Jawasakki

RY

Kerholehti

77

2/2009

Johtokunta/ yhteystiedot

Puheenjohtaja

Rauli Vilkas
rauli.vilkas@pp.inet.fi
Auertie 9 A 4
04400 Järvenpää
0400-312 642

Varapuheenjohtaja /lehden toimitus

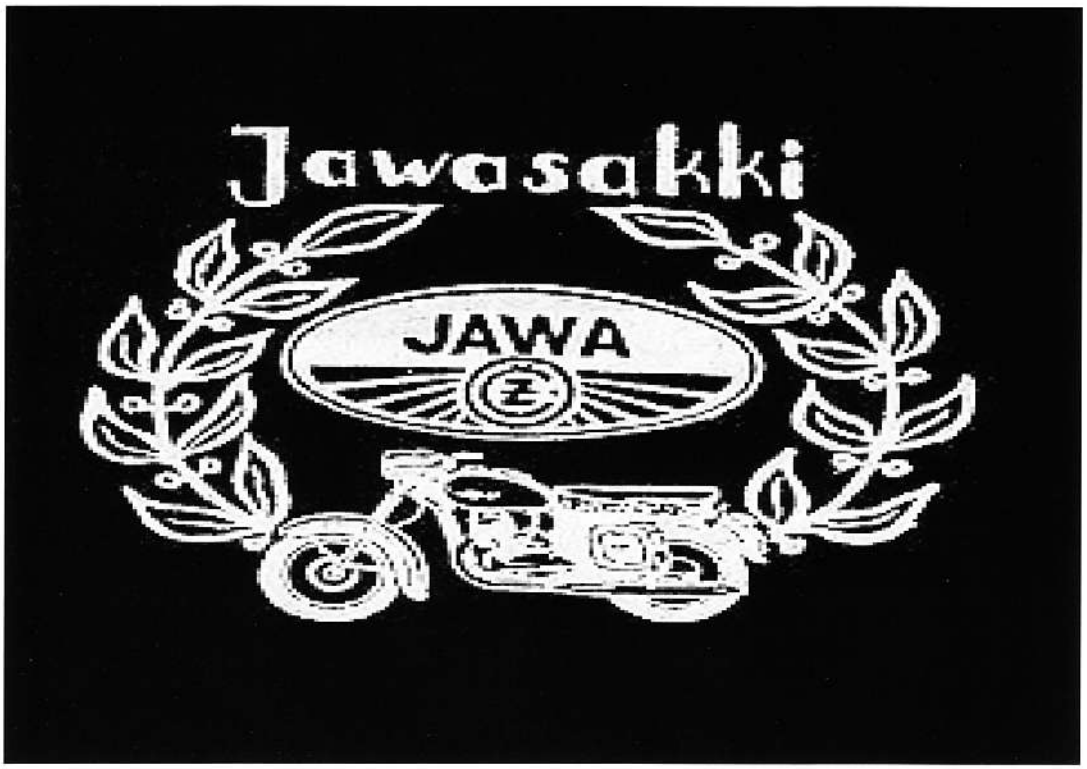
Lauri Puirola
lauri.puirola@planmeca.com
Pallotie 2
01280 Vantaa
041-549 8156

Rahastonhoitaja/sihteeri
Markku Lahtinen
markku.lahtinen@kolumbus.fi
Sulunsalmentie 15
40950 Muurame
050-530 8331

Johtokunnan jäsen /aputoimittaja
Veikko Koski
veikko.koski@kolumbus.fi
Sakerintie 7
04200 Kerava
0400-743 296

Jäsenkirjuri
Pirjo Koski
pirjo.koski@elisanet.fi
Sakerintie 7
04200 Kerava
0400-609 958

Johtokunnan jäsen
Seppo Suomela
seppo.suomela@kolumbus.fi
Susikuja 6
04320 Kerava
0400-462 551



Kansikuva: Jawa-mies Jan Fröjdman ja Jawa-CZ -150 ccm , vuonna 1972 matkalla Milanoon.

Jawasakki ry säännöt

NIMI JA KOTIPAIKKA

1 §
Yhdistyksen nimi on Jawasakki ry, ja sen kotipaikka on Keravan kaupunki. Yhdistyksestä käytetään näissä säännöissä nimitystä yhdistys.

TARKOITUS JA TOIMINTA

2 §
Yhdistyksen tarkoituksena on edistää vanhojen ja historiallisesti arvokkaiden sekä uudenpien Jawa ja CZ merkkisten moottoripyörien säilyttämistä ja entistämistä, sekä ylläpitää ja edistää perinteistä motoristimyönteistä henkeä niin yhdistyksen omassa kuin sen ulospäinkin suuntautuvassa toiminnassa.

3 §
Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys:

1. harjoittaa tiedotus- julkaisu- ja koulutustoimintaa.
2. järjestää moottoripyörien näyttelyjä, ajoja, retkiä ja kuntoisuuskilpailuja.
3. järjestää juhlia ja kokouksia yhdistyksen ja sen toiminnan tunnetuksi tekemiseksi.
4. tallentaa Jawa ja CZ -merkkisiä moottoripyöriä koskevaa aineistoa.
5. ylläpitää tarvittaessa harrastustilaa jäsentensä käyttöön.
6. ylläpitää omia internet sivuja.
7. harjoittaa yhteistyötä muiden moottoripyöräperinteen piirissä toimivien yhteisöjen ja henkilöiden kanssa.

4 §
Toimintansa tukemiseksi yhdistys:

1. voi toimeenpanna rahankeräyksiä ja arpajaisia hankittuaan asianmukaisen luvan, sekä ottaa vastaan lahjoituksia, avustuksia ja testamentteja.
2. voi ylläpitää rahastoja.
3. voi omistaa ja hallita toimintaansa varten tarpeellista irtainta ja kiinteää omaisuutta.
4. myydä mainostilaa ja solmia sponsorisopimuksia.
5. voi harjoittaa kioskikauppaa ja kahvilaliikettä.

JÄSENET

5 §
Yhdistyksen jäseniä ovat vuosijäsenet, kunniapuheenjohtajat, kunniajäsenet ja toiminimijäsenet, perheenjäsenet sekä kannatusjäsenet. Yhdistyksen kokous voi johtokunnan esityksestä tehdyllä päätöksellä kutsua yhdistyksen toimintaa ansiokkaasti tukeneen henkilön kunniapuheenjohtajaksi tai kunniajäseneksi. Yhdistyksen vuosijäseneksi voi liittyä jokainen yksityinen henkilö, joka hyväksyy yhdistyksen tarkoituksen ja säännöt. Jäsenet hyväksyy hakemuksesta yhdistyksen johtokunta. Toiminimi jäseneksi johtokunta voi hyväksyä oikeustoimikelpoisen yhteisön tai henkilön, joka toimii yksityisenä elinkeinonharjoittajana ja joka haluaa myötävaikuttaa yhdistyksen tarkoitusperien saavuttamiseen. Perheenjäseneksi johtokunta voi hyväksyä vuosijäsenen, avio- tai avopuolison tai lapset. Yhdistyksen kannatusjäseneksi johtokunta voi hyväksyä yksityisen henkilön tai oikeustoimikelpoisen yhteisön.

Yhdistyksen vuosijäsenillä, kunniapuheenjohtajilla, kunniajäsenillä sekä toiminimijäsenillä on yksi ääni, kuitenkin niin, että kannatusjäsenillä sekä perheenjäsenillä on ainoastaan puheoikeus. Jäsenellä, joka ei ole suorittanut erääntynyttä jäsenmaksua, ei ole puhe-, esitys- eikä äänioikeutta.

6 §
Yhdistyksen johtokunta voi yhdistyslain 14 ja 15 §:ssä mainituin edellytyksin erottaa jäsenen yhdistyksestä. Erotettu jäsen voi kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa erottamisesta tiedon saatuaan kirjallisesti valittaa päätöksestä yhdistyksen kokoukselle jättämällä valituskirjelmän johtokunnalle.

Jäsenellä on oikeus erota yhdistyksestä ilmoittamalla siitä kirjallisesti hallitukselle tai sen puheenjohtajalle tai ilmoittamalla eroamisesta yhdistyksen kokouksessa pöytäkirjaan merkittäväksi.

Jäsen katsotaan eronneeksi yhdistyksestä, mikäli jäsen on kalenterivuoden ajan jättänyt jäsenmaksunsa maksamatta.

7 §
Vuosijäsenet, toiminimijäsenet, kannatusjäsenet sekä perheenjäsenet suorittavat yhdistykselle liittymismaksun ja vuotuisen jäsenmaksun, joiden suuruus erikseen kullekin jäsenryhmälle määrätään yhdistyksen vuosikokouksessa. Kannatusjäsenmaksun suuruus on kymmenkertainen vuosijäsenen jäsenmaksuun verrattuna. Kunniapuheenjohtajalla ja kunniajäsenellä ei ole liittymismaksua eikä jäsenmaksuvelvollisuutta.

Yhdistyksen johtokunta voi yksimielisesti tehdyllä päätöksellä myöntää vuosittaisesta jäsenmaksusta vapautuksen tai maksuajan pidennyksen yhdistyksen jäsenelle, joka sairauden tai siihen verrattavan syyn perusteella ei voisi jäsenmaksuvelvollisuuttaan täyttää.

