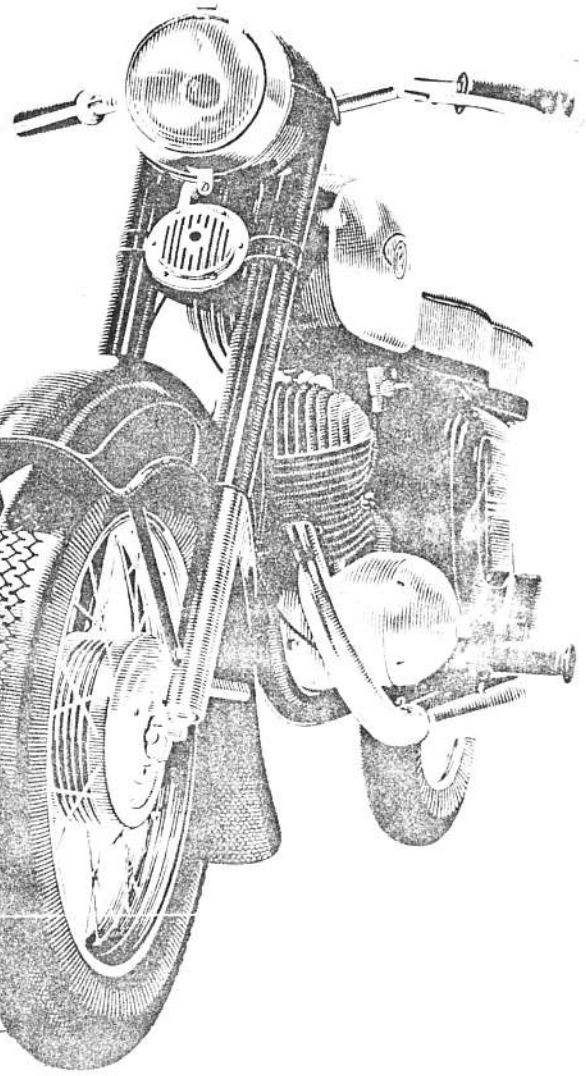
•YHDESTOISTA NUMERO•

JAWASAKKI-

LEHTI:11



— kaikin puolin "yliveto"

3/86 •LOKAKUU• 1986.

PYÖRIVÄ VOITON-MERKKI

AVON

TRIAL SUPREME

Avon-moottoripyörärenkaat kulkevat voitosta voittoon kansainvälisillä kilparadoilla. Tuntekaa Tekin uutta varmuutta vauhdissa. Avon Trialsit on kokeissa todettu 23 % pitävimmiksi märällä pinnalla kuin tavalliset renkaat. Lisäksi tarkoin tutkittu pintakuviointi, joka on valmistettu kimmottomasta erikoiskumista, pureutuu tien pintaan tiiviisti. Avon-renkaat pyörivät viileinä ja näin säilyttävät moottoripyöränne suorituskyvyn parhaimmillaan kovissa koetuksissa.

AVON-RENKAAT KIIDÄTTÄVÄT MYÖS ROLLS ROYCEA

Maahantuoja:

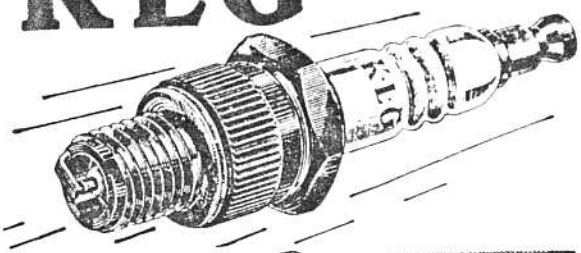
VEHO

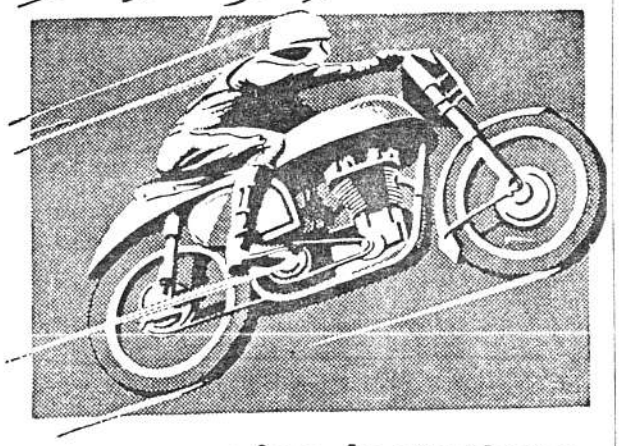
RENGASOSASTO

Helsinki, Tennispalatsi

puh. 10 078, suoraan 66 08 85

K·L·G



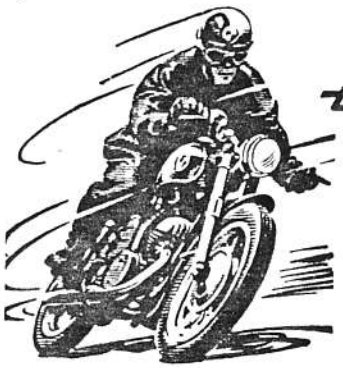


on aina luotettava

Pääedustaja OSAKEYHTIÖ S&N

Unionink. 28
H:ki
Puh. 12 251

OMINAISUUKSIA JOTKA OVAT LUONEET MAAILMANMAINEEN



PUCH-tunturi

175 SV: Kaksoismäntämoottori suoravirtahuuhtelulla; Puch'in kehittämä ainutlaatuisen sitkeyden ja pitkän käyttöiän saavuttava 4-vaihdemoottori. Vankka teräslevyrunko, etu- ja takajousitus nestevaimennettu. **Hinta 1.740 mk + rahti.**

250 SG: 248 cm³ moottori samaa periaatetta kuin edellä, lisäksi painevoitelu itsesäätävällä öljypumpulla. Pettämätön matkapyörä. **Hinta 2.190 mk + rahti.**

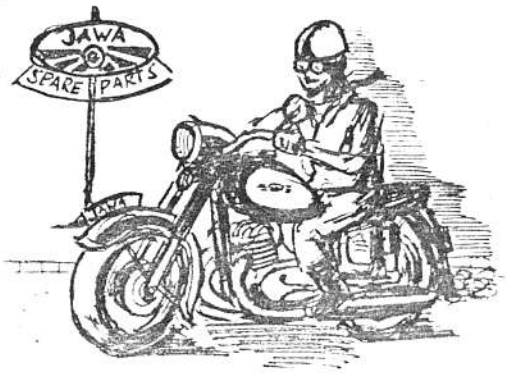
250 SGS: Edellisen urheilumalli; suurempi teho ja huippunopeus. **Hinta 2.250 mk + rahti.**

Myydään myös osamaksulla.

TUNTURIPYÖRÄ OY

TURKU

JAWA:n kulku jatkuu!



JA TAAS ON MUUTAMA JAWAMIES TULLUT PORUKKAAN:

-Seppo Pynnönen
Vuolukiventie 3 E 48
00710 Helsinki 71
Puh. 90/371611

-Pyörät: Jawa 350cc vm.1976 (ajokunto+rekist.)

-Juha Häggman
Teerentie 15
24520 Inkere
Puh. 924/86051

-Pyörät: Cezeta Scootteri 175cc vm.1959 (työn alla)

-Petri Makkonen
80330 Reijola
Puh. 973/87177

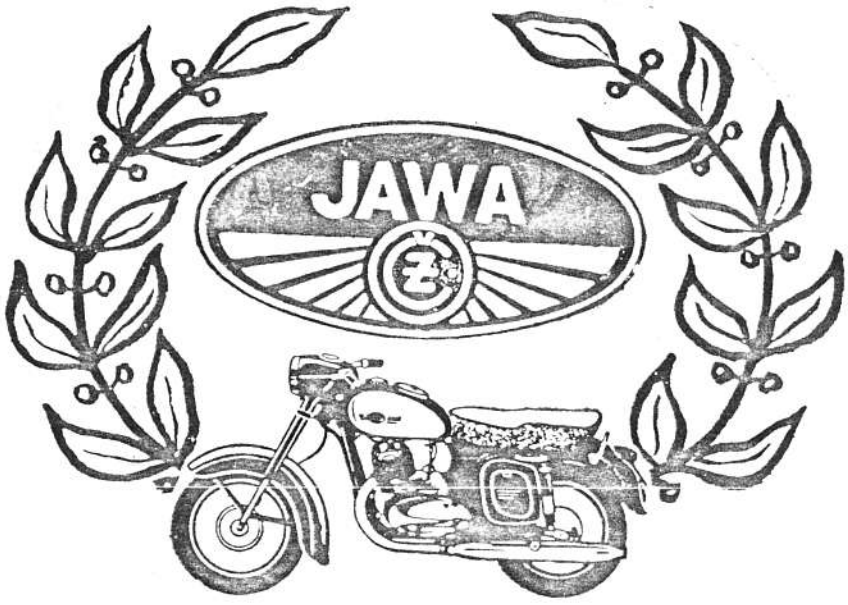
-Jawa 250cc "Metsämalli" vm. 1961
-Jawa Cz 250cc vm. 1956

-Jouni Manninen
Eskolantie 17
86400 Vihanti
Puh. 982/81565

-Jawa Cz 150cc vm. 1955

-Kai Uusitalo
Antinsaarenkatu 6 A 4
05800 Hyvinkää
Puh. 914/50328

-Jawa Cz 250cc vm. 1958
-Jawa Cz 250cc vm.1964
-Jawa Six-Days 250cc vm. ?



