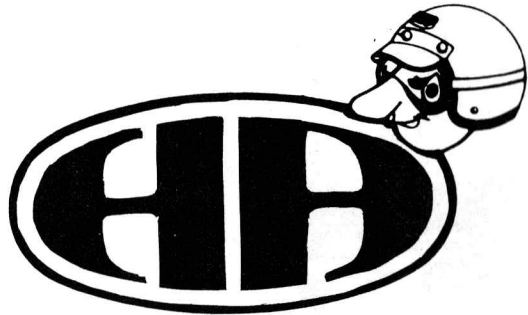


Saumaton lasikuitukypärä



**Uudet mallit ja värit
toukokuun lopussa**

**MPA
BENSOW SHOP**

Eteläesplanadi 22, 00130 Helsinki 13
Puh. 649 621



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



**KONTIORALLISSA
TAVATAAN**

N:o 3 TOUKOKUU 1973

Saimme vielä erän BMW-moottoripyöriä vanhalla hinnalla



BMW R 60/5 ovh. 9520.-

BMW R 75/5 ovh. 10725.-

BMW ajamisen iloa

Maahantuojaja

HAKA-AUTO OY

00440 Helsinki 44, (Kaivoksela) puh. 437 011

MOTORISTI N° 3 TOUKOKUU 1973 4 vk.

MOTORISTI ilmestyy: tammi-,maalis-,touko-,heinä-,syys- ja marraskuussa

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y

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

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus ajalla 24.9.1972-23.9.1973 :

Puheenjohtaja

Aimo Turunen
Gammelbacka
06100 PORVOO 10

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
Matkamiehentie 10A5
00320 HKI 32

Sihteeri

Mauno Tonttila
Rauhank. 6 B 25
15110 LAHTI 11

Kerhoisäntä

Orko Tallinen
Inkeroinen

Toimittaja

Eero Ohtonen
Angervotie 14 A 7
00320 HKI 32

Varajäsenet

Tuomo Toppi
Hirvitie
02320 KIVENLAHTI

Kerhon postisiirtotilin numero
on 426781-0

Eero Parikka
Hakapellonk. 4C34
20540 TURKU 54

Terve kuusysiläiset !

Niin on jälleen vauhdikkaasti vietetty vappu takana ja niitä tapahtumia muistelee vielä pitkää aikaa. Aikaisen kevään vuoksi on pyöriä ollut varsin runsaasti liikkeellä, vaikka ilmat eivät ole olleet niitä lämpimimpiä. Kaikilla pyöräilijöillä ei varusteet välitettävästi ole olleet asianmukaisia, eräät ovat ajaneet jopa ilman kypärää, vaikka lämpöasteita on ollut vain 5-10. Pitemmän päälle tästä on seurauksena aivokalvontulehdus.

Tuskimpa kenenkään pyörä enää toukokuussa on talviteloilla, sillä kerhomme järjestämät rallit alkavat jo toukokuun ensimmäisenä viikonloppuna Kouvolan Kevätrallilla.

Kirjokivellä se siis alkoi, ja sinne oli saapunut 122 henkeä vieraskirjan mukaan laskettuna. Tästä tapahtumasta mahdollisesti tulee juttu myöhemmin.

Moottoripyöränäyttelyssä, joka pidettiin huhtikuun alkupuolella Helsingissä, oli 2029 henkilöä kirjoittanut nimensä listaan, jossa vastustettiin moottoripyörille asetettavaa 120 km/t katto-nopeutta. Ne jotka kirjoittivat siihen listaan nimensä eivät sitten ryhdy omakohtaisiin toimenpiteisiin nopeusrajoituksen suhteen.

Eero

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Porvoo 24.4.1973

En tänä päivänäkään ymmärrä miten tiellä liikkuva voi varoa lentokonetta, kun tapaa tälläisen liikennemerkin, kulkeehan se ilmatilassa aivan eri elementissä. Autoilija voi tietenkin vetää päänsä vielä syvemmälle hartioiden väliin ja moottoripyöräilijä hyvässä lykyssä voi kaataa pyöränsä kyljelleen ja itse heittäytyä sen viereen makaamaan nähdessään matalalla lentävän siivekkään koneen. Onko tämäkin sitä isomman oikeutta, jos niin on silloinhan pitäisi tasapuolisuuden nimessä vastaavasti olla myöskin liikennemerkkejä moottoripyöräilijöiltä varten "varokaa autoa". Sillä varomaan niitä kyllä joutuu kun esim. lähtee ohittamaan autoa niin viimeistään silloin samanaikaisesti autoilija lähtee myös ohittamaan edellä ajanutta tai kun sivutieltä tuleva odottaa päätiellä kulkevien autajien menoa, mutta kun jonossa on moottoripyörä niin silloin tuo sivutieltä tuleva auto lykkää moottoripyöräilijän eteen.

Me syyttelemme aina helposti autoilijoita kaikasta, mutta eiköhän syytä ole meissäkin jos ohittelemme autojonoja huomattavasti suuremmalla nopeudella. Ja kun pyörän käytön ketteryydestä johtuen suomme itsellemme erivapauksia se vastaavasti taas asettaa meille suurempaa vastuuta sekä huomioimaan autoilijaparkoja ja osoittaa heille kohteliaisuutta sillä eivät hekään aina tahallaan töppöile, eivätkä aina muista sitä, että kun autojonot jo seisovat niin moottoripyörät vielä liikkuvat, autoilijalla voi olla olla tuhat ja yksi syytä avata esim. autonsa ovia. Hirvittää joskus katsella taajamissa ja ruuhkissa miten joku moottoripyöräilijä ylittää huomattavasti tilannenopeutta ja kun ajattelee mitkä voivat olla seuraamukset tällaisesta tyhmän rohkeasta kaahaamisesta. Samoin kerhoisäntämme Orko Tallinen kertoi huomioineensa kuinka kolme tai neljä pyöräilijää ajaa vain muutaman metrin etäisyydellä toisistaan, jos edellä ajava jostain syystä joutuu jarruttamaan niin....Ktllä välimatkana on pidettävä muutama kymmenen metriä.

Kontiorallihan on nyt kerholaisten kutsuralli, ralli on ilmainen eikä tarvita mitään ennakko ilmoittautumista. Tämän lehden mukana jokainen kerholainen saa kutsukortin ralliin tai kak-

sihan niitä on joten sillä toisella kortilla voit kutsua ystäväsi Kontioralliin, josta Sinun tulee myös vastata, kutsujan paikalle kortissa tulee silloin Sinun nimesi. Nämä kortit täytettyinä on esitettävä katsastuksessa, ja vain näillä kortteilla on mahdollisuus päästä rallipaikalle nauttimaan kesän suuresta moottoripyörätapahtumasta.

Pyöräillään, moikataan ja jutellaan kun tavataan.

Kimmo

No niin kevät se tulipi myös tänne Hollolan Lahteenkin sano. On tässä menneen talven aikana nämä nuoret miehet, meinaan Järvenpään Sakke ja Tinnilän Kimmo pistäny vähän asiota kuntoon. Ovat käyneet puhumassa kaupungin nuorisotoimistossa, että tarvis vähän kokoontumis tiloja tämä pyöräväki. Ja maalilman mukava nuorisosihteeri Jukka Leinonen otti asian omakseen, ja nyt on mukavat tilat Jalkarannantie 8:ssa TB-huolto Huhtiaisen alakerrassa. Paikka on auki joka tiistai klo. 18-21, poiketkahan morjestamassa.

VII KONTIORALLI

Kontioralli on tänävuonna 30.6.-1.7. -73 Ralli järjestetään ns. kutsurallina johon voi osallistua kaikki Mp.kerho 69ry :n jäsenet Sekä yksi henkilö jonka kerhon jäsen voi kutsua.

Kerhon jäsenille, jotka on maksanut -73 jäsenmaksun lähetetään kaksi kutsukorttia.

Tämä kortti on oltava mukana kun sitä kysytään katsastuspaikalla.

Katsastus alkaa 29.6. klo 12.00 ja päättyy 30.6.-73 klo 14.00
Katsastuspaikka on Kuhmosta noin 6 km etelään, maanteiden no. 529 ja 5284 risteyksen läheisyydessä. (Suomen tiekartta lehti 11)

Päähuomio tullaan kinnittämään pyörän teknilliseen kuntoon sekä ajajan ja matkustajan varusteisiin ts. suojakypärä on pakollinen. Katsastuksessa hyväksytyt saavat ajoohjeen rallipaikalle.

Rallissa ei tänävuonna ole ruoka, eikä kahvitarjoilua. Osanottajat voivat ottaa keitto ym. ruokailuvälineet mukaansa, vain kauppa-auto on rallialueella käytettävissä.

KONTIORALLITERVEISIN

Mp.kerho 69 ry

Rallitoimikunta

Kerholaisiamme

Esittelevä sarja jatkuu ja vuorossa ovat:

Veljekset Seppo Olavi Rämö ja Sauli Arto Rämö HELLOLAN pitäjän MIEKKIÖN kylästä.

Veljeksistä vanhempi Seppo on syntynyt 1943. Hän työskentelee ammatikseen huonekalualalla pintakäsittelijänä, mutta asuu kotitilalla, jossa avustaa veljiensä kanssa vanhempia talenpidossa.

