

HONDA



Norton
TRIUMPH

YAMAHA

Vespa



sekä suurehko määrä eri merk-
kisiä vaihtopyöriä. Myymme
edullisin maksuehdoin ja
vaihdamme myös vanhaan.



AJAN OSMAT

Ruusulankatu 21, puh. 499 371

H. HÄSTESKO-OFFSET
Helsinki

uu
MOTORISTI



N^o 7

Joulukuu

1970

M o o t t o r i p y ö r ä k e r h o 69 ry.

Motoristi ilmestyy tammi-,maalis-,touko-,heinä-,syys- ja marraskuussa.

Toimittaja: Reima Paakkanen
Maamiehentie 14,H:ki 76.

Julkaisija: Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Motoristi jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y:n jäsenille.

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus aikana 1.1.1971 - 31.12.1971 :

Puheenjohtaja	Kernohisäntä	Kassanhoitaja
Aimo Turunen Gammelbacka Porvoo Puhelin 915-10907	Tapio Kahila Osoite tunte- maton	Torolf Fagerholm Ruusulankatu 4b 30 Helsinki 26 Puhelin 90-491903
Sihteeri	Toimittaja	Varajäsenet
Mauno Tonttila Villähde Linnanen Puhelin 918-89195	Reima Paakkanen Maamiehentie 14 Helsinki 76	Seppo Kankola Orko Tallinen

Helsingissä 27.11.1970

Joulu on taas,joulu on taas,kattilat täynnä puu... MOI !
 Kuinkas hurisee pakasten keskellä? Eipä taida monikaan kone hurista mutta kiintoavaimet ja ruuvarit on kuulemma kovasti käytössä näin talvisaikaan.Talvihan on tunnetusti motoristien parasta korjausaikaa.Taitaa monessa pajassa palaa valo vielä puolen yönkin jälkeen, sillärakentamisen halu tuntuu olevan hurja ja mieli palaa saada se 'makein pyörä' maantielle heti keväällä.Sillä leilla.
 Toimittajan asemassa on hyvä julkituoda esille muun asian ohessa myös omia mielipiteitään.Myös minä olen ottanut vapauden sanoa sanasen yhdestä jos toisestakin asiasta,mutta toivoakseni en ole käyttänyt väärin tätä tilaisuutta.Tällä kertaa haluaisin julkituoda syvän pettymykseni lähinnä Helsingin ja sen ympäristössä asuvien kerholaisten passiivisuudesta kerhon omien tilaisuuksien eteenpäinviemisessä ja kehittämisessä.Pyydän myös anteeksi viimeksi olleen kerhollan ohjelman peruuttamisesta,tähän oli syynä onnettomuus,joka esti illan vierailijaa osallistumisen.Hän on kuitenkin luvannut saapua toisella kerralla kun hän on tervehtynyt.Toivon että jokainen mukana ollut ymmärtää asian.Toivon myös,että vaikka tällaisia ohjelmanperuutuksia tulee,niin kerholaiset tästä huolimatta pyrkisivät tekemään illasta sellaisen,että kailla olisi mukavaa ja syytä olla loppuun asti paikalla.Kerholla on monta rautaa tullessa ensi kesänä ja niihin tarvitaan jokaisen kerholaisen apua,sillä muutama kerholainen ei pysty tekemään kaikkea tarpeellista eikä tällaiseen yksityisyritteliäisyyteen ole kerhossa pyrittäkään.Päinvastoin on koetettu saada mahdollisimman moni mukaan yhä aktiivisemmin ja vielä on sellaisia henkilöitä,joille löytyisi parempaakin tekemistä kuin turhanpäiväinen poskensoitto. Suurin piirtein 90% kerholaista on sitä mieltä,että viime vuoden Kontioralli oli aika keho,suoraan sanottuna täysi fiasko ja paljon on myös kuulunut hyviä ehdotuksia ensi vuoden Kontiorallia varten. Tulevan kesän rallimme onkin ehkä tällä hetkellä polttavin kysymys sillä rallipaikka ei edes ole vielä varmistettu ohjelmasta ja muusta asiaan liittyvästä puhumattakaan.Olisi korkea aika ottaa kerhoilloissa

ympäri Suomea puheeksi Kontioralli -71 ja ryhryä sanoista myös tekoihin. Täällä Helsingissä ei edellisessä kerhoillassa esittämäni em. aihe saanut kannatusta joten edellisköhan syytä muuttaa nämä Hesän puolen kerhoillat ompeluseurailloiksi.M'ltähän' suuret pärsärit' näyttäsivät sukkapuikot käsissä.Sen voi hyvin kuvitella,kodikasta eikä totta. Välillä juotaisiin kahvit ja annettaisiin taas puikkojen heilua!

Minun mielestäni kerhon hallitus on laimintyönyt kerholaisiaan koko sukсын ajan.Hallitus ei ole pitänyt kunnollista otetta kerholaisiin missään asiassa.Hallituksen tehtäviin kuuluu päättää kerhon asioista ja myös ilmoittaa kerholaisille kaikista kerhon suunnitelmista' salaperästä Kontiorallia' myöten,eikö totta. Jäsenkato tulee olemaan valtava tulevana vuonna jos ei tyyli muutu.On jo aika ryhtyä käsittelemään tärkeämpiä aiheita kuin joidenkin kerholaisten juopottelua,mikä sinänsä on asia sekin.Olenkin mielessäni pohtinut useita seikkoja, joilla voitaisiin parantaa kerhon toimintaa ja tiedän,etten ole ainoa kerholainen joka näin on yehnyt.Siispä ensinnäkin toivon,että parin kolmen sauraavan kerhoillan ohjelmana olisi 'Kontioralli -71 ja siihen liittyvät seikat'.Jokainen kerholainen saisi tällöin julkituoda ehdotuksiansa ja näistä karsimalla ja suunnittelemalla saisisma aikaan pätevän ja asiallisen rallin aikaan.Paikka rallille varmasti ratkeaa meille edullisesti,sillä asiaa hoitaa Torolf ja Aimo yhteisvoimin.Paikasta voin mainita,että se luultavimmin tulee olemaan joku leirintäalue pohjois- tai itä-Suomessa.Ne kerholaiset,joilla ei ole mahdollisuutta ottaa osaa kerhon iltoihin,voivat lähettää ehdotuksensa kirjeitse tarkoin selitettynä joko puheenjohtajalle tai toimittajalle.Siis,tehkääpä ainakin yksi uuden vuoden lupaus:otan aktiivisemmin osaa kerhon toimintaan ja tilaisuuksien suunnitteluun.Kiitos jo etukäteen.

