

WWW. MMAAF .FI

Jäsenkirje

1/2013

Sisältää vuosikokouskutsun!



Sisällysluettelo

Puheenjohtajan palsta.....	3
MMAF ry:n toimintakertomus 2012.....	4
MMAF ry:n toimintasuunnitelma 2013.....	6
MMAF ry:n vuosikokouskutsu.....	7
Vuosikokouksen esityslista.....	7
Kaasuläpän asennon tunnustin.....	8
Moottoripyörille uusi tyyppihyväksyntäasetus.....	11
Jäsenvaltiot katsastuspakkoa vastaan.....	12
Taphtumia.....	15
SMOTO:n jäsenedut.....	15
MMAF-kauppa.....	15

MMAF ja Woikoski yhteistyöhön

MMAF ja Woikoski ovat sopineet yhteistyösopimuksen, joka koskee kaasuja ja hitsaustarvikkeita. MMAF:n jäsenet saavat alennusta yleisimmistä kaasuista, kaasupullojen vuokrasopimuksista, hitsauskoneista ja -tarvikkeista. Ensimmäisellä asiointikerralla on esitettävä joko voimassaoleva MMAF:n jäsenkortti tai kuitti maksetusta jäsenmaksusta. Lisäksi Woikoski tulee olemaan apuna myös hitsaukseen liittyvissä projekteissa ja MMAF:n jäsenten koulutuksessa. Katso lähin myyntipiste tai jälleenmyyjä www.woikoski.fi.

MMAF:n jäsenet saavat seuraavat alennukset Woikosken tuotteista.
Alennukset lasketaan kulloinkin voimassaolevan hinnaston mukaan.

Kaasut:

A010101	Happi pullossa/patterissa, teollinen	-30 %
A030101	Asetyleeni pullossa	-30 %
A040101	Argon pullossa, teollinen	-30 %
A050101	Hiilidioksidi pullossa, teollinen	-30 %
A11010103	SK-18 pullossa	-30 %
A11010102	Awomix pullossa	-30 %
A11010105	SK-25 pullossa	-30 %
A070101	Typpi pullossa, teollinen	-30 %
A020101	Paineilma pullossa, teollinen	-30 %
A109101	Dityppioksidi pullossa, teollinen	-30 %

Käyttöoikeustodistukset:

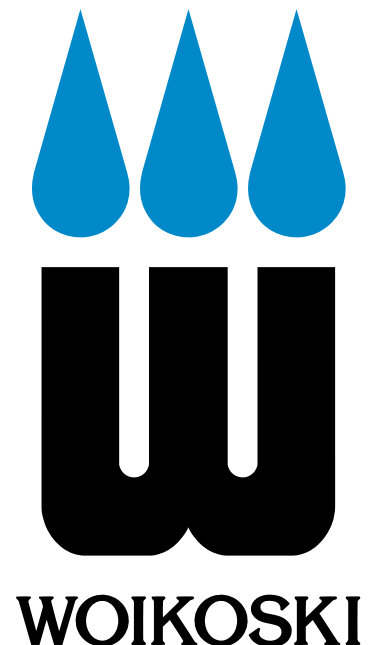
Käyttöoikeustodistukset Woikosken omistamiin kaasupulloihin saa alennettuun hintaan seuraaville käyttäjoille.

Käyttöaika 3 vuotta	-30 % / pullo
Käyttöaika 5 vuotta	-30 % / pullo
Käyttöaika 8 vuotta	-30 % / pullo

Vuorokausivuokra kulloinkin voimassaolevan hinnaston netto.

Tarvikkeet ja laitteet -25 % (ei koske kampanjatuotteita)

Siirtokustannukset ovat paikkakuntaakohtaisia.



Puheenjohtajan palsta

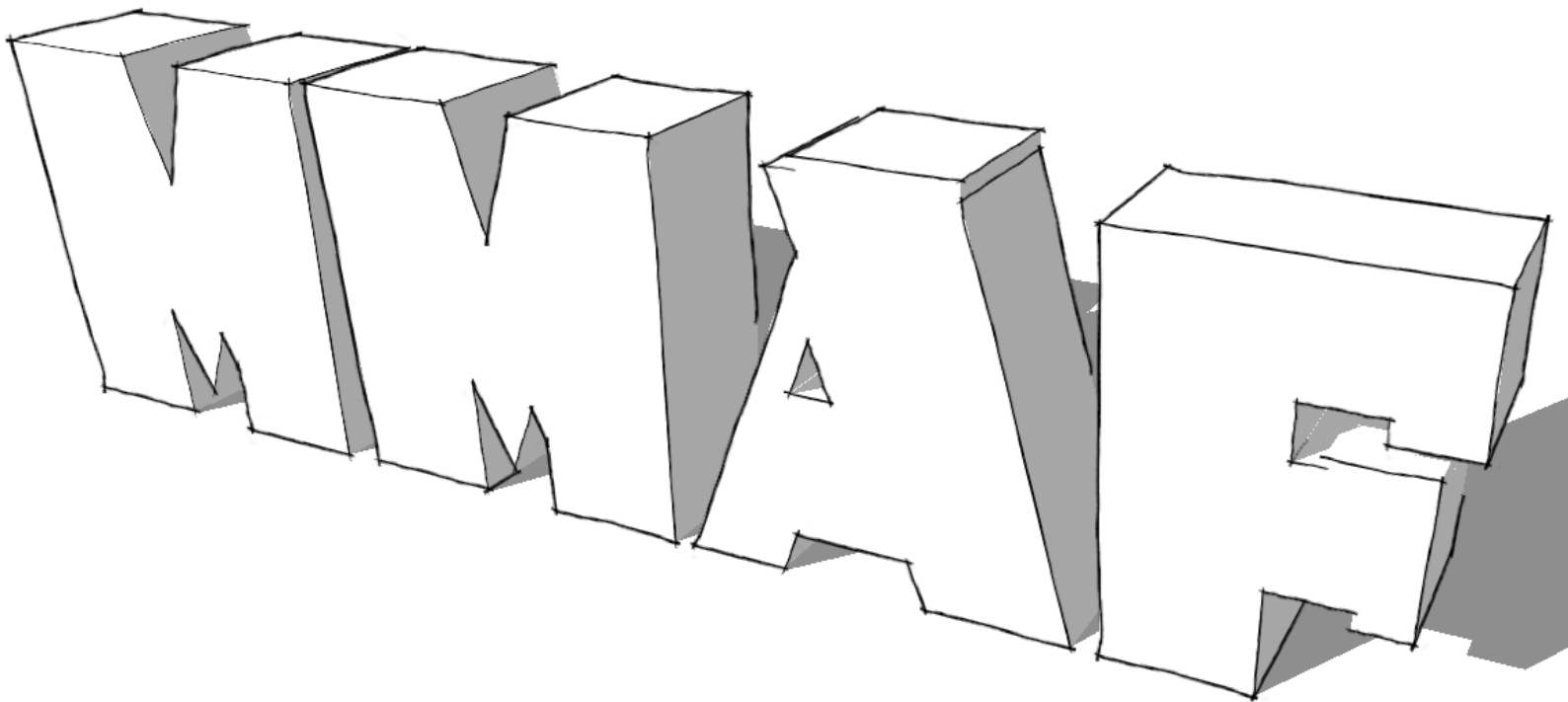
Teksti: Juha Vengasaho

Vuosi on jälleen vaihtunut, kuten viime vuonnakin vastaavassa kirjoituksessa totesin. Menneenä vuonna jotkut asiat jälleen edistyivät, kun taas jotkut asiat junnasivat edelleenkin paikallaan tai ottivat jopa tavallaan pakkia, kuten "ääniasiat". Harrastajan ei kuitenkaan kannata vaipua synkkyyteen, mitään ei ole vielä lopullisesti hävitty. Tulevaisuuteen täytyy luottaa, vaikka välillä se voi olla vaikeaa - yhdessä pystymme vaikuttamaan, ei isotkaan laivat kerralla käänny tai oikene.

