

RAKENNUS- TARVIKKEITA:

- ★ SEITSEMÄÄ SORTTIA OHJAUSTANKOJA.
- ★ AINAKIN SAMANVERRAN SATULOITA.
- ★ TANKKEJA ALUMIINISTA LASIKUITUUN, MUODOILTAAN PISARASTA TATTIIN.
- ★ KAAATUMARAUTOJA JA TAVARATELINEITÄ.
- ★ ETUTELAREITA JA VANTEITA.
- ★ MUUTAMA RISA MOOTTORIPYÖRÄ PIMEIDEN TALVI-ILTOJEN RATOKSI.

MPS
BENSOW SHOP
Eteläesplanadi 22 (Valopiha) Puh. 649621

Porvoo 1974 - Oy Uusimaa



Motoristi

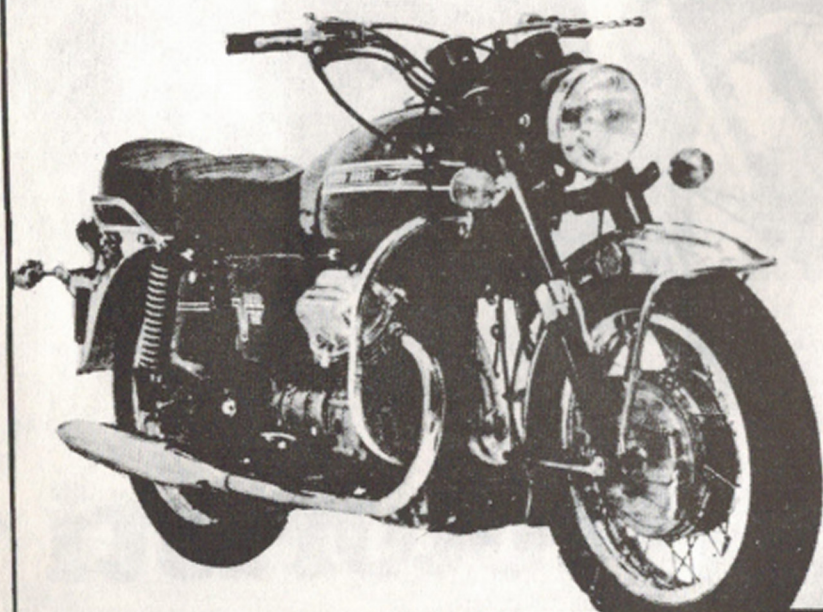
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1 TAMMIKUU 1974



**MOTO
GUZZI**

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

Maahantuaja **AUTONOVO** oy



MOTORISTI № 1 Tammi-kuu 1974 5 vk.

MOTORISTI ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, 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 8.10-73-9.9-74

<u>Puheenjohtaja</u>	<u>Kassanhoitaja</u>	<u>Sinteerit</u>
Orko Tällinen 7 pp 46900 Inkeroinen	Jan-Anders Söderholm Matkamiehentie 10 A 5 00320 HKI 32	Mauno Tonttila Rauhank. 6 B 25 15110 LAHTI 11

<u>Kerhoisäntä</u>	<u>Toimittaja</u>	<u>Varajäsenet</u>
Seppo Rämö Hangasmäki 1 15100 Lahti	Aimo Turunen Gammelbacka 06100 Porvoo 10	Eero Parikka Hakapellonkatu 4 C 34 20540 Turku 54

Kerhon postisiirtotilin
numero on 426781-0

Seppo Kankola
Ida Aalbergint 5 C 50
00400 Helsinki 40

Moottoripyöräilijät!

Joululahjana hallitukselta saimme erittäin raskaan veronkorotuksen, joka kohdistuu kuutiolavuudeltaan suuriin moottoripyöriin raskaimmin tyrehdyttäen niiden tuonnin varmasti miltei täydellisesti. Hallitus toteutti helppoa politiikkaa, kun kurkku on kipeä, pannaan kaula poikki. Moottoripyöräilijät sensijaan odottivat ikärajan nostamista sekä ajokorttiuudistusta tai ohjattu ajo-opetusta pakolliseksi ajokortin suorittajille.

Nykyisin vallitsevien kattonopeuksien aikana moottoripyörällä matkatessa suuri pyörä vie voiton pienimmästään turvallisuudessa, kun liikutaan samoilla nopeuksilla. Onhan suuri pyörä tukeva ja ennenkaikkea sen jarrutusteho on vertaansa vailla sekä myös kiihtyvyys.

Suoritettujen tutkimusten mukaan tuhoisiin m-pyöräönnettomuuksiin on useimmiten ollut syynä vähäinen ajokokemus, alle tuhat kilometriä nuorilla vasta-alkajilla. Toisen riskiryhmän muodostavat autonajokortin omistavat jotka ovat lainanneet kaverin omistaman pyörän kokeillakseen sitä, vaikka heillä onkin tuota liikennesilmää, mutta teknillisesti kaksipyöräisen hallitseminen voi tuoda yllätyksen.

Onnellista Uuden Vuoden jatkoa!

Aimo

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Hallituksen kokous 17.11. Lehdessä

Läsnä oli: Pj. Orko Tallinen
Siht. Mauno Tonttila
Toim. Aimo Turunen
Kerhoisäntä
Seppo Rämö
Kassan hoitaja
Jan-A. Söderholm
Naistoimikunnan pj.
Raili Toivonen
Rallitoimikunnan pj.
Teuvo Koponen

Esillä olleet asiat:

1. Ns. rutiiniasiat.
2. Kontioralli, toimintaohje rallitoimikunnalle: Kontioralli on edellisvuoden tapaan ns. kutsuralli, johon voivat osallistua kaikki kerhon jäsenet, heidän kutsumat vieraat sekä ulkomaalaiset. Rallin ajankohta on 6-7 heinäkuuta. Rallin kuluja peittämiseksi peritään osanottomaksu, joka pyritään määräämään mahdollisimman alhaiseksi.
Laadittiin toiminta-ohje rallitoimikunnalle.
3. Kerhon hallitus päätti, että lehden toimittajalle maksetaan, toimitus kuluja peittämiseksi 160,- numerolta. Näiksi toimitus kuluiksi katsotaan mm. oma-auton käyttö ym. vastaavaa. Koska kerholehti on eräs näkyvimpiä toimintamuotojamme, pyrimme tällä toimenpiteellä edesauttamaan lehden tason kohentamista.

Lehdessä 17.11.1973

Kokouksen siht.

Mauno Tonttila

Mauno Tonttila

Kuvat viereisellä sivulla em. kerhon hallituksen kokouksesta Lehdessä. Kuva ylhäällä vasemmalta kerhon kassanhoitaja Jan-Anders Söderholm siellä jossakin tulppaanien joukossa, puheenjohtaja Orko Tallinen, sihteeri Mauno Tonttila ja kerhoisäntä Seppo Rämö. Kuva alla: Kontiorallitoimikunnan puheenjohtaja Teuvo Koponen ja naistoimikunnan puheenjohtaja Raili Toivonen asioihin syventyneinä.



Kerhon hallitus syventyneenä asioihin.
Tekstit edellisellä sivulla.



Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamiseksi

Auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 4 §:n mukaan moottoripyörävero on 15 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta. Tämän suuruisena moottoripyöräveroa on kannettu vuodesta 1958 lähtien, jolloin henkilöautoista suoritettava autovero oli 20 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta. Autoveroa on kuitenkin mainitun vuoden jälkeen useaan kertaan huomattavasti korotettu, joten henkilöautojen ja moottoripyöräiden verotus on muodostunut erilaiseksi ja hintasuhde moottoripyörille edulliseksi, vaikka moottoripyöräiden tekninen taso ja siihen liittyen niiden suorituskyky on huomattavasti parantunut. Tästä johtuen on erityisesti nopeiden ja moottorin iskutilavuudeltaan suurten moottoripyöräiden tuonti lisääntynyt. Toisaalta ovat myös moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät kasvaneet. Vuonna 1971 kuoli moottoripyöräilijöitä ja heidän matkustajiaan 41 henkilöä ja loukkaantui 830. Vasteavat luvut vuonna 1972 olivat 56 ja 1179. Ennakkotietojen mukaan kuluvan vuoden syyskuun loppuun mennessä on kuolleita ollut jo 65. Vaikka moottoripyöräiden suurin sallittu nopeus on kaikilla teillä ollut 1 päivästä heinäkuuta 1973 lukien 120 kilometriä tunnissa, hallituksen mielestä tulisi erityisesti suurten m-pyöräiden hankkimista ja käyttöä pyrkiä liikenteessä syntyneiden epäkohtien vähentämiseksi muutoinkin rajoittamaan. Tämän vuoksi ja ottaen huomioon myös ympäristön suojeluun liittyvät seikat hallitus ehdottaa, että moottoripyöräiden verotusta tuntuvasti korotettaisiin luopumalla moottoripyöräiden nykyisestä suhteellisesta verokannasta siirtymällä progressiiviseen verotusjärjestelmään, jossa moottorin iskutilavuudeltaan suurempien moottoripyöräiden vero olisi suhteellisesti katsoen korkeampi kuin vastaavien pienten moottoripyöräiden. Tämän mukaisesti ehdotetaan auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain 4 §:ssä säädettäväksi, että moottoripyöräveroa suoritettaisiin m-pyöräiden moottorin iskutilavuuden mukaan tietty määrä m-pyöräiden verotusarvosta. Iskutilavuuden ollessa enintään 130 kuutiokesenttimetriä vero olisi 20 % verotusarvosta ja kasvaisi asteittain siten, että iskutilavuuden ollessa 756 kuutiokesenttimetriä tai enemmän vero olisi 120 prosenttia moottoripyöräiden verotusarvosta. Ehdotetun veronkorotuksen jälkeen kevyiden eli enintään 125 kuutiokesenttimetrin polttomoottorilla varustettujen m-pyöräiden hinnan nousu jäisi melko vähäiseksi, kun sitä vastoin suurimpien m-pyöräiden hintojen kohoaminen olisi tuntuva.

