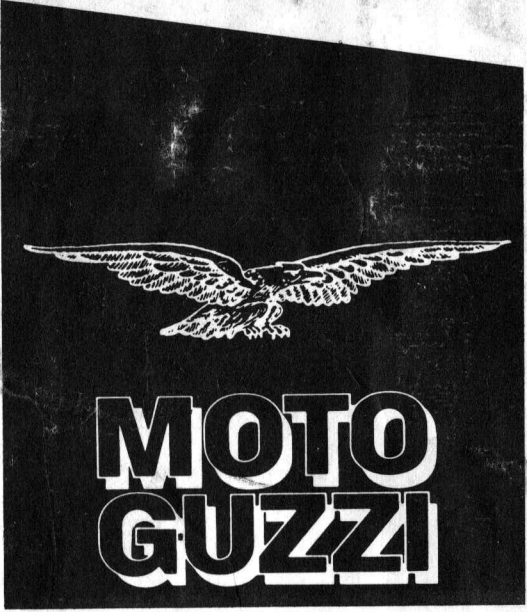
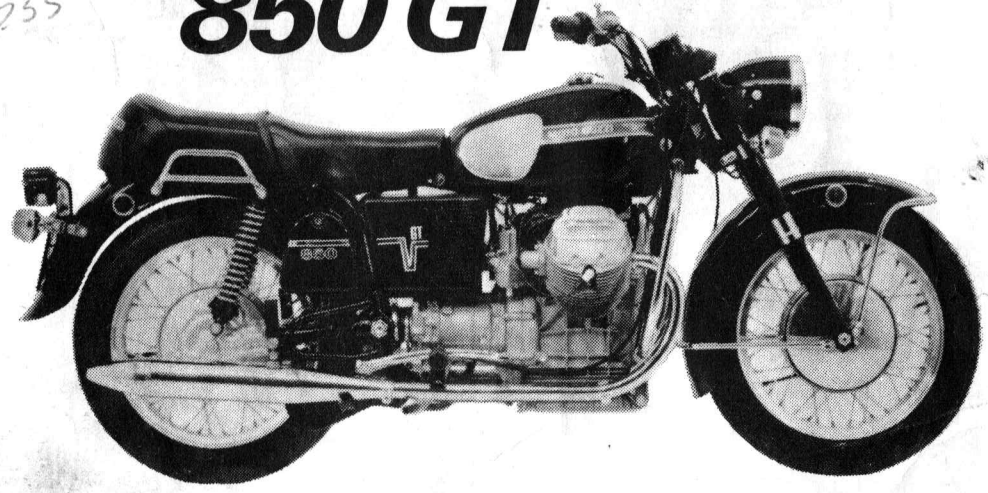


11 2  
145 73  
174 88  
102 128  
102 102  
421 391  
418  
145  
73  
88  
104  
140  
405  
2660  
79  
86  
10  
255



# 850 GT



- 4-tahti
- 64 hv/6500 k./min.
- kardaaniveto
- 5 vaihdetta
- 193 km/t

**Myynti ja huolto: Fiat-verkosto**

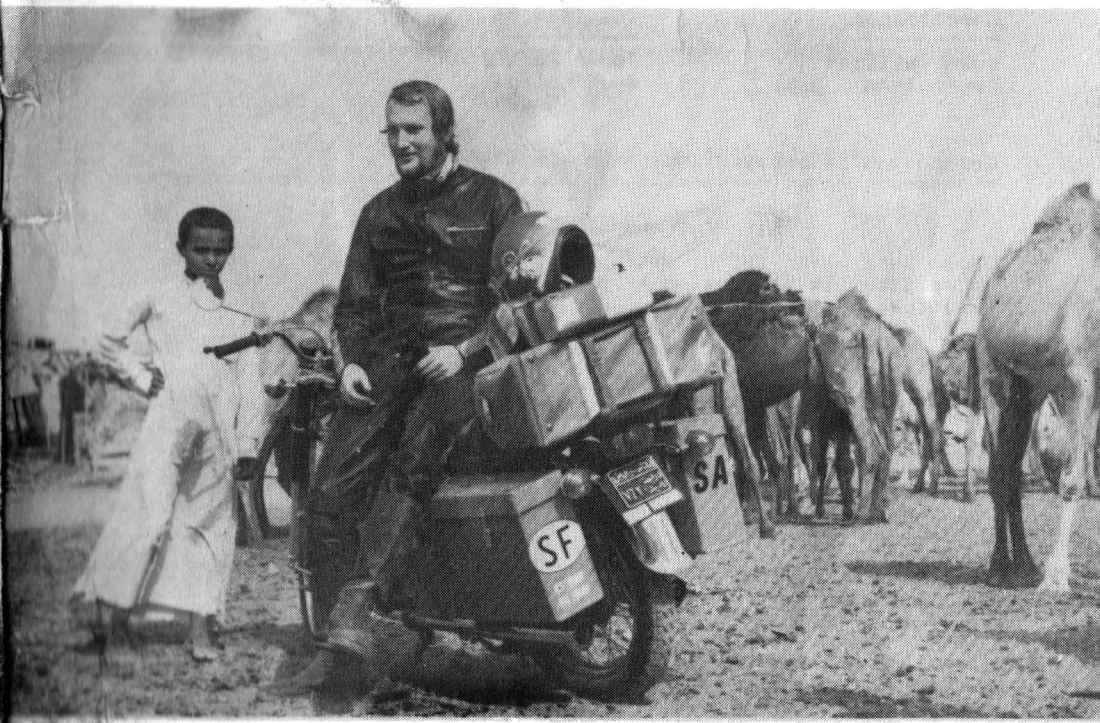
Maahantuojana **AUTONOVO oy**

Hästesko Printing Oy  
Helsinki - 1972



# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



**Nº2 MAALISKUU 1972**

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

Porvoo 24.2.1972

Julkaisija:Moottoripyöräkerho 69 r.y.

### PUHEENJOHTAJAN PALSTA

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

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus ajalla 12.9.71-11.9.72

<u>Puheenjohtaja</u>	<u>Kassanhoitaja</u>	<u>Sihteeri</u>
Aimo Turunen Gammelbacka Porvoo	Juha Nokelainen Soukanniemi 02360 Soukka	Mauno Tonttila Rauhankatu 6B25 15110 Lahti 11
<u>Kerhoisäntä</u>	<u>Toimittaja</u>	<u>Varajäsenet</u>
Orko Tallinen Inkeroinen 7 p.p.	Jussi Pälkkinen Soukanniemi 02360 Soukka	Olavi Autio Kari Saarno

Kerhon postisiirtotilinumero on 426781-0.

#### Tervehdys!

On se vaan hieno juttu, että niin monet ovat muistaneet toimittajaa jutuilla tai muuten vaan kirjoitelleet. Mutta älkää nyt pahastuko, vaikka kaikkien juttuja ei julkaista tässä numerossa, sillä syy siihen piilee tilanpuutteessa. Ensimmäistä kertaa muuten. Jää ainakin enemmän aineistoa tuleviin numeroihin. Siitä huolimatta uudet jutut ovat aina enemmän kuin tervetulleita. Kiitos!!

Kouvolan pojat järjestävät näyttelyn Kahilan Tapsan johdolla 11.-12.3. Kouvolan kaupungintalolla.Näyttelyn yhteydessä on paneelikeskustelu, jonka alustaa Kouvolan poliisimestari. Läsna on mm. katsastusmies, Liikenneturva r.y:n, Urheiluautoilijoiden ja Moottoripyöräkerho 69 r.y:n edustajat. Kerhoa tulee edustamaan Aimo. Kaikki vaan mukaan paneelia seuraamaan.Aihe on moottoripyöräily, jos ette sattuneet arvaamaan.

Helsingin moottoripyöränäyttelyyn tulee myös kerhomme osasto ja siellä on tällä kertaa nähtävänä kaksi pyörää, valokuvia ja muuta kivaa. Sittenpähan näette. Motoristia tullaan jakamaan viimevuotiseen tapaan. Näyttely on avoinna klo 10-20 ajalla 15.-19.3., ja paikka on Olympiapaviljonki Eteläsatamassa. Raaseporiin mennään 14.5. Ruokaa ja juomaa (kahvia ja virvokkeita) saa paikan päällä ja linna on suki klo 9-21. Opasta ei saada, mutta linnan tarina voidaan kuunnella ääninauhalta.

Ilmoittautuminen ensiapukurssille jatkuu, ilmoittautuneita on ilmaantunut vain 13 kpl, joten lisää väkeä täytyy saada mukaan (ainoastaan kerholaisia), muuten kurssia ei järjestä. Soitto numeroon 886 741 ratkaisee ilmoittautumisongelmat hetkessä.

Kaunista kevättä ja aikaisia ajoilmoja toivoen

Jussi

Kansikuva: Kerholainen Juhani Vehnilä Riyadh' in kamelitorilla 22.6,1971. Lämpötila +35 °C.

Maailmalta kuuluu vällan hurjia juttuja, että kerhomme on tuollainen eliittikerho ja kerholaiset pelkkää tekstiilipyöräilijöitä, ettei sellaiseen kerhotoimintaan uskalla ottaa osaa, varsinkaan jos on nuori kaveri eikä omista isoa moottoripyörää ja hienoja ajovarusteita.

Nyt haluan julkituoda muutamia seikkoja; kerhon sääntöjen mukaan käytännöllisesti katsoen jokainen joka omistaa moottoripyörän voi hakea 69:n jäsenyyttä eikä tietääkseni vielä ketään ole diskattu. Ei ole mitään pyörän koko-, merkki-, malli-, tai ikärajoituksia. Ainoa vaatimus kerhon varsinaiseksi jäseneksi pääsyyn on käynti Kontio-Rallissa tai vastaavassa ulkolaisessa rallissa.Kerhomme tarkoituksperiinhän kuuluu hyvin kiinteästi kasvattaa jäsenissä vastuuntuntoa liikenteessä, järjestää jäsenille yhteistä toimintaa ja suoda mahdollisuus ajatustenvaihtoon samanhenkisten harrastelijoiden kanssa, siihenhän myös tämä kerholehti antaa hyvät mahdollisuudet. Sekä viedä moottoripyöräilyä eteenpäin ja kehittää hyvät suhteet suuren yleisön ja moottoripyöräilijöiden välille.

Mikä sitten tekee kerhostamme eliittikerhon, sekö, että lähes kaikki maamme aktiiviset moottoripyöräilijät, jotka ajavat paljon vuoden mittaan, ovat kerhomme jäseniä? Monet ovat jo iältään varttuneempia, joillakin on hyvä yhteiskunnallinen asema, ja heillä on iso moottoripyörä koska sillä on mukava matkustaa, heillä on hyvät ja asialliset ajovarusteet, jotka suojaavat tuulelta, kylmyydeltä ja sateelta.

Sinä nuori 16-vuotias motoristi, katsokaamme asioiden todellista taustaa. Monellako varttuneella motoristilla, nykyisellä superpyörän omistajalla, oli sinun iässäsi edes motokaria, ja jos oli, niin se oli satapiikki Mitsi, 250 cc Jawa, 175 cc Gilera tai vastaava.Eikä ole kulunut kuin muutama vuosi siitä, kun kerhomme sihteerikin ajeli Kontioralliin 80 cc Yamahalla. Allekirjoittanutkin sai hankituksi oman moottoripyörän vasta 24-vuotiaana. Se oli 250cc "pelti-Honda". Sitä ennen olin joskus saanut lainata kavereiden 175cc Monarkia ja 250cc Jawa. Ajovarusteiksi hankin heti kypärän ja ihan tavalliset saappaat, pitkävartiset rukkaset sekä nahkaiset saapashousut,ns. pussihousut ja nahkapuseron. Kumihousut ja -takki kelpasivat sodevarustukseksi.

Tästä kaikesta on kulunut noin kymmenen vuotta ja suurinpiirtein samaa rataa on kulkenut kaikkien vanhempien tuntemieni motoristien tie, joten huomattaa nuoret kaverit, että tyvestä puuhun noustaen.

Takavuosilta, lähinnä viisikymmenluvulta, muistamme moottoripyörän ja -pyöräilijäin alennustilan ja meistä käytetyt nimitykset "pärtärit, paskasakki ja helvetin enkelit". Sen jälkeen ovat moottoripyöräilijäin ja suuren yleisön suhteet parantuneet huomattavasti, mutta paljon voidaan vielä tehdä niiden parantamiseksi. Eikä kaikkein näkyvintä suhteiden hoitamista yksityisen kerholaisen kohdeltä ole se, kun liikumme liikenteessä, yleisillä paikoilla, matkoilla tankatessamme ja poiketessamme kahvilla jne. Tällöin voimme muuttaa yleisön käsityksiä yllämainituista käsityksistä pitämällä pyörämme ajokuntoisina, asiallisen siisteinä ja puhtaina, ajoasumme hyvässä kunnossa ja siisteinä sekä käyttäytymällä ja esiintymällä moitteettomasti. Meistä itsestämme riippuu tulemmeko hyväksytyiksi ja miten meihin tullaan suhtautumaan.