YHDISTYKSEN KOKOUKSET

8 §
Yhdistyksen vuosikokous pidetään vuosittain tammi-huhtikuussa.

Yhdistyksen vuosikokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

1. kokouksen avaus
2. kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden (2) pöytäkirjantarkastajan ja tarvittaessa kahden (2) ääntenlaskijan valinta
3. kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
4. työjärjestyksen hyväksyminen
5. hallituksen laatiman toimintakertomuksen kuuleminen
6. tilikertomuksen ja tilintarkastajien lausunnon kuuleminen sekä tilinpäätöksen vahvistaminen
7. vastuuvapauden myöntäminen johtokunnalle ja muille vastuuvelvollisille
8. toimintasuunnitelman, jäsenmaksujen ja liittymismaksun suuruuden sekä talousarvion vahvistaminen
9. johtokunnan puheenjohtajan ja johtokunnan kahden erovuoroisen jäsenen sekä varajäsenten valinta
10. tilintarkastajan ja varatilintarkastajan valinta
11. yhdistyksen kokousten koollekutsumistavasta päättäminen
12. muut hallituksen ja jäsenten esittämien asioiden käsitteleminen

Mikäli yhdistyksen jäsen haluaa saada jonkin asian yhdistyksen vuosikokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokouskutsuun.

13. kokouksen päättäminen

9 §
Ylimääräinen kokous pidetään, milloin johtokunta katsoo sen aiheelliseksi tai milloin vähintään 1/10 yhdistyksen äänioikeutetuista jäsenistä sitä erikseen ilmoittamaansa asiaa varten kirjallisesti johtokunnalta vaatii.

10 §
Yhdistyksen kokous kutsutaan koolle ilmoittamalla siitä jäsenille Jawasakki lehdessä tai kirjeitse tai yhdistyksen kotisivuilla vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta.

JOHTOKUNTA

11 §
Yhdistyksen asioita hoitaa johtokunta, johon kuuluvat vuosikokouksessa valittu puheenjohtaja ja 4 jäsentä, sekä 0-2 varajäsentä. Johtokunta valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan ja sihteerin sekä keskuudestaan tai ulkopuoleltaan rahastonhoitajan. Tarvittaessa johtokunta voi valita keskuudestaan tai ulkopuolelta muita tarpeellisia toimihenkilöitä.

Johtokunnan puheenjohtaja valitaan vuodeksi kerrallaan. Johtokunnan muut jäsenet valitaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan siten, että vuosittain kaksi jäsentä on erovuorossa. Eroaminen tapahtuu ensimmäisellä kerralla arvonnan perusteella ja seuraavina vuoron mukaan.

Johtokunta on päätösvaltainen, jos puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja ja vähintään kaksi jäsentä on saapuvilla. Äänten mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni, paitsi vaaleissa arpa.

12 § Johtokunnan tehtävät:

1. johtokunta suunnittelee ja toteuttaa yhdistyksen päätösten mukaista toimintaa.
2. johtokunta valitsee ja palkkaa yhdistyksen toiminnan edellyttämät työntekijät.
3. johtokunta päättää yhdistyksen vuosi-, toiminimi-, perhe- ja kannatusjäseneksi hyväksymisestä.
4. johtokunta valmistelee ja esittelee yhdistyksen kokouksissa käsiteltävät asiat.
5. Johtokunta päättää yhdistyksen jäsenten muodostamien jaoksien, kerhojen tms. hyväksymisestä yhdistyksen alaisiksi rekisteröimättömiksi osastoiksi. Osastojen sääntöjen ja toiminnan tulee olla sopusoinnussa yhdistyksen sääntöjen kanssa.
6. johtokunta asettaa tarvittaessa avukseen työvaliokunnan ja muita tarpeelliseksi katsomiaan työryhmiä, joiden kokoonpanot ja tehtävät se määrää.

NIMENKIRJOITTAJAT

13 §
Yhdistyksen nimen kirjoittavat puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja sihteeri, aina kaksi yhdessä.

TILIT

14 §
Yhdistyksen toiminta ja tilikautena on kalenterivuosi. Tilinpäätös tarvittavine asiakirjoineen ja vuosikertomus on jätettävä tilintarkastajille viimeistään kolme viikkoa ennen vuosikokousta.
Tilintarkastajien tulee antaa kirjallinen lausunto hallitukselle viimeistään kaksi viikkoa ennen vuosikokousta.

SÄÄNTÖJEN MUUTTAMINEN JA YHDISTYKSEN PURKAMINEN

15 §
Päätös-sääntöjen muuttamisesta voidaan tehdä yhdistyksen kokouksessa vähintään kolmen neljäsosan (3/4) enemmistöllä annetuista äänistä. Kokouskutsussa on tällöin mainittava, että kokouksessa tullaan käsittelemään sääntöjen muuttamista.

16 §
Yhdistyksen purkamisesta on päätettävä kahdessa, vähintään kuukauden väliajoin pidettävässä yhdistyksen kokouksessa kolmen neljäsosan (3/4) enemmistöllä annetuista äänistä. Kokouskutsussa on tällöin mainittava, että kokouksessa tullaan käsittelemään yhdistyksen purkamista.

17 §
Yhdistyksen purkautuessa sen varat käytetään yhdistyksen tarkoitusta palvelevan toiminnan hyväksi purkautumisesta päättävän kokouksen päätöksen mukaan.

Ostetaan

50-60 luvun 350 ccm Jawan runko ja paperit sekä Jawa typ. 352 paperillinen aihio. Mauri Peltomaa, 0400-755 769.

Entisöity Jawa Ismo Saarinen p. 040-591 5282.

Valokuvia Kärhän Pertistä/ Jawasta. Varsinkin 1966 kiinnostaa, silloinhan hän ajoi vain Päijänteen, Vesijärven ja kuudenpäivän ajot. 1962-66 muutkin ajajat huomioidaan. Moottoriurheilulehdessä olevat ja Kärhän arkistot on käyty läpi. Markku Lahtinen p. 050-530 8331.

Jawa crossin etulokasuoja on käytetty -60 luvulla yläpuolisena lokarina muissakin Sixeissä. Tunnistaa ylimääräisestä jäykisteestä yläpinnassa ja kumipusla kiinnityskorvakkeista. Etu- ja takapyörät 513/514 Zettiin. Markku Lahtinen, 050-530 8331.

Myydään

Jawa Shopper vm. 2002, ajettu 11000 km. hp. 2200€ Leo Poriaho Helsinki p. 0400-298 798.

Jawa S 553-04 250 ccm rekisterissä, h. 2500€, Sixi 250 ccm typ. 557 2000€, Sixi 350 ccm typ. 558 2000€. Ahti Salminen, 0400 447646.

Jawa Six Days S 554 , entisöity museopyörä vm 1961. Huippukuntoinen, täysin virheetön ja täydellinen kelloa myöten. Hp. 5700 €/ tarjous, tiedustelut Lasse Nyström , 0400-014 000

Ase Capri -60 luvulta, Jawa lypsyjakkara malli 1957 50 ccm. CZ 150 ccm, 1951, musta. Jawa 353, 1962, sini-harmaa. Jawa isopyörä, 1953, musta . IC, 350 ccm, 1949. MZ 175 ccm, 1957. BMW R 35, 1952. BMW R 25, 1952, museorekisterissä. Perämoottoreita 3 kpl.
Olavi Pekkola, Helsinki, 040-5400 692.

Toinen 575/ 02 -64 340 ccm 1- sylintereisistä Sixeistä, museokatsastetut. Molemmissa yläputket, pressu ja iso lamppu. 575-000107 runkonumeroisessa on tankkilaukku, ja virtalukko lampussa, ajettu n. 10 000 km. porattu 2000 km sitten. sylinterissä kannas, joten mäntärikon vaaraa ei ole. Kilometrimäärään nähden vielä suhteellisen siisti ja hyväkuntoinen. Ajan patinaa silti näkyy sinkkiosissa. Luonteeltaan helppo ajaa, vaikka ratastettu 16 hampaisella edessä, voi silti 4- vaihteella körötellä mopovauhtia. Normaalissa tieliikenteessä ei jää jalkoihin satasen rajoitusalueellakaan. Hp. 4300€.

575-000008 runkonumeroisessa normaali virtalukko tankin päällä. Lähes näyttelykuntoinen, hieman maalia kulunut pois. Sylinteri on Koneliikkeen jäämistöä alkuperäisine aukkoineen. Vaatii ajajalta korvaa, jotta mäntä ei hajoa isosta pakoaukosta johtuen. Tehokas, hp. 4800€.
Vaihdossa huomioidaan sivuvaunullinen Itäpyörä tai kevari- ikään tulevalle sopiva crossi tai enskapyörä.
Markku Lahtinen, 050-530 8331.

Myydään alkuperäisosin pidetty Jawa-CZ 250ccm, vm. -62. Ajettu n. 70 000 km, rekisteriote, alkuperäiset huoltokirja ja huoltoavainsarja. Pyörä Hyvinkäällä, omistaja Helsingissä. Hp. 880€.
Irma Salo 040-7066 929.