" JAWASAKKI"

-Lauri Anttonen
Aatrankuja 10
54100 Joutseno
Puh. 953/35524
(pyörätietoja ei ole)

-Janne Nuutinen
Kalliontie 1
79100 Leppävirta
Puh. 972/42185

-Jawa 250cc vm.1967 (työn alla)

-Timo A. Heikkilä
PLA 302
49290 Vastila
Puh. 952/38221

-CZ-Sport 175cc vm.1972
-Cezeta Scootteri 175cc vm.-
-Jawa 250cc vm.-
-Jawa 125cc vm.1955

Siinä he sitten olivat ja niinpä meitä tällä hetkellä on 134 jäsentä.

TIEDOITUKSIA:

VUODEN 1987 JÄSENMAKSU TULISI SUORITTAA MARRASKUUN VIIMEISEEN PÄIVÄÄN MENNESSÄ 1986 OHEISELLA PANKKISIIRTOLOMAKKEELLA. MAKSU ON 50:- JA TILI-N:RO ON, 207420-108020 SYP-KERAVA. Yrittäkää hoitaa homma eräpäivään mennessä, se säästää minulta monta vaivaa! Olisi myös erittäin fiksua, että myös ne henkilöt, jotka mahdollisesti eivät jatka jäsenyyttään, ilmoittaisivat siitä minulle. KIITOS!

VMPK:n TIEDOITUS

14.

Rompepäivät

8.11 1986 klo 10.oo - 15.oo

TULE TUTUIKSI TULLEILLE OSTO-, MYYNTI- JA VAIHTOPÄIVILLE TOTEUTTAMAAN HAAVEESI VIHANNESTUKKUTORIN KUKKAHALLIIN, TYÖPAJAKATU 2 HELSINKI.

SINULLA ON TAAS MAHDOLLISUUS PÄÄSTÄ EROON YLIMÄÄRÄISISTÄ MOOTTORIPYÖRISTÄSI JA -OSISTA SEKÄ OSTAA UUTTA JA VANHAA TARPEESEESI.

KAHVIO PALVELEE SINUA KOKO PÄIVÄN. VMPK:n JÄSENET MAKSAVAT OVELLA 5mk JA MUUT 10 mk.

Tervetuloa !

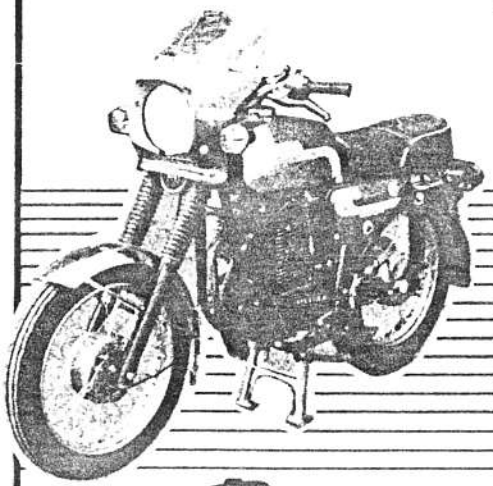
TIEDOITUKSET JATKUVAT...

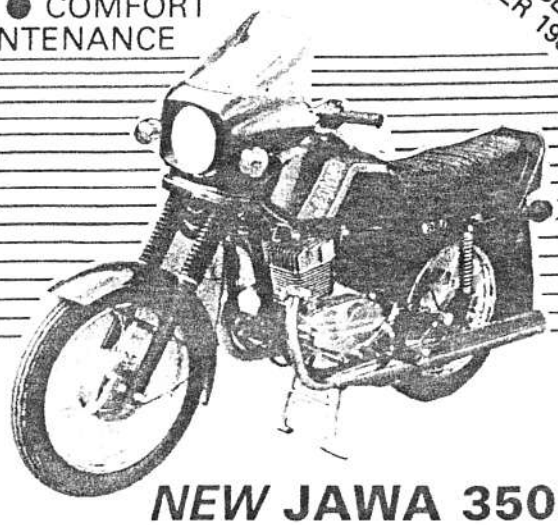
-Jäsen Matti Kivistön puh.n:ro on muuttunut. Entinen oli 934-2256 ja uusi on 934-762256, eli eteen on tullut pari numeroa lisää. Matti on Ruovedeltä.
-Petri Makkonen on tullut takaisin kerhoon, kuten luettelosta huomasitte. Petri on Reijolasta ja hän pystyy tarvittaessa tekemään myös monen kaipaamia T-paitoja.
-Jäsen Timo Salonen on jälleen muuttanut. Vanha osoite oli: Teiskontie 19 D 69 33500 Tampere 50 ja uusi osoite on: Rauhaniementie 24 A 29 33180, ~~33180~~ Tampere. Myös puhelin on tullut ja n:ro on 931-550207.
-Reino Hakala Helsingistä on myös muutanut. Entinen osoite oli: Hiihtäjäntie 8 C 4 00810 Helsinki ja uusi osoite on: Kaarlenkatu 3-5 B 15 00530 Helsinki. Puhelinnumeroa ei vielä ole tiedossa.
-Hannu Massinen Rantasalmelta on lisännyt kalustoaan. Hänelle on tullut lisää Jawa mopo 50cc vm.1980.
-Jukka Auvinen Mäntyharjulta on saanut puhelimen. Puh.n:ro on 956-23022.
-Lauri Anttonen on tullut takaisin kerhoon. Tiedot löytyy alkusivujen luettelosta (uudet jäsenet). Pyörätietoja ei vielä ole.
-Selailin tässä hiljattain Englantilaista Classig Bike-harrastelehteä ja humasin siellä tämän alla olevan mainoksen. Oli pieni yllätys kun huomasin, että 500cc Jawaa myydään Englannissa. Pyörä on varustettu Rotax-moottorilla, joka on neliventtiilinen. Jawahan on käyttänyt jo vuosia tätä moottoria 500:n nelitahtienduro-luokassa, eli kokemusta siinä mielessä on. Tätä mallia myydään myös Saksassa ja hinta on noin 20-22000 Suomen markkaa, eli melko halpa. Uskoisin, että moni kaveri ei yhtään panisi hanttiin, vaikka sitä täälläkin olisi saatavilla.
Sen verran se minuakin kiinnosti,että kirjoitin tänne Englannin maahantuojalle kirjeen,jossa pyysin heiltä esitteitä yms. tästä ja mahdollisesti myös muista malleista. Kyselin kirjeessä samalla kaikenlaista muuta Jawan harrastuksesta Englannissa jne. Odottelen heiltä vastausta ja seur. numerossa tiedän kertoa teille muillekin, miten kävi!

JAWA-CZ MOTORCYCLES

FREE AS AN INTRODUCTORY OFFER WE ARE GIVING A FREE BOHEMIAN LEAD CRYSTAL SHERRY SET WITH EVERY JAWA 500R PURCHASED BEFORE 1st SEPTEMBER 1986

NEW JAWA 500R
ROTAX 4 VALVE SOHC
SINGLE CYLINDER ENGINE
● EXCELLENT PERFORMANCE
● RELIABILITY ● COMFORT
● EASY MAINTENANCE

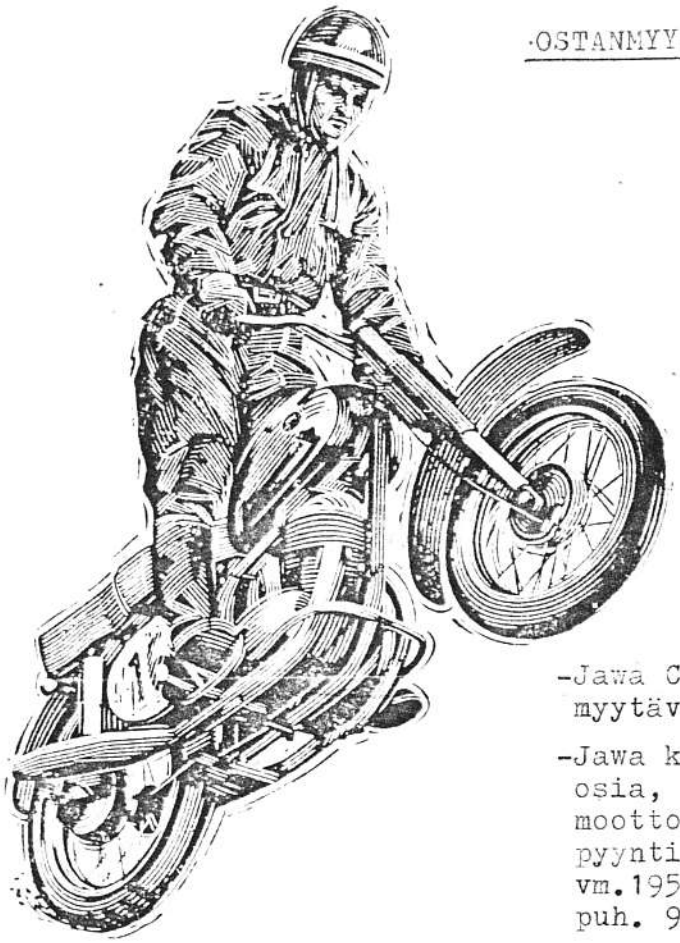




Barum TYRES
AVAILABLE FOR ROAD & RACING MACHINES

For Brochures, Write to:
SKODA (Great Britain) LTD,
MOTORCYCLE & TYRE DIVISION,
BERGEN WAY, NORTH LYNN IND. EST.,
KINGS LYNN, NORFOLK PE30 2JH

NEW JAWA 350cc
● REVISED TWIN CYLINDER TWO STROKE ENGINE ● NEW LIGHTWEIGHT FORKS ● MODERN GLASSFIBRE SEAT & SIDE PANELS ● HANDLEBAR FAIRING.



OSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYN...

-Vesa Limmeri haluaa ostaa Cezeta-skootterin, joka olisi kunnostus-kelpoinen. Vast.944-21911/38,työ.

-Jawa 250cc vm.1961 (ei papereita) täyd. myydään. Hinta n.400:- Vast. 914-82426, Hallasuo.

-Myydään MZ-125cc vm.1961, paperit on, täydellinen, ei rekisterissä. Hinta 700:-. Vast.90-60911/Leif Mäkinen.

-IC-350cc vm.1954, 2-satulaa, 1-mukinen, täydellinen, ei rekisterissä. Myydään hintaan 1500:-. Vast. Jarmo Välimäki 90-7537864

-Jawa Californian äänenvaimentajat ja putket myytävänä. Vast. Erkki Wickholm 90-634499/ilt.

-Jawa kräääsää mm. pyöriä, runkoja, 250cc:n osia, 150cc runko, lokasuojat, ohj.tanko, moottori ym.,myös jotain uusia osia. Hinta-pyynti yht. n.300:-. Voin vaihtaa myös BSA-vm.1952 350cc B 31 ja 33 osiin. Jori Alatalo puh. 952-201470.

-Uusia Jawa osia. Veikko Kakko, puh. 919-61172 (myytävänä)

-Uusia Jawa-osia. Kalevi Murto, puh. 921-461557 (myytävänä)

Tämän enempää ei ollut tällä kertaa tällä palstalla, mutta koittakaahan katsoa Mobilisti-Lehteä, siellä on aina mahtavat ostan,myyn palstat. Edelleen, kuten humasitte aiemmin, Rompepäivät ovat tulossa ja siellä yleensä Jawaan löytyy kaikenlaista. MOI!

TÄRKEÄ TIEDOITUS!

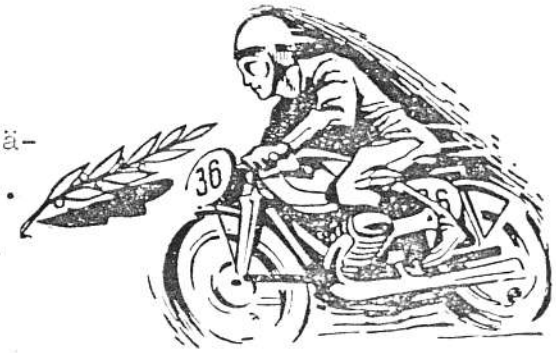
Kerhomme jäsenmäärä on kasvanut niin paljon, että on tullut aika uusia jäsenluettelomme, koska siitä jos mistä on paljonkin hyötyä kerholaisille. Sen avullahan on helppo pitää yhteyttä samanlaisen Jawan, mikä itselläkin on; harrastajaan. Muutenkin siitä on helpompi löytää tarvittava tieto, kuin vanhoja kerholehtiä selaamalla ja eihän kaikilla jäsenillä edes ole kaikkia kerholehtiä.
Suoritin tiedusteluja, kuka tämän luettelon tekisi ja onnistuin saamaan tekijän. Ilkka Kahila Vantaalta lupautui homman hoitamaan. Luettelo pyritään saamaan tammikuun 1987 aikana. Se riippuu paljon myös teistä itsestänne, sillä tiedot luetteloon tarvitaan juuri teiltä! Edellinen luettelo, jonka Jouni Polkko teki maksoi 10:- ja niin myös tällä kertaa, sillä mielestäni tekijälle täytyy saada vähän vaivanpalkkaa ja onhan siitä hänelle pakollisia kustannuksiakin.
TEE NÄIN:

Täytä kaavake, joka on tämän lehden mukana. Siis kaikki tietosi itsestäsi ja pyöristäsi. Merkkaa myös mahd. muut pyöräsi Jawojen perään. MUISTA puh. numerosi suuntanumeroineen.
Palauta tämä lomake minulle Veikko Koskelle MARRASKUUN loppuun mennessä, osite: Jurvalantie 5 B 43 04200 Kerava. Tarkistan tiedot ja muutan ne omaan kirjanpitooni ja toimitan ne edelleen Ilkka Kahilalle.
Luettelon hinnan (10:-) pitäisi lähettää vuoden loppuun mennessä,(viimeistään 15.1.1987) Ilkka Kahilalle, osoite: Hepokuja 6 E 77 01200 Vantaa 20.
Huomatkaa, että vain ne jäsenet, jotka ovat Ilkalle rahan lähettäneet, saavat sen jälkeen luettelon! Terv. VEKA JA ILKKA!
(PS. Lähettäkää raha Ilkalle kirjeessä kotiin!)

VETERAANIRALLI 1986

JAALAN AURANTOLASSA, järjestäjänä Päijät-Hämeen aluekerho.

Ralli oli järjestyksessä yhdestoista.