Seppo aloitti moottoripyöräilyn vuonna 1961 18-vuotiaana. Ensimmäinen ajokki hänellä oli MZ 175 cm³. Ajokilometrejä kertyi mittariin 50.000. Hän oli erittäin tyytyväinen MZ:iin sen luotettavuuden ja halpojen ajokilometriensä johdosta. Vuoden 1966 keväällä



ajokki vaihtui englantilaiseen Triumph T 100 SS 500 cm³ ja matkaa taittui "Trum-palla" 44.000 kilometriä. Norton Commando englantilaisen moottoripyöräteollisuuden jalomuotoinen ajokki oli Sepon seuraava pyörä. Kolme kertaa hänen täytyi käydä katsastusmiehen puheilla ennenkuin tyyppikatsaus meni läpi. Erinomaisen kiihtyvyytensä ja hyvien ajo-ominaisuuksiensa pyörä. Norton Commandolla hän ajoi 25.000 kilometriä. Viime vuoden keväällä ajokki vaihtui BMW R 60/5. 50.000 km on tällä pyörällä matkaa taittunut Suomessa ja eri puolilla Eurooppaa.

Seppo Rämö on osallistunut Kontioralliin vuosina 1968-69-70-71 ja 72. Osallistunut rallihin Hollannissa ja kotimaassa. Vuonna 72 hän veljensä Saulin kanssa kierteli Eurooppaa, Man saarelta Venetsiaan käyden matkan aikana

katsomassa myös Assenin TT-kilpailut. Mitä 12-vuotinen moottoripyöräilyn harrastuksesi on sinulle antanut?

— Paljon hyviä ystäviä. Olen nähnyt kotimaani kasvot ja saanut nähdä Eurooppaa monelta puolelta. Onko suhtautumisesi pyöräilyyn jotenkin muuttunut näideä vuosien aikana?

— No ainakin ajotapa on tasaantunut. Nuorempana tuli vähän hurjasteltuaikin, mutta nyt se on jäänyt, ainakin yleisillä teillä Talviharrastuksesi ?

§§ Hiihte pitää erinomaisesti kunnon yllä. Tullee kilpailtuakin. On tullut joskus voitettua pitäjän mestaruksiakin.

Miten puellat moottoripyörää harrastusvälineenä ?

— Moottoripyörällä - edellyttäen että on hyvä pyörä ja kunnon varusteet voi nähdä maalimaa melkein rajattomasti ja verraten halvalla.

Näin kertoo harrastuksistaan mies, joka on istunut moottoripyörän selässä 160,000 km. Hatun noston arvoinen motoristi on Seppo Rämö.

Sauli Arto Rämö on syntynyt 1947. Ammatiltaan hän on rakennustyömies, mutta asuu kotitilalla, jossa avustaa vanhempiaan talonpidossa.

MZ 125 cm³ oli Saulin ensimmäinen ajokki vuonna 1967. Vuonna 1968 hän osti Yamaha 350 cm³. Tähän pyörään hän rakenteli katteet. Oli siihen aikaan harvinaisuus Lahdessa katteellinen moottoripyörä. Pikkupoikien katset seurasivat tarkkaan tätä semikaista harvinaisuutta. Triumph 650 cm³ TS 120 R oli Saulin seuraava pyörä,

jonka hän osti vuonna 1970. Tämä srittiin nopea ja muutenkin erinomainen englantilainen oli myöskin harvinaisuus Lahden seudulla. Tällä hetkellä Sauli ajellee toista kesää kullankeltaisella BMW R 75/5.

Kontioralliin Sauli on osallistunut 1968-69 70-71-72. Hollannissa ja kotimaassa osallistunut ralleihin. Kiertänyt velipoika Sepon kanssa Man-saarelta Venetsiaan. Assenin TT-kilpailut ja melkein kaikki kotimaiset TT-kolpailut on tullut katsotuksi.

Mikä Sinua viehättää moottoripyöräilyssä ?

— Moottoripyörän suoma yksilöllinen tunne. Luontoon saa hienon kosketuksen ajoipa päivänpaisteessa tai sateessa. Suurenmoista on toveruuden mutkattomuus. Ei tunneta sen enempää ikä-, luokka- kuin kansallisuusrajakaan.

Mikä innostutti Sinut aloittamaan moottoripyöräharrastuksen,

— Kun perheessä kaksi vanhempaa veljeä harras-

ti. Taitaa olla sukuvika.

Onko pyöräily Sinun ainoa harrastuksesi ?

— Vähiin muut harrastukset ovat jääneet. Talvi-illat kuluu kesän aikana kertyneiden valokuvien ym. moottoripyöräharrastukseen liittyvien asioiden järjestelmiseen.

Pikkulinnut ovat "laulaneet", että on Sinulla vähän muutakin tekeillä ?

— No, sen näette kesän ralleissa. En taida tänäkesänä yksin ajella.

Mistä nautit eniten ajaessasi ?

— Vauhdista, luotettavasta pyörästä, vaihtelevista teistä, kauniinta ilmasta ja yksilöllisestä vapauden tunteesta.

Mistä et nauti ?

— Nopeusrajoituksista. Autoilijoiden kunnioituksen puutteesta kaksipyöräisiä kohtaan.

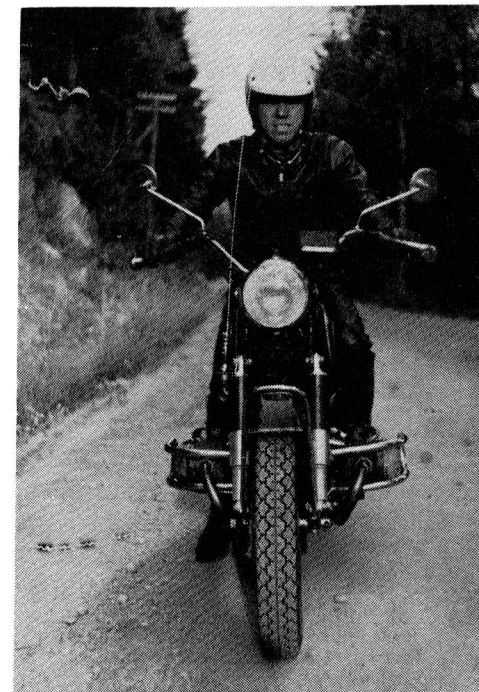
Ei Sauli Arto Rämö eilisen teerenpoika ole motoristien joukossa, lähenteleehän hänen ajokilometriensä määrä 100.000.

P.S. Seppo ja Sauli ovat luvanneet "Motoristi"-lehteen matkakuvauksen Moottoripyörällä halki Euroopan.

Tapio Myllymäki, syntynyt 8.9.1949. Tampereen Pisplassa asuva sympaattinen motoristi harrastaa maantiepyöräilyn lisäksi myös TT-vauhtia sivuvaunulla veljensä ollessa purkkiorjana, niinpä rallit ovat jääneet vähemmälle kilpailutouhujen viedessä melko tarkkaan viikonloput.

Maantiepyörä on kaikkiaan ollut kolme: Suzuki 80 cm³ v. 1966, Suzuki 250 v. 1967-68 ja BMW 600 cm³ vuodesta 1969 lähtien. ja kilpailuhommissa Kausev. BMW 750 cm³. SM sijaluvut ovat vaihdelleet jaetuilla 8 ja 9 sijoilla. Tapio kertoi tämän olevan harrastuksen, joten aivan viimeisen päälle ei riskeerata. Mainittakoon vielä Suomen Moottoriliiton myöntämä pronssinen ajamerkki 1972. Kilpailuja kertyy ajokauden aikan 12-13. Ulkolaisista Viro on tullut tutuksi, mutta ei vielä ole rajojen ulkopuolella tullut käytyä. Yleensä sijaluvut ovat olleet 5-6 paikkeilla kotimaisilla TT-radoilla.

Sitten ralleja: Kontioralli vuosina 68-69 ja 70. Chamois, Ranska 1971, Stella Alpina Italia 1971, Troll-ralli Norja 1970, Kokkoralli 1972, Saaristo 1972 ja Muurat 1972.



Hyvä ja reilu yhteishenki saa Tapionkin mustan BMW:n kesäaamuna asfalttia kiitämään määränpäähensä. Ulkona liikkumisen vapaa tunne on nautinnoista fantastisin.

Esittelyn on laatinut J.Panhelainen Tampereelta .

Reino (Reiska) Hakala, syntynyt 1.2.1947 Hämeenlinnasta ja on ammatiltaan koneenhoitaja-autonkuljettaja.

Alitti pyörähommat vuonna 1959 (12-vuotiaana) Papan mopola ja serkkupojan Jawalla harjoitellen. Vuonna 1962 hommattuun Vasama mopoon hän asensi 200-kuutioisen Villiers moottorin ja sitten seurasi Rabeneick 250 malli 57 , Danuvia 125 malli 57, HVA-Greeves 250 malli 64, jolla ajoi yhden mantsakisankin ja tuloksena keskeytys. Sen jälkeen seurasivat Suzuki 80 -64 , Yamaha 80 -65, Suzuki 250 -66 ja näillä pyörillä ei tullut juuri kotinurkkia kauempaa käytyä. Mutta kun alla oli Honda CB 750, joka tuli hankittua syksyllä 70, niin sitten alkoikin tehdä mieli hiukan pidemmälle.

Tärkeimmät rallit ja reissut joissa Hondalla tuli käytyä: Kontioralli 71-72 , Troll-rally 71-72 , Kokkoralli 72 , Höytiäisralli 72 , Anderstörpin MM TT 71-72 , Imatran MM TT 71-72 ja kesälomareissu Saksa-alle 72-kesällä sekä muita vähäpätöisempiä kapinoita.

Nykyinen pyöränsä Kawasaki 900 -73, jolla on tullut jo tänä vuonna käytyä Elefanten-Träffenissä ja Pickon Prätänkäytelyssä Tukholmassa. Tulevaisuuden suunnitelmiin kuuluu edelleenkin ralleissa käynti, kun vaan töiden suhteen on mahdollista.