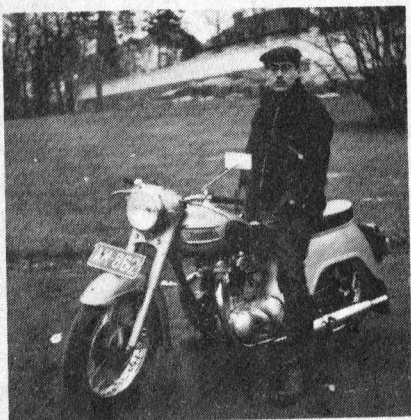
Toinen asia,joka mieltäni painaa,on se,että Helsingin paikallinen raggari-osasto eli Kondomi-Kotkat saavat uhä uusia nuoria ja kokemattomia motoristin alkuja joukkoonsa.Porukan johtajilta,jotka ovat itse päälle kahdenkymmenen,on edesvastaautonta haalia joukkoonsa tällaisia kavereita,jotka ovat juuri saaneet ajokortin ja uuden ajokin.Henän eivät vielä hallitse ajokkiaa tarpeeksi vaan saattavat itsensä ja ulkopuoliset turhille vaaroille alttiiksi.Tästä on todisteena menneen kesän viisi karneata tapausta,joissa kussakin menehtyi yksi Kondomi-Kotka ja koko eliniäkseen loukkasi itsensä ainakin kaksi henkilöä. Jos teillä sattuu olemaan kesän päivälehtiä tallella,niin ottakaapa ne esiin ja etsikää sieltä ne viisi pientä ilmoitusta,jotka nuo viimeisen ajonsa ajaneet ovat saaneet.En puhu leikilläni vaan kaikki on täyttä totta.Ihminen on laumasielu ja tekee isossa porukassa paljon sellaista,jota ne eivät yksinään tai pienemmässä joukossa uskaltaisi tehdä.Tästä taas on todistuksena ne monet typerät temput ja ajotavat,joita K-Kotkat tiellä joukolla esittävät.Se ei ole mitään mukavaa katsektavaa ja se on selvä, että kun ylitetään omien taitojen yläraja,niin ei voi muuta kuin odottaa pahimman tapahtuvan.Jos jollakin on aikomuksena liittyä kyseisiin kotkiin niin toivonkin,että kyseinen henkilö ajattelisi asiaa vielä muutaman kerran ja jos päättää mukaan lähteä niin katsokoon ainakin,ettei siviliset joutu kärsimään.Tuskin meidän kerhostamme tällaisia henkilöitä löytyy,mutta jos joku tietää tällaisen tyyppin,jonka aikomuksena on lähteä Kndomi-Kotkien mukaan,niin varottakoon tätä ja yrittäköön saada mielen muuttumaan.

Tässä olivat ne polttavimmat asiat jotka mielessäni ovat pyörineet jo pitkän aikaa.Toivon molemmille asioille myönteistä ratkaisua ja samalla toivotan KAIKILLE KERHON JÄSENILLE HYVÄÄ JOULUA JA OIKEIN VAUHDIKASTA UUTTA VUOTTA.KIITOS MUKAVASTA YHTEISTYÖSTÄ:

köli

P.S.'Ei millään pahella'.

MOTORISTI ESITTELEE: HALLITUS -71
Sarja alkaa esittelemällä nykyisen puheenjohtajan,
tulevan puheenjohtajan ja toimittajan.



Moottoripyöräkerho 69 r.y:n
nykyinen puheenjohtaja Torolf
Fagerholm uuden Triumphinsa
selässä vuonna 1965.

Ja tässä muutama valaiseva
tieto:
-syntynyt 18.2.1942
-pankkivirkailija PYP:ssä vuodesta
1965 lähtien
-naimisissa vuodesta 1967 lähtien
Marianne'n kanssa, lapset Kajsa 2 v
ja Lotta ½ v.
-omistanut seuraavat pyörät:
1. MZ-es 150 1963-1965
2. TRIUMPH 3TA 1965-1970
3. ARIEL VB 1967
Tällä hetkellä ei pyörää.

-rallit:
Troll-ralli 1966
Kontti oralli 1968 ja 1969
-muut harrastukset:
vanhojen suomalaisten rahojen keräily
-polttavien kysymys tällä hetkellä: mistä pyörä? (katso ilmoitus toisaalla
lehdessä)

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n tuleva puheenjohtaja on kirjaltaja
Aimo Turunen:

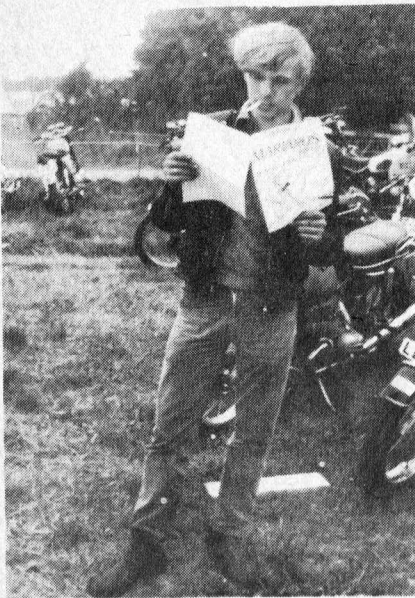
Ajellessani autolla ja nähdessäni moottoripyöräilijän tunsin ihailua
ja sympatiaa häntä kohtaan, ajattelin mitä pahaa minä olen tehnyt, että
minun täytyy kuumana kesäpäivänä istua kuumassa autossa, jolloin alkoi
kyteä ajatus omistaa tuollainen paholainen. Kun vuonna 1963 rohkaisin
minääni ja vaihdoin auton istuimen moottoripyörän satulaan sanoivat
muutamat ystävät tuttavuutensa irti, kehoittaen kääntymään lääkäriin
puoleen. Elimme silloin aikaa jolloin moottoripyöräily oli aallon pohjassa
sain myös monasti kokea että Suomi oli ei-ystävällinen moottoripyöräily-
maa. Paljon ovat asenteet niiltä ajoin muuttuneet.

Ensimmäinen pyöräni oli tuliterä 250ccm Honda jolla toteutin kauan
haaveena olleen Lapin-reissun. Koitti talvi ja mielessä menneen kesän muka-
vat muistot, paloi halu vaihtaa korppusahani oikeaan moottoripyörään.
Keväällä -64 oli allani uutuutnaan kiiltelevä 650ccm Triumph Thunderbird.
Ja kun " ukkoslintu " kerran tunsin ja teisi vapauden lentää matalalla,
päätin valloittaa maailmaa ja niinpä tein Triumphilla sen ensimmäisen ul-
komaanmatkani kääntöpaikkana Espanja. Sitten keväällä -65 koitti se suuri

rakkaus, menevän ja näyttävän näköinen nopea ratsu: Matchless G 15 CSR,
750 ccm Norton Atlas koneella, mutta kun tuo rakkaus ei ollutkaan mo-
lemmin puolista niin vaihdoin murheen kryynnin keväällä -66 Triumph
Tiger'iin. Vuonna -67 keväällä hankin uuden BMW R 69 S:n josta tulikin
uskollinen ja luotettava matkaaaja kolmen kesän aikana, monet Euroopan
maat, m.m. Man-saaren juhla-ajot -67, Assen -68, Hockenheim -69, Kunnes
keväällä -70 pääsin kesyttämään tätä nykyistä sorviani joka on BMW
R 75/5.

