

MADAMIN MATKASSA

Osa 1: **Ensimmäinen ajokausi Manet S100-skootterin seurassa****Motoristin (kirjoittajan) historiaa 1965 alkaen**

Elettiin vuotta 1965 ja olin ollut ensimmäistä kertaa kesätöissä. Rahaa oli kertynyt lompakkoon sen verran, että saatoin suunnitella moottoriajoneuvon hankkimista; 16-vuoden ikäisellä kevytmoottoripyörä oli mielessä oletusarvona. Isänikin innostui ajatuksesta ja lopputulema oli käytetyn Jawa-pikkuskootterin hankinta Tampereen Helkaman valikoimista. Tuo Jawa oli 50-kuutioinen, tyyppiä 555 ja valmistusvuodeltaan 1959; maksoin siitä 320 mk sen ajan rahaa. Helkaman pihalla oli myös muutama Manet-skootteri; yli 75 kg paino esti Manetin rekisteröinnin ”kevariksi” ja koska budjetissakaan ei ollut riittävästi joustovaraa, piti samantien unohtaa haave 100-kuutioisesta sähkökynnisteisestä ajoneuvosta. Järkeä ja rahan puute voittivat siis tällä kertaa ja sain näin käyttööni kotiovelta noutavan 50-kuutioisen ”koulukyydin”.

Japsipyörät rynnivät markkinoille voimalla. Oma hankintani vuonna 1968 oli Yamaha 80 kevari, pikku-Jawa meni vaihdossa hintaan 250 mk. Opiskeluaikana keväällä 1971 huomasin Oriveden Pyörän ikkunassa uuden CZ 125 Sport -moottoripyörän. Menin samantien sisälle kauppaan tutkimaan ajokkia, joka antoi itsestään varsin jämäkän vaikutelman, vaikka olikin vain ”piikki”. Kun sattumalta paikalla ollut paikkakuntalainen kilpamotoristi (Timo Vainio) innostui kehumään CZ-moottoripyörää, päätin tulla muutaman päivän päästä hieromaan kauppoja. Jammu meni vaihdossa ja olin siten jo toista kertaa tsekki-moton omistajana. ”Oikealla” moottoripyörällä ajomatkat venyivät jo hieman pidemmiksi kuin kevarilla; siskon kanssa käytiin kaksipäällä kesän 1971 Ruisrokissa. Pari vuotta myöhemmin Tampereen Hankkijan ikkunassa sattui silmiini pari vuotta ajettu Suzuki T 250; kaupat syntyivät ja pääsin jo samana päivänä näyttämään Corolla-kuskeille, kuinka kaksitahtinen kiihtyy Pispalan rinnettä ylös sinisen savupilven saattamana. Nuoren miehen ”kuuma” veri alkoi pikkuhiljaa jäähtyä ja seuraava hankintani opiskelun päättyessä ja armeijan alkaessa vuonna 1975 oli uusi MZ 125 TS. Tuo ”Mitsi” palvelikin minua peräti 6 vuotta; Jäämerelläkin tuli käytyä pari kertaa. Heti perään tuli isovelji MZ 250, josta vuoden päästä kiinnostui eräs bemaaristi siinä määrin, että vaihdoimme ajokkeja – maksoin tietenkin sopivasti välirahaa. BMW R45:n omistajana pääsin sitten neljän vuoden ajan testaamaan keppivetoista nelitahtista matkajuhtaa. Kaksitahtisen imu oli kuitenkin kova; Helsingissä Jämerillä oli kaupan edellisen vuoden (1985) Suzuki RG 250 Gamma. Teimme vaihtokaupat varsin kohtuullisella välirahalla ja tuo jo toinen Suzukini parkui allani peräti 12 vuotta ja 45000 km. Yhteinen matkamme päättyi elokuussa 1998 Askolan ja Mäntsälän rajalle; toisesta sylinteristä katosi puristukset (männänrenkaiden menoa siis) ja ”Susna” muuttui samantien yksipytyiseksi. Moottorin remontointi kerrostaloasunnossa ei tullut kuuloon ja kun silloinen naapuri teki tarjouksen, josta ei voinut kieltäytyä, siirtyi Susna muodolliseen hintaan uudelle remontit osaavalle omistajalle – ja hyvä näin, vaikka ymmärsinkin, että moottoripyörän puute on pahempi juttu vasta nipin- napin 5-kymppiselle miehelle 33 motoilla ajatun vuoden jälkeen. .

