

Pörinä Bladet

Waasa MC ry:n jäsenlehti
05.03.2020

2/2020
27. vuosikerta



**Kesä 2020 lähestyy uhkaavasti!
Mukana jäsenkortti ja kutsu kevätkokoukseen**

Waasa MC ry
Frilundintie 2
65170 Vaasa

Kokouskutsu

Kevätkokous

Aika: Lauantai 4.4.2020 klo 18.00

Paikka: WaasaMC kerhotila

Esityslista:

1. Kokouksen avaaminen
2. Päätösvaltaisuuden toteaminen
3. Järjestäytyminen
4. Esityslistan hyväksyminen
5. Vahvistetaan tilinpäätös 2019
6. Toimintakertomus 2019
7. Vastuuvapauden myöntäminen johtokunnalle 2019
8. Muut asiat
9. Kokouksen päättäminen

Heikki Jaurakkajärvi
Puheenjohtaja

Kerhotuotteet

- Waasa MC:n jäsenillä on mahdollisuus ostaa kerhotuotteita. Lista tilattavista tuotteista löytyy seuraavalta sivulta.
- Tilausaikaa tuotteille on 31.3.2020 saakka.
- Vaatteita on sovitettavana kerhotiloissa 19.3.2020 klo 19.00
- Tilaukset sähköpostiin tarja.paloaho@gmail.com
- Tilatut tuotteet maksetaan kerhon tilille tilaushetkellä, vain etukäteen maksetut tuotteet tilataan. tuotteet tilataan kun maksut on tarkastettu viimeisen tilauspäivän jälkeen. toimitusaika n. 2 – 4 vk. kokonaistilauksen lähettämisestä.
- Värivaihtoehtoina on musta. Logo kaikissa tuotteissa halkaisijaltaan n. 8cm

Tilausohjeet:

- Otsikoi viesti: Kerhotuotteet, Oma Nimi
- Kirjoita sähköpostiin tilattava tuote, koko ja kappalemäärä.
- Maksa tuotteista koostuva yhteismäärä kerhon tilille: FI23 8650 0710 0749 45
- kirjoita maksun viestikenttään oma nimesi tilattu tuote/tuotteet ja kappalemäärät.
- Ja sitten vain jännäämään milloin toimitus saapuu kerholle 😊



Kerhon vaatetuksen toimittaa ROACH!

Tilattavat tuotteet:

1. Lippis, hinta 11€
Musca armylippis, Waasa MC tekstibrodeerauksella
2. Huppari, hinta 47€, kokovaihtoehdot 120cm-3XL
South West vetoketjuhuppari. Huppuun brodeeraus Waasa MC ja logo brodeerataan rintaan vasemmalle.
3. Huputon huppari, hinta 47€, Kokovaihtoehdot 120cm-3XL
South West vetoketjukollege. Niskaan brodeeraus Waasa MC ja logo brodeerataan rintaan vasemmalle.
4. Kauluspaita, hinta 35€, kokovaihtoehdot S-4XL
Russel 936M kauluspaita, Waasa MC tekstibrodeerauksella
5. T-paita, hinta 15€, stretch-T, koot S-XXL
Logo painetaan vasemmalle rintaan
6. Naisten T-paita, hinta 15,50€, Arden, koot S-XXL
Logo painetaan vasemmalle rintaan.
7. Pitkähihainen T-paita, hinta 10€, Basic-T L/S, koot XS-XXL
Logo painetaan vasemmalle rintaan.
8. Naisten pitkähihainen T-paita, hinta 19€, Carolina L/S, koot S-XXL
Logo painetaan vasemmalle rintaan.
9. Kangasmerkki, hinta 5,50€
Brodeerattu kangasmerkki Waasa MC -logolla. Hinta 5,50€/kpl
10. Softshelltakki, hinta 85€, kokovaihtoehdot XS-4XL
Clique Milford softshelltakki, Waasa MC logobrodeeraus rinnassa
11. Naisten Softshelltakki, hinta 85€, kokovaihtoehdot S-3XL
Clique Milford softshelltakki, Waasa MC logobrodeeraus rinnassa

Ajankohtaista

Tapahtumakalenteria päivitetään kerhon sosiaalisessa mediassa, kerhoilloissa ja/tai tulevilla Bladeteissa.

14.3.2020 Harjakaiset kerholla

4.4.2020 kevätkokous

1.5.2020 vappu-ajo

14.5.2020 kevät siivous

16.5.2020 avoimet ovet / varuste kirppis

7.6.2020 päiväreissu Muroleen kanavalle

Ratapäivät, Botniaring 14.5, 11.6, 9.7 ja 27.8.2020

Latoajot 21-23.8.2020 (muutos mahdollinen)

19.9.2020 Syys siivous

Lokakuussa 2020 sänkikrossi jos mahdollista

24.10.2020 syyskokous

19.12.2020 Pikkujoulut

Uuden baaritiskin harjakaiset on jo ovella! muista laittaa hyvissä ajoin kiljut käymään ja juhlakengät kiillotukseen!

Mikäli et saanut jäsenkorttiasi lehden mukana, niin joko maksu ei ole saapunut perille tai se on unohtunut maksaa, muistathan tarkastaa tilanteesi. Mikäli jäsen kortti ei tullut tämän lehden mukana, voit noutaa sen kerholta kun maksut on suoritettu.

Valokuvakilpailun 2019 voitti Pekka Herlevi, kuvaa voi ihaila jäsenkortissa ja tämän Bladetin kansikuvassa. Kuvan tarina on kerrottuna Bladetin sivuilla.

Valokuvakilpailu 2020 käynnistyykin taas ja päättyy 10.10.2020. Voittaja julkaistaan syyskokouksessa ja voittajakuva laitetaan vuoden 2021 jäsenkorttiin, luvassa myös pieni yllätyspalkinto. Kilpailukuvan täytyy luonnillisestikin liittyä moottoripyöräilyyn. Kilpailukuvat voi lähettää osoitteeseen: kuvakilpailu.waasamc@gmail.com

Grilliajojen lähtöpaikka muuttuu toukokuun jälkeen Sairaskodinkadun Nesteen toiminnan loppumisen vuoksi. Uusi lähtöpaikka kesäkuusta alkaen on **Raastuvankadun Neste** (Pikkolo).

Kesäajalle on varattu neljä ratapäivää Botniaringille, Ratapäiviin kannattaa osallistua olitpa sitten kokenut konkari tai ensikertalainen.



KONE MASKIN
NYGÅRD

TERVETULOA UUTEEN LIIKKEESEEMME KIVIHAKA!

Kvartsikatu 2, 65300 VAASA, Myynti (06)3577 850 Huolto (06)3577 852
ark. 8.00-19.00, la. 9.00-15.00, www.koenenygard.fi

2019 voittajakuvan tarina

Tämä on kertomus Suzuki T250:sta jolla voitin kerhon valokuvakilpailun v.2019. Ostin kyseisen pyörän Kokkolasta, Radio ja TV-liike Meriläiseltä lähes uutena v.1967. Kyseinen pyörä oli ollut n.3kk käytössä mutta ostaja ei pystynyt sitä maksamaan joten myyjäliike otti sen takaisin. Se oli minun ja pyörän kannalta paras takaisinveto.

Nähtyäni Suzukin liikkeen ikkunassa ei ollut kahta sanaa, se oli saatava vaikka olin 18v ilman ajokorttia. Onneksi olin silloin töissä kartanpiirtäjänä Kannuksen paikallisessa sähköyhtiössä (Korpelan Voima). Se mahdollisti, että voin aloittaa neuvottelut pyörän ostosta osamaksulla. Palkkanihan oli pieni, muistaakseni 298mk/kk joten tarvittiin kaikki neuvottelutaidot, että päästiin osamaksussa sopimukseen. Tosin minulle jäi kuukaudessa vain 20mk bensarahaa mutta se oli riitettävä. Pääasia, että sain ostettua pyörän. Sain vielä sovittua, että myyjä kuljetti pyörän kotikylääni Kannukseen (40km) pakettiautolla. Olihan talvi ja marraskuu eikä minulla ajokorttia.

