

Asko Itkonen

Entisten rautaesiripun maiden ja niitä edeltäneiden valtioiden
moottoripyörät

OSA II Itä-Saksa, Puola ja Unkari



Karujen teiden ja olosuhteiden työjuhdat muun muassa

IFA, MZ, AWO, Pannonia, Csepel, Danuvia, Junak, SHL, WSK, OSA ja Sokol

Entisten rautaesiripun maiden ja niitä edeltäneiden valtioiden moottoripyörät

OSA II

Itä-Saksa, Puola ja Unkari

Asko Itkonen

**Entisten rautaesiripun maiden ja
niitä edeltäneiden valtioiden
moottoripyörät**

OSA II

Itä-Saksa, Puola ja Unkari

Entisten rautaesiripun maiden ja niitä
edeltäneiden valtioiden moottoripyörät

OSA II

Itä-Saksa, Puola ja Unkari

Ensimmäinen painos

Copyright 2018 Asko Itkonen

Kaikki oikeudet pidätetään

Ulkoasu Asko Itkonen

Kustantaja: BoD-Books on Demand, Helsinki Suomi

Valmistaja: BoD-Books on Demand, Nordersted, Saksa

ISBN: 9789528001096

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE.....	7
LUKIJALLE.....	8
ITÄVALTA-UNKARIN MOOTTORIPYÖRÄT.....	9
Tshekkoslovakian alueella ennen vuotta 1918 valmistetut moottoripyörät.....	10
Laurin & Klement 1894-1925.....	10
Walter 1898-1949.....	12
Orion 1902-1932.....	13
Roessler & Jauernigg 1902-1907.....	14
Zeus 1902-1912.....	14
Torpedo 1903-1912.....	14
Jelinek 1904-1907.....	15
Kohout 1904-1906.....	15
Perun 1904-1924.....	15
Vulcan 1904-1924.....	15
Achilles 1906-1912.....	15
Meteor 1909-1926.....	15
Radvan 1909-1926.....	15
Premier 1913-1933.....	16
Unkarin alueella ennen vuotta 1918 valmistetut moottoripyörät.....	16
Banki-Csonka.....	16
Dedics.....	16
Janto.....	16
UNKARIN MOOTTORIPYÖRÄT.....	17
Dorman.....	17
Meray.....	18
EMMAG.....	20
FP.....	21
NOVA.....	21
WM ja Csepel.....	21
WM Csepel 100.....	22
Csepel 125.....	24
Csepel 250.....	25
Csepel 350 proto.....	29
Matra.....	29
BMG.....	30
Panni ja Tunde.....	30
Pannonia.....	31
Pannonia TL, TLF, TLT ja TLB.....	31
Pannonia T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7 ja T8.....	32
White.....	35
Pannonia motocross ja perävaunu.....	37
Pannonia P9, P10 sekä P20 ja P21.....	38
Duna sivuvaunu.....	40
Pannonia protot ja tuotannon loppuminen.....	41
Danuvia.....	43