Edellä ehdotettu m-pyöräveron korotus lisäisi auto- ja m-pyöräveron tuottoa arviolta 10 milj. markalla, mikä on otettu huomioon arvioitaessa sanotun veron tuottoa valtion tulo- ja menoarvioehdotuksessa vuodelle 1974.

Motoristin mennessä painoon, oli hyvin todennäköistä, että m-pyöräiden veron muuttaminen tässä muodossa tulisi hyväksytyksi, kuitenkin toistaiseksi vain yhdeksi vuodeksi.

Lakiesitys ei saanut taakseen vaadittavaa äänten enemmistöä tulleeseen voimaan pysyvästi.

TALVITAPAHTUMA

Sieravuorella 16. 3. 1974.

Ajo-ohje
Sieravuoreen

Viimevuotiseen tapaan järjestetään Sieravuoren lomakylässä retket talvijuhlat. Mökkejä varataan ennakkolmoittautumisen mukaan. Lomakylän A-oikeuksien varattu ravintola on motoristien käytössä lauantai-iltana.

Sunnuntai-ohjelmaa on järjestetty tuota ohjelmapuoltakin: Mikä se on joka kulkee puuskuttsen lumihangessa ja on punainen? - No se on tietenkin hiihtäen etenevä motoristi, josta ei näy muuta kuin punainen naamus. -

Sunnuntai-ohjelmaa on järjestetty tuota ohjelmapuoltakin:

Mikä se on joka kulkee puuskuttsen lumihangessa ja on punainen?

- No se on tietenkin hiihtäen etenevä motoristi, josta ei näy muuta kuin punainen naamus. -

Siispä pidämme H I I H T O K I L P A I L U T

Motoristeille on myös järjestetty yllätyskilpailu, josta tarkemmin sitten paikan päällä. Mutta ottekaa kuitenkin jokainen hiihtotaitoinen (ja -kykyinen, huom. sunn. aamu) jonkinlaiset hikilaudat mukaanne. - Sieravuorella ratkotaan MP-69:n epävirallisia mestaruuksia. Palkintoja on runsaasti.

Pisimmän moottoripyörämatkan ajaneelle on luvassa jotakin pyösyvämpää kuin viime vuonna...

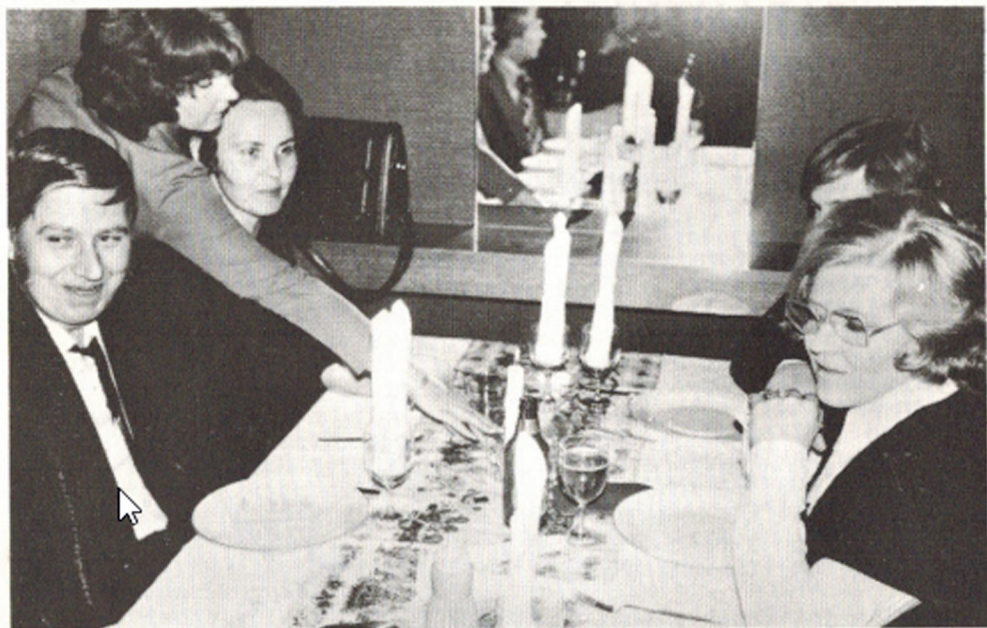
Joten sittenpä suuntaamme pyörän tai auton nokan kohti Sieravuoren maisemia. Ohessa vielä kartta.

ILMOITTAUTUMINEN: ilmoittautumismaksu mk 10,- lähetetään Euran Osuuspankkiin tili N:o 5002 8527 Mauri Keriniemi. Ilmoittautuminen tehtävä 24.02.-74 mennessä.

Maksun yhteydessä mainittava maksajan nimi, sekä lomakkeeseen merkintä "Talvitapahtuma."

Lisätietoja antaa: Mauri Keriniemi, Eura puh. 938-50233 viikonloppuisin.

T E F V E T U L O A I



Kerhon pikkujoulujuhlat Lahdessa kuvien kertomana. Ohjelmanumeroita juhliin toivat tullessaan Rita, Matti ja Hessu Kuva.



TROLL- RALLI 1973

Lähtö Troll-Ralliin tapahtui kuuden aikaan illalle Etelä-setamasta. Olimme saaneet riittävän ison jengin kokoon (väh. 10 henkilöä) ja siten saimme 50 % alennuksen matkalipuista.

Laivamatka meni mukavasti ilman sen kummempia kommelluksia ja Tukholmaan saavuimme määräajassa ja siellä se elämä vasta oikein rupesi sujumaan.

Koska en ollut ikinä ajanut Tukholmassa, kiitin mielesäni, että muu porukka oli ennenkin näköjään ajellut siellä.

Lähdimme ensin polttamaan E-nelosta pitkin Södertäljeen ja sieltä käännyimme E-kolmoselle ja Örebrossa tie vaihtui E-kaheksaksitoista.

Kaikki kuulemani jutut Ruotsin yksitoikkoisista teistä Osloon päin mentäessä haihtuivat taivean tuuliin, koska mielestäni ne tiet eivät loppujen lopuksi niin yksitoikkoisia olleet kuin olin luullut. Myönnettävä kuitenkin on, että maisemat muuttuivat edukseen mitä lähemmäksi Norjaa tultiin. Osloon saavutuksessa oli siellä juuri "Suuri-kaupungista-pois-show" ja niinpä Kale otti ja hermostui koko tyhmään ruuhkaan ja siksi menimme tankeamaan lähettyvillä olevalle huolto-

asemalle. Siinä tankatessamme tuli myös yksi suomalainen "iso Otto" tenkkaamme ja päätimme mennä syömään sillä matkustavien poikien kanssa, kunnes ruuhka olisi vähän laantunut.

Syötyämme melko heiveröiset annokset lähdimme jatkamaan matkaa halki pienten kaupunkien ja mielenkiintoisten teiden.

Käännyttyämme Saulandin kohdalla Tuddaliin Kale nollesi trippimitterin Suzukistaan ja minä aloin myös laskeskelemaan kilometrejä Kawan mitterista. Opaskirjan mukaan Saulandista Tuddaliin oli matkaa n. 20 kilometriä.

No, me ajoimme pitkin hiekkatietä, jonka toisella puolella tavan mukaan näkyi tavallisen syviä "ojia". Ajaessamme yö yllätti meidät ja meille tuli vilu. Ajettuamme edellämäinitut kaksikymmentä kilometriä, kilometrejä yhä vain kertyi lisää ja kylmyys muodostui yhä vain kylmemmäksi. Silloin alkoi jo mielimme hiipiä kuva kahdesta täysin ek-syneestä moottoripyöräilijästä... mutta siinä paha missä mainitaan: huomasimme rallin portin silmiemme edessä. Reiska syöksyi kuin pelastava enkeli luoksemme ja neuvoi meidät muiden suomalaisten luo. Oli sivan fantastista päästä nuotion ääreen pitkän ajamisen jälkeen.

Hetken lämmiteltyämme pystytimme telten ja sitten suoraan nukkumaan.

Aamulla herättyämme odotimme surinkoa kuin lapset joulupukkia. Oli nimittäin edelleenkin kylmä, pyörät jäässä jne. Auringon nousua lähdimme joukolla syömään paikallista hernekeittoa ja näkkileipää (näkyleipä), jolla on kuulemma vuosisataiset perinteet. Aterioituamme tutkimme vähän tilannetta ja joku keksi ajaa vuorten yli Rjukan kaupunkiin. Me myös, tottakai.

