

Tunturi mopedi historiaa

1959 - 1987

1959

Testiajojen ja kokeilujen valmistuttua uusi malli oli valmis tyyppikatsastukseen, joka suoritettiin 16.12.1958. Uusi Tunturimalli hyväksyttiin tyyppikatsastusnumerolla 08106 ja sen mallimerkintä oli PL 38/49-. Tämän levyrunkoisen mallin valmistus alkoi vähitellen vuoden 1959 alussa. Uuden tunturin linjoissa oli suuri kehitys vanhaan. Se oli hyvin uudenaikainen tullessaan markkinoille 1959. Sen malli oli tukevan, mutta silti kätevän näköinen. Huomio kiinnittyi kolmeen yksityiskohtaan: satulan hyvä muotoilu ja koko, rungon sisällä oleva työkalukotelo ja erityisesti vanhaan malliin verrattuna hyvin koteloitu ketju. Väri vaihtoehtoja oli kaksi: kuultopunainen/beige ja pastillin sininen/helmenharmaa ja pieni määrä tummanpunaista/metallinhohtokultaa.

Moottori oli sama Puch MS 50, kuin putkirunkoisessa. Siinä oli myös puolipuristinventiili, jota todellakin tarvittiin, koska nopea poljinvälitys teki käynnistyksen raskaaksi. Nopea poljinvälitys taas oli tarpeen, jotta "moottoripolkupyörän" polkeminen ja ajaminen moottori irti kytkettynä olisi ollut edes jotenkin mahdollista. Ainoana muutoksena pukirunkoisen moottoriin oli pakoputki, suuremman maavaran saamiseksi. Rungot ostettiin valmiiksi hitsattuina Länsi-Saksasta. Runko ja siihen liittyvät osat ovat samoja, kuin esim. SOK:n Jupiter 219 -merkkisessä Hercules-mopossa. Tunturipyörä valmisti itse nyt paljon vähemmän osia, kuin aikaisemmin putkirunkoiseen mopoonsa. Tehtaan itse tekemiä osia olivat vain pakoputki, takahaarukka, seisontatuki, tavarateline, ohjaustanko, joitain kiinnittimiä ja roiskeläppä. Muut osat olivat tuontisäännöstelyn valvomaa tuontitavaraa. Mopon tullessa markkinoille kysyntä oli suurta, johtuen osittain autojen vähäisyydestä varsinkin maaseudulla. Mopoon ei myöskään tarvittu ajokorttia, kuten moottoripyörään ja autoon. Myyntihintana oli 73 800 mk, jolla se oli täysin kilpailukykyinen muihin verrattuna.

Mallin suosio yllätti tehtaalla ja tuotantomäärää nostettiin, sillä koko vuodelle suunniteltu valmistusmäärä oli tulossa täyteen jo heinäkuussa. Vuoden 1959 mallin mainostus oli vähäistä, koska mainosrahat käytettiin huolto ja esittelytilaisuuksiin. Näissä tilaisuuksissa kiersi Suomea myös Puch tehtaan insinööri J. Fuss tarkastamassa ja säätämässä mopojen moottoreita. Hänen mukaanaan kiersi mopojen suunnittelija Esko Kotamäki, sekä tulkkina Timo Harkke. Tunturin malli koeajettiin Tekniikan Maailma-lehdessä 6/59. Arvostelut olivat muuten hyviä, mutta koeajajan mukaan huolimaton lopputarkastus sai moitteita.

1960

Vuoden 1960 mallia alettiin suunnitella kesällä 1959. Toimivaksi havaittuun perusrakenteeseen ei tarvinnut tehdä suuria muutoksia. Moottoriksi vaihtui nyt Puch VS 50 LF, jossa LF oli Luxus Finland. Moottorin sisäosat säilyivät suurinpiirtein ennallaan. Sylinterin jäähdytysrivat olivat hieman aikaisempaa suuremmat, samoin sylinterin kansi, josta jätettiin pois puolipuristusventtiili. Puolipuristusventtiili poistettiin, koska polkeminen oli niin hidasta ja raskasta, että pian koko polkemisajatus unohdettiin. Näin voitiin valita poljinvälitys kevyttä käynnistystä ajatellen ja puolipuristin jäi tarpeettomana pois. Kyllä polkupyöräilykin vielä onnistui, mutta polkeminen oli toivottoman hidasta. Muita muutoksia olivat isompi puhaltimen siipipyörä, ulkoiset suojapellit sekä puhaltimen säleikkö. Imuäänenvaimentimen muotoilu muuttui ja siitä tuli isompi.

