ei katsonut riittävän pientä ja surkeaa kulkinetta lopettamisen arvoiseksi. Vuonna 1963 Velorex aloittikin uuden 16-sarjan valmistuksen. Moottoriksi tuli joko CZ:n 175cc tai Jawan 350cc isolohko. Molemmat mallit saivat mukavuutta lisäävän dynastartin entisen vipukäynnistyksen lisäksi. Sen vuoksi oli moottorien valmistaja joutunut tekemään toisen lohkonpuolikkaan uusiksi.

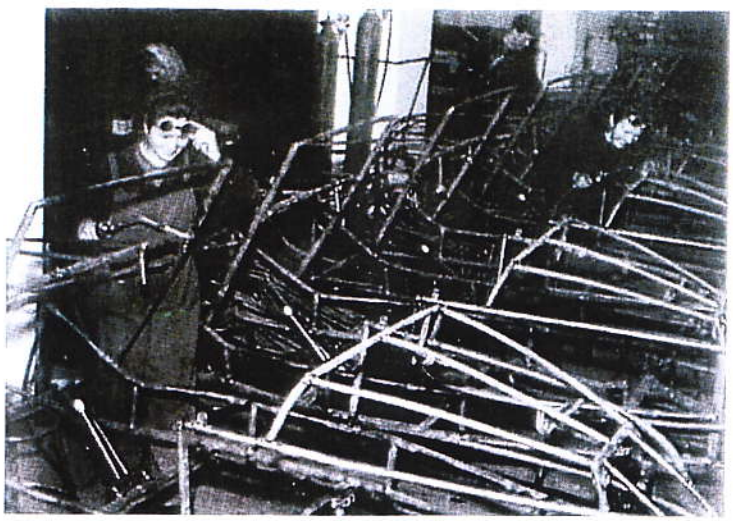
Malleja modernisoitiin jälleen hiukan vuonna 1968. Viimeiset mallit saivat jopa nykyaikaiset nestekytkimet. Kolmipyörän tuotanto loppui vuonna 1971 tehtaan siirtyessä yhä kangaskorisen, mutta nelipyöräisen malli 435-0:n tuotantoon. Tämä jäi tehtaan viimeiseksi yritykseksi ajoneuvotuotannossa. Nelipyöräinen moottoroitu teltta ei pystynyt kilpailemaan edes itäblokin sisällä "pahvikorista" Trabantia vastaan. Viimeinen nelipyöräinen Velorex valmistui 1973.

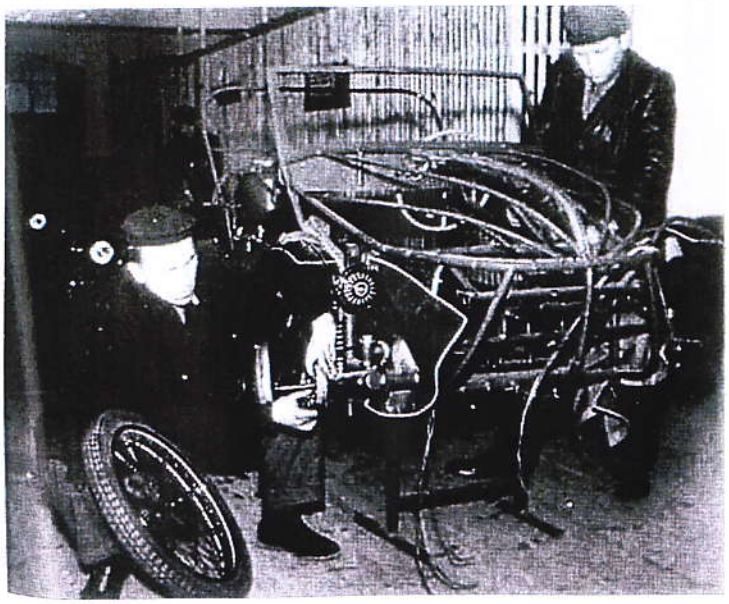
Jonkin aikaa suunniteltiin Fiat 500:n kaltaisen pikkuauton tuotantoon ottamista. Intia halusi ostaa 1980-luvun puolivälissä kolmipyöräisen Velorexin valmistuslisenssin. Suunnitelma kuitenkin kariutui, koska alkuperäiset tuotantolaitteet oli tuhottu.

