



# Motoristi

MOOTORIPYÖRÄLEHTI 69 RY

N:o 8 TOUKOKUU 1976



# KONTIO 10 v. RALLI

Katsastus  
Puumalassa  
perjantaina  
klo 18–22  
lauantaina  
klo 06–10

**3-4.7. 76**

järjestää  
**MP 69**



**69 Motoristi**

N:o 3 toukokuu 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  
Mantreenkatu 2  
13210 Hämeenlinna 21

**Kassanhoitaja**

Jan-Anders Söderholm  
Graniittitie 6 A 20  
00710 Helsinki 71

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

**Kerhoisäntä**

Henrik Budich  
Käpylänkatu 18  
48600 Karhula

**Varajäsenet**

Teuvo Koponen  
Erottajankatu 6  
13130 HML 13

Simo Nokso  
Tuulikinkatu 5 A  
48700 Kymnlinna

**Toimittajat**

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

Pertti Michelsson  
Aulangontie 46  
13210 HML 21

Jaakko Panhelainen  
hämeenpuisto 21 A 1  
33210 TRE 32

Porvoo 1976 Oy Uusimaa



## *Tervehdys!*

Kerhon jäsenmäärä on jatkuvassa kasvussa, sehän on pelkästään hyvä asia, ei siinä mitään. Mutta eräs seikka joka siinä pistää silmään on se, että lähes aina vain sama joukko kokoontuu kerhon järjestämiin erilaisiin tilaisuuksiin, harvoin uskaltautuu vasta kerhoon liittynyt nuori motoristi mukaan.

Monasti nuorelle ihmiselle kasvaa turhia ennakkoluuloja vanhemmista kerholaisista ja kerhon toiminnasta. Ja jos nuorta lisäksi vähänkin ujous vaivaa, niin ei ole aina helppoa lähteä uuteen ja ennestään tuntemattomaan motoristijoukkoon.

Tässä kohdin vanhemmat kerholaiset voisivat ojentaa auttavan kätensä, tulemalla vastaan pyytämällä ja tuomalla mukanaan nuorempia sekä uusia kerholaisia mukaan kerhon eri tilaisuuksiin, auttaa ja neuvoa heitä sekä tutustuttaa heidät kerhon toimintaan ja muihin kerholaisiin.

Ottakaapa yhteyttä toimittajaan saadaksenne mielipiteenne ja ajatuksenne kuuluviin. Lehdessäkin on tilaa niin nuorille kuin vanhemmillekin.

Kontiossa tavataan!

Ethän unohda noudattaa kaikkea varovaisuutta matkallasi.

aimo



## Puheenjohtajan palsta

Inkeroinen 14.5.1976

Edellisessä lehdessä oli jo tietoja ja kirjoituksia pohjoismaiden liikenneturvaneuvoston esityksestä moottoripyöräilyn rajoittamisesta pohjoismaissa. Jokainen joka on lukenut ne ja on vähänkin moottoripyöräilystä ja pyörän käsittelystä selvillä ei tarvitse ihmetellä miksi meidän on erittäin tärkeää, että me kerromme päättävälle elimille moottoripyöräistä ja niillä ajamisesta.

Aina silloin kun tulee kysymys moottoripyöräilyn vaarallisuudesta ensimmäiseksi sanotaan, että ne pyörät ovat niin vaarallisia. Mutta myöskin todetaan että eihän se pyörä itsestään mitään vaaraa kenellekään aiheuta, vaaralliseksi se tulee vasta silloin kun sillä lähtee ajamaan sellainen henkilö jolla ei ole minäkäänlaista kokemusta eikä taitoa sen käsittelyyn.

Olisi käsittääkseni ollut Pohjoismaiden Liikenneturvaneuvostollekin sen edun mukaista, että he olisivat ottaneet yhteyttä alan järjestöihin ja näiden kanssa yhteistoiminnassa olisi alettu kehittää yhteispohjoismaista koulutus ohjelmaa, jolla moottoripyöräily varmasti saadaan turvallisemmaksi. Sekä voimakkaasti lisätty autoilijoihin kohdistuvaa valistusta moottoripyöräilijöitä kohtaan.

Toinen meitä huolestuttava asia on vaarosien erittäin kalliit hinnat minkä vuoksi joudutaan käyttämään ns. tarvikkeisia. Mutta niiden käytössä on monesti tullut

## Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Hallituksen kokous 23.04.76  
Mäntsälässä

### 1 §

Kesäviettopaikasta käytiin keskustelua. Asiassa on niin monta avointa kysymystä, että hallitus päätti käydä paikan päällä tutustumassa tilanteeseen kesäkuun ensimmäisenä viikonvaihteena. Jos käynti osoittaa, että paikasta voi tehdä viihtyisän niin järjestetään talkoot. Mahdollisista järjestelyistä enemmän seuraavassa Motoristissa.

### 2 §

Pohjoismaiden MP-neuvoston syntymävaihteista antoi kassanhoitaja seloituksen. Todettiin työtaakan olevan niin laajan ja tietojen koossapitämisen niin tärkeän, että tähän työhön pitää löytää kielitaitoinen projektinvetäjä.

### 3 §

Toimittajan työn luonne on muuttunut siten, ettei Motoristin eri numeroita tehdä

pulma eteen kun ne eivät ole katsastusviranomaisten hyväksymiä.

Sen vuoksi ennenkuin pyörä otetaan käyttöön olisi se muutokatsastettava. Siitä taas aiheutuu huomattavaa ajan hukkaa katsastusviranomaisille sekä meille pyörän käyttäjille kun jokaisen täytyy erikseen käydä katsastuksessa.

Sen vuoksi olisikin hyvä kun tarvikkeiden valmistajat tai myyjät katsastaisivat kaikki tällaiset tarvikkeet ennenkuin ne tulevat myyntiin. Silloin vähenisivät huomattavasti teiltämme sellaiset pyörät joissa on luvattomia tarvikkeisia. Ja niin yhteistoiminta poliisin kanssa tältäkin osalta toimisi hyvin.

Terv. Orko Tallinen

## MP-kerho 69 R.Y. mukana yhteispohjoismaisessa MP-neuvostossa

Sunnuntaina 21.03.1976 kokoontui St: Eriksmässanin tiloihin Älvsjössä, Ruotsissa kaikki pohjoismaiden SMC:n toimesta kutsutut mp-järjestöt pohtimaan tulevaa tehokasta yhteispohjoismaista toimintaa.

On jo kauan ollut ilmassa tämänkaltaisen asian tarpeellisuus, mutta lopullinen liikkeellelähtö on viipynyt. Vastoinkäymisistä yleensä kiteytyy jotain positivistakin kuten nyt tässäkin tapauksessa. "Nordisk Trafiksikkerheds Råd:in" aikaansaama raportti 13 joka mm tähtää

erillisinä vaan työ on "sarjaluentoista" ja kattaa ajallisesti ainakin puoli vuotta kerrallaan. Tästä johtuen katsottiin aiheelliseksi selvittää mahdollisuudet taata (velvoittaa!) toimittajalle viran jatkuvuus pidemmäksi ajaksi kuin vuodeksi.

### 4 §

Jäsenmaksuista muodostuu kerhomme taloudelliset toimintaedellytykset. Tänä vuonna hallitus vastaa tehostetusta valvonnasta jäsenmaksujen perimisessä. Tämä Motoristi on viimeinen joka postitetaan kantoluettelon mukaan. Lehden kustannukset ovat tätä nykyä jo huomattavat ja kerho katsoo ettei ilmaista lukeamista voida jakaa vastedes.

### 5 §

Todettiin että kerhon jäsenmäärä kokouspäivänä oli 635 kpl, ja että uusia tulee lisää n 20 kpl viikkovauhdilla.

suurten (yli 250 ksm) moottoripyöräien absoluuttiseen kieltoon oli se asia joka lopullisesti sai pohjoismaiden mp-harrastelijoiden mielet kiehumaan joten järjestäytyminen tältä osin katsottiin paikalliseksi. SMC toimi kokoonkutsujana ja läsnä olivat isäntien lisäksi DMC Tanskasta, NMCU Norjasta sekä MP-kerho 69 Suomesta.

Perustava kokous pidettiin ja hyväksyttiin toimintasuunnitelma jonka henki on seuraavanlainen; tässä vaiheessa ei katsottu tarpeelliseksi perustaa rekisteröi-

### 6 §

Vuosikokouksen ajasta ja paikasta keskusteltiin. Aika tulee olemaan syyskuun ensimmäisenä viikonloppuna, joko lauantaina 4 tai sunnuntaina 5 syyskuuta 1976. Monien pohjois-suomen kerholaisemme toivomuksesta paikka pyritään löytämään jostain keskisuomesta.

### 7 §

Kontiorallin taloudellisen loppuselvityksen hallitus haluaa ennen 23.07.1976, koska varainhoitovuotemme loppuu heinäkuun viimeisenä päivänä ja tarkastusaikaa tarvitaan.

### 8 §

Seuraava kokous pidetään 04 - 05.06.1976 Pajujärvellä.  
Vakuudeksi  
Jan-Anders Söderholm

Liikenneministeriö  
Osastopäällikkö Jarmo Hirsto  
Tieliikenneosasto  
Kaivokatu 12 A  
00100 HELSINKI 10

## Lausunto julkaisusta **Nordisk Trafiksikkerheds Råd, Rapport 13.**

Tässä lausunnossa ei käsitellä mopedin asemaa liikenteessä. Tämä sen vuoksi, että lausunnon antajana on puhtaasti moottoripyöräilyasioita hoitava yhdistys, joka tahtoo keskittää huomion raportin moottoripyöriä koskeviin kohtiin.

Reportin nimi "Moottoripyörät ja mopedit – liikenneturvallisuus ja rakenne" herättää toiveen siitä, että näiden liikenteen

tyä uutta järjestöä. Säännöllinen yhteydenpito tapahtuu mm kerholehtien jakamisella kerhojen hallituksille. Kerran vuodessa pidetään yhteinen kokous ja isäntinä toimii vuoro-vuosittain jokainen jäsenkerho. Järjestön nimeksi tuli Nordiskt mc-råd (Pohjoismainen moponeuvosto) ja tätä nimeä tullaan käyttämään virallisesti. Neuvoston tehtäviin kuuluu yhteisesti esittää mielipiteitä mopharrastukseen liittyvissä kysymyksissä kuten esim. yllämainittu raportti 13 jota mielestämme ehdottomasti pitää kommentoida.

MP-kerho 69 r.y. on siis ensimmäistä kertaa virallisesti mukana kansainvälisessä mp-työssä, ja se velvoittaa erityisesti kerhomme hallitusta ja tietenkin meitä jo kaista.

Hallituksemme edustajana ollut, Jan-Anders Söderholm  
kassanhoitaja

nemuotojen käyttäjien hyväksi on tehty vakavaa liikenneturvallisuutta edistävää työtä.

Raportilla on yksi hyvä puoli: siinä kiinnitetään huomiota siihen seikkaan, että onnettomuuksia – jopa vakavanlaatuisia – sattuu kaksipyöräistenkin ryhmässä. Mutta keinot joilla onnettomuuksia vastaan käydään taistelemaan eivät ole rakentavia, rehellisiä eivätkä edes hyväätarkoittavia.

Koko raporttia sävyttää yleisesti kieltainen suhtautuminen moottoripyöräilyyn, ja päämääränä näyttävät olevan niin tiukat rajoitukset ettei moottoripyörällä ajo houkuttelisi enää nuoria sen enempiä kuin vanhojakaan.

Raportissa halutaan yksinkertaisesti raivata liikenteestä koko kiusa – pois vain kaikki noin 50 000 moottoripyörämaanteiltä ja tilaa miljoonille autoille!

Tutkimuksen teksti ja tilastotiedot ovat niin vääristeltyjä ja epäasiallisia, että sen tekijät saavat todistukseensa maininnan: hylätty.

Johtavana perusteluna moottoripyöräilyä vastaan, ei suinkaan puolesta, näyttää olevan nykyaikaisten moottoripyörien hyvä suorituskyky ja verrattain suuri iskutilavuus. Tästä seurauksena kuvataan normaalia kiihdytysvaihetta todelliseksi sirkusnumeroksi, jossa moottoripyörä syöksyy liikenteessä pitkiä matkoja pelkästään takapyörällään. Jarrutus on yhtä lailla kauhistuttava toimitus. Ajan on pidettävä tarkkaan vaari ettei takapyörä lukkiudu, ei ainakaan ennen etupyörää! Tosiasiassa väite joka on hyvin kaukana totuudesta moottoripyöräilyssä. Kun sitten ryhdytään havainnollistamaan tavallisten maantiepyörien suori-

tuskykyä tartutaankin oikein raskaisiin aseisiin. Uskottavien perustelujen saamiseksi tehdään vertailuja autoihin nähden – mutta esimerkiksi käytetään ääritapauksia kuten Kawasaki 750 Mach IV:ää, maailman nopeimpia neljännesmailereita, ja Porche Carrera RS:ää. Varmaankin hyvin tyypillinen näkymä suomalaisessa liikennekuvassa? Se, että Porche on hitaampi kuin 350-kuutioinen Honda neljännesmaililla johtuu siitä, että pyörä on välitetty kiihdytykselle ja auto erittäin suurelle huippunopeudelle. Edelleen voidaan mainita, että taulukossa jossa vertaillaan ohituskykyä alueella 80–130 km/h on 125-kuutioinen trailpyörä, jonka huippu on n 110 km/h! Tällaisen perusaineiston varassa lähdetään sitten hyökkäämään olemassaolevaa tilannetta vastaan ja todetaan suoraan ettei nykypäivän pohjolan asukkaan tulisi lainkaan liikkua 250-kuutioista suuremmalla moottoripyörällä. Muutamia poikkeuksia sallitaan: puolustusvoimat ja poliisi?

Pienikuutioiset tehdään houkuttelevimmiksi peukaloimalla tosiasioita. 50- ja 125-kuutioisten teho saadaan korkeaksi laskeskelemalla mukaan jopa puhtaita kilpapyöriä ja saatu keskiteho on yhtä korkea kuin voimakkain liikenteeseen hyväksytyyn pyörän teho.

Yllä esitettyä perusteena pitäen tahdotaan muuttaa jopa kuutiorajaa kevyiden moottoripyörien kohdalla nykyisestä 125:stä 50-kuutioon. Tällöin unohdetaan kokonaan mainita onnettomuustilastot esim. Saksan Liittotasavallasta, missä voidaan katsoa olevan edustava määrä 50-kuutioisia liikenteessä. Kuolemaan joutaneista moottoripyöräonnettomuuksista kokonaismäärästä 33% osuu ikäluok-

kaan 15-18-vuotiaat, ts. kevyen moottoripyörän käyttäjäryhmään.

Onnettomuustilastoa käytetään aseena moottoripyöräilyä vastaan, se vetoaa voimakkaasti päätöksentekijöihin ja yleisöön. Kaikki olemme yhtä mieltä mieltä siitä, että mahdollisimman harvan tulee vahingoittua tai kuolla liikenteessä.