”Madam” Manet astuu kuvaan

Kesällä 2011 tulin elämässäni uuteen vaiheeseen, eli eläke häämötti jo lähituntumassa. Tuttavat olivat jo parin vuoden aikana kyselleet, että hankinko vielä motskarin. Vastasin puolileikkilläni, että jos löytyy sopiva 50-luvun Jawa kalanpyrstönmuotoisilla äänenvaimentimilla, niin voisin hyvinkin harkita, jos rahat riittävät. Selailin netissä myytäviä motoja alkukesän 2011, paria museoikäistä kävin katsomassakin. Heinäkuussa kohdalle osui sitten Manet S100 -skootteri vuodelta 1967. Otin yhteyttä myyjään sillä seurauksella, että teimme kaupat noin viikkoa myöhemmin. Toki ajoin muutaman sadan metrin koeajon ennen päätöstä. Kiinnitin heti huomioni muutamaan seikkaan:

Koneen käyntiäni toi mieleen satapiikin CZ:n; myyjän kanssa olimme yhtä mieltä siitä, että tuo ominaisuus periytyy yhteisestä valmistusmaasta. Kytkin ei irrottanut kunnolla ja vapaa löytyi vain ajokin vielä liikkussa; myyjä katsoi, että nuo ovat ”ominaisuuksia”, eivät vikoja sinänsä, toinen äärimmäisyys olisi kytkimen luistaminen ajossa, ja sitä hän ei kukaan halua. Kolmas minulle mielteitä aiheuttanut asia oli sähköstartin toiminta: Moottorin ns. ”Dynostart” käynnistettiin kääntämällä virta-avainta myötöpäivään asentoon ”1”, eli asentoon, jossa parkkivalo ja takavalot syttyvät. Sähkömiehenä päätelin, että tuollaisella virtalukon konfiguroinnilla starttirele jää vetäneeksi ajon ajaksi, siis myös ajovaloilla avaimen asennossa ”2” (!). Koska laite oli (myyjän mukaan) toiminut noilla asetuksilla viimeiset 10 vuotta, eli edellisen ”käyttöentisöinnin” päättymisestä, en tuossa vaiheessa takertunut asiaan sen enempää, laitoin sen kuitenkin korvani taakse. Dynostart sinänsä on varsin näppärä keksintö, jossa sama laite hoitaa sekä starttimoottorin että laturin virkaa – tuollaisia neroleimauksia ovat aikoinaan 50-60-luvuilla saaneet keskieurooppalaiset sähköinsinööri-kollegani! Kaupan mukana sain pinon käytettyjä Manetin varaosia: mm. lähes täydellisen varamoottorin, varatankkiasenolla varustetun polttoainetankin, yhden osittain ruostuneen pyörän vanteen ja joitain pikkuosia sieltä täältä.