Tsekkoslovakiassa Velorex on saavuttanut harrastajien keskuudessa kulttimaineen jo vuosia sitten. Kolmipyörään keskittyneitä kerhoja on ympäri maata. Erään tiedon mukaan yli 60% Tsekkoslovakiassa myydyistä Velorexeistä olisi yhä kilvissä.

Rin Tin Tin

Tsekkiläiset raajarikot ovat olleet hyväkuntoista porukkaa. Velorexiin ei nimittäin niin vain pudottauduta. Kapeaan ohjaamoon pitää ujuttautua katon putkien alta pienehköstä oviaukosta, mutta sisälle päästyään huomaa tilaa olevan keskimittaiselle riittävästi. Ohjaamo on tosin niin kapea, että kättä tulee luontevasti roikotettua ajoneuvon ulkopuolella. Moottori käynnistyy kuten 2-tahtisen kuuluukin-sinisen savun ja pärinän kera. Olen hiukan epäluuloinen näin kevyen ja pienen auton ajo-ominaisuuksia kohtaan. Varsinkin laitteen pieni luvattu teho antaa vaikutelman hirveätä huudatusta vaativasta invamoposta.



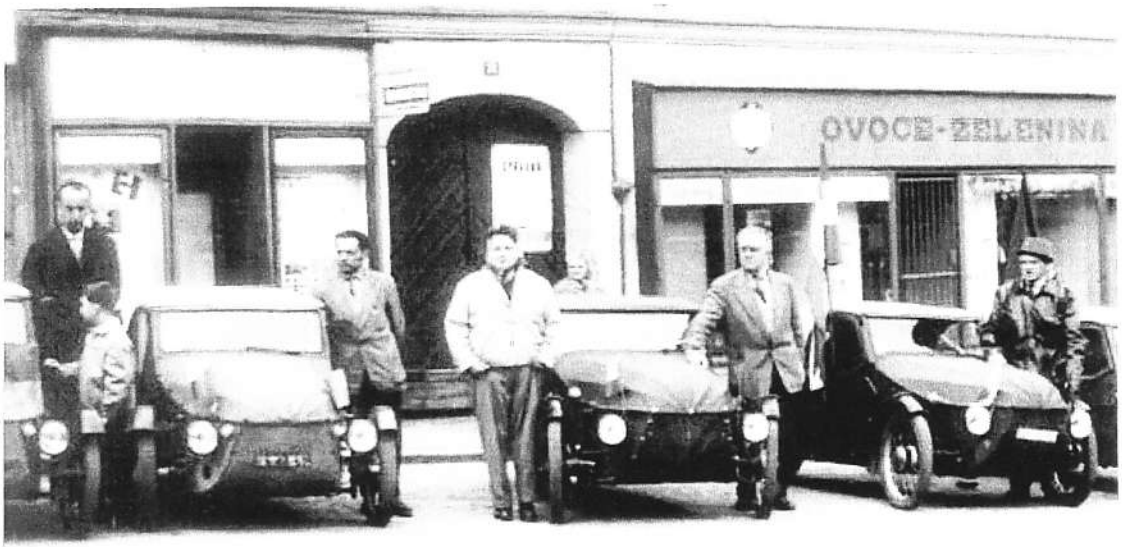


Tehdaskuvaa

Poljen kytkimen pohjaan ja napsautan vaihdekepin taakse ykköselle. Räpätin vastaa kaasuun nopeasti ja lähtee iloisesti liikkeelle. Siirtyessäni soratietä pitkin kohti isompaa tietä yllätyn iloisesti laitteen vakaudesta. Isot moottoripyörän renkaat menevät tasaisesti kuoppien yli, eikä ohjaus ole yhtä hermostunut kuin odotin. Aiemmat kokemukseni näin pienistä kääpiöautoista rajoittuvat Goggomobiliin ja Messerschmittiin. Näihin molempiin verrattuna Velorexin ajo-ominaisuudet ovat yllättävän rauhalliset.