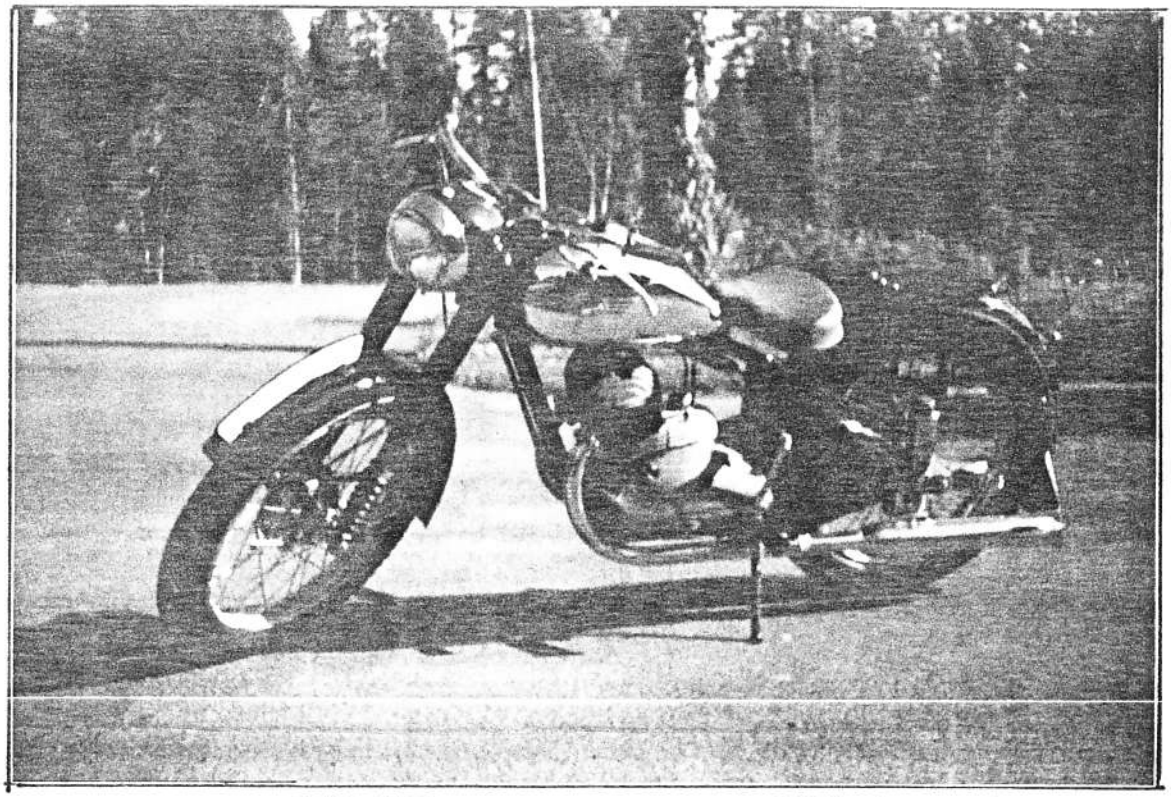


Jaalahan sijaitsee Kouvolan ja Heinolan välimaastossa, joten se näin eteläsuomalaiselle oli sopivan matkan päässä. Matkaa oli yhteen suuntaan noin 150 km.
Meitä oli seitsemän kaveria ja kolme pikkukaveria, kun lähdimme. Vickholmin "Eki" oli hienolla "sotajawallaan" liikkeellä, jossa oli tällä kertaa vedenkestävä rekisterilaatta. Itse lähdin Sixillä, velimies lähti minun vanhalla "isopyöräisellä" Jawallani 250cc:llä. Kelohongan "Kallu" lähti Jawaporukkaan jollain vähän oudommalla vehkeellä. (Se taisi olla joku Ariel, tai jotain sinne päin), kovaääninen se ainakin oli. Polkon Jouni ajoi 1960 mallisella 250cc Jawallaan ja Lehtosen Pekka ajeli vankalla itäpyörällä, nimittäin 350cc BK-Ifallaan. Vainikaisen Taavin osaksi tuli jälleen vetää meidän asuntomme perille(asuntovaunu) ja hänen kyydissään pääsivät myös porukan pienimmät.
Lähdimme ajelemaan ensin kohti Porvoota ja sieltä Koskenkylään, jossa oli ensimmäinen kahvipaussi. Ilma oli mitä parhain, niinkuin se oli ollut siihen asti lähes koko kesän. Kahvit juotuamme matka jatkui ja nyt ajoimmekin lähes perille asti n. 10 km:n päähän määräpaikasta. Kaikkien vehkeet pelasivat hyvin ja ilma pysyi kuivana. Hörpättiin siis jälleen kahvit ja eikun loppusuoralle.
Tällä viimeisellä osuudella muutama sata metriä ennen rallipaikkaa sitten tulikin ensimmäinen murhe ja se sattui minun kohdalleni. Normaalisti nelosella kone yhtäkkiä ulvahti tyhjää. Luulin ensinnä, että vaihde vain hyppäsi pois päältä, mutta kokeiltuani polkimesta ~~tobesinain~~ totesin luuloni vääräksi, sillä kaikilla vaihteilla kävi samoin, että kone vain kiersi tyhjää. Pysähdyin ja ajattelin, että ketjut menivät poikki, eihän siinä muuta voinut olla. Avasin ketjusuojan tarkistusluukun ja katsoin tilannetta ja siinä vaiheessa alkoi niskani pikkuhiljaa punottaa, sillä totesin ketjujen olevan ehjät! Tulipahan mieleen, että taisi tulla pojalle hiukka isompi remontti eteen. Siinä vaiheessa tuli paikalle Ruotsinpyhtään vankka Jawasakkilainen Pussisen Keijo ja pysähtyi paikalle kysymään, mikä on ongelma. Keijo oli liikkeellä Douglasilla, Jawa oli jätetty tällä kertaa huilaamaan. Tilanteen kuultuaan hän kaivoi varusteistaan köyden pätkän ja ei muuta kuin Sixi hinaukseen. Onneksi matka oli perille lyhyt, sillä totesin, että ei ole ollenkaan herkkua olla moottoripyörällä hinauksessa.
Kun olimme ilmoittautuneet muut kaveritajoivat pyöränsä niille varatulle alueelle, mutta minä työntelin pyöräni asuntovaunumme läheisyyteen koivua vasten nojalleen. Tarkoitukseni oli, että tutkin perusteellisesti, mikä sitä oikein vaivaa. Sen verran katsoinkin, että avasin laturin puoleisen posken, mutta kun en sieltäkään mitään vikaa löytänyt, panin kannen hiljaa takaisin kiinni ja oma epäilykseni vahvistui entisestään, että vaihdelaatikosta on pääakseli poikki. Kaikki oireet viittasivat siihen.
Pyörän takaisin kotiin saamisesta ei tarvinnut murehtia, sillä työkaverini "Topi" Kortelainen oli veljensä kanssa tullut ralliin peräkärryn kanssa, jossa "Topin" AWO saapui ralliin. Hän lupasi tuoda pyöräni Keravalle, joten kuljetusasia oli kunnossa, ja niin rallin vietto pääsi käyntiin.
Pystytimme leirin porukalla ja kun kaikki oli kunnossa, niin oli jo janokin tullut vierahaksi.
Siinä vietimme iltaa ja katselimme muiden pyöriä ja tapasimme tietysti muita Jawasakkilaisia, sekä muita harrastajia yleensä, joiden kanssa oli kovasti juteltavaa. Rantasalmen pojat olivat pystyttäneet komean sissiteltan, jonka katolla oli Jawa-lippu. Aurantola, joka oli paikka rallille, oli ehkä omalla tavallaan paras tähän astisista rallipaikoista. Yksi →

tekijä oli tietysti sekin, että alueella oli mukava A-oikeuksin varustettu ravintola, joka oli tehty vanhaan sikalaan. Siellä oli mukavaa viettää iltaa tanssin ym. merkeissä. Pikkumiehille siellä oli kiintoisa Biljardipöytä ja heillä kuluikin hyvin aika sitä pelatessa.
Lauantaina oli myös perinneajelu, mutta meidän porukastamme ei siihen kerinnyt kukaan. (oli niin paljon muuta).
Perinteiseen ralliohjelmaan kuului tietokilpailu, suosikkipyörän äänestys, entisöintikilpailu jne... Entisöintikilpailuun oli tavan mukaan vaisu osanotto ja sen johdosta eräs järjestäjistä pyysi, että työntäisin vanhan "isopyöräisen" Jawani mukaan. En ensin aikonut sitä tehdä, mutta vein sen kilpailupaikalle kuitenkin.
Molemmissa sarjoissa, eli ennen sotaa ja sodan jälkeisessä ei ollut kovin montaa osanottajaa. Vanhemmassa sarjassa oli ainoastaan kaksi; Jussi Juurikkalan "Harrikka" sivuvaunulla ja toisena sarjassa kilpaili sahara-maalauksilla varustettu Sota-Zundab. Nuoremmassa sarjassa meitä oli sentään viisi; Kortelaisen "Topin" AWO, Jortikan Osmon KIWA-175, Vinhavan Simon AJS-500, -50 luvun alun EMW ja minun Jawani 250cc vm.1954.
Kokonaiskilpailun, eli molemmat sarjat huomioiden voitti Jussi Juurikkala "Harrikallaan" ja hän sai perinteisen hienon taskukellon VMPK:n kaiverruksin. Juurikkalahan on VMPK:n puheenjohtaja, se tässä myös mainittakoon. Nuoremmasssa sarjassa kävi sitten niin, että voitto tuli Jawasakkiin ja voitin siis kisan Jawallani. Toiseksi tiukassa kisassa tuli "Topin" AWO, kolmas oli EMW, neljäs Simon AJS, sekä viidentenä oli Jortikan Osmon Kiwa-175. Osmo on myös Jawasakkilaisia.
Onpa siis ajat hiukan muuttuneet. Perusjawamiehiä ja Jawasakin perustajajäseniä oleva Raimo Mäkinen Kaarenkylästä kertoi, että kun hän 10-vuotta sitten osallistui Veteraaniralliin Jawalla, niin hän sai vähän niinkuin häpeillen viedä Jawansa sivummalle, koska oli ainoa Jawamies rallissa ja osa porukasta katseli siihen malliin, että mitähän tuokin täällä tekee. Jawan arvostus on siis pikkuhiljaa muuttumassa, sillä nyt tässä rallissa Jawa ensi kertaa voitti Entisöintikilpailun ja edelleen tässä rallissa jos otetaan huomioon myös CZ:t, oli Jawoja eniten rallin osanottajien joukossa.
Sunnuntain ohjelmaan kuului siis lähinnä palkintojen jako ja sen jälkeen olikin kotiinlähdön aika.
Sixi oli pakattu jo peräkärryyn ja se lähtikin ennen minua Keravaa kohti. Leiri pistettiin taas kasaan ja niin pääsimme lähtemään. Toivoteltiin hyviä kesän jatkoja muille kotiinlähtijöille jne.. Minä jouduin ajamaan "Ekin" sotajawan takaisin, sillä "Eki" itse ei sattuneesta syystä viitsinyt ajaa!
Kotimatkalla sitten saatiinkin vähän vettä niskaamme ja voikin sanoa, että kesä muuttuikin juuri tuolloin sateiseksi ja sitä sitten jatkuikin pitkälle syksyyn.
Kotimatka pienistä bensapiippu-vaikeuksista huolimatta sujui oikein hyvin ja todettiin jälleen kerran, että ensi vuonna uusiksi! Rallinhan järjestää 1987 Keskisuomen porukka ja se on KOSKENPÄÄSSÄ Rantapirtti-nimisessä paikassa ja kerrankin se on hyvään aikaan, eli 17-19.7 1987.
Olin odottanut Jawasakkilaisia hiukan enemmän ralliin, mutta kovin paljon ei kyllä heitä näkynyt. Olihan siellä aktiiviset Jyväskylän miehet Suntioisen "Kaken" johdolla ja Rantasalmen pojat.
Hyvä tapahtuma kaikenkaikkiaan ja toivotaan, että yhä lisää Jawamiehiä saataisiin mukaan!

Terveisin VEKA Kerevalta!

(PS. Sixistäni puheenollen avasin sen sitten kotona oikein ajan kanssa ja löysin viankin välittömästi. Se selvisi heti, kun irroitin ketjusuojan. Takaratas oli irti! Ei sen kummempaa, mutta kun ei tullut rallissa mokomaa ajateltua, enkä ketjusuojaa siellä irroittanut. Rattaassa olevat varmistusheftit olivat irronneet ja ratas oli luiskahtanut pois spooreistaan ja pyöri siis tyhjää siististi ja äänettömästi. Takanavassa oli sille sopiva rako, jossa sen oli hyvä pyöriä, kuin laakereilla! Pääsin siis remontissa erittäin helpolla ja se kruunasikin vielä jälkikäteen koko Veteraanirallin!) MOI!