Kun mietinnöntekijät tahtovat todistaa onnettomuuksien ja moottoritilavuuden välisen suhteen, he tekevät sen käyttämällä analysoimattomia tilastolukuja. Onnettomuustilanteet on toki selvitettävä Tällöin käy ilmi että suurin osa (77%) onnettomuuksista tapahtuu taajamissa missä on voimassa nopeusrajoitukset. Useimmiten on kyse risteys- tai kääntymisonnettomuuksista, missä moottorin kapasiteetilla ei ole minkäänlaista merkitystä. Ehdottomat katonopeudet estävät tehokkaasti kaikki ylinopeudet eikä siis tällöinkään voida yksittäisiä onnettomuuksia panna moottorin koon syyksi. Yhteyttä ei siis voida osoittaa, vaikka mietinnöntekijät näin väittävätkin.

On kuitenkin eräs seikka joka voidaan todistaa, nimittäin hyvän moottoripyöräkoulutuksen ja -kokemuksen yhteys alihäisiin onnettomuuslukuihin. Tästä tosisoisekasta raportti ei puhu mitään. Kieläydytään hyväksymästä koulutusta rajoitusten vaihtoehdoksi.

Tällainen kauaskantoiset liikennepoliittiset vaikutukset saava mietintö lähetetään lausunnon Suomessa todella hämmästyttävässä muodossa. Raportin 210 ruotsin-, norjan- ja tanskankielisestä sivusta on tehty suomeksi hiukan yli kolmen (3) sivun yhteenveto. Yhteenvedosta puuttuu kaikkein jyrkin toimenpideehdotus – se joka rajoittaa moottoritilavuuden 250 kuutioon.



Tämä merkitsee kaikkien moottoripyöräilijöiden julistamista holhouksen alaiseksi, erityisesti suuria pyöriä ajavien ja kokemusta omaavien, joiden onnettomuusalttius de facto on hyvin pieni ja saman tien koko Suomen liikennekoulutusjärjestelmän.

Edelleen rajoituksia perustellaan selaisilla lausunnoilla kuten ”ei nähdä syytä sallia ajoneuvoja (minkäänlaatuista) joiden huippunopeus on yli 120–130 km/h, erityisesti kun otetaan huomioon kaikissa pohjoismaissa voimassaolevat nopeusrajoitukset”. Tämä on tulkittava siten, että miljoona autoilijatkkin ovat samassa tilanteessa. Mitäkö maksimikuutiolavuutta ehdotetaan esim. henkilöautoille? Mikäli järjeilläään kuten edellä on samanmerkkinen auto isolla koneella huomattavasti vaarallisempi kuin pienemmällä. Usko taanko? Ei, on oltava muita ratkaisutapoja. Koulutus on ehdoton välttämättömyys kaikille niille jotka haluavat moottoripyörää ajaa. Erityinen mp-ajokortti, jonka saa vasta perusteellisen koulutuksen jälkeen, ehdoton suojakypäräpakko myös kyydissäolijalle, ajovalojen pakollinen käyttö läpi vuorokauden, hyvät varusteet sekä ikärajan tiukennus tosi suurten pyörien kohdalla. Kaikki tämä auttaa pitämään onnettomuusluvut alhaisina.

Alussa mainittiin, että raportissa oli yksi hyvä puoli. Itse asiassa niitä on kaksi. Toinen on se, että näin paljastui tutkijoiden kyvyttömyys tai haluttomuus pitää keskustelua todellisuuden tasolla. Korkeassa asemassa olevat virkamiehet ovat tietoisesti (?) vääristelleet tosiasioita, joiden tulisi myöhemmässä vaiheessa olla eduskunnassa tapahtuvan päätöksenteon pohjana.

Pyydämme ettei raporttia käsiteltäisi

## HUOMIO!

**Mikäli et ole suorittanut kerhon jäsenmaksua tänä vuonna, on nyt kädessäsi oleva Motoristi viimeinen numero joka sinulle postitetaan. Tarkistapa jäsenyytesi.**

## X Kontioralli 3.–4.7.76

**Ilmoittautuminen ja katsastus tapahtuvat Puumalassa seuraavina aikoina, perjantaina klo 18–22 ja lauantaina klo 06–10. Katsastuksesta saat ajo-ohjeen rallipaikalle.**

*Tuomari: – Miksi saatoitte varastaa katuviereen myytäväksi pysäköidyn moottoripyörän?*

*Syytetty: – No, kun siihen oli kiinnitetty julistus: Käyttäkää tätä ainutlaatuista tilaisuutta.*

lainkaan nykyisessä muodossa. Suosittelemme, että kannanotot otettaisiin uudeen harkittavaksi edelläesitettyjen näkemystemme valossa.

Helsingissä 14.05.1976

Moottoripyöräkerho 69 ry:n

hallituksen puolesta

Jan-Anders Söderholm

Graniittitie 6 A 20

00710HELSINKI 71

**Komisario Tuohisaari:**

## MEILLÄ ON LIIKAA ”KÄSIJARRUKÄÄNTÄJIÄ”

Ajokauden alettua ja moottoripyörien ilmestyttyä maanteille, on paikallaan kuulla millaiselta pyöräkansa näyttää poliisin näkökulmasta. Motoristi oli tapaa massa komisario Tuohisaarta Kymenläänin Liikkuvasta Poliisista:

”Tällä hetkellä mennään vanhoissa uomissa, mitään uutta ei ole tapahtunut ei moottoripyöräilijöiden enempää kuin muidenkaan osalta, paitsi että uusi tielikenneasetus on lausuntakierroksella. Kymenläänin onnettomuustilastojen kartassa sensijaan ollaan siirrytty aivan uuteen kauteen. Kuolemankolarit kartassa ovat hyvin harvassa vaikka lähes puoli vuotta on jo eletty.”

Mitkä ovat pahimmat ja yleisimmät ajovirheet ja tottumukset joihin moottoripyöräilijät edelleen syyllistyvät?

– ”Ensinnäkin kaupungeissa tuo kortteliralli josta käytetään pahempiakin nimiä on se josta ei millään näytä päästävän pois. Se on sellainen vitsaus, kun kello tulee kahdeksantoista niin silloin se alkaa. On saatu ajokortti ja isän tai itsensä hankkima moottoripyörä, niin sitä sitten tullaan näyttämään ja ajelemaan kaduille ja vaikka ikäluokat ovat vaihtuneet niin siitä huolimatta tämä on jatkunut vuosikymmeniä.”

– ”Ja sitten kun mennään maantielle niin siellä se ryhmäajo on aika onnetonta, ei osata peräkkäin mennä ja se on pyörä-

miesten omaa asemaa ärsyttävä kun autoties näkee että pyöriä on kaksi tai jopa viisikin rinnakkain yhtenä rykelmänä tai useamman kymmenen pyrän muodostelmana. Ja tällöin hyvin helposti sanotaan, että kaikki motoristit ovat samanlaisia, sillä pyörämiehet ovat hankineet negatiivista arvostelua juuri tällä turhalla ajolla. Minusta ei oikein hyvältä näytä sekään kun kaksi pyöräilijää ajaa kilometri tolkulla rinnakkain ja jutellaan siinä sitten ajettaessa, sensijaan että sanottais mennään sivuun tuossa on linja-autopysäkki tai levähdyspaikka taikka mennään baariin kahville ja jutellaan siellä. Joskus kun käy baarissa ja sinne tulee pyörämiehiä, istutaan limsapullon tai kahvikupin kanssa eikä puhuta mitään, ollaan levottoman ja hermostuneen näköisinä ja lähdetään taas ajamaan, mutta kyllä sitten taas tulee tarinaa kun tielle päästään. Sitten eräs hyvin yleinen ikävä asia varsinkin nuorempien pyöräilijöiden kohdalla tapahtuu tällainen riehaantuminen, että nopeusrajoitus alueella voidaan ajaa aivan rauhallisesti ja sitten yhtäkkiä saadaan jokin helvetinmoinen kramppi, kaikki auki ja mennään jokin matka sataaneljäkymppiä, taikka kaupungissa vedetään jokin korttelin väli oikein räyhäkkäästi. Näiden ajatusten takalukkoon lyömisten muuttaman kymmenen sekunnin aikana ovat

sitten tapahtuneet tuhoisimmat kaputit. Nämä kaikki edelläkerrrotut ovat seikkoja joita en täysin ymmärrä mistä ne johtuvat, vaatisi psykologiaa. Vaarallisiksi ovat muodostuneet kaikki kokeilut esim. millä nopeudella jostakin mutkasta selviää, taikka mikä on pyörän huippunopeus vaikka se varsin hyvin tiedettäisiinkin. Kaikkein vaarallisinta on kaverin pyörän kokeilu, vaikka se olisi samaa merkkiäkin ja aivan samanlainen kuin omakin, mutta silti se on erilainen ajettava ja vaikka olisi itse ajanut jo kuinka monta vuotta tahasaa, niin siitä huolimatta nämä kokeilut ovat johtaneet moniin kuolemankolareihin.”

Aika tavalla epäselvää on ja usein väittelyn aiheena motoristien keskuudessa sulkuviivan kohdalla moottoripyörällä auton ohittaminen siten keskiviivan oikealta ettei keskiviivaa ylitetä. Entä kuinka siinä tapauksessa kun näkyväisyttä on riittävästi ja edellä ajava hitaasti liikkuva ajoneuvo siirtyy oikealle ja kuljettaja antaa merkin ohittamiseen?

— ”Todellakin minulle on hyvin usein esitetty, ettei ohitus ole kielletty kun ei keskiviivaa ylitä, mutta tämä on täysin väärä käsitys tällä hetkellä. Ei se tietysti virhe ole ellei ketään ole vastaan tulossa, mutta kun toinen tulee vastaan niin silloin se vasta vaaralliseksi tuleekin. Laissa ei puhuta mitään keskiviivasta, mutta kohtaavan ajoneuvon lähestyessä on ohittaminen kielletty, samoin ohittaminen on kielletty kaarteissa, harjanteilla, risteyksissä, ja missä näkyvyys on rajoitettu, ja tuo keltainen sulkuviiva taasen on näissä paikoissa tai niitä lähestyttäessä ja pykälä sanoo että näissä paikoissa pitää ajaa mahdollisimman lähellä tien oikeata reunaa. Tapaukset joissa ohitettava an-

taa tietä ja merkin ohittamiseen, en tiedä onko niistä sakotettu, en oikein usko että olisi sakotettu, eikä se ole mitta. Monella nuorella jälleen on virheellinen käsitys, että kaikki se on sallittua mistä ei saa sakkoo, mitäs muusta välittää kunhan ei sakkoo tule. Jos lähdetäis vaan siitä että mistä poliisi sakottaa, vain se tehtäisiin ettei sakkoo tule, osoittaa että me ajetaisiin näitesti vain poliisia varten, sehän ei ole missään tapauksessa tarkoitus, vaan turvallisuus ettei kolhuja kävisi se on kaiken ajamisen a ja o, sillä sakottaminen ei ole mikään itsetarkoitus se on vain keino puuttua asioiden kulkuun kun on menty jossain kohdin pieleen. Vaan pitäisi ajatella se rokottaminen jonka ”Pietari” ylhäältä peilaa se on paljon vaarallisempaa.

Sitten kun ajatellaan tilannetta että lähdetään ohittamaan harjanteella ja sieltä tulee vastaan pyöräilijä joka myöskin omasta mielestään on tekevinään oikein kun ei ylitä keskiviivaa, kunnes sitten tullaan harjanteelle ja meitä onkin sitten jo neljä rinnakkain. Kun ajatellaan esim. Imatran ajot ja paluu liikenne jossa ajoneuvojonot ovat kumpaankin suuntaan, ja mennään Imatralla keskiviivalle ja tulleen Lappeenrannassa siltä päin, niin riski on tavattoman suuri, sillä ilmapirrat, pienetkin lipsahdukset ja autojen sivusuunnassa tapahtuvat siirtymät aiheuttavat tilanteen muuttumisen aivan pistämättömäksi. Vaikkei poliisi olekaan millään lailla tähän puuttunut, elikkä valvonnallisesti se ei ole mikään ongelma, mutta erittäin vaarallinen ajotapa se joka tapauksessa on ja mikäli se jossain tapauksessa voidaan hyväksyäkin niin kylä nämä piilevät vaarat on ennakoitava ja nopeudet sovitettava niiden mukaan.”



*Komisario Tuohisaari itsekin seitsemän vuoden ajan poliisipyörää ajanut ihmetteli pyörämiesten kieltäytymistä joskus keskustelusta partioauton miesten kanssa, suostuen juttusille vain poliisipyörän kuljettajan kanssa.*

”Ohittamisesta vielä, että jos tuo on vaarallinen tilanne määrättyissä tapauksissa olla siellä keskiviivalla niin ihan tuomittavaa on oikealta ohittaminen, kun sitäkin näkee. Sitä minä en voi käsittää, sille en löydä enää mitään perusteluja.”

Entä saammeko tänä vuonna Imatran ajoihin tehostettua valvontaa?

”Kaikki toiminta ratkeaa siitä miten paljon ministeriö komentaa miehiä paikalle, mutta mikäli se sallii vain minimimäärän ei nykyisten työaikalainsäädännön puitteissa mitään ratsioita voida järjestää, koska kaikki muu työ siellä vaatii

paljon aikaa. Uskoisin kyllä että kaikki menee entiseen malliin. Viime vuonnahan kokeiltiin Etykin takia sitä että Helsingin kaupungin poliisilaitokselta oli kymmenen pyörämiestä mukana, ja näiden taito, tottumus ja ennenkaikkea into oli rajaton siihen toimintaan.”

”Vuosi sitten Kirjokivellä varoitin motoristeja hirvivaarasta, ja nyt tuo vaara on vain kasvanut. Laskennassa on todettu hirvikannan lisääntyneen, samoin hirvikolarien määrä on noussut edellisvuodesta. Moottoripyörässä kun ei ole minikäänlaista suojaa ja rysäys hirven kanssa on melkoinen, saavathan sen aikaan

painavat massat ja nopeus. Hirvet liikkuvat iltaisin ja aamuvarhaisella. Liian paljon uskomme ettei hirvi tai jokin muu minun kohdalleni satu. Tutkijalautakunnassa saa hämmästyttävän usein kuulla että, ”yllättävän tilanteen minä selvitän aina käsijarrukäännöksellä”

”Kahdeksankymmenen kilometrin lätkäläisiltä toivoisin ensinnäkin että se merkki pidettäisiin eikä ajettaisi yli kahdeksankymmenen, koska jos näiden virheiden takia vallesmannin on sitten kortti peruutettava, niin se kaveri on sitten vuoden meidän riesana, ja kun on makuun päässyt, niin sormet eivät pysy irti. Tässä tapauksessa kortti menee vuodeksi, jos todetaan ajaneeksi kortti menee jälleen vuodeksi, sitten aletaan elämään aikaa jolloin kaveri petaa itselleen kortitonta elämää. Hetkellinen laiminlyönti saattaa olla nuorelle ihmiselle pirun merkittävä, katkeruus poliisia kohtaan on mieletön, koska katsotaan että poliisi tämän homman teki ja pilasi minulta hienon kesän.”

