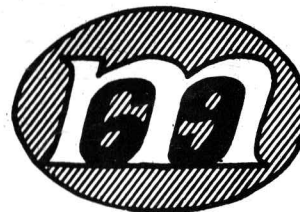


- ★ Maailmankuulut CRAVEN-laukkusarjat.
- ★ Kylmää ja märkää vastaan RUFRYDA-suojapuvut (Uudet, ennennäkemättömät mallit tulossa.)
- ★ Edustava valikoima saappaita, esim. MONO-FINN, eikä musta ole ainoa väri.
- ★ Tunnetusti hyvät HA-ARAI suojakypärät.
- ★ HARRO Original Elefantenboy-tankkilaukut.
- ★ TT LEATHERS ja KETT-ajosüsteet ja paljon muuta ajajalle ja pyörälle.
- ★ Runsaasti vaihtopyöriä 49–844 cc ja tietenkin uudet SUZUKIT ja SÖLIFERIT.

MP
BENSOW SHOP

Eteläesplanadi 22 (Valopiha) Puh. 649621



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



N:o 4 - 5 SYYSKUU 1973




MOTO GUZZI
850 GT

4-tahtinen
 64 hv/6500 k/min
 Kardaniveto
 5 vaihdetta
 193 km/h
 Myynti ja huolto:
 Fiat-verkosto

Maahantuojat **AUTONOVO oy**

MOTORISTI N° 4-5 Syyskuu 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
 Reuhank. 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 se on kesäkin mennyt, mutta jotenkin on jäänyt sellainen tunne että se loppu kesken, sellaista vauhtia että jäi heinäkuun Motoristi tekemättä. Kaikki syy ei aina ole toimituksessa, ei vaan kukaan kuusysiläinen tarttunut kynään ja pistänyt tarinaansa paperille. Ehkä kynä pysyy sitten kädessä kun viimeiset pyöräreissut on tehty.

Taitaa se Motoristi olla suosittu lehti kun tuli täistakymmentä kirjettä joissa tiedusteltiin, että missäs heinäkuun numero vii-pyy.

Kyllä sitä Suomen Kansaa valistettiin oikein harvinaisen runsaasti ennen tiekohtaisten nopeusrajoitusten voimaantuloa. Sitä oli lehdissä oikein kokosivun karttapiiirros siitä missä saa minkinlais-ta nopeutta ajaa. Tiedotettiin, että Poliisi suorittaa tehostettua -valvontaa ja että ylinopeutta ajaville annetaan reilut sakot. Siis kun tiellä liikutte niin varokaa, varokaa, varokaa .

Minua vaan ihmetyttää se, että milloin sitä tehostettua valvontaa on sitten suoritettu, kun koko kesänä ei teillä ja teiden varsilla ole ollut Poliisiautoja sen enemää kuin aikaisemmin.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry.n
VUOSIKOKOUS 5.10. klo. 16.00
KIRJOKIVELLÄ

Kokouksen asialista:

1. Kokouksen avaus.
2. Todetaan kokouksen päätösvaltaisuus ja että kokous on sääntöjen määrämällä tavalla kokoon kutsuttu.
3. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, pöytäkirjantarkastajat ja ääntenlaskijat.
4. Luetaan kerhon toiminta kertomus.
5. Luetaan kerhon tilikertomus ja tilintarkastajien lausunnot.
Myönnetään tili- ja vastuu vapaus.
6. Valitaan kerhon sääntöjen kohdassa 5. mainitut toimihenkilöt alkavalle toimintakaudelle.
7. Valitaan tilintarkastajat ja heidän varamiehensä.
8. Päätetään jäsenmaksun suuruudesta.
9. Kesänvieto paikan hankinta, tentävään valitaan 3 henkilöä (mieluummin Keski-Suomesta)
10. Valitaan Kontioralli toimikunta.
11. Perustetaan Naistoimikunta, mikäli asiasta kiinnostuneita löytyy. (mukaan myös jäsenten vaimot)
12. Kerhon jäsen määrän rajoittaminen. Mikäli ei löydy muita keinoja millä kerhon hallintoa voidaan helpottaa.
13. Päätetään toimintasuunnitelma ja talousarvio.
14. Kokouksen päättäminen.

Moottoripyöräkerho 69 ry. hallituksen puolesta

Siht.

Mauno Tonttila

Mauno Tonttila

UUTISIA SAKSANMAALTA JA VÄHÄN MUUALTAKIN

Kirj. Jussi PULKKINEN

Terve taas kuusysiläiset ! Siitä on jo kulunut jonkun aikaa, kun viimeksi Motoristiin kirjoitin. Tässä tulee nyt hiukan asiaa ja hiukan asian vierestä.

Täällä Saksanmaalla kertovat asioista tavallisesti perillä olevat lähteet sellaista, että ysisataset Bemut tulevat myyntiin täällä syyskuussa. Sport-mallikin on tulossa ja se tulee markkinoille marraskuussa. Kyllä ne saksalaiset osaavat. Teknillisiä tietoja on tänne tihkunut jonkin verran ja tässä ne tulevat:

	BMW R 90/6	BMW R 90/S
Tilavuus:	903 cc	903 cc
Teho:	n.60/6200	n.67/6500
Litratoho:	66,5	74,2
Hinta:	n.7200 DM	n.8600 DM

Tavallinen R 75/5 maksaa täällä tehtaalla 6250 ja siihen tulevat lisäksi kuljetuskustannukset ja mahdolliset lisävarusteet. Vertailun vuoksi: Kawasaki 900 Z1 maksaa n.7500 ja Moto Guzzi V7 Sport 7995 DM. Saksan markan kurssi on tällä haavaa n. 1,55 Smk. Joten eivät ne pyörät niin huokeita täälläkään ole. Bemun nähtäessä ihmiset kertovat sen olevan perin mukavan näköinen. Tavallisessa mallissa on yksi levy ja Sportissa on tuplalevyt edessä. Mittarit ovat vihdoin erilliset ja vaihteita löytyy viisi kappaletta. Mutta saa nähdä, millainen virtalukko niissä on! Sport-mallissa on lisäksi kate vakiovarusteena. Saa nähdä, milloin Haka-Auto rupeaa niitä maahantuomaan.

