18. SUUR-SAIMAAN YMPÄRIAJO
3. – 4.7.2010

- Nauttikee kiiruhtamalla hitaasti s. 5
- OPEL ILO – Ainoa maailmassa? s. 8

ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.
MIKKELIN MOBILISTIT RY.

Nauttikee kiiruhtamalla hitaasti!
Austin A35 2 D Saloon vm. -58
kesällä 2009 Ristiinan rantapuistossa.
Kuva: Arja Vähämäki

Arvoisat kilpailijat ja tapahtumaa seuraava yleisö!

Meillä on jälleen Mikkelin Mobilistit ry:n sekä Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry:n puolesta suuri ilo ja kunnia toivottaa Teidät kaikki sydämellisesti tervetulleiksi tänne kauniin ja sinisen Saimaan maisemiin. Erityiskiitos asu-ajoneuvokilpailuihin ilmoittautuneille sekä ajoneuvoksille, joiden panos mukavan ja myönteisen tunnelman syntymiselle on korvaamaton. Myös Suur-Saimaan ympäriajoja tukeneet sponsorit kuuluvat samoihin tukijoukkoihin. Auto ilman yhtä pyörää on yhtä kuin Suur-Saimaan ympäriajot ilman sponsoreita.

Kun ensimmäinen ajo vuonna 1993 järjestettiin, oli mukana 51 ajoneuvoa. Tänä vuonna niitä on ilmoitettu kilpailuun lähes 200. Osallistujien suuri lisäys antaa myös meille ajoista vastaaville vuosi vuodelta mielenkiintoisempia haasteita. Järjestelytalkoissa on mukana yli 100 henkilöä ja tällä jo aika rutinoituneella porukalla uskomme pystyvämme järjestämään onnistuneet ja leppoisat ajot niin teille kuin arvokkaille mobiileille ja konepyörillekin.

Olemme ilolla todenneet nuorten osallistujien esiinmarssin, joka aina on osoitus toiminnan jatkumisesta sekä tervetulleesta uudistumisesta. On mukavaa, että vanha isältä pojalle tai äidiltä tyttärelle -periaate toimii myös tässä ajotapahtumassa.

Suur-Saimaan ympäriajo on löytänyt paikkansa suomalaisia alan harrastajien toimintaa kokoavana sekä viihdyttävänä kisaviikonloppuna. Meillä on onni saada tarjota kilpailijoille Suomen helmi - Saimaa - ja sen kauneus kaikkien ihailtavaksi. Sitä tuskin voi koskaan unohtaa.