”Sitten nuo älyttömät pyrähdykset joita sanotaan karstojen polttamiseksi, kyllä ne voivat tapahtua yhtä hyvin pienemmillä vaihteella ajamisella tai tulpan irrottamisella ja siten puhdistamalla Näillä karstan polttamisen ja aukaisemisen ajoilla jotka usein tapahtuvat nopeusrajoitetulla alueella, nämä ovat tapauksia joissa eletään törkeän varomattomuuden rajamailla.”

”Rattijuoppous on eräs ei pelkästään moottoripyöräilijöitä koskeva ongelma. Kaikki kuolemankolarit jotka ajettiin moottoripyörillä viime vuonna olivat kuljettajat alkoholin vaikutuksen alaisia, kaikista kuolemankolareista joka toinen viime vuonna oli rattijuoppoustopaus. Alkoholista on muodostunut oikein

## Winha-automaatti-maastopyörä

Lappalainen työkonetta joka pärjää siellä missä on heikoimmat tieolosuhteet ja korjaamoita harvassa. Winhassa on sama moottori ja variaattori kuin moottorikelkassakin kalleimmat komponentit ja huolto löytyy kairassakin.

Hyvät monttuominaisuudet ja automaattitekniikka tekevät pyörästä helpon ajettavan. Voitte kiinnittää huomionne maastoon ja työkohteisiin, koska aina on oi-

yleisilmiö liikenteessä, johtuen siitä että keskiolutta ei pidetä päihdyttävänä juomana. Tämä on vakava asia johon pitäisi paneutua laajemmaltikin, koko maantielikenteessä.”

”Tässä takavuosina tuli nähtyä liiketurvallisesti hyvinkin kyseenalaisesti itse rakenneltuja ja tehtyjä rakennemuutoksia moottoripyöriin, pyörien ohjaustankoja oli nostettu mahdottoman ylös tai alas, jalkatappeja siirretty eteen tai taakse, jolloin pyörän ajettavuus muuttuu vaikeasti hallittavaksi ja mekanisten laitteiden toimintavarmuus oli vähän niin ja näin. Mutta onneksi tästä ollaan pääsemässä, sillä yhä harvemmin tällaisia enää tapaa maantiellä.”

”Eräs kaikkein oleellisin turvallisuustekijä pyörässäsi ovat renkaat, joista ei kannata tinkiä. Tarkkailepa aina silloin tällöin renkaiden kuntoa ja kuituspintaa.”

”Ehkä me poliisimiehet näemme asiat aina liiankin mustina, mutta niinkuin alussa totesin parempaan ollaan menossa.”

keä ”pykälä” päällä – automaattisesti.

Joustava, portaaton veto antaa paremman pidon silloin kun sitä aniten tarvitaan – hiekassa, suolla ja kivikoissa. Winhan huippunopeus on 3 km/h. Yksinkertaiset ja koetellut rakenteet ovat käytövarmoja ja kestäviä huonoissakin olosuhteissa.

Lujitemuovinen tankki ja muoviset lokasuojat on tehty kestävämpään vääntöjä ja iskuja.

Winha käy kaikissa asennoissa ja Winha on monipuolinen maastomoottoripyörä joka on varustettu moottorilla, jossa on puhallinjäähdytys ja voiman ulosotto, joten te voitte käyttää Winhaa paikallismoottorina pyörittämään mm. generaattoria, vesipumppua, sirkkeliä tai muuta vastaavaa.

Winha on tehty Lapissa ja se on koeajettu vaikeimmissa olosuhteissa – Winha on suomalainen.

## Winha maastopyörän tekniikkaa

Moottorityyppi Kohler K 340 2AX. Kuutiolit. 338 cm<sup>3</sup> Halk./iskunpit. 68/60. Puristussuhde 1:7. Teho/r. min. 22 kw/7000 (30 kw/7000). Voitelu seosbenssiini 2 %. Käynnistin käsikäynnistin. Ensiovälitys 16/28. Voimansiirto portaaton variaattorilla. Toisiovälitys 15/28. Kaasuttaja Walbro WD 33 kalvo-kaasuntin. Ilmansuodatin Fram-paperifilter. Sytytysjärjestelmä magneetto 12 V/100 W. Sytytystulppa Boch W 260 T2, Champion N2. Sytytysennakko 2,3





# Hellettä, jätää, vauhtia, ja nähtävää

## Daytona Beachissa

Kerhostamme olivat Daytonan matkalla mukana Hannu Lindell, Eilo Takaprami, Rainer Westerlund, Reino Hakala, Veikko Pätiälä, Esko Koskinen, Risto Eskola, Timo Kossila ja Orko Tallinen. Pienen haastattelun muodossa saamme kuulla matkalla nähdystä ja matkan kokemuksista:

– ”Reisuhan oli onnistunut, matka tosin on pitkä. Lensimme suorana lentona Helsingistä Tukholman ja Drontheimin kautta Islantiin, Islannista Grönlantiin jossa näimme Grönlannin huiput kymmenentuhannen metrin korkeudesta, sieltä Kanadaan ja New Yorkiin jossa vaihdettiin konetta ja viivytettiin kaksi tuntia, totesimme Kennedyn lentokentän olevan valtavan, tuollaisia Helsingin lentoaseman kokoisia lentohalleja on siellä useampia kymmeniä. Sieltä lensimme Jacsonwilleen ja edelleen Daytona Beachiin.”

– ”Daytonan kilpailut olivat mahtava nähtävyyksi, olihan osanottajiaakin yli kol-

mm eykk. (keskipakoennakko päällä). Etujousitus Ceriani Ø 36 mm. Takajousitus keinuhaarukka/Girling. Etupyörä 21”×3”, napa KTM. Takapyörä 18”×4”, napa KTM. Pituus 245 cm. Leveys 75 cm. Akseliväli 150 cm. Istuinkorkeus 82 cm. Maavara 27 cm. Kuivapaino 114 kg. Polttoainetankki 12,5 l. Väri: musta-kertainen.

mesataa ja katsojia pääkilpailussa noin kaksisataatuhatta, mutta harjoitusajoissa katsojia oli tuskin lainkaan. Sitten siellä oli myöskin moto-cross ja speedway ajaja, elikkä koko viikon ajan tapahtui aina jossain jotain. Pentti Korhosella oli sikäli harmia, että Finnat lennätti hänen pyörän Mayami Beachiin, joten pyörän hakemisen takia Korhonen myöhästyi ensimmäisistä harjoitusajoista. Se pyörähaaveri, joka sitten tapahtui pääkilpailussa olisi tapahtunut harjoitusajoissa ja olisi ehditty korjata. Luulisin että Korhonen olisi voinut ajaa vaikka kuinka hyvin, ellei. . . Ajanotto tapahtuu tietokoneella, ja harjoitusajoissa on vain yksi niinsanottu aikakierros jonka ajaja näyttää merkillä ajanottokeskukseen alkavaksi ja taasen jalallaan sen päättyväksi. Rata on erittäin vaikea ajettava korkeine kaarteineen ja epätasaisuuksineen kun vauhtikin on melkoinen.”

– ”Tapaamamme ihmiset olivat iloisia, ystävällisiä, hauskoja ja kohteliaita, kaikki jäykkyys on poissa johtuen varmasti paljolti siitä että Florida on lomaparatiisi jossa ihmiset viettävät lomaansa ja eläkeläiset vanhuudenpäiviään. Kaikkea on saatavilla, tosin suomalaisen silmään pistää se tavaran laadukkuus ja muodikkuus, mutta se on osa amerikkalaista elämänmuotoa. Mitäs muuta kuin kirjava paita ja housut päällä ja mennä Beachille kävelemään.”

– ”Monet amerikkalaiset tulivat Daytonaan suurilla asuntovaunuilla alueilta jossa on talvi. Asuntovaunuissa oli lisäksi sitten vielä perävaunu jossa kuljetettiin pari matkapyörää ja asuntovaunun katolla saattoi sitten vielä olla enduropyörä, joilla sitten paikan päällä harrastetaan moottoripyöräilyä ja katsellaan maisemia.”

– ”Noin viitisenkymmentä ”helvetin enkeliä” kokoontui Beachille kisoja seuraamaan. He olivat mielikuvan mukaisia, likaisia ja rautainen kettinki roikkuu vyötäisillä, heidän pyöränsä olivat erinomaisessa kunnossa, komeita ja puhtaiksi kiilloitettuja. Daytonassa ja kisoissa heidän esiintymisensä oli moitteetonta eivätkä he tuottaneet minkäänlaista häiriötä, sillä heti heidän ilmestyttyään sinne tuli paikalle paljon poliiseja moottoripyörillä ja autoilla. Sensijaan kuulimme heidän päivää aikaisemmin satamailia Daytonasta etelään pitänen illalla pienet pirskeet ja polttaneen erään rakennuksen.”

– ”Kukin elimme omalla tyyllilläme, meistä muotoutui neljän-, viiden hengen ryhmiä. Osa eli koko ajan varikolla seuraten kisoja ja avustaan Korhosen Penaa. Eräät vuokrasivat dollarihymyn jolla tutustuivat ympäristöön ja nähtävyyksiin käyden aina Mayami Beachissa saakka. Moottoripyöränäyttely hotelli Blatsassa oli eräänlainen nähtävyyksi. Turistimatkailua suoritimme hyvinkin ahkerasti, kävimme Disney Worldissa, St. Augustinissa alligator farmilla ja Marinelandissa sekä myöskin tutustuimme Cape Kennedyn avaruusasemaan joka oli hyvin mielenkiintoinen nähtävyyksi.”

Timo Koska mukana olleena tarkkaili ympärilleen:

– ”Päinvastoin kuin meillä Suomessa,

amerikkalaisen moottoripyöräilijän ikärakenne muodostuu keski-ikäisistä ja varttuneemmista, nuorempia pyöräilijöitä on vain noin kymmenesosa. Kuumuudesta johtuen nahkapuku on tarpeeton, kaikki ajelivat shortseissa joka turvallisuuden kannalta kyllä on kyseenalaista, samoin umpikypärä oli harvinaisuus, sillä avokypärä oli käytössä yleisin ja useimmin ilman suojalasejakin johtuen siitä että kaikki tiet olivat asfaltissa eikä hyttysiäkään ollut riesana.”

– ”Kummastustani herätti siinä helteessä (lämpö 25–30 astetta) se että jokaisessa juoma-automaatissa ja kioskissa kaikkeen juomaan riitti aina kyllä jäitä runsaasti joukkoon. Yleisin juoma cola, sprait ja tuoremehu. Eläminen yleensä melko halpaa, kaikkea tavaraa on ylettömän runsaasti tarjolla ja kaikessa näkyy amerikkalaisen mieltymys mukavaan elämään. Auto on jokaisella, ne on varustettu kylmäilma ilmastoinnilla. Pienessä kannissakin siellä saa ajella, mutta jos törttöilee niin sitten vasta on tosi kovilla. Alkoholilla myydään lähes ympäri vuorokauden, jopa dollari halvemmalla kolmen pullon erikoistarjouksina.”

Orko Tallinen muisteli Daytonassa vietettyjä päiviä ja elämänmenoja:

– ”Ensinnäkin positiivisena piirteenä amerikkalaisessa moottoripyöräilijässä panin merkille liikennekäyttäytymisen, sen rauhallisuuden millä siellä ajetaan ja sen sopeutumiseen muuhun liikenteeseen, se on kokonaisuus jossa pyöräilijä ei poukkoile siellä täällä ja räppää liikennevaloista. Amerikka on niin pitkälle motorisoitunut, ettei enempää pyöräilijöillä kuin muillakaan ole turhaa näyttämisen halua. Pyöräilijöiden ehdoton nopeusra-

joitusten noudattaminen oli itsestään selvä asia. Amerikassa on kypäräpakko, jota sääntöä myös tinkimättä noudatetaan, kypärätöntä ajajaa ei kaduilla tai teillä myöskään näkynyt. Poliiseja on paljon ja poliisilla on siellä paljon valtaa, jos jossain oli jotain rähinöitä ja kinastelua asioista, mutta heti kun pistoolia ja pamppua vyöllään kantava poliisi ilmestyi paikalle, olivat asiat laakista harvinaisen selvät, asia on niinkuin poliisi sen sanoo.”

– ”Pyörien rakentelu on Amerikassa huipussaan, kaikkea saa ja kaikella saa ajaa. Pyörät ovat todella viimeisen päälle rakennettuja, ja tuskin kahta samanlaista tapaa sen enempää kuin tehtaan jäljiltä alkuperäistäkään. Voi rakennella mitä hurjimpia mielikuvituksen tuotteita, sillä tuskin on muita rajoituksia kuin että siinä

on jarrut ja jos ajelee pimeällä täytynee valot jostain löytyä. Kolmepyöräisiä moottoripyöriä joissa on Volkswagenin moottori on runsaasti. Chopperit ovat lähinnä näyttelyesineitä joita kuljetetaan autolla paikasta toiseen.”

– ”Ensimmäisenä aamuna hotellin edessä tuntui vaikealta uskoa, että nyt ollaan Amerikassa. Kyllä elämänmeno ja katukuva oli niin kovin toisenlainen. Auto näyttelä amerikkalaisen elämässä huomattavaa osaa, jalkakäytäviä ei ole nimeksikään, tai jos on niin ne ovat vain hyvin kapeita ajoratojen reunoilla. Linja-autoja tai takseja liikkuu hyvin vähän. Saavuttuamme maahan Daytonan lentokentän edessä seisoi koulubussi josta kayerit vinoilivat, että se on varmasti tullut meitä hakemaan, kyllä naurua riitti kun selvisi asian todellakin näin olevan, bussi



*Hengähä tok hetkeks, kaiken lentämisen ja amerikkalaisen menon keskellä.*

## Tampere on rattijuoppojen keidas

Tampere teki viime vuonna jälleen uuden ennätyksen, mutta vain sellaisessa lajissa, jota ei kannata maailmalle liian äänekkäästi toivottaa, nimittäin rattijuoppous, jos teemme pienen silmäyksen aikaisempiin vuosiin niin toteamme kuinka näiden rattijuoppojen määrä on lisääntynyt vuosi vuodelta.

Vuonna 1972 poliisi tavoitti 464 rattijuoppoa.

Vuonna 1973 poliisi tavoitti 490 rattijuoppoa.

Vuonna 1974 poliisi tavoitti 521 rattijuoppoa.

kuljettajineen olikin meidän käytössä koko siellä oloaikamme.”

– ”Aikaisemmin Amerikka oli tuntunut jotenkin hyvin kaukaiselta ja olevan minun tavoittamattomissa jossain maapallon toisella puolella. Mutta nyt kun siellä on käynyt, tuntuu kuin suurin vaiva olisi ollut matka kotoa Seutulaa, senjälkeen kaikki olikin helppoa, jopa perillä hotellihuoneet, autot ja kaikki meitä varten varattuina.”