Täällä Bibksessä on yksi onneton ostanut 1000-kuutioisen Laverdan . Ajokilometrejä on kertynyt kuutisen tuhatta ja murheita myös. Parintuhannen ajokilometrin jälkeen särkyi kierroslukumittari (se on tosin japanilainen), tuhat kilsaa myöhemmin laukesi kytkin lopullisesti. Uudella kutkimella hän ajoi kolmisen tuhatta ja nyt siitä vääntyi venttiili. Uusi moottori tuli kyllä takuuna. Tuntuu kyllä vähän ihmeelliseltä, että Laverdalta tulee tuollaisia tuotteita. On kyllä erittäin todennäköistä, että viat ovat lastentauteja tai ainoastaan yksilökohtaisia ja että niistä myöhemmin päästään. Onhan Laverdan 750-kuutioinen juuri luotettavuudestaan tunnettu.

Tämänvuotisessa Madonnina dei Centaurissa oli suomalaisia paikalla 11 kappaletta, eli 4 enemmän kuin viime vuonna. Se toi Suomelle maana viidennen tilan viimevuotisen kuudennen asemasta ja mikä parasta, Touring Finlandia Moottorikerho sijoittui toiselle tilalle hollantilaisien jälkeen. Näissä FIM:n alaisissa ralleissa-han pisteet lasketaan kertomalla ajattu matka osanottajien lukumäärällä. Matka on kerhon kotipaikalta suoraan rallipaikalle, tässä tapauksessa Helsingistä Alessandriaan. Tänä vuonna tuli siis taas kolme hienoa pyttyä Suomelle. Ruotsi pärjasi turhan hienosti viime vuonna, tällä kertaa suomalaiset näyttivät! Toivottavasti ensi vuonna paikalle tulee huomattavasti enemmän hämmäläisiä, niin että tulee vielä paremmat pokaalit kotiin. Madonnina on muuten aivan omaa luokkaansa rallien joukossa ja todella käyvä arvoinen

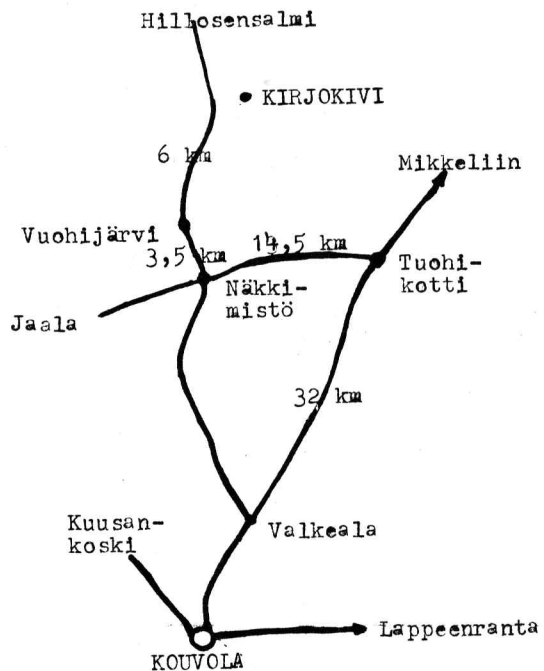
Pokasleista puheenollen, ovatkohan kaikki viimevuotiset joukkuekohtaiset pinaalit löytäneet tiensä Kouvolan kerhohuoneistoon, niinkuin on sovittu?

Stella Alpinassa oli meikäläiselläkin tilaisuus käydä ja sekin on hiukan omituinen kokoontuminen. Osanottomaksua ei ole, eikä myöskään palkintoja. Palkintojen puutteen korvasi moninkertaisesti ympäröivän luonnon sanoinkuvaamaton kauneus, jota tosin himmensivät pienet sadepilvet aika ajoin. Jo rallin leiripaikka oli 1312 m korkeudella ja rallin kohokohta oli ajo 3009 m korkealle "kukkulalle" ikuisen lumen keskelle juomaan ilmaiset kaljat ja ostamaan rallimerkit. Ensi vuonna ehkä tavataan siellä.

Ajelkaahan varovasti ja nopeusrajoitusten mukaisesti.

Kovasti yritetään vaikkei se helppo ole, sillä kuulemani mukaan moni on jo saanut tilillepanokortin. (Toim. huomautus)

AJO-OHJE KIRJOKIVELLE



Retkimotoristien eräs vihreä keidas Suomenniemellä on Risto Eskolan kesälaidun tulevan Helsingin vesikaivon rannalla. Sinne kokoontui joukkoa sen verran kuin kohtuudella sopii. Allamainitulle tapaus oli kesän ainoa ralli, jopa ainoa "kesäloma". Siitä huolimatta jouduin kokoontumisen raportintekijäksi, kun Aimo niin vetoavasti pyysi, ettei kieltäytyä voinut. Ja olinkin tällä kertaa "motoristia" niin paljon minäkin, etten saapunut "umpimopossa" kuten edellisinä vuosina, vaan Bemun uljaassa kyydissä. Se olikin elämäni pisin matka takanaistujana ja avasi odottamattomia aistimuksia. Kerrankin oli kyydissä lämmin, kun sää oli lämmin ja kunnon kampeet kypärää myöten. Viima soitti hienosti valssikastrillia korvissa ja nenä aisti vaihtelevien pelto- ja metsäreittien tuoksuja. Tosin se aisti myös TVH:n vesakkohormoonienkin kalmanhajun kuolevista vesakoista. Tunsin siinä vähän olevansa lainrikkokajakin kun kuski pyyhki aika mukavasti ylinopeuksia, vaikka onkin armeijan miehiä ja pitäisi kurissa pysyä.

Olivathan siellä vastassa isännät, vankat Eskolan veljekset ja vähän solakammat Rämöläiset. Hymy oli Aimonkin kasvoilla viime aikojen kovista koettelemuksista huolimatta. Tuttuja oli koolla ja lisää valui jatkuvasti. Oli uusiakin mukana - ainakin minulle uusia mutta niissä puitteissahan sitä helposti tutuksi tulee, kun alue on pieni ja aikaa mukavasti. Olihan se vähän erilaista tunnelmaa, kun kolmena muuna kesän viikonloppuna on joutunut esittämään hännystyksissä ja kovakaulaisissa entisen Oriveden rovasti Utteeruksen roolia, - se äijä muuten oli kovin viinaan ja naisiin menevä.