Edelleenkin tarvitaan, jopa kasvavassa mittakaavassa yhtenäistä, osaavaa edunvalvontaa. Se, miten se tulevaisuudessa mahdollisesti hoidetaan, on tällä hetkellä vahvasti prosessissa. Isot kerhot ja yhteisöt ovat jälleen saman pöydän ääressä, joten hyvältä näyttää niiltä osin.

Vapaaehtoistyön tärkeys kasvaa koko ajan, mutta se ei pelkästään vain nykypäivänä riitä. Haasteet kovenevat edelleen, joten panoksia on vain suurennettava - olisi siis saatava taho, jolla olisi resursseja palkata täysipäiväinen edunvalvoja ja joka olisi myös vakavasti otettava neuvottelupöydissä, kun vastapuolella on virkamies-/ muut tahot.

Ajokausi on jälleen lähempänä MP13 viikonloppuna. Tervetuloa vaan kaikki osastollemme, joka sijaitsee ns. Petrol Circusen puolella!



MMAF ry:n toimintakertomus 2012

Toiminnan tarkoitus

Vuonna 2005 yhdistyksen vuosikokous hyväksyi seuraavan kuvauksen toiminnan suuntaviivoiksi:

Yhdistyksen tarkoituksena on edistää moottoripyörien rakenteluharrastusta. Moottoripyörien rakentamista ei tule rajoittaa enempää kuin on turvallisuuden ja ympäristön kannalta tarpeellista.

Viranomaisten perimiä kustannuksia, kuten katsastusmaksuja, veroja ja muita hallintokuluja tulee alentaa siten, että niistä ei tule kohtuuttomia kuluja harrastajalle. Moottoripyörien hankintaverottamisesta on luovuttava.

Oma- ja piensarjavalmistajilta sekä muunnelluilta moottoripyöriltä vaadittavien mittausten ja testien tulee olla kohtuullisia ja suoritettavissa Suomessa. Testeissä tarvittava tietotaito sekä laitteisto on oltava harrastajien ulottuvilla kohtuullisin kustannuksin.

MMAF pyrkii yhdistyksenä siihen, että sillä on käytettävissä valtakunnan paras tietotaito moottoripyörien muuntelun saralla.

Jäsenistölle tarjotaan tilaisuuksia ja paikkoja vaihtaa kokemuksia ja osaamista. Tällaisia voivat esimerkiksi olla jäsenille tarjotut www-sivut ja keskustelupalstat, näyttelyt, sekä jäsenistön ylläpitämä testaus- tai muu rakenteeluun liittyvä palvelu.

MMAF kerää tietoa muunneltuja moottoripyöriä koskevasta viranomaistoiminnasta ja ajaa harrastajien etua vuorovaikutuksessa viranomaisten kanssa. Harrastajien yleisen edun nimissä MMAF voi halutessaan antaa myös konkreettista oikeusapua.

MMAF toimii yhteistyössä muiden alan järjestöjen kanssa. MMAF on Suomen Motoristit ry:n, eli SMOTO:n jäsenyhdistys.

Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

Lausuntojen kirjoittamisen kannalta on mennyt vuosi ollut hyvin hiljainen, erilaisia moottoripyöriä koskevia säädöksiä on tullut lausuttavaksi vain muutamia. Vuoden 2010 alusta voimaan tulleet uudet säädökset ovat vielä tuoreita ja niidenkin tulkintalinjauksista on vielä käynnissä osittainen kädenvääntö. Melurajoista ja niiden mittaus- sekä tulkintakysymyksistä on ollut paljonkin asiaa eri suuntiin.

MMAF myös kuulutti harrastajien suuntaan saadakseen faktatietoa annetuista sakoista, huomautuksista tai kilpien vienneistä. Yhdistykselle asti tulleiden tietojen

perusteella voitaneen katsoa kesän 2012 menneen hyvin ja olleen loppujenlopuksi hyvin hiljainen tällä rintamalla, kuten asian kuuluukin. Tästä kiitos kuuluu paitsi harrastajille, myös valvovalle viranomaiselle.

Lainsäädännön kehittämistyön lisäksi MMAF on pitänyt palaveria poliisin kanssa Helsinki Bike Show:n (HBS) tiimoilta. MMAF:n työ ajoneuvoteknisten vaatimustenmukaisuuksien ääressä kantaa paremmin hedelmää, jos tärkeimmät sidosryhmät voivat löytää tapoja toimia yhteisymmärryksessä MMAF:n tavoitteiden kanssa.

Tutkimus- ja tarkastustoiminta

Testauspalvelujen osalta jatkettiin vuonna 2010 sovittua toimintatapaa, jossa mm. MMAF:n testaajat suorittavat varsinaista testaamista Testmill Oy:n nimiin. MMAF huomasi tarpeen tutkia tarkemmin mm. keula-, jarru- ja takahaarukkamuutoksia erityisesti ns. sporttipyörien kontekstissa. Valmistelut tutkimusta varten aloitettiin.

Jäsenpalvelut ja tiedotustoiminta

Vuonna 2012 jäsenistölle on lähetetty neljä jäsenkirjettä. Koko jäsenkunnalle lähetettävien kirjeiden lisäksi jäsenille on lähetetty jäsenkortti. Yhdistyksen tärkeimmät tiedotuskanavat ovat olleet Internetsivujen ja jäsenkirjeiden lisäksi MMAF -palstat Kopterilehdessä ja Bomber Magazinessa sekä Facebookissa.

Helsinki Bike Show 12 noteerattiin useissa valtakunnallisissa ja paikallisissa medioissa, sekä ennakkouutisina että tilaisuuden jälkeen kuvien kera, olihan näyttely osana Helsinkiviikkoja.

Näyttelytoiminta ja tapahtumat

Yhdistys osallistui aktiivisesti tapahtumiin ja näyttelyihin vuonna 2012.