Runko, takalokasuoja ja ketjusuoja maalattiin kaksivärisiksi. Takalokasuojan kylkiin lisättiin teksti "Tunturi 60". Polttoainetankin maalaus muuttui eri malliseksi ja sen kylkiin tuli muoviset Tunturi-merkit, jotka ovat ei puolilla erilaiset. Merkit erottaa toisistaan vaakunaleijonan kuonosta, jonka tulee osoittaa aina ajosuuntaan. Väri vaihtoehdot olivat punainen/harmaa ja sininen/harmaa -väriyhdistelmiä.

Vuosimalli -60 tyyppikatsastettiin 2.10.1959 ja se hyväksyttiin numerolla 09075 ja mallimerkinnäksi tuli 60/49-. Rungon osat tulivat Länsi-Saksasta valmiiksi prässättynä, mutta ne hitsattiin kokoon Tunturin tehtaalla. Tuontisäännöstely loppui vuonna 1960, joten osia oli helpompi tuoda maahan ja mopon valmistusluvut alkoivat kasvaa paremmin kysyntää vastaaviksi. Toinen merkittävä muutos oli pakollisen liikennevakuutuksen tulo ja vakuutuskiilien ilmestyminen mopoihin. Ensimmäisen kilven pohjaväri oli keltainen ja reunus ja tekstit olivat mustia. Kirjaimet olivat ylhäällä ja numerot alhaalla. Tunturia alettiin mainostaa enemmän. Sitä mainostettiin uuden vuosikymmenen mopona sekä piirimyyjien toimesta, että laajemmin yleismainoksina. Huolto- ja koulutustilaisuuksia jatkettiin edelleen edellisvuoden malliin. Tunturin hinta vuonna 1960 oli 75800 mk. Myynti alkoi hyvin ja tuontisäännösten poistumisesta johtuneen tuotannon nopeutumisen takia piirimyyjille alkoi tulla tarpeeksi myytävää.

1961

Vuosimalli -60 tyyppikatsastettiin 2.10.1959 ja se hyväksyttiin numerolla 09075 ja mallimerkinnäksi tuli 60/49-. Rungon osat tulivat Länsi-Saksasta valmiiksi prässättynä, mutta ne hitsattiin kokoon Tunturin tehtaalla. Tuontisäännöstely loppui vuonna 1960, joten osia oli helpompi tuoda maahan ja mopon valmistusluvut alkoivat kasvaa paremmin kysyntää vastaaviksi. Toinen merkittävä muutos oli pakollisen liikennevakuutuksen tulo ja vakuutuskiilien ilmestyminen mopoihin. Ensimmäisen kilven pohjaväri oli keltainen ja reunus ja tekstit olivat mustia. Kirjaimet olivat ylhäällä ja numerot alhaalla. Tunturia alettiin mainostaa enemmän. Sitä mainostettiin uuden vuosikymmenen mopona sekä piirimyyjien toimesta, että laajemmin yleismainoksina. Huolto- ja koulutustilaisuuksia jatkettiin edelleen

edellisvuoden malliin. Tunturin hinta vuonna 1960 oli 75800 mk. Myynti alkoi hyvin ja tuontisäännösten poistumisesta johtuneen tuotannon nopeutumisen takia piirimyyjille alkoi tulla tarpeeksi myytävää.

Vuoden -61-malli oli tutun Tunturin näköinen, vaikka peltiosiin tehtiinkin suuria muutoksia. Osia tehtiin yhä enemmän kotimaassa, joko omassa tehtaassa tai alihankkijoilla. Muutokset veivät aikaa ja tuotannossa käytettiin ensin vanhat osat loppuun, jonka jälkeen uusia osia vasta alettiin käyttää. Tämän takia vuoden -61 kahdessa eri Tunturissa saattaa olla käytetty eri osia jo valmistusvaiheessa. Osakirjavyö onkin ihmetellyt 61-mallin omistaja. Uusittuja osia olivat mm: runko, taka- ja etulokasuojat (leveys ja sivujen muoto), tavarateline, etuhaarukan lähes kaikki osat lukuun ottamatta ohjauslaakereita ja ristikkappaletta, jonka ympärille etuhaarukka on koottu. Etuvalon kotelo ja ohjaustangon kiinnikkeet muuttuivat myös. Osien valmistuksen siirtyminen suomeen aiheutti osien yksinkertaistumisen, esim. etuhaarukan haarat. Uutta ilmettä 61-mallille antoi tavaratelineen alle omaan koteloonsa siirretty takavallo. Lisäksi takalokasuojaan ilmestyi "Tunturi 61"-teksti. Väri vaihtoehdot olivat: sininen/harmaa ja punainen/harmaa. Vuoden 1961 malli tyypikatsastettiin 27.1.1961 numerolla 01001 ja se sai mallimerkinnäkseen 61/49-.