Kaikkein eniten ihailen englantilaisia moottoripyöriä, niissä on
sitä aitoa jotakin. Kilometrejä on kertynyt moottoripyörän satulassa
n. 150 000 km. Harrastus on tuonut minulle paljon värikkäitä ja mukavia
ystäviä.





MOTORISTIN toimittaja V. Raosamies Reima Paakkanen, tuntee myös nimen Kōli, on syntynyt armonvuonna -49 ja ilman omaa syytään. Naitu on, meinaan siis aviossa ollaan ja naisen nimi on Anja Kaarina jne. Lapsia on kans' siunaantunut, yks' vaan ja se itkee just tuolla sängyssä. Se tottelee nimeä Tytti ja hyvin totteleekin. Pyöriä meikämiehellä on ollut yht. viisi kappaletta. Ensimmäinen mummojen kauhu oli Husgvarna 175 ccm Silverpilen ja sillä yksi kunnan metsänajo, jonka tämän paikkakunnan kaverit muistaa vieläkin päätellen siitä ainaisesta muistuttamisesta. On sitä kierretty muutakin kuin tahkoa sano, seuraava fillari oli BSA 350cc ja vanha kuin taivas. Olipa hyvä etten sillä kaatunut.

No eihän sitä voi iät ja ajat samalla sirkkelillä ajaa, tuumin, ja ostin Sunbeam S7 500ccm ja tuntien pyörän voin sanoa, että voi sitä asttua paremmissakin perheissä, meinaan että joskus onnistaa kun oikein yrittää. Tästä pyörästä luovuin suuren rahapulan aikoihin eli silloin kun intissä olin vuonna -69-70.

Elämässäni en ole tuskin suurempaa möhlystä tehnyt kuin Sumpin myynti oli ja aionkin ostaa samaisen vehkeen tulevana keväänä takaisin ja kunnostaa sen hyvin.

Ei kahta ilman kolmatta ja niin sorruin Nortoniin, 350 ccm engelsmanniin joka oli v-mallia -62. Tästä pyörästä ei ole mitään mainittavaa. Merkki ja laatu tuntui mukavalta joten sorruin yhä syvemmälle ja ostin heikkona hetkenä SEN SUUREN UNELMAN, Norton Atlaksen 750cc mallia -65. Tästä pyörästä on jo kerrottavaakin, sillä se on kuin uusi vaikka onkin viisi vuotta ajettu. Tai sanoisiko viisi vuotta vanha, sillä se on lähempää totuutta, koska pyörällä on ajettu ainoastaan noin 5000 km. Ihmeellistä eikö totta? Samaa mieltä minäkin olen. Tämän hetken suuruudenhulluin haaveeni on rakentaa siitä "köyliön" makein Norton, no ei älä naura, tää on tosi stoori. Tuu ens' kesänä Imatralle tsiigaan niin näät ja naura sitten!

Vasta tänä kesänä pääsin nauttimaan moottoripyöräilystä ulkomailla käydessäni Ruotsissa ja siellä rällissa nimeltä Mariaros-träffen, josta on muuten tarinaa toisaalla lehdessä. Tuonkin matkan tein kaverini Olan kanssa ja laina-Bemulla, muttei se mitään.

Tällä hetkellä kiinnostaa rata-ajo kovasti mutta esteenä on raju rahapula. Toivon mukaan sekin sutaantuu eli toivoa on.

Muuten olen sitä mieltä, että moottoripyöräily on erittäin kiva harrastus eikä siinä mitään vaikka sen ottaisi oikein tosissaankin. Ottaa paljon mutta antaa kans' eli fifti-fifti. Ei siis häviä mitään.

Ensi numerossa tämä sarja jatkuu ja kun hallitus on käsitelty loppuun niin alkaa suuri jäsenten esittelysarja ja stooreja kuvien kera saa lähettää jo nyt.

köli

TAMPEREEN UUTIBIA

Tampereen lehtivalokuvaajat järjestivät valokuvanäyttelyn Tampereella Hämeen Työväen Säästöpankissa, missä oli runsaasti eri alojen tilanekuvia, etenkin TT-ajot olivat hyvin edustettuina. Jarno Saarista ja Martti Pesosesta alkaen aina maantlemiehiin asti hyviä kuvakulmia. Edelleen näytteilyssä pysyäksemme Tampereen Moottorikerho järjestää suuren moottoripyöränäyttelyn Helsingin jäähallissa ensi vuoden huhtikuussa.

750 cc tuotantopyörien TT-ajot

Tampereen Moottorikerho on hyväksynyt ensi vuoden toukokuussa ajettavaar Jäähallin TT-ajoon tuotantopyörien alle 750-kuutioisten luokan. Samalla rataa jatketaan ainakin kilometrin verran tämänvuotisesta pitemmäksi, jolloin nämä suuret super-pyörät pääsevät paremmin oikeuksiinsa.

Tämä luokka tulee olemaan varmasti mielenkiintoinen ja vauhdikas, nämä suuret tuotantopyörät saavat lisää kilpailuja niinkuin kilpekone- luokatkin Tampereella.

terveisin Jaska

HELP eli APUA

Saamassani kirjeessä nimimerkki 'crossistakin kiinnostunut' kysyy neuvoa, kuinka hän saisi vauhtipyörämagneeton pysymään kiinni (HVA 250). Yritin ottaa asiasta selvää ja sainkin muutaman neuvon joista ehkä pätevin on seuraava: kovakromausta, se tarkoittaa että lisätään akseliin (kampiakseliin) tarpeellinen määrä kovakromia ja koneistetaan kiilan urat uudestaan. Tämän ehdotuksen huonoin puoli taitaa olla siinä, että Suomessa ei taideta kovinkaan monessa paikassa kovakromausta tehdä ja jos tosiaan sopivaa pajaa ei löydy niin ainoa paikka on sitten Englanti.