MMAF:lla oli oma osastonsa MP12 -messuilla. Osastolamme kävi lukuisia harrastajia keskustelemassa ajan-kohtaisten hankkeiden etenemisestä. MP-näyttely on monivuotisten kokemusten perusteella MMAF:lle kaikilla mittareilla mitaten vuoden päänäyttely. Osastolla käy ylivoimaisesti eniten keskustelijoita ja ajankohtaisten asioiden kyselijöitä. Krääsäkauppa käy hyvin ja uusia jäseniä tulee tasaisesti. MMAF:lla oli oma osastonsa myös X-treme Car Show:ssa sekä Turku Kustom Show:ssa elokuussa.

MMAF:n jo perinteiseksi muodostunut Helsinki Bike Show järjestettiin 9.6.2012 jo yhdeksännen kerran.

Näyttely järjestettiin yhteistyössä Aliens MC:n kanssa, paikkana oli tälläkin kertaa Tokoinranta Helsingissä. Varsinaisella näyttelyalueella oli yli 100 moottoripyörää. Edellisvuoden tapaan myös useat mediat noteerasivat tilaisuuden positiiviseen sävyyn. MMAF haluaa kiittää kaikkia yhteistyökumppaneita. Päätös näyttelyn järjestämisestä 2013 yhdessä Aliens MC:n kanssa on jo tehty. MMAF käytti puheenvuoron kummassakin vuoden 2012 Biker Meetingissä Tampereella ja Lahdessa.

Yhdistyksen ja hallituksen kokoukset

Yhdistyksen vuosikokous 2012 pidettiin 4.2.2012 Helsingissä. Vuosikokous valitsi yhdistykselle hallituksen: Puheenjohtajaksi valittiin toiselle kaudelle Juha Vengasaho. Hallitukseen valittiin jatkokaudelle Samuel Heikkinen, Petri Suuronen ja Anssi Juvonen. Uusiksi jäseniksi valittiin Otso Orkoneva, Jani Immonen, Sakari Mäkinen, Jarmo Kukkonen ja Mika Säippä. Yhdistyksen kirjanpitäjä on edelleen Liisa Leino, jäsenkirjurina toimii Timo Murtonen.

Hallitus kokoontui toimintakaudellaan 2012 vuoden loppuun mennessä yhteensä 10 kertaa. Kokoukset olivat avoimia kaikille yhdistyksen jäsenille ja niistä tiedotettiin yhdistyksen www-sivuilla.

MMAF tuotteet

Vuoden 2012 aikana otettiin kerhokaupan valikoimaa uudistamaan uudella painatuksella varustetut T-paidat. Paitsi että yhdistys saa paidoista ja huppareista tuloja toimintansa ylläpitoon, ne tuovat myös paljon odotettuina ja toivottuina itsessäänkin lisäarvoa jäsenistölle. Samalla on ollut ilo huomata MMAF:n tarrojen näkyvyys lehdistössä esitellyissä rakennetuissa pyörissä.

Tilinpäätös (valmistuu lähiaikoina)

Tulot (tilanne joulukuu 2012)

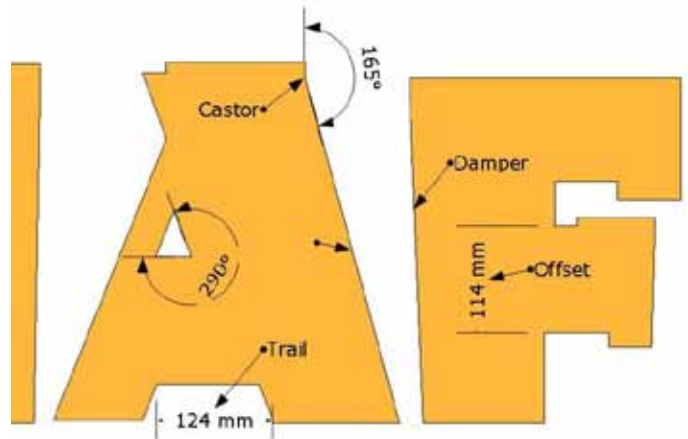
Luvut ovat talousseurannasta joulukuu 2012, koska tilinpäätös 2012 ei tätä kirjoittaessa ole vielä valmis. Lopullinen tilinpäätös esitetään vuosikokouksessa 2.2.2012. Jäsenmaksuja ja muita tuloja kertyi vuonna 2012 yhteensä 28942,29 €. Yhdistyksen jäsenmaksutulot olivat 19620,00€. Kannatusjäsenmaksujen tuotto oli 2006,00 €. Muita tuloja on saatu krääsämyynnillä yhteensä 4277,55 € sekä avustuksina 2000,00 €, jonka kokonaisuudessaan maksoi Harley-Davidson Club Finland. Talousarviossa vuoden 2012 tuloiksi arveltiin 27500,00 €. Tuloja on kertynyt siis vajaa 1500,00 € arvioitua enemmän.

Menot (tilanne joulukuu 2012)

Menojen suunnittelussa vuoden alussa pyrittiin ottamaan huomioon kuluneen kauden aktiivinen näkyminen eri tilaisuuksissa ja viranomaisyhteistyö, joten suuria yllätyksiä ei tullut. Suurimmat kuluerät ovat muodostaneet matkat ja kuljetukset, painatuskulut, jakelu ja postitus sekä SMOTO:n jäsenmaksu. Muita suurempia kuluja syntyi omien messukalustojen hankinnasta. Menot olivat joulukuun talouskatsauksessa 30907,27 €. Talousarviossa menoiksi arvioitiin 27500,00 €. Yhdistyksen tilikauden tulos selviää kuitenkin lopullisesti vasta tilinpäätöksen yhteydessä, mutta tämän hetkisten tietojen mukaan se on 1964,98 alijäämäinen. (vuonna 2011 tulos oli 613,54 € ylijäämäinen).

Yhdistyksen tase on edelleen vahva ja maksukyky hyvällä tasolla. Taseen loppusumma on joulukuun talouskatsauksen mukaan 21108,33 €. Yhdistyksen taloustilanne näyttää hyvältä myös jatkoa ajatellen.

MMAF Hallitus



MMAF ry:n toimintasuunnitelma 2013

Toiminnan tarkoitus ja tavoitteet

MMAF:n toiminnan painopiste on yhä vahvasti taustalla tapahtuvaa lainsäädäntö- ja viranomaisyhteistyötä sekä ajankohtaisten asioiden uutisoimista ja tiedottamista harrastajien suuntaan.

Toiminnan jatkaminen valtakunnallisen edunvalvonnan rintamalla puhtaasti harrastevetoiselta pohjalta ei ole kestävää kehitystä. Harvat vapaaehtoiset palavat loppuun muutamassa vuodessa työn, perheen ja harrastuksen lomassa tehtävän edunvalvonnan parissa.

MMAF:n omat voimavarat eivät riitä palkattuun työntekijään mutta SMOTO:n tasolla tämä on mahdollisuuksien rajoissa. MMAF:n tulisikin omalta osaltaan edistää tavoitetta, jossa Suomeen saadaan harrastajien edunvalvontaan vähintään yksi täysipäiväinen resurssi.

Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

MMAF jatkaa yhteistyötä eduskunnan, liikenne- ja viestintäministeriön, Trafi:n, katsastustoimen, tullilaitoksen, poliisin ja muiden viranomaisten kanssa.

