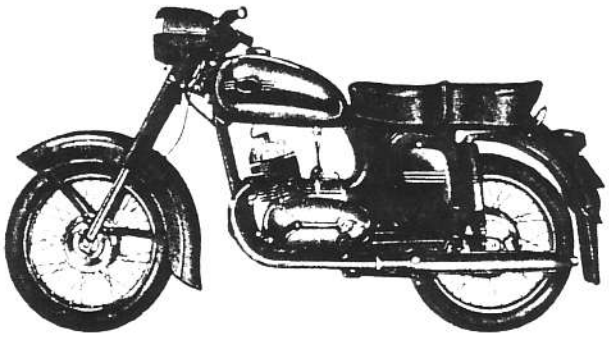
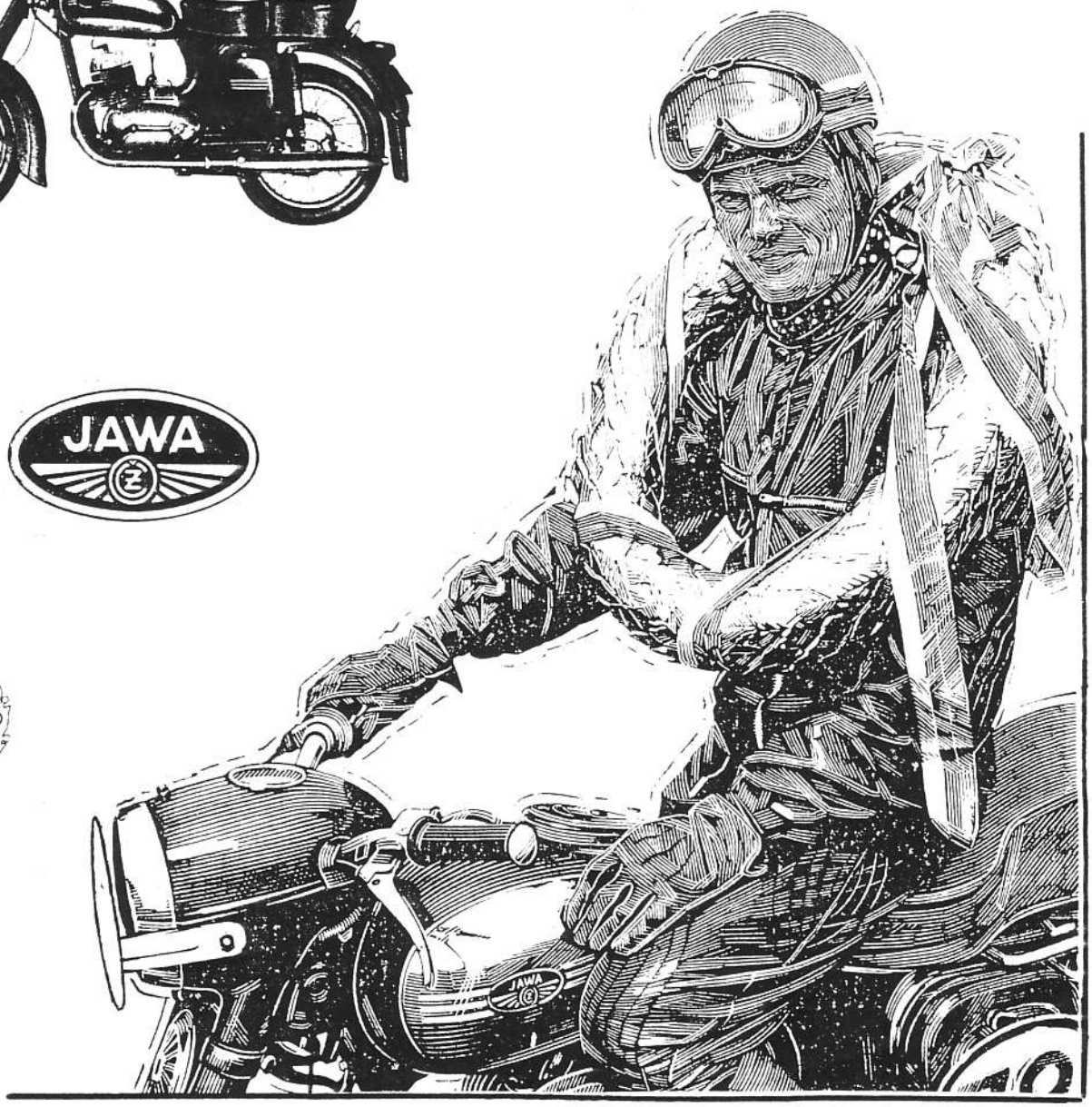
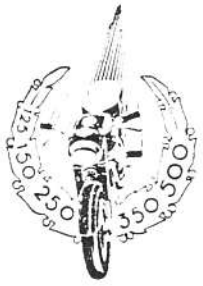
KAHDESKYMMENESKUUDES...

JAWASAKKI-LEHTI: 26



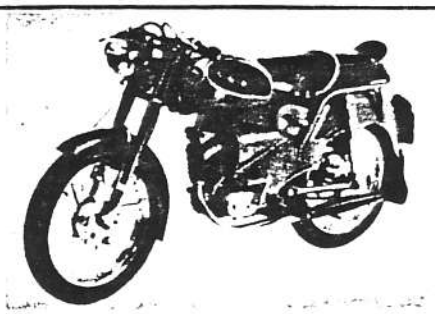




3/90

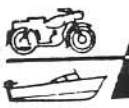
MARRAS-JOULUKUU 1990

TEE SE ITSE!



Nyt todellinen toivejoululahja!

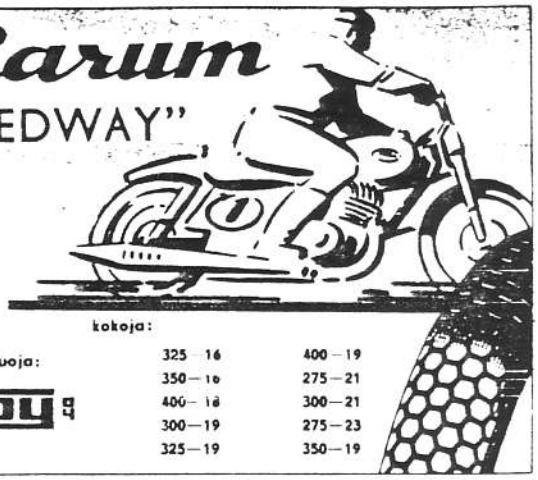
Myymme kokeilumielessä pienen erän maahantuottamiamme MotoVAP moottoripyöriä kokoonpano-osina. Pyörän hinta osina on 800:—. Tarvittaessa myönnämme 1 vuoden maksuajan. Moottori on valmiiksi koottuna sekä pyörät pinnattuina. 6 kk täydellinen takuu. Teknillisistä tiedoista mainittakoon: Moottori 100 cm³ Sachs 5,5 hv. Renkaat: 2,75×16". Bosch vauhtipyörä magneetto. Ajokortiksi riittää ns. kuulustelukortti. Lähempiä tietoja antavat piirimyyjät eri paikkakunnilla sekä maahantuoja:



YH:n Auto ja Pyörä

Tampere Näsilinnankatu 32

Barum "SPEDWAY"



kokoja:

Maahantuoja:		
	325—16	400—19
	350—16	275—21
atoy	400—18	300—21
	300—19	275—23
Helsinki	325—19	350—19

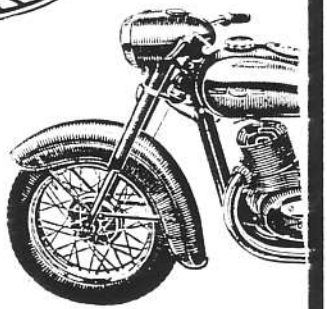
JAWA

KAIKKI JAWA-CZ OMISTAJAT!

ilmaiseksi

myjä

3 JAWA PYÖRÄÄ



Suomen kaikilta JAWA ja CZ omistajilta tiedustelemme nyt eräitä moottoripyöräilyyn liittyviä seikkoja. Vaivojen palkaksi arvomme vastaajien kesken 150 kuution JAWA-CZ pyörän ja kaksi 50 kuutioista. Ottakaa siis yhteys JAWA-CZ myyjään, saatte yksinkertaisen kaavakkeen täytettäväksi.

VIELÄ EHTII!

OSTAKAA NYT, niin ehditte mukaan arvontaan sillä kuponkien jättö päättyy 31. 12. 55. Tällöin päättyvät myös erikoismaksuehtomme: 40.000:— käteen ja loput 10 kk:ssa. Voitte voittaa hienon pyörän, vaikka olettekin aivan uusi JAWA-CZ ajaja.

150 cc - 102.000 mk
250 cc - 142.000 mk
350 cc - 153.000 mk
Hinnat kromioituina — vapaasti tuontisatamassa

SUOMEN KONELIIKE

VILHONKATU 9 HELSINKI PUH. 11976

Hyvää talvikautta Jawasakille!

T: Veka.

N

Jawasakki

JAWASAKKIIN TAAS ON TULLUT LISÄÄ HIENON PYÖRÄMERKIN HARRASTAJIA.