Mutkaiselle asfalttitielle siirryttyäni vaihdan suuremmalle vaihteelle ja kiihdytän. Vaihteensiirto on urheilullisen nopea ja tunnokas. Liikerata on moottoripyörästä tuttu; isommalle haluttaessa riittää kun vaihdetta napauttaa eteenpäin, pienemmälle vaihdettaessa taaksepäin. Vapaa löytyy ykkösen ja kakkosen välistä. Kahden aikuisen lastilla Velorex kulkee kevyesti, mutta yllätyn silti vilkaistessani nopeusmittaria; ajan pintakaasulla yhdeksää kymppiä tunnissa. Eihän tällä pitäisi päästä edes näin kovaa.

Skodakin päässyt kuvaan



Ilmeisesti uusien Velorexien luovutus?

Kaarreajossa ohjauksen tuntuma on hyvin automainen, jopa odottamattoman hyvä. Tulen ajaneeksi hiukan liiankin kovaa mutkiin. Matala laite ei kallistele ja tulee kaarteen läpi kuin pieni urheiluauto. Hyvä tuntuma selittyy kuullessani Velorexissä olevan hammastanko-ohjauksen. Tämä ällistyttävä tieto pitää heti pysähdyttyäni tarkistaa. Kyllä, etupressun alla on todellakin pienen pieni hammastanko.

Koeajon päätteeksi kokeilen peruuttamista. Moottori ensin rauhallisesti sammuksiin ja käynnistys uudelleen, mutta nyt toiseen suuntaan. Ykkönen päälle ja kytkin ylös; kyllä se kulkee takaperin, mutta rättikaton alta ei näe takaviistoon mitään. Ainoa sivupeilikin on niin pieni, että paljon turvallisempaa olisi nousta ulos ja työntää kevyttä kolmipyörää.

Kaiken kaikkiaan Velorexillä ajaminen on niin helppoa ja hauskaa, että tulee väkisin ihmeteltyä, miksei tällaisia laitteita enää tehdä.

Koeajajana toimi Janne Halmkrona ja lähteenä käytin siis Mobilisti lehteä n:ro 5/07

Velorex 16/350 tekniikkaa:

Moottori:
350-572/3, 2-syl. puhallinjäähdytys 2-tahtinen rivimoottori. 344cc, halk./isku 58x65mm, puristussuhde 8,0. Teho 17hv/4750 r/min

Voimansiirto:
moottorin lohkoon sijoitettu 4-vaihteinen, synkronoimaton vaihteisto, ei erillistä peruutusvaihdetta. Peruutus tapahtuu käynnistämällä moottori pyörimään takaperin. Ketjuveto.

Jarrut:
Poljinkäyttöiset mekaaniset rumpujarrut

Ohjaus:
Hammastanko

Jousitus:
Edessä pitkittäiset tukivarret, kierrejouset ja takana keinuhaarukka, kierrejouset

Korirakenne:
Putkirunko, jonka päälle pingotettu keinonahkapäällinen.

Mitat:
Pituus 3,1m, leveys 1,4m, korkeus 1,24m, omamassa 310kg, kantavuus 190kg

Suorituskyky:
Tehdas ilmoittaa jostain syystä huippunopeudeksi 85km/h, joka ei pidäpaikkaansa. Velorex kulkee helposti yli sataa, mutta huippunopeutta ei nyt testattu.

