



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 1 TAMMIKUU 1976



Talvitapahtuma Sieravuoressa 6.-7.3.1976

Maaliskuun alussa järjestetään jälleen kuusysin ratkiriemukas talvitapahtuma Honkilahden Sieravuoressa.

Majoitus on totuttuun tapaan 4 hengen mökeissä ja illanviettoa varten on ravintola varattu käyttöömmee. Illalliskortti ravintolaan maksaa 10 mk, eikä se käytännön syistä sisälly ilmoittautumismaksuun. (Ravintolaan pääsy edellyttää 18 vuoden ikää mikä täten tiedoksi saatetaan).

Sikäli kuin ilmojen haltija on meille suosiollinen ja lunta riittää, ratkaistaan kerhon mestaruus murtomaahiihdossa. Suunnitteilla on myös muita kilpailulajeja joita kuitenkin ei salahaarjoittelun ehkäisemiseksi vielä julkisteta.

Kilpailujen jälkeen on mahdollisuus saunomiseen.

ILMOITTAUTUMINEN: Ilmoittautumismaksu 20,- lähetetään Panelian Osuuspankkiin tili n:o 50031831 Hannu Järvinen 27430 Panelia. Maksun yhteydessä on mainittava maksajan nimi, sana Talvitapahtuma sekä ne jotka osallistuvat hiihtokilpailuun merkitsevät "hiihtää". Mikäli kilpailuinnostus kuitenkin iskee vasta ilmoittautumisen jälkeen, voi kisaan ilmoittautua myös lähtöpaikalla. Ilmoittautumisen on tapahduttava 18.2.1976 mennessä.

Siispä ilmoittautumiset kuntoon ja h-hetken koitettua Sieravuoreen nauttimaan keväisistä hangista, mukavista hiihtoladuista ja ystävien seurasta.

T: Hannu & Poju & Co



N:o 1 tammikuu 1976 7. 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

Sihteeri
Kari Ahola
Mantereenkatu 3
13210 Hämeenlinna 21

Kassanhoitaja
Jan-Anders Söderholm
Graniitintie 6 A 20
00710 Helsinki 71

Kerhoisäntä
Henrik Budich
Käpylänkatu 18
48600 Karhula

Varajäsenet
Teuvo Koponen
Erottajankatu 6
13130 HML 13

Simo Nokso
Tuulikinkatu 5 A 2
48700 Kymnlinna

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

Pertti Michelsön
Aulangontie 46
13210 HML 21

Jaakko Panhelainen
Hämeenpuisto 21 A 1
33210 TRE 32

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

Porvoo 1976 Oy Uusimaa



Tervehdys!

Juuri Joulun kynnyksellä kun motoristit valmistautuivat joulun viettoon raksutteli kaukokirjoitin tiedotusvälineille Yhteispohjoismaisen Liikenneturvallisuusneuvoston esitystä jolla kielletäisiin kaikki kaksisataaviisikymmentä kuutioita suurempien moottoripyörien käyttö. Sit ten sen jälkeen asiasta ei olekaan kuulunut mitään, paitsi että olemme Ruotsista saaneet laajan aineiston esityksen ympäriltä joka oli tarkoitus julkaista lehdesämme, mutta valitettavasti käännöstyötä ei ole vielä ehditty tehdä, jo-

ten palaamme asiaan seuraavassa lehdessä.

Maaliskuun Motoristissa tuleme julkaisemaan Kontio-Rallin historiaa varsinkin sen alkuajoilta 10-vuotisjuhlrallin vuoksi.

Jos sinulla sattuu olemaan hyvälaatuisia mustavalkoisia tai miksei hyviä värikuviakin noilta alkuvuosien ajoilta, pyytäisin sinua suurta kiitollisuutta tuntien lainaamaan niitä lehdessä julkais tavaksi.

Palautan kuvat vahingoittumattomina sinulle takaisin.

Hyvää jatkoa kaikille aimo

Puheenjohtajan palsta

Inkeroinen 1.2. 1976

Näin aluksi saanen toivottaa kerholaisillemme hyvää vuoden jatkoa ja hyvää moottoripyöräilyvuotta 1976.

Edellinen Motoristi oli sisällöltään painottunut etupäässä käsittelemään moottoripyöräien verotusta, joka oli loppuvuodesta erittäin ajankohtainen kysymys.

Nyt asia on taas vuodeksi eteenpäin lukkoon lyöty, vero on voimassa vuoden. Se, että se on vain vuoden voimassa on varmasti jonkinlainen voitto meille moottoripyöräilijöille, meillä on taas mahdollisuus tehdä työtä sen eteen, että vero ensivuonna saataisiin kohtuullisemmaksi.

Se toiminta ja ne tilaisuudet jotka järjestettiin viime syksyn aikana tämän veroasian saattamiseksi meitä tyydyttävään muotoon antoivat todella uskoa siihen, että kun me jatkuvasti pidämme yhteyttä päättäviin elimiin ja kerromme heille moottoripyöräistä ja moottoripyöräilystä sen eri muodoista, niin silloin on mahdollista, että tämä epäoikeudenmukainen verotus muuttuisi oikeudenmukaisemmaksi. Tilanne on nimittäin sellainen, että eduskunnassa ei moottoripyöräilystä paljoakaan tiedetä.

Minä kyllä olen sitä mieltä, että meiltä kerhosta kyllä löytyy moottoripyöräilyn asiantuntijoita että voimme kertoa kansanedustajille mitä meidän hyväksi maasamme pitäisi tehdä.

Tässä ennen joulua tuli sellainenkin asia esille kuin isojen moottoripyöräien käytön kieltäminen kokonaan pohjoismaissa. Tätä kirjoittaessani ei asiasta ole

Anteeksi

pyyntö niille 41 uudelle motoristille jotka olivat viime keväällä liittyneet jäseniksi, tuo kyseinen lista oli toimittajavaihdoksen yhteydessä uudelle toimittajalle jäänyt saapumatta, ja näin ollen Motoristi jäi teille postittamatta. Asia on nyt korjattu.

muuta tietoa kuin se mitä radiosta olen kuullut ja lehdistä lukenut. Mutta se on varmasti tämänkin asian kohdalla niin, että ne henkilöt ja se tai ne järjestöt jotka tämän esityksen takana ovat eivät tiedä mitä moottoripyöräily ja moottoripyörät tässä maassa ja muissa pohjoismaissa käyttäjä- ja harrastajajoukoilleen ovat. Joten meidän tulee ottaa asia omaksemme ja kertoa heille moottoripyöräilyn eri muodoista ja etenkin sen myönteisistä puolista. Tähän meillä on hyvät mahdollisuudet sillä meitä on ympäri maan niin kuin on myöskin kansanedustajia jotka nämä asiat päättävät.

Joten otetaan vain rohkeasti heihin yhteyttä ja kerrotaan heille harrastuksestamme. Mutta meidän on myöskin tehtävä itse moottoripyöräilyn yleisen arvostuksen parantamiseksi jotain.

Mielestäni meidän on tänä vuonna ja tulevana ajokautena kiinnitettävä erikoista huomiota omaan ajamiseen ja moottoripyöräilijänä esiintymiseen, sillä jokainen ylinopeussakko, varomaton ohitus, epäkuntonen pyörä ym. sen kaltaiset tapaukset ovat meidän itsemme vahingoksi. Se tulee aina muistaa kun maantiellä liikumme.

Kontion paikka Suomen kartalla

Vuosikokouksessa 5-numerolla herätti Kontioralli vilkkaan keskustelun ja kaikki mitä sen ympärillä liikkuu.

Ralli vuonna -74 oli pohjoisin Suomessa järjestettävistä ja tiettävästi myös koko maailmassa. Tässä olisi ehkä yksi sen parhaista myyntivalteista ulkomaille (vertaa Ruotsin Jällivaara). Se oli hyvin monelle etelän motoristille ensimmäinen kerta Lapissa. Tuo retki ei antanut ohjelmaa kuten etelän rallit, mutta sen anti piili luonnossa, ystävien tapaamisessa ja pitkän matkan asettaman haasteen voittamisessa.

Tässä muutama sana tukemaan sitä mielipidettä, jonka mukaan Kontio on pidettävä vähintään napapiirin pohjoispuolella. Koska tuosta rallista on kohta kaksi vuotta, ovat monet mielikuvat ehkä suurstikin muuttuneet, on ainoa varma keino tukeutua paikalla tehty kyselyyn rallista.

Ralliin osallistui n. 530 motoristia, joista 25 rajojen ulkopuolelta. Osalle rallin osanottajista (n. 30 %) jaettiin kyselykaavake, jossa kysyttiin yhtä sun toista. 150 kaavaketta palautettiin eli se hieman alle 30 % kaikista suomalaisista osanottajista. Tätä otosta voidaan pitää validina ilmaisemaan kaikkien mielipidettä.

Yksi kysymys oli esitetty seuraavasti: Kontio-kierros -74 on () ei ole () liian kaukana.

Tähän tuli vastauksia tällä lailla: 1,3 % ei osannut sanoa tai oli jättänyt vastaamatta, 81,3 % vastasi EI OLE LIIAN



Kari Ahola sarvet päässä

KAUKANA, ja loput 17,3 % olivat sitä mieltä, että ralli on liian kaukana.

Tietenkin voidaan väittää, että tämä otos ei kuitenkaan olisi peittävä koska ne, jotka olisivat vastanneet myöntävästi, eivät tulleet vastaamaan kyselyyn. Osallistujia oli vain hieman vähemmän kuin -75, joten tuollekaan olettamukselle ei voitane laskea paljoa painoa. Kyselyn perusteella vastaajista oli 60 % kerhon jäseniä.

Tärkein kuitenkin on itse rallin henki, olipa paikka sitten muutama sata kilometriä siellä tai täällä. Jokaisella meillä on oma näkemys asiasta, ja se on hyvä, ilman sitä ei synny mitään uutta ja rakentavaa.

Kari Ahola

Pöytäkirja MP-69 ry:n hallituksen kokouksesta Motelli Valtatie 1:ssä 22.11.-75. Läsä oli pj. Orko Tallinen, Aimo Turunen, Jan-Anders Söderholm, Henrik Budich, Pertti Michelsson, Paula Söderholm ja siht. Kari Ahola.

1 §

Tuotiin esille mahdollisuus Daytonan matkan ympärille järjestettävistä arpa-jaisista. Kerho tulisi taloudellisesti vastaan, mikäli meillä on lailliset oikeudet ko. arvonnin järjestämiseen. Paula Söderholm lupasi ottaa asiakseen tutkia asiaa.

2 §

Keskusteltiin mp-verolaista ja pidentyistä tilaisuuksista. Päätettiin jatkaa toimintaa ja kirjoittaa lehdistölle asiasta. Samalla päätettiin ottaa 200 kpl:n ylimääräinen erä marraskuun -75 Motoristia ja viedä ne saatesanoin Arkadianmäelle.

3 §

Annettiin toimittajalle lupa hankkia laajakulmaobjekti ehdolla, että hän lunastaa sen itselleen lopettaessaan toimittajan hommat kerhossamme.

4 §

Päätettiin lehden sivuilta luovutetun tilan vuokrasta.

5 §

Merkittiin tiedoksi naistoimikunnan järjestämät iltamat Vantaan Hiekkaharjussa 31.1.-76.

6 §

Seuraavan hallituksen kokouksen lupasi kerhoisäntä järjestää tykönään 17.1.-76.

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Hallituksen kokous

1976. 01. 17, KARHULASSA

Läsä: Orkko Tallinen

Aimo Turunen

Henrik Budich

Simo Nokso

J-A Söderholm

1 §

Vuosikokouksen päätöksen mukaisesti kerhoisäntä huolehtii kesäviettopaikan sopimuksen aikaansaamisesta ajalle toukokuu 01 päivästä – syyskuun 30 päivään 1976.

2 §

KR-toimikunta allekirjoittaa 24 – 25 tammikuuta 1976 kesän Kontiorallipaikan sopimuksen.

3 §

Tiedoksi: kerhomme toimittaja ei osallistu Daytona-matkaan.

4 §

Pohjoismaiden Neuvosto/ Liikenneturvallisuusneuvosto on jättänyt kaikille Pohjoismaiden Liikenneministeriölle suosituksen uusista säännöistä koskien moottoripyöriä ja mopoja julkisessa liikenteessä. Suositus pyritään käsittelemään kerhomme hallituksessa lausunokierroksen aikana. Lausunokierros kestää maaliskuun loppuun asti.

5 §

Seuraava kokous: 1976. 03. 02, Helsingissä

Vakuudeksi

Jan-Anders Söderholm

KERHOLAINEN!

Kun osoitteesi muuttuu, niin muistapa sihteerii kortilla tai kirjeellä ilmoittamalla hänelle uusi osoitteesi, jotta kerhon posti sinut tavoittaisi.

Puhekierros Tampereella 28.11 -75 m-pyörä verosta

Neljä kansanedustajaa oli saapunut kuuntelemaan mp-väen murheita Tampereen poliisitalolle. Keskustelusta jäi kyllä jotain puuttumaan, aikaa oli varattu pari tuntia, keskustelu alkoi 1/2 tunnin tauolla (kahvi).

Paikalle oli saapunut kansanedustajat Eino Loikkanen, Jermu Laine, Olavi Hokkanen ja Juntunmaa, mukana oli myös virkavaltaa ja liikkuva poliisi.

Seppo Saarimäki LP:stä selosti Tampereen puolen katu-ajelijoiista, miten nämä himmentävät järjestäytyneet m-pyöräilijät, päättömällä ajollaan, farkut jalassa, tukka putkella, ilman kypärää, selkä ja nilkat paljaana, yksi kymmenestä ilman ajokorttia. (tarkoitti lähinnä kevyt m-pyöräilijöitä)

Saarimäki mainitsi myös ikärajan nostamista ainakin 20 v. siirryttäessä raskaisiin pyöriin, näin tilastot kaunistuivat. Loikkanen vastasi tähän eikö se piisaa 500 cc kun se pitää olla semmoinen lentokone eli 750 cc. ja sitä suurempi. Joku huusi yleisön joukosta että eihän kaikki kansanedustajatkaan aja pikku Fiateilla. Saarimäki vastasi pienet ei kestä. iso m-pyörä on turvallinen ja huippuhävä ajaa, huomio täytyisi kiinnittää ohjaustankon ja satulan väliin, eihän syy ole pyörissä. Saarimäki itse ajaa virkansa puolesta 850 cc Guzzia.

Tosiasiaan on esim. 350-kuutioinenkin käy pieneksi kun siihen

Karpon tunnustus

Huomasitteko marraskuun VM:ssä Hannu Karpon juttua. (M-pyörä kylmä, vetoinen otsikolla) Ilmeisesti Karpo on kylmettänyt itsensä joten se on aivan luonnollinen sanonta ajellessa tekstiileissä kylminä vuorokausina. En kyllä tiedä mistä m-pyörässä vetää kun ei ole ikkunoita eikä ovia. Tuulee kyllä vauhdista riippuen?

Tällainen Karpo tai Itkonen pitäisi saada kokeneen motoristin takajakkaralle johonkin kontiokierrokseen, asiallisesti mp-asuun puettuna, missä olisi yö- sekä päivä-ajoa, olisihan ihme, ellei käsitykset muuttuisi m-pyöräilystä ja samalla TV-ohjelmat m-pyöräily-ystävällisemmäksi. — Panhe...

lastataan teltat makuupussit tankkilaukut ja kaksi riskin kokoista miestä päälle, niin uupuuhan se vähemmälläkin. En nyt tässä muista kaikkea mitä Loikkanen puhui, mutta mainitsi että olemme saaneet vähän vääristäviä kuvia m-pyöräilijöistä, emme halua tehdä kiusaa, mutta jotain oli tehtävä tilastojen näyttäessä niin mus-tilta, ei meillä ole m-pyöräilijöitä eduskunnassa — emme tunteneet asiaa pohjimmiltaan. Samassa tilaisuudessa armeijan majuri kehaisi m-pyöräilijöitä ja niiden kätevyyttä. Huoltavat pyöränsä itse jopa armeijankin kalustoa, mutta mainitsi samalla ettemme tee mitään raskailla pyörillä metsässä missä on stereot ja muita hienouksia, tarvitsemme lähinnä Enduro tyyppisiä pyöriä on kuulemma ehdoton tiedustelutehtävissä.

Panhe...

PAIMION-PIIKKIÖN MOOTTORIPYÖRÄKERHO

5.10.1972 pikkuisessa Paimion Tupukylässä jäi tämä päivä historiaan mp-kerhon perustamis- ja kerhotilojen luovutuspäivänä.

Koska olimme jo kierrelleet yhdessä kuka yhden kuka useamman kesän katsoimme tarpeelliseksi perustaa varsinaisen kerhon toiminnan aloittamiseksi ja kaikkien paikkakunnan motoristien yhdistämiseksi. Ensimmäinen kerhohuone oli jo aikaisemmin palvellut putkana, kalakauppana, osto- ja myyntiliikkeenä yms. Saadessamme sen haltuume olivat ohjelmassa kunnostus- ja sisustustalkoot, joissa kuluivat illat parin viikon ajan yhdistettyihin kerhon perustamis- ja ajokauden päättäjäisjuh- lallisuuksiin asti.