Heti ensimmäisenä päivänä irroitin moottoria peittävän ison kopan, johon on kiinnitetty mm. polttoainesäiliö ja peräpään valot, ml. vilkut. Ensimmäisenä säädin varovasti kytkinvaijeria hieman kireämmäksi, siis jotta kytkin irrottaisi paremmin. Tarkistin myös vaihteiston öljymäärän (0,35 L, SAE 50). Irroitin sytytystulpan tarkistaakseni, miltä se näyttää; näytti ihan kelvolliselta ja aloin kiertämään sitä takaisin pakoilleen, vaan eipä ottanut kierteelle, ei sitten millään! Jokainen moottoreiden kanssa pelannut tietää, mitä tuo tarkoittaa: kierre oli ns. ”paska”, eli tulppa oli jossain vaiheessa kierretty väärälle kierteelle ainakin jonkinasteista väkivaltaa käyttäen. Onneksi muistin varaosapaketissa olleen sylinterin kannen; se oli nyt tosi tarpeeseen ja heti eka päivänä. Tarkistin myös katkojan kärkivälin, se oli ok (0,4mm). Seuraavana päivänä pesin ajokin vedellä, jossa oli vaha mukana. Tarkistin ketjujen kireyden ja rasvasin ne koko matkalta; Manetissa on hyvin peittävä metallinen ketjusuoja, joten tällä voimansiirron viimeisellä lenkillä ei pitäisi olla hädän päivää – ns. O-rengasketjujen käyttö asianmukaisen ketjusuojan sijasta on kyllä mielestäni suunnittelijan ”tyhmyyden” avointa myöntämistä. Kolmantena aamuna oli tarkoitus käydä lyhyellä koeajolla ja tankkaamassa. Totesin, että akku tuskin jaksoi pyörittää moottoria. Jännitemittaus kertoi akun jännitteen olevan nippa-nappa 12V, joten laitoin akut lataukseen ja samalla lisäsin akkuvettä ylärajaan asti – oli kyllä syytäkin. 6 tunnin latauksen jälkeen jännite oli noussut 13V tuntumaan, joten asensin akkupaketin (2 x 6V / 10Ah akkua) paikoilleen. Oli ilmeistä, että akkua ei kevätkesällä oltu latailtu paljoakaan, olihan edellinen omistaja omien sanojensa mukaan ajanut vain lyhyitä koeajoja. Huoltoasemalla sain tankkiin sopimaan 3 litraa 98 oktaanista ja 4% mukaan Teboilin 2T-öljyä; kaikenkaikkiaan tankin pitäisi vetää n. 8 litraa.

Seuraavina päivinä laitoin astinlautoihin kumimatot maalipintojen suojaksi. Itse asiassa matto koostuu kolmesta pari senttiä leveästä kumisuikaleesta, joiden materiaalin hankin Etolasta. Niiden kiinnitys astinlautoihin on sitten oma lukunsa – lopputuloshan on kuitenkin tärkein. Loppuviikosta ajelin muutaman 10-20km koelenkin Porvoon alueella. Moottori tuntui käyvän kohtalaisen hyvin ja vaihteetkin (4) sain jalkaharjoittelun myötä päälle, vapaan löytyminen tosin vaati ylimääräistä keskittymistä erityisesti risteyskiin tultaessa. Tasamaalla 60-70km/h matkanopeus ei näyttänyt tuottavan ongelmia.

Mäntsälän matka

Koska mitään erityisiä ongelmia ei ilmennyt, päätin tehdä ensimmäisen pidemmän retken Manetilla: Luonnollinen kohde oli Orivesi, jossa sisarukseni ja äitini asuvat ja vaikuttavat, eikä isänikään (Vammalassa) oleskele kovin kaukana Tampereesta. Heinkuun lopun maanantaina sitten pakkasin omat ja ”madamin” (työkaluja, öljyä) varusteet olkalaukkuun, reppuun ja pieniin sivulaukkuihin. Kaiken piti olla kunnossa, joten starttasin iltapäivällä matkaan. Heti alkumatkasta huomasin, että