– ”Daytonassa tapasimme myöskin Washingtonissa maailman pankissa työskentelevän kerholaisemme Veikko Kantolan. Hän uhoi matkata tonnisella Hondallaan kesällä Kontioon. Terveisiä vain Veikolle sinne rapakon taakse.”

– ”Laskeuduttuamme Seutulassa ränätäsateeseen oli kaikilla varmasti mielessä, mukava matka ja olisi hupaisaa taas joskus toistekin lentää pyörämiesten mekaan.”

Vuonna 1975 poliisi tavoitti 684 rattijuoppoa.

– siis selvää nousua jokaisena vuotena.

### Tampereen Liikenne tilastoissa 1975

Tampereen poliisilaitos tilastoi koko kaupungissa vuoden 1975 aikana tapahtuneita liikennevahinkoja yhteensä 1345, joista viidessätoista tapauksessa seurauksena oli ihmishengen menetys, pahimmat liikennepäivät perjantai ja maanantai – kuukausista syyskuu, jolloin sattui 155 liikennevahinkoa.

- Autojen yhteenajoja 602 tapausta
  - Auton ja moottoripyörän 40 tapausta
  - Auton ja polkupyöräilijän 47 tapausta
  - Auton ja mopedin 22 tapausta
  - Moottoripyörän ja mopedin 1 tapaus
  - Auton ja hirven 14 tapausta
  - Autolla jalankulkijan päälle 150 tapausta
  - Moottoripyörällä jalankulkijan päälle 6 tapausta
  - Mopedilla jalankulkijan päälle 2 tapausta
  - Törmäämisiä kiinteisiin esineisiin.
    - Autolla 67 kertaa
    - Moottoripyörällä 10 kertaa
    - Mopedilla 4 kertaa
  - Törmäämisiä pakollisen liikenneesteen takia pysähtyneeseen ajoneuvoon.
    - Autolla 173 kertaa
    - Moottoripyörällä 2 kertaa
    - Mopedilla 1 kerta
- Hämeenkatu oli viime vuonna vaarallisimman Tampereen seudun liikenneväylistä
- Panhe... ei hyvältä näyttä.



*Koleassa säässä kokoonnuttiin jälleen Kirjokiven kartanossa. Naistoimikunta huolehti maukkaasta tarjoilusta. Pettymyksen tuottivat liikenneturvallisuus työtä tekevät jääden saapumatta, eivätkö määrärahat riittä kentiätöyhön?*





# MOTORISTI ULKOILMAIHMISENÄ

Onko motoristi ulkoilmaihminen laji? Varsin moni ulkopuolinen voisi ilkeästi sanoa: varmasti on. Nuoret motoristihan kiertelevät korttelia tukka viimassa vapaana hulmuten. Ja selässä on 10 sentin paljas iho "ilmakylpyä" ottamassa. Kyllä siinä menossa näyttää sen lajin urheilija saavan kosketuksen ulkoilmaan.

Tässä jutussa kuitenkin on tarkoitus kosketella matkamotoristia ulkoilmaihmisenä. Ja ryhmitellä heitä erityyppisten viettymystensä perustalta. Onhan jalkapattikkaisten ulkoilmaihminen joukossa eri tyyppisiä. Yksi pitää metsistä, toinen vuorista, kolmas suosta. Vesillä viihtyvistä taas jotkut tuppaavat veden alle, toiset pintaa viilettävät. Moottori- tai liitolentäjät ja laskuvarjohiimet taas ovat oma lajinsa ihmisen ja luonnon kosketuksessa. Mitkä olisivat matkamotoristien ja luonnon liittymäkohdat? Koetaanpa kartoittaa sitä ilmiötä.

## Lapin avaruus ja Norjan tunturit

Ehkä useimmat suomalaiset matkamotoristit ovat "myyty" Lapin maisemille. Niiden avaruus, pitkät välimatkat ovat kuin esivalmistelua loppuhuipentumalle Norjan tuntureilla ja valtameren kohtamiseen. Kimonkylän Euroopankiertelijä Jorma Ollila pelkisti tämän elämyksen: –

"Norjan jylhä luonto ehkä viehättää suomalaista siksi, että siinä yhdistyy vuori ja vesistö, sekä usein vielä metsä. On puhdasta ja avaraa. Ja reitit sitä lajia, että pitää olla taitoa liikkua moottoripyörällä. Tuntureilla kohtaa myös kesä ja talvi. Keski-Eurooppa ja jopa Alpit ovat jotenkin kesympiä. Pitkän asutuksen ja kulttuurin leima antavat niille oman viehättyksensä. Mutta näissä maisemissa on myös liian valmiin tuntua. Lappi, Norjan tunturit ja valtameri edustavat villyttä, joka koskettaa suomalaista."

Hyvin moni suomalainen matkamotoristi varmaan tuntee samoin kuin Jorma. Ehkä juuri Pohjolan reittien vaatima ajo- ja taitohaaste on urheiluhenkiselle motoristille se suola, joka maustaa elämyksen teräväksi. Yleensä suomalaiselle ulkoilmaihmiselle harrastus on maittavaa, jos siihen liittyy ponnistusta ja hiukan riskiäkin.

Lappi-elämyskin on usein riittävä. Etenkin niille, jotka nauttivat kalastuksesta ja jalkapattikkakerroksesta tietämien taipaleiden ja mahdollisimman neutseillisen luonnon parissa. MP-69 on tehnyt suuren palveluksen sijoittamalla muutaman Kontiorallin todella alkuvoimaiseen suomalaiseen luontoon. Rallissa on tällöin juuri sitä suoriutumishaasteen makua, josta aito ulkoilmaihminen nauttii.

## Elefanten ja Dragon: sää- ja kelihaasteet

Niinä päivinä kun Aimo teki tätä ai- hettä koskevan ehdotuksen, arkistoistani putkahti esiin Motor Cyclen ja Motorradin numerot 10–11 vuoden takaa. Sattuivat olemaan niitä numeroita, joissa oli monta sivua asiaa ja kommentteja silloisista Dragon- ja Elefanten ralleista. Siinä vaiheessa osanottajien määrä kummassakin oli ylittänyt 6000. Kaupallisuus ei vielä ollut tullut mukaan. Dragonissa olivat monet ikionnellisia, kun pari motoristikerhoa oli pystyttänyt vaatimattoman kahvikioskin ja makkaragrillin, ja eräs kioski myi kunnan ajosaap-

paita. Symbolinen yhteisnuotio ja yhteinen soihtuajo olivat silloisten rallien varsinaiset ohjelma-numerot.

Näissä lehtijutuissa korostuivat kahden kuulun talvirallin ulkoilmaihmisluonne. Motoristit halusivat testata itsensä, ajo- taitonsa ja pyöränsä ajamalla talviolosuhteissa sumuiseen vuoristoon. Yöpy- mään lumen joukossa teltoissa ja elä- mään niukoin ja rajoitetuin eväin. Kysy- myksessä oli pelkäämätön sää ja kelin kohtaaminen. Sen kruunasi samanhen- kisten kaverien kohtaaminen. Oltiin po- rukkaa joka pystyi tähän ja vain hymyili vaikeuksille. "We are all very happy with was achieved" - olemme kaikki ylpeitä mitä olemme saavuttaneet. Näin määrit-

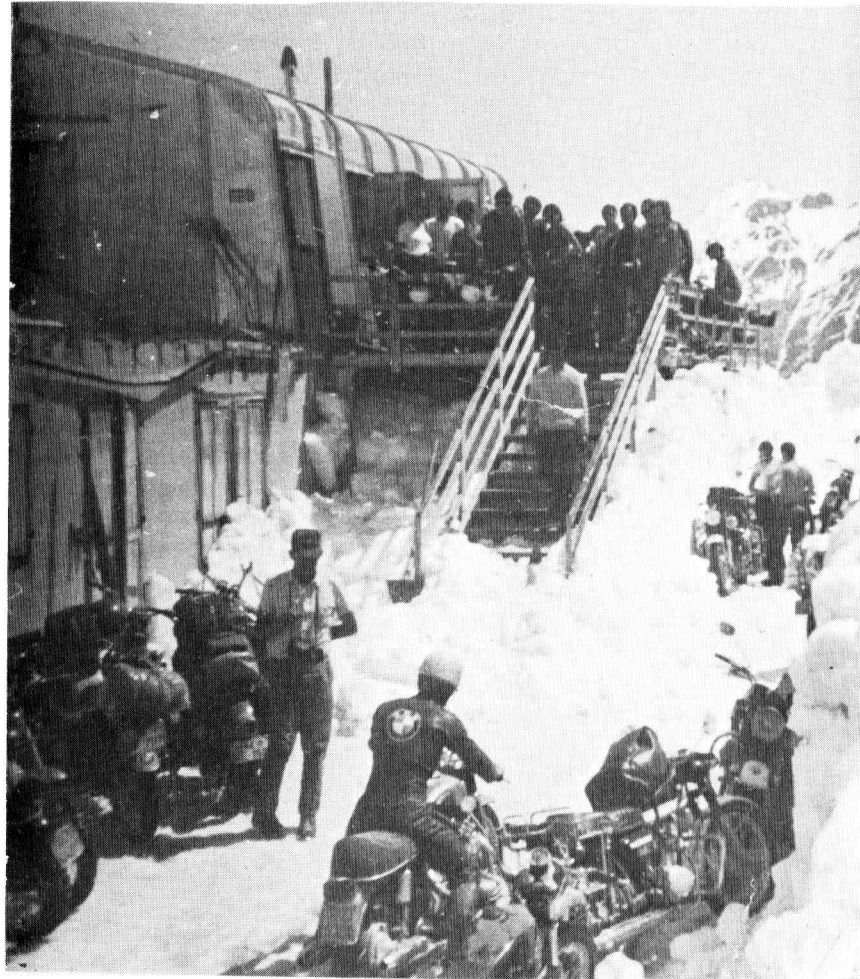


*Pirkanmaan motoristit viettävät ulkoilmaelämää joka maanantai-ilta nuotiolla Siitamaassa järven rannalla.*

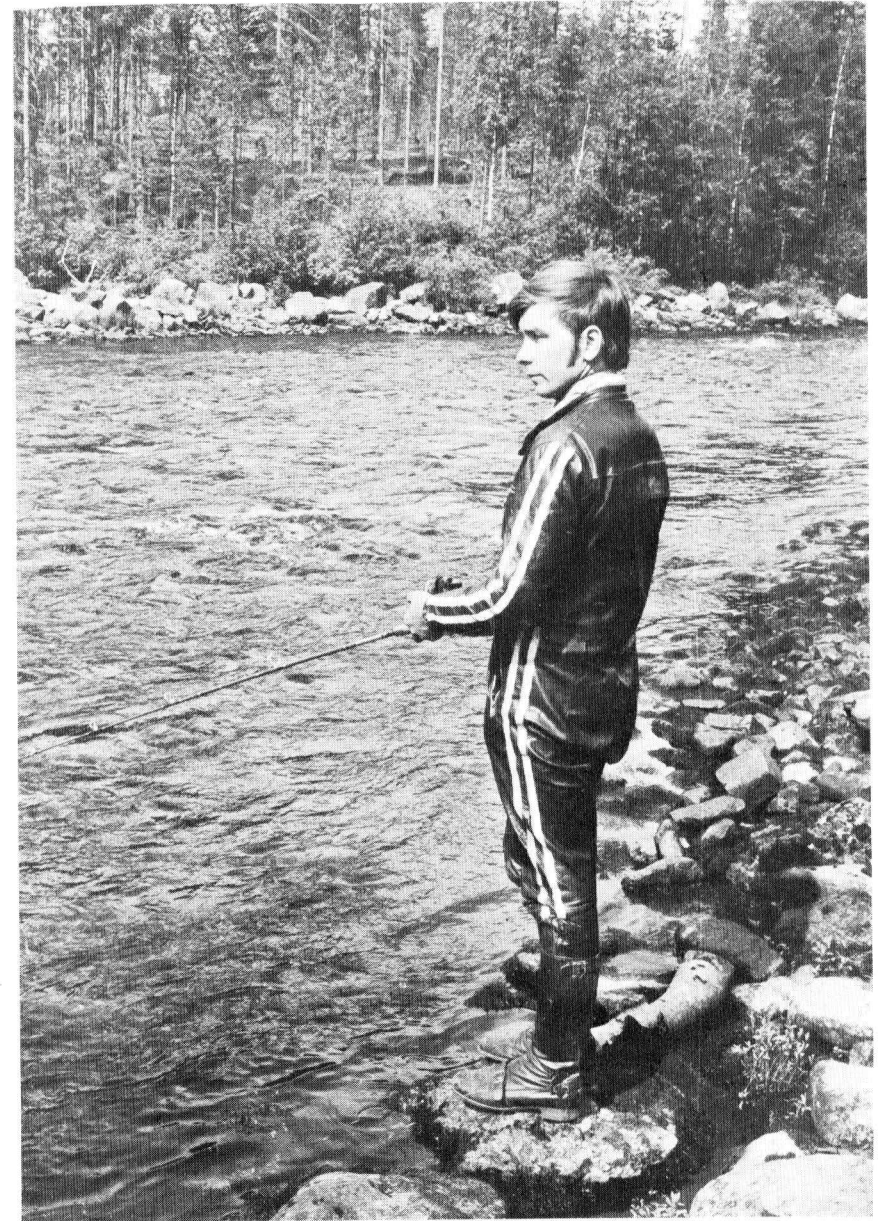
teli eräs Dragonin osanottaja tunnelman. Eräässä rallin yleisessä tervehdyksessä sanottiin: "Innostuksemme tämänlaatuiseen ulkoilmaelämään ja sen vaatimiin suorituksiin on kunnioitettavaa. Olemme laji todellisia ulkoilmaihmisiä. Vain sitkeä innostus ja ajotaito yhdessä voivat aikaansaada tällaisen yhdessäolon. Juuri

todellisesta ulkoilmaihmisestä, jolla moottoripyörä liittyy harrastukseen voitulla rallinkävijä, joka suoriutuu ja nauttii tästä kokemuksesta. Tässä veljeydessä haluamme olla myös esimerkkejä muille."

Melkoisesti Dragoniin ja Elefantiiniin ovat rinnastettavissa peräkkäiset Alppi-



*Keski-Eurooppalaisen ralliväen retki lumihuipulle heinäkuussa.*



*Suomalainen pyörämies nauttii erämaan rauhasta kalastellen löydettyään kalarikkaan kirkasvetisen vuolaasti virtaavan joen.*







rallit, jotka kesäkuussa järjestetään Chamoisissa Ranskassa ja Stella Alpina ralli Italiassa. Niiden reitit avaavat huikaisevia näköaloja ja testaavat myös ajajan ja pyörän kyvyt. Vuodenajasta riippuen ne kuitenkin ovat enemmän turismiluonteisia kuin varsinaiset talvirallit.

Vuoristoralleihin suunnistautuvissa ilmeisesti on hiven samaa ulkoilmamihmistä joka hallitsee vuorisokiipeilijöitä ja syöksylaskijoita. Vuoristo on sekä ystävä, jonka haluaa kohdata, että vihollinen jonka asettamat esteet pitää voittaa.