Joku viisäs on joskus sanonut, että ihminen on ainoa eläin, joka itse rakentaa oman häkkinsä. Se tahtoo sanoa, että ihminen rajoittaa omaa liikkumavapauttaan. Älä siis heittäydy tällaisten ajatusten valtaan, ettet sinä voi vanhalla ja pienellä pyörällä ilman viimeisimpiä muodissa olevia ajovarusteita tulla mukaan sinua kiinnostavan harrasteen pariin. Ihailen persoonallisuuksia, jotka uskaltavat olla erilaisia aikana jolloin me kaikki olemme muodin orjia. Sinä, jolla on vanha, pieni pyörä ja ehkä isän vanha nahkatakki ja housut, jos tunnet, että kerhomme kiinnostaa sinua, hyväksyt kerhomme säännöt ja haluat osoittaa, että moottoripyörä voi olla muutakin kuin yleinen rauhanhäiritsijä ja pahennuksen herättäjä, heitä pois turhat ennakkoluulot, sillä kerhomme tarvitsee sinua. Kyllä kerhossamme on tilaa nuorille, täältä löydät varmasti nuorta kaltaistasi seuraa. Ei meillä moottoripyöräilijöillä ole varaa karsinoitua. Tärkeintä ei ole se millä ajetaan, vaan että ajetaan! Haluaisinkin tietää mistä ne todelliset moottoripyöräilijät löytyvät ja miltä he näyttävät.

*Wimmo*

Oletteko kuulleet...

- ETTÄ Kokkolaan on perustettu moottoripyöräkerho nimeltä Kokko MC Club? Puheenjohtajaksi valittiin Frej Byskata ja sihteeriksi Matti Lukkarila. Hallitukseen valittiin mm. Mauri Huttula Onneksi olkoon!
- ETTÄ Kokko-Ralli on tänä vuonna Seljeksellä Kokkolan lähellä? Tiedusteluihin vastaa Mauri Huttula, Teollisuuskatu 32, 67100 Kokkola, puh Kokkola 2490.
- ETTÄ ensi numerossa on lisää tietoja sekä Kokko-rallista että Kokko MC Clubista?
- ETTÄ että tähän numeroon piti tulla rautainen esittely Kankolan Sepistä, mutta se siirtyi ensi numeroon tilanpuutten takia?
- ETTÄ Urheiluliike Kuparinen antaa kerholaisille 10-20% alennusta tavarasta riippuen? Osoite on 14200 Turenki.
- ETTÄ Aimo teki tavattoman hienoja negatiiveja Kontiorallijuttuun ja juttuun Isle of Manilta, mutta se tilanpuute?
- ETTÄ samasta syystä Taskisen Norsurallijutussa ei ole yhtään kuvaa?
- ETTÄ tilanpuutteesta johtuen emme ole kuulleet enempää?
- ETTÄ Aimon Isle of Man on aiemmin julkaistu Motoristin numerossa 1, tammikuussa 1970?
- ETTÄ ensi numerossa ei esitelläkään Vincentiä, vaan eräs toinen merkki? Vincentin esittely siirtyy. Yrittäkää arvata mistä syystä!

- MYYDÄÄN - MYYDÄÄN -

Poliisimallin kaatumaraudat uudenmallisiin Bemuihin, virheettömät.

Tor-Leif Lindholm, puh 885 729 tai 885 641.

Halutaan tietoja pyörästä merkkiä Dürkopp, vuosimalli ehkä -52, yksi sylinteri, kaksi tahtia. Vastaukset toimittajalle.

Elefanttentreffen, tietääkseni maailman suurin mp-ralli ja sirkus, järjestettiin huhuista huolimatta traditionaalisesti Nürburgringin radalla lähellä Adenautaa, Länsi-Saksassa.

Olimme Timo Veckin kanssa suunnitelleet lähtöä jo pitkin viime kesää, joten kyseessä ei ollut pelkkä pään pisto vaan pikemminkin päänäpintymä. Laivaliput, Green Card vakuutus ja passit oli jo ajoissa hankittu sekä muut tarpeelliset rojut haalittu kasaan.

Niinpä tammikuun viidentenä päivänä oli kaikki pakattu ja valmiina, joten siirryimme satamaan ja pakkasimme pyörän (Timon BMW R 60) sivuvaunuineen Finnansaan. Sivuvaunu olimme lainanneet Saarnon Karilta, sillä näin sainne tavarat hyvin mukaan ja olemme, että pyörä näin olisi paremmin hallittavissa vaikeissakin olosuhteissa. Laivalle ilmestyi, kuten aavistelimme, kolmaskin pyöräilijä: Hannu Bergroth Salosta keltakatteellisella BMW R 60/5:llä. Olimme iloisia molemmin puolin saadessamme matkaseuraa.

Parin vuorokauden kuluttua olimmekin Lübeckissä ja vedettyämme hyntteet (Barbour-nahka- sekä lämpöpuku norm. asusteiden lisäksi) päälle siirryimme asiaan ja kehitimme kyydin parin asteen pakkasessa Bremenin lähis-tölle missä tapasimme suunnitelman mukaan Risto Saukkosen, joka toimi oppaanamme loppumatkan. Jatkoimme sitten matkaamme kohti Adenautaa käyttäen edelleen moottoriteitä, jotka sivumennen sanoen olivat Kölnin tienoilla yllättävän vaikeita navigointia ajatellen. Moottoriteistä vielä se, että peili ja vilkut ovat siellä varmin henkivakuutus-parasta uskoa, sillä kaistojen väliset nopeuserot ovat vaarallisen suuret.

Illalla nousimme vuoriston pikkuteille ja mitä lähemmäksi Adenautaa saavuimme, sitä suuremmaksi muuttui moottoripyöräisen osuus liikenteestä. Eksyminen ei enää huolestuttanut. Lunta oli ylhäällä joku sentti, kuten Pohjois-Saksassakin mutta tiet olivat kuivia ja niinpä vauhti nousi toisilla vaarallisen korkeaksi ajatellen tietä joka muistutti aika-ajoin Norjan mieleen. Meillä vaikeuksien syy oli lähinnä sivuvaunussa mikä oli liian korkea ja kapea näille teille. Muuten kyllä hyvä, sen todistaa muutama Päiskin voitto. Rakentaja kun on itse Palomäki. Pysyinkin mukavasti lämpimänä kun kolistelin kypärää asfalttiin neulansilmässä.

Adenauhun saapuminen oli sinänsä elämys: Kapeat kadut, joissa pyöräiden nurina moninkertaistui mahtavaksi jylinäksi, ja pyöriä riitti: Niitä oli kaikkialla. Sieltä oli mahdotonta löytää parkkipaikkaa edes pötkulaudalle puhumattakaan että yrittäisi yöpyä, joten ajoimme viitisen kilometriä eteenpäin ja pääsimme Riston opastamana erääseen majataloon, jossa oli vielä autotalli tyhjänä(!) (Seuraavana päivänä sinne tuli vielä kolme miestä lisää. Voimme vetää sen johtopäätöksen, että kansaa oli liikkeellä) Illalla kävimme sadanmetrin päässä olevassa pyöräilijöiden nimikko "kapakassa" syömässä ja toteamassa, että ilmassa oli suuren urheilujuhlan tuntua. Tunnelma oli ainutlaatuinen.

Aamulla siirryimme itse radalle. Ilma oli mukava: vähän sumua ja noin 0° C Tämä johti siihen, että rallista tuli iso. Paikalle saapui yli 20.000 pyörää ja katsojat mukaan laskien arvioitiin siellä olleen noin 60.000 ihmistä. Pyöräliikkeitä oli kolmisenkymmentä sekä lukuisia makkarakokuja ja sen sellaista. Tivolitunnelma oli läheinen. Pienet asfalttipolut olivat täynnä kävelijöitä sekä pyöriä ja samaan aikaan kuului kovaäänistä musiikkia tai epäselvästi mutta kovaa puhuttua ulkomaankielisiä värssyjä, joista ei kukaan varmasti saanut selvää. (Varsinkin jos ei osannut saksaa kunolla) "Esitteillä oli muunmuassa Guzzin, Harrikan, MV-Agustan sekä CZ:n tämän vuoden mallistot. Telttailualueella jenkit jakoivat kuumaa keittoa ympäröiville punneille. Ohitse jyrähti pienoispanssarivaunu, perävau- nullinen Bemu mallia -72, sivuvaunullinen rättisitikka mallia -58 sekä Bengt Haihola CZ 250:llä männänhelmat iloisesti kalkattaen suoraan från



Sverige. Uljas ajokki veti kyllä viimeisiään joten täytyy nostaa myssyäkuntilla kantti riittää vaikka mihin. Tunnelmat olivat, kuten huomaatte sekaisen tuntuiset johtuen siitä, että tunnelma oli sekainen, eikä sitä parantanut lauantai-iltana satanut alijäähtynyt vesi (ambulanssilla töitä kyllä riitti) Tapasimme useita Suomessa Käyneitä saksalaisia, jotka ottivat asiakseen meidän viihtymisemme. (mm. Friz Bahlo sekä Andreas Volz) He onnistuivat erinomaisesti.

Sunnuntaiaamuna ostelimme tarvikkeita ja sitten joukkomme hajaantui: Risto lähti Breмениin, Hanski Keski-Saksaan ja me jäimme vielä muutamaksi tunniksi-kun kiirettä ei ollut, eikä myöskään saanut olla! Päätimme sitten ajella Dortmundiin siskoani katsomaan (vaik oon mä sen aikasemminki nähny). Matkalla törmäsimme taas Volziin, joka kutsui meidät välittömästi kotiinsa. Andreaan + ystävien opastamana me siis ajoimme Dortmundin kautta Bochumiin, missä vietimme kaksikin yötä.

Lautta lähti Travemündestä tiistaina klo 22.00 ja niin meidän olikin hainkein mielin jätettävä Bochum ja pari hyvää ystävääme taaksemme. Satamassa tapasimmekin taas Hanskin, joka meitä jo vähän odottelikin. Ei muuten mikään ihme, sillä parin vuorokauden superylsä laivamatka ilman seuraa on pelkkää piinaa, vaikka oli se muutankin. Laiva oli lähes tyhjä ja reipas kahdeksan boforin tuulonen keikutteli Finlandiaa veikeästi, että tuota sen puoleen oltas kyllä mieluummin ajettu yli vaikka jäitä pitkin.

Helsingissä olikin taas parikymppiä pakkasta, joka tuntui aika raisulta, sillä Pohjois-Saksassa oli takastullessa vain noin  $-5^{\circ}\text{C}$ . Me Timon kanssa painuttiin kiireen vilkkaan kodin lämpöön ja Hanski huiteli Saloon. Ei käyny muuten kateeks.

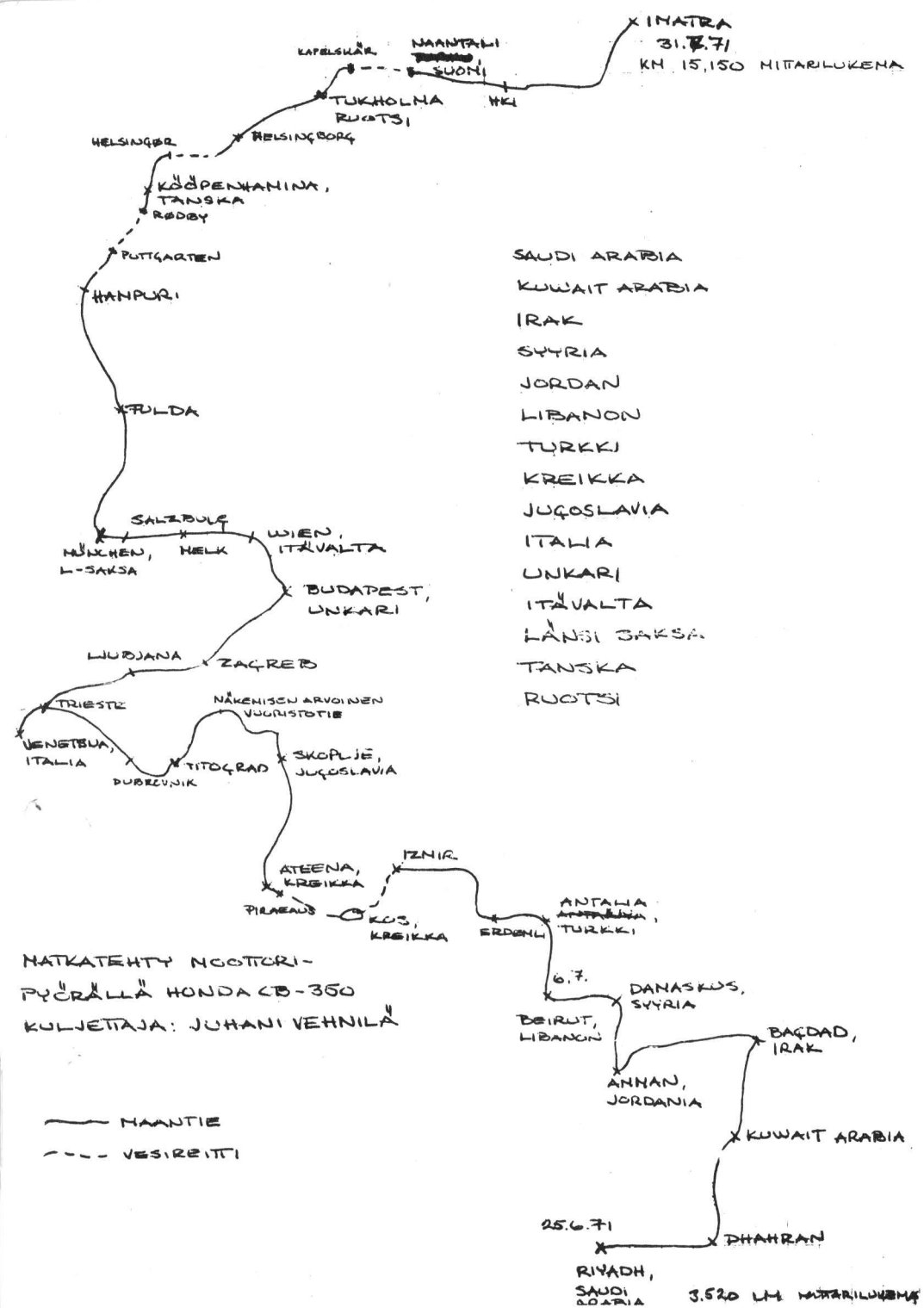
Reissu oli mahtava kokemuksiltaan, ja kalleudeltaan, mutta ei tippaan kaduta-LOISTO REISSU. Siellä emme kyllä ensi vuonna tapaa, joten toivon vaan hyviä reissuja kaikille ensi kaudeksi ja kaikkea tollasta.

