



Erään moottoripyörän tarinaa



Simson 425 Sport 1957, XE-712

Johdantoa

Saksassa Suhlissa tehtailla valmistettiin moottoripolkupyöriä ja moottoripyöriä vuosina 1920-1940 muun muassa KG (Krieger-Gnädig Suhl) ja BSW (Bernhard-Werner-Suhl) merkillä. Toisen maailmansodan jälkeen Neuvostoliiton sotilashallinto liitti Simson & Co Suhl –tehtaat Moskovalaiseen ”SAG AWTOWELO”:on. Vuoden 1948 lopulla SAG:n päämaja Berliinissä antoi tehtäväksi kehittää ja valmistella tuotantoa yksisylinteriselle 4-tahti-moottoriselle sivuvaunuvarusteiselle moottoripyörälle annettujen suunnittelulähtökohtien perusteella. Vuonna 1949 valmistettiin 3 kappaletta toimivia malleja UR-AWO – nimellä. Tarkkojen tutkimusten jälkeen havaitut puutteet korjattiin ja näin saatiin perusteet vuoden 1950 nolla-sarjan AWO:lle. Yli 10000 km:n keston jälkeen syksyllä 1950 aloitettiin sarjatuotanto AWO 425 Touren –pyörällä.

Vuonna 1952 tehdas palautettiin saksalaisille (DDR:lle). Sarjatuotannon ohella Suhlissa insinöörit kehittivät urheilullisempaa mallia. 1955 runko suunniteltiin uudelleen ja moottoria kehitettiin edelleen ja saatiin siitä lisää tehoa. Malliksi tuli AWO 425 Sport. Vuonna 1957 molempien pyörämallien nimi muutettiin ja palautettiin nimi Simson. Vuoteen 1961 asti pyörää oli edelleen kehitetty ja moottoritehoa nostettu. Myös 1960 aloitettu 350-kuutioinen malli oli varsin pitkälle kehitetty, mutta sitä ei otettu sarjatuotantoon. 1961 moottoripyörien valmistus siirtyi MZ:lle (Motorradwerk Zschopau) ja Simson jatkoi mopediä valmistajana.

425 S oli käytössä myös katurata-, maasto- ja motocrosskilpailuissa. Simson 425 Sport –pyöriä valmistettiin vuosina 1955-1961 lähes 85000 kappaletta.

Lähteet: Ostdeutsche Motorradklassiker Simson 425 Touren und Simson 425 Sport, MZA-Verlag; Fahrzeugmuseum Suhl

SIMSON SPORT

moottoripyörien maailmanmerkki

Moottoripyöräilijät eri puolilla maailmaa niin kilparadoilla kuin retkillä ovat varauksettomasti aina luottaneet kuuluisaan Simson Sport moottoripyörään. Se on osoittautunut maineensa veroiseksi sekä luotettavaksi, kestäväksi ja taloudelliseksi. Sen ohjaus on kevyttä ja varmaa.

Teidän kannattaa tutustua kuuluisaan Simson Sport moottoripyörään.

Teknisiä tietoja:
Yksisylinterinen nelitahtimoottori • kansiventtiili • pystyasentoinen • ilmajäähdytteinen • moottorin teho 14 hv, 6300 kierr./min. HINTA: 163.000 vap. Helsingissä.

Maahantuoja: OY REGO AB
Helsinki, Fredrikinkatu 25, puhelin 30 681

Vaaja: Transportmaaschinen EXPORT-IMPORT
Berlin W 8, Teidenkatu 15-17
Saksan Demokraattinen Tasavalta

Tutustukaa Saksan Demokraattisen Tasavallan 2. Teollisuusnäyttelyyn aikana 17. 11. – 26. 11. 61 A- ja B-Messuhallissa Helsingissä.