Pari kuukautta ajelin ilman ajokorttia. Kaverini ajoi tosin kylällä poliisien pelosta. Sitten joulun välipäivänä sain itsekin ajokortin jonka jälkeen Suzukin mittariin alkoi kertyä kilometrejä vaikka talvi olikin. Karvalakki päähän ja teryleenihousut (normaalit kangashousut) jalkaan ja eiku menoksi. Ei tullu kysymykseenkään, että olisin kesää odottanut vaikka ajovaatetusta ei siihen aikaan ollutkaan ja Suzukissakin vain kesärenkaat. Niin kova oli ajohimo! Harva päivä joku paikka paleltui mutta se ei ajamasta estänyt. Välillä tosin oli pakko pysähtyä ja lämmitellä käsiä sylintereissä jotta ainakaan sormet eivät palentuisi. Siihen aikaan talvet oli lumisia ja pakkastakin marraskuusta helmikuulle useina päivinä jopa 30-40 astetta. Ei taida nykyiset nuoret motoristit tietää kuinka "kovaa" meidän "mp-pioneerien" olosuhteet siihen aikaan olivat? Sen verran pehmeä kuitenkin olin, että yksi talvi riitti ajoon. Muut talvet Suzuki vietti minun kanssa makuuhuonessa kotitalon 2-kerroksessa! Melkoinen rehaaminen siitä oli kapeaa portaikkoa pitkin jossa oli vielä 90 asteen mutkakin kaiken muun hankaluuden lisäksi. Vieläkin on haltex-seinässä merkit Suzukin rehaamisessa! Tänä päivänä puhutaan paljon talojen home yms, ongelmista asujille. Ilmeisesti öljynkatku ei ole vaarallista koska hengissä vielä ollaan 😊!

Suzukin ostovuona alkoi Japanilaisten moottoripyörien esiinmarssi

Suomessa. Tietävästi kyseinen pyörä oli ensimmäinen Keski-Pohjanmaalla ja varmuudella Kannuksessa joka oli minun kotipaikkani nuoruudessa. Silloin siellä oli vain kolme moottoripyörää. Java, Pannonia sekä Ural. Kyllähän Suzuki herätti valtaisaan kiinnostusta, sillä se tuntui olevan kuin toiselta planeetalta muihin pyöriin ja autoihin verrattuna. Monet kiihdytyskisasain ottaa epäuskoisten kanssa ennenkuin uskoivat, että Suzuki oli aivan ylivoimainen kaikkiin muihin senaikaisiin kulkuneuvoihin kotikylällä. Kyytiini kärkeäjiäkin oli jatkuvasti mutta jostain syystä vain tytöt oli enemmistönä kyytiin päässeinä.

Kuuskymmenluvulla ja alkuvuosina 70-luvulla ei ollut yleisiä nopeusrajoituksia vaan sai päästellä urku auki ja sitähan se oli! Onneksi vakavimmilta onnettomuuksilta säästyin, mitä nyt solisluun katkaisin raviradalla hurjastelun seurauksena. Yritin näytöstyyliin kylän pojille näyttää kuin äkkiä Suzuki pysähtyy. Huonostihan siinä kävi. Etupyörä alta ja hartia edellä maankamaralle. Solisluuhan siinä katkesi keskeltä kahteen palaan! Ajohalujahan se ei tietenkään vienyt. Siirsin kytkimen kaasun puolelle ja vasen käsi kantoliinaan ja menoksi vain yhdellä kädellä! Paikalliset poliisit siitä yhdellä kädellä ajamisesta tietysti huomauttivat mutta onneksi kylällä oli yksi yksikätinen vanhempi Jaavalla ajaja joten eivät varmaan säälistä minulle ajokieltoa antaneet.

Vuona 1969 1 toukokuuta sitten menin armejaan laskuvarjojoukkoihin Uttiin. Juhannuksena tulin ensimmäisen kerran lomille kotipuoleen. Tulin junalla ja matka kesti 13h!! Takaisin menin Suzukilla jolloin matka kesti 5,30h joten matka-aika lyheni yli puolella, kiitos vapaiden ajonopeuksien. Siihen aikaan ei nuorukaisilla ollut autoja eikä moottoripyöriä paljon. Minäkin olin ainoa armeijassa joka oli siellä moottoripyörällä. Autoja oli muistaakseni 5kpl koko 100 varusmiehen komppaniassa.

Kesän sitte lomilla ajelin missä milloinkin. Jos ei yöpymispaikkaa (tyttökaveria) onnistunut saamaan niin kerran jouduin yöpymään heinäladossa!! Onneksi se jäi yhteen kertaan. Liekö syy Suzukin tai saattoihan punaparettikin jotain vaikuttaa? Syyskuussa sitten lomalla ajattelin viedä pyörän kotiin ettei jää talveksi lumihankeen. Lahden jälkeen alkoi satamaan kaatamalla joten matkanteko nakupyörällä vaikeutui huomattavasti. Lisäksi pimeys alkoi painamaan päälle sillä olin päässyt lomalle alkuillasta. Jyväskylän jälkeen oli pakko pysähtyä vilun ja pimeyden takia. Onneksi minulla oli 2 hengen teltta mukana. Pystytin sen metsätien liittymään ja siinä sikiöasennossa koitin yöni viettää. Ei siinä paljon uni silmään tullut kun

vesisade rummutti teltan kattoon. Aamulla satoi edelleen mutta päivänvalossa mäki ajaa vaikka senaikaisella avokypärällä ja suojalaseilla ei paljon suojaa saanut. Kotiin päästyäni siskoni ja äitini piti vetää täysin läpimärät ajovarusteeni päältäni. Onneki siihen aikaan minulla oli jo "ajovarusteet"! Äitini oli poistanut isän nahkaisista pussihousuista pussit ja ajotakkina oli mokkanahkatakki! Hengissä siitäkin reissusta selvittiin eikä edes nuhaa tullut!

Pyöräni jouduin myymään v,1972. Ajoin Ruotsissa kolarin kaverin Wolsvagen Karman Cialla linja-auton keulaan. Kolarin aiheuttaja katosi paikalta ja minulle jäi "musta pekka" käteen joten jouduin kustantamaan korjaukset. Siihen meni Ruotsin tienestit ja Suzuki! Suzukin osti naapurin poika joka myi pyörän eteenpäin samana kesänä Lapualle.

Yritin jäljittää Suzukia 90-luvulla mutta mistään ei enää löytynyt tietoa. Kaippa se oli romutettu. Sääli, sillä olisin halunnut sen entisöidä entiseen loistonsa jolloin oisin voinut tallissani sitä kiillotella ja muistella nuoruuttamme ja yhteisiä retkiä! Valitettavasti Suzukista ei jäänyt kuin yksi valokuva Utissa otettuna, se joka voitti kerhon valokuvakilpailun!

Vieläkin kotikylälläni muistetaan sininen Suzuki vaikka miestä ei ensin tunnisteta mutta Suzukin mainitessani kaikilla "lamppu" syttyy, ahaa sinä olet se Suzukimies!!



Uusi paikallinen MP liike www.stormservice.net

WE Tech
CREATING SAVINGS

Diagram labels: BATTERY PACKAGES, AC DISTRIBUTION SWITCH BOARDS, THRUSTERS, PORT SIDE DC LINK SWITCH BOARD, STBD SIDE DC LINK SWITCH BOARD, INTEGRATED PERMANENT MAGNET MOTORS, AZIMUTHING CRP PROPULSORS, VARIABLE SPEED GENERATING SETS.

Legend: AC POWER (green line), DC POWER (red line).

DC ELECTRIC PROPULSION

WE BRING THE NEXT LEVEL OF ENERGY EFFICIENT SHIPPING

WE TECH SOLUTIONS **WEB** WWW.WETECH.FI **TEL.** +358 20 786 1680

WASA BIKE POINT

Wasa Bike Point on moottoripyörien, skootterien, moottorikelkkojen ja mönkijöiden huoltoja ja korjauksia tekevä merkkikorjaamo.

Teemme kaikenlaisia huoltoja öljynvaihdoista moottori-remontteihin ja kolarikorjauksiin (myös vakuutusyhtiö tapaukset).

Liikkeessämme on Hondan, Kawasakin ja Arctic Catin viralliset merkkihuollot. Huollamme tietenkin myös muita merkkejä.