takapään kuormaus tekee ohjauksen ajoittain levottomaksi ja ”vipottavaksi”, joten tiukka ote lyhyestä ohjaustangosta oli tarpeen. Matka sujuikin hyvin aina Askolan ohi, kunnes muutamaa kilometriä ennen Mäntsälän keskustaa moottori alkoi jarruttaa, teho putosi selvästi ja minun oli pakko ohjata kuormani lähimmälle bussipysäkille, jossa kone jäi puksuttamaan tyhjäkynnille. ”Madam” ei nyt selvästikään reagoinut kaasun kiertoa juuri mitenkään, joten sammutin moottorin ja irroitin PAL-sytytystulpan; se oli jotensakin ”mustanpuhuva”, joten asensin tilalle varatulpan (Bosch) ja käynnistin moottorin, joka nyt tuntui ottavan kierroksia. Samalla huomasin, että rekisterikilpi oli melkein irronnut tärinästä, se roikkui enää vain yhden ruuvin varassa; ensiapuna käytin rekkarin kiinnitykseen narunpätkää. Lähdin siis taas liikkeelle. Pääsin ehkä kilometrin eteenpäin, kun moottori alkoi taas jarruttaa. Annoin koneen jäähtyä muutaman minuutin ja ajelin sen jälkeen hiljaa nykien Mäntsälän keskustaan. Sieltä löytyi kyselemällä moto-liike, josta löytyi kelvolliselta tuntuva NGK:n sytytystulppa BR7 HS – epäilin siis edelleenkin käyttäneeni väärän lämpöarvon omaavaa Boschin tulppaa, olihan sää varsin lämmin (+28 astetta). Ei tuottanut tämä kolmaskaan tulppa haluttua tulosta. Käännyin suosiolla takaisin Porvoon suuntaan muutaman kilometrin kerralla edeten. Matkalta soitin veljelleni Orivedelle, kerroin tilanteen ja sanoin tulevani seuraavana päivänä junalla. Soitin myös Manetin edelliselle omistajalle ja kysyin, onko hänellä kokemusta ”madamin” moisesta käytöksestä; ei ollut hänelläkään tietoa asiasta, joten olin tämän asian kanssa nyt täysin omillani. Vanhasta muistista tosin ponnahti ajatus, että viallinen sytytyskondensaattori voisi antaa tuollaiset oireet, eli käy tyhjäkäntiä, mutta ei ota kierroksia (!?). Oli miten oli, nyt ajoin aina pienen pätkän eteenpäin ja talutin sitten ajokiani jonkin matkaa tien reunaa pitkin Porvoota kohti – sinne oli kuitenkin vielä yli 20km ! Askolan Monninkylässä oli onneksi huoltoaseman baari, josta sain janooni pari pulloa virvoitusjuomaa - repussa olleet sinänsä viisaasti jemmaamani vesivarastot olivat hupenneet helteessä jo aikaisemmin. Mutta sitten tuli onni onnettomuuteen: Jatkoin Monninkylästä matkaani ajaen /talutellen. Ilta alkoi jo hämärtää, kun takaani tuli jenkkipaku, joka pysähtyi taakseni. Autosta nousi noin nelikymppinen kaveri, joka ensimmäiseksi kysyi: ”Mikä vuosimalli, mihin olet menossa?”. Vastasin tietenkin asianmukaisesti, minkä jälkeen hän sanoi itse omistaneensa mm. 50-luvun Jawoja ja ehdotti heti perään, että nostetaan Manet pakun tavaratilaan siellä olevien maalipurkkien viereen. Menin itse istumaan sivutukeensa nojaavan ”madamin” viereen ja pidin ”häntä” samalla ohjaustangosta kiinni jäljellä olevan n. 15km matkan kotipihalleni Porvooseen. Perillä kaivoin kiitollisena lompakostani kaiken siellä olevan käteisen (15 Eur) ja annoin sen auttajalleni, jonka nimeä en tosin vieläkään tiedä – joka tapauksessa hän on hieno kaveri kaikilla mittareilla ! Seuraavana päivänä matkasin viikoksi Orivedelle, siis junalla vastoin alkuperäistä suunnitelmaani. Veljeni kanssa pohdimme Manetin oireita ja niiden mahdollisia syitä. Itse pidin edelleen kiinni ”sytytyskonkka”-hypoteesistani, vaikka yksi ja toinen oli sitä mieltä, että ”kaasari” se sen täytyy olla. Ostin sitten Oriveden Pyörästä Pappa-Tunturin konkan 5 Eurolla. Jo nuoruudesta tuntemani Tunturi-kauppias vahvisti epäilyni: ”Kyllä se on konkka, jonka tuolla tavalla temppuilee.” Nyt kun oli useita päiviä aikaa ilman muita kiireitä, tilasin Stormilta kotiosoitteeseeni kaiken varalta 12V sytytyspuolan, pari vilkun polttimoa ja 14 tuuman sisärenkaan.

