

JIAOLin autoasentajan kolmivuotiseen kouluopetukseen kuului – luonnollisesti – ajokortti.

Ja se oli kuorma-auton ammattiajokortti. Joka ajatettiin koulun 2. luokalla, meille se oli 1967.

Jolloin olin vuotta liian nuori ammattiajokorttivaatimukseen.

Joten – hyvin järkevästi – ajokoulutukseni ja ajokorttikokeen; insinööriajon suorittamistani siirrettiin vuodella jotta olisin täyttänyt ikämäären, 20v.

Täytin 20 vuotta helmikuussa 1968.

Ja pääsin autokouluun loppukeväällä.

JIAO:lla oli ollut vanhempi Ford Thames kuorma-auto. Huomasin autopihalla oppilaiden vääntävän hampaat irtessa pyly irti penkistä sen rattia kääntäessään peruuttaen opetusvälinettä oppitunnin alussa oikeaan suuntaan kohti porttia.



Onneksi minulle tullessani ”ajokortti-ikäiseksi” kouluun hankittiin ja saatiin uusi kuorma-auto: FORD D-600 ”bulldog” tylppänokkainen vaalean siniharmainen koulutusajoneuvo. Jossa oli ”ohjauksen kevennin”.

Suurin osa luokkamme oppilaista sai ajokorttinsa jo vuotta aiemmin II-luokalla. Koska olivat joko täysi-ikäisiä tahi eräs joka oli siten ”alaikäinen” ettei olisi ehtinyt saavuttaa vaadittavaa 20 vuoden ikää ennen koulukurssimme loppumista.

Joten jäin ”odottamaan” korttiani 3-vuotisen koulutuksen viimeiselle keväälle 20-vuotissyntymäpäiväni jälkeen.

Olinhan jo lapsuudestani ”harjoitellut” kuinka poljetaan polkimia, kytkintä, jarrua ja kaasua joululahjaksi saamallani ratti-varressa-vieteripolkimet-H-kaava rattivaihdevipu-”simulaattorilla”.

Että olin opetellut oikeat liikkeet saadakseni auton liikkeelle.

Ja rempatessani autopurkamon (ns.”Mätäjärvi” Porvoo rautatieaseman veturitallin [vm.1905] ylämäessä) purkuajokkeja veivaten, polkien kuskin penkillä istuen...

WILSON ESIVALINTAVAIHTEISTO

JIAOL:n ammattikoulussa opin tietämään miten Wilson esivalintavaihteistoa olisi käyttää:

”lähdeettäessä painetaan kytkinpoljin alas ja siirretään pieni nuppimainen sähkövipukytkin 1 vaihdeasentoon ja nostetaan kytkin ’kuten tavallista’. Kun auto liikkuu niin voidaan; siirretään nuppivipukytkin jo valmiiksi 2 vaihdeasentoon ja sopivassa vaiheessa poljetaan kytkin pohjaan ja päästetään ylös. Samoin 2 -> 3 ja niin edelleen.

”Alaspäin vaihdettaessa siirretään nuppivipu 3 -> 2 ja halutessa vaihdon tapahtuvan poljetaan kytkinpoljin alas MUTTA lisätään kaasupolkimella kierroksia moottoriin ennenkuin nostetaan kytkinpoljin ylös jolloin on siten vaihdettu yksi vaihde alaspäin. Tai tarpeen mukaan vaikka 4 -> 1:selle.”



NORRGÅRD "hullu bussikuski" Leyland + Wilson esivalinta!

Ollessani 1966 ja 1967 kesinä Nesteellä ruotsalaisen Alukrom maalausfirman paikkamaalarina Nesteen tuotantolaitoksilla Sköldvikissä kujin Norrgårdin busseilla töihin ja takaisin.

Leyland-bussia ajoi eräs kuski jolla oli (unohtamani) pilkkanimi.

Hänen tyyliinsä kuului runtata vaihdevipua suruttomasti vaihteelta toiselle: liike nytkäytti matkustajaväkeä taakse vasten penkkejä ja alas vaihtaessaan koko kööri keikahti koomisesti etunojaan . . .

Eihän sitä auto, bussi, vaihteisto kestänyt. SE oli sen kuskin bussi joka yleensä oli – parhaassa tapauksessa – ajettu vinottain bussipysäkille rikkonaisena. Joskus ei päästy rullaamaan sinnekään asti vaan bussi jökötti keskellä aamu/iltaruuhkaa ajokaistalla

Ja todistin eräänä loskaisena aamuna käytävää eteen katsoen hetken ajoimme erään Volkkarin perässä Karlebykantenin notkelmassa kun kuski kyllästyi Volkkarikuskin – asialliseen – varovaisuuteen ja runttasi pientä vaihdetta Wilsoniin ja talle lattiaan – vasenta kaistaa. Jännityin huomatesani ettei tietä näkynyt eteen kuin läheiselle tien harjanteelle mutta niin kiidimme harjanteen yli loska kaarina lentäen Volkkarin ohi...