Tavoitteena on kehittää edelleen moottoripyörien teknisiä vaatimuksia ja verotusta koskevaa lainsäädäntöä harrastuksen kannalta edullisemmaksi. Muutoskatsastusvaatimusten uudistamisen seurauksena toiminnan tärkein painopiste on omavalmisteisten moottoripyörien teknisten vaatimusten kehittämisessä.

Suurimpina ongelmina nähdään omavalmisteilta vaadittavat suhteettomat päästövaatimukset sekä jäykäperäisiksi muutettavien jarrutestausvaatimukset. Kumpaankin on tavoitteena saada muutos lähivuosien aikana.

Vuonna 2012 komission valmisteleva L-luokan ajoneuvojen puitteiden direktiivi tulee todennäköisesti olemaan myös erittäin työläs ja aikaa vievä hanke. Myös muita harrastukseen vaikuttavia lainsäädäntöhankkeita nousee tasaisin väliajoin esiin ja vastaamme niihin tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan.

Tutkimus- ja tarkastustoiminnan jatkokehittäminen

Moottoripyörien teknisiä vaatimuksia koskevaa tutkimustoimintaa jatketaan toimintavuonna 2013. Erityisenä painopistealueena on runkojen lujuuksia ja väsymiskestävyyttä koskevan tutkimussuunnitelman läpivieminen. Testauspalvelujen osalta pyrimme tuottamaan palveluita edellisyvuosien malliin.

Jäsenpalvelut

MMAF jatkaa aktiivista tiedottamista ja tiedon jakamista. Jäsenistöä pyritään auttamaan moottoripyörien rakenteluun liittyvissä lainopillisissa ja oikeudellisissa ongelmissa silloin, kun ne ovat ennakkotapauksia tai muuten auttavat laajempaa harrastajakuntaa.

MMAF jatkaa SMOTO:n jäsenenä. SMOTO toimii tärkeänä valtakunnallisena kattojärjestönä. MMAF:n toiminnan kannalta on välttämätöntä, että Suomessa on toimiva ja laajapohjainen edunvalvontajärjestö. SMOTO:n jäsenedut ovat jäsenten käytettävissä. Omana jäsenetuna MMAF tarjoaa yhteistyösopimusta Woikosken kanssa jäsenistölleen.

Tiedotus- ja näyttelytoiminta

Toimintavuonna 2013 pyritään opastamaan jäsenistöä erityisesti uusien muutostarkastusvaatimusten soveltamisessa. Ensisijainen tiedotuskanava on yhdistyksen kotisivu.

MMAF:lla on oma osasto Helsingin MP13-näyttelyn yhteydessä järjestettävän Petrol Circuksen yhteydessä ja mahdollisesti 2013 järjestettävässä American Car Show -näyttelyssä Helsingissä

MMAF järjestää yhteistyössä Aliens MC:n kanssa Helsinki Bike Show '13 ride-in moottoripyörä näyttelyn 8.6.2013 Hietanimessä. Tämän lisäksi yhdistys pyrkii mahdollisuuksien mukaan olemaan esillä muissa näyttelyissä ja tapahtumissa ympäri Suomea.

MMAF jatkaa aktiivista tiedotustoimintaa. Yhdistyksellä on oma palsta Kopteri ja Bomber Magazine -lehdissä. Tarvittaessa artikkeleita toimitetaan myös muihin lehtiin ja medioihin. Kotisivuja kehitetään edelleen niin, että ne tarjoavat entistä paremmin tietoa. MMAF voi myös resurssiensa puitteissa tuottaa maksullisia julkaisuja harrastajien tarpeisiin. Vuonna 2013 tullaan laatimaan ja lähettämään 2-5 jäsenkirjettä, näistä mahdollisesti osa sähköisessä muodossa.

Talous

Jäsenmaksut muodostavat merkittävän osan MMAF:n vuosittaisista tuloista. Jäsenmaksut jakautuvat varsinaisten henkilöjäsenten (arviolta 1000–1100 henkeä vuonna 2013) vuosimaksuun sekä kannatusjäsenten vuosimaksuun (arviolta 30 yritystä / yhteisöä / yksityishenkilöä vuonna 2013).

Tämän lisäksi hallitus jatkaa paita- ja muuta krääsämyyntiä. MMAF:lla voi olla myös muita satunnaisia tukituloja mutta niitä ei ole otettu mukaan talousarvioon niiden hankalan ennustettavuuden takia.

Hallitus voi päätöksellään myös hakea apurahaa testaus- ja tutkimustoiminnan tarpeisiin. Mahdollisia apurahoja ei tässä vaiheessa ole kirjattu mukaan talousarvioon. Toiminnan kulut aiheutuvat näyttely- ja tiedotustoiminnasta, näkymisestä ja edustamisesta eri tilaisuuksissa sekä viranomaisvaikuttamisesta ja siihen liittyvistä kuluista. Näiden lisäksi osa taloushallintopalveluista ostetaan ulkopuoliselta taholta. Hallitus voi tarpeen mukaan myös ulkoistaa jäsenrekisterin ylläpidon.

Hallinto

Yhdistyksen hallitus tulee kokoontumaan tarpeen mukaan 10–15 kertaa. Hallituksen kokoukset pidetään jäsenille avoimina. Kokousaikataulu löytyy yhdistyksen www-sivuilta. Esityslistan, tarkemman paikan ja ajan saa kysymällä hallituksen jäseneltä.

MMAF Hallitus

MODIFIED MOTORCYCLE ASSOCIATION OF FINLAND VUOSIKOKOUSKUTSU

Modified Motorcycle Association of Finland ry:n sääntömääräinen vuosikokous yhdistyksen jäsenille lauantaina 2.2.2013 klo. 17:00 alkaen Aliens MC:n tiloissa, osoitteessa Jäähdytintie 26B, Helsinki

Kokouksessa käsitellään ja päätetään yhdistyksen sääntöjen § 11 tälle kokoukselle määräämät asiat.

Nurmijärvellä, 8.1.2013

MMAF Hallitus

Vuosikokouksen esityslista 2.2.2013

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen § 11 määräämät asiat.

1. Kokouksen avaus: Puheenjohtaja avaa kokouksen.
2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi (2) pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi (2) ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus: Hallituksen on kutsuttava yhdistyksen kokoukset koolle vähintään seitsemän (7) vuorokautta ennen kokousta jäsenille postitetuilla kirjeillä, sähköpostilla tai alan lehdissä julkaistulla ilmoituksella.
4. Hyväksytään kokouksen esityslista
5. Esitellään tilinpäätös, vuosikertomus ja tilintarkastajien lausunto
6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille
7. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet: Hallitus esittää jäsen- ja kannatusjäsenmaksujen (20:- ja 100:-) säilyttämistä ennallaan.
8. Valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet: Sääntöjen mukaan "Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja sekä vähintään 6 ja enintään 10 muuta varsinaista jäsentä. Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika." Edellisessä vuosikokouksessa valittiin vuoden 2012 hallituksen varsinaisiksi jäseniksi Juha Vengasaho (puheenjohtaja), Samuel Heikkinen, Petri Suuronen, Anssi Juvonen, Otso Orkoneva, Jani Immonen, Sakari Mäkinen, Jarmo Kukkonen ja Mika Säippä.
9. Valitaan yksi (1) tai kaksi (2) toiminnan tarkastajaa ja heille varatoiminnantarkastajat. Edellisessä kokouksessa valittiin varsinaiseksi toiminnantarkastajaksi Timo Muilu ja varatoiminnantarkastajaksi Santtu Ahonen.
10. Mahdolliset muut asiat.
11. Kokouksen päättäminen.