Veteraani-ajoneuvojen näytösajo Porvoossa

Porvooseen palattuani vaihdoin Manetiin uuden ”konkan”; päädyin tässä vaiheessa kiinnittämään sen (väliaikaisesti) letkunkiristimellä. Koekäyttö kertoi heti, että kone otti normaalisti kierroksia heti kylmänä, eli konkan vaihto tuntui enemmän kuin perustellulta operaatiolta madamin vaivoihin. Luin saattumalta Uusimaa-lehdestä, että Autohistoriallinen Seura järjestää 6.8.2011 Porvoossa näytösajon museoajoneuvoille. Seuran aktivisti vahvisti, että kyllä Manetin kaltainen esiintyjä on tervetullut joukkoon. Madam sai uutta vahaa kylkiinsä ja tuoretta bensiiniä tankkiinsa; nyt piti olla nättinä vanhojen Jaguarien ja Fordien seurassa – tässä suhteessa madam pani kyllä parastaan. Porvoon jokirannassa viisikymppinen rouva katsoi madamia ja totesi: ”Hän on ihana.” Perään tuli toinen hieman nuorempi naishenkilö antaen kommenttinaan: ”Se on totanoin hieno, oookkonää itte laittanu sen ?” Itse näytösajon aikana satoi koko ajan, eli motojen ja avoautojen kuskit olivat

tasaisen kosteita kolmen vartin ajon jälkeen. Tuollaisissa veteraanien tilaisuuksissa säävaraus on kyllä lyhyt ja selkeä: ”Sateen sattuessa tilaisuus pidetään sateessa.” Itse en ollut kyllä moksiskaan moisesta, sainhan ensimmäistä kertaa 13 vuoteen ajaa motolla sateessa – juuri näinhän se motoristin perinteinen kesäloma toimii.

Uusi yritys pohjoiseen ”madamin” kanssa

Tyhjensin polttoainesäiliön siinä toivossa, että siellä piilevä ”moska” poistuisi potentiaalisten ongelmien aiheuttajien luettelosta. Samasta syystä avasin kaasuttimen ja tyhjensin kohokammion hiekasta yms. Minulla oli nyt mielestäni kaikki syyt lähteä optimistisesti suunnittelemaan seuraavaa matkaa sukulaisten pariin. Uusi reittini kiertäisi 13 vuoden aikana kohtalokkaaksi osoittautuneen Mäntsälän rajan kaukaa ja kovaa 60-70km/h vauhdilla ajaen. Tarkoitus oli siten edetä Keravan ja Tuusulan kautta Lopelle ja sieltä edelleen isäni asuinpaikkaan Vammalaan. Sieltä matka jatkuisi Oriveden sukulaisiin. Uusi startti oli 15. elokuuta; mukaan matkaan otin varoiksi uuden Stormin sytytyspuolan ja sisärenkaan. Ensimmäiset 100km menivät hyvin ja ehdin Lopen maisemiin parissa tunnissa yhtäjaksoisesti ajaen. Lopella pysähdyin st1- huoltamolle tankkaamaan madamin ja itseni loppumatkaa (120km) ajatellen, samalla ostin illan isäntäväelle tuliaisiksi kahvipaketin ja keksejä. Kolmen vartin seisokin jälkeen jatkoimme matkaa täysillä tankeilla. Ensimmäisen pitkän alamäen jälkeen seurasi pitkä nousu, jonka puolivälissä kone alkoi (taas kerran) jarruttaa. Ja ei sitten muuta kuin kurvaten lähimmälle bussipysäkille ihmettelemään tuon mystisen ja sitkeän ilmiön syyt. Sytytystulpan irroitus ei paljastanut mitään erityistä, joten starttasin koneen ja jatkoin matkaa kunnes kone alkoi taas ”örveltää” kohti tyhjäkäyntiä. Poikkesin jo yhdessä maalaistalossa kyselemässä mahdollisia bussivuoroja Urjalaan ja Vammalaan. Muutamaan tuntiin ei ollut tulossa yhtään bussia, mutta muutaman kilometrin päässä Urjalan asemalla olisi kauppa ruokatarpeiden oston, joten ajoin taas pätkän eteenpäin. Poikkesin Siwassa täydentämässä eväsvarastoani, jota olin jo pitkän iltapäivän aikana ehtinyt hyödyntämään. Syötyäni Siwan pihassa muutaman karjanpiirakan ja huuhdottuani ne kokiksen kera alas jatkoin taas eteenpäin. Seuraavalla pakollisella pysähdyspaikalla, avasin moottoritalon tarkastusluukun ja tunnustelin sytytyskondensaattoria; se tuntui liikkuvan yllättävän herkästi, mikä pisti miettimään letkunkiristimellä tehdyn kiinnityksen luotettavuutta; entä jos konkan maakontakti onkin heikko? Samalla kännykkäni soi; illan emäntä eli isän uusi vaimo kyseli, missä minä viivyn ja koska tulen, hänellä olisi jo ruoka kypsymässä. Kuvasin tilanteen niin lyhyesti kuin pystyin ja lupasin tehdä parhaani. Mietin vielä kerran mielessäni, ehdinkö isälle illaksi Illoon vai sukellanko Urjalan ”taikayöhön” Martti Innasen laulun sanoja mukailleen? Konkan heiluttelu (tai jokin muu?) ilmeisesti auttoi, koska Punkalaitumen ja Vammalan Illon välisen 15km pätkän etenimme vauhdilla yhtä soittoa. Perillä isän luona olin klo 18 aikoihin, joten olin ollut liikkeellä kaikkiaan 9 tuntia edetäkseni 220 km matkan!