Liikkeessämme on myös varaosamyynti yleisimpiin merkkeihin

GILERA® -mopojen myynti

wasabikepoint@netikka.fi puh. 050 919 1466 Olympiakatu 5-7, VAASA

Avoinna: ma, ke, pe 8-17 ti, to 8-16



YAMAHA
Revs Your Heart



Tenere 700
12 970€+tk

Jokiniemi Motors

Mäntylänkatu 3, 60101 Seinäjoki, puh. 010 328 0099
Palvelemme ma-pe 9-17 • la 10-14

KONEMYYNTI 010 328 0080	HUOLTO 010 328 0093	VARAOSAT 010 328 0090	AJOVARUSTEET 010 328 0085	www.jokiniemimotors.fi
----------------------------	------------------------	--------------------------	------------------------------	------------------------

Kaikki tarvittavat ajovarusteet yhden katon alta kohtuu ajomatkan päästä



TAHWa



Paikallinen ohjelmistoyritys, joka haluaa tukea muitakin paikallisia.

Ohjelmisto alan ihmisten kannattaa käydä kurkkaamassa tarjonta.

Waasa MC:n jäsenille:

Jäsenkorttia kannattaa vilauttaa alueen MP-liikkeissa, kuten Wasa Bike Point ja Jokiniemi Motors.

Tahwalta saa tuntuvia hinnan alennuksia työkaluista ja varaosista jäsenkorttia vilauttamalla.



Investigo On puolueeton rakennusterveyden moniosaaja

Harri Kuuttilan Pyörähuoltoilta WaasaMC:lle



Heipä hei lukijat. Torstaina 20.2.2020 vietettiin WaasaMC:n kerholla tavallista erikoisempi kerhoilta. Saimme paikalle alueellisesti legendaarisen mp-huoltoihin erikoistuneen erikoismiehen, Harri Kuuttilan Isostakyröstä. Hän piti paikalle saapuneille n.40 kerholaiselle kattavan tietoisuuden moottoripyörien huoltoihin liittyen. Yhteystiedot löydät tämän jutun lopusta. Huoltoillan tietopaketti käytiin lävitse osa-alueittain. Aiheina oli yleistä mekaniikkaa, tekniikan toimintaperiaatteita ja miten ne vaikuttavat esimerkiksi ajokäyttöön, tai käyntiin lähtemiseen. Pyörän erityyppisten nesteiden vaihdoista ja muista määräaikaishuoltoihin liittyvistä asioista tuli hyviä vinkkejä. Yleisellä tasolla tärkein asia on, että pyörään tehdään huoltotoimet ajallaan joko omasta, tai huoltomiehen toimesta. Tällöin laitteet toimivat luotettavasti ja pysyvät tehokkaana käyttökunnossa pitkään. Seuraavana hyödyllisiä vinkkejä tähän neuvonpitoon perustuen.

Akku

Osta hyvälaatuinen, alkuperäisen tasoinen akku. Ylimääräiseen panostaminen on vähemmän hyvä asia. Ei isoja akkuja, ei Litium-akkuja, eikä muita erikoisuuksia. Kunhan akku on laadukas, se riittää. Pyörän sähköjärjestelmä on pelkistetty ja suhteellisen matalatehoinen. Teknisistä syistä johtuen normaali akku on paras valinta.



Kuvassa hyvälaatuinen, OEM-tasoinen lyijyakku.

Akun laatu tulee siis olla hyvä. Alkuperäistyyppinen akku voi olla todella hyvä, tai kyseenalaisen huono. Yksinkertaistaen tämän voi useimmiten todeta hintalapulla; 40e vs. 70e akku. Heikossa akussa syyllisinä ovat materiaalien ja valmistuksen laatuun liittyvät seikat. Sähköisesti puhutaan *akun resistanssista, sisäisestä vastuksesta*. Sama suomeksi, eli paljonko laturin pitää laittaa pökköä pesään, jotta akku saadaan ladattua.

Pyörän näkökulmasta hyvä akku on pieni vaiva ladata ja huono akku puolestaan sekä suuri kuorma ladata, että se ei siltikään oikein täyty. Tämä rasittaa pyörän laturia ja lataussäädintä, ne joutuvat työskentelemään jatkuvasti kuormitettuna. Pyörien latauspuolta harvemmin päivitellään ja asian ollessa näin, tulee akunkin olla ko. järjestelmän mukaan mitoitettu.

- Älä sijoita suurempaan kapasiteettiin, ”ylimääräiset” Ampeerit kuormittavat latausjärjestelmää. Suurempi akku (alkuperäiseen verrattuna) lataa itseensä nämä ylimääräiset Ampeerit ja tämä on luonnollisesti suurempi kuorma pyörällä ajellessa, kuin alkuperäisen kokoisella akulla. Tämän takia normaali koko on paras valinta.
- Litium-akut. Ei missään nimessä. Vaarallista ilman muita päivityksiä. Vaikka Litium-akkujen teknologia on kehittynyt, pyörissä ei ole tätä tukevia järjestelmiä. Lyijyakun latauskäyrä on päinvastainen Litium-

akkuun nähden ja tämä pahimmillaan aiheuttaa Li-Ion/LiPo-akun syttymisen, tai räjähtämisen. Normaalissa lataussyklissä virtaa pusketaan tyhjään akkuun roimasti ja loppua kohti virran määrä laskee huomattavasti. Litium-akuissa virtaa syötetään aluksi erittäin vähän ja määrää lisätään vähitellen. Perinteinen jännitesäädin ja kehittynyt akku ovat vaarallinen yhdistelmä.

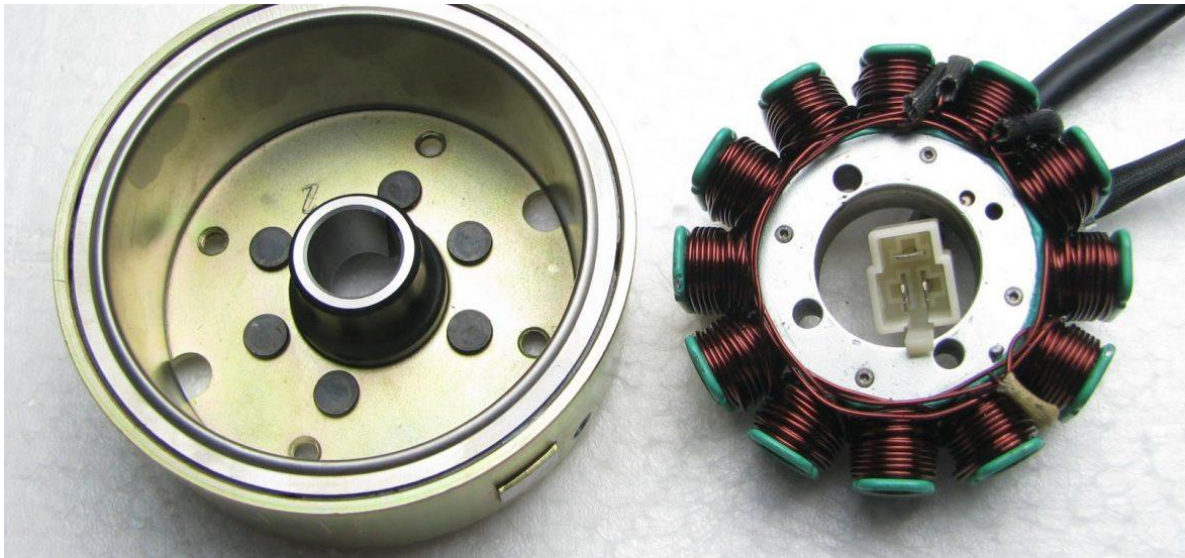
➔ ***Tavallisen merkinen ja tavallisen mallinen akku on paras valinta tavalliseen pyörään.***

Lataussäädin ja Laturi

Jännitteensäädin, lataussäädin, tasasuuntaaja, regulator, regler. Hajoavalla esineellä on monta nimeä. Moottoripyörän sähköä tuottavassa päässä on pari pääkomponenttia, joiden kautta sähkö päätyy akulle ja valoille.



Jännitteensäädin on pieni metallinen moukku, tyypillisesti pyörän runkoon kiinnitettynä. Sen tehtävä on pitää ”laturilta” tuleva jännite sellaisissa rajoissa, että mikään ei hajoa ja että akku latautuu ja valot palavat kirkkaasti. Säädin on tupakka-askin kokoinen ja siihen menee töpseli, jossa on puolisenkymmentä jämerää johtoa. Johtojen määrä vaihtelee hieman merkeittäin.