PUOLAN MOOTTORIPYÖRÄT.....	46
Lech.....	46
SM.....	48
CWS, Sokol.....	49
CWS M55.....	49
CWS M111, Sokol 1000.....	50
Sokol 600.....	52
Sokol 500, 200 ja 125.....	54
LOT.....	55
MOJ 130 (MOY).....	55
Perkun 98.....	55
Podkowa.....	56
SHL.....	56
SHL M04.....	57
SHL M06U ja M06T.....	57
SHL M11 ja SHL M17.....	58
WFM.....	59
WSK.....	60
WSK M06.....	60
WSK M21W2.....	61
WSK Trial, WSK 175 MR16BP ja WSK 175 16T.....	63
WSK Terenowa, WSK Model 71, WSK 175 M21 W-2 Sport ja WSK RR.....	64
Junak.....	65
ZZR.....	68
OSA.....	69
Promot.....	70
Sarenka.....	70
Junak Almot.....	70
ITÄ-SAKSAN MOOTTORIPYÖRÄT	71
BMW R35.....	71
IFA ja DKW RT125 kopiot.....	74
DKW RT 125 W.....	80
IFA BK350.....	80
MZ ES 250, 125, 150 ja 175 sekä ES 250 Doppelport ja ES 300.....	83
MZ KKM 175 W.....	87
MZ ETS 125, 150, 175 ja 250	88
MZ TS 125, 150 ja 250.....	91
MZ ETZ 125, 150, 250, 251 ja 301.....	93
MZ kilpamoottoripyöriä.....	97
MZ ja MuZ moottoripyörät 1990 -luvulla.....	98
MZ moottoripyörien mallit ja ominaisuuksia.....	100
EMW R35/3.....	102
AWO-Simson.....	104
BSW 100.....	105
AWO 425.....	106
Simson-AWO 425 T ja 425 S.....	113
AWO 425 Gelände Sport.....	116
Simson-Escorte.....	116
Simson 1950-1980 -lukujen mopedeja sekä 1990-luvun jälkeistä tuotantoa.....	119
Simson SR 1, KR 50 ja Simson 4-1 Spatz.....	119
Simson Mofa ja Simson KR 51/2.....	121
Simson S 70 E2, SR 80 CE, S 51 C ja 50 CE.....	122
Simson 125.....	123
LOPUKSI.....	124

Esipuhe

Kirjoittamani kirja ”Venäläiset moottoripyörät 1900-1990” julkaistiin vuoden 2012 elokuussa. Halu venäläisten moottoripyörien synty- ja kehityshistorian kokoamiseen syntyi jo 1990-luvulla, kun ryhdyin etsimään itselleni sopivaa sivuventtiilistä bokserimoottorista moottoripyörää. Venäläisten moottoripyörien historian kirjoittaminen herätti halun tutkia mitä muita moottoripyöriä toisen maailmansodan jälkeen itäblokkiin liitetty rautaesiripun maat ovat valmistaneet ennen ja jälkeen itäblokin muodostumisen. Itäblokiissa valmistetut moottoripyörät ovat merkittävä osa myös Suomen 1950- ja 1960-lukujen moottoripyöräilyn historiaa.

Entisten rautaesiripun maiden ja niiden edeltäjä valtioiden moottoripyörät OSA I Bulgaria ja Tshekkoslovakia” kirja julkaistiin vuoden 2018 keväällä. Tämä kirja ”Entisten rautaesiripun maiden ja niiden edeltäjä valtioiden moottoripyörät OSA II Itä-Saksa, Unkari ja Puola” päättää itäblokin moottoripyörien tutkimisen ja esittelyn. Rautaesiripun maiden moottoripyörätuotanto oli merkittävä osa siihen kuuluneiden maiden sekä Neuvostoliiton vaikutuspiirissä olleiden Etelä-Amerikan ja Afrikan maiden moottorointia. Monia rautaesiripun maissa valmistettuja moottoripyöriä myytiin myös Pohjois-Amerikassa, läntisessä Euroopassa ja Skandinaviassa. Moottoripyörätuotannon määrästä on hyvänä esimerkkinä ohessa esitetyt 1950 -luvun puolenvälin tuotantoluvut. Jo vuonna 1955 Tshekkoslovakiassa valmistettiin noin 100 000, Itä-Saksassa 70 000, Puolassa 30 000, Neuvostoliitossa noin 250 000 ja Unkarissa noin 16 500 moottoripyörää. Rautaesiripun maissa 1990 -luvun alkuun mennessä valmistettujen moottoripyörien lukumäärä kohoaa useisiin miljooniin kappaleisiin.