Seuraavana aamuna poistin Manetista moottorin kopan kokonaan ja aloin tutkia konkan kiinnitystä; raaputin pois hapettumia ja kiinnitin letkunkiristimen uudelleen. Koeajolla pääsin noin kilometrin päähän kun vauhti alkoi taas hiipua. Tulkitsin tilanteen niin, että aamuinen hoito ei auttanut ja vika on edelleen siellä jossain. Soitin veljelleni ja sanoin tulevani iltapäivällä Orivedelle ilman ”madamin” seuraa, hän sai nyt jäädä isän autotalliin mietiskelemään tekosiaan. Keräilimme veljen kanssa pari päivää työkaluja ja tarvikkeita sillä ajatuksella, että ”palautamme madamin järjestykseen miehissä ja yhteisvoimin”. Perjantaina sitten menimme Vammalaan veljen autolla. Vaihdoin varmuuden vuoksi vanhan 60-lukuisen sytytyspuolan tilalle Stormilta hankitun korvaavan tuotteen, vaihdoin vielä konkankin taas kerran uuteen ja kiinnitin sen tällä kertaa luotettavan oloisesti. Koeajolla Manet eteni parisataa metriä ja sammui sitten kokonaan aivan kuin bensan puutteeseen, ei siis jäänyt edes tyhjäkäynnille puksuttumaan, kuten tähän asti - todella mystistä!? Eivät siis auttaneet veljesten yhteiset lääkkeet ”madamin” vaivoihin. Palasimme Orivedelle tyhjin käsin. Sovimme kuitenkin, että veljeni yrittää lainata pakettiautoa, jolla voisi noutaa ongelmapotilaan Orivedelle veljeni autotalliin runsaan työkaluvalikoiman ääreen. Itse jouduin palaamaan runsaaksi viikoksi Porvooseen. Veli soitti seuraavalla viikolla ja kertoi Manetin

olevan nyt hänen tallissaan, joten tutkimukset saattoivat jatkua.

”Madamin” ongelmat alkavat selvitä yksi kerrallaan

Manet oli Orivedellä päivän pari, kun veli kertoi minulle uutta yllättävää tietoa. Polttoainehanan purkaminen oli paljastanut mielenkiintoisen ja tärkeän yksityiskohdan: Tankin sisällä oleva metallinen pystysuora syöttöputki oli varsin pitkä ylettyen likimain tankin puoliväliin, ja koska tässä hanassa ei ollut lainkaan varatankkiasentoa (sen tiesinkin jo), loppui polttoaineen tulo kaasuttimeen jo puolen tankin kohdalla, eli tankin pohjalle jäi ”loukkuun” noin 4 litraa bensiiniä, mikä selitti moottorin täydellisen sammumisen! Veli ratkaisi asian katkaisemalla ko. metallisesta polttoaineputkesta 3 cm pätkän pois. Kone ei enää sammunut, mutta veto oli edelleen ajoittain laiskaa ja puhditonta; kone ei reagoinut kaasuun ylämäessä normaaliin tapaan. Palasin itse Orivedelle ja tutkin samantien asian, joka oli vaivannut mieltäni jo jonkin aikaa; avasin äänenvaimentajan nähdäkseni miten tukkoinen se olisi. Ja olihan siellä jonkin verran karstaa palaneena kiinni ja sitten joitain irrallisia karstan nokareita, jotka rapisivat pöntön sisällä. Teräsharjaa ja pöntön kolistelua käyttäen availin ilmeisen tukkoisia reittejä auki. Asensin takaisin kootun äänenvaimentimen paikoilleen ja käynnistin koneen. Ja katso, ääni oli nyt ”Jaacobin ääni”, eli terävä kaksitahtisen pauke ilman tukahtuneen oloista supsutusta. Koeajo vahvasti epäilyni; kone veti nyt voimalla ja tasaisesti koko kierroslukualueellaan ja kaikilla vaihteilla, jopa loivissa nousuissa sain nopeusmittarin pysymään 65-75 km/h lukemissa pitkiä matkoja – rekat pysyivät nyt siivosti takana ja ”madam” pääsi näyttämään niille perävaloan.