Pinta-alaltaan "kämpä" oli n. 20 m², mutta eipä ollut jäsenmääräkään alussa kuin 18 henkeä, joista suurin osa liittyi samaan aikaan myös MP-69:n jäseniksi. Näissä tiloissa kokoonnuttiin aina kevääseen -75 asti toiminnan käsittäessä yhteisten illanviettojen, saunailtojen ja kuntouintien lisäksi osallistumisen kunnan nuorisjärjestötoimintaan ja tiedotustilaisuuksien järjestämiseen paikkakunnan nuorisolle. Ohjelmaan kuuluvat vielä filmi-illat, joissa pojat näyttävät itse matkoilta ottamiaan kaitafilmejä ja joissa kerätään kuvia yhteistä kerhoalbumia varten. Kesän toimintaan kuuluvat olenaisesti osallistumiset ralleihin niin koti- kuin ulkomaillakin ja lisäksi moottoripyöräilyyn liittyvien kysymysten käsitte-

ly ja harrastuksemme hyvien puolien tunnetuksi tekeminen.

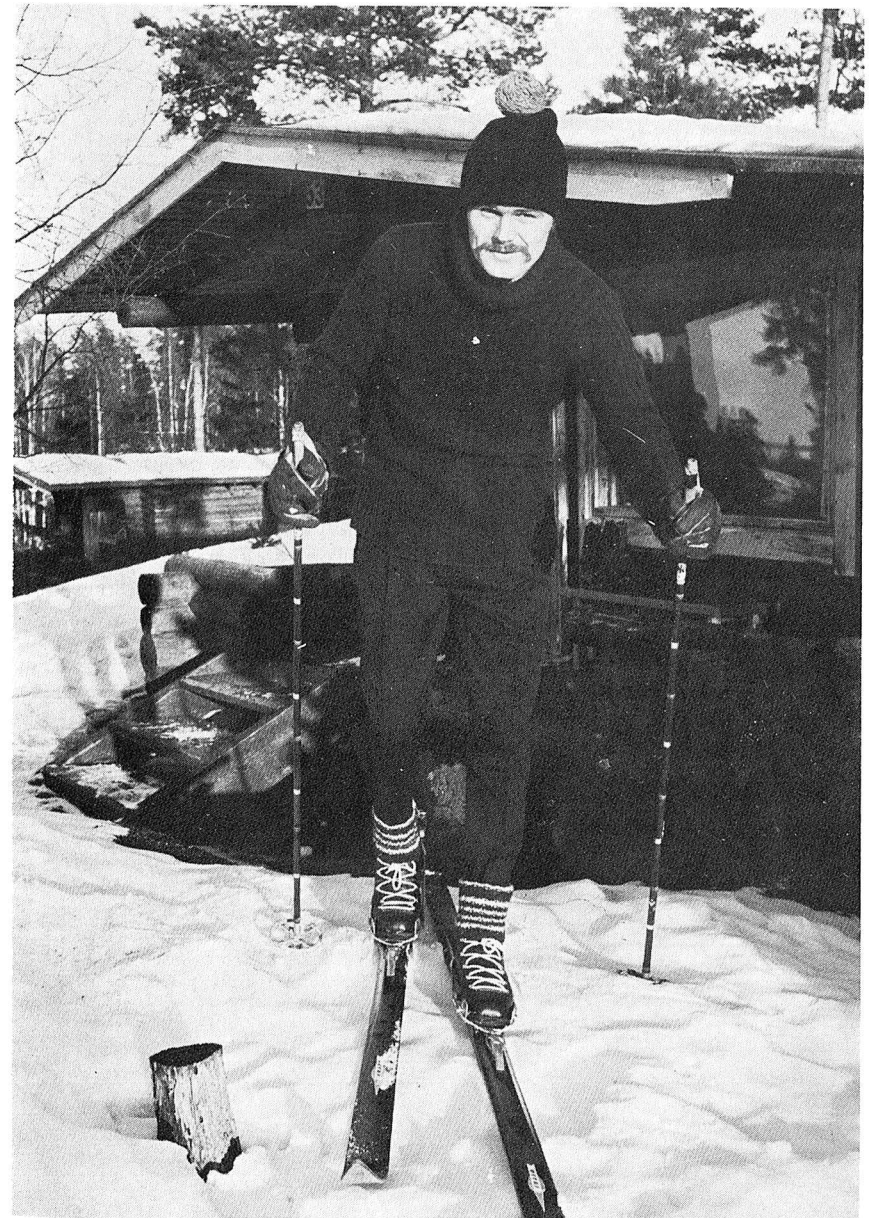
Mikään hyvä ei kuitenkaan kestä ikuisesti ja niinpä mekin tulimme häädytyiksi jo muutenkin ahtaaksi käyneestä kämpästämme kesäkuussa -75 vuokraajan ottaessa huoneiston omaan käyttöön. Kesä kului kuitenkin mukavasti pyöräillessä ja syksyllä onnistuimme vuokraamaan entisen tiilitehtaan konttorirakennuksen uusiksi kerhotiloiksi. Tämä uusi "kämpä" on suuruudeltaan n. 50 m² ja käsittää peräti 3 huonetta entisen yhden sijaan. Mutta varastona toimineesta rakennuksesta on pitkä matka siistiin ja lämpimään kokoontumispaikkaan ja niinpä on tämäkin syksy kulunut talkoiden merkeissä. Kunnostukset ja korjaukset on tehty kaikki omin varoin, joita kerhomme saa jäsenmaksuista ja limonadiin myynnistä kerholla. Jäsenmäärä on tänä aikana kasvanut jo n. 50:een ja taas on paljon hyviä suunnitelmia talven toiminnaksi.

Siis kun ajelette täällä Paimiossa päin kyselkää mp-kerhoa ja tulkaa käymään. Tervetuloa!

Kuva keskiaukeamalla

Kiitän tuhannesti niistä lukemattomista Joulun ja Uuden vuoden toivotuksista joita sain vastaanottaa.

Hyvää jatkoa kaikille motoristeille toivoen Aimo



Kenestä kerhon mestarihihtäjä tänä vuonna? Kysyy Eero Parikka Turusta? Ratkaisun tuo jännittävä hihtokilpailu Sieravuoressa maaliskuun alussa.

TOURING FINLANDIA MOOTTORIKERHO r.y.

perustettiin kerhomme rinnalle joulukuussa vuonna 1972, mahdollistamaan osallistumisen FIM:n järjestämiin kansainvälisiin ralleihin. Kerhon perustamista lähtivät innokkaasti ajamaan tunnetut moottoritoimittajat Hannu Lindell, Eero Nurmikko ja Risto Hanninen. Ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat pj Hannu Lindell, jäsenenä Eero Nurmikko, Risto Hanninen, Olavi Autio, Seppo Kankola, Juhani Nokelainen, Bengt Haikola ja Kalevi Autio.

Kerhon syntyvaiheista kertoi Olavi Autio mm. seuraavaa:

– Koska oli ilmennyt vaikeuksia osallistua FIM:n järjestämiin ralleihin ilman

FIM:n korttia ja Suomen Moottoriliiton ilmoitettua sen olevan saman kuin kansainvälisen ajajalisenssin jota he eivät voi myöntää kuin ainoastaan kilpailijoille. FIM:n säännöt taasen edellyttävät, että jokaisesta maasta voi kuulua siihen vain yksi järjestö, ja meillä se on Suomen Moottoriliitto.

– ”Vuonna 1973 lähti Italiaan jo 18 motoristia josta saimme useita palkintoja, osallistuimme siellä myös toiseenkin ralliin josta toimme kotiin kaikki mahdolliset palkinnot. Viime kesänä Suomesta osallistui kaiken kaikkiaan 180 motoristia, mutta jostain käsittämättömästä syystä meitä diskattiin suuri joukko.”



TFMK:n iloista joukkoa vas. Nokelaisen Jussi, Kalevi Autio, Olavi Autio, Teijo Autio, Eino Rantala ja Antti Seise.



Kun kuvaaja osuu oikeaan aikaan paikalle: Mikähän herroja noin kiinnostaa? Ettei vain olisi kyseessä jokin niistä syistä jotka eivät aikoneet päästää poikia pois Alessandriasta vielä rallin jälkeisenä torstainakaan! (Teodor, Jörgen ja Hannu Alessandriassa viime kesän Madonnina-rallin aikoihin.)

– ”Lähes kaikki TFMK:n jäsenet ovat myös 69:n jäseniä josta johtuen alusta alkaen päätimme toimia 69:n välittömässä läheisyydessä ja ikäänkuin porttina SML:ään.”

Eino Rantala: ”Touring Finlandia ry on moottoripyöräilijöiden yhteistoimintaelin jonka tarkoituksena on toimia yhdyssteenä suomalaisten ja ulkomaisten moottoripyöräilijöiden välillä ja edesauttaa suomalaisten pyöräilijöiden maailmankatsomuksen laajentamista lähinnä erityyppisten rallien välityksellä. Pyrkimyksenä on jossain määrin ohittaa liitto ja toimia suoraan FIM:iin jonkinlaisena toisena kanavana yhteistyössä SML:n kanssa. TFMK hoitaa kaiken ulkomaille suuntautuvan matkailun. Tarkoituksemme on ensi kesänä järjestää myös oma ralli kotimaassa, FIM rallia tuskin koskaan pystymme Suomessa järjestämään.”

– ”Maailmalla liikkeessamme

TFMK:n siniristilippu paidoissa meidät on otettu vastaan joka paikassa myönteisesti ja ystävällisesti ja olemme solmineet monia ystävyysuhteita eri maiden motoristien kanssa ja ylläpitäneet niitä.”

Kysyimme puheenjohtaja Rantalalta, mitä hän voi kertoa ensi kesän FIM ralista?

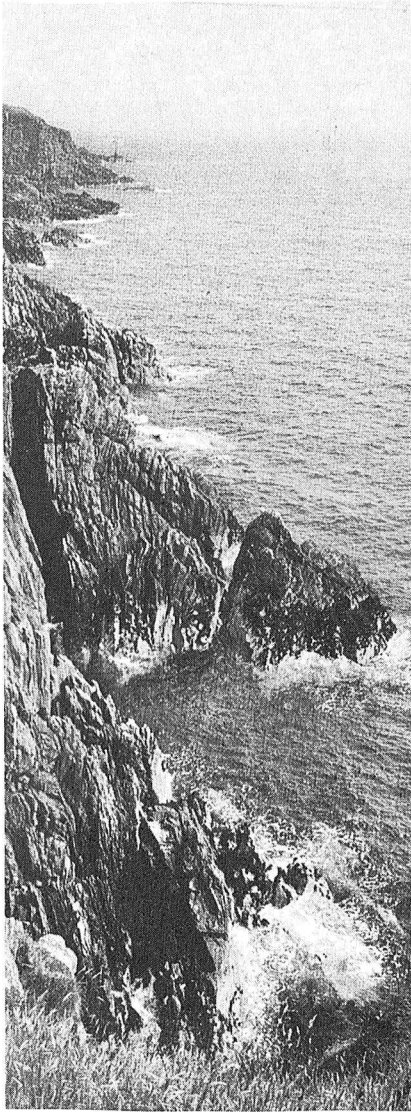
– ”Ralli pidetään Romaniassa Neptonin kaupungissa Mustan meren rannalla heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna. TFMK:n tarkoituksena on järjestää sinne yhteismatka Helsingistä Danskisiin josta edelleen jokainen voi omaa vauhtia viikon aikana ajella tuon 2400 kilometrin matkan perille.”

Kuinka TFMK:n jäseneksi liitytään?

– Rantala: ”Ottamalla yhteys hallituksen jäseniin, joka -76 on seuraava: pj Eino Rantala, jäs. Teijo Autio, Matti Enqvist, Jörgen Mandell, Hannu Lindell, Leena Ollberg, Jussi Pulkkinen, Timo Rajakangas ja Markus Wekström.

Manx Cat

Man-saaren tyrskyisiä rantakallioita.



Oli torstai toukokuun 29. päivä vuonna 1975. Suzuki 500 kehräsi tyytyväisenä kohti Göteborgia ruotsalaisella Eurooppa 3:lla. Se tiesi pääsevänsä muutamana päivänä kuluttua seuraamaan maailman maineikkainta ja perintörikainta moottoripyöräkilpailua: Isle of Man'in T.T. ajoa, josta koko laji on saanut nimensä.

Olin lähtenyt edellisenä päivänä kotoani Lahdesta pakattuani matkatavarat koko kesää varten. Aikomukseni oli viettää toista viikkoa Englannissa ja suunnata sitten Hollantiin, jonne minua odotettiin töihin kesäkuun 9. päivänä.

Saavuini Göteborgin lauttajonoon sopivasti ajoissa ja lähdin katselemaan olisiko muita suomalaisia matkalla Englantiin. Pian totesin, että jotain omalaatuista on tekeillä. Jono oli muuten kuin mikä tahansa lauttajono, mutta mukana oli huomattavan paljon moottoripyöriä. Eihän tämäkään tietysti kovin ihmeellistä ole, mutta moottoripyörät eivät olleetkaan aivan tavallisia. Oli vanhoja veteraaneja vuosisadan alusta ja olipa yksi BMW-sivuvaunupyörä, joka oli noin 30 cm korkea, siis täysin kisapyörän näköinen. Ihmettelin ruotsalaisen poliisin helläkätisyyttä moisia vekottimia (BMW) kohtaan.

En kuitenkaan tavannut suomalaisia



motoristeja ja lyöttäydyin ruotsalaisten seuraan. Lauttamatka meni muuten mukavasti, mutta oli niin myrskyistä, ettei tanssimisesta oikein tullut mitään. Koko tanssilattiallinen tanssiväkeä oli nimittäin välillä toisessa laidassa salia, välillä orkesterin sylissä ja taas toisessa laidassa. Laivassa tapasin yhden suomalaisen perheen, jota myöhemmin saatoin odottamatta auttaa.

Lautta saapui Englantiin, Imminghamiin, joka on keski-Englannissa Manchesterin ja Liverpoolin tasolla. Ruotsalaiset rakennelmat ärjähtivät ulos ja sen koommin en niitä nähnyt. Alkoi totuttautuminen vasemman puoleiseen liikenteeseen. Muutaman kilometrin sai olla kieli keskellä suuta, mutta hämmästyttävän nopeasti pystyin sopeutumaan liikenteen vilinään jopa risteyksissä. Liikenneympyrät tuottivat vaikeuksia pitempään, koska niissä etuajo-oikeus on ympyrässä ajavalla päinvastoin kuin meillä. Jo matkan ensimetreillä huomasin englantilaisten olevan ihan pimeätä porukkaa. Oli jo aika myöhä ja hämärä alkoi laskeutua. Engelmännit eivät kuitenkaan sytytäneet ajovalojaan ja minä sain lähes-100 %:sen valojenväläyttelyn osakseni yrittäessäni laittaa omat valot päälle kuten olen täällä kotimaassa tottunut aurinkoisinakin päivinä saati sitten hämärässä. Kun oli jo niin pimeää, ettei nähnyt kuin muutaman kymmenen metriä alkoivat parkkivalot (!) syttyä vastaantulevissa autoissa. Laitoin omatkin ajovaloni päälle, enkä enää saanut osakseni aivan yhtä tyrmäävää kohtelua. Muutaman kerran yritettyäni sytyttää valot päivällä, päätin luopua englantilaisten hännäämisestä noin julkeasti ja elää maassa maan taval-

la. Tämän päätöksen jälkeen ajaminen sujuikin häiriöttä.

Saavuini Sheffieldiin ja soitin serkuleni, joka on siellä naimisissa, että tulisi pelastamaan minut rautatieasemalta. En nimittäin osannut ajaa hänen kotiinsa, kun minulla ei ollut kaupungin karttaa. Sain lämpimän vastaanoton teen ja paah-toleivän merkeissä ja pian olikin aika hypätä tosienglantilaiseen sänkyyn, josta aamulla oli täysi työ kiivetä pois.

Aamulla lähdimme sitten keskustaan sightseeing'ille ja silmiini sattui moottoripyöräkauppa. Sitä piti tietysti tutkia ja ostin myös itselleni kunnolliset sadehanskat peläten Englannin ilmastoa. Iltapäivällä lähdimme bussilla Sheffieldin länsipuolella olevaan luonnonpuistoon. Alueen nimi on Peak District. Alueella on Englannin korkeimpia "vuoria", monia vanhoja kaivoksia ja idyllisiä maalaiskyliä markkinoineen ja torikauppiaineen. Seudulla voisi viettää viikkojakin retkeillen nummilla ja laaksoissa. Meidän picknikkimme kesti iltapäivän ja bussi kuljetti meidät takaisin kaupunkiin.