-Risto Huhtakangas Karsikontie 9 E21, 80260 Joensuu puh.973-32597
Pyörät: -Jawa 353 250cc vm.1962 (rekisterissä, työn alla)
-IFA RT 125cc vm.1953 (alkuperäinen, rekisterissä)

-Aimo Tuovinen Virsukuja 4, 78870 Varkaus puh.972-163607
Pyörät: -Jawa 551 50cc vm.1962 (työn alla)

-Markku Ojamo Ylihervontie 13, 01800 Klaukkala puh.90-8799875
Pyörät: -Jawa 11 250cc vm.1953 (työn alla, rekisterissä)
-Jawa 353 250cc vm.1960 (työn alla)
-Tunturi mopo 50cc vm.1963 (entisöity)

-Tuomo Hyvönen Satakielentie 4, 06400 Porvoo puh.915-153164
Pyörät: -Jawa 353 250cc vm.1960 (työn alla)

-Jani Kemppainen Koivusaarenkatu 7 A3, 30420 Forssa puh.916-24201
Pyörät: -Jawa 450/01 175cc vm.1961 (työn alla)

-Jorma Vitie Hakkapeliitankatu 16 E45, 15830 Lahti puh.918-534657
Pyörät: -Jawa 360/00 350cc vm.1968 (entisöity,ajokunnossa)
-JawaCz 353 250cc vm.1958 (entisöity,museorekisterissä)

-Arto Korhonen Simonkalliontie 1 as.13, 01350 Vantaa puh.90-8572566
Pyörät: -Jawa 450 175cc vm.1962 (työn alla)

-Eino Järvenpää Pihlajatie 1 as.1, 08700 Virkkala puh.912-42024
Pyörät: -Jawa 354 350cc vm.1960 (työn alla)
-Jawa 550 50cc vm.1957 (työn alla)

-Nikolai Telkkinen Uusikatu 2, 20510 Turku puh.921-542967
Pyörät: -Jawa 634,5 350cc vm.1976 (entisöity,rekisterissä)
-JawaCz 354 350cc vm.1959 (työn alla)
-JawaCz 356 175cc vm.1957 (osina)
-Jawa 354 350cc vm.1960 (osina)
-JawaCz 351 150cc vm.1955 (osina)
-Jawa 18 350cc vm.1954 (työn alla)
-CZ 175cc vm.1975 (ajokunnossa)

-Markku Leppäkoski Koskitie 20, 45700 Kuusankoski puh.951-47197
Pyörät: -Jawa 354 350cc vm.1962 (työn alla)
-JawaCz 354 350cc vm.1959 (työn alla)

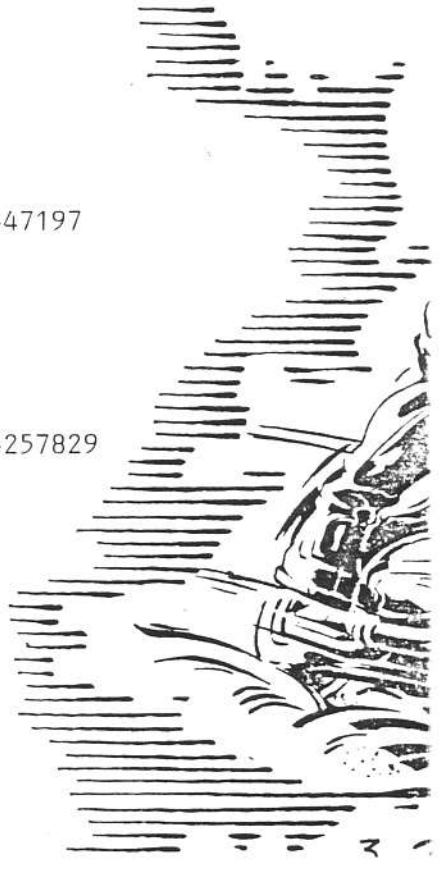
-Esa Hämäläinen Niemeläntie, 16600 Järvelä puh. ei ole
Pyörät: -JawaCz 354 350cc vm.1956 (ajokunto,rekisterissä)
-Jawa 353 250cc vm.1960 (työn alla)

-Risto Rautakorpi Päivärinteentie 11, 04330 Lahela puh.90-257829
Pyörät: -Jawa 353 250cc vm.1961 (työn alla)

Täysi tusinahan niitä taas oli, tervetuloa porukkaan!

NYT ON TALVIAJON AIKA —

SIIHEN SOPII TALVI-JAWA



OSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYNVAIHDAN...

-OSTAN: Ketjusuojan Jawa 250/350cc, vaihto myös 175cc:n suojaan. Vast. Raimo Koskelainen puh. 937-42640

-MYYN: CZ-150cc ja 125cc/175cc:n ketjupyöriä sekä suoraa, että kuppimallia moottorin päähän eri kokoja 10:-/kpl. Tied. Matti Kivistö puh.912-21256 (ps. Myös muutama irtokehä taakse)

- OSTAN: Isopyöräisen nop.mittari, (kunnostuskelpoinen) Vast. Nikolai Telkkinen puh. 921-542967

-OSTAN: Jawa 175cc typ.450 yksipakoputkinen, Lyhdyn kehyksen,Mittarin,vaijerit, käsijarrun kahvan,kytkimen kahvan nupin, sivupellit,takajalkatapit, etutapit,korj.kelpoisen moottorin em. tyyppiin,pakoputken (yhdellä putkella),vaimentajan,bensatankin korkin sihdin,takavalon,ketjusuojan ketjut,laturin ja ohjaustangon läpivientikumit. Vast. Heikki Niemelä puh.90-256348 ja työ 90-253200

-VAIHDETAAN: Villiers moottori 175cc ? vaihdetaan Jawa osiin tai johonkin muuhun sopivaan kamaan. Vast. Olavi Pekkola puh. 90-361036

-OSTAN: Jawa 350cc vm.1962 käsijarrukahva, ketjusuojan etupelti moottoriin, uudet vaijerit, akselit eteen ja taakse uudet tai vastaavat. Lisäksi IC levykeulan tai typ.49:n vain hyväkuntoinen lyhdyn kehys, äänenvaimentimet pyrstöineen tai pelkät hyvät pyrstöt, jalkatapin kumit 2 kpl, nop.mittarin vaijeri+pyörityskoneisto etupyörään ja äänimerkki. Vaihtoon löytyisi jotain sekä Jawan, että IC:n osaa, ei mitään erikoista, mutta käyttökelpoista. Vast. Tapani Puttonen puh.947-662285.

-Sitten vähän osa ja hintaesimerkkejä Ruotsin kaverin myytävistä uusista Jawaosista: HUOM! Hinnat ovat Kruunuina ja yksi Kruunuhan on n.73 penniä. Pakoputken mutteri (se alumiinimutteri) 75 kruunua/kpl, pakoputken tiiviste 10 kr/kpl, Ketjusujan etupelti 250cc+350cc (moottoriin) 150 kr/kpl, Sixin 250 ja 350cc tiivistesarja 150 kr/kpl (käy myös pitkälle tavallisiin), 15mm männäntapin hela 20kr/kpl, Kampiakselin labyrinttitiiviste (250cc) 30kr/kpl, laturin johtojen erik. läpivientikumilista moottoriin 250 ja 350cc 10kr/kpl, kytkinlevyt 250/350cc 125kr/sarja ja edell. välilevyt 80kr/sarja,päällimmäinen levy kytkimeen 25 kr/kpl, ensiöketjut 250 ja 350cc Sixiin 100kr/kpl, kikstartin kumi 15kr/kpl, vaihdepolkimen kumi 10kr/kpl, vaidepoljin Metsämalliin (saa tehtyä myös tavalliseen isopyöräiseen tai missä on erilliset polkimet) 100kr/kpl,uudet täydelliset laturit 600kr/kpl, korjatut testatut ja säädetyt laturit edullisemmin, vaihdepolkimen akseli 150kr/kpl, Sixin ohjauksen kiristin täydellisenä 150kr/kpl, teleskoopin ylimmäinen liukuhela 25kr/kpl, teleskoopin kiinteät helat 25kr/kpl (ensimm. menee 2kpl ja jälk. menee 4kpl/pyörä),sivupeltien reunakumilista 20kr/kpl, Metsämallin pinnat etu ja taka 72kr/sarja ja nippelit koko pyörään 72kr/sarja 72kpl, (nehän käyvät myös Sixiin, kun kiiltokromaa ne) nyt ne ovat mattakromissa. Siinähän niitä oli jonkinverran. Hintoihin tulee luonnollisesti rahtikulut päälle.
Kurt Hansson Barkassvägen 10, 30272 Halmstad SVERIGE. puh.990-46-35-30914.

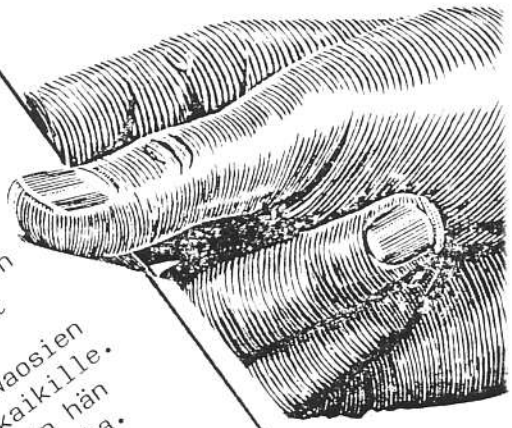
JAWASAKIN TÄRKEÄT TIEDOTUKSET:

-Jäsenmaksut maksettava oheisella pankkisiirrolla 31.12.1990 mennessä, tilille SYP-KERAVA 207420-108020/ Veikko Koski. Hoitakaa asia eräpv. mennessä, siten varmistatte jäsenyytenne Jawasakissa!

-Ne, jotka eivät ole vielä hoitaneet maksua Arto Perätalolle jäsenluettelosta, hoitakaa asia mahd. pian! Pankkiyhteyshän oli: ITÄ-UUDENMAAN SP, Lapinjärvi, 406215-47015.