Tämän kirjan tieto perustuu englannin, puolan, unkarin ja tshekin kielisiin internet lähteisiin. Lähteinä on käytetty moottoripyörien valmistajien internetsivustoja ja valmistajien alkuperäisiä mainoskuvia ja julkaisuja. Lähteinä ovat olleet myös monien yksittäisten moottoripyörien harrastajien ja eri moottoripyöräily-yhteisöjen internettiin laatimat kirjoitukset ja sivustot. Tietoa on haettu mahdollisimman monesta eri lähteestä tiedon oikeellisuuden varmistamiseksi.

Seuraavissa luvuissa luon katsauksen Itä-Saksan, Unkarin ja Puolan sekä niiden edeltäjien suunnittelemiin ja valmistamiin moottoripyöriin. Romanian moottoripyörätuotannon olemassa olosta en löytänyt yhtään lähdetä.

Uskon, että näihin moottoripyöriin tutustuminen palauttaa monelle mieleen muistoja omasta nuoruudesta. Toivottavasti kirja herättää muistoja ja ajatuksia myös omien isiemme ja isoisiemme arjen moottoripyöräilystä ja moottoripyöräharrastuksen menneisyydestä.

Lukijalle

Itäblokki tai itäryhmän maiden yhteenliittymä syntyi Neuvostoliiton vaikutuspiiriin toisen maailmansodan jälkeen joutuneista Keski- ja Itä-Euroopan maista. Itäblokki muodosti sosialististen valtioiden yhteenliittymän, joka toimi kylmän sodan aikana. Itäblokki hajosi sen poliittisen- ja taloudellisen järjestelmän romahtaessa 1990-luvun alussa. Itäblokin maihin kuuluivat muun muassa Puola, Saksan Demokraattinen Tasavalta (Itä-Saksa), Tshekkoslovakia, Unkari, Romania ja Bulgaria. Edellä luettelut maat kuuluivat myös Neuvostoliiton johdossa toimineeseen SEV talousliittoon ja sotilaallisesta toiminnasta vastanneeseen Varsovan liittoon. Jugoslavia ja Albania olivat myös Euroopan sosialistisia maita, mutta ne eivät kuuluneet edellä kerrottuihin yhteenliittymiin tai olivat eronneet niistä jo niiden toiminnan alkuvaiheessa.

Talousliitto SEV vaikutti myös jo 1940 -luvun lopusta alkaen itäblokin maiden moottoripyöräteollisuuden rakenteeseen. Talousliitto ohjasi minkä tyyppistä moottoripyöräteollisuutta missäkin maassa sai olla. Se asetti tuotantotavoitteet ja varmastikin määrittäi hyvin pitkälle mihin maihin moottoripyörätehtaiden tuotanto myytiin.

Itäblokkiin toisen maailmansodan jälkeen kuuluneiden Keski- ja Itä-Euroopan maiden moottoripyöräteollisuutta ei kannata vähätellä. Itäblokin aikana kyseiset maat valmistivat massatuotantona oman aikansa tehokkaimpia kaksitahtimoottoripyöriä, joilla saavutettiin lukuisia voittoja luotettavuusajo-, motocross- ja ratamoottoripyörien kilpailuissa. Ennen itäblokin syntyä muun muassa Tshekkoslovakia ja Puola olivat oman aikansa kehittyneimpiä ja joillakin aloilla jopa johtavia raskaan metalliteollisuuden maita Euroopassa. Niissä valmistettiin muun muassa autoja, panssarivaunuja ja moottoripyöriä enemmän kuin mihin 1900-luvun alkuvuosikymmenien Venäjä ja Neuvostoliitto olivat kyenneet. Edellä kuvatussa saa selkeän kuvan, kun tämän kirjan rinnalla lukee vuoden 2012 elokuussa julkaistua Venäläiset moottoripyörät 1900-1990 ja vuoden 2018 keväällä julkaistua Entisten rautaesiripun maiden ja niitä edeltäneiden valtioiden moottoripyörät OSA I Bulgaria ja Tshekkoslovakia kirjoja.