Kaasuläpän asennon tunnistin

Teksti: Matti Tahlo

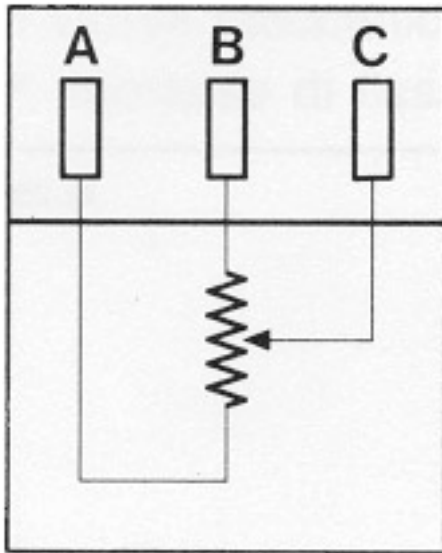
Tässä artikkelissa käsitellään kaasuläpän asentotunnistinta, josta käytetään myös nimeä TPS (Throttle Position Sensor). Jatkossa käytän lyhennettä.

Laite on käytössä yleisesti sekä kaasutin- että ruiskutusmoottoreissa. Ruiskutusmoottoreissa se on välttämätön. Kaasuttimissa sitä käytetään päästöjen ja sytytysenakon hallintaan. TPS:siä voi olla jokaisella kaasuläpän akselilla tai vain yksi, jolloin kaasuläpät ovat keskenään mekaanisesti synkronoituja.

Nykyisin on suuntaus mennyt siihen että monisylinterisessä moottorissa on ainoastaan yksi kaasuläppä ja siten asentotunnistimiakin vain yksi. Sporttisemmissä moottoreissa kuitenkin on läppiä yksi tai kaksi per sylinteri.

TPS on sähköinen komponentti jonne moottorinohjausjärjestelmä (ECU tai pelkän ruiskun tapauksessa EFI) syöttää viiden voltin jännitettä sen sisällä olevaan vastukseen jonka toinen pää on maadoitettu. Sisällä on myös, ikään kuin viisari, joka kääntyy kaasuläpän akselin mukana ja seuraa kärjellään vastuksen pintaa.

Riippuen siitä millä kohtaa "viisari" kulloinkin on siihen kulkeutuu vastuksesta sillä kohtaa saatava jännite. Jännite siis vaihtelee nollan ja viiden voltin välillä. Jännitteen suuruus on lähes suorassa suhteessa kaasuläpän astekulmaan. Tämä analoginen jännitetieto johdetaan ECU:n analysoitavaksi.



Sisäinen kytkentä

Kytkenän napojen sijainti liittimessä voi vaihdella. Tyypillisesti ECU huomioi vain muutaman arvon nollan ja viiden voltin väliltä. Tosin tässä on merkki- ja tyyppikohdistusta eroa.

TPS:siä voi jakaa eri luokkiin rakenteensa ja sähköisien ominaisuuksiensa kannalta.

Rakennetta määrittelee

- koko
- kiinnitystapa läppärunkoon
- pyörimissuunta
- kiinnitystapa kaasuläpän akseliin
- sähköinen liitäntä, liitintyyppi
- sähköinen rakenne

Koko on usein ratkaiseva tekijä, kun anturia valitaan. Nykyisin suositetaan mahdollisimman pieniä kokoja. Isokokoinen on usein kestävämpi ja tarkempi.

Kiinnitystapa

- säädettävä ruuvikiinnitteinen
- ei-säädettävä ruuvikiinnitteinen
- kiinteästi asennettu

Harrastajat suosivat vanhoja säädettäviä ruuvikiinnitteisiä ja isokokoisia malleja. Niitä on myös paljon 80- ja 90-luvuilla valmistetuissa moottoripyörissä. Näiden perusasetusta voi siis muuttaa.

Ruuvikiinnitteinen mutta ilman säätömahdollisuutta oleva TPS:n perusasetus on kiinteästi asetettu ja sitä voi muuttaa vain kytketyllä järjestelmään asianmukaisin välinein, usein tietokoneella ja ohjelmistolla, ja asettaa TPS-säätö kohdalleen ohjelmoimalla ECU uudelleen.

Sama pätee kiinteään TPS-rakenteeseen mutta sen lisäksi, jos TPS vaurioituu, vaihdetaan koko läppärunko.



PF09



PF3C



PF1C

Muutamia TPS-tyyppejä



PF2C



IPF2CB

Pyörimissuunta voi olla myötäpäivään tai vastapäivään riippuen asennuspaikasta suhteessa kaasuläpän akseliin. Useimmissa on vastaan laittava "palautinjousi".

TPS:n ja kaasuläpän välinen välitys on yksi yhteen eli kaasuläpän liike siirtyy ilman välystä TPS:n luettavaksi. Liitäntätyyppejä on paljon: hammastus-, segmentti-, neliö, puoliympyrä, ym liitostapoja kunkin valmistajan halujen mukaan.



Läppäakselityyppejä

Sähköinen liitäntä voi olla minimissään kaksinapainen. Ts. laite maattaa itsensä ja jäljelle jäävät johdot ovat 5V ja signaali. Tyypillisin on kolmenapainen liitäntätapa. Navat ovat 5V, maadoitus ja signaali. Kussakin TPS:ssä on oma sisäinen kytkentä. Napaisuudesta on syytä ottaa selvää jos tekee asennuksia itse.

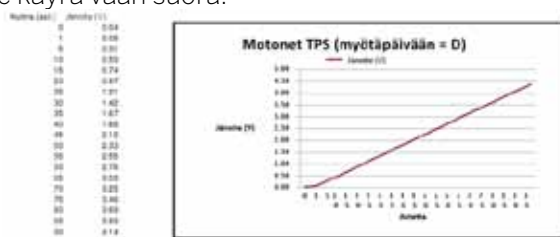
Nelinapaista liitintä suosii mm BMW. Siitä lähtee kaksi signaalijohdinta maadoituksen ja viiden voltin johtimien lisäksi.

Liitintyyppäjä on eurooppalaisille pyörille tarjolla pääasiassa kahta mallia: Delphi Metri-Pack 150 ja Bosch. Amerikkalaisilla Delphi. Valmistaja voi olla mikä tahansa. Japanilaisilla on omat merkkikohtaiset liittimensä.