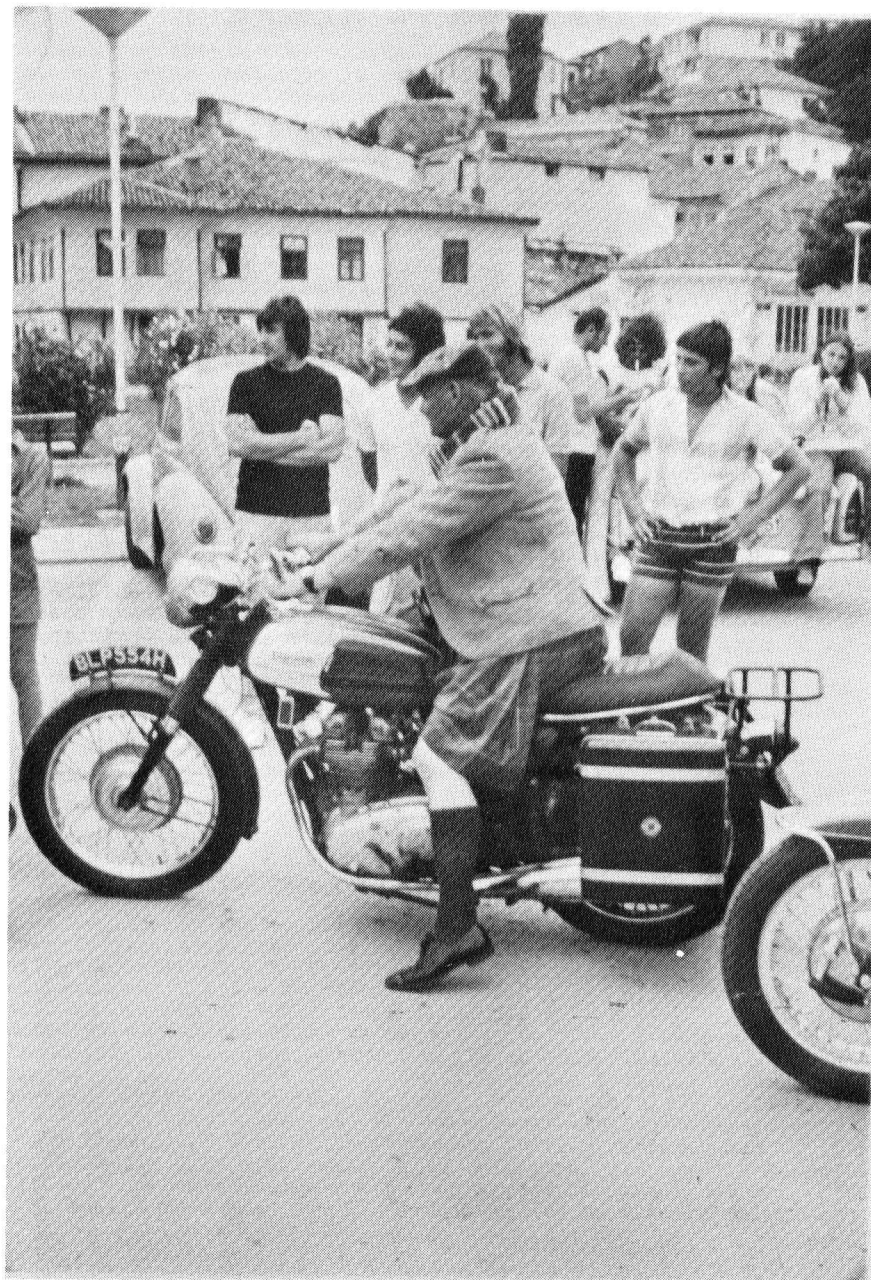
Hyvää prätänkäsää toivottaen Reino.

Reino Hakalan kuva oli jo Maaliskuun Motoristin kannessa.
(Toimittajan huomautus)

- MYYDÄÄN - MYYDÄÄN -

SUZUKI T 250 vm. 71, ajettu noin 6700 km. Honda 250-305 etupyörä 16" . Honda CB 450:n äänenvaimentajat, jalkatuet, vilkut ynnä muuta.

REIJO NERG
Aleksis Kivenkatu 20 A 24
00500 HKI 50
Puh. 90-781601



FIM-RALLI



Tämä moottoripyörä kokoontuminen on Suomessa melko tuntematon, vaikka Aimo Nietosvuori onkin mm. kirjoittanut Motoristiin tästä (terveysiä vaan Aimmolle). FIM-ralli järjestetään vuosittain ja sen tarkoituksena on edistää matkailua ja suoda m-pyöräilijöille tilaisuus kokoontua mukavassa touring hengessä. Osanottomaksu on melko korkea, noin sata suomalaista, mutta tällä rahalla saa sitten kaikkienkokoisia ruokia ja muuta ohjelmaa.

1972 FIM-ralli oli Jugoslaviassa tarkemmin sanoen Ohridissa, joka puolestaan sijaitsee Makedoniassa. Meitä oli sinne Suomesta ilmoittautunut kokonaista neljä henkilöä joista sitten muutamien mutkien kautta perille saapui kolmekahdella isolla Hondalla.

Oli Hiko I. Bengt Haikola, Make I. Markus Seise ja minä I. Kalevi Autio.

Varsinainen ohjelma alkoi keskiviikkona 28.6 ja ohjelmassa luki osanottajien vastaanotto Strugassa, joka oli 14 km:n päässä Ohridista. Mentiin sinne; sieltä neuvottiin takaisin Ohridiin. Tultiin taas Ohridiin ja yritettiin suoraan sinne suljetulle parkkipaikalle mihin oli tarkoitus mennä. Ei onnistunut, piti käydä leimauttamassa paperit, jotka oli saatu Suomen Moottoriliitosta, varsinaisella vastaanottopaikalla kaupungin keskustassa. Siellä oli hiukan säpinää, kun kaikkien maiden joukkueet olivat maittain järjestäytyneet paperien leimausta varten. Me yritimme hiukan etuilla ja mennä jonon kärkeen Ranskan joukkueen ohi, mutta niillä oli joukkueen johtajana niin kova mies huutamaan ja hoitamaan, että oli pakko siirtyä Ranskalaisten hännille. Onnistuttiin kuitenkin kiilaamaan ohi Italialaisten ja Venäläisten, mikä olikin hyvä, koska molemmilla oli suuret joukkueet ja aurinko teki parhaansa läkähdyttääkseen meudät. Siitä, kun pääsimme, niin takaisin parkki-alueelle ja nyt ei ollut mitään vaikeuksia, mitä nyt yksi SML:n leima puuttui Hikon paperista. Siellä saatiin käteen muovikassillinen esitteitä, matkamuistoja, muisto laata, rallimerkki, karttakin taisi olla ja vihko jossa oli kuponkeja joilla sitten myöhemmin hoidettiin maksuhommelit rallin aikana. Saatiin siinä samalla virvokkeita ja hetken pyöriä katseltuamme palasimme gamping-alueelle, jossa meillä oli teltta jo pystyssä, koska olimme saapuneet päivää liian aikaisin. Illalla oli sitten tervetulo-illalliset ravintola Orce Nikolovissa. Ei oikein muistua mieleen mitä siellä tapahtui, ilmeisesti oli hauskaa.

FIM-rallissa valitaan myös erikoinen Jury I. tuomaristo, joka päättää rallin asioista. Valitsimme yksimielisesti kielitaitoisimman Hikon tähän Juryyn Suomen edustajaksi, toinen syy oli epäinhimillisen aikaiset herätykset, Juryyn kokoukset alkoivat

seitsemältä ja sillä lailla.

Torstai oli 29 pvvä ja silloin oli heti alkuun ohjelmassa paraati I. ohiajo kunniakorokkeesta, jolla seisoiivat rallin johtohenkilöt ja kaupungin pomot, muutakin yleisöä oli tienvarret täynnä. Toisilla mailla oli aina maanlippu ensimmäisenä ja kerholiiput sen jälkeen. Neuvostoliittolaiset olivat jopa sonnustautuneet tuuttuihin CCCP verkkareihin. Meidän suurjoukkueemme otti homman hiukan rennommin ja suoritimme ohiajon Venäjän joukkueen edellä, jolloin raikuvatsuosionosoitukset seurasivat meitä. Väkijoukko osoitti suosiotaan Venäjän joukkueen tyylikkääle muodostelma ajolle. Paraatin jälkeen oli retki Sveti Naumiin 29 km Ohridista aivan Albanian rajalle. Siellä oli vanha luostari, johon kävimme tutustumassa ja ennen kaikkea huippuluokan uimaran-ta, jolla suurin osa ajasta tuli vietettyä. Siellä tarjottiin myös (kevyt) lounas eli tarjotin täynnä herkullista ruokaa ja ruokaryypyt I. slipovitsit olivat vapaasti saatavissa ja sai ottaa niin paljon kuin vain kerkisi. Me kun olimme pyörillä liikkeellä ja tie sinne oli mutkainen vuoristotie niin jäi melko ainutlaatuinen tilaisuus käyttämättä. Aterian aikana orkesteri soitteli Makedonialaista kansanmusiikkia, joka kylläkin kuulosti hiukan omituiselta länsimaalaisen korvissa. Sieltä sitä pikku hiljaa palailtiin takaisin (hiljaa ei sovellu Hikon kiikkumatyyliin) ja illalla oli taas illallinen Orce Nikolovissa. Siellä, kun oli melkoisesti kansaa, niin tarjoilun hiukan viivästyessä Hiko juryn jäsenenä ja muutenkin johtohenkilönä kävi kaappaamassa meiltä tarjoilijan, joka tämän jälkeen hoiti meidän kaikkien tarjoilun. Aterian lopulla tarjoilija kyseli haluammeko kahvin kanssa kokin erikoista ja meillä kun ei ollut yhteistä kieltä, niin Hiko luuli tarjoilijan kyselevän että kuka on jengin pomo ja julisti olevansa ja tämän jälkeen tarjoilijat tunsivat hänet lähinnä kokkina ja olivat aina melko hymyileviä Hikon nähdessään.