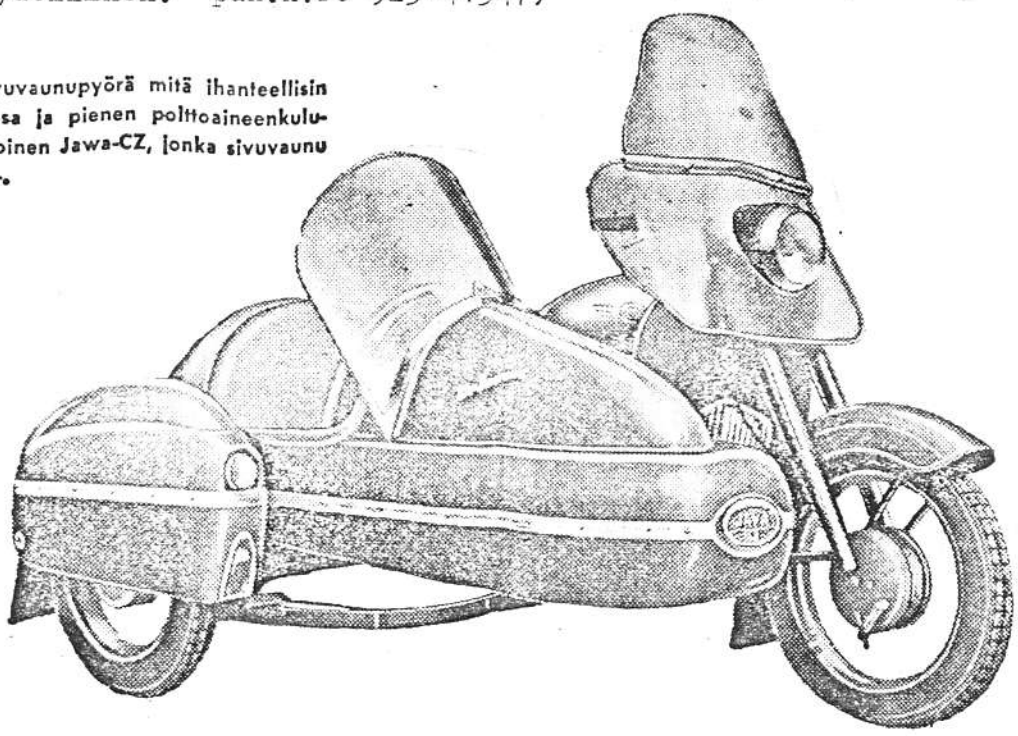


JAWA 350cc vm.1953
Omistaa: Mauno Suominen

Sain tässä kesällä terveisiä kuvan kanssa tuolta Alastarosta ja ajattelin, että tästä pyörästä ja sen omistajasta kerron teillekin.
Tämän pyörän entisöinti valmistui menneenä kesänä ja sen museokatsastuksessa ei ollut mitään vaikeuksia.
Mainittakoon tässä, että pyörässä on edellisessä numerossa kertomani Veikko Kohon valmistamat pakoputken käyrät ja kuten huomaatte, hienot ovat.
Itse pääsin pyörän näkemään luonnossa elokuussa Forssan Pick-Nick tapahtumassa 3.8 ja se arvostettiin sielläkin hienosti ja se sai toisen palkinnon. Mauno kertoi, että pytty oli komea.
Jawasakkilaisten pyörät pärjäsivät siis menneenä kesänä hienosti, kun otetaan huomioon menestys myös Veteraanirallissa.
Em. pyörän siis omistaa Mauno Suominen Alastarosta ja hän toivottaa kaikille Jawasakkilaisille hyvää loppuvuotta!
(PS. Maunolla on myytävänä Jawa 50cc vm.1957, satula ja takapyörä puuttuvat, muuten melko täydellinen. puh:n:ro 923-41347)

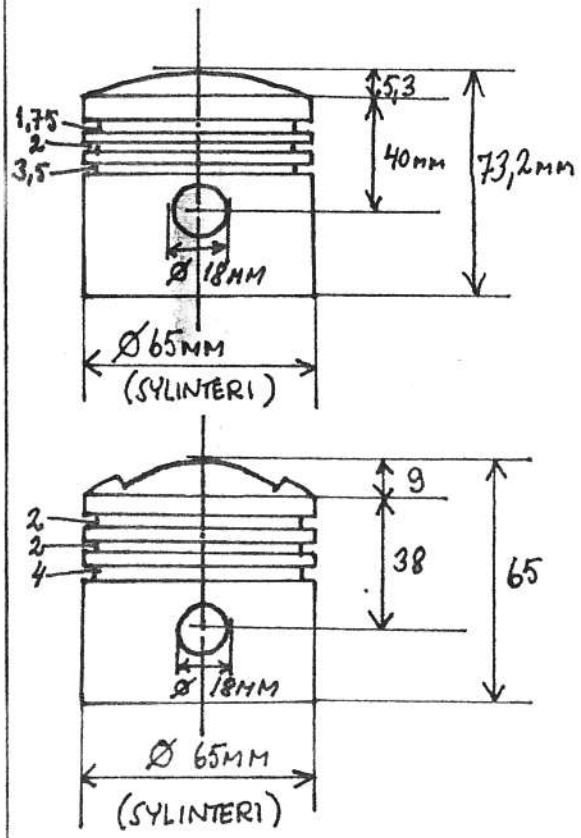
Koko perheen kulkuneuvona on sivuvaunupyörä mitä ihanteellisin käytännöllisyytensä, helpon huoltonsa ja pienen polttoaineenkulutuksen vuoksi. Kuvassamme on 350-kuutioinen Jawa-CZ, jonka sivuvaunu on Velorex-mallia. Yhteishinta 221.000:—.

JAWA



VÄHÄN TIETOA JA VINKKIÄ:

500cc:n omistajille, joita ei kyllä ainakaan vielä ole kovin montaa olisi vähän vinkkiä koneremonttia ajatellen.
Tietoon on tullut, että Renaut 5 TL-mäntä sopii lähes sellaisenaan Jawa 500cc-koneeseen.
Mittapiirros on Arwidsonin moottoriluettelon mukainen.



mäntä Ø 64.93..
64.94

Arwidson til.n:ro 2123 ovh std 221 mk/kpl täydellisenä.

Männäntappi on puristus-sovitteinen Rellun kiertokangessa, joten lukkorengasurat on sorvattava ja männäntappia ilmeisesti lyhennettävä.

Ylikokoja saatavana normaalisti 0.50 ja 1.00 mm.

Alkuperäinen Rial-mäntä.

-Männäntapin pituus 53.5 mm.

Lisäksi tiedoksi erittäin hyvä aine ruosteen ja slakin poistoon teräsosista.
Happoseos nimeltä SALPA 100- valmistaja: Kemiansalpa OY Lahti.
Aine sisältää: 18% suolahappoa 2% korroosionestoaineita.
Ei poista rasvaa, eikä maalia.
Kokemuksesta voin sanoa, että aine on todella hyvää ja voin näin ollen suositella. Parempaa en ole tähän hommaan kokeillut!

Edellä mainitut tiedot sain Olavi Keskitalolta Hämeenlinnasta.

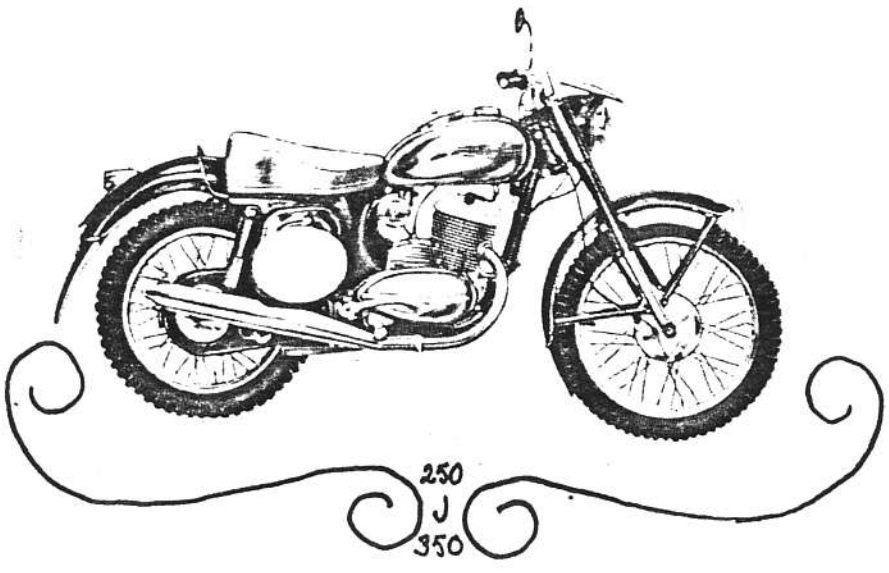
Sitten on tullut kentältä tiedusteluja koskien lähinnä ns."isopyöräisiä" Jawoja ja niiden entisöinnissä tarvittavia tietoja. Kysymys on nim.omaan eroista, joita esiintyy eri vuosimalleissa, eli varustuksessa jne...
Yritän seuraavassa selvittää näitä asioita parhaan tietämykseni mukaan.

