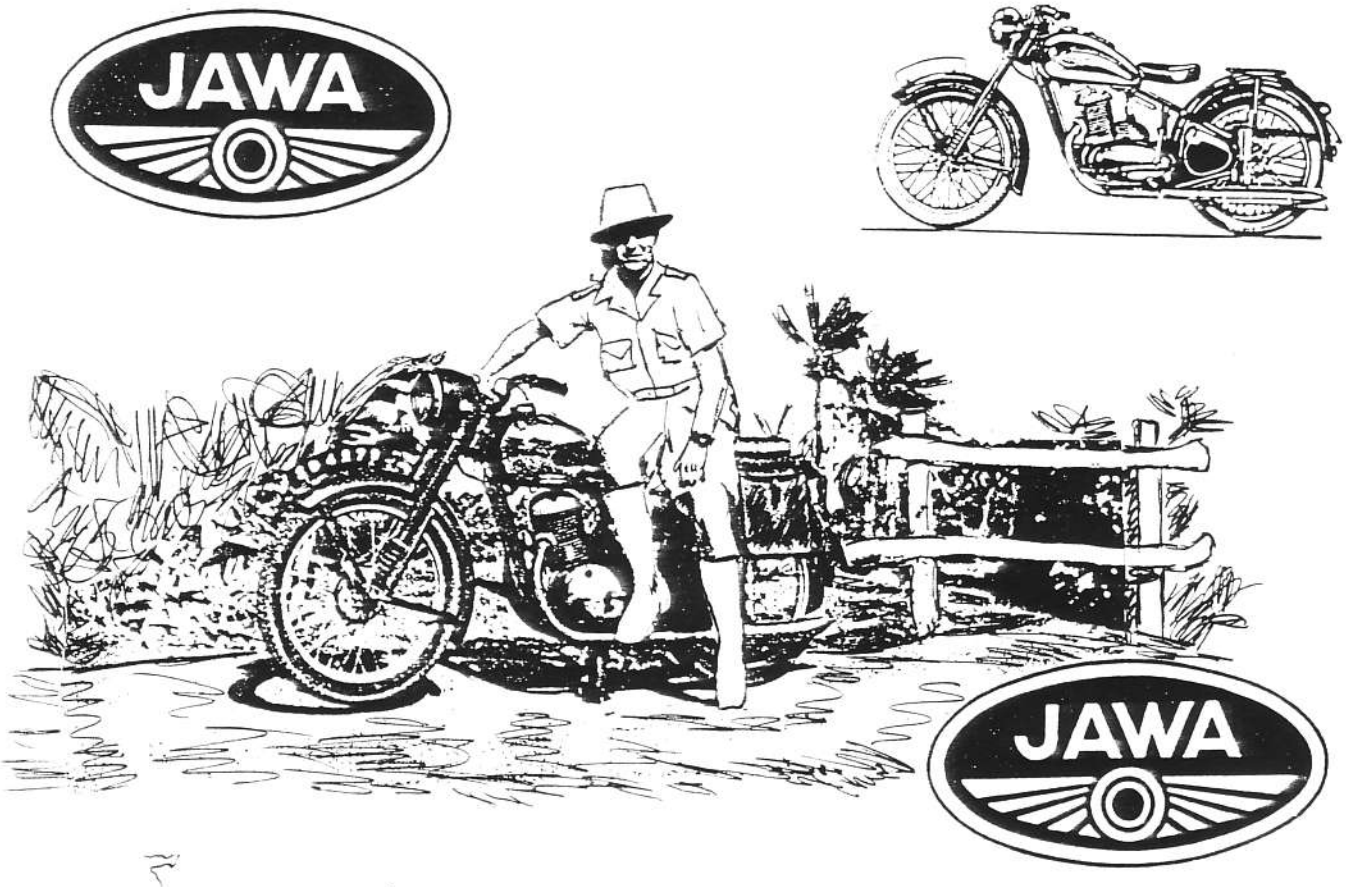
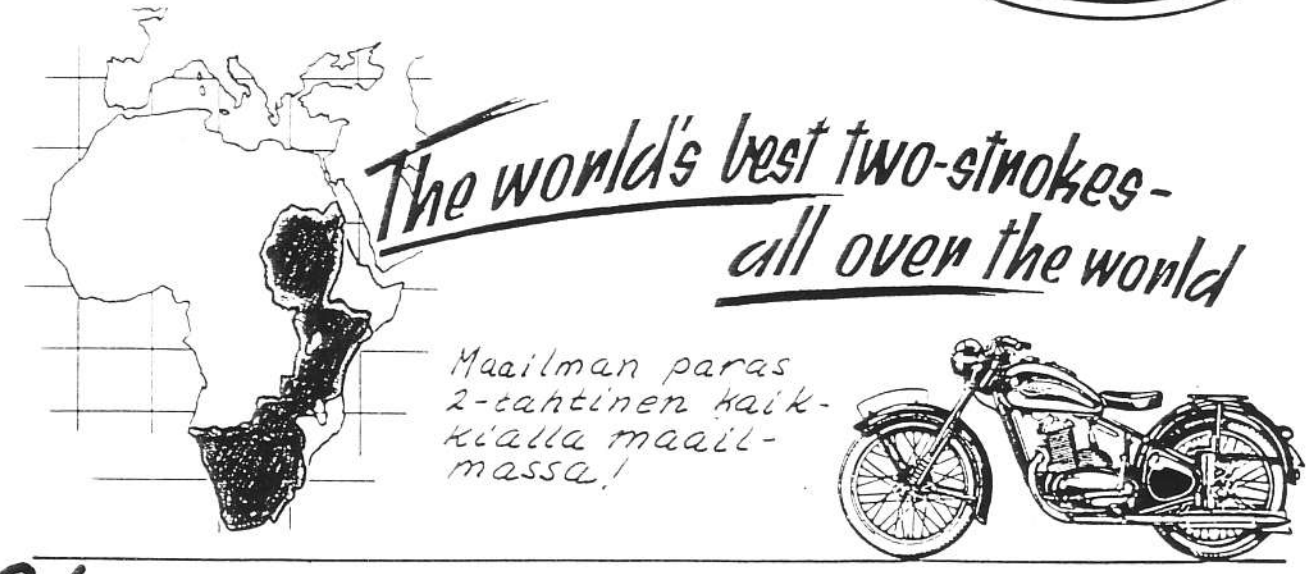
Kolmaskymmenesseitsemäs....