-Sitten tiedoksi niille, jotka tilaavat Jawaosia Ruotsin kaverilta Kurt Hanssonilta, niin maksakaa ehdottomasti osanne, sillä kun hän kerran meihin luottaa niin paljon, että lähettää osat ilman ennakkoa pistämällä vain hinnat paketin mukaan, niin ollaanpa hänen luottamuksensa arvoisia. Hän on pistänyt pankkitietonsa paketin mukaan. Kun hoidamme oman osuutemme, niin Jawaosien saanti jatkossakin onnistuu meille kaikille. Maksakaa mieluummin Postin kautta, näin hän saa rahansa nopeammin, kuin Pankin kautta. Ja vielä kerran, KIRJOITTAKAA HÄNELLE RUOTSIN KIELELLÄ, hän ei osaa muita kieliä! Osoite vielä kerran: Barkassvägen 10, 30271 Halmstad, Sverige. puh.990-46-35-30914.

-Jawasakin oma tarra on tulossa! Kevään aikana ilmoitan tarkemmin koska sitä saa. Sitä saa paria eri väriä. Hinta tulee olemaan 5:-/kpl ja niitä on rajoitettu n.200 kpl erä. Ne jotka haluavat, ilmoittakoon sen jäsenmaksupankkisiirtokuitin ilmoitusosassa!



-Edellisessä lehdessä olleeseen Kauko ja Jawa lauluun viitaten, se on tehty Oi Susanna säveleen. Terv. Keijo Virtanen.

-Reijo Kaikkonen Tampereelta on omatoimisesti lopettanut jäsenyytensä Jawasakissa perhesyistä.

-Veikko Koho, pakoputken taivuttaja Haverista, hänen puhelinnumeronsa on muuttunut. Entinen oli 923-6033 ja uusi on 923-60133, eli ykkönen tuli lisää.

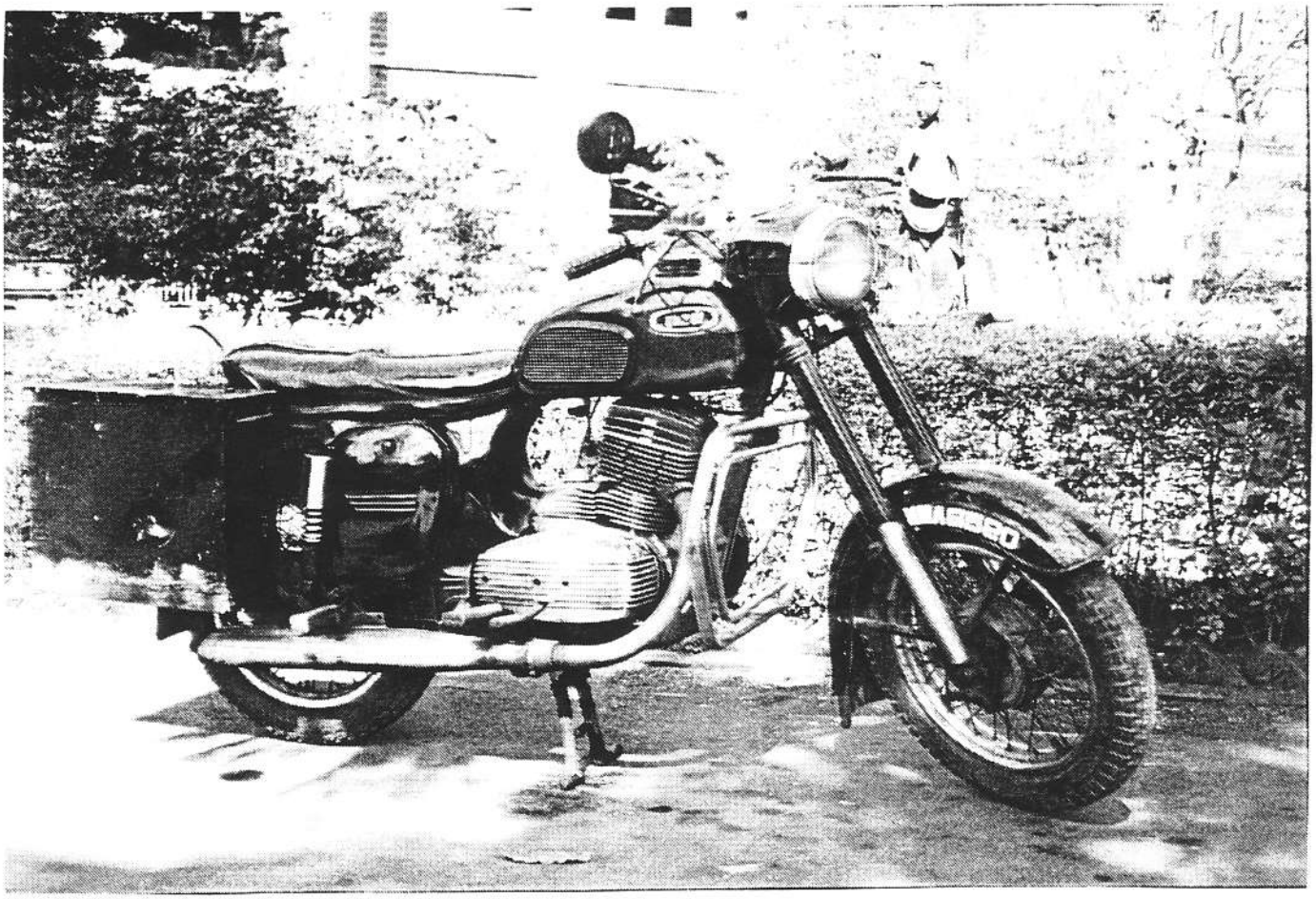
-Jäsenluettelosta puuttui yksi jäsen ja tässä hänen tietonsa: Martti Pehkonen Holmankorpi 3 B 17 02210 Espoo. JawaCz 353 250cc vm.1958 (työn alla)

-Jäsenluettelossa Jäsen Mikko Paavilaisen puh. oli virheellinen. Väärä.90-406674 ja oikea on 90-249249

-Jäsen Esko Pyymäki on muuttanut: ent. osoite oli Metsolankatu 40 33900 Tampere ja uusi on: Rautaniemi 38270 Sammaljoki

-Jäsen Marko Särmäharju on muuttanut: osoite oli Myllykylä 09220 Sammatti ja uusi on: Sahatie A3 09220 Sammatti.

-Jäsen Juhani Rantalan osoite toistaiseksi on Feverbacher weg 142 D-7000 Stuttgart Deutschland.



DR. PADININ YEZDI vm.1974

Tsekkiläisiä Jawa-moottoripyöriä on valmistettu ja valmistetaan lisenssillä eri puolilla maailmaa, Keski-Amerikassa (Meksiko), Afrikassa (Egypti), Aasian portilla (Turkki) ja itse Aasiassa, Intiassa ja Kiinassa. Eniten ja kauimmin niitä on valmistettu Intiassa.

Jawoja tuotiin Intiaan jo 50-luvun alussa. Kun Intian hallitus kielsi moottoripyörien maahantuonnin 50-luvun puolivälissä, tämä sai maan oman moottoripyörätuotannon käyntiin. Rustom Irani, eräs Jawan Intian-maahantuojista, päätti alkaa valmistaa Jawoja. Hän oli järjestänyt intialaisten vierailuja Jawa-moottoripyörillä Tsekkoslovakiaan jo vuosina 1951 ja 1955. Niinpä Jawan tuotanto Intiassa alkoi vuonna 1961, valmistajana Ideal Jawa (India) Private Ltd, jonka ensimmäisenä johtajana toimi Rustom Iranin veli Faruk. Yhtiö toimii Etelä-Intiassa, eteläisessä nurkassa Karnatakan osavaltiota sijaitsevassa Mysoren kaupungissa.