Edellisellä sivulla oleva kuva: Ensimmäisenä ajaa mp-poliisi, joka teki meille tietä Skopjessa läpi koko kaupungin. Tämän perässä AMS:n edustaja, joka vei meitä AMS:n päämajaan, jossa meille tarjottiin virvokkeita ja tulkki neuvoi parhaan tien Ohridiin.

Perjantai oli rallin viimeinen päivä ja ensimmäinen virallinen ohjelma oli lounas siinä yhden maissa, kun taas Hiko oli jo ennen kahdeksaa huiltonut Juryn kokoukseen ja kaikenlaisiin cocktailtuisiin pormestarin luokse ja taisi Juryn jäsenillä olla huippuluokan lounaskin jossain vaiheessa. Illalla suoritettiin palkintojen jako kaupungilla, eräässä elokuvateatterissa. Italialaiset ja Venäläiset saivat useimmat palkinnot, myös Ruotsalaiset, jotka olivat rallissa vahvasti edustettuina saivat melkoisesti pyttyjä. Ruotsalaisten Juryn jäsenenä oli muuten Aimo Nietosvuori, josta oli kuulemma ollut Hikolle suuri apu Juryn tehtävien hoidossa joten kiitokset Aimolle siitäkin. Venäläisten palkintojen saanti sai aikaan hiukan pahaa verta, sillä epäiltiin heidän huijanneen ja tulleen suurimman osan matkasta muilla keinoilla kuin pyörillä, tiedä nyt siitä sitten mutta yleensä ei savua ilman tulta. Mekin saimme pokaalin suurimpana suomalaisena moottoripyöräkerhona, oltiin aika ylivoimaisia, ei ollut muita kilpailijoita. Oltiin varmaan myös saaneet joukkuepalkinnon Suomen joukkueelle mutta ei ollut aivan täysi joukkue, siihen olisi vaadittu kolme pyörää. Palkintojen jaon jälkeen oli kansantanssia ja soitantoa se ei oikein viehättänyt ja lähdimme kesken pois.



Edellisellä sivulla oleva kuva: Make, Hiko ja Sixteen, joka tunnetaan myös nimellä Ess-Bee Allt om MC:n + MC Nytt lehtien FIM-rallijoukkueesta tutkimassa rallin tuloksia. Paikka on Sveti Naumin uimarannan puiden siimeksessä.

Illalla oli päättäjaisjuhlat jo tutuksi muodostuneessa Orce Nikolovissa ja sinne menimme bussilla leirintäalueelta noin 5 km. Loppuillasta oli melkoinen meno päällä ja tunnelma muutenkin katosi. Kun me puolen yön jälkeen lähdimme leirintäalueelle, niin järjestäjien lupaamat bussit eivät tulleetkaan ja kaun odotettua me menimme taksilla. Vaikka kaikki järjestelyt eivät menneetkaan aivan nastaan läpi tässä rallissa niin melko hyvin kuitenkin ja tavalliseen tusinaralliin verrattuna loistavasti.

Seuraavana aamuna oli sitten vuorossa hajaantuminen ja Hiko lähti kohti Istanbulia ja meidän Ranskaan. Tarkoitus oli lähteä aikaisin aamulla, mutta kyllä se oli ohi puolen päivän ennenkuin liikkeelle päästiin.



Edellisellä sivulla oleva kuva: Kamat kasaan ja kohti uusia maimenia. Tämä onraillin leirintäalueelta jossa me asuimme teltassa. Tietysti voi asua myös hotelleissa, joita oli varattu ralliajille.

Tänä vuonna on FIM-rallin järjestäjänä Italia ja paikka on nimeltään Francovilla al Marex, joka sijaitsee Roomaa vastapäätä aivan Pescaran alapuolella ja tapahtumaaika on 19-21 kesäkuuta. Jos joku on kiinnostunut lähtemään, niin olisi syytä ottaa yhteyttä melko pikaisesti SML:n jos aikoo lähteä jonkun sen alaisen kilpailijakerhon jäsenenä. On myöskin alemassa toinen vaihtoehto, mikä selvinnee Lindellin Hanskin kirjoituksessa toisaalla tässä lehdessä. Tämä kirjoitus on erittäin suppea ja kaavamainen, koska on erittäin vaikea kirjoittaa lyhyttä selostusta pitkästä ja monipuolisesta tapahtumasta. Jos joku nyt ihmettelee että mitä varten lyhyttä, niin tämä on kolmas yrittelmä ja kahdesta edellisestä olisi tullut jo yksi Motoristi numero täyteen. Toivottavasti edes joku nyt saisi pienen uteliaisuuden kipinän kytämään johonkin ja lähtisi katsomaan mikä tämä FIM-ralli oikein on, omalta osalta voin vakuuttaa että se kyllä kannattaa. Olisi kiva lopettaa tämä juttu Italiassa tavataan tyyliin, mutta työesteiden takia ei luultavasti tavata joten hauskaa matkaa, mihin sitten olettekin menossa.

Terveisin K. Autio

TÄMÄ ON VIIMEINEN MOTORISTI-LEHTI JOKA TULEE SINULLE

Kuulostaa uhkaavalta, mutta on paikkansa pitävä ollet jo ole suorittanut jäsenmaksuasi vuodelle 1973. Senhän olisi pitänyt hoitaa jo 15.3.73 mennessä !

Muistathan ?

Hallituksen kokouksessa 8.4.73 päätettiin tästä järjestelytavasta ja jäsenmaksuissa suorittamattomat katsotaan omasta pyynnöstään eronneen kerhostamme.

Tässä yhteydessä huomautan myös että kerholaistan osoitemuutoksista olisi syytä ilmoittaa vaikkapa kassanhoitajalle.

Kertomus eräästä joka halusi tuntea seksin kahden pyörän päällä

Klaus-Dieter oli mukava poika. Nykyaikainen, avoin ja aina valmis käyttämään hyväkseen elämän tarjoamia mahdollisuuksia. Kasvatuksessa, sivistyksessä, ammatissa ja liikenteessä hän oli joka suhteessa normaalikuluttaja. Hän omisti auton ja riittävästi tasurahaa sivistääkseen itseään asiaankuuluvalla kirjallisuudella - käsittelipä se sitten ammattijulkaisuja autoista tai seksistä. Hän tunsi Hockenheimin, lady Chatterleyn ja naapurista erään pienen blondin. Ja niksit, joilla porvarillisesta autosta tehdään urheiluvaunu, olivat hänelle, ainakin teoriassa, yhtä tuttuja kuin ne, joilla kiusataan pieniä tyttöjä. Tosin hänen -64 mallia oleva Volkswageninsa ei ollut erikoisemmin sopiva kenellekään, eikä edes käytetty Miura* ollut ajateltavissa.

Ja niin hänelle olisi ehkä ikuisesti jäänyt salaisuudeksi kaikkein korkein tunne, ellei hän olisi löytänyt eräästä lehdestä moottoripyöriä käsittelevää artikkelia. Se, mitä siinä oli luettavissa moottoripyöristä, ei ollut tosin erityisemmin houkuttelevaa, mutta erästä asiaa oli kirjoittaja käsitellyt; moottoripyörät ovat mielettömän seksikkäitä - niin sen täytyy olla. Sillä kuvassa oleva alaston tyttö, jolla oli suojakypärä ja joka kauhisti kertomusta, sai Klaus-Dieterin silmäterät laajanemaan - häntä ihastutti näkyä ihmisestä ja koneesta. Se teki hänet yhtä tarkkaavaisiksi kuin naapurin Lumpi.

Jos hän kulkisi ympäriinsä sellaisella kapineella - se olisi jotakin! Tytöt hämmästyisivät. Jopa huumaava musta nainen diskoteekistä jättäisi heti rahojen tuhlaamisen makeisiin, jos hän olisi niin suuren voiman ja energian valti.

Häneltä ei jäänyt huomaamatta mikään, millä oli vähänkin tekemistä moottoripyörillä - lue seksin - kanssa. Hän söi huoneensa kaikilla mahdollisilla keinoilla. Siellä oli paristoja, Chopper, jota koristeli alaston tyttö; voimakas peppu, joka ojentautui kutsuvana kohti kuten allaolevat pakoputket sekä ärhäkkä kone, jonka päällä oli kaksi samanlaista, kutsuvaa rintaa.

Klaus-Dieter uneksi nyt vain moottoripyöristä. paisuvista povista ja pakaroista, pitkistä sääristä, hulmuavista hiuksista sekä liikkuvan "tuli-istuimen" voimasta ja kyvystä. Moottoripyörä täytyisi olla !

Oikean koneen valinta tuntui hänestä vaikealta. Sillä aina kun hän otti moottoripyörän esittelylentisen käteensä, kaikkialla viehättävät tytöt vinkkasivat, nauroivat ja leijuivat häntä kohti. Sievä punatukka esimerkiksi katseli ihaillen erään ankaran nuorukaisen silmiinpistäviä, ajattomia kasvaja. Nuorukainen osoitti miehisyyttään ja paremmuuttaan seisomalla jalat levälään "ratsunsa" päällä. Toinen luettelo lupasi kiinnostuneelle lukijalle heti kaksi mukavaa tyttöä, jotka tekisivät solakan koneen tulevan omistajan kadehtittavaksi.

Lopulta Klaus-Dieter päätyi jalorotuiiseen mustaan, joka valmistautui pudottamaan puoliavoimen puseronsa kiiltäväksi kromatun tankin yli. Klaus-Dieter sulki silmänsä. Kyllä, se, se oli ! Hän tunsi villin ratsun sääriensä välissä, kun hän kiiti katua pitkin 180 kilometrin tuntivauhtia häneen peloissaan takertuva tyttö takaistuimella. Hän tunsi tytön pyöreiden selässään ja tämän kätet lanteillaan. Tyttö kirkui. Mutta Klaus-Dieter ei kuulut sitä kuuden pakoputken aiheuttaman melun läpi. Pah, naisväki!