Laturi, magneetto, käämi. Moottoripyörissä ei ole laturia sanan varsinaisessa merkityksessä. Moottorin vauhtipyörän yhteydessä on kuitenkin avaruusteknologialta näyttävä, kuparilangoista ja välikilkkeistä koottu rinkeli. Se tuottaa sähköä magneetteja vasten, pyöriessään ympyrää kampiakseliin nähden. Tämä on alkuvoima kaikelle pyörän sähkölle. Magneetosta tulee ulos tyypillisesti 3:n johdon verran vaihtovirtaa (AC, Alternating Current) joka menee suoraan jännitteensäätimelle.

Moottorilta tulevan jännitteen suuruus ja virran määrä vaihtelevat kuormituksen ja pyörintänopeuden mukaan (V, Voltti + A, Ampeeri). Lisäksi vaihtovirrassa +/- -napaisuus vaihtuu jatkuvasti koneen säksättäessä.

Jännitteensäätimellä on siis 3 tärkeää tehtävää:

- *Ylijännite* leikataan pois. Säädin rajoittaa jännitteen siten, että lamput eivät kärähdä ja akku ei räjähdä. Ylipäättään harmaa savu pysyy laitteissa sisällä.
- *Alijännitetä* ei saa syntyä. Lamput pysyvät tyhjäkäynnilläkin kirkkaina ja jännite ei laske akkua pienemmäksi, jolloin akku alkaisi purkaantua tyhjäkäynnillä. Magneetto ei juurikaan tuota sähköä tyhjäkäynnillä, vaan tätä korkeammilta käyntikierroksilta alkaen.
- *Vaihtovirta (AC)* tulee muuntaa akulle & varusteille soveltuvaksi tasavirraksi (DC, Direct Current). Tätä varten jännitteensäätimessä on kolme diodisiltaa. Diodeista sähkö pääsee kulkemaan vain yhteen suuntaan, eli tasavirta syntyy helpoiten näin. Vaihtokunnossa olevassa säätimessä on yleensä 1-3 näistä diodeista rikki, jolloin lataus ei ole riittävää.

Tyypillisesti pyörästä rikkoutuu ensin akku tai pari, sitten jännitteensäädin ja tämän jälkeen mahdollisesti laturin käämi. Kaikkia löytyy useimmiten

varaosina ja vaihtotyö ei ole mitenkään rakettitiedettä, mutta vaatii tiettyä varovaisuutta ja huolellisuutta. Kuten kaikki muutkin asennustyöt.

Mikäli pyöräsi lähtee nuhaisesti käyntiin, tai kuluttaa paljon akkuja, tässä ohjeita;

- Mittaa pyörän latausjännite sen ollessa käynnissä. Mikäli aihe on vieras kannattaa kysellä kerholla neuvoja ennen suurempia kytkentöjä. Pyörän käydessä jännite on aina reilusti yli 12 Volttia. Palttiarallaa 2trpm jälkeen kunnossa oleva järjestelmä tuottaa reilu 14V latausjännitettä akulle. Tyhjäkäynnillä noin 13V.
- Jos jännite on vajaa ja akku on kuitenkin tarpeeksi täynnä, kannattaa tutkia laturin käämiltä tuleva jännite. Ks. Aiemmin mainitut 3 piuhaa. Ohjeet mittaamiseen vaihtelevat hieman pyöräkohtaisesti, onneksi nykyisin on netti. Kerholta löytyy tähänkin lajiin vaihtelevasti neuvoja.
- Mikäli laturilta tuleva jännite on liian alhainen, kyseessä on todennäköisesti rikkiäinen käämi. Mikäli laturin jännite on riittävä ja akun latausjännite ei, jännitteensäädin on vaihtokunnossa.
- Mikäli akku on tyhjä näitä mittauksia tehdessä, arvot ovat liian alhaisia. Varmista siis, että akku on kunnossa.



Yleinen puheensorina loisti poissaolollaan, mutta korvat olivat höröllään.

Ketjuveto ja muu voimansiirto

Ketjuveto moottoripyörässä on hyötysuhteeltaan ja painoltaan erittäin tehokas tapa siirtää voima vetävälle pyörälle. Ketjurataspaketin kestoikää voi pidentää huomattavasti muutamilla yksinkertaisilla huoltotoimilla.

Ketjusarjaa hankkiessa kannattaa ostaa laatumerkki. Hintaero ei ole järin merkittävä ja tarjouspakettina hintapolitiikka voi olla jopa ylösalaisin.

Empivälle neuvoja löytyy jälleen kerholta. Laatumerkin X-, Z-, XYZ- ja Ö-rengasketjut voivat olla huomattavasti kestävämpiä, kuin tuntemattomampi perustason O-rengasketju.



Katupyörien ketjuja. Suzukin ja Hondan näkemykset asiaan.

Kireys. Ketju ei missään nimessä saa olla liian kireällä. Ketju kun kiristyy enenevässä määrin takajousituksen lähestyessä joustovaran päätepistettä. Eli vieterit pohjassa ketju on kireimmillään. Ylikireä kireä ketju pilaa itsensä hyvin nopeasti ja pahimmassa tapauksessa rikkoo paikkoja; laakereita vaihteistosta ja/tai takapyörästä. Liian löysä ketju tuo voimansiirtoon ikävää välystä ja ajotuntuma kärsii, mutta tämä on vähemmän vakava asia kuin liika kireys. Ketjun liikkumavaran tulisi olla keskipaikkeilta muutaman sentin. Ainakin Hondan prätkissä takahaarukan alapinnalla on kuminen ohjuri ja nyrkkisääntönä ketju saa juuri ja juuri osua tähän ohjuriin sitä pyörän sivusta ylöspäin nostettaessa.

Ketjujen pesu kannattaa aika ajoin ylimääräisen lian poistamiseksi. Lika toimii hiovana aineena. Parhaita aineita tähän ovat lamppuöljy, pöllö-öljy ja dieselöljy. Liuotinpohjaiset aineet tuhoavat nykyaikaisen ketjun kumitiivisteet ja sitämyöten myös itse ketjun, sen sisäisen voitelun pettäessä. Puhki kuluneen ketjun voi tunnistaa jalkakäytävältä käsin ohiajavasta pyörästä, sellainen pitää kovaa mekaanista ääntä. Omistajan näkökulmasta

peli on menetetty, kun ketjua tarvitsee alkaa jatkuvasti kiristämään. Kunnossa olevaa helminauhaa ei käytännössä tarvitse juuri kiristää sisäänajon jälkeen, ennen lopullista väsymistä. Hoidetulla ketjulla voi päästä jopa 50tkm lukemiin, allekirjoittaneella ne ovat yleensä lopahtaneet siinä 40tkm ajokilometrin paikkeilla.

Ketjun voitelu. Toisioketjujen jouhevaan toimintaan ja pitkään elinkaareen tähtäävän motoristin kannattaa huolehtia jatkuvasta voitelusta. Pitkän ajon ja varsinkin sateessa ajon jälkeen ketju tulee voidella välittömästi. Tankille kurvatessa ensimmäisenä voitelu, sitten tankkaus, vessatauko ja kahvit. Ketju on tällöin ajolämmen jolloin öljy tarttuu paremmin. Ajon eteen jäävä tauko edelleen korostaa tätä.

Parasta voiteluun on ketjuöljy, joissa riittää hyviä ja vähemmän hyviä vaihtoehtoja. Vahat ovat hieman kyseenalaisia. Niillä on tapana tarrautua hieman joka paikkaan (paitsi ketjuun). Normaali öljy lentää sateella ja kovassa vauhdissa pian irti ketjusta, mutta se on myös helppoa pestä pois. Pääasia on, että ketju ei kokisi ”kuivia kausia”.

Ketjulinja & hihnalinja, niiden suoruus on tärkeää molemmissa vetotavoissa. Vinoon kiristetty takapyörä kuluttaa ketjun tai vetohihnan ennen aikojaan. Suuntaus on perinteistä salatiedettä, mutta nykyisin asiaan löytyy mm. huokea tulitikkuaakin kokoinen laserkohdennin. Se painetaan hammasrattaaseen kiinni ja säde osoittaa suuntauksen tarpeen.