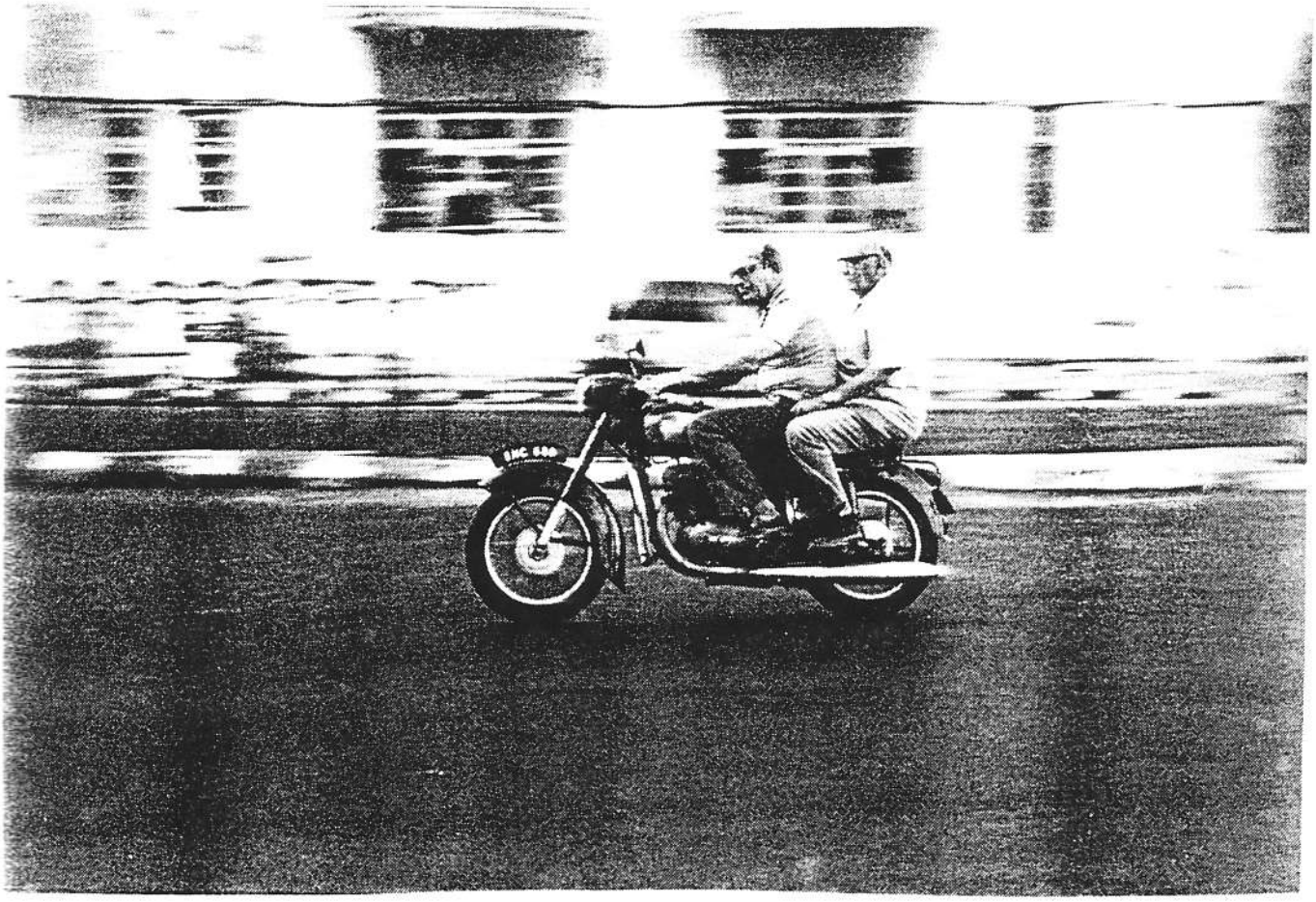
Ensimmäinen intialainen Jawa ajoi tehtaan portista 5. päivänä maaliskuuta 1961. Ensimmäiset mallit olivat Suomessakin tuttu pyöreätankkinen, 16" pyörillä varustettu 250-kuutioinen 353/04 ja makaavasylinterinen 50-kuutioinen 50/05 (Pioneer). Pyöriä valmistui 60- ja 70-luvulla vuosittain 36000 kpl. Mallia 50 valmistettiin tsekkiläisestä poiketen 60-kuutioisena. Myös Jawa-mopoja näkyy valmistetun.

Intialainen malli 353 on väritykseltään musta, punainen tai tummansininen/harmaa, kaikki kultaraidoin, tankki kromattu, juuri kuten Suomessakin myydyt. Ainoa näkyvä muutos tsekkiläiseen 353:een ovat takajouset, jotka ovat Armstrongin kopiot (myös Gabriel-merkkisiä esiintyy). Toinen, oleellisempi muutos jää piiloon: sähköä toimittaa entisen tasavirtalaturin paikalla 3-piirinen vaihtovirtalaturi. Siten myös releen tilalla on tasasuuntaaja. Moottorin käynnistys ei tällä laturilla ole lainkaan riippuvainen akusta. Hämmästyttävää kyllä muissa virtalaitteissa ei kuitenkaan näy muuta eroa kuin että etulampun polttimo on 12-volttinen, kaikki muut ovat yhä 6-volttisia. Vaikka mallin valmistus on lakannut, varaosatuonto jatkuu yhä.

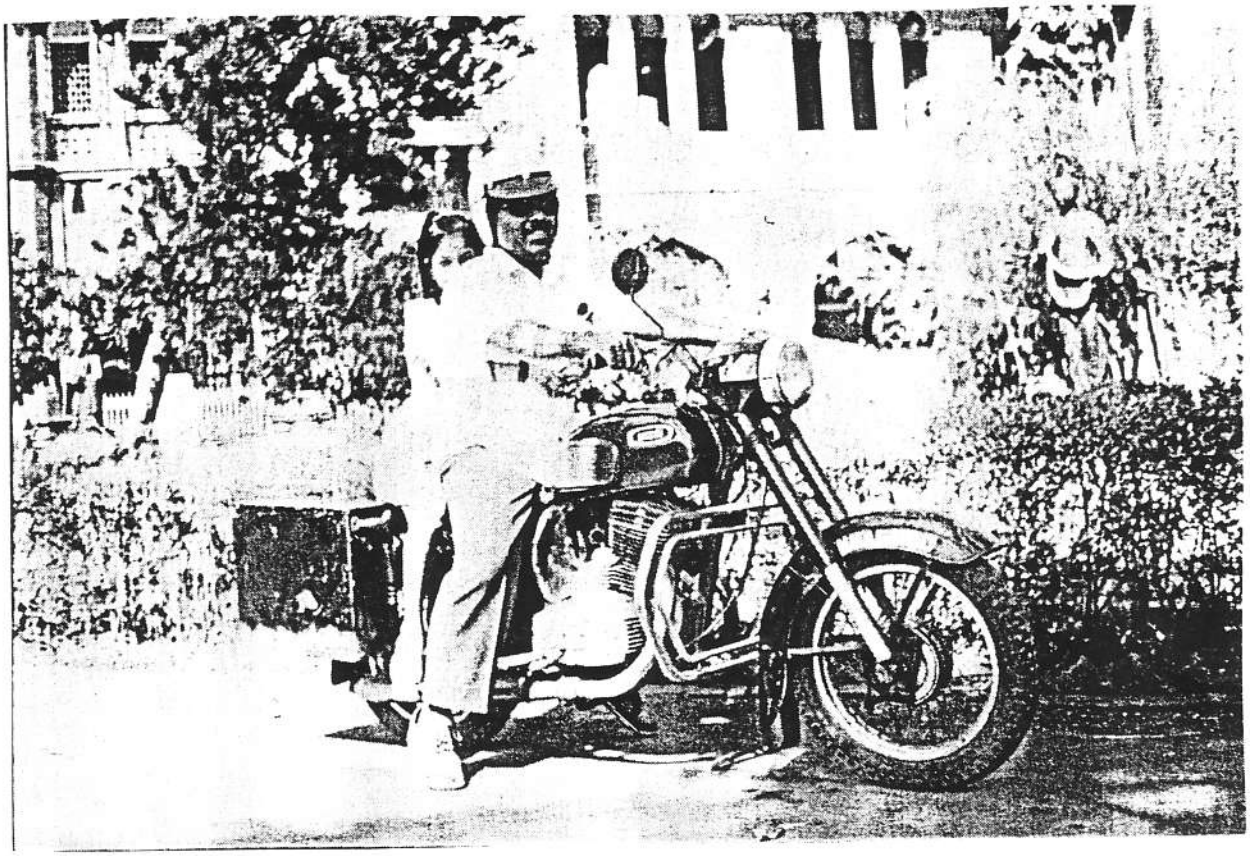
Ideal Jawan ensimmäinen lisenssisopimus päättyi vuonna 1968, minkä jälkeen yhtiön tuotteet saivat uuden nimen Yezdi. Nimen sanotaan johtuvan tsekinkielen sanasta "jezdi", joka tarkoittaa "käymistä" ja "kulkemista". Kerrotaan, että kun tsekkiläiset avustajat tarkastivat jokaisen valmistuvan pyörän, he käyttivät tätä sanaa, joka tarttui intialaisten korvaan. Nimitys "käyvä" käynee takuusta valmisteen toimivuudesta.

Yezdin lähtökohta on Jawan 1-sylinterinen 250-kuutioinen malli 559, mutta sitä on Intiassa muunneltu tsekkiläisten kanssa yhteistyössä. Yezdejä valmistettiin, ja valmistetaan, useita malleja, yleisin on malli D-Classic. Tässäkin moottorin ydin, runko, teleskoopit, pakoputket, vaimentajat ja pyörät ovat kuten tsekkiläisessä esikuvassa, mutta moottorin ulommaiset kotelot ja pyörän peltiosat ovat erilaisia, ja mm. bensatankki on samanlainen kuin Jawan California-mallissa. Takajousitus on 5-asentoinen säädettävä Armstrong, kokonaan kromattu, vieterin alaosa ilman suojusta.

Malli C-Roadking on luxus-versio, jossa on pullea tankki, joka muistuttaa hiukan tsekkiläisen Jawa 364:n tankkia, etulokasuoja on kromattu ja pyörässä on vilkut, japanilaistyylinen iso takalamppu ja kierrosmittari. Tätä mallia on valmistettu myös varustettuna tuoreöljyvoitelulla ja säteittäisesti rivoitetulla sylinterinkannella, jota on käytetty tsekkiläisessä luotettavuusajomalleissa. Tapasin Bombayssa erään lääkärin, joka oli ajanut tällaisella Yezdillä Karnatakasta asti Bombayhin (joka sijaitsee Maharasthran osavaltiossa) asti näyttääkseen 11-vuotiaalle tyttärelleen Prissi Albertin museota. Taivalta oli tullut noin 600 km. Aivan kuten Jawa-miehet Euroopassakin, hän kehui pyöräänsä erinomaisen hyväksi ja uudenmallista sylinterinkantta paremmin jäähtyväksi kuin entistä. Matkamittari oli vuodesta 1974 kiertynyt nollille niin monta kertaa ettei hän voinut kertoa paljonko pyörälle oli jo kertynyt kilometrejä eikä pyörä ollut (tietenkään) vaatinut minkäänlaisia korjauksia. Mutta intialaisilla teillä ei juuri voi ajaakaan yli 60 km/t. Jawat näyttivät palvelevan eri puolilla Intiaa maidonjakotehtävissä. Mieleenpainuvia näkyjä olivat varhain aamuisin turbaanit ja kaulaliinat liehuen



JAWA BOMBAYN KADULLA VAUHDISSA. Ja vanhakin nyt nuortuu



DR. PADIN (RAJASTHAN) JA YEZDI 1974.

kiitävät Jawakuskit, pyörin molemmille puolille köytettynä puolenkymmentä parikymmenlitraista maitotonkaa.