Muut saamani neuvot olivat samaa tyyppiä kuin neuvoa kysyvän omat ehdotukset ja tässä voisin vielä mainita, että magneeton hitsaaminen akseliin kiinni aiheuttaa niin suuria vahinkoja (esim. kampiakselin katkeamisen) ettei se kannata alkuunkaan. Suosittelen kovakromausta tai pyörän vaihtoa tai aivan uusia osia.

köli

Toimituksen huomautus: toimitukseen saa lähettää kysymyksiä m-pyöriä koskevista kysymyksistä ja tieliikenneasetuksista. Kaikkiin kysymyksiin vastataan parhaan kyvyn mukaan.

köli

FIM-RALLI (viimeinen osa)

Lopun iltaa ja yötä viettivät monet yökerhossa tai muuten kaupunkia kiertäen. Minun oli joka ainoa ilta oltava kiltisti kotona sillä koska olin ottanut sen lapsenpiian vastuun niin ei siitä mihinkään päässyt. Istuimme sen sijaan hetken aikaa hotellimme baarissa, poika joi limpsan toinen toisensa jälkeen ja minä otin olutta. Tapasihan myös sieläkin tuttavilla. Oli siellä paljon rallin osanottajia muista maista. Minäkin taasen puhuin ranskaa käsin koska tapasin sellaisia tuttuja

jo tka minut tunsivat jo silloin Moskovassa käyntini jälkeen. Juhlimme-
 han siellä silloin Ranskan voittoa oikein venäläisellä samppanjalla ja
 nyt taas jatkoin samaa menoa. Nyt kun olen parin vuoden ajan anta-
 nut viikseni kasvaa eivät tahtoneet uskoa että ne olivat oikeat. Kyllä
 ne ranskalaiset tytöt niitä silittelivät moneen kertaan ja yrittivät
 vielä saada jopa irti.

Seuraava aamu oli sunnuntai ja piti olla vapaata aamupäivän. Minä
 en pitänyt mitään kiirettä ylös noustessani ja poika jäi vielä nukkumaan
 kun lähdin aamiaiselle. Alas tullessani tapasin toisia lautakunnan jäseniä
 ja kaikilla näytti olevan kohtalainen kiire. Minuahan he olivat odotelleet
 mutta minä en vieläkään käsittänyt mittään. Aamiaisen jäi syömättä, tilal-
 sin kuitenkin pojalleni huoneeseen ja sitten taas vietiin ties minne.
 Sain oman auton kuljettajineen ja pitkänä karavaanina ajoimme koko kaupun-
 gin halki. Olimme matkalla laskemaan mausoleumille tuntemattoman
 sotilahan haudalle. Se mausoleumi on korkealla vuorella ja sieltä näkee koko
 Prahan ylitse. Minä olin aikaisemminkin luullut että se mausoleumi oli
 kaiketi jonkinlainen hotelli ja olihan se vähän erikoinen sellainen.
 Tämän kunnianosoituksen jälkeen oli taas lautakunnan kokous ja silloin
 samalla julkaistiin tulokset. Mutta sitä ennen annettiin kaikille lauta-
 kunnan jäsenille kaikenlaista rinhamaa kotiin vietäväksi. Minulla oli
 jo romuja tarpeeksi ja näistä uusista oli vain harmia. Venäjä voitti, sen-
 hän tiesi jo etukäteen mutta kuka tuli toiseksi. Italia tuli toiseksi
 ja me ruotsalaiset olimme parantaneet asemaamme tänä vuonna ja tulimme
 kolmannelle tilalle.

Sitten taas takaisin hotelliin, pikalounas, taas oli niukasti
 aikaa. Iltapäivällä pitäisi olla moottoristadionilla. Tulimme sinne hieman
 myöhään, ohjelma oli juuri alkanut. Televisio lähetti kahden tunnin
 ohjelman, siihen sisältyi laskuvarjohyppyjä, lentonäytös, moottoripyöräakro-
 baatteja, voimistelunäytös, mopotrial, speedway jne. Päivä oli tavattoman
 kuuma ja mistään ei löytynyt varjoisaa paikkaa. En jaksanut istua siellä
 koko iltapäivää vaan lähdin kesken pois. Hain myös pyöräni parkkeeraus-
 paikalta hotellin eteen koska seuraavana päivänä piti jo lähteä kotiin.

Illalla oli palkintojen jako "Lucernassa", se oli paikan nimi mis-
 sä olimme jo olleet kaksi iltaa aikaisemmin. Nyt oli oppaamme käynyt varaa-
 masssa meille kaikille ruotsalaisille hyvän pöydän. Saimme pienen kevyen
 illallisen mutta se palkintojen jako oli illan pääkohta. Voittajamaa Venäjä
 tuskin sai suosionosoituksia, mutta kakkonen Itali a sai sen sijaan sen
 enemmän. Minäkään en jäänyt vähemmälle kun hain kolmannen palkinnon, ison
 kristallimaljakon. Saimme lisäksi erään toisen palkinnon ja pari kerhopal-
 kintoa.

Sitten alkoi tanssit ja muut hovit. Se merkkien vaihtokauppahan se on
 juuri suurin näissä tilaisuuksissa, melkein koko illan suosituin osa. Kyllä
 kauppa käy ja pystyy vaihtamaan vaikka mitä. Joku ruotsalai sista keksi
 että liimaa erään ruotsalaisen liikkeen merkkejä ravintolan viinilaseihin
 ja niitä vastaan pystyi kyllä vaihtamaan vaikka minkälaisia merkkejä. Mi-
 nullaki n on tätä nykyä merkkejä että niillä pystyy koristelemaan pienen
 kaupungin yleisen jouluukuusen. Olen saanut n e kuitenkin useimmin maailmaa
 kiertäessäni tai lautakunnan jäseniltä muistoksi. Loppu ilta oli tanssia
 ja muuta huvia, toiset häipyivät yökerhoihin tai toisiin ravintoloihin,
 min un taas oli lähdettävä hotelliin poikani kanssa. Ja kyllä se lepo olikin
 tarpeen. Edessä oli rasittava matka Itä-Saksan halki.

Toiset osanottajat saivat lähteä matkaan jo samusta koska kutakin
 huvitti, mutta minun osalta ei ohjelma ollut vielä llopussa. Maanantaiaamuna
 klo 9 tasan oli oltava raatihuoneella kaupunginjohtajan vastaanotolla. Luu-
 lin sen kestävän vain puolisen tuntia mutta hyvinpä erehdyin. Oli syötävä ja
 juotava taas kuin parhaimmissakin pidoissa, koko raatihuone näytettiin ja
 kohteliaisuuksia vaihdeltiin puolin ja toisin. Olin takaisin hotellissani vast-
 puolen päivän aikoihin. Poika siellä jo odotti täysissä varusteissa ja taisi
 olla jopa koti-ikäväkin. Kiireesti kaikki vain valmiiksi, pakkasin loput

vaatteistani ja yritin valkata mitä jättäisi ja mitä veisi mukanaan.
 Sinne oli paljon jätettävä, ei sitä sentään moottoripyörän päälle saa
 kuinka paljon tahansa, olihan sitä sentään palkinnotkin vastuksena. Jätin
 ne sinne hotelliin, kirjoitin osoitteen päälle ja sanoin että Tjeckoslo-
 vakian moottoriliitto tulee ne hakemaan. Olin jo varmuuden varalle puhunut si-
 sitä heidän kanssaan ja he olivat luvanneet toimittaa asiat niin että
 ne tulee joskus perille tänne Ruotsiin. Ja tulihan ne sentään.