Ensinnäkin vuosimalleissa 1950-52 ohjauksen kiristäjä, Bensakorkki, virtalukon kansi, akku, sekä työkalulaatikon kansien kiinitysruuvit ja takaplungereiden päissä olevat suojakorkit ovat bageliittiset.(virtalukon kansi on myös -53 ja -54 mallissa bageliittia). 1953 ja -54 mallissa ovat edellä mainitut osat kromattuja ja takaplungerin korkit ovat alumiinia.
Tämä em. ei ole kyllä mikään itsestään selvyys, sillä näitä osia on esiintynyt myös sekaisin. Yleisempi käytäntö on kyllä ollut joko bageliittiset tai kromatut. Edelleen kromiosista; satulan jousi on kromattu, ohjaustanko, pakoputket ja äänenvaimentajat, sekä jarrupoljin ovat kromatut. Näistä em. kaikissa malleissa on aina ~~vain~~ pakoputket, äänenvaimen- →

tajat ja ohjaustangot kromatut, muita osia esiintyy myös sinkattuna. Niinsanotussa halvemmassa mallissa on jarrupoljin, satulan jousi, vanteet, etu ja taka-akselin päät, jarrukilvessä olevat jarruvivut, etu ja takanavan pölysuojat laakereille sekä jarrustaagi sinkatut. Edelleen tässä mallissa pyörän navat ovat maalatut hopealla myös takajarrurumpu, sekä etujarrukilpi. Pinnat ovat myös sinkatut. Satulan raudat ovat kaikissa malleissa aina maalattu harmaaksi, (myös uudemmissa malleissa). Kalliimmassa mallissa pyörän navat, pinnat ja kaikki muutkin em. osat ovat kromatut. Vanteita on esiintynyt monenlaisia ja niiden maalauksissa myös. On kokokromattuja sinkatuilla pinnoilla, kokosinkattuja, kromattu, jossa keskiosa maalattu hopealla ja ohuet kultaraidat, sekä kromattuja, jossa keskiosa maalattu pyörän värillä ja ohuilla kultaraidoilla. Yleisin pyörän väri on tietysti tämä punainen, mutta ompahan esiintynyt myös mustia ja harmaita yksilöitä. 350cc ja 250cc eivät eroa toisistaan kuin moottorin pakoputken käyrien ja takarenkaan koon suhteen. 250cc renkaathan ovat edessä ja takana 3.00-19 ,mutta voidaan vaihtoehtoisesti käyttää takana myös 3.25-19 mutta silloin takavanne on myös leveämpi. 350cc etu ja takapyörä ovat alunperinkin eri levyiset, eli 3.00-19 ja 3.25-19. Jäi vielä mainitsematta, että valon säätönuppi on vanhemmissa yleensä bageliittia ja uudemmissa alumiinia. Bensatankkia on myös esiintynyt tässä ns. halvemmassa mallissa maalattuna, eli "posket" hopeanväriset, muuten pyörän värinen. rajapaikassa kultaraidat ja Jawatunnukset kyljissä myös pyörän väriset. Aikaisemminhän olen jo vihjaissut, että Zetor-traktorin (nykypäivän) polttoainesäiliön korkki on aivan sama kuin vanhassa Jawassa! Mittarin vaijeri on muuten 350cc:ssä hieman pitempi, kuin 250cc:ssä.

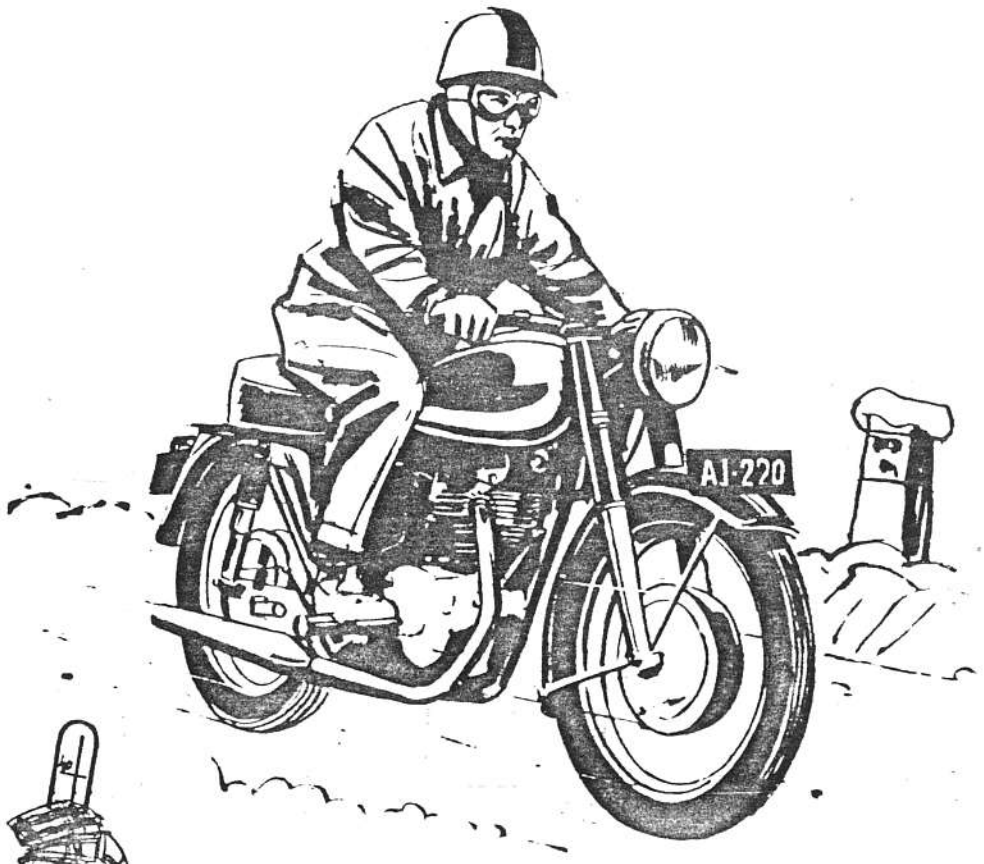
Eipä tässä tälläkertaa tule muuta mieleen, mutta eiköhän tämäkin jo jotain selvitä.
(ps. Onhan otettava huomioon, että näiden pyörien valmistusaikaan elettiin pula-aikaa, joten tälläisiä osien sekoittelua varmaan tuolloin esiintyi. Ei siis kannata kovin tiukasti väittää, mikä on se aivan alkuperäinen.)

Terveisin: VEKA



Te ihastutte ensi silmäyksellä!

ELEGANTTI JAWA-CZ tekee heti vaikutuksen. Ette voi olla ihastumatta sen virtaviivaisiin muotoihin, joissa kauneus ja teknillinen etevyys ovat miellyttävässä sopusoinnussa. Jalomuotoinen etuhaarukka valonheittimineen, tosileveät kurakaaret, koteloitu kaasuttaja... Valitkaa mieleisenne malli



Talvi ja moottoripyörä

Kesä, kärpäset ja moottoripyörä kuuluvat eittämättä yhteen. Mikä onkaan mukavampaa, kuin antaa tuulen puhaltaa paidan läpi ja vihurin viuhua korvissa. Kesä ja kärpäset eivät ole tällä hetkellä ajankohtaisia, paljon parempi on puhua moottoripyörästä liukkaan kelin ajoneuvona.

Vaikka motoristilla olisi monenkin vuoden kokemus pyörän hallitsemisessa, vaatii liukas keli melkoisesti sekä ajokilta että sen käyttäjältä. Kesän jäljiltä saattaa pyörä olla vähän sieltä sun täältä rempallaan, kone käydä huonosti, jarrut olla kehnossa kunnossa, vaijereita olla poikki jne. Ensi työmme onkin panna pelimme kuntoon.

Moottorin tarkistus

Sytytys on moottorissa ja etenkin 2-tahtisessa se heikko kohta, johon tulee tarttua huolella. Sen täytyy olla aivan paikallaan, jotta käynnistyvyys pakkasella olisi luotettava. Nykyaikainen 2-tahtinen käynnistyy kovallakin pakkasella toisella tai viimeistään kolmannella potkulla, jos kaikki on niinkuin pitää. Katkojan kärjet kannattaa yleensä uusia, nehän eivät maksa paljoa. Tulpan kärkivälin säädämme tarkoin oikeaksi. Sytytyspuola on usein syynä huonoon käyntiin; jos on syytä epäillä heikkoutta, irroitamme sen ja kiikutamme johonkin auto tai moottoripyöräkorjaamoon. Puolan kunnon mittaus ei sekään maksa paljoa, mutta saattaa säästää turhalta vaivalta.