Klaus-Dieter venytteli ahaassa, koko miehisyiden esiintuovassa ajopuvussaan, työnsi sivuun mustan tytön diskoteekistä ja vinkkasi eräälle hoikalle tyypille hänen ympärillään tunkeilevien tyttöjen piiristä; "Tulehan tänne, sinäkin saat kerran, jos sinulla vain on rohkeutta!" Mutta nyt ei ollut enää aikaa unelmille. Nyt oli kone siinä. Siinä ei tosin ollut kuutta pakoputkea eikä myöskään oltu toimitettu tyttöä. Ja kun hän nouti naapurin pienen blondin ensimmäiselle ajelulle, tuotti se myös pettymyksen. Tyttö ei aikonut riisuuntua. "Sinä varmaan punot juonia", tämä sanoi, eikä edes antanut hiustensa hulmuta takana. Kaupungissa diskon edessä miehisyiden osoittaminen kovilla, ajattomilla kasvoilla ja istumalla hajasäärin koneen päällä - Klaus-Dieter hallitsi heti. Vain kiittäminen katua pitkin 180 kilometrin tuntivauhtia aiheutti hänelle vaihua. Niimpä hän jäi sata kilometriä tunnissa alle unelmavauhtinsa ja odotti eroottisia tapahtumia.

Pitkällä suoralla se tapahtui! Kyllä, niin se oli ! Se, mikä teki pienet tytöt niin villeiksi kahden pyörän päällä: se kihelmöi! Se syyhyisi käsissä ja jaloissa. "Huii", kiljui takana istu-

va pikkuinen hänen korvaanasa, "aiotko pudottaa minut!" Klaus-Dieter hiljensi vauhtia. Ja niin oli koko kiihotud poissa. Tylsä moottoripyörä! Seksi, joka on riippuvainen kierrosluvuista. Niin mitä? Tiesivätkö esitteiden tekijät siitä? Ja sitten; miten se jatkuisi moottoripyörän ja rakkauden kanssa?

Ei, silloin olisi hänen vanha Volkswageninsa toki käytännöllisemmin sisustettu ja myös sateella parempi. Kun - niin kun hän oli ensin pyydystänyt "pupusen". Typerät naiset! Siinä hänen edessään, vaalensinisessä kolmilitrassa, siinä istui jälleen vaalea myrkkä ja keimaili vanhahkon herran vieressä. Se on tyyppillisintä naisille! Ja Klaus-Dieter vaihtoi kolmoselle, painoi kaasun pohjaan ja - viuh - hän oli poissa.

Samalla kun hän unohti taakseen jääneen tytön, hän unohti tytön diskosta, unohti Volkswageninsa ja jopa Miuran. Klaus-Dieter koki jotakin aivan uutta: moottoripyörällä ajon. Mitä pitäisi vielä kertoa.

Kuka sen tuntee, hänen ei tarvitse sitä kuvutella. Ja kuka tahtoo oppia tuntemaan sen, täytyy se kokea.

Mutta seksin kahden pyörän päällä jätämme mielellämme niille, joiden täytyy tyytyä siihen mielikuvituksessaan. Niin moottoripyörien kuin tyttöjenkin kohdalla.

*Miura on Lamborghini-tehtaan valmistama kaksi-paikkainen urheiluauto, jossa on nelilitrainen, nelinokka-akselinen v-12 moottori teholtaan 370 hv ja huippunopeus n. 300 km/t. Miura maksaa Saksassa noin 70.000 DMK kun taas Volkcarin saa alle kymppitonnin.

Koska toimittaja muitten kiireittensä ohella hoitaa myös lehden postituksen, niin on mahdollista että joltain jäseneltä on jäänyt jokin lehti saamatta. Mikäli näin on käynyt niin otettuanne toimittajaan yhteyttä, mieluummin kirjeitse, asia korjaantuu.

KERHOMERKKIEN SAAJAT:

187	Aalto Ari	Salo	243	Koljonen Tapio	Karhula
44	Ahonen Erkki	Kouvola	144	Korhonen Rauno	Järvenpää
244	Ahonen Henriikki	Nupuri	221	Korpi Ilkka	Kuusankoski
210	Ahonen Seppo	Kouvola	69	Koskinen Esko	Janakkala
131	Anttila Jorma	Helsinki	239	Koskinen Jarmo	Artjärvi KK
41	Anttila Juhani	Kouvola	13	Koskinen Kari	Helsinki
269	Aro Hannu	Lappi TL	233	Kossila Timo	Myllykoski
47	Autio Kalevi	Helsinki	127	Kukkonen Tapio	Itä-Hakkila
48	Autio Olavi	Helsinki	246	Könönen Mauri	Nokia
1	Bergroth Hannu	Salo	176	Laakso Veli	Kerava
2	Budick Henrik	Karhula	156	Lahti Harry	Vaasa
224	Dahlgren Juhani	Kilo	115	Laine Yrjö	Turku
52	Ekman Berndt	Helsinki	264	Laitila Simo	Seinäjoki
166	Erälä Olli	Lahti	16	Laitila Jussi	Nummela
263	Eskola Risto	Salpakangas	161	Lammela Jüha	Panelia
3	Fagerholm Torbjörn	HKI	163	Lankinen Pekka	Vammala
4	Fagerholm Torolf	HKI	212	Lapinaho Kari	Tapiola
266	Hakala Reino	Hämeenlinna	134	Laurila Ari	Kouvola
56	Hakola Bengt	Helsinki	74	Laurila Veli	Trångsund
184	Hannus Pertti	Oulu	17	Lehtinen Kari	Kouvola
59	Heikkinen Reijo	Pieksämäki	227	Lehtinen Mauri	Turku
268	Heinonen Osmo	Helsinki	247	Lehto Ari	Oulu
200	Hermelä Harri	Tampere	137	Lehtonen Markus	Harjavalta
165	Holla Pertti	Helsinki	192	Leppänen Erkki	Helsinki
10	Hollo Jarmo	Lohja	274	Lindholm Tor-Leif	Kivenlahti
148	Honkanen Ilkka	Helsinki	241	Lindström Antti	Myllykoski
119	Honkanen Kyösti	Nojanmaa	149	Litmanen Keijo	Pieksämäki
112	Houni Hannu	Porvoo	206	Lohikoski Markus	Oulu
186	Huttula Mauri	Kokkola	240	Lohilahti Pentti	Riihimäki
251	Huhtanen Reijo	HKI	242	Luoma Jaakko	Seinäjoki
208	Hyvärinen Immo	Hikiä	37	Mansikkamäki Markku	Seutula
63	Hänninen Simo	Parola	183	Markkula Jouko	Kihniö
193	Ikonen Tapio	Helsinki	190	Metsäaho Pentti	Lohja
225	Iskulehto Erkki	Oulu	199	Miettinen Pertti	Tikkurila
276	Jussila Pekka	Jyväskylä	236	Mäkelä Heikki	Myllykoski
139	Jäntti Esko	Äetsä	132	Mäkelä Raimo	Helsinki
182	Järvenpää Sakari	Lahti	80	Mäkitalo Olavi	Turku
121	Jääskä Esko	Seinäjoki	38	Määttänen Seppo	Raisio
129	Kahila Tapio	Kouvola	20	Nasaroff A	Helsinki
7	Kaisla Heikki	Elimäki	202	Nieminen Juha	Jyväskylä
124	Kallio Kari	Helsinki	106	Nietosvuori Aimo	Västerås
207	Kallio Leo	Oulu	21	Nokelainen Juha	Helsinki
67	Kankola Seppo	Helsinki	271	Nokso Simo	Karhula
270	Kariniemi Mauri	Eura	142	Nuotiovaara Taisto	Yliskulma
120	Kasslin Seppo	Helsinki	203	Nurmi Jaakko	Salo
147	Kaukovaara Jouko	H-linna	178	Nyqvist Pauli	Kerava
146	Kerkänen Seppo	Harjavalta	153	Ohtonen Aimo	Helsinki
235	Kirssi Kari	Myllykoski	143	Ohtonen Eero	Helsinki
8	Kirvesoja Antti	Rusutjärvi	231	Oksanen Aimo	Ummeljoki
9	Kiviharju Antti	Inkeroinen	230	Oksanen Jorma	Ummeljoki
258	Kivimäki Rauno	Hikiä	229	Oksanen Vesa	Oulu
151	Knuuttila Esa	Jalasjärvi	22	Ollila Jorma	Kimunkylä
220	Koivisto Pekka	Anjala	135	Paaalosmaa Olavi	Helsinki
12	Kokkonen Jouko	Kouvola	217	Pakarinen Aimo	Heinola
113	Kolehmainen Seppo	Turku	188	Pakkanen Juha	Helsinki