Kun hyppäsimme pois bussista, näin tutun auton. Se oli suomalainen perhe, jonka olin tavannut lautalla. Auto ajoi hiljaa vetäen asuntovaunua ja keksimme pyytää heidät kahville. Serkkunikin oli innoissaan, koska ei ollut nähnyt näin montaa suomalaista kaupungissa aikoihin. Auto hävisi kulman taakse ja lähdin juoksemaan sen perään nähdäkseen minne se meni. Se oli kuitenkin pysähtynyt aivan kulman taakse ja perheen pää oli lähtenyt jo jonnekin. Menin auton luo ja kysyin perheen äidiltä, voinko jotenkin auttaa. Hänen kasvonsa kirkastuivat kuin hän olisi nähnyt pelastusenkelin ja hän

kertoi, että he olivat auttamattomasti ek-syksissä. Vain isä osasi hieman englantia ja hänkään ei näköjään ymmärtänyt englantilaisten ajo-ohjeita. Nyt hän oli men-nyt kysymään tietä bensa-asemalta. Ker-ran he olivat jo joutuneet irrottamaan asuntovaunun vetoautosta ajettuaan um-pikujaan. Perhe lähti mielellään kahville. Selitimme heille tien ja lisäksi Colin, serk-kuni mies, neuvoi mitä kaikkea lähiseu-duilla ja Peak District'issä voi tehdä ja nähdä. Lapset olivat aivan innoissaan saadessaan ostaa jäätelöä talon ohi kul-keneelta jätskimieheltä. Äiti ihmetteli, miksei valintamyymälöistä saa maitoa ja maitovalmisteita. Serkkuni selitti, että ni-tä saa maitomiehiltä, jotka aamuisin jaka-vat maitopullot oville tilausten mukaan. Myös turistit voivat ostaa maitoa ym-näiltä maitomiehiltä. Olen varma, että ta-paus oli perheen Englanninmatkan eräitä huippukohtia: saivathan he vierailta ”i-han aidossa englantilaiskodissa”, kuten perheen äiti sanoi.

Kun kahvit oli juotu, lähti perhe jatka-maan matkaa ja seuraavana päivänä, joka oli sunnuntai, minäkin puin nahka-puvun päälleni. Matka jatkui läpi luon-nonpuiston ja sunnuntaina kävin myös katsomassa Blue John'in kalkkikivikai-vosta. Kaivoksen suulla opas varoitti vanhoja ihmisiä tai muuten heikkokun-toisia, että kaivoksessa on monta sataa askelmaa ja kerran pohjalle laskeuduttua on ainoa tie ulos kiivetä samat rappuset ylös. Iltapäivällä tulin Liverpooliin ja et-sin käsiini laiturin, josta Isle of Man'in laivat lähtivät. Yllätyksekseni totesin, että seuraava lautta lähtee vasta klo 1.00 yöllä. Mitä siis tehdä odottaessa 8 tuntia. Laituriin alkoi tulla muitakin ulkomaai-laisia. Eniten oli liikkeellä saksalaisia ja

pyörävalikoimakin alkoi olla vielä ih-meellisempi kuin Ruotsin ja Englannin välisellä lautalla. Laituriin saapui myös kolme suomalaista motoristia: Harley 1200, Sunbeam 500 ja Trumppa 500, kaikki choppereiksi rakennettuja. Yhdessä mietimme, mitä tehdä, kun nälkäkin alkoi kurnia sisällä. Muistin, että minulla on purkki suomalaista hernekeittoa ja eväitä Sheffieldistä. Toisilla kavereilla oli sensijaan spriikeitin ja leipää, joten aloimme valmistaa ateraa.

Englantilaiset ovat varovaisia tulipalo-jen suhteen (tai ainakin Man saaren lau-toilla), sillä kaikista moottoripyöristä pumpattiin bensat pois ennen laivaan päästämistä. Minä olin onneksi kuullut tästä tempusta etukäteen, joten tankkini oli tyhjä, sillä poisotettuja bensoja ei an-neta matkan lopulla takaisin. Joillakin tietämättömillä oli melkein täysi tankki, ja kiroilu oli tässä tapauksessa aika-moinen. Sama tempu tehdään pyörille myös toiseen suuntaan matkattaessa. Mi-käli mahdollista kannattaa etukäteen ot-taa selvää laivojen kulkuajoista, jotta säästyy turhan pitkiltä odotuksilta.

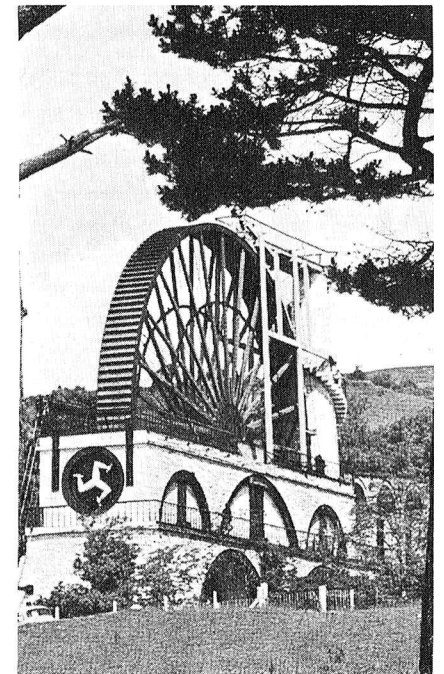
Matka alkoi siis keskiyön jälkeen. Ky-seisen linjan laivamiehet ovat ilmeisesti ottaneet oppia Tokion metrossa työsken-televiltä junaansuljoilta, sillä niin tiiviisti pyörät lastattiin. Ja vauhti oli vielä mel-koinen. Jos jäit ottamaan vaikka tankki-laukustasi jotakin, sait kävellä pitkin moottoripyörien satuloita pois ruumasta. Matka Liverpoolista Douglassiin kestää noin 5 tuntia, joten olimme perillä aamun sarastaessa. Minulta onnettomalta loppui bensa muutama sata metriä laivasta ajetuani. Niin tarkaksi oli säästäväisyyteni mennyt. Bensa-asematkaan eivät olleet

vielä auki, joten minusta tuli jalkamies. Eipä se silti surettanut. Douglasin ranta-kadulla riitti katselemista vaikka moneksi päiväksi. Koko kadun pituudelta on ho-telleja, ja niissä asui satoja ehkä tuhansia kisavieraita, ja vieraiden kulkuneuvot oli pysäköity siististi riviin. Siellä oli uutta ja vanhaa, isoa ja pientä moottoripyörää. Yleisin merkki oli Velocette. Vincent Ariel Square Four ja muut ateliset olivat myös hyvissä asemissa lukumäärän suh-teen. Kaikki pyörät olivat todella hienos-sa kunnossa. Vanhin pyörä oli muistaak-seni vuodelta 1902.

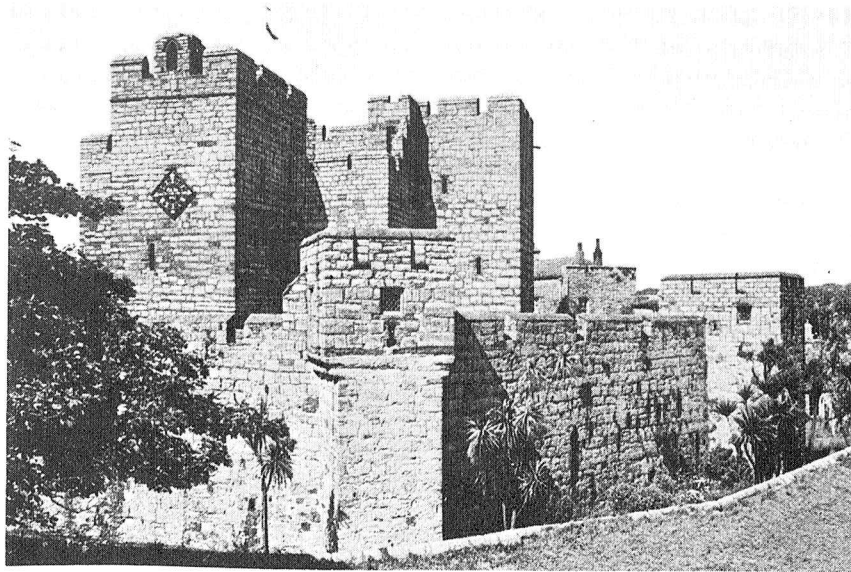
Ajojen oli määrä alkaa maanantaina 350 cm² lähdöllä, sekä samana päivänä piti olla myös 500 cm² sivuvaunut. Päivä oli kuitenkin niin tuulinen, että ensin saimme odottaa lähtöä muutaman tunnin ja tämän jälkeen ja yhden kilpailijan ajet-tua koekierroksen päätti kilpailun jury siirtää koko homman seuraavaan päi-vään. No eihän siinä mitään. Radan var-rella on kuulutuskovaäänisiä kaikissa merkittävimmissä paikoissa ja niistä kaikki katselijat saivat tiedon siirrosta. Mikäli joku olisi ollut kovaäänisten kuu-lumattomissa, tulee sama selostus myös radion kautta. Isle of Man'illa on nimit-äin oma radioasema ”Manx radio”, joka lähettää ohjelmaa ympäri vuorokauden, kisakuulutukset, pubmainokset, musiik-kia, taas mainoksia ja vähän joka välissä kuuluu MV Agustan (vai olisikohan Honda Mike Hailwood ajoilta) mehevät kiihdytysäänät välimusiikkina. Ota siis jonkinlainen matkaradio mukaan, jos aiot T.T. ajoihin. Radio kertoi mm., että Kelly's Crow'ssa saa parhaat kaljat ja kuulee mehevimmät moottoripyöräjutut, että Motor Cycle News näyttää elokuvia maailman MM radoilta (näin elokuvan

Jarno Saarisesta ensi kertaa siellä), ja että paikkakunnan eräässä elokuvateatte-rissa menee T.T. ajoista tehtyokuva vuodelta 1937, pääosissa ei nyt ihan Charlie Caplin, mutta läheltä kuitenkin. Elokuva oli riemastuttava, kävin senkin sitten katsomassa.

Muutenkin on saarella ajojen aikana vaikka mitä tekemistä. Välipäivinä, kun ei ole ajoja, voi kierrellä maaseutua, käy-dä vaikka katsomassa jättiläiskokoista Laxey vesipyörää vanhoilta ajoilta tai osallistua eri merkkisten moottoripyörien ralleihin, loikoilla hiekkarannoilla mikäli ilmat sen nyt sallivat tai opetella muista-maan eri kohtia kilparadasta ajamalla si-



The "Lady Isabella" vanhanajan vesi-mylly Laxey:ssä.



Saaren luonto ja rakennustyylit ovat sinänsä itse nähtävyyksiä ja tutustumisen arvoisia. Tässä Harbour Entrance, vanha linna Castletown:ssä.

tä. Montaa kertaa rataa ei kuitenkaan viitsi kiertää, sillä se on yli 60 km pitkä. Illalla voi sitten ottaa pint'in olutta Vincentin tai Velocetten omistajien juttuja kuunnellen monissa seudun viihtyisissä krouveissa ja pubeissa, käydä mp-elokuvia katsomassa (ne ovat tosi nostalgisia eikä mitään helvetinkehittäviä), elää muita moottoripyöräkilpailuja filmien välityksellä, joita eri lehdet ja mp-järjestöt esittävät, tai vain jutella naapuritelkailijoiden kanssa, sillä hekin yleensä ovat sängen värikästä porukkaa.

Ilmeisesti englantilaiset tietävät ilmastonsa oikullisuuden, sillä telttailu on aika vähäistä koko maassa ainakin minun mielestäni. Man saarellakin oli vain muutama leirialue, ja niillä muutama sata telttailijaa. Ilmeisesti valtaosa vierailijoista asui hotelleissa, motelleissa, bed ja break-

fast'issa tai muuten vain neljän seinän sisässä perhemajoituksessa tai vastaavassa. Kuitenkaan ei telttailu mitään mahdollista ole ja ainakin se on halpaa, sillä minä en joutunut maksamaan mitään koko viikolta ja asuin erään maatalon niitylle perustetulla leirintäalueella. Maatalosta saimme ostaa maitoa, kananmunia, leipää jnpp. Tosi ystävällisiä ihmisiä. Douglasin iltaelämää lähin leirintäalue on lähtöpaikan toisella puolella Bray Hill'in takana. Sieltä on kävelymatka tapahtumien keskelle. Jos illalla tulee otettua liian monta pint'ia olutta, voi seuraavana päivänä matkustella Man saarta ympäri Manx'in sähköjunalla, joka muuten on historiallinen vehje eikä aivan yhtä uudenäköinen kuin Helsingin lähiliikenteen junat tai voi käyttää myös höyryveturin vetämää junaa. Höyryveturin vetämä

juna kulkee itseasiassa paljon pitemmälle kuin sähköjuna. Se menee mm. Douglasista Ramsey'iin, Peel'iin, Castletown'iin ja muuallekin. Sähköjuna kulkee Douglasista vain Laxey'iin ja edelleen Ramsey'iin. Juna on hauska tapa tehdä päivän sight seeing-matka saarella. Lisäksi aivan Douglasin rantakadun toisesta päästä löytyy uimahalli, jossa myös voi piristäytyä aamulla. Peseytyminen uinnin jälkeen kysyy kyllä lujaa luonnetta, sillä suihkusta tulee vain kylmää vettä. Saunakin on käytettävissä, mutta siitä joutuu maksamaan vähän liikaa eikä kokemus ole ehkä suomalaisen saunan jälkeen tyydyttävä, joten minä ainakin jätin sen väliin.

Ajot itse ovat juttu sinänsä. Rata on yli 60 km pitkä. Se kulkee merenrannasta satojen metrien korkeuteen, Douglasin isoilta kaduilta pikkukylien kapeille kujille, yli kivikaiteisten siltojen, jotka on vain maalattu vähän, että ajajat osaaavat väistää. Radassa on suoraa, joilla nopeus on lähellä 300 km/h ja neulansilmää, joissa nopeus on parikymmentä kilometriä tunnissa. Rataa on mahdoton oppia ja minunkin mielestäni se on hyvin vaarallinen. Joka vuosi kuitenkin kymmenet ajajat tulevat uhmaaman kuolemaa ja yleensä joka vuosi joku ajaja myös menettää henkensä. Vuosi 1975 oli ensimmäinen vuosi, jolloin ketään MM-sarjan huippumiestä ei ollut mukana, mutta silti se tunnelma ja jännitys, joka ajoja ympäröi, oli miltei käsinkoskeltettavaa. Ajajat lähetetään taipaleelle puolen minuutin tai minuutin välein riippuen lähdöstä. Vaikka Isle of Man'illa ei voi nähdä sellaisia kaksinkamppailuja, kuin esim. Assenissa 1975 (luokka 500 Sheene, Agostini, Read) on tilanne kuitenkin

joka hetki selvillä, sillä kuuluttaja hoitaa tehtävänsä esimerkillisellä tavalla. Kilpailu on sekuntipeliä. Yleensä voittajaehdokkaat lähtevät peräkkäin ja omasta kellosta voi seurata tilanteen kehittymistä katselupaikallaan ja kuuluttaja kertoo tilanteen muualla. Radan kiertäminen huippumiehiltä kestää noin 22 minuuttia, keskinopeus n. 170 km/h, eikä se radan varressa tunnu ollenkaan pitkältä varsinkin, kun jatkuvasti paikan ohittaa muita ajajia. Rataan on hyvä tutustua ennen ajoja vaikka Motor Cycle lehdestä, että osaa valita hyvät katselupaikat. Vaikka täytyy sanoa, että jokainen paikka radasta on hyvä paikka. Mutta jos pitää ilmalennoista, on syytä mennä Ballaugh Bridge'lle, jos haluaa nähdä vauhtia, voi mennä Highlander'ille (vaikka ei siellä mitään ehti nähdä, ne menevät niin lujaa). Hyviä S-kurveja löytyy useita. Mikäli haulua viskihörpyt kesken ajajien, voi mennä Ballacraine mukaan, jossa on krouvi aivan radassa kiinni. Sieltä löytyy, jokaiselle jotakin. Em. elokuvassa muuten yksi taituri ajoi suoraan Ballacraine ovesta sisään, otti vahvistusryypyt tiskiltä ja karautti ulos ovesta niin, että savu pölysi. Kertovat myös, että harjoitusajajien aikana Ballacraine edusta on täynnä kisapyöriä, kun ajajat hakevat lohtua murheeseen, kun ei pyörä oikein kulje tai toimi.

Siinä se viikko sitten meni. Kisoja katsellessa, junaillessa, uidessa, vähän kaljaakin nautiskellen ja niin pois päin. Tuli mieleen töihin lähtö. Mutta homma ei ollutkaan niin yksinkertainen kuin kuvittelisi. Toiseksi viimeisenä päivänä sain kuulla, että lauttaan pitää varata ilmainen paikkalippu. Olin ostanut menopaluu lipun Liverpoolista, maksoi 15 puntaa, mutta pitikin siis olla varattu

paikkalippu. No, äkkiä lipputoimistoon laiturin vieressä. Lähtö jota olin ajatellut, oli tietysti täynnä joten jouduin muuttamaan hieman suunnitelmiani. Varaa siis paluupaikkalippu heti saarelle päästyäsi, jos sinne joskus matkustat! Loppujen lopuksi sain kuitenkin asiat järjestymään suhteellisen mukavasti ja Liverpoolin satama näkyi lauantaina.