Kesän ensimmäinen totaalinen liikennerajoitusten viikonloppu ilmeisesti oli niin koetellut tulijoiden hermoja, että aito asikkalalainen ohraneste kennettiin esiin jo ennen ruokailua. Ruokailu perinteen mukaan oli ylenpalttinen: ruuan määrään, laatuun ja lajeihin ei olisi voinut enää mitään lisätä. Kyllä me pojat syötiin ja näytti ne naisetkin unohtavan kalorilaskelmat. Ruokailun jälkeen jatkui tikkakisa ja korona, mm. Jan Anders ja Kumpu pistivät töisensä kovalle. Kolme hollantilaista väkiintunutta Suomekävijää antoi hienovaraista kansainvälistä leimaa meetingille. Tosin pojat olivat varsin varovaisia. Heillä oli muistissa Imatran viikonlopun suomalaispirskeet ja saatiakin he epäilivät suomalai-

seksi riivaajanjuomaksi. Varsinkin kun meetingin osanottajista muutamaj alkoivat pyyhkiä sahtikurveja riehakkaan rennosti. Varsinkin nuoremista kaikilla ei ollut selvillä kurvan metkut. Ei-pä ihme jos eräs Lahden nuorukainen sivusta seuraili kirkkain ja ilkkurisin silmin miten poikain käy. Hän itse kun sattui siinä kussvassa lippaamaan edellisenä vuotena.

Tuli suuren puutarhajuhlan tuntua, kun ilta hämärtyä ja ter-
vapadat sytytettiin. Musiikkia saatiin ensin Pepen monitoimiko-
neesta ja sitten alkoi nauhoitetut karkelot. Sitä ennen Simo ja-
koi tikkapotin tuonne Kouvolan puoleen. Tapsa Tampereelta mainit-
tiin kisan jumbona, oli kai Ahveniston kovassa keskiviikkokisassa
maannut kätensä kunnon. Simo on porukassa hyvä olemassa kun tarvi-
taan äänenvahvistajaa: se on hänellä valmiina kurkussaan ja sointi
on railakas ja riemastuttavat vivahteet elävöittävät kuulutusta.
Minkä kyvyn teatteri on hänessä menettänytkään, mutta sehän on
koitunut rallipaikkojen iloksi. Olisipa hän espanjalaisatassaan
vielä esittänyt tulisen flamengon - no ehkä ensi vuonna saamme
nähdä senkin. Seppo oli tanssikentän ahkerin gentlemanni, muut
mörököllit pääasiassa juttusivat, täyttivät mukeja ja unohtivat
että naisväkeä oli varsin runsaasti kisassa mukana. Ja Tapsa tans-
si yksin kuin hurmiossa, väsymättä. Käy se letkajenkka yksinkin
nasakasti.



Tulipa siinä illan mittaan jututettua monta kaveria. On asiapi-
toista joukkoa, että ihmetyttää. Eipä tarvi kenenkään työntää il-
moille tuhmia tai puolituhmia juttuja (vai joko ne kaikki on liian
moneen kertaan kerrottuja ?). Seksipuoli ei ainakaan tunnu mikään
teema olevan tämän joukon kokoontuessa, vaikka kai se iso yleisö
ulkopuolella niin luulee. Nyt kyllä oli liikennerajoitukset niin
"hermo" aihe, että se aina pulkahti esille. Niistä kun kärsii me-
nevän miehen mielenterveys ja hyvien koneiden kunto. Vai liekö
sitten jutussa takanakin, että Rosvo-Roope tällä tapaa hiljaa hir-
tetään? Rosvo-Roopen osaa kun monen mielestä motoristi esittää.
Mutta kertoilempa näistä ja muista motoristien elintärkeistä ju-
tuista kuulemani perusteella enemmän jossain talvinumerossa.

Seinälle oli merkitty että kukkuminen on lopetettava klo 2.
Isännät olivat tilanneet sadekuuron tekemään tämän puolestaan ja
sitä komentoa uskottiin. Allamainittu kuunteli kesän ensimmäisenä
telttailuyönään ensin sateen ropinaa ja sitten naapuriteltasta kuu-
lunaa jyrisevää kuorsausta. Eräs Lasse siellä murisi pesänsä puo-
lesta kuin esi-isät aikoinaan kiviluolassaan.

Virkeillä emännillä oli kahvi valmiina kun aamuvirkut kömpivät
esille. Joidenkin naamalla näkyi ilmettä kuin he pohtisivat. oliko
eellinen uljas ilta riittävä korvaus näin ankeasta aamuolosta. Aamu-
tunnelmia piristi kahvi ja maskotiksi lyöttäytynyt pikkukisi, hyl-
jätty kesäpentu. Oli ilo katsoa kuinka antaumuksella mm. Kossila
sitä vaali. Olisipa nähneet kisin vaalimisen ne, jotka luulevat
että motoristit ne vasta kovasydämissä ovatkin.

Oltiin jälleen vuorokausi veljet ja sisaret keskenään. Unohta-
en työasiat, säädöt ja puoluelinjat. Ihmismielen ja sydämen demok-
ratiaa, jossa tunnetaan toinen toisena voimassa ja heikkoudessa.
Kiiteltiin ja palattiin kotiin tyytyväisinä. Oli muuten toinen Bemu
ja lainkuuliaisempi kuski.

EERO MIKKOLA

Olin jo tammikuussa jutellut Bergrothin Hannun kanssa Bamse-treffienistä ja olimme päättäneet lähteä sinne. Tuo suuri lähdön päivä koitti huhtikuun 12:sta, joka oli sattumalta torstai. Pakerretuani päivän töissä, lähdin hämartyvässä illassa ajelomaan kohti Naantalia, paikka paikoin melkoisessakin rätäsateessa. Olin aiemmin päivällä soittanut Hannulle ja varmistanut että me molemmat olemme menossa. Olin tuolla 170 km matkalla paikoin pienissä hankaluuksissa kun tiellä oli Vammalan kohdalla tuollaiset 15 cm sohjoa ja viimeiset 15 km Turun moottoritieltä lahtien peilijäissä. Niin oli pyöräkin kun sitä satamassa katselin. Olin vähän aikaa silmät pyöreinä kun Hannu saapui Peltolan Esan ja Oikelmuksen Tuulan kanssa melkein puhtain pyörin. Kun olimme onnellisesti selvinneet laivaan ja ravinneet ruumista ja hiukan sieluakin kävimme levolle lastenhuoneeseen rätäsateen alettua jälleen ulkona.