Sähköinen rakenne

- lineaarinen
- epälineaarinen

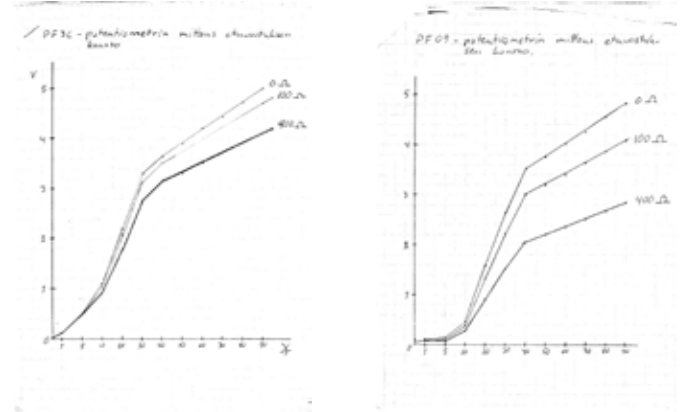
Lineaarisuus tarkoittaa tässä tapauksessa sitä että jännitearvo seuraa orjallisesti käänkökulman astelukemaa kaasuläpän koko liikematkan. Siitä syntyvä jännitekäyrä ei ole käyrä vaan suora.



Lineaarinen "käyrä" taulukoineen

Kyseessä tavaratalosta ostettu halpis-TPS. Ei käyttöä varaosana moottoripyörään omavalmisteluksia lukuun ottamatta.

Epälineaarinen toimii seuraavasti: jännitearvon suhteessa kaasuläpän käänkökulmaan tulee jossain vaiheessa hyppäys. Tyypillisesti siten että signaalin jännitearvo pienillä kaasuläpän avausarvoilla kasvaa nopeasti mutta noin 30 asteen avauskulman jälkeen kasvaa enää hitaasti.



Kahden erilaisen epälineaarisen TPS:n käyrät

Käyristä näkee että ylempi PF09-kaasuläpänasentopotentiometri on huomattavasti herkempi perusasetuksen suhteen.



TPS-testeri.

Digitaalinäytössä näkyy kulloiseenkin astekulmaan liittyvä jännite. Kello kymmenen kohdalla näkyy soikea aukko josta luetaan astelukema. Oikealla keinokuormapotentiometri. Testissä parhaillaan Weber PF09.

Viat ja harmit

- Vioiksi voidaan luetella ainakin kaasulämpen akselin välitys joka nopeasti aiheuttaa lukematarkkuuden heilahteluja TPS:n toiminnassa.
- Yhden asennon kuluma: käytössä kuluu sellainen kaasun asennon kohta jolla ajetaan eniten. Yleensä tästä vaivasta kärsii kaasulämpen avautuman alin neljännes ja jokin kohta siellä.
- Polttoaineen syötön häiriöt tai polttoaineen muusta syystä pääseminen TPS:n sisään aiheuttaa voimakkaita käyntihäiriöitä. Myös vesi aiheuttaa usein pysyvää vikaa.
- Liitinviat
- Ulkoiset mekaaniset iskut tai jännitepiikit. Huom! Järjestelmä toimii viiden voltin jännitteellä.

Viime aikoina joissakin ruiskutusmoottoreissa on ongelmia aiheuttanut bensiinissäolevan etanolin määrän vaihtelu. Siihen lääkkeeksi auttaa seoksen rikastaminen. HUOM! Toimenpide on tarpeeton niille ruiskutusmoottoreille joissa on jäännöshappimittaus. Silloin vika on muualla kuin polttoaineessa.

Voiko ruiskutusjärjestelmälle tehdä mitään itse?

Ennen räplättiin kaasuttimia vaihtelevalla menestyksellä taitojen mukaan. Samanlaista se on nytkin ruiskujen aikakaudella. Sillä erolla että taitamaton saa pyörästänsä hetkessä toimimattoman.

Ruiskutusjärjestelmiä on kovin montaa tyyppiä. Tähän on johtanut tekniikan kehitys ja yhteiskunnan ohjeistus mm päästö- ja melunormien muodossa.

Nyrkkisääntönä voidaan sanoa että mitä vanhempi moottorinohjausjärjestelmä on sitä helpompi sitä on rukata. Käytännössä on syytäkin koska käyttöympäristö, kuten polttoaine, on muuttunut. Kun moottori käy nätisti ja tuottaa hyvin tehoa on se silloin myös todennäköisesti ympäristöystävällisempi kuin alkuperäissäädössään oleva röpötin.

TÄRKEÄÄ!

Vaikka TPS:n asentoa säädetään aina tyhjäkäyntiasennossa virrat päällä kohdistuu säätö lievästi keskikierrosalueeseen ja merkittävästi yläkierroksille. TPS:n säätö ei vaikuta tyhjäkäyntiin. Tyhjäkäyntiseosta säädetään muulla tavoin riippuen kulloisestakin järjestelmästä. Moottorille voi aiheutua vaaraa koska laihemmalle säädettäessä keskikierrosalueella ei välttämättä ilmene ongelmia mutta yläkierroksilla voi sulaa reikä mäntään tai muuta sen suuntaista. Vaikutus on kumuloiuva.

TPS näyttölee näissä vanhoissa ruiskuissa merkittävää osaa. Vanhoissa peleissä kun ei ole jäännöshappimit-

tausta, joka on kuin ruisku ruiskussa, voi seossäätöä tehdä kahdella tavalla: säätämällä TPS:n asentoa hieman rikkaammalle jolloin koko ruiskutuskartan lukemat kasvavat ja arvojen kasvu kumuloiuu yläkierroksille ja suurille kaasunavauksille eli isommalle ilmanpaineelle. TPS:n säätö vaikuttaa myös, ECU:n kautta, sytytysajituksen muuttumiseen. Pääasiassa tapahtuma on positiivinen ja haluttu. Jos on pelkkä ruisku, eli EFI, seosta rikastettaessa on sytytystä vastaavasti säädettävä hiukan aikaisemmalleettä lisääntynyt polttoainemäärä ehtii palamaan kokonaisuudessaan tehokkaasti.

Fiksumpi tapa on ohjelmoida koko moottorinohjaus, tai osa siitä uusiksi. Siihen vain harvalla on välineet sekä tietotaito. Joissakin huolloissa se on kuitenkin mahdollista.



TPS:n mittausta moottori käydessä

Apuna mittauksessa on sovitinkaapeli, keino kuormavastus jolla voi muuttaa ECU:n saamaa signaalia irrottamatta TPS:ää ja yleismittari. Tämän moottorin tyhjäkäyntiarvoksi on määritelty 150 millivolttia.

Asian sivusta:

Radikaalimpi tapa on heittää alkuperäinen ECU kaivoon ja asentaa alkuperäisen järjestelmän raunioille täysin ohjelmitava moottorinohjausjärjestelmä. Tähän on olemassa useiden moottoripyörämerkkien osalta valmiita bolt-on-settejä. Taitoihinsa luottavat voivat tehdä koko homman itse ja hankkia rakennussarjan.

Näin voi tehdä myös jos on kyllästynyt kaasuttimien ja katkojan kärkien kanssa touhuamaan.

