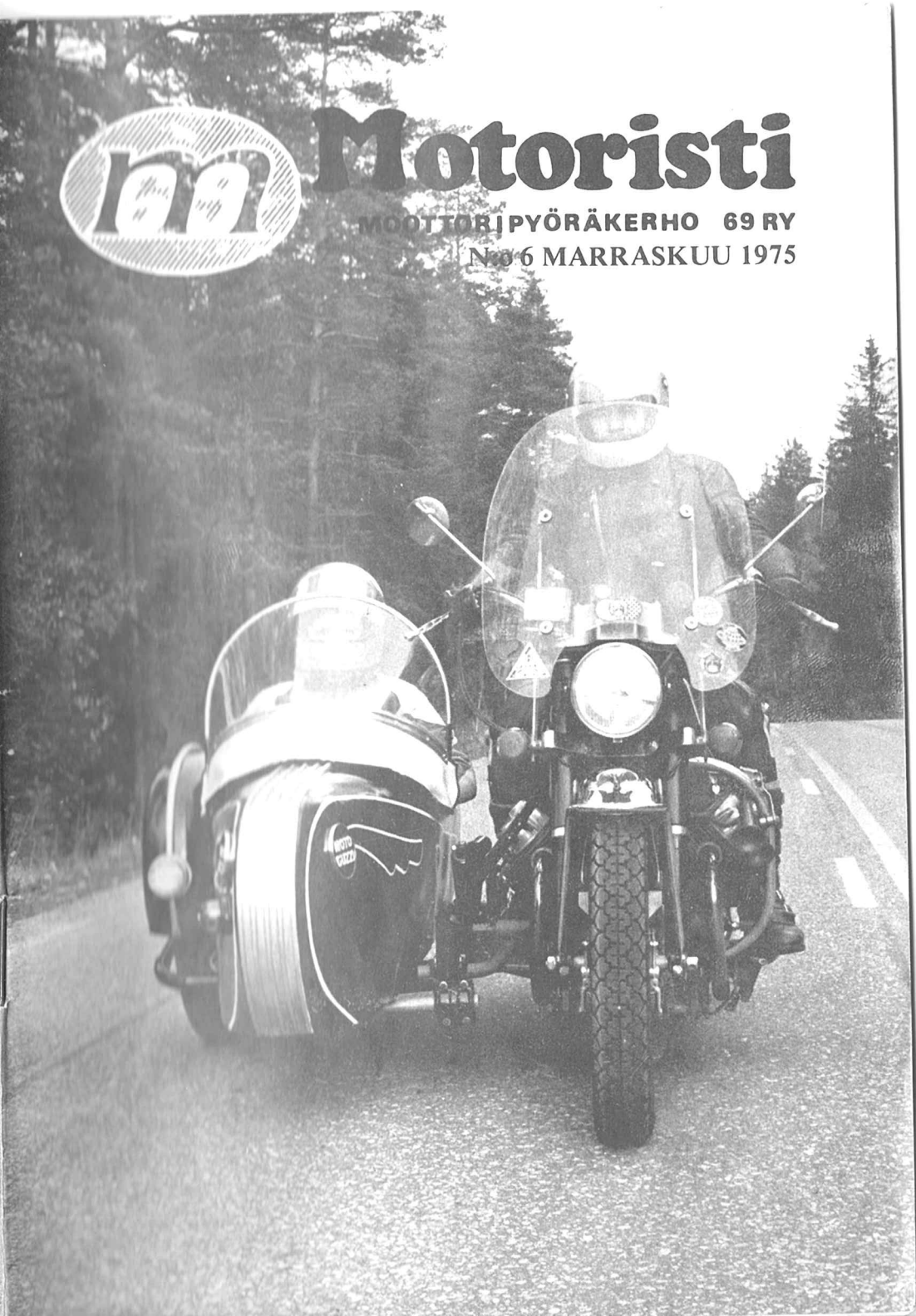




Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6 MARRASKUU 1975



ILTAMAT

31.1.76

KLO. 18

→ 00.30



"NRO. 36":ssa
(Vantaan nuorisoseuran tiloissa)

OS. LEINIKKITIE 36, HIEKKAHARJU



Motoristi

N:o 6 MARRASKUU 1975 6. vuosikerta

ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

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

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja

Orko Tallinen
Haminantie 21
46900 Inkeroinen

Kerhoisäntä

Henrik Budich
Käpyläkatu 18
48600 Karhula

Toimittajat

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915-145588

Sihteeri

Kari Ahola
Mantreenkatu 3
13210 Hämeenlinna 21

Varajäsenet

Teuvo Koponen
Erottajankatu 6
13130 HML 13

Pertti Michelsson
Aulangontie 46
13210 HML 21

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
Graniitintie 6 A 20
00710 Helsinki 71

Simo Nokso
Tuulikinkatu 5 A 2
48700 Kymnlinna

Jaakko Panhelainen
Hämeenpuisto 21 A 1
33210 TRE 32

**Kerhon postisiirtotili
numero on 426 781-0**

Porvoo 1975 Oy Uusimaa



Tervehdys!

Lehtemme tämänkertaisesta numerosta tuli kovasti veroasiakeskeinen, mutta onhan se ollut viimeaikoina päivänpolttava keskustelunaihe eri tilaisuuksissa kautta maan. Kerrottakoon tässä yhteydessä, että Jannen laatima kirjelmä eduskuntaryhmille oli Ruotsalaisen Kansanpuolueen tilaama ja kirjelmä on jaettu kaikille eduskuntaryhmille. Moottoripyöräilijät ovat toimineet aikaisemmin kovin passiivisesti. Kenenkään mieleen ei ole tullut, että meiltä voitaisiin kieltää kokonaan tämä harrastus. Muistamme, että ikärajan nostaminen kahdeksaentoista vuoteen sai vastustusta joidenkin taholta. Tämä taustana tällä hetkellä tuntuu mielekkäämmältä sekin, että ikäraja nostettaisiin esim. kahteenkymmeneenviiteen vuoteen isojen pyörien kohdalta ja tästä

alaspäin muutama porrastus ikä ja kuuti-otilavuuden mukaan, kuin sensijaan isojen pyörien käytön rajoittaminen tai kokonaan kieltäminen. Mielestäni ei ole riittävästi tuotu esille, että iso pyörä ei sinänsä ole vaarallisempi kuin pienikään, mutta se on vaarallinen nuoren käsissä jolta puuttuu ajokokemus, maltti ja taito hallita kaksipyöräistä ja kun tähän lisätään useinkin nuorelle ominainen näyttämisen halu ja rämäpäinen vauhdikas meno, hän on todennäköisesti erittäin riskialtis suuren moottoripyörän kuljettaja.

Kun ja jos nämä esittämämme ajokorttiuudistus, kypäräpakko ja porrastettu ikäraja suhteessa pyörän kokoon toteutetaan, ollaan aivan varmasti edetty aimo askel liikenneturvallisuuden tietä aimo

JYVÄSKYLÄN NEUVOTTELUKOKOUS

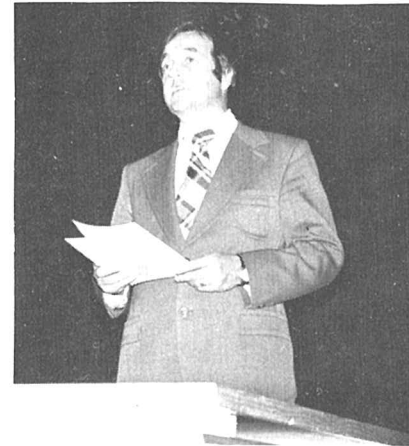
Jyväskyläläisten järjestämä neuvoa antava verotilaisuus 18.10.-75 Jyväskylässä sai maamme eri puolilla toimivien moottoripyöräkerhojen edustajat mukaan noin sadan edustajan voimalla. **Matti Kuva** avasi kokouksen ja toivotti samalla kaikki tervetulleiksi sekä selosti tilaisuuden tarkoitusta mm. seuraavasti:

”Koska vallalla tai liikkeellä on toimia moottoripyöräilyn vaikeuttamiseksi tai kokonaan kieltämiseksi, yksi osa näistä

on jo meidän päällemme säilytetty moottoripyörävero, muita toimenpiteitä on pelättävissä. Siitä syystä että me voisimme olla valveilla silloin, kun näitä toimenpiteitä rupeaa ilmaantumaan me olemme teidät tänne kutsuneet, ja ettei kävisi niinkuin kävi pari vuotta sitten, että tuli tämä moottoripyörävero aivan yllätyksenä samoin kuin kävi eilen, että tuli hiukan lisää veroa. Jos joku ei vielä tiedä on eilen hallituksen päätöksellä nostettu voimassa olevia veroja sekä auton että moottoripyörän osalta viidelläkymmenellä prosentilla, joka tarkoittanee, aivan varmaa



Kokouksen edustajat lausui tervetulleeksi ja alustuksen tilaisuudelle piti **Matti Kuva** (vas.), sihteerinä toimivat **Rita Kuva** ja **Veli Vesterinen**, kokouksessa johti puhetta **Aleksander Sorrento** (oik-).



Kansanedustaja **Matti Jaatinen**.

tietoa ei siitä vielä ole, että moottoripyörä jossa on tähän asti ollut veroa sata prosenttia, vero on nyt sataviisikymmentä prosenttia. Tämä on tilapäinen ja liittyy maksetasevaikeuksiimme, sille emme ilmeisesti voi mitään, se on erittäin laaja juttu, mutta se on osoitus siitä, että meitä syytetään ensimmäisenä kaikesta mitä tässä maailmassa tapahtuu.”

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Aleksander Sorrento ja sihteeriksi Rita Kuva ja Veli Vesterinen.

Matti Kuva ehdotti kokouksen työjärjestykseksi, että käsittelemme ensimmäiseksi niitä asioita kuinka ja missä paikkakunnilla kansanedustajiin tulee yhteyttä ottaa ja mitä seikkoja tässä varsinaisessa kokouskutsussa tulee huomioida ja mitä heille pitää informoida, heillehän pitää kertoa moottoripyöräilystä mitä se on ja mitä se ei ole. Myöskin niistä toimista, jotka meidän mielestä vaikeuttavat pyöräilyä tässä valtakunnassa ja myöskin niistä asioista jotka meidän mielestämme olisivat parannusta ja tut-

kimme niitä haittoja ja kuinka ne voitaisiin poistaa.

Kokoukseen saapui puhumaan myös kansanedustaja Matti Jaatinen, seuraavassa tulkintaa hänen puheestaan:

”Minä luulisin, että eilisiltaiset uutiset ja tämän aamun lehtitiedot antoivat jonkinmoisen kuvan siitä, millä tavalla tämä motorisoitu liikenne valtakunnassa on jatkuvasti silmättä silloin kun on kysymys verotuksellisista järjestelyistä, autot ovat tällä hetkellä sitä erityisesti. Kun me tiedämme, että autojen tuonti meidän tuonnistamme on suhteellisesti kovin vaatimatonta luokkaa, ei sellainen veronkorotus josta nyt on kysymys ole mielestäni perusteltavissa sillä, että pitää saada valtiolle lisää veroja, vaan sen enemmänkin osoitus yleisestä suhtautumisesta motoroituun liikenteeseen sekä auton että moottoripyöräliikenteen osalta. No teidän kannaltanne tällä hetkellä keskeisin kysymys tietenkin on moottoripyöräverotus. Kädessäni on hallituksen aivan uunituore esitys joka on vuoden 1975 toisilta valtiopäiviltä hallituksen esitys n:o 59 eduskunnalle laiksi auto- ja moottoripyöräveroksi annettu lain muuttamiseksi. Niinkuin muistatte me onnistuimme eduskunnassa ei kaatamaan, sallittakoon tässä käyttää ei kuristusverotuslakia vaan tekemään siitä yksivuotinen ja se merkitsee käytännössä sitä, että kun on halu jatkaa tätä verotusta ensi vuonna edelleen oli hallituksen tehtävänä antaa kiireellisesti uusi esitys, ja tässä se nyt on.”

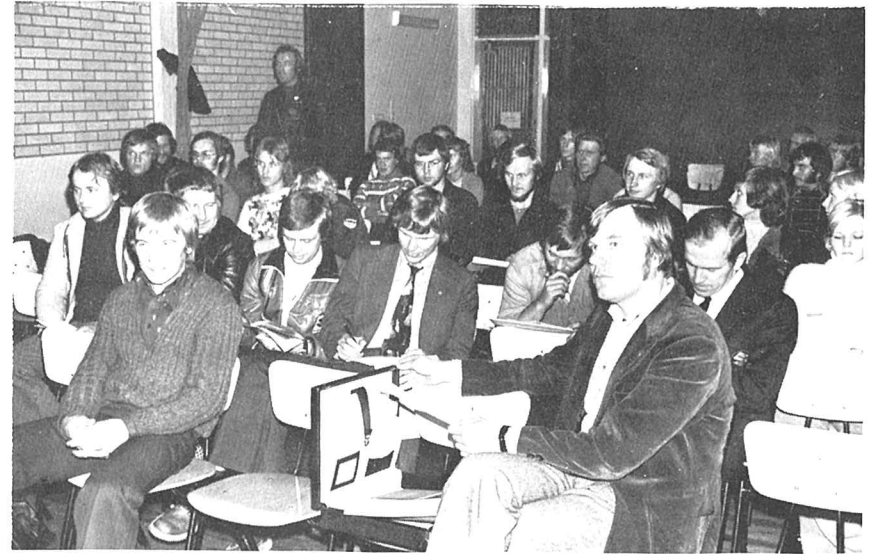
”Hallitus perusteluissaan toteaa näin: Hallitus ehdotti veron määriä muutettavaksi pysyvästi siis vuoden takaisessa la-

kiesityksessään, mutta eduskunnassa lait säädettiin vain vuotta seitsemänkymmentäviisi koskevaksi. Hallituksen mielestä moottoripyöräveroa tulisi kuitenkin erityisesti suurten pyörien käytön rajoittamiseksi pysyvästi korostaa. Tämän vuoksi hallitus ehdottaa, että vuoden 1976 alusta lukien perittäisiin veroa samansuuruisena kuin vuoden -74 alusta lähtien on tehty. Samalla ehdotetaan kuudennen pykälän toista momenttia pysyvästi siten muutettavaksi, että verovapaista moottoripyöriä olisivat vain tavarakuljetukseen käytettävät kolmipyöräiset- ja invalidimoottoripyörät. Lakiesityksen neljäs pykälä sisältää sen mikä teitä oleellisesti koskee ja se on tämä: Moottoripyöräveroa suoritetaan moottoripyörän moottorin iskutilavuuden mukaan moottoripyörän verotusarvosta seuraavasti: Kun iskutilavuus on enintään 130 cc vero on verotusarvosta 20 %, kuutiotilavuus 131–255 40 %, kuutiotilavuus 256–355 60 %, 356–505 80 %, yli 506 kuutiosta mutta alle 755 100 %, sekä sitten näiden isompien pyörien kohdalta 755 kuutiosta ylöspäin 120 %. Tässä on siis kysymys tuon teille tutun verolain voimassaoloajan jatkamisesta myöskin ensi vuotta koskevaksi.”

”Keskustellessani teidän edustajienne kanssa siitä mitä me tai te voisitte asian hyväksi tehdä, päädyimme siihen, että tällaisen neuvottelutilaisuuden aikaansaaminen on paikallaan. Voin vakuuttaa, että meitä on eduskunnassa eri puoluisiin lukeutua kansanedustajia, jotka olemme sitä mieltä, että lakiesitys on huono ja että moottoripyöriä ei tulisi tällaisella huikkeen korkealla verotuksella raskaita. En ryhdy tässä yhteydessä selvittelemään miksi kansanedustajien mieles-

tä lakiesitys on väärä. Vaan tarkoituksena on sopia niistä menettelytavoista joihin teidän eri puolilta maata tänne koontuneiden moottoripyöräihmisten pitäisi ryhtyä jotta asiassa edes voitaisiin jotain yrittää. Pitäisin vähimmäistavoitteena sitä, että tulkoonpa laki minkä-moinen tahansa siitä ei tehtäisi pysyvää, sillä jos siitä tehdään pysyvä, se jää voimaan ikiajoiksi, sitä ei enää muuta mikään.