## Motoristi ja meri

Tiedossani ei ole missä määrin motorismi ja merenharrastus yhdistyvät Suomessa. Ehkä veneily – etenkin moottori-veneily – ja moottoripyöräily ovat Suomessa liian kallis harrastusyhdistelmä.

Ainakin Englannissa monen motoristin rakkaus liittyy mereen, tai pikemminkin merenrantaan. Monet kerhot tekevät ilta- ja viikonloppuretkiä merenrannalle. Siellä, etenkin kaukaisilla ja vaikeapääsyisillä seuduilla on vapautta, avaruutta ja tilaa. Liverpoolilainen motoristi kirjeistäväni on vuosien mittaan usein maininnut näistä harrastuksista. Jopa 1000 moottoripyöräilijän viikonloppuralleja on pidetty karuilla rantamilla. Pienryhmien ja yksinäisten ajajien retket ovat vielä suosituimpia.

Merenrannan merkeissä on myös syntynyt voimallista yhteisymmärrystä kalastajien ja motoristien kesken. Monet motoristit ovat tervetulleita pienissä kalastajakylissä. Sekä meri että moottoripyöräily on ulkoilmaelämää ja haaste. Useat moottoripyöräilijät saavat kalasta-

jen kunnioituksen ajamalla huonossa, sateisessa ja myrskyisessä säässä. Yhteyttä lisää vielä se, että barbour-sadepuvun malli on suunnilleen sama kuin kalastajien huononsään puvun. Yhä useampi motoristi hankkii huononsään ajoon myös reidenjuureen ulottuvat kalastajan kumisaappaat.

Yhteisymmärrystä on syntynyt myös urheilusukeltajien ja matkamotoristien kesken. Sammakkomiehen harrastus on melkoisen riskinalainen ja sisältää haasteita. Jopa sammakkomiehen kumipuku ja motoristin nahkahaalari ja pääsuojuksetkin ovat ”sukulaisia”. Koko Keski-Euroopassa on melko yleistä, että samassa mieheissä tai pojassa yhdistyy moottoripyöräily ja urheilusukellus. Tosin melko kallis harrastusyhdistelmä sekin.

## Vanhoiden teiden motoristit

Hyvin yleinen laji ulkoilmamotoristia on ajelija joka viihtyy vanhoilla kyläteillä. Hän nauttii vuorottaisista järvi-metsänäkymistä ja asutuksesta. On vaihtelua perusluonnon ja ihmisen tekemän välillä ja kaikki liittyy mukavasti ja saumattomasti yhteen. Mutkainen tiekin myötäilee maastoa ja muinaisia karjapolkuja. Tämän lajin ulkoilmamotorismissa hyvä sää lisää ajonautintoa ja havaintomahdollisuuksia. Huonoissa olosuhteissa mutkainen tie ja keli vaatii liiaksi huomiota. Parhaan kokemuksen tällä linjalla saavuttaa yleensä varhaisessa aamuajossa. Jopa ahtaassa Keski-Euroopassa silloin tiet ovat hämmästyttävän tyhjä ja kuin yksinoikeudella käytettävissä. Kokemuksia lisää jos malttaa pysähdellä

**Risto Saukkonen on ke-  
räillyt koti- ja ulkomaisia ral-  
leja tällaiseen kätevään hake-  
miston muotoon.**

**Kun pyörät pyörivät ja  
kamerat räpsähtelevät niin  
muistakaa Motoristin toimit-  
tajaa kuvilla ja kirjoituksilla.  
Mukavia rallimatkoja!**

## Kotimaiset kokoontumisajot

**29–30.5** Kans. väl. M-p kokoontumisajo järj. Kangasalan Mk Box 6, 36201 Kangasala.

**4–6.6** Kauha-Ralli Paikka: Kauhajoki, Nummijärvi Ennakko ilmoit. 30.5.76 mennessä 20 mk ps tili Ta 114109–4

**11–13.6** Kokko-Rally Paikka: Seljes Camping Ala-Veteli

**18–20.6** M-p kokoontumisajo järj. Tuusulan Mk Kari Tukiainen puh. 90-245431

**18–20.6** Ruissalo Concentration

**2–4.7** 10 v. Kontio-Ralli

kiinnostavissa kohteissa. Ja vaikkapa vain hetkeksi nuuhkaisemaan luonnon tuoksua ja aistimaan lintujen laulua.

On ehkä muitakin ulkoilmamotorismin ulottuvuuksia, mutta eiköhän tämä riittää nyt tällä kertaa.

**Eero Mikkola**

**9–11.7** Saaristo-Ralli Paikka: Rymättylä, Vienola

**16–18.7** Eagle Meeting Paikka: Öjan turistikeskus 22 km Kokkolasta Pietarsaareen päin, 150 m päätieltä.

**31.7–1.8** KV. M-p kokoontuminen Paikka: Imatra Järj. Imatran Mk Pl 14, 55101 Imatra 10

**7–8.8** Muurat Meeting järj. Keski-Suomen Mk Raita kuva kuvan moottoripalvelu ky. Tellervonkatu 10, 40100 Jyväskylä 10

**23–25.7** Festinki Treffen Paikka: Valkeala kutsuralli

**21–22.8** M-p kokoontuminen Kuusankoski järj. Kuusankosken Mk Eero Pulkki Leivonpolku 4 45700 Kuusankoski

**28–29.8** M-p kokoontuminen järj. Karhulan Mk Pekka Parikka 48710 Karhula 2

## Ulkomaiset kokoontumisajot

**5–6.1976** Höglands-Träffen Paikka: Nässjö **Ruotsi** Ilmoittautuminen. Eteläisellä torilla Nässjössä lauantaina klo 10–22.00

Harley Davidson/Indian Rally Paikka: tie N:o 25 n. 20 km itään Halmstadista. **Ruotsi.** Vain Harrikan ja Indian omistajille

Norges-träffen Paikka: Junkerdalen, 150 km etelään Bodø tai 50 km pohjoiseen napapiiriltä. **Norja**

Oldehove-treffen Paikka: Leewarden Hollanti  
Bambi treffen Paikka: Weert Hollanti  
M-p kokoontuminen Paikka: Vylet-kokorin Tsekkoslovakia

Kanon-träffen Paikka: Gellerås banan Karlskoga **Ruotsi**, Samalla paikalla tt-kisat.

**12–13.6** Saga-träffen Paikka Nedrebo 6 km E 18 tsta, välillä Vikeså ja Älgård Norja

Mas-träffen Paikka: Islingby **Ruotsi** 2 km itään Borlängan keskustasta

Elverum-treffen Paikka: Elverum Camping 2 kor etelään Elverumista Norja

Hirsch-treffen Paikka: Thailen/Saarland L-Saksa

Holger Danske-treffen Paikka: 3 kor Helsingöristä E4 pitkin Kööpenhaminan suuntaan. Tanska

14. Bartimeus Ajo Paikka: Eefde/Zutphen Hollanti

**19–20.6** Anniversary Rally Paikka: Dover/kent. Englanti

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Wangen/Allgäu L-Saksa

Delfin-träffen Paikka: Middelfart, Fyn Tanska

**26.27.6** Saltfjell Rally Paikka: Ausvika **Norja** 10 km pohjoiseen Bodorn Ajo Paikka: Melk/Tonava Itävalta

Int. Hond's Rug Rally Paikka: Drouwener Zand Hollanti

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Rutesheim L-Saksa

**2–3–4.6** Keskiyön Auringon Rally Paikka: Jällivaara Ruotsi

Int. Welfen-treffen 76 Paikka: Herzberg/Harz L-Saksa

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Ay Waille Belgia

Ytterbergs-träffen Paikka: Ytterbergs-träffen Paikka: Ytterbergs by Ruotsi

**6–8.7** Fim Rally Neptun Romania

**10–11.7** Hälsinge-treffen Paikka: Erik-snäsbo, 7 km länteen Bollnäsistä Ruotsi  
Stella Alpina Paikka: Bardonecchia. 90 km Torinosta länteen. Mahd. Alppi-Safariin Italia

Int. 4-tahti Rally Paikka: Camping Zralok/Plumlov NR Prostejov Tsekkoslovakia

**17–18.6** Int. Rochus-treffen Paikka: Bobenheim L-Saksa

Int. Rally Madonnina Dei Centauri Paikka: Alessandria Italia

**24–25.7** Int. Airport Rally Järj. A. van der Elst Room 18 Gransden Para dola Road Cheltenham Cloucester shire Englanti

**24–25.7** Stern fart Paikka: Gelnhausen/Meerholz L-Saksa

Int. M-p kokoontuminen Paikka: de la Hesbaye Belgia

**31.7–1.8** Koppar-träffen Paikka: Varggården, Falun Ruotsi

Int. Dalesman Rally Järj. Dean Valley Mcc E. Trett **Englanti** 52 Hambledon Avenue Bradford 4 West yorkshire BD 46 BA

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Obing AM See/Baijeri L-Saksa

**7–8.8** Skaraborgs Träffen Paikka: Kårtorp. 8 km pohjoiseen Göttenistä Ruotsi

Skinnar-treffen Paikka: 5 km etelään Malungista Ruotsi

Int. M-p kokoontuminen oostende — Paikka: Zandvoorde Belgia

Int. M-p kokoontuminen Hummel Paikka: Möhnsen/Trittau (Läh. Hampuria) L-Saksa

Int. Skorpion Rally Puola

14–15.8 Rundlings treffen Paikka: Götten/Lüchow L-Saksa

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Söhlingen L-Saksa

Int. Kaasstadt treffen Paikka: Alkmaar Hollanti

**21–22.8** Eurooppa M-p kokoontuminen Paikka: Lachen-Speyerdorf L-Saksa

5. Int. Zielfart/Treffen Paikka: L-Berliini

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Tongeren Belgia

**27–29.8** Troll Rally **Paikka:** kun olet lähettänyt ilmoittautumisen, lähetetään tieto Rallipaikasta. os. Troll Rally, Postboy 57 Rexstad Oslo 5 Norja

Mariaros träffen Paikka: Snetomta Motor gård Västeros Ruotsi

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Donauguelle/Furtwangen L-Saksa

**4–5.9** Halden träffen Paikka: Bakke Camping tie R 22 Haldenista Holtettiin Norja

Mylly treffen Paikka: Simons kall L-Saksa

Int. ' + Zeekreal treffen Paikka: Wemdinge Hollanti

Int. Mendip Rally Paikka: Slab House Wells Somerset Järj. A.B. Rogers (Greystones) Stockhill Road **Ennako ilmoittautum.** Chilcompton Bath BA 34 10 Englanti

8 Int. touristische Walgau-Sterfahrt Paikka: Walgau Itävalta

**11–12.9** Moto-Guzzi treffen Paikka: Eck en Wiel Hollanti

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Nivelles Belgia

Tändsticks träffen Paikka: Domsand, Bankaryd 15 km Jönköpingistä Ruotsi

**10–14.9** Adger träffen Paikka: Homborsund. 40 km Kristiansandista itään Norja

18. Int. M-p kokoontuminen Paikka: Geefrees L-Saksa

## Luopuvatko tehtaat MM-kapinoista?

### Agostini kaikkein suurin, ainakin kaunein

Maailmanlaajuisen laman myötä tuntuvat supistuvan ja lopettavan kokonaan eräät suurimmat kilpatallit kuten Kawasaki, Yamaha ja Suzuki rajoittaa huomattavasti, samoin tekee kaikkein maineikkain MV Agusta, Hondahan luopui jo aikaisemmin TT-MM osakilpailuista. Nyt tosin kilpailut tulevat entistä tasaisemmiksi, ovathan tehdaspyörät olleet aina hivenen varmempia ja nopeampia, toisaalta tehdaspyörien mukana-olo

**18–19.9** Höst treffen Paikka: Kroksvik Kristineham Ruotsi

Balgzand träffen Paikka: Den Oever Hollanti

**25–26.9** 5. Int. Nibelungen träffen Paikka: Worms L-Saksa

Int. Maas en Jeker träffen Paikka: St. Pietersberg/Maastricht Hollanti

**2–3.10** Int. M-p kokoonturninen Paikka: Altenhofbei Trier L-Saksa

Int. M-p kokoontuminen Paikka: Stary Hrozenkov Tsekkoslovakia

**9–10.10** Int. Goose Fair Rally Paikka: Burrows Farm Aifton Nottingham Englanti

Herbst treffen Paikka: Austerlitz Hollanti

on tuonut sitä värikkyttä mitä yleisö haluaa, olihan se joskus mahtavaa kuunneltavaa, kun Hondat, Benellit ja Agustat haukahtelivat varikolla, mekaanikkojen lämmitellessä niitä varvimittarin heilaillessa pitkälti toistakymmentätöntia.

Työttömiä näyttää tulevan TT:ssäkin. Länsivuori jää ilmeisesti Arwidsonin varaan, Cecotto jatkaa Yamahalla Venezuelan maahantuojaan tukemana, Ago siirtyy vanhan työntajansa leipiin Agustalle antamaan käsinettä, myös Harley Davidson supistaa ainakin yksi Ranskalainen jää työttömäksi, komearoppainen Donera potee pyöräpulaa, samoin Read, myös Sheene miettii yksityisen tukea, tosin nämä nimimiehet saavat aina jonkun yksityisyrittäjän tukemaan, mutta palkkiot ovat varmasti heikommät samoin kuin tekninen apu. Korhonen saa ainakin Arwidson-teamin tuen.

Kehitys on aivan selvästi taantunut pikkuluokissa vallankin. FIM on suurentanut painoa ja vähentänyt sylinterimääriä. 125cc luokassa. Imatran rataennätys on niinkin vanha kuin vuodelta 1968 Bill Ivyn ajamana yli 140 km-aika nopsa menoa kun muistamme sen aikaisen radan pinnan ja onhan renkaatkin kehittyneet niistä ajoista. Grand Prix voittoja on Agostinilla ylivoimaisesti eniten, onhan Agon urakin pitkä ja maineikas.

Ehken kaikkein etevin? Hailwood häviää selvästi.

1. Giacomo Agostini	Italia	120	voittoa
2. Mike Hailwood	Englanti	76	..
3. Phil Read	..	52	..
4. Jim Redman	Rhodesia	46	..
5. Carlo Ubbiali	Italia	39	..
6. John Suurfees	Englanti	38	..
7. Angel Nieto	Espanja	35	..
8. Geoff Duke	Englanti	33	..
9. Luigi Taveri	Sveitsi	30	..
10. Klaus Enders	Saksa	27	..
11. Hugh Anderson	U. Seelanti	25	..
12. Bill Ivy	Englanti	21	..
13. Tarquinio Provini	Italia	20	..
14. Gary Hocking	Rhodesia	19	..
15. Kent Andersson	Ruotsi	18	..
16. Eric Oliver	Englanti	17	..
17. Fritz Scheidegger	Saksa	16	..
18. Jarno Saarinen	Suomi	15	..
19. Ernst Degner	Saksa	15	..
20. Hans-Georg	Anscheidt	..	..
21. Jande Vries	Hollanti	13	..
22. Dieter Braum	Saksa	13	..