Moottoripyörille uusi tyyppihyväksyntäasetus

Teksti: Petri Suuronen

Euroopan parlamentti hyväksyi 20.11.2012 uuden tyyppihyväksyntäasetuksen L-luokkien ajoneuvoille, eli myös moottoripyörille. Uusien L-luokkien tyyppihyväksyntäsääntöjen taustalta löytyy pyrkimys turvallisempaan moottoripyöräilyyn. Moottoripyörät ovat ajoneuvokantaan suhteutettuna yliedustettuina eurooppalaisissa onnettomuustilastoissa, mihin uusilla säädöksillä halutaan vaikuttaa.

Turvallisuutta pykälänikkarit parantavat määräämällä ABS-jarrut ilman poiskytkentämahdollisuutta pakollisiksi yli 125-kuutioisiin moottoripyöriin. Piikkeihin riittää ABS:n lisäksi myös yhdistelmäjärrut. Vapautuksen tästä saavat määritelmän mukaiset enduro- ja trial-moottoripyörät – määritelmä on kuitenkin varsin tiukka ja poissulkee käytännössä muut kuin kilpaendurot ja -triatit ulkopuolelleen. Bomberointi ja vaikkapa rata-ajo katupyörällä ovat tietenkin byrokraatin silmissä täysin tarpeetonta ja paheksuttavaa, eikä niitä silmälläpitäen tarvitse asetuksissa joustaa, mutta eivät ole Brysselin herrat tainneet sisäistä sitä, että joku hullu suomalainen saattaa ajaa välillä myös soratietä. Ihan pakonkin edessä.

Uutena ihanuutena on rajoitetun tehon L3e-A2 -luokka (alle 35kW). L3e-A2-luokan pyöriä ei jatkossa saa tehdä pyöristä, joiden alkuperäinen teho on yli kaksinkertainen tehoraajaan nähden, eli isot tehorojoitetut pyörät siirtyvät historiaan. Rajoitetun tehon kalusto on varustettava virittämisen estävillä järjestelyillä. Toisaalta jäsenmaat (lue: Ranska) eivät enää saa rajoittaa moottoripyörien maksimitehoa 74 kilowattiin. Pelätty täystehoisten ”rop-lauskielto” jäi myös toteutumatta.

Päästöosastolla uusiin moottoripyöriin päästötasoksi tulee Euro 4 vuodesta 2016 alkaen ja Euro 5 vuodesta 2020 alkaen. Päästötason on pysyttävä sallituissa rajoissa 35 000 kilometrin ajan. Moottoripyöriin tulee moottorin oikean toiminnan valvomisen mahdollistava OBD-järjestelmä pakolliseksi.

Entäs rakentelijan näkökulmasta?

Asian uutisoinnissa on keskitytty lähinnä uusia pyöriä koskevan ABS-jarrupakon ruotimiseen. Tähän yhtenä syynä lienee se, että asetuksen markkinavalvontaa koskeva osuus on varsin monimutkaisesti kirjoitettu, mutta se ei voi olla vaikuttamatta rakentelijoihin. Markkinavalvonnan osalta asetus nimittäin määrää, että vuoden 2016 ja sitä uudempiin malleihin myynnissä saa olla ainoastaan EU-tyyppihyväksytyjä tai kansallisesti hyväksytyjä tai muuten vaatimukset täyttäviä ajoneuvoja, komponentteja sekä tarvikkeita. Markkinavalvonta tulee kuitenkin mahdollisesti aiheuttamaan huomattavasti harmaita hiuksia ja poltettua tupakkia. Itse asiassa ei ole selvää, mitä velvollisuuksia ja kenelle asetuksessa sääde-

tään – saako esimerkiksi netistä tilata osia vapaasti, vai onko ei-hyväksytyjen osien omaan käyttöön tuominenkin rangaistavaa? Entä, jos pyöräänsä tekee osia itse? Komissio ei ole myöskään listannut osia ja komponentteja, joilla se katsoo olevan vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun, joten käytännössä tarkempi analysointi on mahdotonta, toivoo sopii, että jonkinlainen realismi säilyy valvottavien osien suhteen. Kilpailukäyttöönhan saa jatkossakin tuoda ja myydä juuri sellaisia osia, kuin sattuu huvittamaan, mutta kuka niiden käyttöä valvoo ja millä resursseilla?

Piensarja- ja yksittäishyväksynnät jätetään kansalliseen päätäntävaltaan, mikä ilahduttanee kotimaisiakin rakentelijoita ainakin teoriassa. Kansallinen hyväksyntä ei luonnollisesti takaa hyväksyntää toisessa EU-maassa. Tässäkin on kotimaisesta näkökulmasta hieman epäselvyyksiä, sillä asetus ei tunne kotimaista muutostarkastuksen käsitettä lainkaan. Muutostarkastettu ajoneuvo lakkaa olemasta tyyppihyväksyty, eli sitä koskevat määräykset jäävät kansalliseen päätäntävaltaan, mikä teoriassa kuulostaa hyvältä, mutta kokemus paikallisesta byrokraatista on osoittanut, että jäykkyudessa EU-virkaveli jää monesti kauas taa.

Kuluttajan kannalta positiivisena seikkana asetuksen mukaan moottoripyörävalmistajien on sallittava pääsy ajoneuvoa koskeviin teknisiin asiakirjoihin ja manuaaleihin, eli käytännössä tehtaan huoltomanuaalit tulevat vapaasti saataville.

Asetus hyväksyttiin murskalukemin, 677 paikalla olleesta MEPistä 643 äänesti asetuksen puolesta.

Vanhempiä pyöriä uusi asetus ei tietenkään koske, joten miettiessään rakentelun tulevaisuutta voi laskea 1+1...

Uuden asetuksen ja sen tulkitsemisen sekä soveltamisen kanssa on odotettavissa vähintään kohtuullista jumbppaa vuodelle 2013.