222	Palenius Kari	Korso	31	Sonninen Timo	Helsinki
39	Panhelainen Jaakko	TRE	93	Sulima Pekka	Helsinki
23	Panhelainen Unto	Riihimäki	141	Suominen Pasi	Salo
82	Parikka Eero	Turku	168	Suvanto Seppo	Hämeenlinna
24	Peltola Pauli	Kyminlinna	189	Suvisilta Heikki	Lahti
164	Peltomäki Hannu	Stormi	191	Tahvanainen Urpo	Joensuu
226	Pulkkinen Jussi	HKI	138	Taipale Eero	Harjavalta
248	Pulkkinen Maire	HKI	262	Takala Heikki	Helsinki
85	Pulkkinen Pekka	HKI	32	Tallinen Orko	Inkeroinen
125	Pyy Väinö	Kouvola	255	Thilman Antero	Karhula
245	Pietilä Veikko	Joutseno	213	Tikkanen Esko	Helsinki
256	Rajakangas Timo	Martinkylä	34	Tonttila Mauno	Lahti
111	Ratia Mikael	Porvoo	275	Toppi Tuomo	Kivenlahti
128	Rautavaara Juha	Martinlaakso	152	Tuominen Vesa	Harjavalta
198	Reiman Tauno	Kuusankoski	40	Turunen Aimo	Porvoo
203	Ripatti Jorma	Kuusankoski	99	Urrila Pekka	Tampere
87	Rossi Jorma	Kouvola	107	Vaakanainen Kaino	J-suu
88	Rossi Seppo	Kouvola	145	Vainio Lauri	Kerava
237	Rouhiainen Seppo	Lahti	185	Vattula Matti	Lapväärti
195	Rundberg Hannu	Voikkaa	211	Veck Ismo	Lahti
27	Rämö Sauli	Lahti	267	Vehnilä Juhani	Helsinki
28	Rämö Seppo	Lahti	177	Veijalainen Juha	Kerava
205	Rönkönharju Hannu	Oulu	117	Venho Vesa	Helsinki
162	Saari Jyrki	Salo	175	Viitanen Raimo	Kerava
257	Saarinen Erkki	Voikkaa	194	Vilkuna Janne	Jyväskylä
158	Saarinen Esko	Voikkaa	154	Vilkuna Heikki	Vammala
29	Saarno Kari	HKI	35	Virkki Jorma	Helsinki
196	Sainio Kari	Harjavalta	272	Viro Matti	Pihtipudas
257	Salava Börje	Hanko	159	Virtanen Matti	Voikkaa
181	Sallinen Olavi	Kangasala	160	Virtanen Vesa	Voikkaa
249	Salonen Hilikka	Lahti	109	Vitikainen Jikka	Kouvola
122	Sani Mikko	Lahti	101	Volanen Risto	Kouvola
105	Schneider H	Neurtinge	172	Vuorelma Pekka	Lahti
30	Seise Antti	Kaunainen	108	Vähämäki Hannu	Riihimäki
241	Simonen Timo	Turku	234	Väistö Hannu	Myllykoski
260	Sirkkiä Jaakko	Salo	110	Väkiparta Jari	Kouvola
261	Sirkkiä Kalervo	Salo	36	Väkiparta Timo	Kouvola
197	Sointio Seppo	Kouvola	102	Vallen Arne	Martinkylä
			104	Winberg Charles	Karis
			265	Zborowski Georg	Helsinki

Kerhomerkkejä on saatavana kirjokivellä, lohjanaessa

hotelli Mailassa, Kontiorallissa ja vuosikokouksessa.

- OSTETAAN - OSTETAAN -

Naisten nahkapuku № 36 tai 38 sekä umpinainen kypärä koko 53-54.

ALF NORRGÅRD

Puh. 90-254782 kotiin.

Talvitapahtuma

Kiersipä huhu, että Motoristit olivat Burassa valloittaneet Kariniemen avustuksella lomakylän. Niimpä mekin suuntasimme Saabin nokan kohti Euraa. Heti perälle päästyämme meille lyettiin puolikas broileri ja pullo vinkkua käteen. Nauttimisien jälkeen majoituimme alueella sijaitseviin 4 hengen mökkeihin.

Varsinainen illanvietto tapahtui paikallisessa restaurantissa, joka oli onnistuneesti sijoitettu vanhaan kivinavettaan. Oltiin Mansikeilla ollut ihmettelemistä, kun Motoristit jytäs tunnelman kohotessa kohti kattoa.

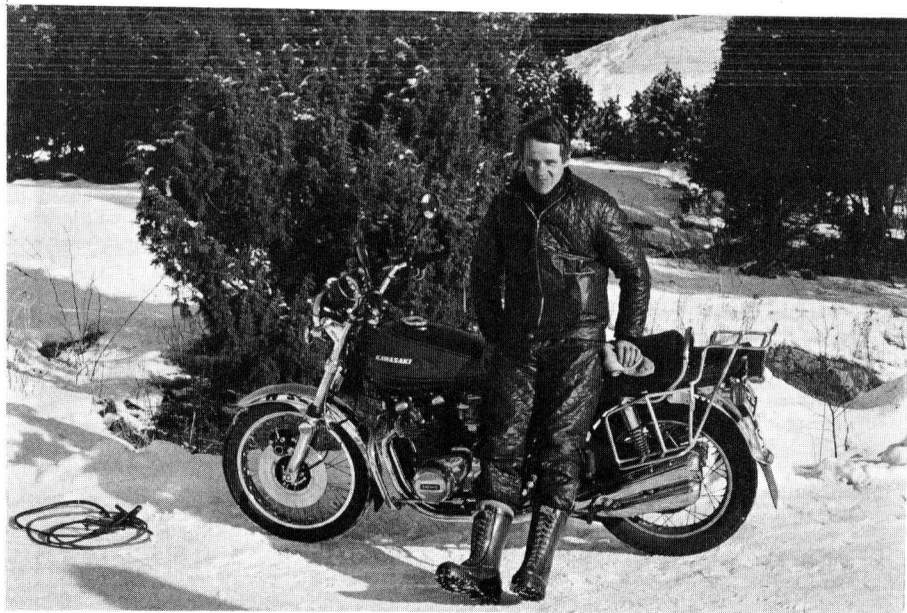
Seuraavaksi aamuksi oli sijoitettu kalastuskilpailut, joiden pääpalkintona oli 3 kg kahvia. Kuten kuvista käy selväksi voittaja oli Turusen Aimo Porvoosta, kiiski kädessään.

Olipa Hakala uskaltanut tulla Hämeenlinnasta 900:ella Kawalla. Aamulla jouduimme ottamaan lisävirtaa läheisestä umpiosta, koska 25 asteen pakkasessa oma akku ei riittänyt öljyjen notkistamiseen.

Päiväkahvien jälkeen olikin lähdön aika kohti Maunulaa.

Olipa hyvä homma noin keskitalvella saada tilaisuus tavata tuttuja kivassa ympäristössä. Josta kiitokset Maurille omasta ja muiden puolesta.

Terveisin OLA



Hakala ja Kawa..Ihme muuten, että kerhon n. 400:sta jäsenestä ei löydy enempää talvipöräilijöitä.



Epa tekemässä Pihi-Empulle madonliotus reikää.

Kilpailijoita ja katselijoita Pyhäjärvellä





Ja kun tarpeeksi
monta koukkua ja
kuivunutta matoa
heitetään järveen
voi saaliina olla
jopa kiiski.

Aimo
ja
saalis.



TOURING FINLANDIA MOOTTORIKERHO

Ompi perustettu matkamotoristejä yhdistäväksi kerhoksi eikä pyri kilpailemaan MP 69:n kanssa. Tarjoaa kuitenkin mahdollisuuden SML:n ja sitä kautta FIM:n alaisiin toimintoihin. Pyrkii näin mahdollistamaan jäsenilleen virallisen osanoton mainittujen järjestöjen alaisiin kokoontumisiin, kuten tietenkin muutkin moottorikerhot, mutta keskittyen erityisesti matkapyöräilyyn.

TFMK tiedottaa jäsenilleen FIM:n alaisista kokoontumisista, välittää ilmoittautumislomakkeita, hankkii FIM:n kansainväliset jäsenkortit keskitetysti (hinta tänä vuonna 5,-) ja pyrkii pitämään liittoa lämpimänä matkapyöräilylle. Tarkoituksena on myös saattaa kansainvälisistä kokoontumisista kerhopinaalit ja mittamaton kunnia kotiin.

Jäsenanomuksia välittää Olavi "Ola" Autio työosoitteestaan: Bensew Oy-Ab, MP-Shop, Et.Esplanaadi 22, 00130 Helsinki 13. Puhelin 90-649 621/Autio .

PS. Tarvittavat kilpailulisenssit voi myös lunastaa TFMK:n nimissä.

Iivarilta, alias Juhani Vehnilältä saapui jälleen Saudi Arabiasta kirje: "Kirjoittelin aikaisemmin lähteväni vasta elokuussa, mutta mittaamattimia ovat herrain tiet, vaan ei rahat, rupesivat nääs säästämään.

Matka alkaa 1100 km:n erämaa taipaleella Jeddahiin Punaiselle merelle ja sieltä laivalla Sudaniin, jossa pyörä on vain kaupunki kulkuväline. Sudanit eivät antaneet lupaa matka-ajoon, sillä huoltoasemia ei ole ja erämaa taipaleella asustaa vihamielisiä beduiineja. Vasta Egyptissä alkaa varsinainen matka-ajo.

Man-saarella käynti on myös ohjelmassa kesäkuun alussa. Kulkuvälineenämme on olosuhteista johtuen pieni, mutta terhakka Suzuki TS 250 J, johon tehtiin tavarateline ja varasäiliöiden paikat bensinille."

Seuraava kerhoilta Helsingissä on 22.5, mutta paikka on Mechelininkatu 36:ssa (lähellä Yleisradion toimitaloa)

Tilanpuutteesta johtuen eräitä juttuja on jouduttu siirtämään seuraavaan numeroon.

Evel Knievel, hurjapää, hullu vai liikemiesnero

Evel Knievel on Sutterin Yleisen sairaalan vakituinen asiakas. Tämä Sacramentossa, Kaliforniassa sijaitseva lasaretti velottaa pojalta pitkän pennin vuosittain, mutta ilmeisesti Evel on pystynyt kulunkinsa maksamaan. Ja hänen ammattinsa huomioiden hän on viettänyt sairaalassa suhteellisen vähän aikaa. Ehkä vain noin viidenneksen elämästään.

- Tuo kaveri on lääketieteellinen ihme, julistaa yksi Evel Knievelin vakituisesti hoitaneista lääkäreistä. -Sellaista luuta hänen ruumiistaan ei löydä, joka ei olisi ollut poikki ainakin kerran tai kaksi. Kaiken järjen mukaan hänen pitäisi olla vuoteeseen sidottu loppuelämäkseen.....