80-luvun alussa Yezdillä oli hiukan vajaa 30%:n osuus Intian moottoripyörämarkkinoista, mutta se on menettänyt sitä pienikuutioisten vähäkulutuksisten pyörien ja mopojen valmistajille. Näistä suurin osa on - tietenkin - japanilaisilla lisensseillä valmistettuja. Ainoana merkittävänä poikkeuksena ovat Enfield Indianin Villiersit ja Zündappit.

Yezdi onkin suunnannut suurempikuutioisten markkinoille. Vuoden 1989 aikana valmistuivat ensimmäiset kappaleet 2-sylinteristä 350-kuutioista, jonka moottori perustuu oleellisin osin Jawa 638:aan, mutta esim. pyörän runko on intialaisten suunnittelema. Ulkonäöltään intialaisten 350-kuutioinen muistuttaa myös vahvasti 638:aa, mutta ei ole aivan yhtä kulmikas, ja myös maalaus miellyttää mielestäni paremmin silmää. Pyörä on hyvin modernin näköinen, mutta jotkin tekniset ongelmat ovat viivästyttäneet valmistusvauhtia ja niitä ratkotaan Mysoressa yhä tsekkiläisten kanssa. Joka tapauksessa noin 30000 Yezdiä valmistuu vuosittain.

Eräs Bombayn Yezdi-kauppias kertoi Yezdejä myös vietävän Intiasta Itä-Aasian maihin. Intian Jawojen osia tuodaan myös Eurooppaan, esim. Englantiin, ja kerrottiin niitä toimitetun Ruotsiinkin.

Keijo Virtanen

Jawasakki

JAWASAKIN REMONTTISIVUT.

Jäsenistöltä on tullut paljon kyselyjä Jawojen eri tyypeistä ja entisöinnissä tarvittavista ohjeista, koska pieniä eroja on Jawoissakin, vaikka ne äkkiä katsottuna samalta näyttääkin.

Seuraavassa numerossa yritän selvittää luettelon muodossa, mikä pyörä mikäkin tyyppinen, siis tyyppinumerot ja mikä kyseinen pyörä on.

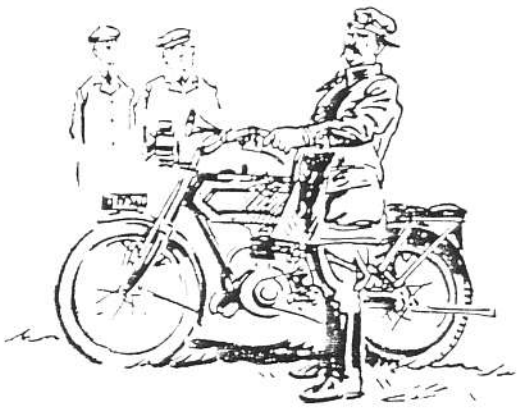
Nyt selvitän vain yleisimmät ja merkittävimmät poikkeavuudet, mitä tuli Jawoissa määrä vuosina. Lisäksi hieman entisöintiohjetta siltä osin, kuin tiedän.

Puhutaampa nyt ensinnäkin ns. 16" pyörillä olevista Jawoista.
Nehän tulivat markkinoille vuonna 1954.
Ensinnäkin pyörien navat olivat ns. puolinapajarrut, vaihde ja kikstarttipoljin olivat vielä erilliset, ilmansuodatin oli vielä vanhanmallinen suoraan kaasarin päässä oleva alumiininen, jossa avattava ja suljettava ritilä. Sivupelleissä oli 250cc keskellä suora yhdyspelti, joka oli hopeanvärinen, ja vast. 350cc oli yhdyspelti joka oli ulkoneva, ja se oli pyörän värinen, ja siinä oli reunoissa kultaraidat. Virtalukko oli vielä tankissa, mutta lukon kansi oli bageliittia. Äänenvaimentajat olivat kalanpyrstömallia. Myös bensahana oli vielä ns. vanhaa mallia eli kartiohana. Kaasari oli vielä sama, kuin edeltäjissäkin typ.2824/250cc ja 350cc sama. Vanteissa keskiosa oli maalattu yleensä hopealla, reunoissaan kultaraidat. Myös pyörän värillä (punainen) oli vanteita tuolloin maalattu, kultaraidoin. Esiintyi myös kokonaan kromattuja vanteita. Pultit mutterit jamonet pikkuosat, kuten jarruvivut yms. oli yleensä sinkitty. Pyörän navat oli yleensä kadmioitu, jonka tilalla voi nykyään käyttää mattakromia, jonka pohjatyö on lasikuulapuhallus. Pyörän akseleiden päät, jarru, vaihde ja kikstartin polkimia on myös esiintynyt kiiltokromattuina ja mattakromattuina.
Raidoitus oli seuraava: (kultaväri. Lokasuojissa kanttien reunassa kulkee raidat jotka päissä yhdistyvät yhdeksi. Vanteista jo puhuin. Etulyhdyn yläkuoressa kulkee raita kantin reunassa yläpuolella, takalyhdyssä on myös raita jarru ja parkin lasin välissä. Työ ja akkukotelossa on raita kohoutuman ulkoreunaa mukaillen ja kansien keskellä olevien prässäysviivojen pohjissa kulkee raita, siis kolme raitaa per. kansi. Huomioitavaa on, että raita ei ole yhtä leveä, kuin pokkaus vaan kapeampi n.1,5-2mm. Tankissa on kromin ja maalauksen rajassa kultaraita ja tankin kylkien logo on maalattu pyörän värillä, eli punaisella, (värin:ro VOLVO 117). Yleisimmät kromatut osat: Vanteet, akseleiden päät,tankki, pakoputket ja vaimentajat, tankin korkki, ohjaustanko, lyhdyn kehys, äänimerkin maski, valonvaihtajan kuori, sivunostokahva, satulan takana oleva nostokahva ja akku sekä työkalukotelon kansien kiinnitysnupit. Myös pyörien pinnat olivat usein kromatut, esiintyi usein myös sinkittyjä.
Tässä pääpiirteittäin mallit 353/250cc ja 354/350cc vuosilta 1954-56.

Poikkeavuuksia edelliseen tuli seuraavasti: Pyörien navat tulivat ns. täysnapaisiksi alumiinisiksi, äänenvaimentajat muuttuivat sikarimallisiksi, virtalukon kansi alumiiniseksi, sekä ilmansuodatin muuttui muoviseksi, joka oli sijoitettu sivupeltien taakse. Myös vaihde ja kikstarttipoljin oli yhdistetty yksi poljin. Myös jarru muuttui vaijerikäyttöiseksi, siis takajarru. Myös pyörään tuli lisää värejä perinteisen punaisen rinnalle, vaikka punaisia oli edelleen valtaosa. Tuli täys sinisiä, ja mustia. Mui-