Kaikkia ”salaisuuden verhoja” ei oltu vieläkään avattu. Veli huomasi, parikin seikkaa: Sähköpääkeskuksen pohjalevyn ja akun maadoitetun +navan välillä olisi pitänyt olla maadoitusjohto. Olihan siellä jonkinlainen johto, mutta sen alapää roikkui jossain peltikoteloiden sisällä irrallaan, eli tuo maajohto piti uusia ja kiinnittää molemmista päistään ao. pisteisiin. Kerran palattuaan ajolenkiltä, Veli ei saanut moottoria enää pyörimään startin voimalla; akku oli päässyt purkautumaan (ajossa?) alle 12V jännitteeseen. Veli avasi relepaketin ja totesi starttireleen käämin olevan tulikuuma kaiken aikaa, takavirtarele ei toiminut lainkaan, eli akku saattoi purkautua generaattorin suuntaan, jos kone kävi hyvin pienillä kierroksilla taajama-ajossa. Myös jännitesäätörele oli pois pelistä, koska jatkuvasti ajon aikana päällä oleva starttirele pakkosyötti sekä starttivirran että latausvirran ohi releen normaalien säätöpiirien. Lataus toimi ikäänkuin on/off-periaatteella joko täysillä tai sitten akkua purkaen; hyvällä tuurilla oli selvitty näinkin pitkään ilman sähköpulaa tai startin käämin lopullista tuhoa! Rakensimme veljen kanssa virtalukosta erillisen starttinapin – siis kytkennältään vastaavan, joka oli käytössä Manetin ensimmäisissä vuosimalleissa 50-60-lukujen vaihteessa. Nyt starttirele ei roikkunut kaiken aikaa päällä ja latausrele pääsi nyt toimimaan normaalisti ilman ”pakkosyöttöä”. On ilmeistä, että em. maajohdon puute oli omiaan haittaamaan latauksen normaalia toimintaa sekä aiheuttamaan erilaisia tilapäisiä häiriöitä moottorin käyntiin; myös yhden mystisen ajovalojen katoamistempun laittaisin tuon puuttuvan maayhteyden piikkiin (?). Sähköpääkeskusta ”käyttöentisöitäessä” selvisi vielä yksi merkittävä seikka: Virtalukko oli jossain vaiheessa vaihdettu Boschin tekemään versioon, joka erosi alkuperäisestä PAL-lukosta juuri sen verran, että starttaus avainta vastapäivään kääntäen ei ollut enää mahdollista, niinpä starttitoiminto oli siirretty virtalukon asennossa ”1” tapahtuvaksi, samalla jouduttin väistämättä em. latauksen ”pakkosyöttöön” tunnetuin seurauksin. Toki jonkinlaisena puolustuksena voitaneen todeta, että ilmeisen ”karskina” laitteena (sietää starttimoottorina 300W tehon ja 28A virran hetkellisesti) dynostart mahdollisti tuollaisenkin poikkeusjärjestelyn käytön, tosin hyvään tuuriin luottaen ja riskien rajoja hiipoen.