Aamulla Hannun herätyskellon toimittua saimme todeta saaneemme ensiluokkaisen ajosään. Aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta ja ajo oli kuin mannaa edellisen illan jälkeen. Niimpä ajelimme Kappes-käristä Tukholmaa kohti, jonka Hannu ja Esa tyttöineen ohittivat, minun kun oli määrä käydä hakemassa Rindarilta osia Myllymäen Tap-san kisa Bemariin. Jouduin odottelemaan parisen tuntia ennenkuin em. liike aukesi, mutta kulutin sen ajan katselemalla kaupunkia, jossa ei kyllä paljon ollut näkemistä. Osat saatuani häivyin vähin äänin kohti etelää ja yritin tavoittaa edellä painavia mutta vaikka Hannun ajotavan tuntien tiesin sen turhaksi. Matka sujui ruotsalaisittain katsottuna joutuisasti - ne katonopeudet - tiedättehän. Lindköpingissä pysähdyin ruokkimaan pyörää ja siinä sivussa vähän itseänikin. Siitä matka jatkui Ödeshögiin jossa menin tyhjänä kääntymään uudelle moottoritielelle. Olisi kannattanut ajaa vanhaa tietä, sillä maisemat ovat todella näkemisen arvoiset katseltuna Grönnan piparminttu kaupungista ja sen lähistöltä. No tehty mikä tehty, painelin siis kohti Högvernaa jonka liepeillä autoin erästä ruotsalaispoikaa renkaan paikkauksessa. Pojalla oli mennyt kumi 350 Hondasta moottoritielellä, eikä hänellä ollut minkäänlaisia työkaluja mukana! No finilecillä siitä selvitettiin näppärästi. Matkan jatkuessa huomasin kuinka taas oli tullut laiminlyötyä kuntoharjoittelu koko pitkän talven aikana.

.... jatkuu sivulla 15

Sunnuntaina, 20 päivänä toukokuuta 1973, saimme kuulla järkyttävän uutisen: Jarno SAARINEN ja Renzo PASOLINI olivat saaneet surmansa TT-ratojen historian ehkä dramaattisimmassa moottoripyörä-räönnettomuudessa Menzano motodromilla. Saarisen edellä ajanut Pasolini kaatuu ja hänen pyöränsä pauskautuu rataa reunustavaan metalliaitaan, josta se kimpoaa Saarisen päälle. Saarinen pauskautuu iskun voimasta radalle ja samalla hänen kypäränsä irtaana päästään. Hän yrittää nousta, mutta takaa tulevat eivät ehdi väistää vaan ajavat hänen päälleen nopeuden ollessa n. 200 km/t.

Jarno SAARINEN syntyi 11 päivänä joulukuuta 1945 Turussa ja ammatiltaan hän oli autoinsinööri.

Kilpailu-uransa hän aloitti vuonna 1963 jääräta-ajoilla, josta siirtyi sitten TT:n jolloin hänen voittoisa uransa alkoi. Kaikkiaan hän voitti seitsemän Suomen mestaruutta. SAARISEN ensimmäinen MM-osa kilpailujen voitto tuli 1971 Brnossa Tsekkoslovakiassa ja myöhemmin samana vuonna hän voitti vielä kaksi kilpailua. MM-pisteissä hän oli 250-kuutioisissa kolmas ja 350-kuutioisissa toinen.

Suurin voitto oli maailmanmestaruus 250-kuutioisten luokassa 1972, jolloin tuli toinen sija Giagomo AGOSTININ jälkeen 350-kuutioisten luokassa.

Kaikkiaan SAARINEN voitti 15 Grand Prix kilpailua sekä Daytonan ja Imolan 200 mailin kilpailut, näiden jälkeen hänet voitiin laskea kaikkien aikojen parhaisiin kuuluvaksi.

Jarno peistui luotamme juuri kun TT-moottoripyöräily oli kuuman ja värikkäimmän kesän kynnyksellä ja se mitä Suomen ja koko maailman moottoripyöräurheilu SAARISESSA menetti on hyvin vaikeaa sanoin kuvailla.

Euro



IN MEMORIAM JARNO SAARINEN

Sunday 20th May 1973 a terrible accident finished the life of Jarno SAARINEN. He drive with a speed of 200 km/h to the fallen Renzo PASOLINI. Jarno died nearly directly. He was twenty seven years old. A new star of the motorsport is died.

His start to succes was 1972. His wife Soeli lost his and our sympathetic Finnish motorcoureur.

Jarno Saarinen was born at the 11th December 1945 in Turku. His profession was autotechnician. His hobby was motorrscing. He meaned to stop the races after the saison 1974. He was to much hindered by his family-life through the participation of to international races, and after saeson 1974 he would be stop. Since 1963 he was favorite by ice-speedway. After he was began to road-races and than his glorious career was beginning. He won totally seven national Finnish championships in his country Finland. His name was winning the international notoriety by his Grand Pix debut 1968 in Austria. He won the fourth place. 250cc classe.

His first victory (Grand Prix) was Brno in Czechoslovakia and later yet two. (1971. Study hindered his races in 1970) He won the second place by 350 cc Klasse and the third place by 250cc.

The great succes was his worldchampionship 250cc classe in 1972 and in that year the second place after Giacomo Agostini. This year he would defeat Agostini by the first Grand Prix Nürburgring (Germany) 350 cc classe.

Saarinen was leader of the 250 cc and 500 cc classe after three Grand Prix before Monza. He won the 200 miles of Daytona with his watercooled 350 cc Yamaha.

to repair
Past year he was keep himself his machine. This year this job was finish for him he had to prepare the win of races. We saw rising his star, but... We lost now a geat coureur.