den pintakäsittelyjen ym. osalta pyörä pysyi lähes samana, kuin edellä aikaisemmista malleista kerroin.
Seuraava muutos tuli sitten vuonna 1960, erot eivät olleet suuria, mutta kuitenkin: Selvin poikkeus oli virtalukon siirtyminen lyhdyn kuoreen. Näin ollen tankkikin muuttui. Jawalogon keskeltä jäi CZ merkki pois, tilalla pelkkä ympyrä, koska pyörä oli nyt pelkkä Jawa eikä JawaCz, kuten aiemmin. Tankin keskelle päälle tuli pieni pokkaus ulospäin ja raidoitusta tuli näin vähän lisää eli pokkauksen molemmin puolin tuli raita. Bensahana muuten oli yleisesti jo vuodesta 1957 uusittu malli, jossa on kumitiiviste sisällä, (se yleisemmin nähty malli). Satula tuli hieman matalammaksi ja siihen tuli hieman enemmän muotoilua pintapuolelle, muuten edelleen ns. viulukotelomalli. Hyvin usein oli tällöin myös mustia satuloita perinteisen ruskean sijasta, oli myös kaksivärisiä. Sivupellit olivat keskeltä yhteen niin 250cc, kuin 350cc:n. 250cc esiintyi jo aiemminkin keskeltä yhteen sivupeltejä. Vielä maalauksesta sen verran, että vain punaisessa pyörässä oli tankin logot maalattu pyörän värillä, muissa aina kullalla. Kahvojen kumit muutuivat yleisesti suoraksi ei enää ns. tynnyrimallisia. Voi toki käyttää, ei ole oleellinen virhe. Myös jalkatapin kumit muuttuivat yleisesti litteiksi. Virtalukon muuttuessa myös vapaavalo muuttui mittarin yhteyteen, sekä lataukselle merkkivalo mittarin sijasta. Merkkivalo oli myös mittarin yhteydessä.
Seuraava mainittava muutos tuli vuonna 1963 ja enemmänkin 250cc:n osalta. Sen tyyppi muuttui 559 350cc pysyessä samana 354:nä.
250cc moottori muuttui kokonaan, sylinteri suureni ja kansi lohko, kaasari, ja yleensä kaikki. Männäntappi muuttui 18mm entisen 15mm sijasta. Mäntä muuttui, puristussuhde muuttui, tuli tehoa enemmän. Pakoputkien kiinnitys sylinteriin sisäkierteiseksi jne.. Pyörä siis 250cc muuttui myös muuten. Etulyhdyn yläkuori muutui siten, että siitä jatkuivat ikäänkuin viikset ohjaustangon päälle. Mittari muuttui soikeaksi, valonvaihtokytkimen kuori oli maalattu, kaasukahvan juureen tuli ryyppyvipu, kahvojen päistä jäi alumiininupit pois, 60-luvun puolella alkoi esiintyä myös lipallista etulyhdyn kehystä, tyypissä 559 se oli vakio. Satula muuttui täysin 559:sä. Se oli melko suora ja muotoiltu hyvin pinnasta ja lisäksi se oli lukittava. Yleensä se oli musta, joskus myös kaksivärinen kuten sporteissa usein. Akku ja työkalukotelot avattiin satulan alta vivusta, joten krominupit jäivät pois. Sivupellit nim.omaan 559 oli omansa kaasarin suojakannen muodon takia. Ohjauslukko muuttui irralliseksi riippulukoksi ja näin rungossa ei ole reikää vanhanmallista lukkoa varten. Nop. mittarin vaijerin kannatinränni muuttui myös. Se on vain moottorin etukiinnityspulttien alla kiinni, ei ollenkaan ylhäältä. Ilmasuodattimen kotelo muuttui myös 559 suuremmaksi, samalla suodatin tehokkaammaksi. Pyörän väri oli yleensä kaksivärinen, eli sininen ja harmaa. Runko,etutelarin suojaputket,lyhdyn kuoren alaosa, sivupellit,mittarin vaijerin suojaränni ja ketjusuoja olivat harmaat, muut osat siniset. Myös satulan alla oleva teline oli harmaa. 350cc malli oli yleensä vielä entisenlainen, mutta niitäkin esiintyi 559 kaltaisia.
Mainitsematta aikaisemmin jäi että etutelarit muuttuivat myös matkan varrella. Muistaakseni vuonna 1957 jälkeen telarin jousi muuttui ulkopuoliseksi ja samalla suuremmaksi halkaisijaltaan. Sitten myös heloitus teleskoopissa muuttui, tuli tuplahelat yhden pitemmän sijalle. Aikaisemminhan oli ohut pitkä jousi teleskoopin sisällä ja siin alapäässä yksi pitkä pusla. Ylimmäiset liukupuslat olivat samat molemmissa malleissa.
Jawan malleja ja kokojahan on vielä monia 150,175cc, Sixejä, metsämalleja, Sportteja, standart sportteja, skoottereita ym.., mutta edellisessä yritin selvittää lähinnä 250 ja 350cc malleja, koska ne ovat yleisimpiä kerhossa. Monilta osin edelläkerrottu pätee myös muissa malleissa, mutta tulevissa numeroissa kerron lisää niistä.
250
350
Myös tarkempia entisöintiohjeita yritän seuraavassa lehdessä kertoa, tai paremminkin kokemuksiani, miten minun mielestäni voisi ja pitääkin tehdä nim.omaan Jawan rakentelussa määrättyjä osia entisöintiä ajatellen.
Jos ei entisöi, vaan tekee käyttöpyörää, silloin voi tietysti tehdä oman maun mukaan.
Sen olen huomannut vuosien varrella, että Jawoja on on paljon, joissa alkuperäisyydestä huolimatta on paljon pieniä eroja. Ei siis kannata mennä vannomaan mitään, tsekkien työ oli tuolloin aika kirjavaa!

T. Tokan

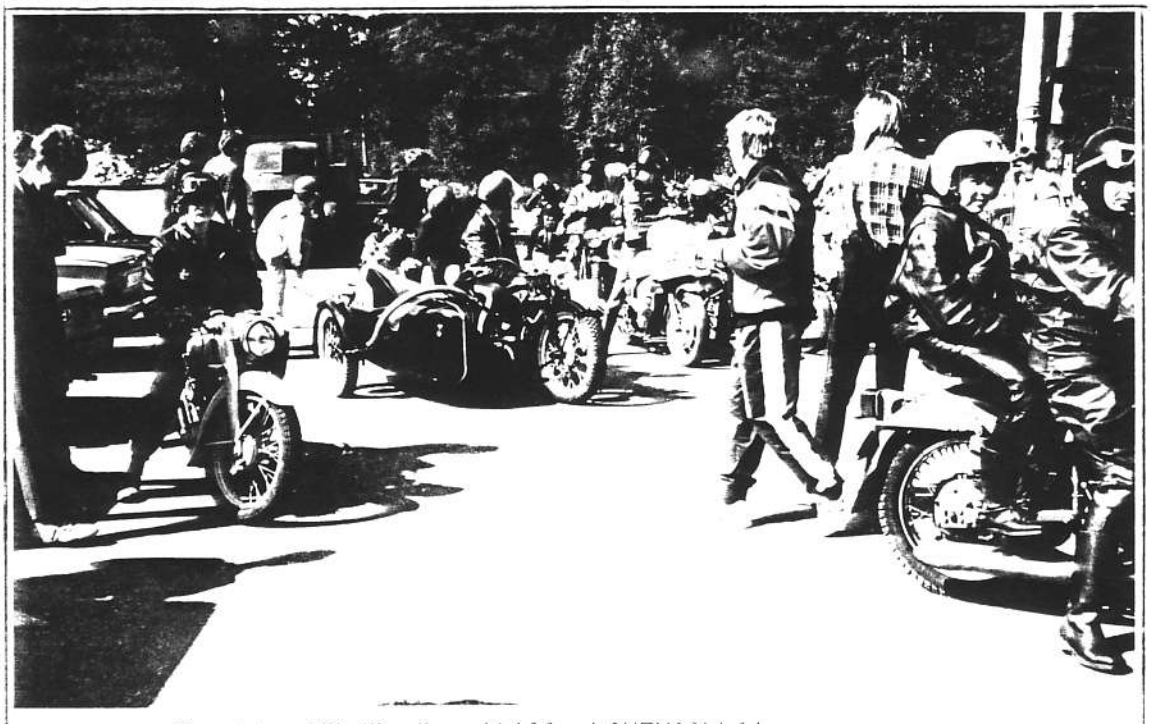


HIEMAN MENNEEN KESÄN VETERAANIRAL-
LEISTA EESTIN LAHEMAALLA JA ILO-
MANTSIN RUHKARANNASSA.

Menneenä kesänä oli kaksikin mukavaa rallia, jossa mm. minulla oli ilo olla mukana, ensin heinäkuun puolivälissä olimme isolla porukalla Eestissä Unic-kerhon järjestämässä paikallisessa veteraanirallissa Lahemaalla noin 80 km Tallinasta ja Heinäkuun lopussa Ilomantsissa Ruhkarannan leirintäalueella.
Lahemaalle lähti täältä Helsingin alueelta 17 henkeä olipahan muutama Viitasaareltakin, Tuhkasen ja Piipon pariskunnat. 15 henkeä oli myös Itäsuomen aluekerhon kavereita ikäänkuin vaihto-oppilaina, koska meidän ralliimme oli tulossa vastavierailulle samanlainen joukko Eestiläisiä harrastajaystäviä.
Meitä oli siis yli 30 harrastajaa Lahemaalla, joten paikallisilla oli varmaan melkoinen homma meidän ylläpidossa ja järjestelyissä. He hoitivat homman tuttuun tapaansa tosi hienosti, eli kaikki hommat oli erittäin hyvin järjestetty ja täytyykin tässä omasta ja kaikkien mukana olleiden puolesta esittää SUURI kiitos tästä mieleenpainuvasta rallista.
Ralli alkoi perjantaina kokoontumisella Lahemaan lomapaikkaan. Alueella oli erittäin tyylikäs talo joka oli motellityyppinen ja jossa meille oli varattu huoneet. Talossa oli iso sali, jossa oli ruokailut ja iltaohjelmat. Oli myös iso sauna, jossa porukka rallin aikana viihtyi hyvin.
Paikalliset valittivat hieman heikkoa osanottoa, sillä paikallinen bensapula vaivasi ja oli ymmärrettävää, että jokainen laski tärkeysjärjestyksessä miten bensansa käyttää. Tavallaan kun meitä Suomalaisia oli niin paljon, niin se pelasti hieman tilannetta siltä osin, olihan meillä useita pyöriä mukana, tietysti pari Jawaakin, Kahilan Ilkan ja Polkon Jounin Sixit. Itselläni kävi niin huono tuuri, että Sixini kiertokanki meni poikki satamaan mennessä täällä Suomen puolella onneksi. Sain pyörän erään talon autotalliin ja matka satamaan jatkui, kiire kun oli. Mukana oli myös 30-luvun Arieli, 52 Rojali 52 Norton ja edelleen Joensuun pojilla oli Uraleita, Norton, Aermac-erikoisuus jne...
Jalkamiehiä oli myös mukana useita ja em. johdosta lukeuduin itse joukkoon. Perjantai-ilta oli vapaata illanviettoa, saunomista ja syömistä juomisesta puhumattakaan.
Lauantaipäivä oli varattu lipunnostolle ja rallin avaukselle, sekä varsinaiselle ohjelmalle, joka oli ajoreitti hienoissa Lahemaan luonnonpuiston maisemissa ja jonka reitin varrella oli useita eri tehtäviä, joista laskettiin pisteet. Oli mäkikoetta, kiihdytys ja jarrutuskoetta, saappaanheittoa jne... Matkalla poikkesimme museokartanossa tutustumassa ja merenrantaravintolassa syömässä. Kaikki oli tietenkin etukäteen järjestetty, ja hyvin olikin. Tälle alueelle pojat olivat hankkineet erikoisluvatkin, että siellä yleensä sai ajaa moottoripyörillä, sillä normaalisti se oli kielletty. Lisäksi meille jalkamiehille oli järjestetty linja-autokuljetus vanhalla bussilla, joka oli entisöity. Bussi ajoi porukan perässä koko reitin ja muutenkin rallin aikana, kun tarvittiin se oli aina paikalla. Reitti oli melko pitkä ja siinä menikin lähes koko päivä ja kun tulimme takaisin, ruoka maistui. Sen jälkeen saunaan ja vaatteiden vaihtoon illanviettoa varten. Vähän rohkaisua juoman muodossa ja elämä hymyili jäl-

