



Veikko Leskelä (vas.) ja Erkki Keskitalo ovat intohimoisia itäpyöräilijöitä. Etualalla oleva vihreä sivuvaunullinen Ural on Veikko Leskelän tuorein hankinta. Hän osti sen Venäjältä joulukuussa.

"Tämä on sairaus, jolle ei voi mitään"

**Kirvesmiehet
hurahtivat
neuvostovalmisteisiin
moottoripyöriin.**

Seppo Korhonen, teksti ja kuvat

Vanhät neuvostovalmisteiset moottoripyörät vetävät nostalgiahenkisiä rakentajia puoleensa kuin tauti. Näin voi päätellä, kun kuuntelee kirvesmiesten, kiiminkiläisen **Veikko Leskelän** ja oululaisen **Erkki Keskitalon**, juttuja ja katselee heidän ajoneujiaan.

Leskelän kotitalon pihalla Kiiminkijoen varrella Kontion kylällä seisoo kolme itäpyörää: Ural, vuosimallia 1983 ja kaksi vuodelta 1990 peräisin olevaa Dnepr-pyörää. Oleellinen varuste on myös pyörien kyljessä oleva sivuvaunu.

Keskitalon pihalla odottaa ke-sää vielä vanhempi menopeli, vuoden 1961 mallinen Dnepr K-750.

– Kyllä tämä on sairaus, jolle ei

voi mitään, miehet nauravat kysymykselle, miksi he ovat hurahtaneet itäpyöriin.

Parantumatonta tautia pitää hengissä yhdistystoiminta, Uralroika ry. 1980-luvun lopulla perustettu kerho syntyi pelastamaan Ural- ja Dnepr-moottoripyörät sukupuoltolta.

Uralroikassa on vajaa 400 jäsentä. Joukossa on useita rakentajiaakin, esimerkiksi seuran puheenjohtaja on Rakennusliiton liittokokousedustajaksi valittu **Kari Nurminen** Keski-Suomesta.

Pötkylää ja lihakoukkukahvaa

Veikko Leskelä innostui moottoripyörästä nuorena. Ensimmäinen alle 18-vuotiaana hankittu oli AJS-brittipyörä.

Sitten mies alkoi pikku hiljaa suunnitella Uralin hankkimista. Ensimmäisen itäpötkylänsä Leskelä hankki neljä vuotta sitten ja laittoi sen kuntoon.

Tuoreimman hankintansa, vih-

reän sivuvaunullisen Uralin, hän osti joulukuussa Venäjältä. Sivuvaunun keulaa koristaa tuttu hahmo, 50 vuotta sitten avaruudessa käväissyt kosmonautti **Juri Gagarin**.
– Kaikista pyöristä löytyy paki, Leskelä kehaisee.
Erkki Keskitalon Dnepr löytyi Virosta 13 vuotta sitten.
– Veljeni osti sieltä samanlaisen pyörän ja toi minullekin oman. Hän osti sen Kangasesta viljelijältä perunamaalta, Keskitalo kertoo nauraen.

Keskitalo on iästunut 1960-luvun alun sivuvaunullisessa pyörässään sen erikoisiin muotoihin, joita hän kuvalee runollisesti: norsunkorvan malliset istuimet ja lihakoukkukahvat. Kananjalkakeula on myös kiiva, hän paljastaa.

Sekin on ainakin harrastajalle hyödyllinen tieto, että Keskitalon pyörässä on lättäpäämoottori eli sivuventtiilimoottori. Leskelän vehkeissä ei sellaista ole. Ne edustavat Keskitalon mukaan nykyaikaisempaa teknologiaa, sillä niissä on kansiventtiilikoneet.

Varaostista ei puutetta

Harrastus vaatii onnistuakseen enemmän tai vähemmän pientä laittamista ja säätämistä. Homma luonnistuu, sillä varaosia löytyy sekä kotimaasta että rajojen ulkopuolelta.

– Osia saa kavereiltakin, joten se ei ole ongelma, Veikko Leskelä toteaa.

Hyvä hankintakanava on Uralroikan nettisivusto, josta saa myös korjauks- ja tekniikkavinkkejä. Niiden avulla korjaus saattaa onnistua. Vastuu lopputuloksesta jää savolaisittain korjaajalle.

Tavaraa haetaan myös Virossa, Kurtinan rompetorilta, joka avautuu joka vuosi toukokuun alussa muutamaksi päiväksi.