Tarkoituksenmukaisin menettelytapa on nyt se, että te ottaisitte eri vaalipiireissä yhteyden niihin kansanedustajiin, jotka tuosta vaalipiiristä tähän uuteen eduskuntaan on valittu. Tarkoituksenmukaisinta on myöskin se, että te pyrkisitte järjestämään yhteisen tilaisuuden omissa vaalipiireissänne joihin mahdollisimman monet uudet kansanedustajat kutsutaisiin keskustelemaan teidän kansanne ja kuuntelemaan mistä oikein on kysymys. Valittavan laajalle eduskunnassa on levinnyt käsitys, että kun teistä puhutaan on kysymys vain tuollaisesta prätäkajengistä, joka jostakin enemmän tai vähemmän hämäräperäisistä lähteistä hankkimillaan varoilla on ostanut mahdollisimman suuria moottoripyöriä joilla sitten yö ja päiväkaudet pyöritellään korttelirallia takapenkillä istuvien tyttöjen tukat hulmuten, ja häiritään yhteiskunnan yleistä elämänmenoa. Olen sanonut tämän voimallisesti, mutta tällaisia käsityksiä on kansanedustajien keskuudessa. Näiden käsitysten muuttamiseksi on syytä ottaa yhteyttä ja selvittää mistä on kysymys, kun puhutaan erityisesti järjestäytyneestä moottoripyöräilytoiminnasta. Moottoripyörien käytöstä sekä harrastusvälineenä, toisaalta siis matkailua ajatellen, harrastusvälineenä



Maamme eri kolkilla toimivien moottoripyöräkerhojen edustajat esittivät kokouksessa huolestumisensa elokuvien levittämästä väärästä propagandasta ja yleisen mielipiteen suoranaisestä moottoripyöräilyä vastustavasta asenteesta vääristellyin tiedoin ja perusteluin.

myöskin sen tekniikkaan tutustumista ajatellen, harrastusvälineenä myöskin siinä mielessä, että se tarjoaa mielenkiintoisen ja hyvän kohteen vapaa-ajan vieton hoitamiseen, työväliseen siinä tapauksessa, kun on kysymys moottoripyörän käyttämisestä todellakin työväliseenä, työmatkojen kulkuun ja edelleen siinä mielessä, kun on kysymys moottoripyörän käyttämisestä urheiluväliseenä. Kaikki nämä seikat ovat sellaisia, joista kannattaisi avoimesti keskustella kansanedustajien kanssa, että on kysymys mielekkästä harrastuksesta jonka parissa työskentelevät nuoret ovat kansakunnalle paljon arvokkaampia kuin se porukka joka tuolla puistojen nurkilla vetehtii joko viinan parissa tai erityyppisiä huumausaineita käyttäen tai kokeillen. Yhteiskunta jou-

tuu juuri tämän joukon sanoisinko hengissäpitämiseksi ja jollakin tavalla sosiaalisille urille saattamiseksi käyttämään varsin paljon rahoja sekä puhtaasti rahaa, että yhteiskunnan eri toiminnoissa olevien henkilöiden työaika.”

”Suositteisin teille, että lähettäisitte välittömästi kirjelmän kansanedustajille, jossa pyytäisitte heidät yhteiseen neuvonpitoon jossa kertoisitte kerhonne toiminnasta sekä maakunnallisesta että valtakunnallisesta organisaatiosta. Kertokaa heille lyhyesti minkälaiset ovat ne järjestöt joiden puitteissa te toimitte, mitenkä nämä järjestöt ovat organisoituneet, mikä on jäsenmäärä, jos teillä on tietoa mitenkä se iän mukaisesti jakautuu, ja tietysti on mielenkiintoista kuulla paljonko mukana on tyttöjä. Tämän lisäksi olisi

tähdellistä selvittää, mikä moottoripyörän käytön tarkoitus on, mihinkä sitä tällaisessa järjestäytyneessä ja mikseipä myöskin "villissä" harrastustoiminnassa käytetään, kuitenkin kehoittaisin erityisesti alleviivaamaan sitä, että tämä "villi" organisoitumaton yksilötasolla tai hyvin pienessä ryhmässä tapahtuva toiminta on ehkä sitä joka on eniten aiheuttamassa tätä niinsanottua yhteiskunnan yleistä menoa häiritsevää toimintaa. Järjestäytyneen organisoitu toiminta sitä vähäisemmässä määrin varmasti on. Olisi tietysti paikallaan mikäli mahdollista järjestää konkreettinen näyte siitä miten moottoripyöräilijä harrastaa tekniikkaa ja tuntee sitä, purkamalla vähän moottoria ja tekemällä pieniä korjauksia. Koska tällaisella konkreettisella osoituksella sii-

tä mitä tehdään, on aina paras mahdollisuus vaikuttaa. Ja sitten tuollaiseen tilaisuuteen aina luonnollisesti liittyy keskustelua, ja keskustelun yhteydessä on paikallaan selvittää, mitä moottoripyöränuorelle ihmiselle maksaa ja ennen muuta mistä ne rahat hankitaan, sillä näiden rahojen hankkimisen suhteen vallitsee tavattoman paljon virheellisiä kuvitelmiä. On paikallansa kertoa myöskin siitä mitä moottoripyörän käyttö tulee maksamaan ja mistä te sitten joudutte rahat tähän harrastukseenne käytännön toteuttamiseen hankkimaan. Alleviivaan myöskin sitä, että tämä kysymys ei saa muodostua poliittiseksi, itse olen täällä täysin epäpoliittisena jos kohta olosuhteiden pakosta, muutenhan se ei ole teknillisesti mahdollista puolueeseen kuuluvana ja



Pohdittiin moottoripyörämatkailun erästä kaikkein olennaisinta osaa kokoontumisajoja (rallit), joista ulkopuolisilla, elikkä suurella yleisöllä tuntuu olevan tavattoman virheelliset käsitykset, niiden luonteesta ja tapahtumista.

yhden puolueen eduskuntaryhmän jäsen, mutta olen täällä erityisesti auto- ja moottoripyöräurheilun ystävänä ja näihin laitteisiin liittyvien harrastusten ystävänä ja myöskin jonkun verran näitä veroasioita seuranneena kansanedustajana. Tämä kysymys ei todellakaan saa muuttua poliittiseksi, sillä tavalla, että sanottaisiin, että tuo tai tuo kansanedustaja poliittisesti suhtautuu asiaan kielteisesti. On totta että meidän yhteiskunnassamme vallitsee poliittisten ryhmittymien mukaisesti myöskin tietty asennoituminen motoroituun toimintaan, ei kannata kieltää sitä etteikö esimerkiksi yksityisen auton ja sitä tietä myöskin moottoripyörän käyttöä erällä tahoilla hyvin voimakkaasti vastustettaisi lähtökohdista se ajatus, että tällaisen yksilöllisen kulkutavan valinta tapahtukoon se autolla tahi moottoripyörällä ei palvele yhteiskunnan ihanteellisia kuljetusmuotokatkaisuja, joita eräitten poliittisten piirien mielestä tehokkaimmin voidaan hoitaa turvautumalla joukkoliikennekuljetusvälineisiin, eli siirtämällä tavat ensiksikin maanteiltä kumipyöräliikenteestä vain rautateitten kuljetettavaksi, siirtämällä ihmiset junissa tai mieluiten yhteiskunnan omistamissa linja-autoissa kuljetettavaksi, ja kieltämällä mahdollisimman pitkälle tällainen yksilöllinen liikkumisen mahdollisuus. Kun tämän sanon, en tarkoita sitä, että haluaisin osoittaa sormella mihinkään poliittiseen suuntaan, mutta tämä on kuitenkin tosiasia, joka on luettavissa eräitten poliittisten puolueiden liikennepoliittisista ohjelmista, niihinkin teidän kannattaisi mahdollisuuksien mukaan tutustua. Mutta kun kaikkien poliittisten eduskuntaryhmien sisällä on henkilöitä, jotka eivät ole sidottuja tai sitoutuneita näihin

puhtaasti poliittisiin kannanottoihin jotka tarkastelevat tätäkin harrastusmuotoa ja tätä kulku- ja liikennemuotoa kokonaan toisista peruslähtökohdista silloin on todellakin vältettävä tällaista poliittista kärjistymistä. Poliittinen riita saadaan aikaan paljon helpommin kuin te osaatte kuvitellakaan, siihen tarvitaan vain kaksi, joko samaan tai eri poliittiseen puolueeseen kuuluvaa kansanedustajaa. Käytännössä on runsaasti esimerkkejä siitä, että riita saadaan herkästi syttymään myös samaan porukkaan kuuluvien kansanedustajien kesken. Joten tuollainen positiivinen objektiivinen suhtautuminen tähän kysymykseen täysin poliittiset raja-aidat unohtaen on varmasti teidän kannaltanne kaikkein käytännöllisintä. Minä arvioisin, että tämän kansanedustajille tarkoitetun informaation teho on kaikkein suurin silloin, kun siihen voidaan yhdistää paikallisen tason, siis vaalipiirikohtaisen tason informaatio ja sitten liitto eli järjestökohdainen toiminta. Näen ainoana mahdollisuutena tämän asian hoitamiseksi, juuri vaalipiirikohtaisen toiminnan, minulla on kokemusta siitä, että järjestötason informaatio ei riitä, ei riitä se, että teidän järjestöjenne ja liittojenne edustajat tulevat eduskuntaan tapaamaan muutamia kansanedustajia, tarvitaan ehdottomasti paljon laajempi kontakti tämän asian selvittämiseksi. Erityisesti on muistettava se, että näissä verotusprosentteissa jotka liikkuvat kahdestakymmenestä sataankahdeksakymmenen ei ole kysymys siitä, että moottoripyörävero tuottaisi valtiolle jotain sellaista jota ilman se ei voi olla, tämän veron tuotto on kuitenkin kaiken kaikkiaan niin vähäinen, että sillä ei budjetin kannalta ole merkitystä.

Paljon keskeisempi kysymys onkin

juuri se, mitenkä tähän asiaan kaiken kaikkiaan suhtaudutaan. Korostan erityisesti tähän liikenneturvallisuuteen ja liikenneonnettomuuksiin liittyviä kysymyksiä. Teille on aivan yhtä tuttu asia kuin minullekin se, että moottoripyöräväki on pyritty leimaamaan liikenneturvallisuuksi ajatellen kaikkein huonoimmaksi, kaikkein vaarallisimmaksi ryhmäksi. Tosiasiat, joita eräitä tilastoja mielivaltaisesti esittäen on pyritty julkisuudessa kertomaan, eivät ole vedenpitäviä, te tiedätte tämän asian kenties vielä paremmin kuin minä. Teidän kannattaa myös kiinnittää huomiota siihen, mitkä ovat onnettomuustilastot eräitten sektorien osalta. Moottoripyörien käyttöä pyritään kieltämään perustaen tämä kieltö siihen, että se on turvatonta ja että aiheutuu hirvittävän paljon onnettomuuksia, mutta kuten eräissä yhteyksissä on todettu, jos tätä pidetään motivaationa niin silloin pitäisi esim. tuo vesillä liikkuminen suhteellisen sukkelaan Suomessa kieltää kun siellä vuosittain niin jumalattoman paljon ihmisiä painuu sukelluksiin ilman kypärää.”

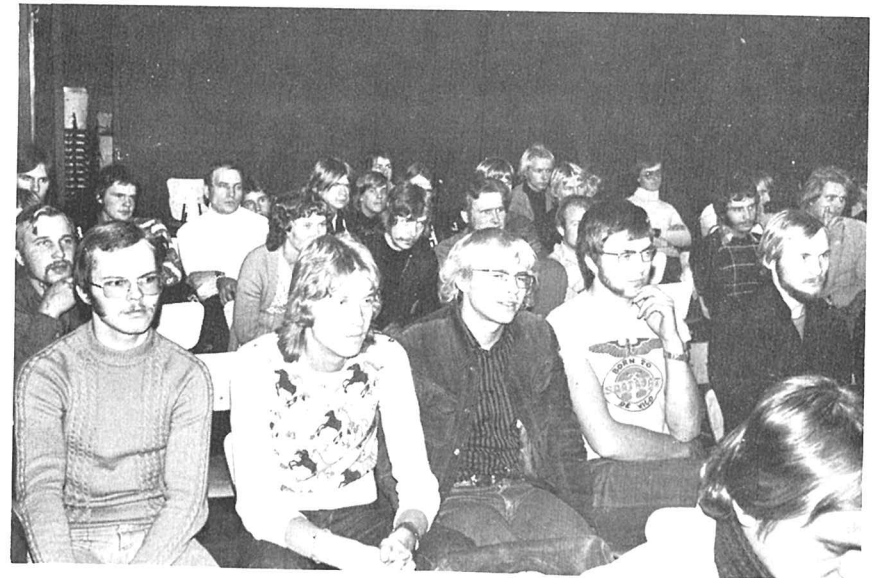
”Kertauksen vuoksi lyhyesti: Järjestää vaalipiirikohtaisesti tilaisuuksia joihin kutsutte alueen kansanedustajat. Kertokaa tuossa tilaisuudessa mistä teidän harrastukseenne yhteydessä on kysymys. Älkää pyrkikö myöskään salaamaan näitä onnettomuuskysymyksiä, kertokaa niistä avoimesti ja kertokaa mitä te omalta osalta olette tehneet onnettomuuksien välttämiseksi, mainitkaa myöskin siitä koulutuksesta sekä liikenneturvallisuus-, yleisestä liikenne-, että tästä teknillisestä koulutuksesta mitä järjestäytyneen moottoripyöräväen keskuudessa tehdään. Älkää salatko sitä, älkää pyrkikö kiel-

tämään sitä, että moottoripyörän pärinä jossakin yhteydessä saattaa häiritä joitakin kansalaisia, mutta muistakaa samassa yhteydessä, että pieni pärinä jollakin kadulla on huomattavasti vähäisempi rasitus yhteiskunnan kannalta kuin vailla harrastuksia, harrastustoimintaa, ja toimintatiloja vaelteleva nuoriso, joka on suistunut ei sosiaalisille urille.”

”Valmistakaa tuo tilaisuus sillä tavalla, ettei siitä paista tuollainen sattumanvaraisen kontaktinoton maku. Minulta kysyttiin taannoin: Kun kerhollamme ei oikein ole varaa tarjota hienoja päivällisiä ja muuta hyvää. Vastasin: Me kansanedustajat saamme ilmaista ruokaa ja juomaa niin paljon, kuin sielu sietää, siitä ei ole kysymys, asiallisen tiedon puute on se, joka eniten vaivaa. Siis tällainen tilaisuus voidaan järjestää suhteellisen yksinkertaisissa puitteissa ja varsin pienin kustannuksin. Uskoisin, että nämä palaverit joita tällä ollaan suunnittelemassa, ovat ensinnäkin välttämättömiä jos jotain teidän hyväksenne halutaan tehdä, ja toiseksi hyödyllisiä siinä vaiheessa, kun jotain teidän hyväksenne sitten yritetään tehdä. Kiitoksia kun jaksoitte kuunnella, vastaan mielelläni kysymyksiinne jos niitä esitetään.”

Matti Kuva: ”Onko oikea tapa näissä palaverissa, jos meillä olisi joitakin rakentavia ehdotuksia, esim. moottoripyörän turvallisuuden parantamiseksi?”

Jaatinen: ”Kyllä, siis kaikki se mikä on positiivista se kannattaa tuoda esille, mutta ei pidä välttämättä kieltää ja salata myöskään sitä mikä on negatiivista, mutta sellaisen esittäminen ei nyt tietyksi ole välttämättä tämän tilaisuuden keskeinen sisäinen tarkoitus. Turvallisuuskysymyksissä teillä on varmasti hyvin paljon ker-



Moottoripyöräily ei ole pelkästään mitään "luupäistä ajamista", vaan niinkuin Martti Makkonen esitti klassisen kolminaisuuden, "ajaminen, tekniikka ja ihmisyyys."

rottavaa, luulen että tämä suojakypärän käyttö on juuri sellainen joka kannattaa mainita, ja yleensä moottoripyörän teknillinen rakenne ja siinä tapahtuneet parannukset joiden tarkoituksena on vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.”

Orko Tallinen: ”Kuinka paljon uudet kansanedustajat veroasiasta yleensä tietävät, kun taannoin tiedustelin eräältä kansanedustajalta veroasiaa, hän vastasi, ettei hän moottoripyöräilystä ja verosta tiedä muuta kuin, että hän on viisi vuotta takaperin lukenut lehdestä yhden moottoripyöräjutun. Ja kun tällaiselle kansanedustajalle tulee tämä asia käsiteltäväksi, tietääkö hän miksi me olemme liikkeellä?”

Jaatinen: ”Tämä oli erittäin hyvä kysymys, olen pahoillani etten huomannut

siihen puuttua. Käytännössä eduskuntatyö on sellaista, että se jakautuu hyvin moniin sektoreihin lähinnä niiden valiokuntien mukaan joissa asianomaiset kansanedustajat työskentelevät. Ne jotka ovat sanotaan sosiaalisiin kysymyksiin kiinnostuneita ja ovat sosiaalivaliokunnan jäseniä eivät tiedä tuon taivaallista näistä veroasioista. Ja jos eilen olisi esim. eduskunnassa otettu hallituksen esitys vuodelta -75 toisilta valtiopäiviltä esitys 59 eli tämä paperi ja kysytty, mitä tämä neljäs pykälä käytännössä merkitsee, niin haluamatta halventaa asiantuntevia töttövereitä eduskunnassa, olisin sanonut, että korkeintaan viisikymmentä olisi ollut jyvällä siitä mistä on kysymys. Tämä ei johdu siitä, etteikö haluttaisi vaan siitä, ettei sellaista kansanedustajaa olekaan,

joka tuntee kaikki sen lainsäädännön yksityiskohdat mitä eduskunnassa toteutetaan, siellä jakaudutaan jo eduskuntaryhmissä sellaisiin intressipiireihin, että joku sektori hoitaa noita asioita, toinen muuttaman hengen porukka noita, kolmas näitä jne. Ja kun ryhmät sitten tekevät päätöksen siitä, miten äänestyksessä käyttäydytään, niin se päätös perustuu tämän asiantuntijaryhmän selostukseen ja sen suosituksiin. Ja näin ollen kun saadaan 50–100 ihmistä tähän hommaan mukaan, ja heille pystytään selvittämään tämä asia, ei tarvitsekaan pelätä sitten niitä loppuja, koska tähän ryhmään jolle asia voidaan selostaa, kuuluvat ilmeisesti ne ihmiset, jotka omista eduskuntaryhmissä näitä asioita pohdiskelevat. Lähtökohta täytyy olla kuitenkin se, että anteeksi nyt suorapuheisuuteni, kuvittele olevanne tekemisissä kokolailla tyhmien ihmisten kanssa. Tämä tarkoittaa sitä, että olette tekemisissä ihmisten kanssa, jotka eivät teidän harrastuksestanne, eivätkä siihen liittyvästä erityisverotuksesta paljonkaan tiedä.”