Suomessa Simsonin maahantuoja toimii muun muassa Oy Rego Ab. Ohessa ilmoituksessa pyörää mainostetaan seuraavin varovaisen ylistävin sanoin:

”SIMSON SPORT, moottoripyörien maailmanmerkki. Moottoripyöräilijät eri puolilla maailmaa niin kilparadoilla kuin retkillä ovat varauksettomasti aina luottaneet kuuluisaan Simson Sport moottoripyörään. Se on osoittautunut maineensa veroiseksi sekä luotettavaksi, kestäväksi ja taloudelliseksi. Sen ohjaus on kevyttä ja varmaa.

Teidän kannattaa tutustua kuuluisaan Simson Sport moottoripyörään.

Teknisiä tietoja: Yksisylinterinen nelitahtimoottori – kansiventtiilit – pystyasentoinen – ilmajäähdytteinen – moottorin teho 14 hv, 6300 kierr./min – HINTA: 163.000 vap. Helsingissä.

Tutustukaa Saksan Demokraattisen Tasavallan 2. teollisuusnäyttelyyn aikana 17.-26.11.61 A- ja B-Messuhallissa Helsingissä.”

Aikojen alussa

Seuraavassa puheena oleva Simson 425 Sport -moottoripyörä on otettu yksityiskäyttöön (rekisteröintikatsastettu) Vaasassa 6.8.1957, rekisterinumero VT-383. Päivämäärällä 1.5.1960 rekisteriotteeseen on merkitty omistajaksi Jyväskyläläinen autoliike. Samalla tämä liike on ilmeisesti myynyt pyörän osamaksulla, koska haltijaksi on merkitty yksityishenkilö ja rekisterinumeroiksi on tullut keski-suomalainen XE-712. Tämän samaisen yksityishenkilön omistukseen Tikkakoskelle Jyväskylän maalaiskuntaan pyörä on merkitty 30.1.1961.

Seuraavaksi pyörän on 25.4.1963 hankkinut omistukseensa tämän historiikin kirjoittajan veli, myös Tikkakoskelta. Runsaan kahden vuoden ajelujen jälkeen pyörä on otettu pois rekisteristä 24.7.1965.

"Pysähtyneisyyden" aika

Veljen otettua pyörän pois rekisteristä hän säilytti aluksi sitä autotallissaan. Vuonna 1969 pyörä siirrettiin Orivedelle säilytykseen vanhempien maatilakeskuksen tiloihin, eli navetan vintille.

Armeijasta palattuani vuoden 1970 kesällä tarkoitukseni oli kunnostaa pyörä liikenteeseen. Se sai värikseen postin-keltaisen, Miranolia pensselillä pintaan. Aikakauden uudet pyöräthän olivat saaneet väriä ja piti saada tähän vanhaankin uutta ilmettä. Nyt jälkeinpäin ajateltuna se oli vähintäänkin pyhäinhäväistys. Ei sitä nuorukaisena ymmärtänyt mitä harmia asiasta 40 vuoden jälkeen tulisi.

Vaikka Simson ei ollutkaan rekisterissä, piti hän sillä samana kesänä kuitenkin virkavaltaa uhmaten ajella satunnaisia uintireissuja ja mopon ollessa rikki muutama työmatkakin kesätyöpaikkaan naapurikuntaan sahalle. Täällä sahalla kuulin kylällä olevan eräässä talossa Simsonin, jota veljeni kanssa kävimmekin myöhemmin kyselemässä, koska varosia tarvittiin. Isäntä ilmoitti pyörän olevan puuliiterissä klapi-kanalla. Luvan saatuaamme heittelimme klapi-kanan ulos ja olihan siellä Simson, joka näytti erikoiselta, erilaiselta ja vajavaiselta eikä sitä sitten sen takia "korjattu talteen". Ja eikun klapi-kanan takaisin liiteriin. Nyt jälkeinpäin olen tullut käsitykseen, että pyörä oli Touren-malli ja se olisi pitänyt ehdottomasti korjata pois, onhan se nykyisin arvostetumpi, kuin tämä Sport-malli, näin ainakin Saksassa.