Tämä taulu oli osittain kuvattuna edellisessä lehdessä. Tekijä otti yhteyttä ja ilmoitti taulun olevan myytävänä.
Koko 100 x 140 cm, hintapyyntö 750 €.

Hugh Owen Porter, Dorfstrasse 68
19230 Scharbow Germany
www.venus-pinups.com

Dieses Kunstwerk war in unserer letzten Ausgabe teilweise abgebildet. Der Schöpfer nahm zur Redaktion Kontakt auf und teilte mit, dass das Bild verkäuflich ist. Abmessungen: 100 x 140 cm. Preis: 750 €.

Vaihdetaan

Näyttelykelpoinen Jawa typ. 18, 350 ccm, 1953 . Museorekisterissä, kaikki vanhat dokumentit tallella, mielenkiintoisia vanhoja omistajia! Alkuperäinen rekisterinumero VH-30, vaihto Jawa 250 Six -days Heimo Rouvinen Lahti, p. 040-506 9700 heimo.rouvinen@pp.inet.fi

Myydään osia

Jawan varasosamoottorit, Typ,453,355,356,353, Cezeta 175, moottorit osittain purettu.
Hyväkuntoista irto-osaa kaikkiin malleihin, Sixin alkuperäinen vaihteisto, kytkin 2-rivi ketjuineen.
Uusi vaihteisto, käy typ. 355, 356, 453, 450, 455. Cezeta männät, keskilaakerit, stefat, sekä ensiö ja toisioketjut että rattaat. Vanteet, pinnat, käyrät, vaimentimet, iskuvaimentimen " kromit" myös typ. 11/18 ym, kysele, kaikki löytyy!
Kumiosat, lampun osat, takavalot, vaijerit, männänrenkaat (ylikokoja). Kärjet, kondensaattorit, hiilet ja tulpat.
Jawa typ.353/ 250 kunnostettu vaihtomoottori porattu, laakerit, keskilaakeri ja stefat uusittu.
Sähkölaitetta ei mukana, hp. 780€ , kysele koneesta lisää.
Uudet ketjunsuojat kaikki mallit paitsi Sixi.
Hyvä virtalukko amppeerimittarilla , löytyy myös bakeliittinen, kuin uudet 95€.
Tankin korkkeja, kromi sekä bakeliitti. Jikow kaasuttimet kunnostettuja eri malleihin. Sekalaista Jawan runko-osaa, lokasuojat, kotelot, ym. Veikko Väyrynen, p. 050-352 8060, veikko.veko@gmail.com

Kromatut uudet 125/175 Jawa-CZ tankit virtalukon aukoilla. Mustaksi maalattu ja raidoitettu sekä sisämaalattu, 250€. Kromattu, maalamaton 190€. molemmat erittäin hyviä.
Runko Jawa S 558, rungossa kiinni takahaarukka ja jarrupoljin. Muuten hyvä, mutta vaatii pienen oikomisen jalkatappien jälkeen. Ensisijaisesti Jawa crossin rakentajalle. Markku Lahtinen 050-530 8331.

Cz- 150 osia myytävänä, mm. kampiakseli ja koneen osia. Muutama koneen lohko, pari vanteen keskiötä ym. Tiedustelut Matti Kanervo, Espoo, 040-487 4910.

IC- 350, 1949 sekä MZ osia löytyy. Olavi Pekkola, Helsinki, 040-5400 692.

Sinistä savua Mecklenburg-Etupommerin yllä

Kansainvälinen Jawa-tapaaminen Pohjois-Saksassa 10.5.-15.5.2009

Teksti ja kuvat Stefan Tschirpke.

Hulluista ideoista on päätettävä viipymättä ja pelkäämättä. Niin ainakin ajattelin, kun törmäsin tammikuun alussa houkuttelevaan netti-ilmoitukseen. Jawa-Power -niminen pyörien entisöintiin erikoistunut firma (www.jawa-power.de) kutsui kansainvälisiin Jawa -treffeihin itäisessä Pohjois-Saksassa toukokuun toisella viikolla. Tapahtumapaikan nimi oli Alt Tellin, mikä on syvintä Mecklenburg-Etupommeria: pieniä kyliä, peltoja, hiekkateitä, metsää... Tässä vaiheessa olin sisimmässäni jo innoissani, mutta vielä epävarma ja odottavalla kannalla. Oli harmaa talviperjantai, toinen tammikuuta. Lähetin lyhyen mailin Lauri Puirolalle. Lähdettäisiinkö toukokuun alussa Jawoilla Saksaan, kun täällä Suomessa aurinko taistelee ehkä vielä viimeisten lumirippeitten kanssa? Kesti korkeintaan 10 minuuttia, kun Lauri ilmoitti, että hän ja kaksi minulle vielä melko tuntematonta miestä olisivat halukkaita lähtemään Saksaan tutustumaan saksalaiseen Jawa -harrastaja-kulttuuriin. Jälkikäteen sanoisin että - se, että matkapäätös tehtiin, ei varsinaisesti yllättänyt minua, mutta päätöksenteon nopeus löi minut ällikällä. Yleensä pidän suomalaisia tyyppeinä, jotka harkitsevat ja pohtivat asioita pitkään ja perusteellisesti. Nopean päätöksenteon etu oli kuitenkin se, että majoituspaikat onnistuttiin varamaan jo tammikuussa, mikä osoittautui erittäin viisaaksi päätökseksi, koska kysyntä oli kova.

Matkavalmistelut: Yhteensopivuuskoe ja perushuolto

Mitä tulee matkan valmisteluihin, niin haluan jakaa ne kahteen osa-alueeseen – matkaporukan yhteensopivuuskoe ja käytännön valmistelut. Verrattuna muihin kavereihin olen ollut vasta muutaman vuoden ajan Jawa -kuvioissa mukana ja ajokokemukseni on vähäinen. Porukan sisäinen kemia pitää tietysti olla kunnossa reissun aikana. Muut herrat ovat tunteneet toisensa jo vuosia ja ovat matkustaneet Jawoillaan jopa Kirkkoniemeen asti. Miten minä siis sopisin sellaiseen rautaiseen porukkaan? Yhteensopivuuskoe ja matkan teoreettinen valmistelu tapahtuivat Zinnkeller -ravintolassa, joka tarjosi erinomaiset puitteet projektin valmistelulle: Bratwurstia, hapankaalia ja runsaasti ohrapirtelöä...

Illan edetessä huomasin pian, että tammipöydän ääressä istui Jawa -hulluuden kovinta ydintä. Tuomo oli jo suunnitellut reitin etapit: Helsinki-Turku-Tukholma-Helsingborg-Helsingör-Gedser-Rostock-Alt Tellinn. Lauri ja Veijo tekivät syvän vaikutuksen minuun teknisellä tietämyksellään. Ajattelin hiljaa: Jos oma Jawa vaikka Tukholman jälkeen hajoaa, ainakaan teknisistä taidoista ja neuvoista ei ole puute. Koko matkaprojekti tuntui edelleen haastavalta, jopa uhkarohkealta: yli 1000 km kolmessa päivässä, pelkästään Ruotsin 600 km:n etappi yhdessä päivässä. Huh huh.

Käytännön valmisteluissa Rauli Vilkas oli korvaamaton! Ennen lähtöä pyöräni sai kunnon huollon. Tankin vuoto paikattiin, kytkinrumpu ja kytkinjouset menivät vaihtoon, ketju kiristettiin. Hankin vielä kaksi sivulaukkua, mikä oli hyvä ratkaisu, koskapa oli paljon matkatavaraa.

Lähtöpäivä lupasi hyvää. Tikkurilan Shell-huoltoaseman yllä paistoi aurinko kirkkaalta taivaalta. Matkan kalustoon kuuluivat neljä miestä, neljä pyörää ja kaksi Suomen lippua: Laurin Jawa Six-Days, Veijon Jawa Sport, Tuomon vihreä YK -Jawa plus ainutlaatuinen peräkärryluomus ja oma Jawa 354. Matka Helsingistä Turkuun taittui ongelmitta kirkkaassa kevätillassa kahdessa ja puolessa tunnissa. Huomasin pian, että oma pyöräni on aika janoinen: lähes 5 litraa satasella. Viking-Line matkustaja-autolautan kannella sain harjoitella moottoripyörän oikeaoppista kiinnittämistä. Runsaan iltapalan jälkeen saatiin hyvin nukuttua.

Voi helvetti, tämä Ruotsin sää!