sotamiesharjoittelija.  
Taskinen (= Kari Koskinen)

Artikkelini "tekstiliiprätkäilystä" sai aikaan paljon keskustelua, mikä oli tarkoituskin (Siinä syy miksi juttu oli kirjoitettu hieman liioittelevasti) Oli kuin olisi sohaistu kepillä muuraheipesää. Ilmassa on ollut paljon myönteisiä ja kielteisiäkin kannanottoja. Kaikki eivät vain valitettavasti täysin ymmärtäneet jutun ideaa joten: Kysymys ei suinkaan ole siitä, että ison pyörän omistajan olisi vaihdettava pyöränsä pienempään ja siirryttävä käytännöllisestä nahkapuvusta farmareihin ja kuluneeseen nahkatakkiin VAAN kysymys on asenteista, siitä että ison pyörän omistaja hyväksyy pienempänsä tasavertaisena itsensä kanssa. Nyt täytyy tosin myöntää, ettei näitä ylempään kastiin itsensä lukevia ole suinkaan montaa, onpahan vain joitakin riveihin eksyneet. Onneksi enemmistö on sentään niitä, jotka ovat kavereita kaikkien kanssa.

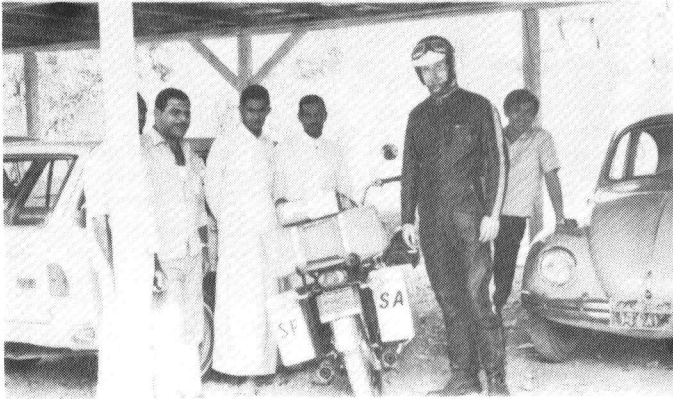
Rauhallista rinnakkaiseloja  
toivoen Maikku

P.S. Koittakaa rauhoittua!





Pestautuessani työhön Saudi Arabiaan syttyi mielessäni ajatus pitkällisen haaveen toteuttamisesta: tehdä paluumatka moottori-pyörällä huolettomasti ja kiirehtimättä. Ajatus ei ollut uusi, vaan olen aikaisemmin ajellut Englannista Espanjan ja Italian kautta Suomeen. Neljävuotta sitten vierailin Unkarissa. Matkanteko haaveeni eivät siis olleet aivan Easy Riderin varassa.



Koepakkaukset pyörän päällä työtovereideni ihmeteltävinä. Kuvan peltikanisterit vaihtuivat muovisiin sivulaukkujen päälle sidottuna

Tällaisen pitkän matkan teko ei ollut aivan yksinkertainen asia. Varsinkin kun en omistanut vielä pyörääkään. Valintani osui Honda CB 350:een, entuudestaan tiesin sen olevan tukeva pyörä matka-ajoonkin ja toiseksi sellaisia oli heti varastossa. Suunnittelin pyörään tavaratelineen, johon voisi ~~sijoittaa~~ sijoittaa sivulaukut. Sen käytännön toteuttamisessa auttoi korjaamomme ja Sorvalin ~~Matti~~ Martti, joka hitsasi lukemattoman määrän putkia telineeksi. Sivulaukut tehtiin basaarialueen~~ne~~ laukkupajassa tilaustyönä. Lisäpolttoainetta varten sidoin molemminpuolin laukkujen päälle vitosen muovikannut.

Vaikeudet eivät kuitenkaan rajoittuneet vain näihin, vaan paperisotaa kesti lähtöpäivään asti, tarvittiin viisumit, todistuksia, Garnet-tullitakuu pyörälle ym. ym.

25.6. Riyadh klo 2.30 kilometrejä mittarissa 3520. Matka alkaa ensimmäisen päivän taipaleella Kuwaitiin, jonne matkaa kertyy noin 1000km ~~tiestä~~. Alkua ei voi sanoa huviajeluksi: alkutaipaleella palelen nahkapuvusta huolimatta. Edellisen yön

hiekkamyrskyn seurauksena on noin 300km tiestä hiekkavallien peitossa ja matka joutuu hitaasti aina Dammamiin, Arabian~~in~~ lahden rannalle, josta käänyn suoraan pohjoiseen. Aurinko alkaa lämmitää ja tuuli yltyy myrskyksi. Hiekkaa ja pölyä nousee ilmaan. Tuulee suoraan pohjoisesta ja vain kolmonen jaksaa vetää. Vasta 100 km ennen Kuwaitin rajaa hiekkamyrsky lakkaa tuulen ollessa silti voimakas. Lämpökin on noussut päälle 40°C. Tulleissa kuluu aikaa - varsinaista byrokratiaa. Nyt saan tilaisuuden vaihtaa nahkapuvun farmariasuun ja jatkan leveää asfalttitietä Kuwaitin kaupunkiin. ~~XX~~ Klo 17.30 ajan ystäväni Leinosen Sepon asunnolle. Juon ainakin saavillisen vettä, sillä sylkeä ei erity enkä pysty syömään mitään. Vettä juon lähinnä siksi, että maassa on kieltolaki kuten Saudi Arabiassakin.

26.6. Takapuoli on arka ja sormet ovat turvonneet, muuten olen ~~ei~~ ole hassumpi ja ~~pyörä~~ pyöräkin on kunnossa ketjut vain kaipaavat kiristystä. Päivä kuluu kaupunkiin tutustuen. Täällä näkee naistenkin ajavan autoa, hunnuttomia naisia on harvassa.

27.6. Kuwait klo 8.00 km 4578. Matka jatkuu hyvää asfalttitietä kohti Bagdadia. Sama pohjoistuuli on hidastamassa matkaa, nopeuden pysyessä 80-90km/t. Tulli on pelkkä muodollisuus, vain leimoja papereihin.

Irakin puolella maa on alavaa ja ~~suihkeita~~ <sup>soista</sup> seuraton Tigris virtaa. Maiseman rikkovat vain suuret savuavat tiilenpolttouunit tien molemmilla puolilla sekä joella kulkevat pitkät matalat puulaivat. Autoilijoilla on omituinen tapa ajaa kohti ja väistää aivan viimehetkessä. Noin 150 km ennen Bagdadia olen pyörtyä ja otan suihkun huoltoasemalla~~in~~ vesihanasta vaatteet päällä sekä juon muutaman pullon Canada Drytä. Tuollainen ajo kuumalla ilmalla haihuttaa kehoista vettä huomaamatta ja saa aikaan vähittäisen~~en~~ kuivamisen. Klo 19.00 saavun sangen väsyneenä Bagdadiin, jossa asetun Carlton hotelliin, jossa juon ensimmäiset lailliset kaljat.

28.6. Herätessäni olen kuin uudesti syntynyt. Vierailen Suomen lähetystössä, jossa minut toivotetaan tervetulleeksi ja on mukava puhua suomea pitkästä ajasta <sup>SUURLÄHETILÄS LISTOLAHDEN KANSSA</sup> kalifien kaupunkiin tusustuminen tuo mieleen 50-luvun. Suurin osa autoista vanhoja amerikkalaisia rautoja ja 2-kerrosbusseja näkyy katukuvassa. Hotellin baariin suosikki-iskelmäkin on "Istanbul".

29.6. Bagdad klo 4.15 km 5280. Päivä alkoi ketjujen kiristämisellä - suuntana Amman. Alkumatkasta 120 km todella hyvää asfalttia. Maisema muuttuu jälleen tasaisen kumpuilevaksi hiekka-aavikoksi. Irakin tulli Rutbassa oli taas muodollisuus, josta matkaa Jordanian tulliin on n. 200 km:n erämaataival. Tie on monin paikoin levitetty lentokentäksi, peruja viime sodasta (1967).

Jordanian tulli tarkastikin sitten <sup>KAIKES</sup> perinpohjin ja vasta pitkän neuvottelun jälkeen sain kulkuluvan kolmeksi päiväksi. Matka jatkuu kahden tunnin selvittelyn jälkeen, sekaannuksen syynä oli ammattini "accountant" = kirjanpitäjä, jonka luultiin olevan jossain tekemisissä "comandojen" kanssa. Lisävaikutuksen antoi farmariasuni ja nahkasaappaani jollaisia on vain sotilaillla. Nälkä yllätti ja päätin syödä pienessä savimajassa.

Astuessani pimeään mustuneeseen huoneeseen, näin kahden miehen syövän lattialla istuen riisiä ja jotain lihaa kastikkeessa. Kysyin: Fii Koies! (onko hyvää) vastaus oli Fii, Fii (on, on), joten istuuduin mukaan lattialle ja sain leipäni, joka toimi lusikkana ja haarukkana. Koko lysti maksoi markan verran.

Ennen Ammania oli tarkastusasemia aina 30 km:n välein, ja aina laukut pengottiin.

Suomalaisystävieni löytäminen Ammanista postilokeron ja työmaan nimen perusteella onkin jo novelli sinänsä. Niin vain he löytyivät, ja siten löytyi yösijakin. Moottorin kuumenemishuolia ei ollut koko aikana, mutta kannen tiiviste alkaa vuotaa ja ketjut ovat venyneet muodottomiksi.

30.6. Amman on kuin sotaleiri. Minut pysäytetään jatkuvasti: "Passport", epäileviä katseita ja käsky jatkaa matkaa.

Nyt on vaihdettava uudet ketjut ja tarkastettava tulpat sekä katkojan kärjet. Tavaratelinettäkin on vahvistettava. Arabian kielisistä televisio uutisista kuulen, että venäläiset astronautit ovat kuolleet.

1.7. Amman km 6341 matka jatkuu Damaskukseen johon on matkaa n. 210 km.

Syyrian tullissa menetän malttini ja lausun muutamia valikoituja sanoja. Pyörän paperit eivät kelpaa ja joudunkin maksamaan kulkuluvasta, jonka saan vain Libanoniin menoa varten.

Damaskuksen~~xxx~~ valtavat basaarit eivät jaksa kiinnostaa - olen edelleen vihainen ja ärtyisä. Muutaman tunnin kiertoajelun jälkeen jatkan kohti Beirutia yli vuorten, jossa pilvet laskeutuvat

tielle ja näkyväisyys on olematon. Sain huoltoasemalta jotain matalaoktaanista bensiniä ja pyörä kulkee kuin tervassa ja venttiilit nakuttaa. ~~Kxxxxxx~~ Edessä levittäytyy sininen Välimeri ja Beirutin kaupunki. Huudan ilosta hurraata, sillä tulo Beirutin merkitsee tuloa ihmisten ilmoille. Illalla tutustun paikalliseen juomaan - Arakiin - hotellin baarissa. Hotellissa vaadittiin etumaksua, joka myöhemmin maksettiin takaisin syynä oli nokinen olemukseni ja moottoripyörä.

2.7. Olo kuin osuuskaupan hoitajalla (Arak). Pyörän kannentiiviste vuotaa, se kaipaa kaikenpuolista säätöä. Vien sen Hondan huoltoon. Huoltokorjaamo on siistein missään ~~mikkisistä~~ näkemäni moottoripyörähuolto. Mekaanikot ovat matalan aidan takana ja asiakas voi neuvotella heidän kanssaan korjauksen aikana.