We, Dutch motorsportfriends, have a nice remember to your and our sympathetic Jarno SAARINEN

Ad Overgaag

Hartioista alkoi pikku hiljaa puutumus joka levisi hiljalleen nis-
kaan, mutta pieni tauko ja voimistelu poistivat sen tehokkaasti.
Voimistelu alkoi kaatuneen pyörän nostolla. Ajoin sellaiselle met-
sätien liittymälle ja vedin pyörän keskiseisontatuelle ja kuinkas
allaakaan tien pohja oli vähän pehmeää, onneksi pyörään ei tullut
mitään joten vahingot jäivät pelkästään sieluhllisiksi, sillä luu-
lin hetken että pyörä luiskahtaa ojaan "katolleen". No tekeväille ta-
pehtuu, sanotaan. Boråsista käännyin Varbergiin menevälle tielle
ja ennen pitkää olinkin jo tuossa pikkukaupungissa, joka kummasti
muistuttaa joitakin suomalaisia pieniä satamakaupunkeja. Kävin ky-
selemässä laivatolmista, että oliko näkynyt muita suomalaisia
moottoripyöräilijöitä, olihan pojat+Tuula käyneet satamassa, mutta
lähteneet kaupungille, josta minä en etsiskelystäni huolimatta hei-
tä löytänyt. Aikani haeskeltuani palasin satamaan ja puolisen tun-
tia odoteltuani saapuivat kumppanukset ja liittyivät jäleen seuraa-
ni jonon kärkeen, josta meidät tyllysti hädettiin heti lastauksen
aluttua. Aloimme jo onastella rannalle jäämistä kun meidät ohjat-
tiin lauttaan sillikuorman viereen. Oli siinä naurussa pitelomistä.
Laivalla tuli nautittua tanskalainen kinkkuvoileipä ja pullo olut-
ta, kun laivalla ei saanut maitoa. Nämä nautittuamme vetäydyimme
lyhyelle painajaiselle matkatavarahyllylle kanssa matkustajien kau-
huksi, ainakin ilmeistä päätellen.

Hannun herätettyä meidät, piti vain sellaisen metelin, että
luulin laivan uppoavan, lähdimme pimeydessä vaeltamaan Grenästa
kohti Århusia, jonne oli matkaa 53 km varraten yksitälkkoista tietä.
Århusissa teimme oikein kauniin kukkasan, kun meidän piti kääntyä
kohti Skanderborgia käännyimmekin kohti Randersia, tiennumero kun
oli sama. Ajelimme parisenkymmentä kilometriä vika suuntaan, ennen-
kuin huomasimme, että nyt on jotakin vialla. No pyörät ympäri ja
nokka kohti oikeaa suuntaa. Skanderborgista oli suhteellisen helppo
löytää Ryihyn, mutta sitten alkoi varsinainen piirileikki. Paikka
on tuskin suurempi kuin pari tavallista kaupunkikorttella, mutta
sen liepeillä on kokonaista neljä (4) leirintäaluetta. Kävimme kol-
mella niistä ennenkuin huomasimme lapun roikkuvan eräessä kilvessä.
Lapussa luki Barse-treffen, ja olen vieläkin valmis panemaan pääni
pantiksi siitä, että se ilmestyi siihen sillävälän kun kävimme
seikkaillemassa Himmelhegetin liepeillä. No, löysimme tämän jälkeen
helposti perille, jossa meidät otettiin hyvin ystävällisesti vas-
taan. Heti kun saavuimme leiripaikalle, tuli eräs hollantilainen

motoristi juttelemaan, luullen meitä norjalaisiksi. No asiathan selviävät puhumalla ja heidän päästä kun pääsimme yhteisymmärrykseen alkuperästä, hän kehui menevänsä nukkumaan. Tässä vaiheessa katsoin tarpeelliseksi vilkaista kelloon ja todeta ettei se uni pahaakaan voisi tehdä kun olimme olleet pystyssä n. 20 tuntia luukuunottamatta niitä tunnin torkkuja lautalla. Saatuamme taltat pystyyn ja Tuulan keittämät kahvit mahaamme ryhdyimme uneksimaan. Minulla oli onneksi lainassa uusi Frihansan nahkapuku jossa oli lämmin topattu vuori, joskin siinä oli omat heikkoutensakin, oli sen verran kylmä että tuskin olisin omalla puvullani pärjännyt sinä yönä pakkasta kun oli pari kolme astetta ja sen kyllä huomasi aamulla tiipasta nenän päässä. Aamulla, suoritettuanne pien en yleissilmäyksen rallipaikkaan nautimme aamiaisen. Hannun hernesopat ja ruisleipää. Lähdimme katselemaan Rystä ja suoritimme pikku ostoksia ts. Hannu osti tanskalaisiin kansallispukuihin puetun nukkeparin, jonka jälkeen suunnistimme kohti Skanderborgia, jossa pyörimme tunnin verran ennen lounaan nauttimista. Lounas koostui yhdestä valtavan suuresta tanskalaisesta wieneristä, jotka olivat poskettoman herkullisia.

Tällä välin Tuula ja Esa haeskelivat Hannua ja minua Rystä. Palaillessamme kohti Birkeheden camping aluetta poikkesimme lisäämään öljyä pyöräni, mutta meillä oli vaikeuksia, ensimmäisen kerran, yhteisen kielen löytämisen kanssa, kunnes Hannu keksi piirtää tarvitsemani öljyn tyyppin ja määrän pyöräni pölyiseen tankkiin ja sen jälkeen asiat rupesivat jälleen luistamaan. Huomasin tällä matkalla että puheet tanskalaisten avuliaisuudesta ja ystävällisyydestä eivät ole tuulesta temmattuja. Tällä välin oli leirialueelle kasautunut pyöriä vaikka kuinka paljon n. 800 kpl, joukossa eräs Norjassa asuva suomalainen, etunimi oli Markku sukunimeä en sitten muistakaan. Hän oli liikkeellä vesi-Suzukilla jonka hän kertoi olevan hyvin yleinen suuri pyörä Norjassa. Norjalaisten joukossa oli tunnettu korkealla, ainakin aluksi. Eräskin heistä heitteli heti kätelyssä puolet Larsen konjakki pullosta naamaansa ja eipä aikaakaan kun hänet heitettiin kahden kaverin olkapäille, oli sen verran riski kaveri ettei kukaan yksin jaksanut, ja kannettiin nukkumaan. Paikalliset (lue: Vejlen) helvetin enkelit pitivät omia pikku pirskeitään vähän matkan päässä meistä, kylvään litra kaupalla kaljaa itseensä, toistensa päälle ja ympäristöön. Ja juhlat senkuin yltyivät mitä myöhäisemmäksi ajankohta tuli. Minun kohdallani tämän rallin kohokohta tuli silloin kun palkintojenjakotilaisuudessa, jos-

sa en. enkelit olivat ensin järjestäneet penkit ja pöydät mukavampiin asentoihin ts. kaataneet ne. Minulle ojennettiin pisimmän matkan palkinto, se tosiaan lämmitti mieltä siinä määrin ettei seuraavana yönä tullut tippaakaan kylmä, mikä saattoi osin johtua siitäkin että yöllä satoi hiljalleen vettä.