Ei sattunut onneksi ketään ollen tulossa vastaan... Volkkarista en tiedä...

Kyllä hänet sitten hyllytettiin... Loppukesästä 1967 en enää häntä nähnyt vielä vähemmän kuullut...

Mutta lie nesteläisten muistissa jokusen hyvän vuoden...

Olin suorittanut ajokorttiteorian muiden oppilaiden kera vuotta aiemmin ollen alaikäinen kuorma-auton ammattiajokortin suhteen.

Ainoa moka/virhe oli kysyttäessä ”..saako sillalle pysähtyä?” Vastasin väärin. Mielessäni ajattelin Porvoon (Vanhaa) Kuninkaan Siltaa...

AUTOKOULUSSA KUORMA-AUTOLLA

Olin pari metriä onnellinen päästessäni vihdoinkin oikeasti ja laillisesti autoa ajamaan.

Siinä oli kyllä ihan tavallinen 4-vaihteinen manuaalivaihdelaatikko.

Alku kyllä hiukan järkytti koska aloitin autoilu-urani peruuttamalla...

Nimittäin koulun kookkaan lyhyen örkkimäisen (lähes) eläkeikäisen autokoulunopettajan jättäessä autokoulukuorma-auton ajopihalle korjaamotallin ovien eteen keskelle asfalttipihaa ja kiivettyäni kuljettajan paikalle käski peruuttamaan takana kauempana olevasta peltiseppäosaston piha-aidan portista, että pääsisin keula (jota ei ollut → Bulldog-ohjaamo) edellä kääntymään jyrkästi kohti koulun verkkoaidan porttia josta maailmalle Mannilan tietä. Katsoessani ohjaamon takalasisista totesin, ettei leveä lava ikinä mahdu tuosta portista... No. Se oli optisen illusorinen oletama. Kun valutin FORDia hiljalleen takaperin niin joko lavaperä kutistui tai portti leveni nielemään kuorma-auton...

Siitä se lähti aivan kohtuullisesti.

Ajelimme opettajan kanssa Järvenpään ja Keravan pikkuteitä sekä ”Lahden pikatielläkin” noin +/- puolen tunnin ajo-opetusjaksoja.

Kaikki meni aika hyvin. Vain kerran oli tulla PIO, Pilot Inducted Oskillation. Eli – pehmeässä hiekkakohdassa – korjasin suuntaa; hiukan liikaa ja vastakorjasin, liikaa ja vasta.. ja liikaa... Jolloin opettaja tarttui sivusta rattiin pysäyttäen edestakaisen ratinkääntelyni. Tilanne ohi. Ajo jatkui. Hän ei sanonut mitään. Mutta opin...

Toinen vastaava tapahtui paljon myöhemmin moottoripyörälläni [ZD-263](#):lla kesällä 1972 Lapissa.

Homma alkoi sujumaan. Vaistosin opettajan olevan äänettä ilmeettä tyytyväinen ajosuorituksiini.

Joten olin valmis tulikokeeseen: ”InssiAjoon”, insinööriajokokeeseen.

Aamu taisi olla huhtikuisen kevät kolea.

Odotimme ajo-opettajan kanssa autoa – joka oli tietysti koko koulun kuljetuskäytössä.

Tulihan se viimein. Minulle oli varattu aika katsastuskonttorilta. Joka oli melkein koulun portin edessä.

Ajoin sinne kadun viereen.

Opettaja kävi ilmoittamassa ajokokelaan katsastustoimistoon ja palasi juttelemaan kanssani.

Hän viittasi olkamme yli toisella puolen astelevaan neitoseen. ”Onpa lyhyt roiskeläppä...” Minä – pikku pölkkyä – ryhdyin luettelemaan lakimääreitä kyseisestä varusteesta . . .

Toinen hänen ”juttunsa” oli kommentoida naista takaapäin: ”Onpas jäykkä taka-akseli...” Ihmettelin. En sanonut mitään. (lanteet eivät juuri keinuneet..)

Siinä istuimme hyvän aikaa odotellen. Kevät oli viileähkö... Sitten katsastuskonttorin ovi heilahti kadun toisella puolella ja herra insinööri harppoi vinottain yli kansio kinalossaan jolloin opettajani kampesi alas vaihtaen sanasen insinöörin kanssa joka nousi reippaasti penkille viereeni:

- ”Lähdetään” ..

No. Moottori virta-avaimesta käyntiin, lähti vähän huonosti.

Ykkönen ja kaasua; kytkintä ylös: liikkui mutta vaivalloisesti ollen sammumaisillaan . . . Joudin painamaan kytkimen uudestaan alas ja lipsuttamalla kaasupolkimella ylös-alas sain bensiiniä syötettyä kiihdytyspumpulla kurkusta alas ja alkoihan moottori elää jotenkin kuitenkin...