JAWASAKKI-LEHTI:37





2/94

Toukokuu 1994

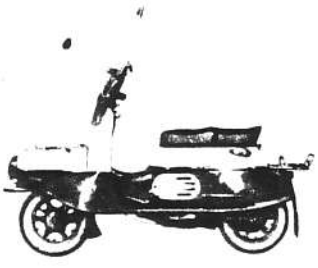
Jawasakki

TIEDOITUKSIA

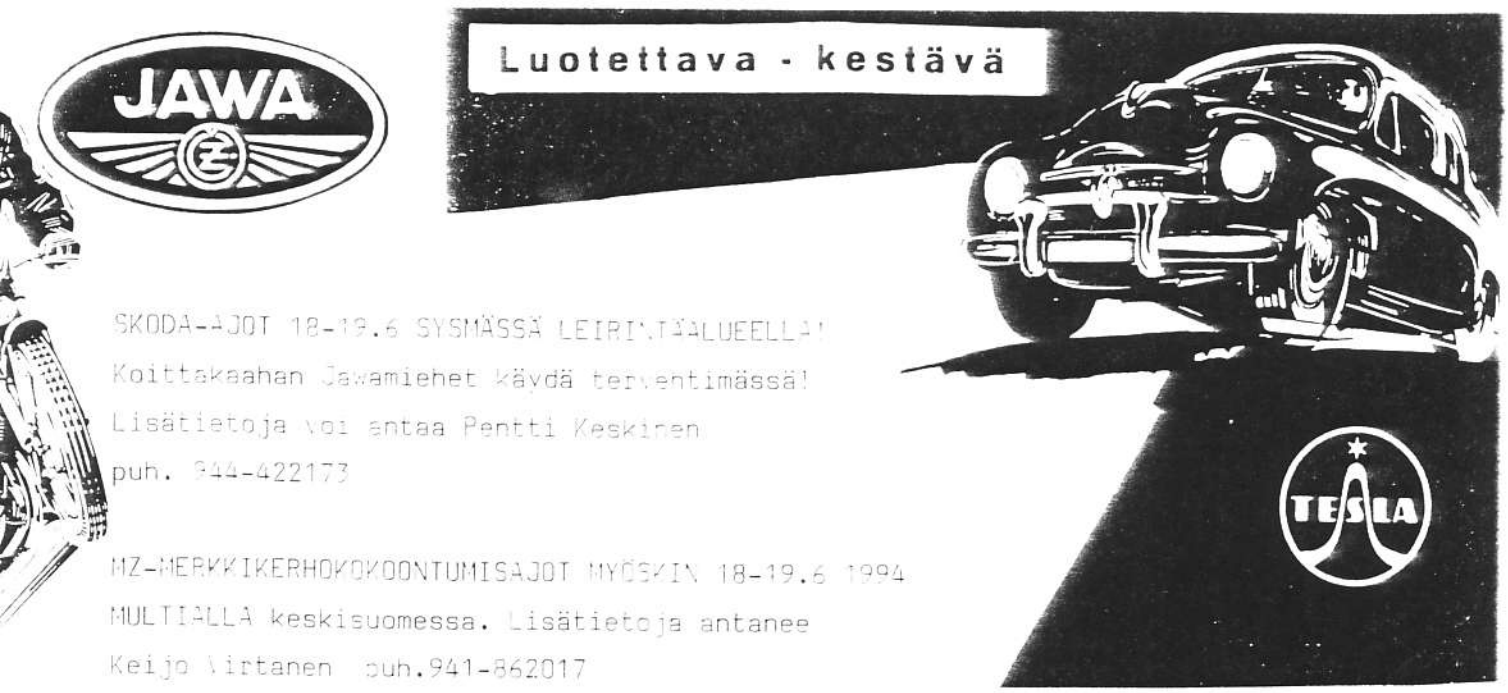
EDELLISESSÄ LEHDESSÄ PERÄSIN EPÄSELVIÄ JÄSENMAKSUJA. MAHDOLLISESTI MAKSAMATTOMIA TAI SITTEN MAKSETTUJA, JOISTA EN OLE SAANUT KUITTIA TAI SITTEN KUITTI, JOSSA PUUTTUU MAKSAJAN NIMI TAI SE ON JOKU MUU, KUIN KERHOLAINEN. Kyseisiä henkilöitä on vielä 30, jotka eivät ole ottaneet yhteyttä minuun! Jo edellisessä lehdessä kysyin mm. että kenen maksu on maksettu Tampereen Kaupungin Rahatoimiston nimissä, ei ole tullut tietoa!
Sitten on kuitti, jossa maksaja on Tanja Nyman, kenen maksu?
Ottakaa nyt ihmeessä yhteyttä minuun, jotka eivät ole vieläkään maksaneet, tai ovat mutta jostain syystä en ole saanut siitä tietoa, vikahan saattaa olla mitä ilmeisimmin myös pankin systeemeissä. SIIS NE JOTKA EDELLISEN LEHDEN MUKANA SAIVAT NS. MUISTUTUKSEN JA JOTKA EIVÄT OLE VIELÄ MINUUN OTTANEET YHTEYTTÄ, TEHKÄÄ SE PIKAISESTI OSOITTEELLA JURVALANTIE 5 B43 04200 KERAVA TAI PUH: 90-247896, MUTTA VASTA ILLALLA KLO 21.00 JÄLKEEN JA JOS EN OLE PAIKALLA JÄTTÄKÄÄ TIETO POJALLENI!
Muussa tapauksessa minulla ei ole muuta vaihtoehtoa, kuin todeta, että tämä lehti on valitettavasti viimeinen, joka tulee kyseisille henkilöille!
TERV. Veikko Koski
Tässä lehden välityksellä samalla ilmoitan Reijo Ihalaiselle, että epäselvyys oli sinunkin kohdallasi juuri tästä em. asiasta johtuva.

MUUTA.....
Kari Mentula on muuttanut ja hänen uusi osoitteensa on NEVANTIE 17 45200 KOUVOLA ja puh.951-3751597
Reijo Ihalainen on muuttanut ja hänen uusi osoitteensa on JOUKIO 59100 PARIKKALA
Pentti Keskisen Saarijärveltä puh.n:ro on muuttunut ja uusi on 944-422173
Ismo Kotron puh. n:ro on muuttunut ja uusi on 955-456160

JAWALLA AJAVA VOITTAA



Cezeta de luxe • moottori 172 ccm • jousitus ja iskunvaimentimet edessä ja takana • huippunopeus 90 km/t • tuulisuoja • valkosivu-renkaat koko 3,25×12" • kromatut etu- ja takatavaratelineet • sähkökäynnistin • hinta 148.000 mk Standard 139.000 mk.



SKODA-AJOT 18-19.6 SYSMÄSSÄ LEIRINTÄALUEELLA!
Koittakaahan Jawamiehet käydä terventimässä!
Lisätietoja voi antaa Pentti Keskinen
puh. 944-422173

MZ-MERKKIKERHOKOKOONTUMISAJOT MYÖSKIN 18-19.6 1994
MULTIALLA keskisuomessa. Lisätietoja antanee
Keijo Virtanen puh.941-862017

MUISTATHAN VALTAKUNNALLISEN VETERAANIRALLIN, jonka järjestää ETELÄPOHJANMAAN ALUEKERHO 29-31.7. 1994 SEINÄJOELLA Lisätietoja antaa Jorma Leppänen puh.964-4233148 Kaikki JAWAT mukaan

---

ERITTÄIN MUKAVAN TIEDON SAIN ERÄÄLTÄ KERHOLAISELTA TÄSSÄ ERÄÄNÄ PÄIVÄNÄ!
Täytyy sanoa, että aktiviteetiä löytyy vielä kerholaisilta!!
Kalle Roos nimittäin ilmoitti että hän voi autta Jawaosahankinnoissa Tsekeistä. Hän asuu Prahan laitamilla n.5kk vuodesta ja muun ajan hän viettää työn merkeissä Sirkuksessa täällä Suomessa. Sirkus on nimeltään FINSTAR, jonne hän myös toivottaa tervetulleeksi Jawasakkilaiset!:
Hän ei tee tätä Jawaosahommaa mitenkään bisnesmielessä, vaan ainoastaan auttamismielessä. Hän lähtee Prahaan seur. kerran HEINÄKUUN alussa, joten jos jollain on jotain tarvetta Jaweansa ilmoittakoon heti tämän lehden saatuaan siitä Kallelle! Hän tulee taas Suomeen Joulun maissa eli toimitusaika on melko pitkä. Juhannukseen mennessä pitäisi ottaa yhteyttä osatarpeista! Takuita en tietenkään voi antaa osien saatavuudesta, mutta yritän parhaani omalta osaltani auttaakseni sanoi Kalle Roos. Kallen puh. on 949634318 Jawaterveisin: KALLE ROOS

OSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYNVAIHDANOSTANMYYNVAIHDAN.....

ARDIE 250cc moottorin ja rungon osia myydään. puh.938-8682653 KALLE KATILA

OSTETAAN: JawaCZ 353 250cc vm.19?? ajovalon umpio,nopeusmittari ja MYYDÄÄN: 175cc Jawan Kaasuttimen yläpuolinen valukoppa. ISMO KOTRO 955-456160

LOPUKSI MUUTAMA UUSI JAWASAKKILAINEN.