Salo: ”Pitäisikö kansanedustajien lisäksi kutsua esim. kaupungin instansseista edustajia tilaisuuteen ja keitä?”

Jaatinen: ”Jos paikkakunnalla on kaupunki tukemassa harrastusta, niin on kaupungin edustaja kutsuttava. Poliisi on näissä suhteissa erittäin arvokas yhteistyökumppani, minä tiedän, että on ollut sellainen vaihe jolloin poliisi on sanonut suoraan, että tämä moottoripyöräporukka joutaisilaiivata kerralla isoon purkkiin ja ajaa sen verran kauaksi ja mikäli mahdollista saareen, ettei siitä olisi vaivaa, mutta nämä ajatuksethan ovat taakse jäänyttä elämää, ja olen joutunut keskus-

telemaan varsin korkeitten poliisiherrojen kanssa näistä asioista ja siitä voisi sanoa kuin eräästä pankista: ”Siellä aina ystävää”. Poliisien kanssahan te pärjätte varsin hyvin ja on hyvin merkittävää se mitä mahdollisesti paikalla oleva poliisiviranomainen sanoo.”

Tilaisuudessa käytettiin lukuisia puheenvuoroja joihin kansanedustaja Matti Jaatinen vastaili asiantuntevan tyhjentävästi, ja kukkipa huumorin kukkakin, silloin tällöin salissa remahti ilmoille voimakas naurun purkaus. Kun kansaned. Jaatinen painotti miten tärkeää on ettei verosta tehdä pysyvää, on nähty miten auvero on ollut väliaikaisen, väliaikaisen väliaikaista aina vaan, kysyi eräs motoristi: ”Kuinka eduskunnalla on aikaa joka joulukuu keskustella tällaisesta asiasta kuin moottoripyöräverosta.”

Jaatinen: ”Onhan siellä keskusteltu koiran korvista tunti tolkulla. Tässä pitää paikkansa se Parkinsonin laki joka sanoo: ”Tuhannen markan määrärahasta saatetaan keskustella yksi ilta, mutta miljoonan markan määräraha menee että humahtaa vaan.” Kyllä eduskunta on siitä jännä paikka, että mitä vähemmän jostakin asiasta ymmärretään sitä enemmän siitä puhutaan, mitä paremmin asia tunnetaan sitä nopeammin se voidaan ottaa pois päiväjärjestyksestä. Kyllä minua tosiaan huvitti kovasti kun siellä tosiaan tuntitolkulla puhuttiin koiran korvista ja hännän työstämisestä, ja siitäkös sitten oli asiantuntijoita vaikka kuinka. Niin kuin Nestori Kaasalainen siirryttyään Alkoholi liikkeen johtoon sanoi kerran eduskunnan parvelta asioita seurattuaan: ”Että on se kumma kun viinan ja sen kirojen asiantuntijat löytyvät raivoraittien joukosta.” Kyllä se vähän tahtoo olla

sillä lailla, että moottoripyörä ja yleensä veroasioidenkin kohdalla että varsinaiset asiantuntijat löytyvät niistä porukoista jotka eivät verotuksen kanssa ole olleet missään tekemisissä muuta kuin tietysti veroa maksavina kansalaisina, no tämä hiukan kevennyksenä asiassa.”

Välilajalla nautittiin jyväskyläläisten tarjoamat kahvit heidän kerhon harrastustiloissa, joita monet muualta saapuneet ihailivat, että ollapa meilläkin tällaiset kokoontumistilat ja harrastusmahdollisuudet. Kokous jatkui myöhäiseen iltaan muistion laatimisen pohjalta käytyjen keskustelujen merkeissä. Kiitokset ja terveiset vaan sinne Jyväskylään.

Jyväskylän neuvottelukokous laati seuraavan muistion:

MUISTIO

Moottoripyörä:

- koko kansan liikkuma- ja harrastusväline
- yleishyödyllinen ajoneuvo
- matkailuajoneuvo
- sosiaalinen kasvattaja
- oikein käytettynä turvallinen liikkuväline (vrt. auto, vene, aseet)

Moottoripyörällijä:

- 16–100 vuotias
- yhteiskunnallinen asema: lähetistä lääkäriin
- käyttää moottoripyörää joko hyötytai harrastustarkoitukseen

Harrastukset:

- kerhot

- nuorisotoiminta
- kurssitoiminta
- ulko- ja kotimainen matkailu
- liikennekäyttäytymistä parantavat liikennekilpailut
- moottoriurheilu

Moottoripyörä yksilön kehittäjänä:

- tekniikka
- liikennesilmä
- sosiaalinen kasvattaja
- vaihtoehto alkoholille ja huumeille
- ohjaa vapaa aikatoimintaa oikeille urille

Harrastuksen vaikeudet:

- verotus
- yleinen vastustava asenne
- epäasialliset mp-filmit
- kadulla ”pörrääjät” jotka häiritsevät kansalaisia
- virheelliset tilastot ja tiedot
- uutiset, joissa lähes poikkeuksetta moottoripyörä leimataan syälliseksi
- epäkuntoisella kalustolla ajelevat ”ragarit”
- yleinen liikennekuri ja toisesta piittaamattomuus

Pyrkimykset:

- vero saatava pienemään puolella
- ajokortti erikseen autolle ja moottoripyörälle
- kypäräpakko heti voimaan
- ”villit” pörrääjät pois kaduilta kerhoihin
- liikenneturvallisuustyöhön vauhtia
- ”nukkuvat” kerhot saatava toimimaan
- saada järjestäytyneiden motoristien jäsenmäärä kasvamaan 15.000:sta 40.000:een

Eduskuntaryhmille

”Yleinen mielipide” ja päätöksentekijät eivät pidä moottoripyöräilystä. Tässä asiassa tehty veropoliittinen päätös pyrkii epäoikeudenmukaisella tavalla lopettamaan tämän hyöty/huviliikenteen. 20–120 % veronkorotus CIF hintaan, pyörän koosta riippuen, tekee lopun monen nuoren ja täysikäisen haaveista hankkia halpa kulkuneuvo. Aktiivien koossapitävänä tekijänä ei tule aliarvioida kiinnostusta tekniikkaan ja liikenteeseen. Kerhotoiminnassa on tänään Suomessa yli 11 000 rekisteröityä moottoripyörää.

Jos 100–120 % korotuksilla halutaan poistaa n.s. ”suuret vaaralliset” moottoripyörät ja tehdä tilaa pienemmille, täytyy tähän päätökseen asennoitua hyvin kriittisesti. Onnettomuuksista noin 80 % sattuvat 350 cc pienemmille pyörille. Voidaan siis todeta, että nykyisellä verolla ei ole minkäänlaista vaikutusta turvallisuuteen. Kriittisesti katsoen päinvastoin. Sen vaikutuksesta lisääntyy kevyempi ja vähemmän turvallinen kalusto teillämme. Todettavaksi jää vain, että pe-

”Kolari” Hämeenlinnassa

Motoristit Hannu Haapamäki ja Kirsi Massinen ovat ajaneet yhteen 11.10.-75 Hämeenlinnan kirkossa. Renkaanvaihdon jälkeen he päättivät jatkaa matkaa samalla pyörällä. Silminnäkijöinä olivat hämeenlinnalaiset motoristit.

Motoristi toivottaa onnellista yhteistä taivalta.

rustana verolaille on puhtaasti taloudellinen ajattelu.

Vuonna 1973 tuotiin maahan 12 102 moottoripyörää. Verolaista johtuen putosi tuonti vuonna 1974 6 953 kappaleeseen ja kuluvan vuoden arvio jää noin 4 500 yksikköön. Noin 90 % vuosien 1974–75 tuonnista muodostuu ns. kevyistä pyöristä. Vuoden 1974 lain perusteluissa mainittiin tulonlisäyksenä 10 milj. mk. mutta todellisuudessa lisäys jäi kolmannekseen tästä. Tämän vuoden arvio on noin 2 milj. mk.

Kommentti: miksi poliisi ajaa 600 cc ja sitä suuremmilla pyörillä jollei juuri nämä ole turvallisimmat saatavissa olevat. Suorituskyky (kiihtyvyyshuippunopeus) ei tässä tapauksessa ole mikään syy.

Kieltämättä siviilipyöräilyä vastaan voi esittää syitä. Vakavin on epäilemättä onnettomuustilasto. Sitä luettaessa on myös katsottava kuka on syyllinen onnettomuuksiin. Huomaamme että autoilijat pääasiassa ovat syyllisiä n.s. moottoripyöräonnettomuuksissa. Nelipyöräiset aiheuttavat 2/3 törmäyksistä.

Jos Te päätöksentekijät eduskunnassa todella haluatte vähentää mp-onnettomuuksia teidän on käytävä käsiksi pahan alkuun ja juureen. Tarvitaan nopeita päätöksiä esimerkiksi erikoisajokortista moottoripyörille, korotettu ajokortti-ikäraja, ajovalojen käytöstä myös päiväsaikaan jne.

Halutessanne tietoa käytännön turvallisuuskysymyksistä on ainakin meidän järjestö käytettävissänne. Emme vastusta veroja sellaisenaan mutta nykyinen jär-

Liikenneturva

Autoilijat ja moottoripyöräilijät yhdessä lisäämään moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuutta

Eräiden tutkimusten mukaan auton ja moottoripyörän välisistä yhteenajoista jopa 2/3 on autoilijan syytä. Auto kääntyy moottoripyörän eteen. Autoilija arvioi väärin lähestymisetaisyuden ja nopeuden. Autoilija ei havaitse moottoripyörää lainkaan. Moottoripyöräilijöille sattuu

jestelmä estää enemmistön maan noin 40 000:sta moottoripyöräilijästä jatkamasta, kaikesta huolimatta terveellistä moottoripyöräilyä sen eri muodoissa.

Nykyiset verolisät ovat:

51–130 cc	20 %
131–255 cc	40 %
256–355 cc	60 %
356–505 cc	80 %
506–755 cc	100 %
yli 756 cc	120 %

Ehdotuksemme: 51–130 cc vapautetaan kokonaan verosta. Aloittelijan ensimmäinen pyörä.

131–355 cc	20 %
356–755 cc	40 %
yli 756 cc	60 %

Jan-Anders Söderholm
Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus jäsen.
(matkamotoristien valtakunnallinen järjestö)

runsaasti myös yksittäisonnettomuuksia. Suurimpana syynä tähän on liian suuri nopeus kaarteissa. Ja tähän on usein syynä vähäinen ajokokemus.

Liikenneturva esittää vakavan vetoomuksen autoilijoille moottoripyöräilijöiden turvallisuuden lisäämiseksi. Moottoripyörä on tunnustettava tasavertaiseksi ajoneuvoksi auton kanssa. On opittava toisten autoilijoiden tekemistä virheistä. Moottoripyörä on pienehkönä ja kiihtyvänä vaikeasti havaittavissa. Sen nopeus ja lähestymisetaisyys ovat vaikeasti arvioitavissa. Vaikka moottoripyörä tuntuu lähestyvän hitaasti, se saattaa olla paikalla parissa sekunnissa. Jos moottoripyörä tuntuu lähestyvän ylinopeudella, älä rankaise pyöräilijää hänen hengellään.

Lukuisia onnettomuuksia ja vaaratilanteita syntyy, kun moottoripyöräilijälle jätetään liian vähän tilaa tiellä. Moottoripyörä vastaa tarvitsemansa ajotilan puolesta lähes pientä autoa. Se tarvitsee tilaa sivusuunnassa kuoppien ja kivien sekä tien reunalle kulkevien väistämiseen. Jonossa ajava moottoripyörä tarvitsee siis yhden auton tilan.

Liikenneturva esittää vetoomuksen myös moottoripyöräilijöille heidän oman turvallisuutensa parantamiseksi. Jotta moottoripyörä tunnustettaisiin tasavertaiseksi, on kehitettävä ja kehitettävä yhteispelejä autoilijoiden kanssa.

Havaitsemisen parantamiseksi käytä ajovaloa aina, kirkkaalla päivänpaisteellakin. Suojakypärä lieventää päähän kohdistuvia iskuja, joista useimmat saataisivat johtaa kuolemaan. Varaudu siihen, että kääntymistä aikova auto ei sitenkään havaitse sinua tai arvioi tilanteen väärin. Varautuva pyöräilijä ottaa huomioon autoilijan mahdolliset virheet. Ko-



Vas. Annikka Ahtola, Teuvo Autio, Jan-Anders Söderholm ja Simo Nokso.

konaan ennalta vältetty onnettomuus on varmin tae nuoren elämän säilymiseen.

Lähimenneisyydessä suoritetuista, moottoripyöräilyyn vaikuttavista toimenpiteistä mainittakoon verolain muutoksen lisäksi raskaiden moottoripyörien ajajien ikärajan nostaminen 16 vuodesta 18 vuoteen. Suurinta osaa moottoripyöräilijöistä koskee lisäksi samassa yhteydessä säädetty 80 km/h:n nopeusrajoitus uusille kuljettajille.

Moottoripyörälle säädetty ajoneuvo-kohtainen 120 km/h:n nopeusrajoitus on tällä hetkellä merkityksetön, koska tiekohtaisilla rajoituksilla on nopeus rajoitettu muutoinkin enintään 120 km/h:iin. Tiekohtaiset nopeusrajoitukset ovat käytössä kokeilutarkoituksessa ja kokeilu loppuu kesällä 1976, mutta rajoitukset ovat todennäköisesti tulleet jäädäkseen. Näin ollen moottoripyörän ajoneuvokohtaisella nopeusrajoituksella tuskin on koskaan enää merkitystä.

Moottoripyöräkerho 69 ry.

Hallituksen kokous 18.10.1975 Porvoossa

Läsnä: puhj. Orko Tallinen, toim. Aimo Turunen, isän. Henrik Budich, kassa J-A Söderholm, Annika Ahtola, Teivo Autio, Olavi Autio, Simo Nokso, Seppo Kankola, Antti Seise, Timo Kossila.

1 §

Todettiin, että edellisen kokouksen KR-toimikunnalle jättämät tehtävät on hoidettu. KR-toimikunnan puh.joht. Olavi Autio selvitti rallijärjestelyjen nykytilanteen. Työnjako ja vastuukysymykset on hoidettu seuraavasti: Pertti Viitasalo vastaa ennakkoilmoittautumisista, Olavi Autio kasastusjärjestelyistä, Olli Ahokas "seremoniamestarin" tehtävistä ja Reino Huuhtanen on rallipaikan vastaanotto-komitean vetäjä.

2 §

Rallin rahoituspuoli noudattaa jo perinteellistä omavaraislinjaa.

3 §

Maaliskuun -76 Motoristi on erikoisnumero ja sen sisältö on pyhitetty Kontiorallille ja sen 10-vuotishistoriikille. Numeron ulkoasulle kiinnitetään erityistä huomiota ja mahdollisuuksien mukaan tullaan sallimaan myös väripaino.

4 §

Maaliskuussa -76 ajettavan Daytona 200 miles:in ajoihin järjestää suomalainen matkayhtiö ns pakettimatkaa ja kerhon hallitus katsoo voivansa peittää erikoiskustannuksia 500 mk asti jos toimitajamme on halukas rahoittamaan loput kuluista. Edellytyksenä on kuitenkin laadukas matka/kilpailuraportointi.

5 §

18.10.75 Jyväskylässä pidetyn mp-väen ja kansanedustaja Matti Jaatisen välistä informaatiotilaisuutta oli seuraamassa puh.joht. Orko Tallinen ja toim. Aimo Turunen. Kuunneltiin palautetta kokouksesta joka käsittelee moottoripyöräverolakia ja mahdollisuudet puuttua sen uusimiseen nykyisessä muodossaan. MP-kerho 69:n vetoomuksen eri eduskuntapuolueille todettiin saaneen suosiollisen vastaanoton eduskunnassa, mutta minkäänlaisia takeita ei tietenkään voitu saada poliittisilta päättäjiltä tässä verolaissa.

6 §

Seuraava kokous päätettiin pitää 22.11.1975 klo 15.00, Hotelli Valtatie 1:ssä.

Jan-Anders Söderholm



Edessä vas. Olavi Autio ja Timo Kossila, takana vas. Antti Seise ja Orko Tallinen.

Onnistunut tiedotustilaisuus Kouvolassa

Kaikki olivat kutsutut, mutta vain kolme kansanedustajaa Kymen vaalipiiristä, Seppo Tikka, Olli Helminen ja Mikko Pesälä saapuivat Kouvolassa Tornimäen nuorisotalolla kansanedustajille järjestettyyn tiedotustilaisuuteen 10.11.-75. Motoristeja paikalla sensijaan oli runsaasti.

Kerhon puheenjohtaja Orko Tallinen: "Arvoisat kansanedustajat, hyvät läsnäolijat. Tämä tilaisuus on yksi monista joita tänään järjestetään tai on jo järjestetty, jossa kansanedustajille selvitetään moottoripyöräilyä. Meitä on tänne kokoontunut Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan alueen motoristeja. Tilaisuuden tarkoituksena on kertoa teille arvoisat kansanedustajat, moottoripyöräilyn, etenkin sen parhaista puolista koska niistä ei sanomalehdissä ja muissa tiedotusvälineissä kovinkaan paljon kerrota, vaan mieluummin tuodaan aina paremmin negatiiviset puolet esiin."