3.7. Elämää Beirutissa ja ympäristössä. Läheisellä rantakadulla paikalliset raggarit pittäävät laittomia nopeuskilpailuja, jotka tällä kertaa voitti poliisi.

4.7. Elämää ... edelleen.

5.7. Pyörä ei tule tänään valmiiksi. Siihen on uusittu kaikki tiivisteet, männänrenkaat, venttiilit puhdistettu ja koko hoito tarkastettu. Kaikki tämä lysti maksoi n. 170 mk töineen.

6.7. Beirut km 6750 pääsen lähtemään vasta klo 11.30, sillä pyörä ei ollut valmis heti aamulla niinkuin oli luvattu. Saadesani sen se on loistokunnossa, vaikka se onkin ajettava easysti sisään. Matka jatkuu pitkin mutkittilevaa rantatietä kohti Syyrian rajaa. Syyrian tullissa olo tuntuu hiukan ontolta, sillä olinhan saanut kulkuluvan vain Libanoniin. Ojennan kuitenkin samat paperit tullimiehelle, joita ei hyväksytty aikaisemmin, nyt kelpaavat ja pääsen jatkamaan kohti Latakiaa. Sieltä tie nousee ylös vuoristoon ja kulkee metsäisten maisemien läpi mutkitellen kaapeana asfalttitenä. Tulli on taas ~~piikkäxnuudaliksi~~ vain paperien täyttöä ja tulen Turkin puolelle. Tie kulkee edelleenkin vuoristossa, mutta puut ovat kadonneet ja tuuli tekee ajosta mielenkiintoisen. Paikallisilla pikku pojilla on tapana vilkuttaa autoille ja niiden päästyä ohi heittää kivillä perään. Antakiasa yövyn hotelli Divanissa. Siellä on muutamia erikoisuuksia: Vuoteessa on ~~käytetyt~~ käytetyt lakanat, jotka vaihdetaan heti kun olen heittänyt ne käytävälle. Suihkun saa vain istumalla WC:n pytylle, joka sekin on halki. Kaiken lisäksi kaikki melu kuuluu huoneeseen.

Klo 19.20 kuuluu kadulta meteliä, katson ulos ikkunasta ja totean siellä pidettävän jotain kokousta. Hei! Nehän parveilevat bondan ympärillä. Kysyn portierilta, että onko heillä tallia? Saatua kieltävän vastauksen käsken hänen avata hotellin oven ja ajan pyörän hotellin aulaan, ~~Mä~~ Ohi hätääntyneen ~~prxxxx~~ portсарin. Käskin heidän kertoa ihmisille täällä olevan mp-näytelyn.



Erdemli  
Korjaamon edustalla  
Turkin yleisimmät pyörämerkit Jawa ja IC.  
Yleensä kaikki vanhoja,  
joissa oli käytetty autojenkin mäntiä.

7.7. Antakiya km 7110 olen väsynyt, kiitos hotellin, onneksi yö maksoi vain \$1,5= n 6mk.

Tie on todella hyvää ja huoltoasemia on kuin Suomessa vaih 20 ~~km~~ km ennen Iskenderuniin saapumista oli pölyistä tie ~~ty-~~ työmaata. Olen taas rannikolla, tie on suoraa ja yksitoikkoista nukun tienpenkalla pariin otteeseen, edellinen yö alkaa painaa. Äkkiä ilman varoitusta moottori pysähtyy. Virranjakaja on aivan sininen ja johdot palavat; nokka-akseli on leikannut kiinni! Työnään ~~pyörää~~ pyörää takaisinpäin juuri ohittamaani kylään - Erdemiin - olen hiestä läpimärkänä. Avukseni tulee yksi kaveri saamastani yleisöstä sanoen tuntevansa erään mekaanikon siitä läheltä. Tuo paikallinen Jawa ja IC mekaanikko hinasi Hondaa kilometrin verran korjaamolle. Yhdessä hänen kanssaan saamme pyörän käymään lisättyämme öljyä moottooriin ja uusimalla palaneet katkojan kärjet ja johdot sekä väkisin jalkakäynnistimestä vääntämällä. Pyörän käynnistyttyä kaikuu hurraa huuto katsojajoukosta, ja mekaanikon arvo on taas neussut.

Jatkan vielä muutaman kilometrin ja yövyn betonilattiaisessa kovlevykopissa = Hotel Bungalow.

8.7. km 7508 klo 4.30. Edellisen päivän viivytyksen takia joudun lyhentämään reittiä Izmiriin. Ajan nyt yli Taurus -vuoriston ylätasangolla olevaa Afyen kautta Ankara- Izmir valtatielle. joka viivasuoraan halkoo yksitoikkoista maisemaa. Asfaltin kulutuskerros on pienistä kivistä jyrätty ja saa aikaan tunteen kuin istuisi hieromakoneen päällä.

Nokka-akselin stefasta valuu öljyä ja pyörä kulkee 80 km/t pitäen hirveää meteliä. Öljyn kulutus on noin litra kahdella sadalla. Lisäksi vasemman hartian lihas on nyt kipeämpi kuin aikaisemmin.

Saavuttuani klo 19.00 Izmiriin totean kaikkien hotellien olevan täynnä ja kukapa olisi ~~mmxxxx~~ halunnut majoittaa likaista, öljyistä motoristia. Huone löytyy kuitenkin ja on sikäläisen mittapuun mukaan kallis \$4. Kilometrejä kertyi päivän aikana 1112. Todellinen tuskien päivä.

9.7. Odottelen laivan lähtöä ja tutustun Izmiriin (Smyrna). Kaupungin ympäristössä on valtavia autoita uimarantoja joiden taivaansininen vesi pakottaa uimaan. Satamassa on suomalainen laiva "Eker" "Eckerö", jonka pojille ja kokille sekä stuertille kiitokset karjalanpaistista ja hauska juttuhetkestä.

Klo 19.00 lähti San Marco satamasta, laiva jolla tuln Euroopan puolelle. Olo tuntuu kotoisalta.

10.7. Leppoisaan oleskelua laivalla, kävimme Kos-saarella ja yritimme Patmökselle, mutta emme onnistuneet. Iltapäivällä se tapahtui. Alkoi odottamani ripuli enkä uskaltanut poistua hyttäni ja niin jäivät hyvät pöperöt syömättä ja juhlat ~~x~~ juhlimat- ja.

11.7. Sunnuntai klo 7.00 Piraeus. Tunnin odottelun jälkeen saan pyöräni ulos laivasta, mutta tullissa kuluu aikaa toista tuntia yhden miehen hoitaessa autojen tarkastuksen.

Löydän helposti Sepon piirtämän kartan mukaan hänen anoppinsa luokse, josta saan yösijan.

12.7. Tutustun Ateenaan ja huomaan viihtyväni.

13.7. Sain pyöräni korjaamolle ja lähetän osan tavaroistani ~~x~~ postitse Suomeen.

14.7. Odottelen pyörää, sillä paikallinen Hondan agentti ei suostunut myymään stefaa. Kreikan kansallisessa TT-sarjassa ajavat kuskit tarvitsevat kaikki mahdolliset osat. Saan sen kuitenkin illalla kunnossa \$10+ n.41.- osineen ja työineen. (virranjakaja, ~~sxx~~ stefat ja säädöt)

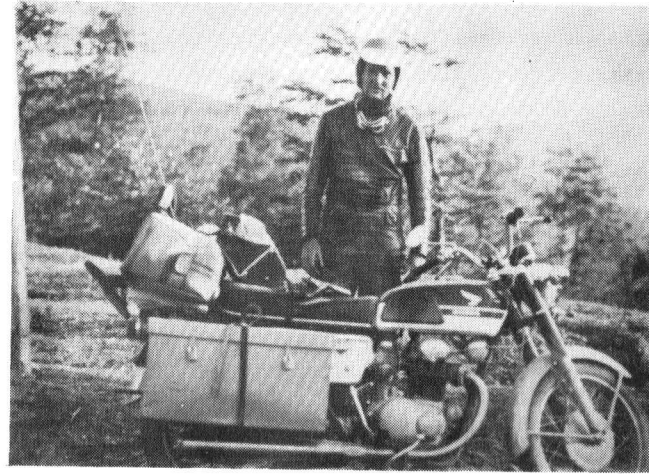


15.7. Ateena km 8401. Klo 10.00 pyörä kulkee taas kuin enkeli ja matka joutuu pitkin hyväpintaista maksullista päätietä kohti pohjoista, tuntinopeuden ollessa noin 120-130 km/t. Väli Ateena - Skopljen tienhaara maksoi 30 drakma. Tienhaarasta on matkaa Jugoslaviaan 69km. Koen matkan ensimmäisen vesisateen ja ukonilman, joka menee nopeasti ohi. Tie kulkee Jugoslavian puolella aluksi Vardar jokea seuraten vuorenrinteellä ja pujauttaa lopuksi tunnelin läpi viljavalle Makedonian tasangolle. Pimeä pääsi yllättämään ja yövyn hotellissa. Kreikan puolella tien seurattessa rannikkoa löysin polun rantaan, jossa oli auto uimaranta, ~~ihänkä~~ vesi kristallin kirkasta eikä tungos vaivannut. Jugoslavian tullissa tunnettiin Paavo Nurmi.

16.7. km 9071. Tien löytäminen Skopljesta pienelle Titogradiin johtavalle vuoristotielle vei aikaa toista tuntia, sillä mitään viittoja ei ollut <sup>eikä</sup> ja ihmiset eivät osanneet neuvoa. Lopulta löysin tien, joka alkoi nousta taustalla siintävään vuoristoon. Tiellä oli paikoin rinteiltä valuneita kiviä ja mutaa. Se pakotti ajamaan



"Kauniilta näyttävää" hiekkatietä Jugoslaviasta. Päätieltä Skoplje-Titograd.



Pölyinen matkamies välillä Pec-Titograd 1.600 metrin korkeudessa.

varovasti mutkaisella tiellä. Noin 200 km:n päässä asfaltti loppui ja tie muuttui sateenpieksemäksi, pölyiseksi hiekkatieksi. Bussin tullessa vastaan oli melkein ajettava ojaan. Keskinopeus oli n. 15 km/t. Täällä tapasin suomalaisperheen, Pöntiset Vuosaa-resta, he olivat matkalla Volkkarilla (AG-372) Moskovan kautta rannikolle. Prizrenista Steenpäin tie muuttui taas asfalttipin-taiseksi Pec'iin asti. Sieltä eteenpäin tie oli taas pölyistä ja nousi pariin otteeseen yli 1600 metriin. Muistutin lähinnä kalkki-laivan kapteenia. Vuoristossa tapasin pölyisen italialaispariskun-nan Moto Guzzi V7:lla. Heillä oli vaikeuksia maavaran kanssa, tiel-lä olevien syvien monttujen takia. Yht'äkkiä n. 50 km ennen Tito-gradia tie muuttui leveäksi loistavaksi asfalttitieksi, se oli valtatie Belgradista Titogradiin. Päivä oli rasittava, mutta tie oli ehdottomasti näkemisen arvoinen. Maisemia k ja tietä on mahdoton kuvailla se on itse nähtävä.

17.7. km 9543. Tie on niin mutkaista, että kartanpiirtäjällä on ollut vaikeuksia työssään. Onneksi se on asfalttia. 200 km:n mat-kaan meni lähes 5 tuntia. Tein matkaa yhdessä Pöntisten kanssa ja asuin heidän telttansa etuhuoneessa. Lopulta saavuimme Dubrovnikiin erittäin kauniiseen kaupunkiin, jossa totesimme poliisien olevan erittäin innokkaita antamaan pikasakkoja.

18.7. km 9737. Matka jatkuu aivan rantaviivaa kulkevaa tietä myöten. Tien oikealla puolella on vuorenrinne ja vasemmalla meri. Liikenne on ~~xxxx~~ vilkasta. Tapasin amerikkalaisen motoristin, joka oli tulossa Kreikasta ja matkalla Roomaan. Päivämatkat pysyvät suunniteltua lyhyempinä.

19.7. km IoI66. Tie jatkuu entisen laisena ja se alkaa jo kyllästyttää. Vilkas liikenne ja tuuli pitää kuitenkin mielenkiinnon vireillä. Italian tulli oli pelkkä läpiajo. 100 km ennen Venetsiaa alkaa satama, mutta olemme moottoritiellä Trieste - Venetsia, joten jatkamme matkaa. Kast~~in~~ läpimäräksi.

20.7. Ilma kirkastui hiukan ja tutustuimme Venetsiaan kävelen. Autan englantilaiskaveria vanhan Royalin remontissa. Poika oli sen juuri ostanut ja lähtenyt heti ulkomaille eikä tiennyt mitään pyörästä.

21.7. km Io665. Yö oli tuhoisan kylmä. Aion jatkaa matkaa konti Budapestia ja Egeriä. Jätämme Pöntisten kanssa jäänyväiset ja minä pakaa takaisin Jugoslaviaan. Tie Triestestä Ljubljanan kautta Zagrebiin on jokaisen motoristin unelma. Se on hyväpintainen sopivasti mutkitteleva tie, josta ei puutu yllätyksiäkään. Tien muuttuessa paikoin ~~xxx~~ serpentiiniksi ja laskeutuesssa alas laaksoon. Zagrebin rajalla pyörän takarengas puhkesi kovassa vauhdissa, onneksi selvisin haaverista onnellisesti. Vainoin teräspiikin repimän sisärenkaan ja pysähdyin yöpyäkseni vasta Varazdinissa lähellä Unkarin rajaa.