Muutama vuosi jälkeen eräs kesätyöpaikkani oli sähkölaitos Mäntässä, jossa kiertelin mittaamassa maadoituksia muuntamoilla. Näillä retkillä näin kerran Simsonin erään talon pihalla seisomassa hiekkakasassa lasten kiipeilytelineenä. Silloin ei jostain syystä asia kiinnostanut sen enempää, koska kunnostusasia oli jo hiipumaan päin. Vasta useita vuosia jälkeinpäin tuli etsittyä kyseistä taloa, mutta enhän sitä enää löytänyt, liekö pyöräkään ollut enää tallessa.

Siten muu kunnostus oli jäänyt satulan uudelleen verhoiluun, uuden eturenkaan ja autotarvikkeenenvaimentimen hankintaan. Sähköjärjestelmä oli edelleen epäkunnossa (magneettosytyksen ansiosta ajamaan kuitenkin pystyi) ja sen osien tulokseton etsintä sammutti kipinän pyörän kunnostamisesta. Moottori käyntikuntoisena pyörän säilytys jatkui navetan vintillä. Aika-ajoin tulpan reiästä tippa öljyä ja kammesta muutama veivaus mäntää pidettiin "liikkuvana".

1984 vanhempien muutettua maalta "maalikyliin", pyörä siirrettiin väliaikaisesti ja ennalta tuntemattomaksi ajaksi naapurin riiehen. Veli olisi antanut sen irtaimistohuuto-kauppaan, mutta pyysin, että jos se ei ole aivan välttämätöntä, niin ei myydä sitä. Huutokaupan loppuilla aivan tuntemattomat vanhempi ja nuorempi herrasmies kyselivät, että milloin se moottoripyörä tulee myyntiin. Pettymys oli kova, kun se ei ollutkaan myytävien listoilla. Missään ei koskaan mainittu, että talossa on moottoripyörä, mutta näköjään naapurustoa laajemmallaakin oli tieto pyörän olemassaolosta. Herrat huusivat sitten lohtuna Solifer Exportimme. Tämäkin oli jälkeinpäin anteeksiantamaton teko. Olisi se Solifer voinut

olla moottoripyörän kaverina ja seurana naapurissa. Simson oli naapurin riihessä Orivedellä vuoteen 1987.

Vuonna 1987 sain talon rakennuksen myötä Halikossa sen verran tiloja, että voin siirtää pyörän omiin tiloihin ja oikein lämpimiin sellaisiin. Pyörän kunnostus oli tavoitteena ja sen aloitus sitten, kun ei muuta tekemistä ole. Ilmeisesti tekemistä oli ja Simsonille odottelusta tulikin aika pitkä.

Talvella, alkuvuonna 2004 pyörälle oli käydä huonosti. Pyromaanipoikien tuhotyön seurauksena se oli palaa varasto-autotalli-asuinrakennuspalon mukana. Vahingot jäivät onneksi tältä osin vain noki- ja savuvahingoiksi. Lassila&Tikanoja pesi pyörän vakuutusyhtiön laskuun, mutta nokihan on kovasti ruostuttavaa ja jätti kyllä jälkensä.



Oheisessa kuvassa pyörä on siinä asussa ja kunnossa, kuin se on ollut vuodet 1970-2012.

Uuden ajan alku

Kesällä 2011 Simson herätettiin 40 vuoden "koomasta". Kaasuttimen puhdistus, bensiiniä tankkiin ja muutamalla polkaisulla käyntiin! Ja pieni jaloittelulenkki kotitiellä. Kävin myös näyttämässä pyörää museoajoneuvotarkastaja Hannu Laajajärvelle, jonka mielestä se on ihan hyvä aihio. Sain myös alustavia ohjeita kunnostuskohteista. Mm. väri tietenkin piti palauttaa entiselleen. Loppuvuonna teimme veljeni kanssa pyörästä kaupat, olinhan minä käytännössä pimentanut sitä jo yli 40 vuotta. Simson siirtyi minun nimiini hintaan "Simson ei jatkossakaan siirry suvun ulkopuolisille".