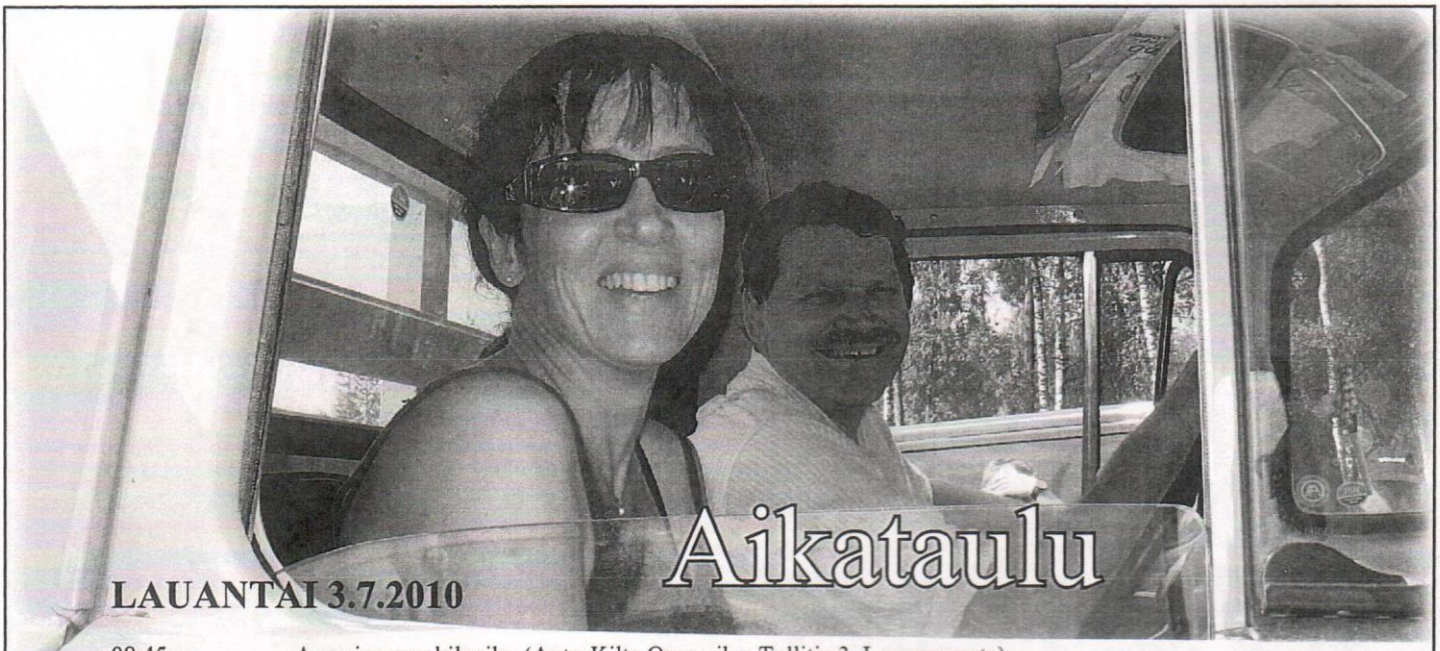
Kiitos teille osallistujille, tukijoillemme ja talkooväelle. Tervetuloa Etelä-Savoon ja Mikkeliin!

Nauttikee kiiruhtamalla hitaasti!
Aurinkoista harrastekesää!

Kari Laukkanen
puheenjohtaja MM

Matti Lahti
E-KVA ry

Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry
Mikkelin Mobilistit ry.



Aikataulu

LAUANTAI 3.7.2010

08.45 –	Asu-ajoneuvokilpailu (Auto-Kilta Oy:n piha, Tullitie 3, Lappeenranta)
09.31	Ensimmäinen kilpailija lähtee reitille Auto-Kilta Oy:n pihasta, seuraavat keskimäärin minuutin välein

Rastit ja niiden aukioloajat:

10.05 – 13.00	1. Etelä-Karjalan Automuseo, Harmaakalliontie 5, Rauha
10.30 – 13.30	2. Vianor, Imatra
11.00 – 14.10	3. Ruokolahti
12.00 – 15.15	4. Puumalan koulukeskus - Puumalassa ruokailutauko n. 30 min
13.30 – 16.50	5. Anttola, Satama
13.50 – 17.20	Vapaaehtoinen kuvausrasti Ollinmäen viinitila - Kilpailukortit voi jättää haluttaessa jättää kuvausrastille (mm. Mikkelissä tai Otavassa majoittuvat), josta kortit toimitetaan 1. päivän rastipisteiden tallennusta varten 1. ajopäivän maalipaikalle Heimariin.
14.50 – 18.00	Saapuminen taukopaikan, Hotelli Heimarin pihaan - Ajoneuvojen parkkeeraus parkkipaikalle - Majoittuminen - Mahdollisuus saunomiseen Heimarin rantasaunassa (erikseen naisten ja miesten puoli) - päivällinen tarjolla Heimarin ravintolasalissa klo 16.00 – 18.30 (ennakkovaraus toivottava). Ateriointi joudutaan lopettamaan klo 19.00.
19.30 – 23.30	Iltajuhla Heimarin ravintolasalissa klo 19.30 alkaen. Vapaa sisäänpääsy kaikille ajoihin osallistuville.