Tässä vaiheessa on jo myöhäistä ki-roilla, jos taskuun jäi joitakin kummallisen näköisiä rahoja. Saarella, nimittäin käytetään Irlannin, Skotlannin ja Isle of Man'in rahaa Englannin rahan lisäksi. Mikäli vaihtaa liikaa matkashekkejä rahaksi, on syytä katsoa, että käyttämättä jäävät rahat ovat Englannin puntia. Muita rahoja ei voi käyttää Englannin "mantereella", eivätkä pankit vaihda niitä takaisin. Minä olin asiasta kuullut, joten en hävinnyt mitään.

Isle of Man'in rahan tuntee siitä, että siinä on saaren maskottieläin: lyhythän-täinen Manxin kissa, Manx Cat.

Matkani jatkui Liverpoolista kohti Etelä-Englantia pitkin pieniä paikallisteitä. Englantilaiset maalaistiet ovat kuin luotuja moottoripyörälle: mutkittelevia, hyväpintaisia ja kauniita maisemia ympärillä. Suunnistaminen saattaa joskus tuottaa vaikeuksia, sillä näillä teillä on yleensä vain lähimmän kylän nimi tienviitassa. Paina siis tien numero muistiin ja aja sen mukaan. Niin minä ainakin löysin varmimmin perille. Lautta Folkestonesta kanaalin yli Belgiaan lähti sunnuntai-iltana, ja maanantaina kesäkuun 9 päivänä ilmoittauduin töihin Vlissingenissä Hollannissa.

PS Matka Isle of Man'ille on yllättävän halpa ja nopea. Jos matkustaa Ruotsin läpi, tulee ajomatkaa yhteensä n.

10-vuotisjuharalli

KONTIO-RALLIN

tapahtuma-aika on 6–8. 7. -76. Ilmoittautumispaikka on Keski-Suomessa Savonlinnan läheisyydessä josta matkaa rallipaikalle noin 200 km. Ilmoittautumiset lehden mukana seuraavilla henkilökohtaisilla korteilla 15 p:nä huhtikuuta mennessä, jälki-ilmoittautuneita ei hyväksytä osallistumaan ralliin eikä rallipaikalle, samoin ilmoittautumismaksua ei missään tapauksessa palauteta. Osallistumismaksu 25 mk kattaa ruokailun, kahvin, saunan ja leirinnän. Ohjelmasta, aikatauluista ja muusta ralliin liittyvästä tarkemmin seuraavassa Motoristissa.

700–800 km. Laivamatkat vievät puoli-toista vuorokautta. Suomesta kulkee lauttoja myös suoraan Englantiin ja hinta on hyvin kohtuullinen, samaa luokkaa kuin Saksaan. Ajamiseen vasemmalla puolella tottuu nopeasti. Englanti on moottoripyöräilylle ihannemaa.

Jos lähdet ensi kesänä Isle of Man'ille, olisi kiva saada kortti, osoite: Pekka Vuorelma, Vesijärvenkatu 13, 15110 Lahti 11. Mikäli haluat lisätietoja reissusta soita 90-649 946 tai 90-464 612/Pekka. Yksi neuvo näin heti alkuun: vara lauttaliput ajoissa. Varsinkin Suomi–Englanti lautat ovat loppuunmyytyjä hämmästyttävän varhain.



Helsingin kerhoillassa Bengt Haikola esitti kuvaamansa diasarjan Daytonan ajoista ja niiden tiimoilta.

Helsingin kerhoillat ovat joka kuukauden ensimmäinen maanantai Helsingin kaupungin nuorisotoimiston kerhohuoneistossa os. Näyttelijäntie 14. Helsinki 40. Pohjois-Haagan ostoskeskus II kerros ns. "Räkälä".





Iines Kurvinen:

Muuan matka . . .

"Älä mene sen moottoripyörähullun miehen kanssa naimisiin! Hän panee sinut korjaamaan moottoripyöriä, esiintymään moottoripyöräsirkuksessa ja ajamaan moottoripyörällä satoja kilometrejä vaikka tulipalopakkasella."

Tämä aikoinaan saamani varoitus muistui puoli vuotta liian myöhään mieleeni joulunalusviikolla, kun juuri se sama Mies tapansa mukaan ilman enakkovaroitusta kysäisi, mitä pitäisin

moottoripyörämatkasta pääkaupunkiin. Olin paljon viisastunut kihlajaisajasta lähtien, enkä kysynyt, mitä asiaa meillä oli niin kauas tai miksi emme matkustaneet sinne junalla. Tiesin jo, että tässä oli jälleen "ainutlaatuinen tilaisuus tehdä moottoripyöräurheilua tunnetuksi" ja vaikka tunsin vilunväreitä jo ajattellessanikin lähes 900 km:n matkaa parinkymmenen asteen pakkasessa, yritin vastata mahdollisimman innokkaasti tulevani kyllä mielelläni mukaan. Tästä ilahduneena Mies heittäytyi aivan runolliseksi kuvaillessaan moottoripyörällä ajoa talvella, puhdasta, virkistävästä ilmaa ja tasaisiksi aurattuja, hohtavanvalkoisia teitä, joiden käännteet kutsuivat jokaista tosi moottorimestä ja etenkin -naista suurenmoiseen talviseen luontoon.

Joka leikkiin ryhtyy, se leikin kestäköön, hoin koko seuraavan päivän, jonka iltana oli jo määrä lähteä. Kesällä täysin vedenpitäväksi osoittautuneen saksalaisen Drax-puvun alle keräsin kaikki löytämäni villapaidat ja -housut, kaulaliinat ja muut lämpimät vaatekappaleet, joiden kuvittelin voivan edes hiukan pidentää elinikääni. Saatuani suurella vaivalla kaikki ahdetuksi ylleni, huomasin peiliin katsoessani muistuttavani Michelin'in mainosta, mutta liikkumiseni oli varmaankin aika lailla väkinäisempää. Jotain samansuuntaista sanoi täydessä matkakunnossa sisään ryntäävä Mieskin säämiskänaamarinsa takaa, mutta sain kuulemma oppia omista virheistäni.

Ehkä juuri lisää oppiakseni tein vielä yhden virheen. Halusin välttämättä käydä hyvästelemässä kaupungin toisella puolella asuvat vanhempani, jotka eivät tietenkään vielä tienneet, millä kulkuneuvolla aioimme lähteä. Mieheni ei ole onnistunut saada heitä vakuuttuneiksi edes siitä, että moottoripyöräily yleensä on täysijärkisen huvia, mutta hekin tunsivat hänet vielä niin huonosti, että yrittivät saada hänet muuttamaan mielensä. Parinkymmenen minuutin yhä kiihtyvän väittelyn jälkeen hän lopullisesti kieltäytyi vastaanottamasta joululahjana kaksinkertaista lentolippua Helsinkiin ja työnsi minut edellään ulos, ennen kuin ympärilleni ehdittiin köyttää höyhentäkkiä sääriäni jo koristavien, kaulaliinoilla kiinnitettyjen mattojen lisäksi. Vaikka kävelin kuin puujaloilla, pääsin auttamatta takaistuimelle. En oikein tiennyt, kenen puolella myötätuntoni pitäisi olla ja tunsin suoranaista pettymystä, kun moottoripyörämme syöksähti kulman

ympäri ennen kuin pihalle rientänyt äitini ehti heittää paksua tikkiä hartioilleni.

Kun näin oli käynyt, päätin noudattaa usein kuulemaani neuvoa ja tunnustaa tosiasiat. Eihän minulla tainnut sentään ollakaan mitään hätää. Olinhan lyhyitä matkoja istunut moottoripyörän satulassa kovemmallakin pakkasella. Nytpä saatoin ottaa selvää siitä, mitä perää oli pitkän matkan talviajon ihanuuskien kehumisessa. Jos Mies pystyi siitä nauttimaan, minunkin oli yritettävä oppia se taito.

Mitenkä se olikaan? "Sileä tie, raitis ilma ja mahtava luonto." Ensimmäinen piti ainakin paikkansa: Joutuessamme eräässä risteyksessä jarruttamaan vasemmalta suruttomasti pyyhkäisevän vuokra-auton takia näytti kaksipyöräisemme hyvin herkästi muuttuvan kelkaksi, jonka sivuluiston lumivalli juuri viime hetkessä pysäytti. Nopeusrajoituksen loputtua aloin tutustua läheisesti raikkaaseen ilmaan, joka selittämättömällä tavalla tuntui pian esteettä puhaltavan lähes tusinan vaatekertani läpi luihin ja ytimiin saakka. Hytisten yritin painautua kiinni ajajaan ja suljin silmäni, mikä tosin oli tarpeetonta, koska huurtuneiden suojalasieni läpi en nähnyt edes omaa rukkastani, muusta talvisesta luonnosta puhumattakaan. Pakkasen nipistely sormissa ja varpaissa katosi vähitellen tuntoaistin turruttua ja odotin joka hetki syväjäädytetyn vereni jähmettyvän lopullisesti suoniin. Miettiessäni olisiko parempi pudottautua tielle vai ruveta kirkkumaan täyttää kurkkua. Mies suvaisikin pysäyttää ja kysyä, eikö ollutkin hauskaa näillä neljäkkymmenellä kilometrillä. Kerroin vaikeuksistani hieman kiihtyneessä ääni-

lajissa, mutta säälin sijaan sain vastaan röhönaurun. Kuulemma saatoin vasta nyt loppuikäni muistaa, että oli turhaa haalia tuhottomasti lumppuja ylleen ja pyntätä itseään joulukuusenkoristeeksi”, jos vaatetukseen jäi yksikin rako, josta viima pääsi sisään. Kolmet lapaset ja kahdet rukkaset päällekkäin muka estivät puristaessaan verenkierron ja jättivät kuitenkin ranteet sentin pituudelta paljaksi. Tällaisen ”tuuletuskanavan” hän oli löytävinään myös ”napaan asti auki jätetyn kauluksen” ja ”aivan avuttomasti solmitun kaulaliinan” tienoilta. Pukeutumiseni kuului kaipaavan täydellistä korjausta. Kädestäni kiskottiin toiset rukkaset ja yhdet lapaset, mutta kun yhä tärisin kylmästä, jouduin välillä työntämään parisatakiloista ajoneuvoamme suoran päässä näkyvää siltaa kohti. Jo paljon ennen tavoitetta lyhyhistyivät läkähdyksissä polvilleni sivulla tallustelevan elämäntoverini tarttuessa viime hetkessä ohjaustankoon ja kysyessä, eikö oloni nyt tuntunutkin lämpimältä ja mukavalta. Ilmoitin varmasti saaneeni sydämenlaajentuman ja sormiani vieläkin palelevan. Sepä ikävää, piti kai sitten turvautua omaan ”lämpökeskukseen”. Viimeisetkin rukkaset vain pois ja kädet vielä kuuman silinterin kylkeen! Mietin itsekseni näiden olevan samoja menetelmiä kuin kaulan katkaisu yskän parantamiseksi, mutta tottelin kuitenkin ja ihme tapahtuikin: Tunto palasi sormiini ja liikunta oli tosiaan saanut koko muun kehoni lämpimäksi.

Nyt voitiin järjestellä vaatetusta. Polvieni ympäri kierretyt matot ja liinat siirtyivät ylimääräisten käsineiden seuraksi tankin päällä pullottavaan laukkuun, puseron vetoketjua saatiin vielä kämmenen-

leveyden verran kiinni, päällimmäisen kaulaliinan solmu käännettiin niskan puolelle, lapasten varret työnnettiin hihoihin ja suojalaseja nostamalla saatiin paljas otsanikin peittoon. Hiukan jännittyneenä istuuduin paikalleni, odottaen mikä vaikutus uudella pukeutumistavalla olisi.

Liikkeelle lähdettyämme moottorin kehräys taas pian häipyi korvissani ilman kohinan tieltä. Muutaman kilometrin ehdin sivulle kurotuessani nähdä lyhdyn valokeilan leikkaavan tihenevää hämärää lumisen metsän keskellä, mutta lasien taas hiljalleen huurruttua pystyi kohta tuskin erottamaan harvojen vastaantulevien autojen valot. Viimaa ei enää juuri tuntunut, mutta aina korvieni kohinan voimistuessa ilmeisesti suuren nopeuden takia tunsin myös kylmyyden kaikkialta hiipivän vaatetukseni läpi. Kädet pysyivät ihme kylläkin lämpiminä, mutta varpaitani paleli sietämättömästi. Onneksi kohta pysähdyimme ja sain kuulla matkan edistyneen viisikymmentä kilometriä lisää neljässäkymmenessä minuutissa. Tällä kertaa jouduin tavaratelineestä kiinni pitäen juoksemaan pyörän perässä kilometrin verran, jolloin otteeni jo helitisi. Tiedusteltuaan vointiani Mies piti minulle esitelmän siitä, miten minunlaiseni vilukissakin voi hieman järkeään käyttämällä pysyä lämpiminä ajon aikana. Oli typerää paleluttaa varpaansa, kun hehkuvan kuumat äänenvaimentajat olivat vain muutaman sentin jalkatukien alapuolella. Jos olo tuntui yleensä liian viileältä, ei pitänyt istua kököttää paikallaan, vaan sopivalla liikunnalla säilyttää miellyttävä tunne. Tällaisia verryttely- ja lämmittelyliikkeitä, jotka eivät haitanneet ajoneuvon hallintaa, olivat esimerkiksi

vartalon taivutus edestakaisin, kohottautuminen seisomaan jalkatukien varassa ja jälleen istuutuminen sekä jalkojen heiluttaminen istuma-asennosta pyörän sivuilla eteen ja taakse. Jos vieläkin turhan kömpelön vaatetukseni takia en pystyisi liikkumaan, voisin ainakin huutamalla tai laulamalla vilkastuttaa verenkiertoani. Kun vielä valitin huurtuvia lasejani, sain ne voidelluiksi jollakin pikku putkilosta pursutetulla ihmeaineella, jonka oli määrä pitää lasit sulana perille saakka.

Matkaa jatkaessamme ihmettelin, miksi moottoripyörämme erään tienhaaran jälkeen alkoi yhtämittää heilahdella puolelta toiselle, tavallisesti hitain, aaltomaisiin liikkeihin, joskus äkkiä jyrkästi kalistuen. Todellakin melko kirkkaina pysyvien lasieni läpi näin, että tällaista varsin epämiellyttävää vikuroimista esiintyi suorallakin tiellä. Oliskohan tuo taas kiusantekoa? Huusin ajajalle tätä koskevan kysymyksen, mutta hän ilmeisesti luuli minun metelöivän vain lämpimikseni. Sain korottaa ääntäni puolikymmentä kertaa, ennen kuin hän ensin käänsi päättään ja vihdoinkin käsitti karjun vastaukseksi jotakin, josta erotin vain sanan ”tiehöylä”. Kurkistaessani tarkemmin lyhdyn valaisemaa tietä näin sen pinnassa vieräessä vieressä pitkittäisiä uurteita, jotka loivasti kaartuivat milloin oikealle, milloin vasemmalle. Näitä uria seurasimme uskollisesti myös silloin, kun ne äkkiä kääntyivät tien reunaan päin. Toivoin, ettei tiehöylän ilmeisesti hajamielinen kuljettaja olisi pistäytynyt ojassa, jolloin minun olisi urien viemänä seurattava perässä. Kun Mies ei kuitenkaan vaivautunut kertaakaan edes laskemaan jalakaansa maahan, kuten joskus muulloin pahoissa paikoissa, aloin rauhoittua.