Kesällä 2012 alkoi varsinaisesti pyörän kunnostus tavoitteena sen museokatsastus. Ennen purkamisen aloitusta kuitenkin muutaman sadan metrin muisteluajolenkki. Purkamisen edetessä alkoi selvitä mitä voi kunnostaa ja mitä mielestäni joutuu hankkimaan uutta. Pyörän ollessa jo purettuna pyysin museoajoneuvotarkastaja Kari Aaltosta visiitille antamaan vinkkejä entisöintiin. Ja tulihan niitä, kiitokset niistä. Olin kuullut jo aiemmin yhtenä vinkkinä, että jos moottori käy, ei sitä kannata purkaa ja näin myös tein. Myöhemmin kuitenkin osoittautui asian olevan toisella mallilla.



Kuvassa pyörä purettuna, paitsi moottori

Syöpyneiden ja kolhittujen kromattujen osien uudelleen kromaus teetti kovasti selvittelytyötä. Kromaaajia löytyi netistä ja kommentteja hinnoista ja laadusta keskustelupalstoilta niin, että hirvitti rueta asioimaan kenenkään kanssa. Hioin ja kiillotin pienosat ja kävin välillä näyttämässä valitsemalleni kromajaalle (Loimaalle asti!) pohjan laatua. Hyväksynnän saatua kiillotin loput samaan kiiltoon. Etuteleskooppien ja polttoainetankin pohjatyöt jätin kromajaan tehtäväksi. Kromaja ilmoitti töiden valmistuttua, että tankkia ei voinut kromata, koska se oli liian syöpynyt. Hän oli kuitenkin hankkinut toisen tankin ja kromannut sen. Kiitos

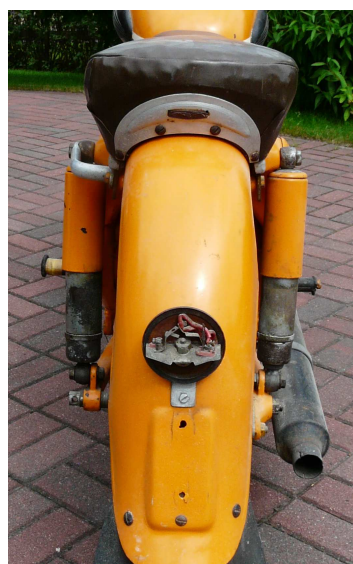
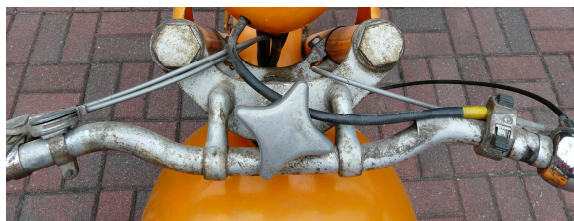
siitä hänelle, tosin eihän siihen ihan pelkkä kiitos kuitenkaan riittänyt. Kromattavia kiillotellessa selvisi, kuinka iso työ tuo pohjatyö on, varsinkin harrastelijan työvälinein.



Ohessa uudelleen pintakäsittelyä (kromausta sekä sinkitystä) vaativia osia.

Oikealla alhaalla kromaukseen menevien kiilloitusharjoitelmia.

Alla joitakin kuvia osien kunnosta ennen toimenpiteitä.