Ja sitten kiireesti matkaan. Meidän piti sinä päivänä ehtiä vielä
 Berliiniin asti, sillä meillä oli siellä hotellihuone vara ttuna seuraava-
 vaksi yöksi. Löysin suuremmitta vaikeuksitta tien joka johti kotia kohti.
 Pidimme yllä hyvää vauhtia vaikka siellä ei saisikaan ajaa kovempaa kuin
 90km/t. Rajalle saavuttuamme söimme pienessä ravintolossa ja sitten yri-
 timme päästä rajan ylitse. Se oli monimutkaisin mitä olen koskaan missään
 kokenut. Koko tullien läpäisy vei aikaa 2½ tuntia. Ja se oli vain paperi-
 sotaa kaikki. Kyllä silloin monasti otti päähän ja päätin etten koskaan
 huviä vuoksi sen kautta matkaa. Pääsee sitä paljon vähemmällä myös Italiaan-
 kin vaikka siellä monasti saakin odottaa.

Vleisvaikutus koko rallista on tavattoman vaikeata kuvata. Tämä ei
 kuitenkaan ollut mikään niistä parhaista missä minä olen mukana ollut
 vaikka paljon sitä täälläkin oli ohjelmaa ja näkemistä. En ole aikunut
 jättää osanottoasikseen vaan aion käydä ensi vuonna Hollannissa, jossa
 seuraava FIM-ralli järjestetään. Uskon myös että osanotto on suurempaa
 niin Ruotsista kuin Suomestakin. Onpa jo teidänkin aika tulla mukaan ensi
 kesänä, laittakaa hieman vauhtia siihen Suomen Moottoriliittoon. Jos joku
 haluaa lisätietoja niin kirjoittakoon minulle, kerron kyllä mitä tiedän.

aimo

OSTETAAN

1-sylinterinen 500cc englantilainen, mieluummin kansiventtiilikoneella
 varustettu pyörä, esim. Ariel VG, VH tai VHA. Pyörä saa olla heikossakin
 kunnossa.

Torolf Fagerholm
 Ruusulankatu 4 B 30
 Helsinki 26
 Puhelin 90-491903

MYYDÄÄN

BMW R 50:n (vm. -62) etu- ja takalokasuoja, melkein uudet.
 Iso laatikko muitakin osia.

Hannu Bergroth
 Perttelinkatu 39
 Salo

Osoite SA-inttiin:
 2 ErAutoK, Turku 5, puhelin 921/359200/164

VELOCETTE KSS 350cc mallia ex-TT vm. -38

- osaksi entisöity

Kari Kallio
 Alankotie
 Helsinki 75
 Puhelin 90-371443

PIKKUVIHJEITÄ

Ellei pyörässä ole muuta sopivaa säilytystilaa varalampuille, sytytuspille, katkojan kärjille j.n.e., ne voidaan usein sijoittaa etulyttyyn. Kietokaa esine muovikelmuun ja tämän paketin ympärille vaatomuovin palanen värinänvaimentajaksi. Muovikelmu on tärkeä-etulytty ei ole vesitiivis.

Suurikokoiset paperitiivistet esim. vaihdelaatikon kansitiivistet, rutistuvat helposti säilytettäessä niitä. Tämä on helppo estää jos ne kiedotaan sopivan läpimittaisen pahvi- t.m.s. putken ympärille. Päälimmäiseksi voidaan vielä panna muovikelmu tai paperi suojaksi.

Voimakkaan jousen irrottaminen ja paikalleen asettaminen on yleensä kovan työn takana. Käytettäessä pihtejä, ruuvitaltoja ym. tarkoitukseen sopimattomia välineitä rikotetaan vain tarpeettomasti maalipintoja ja sormia. Oikea työväline on usein narunpätkä. Tällä on helppo venyttää vahvaakin jousia, esim. seisontatuen jousi, sen verran, että se on helppo irrottaa tai kiinnittää.

Vuotavan bensiinitankin hätäkorjaukseen soveltuu mainiosti - hyvin pureskeltu - purukumi. Plastic Paddingilla saa jo varsin kestäväen paikan - edellytyksenä on tietysti pinnan huolellinen puhdistus smirgelikankaalla.

torbjörn fagerholm

MARIAROS - TRÄFFEN -70

Västeråsin kaupunki sijaitsee runsaat sata kilometriä Tukholmasta pohjoiseen. Siellä pidettiin 1970 ensimmäinen Mariaros-träffen, jonka puitteet ensikertalaisrallille olivat erittäin mukavat ja esimerkilliset. Västeråsin keskustasta, eräältä bensiiniasemalta, jaettiin rallin esittelehtisiä, joihin oli liitetty myös ilmoittautumiskaavake. Samaisesta paikasta alkoi myös viitoitus rallipaikalle. (Rallikalenterissa mainittuja vastaanotokomiteoita ei sen sijaan näkynyt millään sisääntuloväylällä, joka oli erittäin harmillista - rallipaikkaa oli miltei mahdoton löytää). Tie perille oli kaupungin ulkopuolella tuollaista tyyppillistä ruotsalais-asfalttia, tasaista kuin mikä ja mukava lehtipuuvivistö reunusti sitä. Loppuosa tiestä kulki suuren viljapellon halki ja tällä mutkaisella osuudella olimme Olan kanssa vähällä tehdä uuden ajotien pellon poikki. Tuli otettua mutkat hieman liian railakkaasti.