Sitten tulee Fergus Anderson 12 voitolla ja samassa on 6 muuta TT-lajin taitajaa. Pyörömerkeistä Agusta johtaa yli-

voimaiseen tapaan mestaruuksia, tässä tilastot:

1. MV Agusta	273	..
2. Yamaha	183	..
3. Honda	141	..
4. BMW	112	..
5. Suzuki	69	..
6. Norton	62	..
7. Gilera	47	..
8. Guzzi	46	..
9. Kreidler	45	..
10. Derbi	35	..

Neljänneliträn ja sitä suurempien kierrosennätykset ovat nousseet hiukan,

samoin turvallisuus radoilla, juuri ajajien toimesta.

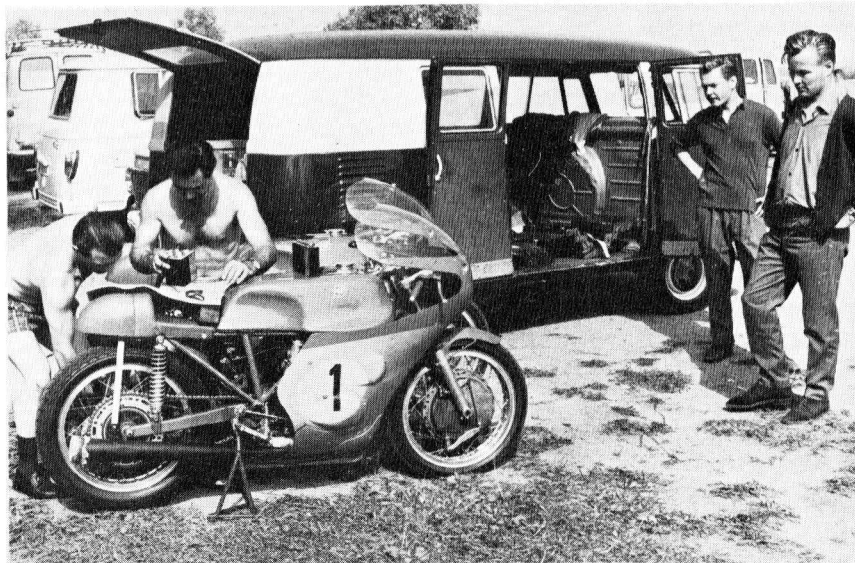


## BAARIKESKUSTELUA

- Tieräks sä mitä kello on?
- Ky-kyllä.
- Kiitosh!

Siinä kymmenen ensimmäistä, Englanti on vinyt eniten moottoripyöräilyn henkilökohtaisia mestaruuksia MM-tasolla. Englanti 357 Italia 276. Suomi on 11. sijaluvulla voittanut 25. Moottoripyöräurheilussa oli mennyt vuosi hyvä; toihan juuri Korhonen TT:ssä pronssia, Länsivuori heikon tai epäonnen alun myötä neljännen sijan ja Vesterinen hopea trialissa, ja Mikkola hopeaa rossissa, Virtanen antoi myös taidostaan esimakua MM-kapinoissa.

Panke . . .



*Työttömyys koettelee myös mekaniikkoja, samoinkuin ajajiakin tehdastallien rajoittaessa kilpailutoimintaa, tässä mekaanikot Agustojen kimpussa ennen Imatran harjoituksia, joskus hyvään aikaan.*

## MYYTÄVÄNÄ

MOTO-GUZZI 850 GT -72. Ajettu 34.000 km. 4 nok. Fontana etujarru, silulaukut, tuulilasi. Hinta 12.000:- Ota yhteys puh. 90-645311.

10 kpl PÄÄSYLIPPUJA Assenin kilpailuihin pääkatsomoon à 30 mk. Puh. 90-518 011/291 Risto Saukkonen.

## HALUTAAN OSTAA

2 kpl CUSTOM ÄÄNENVAIMENTIMIA. Puh. 915-142322, Houni.

# Ajokevät 1924:

*Näin sitä pojat valmistautuivat matkan päälle 1924. Ohjeet eivät ole vanhenneet, vaikka 52 kevättä on vierähtänyt.*

*Keileitä keleşä kaikille*

*Aimo Karlsson*

## Ajo ja siihen valmistautuminen

On selvää, että ennenkuin ruvetaan ajamaan moottoripyörällä, on osattava hyvin tehdä sitä polkupyörällä.

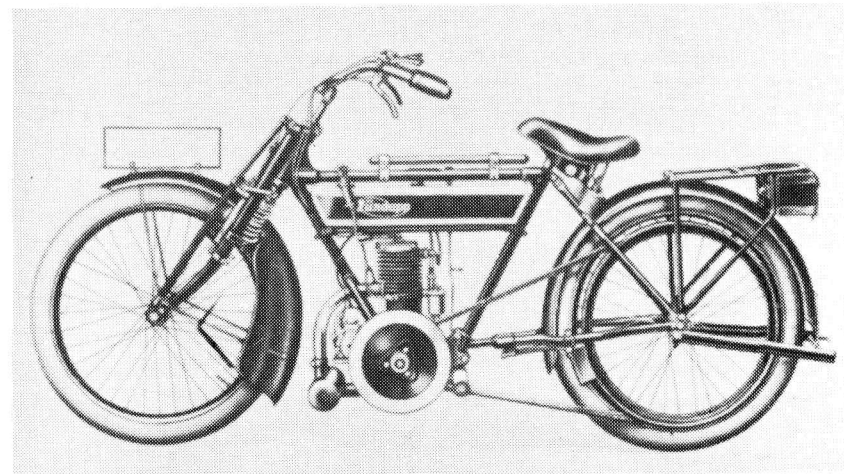
Kuta varmempi ajaja tällä on, sitä vähemmän oudolta tuntuvat ensimmäiset ajot moottoripyörällä.

On kyllä totta, että moottoripyöräilijältä vaaditaan paljon enemmän mielenmalttia ja kylmäverisyyttä ja että näiden

ominaisuuksien tulee olla sitä suurempia kuin voimakkaampi ja nopeampi pyörä on, mutta on myös huomattava, että ne harjoitusten ja kokemuksen avulla useimmiten nopeasti kehittyvät.

Ennenkuin lähdetään tuntemattomalla pyörällä ajamaan, on otettava tarkasti selville kaikkien vipujen ja säätölaitosten toiminta ja varsinkin, miten pyörä saadaan pysähtymään.

Vasta-alakajalle on paras tehdä tämä moottoripyörän käydessä tuella. Vasta harjoittelun jälkeen, jolloin myös on opittava vaihtamaan nopeuksia ja panemaan moottori käyntiin, voi vasta-alkaja



lähteä liikkeelle. On tietysti alussa vältettävä vilkasliikenteisiä, kapeita ja mutkikkaita teitä.

Muutama sata metriä ajettuaan tuntee jo ajaja jo jonkinlaista varmuutta, mutta tällöin ei vielä likimainkaan ole aika suurentaa nopeutta, vaikka haluttaisiin.

Moottoria käyntiinpantaessa on sytytyksen oltava myöhäinen ja kaasuttajan vivut asenettuna siten, että ilma on miltei suljettu ja kaasuvipu noin puoliväliin auki.

Jos kaasuttajassa on säädettävä lisäil-maventtiili, on sekin oleva kiinni. Ennenkuin moottori polkaistaan tai kierretään käyntiin on katsottava, että polttoainehana on auki ja kaasuttajassa polttoainetta. Tämä tehdään parhaiten nostamalla tai painamalla sen rakenteen mukaan neulaventtiiliä, kunnes kaasuttaja on täynnä polttoainetta.

Tällöin nim. virtaa sitä hiukan ulos suulakkeesta ja sekoittuu siten helposti kaasuttajan läpi kulkevaan ilmaan.

Kylmillä ilmoilla on joskus pakko kaataa puhallushanasta hiukan polttoainetta sylinteriin.

Ennen ajoon lähtöä on aina syytä tarkistaa, että pöyrän kaikki osat toimivat moitteettomasti ja ovat kunnossa, sivuvaunu hyvin kiinnitetty, renkaissa kyl-liksi ilmaa ja että polttoainetta ja öljyä riittää.

Varsinaisessa ajossa on huomattava seuraavat seikat: luonnollisesti satulassa on istuttava mahdollisimman vapaasti, eikä saa puristaa ohjaustangon kädensijoja erikoisen suurella voimalla.

On katsottava eteensä tietä, eikä säädettäviä vipuja, mikä seikka tulee kysymykseen varsinkin nopeuksia vaihdettaessa.

Nopeuksia on opittava vaihtamaan siten, ettei kuulu minkäänlaista ääntä ja että pyörä ei vaihtamishetkellä lainkaan nykäise.

Edellytyksenä tälle on että ajaja oppii kaasu- tai puolipuristusvipua säätämällä antamaan moottorille oikean, pyörän nopeutta vastaavaan kierrosluvun siinä lyhyenä aikana, jolloin kytkin on irroitettuna. Tämän takia on koettava jo alusta alkaen tottua suorittamaan vaihdot sillä kädellä, jolla ei säädetä edellämäinnuttaja vipuja.

On opittava ajaessa kuulemaan moottorin ja muiden pyörän osien äänestä, toimivatko ne moitteettomasti.

Jos moottoripyörä on aivan uusi, on syytä ajaa ensimmäiset 50–100 km tavallista pienemmällä ja tasaisella nopeudella, enintään 20 km tunnissa. Vaikka nim. sen osat olisivat miten tarkasti tehdyt ja hioutut, täytyy hankaavien pintojen alussa kuitenkin sovittautua toisiinsa ja öljyn päästävä varmasti joka kohtaan vaikuttamaan.

Ajon jälkeen on moottoripyörä ehdottomasti puhdistettava, jos ajettu matka on ollut pitkä, on hyvä kaataa sylinteriin puhallushanan kautta hiukan paloöljyä, sillä se estää karstan muodostumista.

## **Mukana pidettävät työkalut ja varaosat**

Jotta moottoripyöräilijä ei matkalla ollessaan tarvitsisi pelätä jäävänsä tielle, on hänen ensinnäkin tarkkaan tunnettava pyöränsä kaikkien osien toiminta ja toiseksi pidettävä mukanaan pieniin korjauksiin tarvittavat työkalut ja varaosat.

Tavallisissa oloissa pitäisi näihin kuulua ainakin seuraavat osat: Jakoavain, Ruuvimeisseli, Pihdit, Pieni viila, Ketjun-katkaisija (jos pyörä on varustettu hihna-vedolla hihnanlävistäjällä), ilmapumppu, Kannullinen öljyä ja pieni purkki vase-liinia. Kuminpaikkauslaitteet, Pari sytytyskynttilää, Ketjulukko ja ketjun osia, Hihnavedolla yksi hihnalukko ja palanen hihnaa, Rautalankaa ja lankaa, Muutamia pyörään sopivia pultteja ja muttereita.

Pitkälle matkalle lähdettäessä on syytä ottaa mukaan edellisten lisäksi yksi venttiili jousineen, yksi sisärengas, pieni kannullinen paloöljyä, venttiilin hiomisvoidetta, eristysnauhaa, korkeajännitysjohtoa, venttiilikumia (ellei rengas ole varustettu kartioventtiilillä), säämiskäpalanen (matkalla ostettava polttoaineen puhdistamistavarten) ja lisäksi suppilo.

Jos pyörässä on akkumalattori, on voltmittari myös pidettävä matkassa.

Työkalut ja varaosat säilytetään sitä varten varatussa laatikossa tai laukussa kankaaseen käärittynä.

On hyvä upottaa työkalulaatikossa säilytettävä venttiili korkin sisälle, jotta venttiilin istuinpinna pysyisivät sileinä ja tasaisina.

Ajamisen yhteydessä mainittakoon vielä, että moottoripyöräilijälle on sangen mielenkiintoista ja opettavaa pitää n.k. ajokirjaa, johon hän merkitsee ajettut matkat, polttoaineen ja öljyn kulutuksen, kaikki korjaukset ja käytetyt varaosat, renkaitten merkit sekä niillä ajettun kilometrimäärän. Laatien aika-ajoin kaikki arvot ajettua kilometriä kohti, saa ajaja arvokkaita tietoja pyörän aiheuttamista kuluista, sen arvoista kohdistaa ja siis hyvän opetuksen oikeaan ajamiseen.

## **Uusia vapaa-ajan käyttömahdollisuuksia**

Nykyaikana on moottoripyöräily suuresti lisääntynyt. Sen merkitys vapaa-ajan vietyssä muodostaa yhä useammille erittäin tärkeän osan.

Pyöräilykausi on monilla noin kauden pituinen, alkaen huhtikuusta ja päättyen syyskuun loppupuolella. Moottoripyöräily ei suinkaan ole vain nuorten harrastus, vaan useat vanhemmat ihmiset, niin miehet kuin naiset, matkavat kesäisin maanteillämme. Joka vuosi tulee muun muassa Saksasta kuusikymmentä vuotta vanha mies moottoripyörällä Suomeen. Hänelle pyöräily on muodostunut elämäntavaksi, eikä hän siitä voi enää luopua. Nykyään täytyy olla kahdeksantoista täyttänyt, ennen kuin saa moottoripyöräkortin.

Moottoripyörät ovat ikävä kyllä kalliita, ja on aivan turha maksaa pyörästä, jos ei pysty kustantamaan asianmukaisia varusteita. Ehdottomasti tärkein on kypärä. Ilman sitä ei pitäisi pyörän päälle nousta. Jatkuva viima kuumallakin keuhkalla on epäterveellistä, ja nahkapuku on varsinkin pitkiä matkoja ajavalle henkilölle välttämätön. Asiaan kuuluvat myös nahkasaappaat ja käsineet. Sade saattaa yllättää koska tahansa, ja sen varalta on aina oltava sadevaatteet mukana. Näiden varustelujen jälkeen on mukava lähteä matkaan.

Moottoripyörällä ajaessa on sekä ajaja että kyydissä olija vailla auton suojaavaa peltikuorta. On ajettava nopeusrajoitusten mukaisesti, jatkuvasti tarkkailtava liikennettä ja vältettävä turhia riskejä.

Turha kiire on myös tällä kulkuneuvolla jätettävä pois. Ajamisen myötä karttuu ajotaito, mutta silti on muistettava pitää varovaisuus aina mielessä. Turha kaupungissa ajo tulisi jättää pois ja ajaa siellä, minne suuret pyörät on tarkoitettu maanteillä.

Ajaminen on rentouttavaa, ja tulee myös paljon tiiviimmin seurattua ohikulkuvia maisemia kuin auton ikkunasta. Paljon oppii myös liikenteestä ja monesti uskaltaa toivoa autoilijoilta hieman enemmän huomaavaisuutta pyöräilijää kohtaan.