Aamulla klo 3.45 Hannu suoritti herätyksen huutaen että: "teltta palaa". Olin vähällä ruveta suorittamaan makuupussihyppelyä ennenkuin heräsin sen verran, että todellisuus pääsi taas paikalleen. Pienten starttivaikkeuksien jälkeen pääsimme lähtemään matkaan kohti Fredrikshavenia. Suurimman osan matkaa vallitsi melkoinen sumu. Hannu keksi kivan oikotien Skanderborgista Randersiin, jonka varrella näimme jopa erään onnettomuuden. Pari autoa oli saanut päähänsä töniä toisiaan ja kun kaikki näytti muuten olevan kunnossa tyydyimme ajelemaan ohi. Ålborgissa yllätyin melkoisesti kun seurasin moottoritieellä Hannua takavaloa ja yltäkkiä se hävisi, hetken verran olin hämmästynyt, mutta samassa selvisi mistä moinen ilmiö johtui. Pöräyttelimme Lim Fjordenin ali tunnelissa. En voinut muuta kuin nauraa ääneen säikähdykselleni, mutta en totta viekään osannut odottaa mitään tällaista kesken moottoritietä.

Olimme Fredrikshavenissa hyvissä ajoin ennen lauttamatkan alkua. Yritimme vaihtaa loppuja Tanskan kroneja ruotsalaisiin, mutta sataman lippumyymälästä olivat sellaiset loppuneet, joten vaihdoin ne lautalla. Selvisimme Göteborgiin onnellisesti, mutta siellä eräs mersukuski katsoi aiheelliseksi pyyhkiä oikean kylkensä pölyt Hannun puvun punttiin. Sieltä ajelimme rauhallista tahtia noudattaen, kellohan oli vasta 11 ja Viking I lähtisi vasta klo 22. Ajelimme Skaraan jossa tankkasimme, Hannun pyörän tankkiin mahtui vähiten ja sen kyllä kuuli. Skarasta jatkoimme Mariestadin pielessä olevaan Esson Tavarnaan, jossa lounastimme ja jonka ulkopuolella muiden kauhisteltavana lojuimme nurmikolla tyytyväisen näköisinä. Aikamme vetkutelttuamme lähdimme jatkamaan kohti Örebrota, jota ennen jouduimme melkein sateeseen. Pysähdyimme ja tulimme siihen tulokseen että sadevaatteiden sijasta voisimme suojautua johonkin kuppi- laan sateenraivoa vastaan. Vesisade oli tosin melko pientä ja onnistuimme koukkimaan useamman kuin yhden pilven ja tarkoitetun muutaman kilometrin sijasta ajelimme Arborgan lähellä olevalle suurelle Esson asemalle. Tunnin verran vetkutelttuamme suunnistimme kohti Västeråsia jonka jälkeen meidän oli pysähdyttävä vetämään sadevehkeitä päälle. No matka jatkui Enköpingin kautta Uppsalaan, jossa aikamme selkkailtuamme Hannu kaiveli jostain muistinsa syövereistä

oikean tien ja taas pääsi matka jatkumaan. Ajelimme Nortälljeen, jossa Hannu jo odotti kun oli häipynyt näköpiiristä kohta käännetyämme E 4:ltä. Saman tempun hän suoritti välittömästi Nortälljen jälkeen uudelleen, enkä minä suhteellisen sileine takarenkaineni eikä Esa Tuulansa kanssa pystyneet (?) seuraamaan. Eipä silti en minä moiseen menoon olisi lähtenyt missään tapauksessa. Sitten olikin vuorossa Kappelskärin suuri laivashow. Hannu oli onnistunut varsaamaan paikan jonon kärjestä, mutta alkoi siinä tukka harmaantua kun lautta täyttyi, mutta ei merkkiäkään siitä mekin pääsisimme siihen. Pääsimmehan me lopultakin siihen, mutta Hannu ei ollut ainoa jonka pinna meinasi palaa, minä rauhoituin jo kun pääsimme lauttaan. Bergroth vasta kun saimme ruokaa KOLMEN tunnin odotuksen jälkeen! Nukkumaan meno olisi jo juttu sinänsä. Menimme lastenhuoneeseen, mutta ei siinä olisi ehtinyt sanoa Nebudhadneser ennenkuin Stuertti hääsi meidät sieltä. Sitten majoituimme tavarasäilöön, jossa ehdimme sentään jo selällemme ennenkuin taas mentiin. Aikamme pyörityämme valitsimme vuoteeksemme paikallisen kuppilan lattian, jossa saimme ihme kyllä nukkua rauhassa.

Aamulla nautittuamme herättävät kahvikupilliset suunnistimme kukin kohti kotipaikkaansa, minä suoraan töihin, josta myöhästyin n. 5 min. Selitykseksi sanoin että torstaina töistä lähtiessä käännin väärään suuntaan ja eksyin. Ei muuten mennyt läpi. Ei siinä auttanut muuta kuin tunnustaa että taas oli oltu moottoripyöräilemässä ja että oli ollut niin mukavaa että töiden teko tuntui suoranaishan syntiltä. No rallithan ei tähän loppu - onneksi.

Nähdään EKE

Tiesittekö, että Seppo Kankola on kihloissa Eija nimisen tytön kanssa. Onnellinen tapahtuma oli 21.7.1973 .

MOTORISTI ONNITTELEE !

Uusia moottoripyöriä

Kuinkahan moni on kuullut tai nähnyt sen merkkisiä autoja kuin De Tomaso. Näitä autoja, ei mitään tavallisia kansanautoja vaan kuumaverisiä GT-autoja, on Kreivi Alejandro de Tomaso rakennellut jo useamman vuoden ajan.