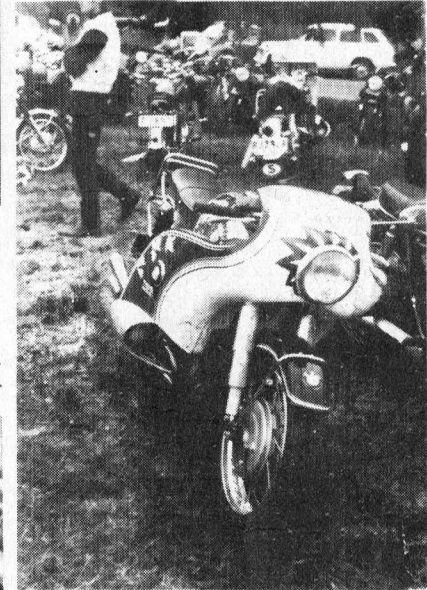
Erään mutkan jälkeen avautui tien vasemmalla puolella metallinhoitoinen moottoripyörämeri. Se oli todella suunnaton, likimain 600 kaksipyöräistä seisoi tien poskessa niille varatulla aidatulla alueella. Alueelle pääsi pienestä portista, jonka takana oli ilmoittautumisten vastaanottajat pöydän ääressä. Käteemme lyötiin erityinen kaavake joka piti täyttää. Siihen tuli henkilötiedot, kansallisuus, ajettu matka, ottaako rallimerkin (hinta 8kr), jne. Osanottomaksu oli patin kruunun nurkilla ja siihen hintaan sisältyi ruoka ja oikeus käyttää ajokkia rallin aikana. Rallimerkkejä emme saaneet vaan ne luvattiin lähettää meille noin kolmen kuukauden kuluttua. Näistä muodollisuuksista selvittämme ajoimme Bemun muiden pyörien joukkoon ja kävimme muutenkin taloksi.

Nähtävää oli niin paljon, ettei kaksi silmää mieheen enää tahtonut riittää. Huomiotani kiinnitti Bemun paljon ja pienen laskennan tehtyäni totesin niitä olevan lähes puolet kakkista paikalla olevista pyöristä. Yleensä pyörät olivat isoa luokkaa mutta joukkoon mahtui myös alle 100-kuutioisiaakin. Puolesta tunnissa räpsimme 6-7 rullaa filmiä, osa tosin epäonnistui, ja yritimme syynätä vähänkin erikoiset pyörät mahdollisimman tarkkaan. Kävimme välillä käyttämässä ruokailuoikeuttamme hyväksi ja huomasiimme "ruoan" olevan pelkäämään voileivän ja kupin kahvia. Ei siis miikään ruhtinaallinen annos. No, emmehän olleet tulleet tänne syömään ja siihenkin vähään tyytyväisinä lähdimme jatkamaan pyörien tarkastelua.

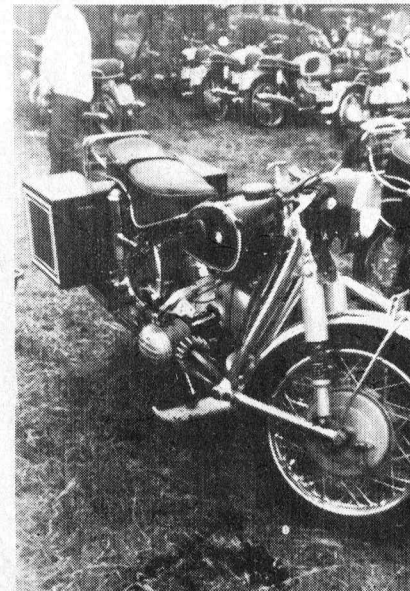
Aikataulumme oli verrattain tiukka, emmekä voineet viipyä rallissa kuin kolmisen tuntia. Syynä tähän oli Bemun huono latauspuoli ja oli ehdittävä ennen pimeän tuloa takaisin Tukholmaan. (Tässä emme kuitenkaan onnistuneet vaan jouduimme posottelemaan pimeässä ilman valoja jonkin matkaa). Siinäkin vähässä ajassa minkä paikalla vietimme, saimme hyvän kuvan ruotsalaisesta rallista ja sen hengestä, näimme joitakin vanhoja tuttuja ja päätimme palata seuraavanakin vuonna. Olimme muuten ainoat suomalaiset

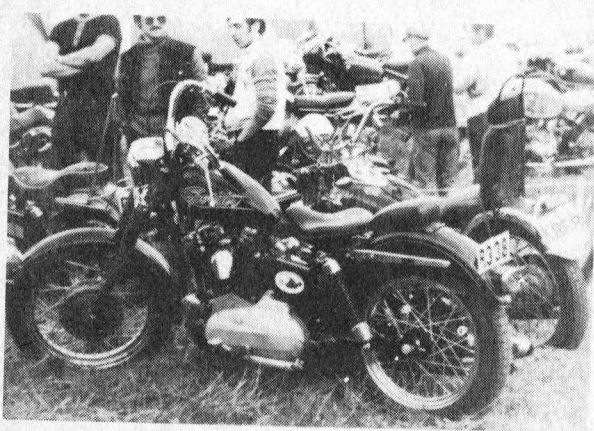
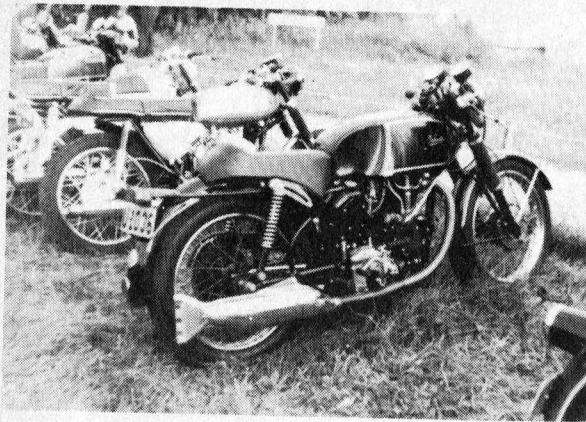


äänisten välityksellä ja porukka otti niihin innokkaasti osaa. Falliin otti osaa myös toistakymmentä chopperin omistajaa ja heidän erikoiset pyöränsä saivatkin suuren ihmettelijä-ihailijajoukon ympärilleen. Ruotsalaispyörätyyli eroa huomattavasti koti-

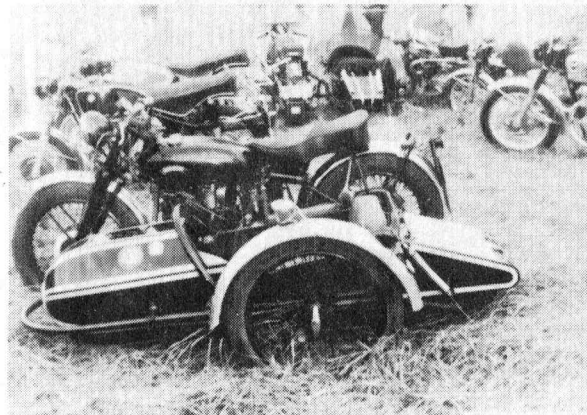
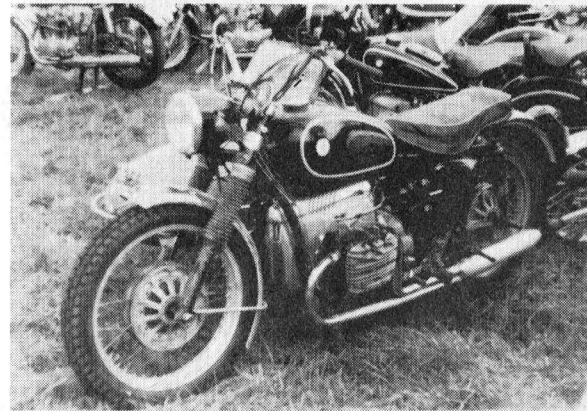