Miten kamala oli se seuraava aamu! Tukholman kaunis sisäänpääsyväylä ei tarjonnut yhtään lohdutusta, kun aamu oli harmaa ja taivaalta tuli runsaasti vettä. Aamiaispöydän ääressä sovittiin edessä olevan Ruotsi-pätkän pelisäännöistä: 100 km – tauko - 100 km - tauko jne. Täällä vauhdilla piti päästä Etelä-Ruotsin kärkeen iltaan mennessä. Ensimmäiset 200 km olivat pelkkää helvettiä. Sade oli kova, lämpötila oli alhainen, vesi pääsi vaatteiden läpi, maisemat olivat tylsiä, vauhti oli ainakin minun makuuni paikoittain julmaa (90 km/h), koska kokemattomat ajokäteni olivat pian tauon jälkeen taas krampissa. Muu porukka nauroi ja porskutti eteenpäin. Pisin yhtäjaksoinen ajopätkä venyi yli 150 kilometriseksi, mikä tuntui loppuvaiheessa kuin ikuisuudelta.
Onneksi oli pakko pysähtyä tankkauksen takia. Mutta iloinen yllätys -Jawat kestivät! Etelä-Ruotsi oli jo aivan toista maata. Lämpötila nousi ja myös aurinko ilmoittautui takaisin. Illalla oltiin jo Tanskan puolella ja Tuomon hotellivalinta osui nappiin. Seuraava etappi Tanskan halki oli helppo nakki: vaihteleva kaunis ajoreitti kuivassa lämpimässä kevätsäässä ja sama sävel jatkoi Saksan puolella maaliin saakka.

Tauolla Ruotsissa

Kokoontumispaikka oli entisen maatilan komea päärakennus, joka oli entisöity ja muutettu moottoripyöräilijöiden hotelliksi nimeltään "Bikerhotel - Das Gutshaus" (www.dasgutshaus.de) Isäntä on nähnyt paljon vaivaa luodakseen talon sisällä aidon moottoripyhäkön tunnelman. Ruokasalin kattoon oli ripustettu vanha moottoripyörä, seinissä oli paljon kuvia. Isännän pyörämerkkien sielunmaisemaa kuvasi talon edessä oleva pieni lampi, jonka keskeltä törrötti kyltti, jossa luki: Harrikoiden pysäköintialue! Saapuessamme hotelliin pysäköintipaikka oli jo täynnä Jawoja ja uteliaita vieraita. Moottorien sammuttua ja sinisen savun haihduttua alkoi etukäteen sovittu saapumisseremonia. Lauri asetti Tuomon pyörän istuimen päälle neljä snapsilasia, joihin Tuomo kaatoi Marskin ryypyn. "Terve! Kippis! Zum Wohl! Hölökyn kölökyn!" .Helpotus ja ilo onnistuneesta matkasta olivat käsin kosketeltavia.

Bikerhotel

Hinnasto

Vastaanotto oli lämmin ja sydämellinen. Kehuja ei säästetty. Yli 1200 kilometriä oli ajettu. Tämä suoritus teki jopa Fred Rodeen, Jawa-Power-firman omistajaan, suuren vaikutuksen. Heti jouduttiin kysymysmyrskyyn Jawoistamme, joista etenkin Tuomon YK -Jawa ja sen peräkärry sekä Laurin Six Days öljysäiliöineen olivat suuren ihailun ja ihmettelyn kohteina.

Marskin ryyppy

Fred Rode

Huomasin huvittuneena, että Saksassa on paljon Jawa -harrastajia, jotka tuovat oman hienon menopelin peräkärryllä tapahtumaan. Vasta paikan päällä ajetaan, putsataan, ajetaan ja heti taas putsataan. Olennainen ero suomalaiseen museopyöräkulttuuriin on se, että vuosimallien tyylipuhtaus ei näytä olevan pääasia Saksassa. Monet paikalla olevat pyörät olivat toki hienoja yksilöitä. Epäilen kuitenkin niitten mahdollisuuksia läpäistä Suomen vuosimallien puhtauteen pyrkivän tiukan katsastuksen. Toisaalta on myönnettävä, että Itä-Saksassa Jawojen tuunaus oli hyvin yleinen huvi ja miksi Itä-Saksan aikoina huolellisesti tuunattu Jawa ei saa kelvata museopyöräksi. En ehtinyt laskea, montako pyörää oli paikalla. Järjestäjien karkean arvion mukaan niitä oli ainakin 50 - 60. Maantieteellisesti koko Saksa oli hyvin edustettuna. Jawa -kerhot toimivat siellä aluekerhoina (esim. Jawa -kerho Vogtland) tai kaupungeissa (esim. Jawa -kerho Magdeburg). Mitä tulee kansainvälisyyteen, niin ilman meitä tapahtuma olisi kutistunut pelkäksi saksalaiseksi tapahtumaksi. Tämän tosiseikan järjestäjät huomioivat päättäjäisjuhlissa: ”Pisin ajomatka” -pokaalit menivät meille!

”Tuunattuja Jawoja”

Lepohetkiä ei ollut

Isännät järjestivät monipuolista ohjelmaa. Päiväretket suuntautuivat mm. Stralsundiin ja kauniille Usedom -saarelle. Ja niin kuin Suomessa: aina, kun Jawat ilmestyvät katukuvaan, uteliasta ja ihmettelevää väkeä riittää. Ohjelman kohokohtiin kuului epäilemättä vierailu maineikkaalla Teltower Bergring -maaradalla, jossa nuoret kilpa-ajajat tarjosivat vaikuttavan näytöskilpailun. Teltower Bergring on edelleen hyvässä kilpailukunnossa, vaikka maaratakilpailujen suosio ei enää saavuta DDR:n mittoja, jolloin kilparadan varrella jännitti jopa 60000 katsojaa. Mielenkiintoinen ohjelmanumero oli myös piipahdus vanhassa itäsaksalaisessa kolhoosissa, joka toimi DDR-nostalgian hengessä nykyään DDR-tavaratuotannon museona. Erityisen vaikuttava oli paitsi museon valikoiman täydellisyys myös sen hieno systemaattisuus. Tavaroita riitti: imureista, lastenleluista ja televisioista Trabanteihin ja Wartburgeihin ja tietysti muutamia Jawoja oli näytteillä. Jawa oli myös Itä-Saksassa kansan kulkuväline 50- ja 60-luvulla. Itä-Saksan MZ -moottoripyörät alkoivat dominoida vasta myöhemmin.

"Jalanlaahaajien veljeskunta"

Vanhaa ja uutta

Päiväretkien päätteeksi meitä odotti joka ilta herkullinen iltapala. Sen jälkeen keskustelut Jawojen ympärillä jatkuivat pikkutunneille saakka olutteltassa. Onnistuneen viikon kruunasivat päättäjäisjuhlat, palkintoseremonia ja jopa ilotulitus. "Pisin ajomatka" -pokaalien lisäksi Tuomon Jawa-maitotonkka-yhdistelmä aateloitiin kovien aplodien saattelemana "Erikoisin Jawa" –palkinnolla.

Palkintoja

Nils Werner ja iltapala

"Ja vehkeet kestivät"

Paluumatka oli sitten pelkkää löysäilyä. Laiva vei meidät suoraan Travemündestä Helsinkiin.
Ja minun suuri kysymykseni ennen matkaa: miten Jawat tulevat kestämään? Menomatka ja paikan päällä ajetut matkat sekä matka Travemünden satamaan ,yli 2000 km, ihme kyllä, vain kaksi kertaa jouduttiin tarttumaan työkaluihin. Jostakin kumman syystä Veijon pyörän takimmaiset iskuvaimentimet eivät alkuunkaan tykänneet seudun hiekkateistä ja kylien mukulakivikaduista, mutta salamannopeasti isännät saivat järjestettyä kaksi uutta vaimenninta. Toinen pakkopysähdys sattui vasta paluumatkan aikana noin 50 km ennen Travemünden satamaa, jolloin Tuomon YK -Jawan ketju ei noudattanut enää koneen käskyä vaan katkesi. Tämä oli jo vähän kinkkisempi juttu, kun uutta ketjua ei ollut mukana. Onneksi varaosien seasta löytyi lyhyt ketjupätkä, josta Lauri sai muokattua väliaikaisen ratkaisun. Jouduimme kuitenkin lähestymään satamaa hiljaisella vauhdilla, mutta pääasia oli, että ketju kesti laivaan asti!

Matkan anti oli upea: uusia Jawa -ystäviä ja kontakteja, mahtavia elämyksiä, suurta vieraanvaraisuutta, hyvät ruoat ja juomat. Hotellihuoneet on jo varattu, koska Alt Tellin kutsuu taas kansainväliseen Jawa -tapaamiseen vuonna 2010. Ja pian sen jälkeen alkaa tapahtua Suomessa. Isohko ryhmä saksalaisia Jawa -harrastajia on tulossa heinäkuun puolivälissä Suomeen Jawa -sakin vieraaksi.

Pientä remonttia

Matkalla olivat: Lauri Jawa S553
Stefan Jawa 354
Tuomo Jawa YK.Sport
Veijo Jawa 360

Jawasakki kokoontuminen 5-7.6.2009 Lappeenranta

Jawa -sakki kokoontui varsin kosteassa säässä Lappeenrannan lähellä, Saimaanrannan lomakylässä.
Järjestäjänä toimivat alueen Jawa harrastajat nokkamiehenä Myyryläisen Hannu.
Järjestelyissä mukana olivat Eko Aunola, Jari Koukku, Topi Valkonen ja Raimo Partanen.

Kiertoajelu suoritettiin myös hienoisessa vesisateessa Röytyn talolle Taipalsaareen.
Osallistujia Jawa kokoontumiseen oli laskujen mukaan 104 ja pyöriäkin melkein sata.

Pisimmän matkan palkinnon voitti Jarmo Alaraudanjoki Rovaniemeltä, Jawa Velorexillä.