SUNNUNTAI 4.7.2010

– 09.00	Aamiainen ja valmistautuminen toisen kilpailupäivän reitille lähtöön, joka tapahtuu Mikkelistä Autokilta Oy:n pihasta (Yrittäjänkatu 24)
09.01	Ensimmäinen kilpailija lähtee reitille, seuraavat keskimäärin minuutin välein

Rastit ja niiden aukioloajat:

09.10 – 12.10	6. Mikkelin Satama
09.40 – 12.50	7. Ristiina, Rantatori
10.20 – 13.40	8. Suomenniemi, Kauriansalmi
10.50 – 14.30	9. Savitaipale, Kuorma-autoilijoiden kenttä Tuohikotin tienhaarassa - Rastin yhteydessä n. 30 minuutin lounastauko Savitaipaleen ABC:llä
11.50 – 16.00	10.Taipalsaari, St 1
12.30 – 16.00	Saapuminen maalialueelle, L-rannan Linnoitukselle (Katariinankenttä)
16.30 –	Ajojen tulokset ja palkintojen jako (noin-aika)

E-KVA ry.

KIITÄMME SYDÄMELLISESTI ARVOISIA KÄSIOHJELMAILMOITTAJIAMME JA KAIKKIA NIITÄ, JOTKA OVAT TUKENEET MEITÄ 18. SUUR-SAIMAAN YMPÄRIAJON JÄRJESTELYISSÄ.

ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.
MIKKELIN MOBILISTIT RY.

MIKKELIN MOBILISTIT RY.

OPEL ILO – Ainoa maailmassa?

Museorekisteröity apumoottoripyörä eli ns. kevyt mopo. Moottorin sijoitus pyörän alla on mainio ratkaisu polttoaineen valumisen ja pakokaasujen sekä painopisteen suhteen.
Kuvat: Juha Varis

Aloitetaan valottamalla hieman otsikkoa. Mobilistille ainoa maailmassa tai ensimmäinen tai viimeinen valmistettu kappale, tai joku muu uniikiksi tekevä argumentti ovat tärkeitä. Tässä esiteltävän ajoneuvon kohdalla toinen samanlainen olisi puhdas sattuma, sillä kyseinen ajoneuvo ei ole ollut koskaan teollisessa valmistuksessa. Kyseessä on apumoottorilla varustettu polkupyörä, jossa sattumilla oli sijansa, että siitä tuli nimenomaan vuoden 1929 mallia oleva OPEL Standard ILO F48.

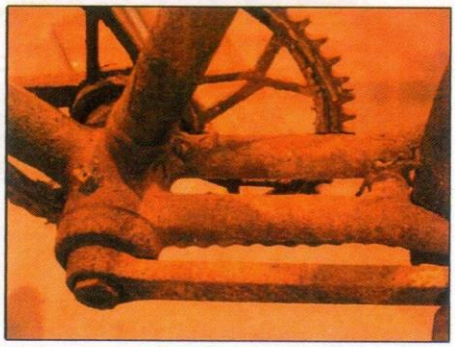
Muuttokuormasta Ruotsista

Kaikki alkoi siitä, että olin 15 vuotta sitten luvannut mobilistiystävälleni Tenho Simolalle (Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry) koettaa "liuottaa" irti moottorin liikkuvat osat, onnistuin ja vein moottorin takaisin omistajalle, joka laittoikin sen huolella talteen. Moottorin historiasta tiedetään, että se on tuotu muuttokuormassa Ruotsista, ja tietojemme mukaan tuollaista apumoottoria ei ole Suomeen maahantuotu, monia muita kylläkin. Moottorin vuosimalli on 1953. Moottori on monella tapaa mielenkiintoinen, eikä vähiten siksi, että se asennetaan polkimien väliin pyörän poljinkeskiön alle, samaan kohtaan, josta ensin on pitänyt poistaa seisontatuki. Osapuolet tekivät moottorikaupat vuonna 2004.