22.7. km III5I. Unkarin tulli vaati Green Card-vakuutusta ensimmäisenä maana sitten lähtöni. Minulla ei sitä ollut joten jouduin ~~xxx~~ ottamaan Unkarilaisen vakuutuksen. Tie Budapestiin oli tuttua jo edelliseltä ~~matkaltani~~ matkaltani, paitsi, että Söforkista Balatonilta on uusi moottoritie Budapestiin ja kaikki on kehittynyt valtavasti neljässä vuodessa. Honda oli unkarilaisten mielenkiinnon kohteena, sillä kaikki tekniikka kiinnostaa heitä valtavasti. Siten Hondan ympärillä oli jatkuva tutkijoiden rinki.

23.7. Budapest on pääosiltaan entisensä, katukuva on vaan nykykaistunut. ~~xx~~ Popedat on vaihtunut Polski-Fiateiksi.

24.7. Ajoin Egeriin tapaamaan ystävääni. Egri Bikaver on muuten sieltä kotoisin. Honda oli nyt~~kin~~ kaupunkilaisten mielenkiinnon koh-

25.7. Eger. Kipeytyneiden lihasten parantelua paikallisessa kylpylässä, jota jo turkkilaiset käyttivät. Kylpylän ulkopuolella vartioidulla parkkipaikalla oli jatkuva utelioiden motoristien virta tustumassa Hondaan.

26.7. klo 10 pääsen jatkamaan matkaani tuttua tietä Wieniin. Kaupunki on aivan sekaisin - metrotyöt - joten kaasutan melkein puoleenväliin Salzburgia. <sup>HEIKIN LUOSTARIKAUPUNKIIN.</sup> Retkeilymajassa tapasin keski-ikäisen englantilaisen herrasmiehen matkalla Velocettella Unkariin. Pyörässä oli kaksoisvalonheittäjä edessä ja se oli kokonaan koteloitu, äänikin oli vain pientä suhinaa. Ikävä etten saanut sitä valokuvattua pimeässä korjaamossa, jossa sitä oikaistiin edellisen päivän nurinajon jäljiltä eturenkaan puhjettua.

27.7. km I2350. Olen loistavalla tuulella, mutta sitten Saksan tulli moottoritiellä ei hyväksynyt Hondan papereita, arabialaista ~~rekisterikirjaa~~ rekisterikirjaa eikä Carnet-takuuta, vaan vaati ~~xx~~ virallista Saksankielistä käännöstä rekisterikirjasta. Palasin takaisin Salzburgiin ja ajoin toiselle tulliasemalle, jota oli varmasti varoitettu, sillä minut ohjattiin heti sivuun. Jouduin kantamaan kaikki tavarani sisään tarkastettavaksi. Kolmen tunnin kuluttua pääsin lähemmään saksalainen tullikilpi pyörässäni ja mieli katkerana kaikille saksalaisille. Ajoin yhtäsoittoa Fuldaan asti, jossa sade pakoitti yöpymään klo 21.00 illalla, <sup>joten</sup> minun oli luovuttava ajatuksesta ajaa suoraan Tanskaan.

28.7. km I3II0. Tarkoitukseni oli saada pyörä korjattua Saksassa, mutta Hampurissa selvisi, että Hondia myydään, mutta huoltoa ei ole. Lähin paikka on Kööpenhamina. Pyörä näytti <sup>taas</sup> räjähtäneeltä, öljyä valuu kannentiivisteestä, venttiilit kolisee, keinuviivut ovat vahingoittuneet. Matka jatkuu kuitenkin taas 80-90 km/t kolisevalla pyörällä. Öljyä roiskuu nokkastefasta ja tiivisteestä. Yövyin Vordingborgissa Tanskan puolella n. 100 km ennen Köpistä.

29.7. Tiheässä sumussa klo 5.00 aamulla jatkan Köpikseen, jossa Hondaan vaihdetaan ketjut ja annetaan tekohengitystä. Ruotsin puolelta taivaan täydeltä ja olen kuin uitettu rotta, kun ~~yöpyäkseni~~ saavun motelliin, jossa yövyin.

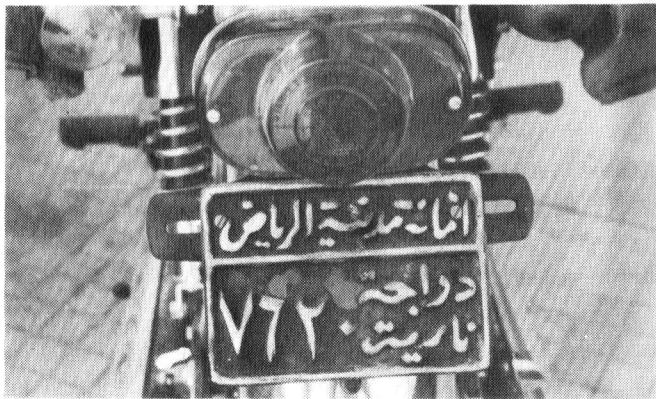
30.7. Vettä sataa ja minun on estettävä sadevarusteet. Vasta 100 km ennen Tukholmaa sade lakkaa. Työnän samantien Kapellskäriin klo 22.00 lautalle. Lautalla tapaan kaksi saksalaista BMW:llä matkalla Imatralle.

Matkan Ruotsin läpi teki inhimilliseksi kolisevalla pyörällä katto-  
nopeudet 70 ja 90 km/t.

31.7. Aamu on ankea. Tiedättehän, Ruotsin laivat!

Matka Imatralle sujuu kuin unessa läpi kotoisen maiseman. Kilomet-  
reja kertyy mittariin ~~XXX~~ 15150 eli 11629km Riyadhista Imatralle.

Kokonaisuutena olen tyytyväinen matkanteekoon ja yllätynyt Hondan  
kestävyydestä. Ainoa häiritsevä asia on valon~~xxx~~ vaihtimen sijoitus  
oikealle kädelle niin ylös, että se häiritsee varsinkin huonolla tiel-  
lä ~~ajamista~~ ohjaamista. Mutta ne ketjut! Matkapyörässä on oltava  
kardaaniveto ja tarpeeksi kuutioita, Tuollaset 500 ja päälle. Kyllä  
pienemmälläkin pyörällä matkaa tekee, mutta joskus meinaa mennä huu-  
morintaju.



Saudi Arabian  
rekisterikil-  
pi, joka aihe-  
utti hämminkiä  
Imatran ajojen  
aikana.

Matkan ajoi ja jutun kirjoitti  
Juhani Vehnilä, kutsutaan myös  
Iivariksi.

Joko olet maksanut jäsenmaksusi? Jollet ole, niin tee se ensi  
tilassa, muuten saatat jäädä ilman toukokuun Motoristia.

## MOOTTORIPYÖRÄILY JA TERVEYS

Yleinen mielipide tuomitsee moottoripyöräilyn erittäin epäterveel-  
liseksi harrastukseksi, jonka ilot maksoo ennenpitkää luissaan ja ytimis-  
saan näivertävina vaivoina. Ehkä tähän väitteeseen on syytäkin, jos kat-  
selee joitakin kortteliralliaajia, jotka ajavat tukka tuulessa hulmuten,  
niikat paljunaan, polvien suojana vain ohut teryleeni ja selän alaosassa  
leveä paljas reitit lyhyiden puseron ja nousujen välissä. Kun 1950-60 lu-  
vuilla moottoripyörä oli monien työmatka-ajanoavo vuodet lapeensa ja jou-  
duttiin ajamaan työn hiestyttämien vaattein, tämänkin motorismin vaurioita  
ovat monet joutuneet karsimaan, vaikka yrittivät kunnolla pukeutua.

Parissa Moottoripyöräkerho-69 kokoontumisessa kesällä 1971 jaettiin  
joukko kyselykysymyksiä, joilla pyrittiin kartoittamaan nykyisten retkei-  
lijämotoristien käsityksiä moottoripyöräilyn vaikutuksesta terveyteen.  
Kyselyyn vastasi yli 30 motoristia, jotka edustavat sen kiinteintä ja  
innokkainta harrastusta Suomessa. Keskimääräisesti näiden vastaajien  
aineisto antoi yleiskuvana tämänhetken motoristista seuraavan:  
Ajaa, vaihtoisista viikonloppujen ja lomien harrastusajona 15 -25.000 km  
huhti-syyskuun välisenä aikana. Useimpien pyörät ovat kokoa 500-750 cc.  
Ovat ajaneet vuorokaudessa 1000 km matkoja. Pitävät ajotaukojen välisenä  
suositeltavana ajoaikana 2-3 tuntia tai 200-300 km.

Ajopukuna on miltei kaikilla omin mitoin teetetty nahkah alari ( muuta-  
milla Barbour- tai combi-puku) ja motoristimalliset nahkasaappaat. Kypara-  
malleja on useampia, mm uudet "Agostinimallit" alkavat imaan. Silma-  
suojuukset ovat asianmukaiset ja kasvusojuuksetkin yleistymässä. Nahkat  
ovat ranteetkin suojelevat motoristimallia.

Eivät mainitse yleensä rasittuvansa pitemmilläkään ajomatkoilla pahasti.  
Aokevat puutumista takamuksissa ja niskan-hartiain alueella toisinaan.  
Kipetymistä tapahtuu useimmin ajokauden alussa ja se tuntuu useimmin  
niskassa ja käsivarsissa. Luutamilla on taipumusta niveleiden kipeyty-  
seen ranteissa. Nykyinen täydellinen ajopuku suojelee hyvin vedolta ja kyl-  
mältä, mutta ajoasennossa polven kohdalla puku kiristää ja kylmällä pol-  
vissa tuntuu viileältä. Senvuoksi muutamilla uusissa puvuissaan on polvil-  
la vahvisteina nahkaiset paikat tai ohuet toppaukset, joko torjua sekä  
kylmää että kastumista.

Jos näiden nykymotoristien kokemuksia ja näkemyksiä vertaa v 1960  
vaihteen motoristien, jolloin Suomessa oli 120.000 moottoripyörää,  
~~xxx~~ voi esittää seuraavia näkökohtia, yhteenvedoja ja huomioita:

- tieverkoston parantunut kunto ja isot, vankat pyörät tekevät ajon  
helpommaksi ja varmemmaksi kuin aikaisemmin, jolloin ajo oli usein kuin  
motocrossia.
- nykyisin motoristi harvoin joutuu ajamaan hiestyneenä ja se on terve-  
yttä suojelevaa.



- ranteet- kunnan käsineiden puuttuessa- olivat ennen motoristin heikko kohta, vaikka muu vaatetus olisikin ollut hyvin suojaavaa.

- kärien väsymisilmiöön saattaa olla syinä: ajaaja on hoikkarakenteinen ja lihakset ja nivelet alttiimmat rasitukselle kuin vanakarakeiteisella, joku voi puristaa ja jännittää tarpeettomasti (vertaa moottorissahurit), laajat seikat, osin myös kypäran paino, voi aiheuttaa niskan rasituksen. Lisäksi katsomien kipeyttää myös niskaa (vrt traktorinkuljettajat)

- kipeytymistä silmissä ja kurkussa esiintyy melko harvoin. Edellisessä motorismissa oli melko yleistä vatsan ja kivesten kipeytyminen, nykyisin se on harvinaista.

- keinokuituinen alusvaatetus ja ajopuvun vuori edittää helpommin kylmän- tuntua ja lihaskouristuksia kuin puuvillainen, joka samalla imeyttää paremmin mahdollisen hiestymisen.

- nahkavahvisteisiin ajopuvun polvilla lienee syytä palata.

- sormien kylmeneminen on ilmeisesti yleisempää tupakkamiehilla, esim. moottorissahureilla se on tupakoitsijoilla yleisempi ja pahempi.

- nykymotorismissa juuri kukaan ei valitse selän alaosan kipeytymistä. Muutama sensijaan huomautti, että henkilöautolla ajaessa selkä ja yleensä koko ruumis puuttuu paremmin kuin moottoripyöräilyssä. Onko motorismi ehkä jopa selkää vahvistavaa urheilua?

- ajotaukojen sopiva ajoitus ehkäisee puutumista ja kipeytymistä. Liika matka-ahneus voi kostautua.