Ajettuamme sinakin kymmenen kilometriä siksäkkä, pääsimme ylängölle, jota pitkin ajelimme, kunnes keksimme lähteä ajamaan tunturin kuvetta kiertävää kapeaa polkua. Ajelimme polkua parikolmesataa metriä, kunnes Kawan enduro-ominaisuudet loppuivat. Vähensin hiukan väetustani seuratakseni jalan Kalen ja Suzukin raivoisia yrityksiä kivikon keskellä. Nyt oli myös pari kolme muuta suomalaista tulossa meidän perässämme pitkin kivikkoa 4-5 kertaa suurempi kuutioisilla pyörillä. He onnistuivat pääsemään yhtä

pitkälle kuin minä Kawan kanssa ja jatkoivat myös jalan loppumatkan rinnettä. Kalen jo luovuttua leikistä Suzukinse kanssa saatoimme kiipassa kiivetä pienelle kukkulalle ihaillemaan maisemia. Kävimme Rjukan kaupungissa teellä ja palasimme rallialueelle hissun kissun. Rallialueella oli sitten ohjelmassa pyörrien tutkiskelua ja muuta omatoimi-ohjelmaa.

Mitä lähemmäksi iltaa päivä kävi, saatoi huomata useiden osanottajien ruvenneen kovasti palelemaan ja alkaneen nauttia lämmikettä. Yhdeksän aikaan illalle oli sitten palkintojenjako, jossa myös suomalaiset saivat kolmekin palkintoa. Jaon jälkeen järjestäjät esittivät piirrettyjä filmejä ja Assenin TT:stä otettua filmiä. Sitten alkoi olla aika paistaa makkaraa ja muutenkin tekemään oloa mukavaksi. "Väsy" siinä pääsi myöhemmin yllättämään ja menin nukkumaan.

Aamulla alkoi alue tyhjentyä ja mekin lähdimme puolenpäivän tienoissa kohti kotia. Kotimatalla Kawasta laukesi yläpäähän neulaleakeri ja pistimme sen junaan Örebrossa ja loput kaksisataa kilometriä matkustin Suzukin kyydissä.

Jörgen M a n d e l l

Jutun kirjoittaja Jörgen Mandell korjasi pienimmän pyörän palkinnon mukaansa kotiin vietäväksi. Naisten palkinnon haki Suomeen rouva Rita Kuva Jyväskylästä, tuo aina niin energinen ja vauhdikas kerhotyttömme, jolla nyt on sivan ikioma Suzuki. Kerhopalkinto tuli kerhollemme, se sama peikko joka jutun otsikossa hurjasti pienennettynä pitelee niin ujosti risuja selkensä takana, jotka eivät kuvassa kylläkään näy.

RALLIKALENTERI 1974

on taas tekeillä ja sen saattamiseksi mahdollisimman monipuoliseksi ja täydelliseksi ilmoittanette ystävällisesti mahdollisesti tiedossanne olevat vuonna 1974 Suomessa järjestettävät moottoripyörrien kokoontumisajat ja kaikki mahdolliset tiedot niistä (aika, paikka, järjestäjät ns. rallin ohjelma y.m.s.) mahdollisimman pian osoitteella:

Reijo Huhtanen, Arhatie 19 B 31. 00900 Helsinki 90.

Saksalaismotoristeilla — kuudes kesä Suomessa lomailien

Saksalaiset Peter Despotovis ja Lothar Barz Hampurista viettivät kuudennen kesälomansa Suomessa. Peter ja Lothar tulevat Suomeen ajaen Tanskan ja Ruotsin kautta moottoripyörillään. Kaverukset matkaavat lähemmäksi luontoa, niin kuin he itse sen sanovat ajaessaan moottoripyörillään. Peter 27, Lothar 23 pitävät suomalaisista, kaverukset olivat aikaisemmin Ruotsissa lomilemassa, mutta eivät oikein viihtyneet siellä.

Heidän kesänviettopaikkansa on useimmiten Tampereen läheisyydessä kuten Kurussa ja Padesjoella milloin mistäkin sattuu saamaan. Tapasin molemmat Tampereella muutama vuosi takaperin, kutsuin moreenalle kotiini, siitä se kansakäyminen alkoi. Vaikka en osaa saksaa tulemme hyvin toimeen, ovathan pojatkin jotain oppineet suomenkielestä näiden kesälomavuosien aikana. Pojat pitävät kesälomansa aina juhannuksen kahta puolta koska luonto on silloin täällä herkimmillään. Heidän kesänviettopaikka on useimmiten mahdoton löytää, vaikka annetaan kartta käteen, se on yleensä aivan korvessa luonnon keskellä, kapean kinttupolun päässä, minne ajaessa puiden oksat piiskaavat käsivarsia ja kasvoja, pojat pitävät tällaisista paikoista, ja he ovat melko tarkkaan lomansa sen kolme viikkoa luonnon keskellä. Muonatäydennykset pojat tekevät kaupunkireissuillaan ym. virvokkeet.

RISTEYKSET VAARALLISIA

Maantiejosta pojat pitävät täällä erikoisesti, tiet ovat hyväpintaisia loivaa mutkaa ja mäkiä, joita on hauska ajaa vain moottoripyörällä, paitsi teiden risteyskohdat täytyy ottaa erikoisen varovasti, Peterin ja Lotharin mielestä kaikki autoilijat eivät osaa arvioida meidän nopeutemme vaan kääntyvät yllättäen eteemme. Kuorma-autoilijat antavat vilkuilla menoluvan ohitse, tämä oli positiivista tältä emmattikunnalta. Ajelin "tuutillani" näiden kahden saksalaismotoristin vanavedessä täytyy sanoa meno oli joustavaa, niin Tampereen kaupungissa kuin maantiellakin, kumpikin asustaa aivan Hampurin sydämessä, joten joustavan menon ymmärtää.

Kuten muistamme viime kesähän oli moottoripyöräilijäin

kesä, lämmin eikä vettä saatu niskaamme juuri ollenkaan, niinpä pojat ruskettuivat melkoisesti lomareissullaan, lupasivat palata samoille seuduille, ja ajella Kontiorealliin, mistä olivat kuulleet puhuttavan Saksassa, että Kontiossa on hyvä fiilikki.

Saa sitten nähdä energiapulan, miten tiukaksi se menee, luulisi että motoristien osalta, ajokauden lyhyden nähdessä se ei pitäisi vaikuttaa, jos ollaan oikeudenmukaisia.

Jaska Panhelainen



Näillä saksalaispojilla Peter Despotovigilla ja Lothar Barzilla oli kuudes kesä kierrellä Suomessa lähemmäksi luontoa, niin kuin he itse sanovat. Maantiet ovat Suomessa hyväpintaisia, on loivaa mutkaa ja mäkeä, joita on hauska rönöttää moottoripyörällä. Peter ajellee Moto Guzzi 850 cm³, Lothar BMW 750 cm³.

HYVÄÄ UUTTA VUOTTA toivottavat Bengt Haikola ja Hannu Bergroth matkallaan maapallon ympäri Elefantentreffienistä lähettämässään kortissa.

Retkimotoristien mielipiteitä ajankohtaisista asioista

"Mielipidelaatikko" oli Siitaman kokoontumisen yhteydessä syyskuussa. 26 motoristia antoi vastauksensa vaihtoehtoja sisältäneisiin kysymyssarjoihin. Tilastoimisen helpottamiseksi oli vaihtoehdot vedetty karkeasti. Sopi esittää oma, niihin liittymätön näkemyskin kirjoittamalla.

Näin vastaukset jakautuivat:

- 1) Suhtautumisesi viime kesänä voimaantulleisiin nopeusrajoituksiin:
- ovat sopivat, 6 vastaajaa ("120 km riittää", pisti joku) - ei olisi pitänyt vanhaa käytäntöä muuttaa, 4 vastaajaa - rajoitusten asemasta tehostettua valvontaa 16 vastaajaa
- 2) Vaikuttaako vauhtirajoitus mielestäsi isojen pyörien hankintaan:
- pienempiä pyöriä ostetaan enemmän 10, - isojen pyörien suosio lisääntyy 1, - ei vaikuta kumpeankaan suuntaan 15.
- 3) Motoristien arvostus liikenteessä on kokemustesi mukaan - ennallaan 8, - lisääntynyt 16, - vähentynyt 2.
- 4) Mielipiteesi moottoripyörien nykyisestä vakuutusjärjestelmästä:
- hyvä nykyisellään 2, - reilut bonukset kolarittomille ajajille olisi myönnettävä 18, - aloitteleville korotetut maksut 6.
- 5) Rallien jatkuva suureneminen on mielestäsi:
- hyvä asia 5, - hyviä ja huonoja puolia 15, - enemmän huonoja 6.
- 6) Ralleihin osallistumisesta:
- vapaa kaikille halukkaille 4, - tiukka karsinta katsastuksessa 15, - ennakkoilmoittautuminen yleisemmäksi 7.
- 7) Suurallien yhteydessä pyörien ja varusteiden osto-, myynti- ja vaihtopiste:
- hyvä idea 2, - voisi kokeilla 18, - en suosittelen 6.
- 8) Yli 500 cc pyörien suosio näyttää yhä kasvavan. Miten tästä eteenpäin?
- estakoon kukin halunsa mukaan 2, - ei superpyöriä alle 20-vuotiaille 13, - vain niille, joilla on kokemusta pienemmällä ajosta 11.
- 9) Ajoajalkineiden turvallisuuspuolesta:
- jalkineille turvallisuusnormit kuin kypärälle 8, - en katso jalkineilla olevan sanottavaa merkitystä ajoturvallisuudelle 3, - jalkineet saatava nykyistä lujuemmiksi 15.
- 10) Onko Imatran hulinoissa käsityksesi mukaan motoristien osuus:
- olematon 2, - jonkinverran 20, - suuri 4.
- 11) Keski-Euroopassa on pyörien merkkikerhoja ja ralleja. Mitä mahdollisuuksia Suomessa olisi esim. Honda, Suzuki, Yamaha tai BMW-kerhoilla tai ralleilla:

- hyvä idea kokeilla 16, - ei nyt mutta ehkä tulevaisuudessa 5, - ei onnistu Suomen olosuhteissa 5.