Yhtenä pimeänä syysiltana testasin ajovalojen antamaa näkyvyyttä Oriveden kylätiellä. No etuvalot olivat teholtaan (35W) ja suuntaukseltaan sitä, mitä 60-luvulla pidettiin riittävänä tämän kokoluokan ajoneuvolle, eikä tähän ole paljon lisättävää tällä kertaa. Ajolenkiltä palatessani huomasin kuitenkin, että en saa ykköstä päälle, vaan vaihde jumittuu ykkösen ja kakkosen

välivapaalle. Pimeässä en kuitenkaan päässyt ongelmaa tutkimaan. Aamulla sitten työnsin Manetin ulos tallista ja päätin samalla testata etujarrun toimintaa painamalla etujarrun kahvan pohjaan voimalla; samassa kuului napsaus ja jarrukahva painui kiinni kaasukahvaan; eli lyhyesti sanottuna etujarrun vaijeri katkesi siten, että vaijerin kiinnitys yläpäässä petti. Koin samanlaisen tilanteen ison MZ:n kanssa Lapissa 1981; ratkaisin ongelman hankkimalla savukoskelaisesta motokaupasta sellaisen nippelin, johon vaijerin pää voitiin puristaa ruuvilla tiukasti kiinni. Päätin soveltaa samaa reseptiä nytkin ja hain paikalliselta korjaamolta tarvittavan nippelin. Olin jo edennyt operaatiossa melko pitkälle omin voimin, kun veli ilmestyi paikalle antamaan käytännön apua vaijerin käyttöentisöintiin.

Mutta edellisiltainen vaihteensiirto-ongelma oli edelleen ratkaisematta. Siispä purimme vaihteensiirtovipujen ympäriltä pois suojapeltejä siten että pääsimme näkemään, mikä siellä ahdisti. Ja löytyihän se syntipukki sieltä vipujen välistä: tuuman mittainen teräspultti, joka joskus kauan sitten oli pudonnut jostain sille kuulumattomaan paikkaan estämään vaihdevivuston normaaleja liikkeitä. Tuon ajoa estävän tunkeijan poisto palautti vaihteensiirron toiminnan normaaliksi.

Tämä kuulostaa jo sinänsä hyvältä. Käytännössä kuitenkin latausjännite jäi erityisesti ajovalojen kanssa alakanttiin ja latauksen merkkivalo syttyi tuon tuosta taajama-ajossa. Eli jokin releessä näytti rajoittavan latausjännitettä. Teoriassa releen ns. M-pisteen (siis se piste, jonka kautta syötetään magnetointivirtaa generaattoriin) pitäisi pikkukierroksilla olla ns. ”maissa”; näin ei mittaustemme mukaan kuitenkaan ollut, joten jossain oli huono tai löysä liitos. Veli otti relepaketin toistamiseen irti ja tutki sen rakennetta yksityiskohtaisesti hyvässä valossa. Ja löytyihän sieltä lopulta vikapaikka; yksi tinaliitos oli murtunut vuosien saatossa ja tämä vika rajoitti virran kulkua. Veli korjasi tinaliitoksen ja vahvisti sitä vielä varmuuden vuoksi. Nyt latausjännitteet alkoivat näyttää ns. normaaleilta, eli olivat n. 13,5 V luokkaa (vastaa laturilleja releelle speksattua noin 60W hyötytehoa), eikä merkkivalo syttynyt enää joka risteyksessä ”häiriköimään”.

Tämä on siis tilanne tällä hetkellä, eli lokakuussa 2011 kun olemme veljesten voimin kelanneet Manetin mittariin noin 1200 ajokilometriä sitten edellisen omistajan, jonka jäljiltä mittarilukema oli noin 3200 km – ei siis kovin paljon. Kantapään kautta olemme oppineet, että tämän ikäisen (44 v.) ja useita omistajiakin nähneen ajopelin uumenissa piileviä saloja ei kyetä paljastamaan muutaman koelenkin tai edes useiden kuukausien ajon perusteella. 2,5 kk aikana selvitimme kymmenkunta vikatapausta, joista pahimmat voidaan luokitella ryhmään ”seitsemän kuoleman syntiä” kuuluviksi. Osa vioista (vaijereiden ja johtojen katkeamiset) on lähinnä ”normaalista kulumisesta” aiheutuneita ja siten helpommin anteeksi annettavia. Jatkossa näemme, miten ”madam” selviää talven yli kohti tulevana keväänä alkavan ajokauden haasteita.