En ollut vielä aloittanut voimisteluohjelmaa, kun hämmästykseni jo saavuiimme päivätaivoittemme puolimatkaa sijaitsevaan kaupunkiin. Vauhdin äkkiä hidastuessa pakolliseen viiteenkymmeneen minusta tuntui, että kävelenkin olisi päässyt nopeammin. Sitä sainkin taas kokeilla muutaman kilometrin päässä kaupungin ulkopuolella, vaikka pakkasen lauhduttua arviolta kymmeneen asteeseen ei tällaista lämmittelyä olisi enää mielestäni tarvinnut. Kilometrien pituisilla suorilla käyttämämme entistä kovempi vauhti sai kuitenkin selkäni taakse muodostumaan sellaisen kylmän ilman pyörteen, että rupesin kokeilemaan seisomista istuutumisliikettä, jonka totesin ehtiväni toistaa vain parikymmentä kertaa pimeydestä esiin sukeltavien huurteisten kilometripylväiden välillä. Nostaessani päätäni tuntui raju ilmavirta iskuna kasvoissani, mutta ehdin nähdä valaistun nopeusmittarin neulan osoittavan vasemmalle, siis jo kolminumeroisia lukuja. Sitteenkin Mies tuntui lisäävän vauhtia ja painautui lopulta etukumaraan, jolloin minun tuulensuojassa pysyäkseen oli tehtävä samoin. Kohta arvasin syyn tähän ajovimmaan: Ilmassa oli jo jonkin aikaa leijailut hienoa lunta, ja eräässä loivassa käänteessä näin edellämme kaksi himmeää auton takavaloa. Pian ne olivat jääneet taaksemme, mutta toiset punaiset valot häämöttivät taas edessäpäin. Hetken lumipilvessä ajettuamme sekä ensin valomerkkejä ja sitten äänitorvea käytettyämme saimme keskellä tietä ajaneen linja-auton väistymään sen verran, että mahduimme ohi. Ikkunan läpi töllistelevien matkustajien ilmeet vaihtelivat epäuskoisesta säälivään, mutta sillä hetkellä minulle lopullisesti selvisi, etten sitten-

PPMPK

PPMPK:n edustajia kuvattuna keväällä -75 kuntalaisille paikallisella nuorisotalolla järjestetyn "kalusto- ja toimintaesittelyn" yhteydessä.



kään olisi halunnut vaihtaa paikkaani kenenkään toisen kanssa. Ja kun puolisen tuntia myöhemmin roihuavan takan ääressä Mies kertoi meidän nauttineen tuosta 250 km:n matkasta "täysin rinnoin" en yrittänytkään tuoda esiin eriävää mielipidettäni.

Miehen vanhempien luona vietetyt päivät kuuluivat joulunpyhien mentyä suunnittelu- ja ompelutöissä. Drax-puku oli jo kahdenkymmenen asteen pakkasessa ollut kuin huurteista peltiä, ja kun en vielä omistanut "ihanteellista talvivaate-tusta", jonka piti olla lämmin, mutta kevyt, tilava ja kuitenkin sievä, piti sellaista ruveta tekemään vanhoista turkeista ja muista hylätyistä vaatekappaleista. Puuhattessani anopin kanssa sain häneltä hyviä pukeutumisasihkeitä. Kuulin hänen viime aikoihin saakka harrastaneen ympäri- vuotista moottoripyörämatkailua. Kuvitelmani siitä, että olin suorittanut jonkin urotyön tähän mennessä, haihtuivat nopeasti, ja odotin päivää, jolloin pääsisin rikkomaan hänen 300 km:n talviajoennä- tyksensä.

Lähtöaamuksi pakkakanen oli jälleen lauhtunut kymmeneen asteeseen. Pukeuduinkin kuitenkin huolellisemmin kuin aikaisemmin. Reumakerrasto, villa- ja sukahousut hiihtohousujen alle, paksun villapaidan alle toinen, ohuempi, sekä vartaloa lämmittävä ja tukeva munuaisvyö. Turkisvuoriset housut ja sisäturkki tuntuivat lämpimiltä eivätkä puristaneet mistään. Kolmannet sukat talvikengissäni olivat puristaneet, joten sijoitin ne kenkien ja päällyskenkien väliin. Säämiskäinen kasvonaamari kypärän alla korvasi turkin kauluksen kanssa pari kaulaliinaa. Kahdet lapaset, toiset niistä pitkävartiset, jättivät avariin koirannahkakain-

taisiin vielä riittävästi tilaa sormien liikutelemiseen. Oloni tuntui huomattavasti vapaammalta ja mukavammalta kuin ennen, mutta miten tarkenisin tässä kevyemmässä varustuksessa?

Liikkeellä näytti olevan tavallista enemmän hitaita matkantekijöitä. Onneksi tie oli suora ja leveä, sillä jatkuvasti olimme ohittamassa jotakin neli- tai useampipyöräistä kulkuneuvoa. Moottorimme tavallisesti miltei kuulumaton kehräys vaihtui tämän tästä äkäiseksi murinaksi nopeissa kiihdytyksissä kolmosvaihteella. Kyliä, taloja ja tienhaaroja jäi taaksemme. En ehtinyt lukea viittoja tai kilometripylväitä enkä ollut uskoa korviani, kun äkkiä pysähdyimme kuulin sata kilometriä olevan täynnä. Sain kehotuksen lähteä lämmittely- ja verryttelylenkille, mutta pyysin Miestä saman tien ajamaan kaksisataa kilometriä. Hän käännähti innoissaan ympäri ja kuulin ensi kertaa hänen suustaan tunnustuksen, että aloin osoittaa oikeaa moottoriurheilumieltä.

Emme olleet kaukana tavoitteesta, kun ajoneuvomme alkoi kummallisesti heittelehtiä. Vuotava venttiili oli päästänyt takarenkaan hiljalleen tyhjäksi ja renkaan pyörähdettyä vanteella venttiili oli luiskahtanut niin syvälle ja vinoon, ettei lisäilmaa saanut pumpatuksi. Vasta nyt tunsin vilunväreitä katsellessani Miehen möyrivän paljain käsin lumisella tiellä renkaanirrotuspuuhissa, mutta hänen kypäränsä alta tipahdelti hikipisaroita. Hänen ehdotuksestaan lähdin kävelemään menosuuntaan. Kilometrin matkalla kaksi eri automiestä tarjosi minulle lämmintä kyytiä, mutta vastasin kummallekin, että minulla oli kiire. Kohta kuulinkin takaapäin tutun moottorin kehäräyksen. Mainittuani kyydin tarjoajista

alkoi hurja takaa-ajo. Tunsin todellista moottoripyöräilijän ammattiihlypeyttä voidessani vajaan kymmenen kilometrin jälkeen vilkuttaa kummallekin autoilijalle. Toinen halusi kuitenkin näyttää, että hänen Volgansa kulkee kovempaa ja meidän oli painuttava matalaksi, ennen kuin saimme hänet karistetuksi kannoiltamme. Miltään hurjastelulta ei tuo pieni kilpailu tasaisella, suoralla tiellä silti ainakaan meidän osaltamme tuntunut!

Ottaessamme ensi kertaa poltonestätäydennystä asemanhoitaja säälivästi kysyi, eikö ollut kylmä. En vielä tiennyt mitä vastata, kun mies jo ehti selittämään, että viime vuonna neljänkymmenen asteen pakkasessa oikeaa peukaloani tosiaankin oli ensin vähän palellut, kunnes olin täysin tottunut Suomen ilmastoon. Kahden jäätyämme sain neuvon vastata nasevasti tuollaisille alhaisille luonteille, joilla on väärä käsitys moottoripyöräilystä. Lupasin muistaa.

Suoraa tietä riitti loputtomiin. Lumisen metsän keskeyttivät vain harvoin ohivilahtelevat talot niitty- ja peltoaukeineen. Kuitenkaan en ollut ikävystynyt. Tunsin jo kesäisillä moottoripyörämatkoilla kokemaani kiihkoa nähdä, koska seuraava käänne, mäennyyppylä tai ohi-tettava auto tulisi, minkälainen maisema avautuisi taivaanrannalla. Ja sinne päästyämme oli halu nähdä uutta, yhtä voimakas. Yhä eteenpäin! Nopeusmittarin neula näytti juuttuneen kiinni, sillä aina sitä kurkistaessani se näytti 120:tä. Matkamittarin lukemat sen sijaan vaihtelivat hämmästyttävää vauhtia.

Vaikka lyhyt päivä oli hämärtynyt niin, että puolisen tuntia ajoimme valot sytytettyinä, tuntui matka katkeavan kesken, kun 450 km:n jälkeen erään tutta-

van luokse muka pikakäynnille poikettuamme jäimmekin sinne yöksi säästään viimeiset 200 km seuraavaksi päiväksi. Vastaavanpituisen automatkan jälkeen olen usein ollut väsynyt ja puuduksissa, mutta sopivasti muotoiltu pehmeä istuin, riittävän alas sijoitetut jalkatuet, liikkumavapaus ja virkistävä ilma nyt täydelliseksi osoittautuneen vaatepuksen ohella olivat tehneet isolla moottoripyörällä matkustamisesta sataprosenttisen huvin, jonka jälkeen en tuntenut jäsenissäni lainkaan kipuja tai kankeutta. Moottoripyöräaiheinen keskustelu jatkui kuitenkin myöhään sinä iltana, joten uni kyllä maistui.

Säätiedotus oli luvannut pakkasen kiristyvän koko maassa ja jo aamulla mitari näytti kuuttatoista astetta. Itse en olisi voinut lainkaan arvioida sitä, sillä sisällä pukeuduttuamme lämpö säilyi vaatteissa kauan. Parikymmentä kilometriä ajettuaamme aloin tuntea jaloissani viileyttä, mutta vasta 60:n kilometripylvään kohdalla aloin tehdä voimisteluliikkeitä. "Ilmajäähditys" näytti riippuvan vauhdista, sillä jouduttuamme asutuskeskuksissa hiljentämään, lämpökin palasi varsin nopeasti jäseniini.

Lahden kaupunki merkitsi päivämatkan olevan puolessa ja varmuuden vuoksi otimme lisää poltonestettä. Huoltomiehen kauhistellessa kovaa pakkasta kiirehdin pyytämään anteeksi, että vaivasimme hänet ulos terveytensä vaarantamaan, mutta ei hänellä tainnutkaan kovin kylmä olla, koska tarjoamani koirannahkakintaat eivät kelvanneet. Hetkeksi yksin jäätyäni sain kuulla viereeni pysähtyneen Volkswagenin kuljettajan ihmettelevän, oliko vielä sellaisiakin hulluja, jotka palelluttivat itsensä moottoripyörällä.

Vastasin, etten tuntenut ainoatakaan sel- laista, mutta kylläkin erään onnettoman, jonka yleisellä tiellä käyttämän nelipyö- räisen jääkaapin ikkunat olivat puolen sentin huurteessa. Automiehelle tuli äk- kiä kiire, ilmeisesti lämmittelemään. Pika- tiellä pidettiin taas kiirettä. Raskas rat- summe tuntui kulkevan sitä vakavam- min, mitä kovempi vauhti oli, eivätkä pienet kuopat tai epätasaiset jäätikötkään muuttaneet sen suuntaa. Etelämpänä tien keskelle kasaantunut yli kahdenkym- menen sentin korkuinen lumivalli alkoi kuitenkin tehdä ohittamisen jännittäväksi touhuksi. Ensimmäisellä kerralla istuin ajatuksissani ja säikähdin, kun korkealle roiskahtava lumiryöppy sai silinterit höy- ryämään, mutta parinkymmenen saman- laisen operaation jälkeen osasin kaiken niin ulkoa, että silmät ummessakin olisin voinut sanoa, missä vaiheessa ohitusta kulloinkin olimme. Oli ensin työnnyttävä aivan likelle edelläajavaa ja tien ollessa muuten selvä hiljennettävä vaihtamalla kolmosvaihteelle. Suuntamerkki, kaarto vasemmalle, vallin puhkaisu mahdol- lisimman kohtisuoraan, oikaisu ja raju kiihdytys väärällä puolella tietä, ääni- merkki, ohitushetkellä vaihtaminen neloseen, hetken kovan ajon jälkeen vaihta- minen takaisin, hiljentäminen, suunta- merkki, vallin läpi oikealle, oikaisu jo uh- kaavan lähelle ehtineen ohitetun edessä, kiihdytys, vaihtaminen neloseen ja taas täyttää vauhtia karkuun. En voinut olla jännittämättä aina, kun tunsin takapyö- rän heittelevän suuntaa muutettaessa tai etupyörän puskiessa lumivalliin. Tun- sin jo olevani yltä päältä hiessä, kun hel- potuksesta huokaisten näin nopeusrajoit- tuskilven. Yllättävää oli kuitenkin, että ajokkimme hallinta näytti tuottavan huo-

Vihje SUZUKI 500 omistajille

Suzuki 500:een sopii alkuperäisen ilman- puhdistajan paikalle MASTE-merkkinen ilmanpuhdistaja tyyppiä IS 3. Mitään muutoksia ei tarvita. Hintaero n. 60 mk. Masten eduksi tietysti. Katso, että kumi- tiivisteet tulevat kohdalleen. Ko ilman- putsareita saa lähimmästä autotarvike- liikkeestä.

terveisin HH-130

mattavasti suurempia vaikeuksia nopeu- den pudottua puoleen. Useita kertoja täy- tyi Miehen palauttaa jalallaan tasapaino, kun pyörä heilahteli puolelta toiselle muhkuraisella jäätiköllä. Hiljainen vauhti ei aina ollutkaan turvallisuuden tae, mut- ta nurinajoilta selvisimme perille. Siunai- leva sukulaistäti, joka vielä luuli meidän ajaneen nuo 900 km samana päivänä, kiirehti panemaan pannua kahden huur- teisen olennen ilmestyttyä ovelle, mutta hänen hämmästyksellään ei ollut rajoja, kun aloimme riisua — sisältä höyryäviä tamineitamme. Hyvällä omallatunnolla saatoinkin kertoa, ettei talvisillakaan moottoripyörämatkoilla tarvitse palella, jos osaa ja viitsii varustautua oikein. To- sin kiirehdin lisäämään, että odotamme vielä varsinaisia pakkasia (yli -40 astet- ta) voidaksemme kokeilla, onko vaate- tuksemme kylmälläkin ilmalla riittävä, vai pitääkö tällöin jo alentua hankkimaan tuulisuojuus tai akkukäyttöinen lämpö- tyyny.

Kimonkylä 11.12.-75

Tervehdys Aimo

Ajattelin, että jos teillä sattuu ole- maan puuetta jutuista lähetän tässä oman hengentuotteeni, joka on vapaasti käytettävissäne rohjeten samalla toivoa, ett'ei laadukkaan julkaisun taso moises- ta inspiraatiostani johtuen laskisi.

Young miller

Minähäntä en viellä oo tainnu kehua- kaan teitille kun männäkeväänä käytiin Soichiron tekeleen kanssa Ranskan maalla. Nys sen teen kun kerran valehte- lemaan innostuin. Sitähäntä tuli jo talvel- la suunniteltua, jotta se on katottava, kuinka armkoa kiertävätten Tepi, Pena ja se yks Virtanen, joka polvilumpioitaan kuluttelee. Kun velipoika toi kaupuntista keissin Portöön rovinssin parraita alkoi suunnittelutyö olla voitettu kanta. Viikko ennen pääsiäistä katoin häntä ikkunasta, jotta ny on hyvä lähtiä. Tiät ol'o sulia ja aurinko häntä möllötti sen perskeleen ko- mijasti.

Pelkian kartan avulla osasin hyvin Helsinkiin. Pelkian kartassa siinä kohtas- sa on kirjuutettu Ryssel. Etelä satamassa ototti jo Silja liinen rautalaiva, jonneka minä kohteliijaana miähenä päästin ekaks kaikki autoissaan kylmissään vär- jöttelevät. Ei ollut häntä muita motori- pyöräilyn harrastelijoita, liekkö se ver- rootus ajannu net jo aikasemmilla vuo- roilla, mutta hyvin se meni, ei siinä mit- tään. Ruättin maalla sanoin puolikaneille Ku taa ja ne puhukin pârvoota komijasti.

No , minä häntä köröttelemään nelos- tietä kohden etelää. Siinä tuli ohitettua

usijampi kööpinki, mutta Krennassa pää- tin poiketa kahvilla. Siellä häntä kannatta käväistä on se vaan niin perskeleen viini kylä.

Talven huilannu miäs ei pitkälle kui- tenkaan jaksannu ajaa ja Ljunkpyyssä pyssytin yhlen mootellin pihaan. 55 ruunua kurittivatten. Aamulla heräsin nöörekniiin, niinkun käänelainen sanoo. Minähäntä otin kurssin kohten Rivieraa. Tanskassa ei enää sadellukaan, jotta ki- vahäntä siällä oli ajella. Röötppyssä laut- ta vartuskellessani tulihäntä siähen pus- sillinen Itaalian kikoloita, ne alko heti huistaa Jarnoa ja Pasa ja kohtahäntä oltiinkin kovasti kavveeria. Joku tolkutti väliin Kiakomoa ja minähäntä lopetin ju- tut kikoloitten kanssa

Päästiinhäntä siältä peruna suussa pu- hujien maastakin. Reemeniin asti oli kiva ajella sitä Aatolhvin aikaista paanaa. Kenkurukepin keksijä on totennäköisesti kulkenut samoja teitä Reemenissä alko- häntä räntäsade ja näin ollen päätin poi- keta puntspaaniilta kaupuntiin. Siältä häntä löyty tyypillinen saksalaishootelli ja vielä tyypillisempi saksalaishootellin isäntä. Terveesti punaposkinen, kirsikka- viinan ja oluen turvottama.

Aamulla häntä oli pakkasta 3 raatii ja luntakin sato sopivasti. Hootellin isäntää alko paleleen jo pelkkä meikäläisen katte- leminen. Meni parin puolelle Stainhee- kerin pullonä ääreen .