- 12) Pitäisikö retkimotoristikerhojen kehittää yhteyksiä ulkomaisten kerhojen kanssa:
- nykyisin riittävästi 6, - pitäisi lisätä 20, - ei kiinnostusta 0.

Vastaajat edustavat ilmeisesti hyvin retkimotoristien perusjoukkoa. Mukana oli muutamia siven aloittavien kavereita. Näkemykset eivät suinkaan ole yhdenmukaisia ja yksivivaisia. Niistä kuitenkin pystyy lukemaan jonkinlaisen perusnäkökuvan. Yleinen havainto on, että motorismin ongelmiin suhtaudutaan vastuuntuntoisesti ja terveesti, vaikkei sitä ehkä suullisesti kriisitilanteissa ollekaan valmiit julkituomaan.

Syksyn jälkeen on yleisessä kehityksessä sattuutullin mullistavienkin käännteitä. Isojen pyörien hankinnan hillitsemiseksi esitetään roimaa veronkorotusta, varsinkin supermalleille. Eri asia on, estetäänkö tällä ison pyörän joutuminen rikkaan paan kokemattoman rämöpääpojan käsiin. Tosin on rinnalla esitetty, että veronkorotuksen ohella myös ajokokemusta vaaditaan ennenkuin superpyörän satulaan voi istua.

Kansainvälinen öljykriisi on asettamassa koko moottoripyöräilynkin uuteen asemaan. Sotahan vain joudutti tilannetta, johon normaalisti olisi jouduttu parin vuoden sisällä. Nousee kysymys, millä tavoin ehtyvien öljyvarojen käyttöä pitkällä tähtäimellä rajoitetaan. Täysin vapaan käytön aika-kausiksi ilmeisesti on nyt historiaa. Kun jokaisesta öljytipasta kilpaillaan, ilmeisesti pikkupoikain mopot ja isompien polkain moottoripyörät joutuvat entistä enemmän automiesten silmätikuiksi. Säännöstelypuolella rajoitus ilmeisesti kohtaa moottoripyöriä rankastikin.

Moottoripyöräilyn kehityksessä pyörien määrän ja ajomatkojen osalta on kolmensa viime vuotena ollut todella ylikuumentumisen merkkejä. Jo liikenneturvaväyistä asiaan alettiin kiinnittää huomiota, etenkin vakuutusyhtiöiden toimissa painostusryhminä. Myös virkavalta näki ilmiössä paljon kielteistä. Liittyihän kokoontumisiin rauhattomuutta ja vahvasti lisääntynyttä alkoholinkäyttöä. Jopa motoristien keskuudessa esiintyi pilapuhetta siitä, että maksa on se ruumiinjäsen joka helpoiten motorismiharrastuksessa joutuu ylisitatuksi.

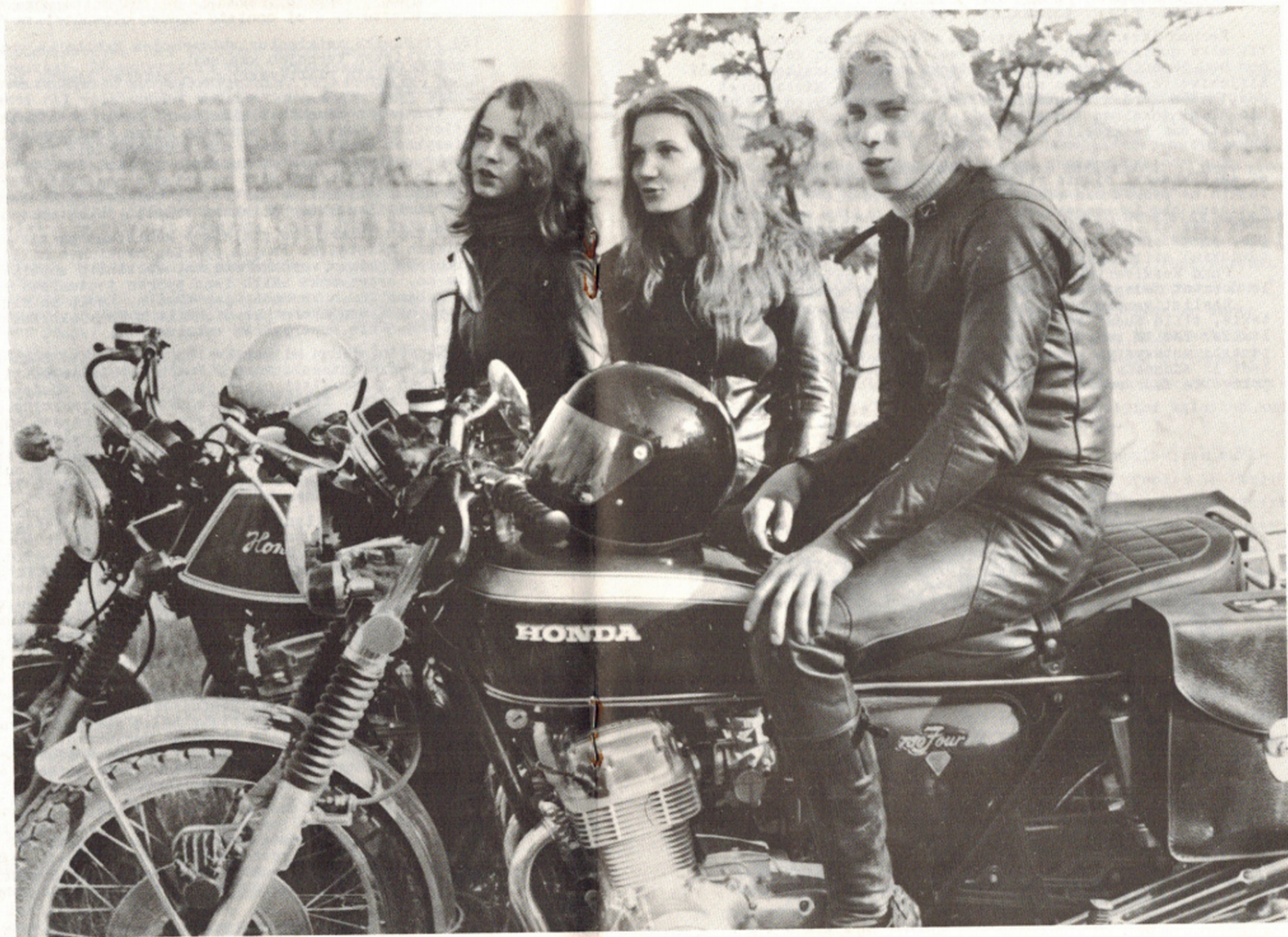
Motoristit (autointoisten ohella) kaikissa maissa joutuvat nyt sopeuttamaan harrastuksensa ajankohdan ja ikävien tosiasioiden rajaamiin puitteisiin. "Jatkuvan kasvun ideologia" on tälläkin alalla ruvennut horjumaan. On otettava pakkaa ja löydettävä vaihtoehtoja liikojen ajokilometrien tilalle. Joka tapauksessa on varauduttava siihen, että moottoripyörä tässä tilanteessa joutuu silmätikuksi.

Nyt kyllä motorismikin joutuu joihinkin tarkistuksiin asenteissaan. Pari viime vuottahan on ollut jonkinlaista "kilpa-ajoa" ajokilometreistä ja kokoontumisen määrissä. Kun juttelin suomalaisesta pyöräilyetä hollantiläisten motoristien kanssa, he kauhistelivat että täällä superpyörän omistaja ajaa 15.000-30.000 km vuodessa. "Mutta sehän makssaa hirveästi!"

Hollantiläiset motoristit ja automiehet suhtautuivat al-

**K
A
T
S
E
E
T**

**K
E
S
Ä
Ä
N**



Moottoripyöräkerho ja sen 500 jäsentä!

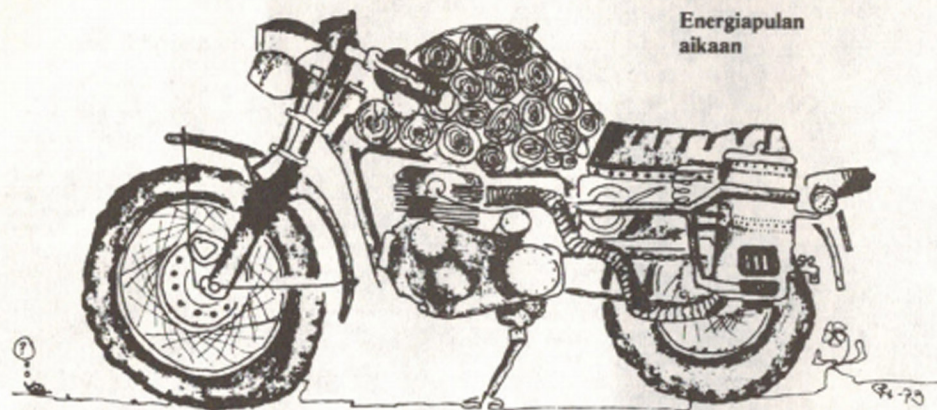
Kerhon jäsenmäärä on kasvanut viime aikoina huomattavasti, mikä onkin varsin ilahduttavaa. Mutta mihin katoaa kerhon 400 jäsentä, kun kutsu on käynyt kerhon vuosikokoukseen? Kirjokivelle kokoontuu vuodesta toiseen samat känsäkourat päättämään kerhon suuntalinjoista. Vuosikokoukseen jos mihin olisi jokoisen tärkeätä tulla! Eikö kunnan matkapyöräilijöitä saa liikkeelle ilman tarra-, kangas- tai metallimerkkiä?