Huomasin silmäkulmasta inssin katsovan mietteliäästi ajokokeen suorittajaa...

Vyöryimme Mannilantietä ja hän viittoili risteyksissä ”oikeaan” Helsingintielle loivaan ylämäkeen rautatiesillan alitse josta ”tuonne vasempaan” ja laitoin taas vilkun.

Kartanontie oli loivaa hiekka-alamäkeä ja vaihdoin – kai kakkoselta kolmoselle – jolloin painaessani kytkimen moottori sammahti Se oli odotusseisonnassa jäähtynyt ettei jaksanut käydä sekuntiakaan tyhjäkäyntiä itsekseen.. Starttasin virta-avaimella ja matka jatkui – olin huomaavinani hänen rentoutuvan penkillä hiukan vinonojaan asennon kertoessa ”noh sujuuhan tuo...”.

Sitten alamäkeen Kartanontien risteyksen yli jolloin Inssi kehotti pysähtymään ja peruuttamaan oikealle jonkun pihan sisäänmenoon 90 asteen kulma. Vähän väpättäen kaasupolkimella pitäen moottorin käynnissä sain perutettua kaitaan väliin.

Jolloin herra Insinööri totesi lyhyesti:

- ”Ajetaan Konttorille” .

Ajoin Mannilantien Katsastuskonttorin eteen.

Hän lähti mennen toimistolleen. Odotin ja jännitin.... Hetken kuluttua opettaja vaappui kampesi itsensä ohjaamoon:

- ”Onneksi olkoon – pääsit läpi...”

Ajoin koulun pihalle ja kiittelin ukkoa.

Sitten alkoikin pitkä odotus.

Ennekuin vein paperit Porvoon Poliisilaitokselle (silloin torin vieressä Raatihuoneen Poliisikonttorille).

Ja sain ajokorttini ”Kuorma-auton Ammattiajokortti” 30.05.1968.

Muttei ollut ajokkia.

Timin kanssa kävimme sitten 1971 Helsingin Olympialaiturin moottoripyöränäyttelyssä jolloin siltä sekunnin seisomalta rakastuin:

KOLMISIIPISTEN VUOSI



KAWASAKI kysyy Sinulta, että viihdytkö vauhdissa, pidätkö linjakkaasta muotoilusta, haluatko ajaa tosi koreasti ja kokea aivan uudenlaisen ajonautinnon ja lisäksi, että voit valita minkä tahansa "kolmisiipisen" ja valintasi on aina onnistunut — ajat luokkasi nopeimmalla pyörällä.

MACH IV-750-H2
74 hv
0—400 m: 12,0 s
yli 200 km/h
ovh. n. mk 7 200,—



MACH III-500-H1
60 hv
0—400 m: 12,4 s
n. 200 km/h
ovh. n. mk 6 300,—



MACH II-350-S2
45 hv
0—400 m: 13,6 s
n. 180 km/h
n. mk 4 950,—

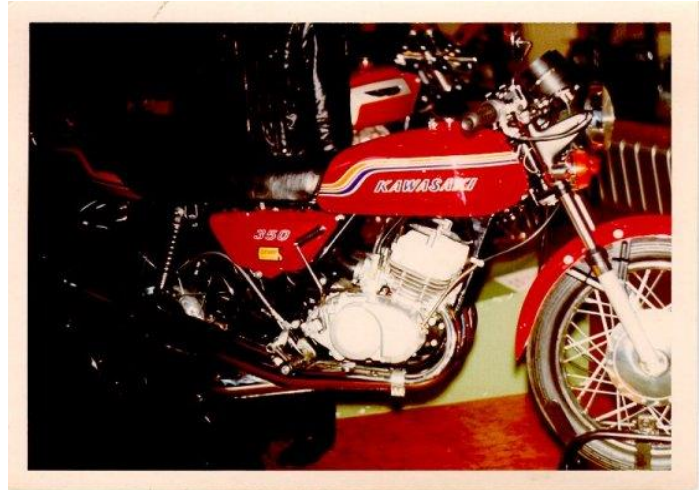


MACH I-250-S1
32 hv
0—400 m: 14,7 s
n. 170 km/h
n. mk 4 400,—



 **Kawasaki**
maahantuja **SUMeko Oy.** Kansakoulukuja 3, 00100 Helsinki 10, puh. 64 40 01

KAWASAKI Mach 350-S2 – 4950 mk.



http://1eda.fi/pdf/ZD-236_KAWASAKI%20S2%20TRI-WING%201972.pdf

<https://ridermagazine.com/2012/12/04/retrospective-kawasaki-350-s2-mach-ii-triple-1972-1973/>