Kardaani, keppiveto. Monet setämiesten pyörät ovat varustettu voiman siirtävällä kulmavaihteella, eli kardaaniakselilla ja perällä. Hyvinä puolina ovat parhaimmillaan erittäin pitkä km-kestävyys ja arkinen huoltovapaus vailla voiteluita ja kiristelyitä. Huonoina puolina ovat lisääntynyt paino ja suurempi tehohäviö. Hyvinä tapana peräöljyt kannattaa vaihtaa usein, esimerkiksi jokaisen moottoriöljynvaihdon yhteydessä. Tämä ennaltaestää kulmarattaiden ja laakereiden ennenaikaista kulumista. Perämurikasta riippuen kannattaa olla varovainen öljytilaa avatessa. Osassa ei ole huohotusreikää, joten lämmin öljy voi roiskua kuten ketsuppi pöydällä muhineesta pullosta. Nämäkin öljyt kannattaa silti vaihtaa lämpimänä, jotta sitkein lika valuisi ulos.

Pyörästä, eli moottorin asennussuunnasta riippuen kardaaniakseli tulee vaihdelaatikolta joko suorana, tai ensimmäisen kulmavaihteen kautta. Siinä siis akselien suunta muuttuu poikittaisesta pitkittäiseksi. Pitkittäinen kardaani kulkee takarattaan kiinnittävään ”perään”, joka on kulmavaihde. Se kääntää pitkittäisen kardaanimetallin poikittaiseksi, suuntaan johon takapyöräkin potkii. Pitkittäisellä moottorilla olevia kardaanimetalleja ovat mm. Moto-Guzzit, Hondan CX-sarja, -PanEuroopat, Triumphin Rocket III ja BMW:n monet mallit kautta aikojen. Lisäksi Ural ja Dnepr omaavat pitkät perinteet

kardaanivedossa, kuten myös kaikki kuorma-autovalmistajat, sekä traktorivalmistajat kuten Volvo, Mercedes-Benz ja Massey-Ferguson.

Voimansiirtovinkit

- Ketjun säännöllinen voitelu; maltillisesti, mutta usein. Heti ajon jälkeen lämpimään ketjuun.
- Maltillinen kiristäminen ja ja takapyörän suoraan kohdistaminen hihna- ja ketjuvedoissa lisää kestoikää merkittävästi.
- Peräöljyjen vaihtaminen öljynvaihtojen yhteydessä.

→ Älä käytä painepesuria pyörän pesemiseen. Veden paine tunkeutuu helpommin pyöränlaakereihin, O-rengasketjuihin, stefojen väliin yms. Pyörässä on paljon pieniä herkkiä paikkoja hyvin lähellä toisiansa, esimerkiksi pyöränlaakerit ovat hyvin pian väljät, mikäli vettä on päässyt akselitiivisteiden välistä laakerikuulien ja vaseliinin sekaan. Käytä mieluiten sientä, runsasta vettä ja hellivää pesuainetta.

Knoppitietojakin mainittiin. Hondan kardaanivetoisissa pyörissä (ennen GL1800-mallia), perään toispuoleisesti kiinnittyvän takavanteen rihlaus on syytä rasvata. Mikäli tämä jää tekemättä on rihlaus ajan myötä kulunut väljäksi ja eteenpäin kulkeminen vaikeutuu. Wingien ollessa kyseessä myös taaksepäin kulkeminen.

Renkaat ja ilmanpaineet

Renkaat herättävät kahvipöydissä paljon keskusteluja merkkien ja mallien paremmuuden välillä. Yleisellä tasolla laadukas, tunnettu merkki on parempi vaihtoehto, kuin tuntemattomampi vaihtoehto. Melkein kaikki ovat mustia, pyöreitä ja niiden pinnassa on skraiduja. Normaalin katukuskin omissa tötteröinneissä ei yleensä tule hetkiä, jolloin parempien renkaiden erityisominaisuuksia pääsisi ulosmittaamaan. Kuitenkin, mikäli vaikeita ja yllättäviä paikkoja eteen sattuisi; äkkijarrutuksia, väistöjä, kosteutta, muita törttöjä teitten päällä niin on hyvä että renkaassa on rauhallinen ja looginen käytös ääritilanteissa. Se saattaa tehdä tarpeeksi pesäeroa pystyssä pysymisen ja nurin menemisen välillä. Tunnetut valmistajat ovat kehittäneet renkaitaan eri pyörille ja eri olosuhteissa huomattavasti isommilla resursseilla ja pidempään kuin pienemmät valmistajat.



Vas. harvinaisempi Radial-pintakuvio, oik. uuden renkaan tasapainotus.
Rengaspaineet. Vajaat paineet heikentävät ajettavuutta ja kuluttavat rengasta. Suomen kesä on viileä ja hyvä huomioida rengaspaineissa, koska pyöräsuunnittelijoiden mielestä kesä = hellekeli. Lisäksi painemittarin laatuun on syytä kiinnittää huomiota. Renkaita vaihtaessa on aika ajoin hyvä uusia myös tubeless-venttiilit.

- *Paineet* on järkevää asettaa muutaman kymmenyksen yläkanttiin. Paineet asetetaan kylmään renkaaseen, kuuma ilma on laajentunutta. Rengas lämpenee jo muutaman kilometrin ajon aikana.
- *Eurodainu* on luotettava huoltamomittari, Michelin-logo saattaa olla tämän kaverina. Suuri kriittisyys mittalaitteistoon on toivottavaa, koska mekaanisia mittareita pudotellaan aivan miten sattuu ja iskut rikkovat mittarin sisuskalut tuon tuosta.
- Luotettavia mittareita on harvemmassa. Testeissä parhaiten pärjännyt kotimittari on englantilainen PCL, kromatun kynän näköinen taskumittari. Se on täysin mekaaninen, paine työntää mittatikun ulos toisesta päästä. Tätä matkamittarin käyttöä suosittelevat useat, myös huoltamomittarin sijasta.



Erityyppisiä pintakuvioita. Vasemmalla hyväkuntoinen rengas, oikealla urille kulunut.

Pintakuvio ja sen kulumisen vaikuttavat ajettavuuteen. Eri tyyppiset renkaat kuluvat kulmikkaammin, tai tasaisemmin. Terävänurkkainen kuvio vaikuttaa kuluvan epätasaisesti ”laikulle”, muhkuraiseksi helpommin. Kuvio jossa on pehmeitä kaaria ja pyöristettyjä uria lienee kuluneena hieman rauhallisempi. Keskelle kulunut tasainen pinta vaikuttaa mukavuuteen; pyörä vänkää mutkassa sisäkurvin puolelle. Uudella renkaalla käytös on neutraalia ja eleetöntä kallistuskulmasta riippumatta. Vajailla paineilla käytös korostuu entisestään.



PCL -merkinen, engl. testivoittajamittari. Mekaaninen ja periaatteeltaan idioottivarma.

Alusta, jousitus

Etuhaarukan öljyt. Niitä ei normaalitilanteessa näe, mutta ne kyllä tuntee. Vanhat öljyt vettyvät ja veltostuvat. Tunnetta voisi kuvailla, kuin pyörässä olisi ”väsyneet haarukkajouset”. Vanhaankin pyörään saa aivan uutta ryhtiä vaihtamalla uudet haarukkaöljyt.

- Kiinnitä huomiota oikeaan määrään. Useimmiten se mitataan tyhjän tilan sentteinä putken yläpäästä.
- Uusi haarukan tiivistestefat. Vaikka ne eivät vielä vuotaishi, öljynvaihdoissa on helpointa uusia nämä kuluvat osat samalla. Tarvikeestefojen laadusta voi olla montaa mieltä, mutta alkuperäisten mukana tulee luotto tasaiseen laatuun ja lisäksi toiset renkulat, ne jotka näkyvät päällepäin eli pöllysuojat.
- Öljyn tyyppi. Perinteisesti kannattaa pitäytyä samassa viskositeetissa (esim. 10W). Harri Kuuttila kuitenkin suositteli paljon ajetuille haarukoille +5W jäykempää öljyä saatuaan tällaisesta tempusta hyvää asiakaspalautetta.

Takajousitus. Useimmissa pyörissä on monoshock-vaimennin linkkusysteemillä. Haarukassa oleva vivusto muuttaa jousen asentoa perän painuessa jäykempään suuntaan, eli on progressiivinen. Klassikkomalleissa voi olla ”stereoperä”, eli vieterit molemmiin puolin perää. Jäykkä ripustus kuten puutarhan kottikärryissä, on käytössä enää harvoissa pyörissä mutta tottakai lukuisissa kottikärryissä.