Kun vuosikokoukseen saapui noin joka viides kernolainen, ei selitykseksi oikein riitä tavanomaiset työ tai kotitesteet. Tuskin ne pyörätkään (vanhatkaan) nyt yhtäkkiä syyssateiden alkaessa ole lauenneet. Ehkä syy löytyy näistä syyssateista. Ehkä enää ei löydy tarpeeksi perinteisen mp hengen edustajia, jotka sateen sattuessa ajavat sateessa ja etsivät (löytävätkin) siitä hyviäkin puolia.

Onko keskiverto-kuusysiläinen heinäkuu-pyöräilijä, jolle harmaat sadepilvet merkitsevät autoa tai kotiinjäämistä?

Realistisempaa olisi hyväksyä sade jo mielenrauhankin takia, sillä Suomi ei ole mikään aurinkomaa, niinkuin jokin Italia. Täällä sade on ainsainen vierasemme ja tuttumme, joten parasta ystäväystyä sateen kanssa, henkkie kunnan sadevarusteet ja suunnata pelottomin mielin superpyörät vaikkapa Kirjokivelle seuraavaan vuosikokoukseen!

V.T.



Energiapulan
aikaan

kaneeseen öljypulsan hämmästyttävän järkevästi: he olivat heti valmiit rajoittamaan vähemmän tärkeää menoa. Tapasin muutamia, jotka siellä silloin eivät vielä tajunneet tilannetta, mutta useimmat tajusivat ja hyväksyivät sen tosiasiana. Kun kuuntelee suomalaisten vastaavia näkemyksiä, kyllä täällä ollaan aika kypsäymmättömiä tajuamaan asioita ja hyvin itsekkäitä vetämään vain omasta puolestaan.

Eero M i k k o l a

Rhodokselle ilman pyörää

Elokuussa tuli lähdetyksi etelämmäksi viikoksi lomallemaan. Rhodokselle menimme (repsikkakin pääsi mukaan). Honda sai jäädä talliinse huilsemaan. Eipä sinne taida maitse viikossa oikein ehtiäkään. Viikko on lyhyt aika lomaillessa, mutta pitkä aika olla kokonaan ajamatta, varsinkin kesäaikaan. Niinpä vietimmekin päivän vuokraamamme pikku Jammun satulassa.

Rhodoksen kaupungissa on runsaasti kaksipyöräisiin erikoistuneita vuokraamoja. Valittavina on polkupyörien lisäksi skoottereita ja pieniä viisikymppisiä moottoripyöriä. Vuokrattavat merkit ovat lähinnä Suzuki ja Yamaha firmasta riippuen. Kannattaa kysellä hintoja useammasta liikkeestä. Pyörien kunto vaikutti hyvältä ainakin moottorien, jarrujen ja renksaitten osalta. Vuokraamot ovat muiden liikkeiden tavoin viranomais-ten ankeran valvonnan alaisia. Esim. Pyöräämme liikkeeseen palauttaessamme paikalla oli tiukkailmäinen poliisi keluston kuntoa tarkastamassa.

Valitsimme hotellimme naspurista John Theouläkisin vuokraamon. Hinnaksi sovittiin 130 drakmaa/päivä (runsas 17 Fmk). Tankki oli täysi ja polttoaine sisältyi hintaan. Johnny takasi ajokin teknisen kunnan. Rikkoontunutta moottoria tai rengasta ei asiakas joudu korvaamaan. Sen sijaan ymmärtääkseni liikennevakuutusta ei ole ollenkaan! Paras ajaa varovasti. Tietääkseni vuokraehdot ovat samat kaikissa liikkeissä. Hinta vaihtelee.

Luullakseni ajokkimme oli pari-, kolmivuotias Yamaha F5, ainakin sen tapainen. 5,3 hv ja 58 cm³, otaksun. Matkamittari osoitti vajaan 93000 km! Asias ihmetellessäni Johnny selitti sen olevan oikea lukema. Mäntiä oli kyllä vaihdettu ja pyttyjä porattu ja kai vaihdeltukin. Kone kävi nätisti, mutta vaihdelaatikossa painoivat nuo vajaat satatonna. Vaihteita oli tottumattomana alussa vaikea saada päälle, etenkin kun jalassa oli vain ohuet sandaalit. Valot olivat kunnossa. Vilkuissa löytyi, mutta ei toimivissa, ei myöskään jarruvaloissa. Peilikin olisi ollut turhas ylellisyyttä.

Erikoisempia ajovarusteita ei ollut. Aurinkolasit, T-paita ja uimshousut saivat kelvata. Kypäröitä kaipasimme, mutta ei

ollut säästävissä. Kypärä näkyi olevankin lähes tuntematon käsite koko saarella. Alussa yritimme ajella samettifarmerit jalassa. Ei tullut mitään. Tuli kuuma, varsinkin kun pysähteli maisemia ihmettelemään.

Liikenne ei ole motoristille vaikea. Sääntöjä ei tinkimättä noudateta, eikä tungosta ole. Taksien ja kuorma-autojen suhteen on sielläkin hyvä olla varovainen. Sivistys on saarella keskittynyt eteläkärjessä olevaan Rhodoksen kaupunkiin. Siellä väylät ovat hyväpintaisia ja muutenkin helppoja ajella. Maaseudulla tiet ovat useimmiten kapeita ja huonopintaisia. Ainakin kaksi päätieta ovat kestopäällystettyjä rakenteilla olevia osuuksia lukuunottamatta. Pääteitä on todellakin vain kaksi. Itärantaa pitkin ajellessa ei katselemista kovin runsaasti ole. Mitä nyt Kameiroksen kaupungin jäännökset ja ns. perhoslaakso, jonka loppukesästä kuulemma tuli tuhosi. Rauhallisissa uimapaikoissa voi pistäytyä aalloissa vilvoittelemassa.

Länsirantaa pitkin pääsee ikivanhaan Lindoksen kaupunkiin. Siellä tosin kävimme toisena päivänä eräänlaisella ranta-autolla. Tämä tie näytti kyllä aika reskaalta pienelle pyörälle, etenkin kahden hengen kuormella. Oli pitkiä jyrkkiä nousuja ja laskuja ja ilma oli polttavan kuuma. Tien vierillä näkyikin sammuneita skoottereita, suzukeja ja Jemmuja. Uusi tie on kuitenkin rakenteilla ja saatteea olla käytössä jo ensi kesänä. Eksoottiset näkymät silloin kyllä vähenevät. Vanha tie kiertelee pienten maalaiskylien halki, joita turismi ei ole onnistunut pilsaamaan. Aasi oli varsin yleinen kulkuneuvo maaseudulla. Jemmumme ei missään nimessä ollut mikään superpyörä, mutta harva oli se asinajaja, joka ohitsemme pääsi. Liekö kävi sittenkin pito kuumalla asfestilla ja mutkaisella tiellä kovin kehuttava?

Saaren sisäosiin ja pohjoispäähän ei mielellään viitsi lähteä. Jos tietä löytyy, se on perin kehnoa. Kuumuus on meikäläiselle lähes sietämätön ja bensa-asemiakin lienee aika harvassa. Kylät ovat kuulemma primitiivisiä, eikä sinne koskaan turisteja ohjatakaan. Voisi olla mielenkiintoista.

Rhodoksen maasto on varsin epätasaista, joskaan ei varsinaisia vuoria olekaan. Teitä reunustavat kaktus- ja palmupusikot sekä viinitarhat. Seutu on karua ja kivistä ja ruoho

auringon polttamaa kesäaikaan. Lintuja ei juuri näe, mutta erikokoisia liskoja vilistää aina silloin tällöin tien yli. Joku yliajettu toistametrinen käärme saatteea äkkinäistä hätkändyttää. Niilläkään ei kuulemma ole tapana pyydystää moottoripyöräilijöitä.

Alkuasukkaat eivät ole matkapyöräilijöitä. Puuttuu tiet ja pyörät. Ylivoimaisesti suurin ryhmä on viiskymppiset. Niitä käytetään vain liikkumisvälineinä. Eniten näkee Kreidlereita, Zündappeja sun muita saksalaisia. Niitä eivät jostain syystä vuokraamot käytä. Pienet japskit ovat sielläkin yleisiä. Superpyörä on hyvin vähän. Huonosti pidettyjä pyörävenhuksia oli aivan arkikäytössä, mm. sivuvaunullisia Jemuja. Olihan siellä pysäköitynä seiskapuolikas BMW:kin Saksan rekisterissä matkatavaroineen. Pääsee sinne Suomestakin muuten kuin lentokoneella. Sinne vaan toivoo

V. V.



Rhodoksen maasto on varsin epätasaista, joskaan ei varsinaisia vuoria olekaan. Seutu on karua ja kivistä ja ruohoauringon polttamaa kesäaikaan, mutta rauhallisia suojaaisia uimapaikkoja löytyy riittämiin.