Eräs pyöräilyn parhaista puolista on lukuisat ystävät. Heillä kaikilla on yhteinen harrastus, ja useasti se antaa sytykkeen syvällisemmälle ystävyydelle. Useat moottoripyöräkokoukset kesän aikana keräävät satoja pyöräilijöitä yhteen viettämään viikonloppua, satoi tai paistoi. Aina tietää myös saavansa apua kun sitä tarvitsee. Jokaisen kokoontumisen aikana saa uusia tuttavuuksia, joista kehittyi meille jokaiselle tärkeitä ystävyys-suhteita. Kun tulee syksy ja on aika jättää pyörä talliin odottamaan taas seuraavaa kesää, ei motoristien toiminta lopu talveksi. Saman ajatuksen pohjalta järjestetään pitkin talvea illanviettoja, pikujouluja ja suunnitellaan seuraavan kesän ohjelmaa.

Ympäri Suomea ovat motoristit järjestäytyneet kerhoiksi. Tämän yhteistoiminnan avulla pyritään levittämään tietoa oikeista ajotavoista, ajamaan moottoripyöräilijöiden etuja, jotka helpottavat pyörän asianmukaista hoitoa ja kunnossapitoa.

Moottoripyöräily voi oikein harrastetuna ja järkevällä toiminnalla antaa vapaa-ajalle aivan uutta sisältöä. Ne ys-



Paavin kirje, joka pyhittää Castellazzo Bormidan Madonnan moottoripyöräilijöitten taivaalliseksi suojelijaksi.

## Ikuseksi muistoksi

*"Camondion" kaupungissa, jota nykyään kansanomaisesti kutsutaan Castellazzo Bormidaksi, on Jumalan kunniaksi pyhitetty kuuluisa temppeli, joka on omistettu autuaalle neitsyt Marialle; sinne saapuu paljon väkeä, joka kodikkaasti nimittää "Cretan" neitsyt Mariaa "Castellazon Madonnanaksi" (=pikku madonnanaksi).*

*Näinä aikoina on uusi laji hartaita uskovaisia, jos niin voi sanoa, alkanut palvoa Jumalan äidin kuvaa, joukko neste-mäisellä polttoaineella liikkuvien kaksipyöräisten ajajia, joita italiaksi kutsutaan nimellä motociclisti (=moottoripyöräilijät).*

*Todellakin kokoontuu joka vuosi paljon näitä ajajia monilta Italian seuduilta ja myös Sveitsistä ja Ranskasta Castel-*

*tävät, joita matkatessaan niin Suomessa kuin muuallakin maailmassa saa, ovat korvaamattomia.*



lazzo Bormidaan rukoilemaan neitsyt Marian suojelusta.

*Heillä on tapana, varsinkin Kiitosten Äidin juhlapäivänä, saapua moottoripyörillään Pyhän Kuvan eteen, jolloin pappi tai piispa suorittaa juhlallisen siunauksen; tämän saatuaan he iloisina ja hilpeinä lähtevät nopeasti jyrinän ja pauhun saattelemina.*

*Monesti ja yhä uudelleen mainitut ajajat, osoittaen palavaa uskoa Jumalaan ja lämmintä hartautta neitsyt Mariaa kohtaan, jonka kuvaa he kuljettavat näkyvillä moottoripyörissään tuomassa hyvässä onnea, pyysivät pyhäkön esimieheltä, jopa itse piispalta, että Me julistaisimme Castellazzo Bormidan palvotun Jumalan äidin heidän taivaalliseksi suojelijakseen.*

*Yllämainitun Alessandrian piispan siten vedottua Meihin ja asetettua voimakkaasti puoltamaan näitä toivomuksia ja rukouksia olemme uskoneet, että niin vilpittömän uskon ja hartauden pitää tulla*

*korvatuksi erityisellä palkinnolla. Eritäin mielellämme ja täydellisellä apostolisella vallallamme julistamme ja vahvistamme ikuisiksi ajoiksi autuaan neitsyt Marian, kansanomaisesti Castellazon Madonnanaksi kutsutun, moottoripyöräilijöitten suojelijaksi, mikä sisältää myös kaikki ne liturgiset erikoisoikeudet, jotka kuuluvat merkittävimmille suojelupyhimyksille.*

*Kaiken edelläolevan julistamme ja samalla vahvistamme, määräten, että tämän kirjeen pitää aina pysyä voimassa ja vaikuttaa täydellä voimallaan sekä tehokkaasti auttaa niitä joiden auttamiseen se on tarkoitettu tai joita se voi auttaa, ja että täst' edes on turhaa ja mitätöntä kaikki se, mitä joku ihminen tai jotkut viranomaiset yrittävät tehdä tätä määräystä vastaan kaikista päinvastaisista asianhaaroista huolimatta.*

*Annettu Roomassa, Pyhän Pietarin istuimelta, Kalastajan sormuksen alaisuudessa 11. helmikuuta 1947 paaviutemme kahdeksantena vuonna.*

**Pius XII, pontifex maximus**

## ONKIMATKA

Skotlantilainen oli saanut ulkomalaisen vieraan ja halusi viedä hänet onkiretkelle. He kulkivat erään joen rantaan eteenpäin. Puoleenpäivään mennessä he eivät vielä olleet heittäneet onkeaan kertaakaan veteen. Kun he jatkoivat kulkeamistaan vielä iltapäivänkin, ei vieras lopulta malttanut olla kysymättä:

— Emmekö jo vihdoinkin ala onkia?

— Meidän on kuljettava vielä jonkin matkaa, missä joki on matalampi. Sillä mitä matalampi vesi, sitä vähemmän tarvitsee käyttää siimaa . . .





*KÄYMÄÄN VAAN EI OLEMAAN ajettiin Padasjoen sunnuntaimeetingiin. Sää tuoksui keväältä, oli mukava tavata. Kaukaisin tapaamamme Jouko Anttila oli Rantsilasta läheltä Oulua. Kuwat myös kansi ja keskiaukeama.*



# MOOTTORIPYÖRÄ- MATKAILU KESKI-EUROOPPAAN

Tampereen puolen 69-läiset kuulemma vielä vihreät toivovat Motoristiin juttua Keski-Eurooppaan suuntautuvien matkojen, ajokortti, vakuutus, liikennesääntöjen eroavaisuuksista Suomen vastaaviin, bensiinin hinnat ja teiden kunto myös kiinnostaisivat.

Meillähän on kerhossamme tosi maailman matkaajia jotka usein ajelevat Eurooppaa ristiin rastiin lomillaan.

Onpa pari kaveria kiertänyt maapallonkin moottoripyörillä, mistä oli juttua TM:ssä pitemmän aikaa, joten antakaa kuulua itsestänne.

Onhan tämä lehtykäinen talvilitojemme ratto ja samalla tiedotusväline jota tosiaan odotamme kuin auringon nousua, ainakin näin pimeään vuodenaikaan.

Itse olen vain käynyt Pohjoismaissa m-pyörällä joten tämä puoli jää vajanaiseksi, tosin muuten olen käynyt Euroopassa, joten jotain asiaakin?

Suomihan sijaitsee loppujen lopuksi mukavasti pallon kyljellä on lyhyt matka pohjoiseen Lapin ihailijoille ja Keski-Eurooppa on sopivasti ajomatkan ulottuvilla. Tosin Ruotsi ja Norja ovat vieläkin edullisemmassa asemassa, mutta meillä on ne siniset järvet ja niitä on.

Ensinnäkin aikataulu jonkinlaista suuntaa antava, nimenomaan päivämatkojen pituudet varovaisesti 400–600 km, muuten se menee helposti rallihommiksi.

Paras aika olisi mennä Keski-Eurooppaan touko – kesä tai elokuun loppulla ja syyskuussa (siltoin siellä on jo kesä vehmeimmillään, kun meillä luonto herää ja syksystä lakastuu) Välttääkö viikonloppu-ajoa. Liikenne on siksi kovaa Keski-Euroopassa.

Hyvät maantiekartat ja oppaat, myös matkaesitteet ovat suunnitteluvaiheessa hyviä apuvälineitä. Vakuutuksen mukaan saa vihreän lapun mistä selviää että sellainen on jo kunnossa, siitä yhtiöstä missä on asiakkaana. Pohjoismaihin ei tarvitse passia, passi on edelleen välttämätön kaikkialle muualle. Passin hankinta alkaa kirkkoherranvirastosta ja sitten passitoimistoon 2 valokuva mukana. Passin saa vuodeksi mikä maksaa 24 mk. Viiden vuoden passi 105 mk. Matkaesitteitähän saa ilmaiseksi matkatoimistolta. Tässä muutamien maitten nopeusrajoituksia.

## maaseutu moottoritie

Espanja	90/110 km	130 km
L-Saksa:	100 km	130 km
Belgia	90/120 km	120 km
Hollanti	100 km	100 km
Italia	100 km	130 km
Itävalta	100 km	130 km
Jukoslavia	90 km	110 km
Romania	80 km	80 km
Ranska	110 km	130 km
Bulkaria	80 km	80 km
Sveitsi	100 km	130 km

Korkeampi nopeus vain tiellä joilla on vähintään 2 ajokaistaa kumpaankin suuntaan. Bensan hinta varmasti kiinnostaa meitä jokaista, onhan öljykriisin pahin vaihe ohi, joten hintojen pitäisi tasaantua, ne eivät paljonkaan heitä Suomen hinnoista. Tässä vielä muutama valuttakurssi:

L-Saksa Markka 100 DM 149,70 mk.  
Hollanti Floriini 100 Bkr 9,98 mk.  
Ranska Frangi 100 FF 81,10 mk.  
Italia Liira 100 Lit 5,53 mk.  
Espanja Peseta 100 Pt 6,40 mk.

Pakollisia tarkistuksia matkalle lähdettäessä, seuraavat kohdat:

1. Onko pyörien pinnat kunnossa.
2. Onko akussa tarpeeksi vettä.

3. Koska öljyt ja suodatin vaihdettu.
4. Koska tulpat vaihdettiin.
5. Ruuvien ja muttereiden kiristys.
6. Kytkinvaijereiden nipat ja vaijerin kunto.
7. Venttilien säätö ja karstan poisto.
8. Ilmanpuhdistaja, Bensansuodatin.
9. Ketjun kunto, onko helat ehjät, huono ketju vie voimaa ja katkeaa helposti, varaketju mukaan.
10. Renkaat, ilmanpaine sekä kulutuspinna.
11. Jarrut, valot, rääkkä peilit, siinä tärkeimmät.

Ensi-apu välineet on hyvä olla mukana myös, vielä superbensiinin oktaaniluvuista ne ovat yleensä 98–100 paitsi seuraavissa



*Hyvä ja asiallinen sadevarustus on välttämätön pitkällä matkoilla. Tässä Tonttilan Manu barbourissaan matkaa BSA:lla.*

sa maissa Bulkaria 96, Itä-Saksa 94, Portugali 95, Puola 94, Tsekkoslovakia 96, Turkki 94.

Varaa kallona mukaan 100 oktaavista, niin saat sekoitella, pyöräsi ei niin nakuta normaali-ajoissa.

Muutamia reittilaskelmia tai välimatkoja Hanburg – Wien (1104) – Budapest (256) – Szeged – Beograd (398) – Sofia (484) yhteensä 2242 km. (Tukholma – Hälsingborg 580 km Hälsingborg – Hamburg (355) Hampuri – Nürnberg – Linz – Wien – Sopron noin 1200 km. Hamburg – Wien (1104) – Budapest (256) – Arad (254) – Bukarest – (582) – Ruse (78), yht. 2274 km.

Alppireittejä Saksassa München – Salzburg – Luter – Villach – Kutstein – Kitzbühel – Mittersill – Thurnin sola – Felbertauern tunneli (maksullinen) Linz – Spittai – Tarvisio (Italian puolella) – Podkoren – Kranjska – Gora noin 465 km.

Luotto ostomahdollisuudet käyvät vain Pohjoismaissa, paitsi Norjassa, Euroopan lomamajojen kysyntä on siksi vilkasta sesonkiaikaan että ne varataan viikkoja ennen, joten telttä ja makuupussit ovat vakiovaruste itsestään selvä, Samalla saa sen herätyksen mitä ihminen kaipaa ulkona olost.

Pitkälle reissulle lähtiessä kannattaa harkita mitä ottaa mitä ei, esim. jos haluaa säästää kustannuksia, pieni sprii tai koosanilämmitin mukaan + pata ja niisanottu autoilijan remonttilamppu, mikä toimii akun virralla.

Moottoripyörällä matkanteko on mielekästä ja antoisaa, Ilmoista tosin matkan onnistuminen paljon riippuu joten hyvä sade-asu on välttämätön. Ihmiset-



kin suhtautuvat aivan eritavalla matkatekevään motoristiin kuin em. katuajelijoihin. Meistä itsestämme riippuu ja käyttäytymisestämme saamme sympatiat puolellemme – Panhe....

### SAMA JUTTU

– Vaimoni vihaa golfia, valitti muuan pelaaja, joka seiso oikeuden edessä syytettynä vaimonsa pahoinpitelystä. – Jos pelaan hyvin, hän väittää, että se on satuma, ja jos pelaan huonosti, hän ivaa minua. Kun hän sitten jälleen kerran potkaisi pallon pelatessani, menetin malttini ja löin häntä mailalla takapuoleen.

– Minkä mailan te valitsitte tähän tarkoitukseen, kysyi tuomari.

– Kaikkein paksuimman.

– Niin minäkin olisin tehnyt.

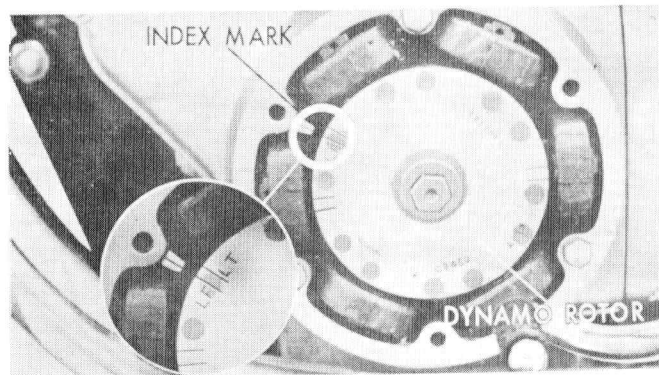
## Tekniikkaa tavalliselle pyörämiehelle

Terve!

Ensimmäiseksi pahoitteluni, koska tämän tekstin piti olla jo edellisessä numerossa. Oman töppöilyni takia se kuitenkin jäi pois. En tiedä, pakkanenko näin talvella pään jäädyttää vai mikä! Menäänpä eteenpäin turhia jaarittelematta, vaihdetaan vaan vähän pyörän kokoa. Honda 500 four:iin sopii suhteellisen hyvin edellisen tekstin ohjeet, joten siitä ei sen enempää.

Mallin 450- ja 350 ccm säätöohjeet ovat suhteellisen samanlaiset, joten käsitellään vain 450 ccm mallia.