Tunturin mainoksia alkoi näkyä yhä enemmän. Yleis- ja piirimyyjäilmoitusten lisäksi tuli myös TV-mainos, jota esitettiin kokeilumielessä kaksi kertaa. Koska TV:n näkyvyysalue oli vielä pieni, hyöty jäi pieneksi. Mainosfilmi sai enemmän katsojia, kun sitä esitettiin koulutus- ja esittelytilaisuuksissa. Filmin nimi oli "Uudet pyörät pyörivät" ja se on esitetty myöhemmin ainakin marraskuussa 1995 "Moposydän" televisio-ohjelmassa.

1962

Vuonna 1962 muut kilpailevat yritykset, kuten Helkama ja Solifer, alkoivat väittää Tunturia liian nopeaksi ja Tunturin käyttävän nopeutta myyntivalttina. Ne vaativat viranomaiset tutkimaan Tuntureita tarkemmin. Kohun ollessa suurimmillaan Tunturin vuoden -62 malli tyypikatsastettiin 9.10.1961 numerolla 01025 ja mllimerkinnällä 50/49-. Kohusta huolimatta Tunturi alkoi myydä uutta malliaan.

Muutoksia oli jälleen tehty paljon aikaisempaan malliin verrattuna. Bensatankki muuttui kulmikkaammaksi ja sen päälle liimattiin leijona -tarra. Kaasukahvan runko-osa muuttui luukuttomaksi ja etupyörän akselin paksuus muuttui 3/8 tuumasta 11 mm:iin. Nopeusmittarin vaihde koteloitiin etunapaan erillisen kannen alle. Moottorin ja rungon väliin laitettiin maalatut suojaapellit ja ilmanpuhdistin uusittiin. Takahaarukkaan ja runkoon tehtiin pieniä muutoksia ja tyypikkilven ja valmistenumeron paikkaa muutettiin. Piirimyyjien painostuksesta takalokasuojan Tunturi- merkistä ja punainen/harmaa, vain värisävyt muuttuivat hieman.

Nopeus ei ollut ainoa syy menestykseen. Uuden mallin hinta oli 79 600mk. Kauppa kävi jälleen niin hyvin, etteivät valmistus määrät pysyneet kysynnän tasolla. Tunturi oli silloinkin "Korttelin kunkku" ja hakkasi muut vakiomopot nopeudellaan. Sporttinen maine vaikutti varmasti myyntiin ja Tunturi tuli

myyntiluvuissa Soliferin rinnalle. Myös tehtaan laaja ja hyvin koulutettu lähes 400 liikkeen piirimyyjäverkko oli osasyynä menestykseen. Tunturilla ymmärrettiin jo silloin jälkimarkkinoinnin merkitys asiakkaiden tyytyväisyyteen. Varaosa-, huolto- ja korjauspalvelut olivat toimivia ja olihan Tunturi Suomessa suomalaisille valmistettu luotettava menopeli.

Nopeuskohu yltyi ja viranomaiset valitsivat tehtaalta 10 Tunturia uudelleen katsastettaviksi. Testien mukaan ne kulkivatkin kovempaa kuin aikaisemmat mallit. Kohu heräsi yllättävän myöhään ottaen huomioon, että jo vuoden -60 malli kulki liian kovaa. Tehtaalla arveltiin kierrosluvun ja tätä myötä nopeuden kasvun syyksi uutta sylinteriä, jossa oli suuremmat kanavat. Myös iso (12 mm) kaasutin ja avara pakoputki lisäsivät nopeutta ja kierroslukua. Tunturipyörä Oy veloitettiin tekemään muutoksia ja muutettu versio vuoden -62 moposta tyypikatsastettiin 12.5.1962 numerolla 02021 ja mallimerkinnäksi tuli 50 H/49-.

Mopon nopeutta hillittiin pakoputken sisään hitsatulla 10 mm holkilla. Näin muutetut mallit tunnistaa valmistenumeron lopussa olevasta H -kirjaimesta ja ne olivat tuotannossa vuoden -62 loppuun. Kuristusholkin asentaminen määrättiin pakolliseksi huollon yhteydessä jo myytyihin 62- ja 61- vuosien malleihin. Oletettasti useimmiten tämän holkin asennus jäi kuitenkin väliin.