Brough Superior ja eversti T. E. Lawrence

Moottoripyöräily ja moottoripyörät ovat jotain suurta. Vain motoristi tietää sen. Useimmat ihmiset eivät kuitenkaan koskaan tule kokeilleeksi moottoripyörällä ajaa. Tai ehkä asia on niin, että kaikki ihmiset eivät voi pitää moottoripyöräilyä.

Kun suurista ei-kilpaillevista moottoripyöräilijöistä on puhe mainitaan usein eversti T.E. Lawrence. Kun puhutaan suurista moottoripyöristä, mainitaan usein Brough Superior. Tähän on vahva syy.

Eversti Lawrence ajoi yhdentoista vuoden aikana 300.000 mailia eli noin 480.000 km. 40.000 km vuodessa Brough Superior moottoripyörillä. Historioitsijat ovat yhtä mieltä siitä, että Lawrence oli arvoitus, enkä aio tässä edes yrittää tutkiskella hänen henkilöään. Epätavallinen ihminen hän joka tapauksessa oli, mikä käynee ilmi hänen alleolevasta kirjoittamastaan esseestä eräästä moottoripyöräretkestä. Kirjoitus julkaistiin ensimmäisen kerran Journal nimisessä lehdessä marraskuussa 1933. Se sisältyy myös Ronald H. Clark'in kirjoittamaan kirjaan "The Rolls-Royce of Motor Cycles", josta olen sen kääntänyt.

Brough Superior'ia pitävät monet edelleen maailman parhaana moottoripyöränä. Se tehtiin suureksi osaksi käsin ensiluokkaisista aineista. Se oli aikansa huomattavan nopea, eikä se tänä päivänäkään kuulu hitaimpiin. Pyörää valmistettiin pääasiallisesti kahta mallia: SS 80 ja SS 100. Numerot kuvasivat sitä keskinopeutta, jolla valmistaja takasi pyörällä voitavan ajaa Brookland in rata ympäri (siis 80 ja 100 mailia eli noin 130 ja 160 km tunnissa!). Toisen maailmansodan jälkeen pyöriä ei enää valmistettu koska ne olisivat muodostuneet liian kalliiksi.

Ja nyt annankin eversti T.E. Lawrence'n jatkaa.

Torolf Fagerholm

Se ylellisyys, missä liikat tunteeni purkautuivat, oli maantiet. Niin kauan kun tiet olivat asfaltinsiniset ja suorat, eivät pensasaitojen reunustamis, tyhjiä ja kuivia, niin kauan olin rikas.

Joka ilta juoksin lentokonehallista työn päätyttyä see-

dakseni veren kiertämään tunnottomissa jaloissani. Pelkkä liikunta virkisti niitä pitkän päivän rasittavan työn jälkeen.

Viiden minuutin kuluttua sänkyni oli sijattu yötä varten, neljä minuuttia myöhemmin olin pukeutunut säärisiteisiin ja polvihousuihin, ja vedin käsineitä käteeni kävellessäni pyöräni luokse, joka majaili pienessä tallissa taloa vastapäätä. Sen renkaat eivät koskaan tarvinneet ilmaa ja sen moottorilla oli tapana käynnistyä toisella polkaisuulla - hyvä tape, koska vain voimakkaalla hyppäyksellä käynnistinpolkimen päälle sai vastimaton painoni moottorin pyörähtämään seitsemän ilmakehän paineen ylitse.

Bosnergesin ensimmäinen iloinen karjeisu jälleen elossa olemisesta tärisytti Cadet College'n talot eloon. "Tuolla tuo kovaaäninen lurjus taas menee" joku sanoi kateellisesti joka käänteessä. Lentäjän ammattiin kuuluu moottorien tunteminen, ja täysiverinen moottori suo meille aina yhtä suurta tyydytystä. Leiri piti Brough'ini hyveitä kuin kukkaa kämmenellä. Tänä iltana Tug ja Dusty tulivat talomme ovelle hyvästelemään minua.

"Ajatko kenties Smoke'ille?" tokaisi Dusty tarkoittaen säännöllistä tapaan ajaa Lontooseen teelle keskiviikkoiltaisina.

Bos on suoran vaihteen kone, yhtä hyvä siinä kuin useimmat yksisylinteriset keskimmäisellä vaihteella. Pukuttelin ylevästi vartijakopin ohitse ja matkan, missä oli nopeusrajoitus ajaen alle kuusitoista mailia tunnissa. Kurvasta maastilan ohitse ja tie suorenee. Nyt annetaan mennä. Moottorin suurin teho on 52 hevosvoimaa. Ihme, että kaikki tämä rauhallinen voima odottaa käteni pienellä säätimellä antamaa käskyä.

Toinen käarre ja minulla oli kunnia ajaa erästä Englannin suurinta ja nopeinta tietä. Pakoputkeni murina purkautui pitkänä vanana takaani. Pien nopeuteni katkaisi sen ja kuulin vain tuulen ulvonnin jonka pääni halkaisi ja työnsi sivuun.

Ulvonta nousi nopeuteni mukana ärjynnäksi; samalla ilman kylmyys virtasi kuin kaksi jäätävää vesisuihkua vettyviin silmiini. Suljin ne reikiä ja kiinnitin katseeni kaksisataa jardia eteeni asaltoilevan asfaltin tyhjään mosaiikkiin.

Pienet kärpäset pistivät poskiini kuin nuolet, ja joskus raskaampi olento, paarma tai koppakuoriainen murskaantui kasvoihin tai huuliin kuin kuula harhateillä. Katse nopeusmittariin: seitsemänkymmentäkahdeksan. Boanerges alkaa lämmitä.

Käännän kaasun täysin auki mäen päällä, ja me syöksymme alas, ja ylös-alas-ylös-alas notkoissa sen takana raskean koneen lentäessä kuin ammus, pyörien pyöriessä viimein ilmassa joka noususta irroitautuessaan ja laskeutuessaan heilahtaen sellaiselle ketjun nykäyksellä, että selkärankani rusehteli.

Kerran kun me lensimme näin illan valossa, hämyinen aurinko vasemmalla puolellani, teki eräs Bristol Fighter, Whitewash Villas'ta, naapurilentokentältämme, jyrkän käännöksen. Vähensin nopeutta hetkeksi heiluttaakseni, tuuli vei käteni ja käsivarteni taaksepäin kuin kohotetun petkeen. Lentäjä osoitti tietä Lincolnin päin. Istuin tukevasti setulaan, luimistin korvani, ja lähdin takaa-ajoon kuin koira jäniksen perään. Pien olimme tasoissa kun vaikutus koneen sukelluksesta loppui.

Seuraava maili tiestä oli epätasaista. Asetin jalkani tukevasti jalkatappeihin, tiukensin otettani kahvoista ja puristin polvillani tankkia kunnes polvituet tunkeutuivat reisiini. Boanerges karjahti yllättyneenä ensimmäisen kuopan kohdalle ja rengas kävi lokasuojassa kiljahtaen. Hyppäykset seuraavien kymmenen sekunnin aikana olisivat olleet kunniaksi kengurulle joka välttää tulitusta. Roikuin mukana puristaen kaasukahvaa niin etteivät hyppäykset sulki sitä hetkeksikään ja pilaisi menoamme.

Sitten pyörä riistäytyi sivuttain kolmeen pitkään uraan, se horjui sekavana keinuttaen peräänsä kolmenkymmenen hirtittävän jaardin matkan. Kiskaisin kytkimen irti ja kierrokset nousivat vapaasti, Boa korjasi kurssinsa ja suoristi päänsä ravistuksella kuten Brough'in pitää.

Huono tieosuus oli takanamme ja uudella tiellä lennostamme tuli lintumainen. Pääni oli tuulen täyttämä niin että en enää voinut kuulla. Tuntui kuin kiitäisimme ääntömästi auringon kultasien niitettyjen peltojen välitse. Eräissä nousussa uskalsin vähentää nopeutta aavistuksen verran ja vilkaista taivaalle.

Siellä Bif oli, kaksisataa jaardia tai enemmän takanani. Leikkisinkö kaverin kanssa? Miksen? Hiljensin yhdeksäänkymmenen; viittasin häntä ohittamaan. Hiljensin vielä kymmenen ja suoristauduin. Hän jyristeli yli. Hänen matkustajansa, pelkkä virnistys kypärän ja suojelasien takana nojautui ohjaamosta ja teki RAF tervehdyksen.

He toivoivat että en pärjäisi heille kuin hetken ja tunnustaisin heidän voittaneen. Avasin jälleen kaasun. Boa tuli heidän rinnalleen, viisikymmentä jalkaa alapuolella, kulki rinnan ja työntyi edelle puhtaaseen ja tyhjään maisemaan. Lähestyvä auto ajoi melkein ojaan nähdessään kilpailumme.