Iskunvaimentimissa on vaihteleva määrä säätöjä, tyypillisimmin pelkkä esijännityksen säätö. Mikäli ajellet usein kuorma päällä tai puoliso kyydissä (kenen tahansa), on hyödyllistä kiristää esijännitystä ja säätöjen salliessa myös itse iskunvaimentimen sisäänvaimennusta. Jouta kannattaa säätää kerrallaan jokunen kierros ennen kuin miettii oliko tällä vaikutusta. Pari nykäisyä tiheätä kierrettä pitkin ei tee mainittavaa vaikutusta, varsinkaan kaksi päällä ajeluun. Mikäli kyseessä on tuplaiskari, säätäminen on oletettavasti tarkempaa puuhaa, koska em. jousitusgeometrian progressiivisuus on pienempää.

Vanhoissa pyörissä jousetkin hiljalleen väsyvät ja jos mahdollisuus on, kannattaa sijoittaa parempaan takavaimentimeen. 7 vuoden Öhlins-vaimentimella varustettujen ajeluiden jälkeen olen jäänyt kaipaamaan sitä hellää, mutta varmaa kyytiä. Eikä Öhlins-neiti ollut kyydeistä moksiskaan vaikka otin tyttöystäväni matkaan. Vakiovieterit ovat valitettavasti tässä mielessä epävarmempia, vaikka ajavat kyllä asiansa.

Jarrunesteet, kytkinnesteet

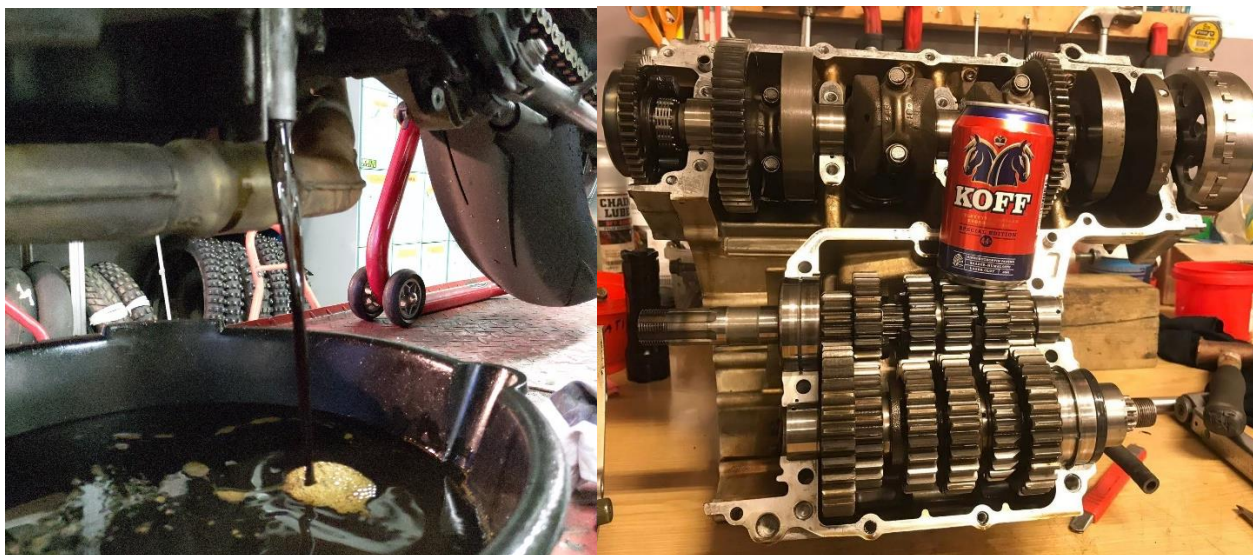
Vaihda nesteet ainakin parin vuoden välein. Jarrunesteen ominaisuuksiin kuuluu veden kerääminen itseensä. Se heikentää jarrujen toimintaa, mutta myös jumiuttaa osia; hydraulimännät molemmissa päissä letkuja jumiutuvat kosketuksissa veden kanssa. Ilmaukseen käy esimerkiksi kerhon työkaluvalikoimaan kuuluva paineilmatoiminen ilmauskannu. Sillä ilmaus käy sutjakasti pitämällä imu päällä, huolehtimalla riittävästä nestemäärästä säiliössä ja availemalla proppua tarpeen mukaan.

Jarrunesteen tyyppin tulee olla yhteensopiva aiemman kanssa. DOT5-neste on poikkeus kaikista muista, se on silikonipohjainen ja harvinainen. DOT3- ja DOT4-nestettä käyttäviin järjestelmiin voidaan sekoittaa DOT5.1-nestettä, jota myös ABS-jarrulliset autot useimmiten käyttävät.

Kunnossa olevat jarrut ovat tunnokkaat ja eivät väsy helpolla esimerkiksi rata-ajossa. Ylivertaisen tuntuman hakijoille voin suositella teräspunos-jarruletkuja, ainakin etujarrulle. Sellainen ei turpoa kuten normaali kumiletku tekee jarrua käyttäessä, joten näppituntuma on suorastaan hämmästyttävän hyvä.

Öljyt ja öljynvaihto

Öljynvaihto on halvinta koneremonttia. Jos mietit vaihtaisitko öljyt vai et, vaihda ne. Yleensä huolto-ohjelmissa mainitaan suodattimen vaihto joka toisella kertaa. Osana se kuitenkin on niin huokea, että itse vaihdan sen joka kerta. Kiinnitä huomiota laadukkaaseen suodattimeen. Harrin neuvo oli jälleen: osta sopivaa öljyä, älä liian hyvää. Pyörä kyllä toimii sille mitoitetulla öljyllä (esim. mineraali-). Mikäli kahvipöydässä on pulaa jutunjuuresta, kannattaa aloittaa Delvac-keskustelu. Se on siis raskaalle kalustolle tarkoitettu öljytyyppi (rekat yms.) ja legendat sen sopivuudesta, tai sopimattomuudesta prätkiin elävät keskuudessamme vahvoina. Yleensä ottaen pyörään kannattaa silti laittaa sitä mitä ohje käskee.



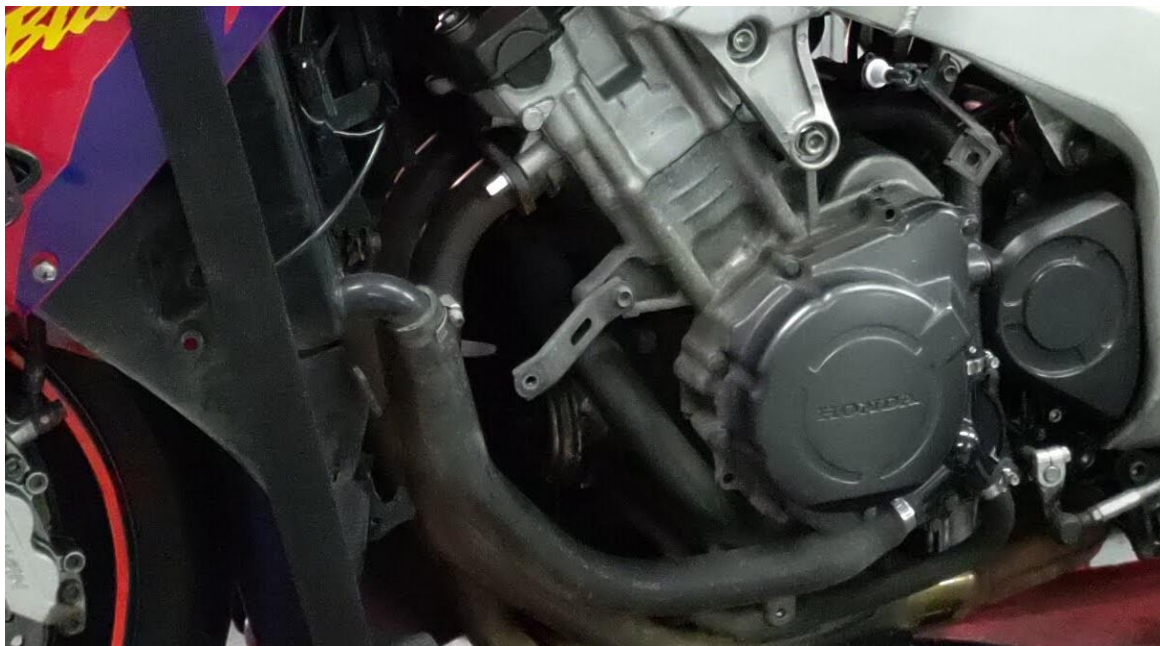
Lirut lasketaan ulos kuumasta koneesta. Oik. öljyn kohteita Hayabusassa.