1963

Edellisvuoden nopuskohun seurauksena suunnittelijoiden oli tehtävä oleellisia muutoksia moottorissa. Kaasutin vaihdettiin pienempään. Entisen 12 mm:n sijaan laitettiin 11 mm kaasutin. Männän helmaa pidennettiin entisestä 52,5 mm:stä 55 mm:iin. Näin ajoitus muuttui rauhallisempaan suuntaan. Uusi kaasutin mahdollisti käsiryöpyvaijerin hylkäämisen ja polttoainehana siirrettiin tankin vasemmalta puolelta oikealle. Välystä muutettiin vielä varmuuden vuoksi pienentämällä eturatasta. Aikaisempi välytys oli 11/38, uudeksi tuli 10/38. Ulkonäkö parani satulan, ketjusuojan ja alumiinisten moottorin suoja-peltien avulla. Takapyörän laakerointi muutettiin irtokuulista kuulalaakeriin ja ketjujen kireyden säätö muuttui epäkeskojen avulla tapahtuvaksi, kun aikaisemmin se toimi pulteilla. Muita pieniä muutoksia tehtiin, kuten pyörien paksummat pinnat.

Tyypikatsastus tehtiin 28.12.1962 numerolla 02026 ja mallimerkintänä oli 50 LF/59-. Väri vaihtoehdot olivat punainen/valkoinen, harmaa/valkoinen sekä sininen/valkoinen. Hinta muuttui rahauudistuksen takia ja uudeksi hinnaksi tuli 810 mk. Nopeushässäkän jälkeen kilpailijat uskoivat Tunturin myyntilukujen laskevan rajusti, mutta ne säilyivät vuoden 1962 tasolla. Silloin lähes puolet mopon ostajista valitsivat Tunturin. Tästä Tunturin menestys ja markkinaosuuden kasvattaminen lähtivät kasvuun. Markkinointiin ja mainontaan satsattiin enemmän ja TV-mainontaa lisättiin. Myös koulutus ja huoltotilaisuuksia jatkettiin entiseen tapaan.

1964

Suurimpana muutoksena oli etuvalon muuttuminen kulmikkaaksi. Etuvaloa mainostettiin automaisena tehovalaisimena. Myös valon kotelon muoto muuttui hieman ja sen kylkiin ja valon alle tuli koristelistat. Äänimerkki sijoitettiin lyhtykotelon sisälle ja sen takia valon kromattuun kehykseen tehtiin aukko. Pyöreä nopeusmittari muuttui puoliympyrän muotoiseen. Myös ohjaustangon kiinnikkeet muuttuivat hieman ja ne jäivät siististi uuden valon kotelon alle. Ainoa teknillinen muutos oli etupyörän navan vahventaminen. Entisen 11 mm etuakseliin tilalle tuli 12 mm akseli. Etupyörän laakerit muuttuivat irtokuulista yksirivisiksi urkulaakereiksi.

Uuden mallin tyyppikatsastus suoritettiin 2.10.1963 numerolla 03020 ja mallimerkinnällä LF2-64/49-. Väri vaihtoehdot olivat punainen/harmaa, sininen/harmaa sekä beige/harmaa. Tunturin arvo kaupassa oli 789 mk. Vuonna -64 julkasituissa tiedottavissa mainoksissa kerrottiin Puch -moottorin valmistuksen alkaneen jo vuonna 1954. Kymmenen vuoden aikana moottori oli valmistettu jo yli miljoona kappaletta. Uuden mallin myynti jatkui jälleen samaan tapaan kuin aikaisempienkin. Tästä kertoo 35,5 prosentin markkinaosuus. Tunturin esittely- ja huoltotilaisuuksissa kävi ennätyselliset yli satatuhatta mopon omistajaa ja ostajaa.

1965

Vuoden 1965 malliin tehdyt muutokset olivat pieniä. Vuoden tärkein uutuus oli nailon-ultramid aine, joka oli kevyttä, pakkasenkestävää, helposti muotoiltavaa, ruostumatonta ja erittäin hyvin kolmuhuja kestävä materiaalia. Tätä käytettiin Tunturin etulokasuojaan ja ketjusuojan ulko-osaan. Nailon-ultramid -osat valmistettiin Itävallassa Steyr-Daimler-Puch AG:n tehtaalla. Uutta ainetta käytettiin mainosvälineenä ja esiteltiin huolto- ja esittelytilaisuuksissa. Toisena muutoksena oli ketjusuojan muotoilu. Ketjusuojan muutoksen takia oli myös takahaarukkaa ja takalokasuojan sivupeltiä hieman muutettava ketjusuojalle sopivaksi. Tyyppikatsastus oli 23.10.1964 numerolla 04022 ja mallimerkinnäksi laitettiin LF2-65/49-. Väri vaihtoehdot säilyivät edellisvuoden mukaisina.