Mitä pyörään tulee, niin se on joululahjaksi 2004 saatu niin ikään mobilistiystävältäni Urpo Ikävalkolta (E-KVA). Vuosimallin selvityksessä suurena apuna olivat suomalaiset vanhojen polkupyörien harrastajat ja saksalaiset asiantuntijat. Opel Standardin vuosimalli on 1929 plus miinus muutama vuosi, sillä tarkkoja valmistusnumero ja -vuosi -luetteloita ei ole.

Nyt oli siis samassa tallissa sekä polkupyörä että apumoottori, ja ne oli mahdollista sovittaa yhteen, koska polkupyörän takahaarukan putket ovat riittävän pitkältä matkalta yhdensuuntaiset. Vain tuollainen kiinnityskohta on sopiva moottorin kiinnityskappaleelle, sillä moottori pitää säätää sopivalle etäisyydelle takarenkaasta. Myös vanhan Jaguarin omistajana katselin pitkään Jaguarmerkkisiä polkupyöriä, mutta niiden edellä mainittu rakennekohta ei ollut sopiva moottorin kiinnitykseen, kaikissa näkemissäni Jaguareissa kyseinen kohta oli Y-mallinen ja se ei sovellu tarkoitukseen. Pieneltä tuntuva yksityiskohta oli siis varsin perustavaa laatua oleva valintakriteeri.

Moottorin kuutiotilavuus on 48 ccm ja siinä on 0,8 hv tehoa. Moottorin suurin pyörimisnopeus on 4000 rpm. Sen kapea rakenne (leveys vain 8 cm) on saatu aikaan toteuttamalla ensiövoimansiirto hammaspyörillä. Hammaspyörien akseleiden laakereiden voitelu tapahtuu samalla 2-tahti bensiiniöljyseoksella kuin kampiakselin laakereiden voitelu. Voitelukanavat on koneistettu runko-osiin. Poikkeuksen tekee vetorullan laakeri, jossa on edellisen lisäksi voitelunippa vaseliinivoitelulle. Kaikki laakerit ovat hieman erikoisesti kuulalaakerit. Moottorin oma massa on 7,2 kg ja polttoainesäiliö tilavuus 1,75 litraa.

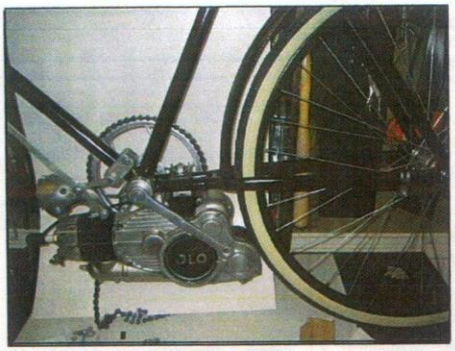


Yhdensuuntaisiin takahaarukkaputkiin kiinnitetään moottori, vain tällainen rakenne on sopiva.

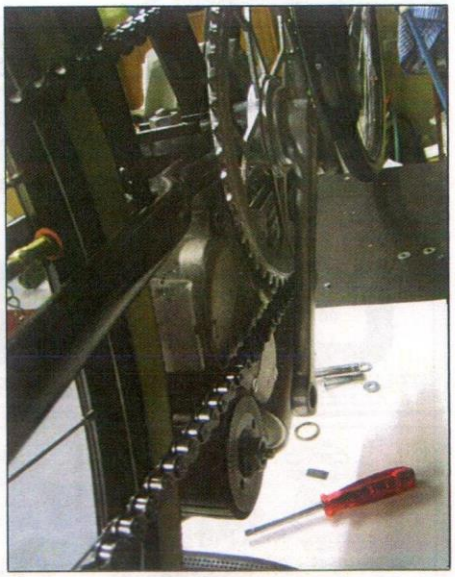
Moottorin ensiöveto ja magneeton pyöritys tapahtuu hammaspyörillä, ylin laakeripesä on magneetolle, vasemmanpuoleisin vetorullalle.

Ennen suurempia ponnisteluja kokonaisuuden eteen, oli tärkeää paneutua tutkimaan moottorin käyntiedellytyksiä. Valitettavasti magneetosta oli jäljellä vain akseli – tähänkö se loppui? Ei sentään, ihminen sen on en-

Tällaisiahan ne vanhat moottorit tapaavat olla, yltäpäältä ruosteessa ja paikat jumissa. Tässä moottorissa kaikki muu oli tallella, paitsi magneetto, josta vain akseli oli muistona.