Timo Nummelin Saukonkatu 19 05460 Hyvinkää puh.914-416893
JAWA 550. 50cc. vm.1957 työn alla

Timo Hakala Syväsentie 11 96900 Rovaniemi puh.960-61381
JAWA 353 250cc vm.1962 työn alla

Raimo Partanen Rantatie 191 53100 Lappeenranta puh.953-4169006
JWA SPORT 361 350cc vm.? rekisterissä ajokunto

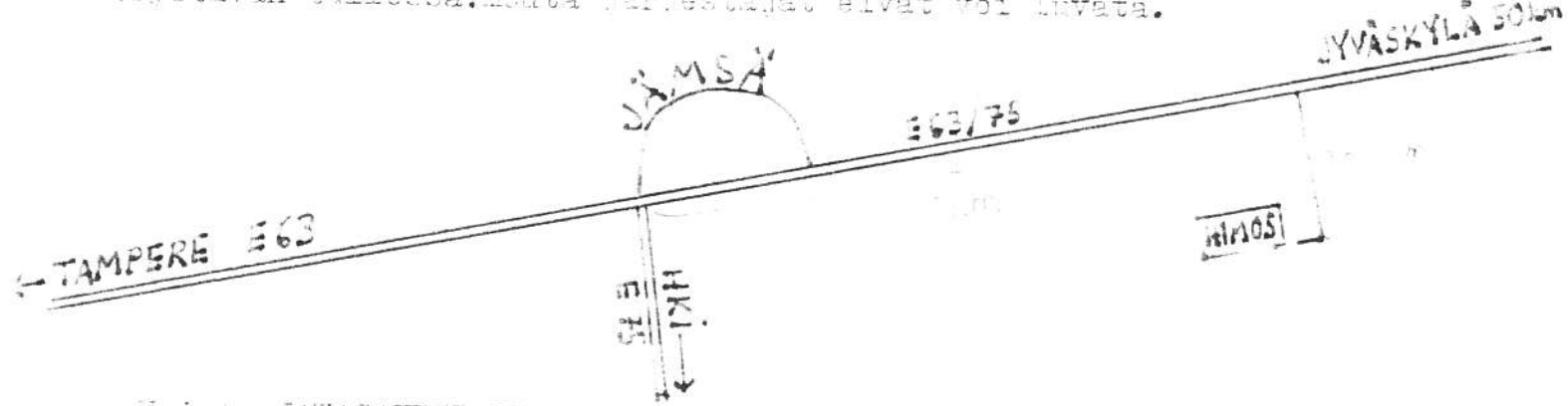
JAWASAKKI-AJOT

HIMOS, JÄMSÄ, 27-29.5.1994

Lataa akku, säädä kärjet, sillä JAWASAKKI-AJO on lähellä. Edellisessä kerholehdessähän oli tiedot osallistumis- ja majoitusmaksuista, joten ei niistä tässä enempää. Vapaaehtoisia etukäteisilmoittautumisia on tullut kiitettävästi ja ilmoittautua voi edelleenkin, saadaan hieman etukäteen kartoitettua majoituspalveluja.

Himoksessa on elintarvikekauppa auki joka päivä klo 18 asti. Lapsille on Peikkometsä ja mahdollisesti vesiliukumäki on toiminnassa (toukokuu?)

Kokoontumisohjelma on normaalin perinteinen vapaan seurustelun, syömisen ja saunomisen merkeissä tapahtuvaa kanssakäymistä. Itse JAWASAKKI-ajelu on n. 30 km pitkä lenkki, käydään Jämsän torilla ja Jämsänkoskella näyttämässä laatupyöriä lauantaina klo 11-14 välillä. Palkintojen jako on suunniteltu pubin terassille n. klo 19. Jos jollakin on tai saa palkinnoksi sopivia esineitä tai asioita, tuokaa tullessanne. Lauantai-iltana on mavirtolassa orkesteri, tanssia saa varmasti jos tuo vaimon tai tyttöystävän tullessa, muuta järjestäjät eivät voi luvata.



Muista JAWASAKKILAINEN, Keski-Suomeen on kaikkialta lyhyt matka. Jos et ole ennen osallistunut, tule nyt. Sade ja muut luonnonvoimat eivät Jawamiestä/naista pelota.

Kauko Suntioinen
Varikontie 6 A 39
40340 JKL
941-283284

Pentti Wikström
Kulottajantie 6 A 4
40340 JKL
941-282753

TULE! NÄE! KOE! JAWA-CZ!

Pirinen ja Jawa varma kesän merkki

Tämän tarinan lähde on Oriveden Sanomat ja sen lähetti Jawasakkilainen Mikko Nisula Orivedeltä. Mikko kertoo, että on ajanut 50-60 luvulla samoja teitä Pirisen kanssa mutta Pirinen ajaa vieläkin ja samalla pyörällä!

Siitä tietää, että kesä on tullut, kun Armas Pirinen ottaa pyöränsä talviteloilta, sanotaan Eräjärven suunnalla. Yli neljäkymmentä vuotta on komea tshekkiläiskone palvellut uskollisesti isäntäänsä ja kuljettaa taas tämänkin kesänä kauppa-asioille.

— Samoilla koneilla on ajeltu, laakereita on vaihdeltu, mutta niitäkään ei enää huoli uusia. On kai öljyt tulleet niin hyviksi, että laakeritkin kestää, Armas Pirinen juttelee.

Pirinen osti Jawansa vuonna 1952. Pyörä oli näillä seuduilla lajissaan ensimmäisiä ja herätti asianmukaista huomiota.

— Olihan se ihmetyksen aihe ja on vieläkin, naurahtaa Jawansa kuntoa yli neljäkymmentä vuotta vaalinut Pirinen.

Samoja tsekkiläispyöriä tuli sitten muillekin, mutta ne on yleensä jo aikaa sitten ajettu loppuun.

— Sitä täytyy osata ajaa tasaisesti, ei moottori muuten kestä.

Olo on outo, jos kone ei kulje

Pirisen moottoripyörää on käyty paikan päällä katsomassa, on tehty ostotarjouksiakin. Pyörän vaihtoa uuteenkin on ehdotettu.

— Mitäs minä, kun tälläkin pääsee.

Mutta ilman pyörää ei pärjää Pirinenkään.

— Jos se ei ole joskus ihan kunnossa, on ihan sellainen olo, kuin olisi vähän sairas.

Huolestunut sävy tulee motoristikonkarin ääneen, kun puhutaan varaosista. Niitä tähän konee-

Kesä on tullut, kun Armas Pirinen hurauttaa Jawallaan ohi takinliepeet lepattaen.

Ja kuten kuvasta näkyy ajo näyttää maittavan ja tietysti Jawalla.

seen ei enää saa. — En minä tällä erikoisen kauan ajele. Jos joku osa rattaissa ruksahtaa, osia ei saa.

Japanilaiskoneita Armas Pirinen ei ole päässyt kokeilemaan ja sanoo pysyttelevänsäkin mieluummin yhdeksän hevosvoimaisen, kaksipuolikkaan juhtansa sarvissa.

— Japanilaiset ne on kovia koneita. Mutta koneistot ovat mutkallisia, tämä minun pyöräni on yksinkertainen.

Kulkupelejä piisaa

Hirtolahden suoralla, Längelmäelle vievän tien ja Eräjärventien risteyksessä asuva Pirinen on tyytyväinen kulkupeleihinsä. Aina on kone alla, kun pitää päästä menemään. Hyvällä kesäkelillä pyörä, talvella ja sadesäällä pääsee linja-autolla.

— Autoja kulkee tästä joskus ihan peräkkäin, melkein joka tunnin päästä on kyyti.

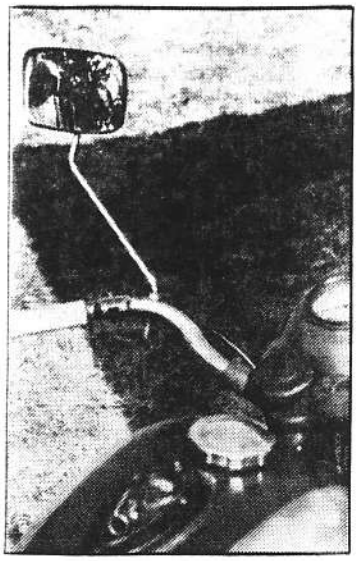
Vieläkö pitäisi muuttaa?

Kivennavalta lähtöisin oleva Pirinen tuli sotavuosina äitinsä kanssa evakkona Oriveden seudulle ja asettui kartanon maille Eräjärven Hirtolahteen pientilaa pitämään.

Sitä ennen ehdittiin kiertää evakossa Suomea ympäri, tutuiksi tulivat etenkin Itä-Suomen paikat kuten Hirvensalmi ja Juva.

Pirinen hoiti vanhan äitinsä kotona loppuun asti ja on elellyt Hirtolahden talossaan yksin kymmenkunta viime vuotta. Äidin kuoltua lehmät ja mullikat laitettiin pois ja pellot ovat paketissa.