Sitä Evel Knievel ei ole. Hän kävelee vielä varsin sujuvasti, tosin viimeisimmän onnettomuuden jäljiltä keppiin nojaten, mutta sanoo senkin olevan enää vain paha tapa, josta hän on pääsemässä eroon. Ja kun Evel pääsee Harley'n satulaan, sellaista menoa on katsojille tarjolla, että väkisinkin joutuu kuvittelemaan pirun omassa persoonassaan istuutuneen ohjastamaan tuota ulvovaa jättipyörää. Onnetar on aina jaksanut hymyillä Evel Knievelille leveintä hymyään, sillä kaveri on elämänsä varrella ollut sellaisissa tilanteissa, jossa jokainen arvonsa tunteva ruumisarkkunikkariksi olisi jo kiireesti kaivanut mittanauhaa taskustaan.

Siksi häneni tsepäisyttään, joka saa hänet jatkamaan samaa rataa päivästä toiseen, on saanut ihmiset pitämään häntä vuoroin pätkähulluna ja hullunrohkeana. Hän epäilemättä ansaitsee molemmat tittelinsä tammenlehvien kera. Jo siitäkin syystä, että Kalifornian surullisenuuluisat Helvetin Enkelit ottivat Eveliltä kuonoonsa eräänä kauniina päivänä, jota tuo räihinäjengi ei kovin mielellään muistele. Ja Evel itse vaatimattomasti pyytää nohtamaan koko jutun.

Helvetin Enkelit olivat päättäneet veistää hänen pinta-kiiltoa pois Evel Knievelin läistokkaasta taiteilijaurasta ja se arvion mukaan parhaiten pieksellä itse isäntä henkijieveriin. Kettinki ja pamppu olivat lievimmät aseet, joilla nämä nuijamiehet olivat aseistautuneet iskeytyessään poikkiteloin Evel Knievelin tielle. Omaksi onnettomuudekseen. Evel Knievelillä sattui olemaan pyörä allaan ja sillä hän ajoi useimmat takaaajajistaan yksinkertaisesti ulos tieltä, joka toista sataa pyyhälletäessä on rangaistus sinänsä mistä tahansa. Ne jotka eivät sortuneet tiep uoleen saivat maistaa muita Evelin erikoiskikkoja ja ovat perimätiedon mukaan luvanneet kiertää kaukaa tästä lähin.

Syy Helvetin Enkelien ärhentelyyn Eveliä kohtaan lienee kateus. Kukaan ei enää puhunut heidän roskaajoukostaan sen jälkeen kun Evel ilmestyi maisemiin hurjine moottoripyörätempuineen. Sadat tuhannet ihmiset pulittavev mielellään muutaman dollarin saadakseen nähdä hänen ajavan läpi liekkimeren, ilman että tuli tarttuisi hänen pyöräänsä ja räjäyttäisi sen ilmaan. Evel tekee mitä tahansa jos se sattuu häntä huvittamaan. Yksi yleisön

kannalta näyttävimmistä tempuista on ajaa hyppyrille reilun 150 kilometrin tuntivauhdilla ja ponkaista siitä yli lähes kahdenkymmenen auton.

Voisi melkein vannoa, että suurin osa Evelin tempuja katsomaan saapuneista on tullut huutamaan verta kehään. He toivovat kerta toisensa jälkeen Evelin vihdoinkin jossakin tempussa epäonnistuvan ja taittavan komeasti niskansa. Nämä toivojat ovat tietenkin miehiä, joiden itsekkunniotus kärsii suunnattomasti siitä, ettei heillä ole kantin alkuakaan samaan. Kun työt sitten estottomasti tunnustavat Evel Knievelin olevan ainoa todellinen mies maailmassa, ei ihme jos hänellä on miesten keskuudessa vihamiehiä.

Tuo 19 auton tempu tapahtui 1971 keväällä Ontariossa, Kaliforniassa. Juuri 32 täyttänyt Evel Knievel käveli rauhallisesti monikymmentuhantisen yleisönsä eteen ja sanoi hyppäävänsä, ei yrittävänsä hypätä 19 auton yli. Samalla hän pyysi ihmisiä olemaan hiljaa kunnes tempu oli tehty. Kaikki suuret suoritukset tarvitsivat tekijälleen keskittymisrauhan. Sen tämä ihmemies sai, sillä kansa suorastaan pidätti henkeään.

Evel polkaisi Harley'n eioon, kaarsi sillä noin puolen kilometrin mittaisen vauhtiradan päähän, antoi siellä koneelleen täydet kierrokset ja lähestyi sylinterit karjujen hyppyrä. Kun hän oli sen nokalla, vauhti oli varovaisestikin arvioiden 170 tai enemmän. Pyörä ampaisi ilmaan, nousi lähes pystysuoraan asentoon ja vauhdin hidastuessa jäi melkein roikkumaan ilmaan, ennenkuin laskeutuminen alkoi katsojien mielestä tappavan ja raastavan hitaasti.

Mutta siinä vaiheessa kun Evel painoi pyöränsä keulan jälleen kohti maata niin, että oltiin lähes normaalissa ajoasennossa, tempunonnistumisesta ylittämisen osalta ei enää ollut epäilystäkään. Hänen putoamispaikkansa ja viimeisen auton väliin jäi niin runsaasti ilmaa, että muutama peltiheikki lisää jonoon ei olisi vaarantanut tempun onnistumista.

Laskeutuminen takaisin maanpinnalle on tempun vaikein kohta. Ja hengenvaarallinen, sillä useimmat onnettomuudet sattuvat siinä. Evel painaa tempunsa lopuksi vielä etupyörän niin alas eteen, että katsojat ovat varmoja täysvoltagesta kun pyörä tapaa maahan. Mutta Evel ei suo sellaista itsetyytyväistä nautinnon hetkeä katsomolleen. Etuteleskoopit lyövät pohjaan saakka, mutta hän itse istuu jo tukevasti satulan takaosassa ja säätää kaasun sopivaksi, ettei takapyörä maahan osuessaan liioilla kieroksilla heittäisi häntä enää tasapainosta. Kansan päästäessä tuskallisen huokauksen Evel Knievel jo kevyesti jarrutellen laskee alas laskusiltaa ja kurvaa montun pohjalle. Tempu on jälleen kerran onnistunut.

Hän on omien laskujensa mukaan tehnyt tuon maailman pisimmän moottoripyörälennon ainakin 200 kertaa. Ja 12 kertaa tempu on päätynyt vähemmän onnellisesti. Niinä kertoina hän ei ole onnistunut säilyttämään pyörän ja itsensä tasapainoa, josta seurauksena on ollut sairaalamatka, lisää metalliiputkia ja nauvoja raajojen pakkaamiseen. Mutta jo muutaman viikon kuluttua hän on poikkeuksetta ollut jälleen satulassa.

Kun Evel Knieveliltä kysyttiin miksi hitossa hän jatkaa tätä karmaisevaa uraa, joka 99 prosentin varmuudella päättyy tammi-kirstuun, hänellä oli vastaus valmiina. -Niin ne päättyvät muutkin urat ennemmin tai myöhemmin. Kuolema tulee kun se on

tullakseen ja minä satun pitämään tämän kaltaisesta jännityksestä. Olen yksi niistä harvoista ihmisistä, jotka voivat sanoa nauttivansa työstään. Se on parasta mitä mikään työ voi antaa, olkoonkin, että urani voi olla lyhyempi kuin jonkin konttorirokotan.

Jännitys ja elämänsisältö ei toki ole ainoa asia, jota Evel tempuistaan saa. Hänen vuosiansionsa on ainakin sata tuhatta dollaria puhtaana ja pelkästään kasvamaan päin, sillä nyt hänestä on tehty elokuva, pääosassa George Hamilton, jonka tuotosta hän kerää oman prosenttinsa. Jokainen hyppy tuottaa hänelle 7500 dollaria käteen, senkin kohotessa pian kymmeneen tuhanteen. Autotallissa on hopeinen Rolls Royce ja matkat esiintymispaikasta toiseen taittavat liikkuvassa huvilassa, joka on maksanut hänelle vuosipalkan verran. Tämä huvila sisältää olohuoneen, makuuhuoneen, baarin ja kaikki mahdolliset aputilat. Ja Evel Knievel saa vuodessa tuloja yli puoli miljoonaa taalaa, joista kulungit pois laskettuna jää takuulla toista sataa tuhatta käteen.

— Nyt olen suunnitellut jotakin sellaista, jota katsojat eivät ole koskaan nähneet eivätkä senpuoleen tule minun jälkeeni näkemäänkään, paljastaa Evel Knievel hymyillen. Tämä on viitatus suunnitelmaan, hullunrohkeakaan mielettömämpään, jonka mukaan hän hyppää Snake River-kanjonin poikki pyörällänsä. Jos hän epäonnistuu, kanjonin pohjalle on matkaa 400 metriä. Pudota sinne ja selvitä hengissä on hieman liikaa vaadittu Evel Knievelinkin onnettarelta.

Hän suunnitteli alunperin hyppyä Grand Canyonin yli, joka olisi tiennyt hieman alle kahden kilometrin ilmalentoa, ennenkuin pyörä olisi ollut toisella reunalla. Suunnitelma tyssäntyi viranomaisiin, jotka suhtautuivat moiseen hulluuteen hieman pensästästi.

— Luulivat minun pitävän heitä pilkkanaan....Kysyivät vielä urheilutoimittajien ja tiedemiesten mielipidettä ja saivat joka taholta vastauksen, jonka mukaan tempu ei ole mahdollinen. Kentasivat sitten nauraa minulle....Odottakoot syksyä 1972 ja kyllä hymy hyytty. Silloin hyppään yli Snake River-kanjonin, jota he eivät voi estää koska ostin sen molemmat laidat hyppykohdasta itselleni.