– Sieltä löytyy käytettyä ja uutta varaosaa sekä kokonaista pyörääkin, uralistit kertovat.

Osien ei aina tarvitse olla alkupeittäisiä, juuri tiettyyn merkkiin sopivia. Useimmat osat käyvät lähes kaikkiin pyöriin.

– Uralin ja Dneprin vaihdelaatikot passaavat ristiin, mutta moottoreissa osat eivät käy, Leskelä valistaa.

Moottoreitakin riittää moneen lähtöön. Erään uralistin pyörässä säksättää Rättisitikan moottori, jotkut käyttävät Volkarin ja Jaltan koneita.

– Kahta samanlaista et löydä, jokainen pyörä on yksilö, Leskelä kertoo.

Ja mitä niihin vikoihin tulee, niiden hakemiseen on ainoastaan yksi konsti:

– Ne löytyvät vain ajamalla, miehet nauravat.

Uralroikan historiasivujen mukaan Suomessa on noin 900 rekisteröityä Ural- ja Dnepr-moottoripyörää. Niitä toi maahan aikoinaan Konela Oy.

Entisen Neuvostoliiton teknologia kiinnostaa Veikko Leskelää laajemminkin. Pihalla pressun alta pilkottaa pinkkiä ja valkoista. Mossehan se siellä, Konelan maahan-tuoma sek. Moskviish 404 odottaa kunnostustaan.

Autoa ei tarvinnut hakea itärajan takaa, vaan Veikko Leskelä löysi sen pihalta Lumijolta. Hänellä on myös Mosse 405 ja kaksi Skandinavia-malliaakin.

Kaikkile ilmoille ja kaikille tei-



Veikko Leskelä kertoo, että itäpyörissä riittää aina säätämistä. Vikojakin on. – Ne löytyvät vain ajamalla, hän nauraa.



Erkki Keskitalon Dnepr-pyörä löytyi Virossa 13 vuotta sitten. Miestä ihastuttaa siinä munnuksessa kananjalkakeula.

le tehdystä Skandinaviassa oli muun muassa urheilumalliset polkimet ja entistä helpompi ohjaus.

Leskelän Mosse-harrastus alkoi puolitoina vuotta sitten. Nyt on menossa osien keräily.

Juhlarallia Saimaalla

Erkki Keskitalo on ollut kolmatta vuotta Lakeuden itäpyöräkerhon, MC-Lakit, puheenjohtajana. Kerhossa on noin 60 jäsentä.

Uralroikkalaisten kuvioihin kuuluvat eri puolilla maata järjestettävät talvi- ja kesärallit. Kovat pakasetkaan eivät ole uralisteja pelotteleet. Tärkeintä on kunnan kerrosspukeutuminen. Myös pyörän kahvalämmittimen ja jalan teipa-

tun saapaslämmittimen ovat monet todenneet hyviksi pakasen karkotajiksi.

Uralistit käyvät silloin tällöin myös Venäjän puolella ajellessaan. Eräs kohde on talvisodan näyttämönä ollut Taipaleenjoki Karjalan kannaksella.

Ensi kesän kohokohta on Uralroikan 20-vuotisjuhlaralli Saimaan saaristokunnassa Taipalsaaressa, jonne Veikko Leskelä ja Erkki Keskitalon pärisyhtelevät pyörillään.

Kuparimarkan metsästystä

Veikko Leskelä yllättää vielä yhdellä harrastuksellaan. Hän kerää rahaa, kovina kolikoilla. Kokoelman määrää hän ei ole laskenut, mutta

lukemattomista kansioista löytyy satoja kolikoita.

– Ympäri Eurooppaa, suomalaisia, ruotsalaisia ja venäläisiä kolikoita, Leskelä selvittää.

Vanhimmat ovat Rooman valan ajoilta, mutta kokoelmassa on myös Venäjän suuriruhtinaskauden aikaisia kolikoita sekä Suomen markkoja. Ja tietenkin euroja.

Rahaa on siis aika paljon plakkarissa, mutta yhtä kokoelmaa huutaa vielä. Nimittäin kuparimarkkaa vuodelta 1949. Kyseessä on harvinaisuus, sillä sitä on löydy vain muutamia satoja kappaleita. Ja hintakin on sen mukainen.

– Hyväkuntoinen maksaa jotain 10 000 euroa, mutta jos sellaisen ostaisin, siihen menisi vuoden ruokarahat, Veikko Leskelä laskelee.