Valmistusmäärät:

Oskar 54, Velorex Oskar, ja Velorex 16/250	2500kpl
Velorex 16/175	800 kpl
Velorex 16/350	12000kpl
Nelipyöräinen 435-0	1380kpl

Kaupunkitapahtuma, mistä lie kysymys?

Tässähän sitä tulikin sen verran Velorex-historiaa, että nyt tiedetään minkälaisesta "kaunottaresta" on kysymys!!!! Eipä muuta, kuin joukolla Tsekkeihin vehkeitä hakemaan, tiedä vaikka saataisiin Velorexille ihan oma merkkikerho!?

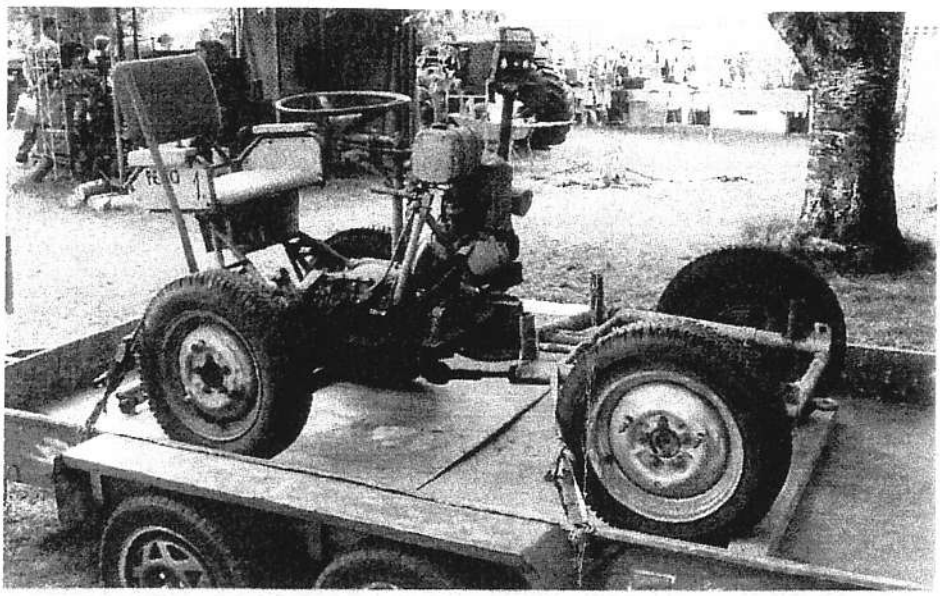
Terveisin Veikko Koski

Saapahan nähdä, saanko omani tulevaksi kesäksi kuntoon, entisöinti on osien puolesta valmis. Pitäisi vaan järjestää aikaa, että saisi kasattua. On se niin kaunis!

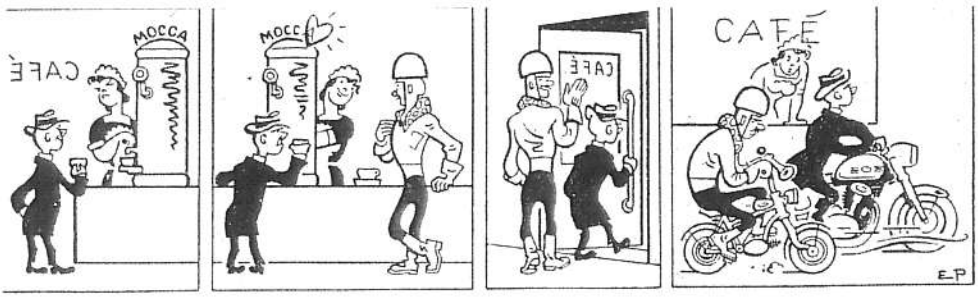
Valitettavasti juttuja kertyi niin paljon, että kaksi tarinaa, jotka itsekin olisin halunnut julkaista eivät kerta kaikkiaan mahtuneet tähän lehteen. No tulevat sitten varmasti seuraavaan numeroon, joka ilmestynee vuoden vaihteessa. Tarina jäämeren retkestä Jawoilla ja matkatarina Jawasakkiajoihin Kärkölään Rovaniemeltä saadaan lukea seuraavassa numerossa.