Moottori vetoasentoon kallistettuna saattaa vetokuminrullan kiinni takarenkaan pintaan.



Asennustyö vaati polkimen siirtoa ulospäin, jotta ketju ei hakaa magneettokotelon kanteen, kuvassa näkyy aikaansaatu muutaman millimetrin ilmarako, myös kuminen vetorulla näkyy hyvin kuvassa.

nenkin tehnyt, miksei nytkin, ja tällä kertaa ihmiselle tiesin nimenkin - veteraanimoottoripyöräilijä Vesa Vuorela, itseään magneettomieheksi tituleeraava. Huoli osoittautui aiheettomaksi, ja parin viikon päästä siniset kipinät tanssivat iloisesti sytytystulpan kärkien välissä.

Olo täynnä optimismia iskeydyin pyörän rungon kimppuun. Ei olle tarpeen tuhlata palstamillimetrejä tämän enempään pyrkiessäni kuvailemaan, mitä vuodet lantalassa olivat rungolle tehneet. Yhteen laskien rungossa oli maalia sen verran jäljellä, että ne kaikki maalitäplät olisivat mahtuneet kolmen postimerkin alle. Mutta oikeanlaisen rungon löytyminen oli niin hieno asia, että kyllähän sitä pari iltaa jaksaa runkoa kunnostaa. No, illat muuttuvat päiviksi ja päivät viikoiksi, mutta näissä hommissahan ei tunteja lasketa. Joka ainoa osa oli puhdistettava juurta jaksaen ja pintakäsiteltävä uudelleen.

Kun kymmenet ja taas kymmenet tunnit hiontaa, paklausta ja maalausta olivat takana, alkoi puuttuvien osien metsästys ja kokoonpano. Loppujen lopuksi osia alkoi löytyä varsin helposti, taitaa olla niin, että ihmiset keräilevät ihan kaikkea. Kaikkitietävä Google ja muut www-sivut osoittivat nopeasti, mihin kannattaa "kilauttaa", ja ei aikaakaan, kun pääkaupunkiseudulta löytyi eräältä vanhojen polkupyörien osien keräilijältä sekä kaikki tarvittava tieto että osat. Kauppojen päätteeksi myyjä totesi, että olipas mukava olla avuksi, ja että eivät ole hänenkään kymmenet tuhannet kilometrit autolla ympäri Suomea polkupyörän osia hakiessa ole mennet hukkaan – mitäpä tuohon osaa lisätä.

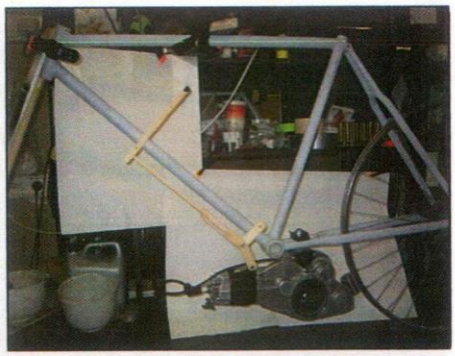
SUOMEN AUTOMOBIILI-
HISTORIALLINEN KLUBI