- jotkut olivat keksineet, että niskan, hartian ja käsivarsien puserte- lu tauolla laukaisee mahdollista "lukkautumista"

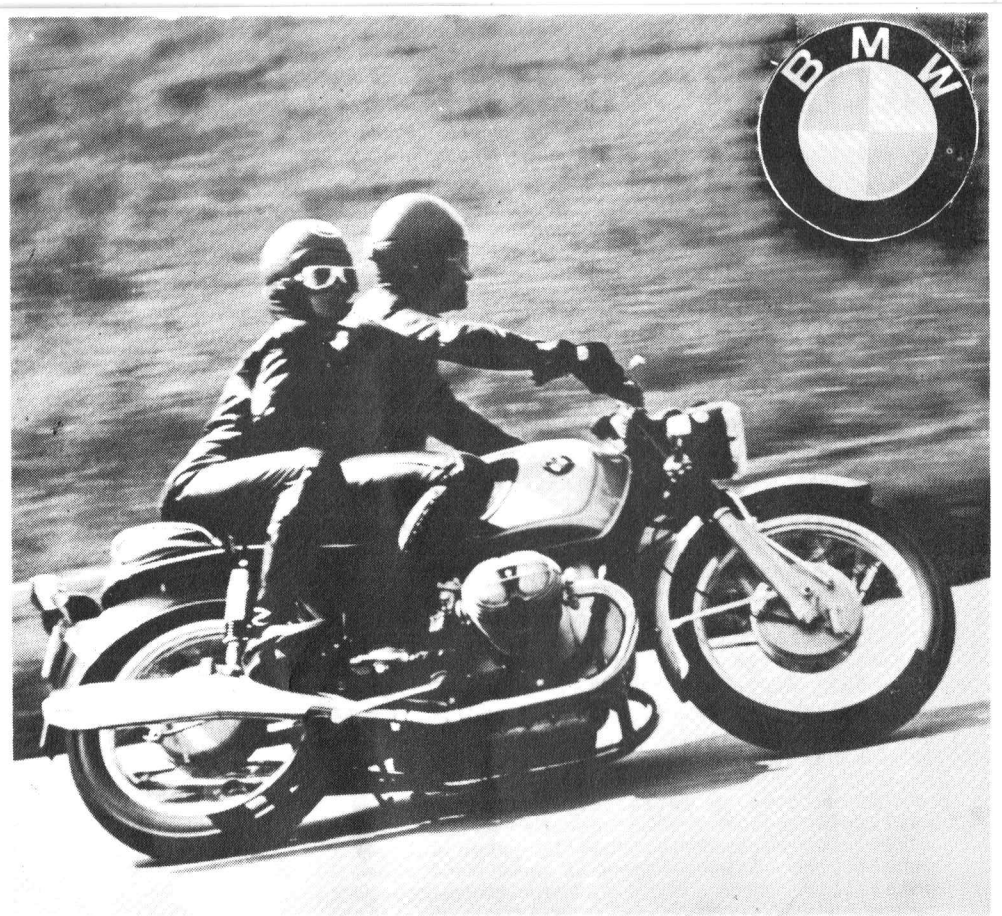
- saane pitkän ajomatkan jälkeen on poikaa!

- ilmeisesti vain kohtalaisen yleiskunnon omaava viihtyy ja nauttii ret- kimotoristina, koska pitkät matkat vaativat peruskunnon.

- ajomukavuutta ja viihtyvyyttä edistää, että kehittää itselleen luontevan ajotyylin, joka esim. kilpamotoristeilla suuresti riippuu ruumiin raken- teen ja koon suhteesta pyörän malliin ja kokoon. Tallöin eiiminoituu puutuma- ja kipeytymisilmiöt.

Tässä näin "raaka-kopiona" yleisveto tähän asti kerääntyneistä aineis- tosta. Jos lukija on havainnut jonkin kohdan, johon voisi lisätä omia ko- kemuksiaan ja jos epäilee joidenkin johtopäätösten pitävyyttä, tutkimuk- sen laatija mielelläni ottaa vastaan lisäaineistoa ja ehdotuksia muil- lekin tiedotettavaksi. Yhteys kirjeitse: Eero Mikkola. 36160 Siitama tai puhelimitse 935/ 55 368. Myös kerton johdolle voi jättää alan aineis- toa.

Eero Mikkola



# BMW

—TEKNIikka IHANTEENA—

Maahantuojat:

**HAKA-AUTO OY**

Hietalahdenranta 11, puh. 64 72 23  
00180 HELSINKI 18

# KONTIO-RALLI 1971

Vihdoinkin koitti kesän odotetuin perjantai, nimittäin Kontiorallin lähtöpäivä. Olin pinnannut pari tuntia töistä ehtiäkseni puoleen yöhön mennessä Simojärvelle, olihan matka kartalta katsoen tuonne Rovaniemen seutuville aikamoinen. Bemuni muistutti lähinnä kaksikyttyrästä kamelista tankkilaukkuineen, telta- ja makuupusseineen. Lähtöhetket ovat aina mukavia, mielen täyttää outo jännitys ja odotus mitä taas tulee tapahtumaan. Ilma oli lähtöhetkellä mitä lämpöisin ja aurinkoisin, kunnes Lahden radiomastot alkoivat näkyä mustaa ukkospilveä vasten. Yritin ehtiä pilven reunan alta sadetta kerkuun, mutta pilvi oli minua ovelampi ja pienen sivustakoukkauksen. Vääksyn kohdalla sitten alkoi rankkasade, jota kesti vain muutaman kilometrin matkan jolloin aurinkoinen lämmin ajokeli jätkäikin koko rallin ajan.

Keski-Suomesta ylöspäin nelostie olikin taas muutamien kymmenien kilometrien matkalla remontissa, jossa TVH idyllisiin vanhoihin pikkukyläin, pölyisille kyläteille ja lehmipoluille. Selvittyäni joten kuten tältä taipaleelta viimeisillä bensatipoilla Kärämäkeen, oli huoltoaseman myyjäpoika auliisti heti tankkaamassa ja innokkaasti kertomassa, että pyöriä on mennyt tästä ohi paljon jo tiistaista lähtien. Moottorin kehrätessä ja pyörän niellessä kilometrejä, ajattelin mielessäni, että tämä on viides ralli, ja nyt kun rallipaikka on näinkin kaukana, niin saas nähdä moniko vanhoista ralliajista on enää mukana.

Nyt alkoikin jo näkyä pyöräilijöitä huoltoasemilla tankkaamassa ja virkistäytymässä. Ja löytyihän se katsastuspaikkakin. Kuulumiset vaihdettuamme Olan ja Sepin kanssa ja saatuani matkaseuraa Repestä, lähdimme Pohjolan viileään mutta niin valoisaan kesäyöhön suunnistamaan katsastuspaikalta saamamme kartan mukaan itse rallipaikalle. Voi sitä sääskien määrää, ajolasit muurautuivat hyvin pian läpinäkymättömiksi, joten oli pakko välillä pysähtyä puhdistamaan niitä. Repe oli kuin kotonaan näillä hiekkaisilla ja pölyävillä "poropoluilla", hänen takavalonsa häpyikin lopulta näkymättömiin. Poroja kuljeskeli tiellä, eivätkä ne olleet huomaavinaanakaan moottoripyöräilijää. Viimeiset viisitoista kilometriä olivat kaikkein huonointa tietä ajaa. Kun vihdoin aamuyöllä luovutin tarkastuskorttini Orkolle, tuntui mukavalta olla perillä pienoinen ajourakka takana. Motoristeja oli jo paikalla aika lailla ja lisää saapui jatkuvasti. Kouvolaalaisille oli jo leiri pystyssä, kumma kun ehtivätkin joka paikkaan ensimmäisinä. Epa tuli auttamaan teltan pystyttämisessä.

Rallipaikka on aivan uusi ulkoilualaue, jonne metsänhoitaja Tanskanen oli juuri ehtinyt saada valmiiksi sementtirenkaiset nuotiopaikat penkkeineen sekä käymälät.

Kontioralli on jonkin verran muuttunut, nythän paikalla oli myymälä-auto, bensanmyynti ja Marttojen järjestämä poronliha- ja kahvitarjoilu.

Lauantai-iltana saimme mukavia vieraita, kun nimismies Seppälä tuli kahden konsteapelin kanssa tutustumaan pyöräilijöihin ja sunnuntaina hän toi rouvansa ja poikansa mukanaan. Rouva Seppälä kertoi salaisuuden: "Eilen illalla meillä kotona eipuhuttu muusta kuin moottoripyörästä, joten minunkin mielenkiintoni heräsi ja siksi täytyi lähteä katsomaan mistä oikein on kysymys."

Nimismies Seppälä kertoi olevansa tyytyväinen ja hieman yllätynyt näkemästään, että kaikkien käyttäytyminen oli näin moitteetonta, ja hän toivotti meidät tervetulleiksi jälleen vuoden kuluttua.

Samoin metsänhoitaja Tanskanen totesi; että alue säilyi tarveltyymättömänä, sammaleet siellä missä niiden pitääkin olla. Tästä kaikesta kuuluu suuri kiitos yksin vain jokaiselle mukana olleelle.

Sunnuntaina siistimme alueen ja samalla saimme todeta paikalla olevien paloämpäreiden tarpeellisuuden, sillä kipinä tai huolimattomasti heitetty savukkeenjämä oli saanut kuivan maan kytemään, muuttamalla ämpärillisellä kirkkasta järvivettä sammutimme pelon alun. Vammalan Jokisen jäädessä vielä päiväksi kipinävartioston, hyvästelimme ja lähdimme paluumatkalle. Yövyimme Kuopion eteläpuolelle vanhasta kartanosta tehdylle leirialueelle. Istuimme iltaa Manu, Orko, Henrik, Väsy, Risto, Riitta ja minä, Keskustelimme päättyneestä rallista ja totesimme sen olleen oikein onnistunut Kontioralli.

Oli mukava tavata ja tavataan taas kesällä 1972.

*Toini*

Luin viime numerosta jutun eliittikerhosta ja tekstiilikuskeista. Se osui oikeaan, valitettavasti samanlaisia, vielä hurjempia huhujon liikkeellä muuallakin. Tässä vielä sanoisin: kyllä kerhoon voi liittyä millä pyörällä tahansa. En ainakaan minä ole huomannut paljon puhuttua merkisyryntää keskuudessamme. Ja sitten hieman ajosiasa: Ensi kausi tulee varmasti olemaan erittäin vilkas ja myös onnettomuudet lisääntyvät. Mikäli et halua, että kausi on viimeisesi, älä aloita isolla pyörällä ja pidä pyöräsi kunnossa. Muista, ettet aina käytännössä ole etuajo-oikeutettu, vaikka tulisitkin oikealta. Käytä aina kypärää ja järkeäsi! Koskee minua, sinua ja meitä.

Terveisin Jarmo Koskinen

## BAMSETRÆFFEN

7. BAMSETRÆFFEN  
1972

**SORØ DANMARK 15-16 Apr. 72**

Kansainvälinen Bamsetræffen järjestetään ylläolevassa osoitteessa 15.-16. huhtikuuta 1972. Paikka sijaitsee n. 75 km Köpiksestä länteen. Rallimerkin hinta on 20 Dkr ja siihen sisältyy leirimaksu. Rallin järjestää MC-TOURING CLUB ja sen osoite on Michael Nielsen, Mosegangen 8, DK-8660 Skanderborg, Danmark.

## MATTI MOTORISTIN PYÖRÄKAUPAT

Edellisessä numerossa julkaistuun kilpailuun tuli vain yksi vastaus. Vastaus oli täysin oikea, ja sen antoi Timo Sonninen, joka on jo saanut palkinnon 20,-. Onneksi olkoon, Tinke!

Kilpailun ratkonnassa oli tietysti ensin päätettävä, mikä pyöristä on ajokunbinen, ja koska naarmut eivät ajoa haittaa, osui Matin valinta siihen prätäkään jossa tankki oli naarmuuntunut. Se löytyykin esimerkiksi kirjoittamalla pienille lapuille yhteiset ominaisuudet, siis VINSKI - 1000 cc, Sininen - Nokia, Punainen 750 cc jne. Sommittelemalla nämä ominaisuusparit saadaan sitten esimerkiksi seuraavanlainen taulukko aikaan:

KAVAZINGO	VINSKI	TRLUMPPA	PÄSSI	AMMU
750 cc	1000 cc	500 cc	350 cc	250 cc
punainen	musta	vihreä	sininen	keltainen
bensat. puhki	naarmuja	kiertok. poik.	ventt. pal.	ketju poikki
Avon SM	Dunlop Trials	Dunlop K 70	Nokia	Avon Racing

Tällaisen taulukon minä sain aikaan. Tinkellä oli hieman erilainen:

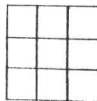
KAVAZINGO	VINSKI	TRLUMPPA	PÄSSI	AMMU
250	1000	500	750	350
sininen	musta	vihreä	punainen	keltainen
ketju poikki	naarmuja	kiertok. poikki	ventt. pal.	bensat. puhki
nokia	Dunlop Trials	Dunlop K 70	Avon Racing	Avon SM

Molemmat taulukot antavat oikean tuloksen eli VINSKI (sarjassa "Saam-meko esitellä Moottoripyörän?" on seuraavaksi muuten vuorossa VINCENT, vaikka eihän se mitenkään tähän kuulu).

Koska osanottajia näihin kilpailuihin ei näköjään tahdo oikein löytä, ei seuraavan ongelman ratkojille anneta palkintoa, onpahan vain halukkaille tilaisuus vähän verryttellä päänappia. Seuraavassa siis

## MATTI MOTORISTIN YNNÄLASKU!

Matin ongelma on tällä kertaa tämä: Hänen pitää täyttää viereinen neliö numeroin 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ja 9 niin, että jokaisen pystysuoran ja vaakasuoran sekä ristikkäisen rivin summa on sama.