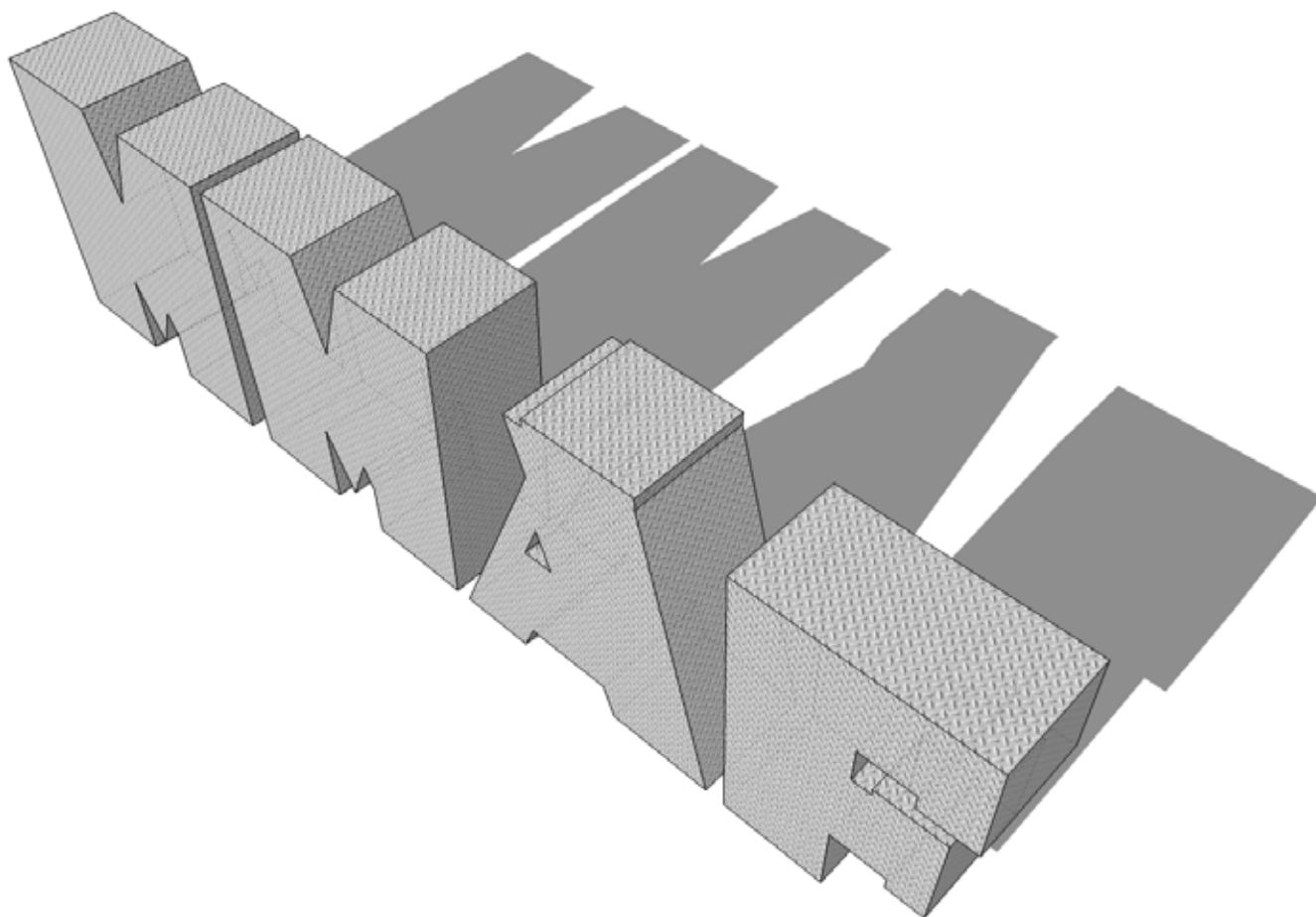
Jäsenvaltiot katsastuspakkoa vastaan

Teksti: Petri Suuronen

Pienen myrskyn eurollaisten motoristien keskuudessa nostattanut Euroopan komission ehdottama moottoripyörien määräaikaikatsastuspakko on vaikuttaisi tulleen tyrmätyksi. EU:n jäsenvaltiot nimittäin pitävät moottoripyörien määräaikaikatsastuspakkoa tarpeettomana. Taustalla on motoristijärjestöjen onnistunut ja faktoihin pohjautuva lobbaus.

Motoristijärjestöjen ja motoristien toiminnan tulos nähtiin jo aiemmin kotimaassa, kun liikenne- ja viestintävaliokunta otti komission ehdotukseen negatiivisen kannan. Tähän epäilemättä oma vaikutuksensa oli syyskuussa eduskuntatalolla järjestetyllä mielenilmauksella, suurkiitos kaikille osallistuneille!

Komission kesällä ehdottamaa moottoripyörien katsastuspakkoa käsiteltiin EU-tasolla joulukuun alussa. Euroopan unionin neuvosto on välittänyt parlamentille tiedon, että he pitävät ehdotusta tarpeettomana ja kustannustehottomana, aivan kuten motoristijärjestöt olivat laskelmillaan esittäneet. Tästä syystä he eivät tule esitystä sellaisenaan hyväksymään. Näin siis vaikuttaisi siltä, että Daavid on voittanut Goljatin ja Big Fyrkka Konsortiumin suunnitelmat motoristin kukkarolle pääsystä on saatu ainakin toistaiseksi tehtyä tyhjiksi. Jäsenvaltioiden omalle sääntelylle ajoneuvojen määräaikaisten tarkastusten suhteen jätetään kuitenkin tilaa.





FIND US ON



**Tue kotimaista
prätkäarakentelua!**
OSTA MMAF:n paita NYT FAW STORESTA!

WWW.FAW.FI





MP13 and Petrol Circus Custom Bike Show
at Helsinki Exhibition & Convention Centre on 1st – 3rd Feb 2013.

PETROL CIRCUS

JESSE JAMES

Pohjoismaiden suurin ja väkevin
PRÄTKÄNÄYTTELY



Nyt kannattaa ilmoittautua raudan lujaan RAKENNETTUJEN moottoripyörien näyttelyyn.
Jaossa kunniaa ja mainetta, mahtavia tuotepalkintoja sekä riihikuivaa käteistä 10.000 euroa!
Näyttelyyn ilmoittautuneet saavat rannekkeiden lisäksi VIP -passin rakentelijoiden loungeen.

rekisteröityminen näyttelyyn: www.petrolcircus.fi

Tapahtumia 2013

Löydät kaikki tapahtumat MMAF:n kalenterista www.mmaf.fi. Kaikki keskustelutaululle rekisteröityneet voivat lähettää tapahtumia MMAF:n kalenteriin. Toiveena kuitenkin on että, kalenterissa olisi nimenomaan prätkien rakenteluun liittyviä tapahtumia, kuten swappeja, näyttelyitä jne. Jos tapahtumasi puuttuu listasta, voit siis lisätä sen itse MMAF:n kotisivujen kautta!

Motor Bike Expo, Italia	18.-20.1.2013	www.motorbikeexpo.it/inglese
Petrol Circus, Helsinki	1.2-3.2.2013	www.petrolcircus.fi
MP 13, Helsinki	1.2-3.2.2013	www.mpmessut.fi
Kustom Kulture Show, Helsinki	16-17.2.2013	www.kustomkulture.fi
Helsinki Bike Show	8.6.2013	www.helsinkibikeshow.fi

Smoton jäsenedut 2013

MMAF:n jäsenenä olet oikeutettu Smoton neuvottelemiin jäsenetuihin.

Voimassa olevat edut löydät SMOTO:n nettisivuilta, osoitteesta www.smoto.fi/index.php/jasenedut



MMAF kauppa

Sen lisäksi, että MMAF-tuotteita on myytävänä tapahtumissa, joihin MMAF osallistuu, voi niitä tilata myös netistä. MMAF:n support-tuotteiden myyntiä hoitaa FAW Store, ja kauppaan pääsee osoitteesta shop.mmaf.fi.

Paitojen ja muiden support-tuotteiden myynnillä kerätään pääomaa harrastuksemme edunvalvonnan eteen tehtävän työn tarpeisiin, senttikään ei siis mene hukkaan. Tue edunvalvontaa, osta MMAF-paita!





www.mmaf.fi