Bif kiisi puitten ja puhelinpylväitten välistä minun ollessa nopeasti liikkuva piste vain kahdeksan jaardia hänen edellään. Etumatkani lisääntyi kuitenkin, lisääntyi varmasti; olin ehkä viisi mailia tunnissa nopeampi. Laskin käteni antaakseni moottorille kaksi ylimääräistä öljyannosta pelosta että jotain kävisi kuumana, mutta kaksisyylinterinen kansiventtiili Jap, taidolla viritetty kuten tämä voisi käydä kuussa ja takaisin pettämättä.

Lähestyimme asuttua seutua. Runsat maili ennen ensimmäisiä taloja vähensin nopeutta ja rullasin tienristeykseen lähelle sairaalea. Bif saapui kohdalleni, kaarsi, nousi ja kääntyi kotiinpäin vaaputtaen minulle niin kauan kuin se oli näkyvissä. Olimme neljäntoista mailin päässä leiriltä ja viisitoista minuuttia sitten jätin Tugin ja Dusty'in talon ovelle.

Päästin kytkimen jälleen ja ohjasin Boanerges'in alas likaista katus raitiovaunukiskoja pitkin ja ylös kauempana kohoavalle kirkolle, joka seisoi kylmässä täydellisyydessään alakuloisen kadun ympäröimänä. Ei armon sanomaa Lincoln'issa. Jumalamme on mustasukkainen Jumala, ja ihmisen kallein uhraus on halveksuttavan arvoton St Hugh'n ja hänen enkeleittensä silmissä.

Remigius, maallinen vanha Remigius katsoo minuun ja Boanerges'iin paljon laupeammin. Jätin voiman ja nopeuden teräksisen loistokkuuden kirkon läntiselle ovelle ja menin sisälle löytäen kanttorin harjoittelemassa uruilla jotsain hidasta ja rytmikästä, kuten kertomataulus nuoteista. Ikävät ja kylmät ristikkokoristeet alttarikaiteessa ja pylväikössä nielivät suurimman osan äänestä. Ylijäämä virtasi

mielteliäästi korviini.

Tässä vaiheessa vatsani oli unohtanut lounaan, silmiäni kivisti ja ne kyynelivät. Menin ulos pesemään pääni White Hart'sin pihapumpun alla. Kupillinen oikeata kakaota ja teekakku teehuoneessa ja Boa ja minä lähdimme Newark'in tielle viimeisellä valoisaalla tunnilla. Hän marssii neljässäkymmenessäviidessä ja kun hän panee parastaan hän ylittää sadan.

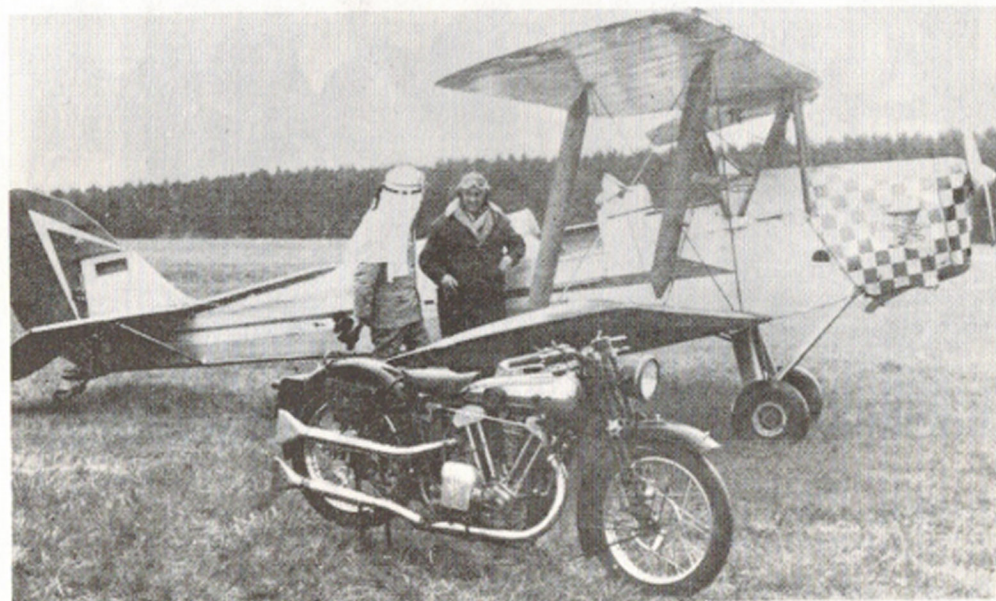
Ikääntynyt moottoripyörä missä on tilkkanen verta on parempi kuin kaikki ratsut maailmassa, koska se on ominaisuuksiemme johdonmukainen jatke, ja vihjeus, haaste menestykseen johon sen miellyttävä väsymätön pehmeys johtaa. Koska Boa rakastaa minua hän antaa viisi mailia enemmän kuin vieras saisi häneltä.

Nottingham'ista hain makkaroitte Lincoln'ista ostamani pekonin lisäksi, joka oli niin hienosti leikattu että jokainen viipale oli pennyn arvoinen. Vahvat satulalaukut satulan takana kantoivat kaiken tämän ja seureavaste pysähdyspaikasta (eräästä maatalosta) lisäksi huovalla vuoratun laattikon jossa oli viisitoista kananmunaa. Saavuin Sleaford'iin, vaivaiseen ylpeään kyläämme. Sen teurastajalla oli kuuden pence edestä rasvaa varrettuna minulle. Jo kuukausia olin tehnyt ostosmatkan kaksi kertaa viikossa, ajoen sata mailia ajamisen ilosta ja hakien tienoon parhaat ruoat halvimmalla.

Keittotuli loisti punaisena tulisijan kankien välistä. Kello oli puoli yhdeksän. Muut kymmenen kumppania juttelivat sinisessä tupakansavussa, kaksi tuoleissa, kahdeksan penkeillä odottaen paluutani. Puhtaan iltaelman jälkeen heidän tupakansavunsa sai minut yskimään. Myös viimeisten kiitämieni mailien nopeus lämpun valossa (ankarin ajokoe) oli tehnyt jalani epävarmoiksi niin että vähän horjahtelin. "Seis ystävä" myhäili Dusty. Heitä huvitti kuvitella minut ajamassa villisti tiellä. Ruokkiakseni tätä turhuuttani ja ilahduttaakseni heitä kerroin kilpailustani Bif'in kanssa.

"Toitko ruokaa?" kysy lopulta Nigger, jolla ei koskaan ollut varaa ostaa mitään kenttiinistä. Tiesin että jostain puuttui. Viimeisen matkan jännitys ja lisääntyvä väsymykseni olivat karkoittaneet muististani Brough'in täydet satulalaukut. Ulos iltaan jälleen pimeän tallin läpi kulmaan, minne olin hänet jättänyt ja minne minut jälleen johdatti kuudesta raudasta nouseva käry joka tuli hänen tukevista sylin-

tereistään. Irroitin laukut ja kaadoin niiden sisällön Dustyn, talomme kokin eteen. Tug toi paistinpannun ja hänellä oli etuoikeus. Tuli oli juuri sopiva. Siinä ja täydyvä tuoksu. Valmistauduin syömään tevanomaiset kaksi viipaleta paahdoteleipää ja pekonia.



Vasemmalla "Lawrence of Arabia", edessä 100 SS Brough Superior.

SYDÄMELLINEN KIITOS
kaikille, jotka niin runsaslukuisesti muistitte Joulu ja
Uuden Vuoden tervehdyksillä.
Hyvää ja Onnellista vuoden jatkoa Aimo Turunen

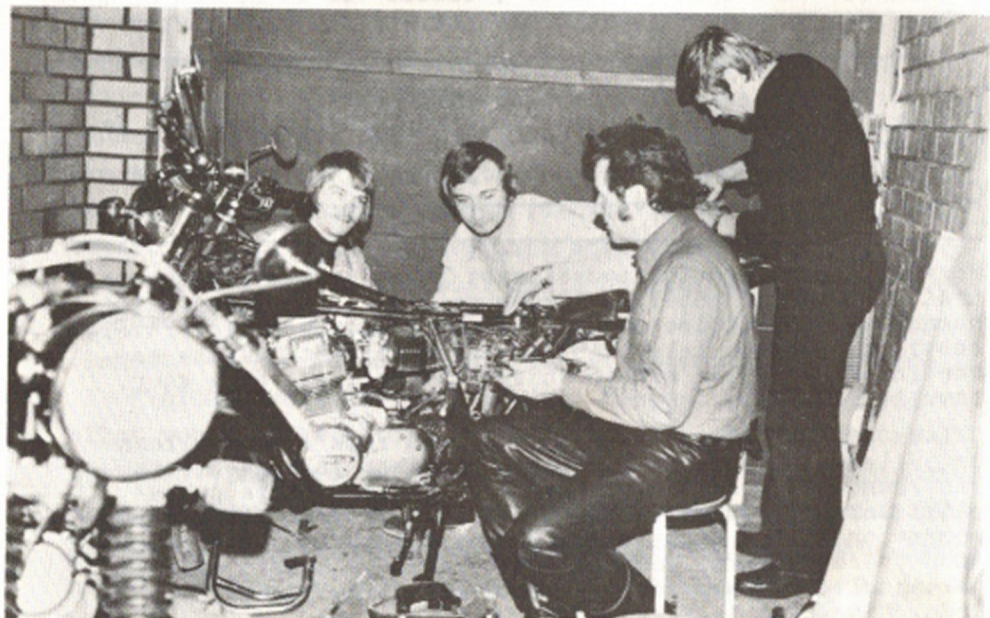
Porvoossa ovat moottoripyöräilevät pojat ja tytöt kunnostaneet omin varoin yhteisen kerhohuoneiston, käsittäen kaksi huonetta, jossa toisessa myöskin pieni baarikeittiö. Yhteisesti on hankittu televisio ja stereolaitteet. Paikka on varsinkin kesäiseen aikaan ahkerassa käytössä. Kuva seur. sivulla ylhäällä.