Ensi numerossa annamme vastauksen. Hyvää päänsärkyä!

## SANAKIRJA KÄYTETYN MOOTTORIPYÖRÄN OSTAJILLE

Koska lehti-ilmoitusten tulkinta voi joskus olla vaikeaa käytettyjen moottoripyörien kohdalla, annamme tässä selityksiä yleisiin ominaisuuksiin joita ilmoituksissa mainostetaan ko. pyörällä olevan.

EPÄTAVALLINEN	=	järkyttävä näky
KORJATTU	=	renkas paikattu
KAUPUNGIN PARAS	=	Timbuktussa
HENKEÄSALPAAVA		
SUORITUSKYKY	=	saa työntää itsensä henkiveveriin eikä
VIRHEETÖN	=	pesty
PIKKUVIKAINEN	=	jypsä romutettavaksi
VALTAVA SUORITUSKYKY	=	jarrut epäkunnossa
MEPÄLIIHOHTOVÄRI	=	maali kulunut pois paikatellen
ERITTAIN NOPEA	=	täytyy myydä koska on saatava rahaa ylinopeussakkoihin.

tf

## Isle of Man

Kun vaellusvietti saa minut valtaansa, silloin aloitan karttojen tutkimisen, uteliaisuuteni ja seikkailunhaluni herää, halu nähdä ja kokea jotakin uutta-maailmaa, elämää, maisemia ja ihmisiä, ja ennenkaikkea nauttia vapaudesta.

Oli vuoden 1967 alkukesä ja kesäkuussa ajettaisiin Man-saarella 60-vuotis juhlakilpailut. Tulin maininneeksi asiasta innokkaalle motoristille, Orko Talliselle, joka kiinnostui asiasta ja oli oitis valmis lähtemään mukaan. Meillä kumpaisellakni oli juuri hankitut uudet moottoripyörät, Orkolla Honda 450 ja minulla BMW R 69 S. Niin päätimme lähteä pyhiinvaellusmatkalle moottoripyöräilyn Mekkaan Man-saarelle. Moottoripyöräilijöitä kun olemme teimme matkan tietienkin ruhtinaallisesti nauttien moottoripyörällä (sitä saa matkasta paljon enemmän, voi nauttia pyörän suosta vapaudesta ja päästä moottoripyörämaailman henkeen sisälle).

Sitten vain passi ja paperit kuntoon ja pakkaamaan kaikki se mitä luulimme matkamme aikana tarvitsevamme. Pyörä käyntiin ja matkamme voi alkaa. Ajoimme Ruotsin kautta Saksaan. Tanskan ja Saksan välisellä lautalla tulivat laivamiehet juttelemaan, ensiksi tiedustellen puhuimmeko saksaa vai englantia, jolloin eräs heistä sanoi selvällä suomen kielellä: "Suomen poika puhuu suomea". Hän kertoi purjehtineensa Hansa-linjalla Suomen ja Saksan välillä ja oli oppinut puhumaan vähän suomea. Heidän kuullessaan meidän matkavam Englantiin he sanoivat siellä olevan kylmää ja saateista, saimme kehoituksen ajaa Italiaan, aurinkoon. Hymyilimme itsetietoisesti, sillä tiesimme ettemme olleet käännyttävissä. Hyvän matkan toivotuksien saatelemana käynnistimme koneet ja lähdimme matkamaan Saksaan. Päivämatkoiksi kertyi joskus 600-700 km, välillä taas vietimme päivämme jossakin kaupungissa vain katselleksemme ympärillemme.

Ranskalaisesta pinestä Calais'n kaupungista lähtevällä lautalla ylitimme Englannin kanaalin. Lautalla ilmapiiri oli hyvin kansainvälinen, oli mukava kuulla puhuttavan kaunista englantia ja ranskaa. Lautalla jouduimme täyttämään hyvin tarkan passikortin jossa tiedusteltiin minne menee, miksi ja kuinka kauan aikoo viipyä.

Englannin vasemmanpuoleinen liikenne ei ollut meille uutta, olimmehan tottuneet ajamaan vasemmalla Ruotsin liikenteessä. Mutta tuo maailman keskipiste, suurkaupunki Lontoo valtavine liikenteineen oli jotain aivan kokematon; silti liikenne siellä sujua joustavasti, ja onhan sen sujuttava, huomasimme, että moottoripyöräilijää kunnioitetaan liikenteessä ja kohdellaan huomaavaisen kohteliaasti. Mutta vaikeuksia oli joskus löytää oikeaan suuntaan, kysymällä kyllä selviää, ja kun sormi oli mennä suuhun jvärähti onneksemme motoristi komeasti à la Dunstall-virityksellään rinnalle, opasti meitä maailmalle eksyneitä ja häipyi sen jälkeen ihailtavan taidokkaasti ajaen liikenteen vilinään. Selvisimme Lontoosta löydettyämme moottoritie yhdelle. Meitä tervehdittiin Rolls-Roycesta ajaessamme kohti Birminghamia, jonne saavuimme illan jo hämärtyessä. Sieltä jatkoimme edelleen viileän ja pimeän illan mittaan, välillä pitäen pienen tauon vaihtaen mielipiteitä ensivaikutelmista Englannissa ja lisäten villapaidan nahkapuvun alle. Aloitimme vähitellen katsella leiripaikkaa, mutta kun emme sellaista löytäneet, ohjasimme pyörämme pikkupolku viljapellon keskelle, teltta pystyyn ja makuupusseihin. Kyllä uni maistui!



Niin tuli ensimmäinen yö Englannissa vietettyä viljapellossa. Aamu valkeni viileänä ja kosteana, nopeasti teltta pussiin ja pyörille. Englannissa on moottoripyöräilylle ihanteelliset mutkaiset päälystetyt tiet, joten kyllä ajo maistui. Kun kolme englantilaista motorista, isoilla hienoilla koneillaan eräässä kurvassa tyylikkästä kallistaan jyrähti vastaan, oli mieltä ylentävää kun hankat nousivat tervehdykseen. Hieno reilu tapa tuo, että kaikki moottoripyöräilijät tervehtivät toisiaan kohdatessaan. Liverpooliin saavutimme useiden kilometrien mittaisen moottoritien merenlahden alittavan tunnelin kautta. Niin olimme keskellä Liverpoolia, pysähdyimme tunnelin suulla aukeavalle liikenneaukiolle ihmettelemään. Huomasin kun poliisi lähti ylittämään aukiota opastaakseen meitä kah-ta maalaispoikaa satamaan. Liverpoolin satamassa olikin jo ruotsalaisia, saksalaisia, hollantilaisia ja tietenkin englantilaisia motoristeja odottelemassa laivan lähtöä. Kaikki tervehtivät ystävällisesti ja varsinkin ruotsalaiset olivat hyvin tuttavallisia, oli kuin olisi tavannut maanmiehiä. Laivan eri kerrokset täyttyivät moottoripyöristä ja nahkapukuiset motoristit kansoitivat laivan salongit. Niin alkoi mielenkiintoisin ja jännittävin laivamatkan; tuskin huomasin tuntien kuluvaan moottoripyörää tutki-essani ja niistä keskustellessani. Oli uusia ja erittäin vanhoja 20-30-luvulta peräisin olevia pyöriä, sillä Manx'illa ajetaan myös-kin vanhojen pyörien ralli. Näkyipä sellaisiakin ratkaisuja, että uudenpaan suureen pyörään oli kiinnitetty sivuvaunulaveri jolla pyörävanhus teki arvokkaasti matkaa.

Meitä oli muutamia kokoontunut laivan etukannelle tähystelemään koska saari tulisi näkyviin. Eräs englantilainen vanha herra tuli viereeni ja kertoi että hänen siskonsa asuu saarella. Kohta hän huudahti "Isle of Man". Vaikka oli aurinkoinen päivä oli merellä paikoin ohutta meriutua, en heti erottanut mitään, mutta tosiaan edessämme hämötti jotain, kunnes laivamme tullessa lähemmäksi näimme matkamme kohteen. Siinä se kohosi jylhän mahtavana ja kauniina suoraan Irlannin merestä, moottoripyöräilyn kehto, Man-saari. Laiturille oli kerääntynyt suuri ihmismäärä seuraamaan laivan tuloa, ja ajessamme maihin kuulimme huudettavan "Finland". Leiripaikkamme löysimme melkein Douglasin kaupungin keskustasta. Se oli erään maatalon maita, mukava paikka, tarjosi tosin ainoastaan vesijohdon, mutta olipehan ilmainen. Oli melkein viikko vielä MM-ajojen alkuun, mutta silti saarella oli jo mahdollisesti pyöriä, ja väitettäänkin niiden luvun nousevan kumminkin tuhansiin, enkä uskalla epäillä. Douglasin pitkä rantakatu oli todella nähtävyyksin, päivällä ihmiset kuluttivat aikeensa ihailien ja tarkastellen kadun reunat täyttäviä pysäköityjä pyöriä. Sen saatoimme arvata, että täällä tulisimme näkemään pyörämerkkejä joita emme olleet ennen nähneet ja mitä kyllä riitti. Vincentitkään eivät olleet täällä mitään harvinaisuuksia. Enimmäkseen pyörät olivat rakennettuja, toinen toistaan komeampia, ja tuskin kahta samanlaista tapasi. Tosin oli englantilaisilla paljon epäsiistejä, li-kaisen rasvan peittäviä pyöriä. Saimme sen käsityksen että ruotsalaisilla oli kaikkein siisteimmät pyörät ja varusteet. Sattuipa niinkin että ollessamme tutkimaan jotakin iäkstä veteraania ja sen ihmeellisiä rakennerratkaisuja, joku hieno vanhempi rouva tuli arvokkaasti kertomaan tämän Triumphin olevan vuodelta 1926; ehkä hänellä oli joskus ollut tai on edelleen samanlainen. Englantilaisten yksi suuri rakkaus on juuri moottoripyörä. Illalla koimme laskuveden ihmeen kun meri pakeni kauas rantaviivasta. Ja kun yö saapui syytyivät rantaa kaartavalle kadulle tuhannet viritetut lamput. Näky oli kuin sadun kuvakirjasta. Ilteisin nukahdimme moottoripyörrien jatkuvaan pauhuun ja jyminaan; kunnes jälleen joku aamu heräsimme tuohon samaan koneiden lauluun.

Manx'illa on itsehallinto ja oma punta, mutta yleisin maksuväline on englannin punta. Manx'illa on myös oma kissarotunsa-hännätön

kissa. Ja Manx'in raitiovaunu on varmasti ainutlaatuinen maailmas-sa, se kulkee kiskoilla komeiden isojen hevosten vetämänä, ratika jolla on katto päällä mutta ei seinä. Sen ulkosivulla on astinlauta jolla rahastaja kiertää rahastamassa. Saaren pääelinkeinot ovat maastelu, moottoripyöräily ja turismi.

Vaikka moottoripyöräiliikenne oli erittäin vilkasta, emme tavanneet emmekä nähneet minkäänlaista onnettomuutta tahi järjestyshäiriötä. Kaikki oli niinkuin pitääkin, sillä onhan englantilainen moottoripyöräilyn astelia ja asteluus velvoittaa.

Oli mukava istuskella ilta-auringossa, auringon päivällä lämmitämällä betonialdella radan varrella ja latsella kuinka kesyttömät taitavat kuljettajat hallitusti kurvasivat teräksen kovilla auringossa, kimaltelevilla koneillaan, kaikki ominaisesti: Triumphit räjähtäen voimaa, BSA't jylistään mahtavuudellaan, Nortonit jyrستن nopeuttaan, Velocettet sihisten kalan pyrstöllään ja BMW't huristen tasaisesti kehräten. Päivisin kiersimme itsekin silloin tällöin radan ympäri, tosin emme varmastikaan mitään rataennätystä saaneet nimiimme.