Moottoripyörä ja moottoripyöräilijä -aiheesta kertoili Rauno Urpalainen mm.: "Tapaus nimeltä moottoripyörä, on tänä päivänä esiintynyt hyvin kriittisessä valossa. Yleensä se käsitetään vain sellaisena korttelipärrääjänä ja unohdetaan kaikki muu. Moottoripyörä on koko kansan hyöty-, harrastus- ja liikkumisväline, yleishyödyllisenä ajoneuvona se toimii erittäin tehokkaasti syrjäseuduilla jossa välimatkat ovat pitkät ja julkinen liikenne lähes olematonta, hyvänä esimerkkinä Itä-Suomi. Moottoripyörä tiepalvelussa on todettu käyttökelpoiseksi. Samoin armeija käyttää siviilipyöräiä pientä kor-

vausta vastaan erilaisissa tehtävissä. Moottoripyörän käyttö matkailuajoneuvona koti- ja ulkomaanmatkailussa on varsin merkittävä, suoden suhteellisen halvoin kustannuksin mahdollisuuden retkeilyyn ja matkailuun. Oikein käytettynä moottoripyörä on varmasti turvallinen liikkumis- kuin harrastusväline, verrattavia lienevät auto, vene, moottorivene ja aseet ilman asianmukaista käyttöä ne ovat myös epäturvallisia. Mottona tuohon sanoisin: että "hyvä renki, mutta huono isäntä." Moottoripyöräily ei ole yksinomaan nuorison harrastus vaan sitä harrastavat varttuneemmatkin, jopa kokonaiset perheet ja laajasta ikärakenteesta johtuen yhteiskunnallinen asema on monelta taholta edustettuna.

Aiheesta moottoripyörä yksilön kehittäjänä kertoili Pentti Leppäkoski seuraavasti mm: "Huoltaessaan pyöränsä itse motoristi oppii samalla tekniikkaa ja tuntemalla pyöränsä toiminnan hän ei tarpeettomasti rasita sitä, näin pyörä kestää toimintavarmana ja turvallisuusvaatimukset täyttävänä kauemmin. Tällä hetkellä motoristit tuntevat suurta tarvetta liittyä alan kerhoihin, niissä vallitsevan hyvän yhteishengen sekä hyviä suhteita ajavien aatteiden innostamana. Toivomme, että meidätkin hyväksyttäisiin tasavertaisina liikenteessä, tässä asiassa kerho- ja järjestötyö pääseekin hyvin vaikuttamaan yksilöön järjestys ja käyttäytymissäännöllään joita oikean liikennöimisen osalta on säädetty, oikea liikennetuntemus ja liikennöiminen on järjestäytyneelle motoristille ohjesääntö. Mootto-



Pentti Leppäkoski

ripyörä on varmasti kaikkien mielestä parempi vaihtoehto kuin alkoholin ja huumeiden käyttö."

Harrastustoiminnasta, moottoriurheilusta ja kurssitoiminnasta perilläolevana Teuvo Toivokoski kiinnitti kansanedustajien huomiota kilpailukäytössä olevien moottoripyöräiden, joita ei käytetä yleisellä tiellä ollenkaan, niiden raskaaseen verotukseen. Hänen mielestään ne olisi vapautettava verosta kokonaan. Samoin hän julkatoi huolestumisensa moottoriurheilutilaisuuksien verottamisesta.

"Tilastoluvuissa merkittävät vuodet olivat -72-73, kun lähdettiin valtiovalan taholta ja yleensä liikenneturvallisuustyössä toimiin liikenneturvallisuuden lisäämiseksi lähinnä moottoripyöräilijöiden osalta ja sieltä tilastoista voitiin lukea sellaiset luvut, että kuolemankolareissa moottoripyöräilijöitten osuus oli kasvanut kolmekymmentäkuusi prosenttia

kun se muitten osalta yleisesti oli joko pysynyt samana taikka laskenut. Yleensä voitiin näitä vuosia verrattaessa todeta, että oli muitten osalta tapahtunut laskua, mutta pyörämiesten osalta oli käynyt heikommin. Jolloin esitettiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ohjelmaa jotta maantiellä saataisiin asia tältäkin osalta kuntoon, se mitä tehtiin oli verojen korottaminen lähinnä raskaille moottoripyörille tarkoituksena näin keventää ajokaluksia ja sitä kautta niinkuin nuo perustelut kauniisti sanovat, lisätä turvallisuutta moottoripyöräilijöiden joukkoon." Näin aloitti puheensa komisario Tuohisaari; Liikkuvasta Poliisista ja jatkoi todeten: "Henkilökohtainen käsitykseni tuosta verojen määräämisestä ja sen avulla lisätä turvallisuutta, on melkoisessa määrin kyseenalainen. Ainakin silloin kun oli muitakin keinoja käytettävissä, niitä on tänä päivänäkin ja niitä oli myös silloin, kun tämä lisävero määrättiin, mielestäni tämän olisi pitänyt olla se viimeinen päätöksentekijöitten keino verottamalla lopettaa pyöräiden maahantuonti ja hankinta, silloin, kun kaikki muut keinot olisivat loppuneet ja olisi jouduttu nostamaan kädet pystyyn." Komisario Tuohisaari oli myös sitä mieltä, että pelkästään henkilöauton ajokortin omistava ei saisi ajaa moottoripyörää. Hän kertoi, että kun hän aikoinaan meni Liikkuvan Poliisin pyöräkurssille, oli pääsyvaatimuksena henkilöauton ajokortti ja kuitenkin moottoripyörällä lähdettiin ajo-opetus aivan alusta ja edettiin sitten aste asteelta lähes taitoa-juon. Kun siviilipuolella kuusitoistavuotias kaveri hankkii nimismieheltä harjoitusluvan yksityiseen harjoitukseen, kukaan ei valvo tätä, sen jälkeen mennään insinööriajoon ja saadaan ajokortti ja ol-

laan valmiita yleiseen liikenteeseen mukaan. Suhde on melkoinen, siis ehdottomasti pitäisi tiukentaa koulutusta. Kypäräpakko ehdottomasti voimaan oli hänen mielipide. "Villit pärrääjät kerhoihin, se on varsin hieno ajatus ja kannatettava, mutta vaikeasti toteutettavissa. Siinä meillä on yhteisesti puuhaa. Se on eräs kerhotoiminnan mielekkääksi tekemisen, innostavaksi tekemisen ja itsensä esille tuomisen ajatuksia, joka tietysti ei mene pelkillä nyrkeillä, paljailla käsillä ei tietysti tänä päivänä saada paljonkaan aikaan ja silloin katset kääntyy tietyksi yhteiskunnan puoleen, jotta se tukisi tällaista kerhotoimintaa." Hän totesi moottoripyörän olevan aivan varmasti hyötyajoneuvon, osittain sitä voitaisiin verrata joukkokuljetusvälineeseen, sillä useimmin siinä näkee kahden istuvan päällä, jolloin se on täysin miehitetty, enempäähän siihen ei lain mukaan saa pistääkään. Joukkokuljetusvälineen osuuden se vie siinä määrin pois, että sillä on niin saatanallinen hinta, jokainen kilometri on kallis. "Moottoripyörä on myöskin vaarallinen, ei ole mitään peltikuorta ympärillä suojaamassa. Vuodelta -74 tutkijalautakuntien raportista ilmenee, tutkituissa 37 vakavassa onnettomuudessa oli mukana 37 ajoneuvoa, siis pyörää, näissä kuoli 37 ihmistä, ketään ei loukkaantunut, voidaan puhua täystuhosta. Näistä kymmenessä tapauksessa oli alkoholilla osuutta ulosajoon. Loppuyhteenvedon: Olen vannoutunut moottoripyöräilyn kannattaja."

Kouvolan kaupungin nuorisosihteeri Pekka Vihervuori lausui puheessaan erikoisesti kiitokset Kouvolan motoristeille esimerkiksi kerhotoiminnasta ja sisäisestä kurista ja totesi heidän saaneen

hänen täyden luottamuksen ja hän kertoi, miten hän kerhon välityksellä on vaikuttanut joskus kerhon ulkopuolisiin motoristeihin.

Seppo Tikka: "Komisario Tuohisaarelta kysyisin, te mainitsitte vuodet -72-73, silloin on tapahtunut 36 prosentin lisäys moottoripyöräkuolemissa. Mutta onko tietoa mitä on tapahtunut -74 ja -75?"

Komisario Tuohisaari: "Yleisesti kautta linjan vuosi -74 oli hyvä vuosi, liikenneonnettomuudet vähenivät. Osatiedot vuodelta -75 osoittavat murheellista, ollaan jälleen palaamassa vuoden -72:n tasolle."

Seppo Tikka: "Eikö tästä voida tehdä johtopäätös, että verolla on ollut positiivinen vaikutus kuolemanonnettomuuksien vähentäjänä?"

Tuohisaari: "Saattaa pitää paikkansa, mutta otetaan esimerkki, pistetään pyörän hinnaksi kaksisataatuhatta markkaa ja kielletään vanhoilla ajaminen niin ei varmasti satu yhtään onnettomuutta, tämä on vähän kerettiläinen ajattelutapa."

Seppo Tikka: "Veron kaksinkertaistaminen on vakava asia teidän kannaltanne, mutta sitä täytyy tarkastella sitä totuutta vastaan, että se johtuu meidän yhteiskunnan hallinnollisesta rakenteesta, meillä nimittäin liikenneministeriö ja koko meidän liikennepoliittikkamme on aivan selvästi kehitymätöntä. Me kaikki kolme ollaan tavallaan tässä syyllisiä, me kuulumme niihin puolueisiin, jotka ovat olleet veron korotuksen puolella. Me olemme luottaneet puolueena näitä päätöksiä tehdessämme asiantuntijoihin jotka ovat väittäneet tällä olevan positiivisia vaikutuksia ja ainoa tehtävissä oleva

MOOTTORIPYÖRÄVERO PUOLEEN NYKYISESTÄ

Motoristi on henkilö, joka nousuhalassa kiittää kaupunginosasta toiseen suurimmalla mahdollisella nopeudella. Tukka hulmuu kypärättömässä päässä,

asia. Me olemme aivan varmoja että verolakia ja ajokorttiasetusta tehtäessä on otettu lausunnot myöskin poliisilta. Ei tässä mitään ongelmaa olisikaan jos olisi olemassa vain pelkästään asiallisia moottoripyöräilijöitä. On aivan varmaa, ettei kukaan ole tahallaan hyviä harrastuksia vastaan eikä löydy sellaista hallinnon alaa tahi yksityistä henkilöä, joka pyrki tukahduttamaan selvästi positiivisen harrastuksen. Heti paikalla kun keksitään ja kun te sanotte, mikä on se keino millä voidaan erottaa asialliset moottoripyöräilijät ja niisanotut asiattomat moottoripyöräilijät toisistaan tai saada kaikki asiallisiksi moottoripyöräilijöiksi niin ongelman on sillä selvä. Tämän tilaisuuden järjestäjiä minä haluan vielä kiittää siitä, että tämä on yksi kaikkein parhaiten järjestettyjä tilaisuuksia, missä minä olen koskaan ollut mukana, nimenomaan rakenteeltaan ja asiallisuudeltaan. Toivotavasti te löydätte oikean ratkaisun."

Mikko Pesälä: "Tekniikka on hypännyt niin huimasti eteenpäin, ettei ole pystytty mukautumaan sen tuomiin mahdollisuuksiin, mainio esimerkki täällä tuotu esiin, että vähintään yhtä vaarallisia harrastuksia ovat moottorivenet ja aseet. Ja se missä tämä kerho on vallan mainiosti näyttänyt oivallisuutensa on juuri siinä, että millä saataisiin kerhotoimintaan vi-

rumat kuvat loistavat nahkassa ja todennäköisesti varastettu moottoripyörä valitaa karnealla äänellä...

Moottoripyöräilijä: on 16-100 vuotias. Yhteiskunnallinen asema: lähetistä lääkäriin. Käyttää moottoripyörää joko hyöty- tai harrastustarkoituksiin.

Siinä tämän päivän motoriston "luonnekuva" kumpi näistä vaihtoehdoista on oikeaan osuva, vai ovatko molemmat?

Näin leikillään erittäin vahvasti esitteli Pertti Salo Oulun Brittimotoreista Oulun vaalipiirin kansanedustajille ja viranomaisille 10.11.-75 järjestetyssä palaverissa. Poliittisten päättäjien ja viranomaisten huomio haluttiin kohdistaa Oulussa järjestetyssä tiedotustilaisuudessa moottoripyöräilyyn ja nimenomaan sen epäoikeudenmukaiseen verotukseen.

Tilaisuuden alussa Pertti Salo myös oikoi eräitä motoristeista yhäkin vallalla

reyttä, siis valtiovallalta ja kunnilta siihen apua, jotta tämän kautta saataisiin pois juuri ne huonot ilmiöt, jotka ovat moottoripyöräilyn ympärillä. Mainiosti on kyllä lähdetty liikkeelle jo yksistään sen tähden, että tämä on teillä valtakunnallinen rysäys, koska Arkadian mäellä huomasi, että monet edustajat allakkaa katsoessaan totesivat, että tänä iltana on moottoripyöräilijöiden tilaisuus. Tämä on hienosti ohjelmoitu ja se osoittaa aika paljon asiastanne ja niistä ihmisistä, jotka pyöri sen ympärillä, että heillä on taitoa ja aktiivisuutta."

olevia virheellisiä käsityksiä. Hän kiinnitti huomiota moottoripyöräkerhojen kasvatukselliseen merkitykseen. Tavoitteena on kasvattaa hyviä ja tunnollisia kuljettajia sekä kehittää sellaisia valmiuksia, joita vaille nuoret ja vanhemmatkin jäisivät ravintoloissa, elokuvissa, puistoissa ja jopa kotona televisiota passiivisena tuijottaessaan.

Salon mukaan moottoripyöräily kaikesta myönteisistä puolista huolimatta on joutunut Suomessa ajolahdin kohteeksi. Kovimpana iskuna on koettu moottoripyörän "tappovero". Sillä ei kuitenkaan ole valtiotaloudelle juuri merkitystä, koska näennäisesti suuremmat verotulot ovat jääneet tulematta siksi, että pyörien myynti on lähes tyrehtynyt.

Sensijaan verolla on ostajan taloudelle ratkaiseva merkitys. Tavoitesäästämisen ja velkavankeuden kaksinkertaistaminen saattaa olla nuorelle alkajalle liikaa. Tuolloin on olemassa vaara, että hän luusuu toisenlaisiin ja monasti paljon huisompiin harrastuksiin.

Moottoripyöräväen tärkeimpänä tavoitteena sanoi Pertti Salo olevan saada moottoripyörävero alenemaan puoleen nykyisestä tasosta, jolloin siihen jäisi kuitenkin vielä reilu porrastus pyörän koon mukaan. Tähän ydinkysymykseen hän toivoi Oulun vaalipiirin kansanedustajien ottavan eduskunnassa myönteisen kannan.

Kansanedustajia oli tilaisuuteen saapunut kolme. Heistä kansanedustaja Matti Ahde totesi lainsäätäjien tarkoituksena olleen lisätä liikenneturvallisuutta ja suunnata alan harrastusta pienien pyörien pariin. Verolain säätäjien tarkoitusperät eivät Ahteen mielestä ole kuitenkaan ainakaan vielä toteutuneet.

Yli 300 km/t

olikin painovirhepaholainen kuten tarkkaavaiset motoristit viime numerosta huomasivat, mailejahan sen piti oleman.

Hän korosti moottoripyöräilijöihin suunnattavan koulutuksen ja erityisopetuksen merkitystä tulevaisuudessa.

Komisario Eino Kurkela esitteli uusittua ajokorttilainsäädäntöä ja kohdisti motoristien huomion uusia kuljettajia koskeviin erityissäädöksiin. Sen paremmin henkilöautoilijoita ja moottoripyöräilijöitä erittelemättä hän kertoi juuri uusien kuljettajien kokemattomuuden ja vahinkoalttiuden olevan pääsyynä heille määrättyihin katonopeusrajoituksiin.

"Monet uudet kuljettajat suhtautuvat kuitenkin näihin säädöksiin välinpitämättömästi, näin sakonkin uhalla. Aina kuljettaja ei kuitenkaan selviä sakolla, vaan rikkeen laadusta riippuen hänen ajolupansa voidaan myös peruuttaa määrääjäksi".

Kansanedustajille selvitetiin tilaisuudessa moottoripyöräilyä terveenä harrastusmuotona. Motoristien tavoitteena on kautta maan veron vähentämisen ohella saada ajokortti erikseen autolle ja moottoripyörälle sekä kypäräpakko heti voimaan. Niinkään tavoitteena on ohajata "villit pärrääjät" pois kaduilta kerhoihin.

— KUTSUNNOISSA on Itä-Uudellamaalla todettu moottoripyörällä itsensä palveluskelvottomiksi ajaneiden määrän huolestuttavasti lisääntyneen.

Tietoisku Kuopiossa:

Palaveri Kuopion vaalipiirin kansanedustajille

Kuopion motoristit olivat järjestäneet maanantaina 3.11. Kuopion vaalipiirin kansanedustajille tiedotustilaisuuden moottoripyöräilyn vaikeuksista ja siitä miten asioita tulisi korjata. Vaikka kaikki vaalipiirin kansanedustajat olivat kutsutut, niin Inkilänmäen kerhoon saapuivat vain kansanedustajat Juuso Häikiö ja Osmo Vepsäläinen. Kaikki paikalla olleet olivat sitä mieltä, että moottoripyörävero on etenkin isojen pyörien kohdalla tällä hetkellä täysin kohtuuton ja perusteeton. Vero pitäisi pienentää vähintään puoleen nykyisestäään.