- **Laske öljyt** ulos moottorin ollessa kuuma; pahimmat epäpuhtaudet valuvat parhaiten ulos kuumana. Muista kuitenkin kuuma öljy, pakosarja yms.
- **Täytä uusi öljynsuodatin** jo kourassa, muuten moottori käy ilman öljyä sen aikaa, että suodatin kastuu.
- **O-rengas.** Pyyhkäise suodattimen tiivisterenkaaseen kunnolla öljyä ja kiristä se pelkästään käsin, mutta kunnolla. Muuten sen kanssa saa miettiä hartaita seuraavalla irroituskerralla.

Hondan osalta on tunnettu ominaisuus, että jokunen malli pitävää nakuttavaa ääntä nokkaketjun kiristimen hiipuessä. Ominaisuutta on mietitty ja tutkittu monessa kahvipöydässä. Harri Kuuttila neuvoo käyttämään mineraaliöljyä. Täyssynteettiset öljyt ovat liian notkeita ja aiheuttavat kiristäjän ennenaikaisen kulumisen. Tässäkin siis pätee ohje käyttää tarpeeksi hyvää öljyä, mutta ei ”liian hyvää”.

Jäähdytinnesteet

Pyörän jäähdytysnesteet tulee uusia aika ajoin muutamasta syystä. Mikäli et aja paljon, pari vuotta on sopiva väli. Ajan myötä myös jäähdytysneste kerää itseensä epäpuhtauksia. Lämpötilanvaihtelut ja eri materiaalit kuten teräs, rauta, alumiini muovi ja kumi saattavat ajan myötä nesteet vaihtokuntoon.



Vesiletkuja on hyvä puristella nesteitä täyttäessä.

Nestejäähdytteinen moottori mahdollistaa suuremmat tehot, mutta vaatii vastineeksi hieman huomiota. Huonot nesteet eivät jäähdytä yhtä hyvin kuin uudet, lämmönsiirtokyky huononee. Tämä voi johtua myös vanhojen nesteiden aiheuttamasta korroosiosta. Jäähdytyskanavat saattavat hapettua tai oireilla muuten. On järjestelmistä tavattu myös nöyhtää nesteen seasta ja sekään ei virtaa aivan parhaalla tavalla.

Pyörässä on termostaattiventtiili, joka säätelee jäähdyttimelle menevää nestettä. Tämä saattaa jumia, mikäli nesteet ovat vanhoja. Ehkä arkisimpana murheena neste saattaa pahimmillaan jäätyä ja särkeä paikkoja. Perinteinen glykoli-vesi-sekoitussuhde on 50/50. Liika pakkasneste ei ole hyvä sekään. Nesteitä on useaa tyyppiä. Honda syö vihreää. Mikäli pyörässäsi on jotain muuta väriä, ota selvää mitä siihen voi sekoittaa. Ylipäätään selvitä minkälaista nestettä pyörään tulee laittaa. Punaiset ja pinkit nesteet ovat VAG-konsernin G12, G13 yms harvinaisempia tyyppisiä. Tärkeintä kuitenkin on, että neste sopii alumiinisille moottoreille.

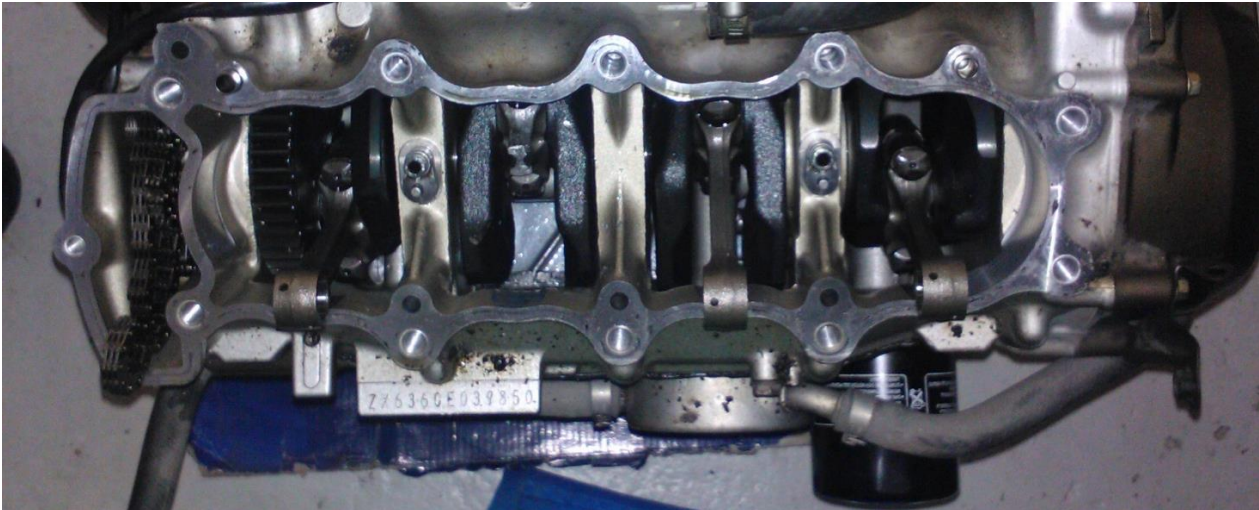
Nestettä täyttäessä tarvitaan hieman kärsivällisyyttä. Hidas kaataminen, jäähdyttimen vesiletkujen puristelu, ilmausruuvien löytäminen ja käyttäminen. Pyörän pitää käydä lämpimäksi, jotta termostaatti aukeaa. Vasta tällöin saadaan tarpeellinen määrä täytettyä. Auttaa, jos saat etukäteen selville paljonko nestettä järjestelmään pitäisi mennä. Huonosti ilmattu järjestelmä ei jäähdytä; flekti huutaa ja moottori voi ylikuumentua.

Venttiilikoneistot

Moottoripyörät ovat korkeavirtteisiä laitteita ja keveys on tärkeää. Tämä näkyy venttiilikoneistojen suunnittelussa. Yleisesti ottaen venttiilivälkyksiä tulee tarkastaa aika ajoin. Mikäli välkykset ovat liian pienet, venttiili ”kantaa”. Se ei sulkeudu kunnolla ja paineistetut kaasut pääsevät ohivuotona venttiililautasen välistä tekemään tuhojansa imu- tai pakopuolella. Pidemmän päälle tällainen polttaa osia pilalle. Liian suuri välys puolestaan tarkoittaa pienempää venttiilin nostoa; paljonko venttiili työntyy auki. Kaasujen virtaus on liian pientä ja hyötysuhde kärsii, eli tehoa tulee vähemmän venttiilin työnnelessä vajaanmittaa.

Venttiilivälysten tarkastusväli riippuu käytetystä tekniikasta. Ruuvisäätöinen venttiilikoneisto vaatii tiheää tarkastus- ja säätöväliä, esim. 24tkm.

Palasäätöinen venttiilikoneisto omaa pitkän tarkastusvälin (esim. 42tkm) ja mikäli öljyt olivat vaihdettu ajallaan, säätötarve on normaalitilanteissa olematon. Erikoisuuksista mainittakoon Ducatin käyttämä pakko-ohjattu venttiilikoneisto. Siinä jousi ei sulje venttiiliä kuten yleensä, vaan vivusto sekä työntää venttiilit auki, että vetää ne kiinni. Tämän hihnavetoisen virityksen säätöväli on puolestaan todella tiheä. Autoissa puolestaan on jo pitkään ollut käytössä hydraulinen venttiilikoneisto, jossa öljynpaine poistaa säätötarpeen, mutta autojen kierrosluvut, moottorin paino ja öljynvaihtovälit ovat jotain aivan muuta kuin tässä, usein aika korkeavirtteisessä harrastuksessa.



Kawasakin moottori toimittaa räjähtävää voimaa yläkierroksilla. Kuvassa kadonneiden #3-sylinterin männän ja venttiileiden metsästys. Niitä oli löytynyt puoli pahvimukillista.

Ruuvisäätö on nimensä mukainen. Rakenne on vanhempi ja sen ansiosta erittäin helppo säädettävä, jos vain työkalut ylipäättänsä kädessä pysyvät.