— Kyllähän tässä pärjätään. Joskus joku kysyy, enkö ostaisi osakehuonetta ja muuttaisi sinne, Pirinen pohtii, mutta tokaisee heti perään: Mut en mie totu seilases karsinas... Tuskallista se olis. Täs paan ovet kiin ja kävelen peltoloil.



Lypsyaikataulut eivät ole enää kymmeneen vuoteen rajoittaneet menohaluja. Vuosikymmenet uskollisesti palvellut pyörä vie, minne isäntä tahtoo.

TERV, MIKKO NISULA

Parhaat yhdessä...

Atlas Copco ESAB KÄRCHER

Metabo LOCTITE SANDVIK Bahco LPS

AEG TIIVISTEKESKUS OY tohmac

LAATULAAKERI OY

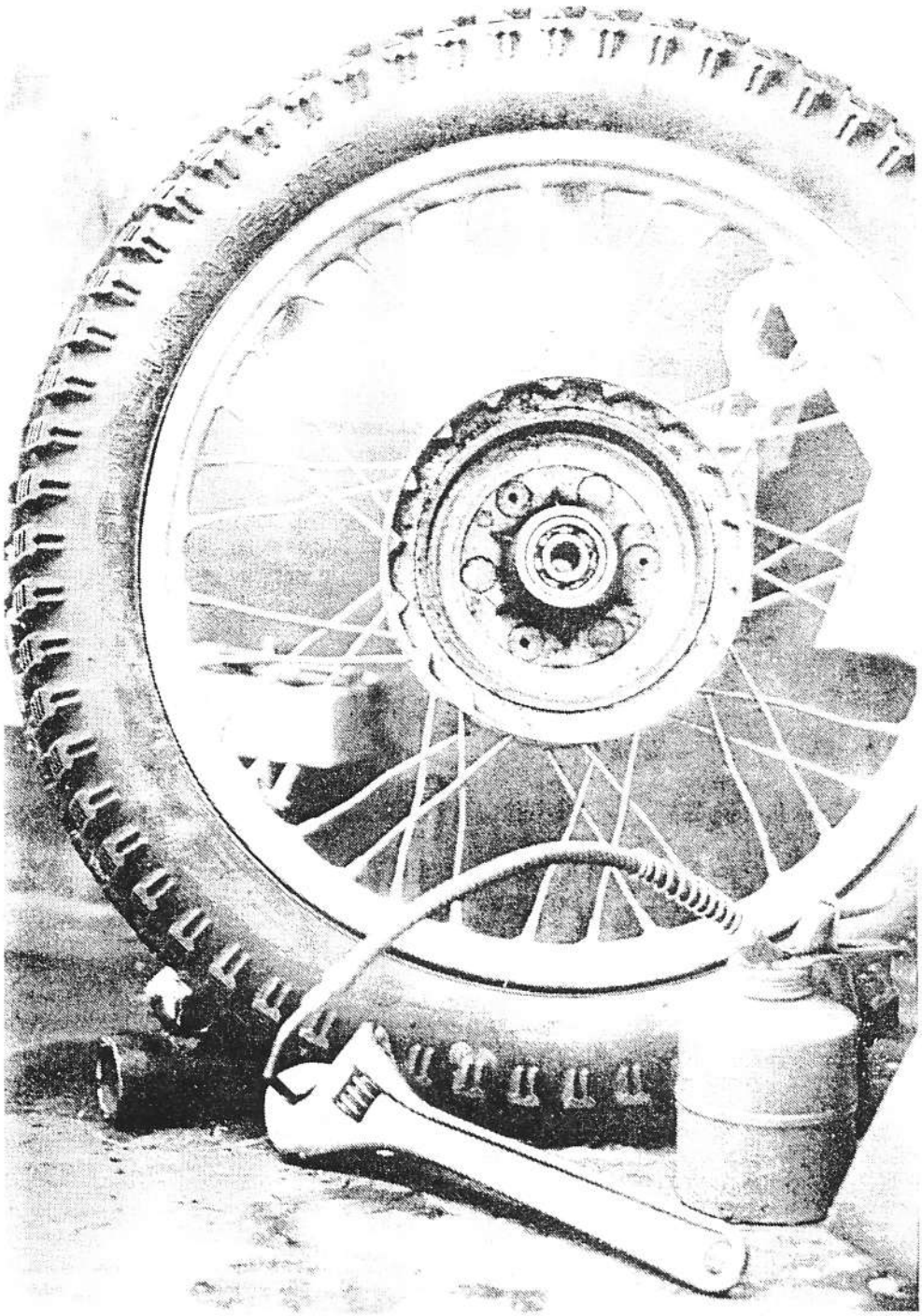
Kaikki saman katon alta

Elimäenkatu 14 - 16, 00510 HELSINKI
PUH. 90-711 944 FAX. 90-711 499

SEPPO HURSKANEN puh.90-711944+auto 9400-600978+Fax 90-711499

Valupyörät ovat vasta aivan viime vuosina syrjäyttäneet moottoripyöristä perinteiset pinnapyörät. Ja itse asiassa melkein syyttä. Sillä pinnapyörä on kevyt, kestävä ja tarvittaessa se voidaan jopa kunnostaa tarvitsematta ostaa koko pyörää. Onneksi sentään pinnapyöriä käytetään yhä vielä, joissakin pyörissä.

PINNAT KIREÄLLE



Teraslankapuolapyörä — tutavallisesti ja lyhyesti vain pinnapyörä — oli aikoinaan yleinen sekä nopeissa autoissa että kaikissa moottoripyörissä. Autoista se jäi pois joskus 1960-luvun alkupuolella ja pratkistä puolitoista vuosikymmenta myöhemmin. Siinä yhteydessä häipyi samalla yhden sortin ammattitaito, pyörän pinnaus. Kun nyt pitäisi vannaan pyörään saada pinnatuksi vaikkapa uusi vanne vääntyneen tilalle, jaa homma helposti teettämättä, kun tekijää ei löydy. Ei se kyllä kovin kaksista työtä ole, kunhan se osaa, joten kannattaa opetella. Summamutikassa tehden pyörästä nimittäin tulee jokseenkin varmasti "kihara".

Totuuden nimessä on sanottava, että pinnapyörään tulee useammin vikoja kuin valupyörään, mutta siitä pinnapyörällä on omat etunsa. Niitä pinnapyörän vikoja ovat löystyneet pinnat, katkenneet pinnat, heitettävä vanne ja pyoran tasapainon häiriintyminen. Pinnojen löystyminen voi aiheutua monesta syysta, yksi varsin tavallinen on raaviton lähtökiihdyttely, jolloin takapyörä joutuu koville. Etupyörän pinnat taas tuppaavat löystymään kovien jarrutusten vuoksi, mutta etupyörän löystyminen on harvinaisempaa kuin takapyörän veteloitvminen.