Kaikki neljä tilaisuudessa alustuksen pitänyttä kiittivät moottoripyöräilyä hyvänä harrasteena ja moittivat korkeaa veroa, joka estää pyöräilyn kehittymisen entistäkin paremmaksi harrastemuodoksi.

Aluksi yleiskatsauksen moottoripyöräilystä pitänyt Sami Torvonen katsoi moottoripyörän olevan koko kansan liikkuma- ja harrastusvälineen, joka oikein käytettynä on kyllä turvallinen. Sami puhui eritoten suurien pyörien puolesta. Ne ovat varustetasoltaan korkealuokkaisia verrattuina pieniin pyöriin. Juuri näihin suuriin ja turvallisiin moottoripyöriin kohdistuu verotus kaikkein voimakkaimmin. Verotus onkin moottoripyöräharrastuksen suurin vaikeus ja este. Siksi hän ehdottaakin verotuksen laske- mista vähintään puoleen. Kilpakoneiden tulisi olla kokonaan verottomia. Muita

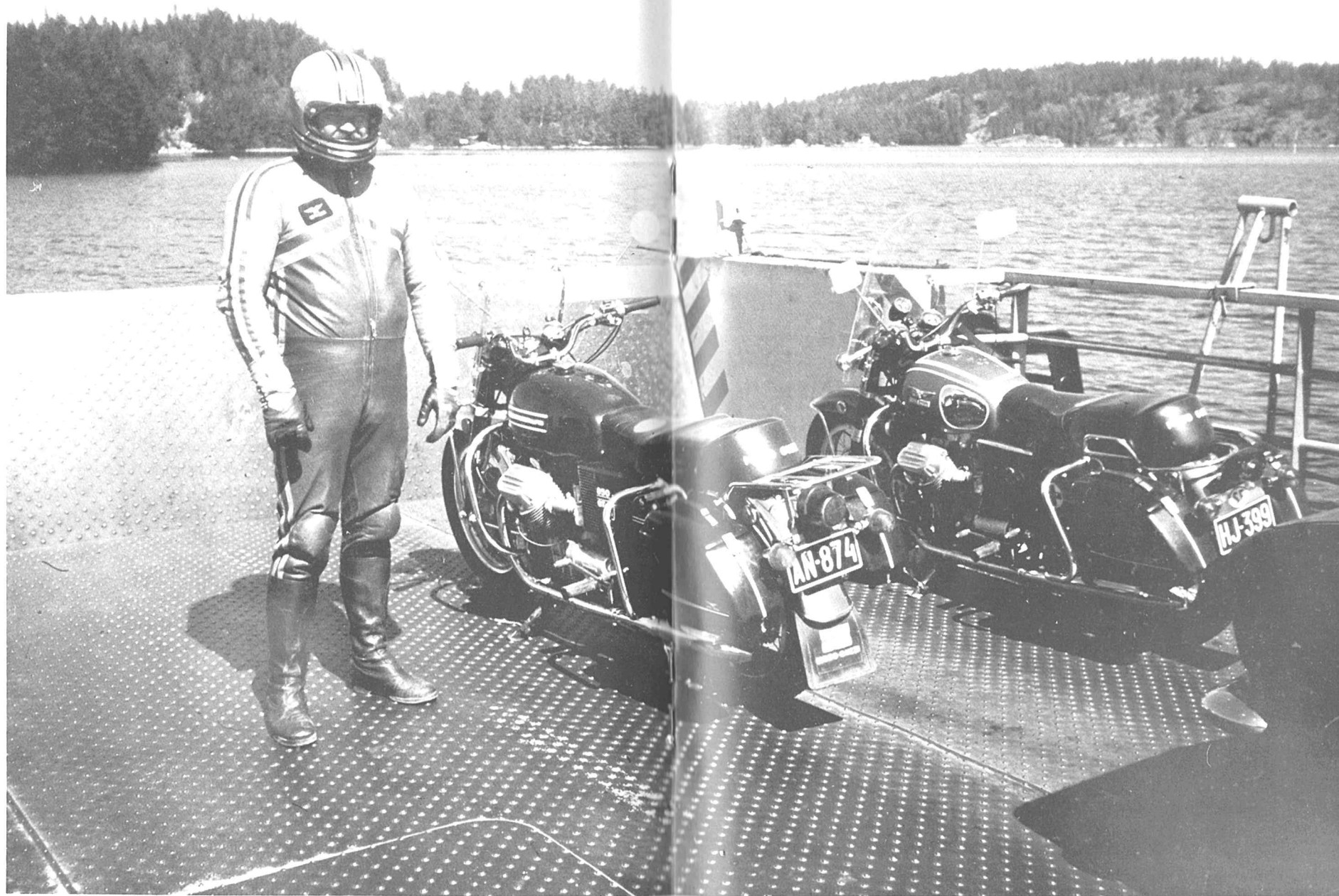
harrastuksen esteitä on yleinen vastustava asenne, kaduilla pärräävät pienten pyörien omistajat, jotka häiritsevät käytäytymisellään ja ajelullaan kaupunkilaisia sekä virheelliset tiedot moottoripyöräilystä yleensä.

"Pyrkimyksenä moottoripyöräilijöillä on verotuksen vähentämisen ohella saada ajokortti erikseen autoille ja moottoripyörille. Tällä olisi liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Lisäksi pyritään kypäräpakkoon, joka on jostain syystä juuttunut johonkin portaaseen. Myös ns. viljeihin kaduilla pärrääjiin tullaan kiinnittämään huomiota."

Moottoripyöräilyn ja nuorisotyön suhteista kertoi nuorisosihteeri Heikki Kosmanen. Tärkeänä hän piti sitä, että pystytään osoittamaan moottoripyöräilijöille paikka, jossa he voisivat kokoontua. Myös hän oli isojen pyörien kannalla. Isot pyörät nimittäin saavat omistajansa tulemaan kerhoon, sillä superpyörässä on paljon enemmän laittamista ja huoltamista kuin pienessä 100 cc piikissä.

Kuopiossa moottoripyöräilijöiden kerhotoiminnan alkuunpanijana on tunnettu nuorisopoliisi Keijo Karhunen oli myös mukana. Hänen mielestä moottoripyöräily on aiheuttanut Kuopiossa pelkästään hyvää. Pojat ja tytöt unohtavat ajaessaan ja korjatessaan ajokkejaan kolttotset ja alkoholin. Hänen mielestään moottoripyöräily ohjaa nuorisoa pelkästään hyviin harrastuksiin.

Lähinnä keskusteltiin vaikeasta verotuskysymyksestä. Kun laki vuonna 1973 tuli voimaan, sanottiin sen lisäävän turvallisuutta. Tämä ei ole kuitenkaan toteutunut. Tänä vuonna laki tulee eduskuntaan uudestaan hyväksyttäväksi vuodek-



TURUN TILAISUUS

oli myöskin 10.11.-75 Turun Kruunusaliissa jonne Turun eteläisen vaalipiirin kansanedustajat olivat saapuneet 80-prosenttisesti kuulemaan Turun moottoripyöräilijöiden informaatiota. Tilaisuus noudatteli muistoin pohjalta laadittua valtakunnalliseksi muodostunutta aihe- linjaa. Merkillepantavana seikkana Turun kohdalta tilastoissa on se, että ainoastaan yhdeksän onnettomuuksiin osallistuneista kuului paikallisiin m-kerkoihin. Kun taas ns. viljejä m-pyöräilijöitä Turun 1900 m-pyöräilijästä on noin 600. Joten kerhoissa tehtävällä valistustyöllä on ratkaiseva merkitys. Turun poliisi puhui m-pyöräilijöiden puolesta lähes pelkkää hyvää. "Heidän liikennekulttuurinsa on kasvanut." Kun Turussa viime vuonna joutui 700 liikennejuoppoa kiinni, heistä ainoastaan 10 oli m-pyöräilijää – 64 autoa kohti oli yksi liikennejuoppo ja 196 m-pyöräilijää kohti 1 liikennejuoppo.

Moottoripyöräilijät pyrkivät siihen, että kohtuuton lisävero poistetaan, ajokortti erikseen autoille ja moottoripyörille, suojakypärän käyttöpakko voimaan heti, liikenneturvallisuustyöhön vauhtia ja moottoripyöräily on sisällytettävä liikuntalakiin.

si eteenpäin, mutta tilaisuudessa olleet kansanedustajat lupasivat yhteisrintamassa vaikuttaa asiaan. He lupasivat myös tiedottaa moottoripyöräilijöiden huolista muille paikallisille kansanedustajille, jotka eivät olleet paikalla.

Hämeenlinnan verotempaus

tapahtui 10.11.-75. Kaikki 15 kansanedustajaa oli kutsuttu. Päivä oli huonosti valittu koska silloin oli kaupunginhallitusten kokouksia monessa kaupungissa. Hämeenlinnan piirissä saapui kansanedustaja Lyyli Aalto, joka suhtautui asiaan erittäin myötämielisesti. Hänen mielipiteensä oli alustusten pohjalta kannustavaa yrittämään hyvän harrastuksen puolesta. Hän valtiovarain valiokunnan jäsenenä lupasi tehdä parhaansa tiedottaakseen asiasta muille ryhmän jäsenille ja puhuakseen asian puolesta.

Kari

Talviralli

pidetään jo neljättä kertaa. Ensimmäinen niistä pidettiin Hannu Lindellin kesämökillä ja osanottajia oli noin 12. Sen jälkeen tapaaminen siirrettiin Jaalaan Johannes Jokisen huvilalle, joka soveltuu hyvin pienimittaiseen tapahtumaan. Tänä vuonna tapaamme helmikuun 6–8 päivänä. Paikan päälle on mahdollisuus päästä, vain moottoripyörällä, eli automiehet alkoot vaivautuko. Tarkoituksena on tarjota sauna, ruokaa, lämmin makuupaikka sekä paljon hauskaa viikonloppua hyvässä seurassa. Jos tämä kiinnostaa, niin ota ilmoittautumismielessä yhteyttä osoitteella: Olavi Autio, Liusketie 9 D 33, 00710 Helsinki 71, puh. 370830.

PS. Paljon lämmintä päälle ja makuupussit mukaan.



"Kerhoisäntä sai emännän"

Muutanat motoristit olivat todistamassa nuorta onnea kun Henrik Budich ja Raija Hiltunen vihittiin avioliittoon Kotkan kauniissa kirkossa.

Suomeen maahantuodut moottoripyörät:

87.09.120 = 51–245 cc
87.09.130 = yli 245 cc

Maahantuonti- vuosi	Yhteensä		51–245 cc		yli 245 cc	
	kpl	mk	kpl	mk	kpl	mk
1960	7.340	4.640.550	3.965	2.217.300	3.375	2.423.250
1961	17.699	11.105.840	10.527	5.756.870	7.172	5.348.970
1962	14.263	9.203.730	8.269	4.785.960	5.994	4.417.770
1963	6.202	4.285.182	3.353	2.106.967	2.849	2.178.215
1964	5.098	3.645.477	2.357	1.549.045	2.741	2.096.432
1965	3.836	3.014.473	2.525	1.653.258	1.311	1.361.215
1966	4.293	3.083.810	3.460	2.058.967	833	1.024.843
1967	3.545	2.497.996	2.870	1.781.401	675	716.595
1968	2.729	2.192.595	2.311	1.651.756	418	540.839
1969	2.680	2.367.898	2.358	1.793.250	322	574.648
1970	4.062	4.422.363	3.013	2.519.380	1.049	1.902.983
1971	5.797	7.757.100	3.638	3.365.057	2.159	4.392.043
1972	8.230	15.292.068	3.905	4.190.671	4.425	11.101.397
1973	12.102	23.947.679	7.654	10.355.140	4.448	13.592.539
1974	6.953	12.046.276	6.144	10.274.398	809	1.771.878
30.6.1975	3.274	5.329.934	2.981	4.452.640	293	877.294
arvio 1975	4.500	8.000.000	4.150	7.000.000	350	1.000.000

Moottoripyörien maahantuontitilasto 1.1. – 30.6.1975

87.09.120 (moottoripyörät 51–245 cc)

Itä-Saksa 327 kpl 325.449 mk MZ. Länsi-Saksa 9 kpl 30.641 mk (BMW) /Zündapp. Itävalta 74 kpl 245.638 mk KTM, Puch. Italia 110 kpl 188.221 mk Vespa, (Moto-Guzzi). Tshekkoslovakia 176 kpl 145.086 mk (Jawa), CZ. Neuvostoliitto 100 kpl 105.716 mk (IC), Minsk. Formosa 1 kpl 1.990 mk ?. Japani 2184 kpl 3.409 849 mk Suzuki, Yamaha, Honda, Kawasaki. Yhteensä 2981 kpl. 4.452.640 mk.

87.09.130 (moottoripyörät yli 245 cc)

Ruotsi 25 kpl 114.492 mk Hva. Itä-Saksa 1 kpl 1.510 mk MZ. Länsi-Saksa 3 kpl 20.697 mk BMW. Itävalta 4 kpl 16.363 mk KTM. Espanja 3 kpl 9.153 mk Bultaco, Montesa, Ossa. Italia 15 kpl 92.819 mk Moto-Guzzi. Englanti 2 kpl 1.812 mk BSA. Tshekkoslovakia 55 kpl 81.706 mk CZ, Jawa. Neuvostoliitto 10 kpl 15.889 mk IC. Japani 175 kpl 522.853 mk Suzuki, Yamaha, Honda, Kawasaki. Yhteensä 293 kpl 877.294 mk.

87.09.200 (erilliset sivuvaunut)

Ranska 3 kpl 9.070 mk (Matti Kuva)

Moottoripyörä-onnettomuudet tutkimusten valossa

Suomessa v. 1970–72 tutkittujen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien moottoripyörät olivat pääasiassa alle 350 cm³ (84 %). Alle 250 cm³-pyöriä oli peräti 69 %. Kuljettajalla oli alle 10 000 km ajokokemus 80 %:ssa tapauksia. Ensimmäisen ajokortin ikä oli enintään yksi vuosi tai korttia ei ollut lainkaan 62 %:ssa tapauksista. 28 % onnettomuuksista tapahtui kaarteissa ja saman verran ris-teyksissä, yhteensä yli puolet tutkituista tapauksista (LVY: Moottoripyörävahin-koraportti).

Ruotsissa v. 1970 tehdyssä tutkimuk-sessa käsiteltiin yli tuhat onnettomuutta. Alle 125 cm³ eli kevyitä pyöriä oli 37 % ja sitä raskaampia noin 62 %. Onnetto-muuksista sattui 74 % taajamissa. Lähes 65 % taajamien onnettomuuksista oli

kääntymis- tai risteystilanteita. Taaja-mien ulkopuolella tavallisin onnettomuus raskailla pyörillä oli yksittäisonnetto-muus (36 %) ja kevyillä käännös vases-malle (22 %). Taajamissa oli yleisin tila-ne, jossa m-pyörä ajaa suoraan ja auto kääntyy vasemmalle m-pyörän eteen (60 %). Ohitusonnettomuuksissa oli m-pyörä noin kolme kertaa useammin ohittamas-sa autoa kuin päinvastoin. (Statens väg-och trafikinstitut: Trafickolyckor med motorcyklar 1970 av Staffan Widen)

Australiassa v. 1970 tehdyssä tutki-muksessa todettiin, että 58 %:ssa kaikis-ta auto-moottoripyöräonnettomuuksista oli autoilija tehnyt virheen. Auto oli yleensä kääntynyt vasemmalle vastak-kaiselta suunnalta tulleen m-pyörän eteen. Saman tutkimuksen mukaan 32 % m-pyöräonnettomuuksista oli yksittäis-vahinkoja. (Department of motortran-sport: Deaths on motorcycles, A study of 120 fatalities).

USA:ssa tutki North Carolinan yli-
pisto v. 1968 956 m-

Moottoripyörätuonti yhteensä: (51 cc + 245 cc suuremmat)

1. Japani	2359 kpl	72 %	3.932.702 mk	74 %
2. Itä-Saksa	328 "	10 %	327.009 "	6 %
3. Tshekkoslovakia	231 "	7 %	226.792 "	4 %
4. Italia	125 "	4 %	281.040 "	5 %
5. N-liitto	110 "	4 %	121.605 "	2 %
6. Itävalta	78 "	2 %	262.001 "	5 %
7. Ruotsi	25 "		114.492 "	
8. Länsi-Saksa	12 "		51.338 "	
9. Espanja	3 "	1 %	9.153 "	4 %
10. Englanti	2 "		1.812 "	
11. Formosa	1 "		1.990 "	
Yhteensä	3274		5.329.934	

pyöräönnettomuutta. Yhteenajoissa toiseen ajoneuvoon oli 62 %:ssa tapauksista syyllinen toisen ajoneuvon kuljettaja, m-pyöräilijä oli syyllinen vain 29 %:ssa tapauksista. (Motorcycles versus automobiles). Kanadassa tutkittiin automoottoripyöräönnettomuuksia v. 1966 ja havaittiin, että 2/3 tapauksista oli autoilijan aiheuttamia. (The deadliest vehemence, A paper on motorcycle safety, 1967).

Janne muuttaa

Kassanhoitaja Jan-Anders Söderholm muuttaa, joten alkää lähettäkö hänelle postia ennenkuin seuraavassa Motorissa on hänen uusi osoitteensa.