Itäblokin valmistamat moottoripyörät ovat Neuvostoliitossa valmistettujen moottoripyörien tapaan merkistä ja mallista riippumatta karujen ja huonojen teiden ja olosuhteiden työjuhtia. Niiden korjaaminen ja kunnossapitäminen edellyttää myös vain perustyökaluja ja hyvin pitkälti jokamiehen ja -naisen teknistä osaamista. Itäblokin moottoripyörät ovat olleet kaikkialla niin myös Suomessa arkielämään ja työhön liittyviä kulkuvälineitä. Niiden merkitys oli suurin ennen kuin autoista tuli jokamiehen kulkuvälineitä.

Itäblokin moottoripyörien kunnostaminen ja harrastusvälineeksi ottaminen on yksi edullisimmista tavoista moottoripyöräharrastuksen aloittamisessa ja kehittämisessä.

Asko Itkonen

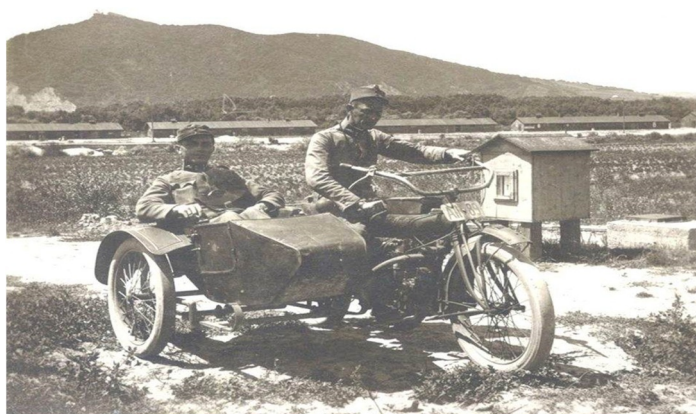
Säkylässä 16.04.2018

ITÄVALTA-UNKARIN MOOTTORIPYÖRÄT 1900-LUVUN ALUSSA

Seuraavissa luvuissa kuvataan Itä-Saksan, Puolan ja Unkarin moottoripyörätuotannon historiaa 1900-luvun alusta Neuvostoliiton johtaman socialististen maiden poliittisen-, taloudellisen- ja puolustuksellisen yhteenliittymän hajoamiseen asti. Näissä maissa moottoripyörätuotanto käynnistyi jo 1900 -luvun alussa monissa eri tehtaissa. Merkkejä ja malleja oli paljon. Itä-Euroopan maat olivat moottoripyörätuotannossaan selkeästi lähempänä muun Euroopan moottoripyörätuotannon kehitystä kuin tsaarin aikaista Venäjää. Venäjän moottoripyörien valmistus alkoi vain muutamien kymmenien tai satojen kaksi- ja kolmipyöräisten moottoripyörien lisenssivalmistuksena aivan 1800 -luvun lopussa ja 1900 -luvun alussa. Vallankumouksien jälkeen Neuvostoliitoksi muuttuneessa Venäjässä täysimittainen teollinen moottoripyörätuotanto käynnistyi vasta 1930 -luvun alussa. Ensimmäisiä Venäjällä vähäisissä määrin valmistettuja moottoripyöriä olivat:

- vuonna 1895 kolmi- ja nelipyöräiset ajoneuvot Starley Russia Ltd -tehtaassa Pietarissa
- vuonna 1898 Clement kolmipyörä Rossiya Velosopednoi -tehtaassa Riikassa
- vuonna 1902 Rossiya (Wagner vm 1901) Rossiya Velosopednoi -tehtaassa Riikassa
- vuonna 1906 Moto-Reve 275 vuonna 1901 perustetussa Dux. A. Meller moottoripyörätehtaassa Moskovassa
- vuonna 1924 ensimmäinen lähes täysin venäläinen moottoripyörä Sojuz Zavod Osoaviahi-1 -tehtaassa Moskovassa

Kirjassa Venäläiset moottoripyörät 1900-1990 on luettelo muista venäläisistä 1900-luvun alun moottoripyörien lisenssivalmistajista, maahantuojista ja jälleenmyyjistä sekä kuvaus moottoripyöräteollisuuden kehityksestä ja kasvusta. Tämän kirjan seuraavissa luvuissa luodaan katsaus Itä-Saksan, Unkarin ja Puolan moottoripyörätuotantoon tarkemmin.