Kromaukseen lähtevät



Sinkitykseen lähteviä

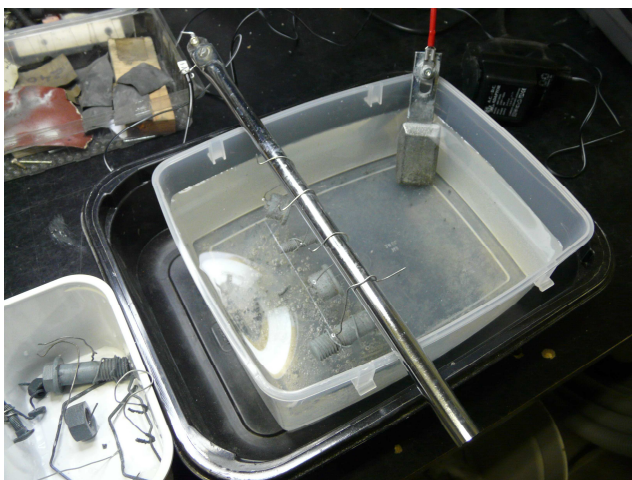
Rungon ja peltiosien käsittelyksi harkitsin soodapuhallusta, mutta päädyin kuitenkin puhalluttamaan hiekalla. Kävin arviointimatalla kahdella hiekkapuhaltajalla. Soodapuhaltajalla käytin kuitenkin moottorin, etupyörän jarrukilven, takavaihteen ja tallessa olleet alkuperäiset rekisterikilvet.

Runkoa ja erinäisiä pienosia, kuten jalkatappeja ja akseleita hitsailin, oioin ja sorvailin kansalaisopiston metallityökerhossa talven aikana. Bensatankin revenneelle kiinnityskorvakkeellekin tarjosin hitsipilliä (tankki tietenkin pestynä ja täynnä vettä).

Maalattavien osien takia kiertelin paikallisia maalaamoja esitellen valokuvien kohdettani ja kysellen innokkuutta asiaan ja mahdollisia hinta-arvioita. Kovasti monenlaista kohtelua sain. Naapurin vinkkaama autokorjaamo-maalaamo lupasi hoitaa ja tehdä myös muutamat tarvittavat ”peltityöt”. Maalarin ohjeen mukaan käsittelin maalipinnat kevyellä hiontavahalla ”pahimman” kiillon poistamiseksi. Joitakin pienosia maalasin itse kuten myös tankin ja sivukoteloiden raidoitukset.

Kunnostettavissa olevien alumiiniosien oikominen ja hiominen olivat aika työläitä. Näitä olivat mm. pyörien navat, satulan helat ja listat, takahaarukan niveltappien suojakupit, ohjaustangon kahvat. Paikoin pahimmat syöpymät ja kolhut vaativat melkoista viilaamista ennen hiontaa. Etujarrukilven (soodalla ei tullut kuntoon) ja bensatankin korkin kävin lasikuula-puhaltamassa, jolla tulee erinomaista jälkeä.

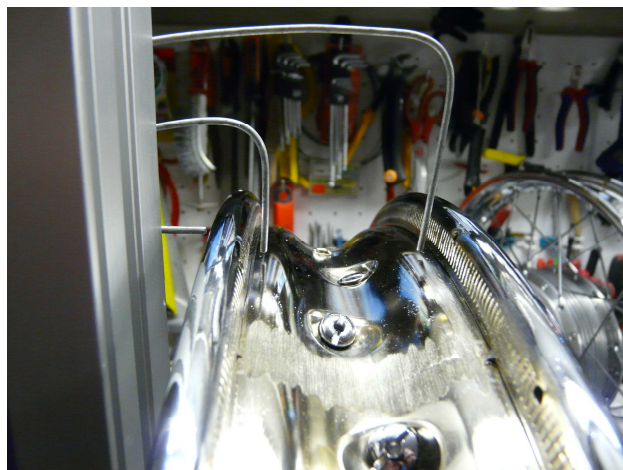
Sinkittäviin osiin tein itse pohjatyöt ja leipätyön kautta tutuksi tulleen yrityksen kautta sain ne sinkitettyä. Tosin joitakin pienosia, kuten itse tekemäni jalkatappien pultit, niiden erikoismutterit ja joitakin muttereita ja lampun heloja sinkitsin ”kotisinkityslaitoksessa”. Pitihän sitäkin kokeilla, vaikka peittaus- ja sinkityslieimet olivat kaukana ammattilaadusta.