Tilastoja moottoripyöräönnettomuuksista

Moottoripyörien lukumäärä Pohjoismaissa v. 1970–1973

	Suomi	Ruotsi	Norja	Tanska
1970	44 130	41 305	41 769	43 900
1971	43 403	40 132	39 666	39 800
1972	45 304	33 743	37 544	37 200
1973	48 774	32 390	35 899	36 200
1974	49 536			

Kuolleet ja loukkaantuneet moottoripyöräilijät Pohjoismaissa v. 1970–1973 (lukumäärä ja prosenttinen osuus kokonaismäärästä)

	Suomi		Ruotsi		Norja		Tanska	
	lukum.	%	lukum.	%	lukum.	%	lukum.	%
1970	793	4,6	1168	5,0	981	8,0	1327	5,0
1971	871	5,1	1258	5,4	1006	8,7	1320	4,8
1972	1235	7,2	1393	6,2	970	8,2	1240	4,8
1973	1341	7,9	1220	5,1	857	7,5	—	—

Kuolleet ja loukkaantuneet moottoripyöräilijät Suomessa v. 1970–1974 (lukumäärä ja prosenttinen osuus kokonaismäärästä)

	kuolleet		loukkaantuneet		yhteensä
	lukum.	%	lukum.	%	
1970	38	3,6	755	4,7	793
1971	41	3,6	830	5,2	871
1972	56	4,8	1179	7,4	1235
1973	65	6,0	1276	8,0	1341
1974+	48	5,9	1306	8,2	1354

+ = ennakkotieto



”Siellä kaikilla oli niin mukavaa”

Kerhon pikkujoulujuhlaa vietettiin Paimiossa hotelli Valtatie 1:ssä lauantaina 22.11. -75. Hannu Bergroth illan isäntä ja juhlan järjestäjä toivotti motoristit tervetulleeksi. Myös puh. joht. Orko Tallinen puhui ja toivoi kaikkien viihtyvän. Joulupukki toi terveisiä Sallasta, kertoen olevansa kotoisin juuri viime kesäisen Kontiorallin maisemista. Pahoittelemme erään motoristin tuottamaa häiriötä muuten mukavassa illassa. Orko Tallinen, Henrik Budich ja Raimo Teitto luovuttivat toimittajalle karhupatsaan Kontiorallin perustajan muistoksi. Flunssainen allekirjoittanut otti karhun vastaan. Vaikka se ei kilpailekaan teidän arvokkaiden palkintokarhujen kanssa, mutta se tuo aina omalla paikalla ollessaan mukavia muistoja monista miellyttävistä kanssanne vietetyistä Kontioista. Kiitokset teille kaikille motoristeille! **Aimo**

Motoristi toivottaa

Oikein Hyvää Joulua ja
Vauhdikasta Uutta Vuotta!





Kerhon nuorempaa joukkoa juuri nuotioiltaan saapuneina.

Kuva: Eero Mikkola

Nuotioiltoja Pirkanmaalla

Kevättalvella perustettu Pirkanmaan matkamotoristit – MP-69 alaosasto löysi sattumalta mukavan toimintamuodon. Kevättapahtumaksi suunniteltiin toukokuinen sunnuntai-aamun ajo. Ajon yhdeksi etapiksi valittiin Jokijärven retkeily-alue Oriveden Siitamassa. Sinne tarvittavaa kahvi- ja makkaranuotiota varten järjestettiin toukokuun alussa jätepuun-keräystalkoot. Sattui lämmin ilta ja parisensikymmentä seudun motoristia – mukana monta pirteätä tyttöä – keräsi monta mahtavaa kasaa polttopuuta. Ne peitettiin muovilla.

Sunnuntai-aamun rastinuotia tarvitsi puista vain osan. Keskikesän kulohäilyty-

saikoina ei voinut käydä nuotiota polttamassa, mutta elokuun alusta lähtien miltei jokaisen maanantain iltana ajoi 10–25 motoristia Jokijärvelle. Nuotiolla viihdyttiin hyvin parituntinen. Paikka on jylhää, rauhoitettua metsäluontoa erämaalammen rannalla. Uutta Siitaman yhdistyettä pääsee lähelle, muttei sentään ihan rantaan. Kerätyistä puukasoista riitti jatkuvasti polttamista. Paikan viehättävyyttä ei häirinyt sekään, että eräs vaikeuksiin joutunut mies valitsi rinteen hirttäytymispaikakseen ja ruumis riippui siellä 5 vuorokautta.

Ilta-ajon kohteen viehättävyyttä lisäsi se, että sinne esim. Tampereelta voi ajaa

Moottoripyörä on nuorison harrastus

Usein vanhemmat ihmiset kauhistelevat ja päivittelevät nuorten menoa, jotkut heistä katsovat oikeudekseen ja velvollisuudekseen alituisen marmattaa ja moittia nuoria ihmisiä kurittomiksi, jopa rikollisiksi. Väittävät, etteivät nykynuoret ole kiinnostuneita mistään heidän vinkkelistään katsottuna hyvästä toiminnasta.

Ei melua etteikö jotain perääkin. Mutta missäpä syy? Sietäisi noiden vanhempien ja erikoisesti kaikkien lakia säättävien joukkueiden hieman tutkailla itseään ja pohtia, mitä heillä on tarjottavana nuorille. Onhan heillä joitain kotiseutu-, puoluepoliittisia yhdistyksiä ja seutakuntatoimintaa ja sen sellaisia. Eri asia sitten on, mitä tällaiset puulaakit antavat jäsenilleen ja ketä ne kiinnostavat.

kolmea erilaista tieverkkoa pitkin: uutta valtatieta, vanhaa valtatieta ja mutkaisia paikallisteitä. Useimmat vaihtoivat reittejä ja etenkin todella matkamotoristihenkiset ajoivat joko tulo- tai paluumatkan kyläteitä pitkin.

Nämä sinänsä vaatimattomat nuotioilat vakiinnuttivat uuden kerhon kantapöydän ja syystoiminta Tampereella Kalevan seurakuntatalossa sopii mukavasti jatkoksi maanantai-iltaisina. Joka toinen viikko on kerhoilta diakuvineen tai filmeineen, joka toinen viikko lentopalloa.

Kerhon kantajoukon ikävaihtelu on 17–45 välillä. Kesän nuotioilat taval-

No, mikä sitten nuorisoa kiinnostaa?

Jokainen, joka katselee ympärilleen ja osaa lukea ajan merkit, tajuaa, että moottoripyörät ovat yksi tämän päivän nuorison mieliharrastuksista. Tekniikka, moottorit ja sen ohella m-pyörät antavat sitä jotain – toimintaa. Siksi moottorin parissa askartelu pitäisi olla tasavertainen minkä tahansa muun harrastuksen rinnalla. Eräissä suhteissa parempikin, mutta kieltämättä haikeaksi mielen vetää, kun muille harrastajille kylvetään avustuksia ja motoristeilta kielletään harrastus ylimääräisillä veroille ja määräyksillä. Onpa jopa väläytetty moottoripyöräilyn kokonaan kieltämisellä. Ylimääräiset verot ja määräykset eivät saa monesti aikaan muuta kuin lisää lakien rikkojia ja ajaa köyhemmät harrastajat katkerina eimitään-tekemättömien-nuorten lösseihin kaduille.

Mikäli yhteiskunta hiukankaan suosii moottoripyöräilyä kuten muita harrastuksia, olisi suurin osa nuorten vapaa-ajanvietto-ongelmista poistettu. Konei-

laan karsivat porukkaa. Ne jotka viihtyvät vain korttelirallissa ja baarien nurkilla, eivät nuotioilta-ajoa pitäneet mielekkäinä. Monet kyllä kävivät katsomassa. Näin valikoitui perusjoukoksi sellaisia, joille on tärkeää, että pyörällä ajoon on joku mielekäs kohde, sekä erilaisia teitä.

Nuotioiltojen vetäjinä toimivat lähinnä kerhon puheenjohtaja Masa Lehto ja sihteeri Kari Rantanen, tekniikan opiskelijoita molemmat. Viimeinen nuotioilta oli 21 p:nä lokakuuta. Oli täysikuu ja pikkupakkas ja vielä kymmenkunta osanottajaa. Ei palellut poikia.

Eero Mikkola

den ja pyörien rakentelu veisi nuorison ajan talvella ja kesäisin he pääsisivät katselemaan maisemia vähän kauemmaksi-kin eikä vain pyörittäisi kotinurkissa, joillakin epäkuntoisilla konepeleillä, joilla ei kauemmaksi uskalla lähteä. Pyörän hankkiminen, sen korjaaminen ja kunnossapitäminen, yleensä kaikki touhu harrastuksen ympärillä, kasvattaa nuorista tasapainoisia, pitkäjänteisiä, säästävää ja elämänmyönteisiä kavereita. He huomaisivat, että loppujen lopuksi eteenpäin harrastuksessaan pääsee vain omin avuin. — Mutta ei, tämä maa ei ole moottorimiehiä varten.

Miksi aina pitää julistaa pannaan sellainen toiminta, joka on nuorisolle mieleen? — Antakaa siis heidän ajella pyörillään!

Olen varma, että heitetty bumerangi (verot, kiellot) on osunut heittäjiinsä. Moottoripyöräilyn kaatajat ovat menettäneet motoristien luottamuksen. — Pidetään peukkaa ylimääräisen moottoripyöräveron poistumisen puolesta. Toivotaan, että poliitikot unohtavat hetkeksi puolue-riidat ja ne hölmöt! — veron säilyttämisen puolesta puhujat — pitävät suunsa kiinni ainakin äänestyksien ajan.

Kaikesta huolimatta toivotan kaikille — poliitikoille ja hölmöille — ja tietysti kaikille motoristeille Leppoisa Joulua ja Mielekästä Vuotta 1976.

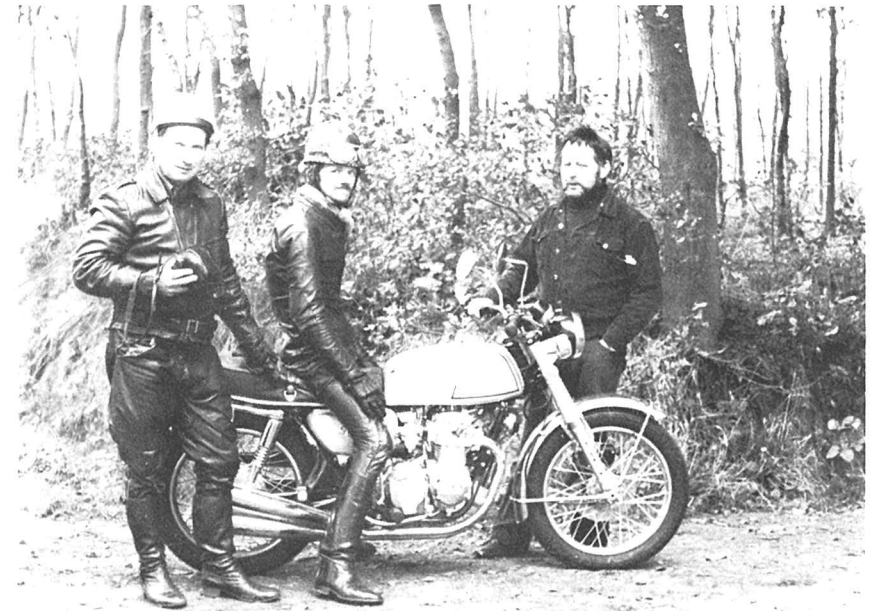
P. Michelsson

Tampereelle perustettiin vanhaan moottoripyörien kerho 30.9.-75. 50-luvulla ja sitä ennen valmistetut moottoripyörät tulivat kerhon entisöinti-ohjelmaan.

Vuoroin vieraisa käydään

Tulipa syksynkorvassa taas käytyä Hollannissa. Ei tosin moottoripyörän, vaan Finnairin kyydissä. Sikäläiset Suomen ja motorismin ystävät pitivät tapansa mukaan hyvää huolta suomalaisvieraista. Suomalaisen motoristien ”konsuli” insinööri Ad Overgaag oli järjestänyt kiertokäyntejä päiväkausiksi. Kesällä 18 päivää Suomea kierrelleet sosiologian opiskelijat Onno w. Rysberg and Matthew Cornet palkitsivat ruhtinaallisesti Suomessa saamansa avun järjestämällä koko päivän kiertoaajelun monine kiintoisine kohteineen. Ei tosin heidän sivuvaunu-Bemarillaan vaan henkilökaaralla. Tuli kartutettua maatalouden ja Hollannin metsien osalta diakokoelmaa rutkasti tämän päivän kierroksen aikana. Illalla katseltiin poikain Suomenmatkan diat. Olivat todella tutustuneet paikkoihin ja ihmisiin, eikä sivumennen kiireessä kuvia lonkalta ampuneet. Hollantilaiset hienotunteisesti antavat ymmärtää, että he ihmettelevät suomalaisten motoristien ainaista kiirettä Hollannissa. Etsitään vain ralleja ja TT-ajoja, eikä ehditä tutustua maahan ja ihmisiin muulla tavalla.

Lauantaina oli tarkoitus katsella Belgian rajan maisemia Martin Gungingin Hondan takaistujana, mutta +3 asteen lämpö ja kostea tuuli vei halut pitempiin ajeluihin. Metallimies Martin makselee rivitalo-osakettaan ja rakkaalle moottoripyörälle voi varata vain vähän aikaa ja rahaa. Martin muutenkin on tällä uudella 5000 perheen asuntoalueella ”outo lintu”. Martinin Hondan lisäksi eräällä ”e-



Martin Gusing, Tom Kreis ja Mikkola Eero (vas.) lainakampeissa.

Kuva: Ad Overgaag

linkautisella” motoristilla oleva BSA ovat seudun ainoat moottoripyörät. Alle 25-vuotiaissa ei löydy ainoatakaan motoristia. Mutta naapurikaupungissa, joka on pienempikin, on 60 matkamotoristin varsin aktiivinen kerho. Varsin vaihtelevaa tuntuu Hollannissakin olevan motorismi.

Kymmenen päivän aikana tuli liikuttua henkilöautolla maanteillä ehkä 1200 km. Moottoripyöräilijä oli siellä vielä harvinaisempi nähtävyys kuin Suomessa syyskautena. Joitain pyöriä näkyi suurten kaupunkien sisääntuloteillä työajan alkamis- ja paluuliikenteen aikana. Näitä yleensä 350–500 cc pyöriä jotkut ilmeisesti käyttivät työmatka-ajoneuvoina. Ajopuvut poikkeuksetta olivat mustat ja vahvinta saksalaista tai englantilaista

mallia. Mopopoikiakaan ei juuri näkynyt ulkosalla näinä koleina syysiltoina. Helmondissa viikonloppuna kadulla, missä on 3 tanssipaiikkaa, näkyi parkkeerattuna satoja polkupyöriä, parikymmentä mopoa ja 2 Bemaria ja yksi iso Honda. Koska välimatkat ovat lyhyet ja kokoontumispaikat pieniä, Hollannin nuorison liikuminen on vähemmän motorisoitua kuin Suomessa.

Mutta Seutulan lentoaseman kahvilassa istui 13 nuoren motoristin ryhmän. Hollannissa yhteensä tuskin näin niin monta ja kertaakaan en ryhmässä. Seutulan kahvilan motoristipojat olivat paljon rauhallisempia ja fiksumpia kuin sakkari pari vuotta sitten.

Eero Mikkola

”Karmeat karkelot”

Naistoimikunta kokoontui Kuusikossa 29.10.-75. Kaikki mukaan kutsutut tytöt ja pojat saapuivat paikalle pohtimaan tulevia ja perinteisiä iltamia. Aluksi lähdettiin koko porukka yhdessä katsomaan Vantaan Nuorisoseuran kerhuhuoneistoja, jota kutsutaan n:o 36:deksi, saanut nimensä osoitteesta, tässä talossa päätettiin järjestää karmeat karkelot 31.1.-76. Seuraavaksi pohdittiin ohjelmapuolta ja siitä ei ole epäilystäkään, etteikö ”ohjelmassa löytyisi” ja lopuksi pyörähdellään ”Tango Pariisiin” tahdissa. Puffetti tarjoaa antimiaan niinkuin viimevuonnakin. Ilmoittautumiset 15.1.76 mennessä Raili Toivaselle, puh. päivisin 90-782322/20 tai iltaisin puh. 90-833361. Postikortilla os. Akatemiantie 17, Kuusikko, 01300 Vantaa 30. Jolloin saat tietää linja-autoja juna-aikataulut. — Tiedustelkaa 1.12.-75 lähtien. Pitkämatalaiset järjestäkää yöpymispaikat ajoissa.

Tulo-ohje junalla saapuville: Junalta lähdet kävelemään Talkootietä pitkin Hiekkaharjuun päin Kielotietä oikealle (Paloasemalle päin) ylitä Koivukyläntie jolloin kuljet Leinikkietä noin 200 m. ja kolmas rapattu 2 krs. talo vasemmalla vastapäätä huonekaluliikettä on n:o 36. Junalta perille matkaa n. 1.200 m. Linja-autolla Helsingistä pääset aivan oven eteen. Autoilla tuleville on paikoitustilaa talon toisella puolella. Jos haluat osallistua erilaisiin ohjelmasuorituksiin tai jopa itse soittaa tai laulaa niin ilmoittaudu alkikirjoittautuneelle. Kaikki huomioidaan, eli sarjassamme kyvyt esiin, sano.