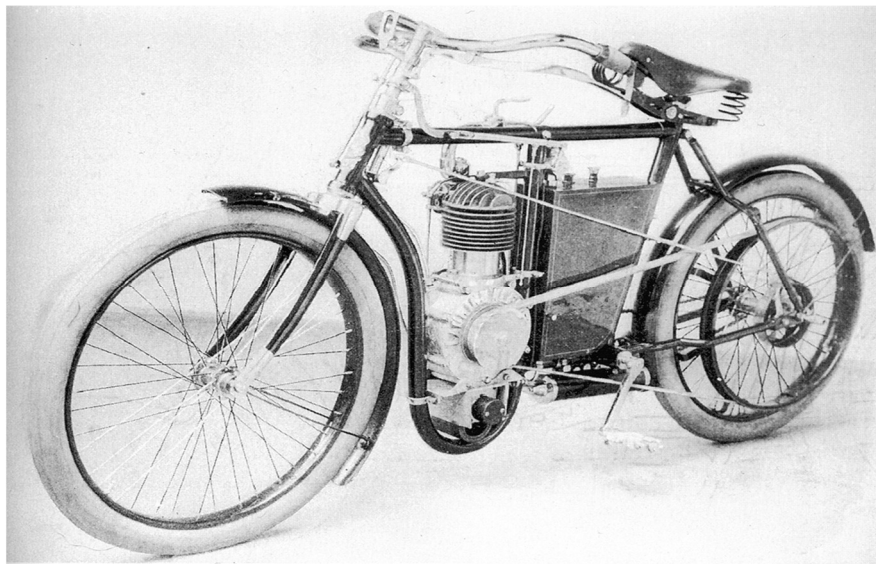
Harley Davidson ja Indian olivat suosittuja moottoripyöriä myös Itä-Euroopan maissa ennen niiden oman moottoripyöräteollisuuden laajamittaista käynnistymistä. Kuvan moottoripyörä on Indian ja se on ensimmäisessä maailmansodassa Itävalta-Unkarin armeijan käytössä.

Tshekkoslovakian alueella ennen vuotta 1918 valmistetut moottoripyörät

Tshekkoslovakia oli Itävalta-Unkarin keisarikunnan osa ensimmäisen maailmansodan päättymiseen asti. Se itsenäistyi ensimmäisen maailmansodan päätyttyä vuonna 1918. Tshekkoslovakian alueella tapahtunut moottoripyörien valmistus vaikutti varmasti omalta osaltaan Itävalta-Unkarin ja myöhemmin Unkarin moottoripyöriteollisuuteen. Ensimmäisen ja toisen maailmansodan välisenä aikana Tshekkoslovakia oli Euroopan vauraimpia teollisuusmaita. Toisen maailmansodan alussa natsi-Saksa miehitti Tshekkoslovakian. Toisen maailmansodan päätyttyä maa sai itsenäisyytensä takaisin. Vuonna 1948 Tshekkoslovakian kommunistit kaappasivat vallan ja liittivät Tshekkoslovakian Neuvostoliiton johtamaan sosialististen maiden joukkoon. Neuvostoliiton hajottua myös Tshekkoslovakian kommunistivalta päättyi vuonna 1989. Vuosina 1992-1993 Tshekkoslovakia jakaantui Tshekin ja Slovakian valtioiksi.