Koska tämä on niin mukava homma tehdä, se pitää tehdä aika usein. Nokka-akseli painaa sylintereiden venttiilejä auki järjestyksessä 1-3-4-2. Kaikkien venttiileiden välissä on auki ruuvattava mutteri ja esim. ruuvarin hahlo. Näitä pyörittelemällä ”klappi” saadaan määrämittaan, kunhan välissä on oikean kokoinen liuskamitta. Liuskamitta on kasa eripaksuisia metallilevyjä, joista valitaan oikea koko valmistajan ohjeen mukaisesti. Välin pitää olla napakka; ei löysä eikä liian tiukka.

Palasäätö on myös nimensä mukainen. Mittaaminen tehdään samalla tavalla liuskamitalla valmistajan ohjearvoja seuraamalla. Säätötarve on yleensä minimaalinen tai olematon. Mikäli paria venttiiliä kuitenkin pitää säätää, tämä tehdään irroittamalla nokka-akseli ja vaihtamalla venttiilikupin alla lymyilevä säätöpala. Säätöpala on tietyn paksuinen metallipastilli ja niitä saa eri paksuuksina. Oikein ovela kaveri mittaa kaikki välykset ja vaihtaa paloja sylintereiden kesken siten, että parhaimmillaan kaikki välykset ovat rajatoleranssien sisällä, mutta yhtään palaa ei tarvitse käydä ostamassa. Palat sinänsä ovat kyllä siedettävissä hinnoissa, koska niitä uusitaan yleensä korkeintaan pari kpl kerrallaan.

Nokka-akseleiden irroittelussa ja kiristämisessä on omia niksejään. Homma on varsin tehtävissä tee-se-itse-miehelle (tai -naiselle), jos olet huolellinen. Momenttiavain, oikea pulttien avaamis- ja kiristysjärjestys, venymäpulttien uusiminen, nokka-akseleiden ajoituksesta huolehtiminen. Tällaiset asiat tulevat tutuiksi kotimekaanikolle. Jos sinulla ei ole aikaa, kykyä tai kärsivällisyyttä, kannattaa teettää tämä työ korjaamossa, sillä virheellinen säätö voi pahimmillaan aiheuttaa vaurioita. Korjaamo tehnee säädöt parissa-kolmessa tunnissa. Harkitseva opetteli viettää asian parissa viikonlopun. Useasti palasäätöä ei kuitenkaan tarvitse säätää, ainoastaan tarkistaa ja todeta. Tarkistus on aika nopeasti tehty ja se on myös helppoa sekä opettavaista. Kerholta saa jälleen myös tähän asiaan neuvoja.



Yamahan venttiilitarkistus, nokkaketjun vaihto ja muuta pientä.

Öljynvaihto on erittäin tärkeää. 4-tahtimoottorissa venttiilikoneisto on verrattain monimutkainen ja raskas ”perässä vedettävä”. Kampiakselin tehosta menee huomattava osa tämän systeemin liikutteluun. Etujakin toki on ja siksi tähän on aikanaan päädytty. Tästä raskaudesta johtuen vanhat öljyt aiheuttavat tarpeetonta kulumista ja se puolestaan aiheuttaa kulkupuolen vähenemistä. Sylinterien väljyys aiheuttaa suoraa tehohäviötä ja venttiilikoneisto välillistä. Nokkaketju ohjaa nokka-akseleita, nokka-akselit ohjaavat venttiileitä. Venttiilit ohjaavat palokaasuja sisään ja ulos. Vanhat öljyt ja yleinen kaltoinkohtelu saavat ketjun venymään ja nokka-akselit kulumaan. Eli venttiilien ajoitus muuttuu myöhäiseksi ja venttiilien nosto pienenee samalla kun välykset kasvavat. Ketjunkiristin saattaa mahdollistaa ketjun hakkaamisen sylinteriryhmään, joka lisää venymistä ja kulumista. Eli vaihtakaa öljyt mieluiten liian usein, kuin ei koskaan. Se on halvinta koneremonttia.

Jos moottorisi naksuttaa tai naputtaa, tutki seuraavat:

- Vaihda öljyt
- Tasainen kolina on todennäköisesti kulunut nokkaketjun kiristin, ja/tai - ketju. Useimmiten ketjun kiristimen vaihtaminen auttaa. Elämää nähneissä tapauksissa nokkaketjun ja kenties ketjun ohjurimuovien uusiminen voi tulla ajankohtaiseksi.
- Satunnainen napsutus, naps, napsnaps on varmempi merkki venttiilisäädön tarpeesta.

Yleistä remonteista

Huoltojen ja remonttien tekeminen, vaikkapa moottoripyörille, on parhaimmillaan hauskaa. Se on opettavaista ja joidenkin mielestä jopa mielenkiintoista. Ennenkaikkea se tarjoaa pienen henkireijän arjesta. Oma pieni puuhatuokio, suhteellisen yksinkertaisia vempeleitä ihmetellessä. Pienillä kotiläksyjen ennakoon lukemisilla hommasta saa paljon irti. Ajankäyttö on sekä mielekästä, että tehokasta. Nykyisin kaikilla on netti ja sieltä on saatavilla käytännössä kaikkien pyörien korjaamokäsikirjat. Näitä huolellisesti ja kärsivällisesti lukemalla myös vähän yksinkertaisempi osaa tehdä melkeinpä koneremontin. Kerholaisissa löytyy eri alojen ammattilaisia ja heiltäkin saa hyviä neuvoja mikäli tilanne vaatii. Kerhoiltoina rempatessa neuvoja saa kyllä ihan pyytämättäkin, vähintään riittävästi. Hyvänä puolena tästä voi huomata ihmisten yhteisen harrastuksen ja intohimon. Moottoripyöriin suhtaudutaan suurella sydämellä. Kaikilla ei tietenkään ole mielenkiintoa, teknistä orientoitumista, tai aikaa, tai muutoin mahdollisuutta huoltaa tai korjata itse. Eikä niin tarvitsekaan olla. Elämässä pitää pyrkiä tekemään asioita, jotka tekevät onnelliseksi ja viettää aikaansa tavalla, jonka kokee mielekkääksi. Jos pyörärempa ei kuulu siihen joukkoon, on tällä seudulla hyviä vaihtoehtoja pyörän korjauttamiseen liikkeessä.



Huoltoilta oli yleisömenestys; kesto ylittyi reilusti kokemuksia ja pientä sanailua vaihdellessa.

Kerhoillan tietoisuuden kävi pitämässä ammattikouluopettaja ja harrastuksen kautta Hondan virallisen huoltopisteen pitäjäksi päätenyt Harri Kuuttila. Kuten kaikissa asioissa, myös pyörähuolloissa ihmisillä on useita tapoja tehdä sama asia ja päätyä suunnilleen samaan lopputulokseen. Kuulimme kerhoillassa Harrin parhaita vinkkejä, muutaman kymmenen vuoden hondahuoltoihin perustuen. Kylärummun perusteella hänen huoltopistettään voinee lämpimästi suositella myös juuri Sinun pyöräsi huoltotarpeisiin. Harri Kuuttilan toimitilat sijaitsevat Isokyrössä. Kaikkien pyörien perushuollot onnistuvat, vaikka häntä Hondakuiskaajana pidetäänkin. Mikäli mielit saada pyöräsi keväthuoltoon hänen korjaamolleen, ole ajoissa liikkeellä, sillä hän on varsin suosittu mies. Hyvää kevään odotusta ja huoltointia!

Harrin yhteystiedot ovat:
Hondan valtuutettu huoltopiste
Tmi. Harri Kuuttila
Puh. 0400-865588
Harrinkuja 3
(Pohjankyröntie 85 kohdalla)
61500 Isokyrö
[http:// hondamp.suntuubi.com/](http://hondamp.suntuubi.com/)

Teksti: Juha Salmisto



Nuohous ja
Ilmastointi Tohtorit Oy

Tohtoritason ilmanvaihdon puhdistusta, säätöä ja huoltoa sekä saneerausta.



Kiffel

Enemmän aikaa harrastukselle

Kiffel ei (ainakaan vielä) siivoa autotalleja.
Mutta niin kauan kuin pidämme muun kotisi näin nättinä, sinulle jää
enemmän aikaa talissa touhuamiselle.

Tutustu siivouspalveluihimme ja varaa ilmainen tapaamiskäynti!

Soita **044 986 9521**

Lähetä WhatsApp **044 986 9521**

Mailaa **info@kiffel.fi**

www.kiffel.fi

Läh. Waasa MC ry.
Heikki Jaurakkajärvi
Frilundintie 2
65170 Vaasa