Pohjoisessakin on kerholaisia

Kuusysi on iso moottoripyöräkerho, jonka toiminta ulottuu koko maahan. Kuitenkin suurin jäsentiheys on luonnollisesti etelässä, onhan siellä maan väestön painopistekin. Ehkä tästä johtuen täällä pohjoisessa toiminta on hyvin hajanaista, jonka voi havaita myös kerholehdestä, sillä siinä ei ole vielä yhtään pohjoisen pojan kirjoitusta silmiini sattunut.

Pohjoisessa paikkakunnat ovat pieniä, mutta motoristeja kylläkin löytyy. Esim. Rantsilassa, jossa itsekin asun, on toistakymmentä moottoripyöräilijää, joista ei liene kuin kolme MP-69:n jäsentä. Osa on sellaista pärtseriporukkaa, joka ei juuri asutustaajaman ulkopuolelle uskaltaudu. Matkapyöräily ei moniakaan kiinnostaa, joka itselläni on lähellä sydäntä.

Minkäänlaista yhteistoimintaa ei ole, koska kukaan ei näytä olevan kiinnostunut yhteistyöhön. Olisi mukava saada enemmän kontakteja samoin ajatteleviin motoristeihin lähipaikkakunnilla, koska lähimmät mp-kerhot ovat kaukana Oulussa ja Kärsämäessä. Niissäkin toiminta on niin suppeaa, ettei esim. kotimaisista mp-tapahtumista kerhoista viime kesänäkään saanut minkäänlaista tietoa. — Monet kiitokset vielä MP-69:n sihteerille. Häneen turvauduin sitten ja sain rallikalenterin, josta selvisikin osa kotimaisista kokoontumisista.

Vihjeenä muille pohjoisessa asuville motoristin lukijoille: Kirjoittakaa lehteen

Tervetulemaks' sitten vaan, muista ilmoittautua syömäpuolen takia.

Terveisin Raili Toivanen



”Maanantaina jäi laakeri jumiin etupyörässä, keskiviikkona jäi mäntä jumiin sylinteriin ja perjantaina jäi pyörä jumiin osamaksufirmaan.”

juttuja! Vain niin saamme paremmin äänemme kuuluville. Asumme niin laajalla alueella, että on vaikea saada muulla tavoin minkäänlaista yhteistoimintaa aikaan.

Ilokseni sain havaita kesänviettopaikan olevan niinkin ylhäällä kuin Lapinlahdella. Toivottavasti Motoristissa ilmoitetaan hyvissä ajoin, koska siellä viikonloppuja vietetään. Täältäpäin löytyisi varmasti osanottajia.

Ja vielä toivomuksena ehdottaisin, että eikö vuosikokousta voitaisi järjestää vähän aikaisemmin syksyllä, silloin meillä pohjoisen puolen jäsenillä olisi paremmat mahdollisuudet osallistua kokoukseen. Olisi vähän lämpimämpää, sillä se on pit-

Myytävänä

Suzuki GT 750:neen sopivia matkakatteita, sekä keväällä Moto-Guzziin sopivia katteita. Läh. Lasse Ristikankare. 21500 Piikkiö. Puh. 921-725 025.

Myydään YAMAHA RD 350:n seuraavat osat (vuosimalli '74): etuhaarukka 450:—, etupyörä (ilman levyä 18 in) 150:—, takapyörä 200:—, polttoainetankki (pun) 150:—, satula 100:—, sivuposket (pun) 60:—, ketjusuoja (kromattu) 30:—, lokasuojat 70:—, tavarateline 50:—, etulamppu (täyd) 70:—, lampun kiinnikkeet 40:—, takalamppu (täyd) 40:—, valokatkaisijat (beisit) 40:—, kaasukahva 5:—, nopeusmittari 250:—, kierroslukumittari 200:—, pakoputket 100:—, ilmanpuhdistimen kotelo 30:—, jalkatapit (4 kpl etu+taka) 10:—, seisontatuet 30:—, potkaisukampi (2 kpl) 30:—, vaihdepoljin 20:—, sylinterit + männät 300:—, sylinterien kannet 70:—, kaasuttimet 100:—, laturi (täydellinen) 2 kpl 200:—, öljypumppu 2 kpl 20:—, äänimerkinantolaitte 20:—.

Osia voit tiedustella osoitteista: Juhani Lehtinen Askala Paimio 21530, Erkki Kuisma Puolukkapirtti 1 Paimio 21530. Läh. puh. 921-734 164 Markku Kuisma klo 17.00-18.00 välisenä aikana.

Motoristi jos poikkeat Tampereella kannattaa poiketa Värisen Moottoritarvikkeessa Kytälänkadulla. On myytävää konepyörää liikkeen ilmoitustaululla aika hyvä valikoima ja muutenkin hyvin varustettu ja asiallinen moottoripyörä-alan liike.

kä reissu lähteä täältä ajelemaan etelää kohti kylmänkalseassa syysässä.

Hyvää talven jatkoa kaikille motoristin lukijoille toivoo JOKE

"Tää on nyt poppia"



Sivuvaunun uusi tuleminen

Tapsa ja Raili Toivasen tavoitteena on ensi kesänä matkata Kontioon ja muutenkin viettää lomaansa Moto-Guzzilla ja itse vanhasta romusta kuin uudeksi kunnostamallaan Stoye sivuvaunulla. Koko sivuvaunukomeuden hinnaksi kun siihen oli rakennettu iskunvaimennin ja jarru, hankintahinta mukaan laskien muodostui kunnostuksen jälkeen n. kahdeksansataa markkaa. Tapsa kertoi sivuvaunullisella moottoripyörällä ajon vaativan opettelua ja oman ajotekniikkansa sekä soolopyörään verrattuna muun liikenteen rytmiin ehdottoman sopeutumisen. Myöskin bensan kulutus on hiukan noussut. Raili rouva on kovasti ihastunut sivariin jota todistavat hänen sanansa: "Paras ratkaisu meillä, kun mahtuvat Carmenitkin mukaan ja tarkenen yksillä villahousuilla. Sivarilla ajo huvittaa muita tiellä liikkuvia ja varsinkin lapsia. Autoa ei meillä ole emmekä tunne mitään tarvetta hankkiakaan, ei tulisi mieleenkään." Tapsaa kovasti harmitti raskas moottoripyörien verotus, josta näillä näkymillä korkean verotuksen aikana muodostuu vain joidenkin raharikkaiden harrastus.

Päivä Belgiassa

Olin viime kesänä töissä Etelä-Hollannissa kaupungissa nimeltä Vlissingen. Sieltä käsin tein erinäisiä moottoripyöräreissuja eri puolille. Seuraavassa yksi niistä.

Pekka Vuorelma

Sunnuntai aamuyö 1975-08-10. Heräsin muutaman kerran ukkoskuurojen roipistessa ikkunaan Josefin farmilla Hollannissa, kylässä nimeltä Koudekerke. Pahoittelin jo mielessäni, ettei Herentals ralliin menosta tule mitään, sillä olimme sopineet tyttökaverini kanssa, että jääme kotiin jos sataa.

Herätyskello soi klo 7.30. Sade oli lakanut ehkä viisi minuuttia aikaisemmin. Hyppäsin ylös innoissani ja painelin vesikiin aamutoimille. Vähän sapuskaa vatsaan, nahkapuku niskaan, sadekuteet sivulaukkuihin ja Suzukin keula kohti Vlissingeniä, josta hain tyttökaverini, Ineken. Kuitenkin ennen Vlissingeniä alkoi sataa uudelleen vaikka matkaa oli vain 8 km. Ineke oli jo herännyt ja sadatteli myös mielessään sadetta, kun parkkeerasin pyörän talon eteen koettaen tehdä mahdollisimman vähän meteliä jottei koko kortteli heräisi. Päätimme odotella jonkin aikaa jos sade vaikka lakkaisi. Noin yhden sanomalehden rupeaman jälkeen aurinko alkoi pilkistellä veitikkamaisesti pilvien raosta ja lähdimme kohti Belgiaa ja Kempenrit rallia Herentaksissa katujen kimallella märkinä auringossa ja viimeisten sadepisaroiden kuvioissa vedenpinnan kaupungin läpi kulkevassa kanaalissa. Purjehtijatkin olivat jo ehtineet lähteä valkopurjeisilla aluksillaan sunnuntaitrekillen ja jouduimme odotta-

maan jonkin aikaa päästäksemme kanaalin yli koska "kiikkusilta" oli nostettu ylös.

Silta laskeutui alas ja Suzuki 500 kehäsi kierroksia tyytyväisenä. Pari kilometriä kaupunkialueella ja sitten alkoikin moottoritie. Tasaiset 4500r/min, vauhti siinä 110 km/h. Liikenne oli vielä hiljais- ta ja saimme ajaa ylhäisessä yksinäisyydessä. Parinkymmenen kilometrin jälkeen kaartoo huoltoasemalle. Tankki täyteen ja tarkastus, että kaikki on mukana ja kunnossa. Ja matka jatkui kohti Bergen op Zoomia. Aurinko nousi taivaanrannassa hiljalleen korkeammalle, ilma lämpeni aamun raikkaudesta helteiseksi kesäpäiväksi.

Vähän ennen Bergen op Zoomia tien- viitassa luki "Antwerpen". Siitä oikealle. Tie muuttui kapeaksi maalaistieksi, joka vilisteli puurivistön välissä halkoen pieniä idyllisiä kyliä ja laajoja peltoja. Kartan merkintä scenic road (kaunis maisema) pitää todella paikkansa. Saavuimme kylään nimeltä Putte. Sen keskeltä kulkee Hollannin ja Belgian raja joten aloimme pohtia, mistä saada Belgian rahaa. Asia ratkesi kuitenkin helposti. Rajalla, jota tuskin muuten huomasi, oli pankki, joka hoiti rahanvaihtoa myös sunnuntaisin. Siispä sopiva määrä guldeneita frangeiksi ja taas mentiin. Tie jatkui samanlaisena, mutta välillä oli pitkiä mukulakiviteitä,

jota Belgiassa on tosiaan runsaasti.

Seurasimme tienviittoja Antwerpeniin ja sen ohittaessamme saimmekin jo näkyviin viitan "Herentals". Antwerpenissä oli jo sinä aamuna ollut lintumarkkinat käynnissä monta tuntia, kuten aina sunnuntaisin. Päätimme kuitenkin tulla ihmettelemään moista tapahtumaa joskus toiste ja jatkoimme ohi pitkin moottoritietä.

Nyt alkoi jo näkyä tavallista enemmän moottoripyöriä menossa samaan suuntaan. Hanska pystyyn aina kun joku porsalsi ohi. Tunsin taas, että olen menossa jonnekin, mistä löytyy ystäviä.

Herentals ei ole kovin iso kaupunki, mutta kuitenkin emme löytäneet ilmoitautumispaikkaa välittömästi. Harhailimme kysyvän näköisinä ympäri keskustaa kunnes joku viittasi meidät peräänsä. Tulimme ilmoittautumispaikkaan, joka oli kahvila lähellä kaupungintaloa. Paikalla oli noin 70 pyörää. Ihmettelin missä kaikki muut ovat, mutta asia selvisi pian kun menimme sisään ilmoittautumaan. Selvisi nimittäin, että hommaan kuuluu noin 100 km ajolenkki aamupäivällä ja 70 km iltapäivällä. Muut olivat siis läheneet lenkille. Maksoimme osanottomaksun, joka oli 170 paikallista rahaa (on n 17 mk) per nenä. Saimme ajo-ohjeet ja tarkastuskortin johon piti hommata leima jokaiselta tarkastusasemalta. Vähän tuntui heppoiselta lähteä suunnistamaan, kun ei ollut kuin kartta mittakaavassa 1:1 milj. eikä siitä löytynyt ainuttakaan tietä, jota piti ajaa. No, hädässä ystävä tutaan. Siis ensimmäisen belgialaisen pyörän peesiin.

Ensimmäinen tarkastusasema oli suuren linja-autofirman pääportilla n. 10 km

lähdestä. Leima siis korttiin ja seuraavalle etapille. Toinenkin paikka löytyi vaihtavasti. Se oli kahvila jossain pikkukylässä noin 8 km edellisestä. Homma alkoi tuntua helpolta. Ajo-ohjeessa oli lueteltu paikat varsin tarkasti, joiden kautta reitti kulki ja tienviittojen mukaan oli helppo ajaa vaikka kartasta ei ollut tietoakaan. Siispä kolmannelle etapille ilman vetoapua. En yleensäkään mielelläni aja ryhmässä, joten lähdin yrittämään yksin. Kilometrit jäivät taakse, mutta tarkastusasemaa ei vain näkynyt. Aloin jo olla kahden vaiheilla kääntyäkö takaisin vai jatkaako matkaa, kun sain näkyviini horisontissa kaksi pyörää. Saavutin heidät helposti ja hiljensin sitten vauhdin heidän mukaansa. Se oli noin 70 mk/h. Eräässä risteyksessä sitten käytiin keskustelu: Mitä kieltä puhutaan, mistä tullaan jne. Hekin olivat ensimmäistä kertaa mukana. Toinen heistä, Bemari 75/5, kysyi haluanko ajaa heidän mukanaan vaikka vauhti on suht hiljainen. Sanoin, että mikäsi siinä, kyllä se meille sopii. Vauhdin määräsi toinen pyörä Puch m 63. Jatkoimme siis eteenpäin kolmisin ja pian jo näimme seuraavan aseman. Matka jatkui näissä merkeissä tauolle asti. Välillä minä jouduin pysäyttämään heidät, kun he olivat menossa väärään suuntaan ja välillä he taas huomasivat sellaiset tiet, joita minä en olisi huomannut. Yhteistyö sujui siis saumatta toistaan auttaen.

Ehdimme keskipäivän taukopaikkaan hyvissä ajoin ja parkeerasimme pyörät Herentalsin urheilukeskuksen eteen, jossa oli ruokailu ja lepotauko. Tarjoiluun kuului kylmä ateria: perunoita, italiansalaattia, makkaraa, tomaattia, vihreää salaattia jne. Kyllä siitä jotenkuten täyteen tuli varsinkin kun lisänä oli paikallisia säm-

pylöitä. Jälkiruoaksi saatiin kahvit. Ruuan jälkeen lähdimme ihmettelemään milaisia pyöriä oikein on mukana. Ja olihan niitä. Yhteensä 380 pyörää ja noin 550 osanottajaa. Suurin osa osanottajista oli luonnollisesti belgialaisia, paljon oli myös hollantilaisia mutta muut maat olivat suhteellisen huonosti edustettuina. Pyöristä kiinnitti huomiota lähinnä Honda Gold Wing, olihan se silloin vielä uusi. Oli kiva kuulla käyttäjän kokemuksia siitä.

Iltapäivällä noin klo 14.00 alkoi toinen lenkki. Se sujui jo vanhalla rutiinilla. Tarkastuspaikkoja oli kuten aamupäivälläkin kahvioissa, pensa-aseilla, erinäisissä laitoksissa jne. Ainoan töppäuksen järjestäjät tekivät, kun Kodinhoitajien opiston tarkastuspaikalla ei ollut virkailijoita leimaamassa kortteja. Niinpä pian oli koko paikka täyttä pyöriä, kun kaikki odottelivat leimaa. Homma alkoi jo tuntua ärräsanoja herättävältä, varsinkin kun aurinko yritti parhaansa mukaan sulattaa osanottajat nahkapukujensa sisään. Tilanne laukesi kuitenkin, kun joku leimasi kortit nimikirjoituksellaan.

Niin siis selvittiin päivän ajolenkistä ja lopulta saavuttiin paikkaan, josta oli aamupäivällä lähdetty. Siellä suoritettiin palkintojen jako. En päässyt täysin selville kenelle kaikille palkintoja jaettiin, mutta tuntui siltä, että lähes kaikki osallistuvat kerhot saivat jotakin. Sainhan sieltä minäkin palkinnon pisimmästä matkasta, olinhan ainoa suomalainen osanottaja. Tauolla tosin tapasin kaksi muutakin suomalaista, mutta he eivät osallistuneet itse ralliin. Terveisiä vaan.

Kello oli ehtinyt puoli kuuteen, kun Ineken kanssa suuntasimme Suzukin keulan kohti Hollantia. Ajoimme hieman

Oletko kiinnostunut matkasta

DAYTONAN AJOIHIN

1. – 9.3. -76.

Jos olet niin otapa yhteyttä lähempiä tietoja saadaksesi kirjallisesti os. Paula Söderholm, Graniitintie 6 A 20, 00710 HKI 71.

Jos kerhon puitteissa saadaan kokoon ainakin kymmenen lähtijää niin erikoisjärjestelyihin on mahdollisuuksia. Sitoumukseton hinta-arvio n. 2800:–

eri reittiä kuin tullessa, mutta jouduimme silti menemään Putten kautta. Siellä katsoimme kaihoisesti pankkiin vaihtaaksemme loput rahat takaisin hollantilaiseen, mutta pankki oli jo suljettu. Ei siis auttanut kuin tuhlata viimeiset kolikot johonkin. Niinpä Inke sai kimpun kukkia, hinta noin 2,40 mk. Loppu olikin samaa tietä. Vlissingenin "kiikkusilta" näkyi siinä kahdeksan maissa ja painuimme syömään sadepisaroiden taas alkaessa ripotella päällemme.

PS. Rallitoimikunta toivotti meidät tervetulleeksi myös ensi vuonna, joten jos satut liikkumaan Herentalsin lähellä Belgiassa ensi vuonna elokuun alkupuolella, voi olla että tapaamme.