Kotisinkityslaitos



Tankin raidoitusten sijaintia tutkimassa



Vanteiden rihtausta kotitekoisessa rihtauspukissa



Talven mittaan selvittelin netin kautta saksalaisia varaosakauppoja, jotka myyvät osia Simsoniin (AWO:on). Hintataso oli tasavertainen muutamiin kotimaisiin verrattuna. Tavaraa tuntui olevan varastossa paremmin kotimaisiin verrattuna, joka oikeastaan on ihan ymmärrettävääkin. Toimituskulut Saksasta kotiovelle ovat pienemmät (!), kuin täällä kotimaassa. Tilattavaa kertyi aivan kunnioitettavasti. Arvokkaimmasta päästä pakoputki-äänenvaimenninsarja, kaasutin (vanha oli Amal, ei siis alkuperäinen saksalainen) sekä laturi, koska vanha laturi oli kärsinyt mekaanisia vaurioita.

Myös takajousia/iskunvaimentimia oli hitsailtu ja ne piti vaihtaa. Monenlaista kunnostuskelvetonta, kolhiintunutta ja kulunutta osaa oli "kauppalistassa" ja monista pienistä osista kertyi yllättävän kallista lystiä. Osto-osat ovat sopineet yllättävän hyvin.

Epäsopivia ovat olleet pakoputki-äänenvaimenninsarja (oma vika, väärää vuosimallia) sekä liian lyhyt kytkinvaijeri, jonka tein sitten itse uuden. Kaasukahvan saanti teetti yllättäen kovasti töitä. Vasta kolmas malli oli oikea, kun lähetin myyjän oman nettikaupan sivulta kaapatun kuvan myyjälle. Mikä lie ollut vaikeutena, vaikka koko ajan olin osannut tilata oikeaa osaa oikealla tilausnumerolla.

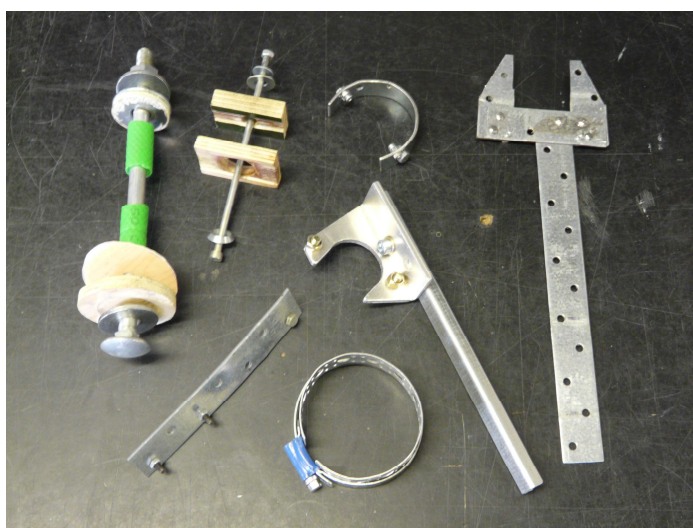
Tilasin myös sisä- ja päällirenkaat sekä vannenauhat Saksasta, kun hinta oli kilpailukykyinen toimitettuna pikarahdilla kotiovelle asti, hinta piti siis sisällään toimituskulut. Se mikä tässä hämmästytti oli, että kuriiri toi kolmeen eri kertaan rengaspaketteja. Kolme positiota tilauksessa, kolme toimitusta! Kyllä vannenauhojen toimitus taisi tulla myyjälle hintoihinsa.