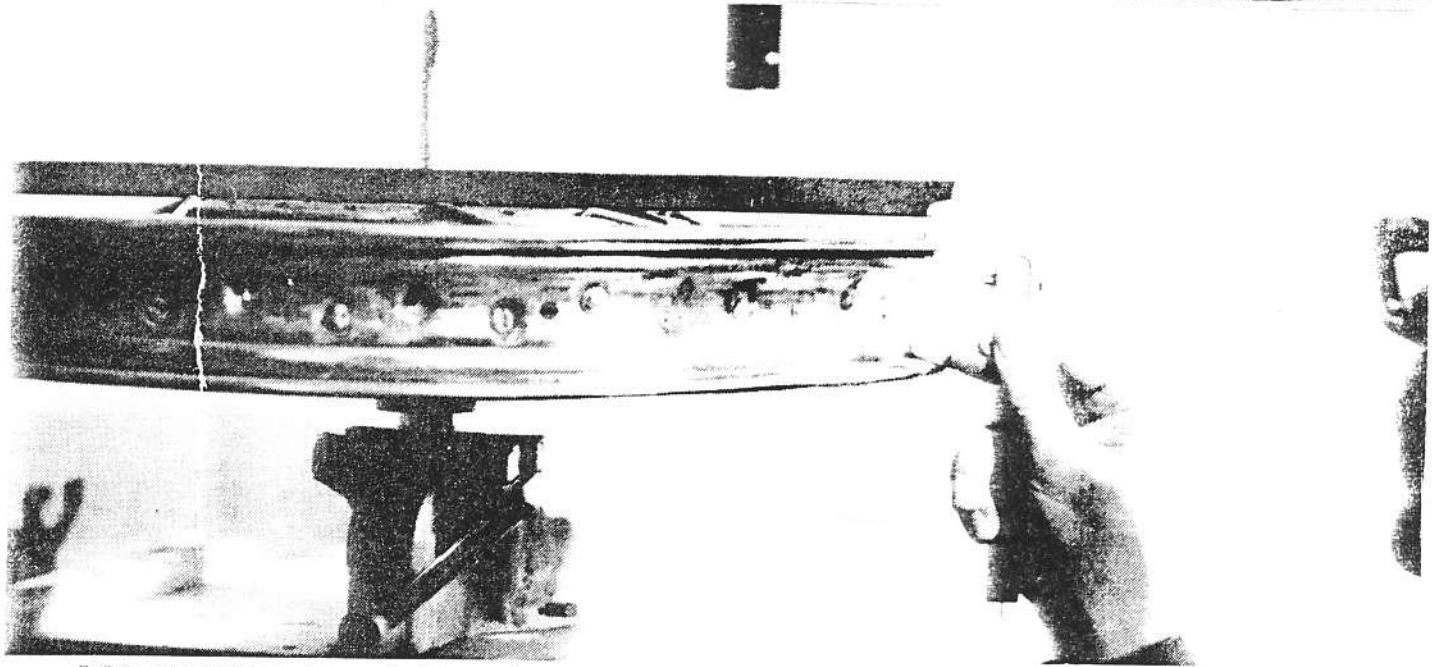
Yhden tai kahden pinnan katkeaminen aiheutuu löystymisesta, minkä seurauksena pinnoihin kohdistuu iskumaista rasituksia. Ja vanteen heittaminen johtuu katkenneista pinnoista.

Saattaa pyörä kyllä vaurioitua esimerkiksi kiveen tai kuoppaan ajamisestakin vaikka yksikään pinna ei olisi ollut löysällä. Silloin vanteeseen tulee tavallisesti lommo ja iskun seurauksena jokin pinna vai katketa, tavallisesti lommon vastakkaiselta puolelta.

Hoito ja huolto

Pinnojen löystymisen ja katkeamisen varalta pinnapyörää pitää tarkastella, hoitaa ja huoltaa säännöllisesti. Ihan hyvä tapa on tutkia pinnat sopivasti ennen pitkää matkaa — tai oitis matkan päätyttyä — jotta mahdollisesti tarvittava huolto enditään tehdä ajoissa. Tarkastusta varten pyörää ei tarvitse ottaa irti, pratkä vain tuetaan siten, että tarkasteltavaa pyörää voidaan pyorittaa.

Tarkastus käy helposti napauttamalla vuorollaan jokaista pinnaa pienellä kiintoavaimella tai muulla metallisella työkalulla. Jokaisen pinnan pitäisi helähtää kirkkaasti, silloin ne olisivat suunnilleen yhtä kireällä. Jos jokin niistä antaa huomattavasti korkeamman tai matalamman sävelen kuin toiset, ei vielä ole syytä huoleen. Mutta jos ääni on samanlainen kuin karvalakista lähteva, kun sitä lyödään lampaannahalla, on tuo pinna ilmiselvästi löysällä. Jos ääntä ei lähde ollenkaan, puuttuu koko pinna. Tarkastuksen tuloksena on sitten pääteltävä, pitääkö ruveta töihin. Tavallisesti yksikin katkennut pinna vaatii pyoran "rihtauksen" eli heittojen tarkastuk-



Pyörän toispuoleisuus mitataan viivoittimen tai muun suoran sauman avulla. Pyörää koottaessa sen on tultava samaksi kuin se oli ennen, sillä muuten tulee vaikeuksia suuntavakavuuteen ja ohjautumiseen.

sen ja oikaisun.

Silloin kun vanne on vaurioitunut, siihen on tullut paha lommo, on pyörä purettava ja pinnattava uuteen vanteeseen. Purkaminen on edessä myös melkein aina veteraani-ikäistä moottoripyörää entistettäessä. Niissä pyörät on tavallisesti maalattu, ja uudelleen maalaaminen on helpointa pyörän ollessa osina. Vaan sen jälkeen tarvitaan sitten taas kokoonpano ja rihtaus.

Esityöt ensin

Pyörän perusteellista remonttia varten se on ensin purettava. Mutta sitä ennen on tehtävä parit temput, sillä muuten menee jo kokoonpanovaiheessa sormi suuhun puhumattakaan myöhemmistä vaikeuksista. Ensimmäinen temppu on pyörän navan mahdollisen toispuoleisuuden (englanniksi hienosti "off-set") mittaaminen. Vain harvoissa tapauksissa navan keskitaso osuu vanteen keskitason kohdalle. Siksipä siis pyörä pannaan lappeelleen, viivoitin tai muu suora ja tarpeeksi pitkä sauva asetetaan navan päätypinnan, jarrurummun reunan tai muun vastaavan kiintokohdan varaan ja mitataan vanteen reunan kohdalla sauvan ja vanteen välinen etäisyys. Siltä varalta, että vanne sattuisi olemaan kiero, tehdään mittaus monesta kohdasta ja lisäksi vielä pyörän toiseltakin puolelta. Ja mitatut arvot merkitään muistiin, ei niitä kukaan kuitenkaan pitkään muista.

Toinen temppu on pinnauskuvion piirtäminen muistiin. Sitä ei sentään tarvitse tehdä koko pyörästä, neljän pinnan nippu riittää. Mutta sepä onkin sitten tehtävä tarkasti. Ja apua on myös siitä, että piirrettäessä pyörä asetetaan tiettyyn asentoon. Minä olen totutellut piirtämään pinnakuvion aina siten, että katson pyörää vasemmalta puolelta ja aloitan piirtämisen rengasventtiilin edestä. Muitakin hyviä tapoja voi tietysti olla, pääasia kuitenkin on, että työn tekijä tietää vielä myöhemminkin, mistä päin katsottuna kuvio on piirretty.

Homma muuten helpottuu yhdeltä osalta, jos pinnoille annetaan nimet. Niistä voidaan tietysti käyttää numeroita ja nimina voivat olla myös aakkoset, mutta minun mielestäni paremmin erottuvat nimet ovat paikallaan. Senpä vuoksi kutsun pyörän vasenta puolta — sitä, josta katsoen pinnakuvio on piirretty — ylä-puoleksi ja toista puolta tietysti alapuoleksi. Syy siihen selviää myöhemmin.

Pyörässä on siis ylapuolen pinnoja ja alapuolen pinnoja. Kummallakin puolella pinnat kulkevat ristikkäin, mistä syystä joka toinen kulkee muiden pinnojen ulkopuolella ja vastaavasti joka toinen sisäpuolella eli pyörän keskitason puolella. Siispä sekä ylä- että alapuolen pinnoista joka toinen on ulkopuolinen ja joka toinen sisäpuolinen. Näin pinnoilla on nimet. Enempää ei todella tarvitakaan, sillä koko pinnasarjassa on tietty määrä neljän pinnan ryhmiä. Tällainen ryhmä toistuu samanlaisena tavallisesti yhdeksän tai kymmenen kertaa, pyörässä on yleensä 36 tai 40 pinnaa. Sillä venttiilin edessä olevalla pinnalla on lisäksi oma tunnuksensa, se on numero yksi riippumatta siitä, minkä niminen se muuten sattuu olemaan.

Mutta purkaahan se pyörä piti. Purkaminen kävisi varsin helposti katkaisemalla pinnat, mutta niinpä ei pida tehda. Ainakin yksi pinna kummaltakin puolelta on saatava irti ehjänä, jotta voidaan hankkia uusi pinnasarja. Varsin yleistä nimittäin on, että ylä- ja alapuolen pinnat ovat eripituiset, joskus niiden paan kulmakin on erilainen. Sen sijaan samalla puolella pyörää sisä- ja ulkopinnat ovat samanpituiset.