maisesta monessakin seikassa. Näkyvin ero oli tietysti pyörien uutuus ja runsas värienkäyttö sekä kromaus. Ohjaustangot olivat tuollaista makeata jenkki-tyyppiä ja tankit, varsinkin Bonnevilleissä, hiton siroja joskaan ne eivät pitkällä matkoilla ole tarkoituksenmukaisia pienuutensa johdosta. Kuuluvin ero taas oli ääni, joka oli useassa tapauksessa minunkin korvilleni liikaa. Tukholman kapeilla kaduilla tuon sekan huomasi erikoisen hyvin äänen kaikuessa moninkertaisena talojen seinistä tärisyttäen rumpukalvoja pahasti. Ruotsalaispoliisit eivät tuntuneet olevansa millänsäkään vaikka ohi olisi ajanut kuinka kovaääninen fil-lari tahansa.





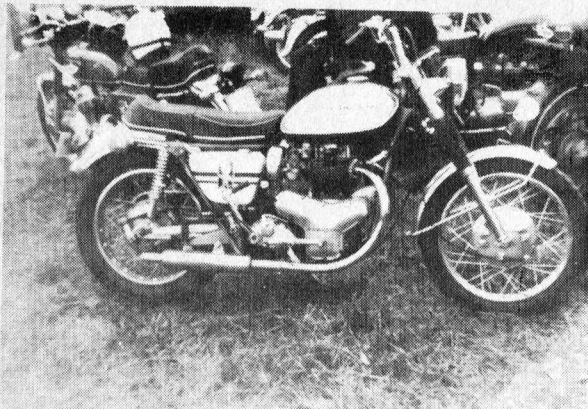
Pyörät Ruotsissa ovat tosi hienoja. Mitään ruosteisia romuja ei näkynyt missään, vaan vanhatkin pyörät oli kunnostettu erittäin huolella ja siististi. Bemujen omistajille ralli tarjosi paljon, sillä siellä oli todella mitä mahtavin valikoima Bemujen erilaisista rakentelumahdollisuuksista. Oli katetta ja kaatumarautaa jos jonkinlaista, oli lisävalonheittäjiä, hienoja tankkeja ja satuloita ja sivuvaunuissa oli käytetty todella mielikuvitusta. Myös aivan uusia pyöriä, sellaisia joita minäkään en ollut aikaisemmin luonnossa nähnyt, oli saapunut paikalle kansan ihailtavaksi. Niitä olivat Maico 125cc, Yamaha 650 cc, Sportster HD, BSA:n useat mallit ja vanhat Harrikoiden vuosikerrat, joista vanhin oli vuodelta -42. Nekin pari turtia jotka rallipaikalla vietimme, antoivat, kuten sanottu, erinomaisen kuvan ruotsalaisesta rallista ja yleensä hyvin järjestetystä rallista. Järjestäjät olivat löytäneet oikein mukavan paikan, kaikki järjestelyt oli tehty huolella ja tarkoin, jonka huomasi siitä kuinka kitkattomasti esim. motoristien vastaanotto sujui. Ohjelman aikataulua tunnuttiin noudatettavan hyvin tarkasti ja hyvän yhteishengen mukaisesti melkein kaikki ottivat siihen osaa lukuunottamatta tietenkään niitä jotka olivat juuri tulleet ja laittoivat telttaa pystyyn tms. Rallipaikalla vallitsi ainakin tulopäivänä erinomainen järjestys ja siisteys ja paikalta löytyi myös WC:t sekä miehille että naisille. Tässä yhteydessä voisin mainita, että suunniteltaessa ensi vuoden Konttoralla onkin parasta käyttää ulkomaisissa ralleissa käyneiden kokemusta hyväksi. Meiltä löytyy kymmeniä, jotka ovat menneenäkkin kesänä käyneet jossakin ulkomaisessa ralleissa ja näin ollen meillä on kaikki mahdollisuudet saada aikaan viihtyisiä ja



hyvin suunniteltu - läpiviety ralli, jossa ulkolaisetkin varmasti viihtyvät. Eiköhän meidän päämäärimme kuulu myös edistää yhteistyötä ja -ymmärrystä myös ulkomaisten motoristien kanssa ja täten samalla edistää matkailua.

Oli ikävä lähteä kesken pois, mutta mielialaa nostatti ajatus Tukholmassa odottavasta hotellihuoneesta. Olan oli lähdeittävä jo pyhäamuna kohti Suomea, minä jäin vielä kahdeksi päiväksi tutustumaan Tukholman moottoripyöräliikkeisiin. Saavuuttuani myöhemmin kotimaan kamaralle kuulin Olan joutuneen pieneen onnettomuuteen Salossa. Linja-auto oli ajanut vasemmalta etuajo-ohikeutulle tielle aivan Olan Bemun eteen. No siinä vaiheessa on hyvin vaikea enää tehdä kummankaan osapuolen mitään mutta ollen nopea kaveri, Ola oli heittänyt Bemun kyljelleen ja liukunut sitten bussiin kylkeen. Onneksi ei mitään vakavampaa tapahtunut, Bemu naarmuuntui ja Ola poti selkävaivoja muutaman päivän. Kaikenlaista siis sattui tuon reissun aikana ja se säilyykin Olan ja minun muistissa pitkään.