Vuonna 1965 ilmestyi myös toinen malli Tunturista. Se oli Puch VS50 AF -moottorilla varustettu automaattivaihteinen Tunturi. Sen tyyppikatsastus tapahtui 4.1.1965 numerolla 05004 ja mallimerkinnällä Automaatti AF-65/49-. Sen tuotanto jäi ilmeisesti vähäiseksi, sillä niitä ei mainita lehti-ilmoituksissa eikä esitteissä kyseisenä vuonna.

Esittely ja huoltotilaisuuksien määrää lisättiin, kuten myös huoltoautojen määrää. Tämä oli seurausta Tunturipyörän aloitettua Pioneer-moottorisahojen maahantuonnin. Huolto ja esittelytilaisuuksissa huollettiin myös moottorisahat.

1966

Kaikessa hiljaisuudessa vuoden 1965 vuoden kesän ja syksyn aikana Tunturilla suunniteltiin uutta runkoa. Rungon testaus tapahtui Länsi-Saksassa tällaisiin kokeisiin erikoistuneessa laboratoriossa Darmstadtissa. Ajotestien lisäksi runkoja ja haarukoita testattiin erilaisissa penkeissä väsytysteesteissä. Tastit vastasivat yhteensä noin 50 000 kilometrin ajoa. Uuteen runkoon oli korjattu edellisessä mallissa ilmenneet epäkohdat ja se oli kokonaan Suomessa suunniteltu. Runko toimi myös imuäänenvaimentimena, koska kaasutin imi ilman rungon kotelon kautta. Arvostelujen kohteeksi oli joutunut aikaisemmissa rungoissa ohuimmassa kohdassa pystyssä ollut hitsaussauma, joka nyt oli poistettu. Vuoden -66 mallin satula saranoitiin, joka helpotti työkalutilan käyttöä. Takalokasuojan muoto muuttui aikaisemmasta pyöreästä kulmikkaammaksi ja aiheutti ulkonäköön suuren muutoksen. Moottorin päällä olevat muovisuojat alettiin valmistaa samasta materiaalista, kuin etulokasuoja ja ketjusuoja tehtiin. Takavalon muotoa muutettiin ja tavaratelineen kiinnitystä vaihdettiin. Ohjaustanko oheni hieman ja vaihde- ja kaasukahvat vaihdettiin uusiin, joissa kykin- ja jarruvivut olivat prässättyä peltiä aiemman kevytvalumetallin sijaaan. Myös kytkin ja kaasuvaijerit vaihdettiin uudenslaisiin. Vaihteensiirto hoidettiin nyt kahden vaijerin avulla. Moottoriin ja muuhun tekniikkaan ei tehty muutoksia.

Uuden mallin tyyppikatsastus oli 1.11.1965 numerolla 05015 ja mallimerkinnäksi tuli LF2-66/49-. Käsivaihteisen väreinä olivat sininen/valkoinen tai punainen/valkoinen. Uudesta mallista tuli pian myös automaattiversio, jonka myynti aloitettiin todenteolla, toisin kuin vuotta aikaisemman automaattimallin. Uusi automaatti esiintyi jo esitteissä ja lehtimainoksissa. Automaatin tyyppikatsastus oli 14.2.1966 numerolla 06004 ja mallimerkintänä oli AF-66/49-. Automaatti oli moottoria lukuunottamatta lähes samanlainen kuin käsivaihteinen versio. Takalokasuojan kylkiin lisättiin Automat -merkit ja mopon väri oli grafiitinharmaa. Merkittävänä erona olivat automaatin kromatut polttoainetankin posket, kun ne olivat käsivaihteisessa edelleen kaksiväriset. Häiriönpoistajalla varustettu tulpanhattu tuli pakolliseksi 1.7.1966 ja se oli asennettava vanhoihinkin mopoihin päiväsakon uhalla.