Joskus vanhat pinnat halutaan käyttää uudelleen joko saastavaisyydestä tai siksi, että entistettäessä pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon alkuperäisiä osia. Mutta irrottaminen voi olla hankalaa, siinä saattaa helposti pinna kiristyä siltä irrottajalta. Irrotusöljy muuten auttaa usein. Ja jos ei auta, kannattaa nippeliä kuumentaa savukkeensytyttimellä, jolloin se laajenee ja irtoaa helpommin. Ja avaimen on sovittava tarkalleen nippelin nelikulmaiseen osaan. Yleisiä avainvälejä ovat 5,5 ja 6 mm sekä 1/4", jonka tilalle käy 6,5 mm. Jakoavain ei kelpaa eikä lukkopihti senkään vertaa.

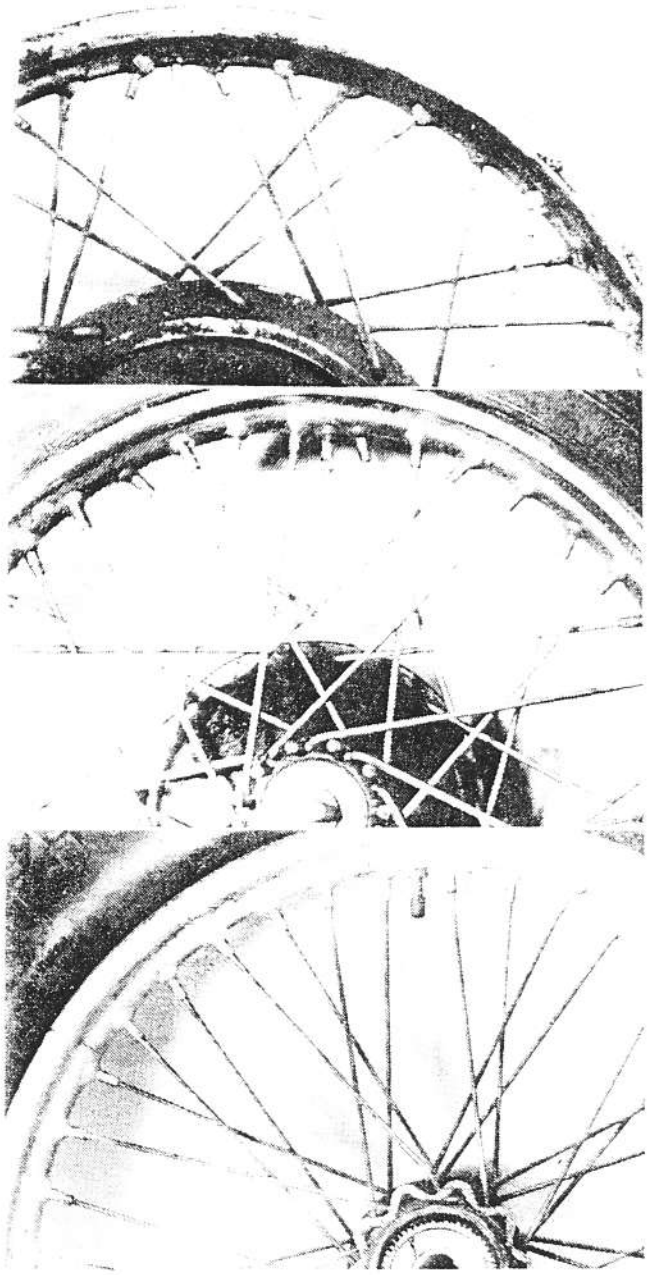
Pinnaaminen

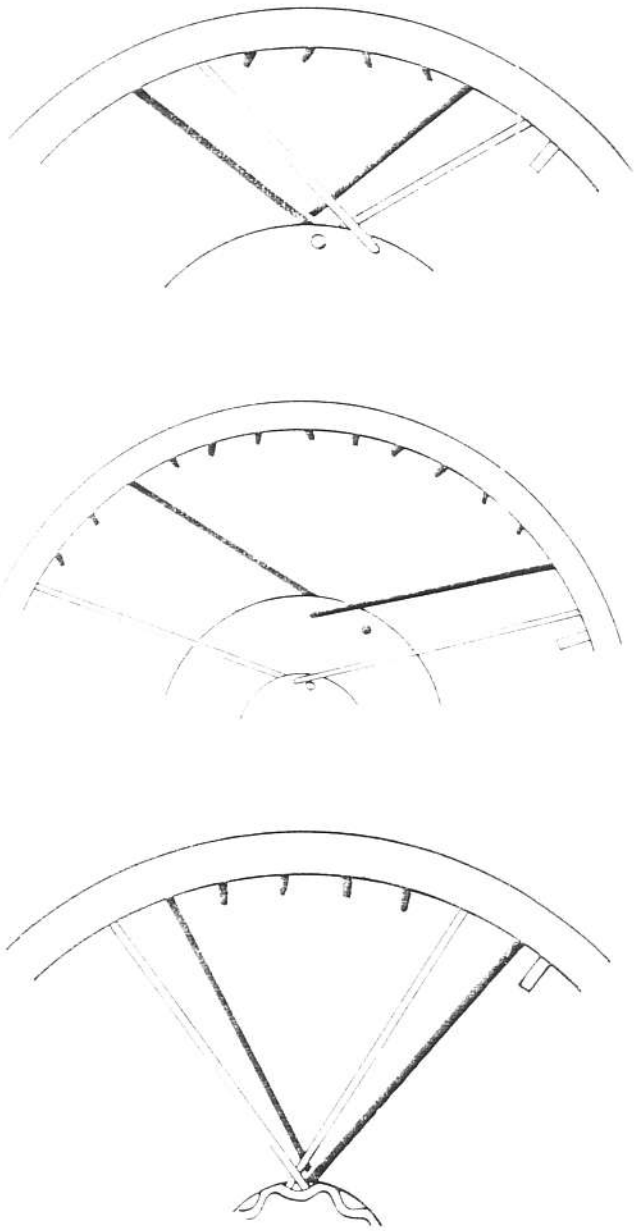
Sitten kun kaikki osat — uusi tai maalattu vanne, pinnat ja napa — on hankittu tai kunnostettu, seuraa pyörän kokoonpano, jota sanotaan myös pinnaamiseksi. Se aloitetaan aina venttiilireiän kohdalta, minkä vuoksi reikä on hyvä merkitä esim. pultilla, jos vanteessa on reikä tai reikiä myös rengaslukkoa varten.

Venttiilin kohdalle pujotetaan pinnakuvion mukaisesti neljän pinnan ryhmä aikaen ykkospinnasta. Jokaisen pinnan nippeli kierretään kiinni vain parin kierroksen verran. Ja sitten pyörän vastakkaiselle puolelle pujotellaan toinen neljän pinnan ryhmä. On vain oltava tarkkana, että toisenkin ryhmä tulee oikealle kohdalle, vanteen pinnareiät ovat erisuuntaiset. Oikeaan osumista auttaa taas hyvin tehty pinnakuvion piirros.

Kaksi neljän pinnan ryhmää pitää navan ja vanteen suunnilleen oikeassa asennossa toisiinsa nähden. Niinpä seuraavaksi on helppo pujotella paikoilleen kaikki ylapuolen sisäpinnat ja niiden jälkeen alapuolen sisäpinnat. Lopuksi sitten asetellaan kohdilleen kummankin puolen ulkopinnat. Pyörän pinnauksesta riippuen on hyvinkin mahdollista, että sisäpinnoja aseteltaessa on pakko irrottaa aluksi kiinnitetyistä pinnaryhmistä kummankin puolen ulkopinnat — yksi kerrallaan — koska muuten pinnoja ei saada paikoilleen. Mutta senan on pieni vaiva.

Kun lopulta kaikki pinnat ovat paikoillaan ja kovasti loysalla, kiinnitetaan pyörän akseli tai muu sopivan paksuinen ja pituinen tappi ruuvipenkkiin pystysuoraan asentoon. Ja sitten pyörä nostetaan sen varaan — vaakasuoraan asentoon — niin, että vasen puoli on ylempana. Juuri tästä syystä minä nimitän pinnoja ylä- ja alapinnoiksi. Moni pinnaaja pitää parempana asettamista luonnolliseen asentoon, siis pystysuoraan, mutta silloin tarvittaisiin erityinen teline eikä käsittely muutenkaan ole yhtä vai-





Pinnakuvion selvittaminen ei aina ole ihan yksinkertaista, mutta kyllä se onnistuu, kun käytetään sopivia merkintätapoja. Yläpinnat voidaan piirtää kahdella viivalla ja alapinnat mustaten. Pinnojen risteyskohdissa on helppo osoittaa ulko- ja sisäpinna. Pinnaryhmän välipinnojen suunnat ja lukumäärät on hyvä merkitä piirrokseen.

vatonta. Minun mielestäni.