Uteluun suunnitelmien yksityiskohdista Evel selittää, että hän kuljettaa paikalle sata tuhatta tonnia suolansekaista hiekkaa Bonnevilleen aavikolta. Se sekoitettuna veteen synnyttää hyvää ja halpaa laastia, josta murataan puolen kilometrin mittainen vauhdinottorata ja hyppyrä. On vain toivottavaa, ettei sade yllätä, jolloin vauhtirata voisi sulaa. Snake Riverin rannoilla ei tosin ole saatu sadetta muutamaan vuoteen, joten pelko on pieni

Hyppy sinällään on melkoinen parannus hänen ennätyskseen, sillä yli 19 auton hän lensi ilmassa noin 40 metriä. Snake River kanjoni on leveydeltään puolitoista kilometriä. Miten hän siitä aikoo selviytyä? Tavallisella Harleyllako? Niin optimistinen Evel Knievel ei sentään ole. Ensimmäinen erikoispyörän prototyyppi ei toiminut kunnolla, sillä sen kone kehitti vain sen verran työntövoimaa, että lento olisi päättynyt puolivälissä kanjonia. Rakennettiin siis toinen prototyyppi.

Sen työnimi on X-2 ja raketti olisi sille oikeampi nimitys. Se näyttää raketilta, joskin se on rakennettu moottoripyörän rungolle. Vauhdin takaa ensinnäkin tavallinen 750-kuutioinen Harleyn moottori ja sen lisäksi pieni suihkuturbiinimoottori, joka hankii pyörälle lisävauhtia lennon aikana. Evelin esittämät las-

kelmat osoittavat, että vauhti hyppyrille tullessa on 240, siltä lähdeksä 280 ja ilmalennon aikana 320 kilometriä tunnissa. Sen pitäisi riittää heittämään hänet kanjonin toiselle puolelle. Ainakin hän toivoo niin. Me myös.

—Minulla on hyvä huoltomiehistö, joka tiedottaa kesken lennon onko kurssi täsmälleen oikea. Jos näyttää siltä, että lennän ohi laskeutumisalustan, annan pyörän jatkaa omin nokmineen ja hyppään satulasta. Tosin suunnitelma on vielä kesken ja, jos löydämme kunnon laskuvarjon, saattaa olla että yritän laskeutua pyörän kanssa kanjoniin. Se on kyllä tarpeeksi syvä laskeutujohyppyyn, varsinkin kun saan sellaisen varjon, että se aukeaa salamannopeasti aivan auki... Tosin en hetkeäkään epäile, etten pääsisi laskeutumissillalle, sillä pieni tuuli ei juuri raskasta pyörää heittele....

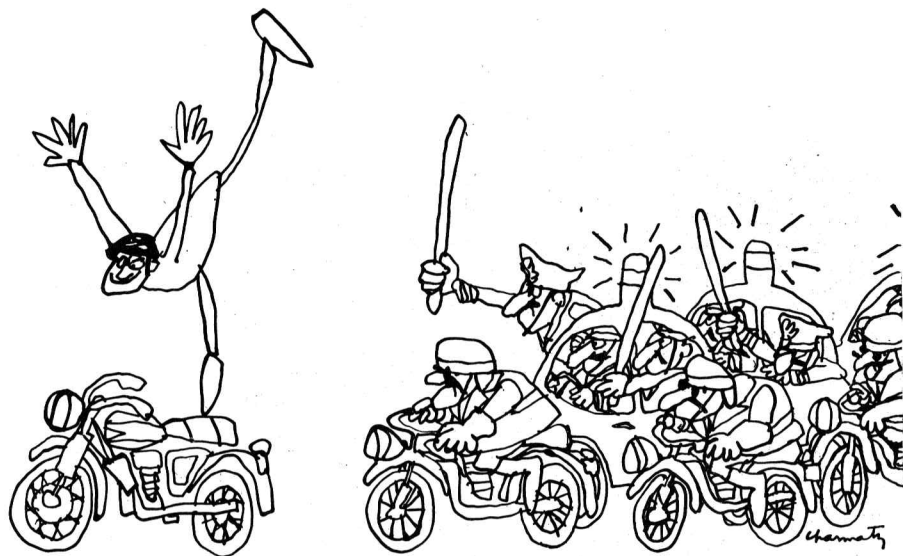
Evel paljasti edelleen, että neuvotteluja on käyty koko homman televisiointi-oikeuksista ja loppusumma lienee miljoonan dollarin verran hänen pussinsa päin. Paikkaliput kanjonin reunalta kannettaviin telttatuoleihin maksavat vähintään 25 dollaria eikä seisomaankaan pääse alle kymmenen dollarin. Kovat hinnat on helppo selittää kun tietää Evelin ehtineen upottaa suunnitelmaansa jo neljännesmiljoonaa dollaria...

Evel Knievel alkaa olla tosi kova nimi amerikkalaisella viihdetäivaalla, sillä hänen esiintyessään vuosi sitten kuuluisassa Las Vegasin Caesar's Palacessa, katsomossa oli enemmän väkeä kuin Frank Sinatra ja Sammy Davisin vierailuilla yhteensä. Tämä sanoo jo jotakin. Tuolloin Evel tyytyi olosuhteiden pakosta itselleen vaatimattomaan tempuun ja hyppäsi 650-kuutioisella Triumphilla yli suihkulähteen, saamatta pisaraakaan valkoiselle ajopuvulleen. Lähde oli vain 35 metriä leveä ja suihku hyppyhetkellä 10 metrin korkuinen.

Mutta laskeutuminen lähteen toiselle puolelle sujui vähemmän onnellisissa merkeissä. Pyörän pakoputki hipaisi aavistuksen verran lavan reunaa, ja vauhti heitti Evelin ajokkeineen uudelleen korkealle ilmaan. Laskeutuminen oli jo siinä vaiheessa, että oikaiseminen oli mahdotonta ja niimpä Triumph törmäsi lavan etupyörä edellä aivan pystysuorassa asennossa. Evel ei pystynyt enää pittelemään kiinni, vaan pyörä meni menojaan ja heitti hänet nurin niskoin alustalle. Jos hän olisi jäänyt ajokin alle, peli olisi ollut selvä. Hän ei jäänyt ja selvisi hurjasta lennostaan lonkkamurtumalla ja katkenneilla kylkiluilla mustelmien lisäksi.

Evel Knievelillä ovat moottoripyörien olleet veressä pienestä pitäen. Hänen isänsä oli autokauppias, ja poika innostui koneista niin perin pohjin, että jätti koulunsa kesken niiden takia. Moottoripyöräkärpänen puri häntä jo kymmenvuotiaana, jolloin hän näki mielestään maailman hurjimman tempun. Joku kiertävän pärinäsiiruksen tähti hyppäsi yhden auton yli pyörällänsä. Heti kotiin mentään haki polkupyöränsä ja yritti samaa tempua hyppyriltä naapurin pikkutyttöä yli. Vähemmän marrittelevin seurauksin.

Vain muutamaa kuukautta myöhemmin hän lainasi naapurin tietämättä tämän moottoripyörän ja ajeli sillä ihmisten kauhuksi korttelirallia pitkin aikaa, ennenkuin joutui poliisin kynsiin ja putkaan tekemään tiliä tempauksestaan. Sitten hän järjesteli kaikenlaisia hurjapäisyyksiä aina viiteenpoista ikävuoteensa asti, jolloin hänellä oli jo varaa omaan pyörään. Vuorossa oli polkasakki ja kaikenlaisia rikoksia sen mukana, jolloin hän sekä istui poliisin huostassa että sai lempinimen Evel Knievel ja otti sen vihdoin viralliseksi nimekseen. Aiemmin se oli pelkkää pilaa, mutta showelämässä kummallinen nimi on hyvä myyntivaltti.



Vasta vuonna 1966 Evel Knievel perusti oman moottoripyörä-sirkuksensa, jonka päätätenä hän toimi pari vuotta. Sitten hän katsoi parhaaksi ryhtyä hommiin itsekseen, koska liiketoimet menestyivät parhaiten yhden miehen huippushown kanssa. Ja siitä lähtien hän on kiertänyt maata yksin, mukanaan apumiehet, vaimo ja kaksi lastaan.

Vaimo ei kuuleman mukaan pelkää ollenkaan miehensä puolesta uskoen tämän taitavuudellaan selvittävän kaikki pulmalliset tilanteet. Tällainen hyväuskoisuus ei ole ihme, sillä Evel osoitti sen jo teini-ikäisenä, ettei hänellä mene sormi suuhun pahassakaan paikassa. Silloin hän nimittäin sai hatkat nykyisen vaimonsa isältä yrittäessään kautta rantain kosia tyttöä. Kun isä heitti hänet pellolle, Evel otti ohjat omiin käsiinsä ja haki tytön salaa yöllä. He karkasivat yli liittovaltion rajan ja menivät salaa naimisiin, jonka jälkeen kenelläkään ei enää ollut nokan koputtamista. Ja hyvin on mennyt tähän saakka ja luultavasti jatkossakin.

Ja miksei menisi, sillä Evel Knievel on aina ollut onnenpoika, joka on selvinnyt hengissä paljosta sellaisestakin, jossa tavallinen kuolevainen olisi potkaissut tyhjää jo monta kertaa. Jatkunko Evel Knievelin onni vielä Snake River-kanjonin yllä,

Lainattu Jermu-lehdestä № 12/1972.



**MV-AGUSTA
69 MAAILMANMESTARUUTTA
TAKAA LAADUN**



MV-AGUSTA 350 S Elektronica

MAAHANTUOJA:

KAI-RISTO IMPORT. Pihlajatie 12-14

00270 HKI 27. Puh. 90-419300

MYÖS BENELLI, GREEVES JA

BETAMOTOR MOOTTORIPYÖRÄT