1967

Vuonna 1967 Tunturin mainostettiin myyneen jo yli satatuhatta mopoa. Vuoden 1967 malliin tehdyt muutokset olivat jälleen melko pieniä. Muutoksina olivat lähinnä pakoputki ja ilmansuodatin. Pakoputkessa edellisissä malleissa ollut irrotettava kartio päässä jätettiin pois ja vaimentimen takaosasta tuli näin lähes suora putki. Samalla fonikilpi käännettiin vaakasuorasta pystyyn. Ilmanpuhdistimeen tuli vanhan öljyttävän teräsverkkopuhdistimen avuksi uudenaikainen vaihdettava paperisuodatin. Uutuudesta käytettiin nimeä Mikrostat-suodatin. Tunturin käyntiääni todettiin

tutkimuksissa markkinoiden hiljaisimmaksi. Tehokas pako- ja imuäänenvaimennus toimi siis käytännössäkin hyvin. Värvaihtoehdot säilyivät edellisvuoden mukaisina ja tyyppikatsastus suoritettiin 14.12.1966 numerolla 06014 ja mallimerkinnäksi tuli vanhaa kaavaa noudattaen LF2-67/49-.

1968

Kyseinen vuosi oli suurten muutosten vuosi. Kehitystyötä tehtiin paljon ja se tuotti tulosta. Ajovalo muuttui suorakaiteenmuotoiseksi ja sen kotelo alettiin valmistaa jo aikaisemmin hyväksi todetusta nailon-ultramid-muovista. Etuhaarukan ylälevyä mainostettiin uuden muodon takia avaruusajan tyyliseksi. Polttoainetankin poskien muoto muuttui hieman ja aikaisempien hienojen Tunturin siipi -merkkien tilalle tulivat yksinkertaisemmat alumiiniset merkit, joiden ympärille oli liimattu nuolen muotoinen tarra. Vauhtipyörämagneettoon lisättiin takavalolle erillinen puola, joka piti jännitettä sopivana pienelle polttimolle, joka kesti nyt kauemmin. Pyörän kokoa pienennettiin aikaisemmasta 2,25 - 23" uuteen 2,75 - 21". Tämä muutos paransi mopon kiihtyvyyttä. Käsivaihteinen tyyppikatsastettiin 1.11.1967 numerolla 067032 ja mallimerkinnällä LF2-68/49-. Automaattivaihteisen katsastus oli 9.12.1967 numerolla 067031 ja mallimerkinnällä Automat AF-68/49-. Värvaihtoehdot ja maalaus muuttuivat. Käsivaihteisen punainen ja sininen väri olivat nyt entistä kirkkaammat ja bensatankista tuli yksivärinen sininen tai punainen. Automaatti säilyi grafiitinharmaana, jonka tankki oli edelleen osittain kromattu ja tankin kyljissä olivat vanhat muoviset Tunturi -tankinmerkit.

1969

Vuosi oli pinten muutosten vuosi. Tunturin ilmoitettiin valmistaneen yli 120 000 kappaletta mopedia. Malleja mainostettiin täyden kympin mopoina. Moottorin puhaltimen säleikkö muutti hieman muotoaan, mutta valmistettiin edelleen alumiinista. Tavarateline vaihtui uudenmalliseen ja imukoteloon tehtiin pieni muutos. Automaatin tankki muuttui samanmalliseksi maalatuksi, kuin käsivaihteisissa ja poskiin liimattiin Automat -tarrat. Käsivaihteista alettiin kutsua standardiksi. Tyyppikatsastusta ei tarvittu, koska muutokset olivat niin vähäisiä.

1970

Vuoden 1970 tammikuun puolella välissä ajoneuvoasetus muuttui niin, ettei

mopoissa ollut enää pakollista olla polkimia. Tähän asti polkimet olivat olleet pakolliset ja tästähän kulkuneuvon nimikin oli tullut - moottoripolkupyörä. Tämä asetuksen muutos näkyi heti myös Pappa-Tuntureiden valmistuksessa ja mallit nimettiin uudelleen. Käsivaihteisesta tuli Maxi ja uusi jalkavaihteinen malli sai nimen Start. Automat -nimeä ei muutettu.

Suurimmat muutokset olivat Start -mallissa. Vaihteidenvaihto tapahtui uudella tavalla, jalkapolkimella. Myös jarru toimi uudella tavalla, ilman vaijeria toisen puolen jarrupolkimella. Jalkojen lepuuttaminen tapahtui nyt jalkatapeilla. Käynnistäminen tapahtu uudenlaisella jarrupolkimen puoleisella eteenpäin poljettavalla käynnistyskammella. Muilta osin Start ja Maxi säilyivät samanlaisina ja Automaattiinkin otettiin käyttöön jalkatapit. Autommatissa tarvittiin vain toiselle puolelle jarrupoljiin, toinen puoli jäi siltä osin tyhjäksi.