Pyöriä pinnasin ja rihtailin sekä valmistelutöitä tein alkuvuodesta 2013 ja varsinaiseen kokoonpanoon pääsin maaliskuussa. Vaikka olin käynyt koko pyörän varaosalistan mukaiset ruuvit läpi ja hankkinut mielestäni ne, kootessa jatkuvasti jotakin piti kaupasta hakea lisää. Kesken kasauksen pyysin Kari Aaltosta vilkaisemaan, mitä kaikkea minulta on menossa pieleen, mutta ymmärsin, että ei ihmeempää valittamista.

[illegible]

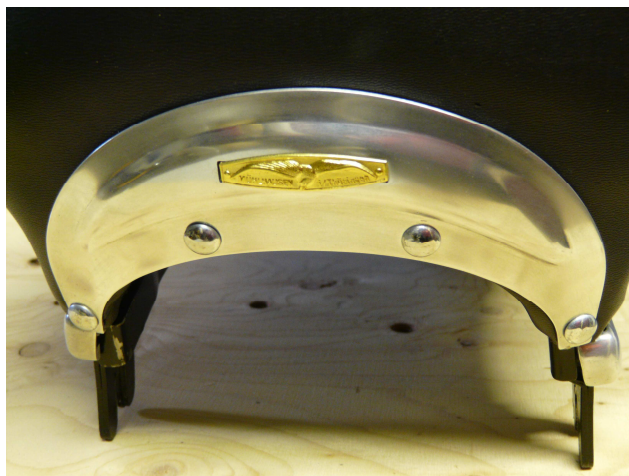
Vaikka tuli jo mainittua, että osto-osat sopivat melko hyvin, oli niissäkin välillä sovittamista. Pyörien valmiiden pinnasatsien kanssa oli ongelmia. Etupyörää kootessa pinnat osoittautuivat miltei liian pitkiä. Takapyörän kanssa ongelma oli jo isompi. Takanapa kuuluu pinnata hieman sivuun vanteen keskilinjasta, joten toisen puolen pinnat olivat aivan liian pitkät. Onneksi turkulaisella moottoripyörä- ja varaosakaupalla oli juuri riittävästi oikeanpituisia (vanhoja jo poistossa olevia) pinnoja.

Kaasukahvan mekanismi ei vaikuta kovin älykkäältä (vaijeri ohjaustangon sisällä, kahvassa kevytvalua oleva vetoluisti) ja sen saaminen juoheasti toimivaksi vaatii syvempää asiaan paneutumista. Takajalkatappien kiinnityspultit lyhyehköt, joten toinen, jolla myös äänen-vaimennin kiinnitetään, piti tehdä uusi pidempi. Valonheittimen kromirenkaan kiinnitystä piti modifioida. Seisontajalan jousi aivan liian lyhyt ja se vaati jatkoa. Mutta kaikkeen löytyi jokin ratkaisu pienten tuumaustuokioiden jälkeen. Näitä tuumaustuokioita ja pitkiä omien käsien töiden jälkien ihailutuokioita kertyi sen verran runsaasti, etten ole rohjennut pitää mitään kirjaa Simsoniin käyttämistäni tunteista.



Kotiverstaan työkaluvalikoima on tietenkin jonkin verran rajallinen varsinkin erikoistyökalujen osalta eikä niitä tullut hankittua vain yhtä käyttökertaa varten. Ohessa joitakin oman työkalupajan tuotteita, käyttökohteita sopii arvella

Kiilloittamani satulan takahelan keskellä on ehdottomasti kilohinnaltaan kallein osto-osa (Mühlhausen – W Thüringen –lokkikoriste), alkuperäinenhan oli läpiruostunut