Kaasutin on ilman muuta irroitettava ja pestävä, ilmanpuhdistimessa on varmaan kesän pölyisiltä teiltä muistona aimo annos hiekkaa. Jos pyörä vetää puhdistuksen ja huollon jälkeen huonosti, voidaan ajatella pääsuuttimen vaih-→

tamista hiukan suurempaan; polttoaineeseen sekoitetun öljyn jäykkyys näet kasvaa nopeasti lämpötilan laskiessa. Tätä 2-tahtisen haittaa ei 4-tahtisilla ole, joskin niidenkin kohdalla voi tulla pääsuuttimen suurentaminen kysymykseen. Moniin kaasutinmalleihin, joissa on ulkoakäsin irroitettava pääsuutin, on saatavissa säädettäviä suuttimia. Tämäntapaisilla käy seoksen säätö helpommin, on vain muistettava, että liian laiha kaasuseos ei ole suotavaa, koska jos 2-tahtinen ei saa tarpeeksi bensiiniä, ei ~~ele~~ se silloin saa öljyäkään.

Eräs vaivaton mutta tärkeä työ on tankin puhdistus. Bensatankkiin kondensoituu vettä helposti, joka valuu tankin pohjalle. Kesäaikana ilmiöllä ei ole suurtakaan merkitystä; kun väännämme hanan varatankkiasentoon, moottori korkeintaan yskähtää pari kertaa ja käy taas normaalisti, mutta talvella on se paha vaikutus, että vesi pääsee jäätymään. Se taas saa aikaan ilmiön, että polttoaineletkusta ei tule varatankkiasennossa tilkan tilkkaa, ei edes vettä. Moottoripyörän varatankkiperiaate selviää parhaiten, kun irroitamme hanan tankista. Samalla pohjalta poistuu mahdollinen vesi, ja taas tuli tehdyksi yksi hyvä työ. Ei ole muuten pahitteeksi käyttää talvisaikaan pientä tilkkaa spriitä bensan seassa, se liuottaa veden polttoaineeseen.

Kun moottori on muuten kunnossa, lurautamme lopuksi vaihdelaatikosta kesäöljyn pois ja panemme tilalle astetta ohuemman öljyn esim. SAE-30:n sijasta SAE-20:n.

Jarrut ja vaijerit kuntoon

Moottoripyörän eräs ikävä piirre on vaijereiden käyttö. Nyt, kun pakkaset ovat tulleet, on niihinkin kiinnitettävä erikoista huomiota. Vaijereiden vaipat, joista on muovisuojus irronnut tai lohkeillut, kannattaa uusia, sillä rakosista sissään päässyt vesi estää jäätyessään melko tehokkaasti niiden toiminnan, puhumattakaan sitten ruostuneista, kuluneista vaijereista, jotka voivat katketa millä hetkellä hyvänsä. Luulenpa, että kaasu tai kytkinvaijeria on huono ajaa, vaikka pakkasella pyörän työntäminen onkin hyvää ja lämmintä jalkavoimistelua.

Jalkajarru on yleensä kunnossa-(vai onko) mutta nyt on aika tullut kunnostaa myös käsijarru. Kesällä ei sitä tule juuri käyttäneeksi, joten vaijerin ja koko järjestelmän kanssa saattaa olla vähän niin ja näin.

Koko jarrumekanismi kannattaa hajottaa ja puhdistaa hihnat hiomakankaalla. Jos hihnat ovat öljyyntyneet, täytyy ne joko uusia tai pestä puhtaaksi. Pesuaineeksi käy tähän parhaiten triklooretyleeni, "tri", jota saa esim. Apteekista, eikä maksa paljoakaan. Bensaa ei kannata käyttää pesuaineena. Moni varmaan ihmettelee, mitä käsijarrulla on tekemistä liukkaan kelin kanssa, eihän sitä voi edes käyttää. Asia on kuitenkin toisin; koska tien ja renkaan välinen kitka on pieni emme voi rajattomasti käyttää yhtä pyörää ajokin liikkeen jarruttamiseen, siis ei ole muuta neuvoa kuin oppia jarruttamaan kahdella pyörällä. (Myös kesällä!)

Vanhat renkaat joutuvat "naulaan"

Jos pyörässämme on vanhat renkaat, tai vaikkapa puoliksikin kuluneet, on aihetta harkita niiden uusimista. Markkinoilla on lukematon määrä erilaisia olosuhteita varten tarkoitettuja renkaita, joista varmaan löytyy sopivat. Johtoajatuksena on, että lumisia olosuhteita varten sopivat parhaiten ns. trial-renkaat, jäätikölle taas käy tämän ja kesärenkaan väliltä. Moottoripyörän renkaalle asetetaan luiston suhteen paljon suuremmat vaatimukset kuin esim. auton renkaalle. Autossa renkaan pintakuvio pysyy kohtisuorassa tien pintaa vastaan, mutta moottoripyörässä, kuten tunnettua, renkaan tulee saada kallistua melkoisesti kuitenkaan luistamatta. Tätä seikkää kannattaa pohtia tarkkaan valitessa uutta rengasta pyörään. Omalta osalta ~~teivomme~~ voimme vielä parantaa pitokykyä sivusuuntaan viiltämällä partakoneen terällä tai vastaavalla renkaan "nappuloihin" parin millin syvyisiä uria pituus-suuntaan. Hidasta puuhaa, mutta maksaa vaivan. Samalla kun asennamme renkaat vanteille, katsomme, että kumpikin pyörä ei heitä. Pyörän heitto on harmillinen ilmiö, joka aiheuttaa renkaan ja tien välillä pientä jatkuvaa liikettä; tällainenhan ei liukkaalla käy. Pienet hei-

tot on helppo korjata itsekin pinnoja säätämällä suuret sensijaan on paras jättää korjaamon huoleksi.

Renkaiden ilmanpaine on niinikään tärkeä tekijä talviajossa. Siihen on kuitenkin vaikea antaa mitään yleispätevää neuvoa, jokaisen lienee viisainta kokeilla itse, milloin tuntuma tiehen on parhaimmillaan. Liian kovat renkaat eivät ainakaan ole hyvästä.

Ajaminen liukkaalla tiellä

Nyt kun pyörämme on kunnossa lähdemme hakemaan tuntumaa talvisessa maisemassa pyörän selässä. Pian huomaa, että "sutilähdöt" eivät tule enää kysymykseen, jos mielii säilyttää pyöränsä ja takamuksensa kuhmuilta. Talviajon ensimmäinen ja ehdoton edellytys onkin osata ajaa tasaisesti. Äsken jo mainitsinkin käsijarrun käytöstä, se kuuluu myös tähän samaan ajatukseen. On muuten merkillistä, että kun oppii pyörän hallitsemisen pikku hienoudet, voi moottoripyörällä vielä hyvin ajaa paikassa, jossa kävelemisen kanssakin on vähän niin ja näin!

Ajokissamme on eräs hieno piirre, jonka hyväksikäyttöä ei pidä unohtaa; gyroskooppihyrrän tavoin vaikuttavat pyörivät massat. Ottakaapa irroitetun etupyörän navoista kiinni ja pankaa se pyörimään. Kallistelkaa sitä vähän; huomaatte varmaan, että jos pyörimisnopeus on kyllin suuri, on pyörää jopa vaikea pidellä käsissä. Aivan sama ilmiö on moottorissa, se on vain paljon voimakkaampi. Liukkaassa paikassa ajaessamme ei pidä käyttää suurta vaihdetta, kuten yleisesti luullaan, vaan pientä, koska silloin ovat "hyrrävoimatkin" suuret. Pienen vaihteen käyttö vaatii kyllä herkkää kättä mutta siihenhän oppii.

Opetelkaa kaatumaan

Jos lukijalla on joskus tilaisuus ollut nähdä nurinajoa nopealla TT-radalla, on monelle varmaan tullut mieleen, miksi ne yleensä päättyvät vain pariin mustelmaan tai pyörärikkoon. Aivan sama asia on mäkihyppääjällä. Aniharvoin näkee hyppääjän tulevan pää edellä "ketoon". Me emme kylläkään voi liikkua samanlaisilla nopeuksilla, mutta tärkeä on kaatumisen taitaminen meillekin-jos nyt ei aivan täitaminen niin kuitenkin tietäminen, miten sen tulisi tapahtua. Ensimmäinen neuvo on tietenkin; pitäkää päänne kylmänä. Pelkääminen on paha tauti liikuttaessa pyörällä liukkaalla, silloin on kyllä paras mennä jalan.

Nurinajoa jäätiköllä seuraa tavallisesti pitkä holtiton liuku, jonka aikana voi tapahtua paljon. Ei ole viisasta irrottaa otettaan ohjaustangosta tälläisessä tilanteessa, vaan on pyrittävä pysymään pyörän mukana mahdollisimman pitkään. Joskus näkee taitavan ajajan nostavan jo liun aikana pyöränsä uudelleen pystyyn ja jatkavan matkaansa. Tälläisellä kaverilla on oltava melkoiset voimat ja refleksinomainen pyörän käsittelytaito, jotta temppu onnistuisi. Me kyllä tyydymme pysäyttämään pyörän mahdollisimman lyhyelle matkalle, jotta ei sattuisi paljon ikävämmin. Moottoripyörässä on kaksi hyvin hyödyllistä uloketta, nimittäin jalkatappi ja ohjaustanko, joita voi käyttää tehokkaasti kaatuneen pyörän jarruttamisessa. Tämä tietenkin edellyttää että pidämme ohjaustangosta mahdollisimman tiukasti kiinni ja siirrämme vartalon painon ajokin päällä olevan jalan varaan. Ei ole hyväksi jättää toista jalkaa ajokin ja tien väliin, sillä jalkatappi on helpompi korjata, kuin oma jalka. Moottoripyörällä ajo talvella vaatii huomattavasti suurempaa valppautta kuin kesäkelillä. Siksipä kunnon motoristilla on hyvä taustapeili, millä hän jatkuvasti pitää silmällä "takalistoaan". Tämä on tärkeää varsinkin vilkkaassa liikenteessä;,jos jotain yllättävää sattuu, on aina helpompi hallita tilannetta kun tietää tuleeko takana auto, vai ei. En kirjoittanut tätä kappaletta kaatumisesta pelottaakseni jäisille teille lähtijöitä, vaan siksi että nämä asiat tulisi jokaisen motoristin tietää.