250
350

leen.
Kun kerran muutkin järjestelyt olivat hyviä, niin illanviettokin noudatti samaa linjaa. Kaverit olivat hankkineet paikalle n.20 tyttöä käsittävän kansantanssiryhmän, joiden esitys oli tosi vauhdikas. Kesken esityksen tytöt hakivat yllättäen mukaan tanssiin meitä Suomalaisia ja Eestiläisiä kavereita. Siinä olikin tekemistä tanssin kanssa, kun ei ollut hajuakaan miten tulisi tanssia. Ei muuta kuin kovasti jalkoihin katsomalla sitä pääsi pikkuhiljaa mukaan ja kun oli hieman juhlakunnossa, homma lopussa luisti ainakin omasta mielestä viimesenpäälle. Esitys ei ollutkaan lyhyt, kuten alussa luulimme ja ainakin meikäläiseltä lensi hiki urakalla. Tietysti muut jotka katselivat pöydistä, virnistelivät meille, (olisiko ollut kateutta, vai mitä).
Ohjelman jälkeen tytöt vaihtoivat esiintymispuvut tavallisiin ja jäivät meidän kanssamme tanssimaan. Orkesteri oli tietysti paikalla ja onnistui heiltä hyvin myös perussuomalainen tango. Oli sen verran hauskaa, että huvi kesti aamu kuuteen, ennenkuin pääsi nukkumaan.
Sunnuntai olikin sitten se haikein vaihe eli rallin päättäminen. Kokoonnuimme kaikki saliin, jossa oli palkintojen jako. Palkintoja oli samoista perinteisistä syistä, kuin meilläkin, eli entisöintipalkinto, pisin matka, lauantaisen ajon voittajat jne... Lisäksi me kaikki suomalaiset saimme muistoksi hienon ralliviirin, joka oli komeassa jalustassa.
Illalla lähdimme kovassa vesisateessa kohti Tallinaa, jossa me tulisimme yöpymään paikallisten kavereiden kotona eri paikoissa. Minulla oli ennestään tuttu Märt Karu, jonka luokse minä ja muutama muu menimme.
Märt oli muuten Jawasakkiajoissa Viitasaarella menneenä kesänä muutaman muun Eestiläisen kanssa, jos muistatte.
Joensuun porukka lähti kotia kohti jo maanantaina, mutta me muut lähdimme vasta tiistaina.
Se oli taas kerran ikimuistettava ralli kaikenkaikkiaan ja vielä kerran suurkiitos Eestiläisille ystävillemme. Toivon, että tulevinakin vuosina voisimme käydä puolin ja toisin näissä tapahtumissa, se jos joku yhdistää tätä harrastusta ja ystävyyttä yli rajojen! KIITOS!

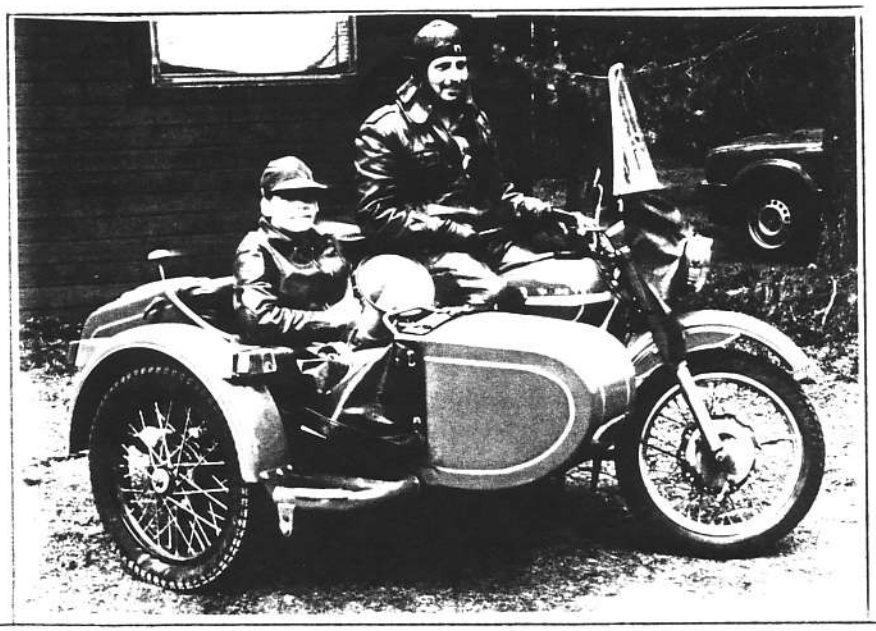


Porukka lähdössä reitille LAHEMAALLA!

Sitten täytyy kertoa myös omasta Veteraanirallistamme Ilomantsin Ruhkarannassa pari viikkoa myöhemmin.
Matka tänä vuonna näin eteläsuomalaiselle oli melko pitkä. Minulla ei ollut yhtään pyörää ajokunnossa,(Sixi rikki ja Arieli hieman kesken), ja niin päätimme porukalla kun ajohaluja ei tuntunut olevan muillakaan, että mennään autolla, ralliin kuitenkin on mentävä. Porukkaa oli sen verran,

että lähdimme oikein kahdella autolla. Itse olin entisöintikilpailun pää-
tuomari, joten oli oltava paikalla ja valitsemani muutkin tuomarit olivat
täältä etelästä, joten he tulivat mukana.
Tuntikausia lähtömme jälkeen vihdoin saavuimme perille. Porukkaa oli jo
tullut jonkinverran, vaikka olimme aika ajoissa.
Ilmoittauduimme ja majoituimme mökkiin, jonka olimme aiemmin varanneet.
Hyvä olikin, sillä itärajan tuntumassa tuntui olevan melko kylmä.
Porukkaa tuli koko ajan perjantain aikana iltaan myöhään, tulipa vielä
jokunen yölläkin. Tuttuja naamoja näkyi joka puolella ja asiaa riitti pyö-
ristä ja matkasta. Eestiläiset vieraamme tulivat isolla bussilla Viipurin
kautta ja heillä oli muutamia pyriäkin mukana. Oli Wanderer (Jawan esiisä)
sota Harrikka, AWO,BMW, sota Zundab ja muutama muu, joita en muista. 10-
luvun hienosti entisöity Rojal-Enfield oli myös mainittava omistajanaan
Paul Kukk ja tietysti Urmas Teearun IZ 350cc 30-luvulta.
Märt Karu oli ainoa, joka oli tullut Helsingin kautta jo aiemmin 30-luvun
250cc Bemarillaan, koska hän oli muutaman päivän Nilsiässä Kalevi Juutisen
luona oppimassa maataloutta.
Ohjelma oli myös meillä vapaata illanviettoa saunomista ja hieman tanssiakin
päärakennuksen ravintolan parketilla. Lauantai oli varattu kiertoajelulle,
joka poikkesi mm. Taistelijan talolla joka on nähtävyys Ilomantsissa.
Myös entisöintikilpailun pyörät valittiin ja kilpailuarvostelu kestikin
koko lauantaipäivän. Kilpailu oli tiukka, sillä entisöinnin taso tuntuu
nousevan vuosi vuodelta. Mainittakoon että nuoremman sarjan ja samalla
koko yleiskilpailun ja näin tavoitellun taskukellon voitti Keravalainen
Jaakko Vepsäläinen 1952 Rojal-Enfield G mallillaan.
Jawoja ei valitettavasti tänä vuonna ollut entisöintikilpailussa.
Lauantaiilta oli sitten hauskanpitoa ja tanssia ja taas meni hieman myö-
hään se nukkumaanmeno. Se on niin että aiheet ei jutuissa lopu tälläisissä
tapahtumissa.
Sunnuntaaamuna sitten vaan aamupalalle ja sen jälkeen palkintojenjakoon.
Meidän ralleissa valitettavaa on, että aina suuri osa porukasta lähtee
liian aikaisin pois ja näin aina osa palkinnoista joutuu lähettämään jäl-
kikäteen. Järjestelyt muuten sujuivat ihan hyvin ottaen huomioon, että
nykyään ralleissamme käy satoja harrastajia ja itse olen sen kokenut, mitä
kaikkea järjestäjien tulee ottaa huomioon. Ainoa miinus oli oikeastaan
se, että pyörät olivat hajallaan ympäri aluetta, kun ne minun ja monen
muun mielestä ehdottomasti pitäisi olla jollain yhteisellä alueella. Olisi
porukan helpompi niitä katsella ja kuvata ja entisöintituomareiden olisi
helpompi valita kilpailupyörät jne... Myös vierailijoiden kannalta se oli-
si mukavampaa. Ottakoon seuraavat rallin järjestäjät tästä opikseen!
Eestiläiset olivat ralliin tyytyväisiä ja heille pojat olivatkin järjes-
täneet hieman ylimääräistä ohjelmaa vesihiihtoineen päivineen.
Sitten taas tuli se kotiinlähdön aika, hyvästeltiin kavereita ja suunnattiin
auton keula kotia Keravaa kohti. Kiitos Itämaan Kiitäjille hyvästä rallista!