"Mikan autotallidiscossa soi jakoavain rock". Perheillään on jälleen se vuodenaika jolloin on aikaa ja aiheellistakin kunnostaa konetta tulevaa kesää varten, jotta pyörä olisi turvallinen ja luotettava tulevilla matkoilla. Porvoossa on Ration Mikan omakotitalon autotallissa tilaa oman pyörän lisäksi kavereidenkin Redon ja Rossin pyörien talvihuoltoon. Kuva seur. sivulla alhaalla, vasemmalta: Redo, Mica, Ami ja Kake.



Toimitaan sitä Porvoossakin.

Tekstit edellisellä sivulla.



MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN MYYDÄÄN

BMW R 75/5 -71 Vakiona hinta 8000,-, vaihtoehtoisesti matkailuvarustein hintapyynti 8700,-. Lähemmin os. Henrik Budich, Käpyläkatu 18, 48600 Kerhula. Puhelin 952-62320.



FONTANAN nelinokkainen rumpujarru täydellisenä, hinta 1500,-. Tiedustelut ylläolevalla osoitteella.

LASIKUITUKATTE kiinnikkeineen sopiva BMW R 69 S. Myy Harri Honkanen, Lentola, 36220 Suonsa.

BMW R 60/5 -73 ajettu 23.000 km. Kuin uusi. Mukaan saa suojakaaren.



Esa Peltola, 21500 Piikkiö.

Puh. 921/725565 varmuin klo 16-18.

Myydään Yamaha 650 -73:n alkuperäinen

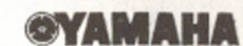
TANKKI (keltainen), SATULA ja ÄÄNENVAIMENTIMET sekä Jawan

SIVUVAUNUN KORI (lasikuitua + tuulilasi)

Lasse Ristikankare, 21500 Piikkiö.

Puh. 921/725025 iltaisin.

YAMAHA ENDURO DT-1



Rekisteröimätön ja katsastamaton.

Puh. iltaisin 90-248403 Pekkanen.

MUSTAT NAHKA-AJOHAAALARIT n:o 54 (Halvarsson).

Puh. klo 21.00 jälk. 90-832076, Iivari.

Myydään

MUSTANG-AJOSAAPPAITA koot 6½-10½

Hinta 65,- Kirjoita tai soita Vesa Tuominen, Happotehtaanukuja 6 Harjavalta. P.939/75057.

HALUTAAN OSTAA HALUTAAN OSTAA HALUTAAN OSTAA

Halutaan ostaa YAMAHA STREET DS 250 m-71:een sopivat: oikean puoleinen PAKOPUTKI, SATULALAUT, TAVARATELINE ja VILKUT sekä Intergral KYPÄRÄ medium, NAHKATAKKI ja -HOUSUT tai koko puku n:o 50.

Vest. Torbjörn Mildh, Runebergink. 28 A 1, 00100 HKI 10. Puh. 90-331746 miel. iltaisin.

Uusia moottoripyöriä

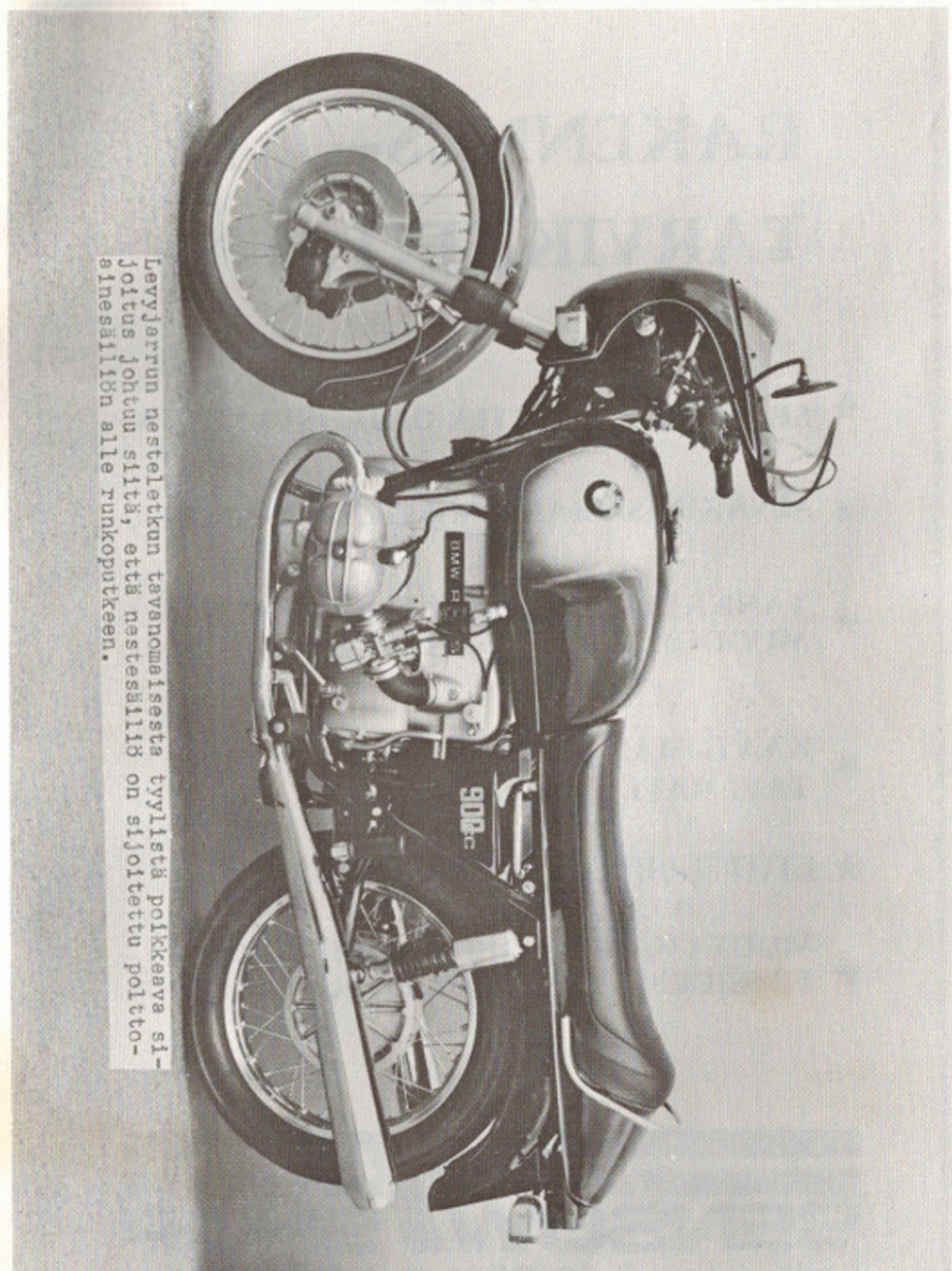
BMW:t ovat nyt kokeneet suurimmat muutokset sen jälkeen kun /5 sarja esiteltiin ja onhan uusien Bemarien sarjamerkintäkin nyt /6. Muutokset ja parannukset tekevät pyöristä yhä paremman ja paremman näköisiä ja varmasti myös ajettavia.

Vaikka mallivelikoimaan on tullut kaksi uutta pyörää, niin silti niitä on kaikkiaan neljä, R 60/6, R 75/6, R 90/6 ja R 90 S. Kuten huomaatte niin R 50/5 jää pois tuotannosta.

Ulospäin näkyviä muutoksia pyörissä ovat: levyjarrut edessä (R 90 S tuplalevyt, mutta R 60/6:ssä on edelleen yhä rumpujarru), erilliset mittarit (valmistaja Moto-Meter), 18 litran polttoainetankki (R 90 S 24 litraa), sivukotelot ja äänenvaimentimet. R 90 S:ssä on lisäksi puolikate ja täydellinen mittaristo sekä "urheilullisempi" sätula.

Oheisesta taulukosta selviävät tärkeimmät teknilliset tiedot.

	R 60/6	R 75/6	R 90/6	R 90 S
Halkaisija	73,5	82	90	90
Isku	70,6	70,6	70,6	70,6
Tilavuus	598,8	745	898	898
Puristus	9,2:1	9,0:1	9,0:1	9,5:1
Teho DIN	40	50	60	67
K/min	6400	6200	6500	7000
Vääntö DIN	4,9	6	7,3	7,6
K/min	5000	5000	5500	5500
Kaasuttajat tyyppi	2-Bing Luistin	2-Bing Alipaine	2-Bing Alipaine	2-Dell Orto Luistin
Kurkku mm	26	32	38	38
Vaihteiston välityssuht.	I 4,4	II 2,86	III 2,07	IV 1,67 V 1,5
Perän välityssuht.	3,36	3,20	3,09	3,00
Paino kg	210	210	210	215
Nopeus km/t	167	177	188	ylä 200



Levyjarrun nesteletkun tavanomaisesta tyylistä polkkaava si-
jotus johtuu siitä, että nestesäiliö on sijoitettu poltto-
ainesäiliön alle runkoputkeen.