Kasaustyön ollessa vielä aikalailla kesken (esim. sähkötyöt miltei kokonaan) Kari Aaltonen kysyi eräänä torstai-iltana ehtisinkö saamaan pyörän kasaan maanantai-iltapäivään mennessä. Silloin oli näet seuraava museokatsastuspäivä. Lupasin yrittää. Pidän lupaukseni, mutta moottori jäi ilman sen kaipaamaa huomiota. Se kävi, muttei kovin "pirteästi". Silti rohkeasti katsastukseen. Katsastuksessa oli muitakin pyörän näyttäjiä ja joukossa innokkaita käyntipolkijoita ja käynnin perusteella diagnoosintekijöitä. Siinä Simsonin moottoria ryntäytellessä se kai totesi, että nyt tämä leikki riittää, näin vanhoilla päivillä ei enää jalkeille lähdetä ja päätti sitten heittää öljyt ulos. Kollegat "lohduttivat", että taisi tulla koneremontti samaan kauppaan ja oli hyvä, että se tuli nyt, eikä jossain korpitaipaleella. Taisivat olla oikeassa. Museokatsastus sujui kuitenkin ja palkintona oli "kiittävät" arvosanat.

Käytin pyörän saman viikon torstaina rekisteröintikatsastuksessa, jossa sain uuden rekisterikilven. Rekisterikilven numero on sama, joka pyörällä oli otettaessa pois rekisteristä 40 vuotta sitten. Numero oli vapaana oltuaan välillä kyllä jossakin pappatunturissa. Ja jotta se ei uudestaan vahingossakaan joutuisi muualle, piti se varmista tilaamalla kilpi viime vuoden syksyllä. Katsastustoimistossa lupasivat ystävällisesti ja poikkeuksellisesti säilyttää

Ajoneuvoharrastajien kokoontuminen heinäkuun alussa Salon torille oli ollut koko pyörän kunnostuksen lopputavoitteena ja tapahtuma oli seuraavalla viikolla. Neula-asiaa piti tiedustella Saksasta kaasuttimen myyjältä, joka lupasi kysellä kaasuttimen kunnostajalta ja palata asiaan. Toripäivää ennen piti sitten kuitenkin Amal-kaasuttimen neulaa sovittaa BVF-kaasuttimeen ja arvelin sen olevan melko samanlainen. Moottorin käynti parani huomattavasti, joten pääsin torille muiden mukaan. Muutama vanhempi herrasmies kävi kertomassa, että nuoruudessa tuli ajeltua samanlaisella Simsonilla ja joitakin nuorempiakin pyörä kiinnosti.

Ilman varoitusta posti toi joitakin päiviä sitten puuttuvan kaasuttimen neulan ja kun sen sain paikoilleen, katsoin, että tämä projekti on valmis. Mutta eihän sitä koskaan tiedä mitä vielä vastaan tulee. Sen olen todennut tässä joitakin pienehköjä lenkkejä ajeltuani, että vaatii kyllä urheilumieltä ja rautaisia istumalihaksia, että tällä pyörällä pitempiä retkiä tekee. Autoon tottuneelle kyyti on melko tärisevää, ehkä moottorin tasapainoituksessa ei ole onnistuttu kovin hyvin, jos lie täydellistä yritettykään.

Luultavasti (rekisteröinnin yhteydessä katsastajien kirjauserilaisuuksista johtuen) tämä pyörä on ilmestynyt viimeisimpänä niiden kahdeksankymmenenviiden Suomessa rekisterissä olevan Simson 425 Sportin ja neljäntoista vuoden 1957 -mallin joukkoon.

Kokonaisuutena pyörän entisöinti on ollut mielenkiintoinen rupeama. En ole varsinaisesti mikään moottoripyöriä harrastava eikä siten minulla ole mitään tähän liittyvää ”verkostoa”, joten moni asia on tuonut lisäpuuhaa ja nostanut vaikeusastetta. Jo armeija-aikana kurssijulkaisun laatijat luonnehtivat minua kronikassaan ”ihmeelliseksi yksinpuper-tajaksi” ja tämä asiahan tuli todistettua jälleen tässäkin kohtaa, mutta uskallan tällä kertaa olla siitä ihan ylpeäkin.

15.7.2013

Jaakko Korhonen

Halikko