Minähäntä kun sain pakaasit Hontan selkään havaittin ett' ei eletroniikka pe- lannu olleskaan Virtalukko oli häntä sö- kö. Siinä sitten sormet kuntassa täytyi yhtistellä narut tankin alle. Hootellin isäntä alkoi jo katteleen sillä silmällä, et- t'ei toi ikunas nää Makinot linjaa, mutta Suomen kuninkaallisessa rautalaivastos-

sa palvelleena tsasin umpisolumun tekemisen jalon taidon. No minähäntä menoksi taas. Räntää tuli sen perskeleesti, jotta Ruryyta suojapuvusta meni märkää polviin. Enkähäntä päässyt kun puolensataa kilometriä kun Honta alkoi pätkiä. Ajattelinhäntä, jotta märkä se ki-

pinäraanoissa (tulpanhatuissa). Vaan ei siinä auttanut CRseet eikä muutkaan poppaskonstit. Muutama kilometri vielä ja kuuluu sen holokoostinen paukaus ja matkanteko loppui siähen. Olinhanä minähäntä kuullu, jotta kun pyörä hajoaa, sanotaan sen räjähtävän, — mutta että noin kirjaimellisesti.

Siinähäntä manailin kaikki Honk Konkin hammastikkujen tekijäkin, kun paikalle ilmestyi eräs entinen motoristi (niitä on Saksassakin) volkkarillaan. Kun ei yhtessäkään vikaa löytetty totesin, jotta jos vaikka ne Paater — Mainhoffilaiset, olivatten Reemenissä sapotoineet pyöräni aikapommilla. Lähimmä komijasti autokyytillä. Oltenpurkkiin. Sieltäkäsän löytyi kauppa, jossa muun muassa myytiin Hontia. Ikäänkuin teh-



*Jorma Ollila
Kimonkylän
miehiä*

taskuski Hailwootti palailin mekaanikon ja erikoistöökalujen kera Hontan luo. Mutta eihän se mekaanikko mikään Noppi Klarkki ollut, eti käyttänyt etes valkovärisiä hansikkaita, joten ei me mitään vikaa löytetty. No ans olla, taas tuli paikalle volkkari. Ne sano olevansa reisussa Marseilleen. — Sinnehän minäkin — ainakin olin.

Joku siinä puolipirruuttaan kysymään, jotta olettako pojat katkojan kärkiä katellut. Ainskin 10 kertaa, sanoin. Ei se uskonnun ulkomaan kulkijaa ja alko saksalaisella perusteellisuudella tutkia kärkiä. Ja perskeles, olihan toisesta vipre murtunut. No meitillehän tuli sen mekaniikon kanssa sen perskeleenmoinen kiirus takaisin Oltenpurkkiin. Kello oli jo kuusi illalla kun met kolustettiin se kauppias takaisin kaupantekoon. Eikä se sempuoleen hanttiin pistännykkään kun minä käsilläni aloin puhumaan ja pinosin sille nipun Töits markkoja. Ja sitte taas komijasti autokyytillä haveripaikalle. Pimijässä meinattiin vielä öksyä, kun ajettiin ohi paikan. Taskulampun valossa pistettiin sitten sytytysplatta paikalleen ja peltiin sen paerskeleellisesti. Totesin, jotta ystävälistielisiä ja auttamishalusia olivatten saksalaiset. Sanoinkin, jotta tankke söön ja kaivoin kuvettani, vaan ei kelvannu Töits markat mekaniikolle.

Ajelin vielä Oltenpurkista noin puolensataa kilometriä, kunnes löysin taas tyyppillisen saksalaishootellin. Kun sain pihvijä ja potaattia pöytään olinhäntä tyytyväinen ja aloin kavveeta kylän ikäänntyneen nuarison kanssa. Hilpijää porukkaa oltiinkin, eritoten huvitti heittäjä muovipussit jotka minulla oli ollut saapaitteni suojana, mutta onhan sitä väitet-

tykin, jotta salaisen humöörintajua ei tajua kuin tosikot.

Väsyhän siinä seurassa outompi, jotenkan rojahtin vuoteeseen onnellisen tietämättömänä säänhaltijan oikkuilusta. Aamulla se kyllä valkeni sananmukaisesti, sillä yöllä oli tullut lunta sen perskeleellisesti.

Kun tallustin pihalle, huomasin että ei pyörää ollutkaan siinä mihin sen illalla jätin. Pirruuttani meninhäntä isännältä kysymään lapijota, js vaikka olis hukkunut Honta lumen sekaan. Ans olla isäntä sano työntäneensä pyörän takapihalle, jonka teon ymmärsinkin laatuunkäypäksi kaiken sapotöroinnin varalta. No siitä minähäntä suuntasin Alankomaihin ja Hollantin puolella alkokin ilma kirkastua. Iltapäivällä saavuini Muiteniin konsuli At Overgaagin ystävälistisiin hoiteisiin. E i ollut Ati uskoa silmiään kun tapasi minut rimputtelemassa ovikelloa. Eikähäntä heti tuntenutkaan kun minulla oli palaklaava päässä, sitähän jokkut pankkirosmot ja kukaties molukisapotoiroijakkin käyttävät... Siinähäntä kateltiin tiakuvia ja kaitavilmijä ja huollettiij pyörää, ja turistiin kuulumisia. Vaan ei tahtonut aika riittää ja — niin ollen olin taas pian tiän päällä suuntana Riviera.

Amstertamista tähtäsin suoraan etelään ja Uutrechtissä alkoi vettä tulla niskaan. Kivat kymmenien kilometrien autojonot pitävät mielenkiinnon vireillä Maastrichtissä oli siirryttävä Pelkian puolele, joka ei ilman muuta käynytään. Passini kun muistutti enemmän uima- maisterin tiplomia. Kaikki kirjoitukset olivat jatkuvissa märkäilmoissa lionneet epämääräiseksi sotkuksi. Puplikaani hypisteli passiani tovin ja totesi ykskantaan surmaa Ollila. Minähäntä pelästyin, jotta

pienistä mätkäyttävätten kuolemantuomijota, kunnes kävi selväksi, että Pelkiasa lausutaan Jorma, jotta surmaa. Vihtoin aukeni portit Pelkiaan, yhtäsoittoa paapotin Liekeen, jonne öksyinkin pahapäiväisesti. Vihtoin löysin turvallisen tutun kyltin, joka osoitti kohti Artenneja. Rannkokamps siinä luki. Artennin mäjellä muuttui vesi taas lumeksi. Eteskin alamäjet hirvittävät liukkaudellaan hiihtelämäänkin oppinutta. Rannkokampsin ratakakin oli kuin Inarin järven porokuninkuusrata. Otin kuiteskin tyyppit Mastan suoralla totetakseni jotta hitas on Honta niille suorille. Mitä lähemmäksi Luksempurkkia tulin sitä kylmemmäksi muuttui ilma. Lunta alkoi olla kinoksittain ja kolaroitujen autojen romut vahvistivat paikakunnalla olleen oikian lumisateen. Luksempurkista suuntasin Vertööniin ja tällä välillä alkohäntä paleleen niin kovasti, jotta oli pakko etsiä yösjäa.

Vertööstä Bar le Duciin olihäntä mielenkiintoisen käyrrää pätkää, mutta viluisani en jaksanut innostua siitäkään. Chaumontista löytyi vanha kivihootelli, jonka ainoana asiakkaana sai ruhtinaallisesti tilaa, mutta otahäntä ja ihmettele; lämmitystä ei taloon oltu väsätty. Kerankin olihäntä köyhällä kunnan syyvaatia Vee Es OO Peetä pöytään. Parin paikallisen isäntäihmisen juttusissa selvisi, jotta kolmeenkymmeneen vuoteen eivät olleet niin kylmää pääsiäisen seutua eläneet. Meetrin paksuisen peitteen alla kyllä tarkeni, mutta MP-asu ja Ruryyat olivat aamulla inhan märkijä. Kun vielä pirttijä pakkane kävi kimppuun ulkoa käsin alkoi mieliala olla Hollannin korkeimman vuorenhuipun tasolla.

Oli jo perjantaipäivä, joten selväähän se, että mikäli matkan alkuperäistarkoi-

tus tulisi toteutetuksi, olisi huilattava vasta Le Kastelletissa. Välillä Joinville = Lankres alkoi hillitön lumen tulo. Siitä antoi jo viitteitä Aikaisemmin vastaan tulleet autot, jotka olivat muodottomia lumimöykkyjä. Olihäntä otettava käytäntöön Jawa kauden molemmat jalat tukevasti maahan tyyli. Kun liikenne vielä mäissä ruuhkaantui oli paras olla jarrutelemati ja mentävä ohii mistä sopi, sillä pieninkin moottorijarrutus pisti pyörrän poikittain. Lankressiin paapotellessani tapasinhäntä ensimmäisen pyörrämiehen, jolla oli sama tavoite. Veitsiläinen Laver-tisti siellä paleli paikallisen kapakin pihalla. Käteltiin ja juteltiin, yhteenkuuluvaisuuden tunne oli välitön. Ihmeteltiin, jotta mihin nuo kaikki sukset katolla...? Tijonissa alkoi helpottaa taivaan kirkastuttua, mutta lumen tilalle tuli hillitön sivutuuli. Pariisi – Marseille, Autoroute tel Sol oli täynnänsä menijöitä. Routelle oli pulitettava silloin tällöin vinot pinot Ranskan rankeja osta, että sai olla mukana. Systeemi onhäntä seuraavanlainen: Kun tulee liittymältä paanalle on liittymässä n.s. tulli, jossa iskevät reikäkortin käteen. Poistuttaessa paanalta otetaan kortti ja rankit poies hyvin avuliaasti. Oikeita liikenteen hitastajia ja ruuhkaannuttajia nämät keräyspaikat. Pääsiäisruuhkassa meni helposti 1/2 tuntia ototellessaan vuoroa luukulle. Samoin tankkaus voihäntä vietä järkiättömästi aikaa, sillä jonot eivät ole mitään armeijan soppajonoja. Kulkeutuminen Ranskan ruuhkissa osaa olla erittäinkin mielenkiintoista sille, joka pitää ihmishenkijä arvossa. Puolentoistasatan tuntivauhtissa voi tuntea ison kissan puskurin kuitattavan kuraläppää. Kaistojen vaihto on omaksuttu suoraan pujottelija Saan Sloot Kililtä...

keppejä hipoen. Pahinta on, että tauti on tarttuva, eliikkä sen voi kantaa epähuomiossa - Suomeenkin Karpon TV-ohjelmissa esitettäväksi. Kuikiteki kaikiteki näin vain kolmen kolarin jäännökset välillä Tijon - Ix ään Province. Yhtessä näistä oli Jamaha kuski kuritettu pellolle yli Armkon. Etelän sakian pimiän yllätettyä siirryin pois roudelta kohtaan Ix ään Provinssia. Nyt alkoi selvitä homman nimi. Pyörräkansaa oli joukoittain liikkeellä. Tajunpoistopaikan löytäminen oli Pelkijan kartan avulla mahtottoman vaikeaa. Rokuevaarasta löytys kuitsekin mukava hootelli, jossa oli jopa keskukslämmitys ja kylpyamme.

Lauantaina oli varhainen herätys, jotta ehtisin ajoissa kisapaikalle. Pyörrä toinen toistaan komijampia ja isompia kulki jatkuvana vanana kohti Paul Rikhaartin rataa. Isoa Kawaa, pienempää Jawa, Japauto Hontaa ja litran Laver-taa, jokatoisella parimetriset polakat eväinä tarakassa.. ilman käärinliinoja. Yhtenkin kerran kun ohitin erään mösjöön olin vähällä viedä sen eväät mensesäni. Jotta pitkä on etelän leipä, joskin sitten kapija.. Ratalla oli harjuutusajot täydessä vauhtissa ja kovija kuskija oli muuvaltakin kuin Savolaxista. Erittäinkin se Jollatsuelan Sekotto sekotti arvojärjestyksiä. Hyvillä mielin oltiinhäntä suomalaislerissäkin kun Asteriksi alias Tepi teki puolen litran pohjat. Jarno Saarinen oli etelleen korkijassa kurssissa Monen fainin nahkapuvun ja villapaidan selkämyksissä oli Hänen nimensä. Silja liinen rautalaivasto oli lukuisasti etustetuna. Virtsu kulutteli polvilumpioitaan parhaansa mukaan. Pyllähti pari kertaa nurinkin josta hyvästä eräässä Prittileh-tessä ihmeteltiin kun mies ei ollut millän-

säkään. Niinku nys moisesta. Kaatutaanhan sitä Turuus väli ilman pyörräkin.

Kisapäivänä ei kaikki sitten mennytkään niinkuin piti. Tepin Susuki kun ottihäntä itteensä reilussa johtoasemassa ja Kiakomo sai rauhassa ajella potin Jama-halle. Virtanen ja Korhonen hoitelivat pakolliset pisteet pussin pohjalle, jotta yleinen ottaen ei se hassummin mennyt. Sekotto oli kuitenkin kahten luokan voitoillaan päivän sankari..

Paluumatkan aloin maanantaina. Pikapaanalla oli jo hiljaisempaa joten matka joutui. Vahinkosta viisastuneena kiersinhäntä Artennin kaukaa. Karlsruhesta löytyi taas mukavan kotikas kastaussi punaposkisine isäntineen. Telkkarissa näyttivät Mynhhenin seutun lumimyrskyjä, joissa liikenne oli täytellen jumissa. Kiitin onneani, että oli matkalla pohjoiseen. Tiistapäivä meni Punespaanan ruuhkissa, kun iltapäivällä alkohäntä vesisate sai Hampuri luvan olla seuraava yöpaikka. Seillähäntä pitin yksityisen partyyn Honta kunniaksi. Tulihäntä 55000 kilometrijä täyteen. Aamulla olinkin Honta sitten niin ylpijää, ett' ei lähtenyt käymään millään. Olivat etellisyön vesisateet löytäytyneet joka mahtolliseen paikkaan. See Är Seellä siitä kuiteskin selvisi ja matka voi jatkua. Ilma oli kuikiteki kaikiteki kylmenemään päin ja vesisate muuttui pian rännäksi. Matkalla tuli mieleen, että jos hyvä säkä käy niin Travemyntessä on Vinnlainsin rautalaiva jo otottamassa minua.

Satamasta käsin havaitsinkin, jotta rautalaiva hyvinkin lähtisi illan suussa. Siähen vaan jonon keulille ja paviljonkiin kuuntelemaan kuinka kananmunija Teheraniin kiikutetaan. Ja valehtella ne osaa rekkakuskikkin. Tuli siähen pari

Suuri Suomen ystävä, insinööri Ad Overgaag Hollannista toivottaa kaikille suomalaisille motoristeille Hyvää Uutta Vuotta.

Muuan kaverus meni pyöräkauppaan aikomuksenaan ostaa uusi MZ. Myyjä tietysti, kun kauppiamies oli, ylisti konetta maasta taivaaseen mainiten mm: – tähän saa sylinteriin myös seitsemää erilaista ylikokoa olevia mäntiä.

Johon kaverus tokaisi: – tuleeks kaupapäälisinä myös sellainen kaira, jolla voi tienpäällä hoonata pyttyä aina välillä.

motorossi miestäkin. Heitit olihäntä käänytetty Ranskan rajalta takaisin ja rävytetty vielä tonnin verran sakkoo. Pojilla kun oli vartin ja puolen litran koneet ja vain yksi runko, niin puplikaaneilla välähti, jotta smuklareitahan ne täytyy olla.

Rautalaivan suojissa meni matka leppoisasti ja kun moottoripyöräilyn luvattoman maan kamara ilmestyi näkyviin horisontista ilmestyi myös aurinko ilkkuen esiin... Niin että mukava reissu oli, joten nyt vaan kaikki huhtikuussa Le Mansiin, siellä on pitkä pulla ja paljon purijoita, mutta kyllä sopu sijaa antaa, jost ei muuten niin puhutaan käsillä... Ärrävika on poonusta.

Kituttua pyöräkansaa kunnioittaen: Une meunier

P.S. Koska tiedän, Että lukijoiden joukossa on (tiedon) janoista porukkaa on ehkä tarpeen julkistaa lause, jota Ranskassakin tulee käyttää kohtuullisesti: Apportez-nous une autre bouteille, sil vous plait.



Avioliittoon on 1.1.1976 vihitty motoristit Eija Orasmala ja Seppo Kankola Helsingistä. Motoristi onnittelee sydämellisesti.

KALLIITA OLIVAT

Skotti tulee kultasepän liikkeeseen ja kysyy:

– Paljonko tuo näyteikkunassa oleva timanttisormus maksaa?

– Tuhat markkaa.

Hinta on asiakkaasta niin korkea, että hän viheltää ihmeissään.

– Ja entä tuo toinen sen vieressä!

– Kaksi vihellystä.