Kypärä päähän

Vaikka en olekaan mikään liikennepropagandan uhri, katson että jokaisella talvikelille lähtijällä tulisi olla kypärä päässään, (nyt jo laki)-oman etunsa vuoksi. Ensinnäkin se antaa mukavan turvallisuuden tunteen, toiseksi se on lämmin päähine. Neljän-viidenkympin(sadan) markan hintainen kypärä on sittenkin motoristin halvin henkivakuutus. Muistakaa, että kuhmurainen jää on paljon vaarallisempi päänupille kuin asfaltti tai sora. Hyvät suojalasit

eivät myöskään ole hukkaan heitettyä rahaa, silmät eivät pidä kylmästä, viimasta, ei liioin lumipyrystä.

Ei moottoripyörä ole mikään reumatismikone. Sillä liikujan tulee vain pukeutua huolellisesti. Polvet ja sääret ovat arat kylmälle, samoin ristiselkä, joten villahousut jalkaan. Jotteivät sormet jäykityisi kaarelle, hankimme myös hyvät käsineet. Sormikkailla on tiettyjä etuja verrattuna muihin käsineisiin, mutta ne eivät aina ole lämpöisimmät. Tosi kovalla pakkasella ovat parhaat kunnon rukkaset.

Näillä eväillä sitten "sekaan vain", keväällä huomaatte että olette oppinut paljon lisää moottoripyöräilystä, jos ei muuta niin varovaiseksi ainakin!

PS. Varokaa bussipysäkkejä, ne ovat joskus todella liukkaita!

Lähde: Tekniikan Maailma 2/1963

Pidähän ohjeet mielessä ja alussa olevan pyörän huolto-ohjeiden mukaan voit toki syksyllä huoltaa pyöräsi, vaikka et talvella ajaisikaan!

Terveisin: VEKA

Viimekäden tietoa:

Onnistuin saamaan vastauskirjeen Englannin Jawa-maahantuojalta vielä ennen tämän lehden valmistumista, joten siitä vähän tietoa.

Ensinnäkin he kiittelivät kovasti kirjeestä ja heidän mielestään oli erittäin kiinnostavaa tietää, että täällä Suomessa toimii tälläinen Jawakerho. He kertoivat että siellä toimii myös JAWA-CZ OWNERS'CLUB ja että tämä kerho on kovasti kiinnostunut meistä ja meidän kerholehdestämme. He toivoivat, että ottaisin yhteyttä sinne ja jatkossakin voisimme käydä kirjeenvaihtoa ja kerholehtien vaihtoa. Edelleen maahantuja kertoi, että tällä kerholla saattaisi olla myös jonkinverran veteraani-ikäisiä Jawa-osia, joten aion senkin takia sinne kirjoittaa ja tiedotan siitä taas teille tämän lehden kautta. Kyselin myös tältä kyseiseltä Jawa-myyjältä osia vanhempiin Jawoihin, mutta he pahoittelivat, että heillä ei ole yli 10-vuotta vanhempiin malleihin osia. Kuitenkin he antoivat minulle firman nimen ja osoitteen, jolla on myös vanhempiin. Myös Itävallassa on kaveri, jolta löytyy osia Jawoihin ja muihinkin vanhoihin m-pyöriin. Myös tämän kaverin osoitteen sain heiltä. Lisäksi sain heiltä kaikkien tämän päivän mallien väriesitteet joista kopiointi ei valitettavasti oikein onnistu. Otan ne kuitenkin rompepäiville mukaan, joten ne kerholaiset, jotka sinne tulevat pääsevät ne näkemään. Mainittakoon, että Jawaa myydään nyt myös 4-tahtisena 500cc ohc neliventtiilikoneella. Moottori on ROTAX (Itävalta). Saisipa Suomeenkin!

Tässä ositteet, jos joku haluaa ottaa itse yhteyttä Englantiin:

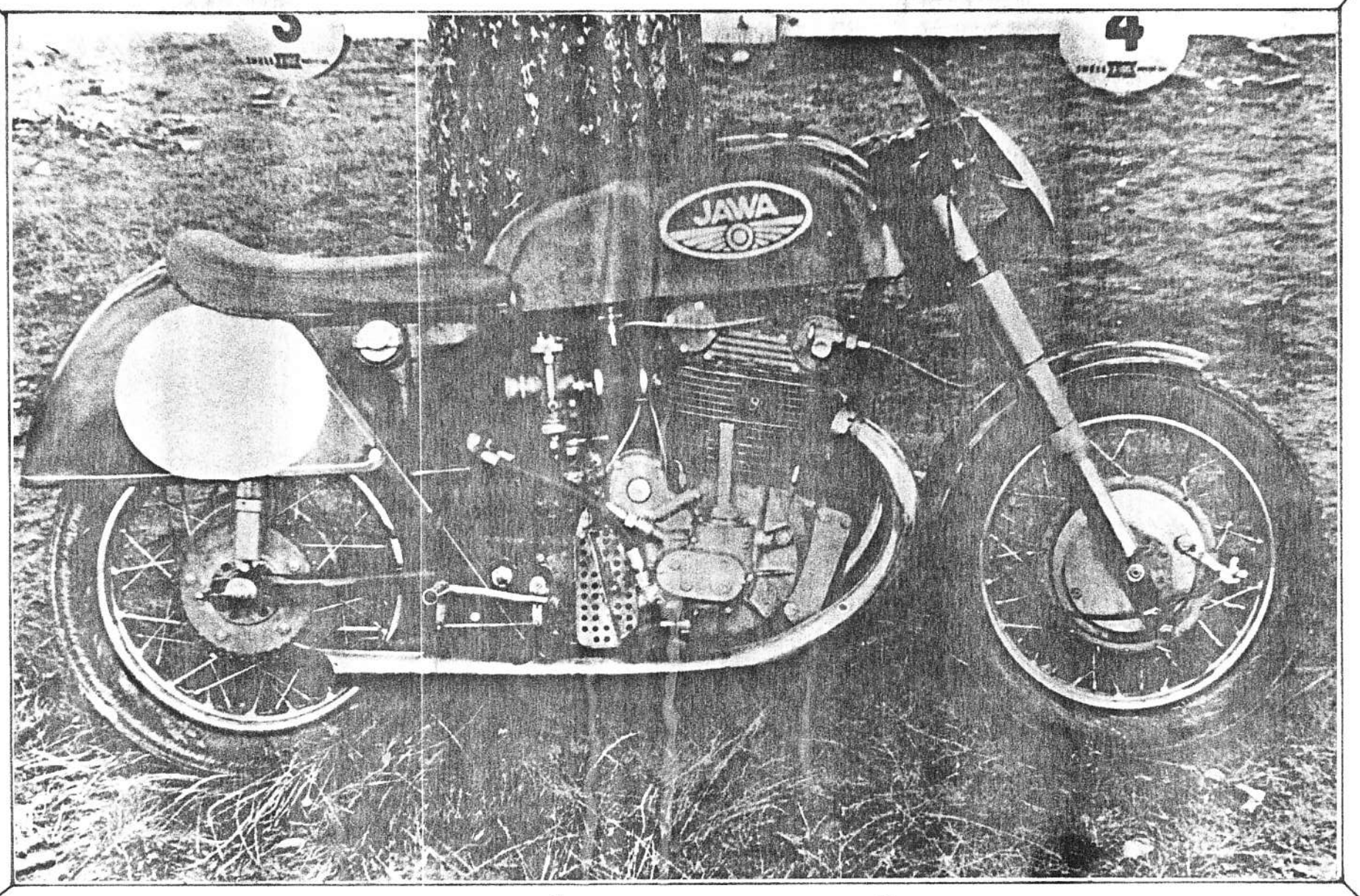
Main Partts Distributor- Mick Berrill Motorcycles,
1-3 Henry Sreet
Northampton, England,
NN1 4JD

Jawa-CZ Owners'Club- Mr. Pete Edwards,
2, Churchill Close,
Breaston
Derby, England,
DE7 3UD.

Itävallan kaveri- F.A. Faber Zweirad
21 Koppstrase,
Wiena 16,
Austria.

Jawa-maahantuja, jolle kirjoitin- SKODA (Great Britain) LIMITED
Bergen Way, North Lynn Industrial Estate,
Kings Lynn, Norfolk PE 30 2 JH
Telephone: King's Lynn (0553)61176
Telex: 81484

Toivotaan,että jatkossa tästäkin olisi jotain hyötyä meille! HYVÄT JATKOT!



JAWA - "MAKUPALA" 500cc 4-TAHTI KILPAKONE