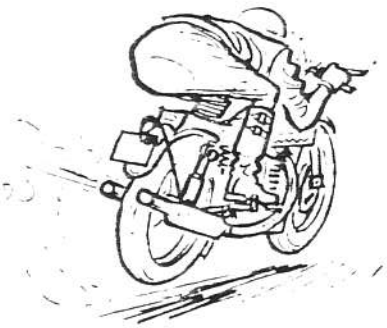
Terveisin Veka!

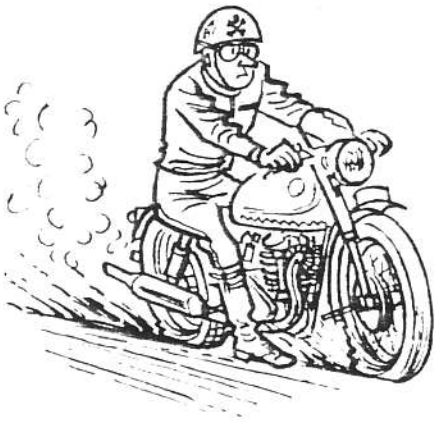


Eräs rallin touhumiehistä
poikansa kanssa tiedoi-
tuspyörän selässä.
PAL-vaunuineen.
Kamppila Itämaan Kiitä-
jistä.

VIIMEKÄDEN ILMOITUS: Olavi Peltonen myy 2kpl Cezeta skootteria, toinen
ilmastartilla ja 1-putkinen 175cc moottorin. Tied. 915-146077

NAURAMME MOOTTORIPYÖRÄILIJÖ



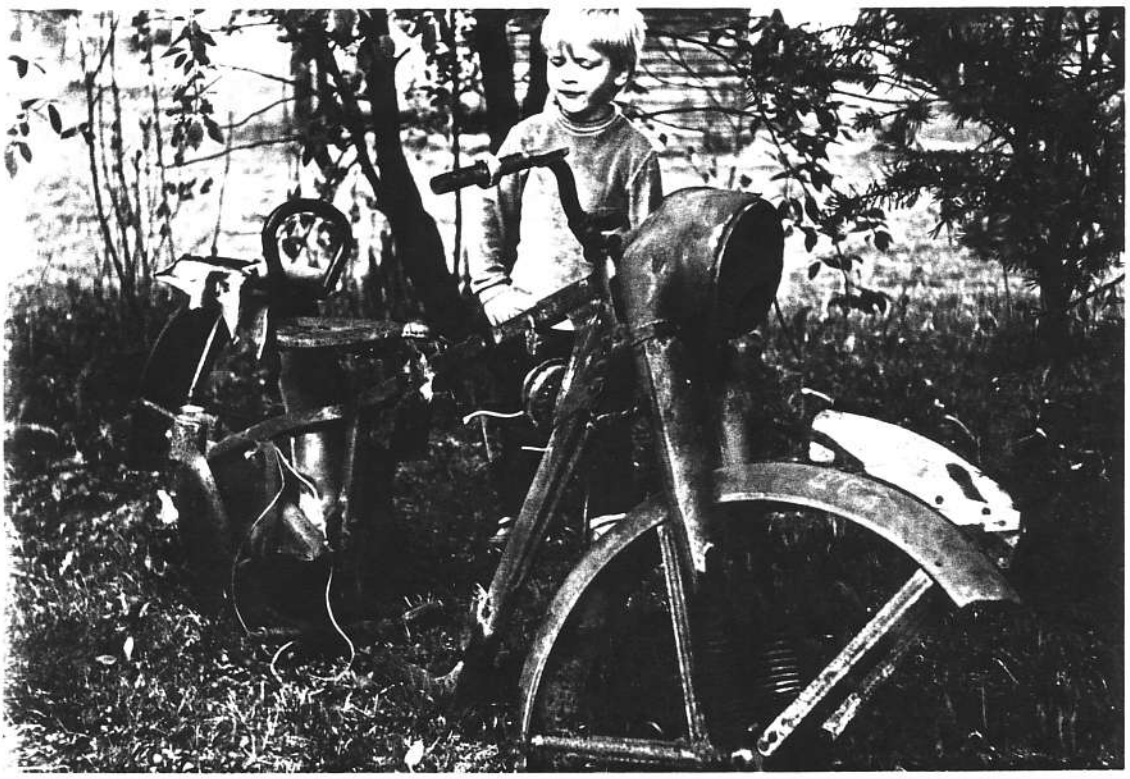


VANHAT VALOKUVAT ESITTÄYTYVÄT:

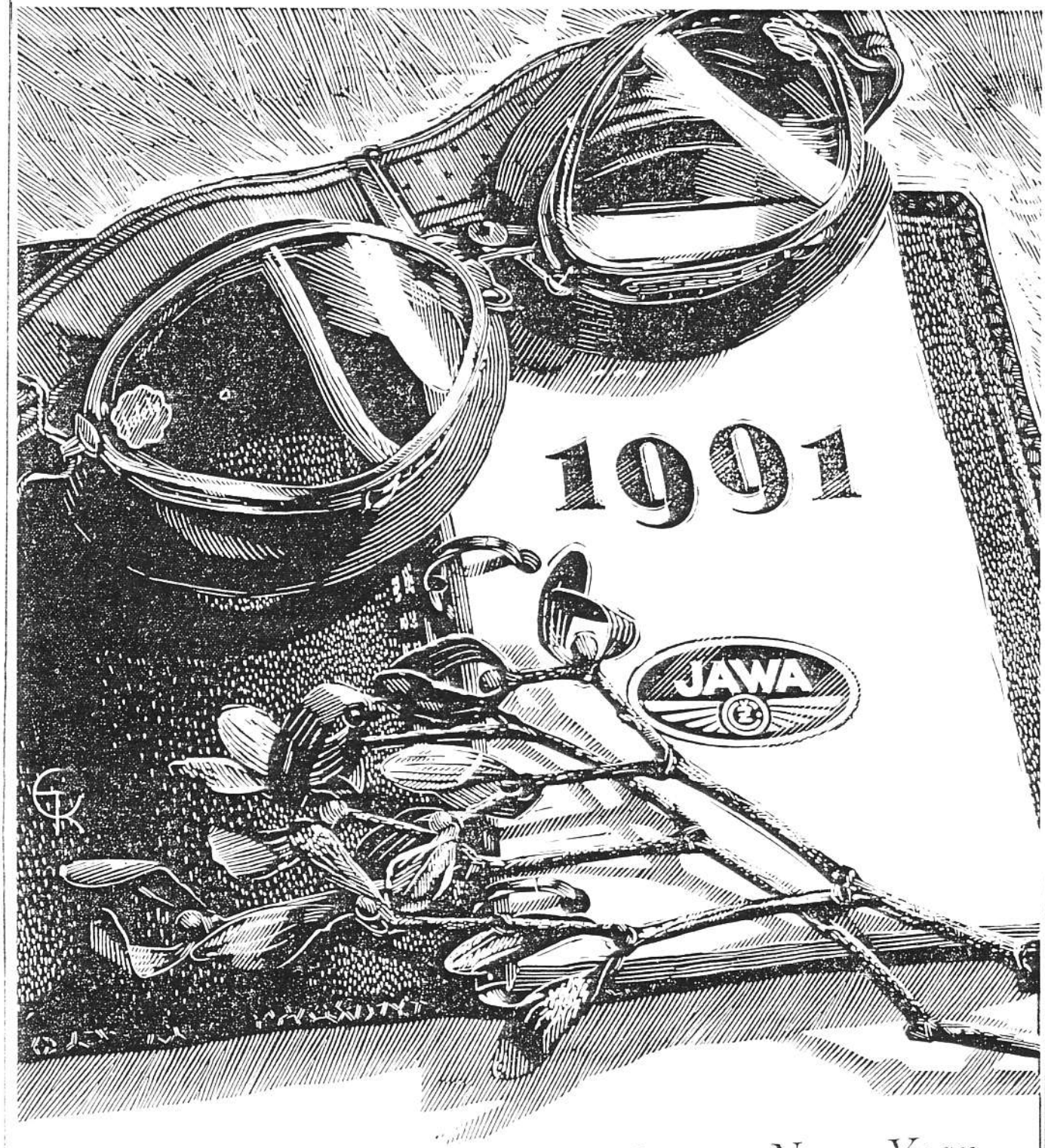
Reijo Sipiläisen nuoruuden aikaisia 50-luvun kuvia kavereistaan.
(Reijo on myös Jawasakkilainen)

Jawa 175cc, mies ja pyörä
tyylikäs yhdistelmä.

Hiukka rehvakas ilme, kun on
Ariel alla! Tyypillinen 50-luvun asu.



Pentti Keskisen jälkikasvua Saarijärveltä.
"Joskushan se on aloitettava tämäkin harrastus".



A Merry Christmas and a Happy New Year

to Friends All over the World

Sole U.K. Concessionaires :

INDUSTRIA (LONDON) LTD.

BOYN VALLEY ROAD

MAIDENHEAD, BERKSHIRE

Phone : Maidenhead 2480

MOTOKOV

PRAGUE – CZECHOSLOVAKIA

Hauskaa Joulua Toivottaa, Jawasakki!