Entisöintipalkinnon saivat Pentti Raunio Orimattilasta, Börje 'Löppe' Löfberg Karjaalta ja Reijo Karvinen Kankaanpäästä.

Vanhin Jawa löytyi Matti Oksaselta Kirkkonummelta, Jawa typ. 12 , 350ccm vuosimallia 1950.

Nais Jawakuskin palkinnon pokkasi Anne Vainio Tampereelta, vanhin kuljettaja oli Olavi Pekkola Helsingistä ja nuorin Juha-Pekka Pehkonen Hammaslahdesta.

CZ- palkinto meni Risto Perttilälle Kuhmoisiin, mies ja pyörä palkinto Jukka Mettälä, Elimäki.

Jawa pariskunta palkinnon saivat Eila Paronen ja Arto Heino Kouvolasta.
Jawa aktiivipalkinto meni ansiosta Hannu Myyryläiselle Lappeenrantaan.

Nuorin ja vanhin Jawakuski

Pisimmän matkan palkinto

Jawa naiskuljettaja

Velorexit

Lappeenrannan Jawaharrastajien lahjoitus Keskussairaalan G4-osastolle

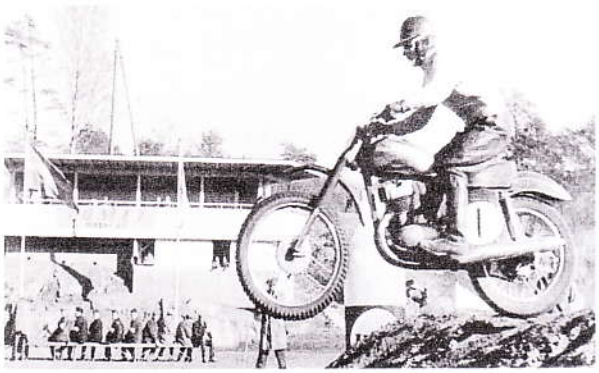
Minna Luoto

Lastenosaston väkeä

Hannu Myyryläinen luovutti kultaisen ruusun, jonka terälehteen on kirjoitettu teksti "arvostamme työtänne". Saimme kasaan leluja ja lahjoja n. 2000€ edestä. Sairaalan väki kiittää kaikkia lahjoittajia.

Ennakkotietoa: seuraavat Jawa-ajot ovat 11-13.6. 2010, Muuramen Riihivuoressa.
Mökkipaikkoja noin 200, eritasoisia rahapussin mukaan.
Ruokatarjoilu malliin Lappeenranta.
Lisää tietoa seuraavissa lehdissä ja Jawasakki sivuilla.

Motocross-ajaja Raimo Rein



Monen pikkupojan ja nuoren motoristialun suuri idoli -50 ja -60 luvulla oli Raimo Rein. Tämä Motocrossin moninkertainen Suomen mestari poistui joukostamme 28. heinäkuuta Nurmijärvellä. Hän oli 79-vuotias, syntynyt 4. elokuuta 1929. Moottoriurheilu kiinnosti Reiniä jo polvenkorkuisena. Raimo Rein liittyi Helsingin Moottorikerhoon (HMK) 1952. Hänestä tuli motocross-ajaja. Maastoajo oli syksyllä 1949 rantautunut Suomeen ja Helsingin Laakson ratsastuskentälle.

Sen kehittäjät saivat Reinistä innostuneen ajajan joukkoihinsa. Nopeasti laji muuntui motocrossiksi. Ensimmäinen motocrossin 500-kuutioisten SM-kilpailu ajettiin 1954, jonka Raimo Rein voitti. 250 -kuutioisissa SM-kisat alkoivat kaksi vuotta myöhemmin.
Helsingin moottorikerho ei ominut Reiniä. Hän kävi eri kerhoissa kertomassa motocrossin saloista ja ohjaamassa seuroja ratojen rakentamisessa. Hän oli kuitenkin koko elämänsä uskollinen HMK:lainen.
Reinin ura oli komea. Hän voitti 11 henkilökohtaista Suomen mestaruutta 1954 - 66. Hän ajoi mestariksi 500-kuutioisissa seitsemän ja 250-kuutioisissa neljä kertaa. PM -kultaa hän voitti kahdesti 250-kuutioisten joukkuekisassa 1963 ja 1965. Hän ajoi myös kolmesti mestariksi HMK:n SM-joukkueessa.
Suomen moottoriliitto myönsi Raimo Reinille mestariajajamerkin suurmestaritunnuksin.

Crossiradat jätettyään hän jatkoi kerhotyössä. Rein oli HMK:n hallituksen jäsen 1965 - 70. Hän jatkoi vielä pitkään kilpailujaoston jäsenenä.

Varsinaisen työuransa Rein aloitti Volvo-auto Oy:n korjaamolla asentajana ja kohosi sittemmin työnjohtajaksi. 40 vuodeksi venyneen Volvo-kautensa jälkeen Rein vaihtoi työpaikkaa ja siirtyi työnjohtajaksi Someron Liikenne Oy:n korjaamolle. Hän jäi eläkkeelle 65-vuotiaana. Raimo Rein oli urheilija aikana, jolloin ei vielä osattu arvostaa moottoriurheilijaa urheilijaksi.

Omana lisänä ja miksipä ei Jawa -harrastajanakin kiinnostaa tieto, että Rein ajoi useita kisoja myös Jawalla, kuten kuvassa näkyy. Hän ajoi myös crossin lisäksi jonkin verran tietääkseni mm. Päijännettä, koska jotenkin muistan pikkupoikana, kun niitä olin katsomassa yleisön seasta usein kuului, että nyt tulee Raimo Rein!

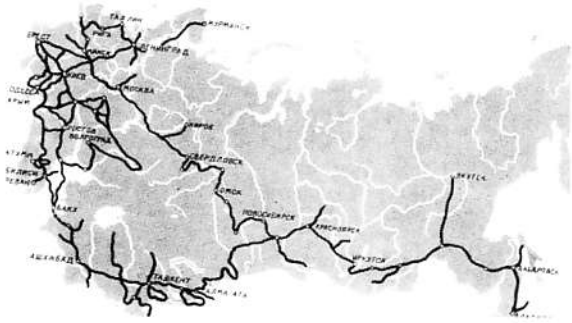
Tämä teksti on pääosin lainattu Helsingin Sanomissa julkaistussa Timo Katajamäen kirjoittamassa muistotekstissä hieman lisättynä omia kommentteja.
Katajamäki on tietokirjailija ja pitkän linjan motoristi.

"Raikan" muistoa kunnioittaen.
Jawasakki Ry/ Veikko Koski

Puuseppä ajoi Neuvostoliiton ympäri, matka (200. 115 km) kesti reilun vuoden.

Suuri avaruuslento, jonka ensimmäinen kosmonautti Juri Gagarin suoritti, innosti nuorta moskovalaista puuseppää Vaclav Deminiä niin että hänkin päätti toteuttaa jotakin epätavallisen suurta: ajaa moottoripyörällä Neuvostoliiton ympäri. Hän osti itselleen halvimman saatavissa olevan koneen, 50 -kuutioisen Jawan, ja kokemusta hankkiakseen ajoi sillä lyhyitä matkoja yhteensä 28 000 kilometriä. Hänellä ei kuitenkaan ollut vielä ajokorttia, eivätkä viranomaiset olleet halukkaita sitä miehelle myöntämäänkään, koska hän on kuuromykkä. Itsepäinen nuorukainen sai silti viimein tahtonsa läpi osoittaen kokeessa hallitsevansa ajokkinsa täydellisesti ja tuntevansa sen perinpohjaisesti.
Aivan yksin, vain varaosa- ja varustekuorma mukanaan Vaclav Demin lähti sitten suunnattoman pitkälle matkalleen, aluksi kohti itää, Moskovan Punaiselta torilta 12.7.1962. Hän oli lähettänyt edeltä käsin renkaita ja muita varaosia suunnittelemansa reitin varteen paikoille , missä hän laski niitä tarvitsevansa. Uralin ja Siperian kautta Tyynen valtameren rannalle Vladivostokiin, sieltä takaisin Keski-Aasian aavikoille, Kaukasuksen huimaaville vuoristoteille, Ukrainan ja Valkovenäjän aroille , Baltian maihin, Itä-Karjalan mittaamattomiin metsiin, Kuolan niemimaan tundra-lakeuksille ja Jäämeren äärille kävi hidas mutta sitkeä kulku. Suunnattoman määrän kokemuksia moottoripyörän huollosta ja korjauksista , oudoista paikoista ja uusista olosuhteista merkitsi sisukas maankiertäjä päiväkirjaansa. Eipä jännittäviäkään elämyksiä puuttunut: Siperiassa hän kohtasi susilauman ja joutui istumaan tuntikausia puussa nälkäisten petojen kierrellessä sen alla moottoripyörää nuuskien. Keski-Aasiassa hän sai painiskella suuren kraitakäärmeen kanssa, joka oli kuristaa hänet hengiltä. Onnellisesti hän kuitenkin selvisi kaikista vaaroista ja vaikeuksista suorittaen heikkotehoisella ajokillaan hämmästyttäviä päivämatkoja. koneen alkuperäisistä osista oli jäljellä enää runko, kampikammion puoliskot, joitakin vaihteiston osia ja valonheitin, kun Vaclav Demin 30.8.1963 saapui lähtökohtaansa Punaiselle torille. Mutta takana olikin silloin jo yli vuoden kestänyt yhtäjaksoinen ajo ja 200.115 kilometriä!
Vaclav Demin suoritti matkansa kaikessa hiljaisuudessa ulkopuolella kansainvälisen kohun ja todellakin vain sisäisen innostuksen tukemana. Ennen kaikkea hän halusi todistaa itselleen pystyvänsä suurta uurastusta vaativaan tekoon, jos häneltä kysyttäisi henkistä ja ruumiillista voimaa. Joka tapauksessa Vaclavin retki tuli myöhemmin koko maailman tietoisuuteen, ja me olemme omalta osaltamme halunneet kertoa sen lukijoillemme miehisen kunnon kokeena ja eräänä moottoripyöräilyn suurimmista seikkailuista. Sellaisena sen arvo tulee varmasti säilymään varsin pitkään, tuskinpa juuri muutoin.