Löytyisiköhän netistä muuta materiaalia ILO:on? Kyllä löytyy, vain pari minuuttia ja tulostin pukkasi ulos alkuperäisen käyttöohjekirjan näköispainoksen. Mitenköhän ennen tultiin toimeen, kun www-sivuja ei ollut? Käyttöohjekirjassa sanottiin, että moottori on pieni, kevyt ja helppo asentaa mihin tahansa polkupyörään, kuulostaa hyvältä. Sen verran jälkikäteen viisastuneena kommentoin, että muutoin edellinen piti kyllä paikkansa, mutta siinä ei kerrottu, kuinka monta osaa pitää sorvata ennen kuin moottorin saa kunnolla paikoilleen. Nimittäin, moottorin kapeudesta huolimatta ketjut hankasivat moottorin kylkeen. Vaiva poistui, kun poljinkeskiöön sorvattiin lisäholkki, jolla oikean puoleista poljinta saatiin siirrettyä noin 4 millimetriä ulospäin. Toisella puolella sama ongelma poistui taivuttamalla loiva S-mutka polkimen varteen. Ottaen huomioon, että 1950-luvulla sorvi ja sorvaustaitoinen henkilö eivät olleet mikään jokapäiväinen ilmestys, on helppo kuvitella, että tällainen "pikku" ongelma olisi voinut helposti hyllyttää koko hankkeen.

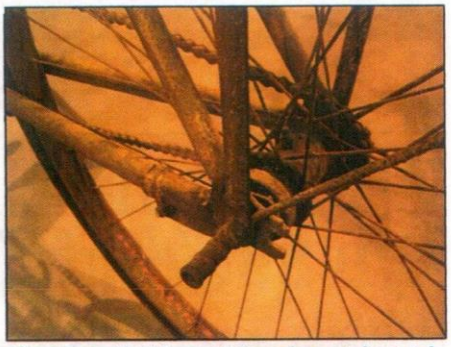
Moottorissa ei ole kytkintä eikä vaihteita. Se käynnistetään niin, että puolipuristin avataan, polkupyörä saatetaan polkemalla liikkeeseen, ja kun vauhtia on kävelyvauhdin verran, kallistetaan vipumekanismilla moottoria hieman etureunasta alaspäin, jolloin moottori kiertyy kiinnityspisteensä ympäri ja vetorulla ottaa kiinni takapyörän pintaan. Moottori lähtee pyörimään, puolipuristin suljetaan ja moottori käynnistyy hetken päästä. Tultaessa esim. liikennevaloihin, moottorin annetaan käydä joutokäyntiä ja se irrotetaan vipumekanismilla takapyörästä. Uudelleen liikkeellelähtö tapahtuu polkemalla pyörä liikkeeseen kuten aiemmin on kuvattu, kallistetaan vetorulla kiinni takarenkaaseen ja ajetaan kohti auringonlaskua.

Ajopeli on rekisteröity kevytmopediksi (L1e), rekisteriotteessa merkiksi ja malliksi ilmoitetaan OPEL Standard ja kerrotaan, että voimanlähteenä on ILO F48 –moottori. Turvavarusteiden osalta on noudatettu vuoden 1929 vaatimuksia, jotka olivat vain soittokello, takaheijastin ja noin 20 cm valkoista väriä takalokasiiven alareunassa. Rekisteröinnin jälkeen ajoneuvo on museoajoneuvotarkastuksessa todettu kaikilta osin vastaavan aikakauttaan, tässä tapauksessa aikakausiaan, ja muutoskatsastettu museoajoneuvoksi.

Näinä päivinä puheita hallitsevat polttoaineen kulutus ja CO2-päästöt, jälkimmäiseen ei löydy tietoja, mutta maantieajossa kulutuksen kerrotaan olevan 1,2 litraa sadalla kilometrillä kun kaasukahvaa on käännetty 2/3.



Moottorin vedon kytkemiseen käytetään vinoputkeen kiinnitettävää vipumekanismia, jolla moottoria kallistetaan eteenpäin, jolloin vetorulla koskettaa takakumia. Vivut puuttuivat, joten ne piti suunnitella ja mitoittaa itse, kuvassa puiset prototyypit.



Kuvasta nähdään, että lantala on tehnyt tehtävänsä maalipinnalle ja muille pintakäsittelyille. Yksityiskohtana nähdään vasemman akselinpään jatkeena karhennettu tappi, jota käytettiin apuna satulaan nousussa, kun ensin pyörä oli työnnetty reippailla askelilla vauhtiin.

Kirjoittaja on ajoneuvon entisöijä
professori Juha Varis
Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry.

Suur – Saimaan Ympäriajo 2010