Laurin & Klement 1894-1925

Vaclav Laurin ja Vaclav Klement perustivat Laurin & Klement -tehtaan vuonna 1894 Itävalta-Unkariin Mlada Boleslaviin Bohemiaan. Tehdas valmisti vuosina 1894-1925 polkupyöriä, moottoripyöriä ja autoja. Tehtaan ensimmäiset moottoripyörät valmistettiin vuonna 1897 ja autot vuonna 1905. Laurin & Klement valmisti vuosina 1899-1908 moottoripyöriä myös Repulic ja Slavia nimillä. Nämä moottoripyörät olivat alkuperäisen Laurin & Klement moottoripyörän suoria kopioita. Autojen suuren kysynnän takia moottoripyörien valmistus lopetettiin vuonna 1912. Skoda Works osti Laurin & Klement -tehtaan vuonna 1925, jonka jälkeen toimintaa jatkettiin Skoda Auto nimisenä.



Laurin & Klement vuodelta 1903. Tässä yksisylinterisessä nelitahtimoottorissa on IOE -venttiilirakenne (Inlet over Exhaust). Monista 1900-luvun alun moottoripyöristä valmistettiin erikseen miehille ja naisille tarkoitettuja malleja. Tämä suoralla rungon yläputkella oleva moottoripyörä on miehille valmistettu malli.

Neuvostoliiton johtama talousliitto SEV vaikutti jo 1940 -luvun lopusta alkaen itäblokin maiden moottoripyörateollisuuden rakenteeseen. Talousliitto ohjasi minkä tyyppistä moottoripyörateollisuutta missäkin maassa sai olla. Se asetti tuotantotavoitteet ja varmastikin määrittä hyvin pitkälle mihin maihin moottoripyöratehtaiden tuotanto myytiin.

Itäblokkiin toisen maailmansodan jälkeen kuuluneiden Keski- ja Itä-Euroopan maiden moottoripyörateollisuutta ei kannata vähätellä. Itäblokin aikana kyseiset maat valmistivat massatuotantona oman aikansa tehokkaimpia kaksitahtimoottoripyöriä, joilla saavutettiin lukuisia voittoja luotettavuusajo-, motocross- ja ratamoottoripyörien kilpailuissa. Ennen itäblokin syntyä muun muassa Tshekkoslovakia ja Puola olivat oman aikansa kehittyneimpiä ja joillakin aloilla jopa johtavia raskaan metalliteollisuuden maita Euroopassa. Niissä valmistettiin muun muassa autoja, panssarivaunuja ja moottoripyöriä enemmän kuin mihin 1900-luvun alkuvuosikymmenien Venäjä ja Neuvostoliitto olivat kyenneet. Edellä kuvatusa saa selkeän kuvan, kun tämän kirjan rinnalla lukee vuoden 2012 elokuussa julkaistua Venäläiset moottoripyörät 1900-1990 ja vuoden 2018 keväällä julkaistua Entisten rautaesiripun maiden ja niitä edeltäneiden valtioiden moottoripyörät OSA I Bulgaria ja Tshekkoslovakia kirjoja. Tässä kirjassa esitellään Itä-Saksan, Puolan ja Unkarin moottoripyörätuotanto 1900 -luvun alusta itäblokin hajoamisen jälkeisiin vuosiin.

Itäblokin valmistamat moottoripyörät ovat Neuvostoliitossa valmistettujen moottoripyörien tapaan merkistä ja mallista riippumatta karujen ja huonojen teiden ja olosuhteiden työjuhtia. Niiden korjaaminen ja kunnossapitäminen edellyttää myös vain perustyökaluja ja hyvin pitkälti jokamiehen ja -naisen teknistä osaamista. Itäblokin moottoripyörät ovat olleet kaikkialla niin myös Suomessa arkielämää ja työhön liittyviä kulkuvälineitä. Niiden merkitys oli suurin ennen kuin autoista tuli jokamiehen kulkuvälineitä.