Lähde: Moottori- urheilu lehti 6-7 /64.



Vaclav Demin ja ajoreittejä pitkin Neuvostoliittoa

Jawaa ei enää ole

Teksti ja kuva Ukko O. Martikainen

Kysymys, missä meidän Jawamme nyt mahtaa olla, heräsi joka kerta kun siitä otettu mustavalkoinen ja samalla myös värjäämäni valokuva osui silmiini? Tätä tapahtui kymmeniä kertoja, voimakkain tussivärein se vangitsi katseeni. Tätä Jawaa ei löydy enää ajoneuvorekisteristä eikä museopyörien joukosta. Se oli legenda aikanaan puoli vuosisataa sitten. Tätä piti yrittää selvittää, ei kai se aivan mahdoton tehtävä ole.

Miksikö sitten halusin tietää missä meidän Jawa on, jolla hieman yli kaksikymppisenä miehenä, juuri armeijasta ja sitten Ilomantsin pienviljelijäkoulusta kotiutuneena ajelin kesäiltojeni iloksi kesällä 1959 ruotukaverini Martin kanssa. Veinpä joitain kertoja myös hänen sisarensa Haapalahden lavalle tansseihin ja toin kotiin, mutta saatolle en pyrkinyt. Ei tyttö ollut minua varten. Martilla oli kyllä oma tyttöystävä kyydissään. Kohdaltani tämä loppui melko alkuunsa kun kylältä alkoi kuulua että Ukko riijjoo meijän Maijjoo. En riiannut. Vuosi 1960 meni melko tarkoin pienviljelijäkoulussa josta kotiuduin jouluksi karjanhoitajaksi kotiin. Talvikuukausina opiskelin KVS: n kirjeopistossa ammattipiirustuksen perusteita ja koneenpiirustusta joista olin kiinnostunut. Kun kesä koitti, heräsi myös motoristihenki. Puolikesän jälkeen ihastuin nättiin tyttöön ja sitten taas Jawaa tarvittiin. Ajoimme yhdessä siellä ja täällä. Emme kuitenkaan kovin pitkiä matkoja kun meillä ei ollut pitkien matkojen tekoon motoristien varusteita.

Syksyllä haaveilin ajavani Traktorikynnön SM-kilpailuihin Joroisiin, mutta silloin satoi kaatamalla. Se harmitti kovasti. Ei ollut edes tuulensuojaa moottoripyörässä. Kisa jäi katsomatta, intoni ei kuitenkaan tähän sammunut. Piirsin kuvan moottoripyörän tuulisuojasta, päätin tehdä sen itse.
Kotonani Paukkajalla oli pönttöuunin pellit. Otin ne, piirsin muodot tussilla. Leikkasin peltisaksilla ja aloin kantata pellin reunaa tukevaksi ja turvalliseksi. Ylä tuulensuojaan venytin vasaralla takoen käsien suojat, ajovalolamppua varten tein pyöreän aukon ja laitoin siihen muoviletkusta pehmikkeen. Lattakiskosta taivutin kannattimet tuulisuojasta ohjaustankoon. Tuulilasiksi hankin tukevaa mutta taipuisaa muovilevyä ja vannekiskoa sen kiinnitystueksi. Kun yläosa onnistui, uskalsin leikata pellistä ja reunavahvistaa tuulisuojanpellin myös jalkojen suojaksi, sekä ilmaohjaimet sylintereiden sivuille. Maalattujen peltien asennus oli helppoa.

Salapoliisityötä puhelimella

Saadessani ajatuksen Jawamme kohtalon tai sen tämän hetkisen tilan selvittämisestä, aloitin soittamisen lähimmälle senhetkiselle tutulleni yli viidenvuosikymmenen takaa. Soitin Airaksisen Teuvolle, hän vastasi puheluuni Torniosta. Kyllä Teuvo muisti: Viljo Kuusisto sen osti ja pojat ajoivat. Pojat itse tietävät taas moottoripyörän vaiheista jatkossa. Veljeksistä nuoremman Raunon yhteystiedot löytyivät Enirosta, hän vastasi Vaasasta kiireisenä. Soitin arkena uudelleen hänen yritykseensä Joensuun Utraan. Rauno kertoi että hänkin sai ajaa sillä muutaman kerran. Löydettyään veljensä puhelinnumeron, kertoi sen ja toivotteli onnea Jawan etsimisessä. Soitin Reijolle joka kertoi isänsä laittaneen sen myyntiin ja ostaja löytyi liki lähtöpisteestä eli läheltä Paukkajaa. Tuulisuojaa siinä ei enää ollut. Jawan seuraava omistaja Pussisen Pertti ei ajanut sillä kauan, kun laittoi sen jo eteenpäin Kone-Expertille eli autonasentajaksi opiskelleelle Jouko Varikselle Joensuuhun.
Autoliikkeessä asentajana työskentelevä ja nyt kesälomalta tavoitettu Jouko Varis ilahtui myös kuulemastaan. Hän kertoi hakeneensa isänsä kanssa Jawan Äitienpäivänä. Käyttö oli lähinnä crossi ajoa koska se ei ollut rekisterissä enää. Samantapaiseen ajoon se meni seuraavallekin ostajalle , moottoriasentajaksi opiskelleelle Jorma Vattulaiselle Kontiolahteen. Vattulainen kertoi tämän Jawan romutetun heillä crossipyöränä. Siitä ei ole jäljellä mitään. Pyörätkin taisivat mennä muihin tarkoituksiin.

Se oli välillä saanut uuden värinkin, punaisen, kun sen alkuperäisväri oli kermankeltainen. Näin tuli tämänkin Jawan historia selvitettyä, ajokuntoisena tänä päivänä sen arvo olisi arvaamaton. Näitä legenda Jawoja ei paljon markkinoiltakaan löydy, Jawa nettisivuilla niistä kyllä kerrotaan.

Aito Jawa ilman CZ -kytkentöjä oli legenda puoli vuosisataa sitten. Siksi se viehättää vieläkin. Se oli kaunis. Nettisivuilla ihmiset muistelevat niitä ihastuksissaan. Niin myös kirjoittaja, Ukko Martikainen Jawa-ajastaan Enon Paukkajalla.

Lähde: Pielisjokiseutu 16.7.2009.

Jämsän Mantsa 16.5.2009

Teksti ja kuvat Markku Lahtinen

Kokoonnuimme lauantaina Jämsän Pomonan kentälle katsastukseen ja yleiseen jutusteluun aurinkoisena aamupäivänä. Pomonan kenttä sijaitsee Lahden ja Tampereen tien risteyksen välittömässä läheisyydessä. Kyseisessä risteyksessä on maamerkkinä kallellaan oleva kivitela. Ajamaan lähdössä oli 28 kuljettajaa joista viidellätoista oli Jawa tai CZ -merkkinen pyörä. Mukana oli myös pari "vanhaa kettua", Kärhän Pertti Stenbergin Hannun Jawalla ja Kärhän mukaan houkuttelema Benjaminssonin Keijo omalla museo Jawallaan. Beni ei kyllä oikein ihastunut soratiellä ajamiseen, koska se kuluttaa maaleja rungon alta. Siitä kuultiin vielä Taipalsaarellakin Jawa tapahtumassa. Järjestelyt hoidettiin talkoilla, josta suurin työmäärä tuli ratamestari Seppo Järviselle.

Ajomatkaa tuli yhteensä n. 50 km. Matkaan kentältä lähdettiin yhdessä ajaen jotta vältyttäisiin työläältä reitin viitoitukselta. Samalla saatiin nauttia toisten ajoseurasta. Ensimmäinen maastokoe oli alussa hyvää metsäautotietä ja loppu vanhaa kivistä metsätietä. Reitti oli hyvä ajaa alaputkisellakin jos ei pitänyt liian kovaa vauhtia.
Reitti oli laadittu niin, että jokainen maastokoe oli ohitettavissa ja muutama kuljettaja tekikin näin. Kun kaikki olivat tulleet maaliin jatkettiin maastokokeelle 2. Se olikin jo selvästi haasteellisempi, alku oli taas hyvää metsäautotietä, loppu oli vaikeampaa uraista kumpuilevaa metsäpolkua. Mahtuipa matkalle hieman suota ja puron ylitys. Alaputkillakin vielä ajettavissa jos katseli reitin tarkkaan. Reitti oli kuitenkin vaativampi kuin edellinen. Tämän jätti väliin noin puolet kuljettajista, lähinnä vanhimmat kuljettajat ja pyörät. Puron ylitys ei ollut niin paha kuin kuvista näyttää. Se oli mukava piriste matkan varrella ja tällä kertaa ei kukaan kaatunut ja saanut vesikylpyä.