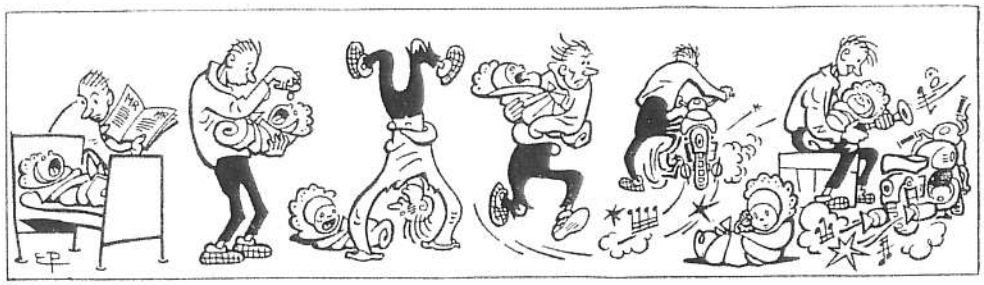
Vihjeenä aivan uusi tieto liittyen edelliseen juttuun, että jälleen on uusi Velorex rantautunut Suomen kamaralle Rovaniemelle.

Kerholainen Keijo Koskinen lähetti taannoin mielenkiintoisen kuvan, jonka hän oli poiminut Koneviesti-lehdestä n:ro 18 vuodelta 2006.
Niin, että kaikenlaiseen käyttöön on Jawa moottori soveltunut.



Pyhäsalmelaisen Pekka Jussilan tekemä maastoajoneuvo Peto 1 on varustettu Jawan moottorilla, jonka ajoviimajäähdytystä on hitaan nopeuden takia petrattu. Kun kyseessä on maastoajoneuvo, niin runko-ohjaus on selviö. Iisalmi





Myyjäinfo

17. Rompepäivä

Jyväskylä Paviljonki

lauantaina 12.1. 2008 klo 8 – 15

- **Myyntipaikkojen kuntoonlaitto:**
  - perjantaina 11.1. klo 17 – 22 ja lauantaina 12.1. klo 6 – 7.30
  - ota varulta mukaan omia myyntipöytiäsi, jos niitä on
  - järjestäjien taholta tarjolla nyt 300 pöytää.

  Myyntipaikkojen purku autoilla vasta klo 15 jälkeen.

- Myyntipöydät alkaen **€10**.

- Muistathan, että tämä on **moottoripyöräilyyn liittyvä tapahtuma**
  - muulle tavaralle on omat fooruminsa

  Järjestäjä käyttää oikeuttaan käännyttää "rihkamakauppiaat" muualle!

Motoristiveljeyttä vuodesta 1981 K-S KONEPYÖRÄSEURA ry

http://www.konepyoraseura.fi

Muista vastata jäsenkyselyyn!!!! Vuoden loppu lähestyy ja jäsen/kalustokyselyyn on vastaamatta vielä runsas joukko kerholaisia. Yrittäkää muistaa hoitaa asia, jotta saataisiin uusi mahdollisimman paikkansa pitävä uusi jäsen/kalustoluettelo aikaiseksi. Monilla on kaluston tiedot muuttuneet, kalustoa on myyty, ostettu lisää, pyörät valmistuneet jne… Vastausosoitteet löydät lehden toimituksen yhteystiedoista. Kiitos!

Toimituksen uudet yhteystiedot:

Email: jawasakki@elisanet.fi

Veikko 0400-743296 / Pirjo 0400-609958

Veikko ja Pirjo Koski
Sakerintie 7 04200 Kerava
Finland

Lähtö käsillä Päijänneajoon Helsingissä 50-luvun lopulla? (Hermosavut lähtöviivalla!)