Myös moottoriin tehtiin muutoksia. Männäntappi vaihtui aikaisemmasta 10 mm:stä vahvemmaksi 12 mm:iin. Eturataan kiinnityksessä mutterin tilalle tuli lukkorengas. Etuvalon alla ollut V-mallinen koriste muuttui kahdeksi ympyräksi. Myös tankin merkit uudistettiin kahdesta ympyrästä ja Tunturi -tekstistä koostuviksi. Tunturit muuttuivat värykseltään yksinkertaisemmiksi ja kaikista malleista oli saatavilla ainakin sininen ja punainen vaihtoehto. Maxia ei tarvinnut tyyppikatsastaa uudelleen, vaan se säilytti vanhan numeronsa. Valikoimaan tullut uusi kolmevaihteinen Maxi katsastettiin 3.4.1970 numerolla 070011-7 ja mallimerkinnällä Maxi-Puch VS50 LF3/49-. Tämän Maxin moottorina oli sama kuin käsivaihteisessa Sport-mallissa. Kolmivaihteisen ostajiksi odotettiin metsuri-, rakennusmies-, ja muussa raskaassa käytössä, jossa joudutaa kuljettamaan työkaluja ja muuta kuormaa huonoissa olosuhteissa. Kolmevaihteinen moottori oli sitkeävetoisempi pienempien vaihdevälien ja kolmannen vaihteen vuoksi. Myyntimäärä jäi vähäiseksi, jonka takia se on nykyäänkin todella harvinainen.

Start -malli tyyppikatsastettiin 3.2.1970 numerolla 070001-8, mallimerkinnällä Start-VS50 KX/49-. Automaattivaihteisen katsastus tapahtui vasta 16.9.1970 numerolla 070012-8 ja mallimerkinnällä Start Automat-Puch VS50 KA/49-. Aikaisemmat sininen ja punainen säilyivät väri vaihtoehtoina.

1971

Vaihteeksi muutokset olivat pieniä edellisen suurten muutosten vuoden jälkeen. Suurinta teknistä muutosta edustavat uudet pitkät iskunvaimentimet ja isompi takanapa. Sen halkaisija muuttui aikaisemmasta 90 mm:stä 100 mm:iin. Mallistossa säilyi edelleen edellisvuoden kolmevaihteinen malli, joka jäi pois tuotannosta vuoden -71 aikana huonon menestyksen vuoksi. Tunturin kokonaisvalmistusmääräksi kerrottiin nyt yli 130 000 kappaletta.

1972

Vuosi -72 oli Tunturin 50-vuotis juhluvuosi. Juhlavuotta mainiostettiin näyttävästi, mutta uutuuksia tai suurempia muutoksiakaan ei mallistossa ollut. Väriutuutena sinisen ja punaisen rinnalle tarjottiin oliivinvihreää. Kyseisen vuoden Tuntureihin liimattiin juhluvuoden tarra. Siinä oli vihreä/valkoinen raita ja tyylitelty Tunturi 50 1922-1972 -teksti. Juhlavuoden Maxin hinta oli 1175 mk, Startin 1275 mk ja Automatin 1295 mk.

1973

Muutoksia ei juhluvuoden jälkeenkään paljoa tehty. Muoviosat vaihtuivat uusiin ja uutta etulokasuojaa käytettiin jo osittain vuoden 1972 puolella. Moottorin suojamuoveja suurennettiin ja ne peittivät nyt myös osan ketjusuojista. Muoviosien osto tapahtui nykyisillään kotimaiselta alihankkijalta. Myös seisontatuen kiinnitys ja bensatankin Tunturi -merkin tarra muuttuivat. Vuoden -73 mallin värityys vaihteli toisinaan sattumanvaraisesti. Pääväreinä olivat ainakin turkoosi ja punainen. Etulokasuojien ja etuhaarukan väri oli joko harmaa tai päävärin mukainen

1974

Viimeinen suuri ulkonäkömuutos tehtiin vuoden 1974 malliin. Peltinen takalokasuojia vaihtui muoviseen. Takavallo suureni ja tavaratelineen kiinnitystä muutettiin. Vanhaa lokasuojaa käytettiin kuitenkin vähänaikaa uuden mallin rinnalla, joka saattaa vaikeuttaa mallin tunnistamista.