Pasi kääntää kahvaa niin että vesi lentää

Seppo puron ylityksen jälkeen

Maalissa kokoonnuimme yhteen ja jatkoimme Vaherissa olevalle Hirvibaarille kahville. Baarin vieressä on hirviä tarhattuna joten siitä lienee nimikin tullut. Kahvin jälkeen oli vuorossa pidempi ajo pitkin Päijänteen rantamaisemia, mukavia sorateitä myöten Diesel-Baariin hirvikeitolle. Keitto oli keitetty armeijan soppatykillä ja maistui hyvin nälkäisille kuljettajille.

Diesel-Baarista jatkettiin maastokokeelle 3. Rata vaihteli tasaisesta kankaasta Jawalle huonosti sopiviin syviin peräkkisiin oleviin kuoppiin. Täältä jatkoimme Haaralankankaan mikroautoradalle katsomaan minimoottoripyörien harjoitusajoja. Pyörät ovat kooltaan n. puolet Suzuki PV:n koosta, joten valtaosa meistä ei olisi kohtuudella sopinut pyörän päälle. Lopuksi palasimme lähtöpaikalle palkintojen jakoon, muistomitalin lisäksi saimme matkaevääksi Elosen leipomon leivän.

Benillä on vielä tyyli tallella

Salon Heikki nousee montusta

Kerhosihteeri tiedottaa:

Jawasakin nettisivut on avattu, ne löytyvät osoitteesta **www.jawasakki.fi**. Jäsenet jotka ovat ilmoittaneet sähköpostiosoitteensa yhdistykselle, saavat sähköpostitse tunnuksen ja salasanan sivustolle. Jos et ole ilmoittanut osoitettasi tai et saa ilmoitusta, ota yhteys puhelimitse 0400- 609 958 tai lähetä sähköpostiviesti jäsenkirjurille osoitteeseen: pirjo.koski@jawaskki.fi.

Lehden toimitus:

Erinäisistä syistä lehti on hieman myöhässä, seuraava tulee jakeluun loppuvuodesta. Lähettäkää juttuja ja matkakertomuksia, sekä osto ja myynti-ilmoituksia osoitteeseen: lauri.puirola@planmeca.com tai postitse osoitteeseen: Lauri Puirola Pallotie 2, 01280 Vantaa.

Ilmoitustilaa myydään:

Yrityksille Jawasakki kerholehdessä, koko sivu 100€, ½ sivua 50€ ja ¼ sivua 25 €.

Äärimmilleen kevennetty

Moottoriurheilun ehkä näyttävin muoto on motocross. Sen tämän hetken ehdoton kärkimies on Lars Dufvelin, kuorma-autoilija Tikkurilasta. Hän on motocrossin Suomen mestari vuosina 1964-65 ja lisäksi SM maantieajossa 1965. Kilpailu-uransa hän aloitti jo 10 vuotta sitten, ajoi eri -merkkisillä alun, on ajat sitten päätynyt tsekkiläiseen CZ -pyörään, jonka väittää olevan toistaiseksi lyömätön . Miten niin? Katsokaa tulosluetteloita! Me katsoimme ja pyysimme Dufvelinia kertomaan, mikä kuvassamme näkyvässä koneessa on erikoista, tavallisesta poikkeavaa.

Nykyään motocrossissa kilpailu on niin äärimmäisen kova, että vain parhain kone vo viedä miehen voittoon. Aikamme motocross-koneessa ei ole mitään turhaa. Se on kevennetty äärimmilleen, mm. lokasuojat ja bensatankki ovat lasikuitua, satulakin on sitä alta, tyhjää välissä. Kaikki painava on sijoitettu maavaran tuntumaan. Teräsosat ovat maailman sitkeintä seosta, kaikki työstetty 1/10 millin tarkkuudella rungossakin. Vain yksi sylintereisillä voitetaan nyt, painojakautuman, kapeuden ja keveyden ansiosta.

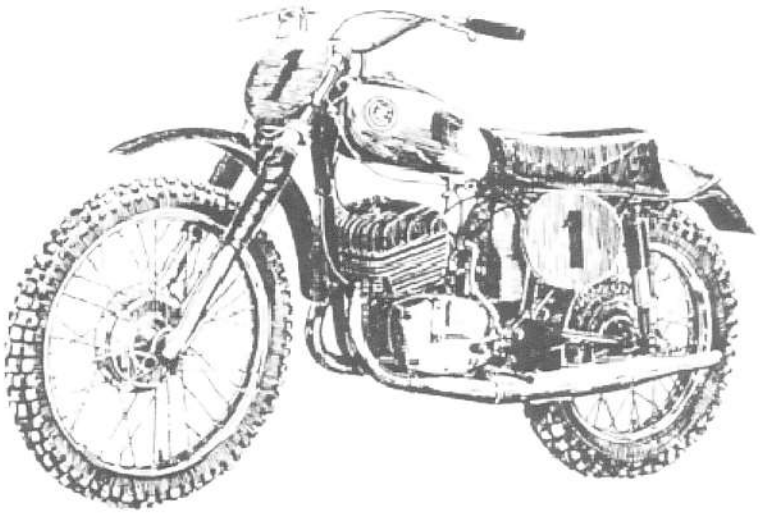
Omatekoisella ei enää ole asiaa mc-radalle? On. Mutta ei tulosluettelon kärkeen.
Etu- ja takapyörän kokoerot? Isokehäinen (21 tuumaa) etupyörä ylittää kuopat parhaiten ja antaa ohjattavuutta. Takapyörän (18 tuumaa) paksuus ja leveys antavat tartuntavoiman yhtämittaisissa kiihdytyksissä ja jarrutuksissa. Mittarit? Niitä ei ole. Ei kukaan ehtisi niitä seurata. Kierrosluvun määrää korva ja kokemus. Niin ja taito. Ajamisesta yli puolet tapahtuu tapeilla seisten, ja kuitenkin kaikkien neljän raajan on vartalon lisäksi työskenneltävä koko ajan. Kaasu on oikealla kuten tavallista ja kytkin vasemmalla. Oikealla on myös käsijarru jota ilman ei nykyisestä mc-ajosta tulisi mitään. Vaihde on koneessani vasemmalla, ykkönen alhaalla, jarru oikealla jalalla. Polkaisukäynnistys eli kick-start on pakollinen, muuten monet kilpailut menisivät pilalle usein sattuvan moottorin pysähtymisen (esim. jarruttaessa) takia.

Miten moottori eroaa tavallisesta? Sen puristussuhde on 1:12. Tämä ei ole tärkeintä, vaan vääntömomentin venyvyys, moottorin sitkeys. Kierrosluvun huippu on 7-8000, mutta mc-pyörän on vedettävä tyydyttävästi vielä-tai jo-2000 kierroksella. Polttoaineen on oltava tavallisesta kaupasta saatavaa. Moottorin virittäminen on täysin vapaa, luokkia ei ole kuten autoille määrätyt. Sylinteritilavuutta ei saa muuttaa yli sarjassa sallitun. Alle se kyllä saa jäädä, kuten minulla tässä on 360 ccm ja ajan 500 ccm:n luokassa!

Entä miksi sitten ajatte motocrossia? Se on kova urheilulaji, muuan kovimmista. Vaikka se on kovaa, ei siinä ole vauhtiurheilun tavallista riskiä; kuolemaa ei ole sattunut tietääkseni koskaan. Loukkaantuneita kyllä, mutta yksikään mc-ajaja ei vietä loppuikäänsä rullatuolissa. Ei meillä eikä muualla.

Vielä koneesta, mikä maa tai tehdas on sen uhkaaja? Englanti on kautta aikakin ollut oikea moottoripyörämaa. Se on jäänyt pahasti ainakin toiseksi. Mc-piireissä odotetaan japanilaisten tuloa, josta toistaiseksi ei kuitenkaan ole merkkejä. Tarkoitan nimenomaan motocross-radoilla. Mutta tällä hetkellä ei kukaan käsittääkseni pysty uhkaamaan CZ:n johtoasemaa.

Tekstin ja kuvat löytänyt Mikko Virtanen ME-lehdestä vuodelta -66 tai -67



Lars Dufvelin ja CZ

Teksti ja kuvat Lauri Puirola

VAPE virtalaitteiden asennus Jawaan

Moni on hankkinut ja asentanut "kärjettömät" virtavehkeet pyöräänsä. Olen itsekin niiden kanssa pelannut. Muutamia seikkoja kannattaa ottaa huomioon, jotta lopputulos olisi hyvä.