Sitten Kreivi de Tomaso halusi moottoripyörätehtaan ja niin hän osti Benellin ja lisäsi hiukan tuotantovauhtia ja tuloksia alkoi tietenkin syntyä. Alettiin kehittää 250 ja 350-kuutioisia eli keskikokoisia malleja. Mutta ne eivät tule markkinoille Benelli merkkisinä vaan — Moto-Guzzina .

Kreivi uskoi moottoripyörämarkkinoiden yhä kasvavan ja päätti ostaa toisen moottoripyörätehtaan nimittäin Moto-Guzzin ja näin ollen Benellistä tuli sisaryhtiö.

Pyörien ulkonäön ovat muotoilleet Ghian ja Vingalen koritehtaitten suunnittelijat. Arvatkaa kuka omistaa nämä kaksi koritehdasta ?



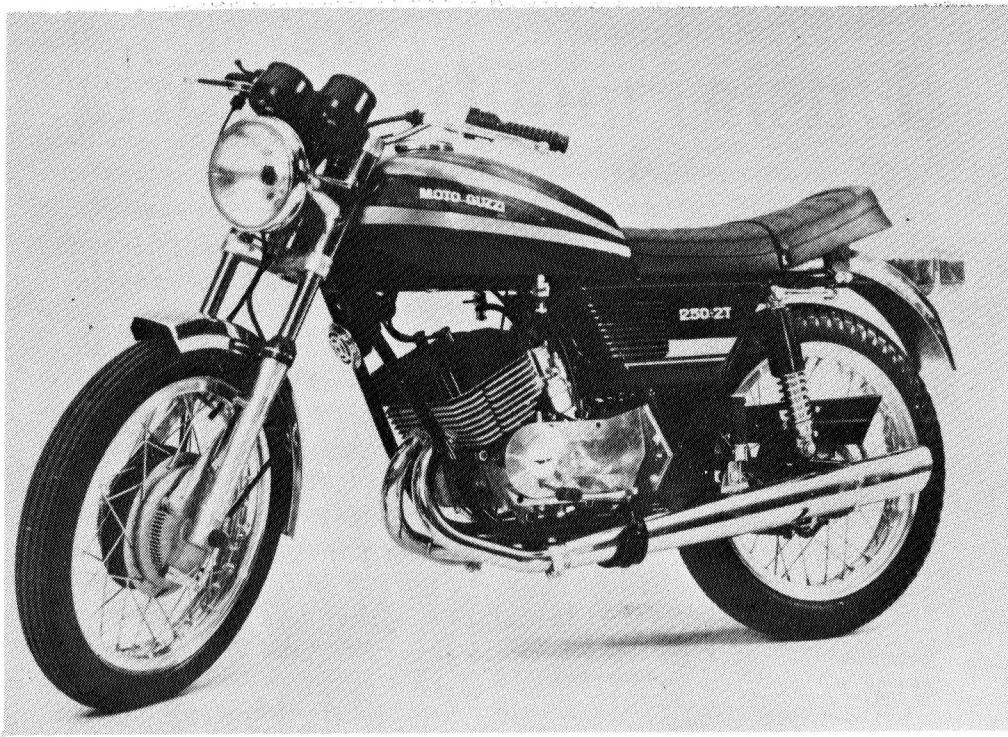
250 GT ja 350 GTS

250 GT:n moottori on 2-tahtinen ja sylintereitä on kaksi rinnakkain eteenpäin kallistettuina.

Sylinterien täyttö ja huuhtelu tapahtuu mäntäohjauksella, aukkoja on kaikkiaan 6 joista 4 on poistoaukkoja. Sylinterien läpimitta on 56 mm ja iskunpituus 47 mm ja tilavuus tarkalleen 231,4 cc. Suurin teho on 30 hv/7400 ja vääntömomentti 3,4 kpm/6400. Kaksi Dell'Orto VHB 25 kaasutinta huolehtii bensiinin, johon sekoitetaan 5 % öljyä, syötöstä sylintereihin. Polttoainesäiliön tilavuus on 13,5 litraa.

Kytkin on monilevyinen ja öljykylvyssä ja vaihteisto on tietenkin 5-nopeuksinen. Ensiöveto tapahtuu kierukkaahammaspyörin ja toisiöveto ketjulla.

Sähkölaitteet ovat 6 voltitiset (?), sytytys tapahtuu vaihtipyörämagneetolla ja ulkopuolisin sytytyspuolin. Käynnistetään pol-



kaisemalla. Paino kuivana 129 kg. Huippunopeus yli 150 km/t ja polttoaineenkulutus 7 l/100 km (CUNA normien mukaan).

350 GTS:n moottori on joitakin muotoilueroavaisuuksia lukuunottamatta lähes samanlainen kuin Hondan vastaavankokoisen pyörän moottori, mutta Moto-Guzzissa on neljä hevosvoimaa enemmän eli 38 ja kierroslukukin 9500 on sama kuin Hondassa. Vääntömomentti on hiukan pienempi kuin 250 GT:ssä eli 3,0 kpa/ 8500.

Sylinterien mitat ovat: halkaisija 50 mm ja iskunpituus ainoastaan 44 mm ja tilavuus 345,5 cc. Puristussuhde on 10, joka edellyttää korkeasoktaanisen polttoaineen käyttämistä ja sen syötöstä huolehtii neljä Dell'Orto VHB 20 kaasuttajaa jotka toimivat yhtäaikaisella ohjauksella. Polttoainesäiliön tilavuus on 17,5 l.

Moottorissa on painevoitelu kotelopumpulla ja järjestelmään kuuluu myös öljynpaineen merkkivalo ja helposti vaihdettava panostyyppinen öljynsuodatin. Öljytilavuus 3 litraa.

Kytkin ja vaihteisto kuten 250 GT:ssä. Ensiöveto ketjulla ja hammaspyörin ja toisioveto ketjulla.