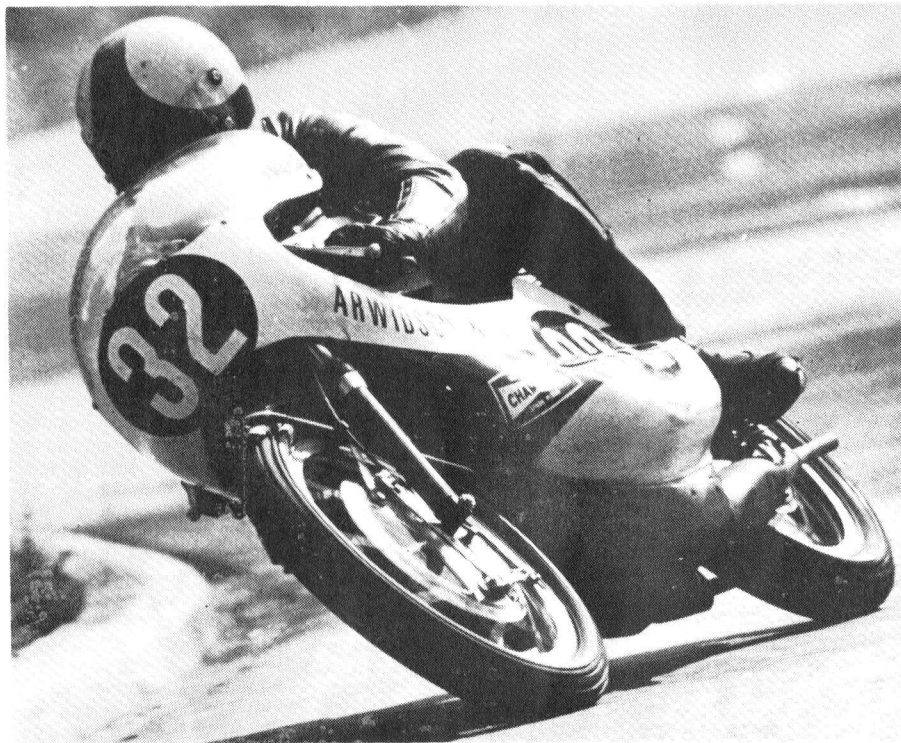
Eräänä aamupäivänä pari saksalaista kaveria tuli hakemaan minua BMW-klubin järjestämään ralliin BMW-klubille Castletown'in kaupunkiin, jonne kokoontui suuri joukko BMW-entusiasteja keskustelemaan, solmimaan uusia tuttavuuksia, ruokailemaan ja nauttimaan englantilaista teetä. Oli puheita ja kiertoajelu sekä illalla vielä tanssaiset päätteeksi klubilla. Täällä klubilla muuten tutustuin ensi kerran sellaisiin kuuluisuuksiin kuin Aimo Nietosvuori ja kaikkien tuntema ruotsalainen Taxi-Svenne. Myös Honda-klubilla oli vastaavanlainen tilaisuus.

Lauantaina alkoivat niin sanottujen klubiluokkien kilpailut, ja kyllä kansa todella kannusti poikiaan huudoin ja kättentaputuksin. Täällä muuten eletään täysin mukana kilpailun hengessä. Kilpailuihinkin tullaan tunteja ennen varaamaan paikat eväskassit täynnä syötävää ja juotavaa. Kilpailuihin ei varsinaisesti kannata pääsymaksua. Sunnuntaina ei Englannissa kilpailla. Maanantaina sitten alkoivat MM-ajot. Kaksi luokkaa kunakin päivänä, maanantaina, keskiviikkona ja perjantaina. Vaikka rata on näinkin pitkä on silti lähes koko ajan katsottavaa, koska kilpailijat lähtevät kiertämään rataa kaksi kerralleen kymmenen sekunnin väliajoin ja kussakin luokassa on toistasataa osanottajaa.

On vain yksi Tourist Trophy sanovat englantilaiset, ja se on Manx TT. On melkein mandoton muistaa tuon yli 60 km pitkän radan kaikki mutkat. Monin paikoin vedellään melkein clip-on'it kiviäitaa raapien. Kun nouseaan radan korkeuksiin täältä kyllä aukenevat hienot näkyvät saaren kauniiseen luontoon, tai merelle, mutta kilpailijoille ei ole aikaa ihaillemaisemia kiittäessään päätä huimaavaa vauhtia jyrkänteen reunalla kiemurtelevalla tiellä jossa harvassa olevat betonipilarit kertovat tien reunan päättyvän tähän. Vaarallisin kaikista on kuoleman sirkus Manx TT, ja niinpä jotkut täti-yhdistykset ovatkin vaatineet ajojen lopettamista. Mutta ne ajetaan edelleen ja myöskin ajajat ovat olleet sitä mieltä, että Man-saaren ajoja älköön milloinkaan lopettako.

Ilmojen haltijat olivat ystävällisiä, sillä koko matkamme ajan saivat sadevarusteemme olla paketissa. Yöt olivat kylmiä, pari hyvää neuvoo jos aiot matkustaa ensi kesänä Man-saarelle: Ota villapaita, lämmintä vaatetta ja kaksi viikkoa aikaa mukaan. Kaikkiialla saimme osaksemme ihallua ja ystävällistä kohtelua. Päivät kuluivat saarella kuin siivillä, mieleenjäivät päivät, tulen muistelemaan tätä aikaa varmasti kauan. Tunnen ylpeyttä siitä että saan kuulua tähän ihaillemaani moottoripyöräilijöiden joukkoon. Tämä harraste on vaative mutta myös paljon antava, moottoripyörä on elämäni. Tunsin että jotain minusta jäi Man-saarelle ja tänne olen joskus vielä palaava.

# YAMAHA



Vauhikkaitten miesten ja YAMAHAN saavutuksia vuodelta 1971

**TT MM alle 250 cc**

1. Read YAMAHA  
2. Gould YAMAHA  
3. Saarinen YAMAHA  
(3 seur. YAMAHA)

**TT MM alle 350 cc**

1. Agostini MV-AGUSTA  
2. Saarinen YAMAHA  
3. Carlsson YAMAHA

**TT SM alle 125 cc**

1. Kangasniemi MAICO  
2. Salonen YAMAHA  
3. Länsivuori YAMAHA  
ja Hamunen YAMAHA  
(2 seur. YAMAHA)

**TT SM alle 250 cc**

1. Virtanen YAMAHA  
2. Kangasniemi YAMAHA  
3. Länsivuori YAMAHA  
(10 seur. YAMAHA)

**TT SM alle 350 cc**

1. Pesonen YAMAHA  
ja Saarinen YAMAHA  
3. Kuparinen YAMAHA  
(13 seur. YAMAHA)

**TT SM alle 500 cc**

1. Koivuniemi SEELEY  
2. Kuparinen YAMAHA  
3. Heikkilä YAMAHA  
(6 seur. YAMAHA)

**Luotettavuusajo SM  
alle 175 cc**

1. Helin YAMAHA  
2. Harjumäki YAMAHA  
3. Liljegren YAMAHA  
(11 seur. YAMAHA)

**Luotettavuusajo SM  
yli 175 cc**

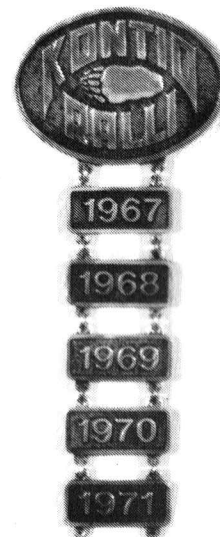
1. Sieranen HVA/JAWA  
2. Myllys YAMAHA  
3. Kannetsalo YAMAHA  
(1 seur. YAMAHA)

**Trial SM**

1. Tarmo Väälä YAMAHA  
ja Vesterinen MONTESA  
3. Tuomo Väälä BULTACO

**Maahantuojat:**

**OY ARWIDSON & CO AB**  
Postilokero 399 - 00101 Helsinki 10  
Puhelin 645 811 - Telex 12-1285  
Näyttely: Annankatu 19



**Kontioralli** pidetään tänäkin vuonna perinteen mukaisesti heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna eli 1-2/7. Rallipaikkana on edelleenkin Ranuan Simojärven leirintä-alue. Viime vuonna ensi kertaa käytössä olleet pakollinen ennakoilmoittautuminen, osanottomaksu ja katsastus tullaan säilyttämään.

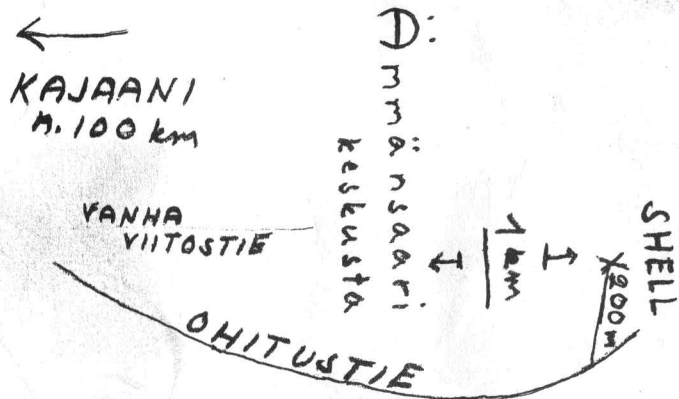
-ennakoilmoittautuminen suoritetaan Postisäästöpankin tilillepanokortilla jolla samanaikaisesti maksetaan osanottomaksu 10 mk per henkilö. Tilillepanokortin tiedoantoja osastolle kirjoitetaan Kontioralli, nimi, osoite, mahdollisen matkustajan nimi, pyörän merkki ja rekisterinumero. Muita ennakoilmoittautumis- tai osanottomaksutapoja ei tulla hyväksymään.

Kerhon postisiirtotilin numero on 4267 81-0. Ennakoilmoittautumisaika päättyy 31/5 siis viimeinen toukokuuta. EHDOTTOMASTI. Sen jälkeen ei ilmoittautumisia enää hyväksytä.

-katsastus pidetään Ämmänsaarella (noin 100 km Kajaanista valtatie numero 5) Shell huoltoasemalla. Katsastuspaikan tarkempi sijainti ilmenee oheisesta kartasta. Katsastus alkaa perjantaina 30/6 kello 12.00 ja päättyy 1/7 kello 12.00. Katsastuksessa tullaan kiinnittämään huomiota ajoneuvon kuntoon; mm. valot, jarrut, renkaat oltava asianmukaisessa kunnossa. Ajajan ja matkustajan varusteisiin tullaan myös kiinnittämään jonkin verran huomiota ts. kypärä pakollinen. Katsastus on pakollinen kaikille osanottajille; ainoastaan katsastuksessa hyväksytyt saavat tarkan ajo-ohjeen rallipaikalle ja tullaan laskemaan rallipaikalle.

Ralliohjelma on pääpiirteissään viimevuotisen kaltainen, niinpä tänäkin vuonna on esim. pyörien tarpeeton käyttö leirintäalueen aran maapohjan vuoksi ehdottomasti kielletty. Muutoksiakin on odotettavissa; poronlihan sijasta tullaan osanottajille tarjoamaan lauantaina kunnan ateria, ja kahvi voileipineen on siirretty sunnuntaiamuksi. Muu ohjelma sällvinneekin parhaiten paikan päällä ja kun muistamme että sen ja koko rallin onnistuminen riippuu meistä kaikista toivomme teidän käyttäytymisellänne auttavan meitä rallin tekemisessä edellisvuotisten kaltaiseksi kaikille mukavaksi yhdessäolon tuokioksi.

kontiorallitoimikunta  
psta rh



POSTIPANKKI · POSTISIIRTO POSTBANKEN · POSTGIRO SUOMI FINLAND

Maksun saaja Betalningsmottagare

Moottoripyörä-  
kerho 69 ry.

Maksajan nimi ja osoite Bet. namn och adress

Tilisiirto Girering

Allekirjoitus Underskrift

Pvm Datum

Tililtä Från konto

Postisiirron merkinnät Postgirots anmärkningar Lom. 52a 2500121 4599 Maksun saajan tosite Verifikat till mottagaren

KUITTI · KVITTO maksulle till betalaren

Maksun saaja ja maksun aihe Bet. mottagare och bet. ändamål

Moottoripyörä-  
kerho 69 ry

Kontioralli-72

Tilisiirto Girering

Tililtä Från konto

Tilille Till konto

426781-0

mk

20.-

Toimitusmaksu Expeditionsavgift

Täytetään mikäli tarpeen maksajalle Ifylles om nödvändigt för betalaren

# SUZUKI



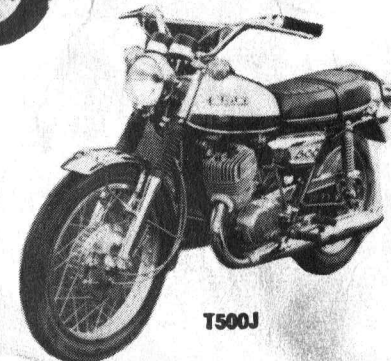
GT750J

## GT750J

Nyt testattua tekniikkaa. Kaksi vuotta, 300.000 km koeajoa ja Super-Suzuki on syntynyt. 738 cm<sup>3</sup> 3-syl., vesijäähd., 67 hp/6500 rpm Lue testituloksia: yllätyt, kuinka vähällä se kulkee. Pieni erä kesällä.

## T500J

Vihdoinkin Suomessa. Viides vuosi ja T500J on lähes muuttumaton. Etusi, koska trimmiaste alhainen 47 hp/7000 rpm, 5,3 kpm/6000 rpm. Ei tarvitse kierroksia välttämättä. Siksi soveltuu hyvin matkailuun. Varaa touko — kesäkuun eristä omasi.



T500J

**SUZUKI A80 • T125-2 • T250J • TM400R  
PIAN GT-sarja kasvaa: GT380J • GT550J**

TERVETULOA MOOTTORIPYÖRÄMYYMÄLÄÄMME. OTAMME MYÖS VAIHTOPYÖRIÄ VASTAAN. SUZUKI-PALVELUA.

Maahantuojat:

**BENSOW OY, Solifer-tehtaat**

Myynti:

Valtuutetut Suzuki-piirimyyjät

Eteläesplanadi 22  
00130 HELSINKI 13

Myynti: puh. 650 155/90 Väisälä  
/96 Vasama  
Varaosat: puh. 780 466/Nyholm