Ainoana teknillisenä muutoksena oli magneeton uudenmalliset katkojankärjet. Niitä ei voinut enää purkaa, vaan ne oli vaihdettava kokonaisena pakettina. Viimeisen kerran Pappa-Tunturit tyyppikatsastettiin vuonna 1974. Start-Puch VS50 KX/49- -malli katsastettiin 16.19.1974 numerolla 074002-5, samoin kuin Autostart-Puch VS50 KA/49- numerolla 07004-7. Viimeisenä katsastettavana oli Maxi-Puch VS50 KX/49- numerolla 074007-0. Näiden tyyppikatsastusnumeroiden säilymisen aina Pappa-Tunturin valmistuksen loppuun saakka vaikeuttaa uudempien mallien valmistusvuoden tunnistamista. Vuoden -74 pääväreinä olivat turkoosi, punainen ja vihreä. Etulokasuojien ja etuhaarukan väri oli joko harmaa tai päävärin mukainen, kuten edellisvuoden mallissakin.

1975- 1985

Tunturin historia loppuaikoina muutokset olivat vähäisiä ja kysyntä pysyi tasaisena. Mopot olivat vuosien kuluessa kehittyneet hyväksi ja luotettaviksi.

1975: Tankin merkin tilalle tuli Tunturi tarra ja äänenvaimentimen välikammio jätettiin pois.

1976: Etuvalon alla olevan koristeen tilalle tuli valkoinen Tunturi -heijastin ja pinnoihin tuli heijastimet.

1977: Bensatankin täyttääukko ja korkki suurenivat. Vanhaa pientä mallia käytettiin kuitenkin uuden rinnalla.

1978: Start -malleissa alettiin käyttää uutta mustaa muovista paneelia nopeusmittarin ympärillä entisen metallisen sijaan. Samalla muuttuivat myös etuhaarukan ylälevy ja ohjaustangon kiinnitys. Tämä muutos tuli myöhemmin käyttöön myös Maxi- ja Automat-malleihin.

1979: Tavaratelineeseen tulivat kokoontaitettavat tavaratilan levikkeet.

1980: Takalokasuojan metalliset Tunturi -tekstit muuttuivat musta/valko/punaiseen tarraan joka kaartui rungossa satulan alle. Takaroiskeläppä muuttui valkoisten loppuessa mustaksi. Vuosien 1975 ja 1980 välillä väri vaihtoehtoina olivat ainakin vihreä, punainen ja harmaa.

1981: Äänenvaimentimen perään laitettiin pultilla kiinnitettävä peräkappale. Satulan muoto ja malli muuttuivat ja satulan saranat jäivät pois. Satulan kiinnitys muuttui takaa yhdellä siipimutterilla kiinnitettäväksi. Bensatankin tarrasta tuli takalokasuojan tarran mukainen.

1982: Maillard -takanapa vaihdettiin Leleu -merkkiseen, jonka laakereina toimivat jälleen irtokuulat. Myös vanhaa napaa käytettiin jonkin aikaa uuden rinnalla valmistuksessa.

1983-1985: Muutoksia ei tehty. Väreinä olivat sininen ja punainen, joka oli tummempi, kuin aikaisemmin käytetty hieman oranssinsävyinen

1986 - 1987

Mopojen kysyntä hiipui ja Maxi- ja Automat -mallien valmistus lopetettiin malleissa käytettyjen moottorien valmistuksen loppumisen myötä Puch-tehtaalla. Viimeiseksi malliksi jääneestä Startista tehtiin Classic. Classicissa käytetty vaihteensiirto oli uutta tyyppiä. Vaihdepoljin tuli moottorin sivukotelon läpi, kun aikaisemmin se tuli vaihteiston alta. Myös käynnistys muuttui. Aikaisemman ratasvälityksen tilalle tuli ketjuvälitys. Ulkonäkömuutoksina olivat uudet raitateipit ja Classic ja Valmistettu Suomessa- teipit. Väri vaihtoehtoina säilyivät sininen ja punainen. Bing -kaasuttimen 1-11-13/11 mm valmistus loppui vuoden -87 puolivälissä ja sen korvasi Bing SRC 1/8/55/8 mm. Puch AG:n myydessään koko kaksipyörätuotantonsa italialaiselle Piaggiolle. Pappa-Tunturin moottorin valmistus lopetettiin.

Pappa-Tunturi jäi pois tuotannosta ja viimeinen Classic -malli lähti tehtaalta piirimyyjälle 5.10.1987.