No, se siitä. Seuraavaksi kiristellään nippeleitä. Kiristysjärjestys ei ole ollenkaan yhdentekevä, parasta on aloittaa ykköspinnan ryhmästä. Jokaisen neljän pinnan nippeli kierretään niin pitkälle, että pinnan pää on suunnilleen tasalla nippelin päädyn kanssa. Seuraavaksi tehdään sama temppu vastakkaisella puolella olevalle neljän pinnan ryhmälle. Ja sitten näiden välissä oleville, ja lopuksi vielä jäljellä olevat pinnat kiristetään saman verran. Tavallisesti vanne on nyt melko hyvin kohdallaan ja kaikista pinnoista on löysyys melkein poissa. Saattaa kuitenkin käydä niin, että jo toista pinnaryhmää kiristettäessä pinnat kiristyvät tiukalle ennen kuin pinnojen ja nippeleiden päät ovat tasalla. Silloin löysätään ensimmäisiä pinnoja ja tasataan kireys vastakkaisten pinnojen kanssa siten, että kaikkien nippelit ovat saman verran kohollaan pinnojen päistä. Tätä pidetään sitten mittana muillekin pinnoille.

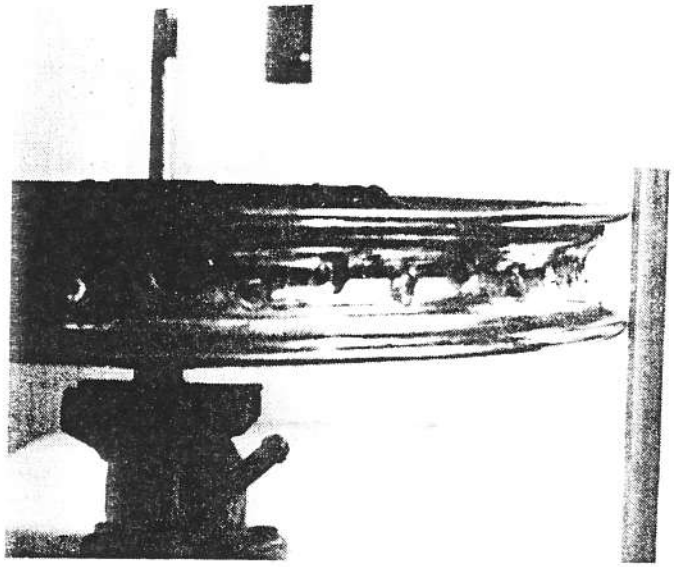
Rihtaaminen

Tässä vaiheessa on vuorossa ensimmäinen tarkastus. Sitä varten pöydän reunaan kiinnitetään vaikkapa puristimella viivoitin tai muu sopiva sauva lähelle vanteen reunaa, itse asiassa melkein kiinni siihen. Kun pyörää pyöritetään — hitaasti — näyttää sauvan ja vanteen välinen muuttuva rako hyvin selvästi vanteen epäkeskeisyyden. Jos sauvan yläpää on taivutettu suoraan kulmaan, on sen avulla helppo havaita myös vanteen sivuittainen heitto.

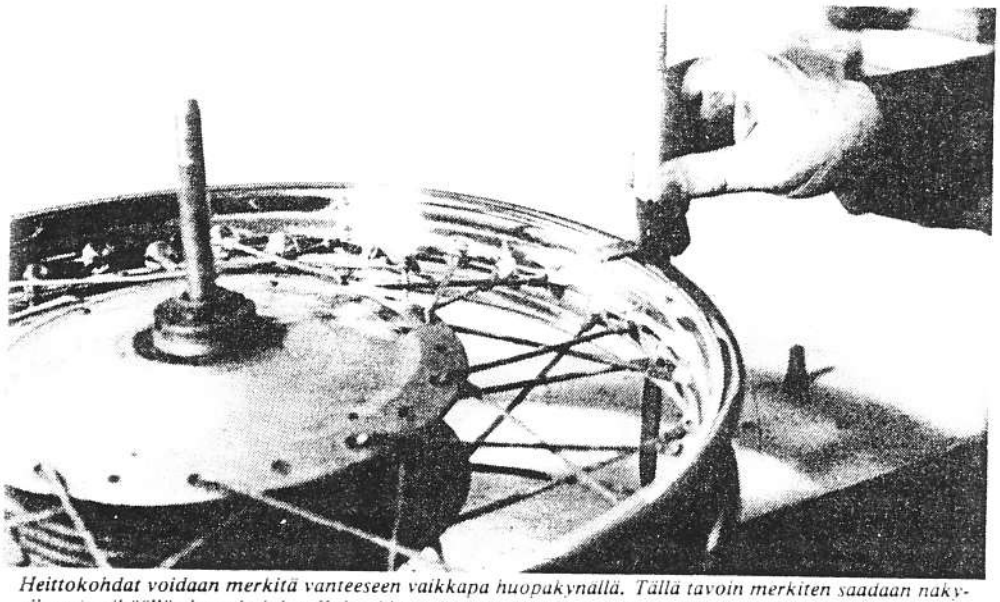
Heittokohdat on hyvä merkitä. Se voi tapahtua vaikkapa liidun tai huopakynän avulla, paaasia, että vanteen "korkeaan" kohtaan jää merkki. Minä teen merkit kuitenkin vähän toisin, liimaamalla pienen palkan maalarinteippiä vanteen reunaan sekä kohollaan että syvällä olevin kohtiin. Sivuittaiset heitot merkitsen piirtämällä kohollaan olevaan kohtaan merkin + ja alhaalla olevaan merkin -. Säteen suuntaiset heitot merkitsen vastaavasti nuolilla. Liian "kaukana" keskiöstä olevaan kohtaan tulee ulospäin suunnattu nuoli ja painvastoin. Jos vanne on pyörea, tulee sen reunaan ensi vaiheessa yleensä neljä merkkiä, yksi kutakin.

Ensiksi otetaan käsittelyyn säteittäiset poikkeamat. Liian kaukana olevalla kohdalla on kiristettävä kaikkia neljää heittokohdan suhteen tasaisesti jakautuvaa pinnaa ja vastaavasti pyörän vastakkaisella puolella olevia on löysennettävä saman verran. Sivuittaisen heiton oikaisemiseksi — jos heitto on +- löysennetään sen molemmin puolin olevia neljää yläpinnaa ja kiristetään saman verran vastaavia neljää alapinnaa. Ja sitten taas tarkastetaan heitot. Ja tehdään uudet merkit ja korjataan virheet. Lopulta pyörä on suora, mutta kun homma on pakko tehdä hyvin pienin portain, saattaa rihtaamiseen menna neljä tai viisikin "kierrosta".

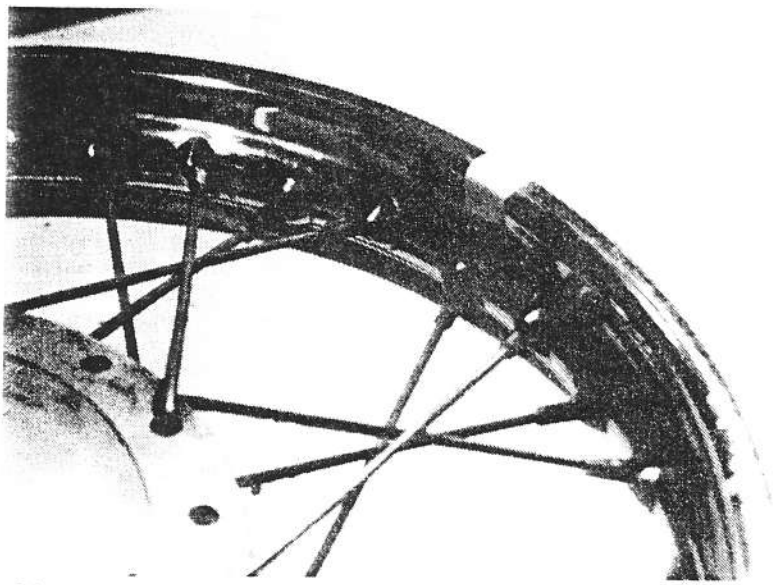
Vaan eipä homma vielä ole val-



Oman akselinsa välityksellä ruuvipenkkiin vaakasuoraan asentoon kiinnitettyä pyörää on helppo käsitellä ja pyörittää. Pöytään kiinnitetyn sauvan avulla nähdään helposti pyörän heitot.