MOOTTORIPYÖRÄILYN AJOPUKUHISTORIIKKIA

Tässä lehdessä on käsitelty itse moottoripyörän kehitysvaiheita, sekä moottoripyöräilyyn liittyviä joukko- ja väkivaltailmiöitä. Nyt on vuorossa katsaus ajopukineiden vaiheista. Aineisto on pääasiassa Siitaman motoristi-iltaman ”mannekiini-esityksestä”. Sen Eero Mikola juonsi, ryhmä motoristeja keräsi ja varusteiden käyttökelpoisuuden arvostelivat tunnetut ja kokeneet motoristit Veikko Värinen ja Reijo Heikkinen. Tämä kirjoitus on keskittynyt lähinnä kuvaamaan kehityksen matkamotorismin kannalta. Kilpa- ja jengimotorismin varuste puolesta on vain viitteitä taustaksi. Tai enemmän silloin kun on yhtymäkoh-tia.

1920–30-lukujen ajopuvut

Moottoripyörä oli vielä harvinaisuus. Teiden kuntokaan ei houkutelut pyörän hankintaan. Pyöriä oli lähinnä kiertävillä neuvoilla ja muutamilla harrastelijoilla. Täysi-ikäisiä miehiä yleensä, nuorukaisilla oli tuskin varaa polkupyörään.

Käytännön ajopukuna yleensä oli senaikaisen miehisen käyttöpuvun sovel-lutus: sarkaiset tai diagonaaliset saapas-housut, nahkasaappaat, sarkainen pusero tai pomppatakki ja karvalakki korville vedettynä. Säästä ja ajotarkoituksesta riippuen.

1935 paikkeilla ajopuku kuitenkin al-koi erikoistua. Moni motoristi hankki puolipitkän tai koko pitkän vankan nah-

katakin. Jotkut hankkivat lentäjien käyt-tämiä nahkatakki- ja puseromalleja, sekä lentäjien turkisvuorattuja nahkalakkeja. Lentokoneet siihen aikaan olivat kylmiä kapistuksia ja vaativat vahvan vaatetus-sen.

Ajopukutilannetta helpotti se, että lähinnä auto- ja hevosmiesten käyttöön alettiin valmistaa kokonahkapukuja. Mallissa oli melkoisen tiukat saapasmal-liset nahkahousut sekä vielä tiukempi nahkapusero, vyötärölle päätyvää mal-lia. Puvun väri oli aina ruskea, koska sil-loinen värjästekniikka parhaiten onnistui ruskeassa värissä. Nahkapuku oli kal-lis: tavallisen työmiehen 2 kk palkka. Mutta sen kestävyys oli uskomaton, jopa 10 vuotta kovaa käyttöä. Tämä perus-malli oli muodissa, sota-aikana jopa tankkimiesten univormuna, 1955 saakka, jolloin tuli väljempi ja hiukan toisen-lainen musta nahkapuku.

Jotkus harvat motoristit saattoivat teettää työ- ja harrastusajoon saman-tyyppiset nahkapuvut kuin silloin oli kil-pamotorismissa. Jalkineongelmia ei ollut: lujia saappaita sai vaikka kuinka montaa tyyppiä ja kohtuuhintaan. Sadevaatetus-sen suhteen oli huonompaa. Öljy kangas-puku oli ainoa mahdollisuus, kunnes al-koi tulla kumitettuja sadevaatteita. Mutta ne olivat varsin hauraita ja nopeasti kulu-via.

Vuosina 1940–1948 ei motorismia Suomessa juuri ollut, eikä olisi saanut vaatteitakaan.



Jawa-kauden hallitseva ajoasu oli ns. kuorma-automiesmallinen kaksiosainen nahkapuku, luja ja lämmin, sekä saappaina työsaappaat tai jatsarit. Päähineenä ns. lentäjämallinen nahkainen ja flanelli- tai turkisvuorinen suojapäähine. 1960-luvun vaihteessa O-hei kypärä syrjäytti nahkalakin. Artikkelin kuvat ovat Siitaman motoristiltamasta. Tässä mannekiinina Pekka Lankinen.

Jawa-kauden varusteet

Moottoripyörän suursuosion kautta vuosina 1954–1963 on nimetty Jawa-kaudeksi. Jawahan oli hallitseva merkki niin työmatkakäytössä kuin nuorisonkin ”pärinänä”.

Silloisten pyörän käyttötapojen ja olosuhteiden vaikutus ajajan vaatetukseen oli määräävä. Työmatkakäytössä monilla pyörä oli ympärivuotinen. Metsätyönjohtajilla, metsureilla ja monilla ulkotyötä tekeillä yhdistyi ajo- ja työvaatetus. Kumiterä tai nahkasaappaat kuuluivat ilman muuta asuun. Diagonaaliset tai sarkaiset saapashousut varustettiin yhä

yleisemmin nahkaisilla ratsupaikoilla. Niistä oli suojaa sekä ajossa että työssä. Kylmänä aikana oli ajotakkina yleensä sarkapomppu tai puoliturkki. Muina aikoina nahkapusero.

Nahkapuseron malli muuttui siinä vaiheessa melkoisesti. Ensinnäkin napitus vaihtui panssarivetoketjuun. Puseron malli väjentyi ja piteni. Se suojasi selän alaosan paremmin kuin edellinen perusmalli. Nahan väri muuttui äkisti ruskeasta mustaksi. Puseron vuori oli edelleen vahvaa flanellia, parhaissa malleissa vankkaa villakangasta. Nahka oli vahvaa, lujaa ja monet vuodet kulutusta kestävä.

Ensin tämä malli tuli miesten käyt-

töön, mutta sitten pärinänuoriso ja heidän jälkeensä muukin nuoriso omaksui tämän nahkapuseron yleismuodiksi. Tämä sitten vuosien mittaan sai erittäin käyttökelpoisen ja kestäväen vaatekappaleen huonoon huutoon, eikä 1960-luvun puolella moni kunnan motoristi edes kehdannut mustaa nahkapuseroa ylleen pistää.

Jawa-kauden puolivälissä saapashousumalliset nahkahousut tulivat erittäin yleiseen käyttöön muillekin kuin motoristeille. Kuorma-auto ja työkonemiehillä varsinkin. Niiden käyttökelpoisuus motorismi- ja työasuna parani, kun siirryttiin olkainmalliin, jossa oli korotus etu- ja takapuolella ja nahkaiset olkaimet. Sitä mukaa kun nahkahousujen käyttö yleistyi, niiden laatu huononi.

Ajajan päähinekin koki kehitysvaiheita Jawa-kautena. Nahkainen, flanelli- tai turkisvuorinen ”lentäjänlakki” oli aluksi yleispäähine. Sehän oli yleispäähine niihin aikoihin myös metsureilla ja puutavaran ajureilla, ja erittäin halpa, lippalakin hintaluokkaa. Sitä mukaa kuin pitempien matkojen ajo yleistyi, yhä useammat vaikiintuneet moottoripyöräilijät hankkivat nahkalakin rinnalle kypärän. 1950-luvun kypärät olivat jopa pahvimassaa, mutta teräskypäroitä alkoi ilmestyä. Jengimotoristit lähinnä kohottivat suosioon O-hei kypärän, joka malli oli ensimmäinen suhteellisen hyvän turvallisuuden antava motoristin pääkappale. Yleisen mielipiteen kääntynyt moottoripyörää vastaan, mustan nahkapuseron ohella kypäräkin sai tuomion. ”Siisti” moottoripyöräilijä ei langennut näiden varusteiden pitoon, paljaspäisenäkin oli parempi.

Jawa-kauden alkupuolella monet käyttivät leveää, pohjanahasta tehtyä suojavyötä. Se suojasi selkää ja vatsaa tärinä-

tä ajettaessa huonoilla teillä. Samoin vanhempi nahkapukumalli tuli lämpimämmäksi kun vyötäröltä se suojattiin leveällä vyöllä. Nahkapuvun mallin muutos kuitenkin vähensi suojavyön tarvetta, koska selän alaosa tuli vedolta suojatuksi.

Jawa-kauden ollessa parhaimmillaan, tuli melko yleiseen käyttöön myös nahkapukumalli, joka oli varsinaisesti tehty moottoripyöräilyä varten. Tässä mustassa nahkapuvussa oli olkainmalliset nahkahousut ja hyvin vahvasta nahasta tehty nahkapusero, puku oli vahvistettu polvilta, olkapäiltä ja kyynärpäiltä vahvoilla toppauksilla. Oikeastaan se oli motocrossajajien silloinen puku otettuna harastusajajien käyttöön. Etenkin nuoru-



Marlon Brando-tyylinen ajoasu on ollut määrättyjen motoristipiirien suosikkiasu niin vanhemman kuin uudemman motorismiaallon aikana. Koppalakki, ”raudoitettu” nahkapusero ja siniset farkarit. Mustat, mieluummin sotilasmalliset saappaat tai varsikengät. Mannekiinina Antti Lindström.

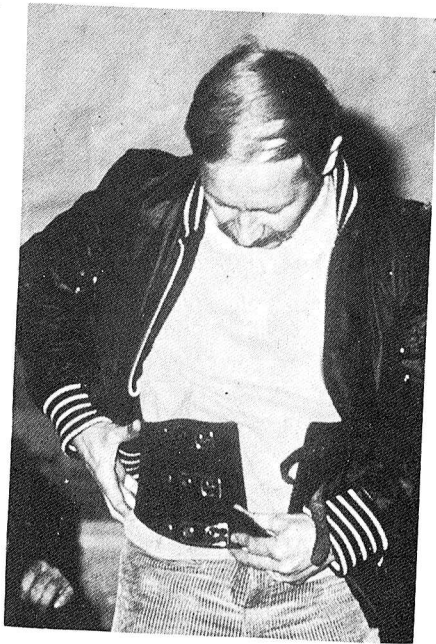
kaiset, jotka harrastivat "motocrossia" sorakuopissa ja metsäpoluilla, ostivat toppapuvun. Niille taas jotka käyttivät nahkavaatteita sekä ajo- että työasuna, tämä malli ei juuri sopinut.

Arvioidessaan Jawakauden tyypillisen ajoasun käyttökelpoisuutta sekä Väriinen että Heikkinen antoivat sille korkean arvosanan. Lämmin ja tiivis nahkapäähine antoi erittäin hyvän suojan kylmää ja vetoa vastaan. Kypärätkin alkoivat kehittyä, mutta niiden lämpimyyks oli huono. Paras yhdistelmä olisi ollut nahkalakki + kypärä, ja tämä yhdistelmä kylmissä olosuhteissa sopisi nykyaikaankin.

Nahkapuseron perusmalli materiaalin ja mallinsa puolesta oli ja on vieläkin käyttökelpoinen ajovaruste. Matkapyöräilyssä polvitoppauksin varustetut nahkahousut olivat parhaat. Silloiset tielosuhteet huomioonottaen ja nahkapuvun kaksiosaisuuden, suojavyö tarpeellinen lisä ajopuvulle.

Korkean arvosanan saivat sen ajan nahkasaappaat. Jo tavallinen työsaappamalli (nykyisin vain armeijan käytössä) oli melko hyvä ajosaappaana. Vielä parempi oli parhaan luokan "vormuvarsijatsari". Tämä saapas oli erittäin hyvämallinen, kevyt ja kestävä. Kun senaikaiset saappaat varusti varren yläosan kiristyssojilla, niistä sai hyvät ajojalakineet.

Tässä kannattaa mainita myös paljonajaneen ruotsalaisen matkamotoristin mainesana suomalaisista jatsareista. Hän kävi ensi kerran Suomessa 1960 ja osti jatsarit, koska silloin ei enää Ruotsissa saanut juuri minkäänlaisia nahkaisia saappaita miehille. Hän oli suuren motoristikerhon johtaja. Pojilla oli saappaita mm. Saksasta ja Englannista ja po-



Veikko Väriinen esittelee paljonpalvelleen, pohjanahasta valmistetun suojavyön. Se oli varsin tarpeellinen asuste 1950–60 lukujen matkamotoristeille. Tiet olivat suurelta osalta sorapäällisiä ja kuoppaisia, vyö vaimensi vatsaan ja selkään kohdistuvia tärskyjä. Samalla leveä vyö antoi viimasuojan vyötärölle, kun nahkapuku oli kaksiosainen.

liisisaappaita eri maista, poliisisaappaat kun yleensä on todettu kestäviksi motoristikäytöissäkin. Tarkassa vertailussa suomalaiset jatsarit todettiin paremmaksi kuin monet varsinaiset ajosaappaat. Ja hinta oli uskomattoman halpa, 50 mk. Pojat tilasivat suomalaiselta tehtaalta 10 paria. Aikanaan tuli lyhyt vastaus: emme aio toimittaa saappaita ulkomaille.

Nykmotorismin varustekehitystä

1969 paikkeilla virinnyt ja 1973 huipukohtansa kokenut uusi motorismin "japanilaisaalto" on antanut lisänsä motorismin vaatetushistoriaan. Jawakauteen verrattuna on suurin ero, ettei juuri ajeta työmatkoja ja ajetaan pääasiassa asvaltoituja teitä.

Pyöristä valtaosa on nuorilla, lähinnä kortteliajossa. Tällä joukolla on ajovaate-



Autoilijan ja moottorimiehen housumuotia 60-luvulla.

tuksen suhteen pari muotilinjaa. Osa jäljittelee ns. Marlon Brando-tyyliä, jolloin ajoasuun kuuluu symbolein koristeltu musta nahkapusero ja siniset farmarit. Jalassa on useasti puolikengät tai kumisaappaat. Nahkasaappaita, joskus motoristimalliakin näkee. Kypärä on mutta sitä ei läheskään aina käytetä.

Brando-tyylin ohella on toinenkin korttelipärtsärien tyyli, joka lähinnä on rinnastettavissa Englannissa esiintyneeseen mods-ilmiöön. Nämä motoristinuoret haluavat mahdollisimman pitkälle pukeutua senhetkisen nuorison yleismuodin mukaan. On esim. leveälahkeiset keino- kuituhousut, korkeakorkoiset kengät, lyhyt kangaspusero ja napa ja selkä paljaana, tyylin mukaan. Kypärä voi olla, mutta harvoin pidetään. Nämä nuoret ajavat yleensä vain kotoa baariin ja sieltä takaisin.

Varsinainen varustekehitys onkin tapahtunut kasvavan matkamotorismin myötä. Melkoinen osa matkamotorismiaakin tapahtuu — osin varojen puutteessa — nahkapusero-farmarit yhdistelmällä. Täydennyksenä sentään on kunnan kypärä ja sadepuku ja saappaatkin. Osa ajaa ullakolta löytyneiltä isän tai isonveljen Jawakauden nahkapuserolla ja muillakin varusteilla, vielä käyttökelpoisilla ja lämpimillä.

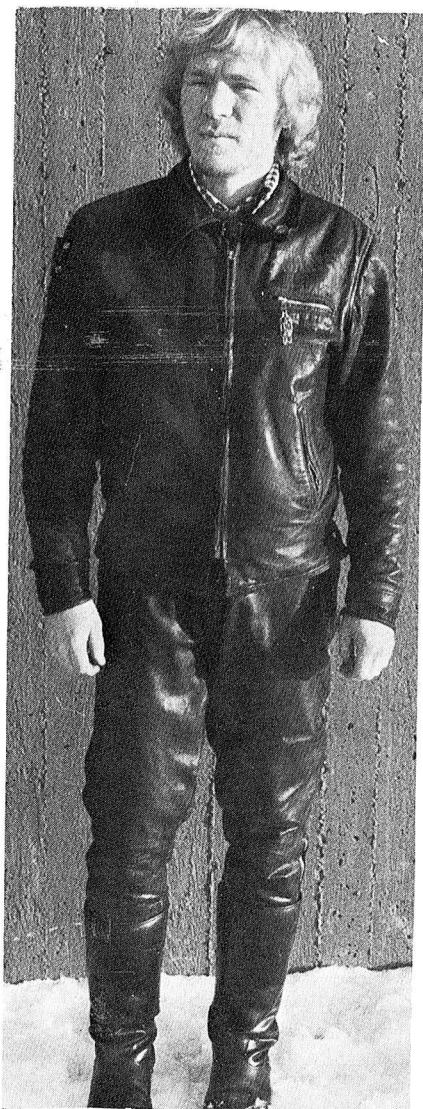
Suurin kehitysaskel matkamotorismin vaatepuolella on ollut nahkahaalarien yleistyminen. Tämä omia mittoja myötäilevä ajoasu on kilpa-ajajan puvun sovelletus matkapuolelle. Kunnolliselle ajohaalarille on tärkeää istuvuus ajoasennossa. Umpipuku suojaa viimalta, se tukee ja myötäilee ruumista ja sen liikkeitä.

Yksiosaisen puvun hankaluuksia helpottamaan on kehitetty keskeltä vetoket-

julla varustettu ajohaalari. Myös välillä poisolleet polvi-kyynär-olkavahvisteet ovat palanneet. Ne lisäävät lämpimyyttä ja turvaa mukun sattuessa. Nahkahaalarien ohella kehitettiin yksiosaisia lämpöpukuja, kamelinkarvaisista keinokuituisiin. Nykyisin lämpöpuku on usein nahkapuvun vuorina.