Kampiakselilla oleva ohjaustappi tulee lyhentää niin että se ei ota kiinni roottorin kiilauran pohjaan. Parin millin korkeus riittää, tappi ohjaa roottorin oikeaan asentoon, kartio on se joka pitää roottorin kiinni.
Jos tappi on liian pitkä, se kampeaa roottorin vinoon ja saattaa syntyä pahaa jälkeä kun konetta pyöritetään.
Sytytyshetki on kohdallaan jos kampiakseli on koottu oikein, eli ohjaintapin tulee osoittaa suoraan kammentapin keskipisteeseen. Tarkoittaa, että kun mäntä on yläkuolokohdassa, niin ohjaintapin keskilinja on samansuuntainen kiertokangen keskilinjan kanssa. Jos näin ei ole, niin sytytysennakko on haettava kohdalleen muilla keinoilla.
Sytytyshetki on silloin kun roottorissa oleva olake on n. 1,2 mm limittäin pyörimis- suuntaan anturissa (haistelijassa) olevan 6 mm tapin kanssa.
Kerrataan vielä, jos kampiakselissa on kokoonpanosta johtuva kulmavirhe, niin ohjainnasta otetaan pois.
Kampiakselia käännetään niin että mäntä on sytytysennakossa (mm. eykk) ja roottori kiinnitetään kampiakseliin niin että roottorin nokka on sen 1,2 mm limittäin haistelijan tapin kanssa. Nyt sytytys on kohdallaan.
Säädä nokan ja haistelijan ilmaväli, siten että laita 0,4 mm rakotulkki nokan ja anturin väliin. Sen jälkeen kiristä ruuvit kiinni.
Huom. haistelijan kiinnityslevy on kiinni kahdella M3 ruuvilla kiinni pohjalevyssä , laita kierteisiin varmuudeksi lukitetta. Tärinässä ruuvit saattavat löystyä. Haistelija kiinnitetään 250 ccm vasemman puoleisiin reikiin ja 175/ 350 ccm oikeanpuoleisiin reikiin.

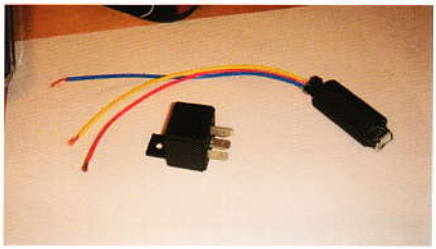
Johdot

Tarkasta puolalle menevä liitin niin että johdot (punainen, keltainen ja valkoinen) menevät väri väriin.
Muutamassa tapauksessa oli johdot väärässä järjestyksessä tehtaalta lähtiessä. Staattorilta tulevat kaksi valkoista johto menevät maihin kätevästi anturin kiinnitysruuvien alle.
Kaksi mustaa johtoa kytketään säätäjän mustiin johtoihin, järjestyksellä ei väliä. Punainen menee akun + napaan ja valkoinen maihin. Muista: **akun miinusnapa maihin!** Jos akku on väärin kytketty niin säätäjä vioittuu kun kone käynnistetään.

Sammutin

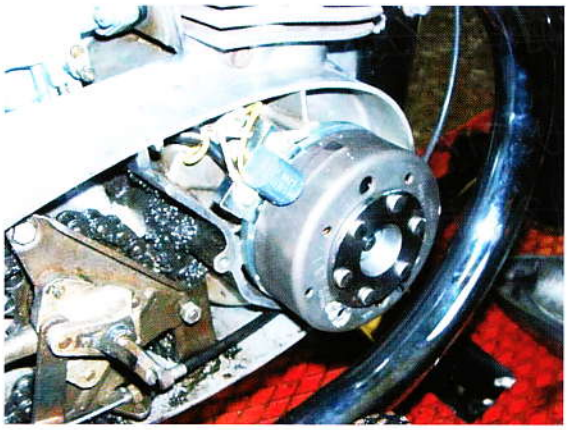
Puolasta tuleva sininen johto toimii sammutinjohtona, se maadoitetaan kun halutaan moottorin sammuvan.
Painonappi on helpoin asentaa, mutta museopyörässä sen laittaisi mielellään piiloon. Toinen tapa on laittaa pieni rele virtalukon ja puolan väliin, näin systeemi toimii virta-avaimesta.
Nykyään sähkölaitteiden mukana saattaa olla kyseinen sammutin. Sen kytkentäkaava on seuraava:
sininen johto numeroon 30, 85 virtalukon numeroon 15 tai 54. 87a ja 86 maadoitetaan.
Valmistan myös sammutinreleitä, niiden kytkentä on seuraava: sininen puolan siniseen, punainen virtalukon numeroon 15 tai 54 ja keltainen maadoitetaan. Tämä releohjaus vaatii luonnollisesti että pyörässä on akku.

Olen kiinnittänyt myös lampussa olevaan virtalukkoon, jossa on läpipainettava avain, mikrokytkimen jolla puolan maadoitus hoidetaan. Kun avain nostetaan ylös, moottori sammuu. Tämä systeemi ei vaadi akkua vaan säätimeltä tuleva punainen johto kytketään virtalukon napaan n:o 30. Tällöin valot ja äänimerkki toimivat vasta kun moottori käy.

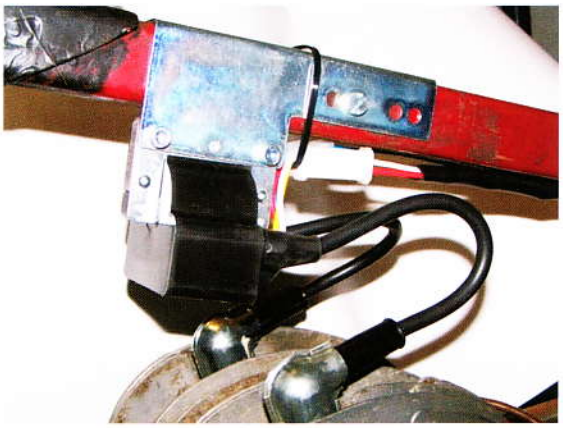


Sammutinreleitä

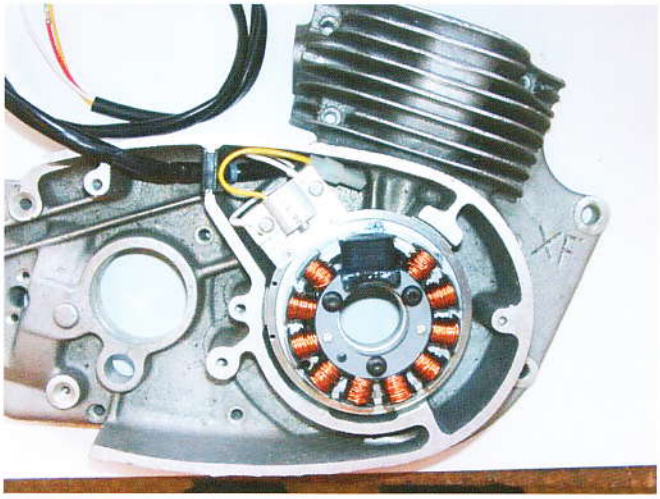
Mikrokytkin virtalukon pohjassa



Roottori ja anturi



Puolan kiinnitys



Staattori ja johtojen läpivienti

Säätimen kiinnitys työkalukoteloon

Vinkkejä:

Kaksilähtöistä sytytyspuolaa voi käyttää yksisylinterisessä moottorissa kunhan maadoittaa toisen ulostulon. Laita tulpanjohdon pätkä ulostuloon ja toiseen päähän silmukka jonka voi laittaa vaikka kiinnitysruuvin alle.

Tuplapuolaa voidaan käyttää yksisylinterisessä Sixissä niin että laittaa johdot kumpaankin tulppaan.

Älä käytä vastuksellisia tulpanhattuja, saattaa olla ongelmia käynnistyksen kanssa.

Jos sinulla on virtalukko tankissa varustettuna Ampeerimittarilla niin laita hyppyjohto virtalukon napojen 30 ja 51 välille. Näin saadaan Ampeerimittarin viisari rauhoittumaan keskiasentoon.

Laite tekee hukkakipinän, joka leimahtaa silloin kun mäntä on ennakon verran vaille alakuolokohtaa. Ei vaikuta käyntiin, koskapa bensaseos ei ole silloin puristuksen alainen.

Latausvalo jää pois samoin tankkivirtalukossa kosketin n:o 61 jää tyhjäksi.

Irroita roottori ainoastaan ulosvetäjällä, älä kopistele vasaralla! Magneetit ovat liimalla kiinni, keskipakovoima puskee niitä ulospäin moottorin käydessä.

M
Itella Oyj

Koski Veikko
Sakerintie 7
04200 Kerava

keittiö on

joka kodin sydän

uusi upea keittiö jopa viikossa

- Runkojen väri valkoinen tai tumma pähkinä
- Sokkelitila käyttöön

Laadukkaat gorenje-kodinkoneet

Rakennus suomela & kalke oyn laaturyötä jo 17 vuotta

Myös asennuspalvelu

SOITA JA SOVI TAPAAMINEN!

SALLAKEITTIÖ
Kerava Kytömaantie 2. puh. 0400-462 551
puh/fax 274 2711 Avoinna sopimuksen mukaan