Heittokohdat voidaan merkitä vanteeseen vaikkapa huopakynällä. Tällä tavoin merkiten saadaan näkyviin vain ylhäällä olevat kohdat. Kuitenkin myös vastakkaiset, siis alhaalla olevat ovat yhtä tärkeitä.



Selväpiirteisin heittomerkinnästä tulee, kun käytetään maalarinteippiä ja sopivia merkkejä, jotka pinnoja kiristettäessä ja löysennettäessä kertovat havainnollisesti tarvittavan tempun ja sen kohdan.

...nis. Nyt otetaan taas käyttöön pitkä varsiitin ja tarkastetaan off-set. Jollei se ole rajoissa, on vanteen ja navan keskinäistä sijaintia muutettava. Vanteen laskemiseksi alaspäin — siis yläpuolelta mitatun toispuoleisuuden suurentamiseksi — löysätään kaikkia yläpuolen pinnoja ja kiristetään saman verran kaikkia alapinnoja. Ja tarkastetaan sekä heitot että off-set.

Jos työn tekijän pinna riittää, on pyörä lopulta ihan suora ja sopivasti toispuoleinen. Sen jälkeen ei tarvitse enää tehdä muuta kuin kiristää kaikki pinnat tasaisesti ja sopivasti. Se onnistuu ihan kivasti, jos ei ahnendi liikoja. Siis alkaen venttiilin kohdalta kiristetään järjestyksessä jokaista pinnaa, mutta vain neljännes kierrosta. Kun koko pyörä on käyty läpi, napautetaan pinnoja kireyden kuulemiseksi. Tarpeen vaatiessa kierretään jokaista pinnaa taas neljänneskierros ja niin edelleen, kunnes kireys on sopiva. Oikeata kireyttä on vaikea kertoa, se on opittava. Ohjeena hyvä, mutta vähän vaikeasti toteutettava on se, että pinnoja kiristetään puoli kierrosta vaille nippelien "korkkaamisen". Ja sitten taas tarkastetaan heitot.

Maalimassa mikään ei ole täydellistä, ei edes hyvin onnistunut pinnapyörän rihtaus. Jonkinlainen "pelivara" pitää sallia, tässä tapauksessa se on säteen suunnassa niili ja sivusuunnassa puolitoista. Lopuksi vielä hiotaan nippelien ohi ulottuvat pinnojen päät nippelien tasalle, jotta ne eivät rikkoisi sisärengasta.

Siitä vain sitten rengas paikalleen, pyörä pratkään ja menoksi. Mutta ei kaunean pitkälle. Noin tunnanen tai kahden kilometrin jälkeen pinnojen kiristys on tarkastettava ja tarvittaessa korjattava. Pinnat pyrkivat aluksi vähän asettumaan, mistä voi seurata löystyminen. Ja jos ne ovat rihtauksen yhteydessä jääneet turhan löysälle korkkaamisen pelossa, ne ovat aivan varmasti löystyneet selvästi. Kiristyksen jälkeen heitot on taas tarkastettava, mutta sitä varten ei rengasta tarvitse repiä pois, pinnojahan voidaan säätää muutenkin. Ja heitot voidaan tarkastaa vanteen reunasta renkaan ollessa paikoillaan.

Oikein pinnattu ja rihdattu pyörä kestää ensimmäisen jälkikiristyksen ansiosta vallan moitteettomasti. Silti pinnojen kireyden tarkastaminen on paikallaan ainakin talvihuollon yhteydessä. Pinnojen katkeamista on syytä tarkkailla ajokauden aikanakin.

Tämän opetustarinan lähde on vanhasta Tekniikan maailmasta ja sen teksti ja kuvat ovat Jussi Juurikkalan käsialaa.

JUTTUA MENNEEN TALVEN LUMILTA

Se on sitten kesä edessä ja päästään kaivamaan Jawat esiin talvisäilöistä. Meillä päin talvi menikin sitä "isoa Jawaa" kasatessa, se meinaan meikäläisellä tämä homma tahtoo olla kasaamisen asteella, mutta ehkä sitä joskus oppii entistämäänkin. "Isolla Jawalla" tarkoitan viime syksynä ostamaani 57-mallista 500:ta nelitahti Jawaa. Kallishan se oli, mutta kaikki on niin suhteellista, sillä ei näitä usein kohdalle satu. Pyörä oli melko täydellinen, mutta sen verran oli jo käytössä rähjääntynyt, että purin sen kokonaan.

Onneksi Virtasen Veikko Vesivehmaalta lupasi purkaa moottorin ja katsoa sen kunnon. Toivottavasti kasaakin? Minulle kun 4-tahtikone on vielä hieman outo käsite.
Pyörä alkaa olla jo hyvällä mallilla, kone kylläkin kasaamatta, sillä toinen lohko on vielä koneistamatta. Ehkä se kesällä jo on ajokunnossa, vaikka vaimokin jo välillä huomauttelee, että "taitaa isännän kaikki rahat mennä Jawan osiin." Taitaa olla tuttua tarinaa muuallakin?

Tuli sitä maaliskuun lopulla talvirallissakin Evolla käytyä. Tänä vuonna 250 kuutioisella, 58-mallisella, milläs muulla kun Jawalla. Kelit oli todella huonot, tiet oli meinaan aivan peilijäätä ja alla sileäkuvioiset kesärenkaat. Oli matka muuten aika liukastelua ja päätinkin tulla pois turvallisesti autolla. Tuli näet mieleen millainen työ on oikoa tankin kylkiä ja äänenvaimentajia, on nimittäin tuttua hommaa sekin edellisiltä talviralli-matkoilta.

Ralli olikin ilmaltaan todella talvinen, lunta miltei puolimetriä ja pakkastakin 15:ta astetta. Mutta oli siellä yksi kaveri Haapamäeltä, joka otti talvirallin todella kirjaimellisesti. Nimittäin aamulla kun kysäisin että tuliko nukuttua hyvin? Kaveri sanoi että muuten hyvin, mutta kerran heräsin Helmipöllön huhuiluun. Minä sitä hiljaa mielessä ihmettelemään, kunnes selvisi, että hän oli nukkunut yön makuupussissa ulkona. Tosi kova jätkä, vaikkei Jawalla ajanutkaan!

Hieno tapahtumahan se talviralli taas oli, vaikka hieman nolottikin autokyydillä takaisin kotiin tulla. Kohtahan se on Jawasakki-ajotkin ja varmaan on ajokelitkin jo silloin paljon paremmat, joten tavataanhan siellä mahdollisimman suurella joukolla!

Lahdessa 20.4.1994
JORMA VITIE

VIIMEINEN SIVU.....

Tämä lehti jäi vähän ohueksi, mutta piti äkkiä saada jotain kasaan. Koska Jawaajot lähestyvät ja ovatkin jo tämän viikon lopussa!
Tehdään seuraavasta lehdestä sitten vähän paksumpi. Siihen on tulossa mm. 350cc 1-sylinter. Jawan viritysohjeita, Jawa 350cc Sportin koeajo.Jawatarina omasta Sixistäni vm.1959. jonka valm.n:ro on 000001!.juttu Tsekkiläisestä entisestä koe ja sirkusajajasta CIZEKISTÄ. toivon mukaan jonkun tämän vuoden Jawaajojen järjestäjän juttu Jawaajoista ym...

TÄSSÄ LOPUKSI VANHAT VALOKUVAT ESITTÄYTYVÄT!

Kuvat ovat vuoden 1967 Päijänne-ajoista: ?

Kuvat ovat Toivo Sointulasta ja Sixi rek. HF-493 oli hänen muistaakseen normaalista Sixistä rakentama ennen vuotta 1967.
HY-485 on Kärhältä ostettu keväällä 1967 ja samana vuonna Toivo pääsi ainoan kerran Päijänteen ympäri sijoittuen neljänneksi. Palkinnoksi hän sai pienen tuhkakupin! ps. Ei taidettu neljättä sijaa arvostaa kovasti!

T. Tolvanen.