Pekka Vuorelma

Tekniikkaa tavalliselle pyörämiehelle

Juttelin eräänä iltana ystävämme Aimo Turusen kanssa ja meille heräsi kiintoisa ajatus aloittaa kirjoitussarja, jossa koettaisimme selvittää kansan kielellä moottoritekniikan komervenkkejä. Onhan toki kerhossamme paljon erikäisiä niin nuoria kuin vanhoja, jotka eivät oikein uskalla suorittaa tavanomaisia säätöjä itse. Näissä artikkeleissa tullaan käsittelemään eri pyörämerkkien säätöohjeita ja niiden suorittamiseen tarvittavia välineitä.

Ensimmäisenä katsoin parhaaksi valita Hondan 750 mallin, joka lienee ja onkin meillä eniten käytetty pyörämalli. Siis härkää sarvista ja asiaan.

Sytytys hetki ja sytytysjärjestelmän kunto vaikuttavat aika tavalla moottoreiden käyntiin. Esimerkiksi, jos joku nyt ei ole huomannut sitä, mitä eroa on, kun yksi tulppa on pimeä tai vastaavaa, niin sopii koittaa, onko eroa käynnissä vai ei. Oikean lämpöarvon omaavan tulpan valitseminen on jossakin tapauksessa vaikeaa, kun eri valmistajilla on erilaiset merkinnät, mutta Hondaan suosittelisin ja pitäisin parhain NGK:n D-8 ES, joka lienee ensiasennus tulppa ko. moottoris- ja jos joku haluaa ajella oikein hiljaa, niin tyyppiksi kävisi D-7 ES ja kovaan ajoon taas D-10 ES (jota Suomessa tuskin tarvitaan). Tulpan elektroniväli tarkistetaan rakomittalla. Väliksi naputellaan varoen 0,6 – 0,7 mm tai 0,024 – 0,028 in (tuumaa). Naputtelu suoritetaan jollain puolikovalla esineellä esim. muovisella ruuvimeisselin päällä niin, että esim. 0,6 mm liuska on elektrodin välissä. Väli on oikea, kun liuska liikkuu nihkeästi, mutta luontevasti. Tulppien vaihtoväliksi sopisi mielestäni 15 000 – 20 000 km, joka vastaa kesän ajoa. Elektrodi välin tarkistus olisi hyvä suorittaa ko. tapauksessa noin 7 500 – 10 000 välissä. Samalla voi

tulpat puhdistaa lähimmän huoltoaseman puhdistuskoneella. Jos tulpat ovat nokiset tai paksussa karstassa, on koneessa toisaalta johtuvia vikoja. Niistä myöhemmin.

Siirytään sitten pääasiaan eli sytytyksen säätöön. Sytytys hetken määrää tietenkin katkojen kärjet ja jakonokka. Katkojen kärkiväliksi säädetään 0,3 – 0,4 mm tai 0,012 – 0,018 tuumaa. Säätö tapahtuu siten, että ensin pyöritetään kampiakselin päässä olevasta mutterin tapaisesta moottorin käynti suuntaan niin kauan, kunnes esim. sylinterien 1–4 kärjet ovat eniten auki, jonkin verran F merkin jälkeen. Tämän jälkeen löysää hieman kärjen rungon kiinnitysruuvia (huom. vähän), muuten et pysty säätämään kärkiväliä. Laita rakomitan liuska kärjen väliin (0,3–0,4 mm). Sen jälkeen liikuta kärkirunkoa haluttuun suuntaan ruuvimeisselin kärjellä, joka laitetaan kahden nastan väliin ja kärkirungossa olevaan uraan. Samat operaatiot suoritetaan toiselle kärjelle. Huom. kärkien pintojen ollessa huonot ”röpläiset, vinot tai piikkiset” ei sytytyksen säädöstä ole paljoakaan hyötyä, sillä heti säädön jälkeen saattaa kärkiväli muuttua. Tällaisessa tapauksessa olisi hyvä vaihtaa kärjet uusiin. Niitä pystyy kyllä hieman puhdistamaan ja korjaamaan kärkiviivalla tai hienolla vesihioimapaperilla. Jos edellä mainittuja hommeleita suorittaa, pitää olla tarkkana, ettei tuhoa kärkiä kokonaan. Kärkien säädön jälkeen suoritetaan varsinaisen sytytyksen säätö.

Säätö aloitetaan sylinteriparista 1.4, jolloin kärjet ovat myös 1.4. Laita virta päälle ja kytkä ”ajotuslamppu” siten, että toisen pään hauen leuka on katkovassa kärjessä ja toinen rungossa. Pyöritä kampiakselin päässä olevasta mutteris-

ta kunnes reiästä alkaa näkyä merkki F 1.4. Kun merkin F vieressä oleva viiva on kiinteän viivan kanssa tasan, täytyy lampun juuri olla syttymässä, siis kärkien alettava juuri aukeamaan. Jos näin ei ole aukaise koko kärkilevyä kiinnittävät ruuvit ja laita ruuvimeisseli levyn oikealla puolella olevien nastojen kohdalle ja liikuta naputtelemalla ajoituslevyä haluttuun suuntaan. Jos lamppu syttyy ennen kuin merkit ovat kohdallaan, niin sytytys on aikaisella. Tällöin käännetään levyä tietenkin pyörimissuuntaan, jolloin sytytys hetki siirtyy myöhäisemmälle. Siirretään niin kauan kunnes lamppu alkaa sammutua. Tämän jälkeen kiristetään ruuvit ja tarkistetaan, että sytytys on paikallaan. Seuraavaksi säädetään kärjet 2.3. Pyöritetään ko. kohdasta kampiakselia 180° eteenpäin, jolloin 2.3. sylinterien sytytysmerkki F on kohdallaan. Jos lamppu ei pala, niin löysätään kärjen 2.3. ajoituslevyn ruuvit ja käännetään ruuvimeisselillä nastahahlosysteemistä kärjen alustaa vasten pyörimissuuntaa, kunnes lamppu on syttymäisillään

Jos ajoitusta säädettäessä aluslevyjen liikealueet eivät riitä säädön suorittamiseen, tällöin täytyy säätö osittain suorittaa kärkien avulla. Tämän takia annetaan yleensä kärjille väljyysalueet, millä niiden on oltava (0,3–0,4 mm). Itse olen aina käyttänyt kultaista keskitietä, jolloin ko. tapauksessa väli on 0,35 mm. Koska näin saadaan + – 0,05 mm säätövaraa, suosittelen tätä muillekin. Jos joudut tämän ongelman eteen, niin kärkiväliä suurentamalla ajoitus hiukan siirtyy aikaisemmalle ja pienentämällä hiukan myöhäisemmälle. Lopuksi vähän faktoja säädön tarpeellisuudesta.

Kone kuumenee – sytytyksen säätö ei kohdallaan – säädä!

Tulppa ei anna kipinää

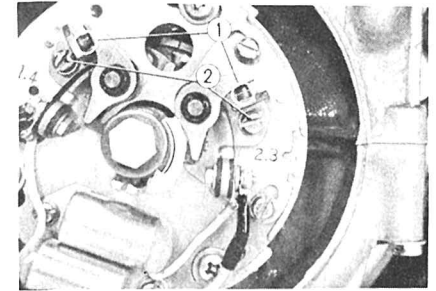
– vika kärjissä – korjaa vika sytytyspuolassa – vaihda vika tulpassa – vaihda

Sytytys kohdallaan huono kipinä;

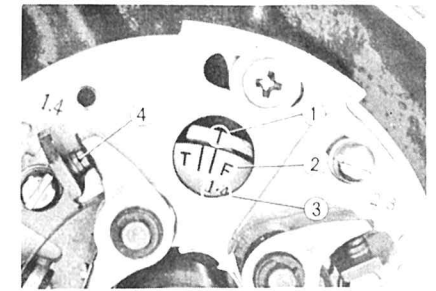
– rikkiäinen kondensaattori – vaihda,

Ei kipinää;

– sytytysjohto katkennut tai oikosulkeutunut – vaihda sytytysjohto, – likaiset tulpat – puhdistaa

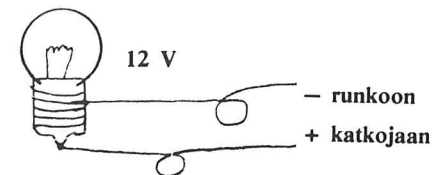


1: katkojen kärjet
2: katkojen kiinnitysruuvit



1: kiinteä merkki
2: F: sytytyksen merkki
3: Sylinterien numerot
4: 1.4. sylinterien kärki

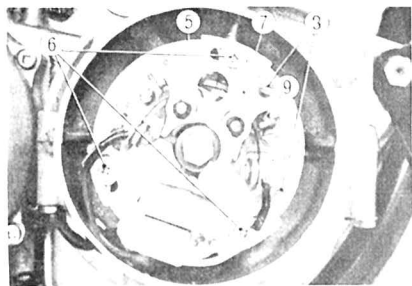
ajotuslamppu (tee itse vaikka vanhasta takalam-
pun polttimosta)



– POHJOISMAIDEN LIIKENNE-
TURVALLISUUSNEUVOSTO on eh-
dottanut, että moottoripyörissä olisi pi-
dettävä ajoalot sytytettyinä kaikkina
vuodenaikoina ja kaikissa olosuhteissa.
Koska useimmat onnettomuudet johtu-
vat siitä, että muiden ajoneuvoryhmien
kuljettajien on tavattoman vaikea havaita
riittävän ajoissa nopeasti liikkuvaa moot-
toripyörää. Valtaosa onnettomuuksista
on sattunut taajaan asutuilla seuduilla.

– YAMAHA TEHDAS on lopettanut
kilpailutoiminnan maailmanmestaruusta-
solla kaikissa kolmessa lajissa TT, moto-
cros ja trial.

– SEURAAVA MOTORISTI ilmesty-
ty tammikuussa, johon tarkoitettut kir-
joitukset, kuvat ja ilmoitukset tulisi lähet-
tää toimittajalle tammikuun alkupäivinä
viimeistään.



5: koko kärkilevy (säätö
1.4 huom. vaikuttaa myös
2 ja 3:een).

6: edellisen kiinnitysruuvit
7: 2.3 kärjen aluslevy (säätö
2.3 huom. vain vaikutus
2 ja 3:een).

8: 2.3. kärjen aluslevy kiin-
nitysruuvit

9: 2.3 sylinterin kärki

T. Hentta

350 cc MV-Agusta

Italialaista siroutta ja laatua on MV-
Agustassa, tosin Agustan tämän mallin
nelitahtimoottori muistuttaa Jawan myl-
lyä aika paljonkin. Ensi käynnistys ker-
too kuitenkin aivan toista, oli tilaisuus
ajaa Agustaa tosin aivan vähän, joten
maantieajo jäi kokonaan pois. Tämä on
täysin ymmärrettävää olihan pyörä uu-
tena myytäviä.

Pieni kaupunkikierros kyllä antoi
pienen kuvan minkäläinen pyörä oli
Agusta, hyvin nöytä kaasulle, eikä kaksi-
pyttyisen tärinöitä kuin nimeksi, suhteel-
lisen matala ehken parhaiten sopii
170–175 pituisen miehen käteen, ajo-
sennonkin puolesta. Ohjaustanko tuntui
ehken liiankin matalalta noin siviili-ajoon
(vai oliko sopimaton nahkapuku, mikä
kuristi kurkusta ja kiristi polvista.)

Käyntiääni oli hieno ja hiljainen ja
hyvä ajaa.

Imatralla näitä ajeli jos muistatte ra-
dan tarkastusauton perässä parittain.
Nopeitakin tuntuu olevan nämä Elec-
tronic sytytyksellä pyörivät Agustat 169
km lupaa tehdas, näihin saa myös viritys-
sarjoja kahta kireyttä., joten 220 km pi-
täisi löytyä, painoa tällä urheilu tyyp-
pisellä pyörällä on 132 kg sae hevosia 32,
16 litran tankki antaa kyytiä noin 300
km matkan, viisi vaihdetta, puristus 1:95
kiihtyvyys 402 metr. 14 cek. Hinta noin
8 250 mk.

Italiassahan ollaan kovasti sitä mieltä
että juuri 350 cc on se tulevaisuuden pyö-
rä kun tuli nämä nopeusrajoitukset, ener-
giakriisin aikoihin, myös käytännöllistä
puolta painotettiin.

Panhe...



On niinkuin perinteitä MV-Agustalla 37 tähteä kertoo että samanverran on maail-
manmestaruuksia tällä merkillä.

Kuva Panhe

Daytona Beach – vauhdin Mekka

Daytona Beach sijaitsee Pohjois-Floridassa, 145 km etelään Jacksonvillessä, Atlantin valtameren ja Halifax-joen yhtymäkohdassa. Vesiväylien edullinen sijainti mahdollistaa laajan venetelakka- ja pursiseuratoiminnan. Daytonan kaupunki perustettiin jo 1800-luvulla, mutta vuonna 1926 kolme kaupunkia, Daytona Beach, Daytona ja Seabreeze yhdistettiin Daytona Beachin kaupungiksi. Veneenkäyttö on kaupungin pääelinkeino. Toisella tilalla on sitrushedelmäteollisuus, kolmannella kevyt elektroniikkateollisuus.

Daytona Beach on ympärivuotinen lomailu- ja kokouskaupunki, jonka mielenkiintoisiin nähtävyyksiin kuuluu mm. Oceanfront Park, missä on iso stadion ja orkesterilava. Vinttikoirakilpailut pidetään City Island Parkissa. Peabody Auditoriumissa pidetään sekä kesä- että talviaikaan musiikkifestivaaleja, joissa esiintyvät maailmankuulut artistit.

Daytona Beachista pohjoiseen sijaitsee St. Augustinen historiallinen kaupunki. Tunnin matkan päässä Daytonan eteläpuolella on Cape Kennedy, missä voi tutustua avaruustekniikan saavutuksiin. Lähellä sijaitsevat myös maailmankuulut Marineland ja Disney World.

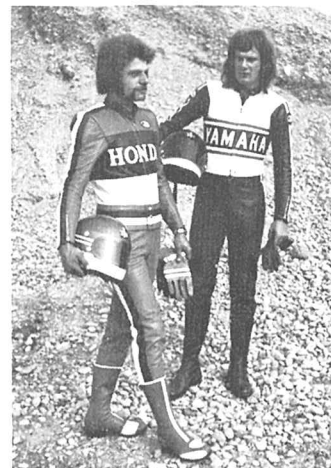
Tunnetuin kaupunki lienee kuitenkin nopeuskilpailuistaan ja kilparadastaan. Daytona Beachin valkea, kova hiekkaranta on 37 km pitkä. Siellä on harrastettu nopeuskilpailuja jo vuodesta 1903. Täällä ovat viettäneet aikaansa mm. Henry Ford, Louis Chevrolet ja R.E. Olds suunnitellen ja rakentaen koneitaan, luoden osaltaan pohjaa nykyajan teknikalle. Juuri Daytona Beachilla Sir Mal-

colm Campbell ajoi vuonna 1935 Bluebird-autollaan huipputuloksensa 276.82 mailia tunnissa (n. 443 km/tunti). Nykyään rata on avoin yleisölle koko pituudeltaan – jokainen halukas voi kokeilla ajotaitoaan. Ajo- ja nopeuskilpailujen harrastajien aktiivinen toiminta huipentui vuonna 1959 Daytona International Speedwayn avaamiseen. Rata on 4 km pitkä ja sinne mahtuu kymmeniätuhansia katsojia. Radalla kilpailaan urheilu- ja vakioautoilla, prototyypeillä ja moottoripyörillä. Vuonna 1964 Daytona hyväksyttiin osakilpailupaikaksi kilpailtaessa urheiluautojen merkkikohtaisesta maailmanmestaruudesta. Tunnetuimmat kilpailut Daytona International Speedwaylla ovat Daytonan 24-tunnin ajo, Daytona 500, Paul Revere 250, moottoripyörien Yamaha Super Series ja Daytona 200 AMA-FIM -ajot.

Daytonan vauhtiviikko on jokaisen moottoripyöräurheilun harrastajan unelma. Viikon ajan joka kevät Daytona Beachin lomakeskus on maailman huippuajajien kohtauspaikka. Viikon aikana järjestetään monenlaisia kilpailuja, motocrossia, speedwayta ja Short Track -ajoja. Huipentuma on viimeisenä päivänä Daytona 200 -kilpailu, joka houkuttelee katselijoita ympäri maailmaa. Tässä huippujännittävässä kisassa taistelevat maailman kovimmat tehdasjoukkueet – Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Harley-Davidson, BSA, Triumph, Norton...

Erikoinen ohjelmanumero on "Alligator Enduro" -retki Floridan suomeksi. Sitä on kutsuttu "laillistetuksi mieltömyydeksi" – silti se kerää vuosittain yli 500 osanottajaa.

Matkapyöräilijä, onko nahkapukusi turvallinen, värikäs, kestävä ja lämmin.



Tilaamalla nahkapuvun ennen vuoden vaihdetta saat sen vielä vanhaan hintaan **1-osainen 630:–, 2-osainen 680:–** ja ennen ajokauden alkua.

Käy tutustumassa varusteisiimme, poikkea mittojen ottoa varten, tilaa mittatilauskaavakkeemme ja esitteemme tai soitele.



MP-asu leathers
Rainer Westerlund Ky
Postiosoite: PL 518
33101 TAMPERE 10
Myynti: Rantatie 5
Puhelin 931-30 501