Haluaisin muutamalla sanalla kertoa kokemuksistani Tukholman moottoripyöräliikkeistä ja siitä mitä kaupungin kauduilla näki. Moottoripyöräalan liikkeet olivat kooltaan hyvin pieniä, sellaisetkin suurta nimeä saaneet liikkeet kuin Roffes ja Lelles olivat ahtaneet lukemattomat artikkelinsa hyvin olemattomiin tiloihin. Varaspinta-ala täytyi kuitenkin olla paljon suurempi. Liikkeiden seinillä oli suuria tauluja, joihin oli kiinnitetty mitä erilaisimpia varusteita näytteille ja sellaisesta olikin helppo kieltä taitamattoman osoittaa haluamansa tuote. Ennen ostosreissun tekemistä Ruotsiin on kuitenkin hyvä vilkaista ko. kielen sanakirjaa ja opetella muutamia sanoja ja lauseita ulkoa, sillä muuten on melko vaikea tulla toimeen. Mp-liikkeiden valikoima oli



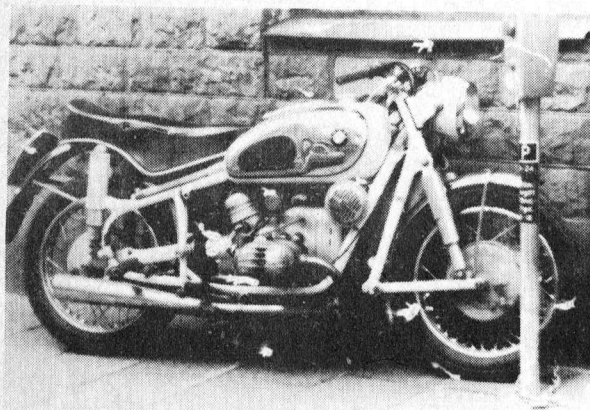
musertavan runsas verrattuna meikäläisiin alan liikkeiden tavarevalikoimaan. Oli tankkia ja katetta kaikenlaista ja useissa eri väreissä, oli nahkapukuja, takkeja, housuja, hanskoja, kypäriä ja naamasuojuksia mahtavat valikoimat moottorinsista ja muusta tarpeellisesta välineistöstä puhumattakaan. Ja paljon halvemmalla kuin meikäläisillä markkinoilla.

Oli myös mielenkiintoista tustua käytettyjen pyörien suurliikkeeseen, MC-Hallen'iin. Liikkeestä löytyi noin 50 kpl toinen toistaan hienompia pyöriä ja vanhin oli malliltaan -65, BMW 69R. Oli Triumph Bonnevilleä, Norton Atlasta, BSA:ta, Bemuä, mutta ihmettelin, kun liikkeestä ei löytynyt kuin yksi ainoa japanilainen pyörä-500cc Kawasaki ja erittäin hienosti rakennettuna. Hinnat vaihtelivat vuosimallista ja kunnosta riippuen 3000 ja 5000 kruunun välillä. Halvin oli tuom. Bemu, 3200 kruunua. Kaikki pyörät olivat rekisteröityjä ja todellakin siistin näköisiä. Tukholman kaduilla näki vaikka minkälaista masiinaa, Bemuja oli valtavasti kuin myös Triumphia ja BSA:ta. Harley-Davidsonit ovat myöskin tusinapyöriä ko. kaupungissa ja niitä näki hyvin usein.

Tukholmastakaan ei puutu Helvetin Enkeleitä. Siellä on usein mahtavat hulinat ja ikkunoita katujen varsilta särkyä tusinoittain enkeleiden ajaessa jalkakäytäviä pitkin heiluttellen käsissään pitkiä ketjuja. On siis kestämistä ruotsalaisillakin omissa "Helvetin Henkseleissään". Eipä niin hyvää ettei jotain huonoakin.

Oheisena kaksi alinta kuvaa esittää Tukholman katu- ja moottoripyöräliikkeenäkymiä. Bemu on kuvattu Roffesin edustalta ja toinen kuva esittää käytettyjen pyörien myymälän valikoimaa.

teksti: köli
kuvat: ola, köli



NEUVOSTOLIITTOLAISIA MOOTTORIPYÖRIÄ AUSTRALIASSA

Australiassakin kaupataan itä-pyöriä, viimeisimpänä uutuuksena Jupiter 350cc. Kone on 2-tahtinen 2-sylinterinen ja kehittää 19hv. Puristussuhde on 7:1 ja vaihdelaatikko on neliportainen. Australian markkinoilta löytyy myös Planeta 175cc ja Ural 650cc. Pyörät ovat hyvin halpoja, Jupiterin hinta on 177 dollaria ja risat, Planeta maksaa 155 taalaa ja Ural 292 taalaa.

RUOTSISSA

pohditaan muutoksia nykyiseen TT-kilpailusysteemiin. Luokkia haluttaisiin vähentää tai muuttaa toisenlaisiksi. Luokan 750-kuutioiset puolestapuhujia on kovasti ja suunnitteilla onkin mainitun luokan saamiseksi MM-kisoihin joko formula-luokkaa tai varsinaisena tehdasloukkana. Luokista 350cc ja 500cc ei Ruotsissa tykätä näköjään lainkaan, sillä ne olisivat ensimmäisinä poistettavien listalla. Radikaaleimman ehdotuksen on tehnyt paikallinen TT-ajaja, Bosse Rindar: kolme luokkaa riittäisi, 250cc, Formula 750 ja sivuvaunut yli 1000 cc. Siinä onkin pohtimista muillekin. Mitä olisivat TT-kisat ilman 350-500cc tai 50-125cc?

MV - AGUSTA 600cc (58x56)

on ajokkina ruotsalaisella Erik Ferdinandssonilla. Pyörällä on hintana vaatimattomat 15000 kruunua. Tällaisen rahasumman edestä on vaikea löytää vastinetta moottoripyöristä, mutta MV 600 antaa todennäköisesti omistajalleen kaiken mahdollisen. On kardani-veto, neljä sylinteriä, Dellorto-kaasuttajat, kaksi nokka-akselia kannessa, 50 hv, levyjarrut ja nopeutta lähes 200km/t. Kelpaapa ajella. Onhan meillä Suomessakin toki MV-ägustoja ainaki n kaksi kappaletta, tosin pienikuutiotilavuuksisia (muistaakseni 175cc).

DUCATEISTA KIIINNOSTUN EILLE

ilmoittaisin seuraavaa: 250cc Ducatia ei tuoda Suomeen ainakaan toistaiseksi. Kävin tiedustelemassa ko. pyörään virityssarjaa TT-ajoa varten ja niitä kuulemma saa tosin pitkällä toimitusajalla. Ruotsista on mahdollisuus saada valmiita rata-Ducateja mainitulla kuutiotilavuudella ja minulle kaupattiin Ducatin maahantuojalla sellaista käytettynä. Kaksi kisaa ajettu ja siihen tyyliin. Jos jollakin muulla on ensi vuoden junior-kisat mielessä ja Ducati kiinnostaa, ottakoon yhteyttä Finn-pyörään Helsingissä. Muuten, milloin kerho järjestää omat rata-skabat?

KERHON HALLITUS TOIVOO KERHOLAISILLEN HYVÄÄ JOULUA JA MIELLYTTÄVÄÄ

UUTTA VUOTTA .

TOIMITTAJAN UUDENVUODENLUPAUS ON: PAREMPIA MOTORISTIN NUMEROITA

- " - TOIVOMUS KOSKIEN KAIKKIA KERHOLAISIA: AKTIIVISEMPAA

TOIMINTAA ENSI VUONNA

moi