Kilpa-ajajan musta, ruumiinmukainen nahkahaalari on eräs motorismin symboleista. Osa matka-ajajistakin haluavat pukunsa mustana tai yksivärisenä. Näin se on helppohitoisempikin. Monet taas haluavat yksilöllisesti värikkään ajopuvun. Sillä on hyviä puolia liikenteessä näkyvyyden kannalta. Mutta värikkäiden pukujen käyttöikä on paljon lyhyempi kuin vankkojen mustien. Esim. Bergrothin Hannun musta haalari juontaa alkunsa Jawa-kauden kilpapakuna. Hannun matkassa se lienee eniten kokeneita pukuja nykymotorismin Suomessa ja kunto on yhä hyvä. Suurin eroavaisuus Jawa-kauden ja nykymotorismin nahkaunivormussa on vuorikankaan muutos huokoisesta puuvillasta tai villasta tiiviiseen keinokuituun. Keinokuituvuorinen nahkapukine on helppo pukea ja riisua. Mutta kylmissä olosuhteissa vuori ei lämmitä ja hiostavissa se ei pidätä ja hengitä kosteutta. Lisäksi keinovuri aiheuttaa hankaussähköä joka monille aiheuttaa lihasjännitettä ja puutumia.

Arvioidessaan nykymotorismin varustilannetta Väriäinen ja Heikkinen totesivat, että monien varusteiden suhteen kehityslinjat on viety päätökseen ja huippuluokan tuotteisiin. Lisäksi on vaihtoehtoja. Westerlundilta saa varsin pitkälle yksilöidyn ajopuvun. Myös Englannin ja Saksan kuulut pukumerkit ovat hankittavissa, joskaan ei aivan helposti. Sensijaan



60-luvun kaksiosainen ajoasu ja työasu on varsin käyttökelpoinen yhdistelmä tänäänkin.

kauppojen nykyiset yleismuodin nahkapukinemat eivät yleensä ole motoristeille sopivia kuten oli Jawa-kautena. Saa-

pasnahkahousuja ei saa kuin erikoistilauksella ja ne ovat ylettömän kalliit.

Ajosaapasvalikoima Suomessa on hyvä, on varaa valita mallia ja laatua. Mutta hyvää työsaapasta tai jatsaria ei enää löydy motoristin jalkaan. Kypäriä on jo lukemattomia mahdollisuuksia ja niiden punnitseminen paljolta on tarkoituksenmukaisuus tai makuasia.

Nykymotoristin varustetilanne on lähinnä kiinni rahasta ja kyvystä löytää sopivia hankkijoita.

Varusteiden hintavertailua

Jawa-kauden motoristi sai sopivan käyttöpyörän 1100–1800 markalla. Lujan nahkapuseron hän sai 60–90 mk, nahkahousut 70–110 mk, saappaat 40–60 mk, nahkalakin 15–25 mk. Silloisella ansiotasolla monelle nämä hankinnat olivat tiukalla.

Nykyiset hinnat tietää jokainen. Verrattuna pyörän hintaan ja nykyiseen ansiotasoon, ei ero Jawa-kauteen sittenkään niin mahdoton ole.

Paras kehitys

1950-luvun motorismin kokeneen Veikko Väriäinen mielestä on tapahtunut ajokäsineiden ja sadevaatetuksen suhteen. Jawakautena ei vielä ollut olemassa käsinemalleja, jotka olisivat ajon kannalta täysin sopivat. Eikä rakennetta saanut riittävästi suojatuksi. Nyt on monia hyviä käsinemalleja saatavana. Tosin hintakin on melkoinen.

Muoviaineteollisuuden kehittyminen on ratkaisevasti auttanut luomaan parempia sadevarusteita kuin koskaan ennen on ollut ja edulliseen hintaan. Mutta muistaa sopia, että maineikas Barbour-puku perustuu vanhaan englantilaiseen



Moottoripyörän kanssa voi tienpäällä joutua epämieluisiinkin tilanteisiin, jolloin ärrä-päät tahtovat nousta väkisin pintaan. Mutta eihän retki ilman sattumia ole yhtään mitään. Tässä tilanteessa maltti on valttia, kuten Mäkiseläkin.

– Nyt tiedän missä oli vika, sanoi Mäkinen pyöränsä moottorin purettuaan

– bensini oli loppunut tankista.

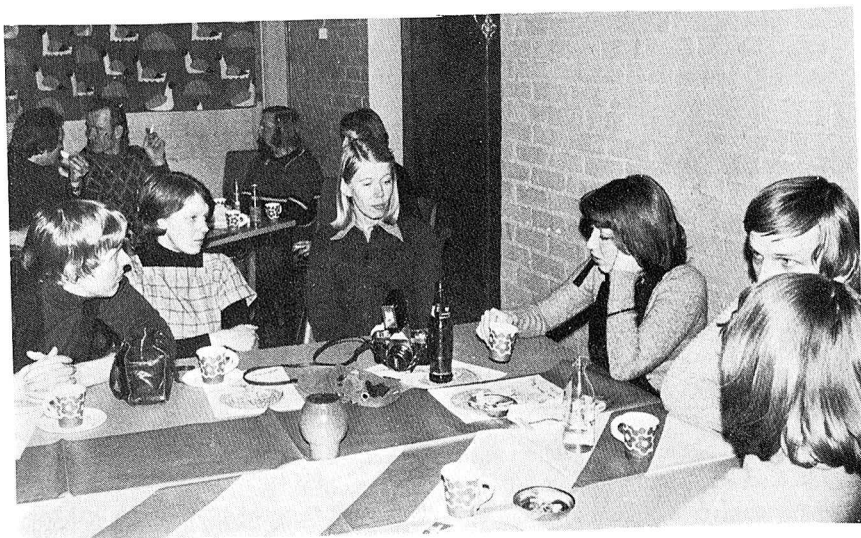
öljykankaaiseen kalastajapukuun, jonka motoristit ovat kehittäneet nykymuotoonsa ja jolle muoviaiheet ovat antaneet lisäsilauksen.

Johtuneeko ilmastosta tai asenteista, mutta Keski-Euroopassa motoristien kantajoukon suosimat lujat nahkafarmarit eivät Suomessa ole saaneet suosiota. Etenkin Englannissa ne kuuluvat motoristin peruspukuun. Yhdistelmä nahkafarmarit-nahkapusero on kakkospuku nahkahaalarien ohella ja etenkin lyhemmillä matkoilla.

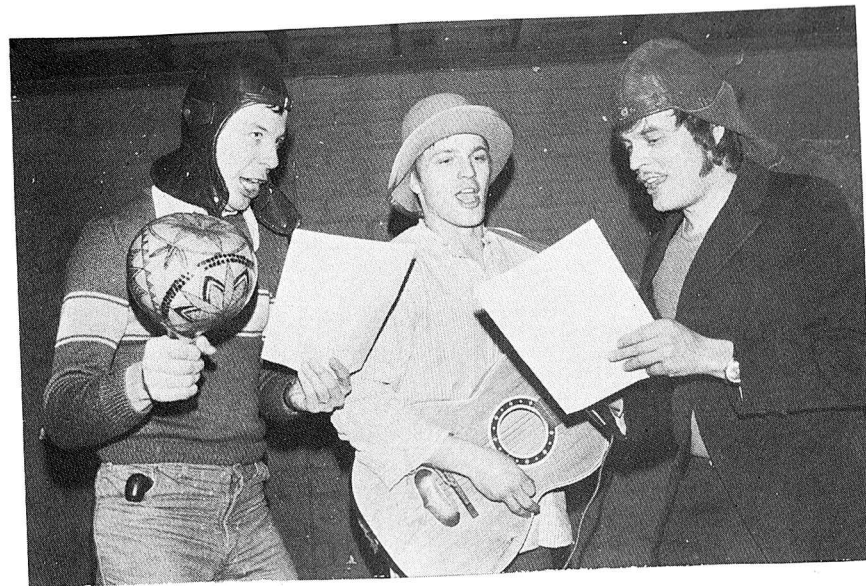
Eero Mikkola



Tästä vaan tiketit ja tervetuloa viihtymään toivottelivat illan emännät ja isännät.



Vahinko vaan, että illamat eivät koonneet enemmän motoristeja hyvän ruuan, yhteislaulun ja hauskan illan pariin.

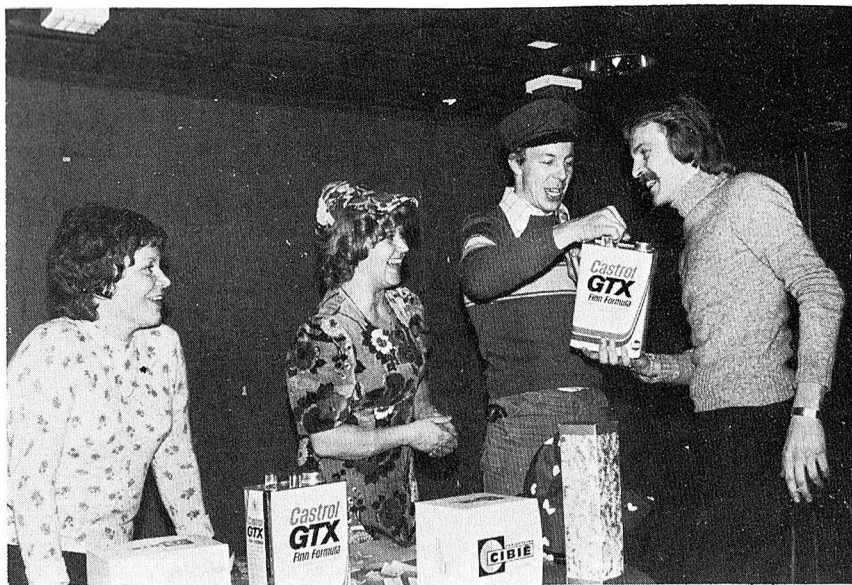


Einarin Kotiseutu Bändi aloitti ohjelmansa laulamalla tekemänsä kappaleen "Hiekkaharjuun".

Motoristi iltamien kuva- satoa



Klo 24.00 pappa onnitteli Riitta Saukkosta, Riitan päivän johdosta.



Oli myös arpajaiset joissa onnetar suosi monia onnellisia voittajia.



"Rokataan taas" kun tavataan iltamien merkeissä.



*Tuleeko toissavuotinen kerhomestari Kirssin Kari taistelemaan tittelistään murto-
maahiihdossa? Se nähdään maalisuun alussa Sieravuoressa.*

MYYTÄVÄNÄ

RYFRYDA SADEHOUSUT SX kookoa. Hinta 80:—, uudet. Läh. Kyllikki Venola. Hallituskatu 6. 70100 Kuopio 10.

HONDA 350 cc malli 1974. Ajettu 22.000 km, hyvä kunto. Hinta 4.000:— Tiedustelut: 90 — 601 727 koti. 90 — 174 722 virka-aikana. Myyjä: Eino Rantala.

SIVUVAUNU Steib 350. Hyvässä kunnossa. Tied. Rauno Korhonen. Pöytäalhoitie 32, Järvenpää. Puh. 90 — 289 664.

BMW/5 etulamppu (ei mittaria) + lampun kiinnikkeet sekä etuvilkut, myös alkuperäinen vasemman puolen peili. Kate (malli BMW R 90/S, ei lasia). Esa Peltola. 21500 Piikkiö. Puh. varmimmin arkisin klo 16 — 18 921 — 725 565.

BSA B 31 350 cc vm 1952. Lähes alkuperäisessä kunnossa. Aito BARBOUR kaksiosainen sadeasu kuin uusi. Koko 52. Heikki Matikainen, As. Oy Kalevalantie B 9, 82900 Ilomantsi. Puh. työ 97 411-14 as. 97 411-633.

HONDA 750: kierroslukumittari, nokka-akseli, ensiövetoketjut (uudet), Daytona vaihteisto käytetty, täydellisiä latureita 2 kpl, starttimoottori, Daytona kampiakseli, öljypumppu.

HONDA 500: öljypumppu, viritetty kansi (huom. voitettu 1 MM osakilpailu). Hinnosta voi sopia lähemmin os. Olavi Autio, Liusketie 9 D 33, Helsinki 71. Puh. 90 — 370 830.

Pyöriä.

Norton ES 2 1957-täydellinen, rekisteris-Triumph 500 SV 1930 ? Puutteellinen. MZ 175 cc 1957. Hyvä.

Puch 125 Super Sport 1951

BSA B-31 350-52.

BSA 350 1929 osina.

AJS 250 1961 8000 km ajettu laatikossa vika.

Danuvia 125 cc 1961, alkuperäinen, hyvä. Excelsior Talisman Twin 250 cc — 55. HVA 120 cc de Luxe, kaasutin puuttuu.

Moottoreita ja osia:

Excelsior 1000 h.t. 1928?

H.D. 1000 h.t. 1927.

H.D. 1000 h.t. 1927

H.D. 750 s.v. 1943 uuden veroinen, kal-IFA 350 cc. 2 Egl. boxer-moottori -52. Norton 600 s.v. 1952 + 500 runkoineen 1937.

ES-2:n laatikko + moottorin osia.

DKW NZ-500 — 39. runko.

Indian noin 1925 (pieni Indian) runko ja etuhaarukka.

EMW 1952 hyvä runko, haarukka, tank-Jawa 250 + 350 paljon osia.

Royal Enfield -51 vaihdelaatikko.

Sunbeam S-8 -51 runko ja satula.

Matchless G-9:n kampiakseli.

JAP-kiilpakoneen: kytkin.

JAP 250 cc 1928 : moottorinosia.

BSA B-31 ja 33:lle moottorinosia.

NSU Max 1953: tankki.

Excelsior Talisman Twinille: moottorino-

H.D. 1925 1000:lle lokas. Huonokunt.

NSU 2 cyl. V-moott. noin 1928, moott.

n:o 48132. Paljon moott.p. erikokoisia,

uusia pinnoja.

Kirjevast. Pelle Lillkvist, Pietarsaari

68600, Kirkkoväärtintie 2. Puh. 12 910

s. 976 klo 17 jälkeen.

HALUTAAN OSTAA

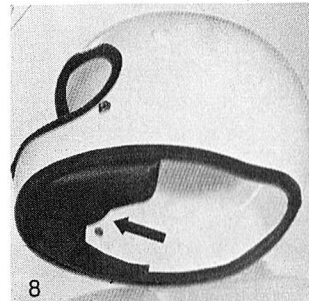
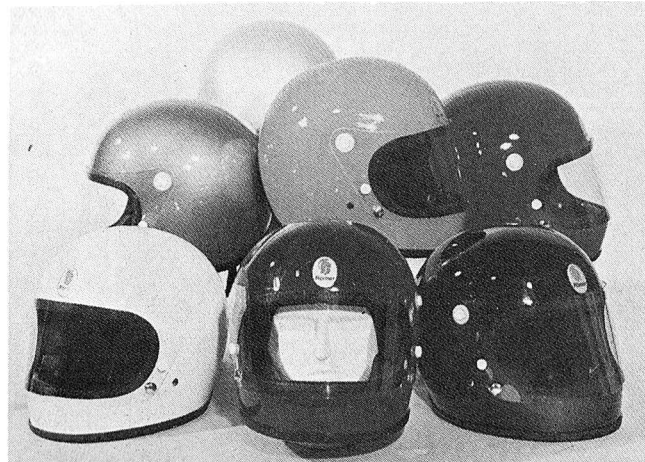
BMW R 75/5:een sopivat Hosken äänenvaimentimet. Esa Peltola, 21500 Piikkiö. Puh. varmimmin arkisin klo 16—18 921-725565.

HD 750 1929:lle. Vauhtimittari mekani-meineen, syt. puolan, alkuperäiset laukut, toisen lyhdyn lasin.

AJS 7 R:lle 1961 männän renkaineen. Kirjevastauksin Pelle Lillkvist, Kirkko-väärtintie 2, Pietarsaari 68600. Puh. 967-12910 klo 17 jälkeen.

Ostan TRIUMPH 500:sen yhteisra-kenteisellä vaihdelaatikolla, myös osina. Myös muun mallinen voi kiinnostaa. Soita 90 — 416 749 iltaisin tai kirjoita. Torolf Fagerholm, Urheilukatu 50 A 4. 00250 Helsinki 25.

KORKEATASOINEN KYPÄRÄUUTUUS!



Römer 2000 LX 220,—

- hyväksytty kypärä
- saksalainen valmistus
- poski- niska- ja leukaosat aitoa nahkaa
- värit: hohto-oranssi ja met. hohtosininen
- visiirit: tavallinen 15,— naarmuuntumaton 20,—
- saatavana myös leuan alapuolelle kiinnittyvä nahkainen tulusuoja 15,—

**TOIMIMALLA HETI, SAAT NAHKAPUVUN VIELÄ
ENNEN AJOKAUDEN ALKUA. 1-OSAINEN 750,—
2-OSAINEN 810,—**



SOITTELE

Tampere
puh. 931-30501