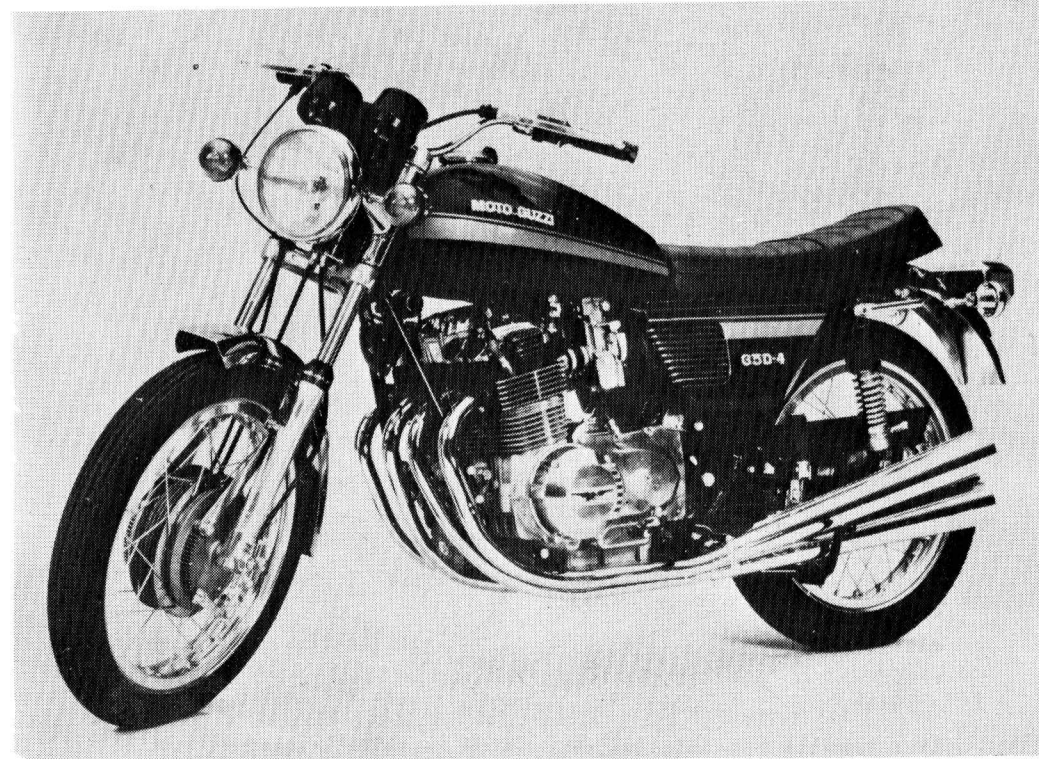
12-volttis-~~en~~ sähköjärjestelmään kuuluu: Bosch-vaihtevirta-generaattori ja 12 Ah akku. Käynnistys Bosch-käynnistysmoottoril-

la tai polkaisemalla. Automaattinen sytytysennakon säätö sekä kaksi sytytyspuolaa.

Molemmissa malleissa ovat jarrut ja renkaat samanlaiset. Edessä on 4 avainnokalla varustettu 180 millinen rumpujarru ja takana on 160 millinen kahdella avainnokalla. Renkaat edessä 3,00x18 ja takana 3,25x 18.

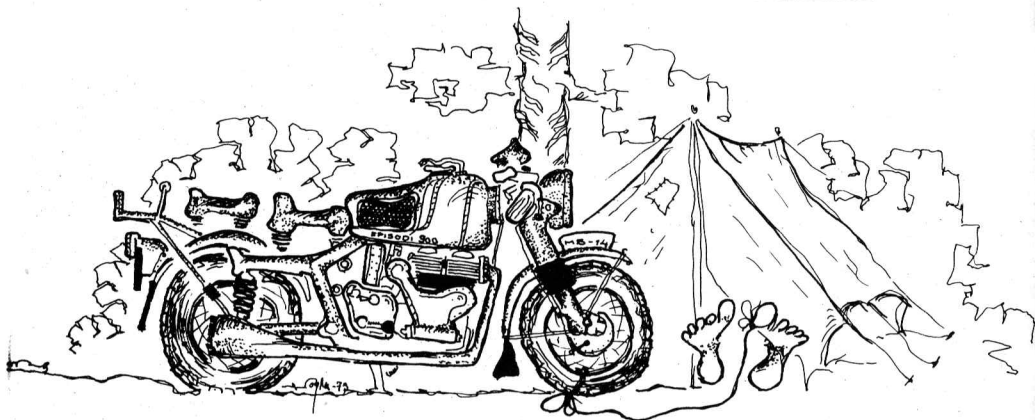
Paine kuivana 168 kg. Huippunopeus yli 160 km/t ja kulutus 6,8 l/100 km (CUNA normien mukaan)

Ensimmäiset pyötät saapuvat maahamme tämän hetken tiedon mukaan vuoden vaihteessa ja sitten on vielä edessä tyyppikatsastus.



Juuri tulleen tiedon mukaan Moto-Guzzilta tulee kaksi uutta mallia lisää nimittäin 500 ja 1000 - kuutiainen, viimeainitussa on elektronisesti ohjattu polttoaineensuihkutus. Molempien moottori on tyyppiltään 90 asteen V-2 .

HONDAN 1000-kuutioisesta kuuluu varsin kumia huhuja. Moottori kun kuulemma on nelisyylinterinen bokseri á ala VW. Vete takapyörään pitäisi tapaktua kardaanilla. Jäädäämpä odottelemaan, ihailaan tai kauhistallaan sitten kun ensimmäiset kuvat tulevat .



Toukokuun MOTORISTISSÄ olleesta FIM-ralli jutusta jäi kuvista teksti pois jostain käsittämättömästä syystä, joten korjataampa vahinke nyt.

Sivulla 13 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.

Sivulla 14 oleva kuva: Make, Hiko ja Sixteen, joka tennetaan myös nimellä Ess-Bee, Allt on MC:n ja MC Nytt lehtien FIM-ralli joukkueesta tutkimassa rallin tuloksia. Paikka on Sveti Naumin uimarannan puiden siimeksessä.

Sivulla 15 oleva kuva: Kamat kasaan ja kohti uusia maisemia. Tämä on rallin leirintäalueelta, jossa me asuimme. Tietysti voi asua myös hotelleissa joita oli varattu rallaajille.

MOTO-GROSS ajoa ennen vanhaan.



Kuvan lähetti:
O. Autio