Ensimmäiseksi säädetään vasemman puoleinen kärkiväli. Etsi roottoria pyörittämällä kohta, missä kärjet ovat täysin auki. Säädä vasemman kärjen väli 0,35 millimetriksi. Tämän jälkeen kytke jännite päälle ja aseta ajoituslamppu kuvan 2 mukaisesti. Pyöritä roottorista kunnes merkki LF on juuri vastaviiva kohdalla. Löysättyäsi ristipääruuvit, jotka pitävät ajoituslevyä kiinni, siirrä koko levyä kunnes lamppu on juuri syttymäisillään. Kiristä ruuvit ao. kohtaan ja siirry oikeanpuoleisten kärkien pariin. Vaihda lamppu niihin, käännä roottorista 180°



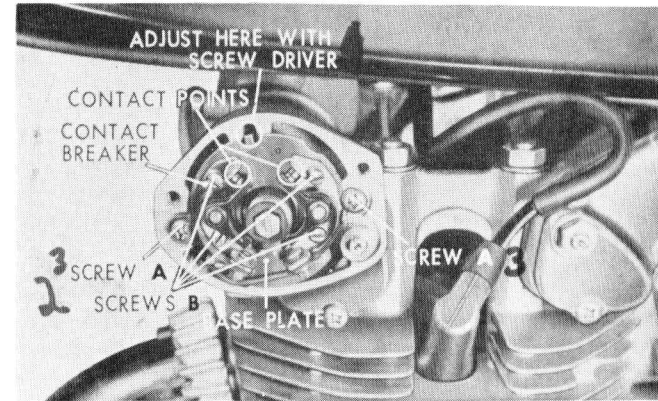
jolloin merkki F tulee viivan kohdalle. Säädä tällöin (huom) katkojan kärkivälin avulla kärkeä niin, että se on juuri avautumassa ja lamppu syttymässä. Kiristä ruuvit, ota jännite pois päältä ja käännä roottoria kunnes ko. kärki on täysin auki. Mittaa rakomitalla, onko kärkiväli ohje-arvon 0,3–0,4 mm:n alueella, mieluummin lähellä vasemman puoleisten kärkien arvoa. Jos näin ei ole asetetaan joku alueella 0,3–0,4 mm oleva kärkiväli ja tehdään samat operaatiot uudelleen kunnes haluttu tulos saadaan (turha tarkkuus pois, voi nimittäin viedä turhan paljon aikaa).

Siirrytään sitten kokonaan toiseen asiaan, nimittäin venttiilien säätöön. Aloitetaan taas Honda 750:stä. Ensimmäiseksi poista tankki varoen paikoiltaan, etet turhaanriko johtoja ja polttoaineletkuja. Tämän jälkeen aukaise venttiilin korkit. (Huom. niitä ei saa kiristää tiukalle.) Jos ne ovat olleet tiukalla voivat ne katketa kierteeltään tai olla jopa poikki. Tämän jälkeen aukaise kärkikoppa, ota roottorin pyörittämiseen tarvittava avain ja pyöritä sitä kunnes kiinteän viivan kohdalla on 1,4 sylinterin T-merkki, kun merkki on kohdalla, on jommassa kummassa

Kuva 1. (Laturin roottori: 450)

LF: merkki, vasen sytytys

LF: merkki, oikea sytytys



Kuva 2. (katkoja: 450)

1. säätökolo ruuvimeisseliä varten

2. kärkien kiinnitysruuvit

3. ajoituslevyn kiinnitysruuvit

reunimmaisessa sylinterissä joko työ tai vaihto. Työ tarkoittaa ko. sylinterin olevan puristustilassa ja sen huippukohdassa. Tällöin venttiilit ovat täysin sulkeutuneet ja venttiilin varren pään ja sitä ohjaavan keiuvivun välissä on tyhjä tila "vällys". Etsi siis se sylinteri (ko. sylinteri), jossa sekä imu- että pakoventtiilin keiuvivut ovat löysät. Löydettyäsi ne niin aseta rakomitta 0,05 millimetrin imuventtiilin varren ja keiuvivun väliin. Se voi olla hiukan hankalaa säätöreiän pienuuden vuoksi, mutta yrittänyttä ei laiteta. Jos mitta ei mahdu niin aukaise säätöruuvin lukkomutteri hyvällä 10 mm:n avaimella ja aukaise ruuvia hieman, jolloin mitta menee paikoilleen. Ole varovainen, ettei mitta putoa venttiilikopan sisään. Kiristä ruuvia kunnes mitta liikuteltaessa liikkuu nihkeästi ko. välissä. Kun olet mielestäsi päässyt hyvään arvoon kiristä lukkomutteri ja muista myös pitää säätöruuvista ruuvimeisselillä kiinni. Kiristyksen jälkeen koita mitan liikkuvuutta, ja jos se ei liiku niin aukaise se ja sääda, kiristä uudelleen kunnes pääset haluttuun tulokseen. Pakoventtiilille tehdään sama operaatio, mutta mitta on

vain hieman paksumpi, 0,08 millimetrinen. Säädettyäsi esim. ensimmäisen sylinterin käännä roottoreista 360° siis samaan kohtaan ja sääda sylinteri numero neljä venttiilit.

Reunimmaisten jälkeen tietenkin sisimmäiset. Tällöin roottorin tulee olla sylinterien kaksi ja kolme T-merkin kohdalla, jolloin jommassa kummassa keskimmäisessä on jälleen "työ". Kyseisen sylinterin säädettyäsi käännä 360° jne.

PS. Moottorin olisi oltava kylmä säätöä tehtäessä, jos se on lämmin niin mitta-arvot ovat hieman erilaiset.

Se siitä ja jatketaan seuraavalla kerralla, terv. Hentta.

★

### LOUKKAANTUI

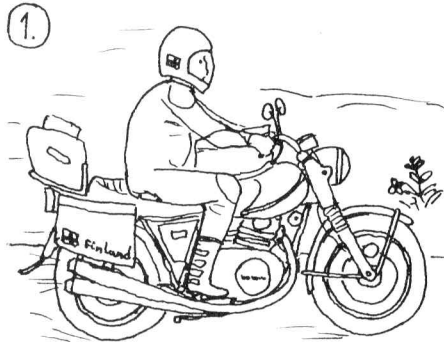
Opettaja pyysi pikku Jussia tulemaan kartalle ja näyttämään, missä on Amerikka.

– Oikein, poikaseni, opettaja sanoi. – Siinähan se. Kuka sen löysi?

– Minä itse, sanoi Jussi loukkaantuneena. – Kukaan ei takuulla kuiskanut.



# ASENTOJEN ABC



Mitä mahtoisivatkaan aatella isemme isät veistellessään puuleppereitä juoksu- ja kengurupyöriin, noihin polku- ja moottoripyörän edeltäjiin, ja rauhanpiippua poltellessaan. — Mitäpä muuta kuin mitenkä asettaisivat sitsin ratsunsa selkään, nousisivat siihen ja kuinka yltyisivät sieltä ohjaimiin. — Niin, kaikeksi onneksi pulmat selvisivät ja moottoripyörän kehittäjät — keitä he sitten olivatkaan — saivat kopioida valmiin pystyn istuma-asennon omiin härveleihinsä, joista se periytyi meidän pyöriimme.

Melkein poikkeuksetta ostettaessa moottoripyörä kaupasta saadaan siinä sivussa tämä tuolilla istumista matkiva pystyasento (kuva 1). Se onkin käytetyistä ajatavoista yleisin, sillä mikä sen nautittavampaa kuin istua satulassa luonnollisesti ilman, että lihakset kipeytyisivät epämuksuivan istumisen seurauksena. Erikoisesti asento on matkamiesten suosiossa, siksi kutsuttakoon sitä vaikka matkamiiehen asennoksi.

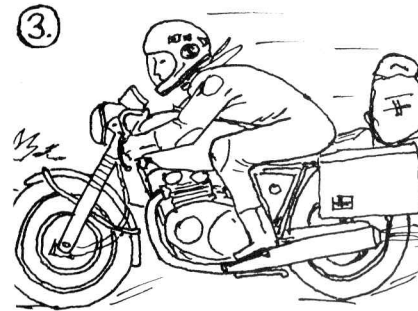
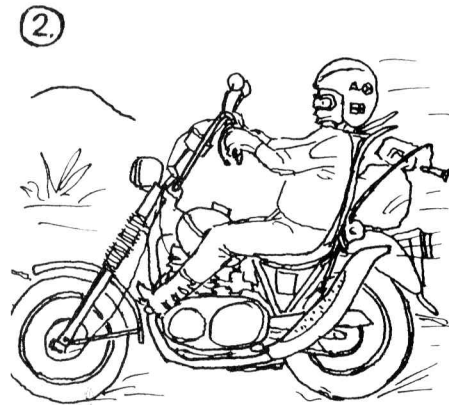
Vaikka matkamiiehen asento on hyvä, ei perusmalli kuitenkaan kaikkia ole tyy-

dyttänyt, vaan he ovat haluneet tilalle joltain omaperäistä. Näin muotoutuivat sitten ne lukuisat versiot asetelmasta ajaja ja moottoripyörä.

Ei siinä jenkki kauaa unia uneksintu rakentaessaan chopperiaan, tätä unelmiensa moottoripyörää. Chopper-muoti on lähtöisin USA:sta, missä Harrarikoiden huonoja ajo-ominaisuuksia paranneltiin suurinpiirtein seur. reseptillä: riisutaan kaikki turha pois, näin kevennetään moottoripyörää: etuhaarukkaa pidennetään, jolloin ajaminen tulee vakaammaksi ja lisäksi mukavan ajoasennon löytämiseksi asennetaan nojatuoli istuimeksi sekä korkea ohjaustanko.

Näin Amerikoissa, mutta meillä Koto-Suomessa hyvät ajo-ominaisuudet omaaviin pyöriin ei näitä muutoksia kannata tehdä. Rakentelulla päinvastoin usein pilataan pyörän ominaisuudet ja saadaan aikaan hyvinkin vaarallinen rakkine.

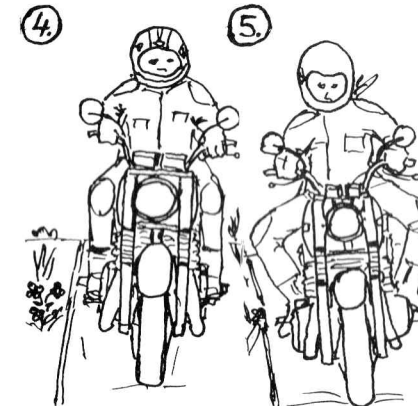
Tämä Easy-Riderin asento: 45°-takaviistoon vaakaan ja leppoosaa, hu-



miota herättävää menoa (kuva 2), joka maassamme ei ole saavuttanut suurempaa suosiota ja jonka vähäinenkin menestys on kuolemaan tuomittu, on ollut pääasiassa korttelin kiertäjien ja katseenkerääjien suosima kikka, jota harvoin on näkynyt todellisilla matkaajilla.

Motoristi, joka ajelee ohjaustanko alhaalla ja selkä kyssyssä tekee sen omien sanojensa mukaan pienentääkseen ilmanvastusta. Perimmäinen syy tähän kyyrykyyttä asentoon taitaa kuitenkin olla halu samaistua kilparatojen sankareihin.

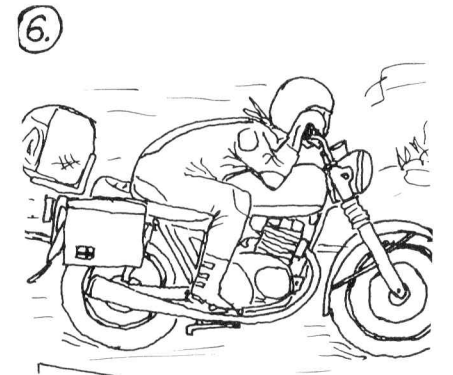
Rönötysasento, joksi sitä myös sanotaan, on lyhyiden ampaisijoiden ja TT-



miesten käyttämä, mutta näkee sitä jonkin verran reissua tekevälläkin (kuva 3).

Ohjaustangon ja jalkatappien sijainti vaikuttaa huomattavasti ajo-ominaisuuksiin. Kun jalkatappi siirretään taakse ja ohjaustanko muutetaan samalla clip-oneihin, saadaan ajajan paino jakautumaan satulaan, ohjaustangolle ja talleille tasaisesti. Tällöin ajo-ominaisuudet paranevat ja ajaminen on luonnollista eikä niinkään väsyttävää. Kuitenkin pyörä tulee vaikeammin ohjattavaksi sora- ja sepeliteillä sekä jarrutuksissa.

Moottoripyörä on paremmin hallittavissa pidettäessä polvet tankissa kiinni (kuva 4). Ajaja tuntee hyvin pyöränsä



liikkeitä ja hän on yhtä puuta ratsunsa kanssa.

Polvet harottaen sivulla on vähemmän kaunis yhdistelmä (kuva 5).

Usein tilanteissa, kun pyörän teho ei enää riitä nopeampaan vauhtiin painetaan ylävartalo alas ja saadaan tällä konstilla nopeusmittarin neula nousemaan hiukan (kuva 6). Tällaisia joskus hurjaltakin näyttäviä tilapäisiä ratkaisuja havaitsee monesti junnuluokan rata-kisoissa, kun kaverukset tavallisilla katu-



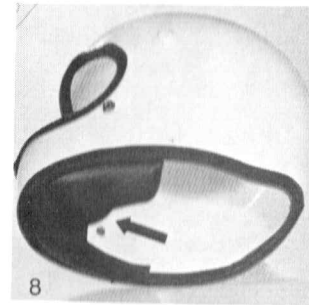
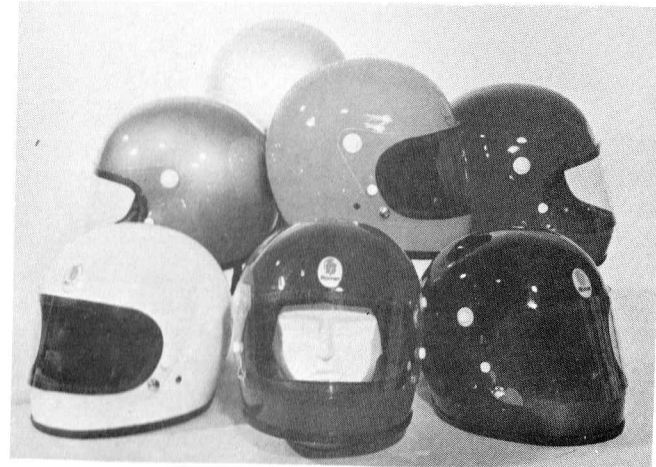
*MAJESTEETILLISEN JUHLAVASTI saapui Jouko Lukkonen tällä Harrikalla vuosimallia 1930 alkuvuosien Kontiorallin kokoontumisaan saaden vanhimman pyörän osallistujapalkinnon.*

ja crossipyörillä yrittävät vallan hirveästi. Kädet ylös tai paukahtaa, sopii kuvaamaan tätä tangon taakse piiloutujien asentoa.

Näitä yleisempiä tyyliä muuttelamalla saadaan jos minkälaisia muunnelmia. Lisäksi kaksin matkattaessa joko rakainpansa tai naapurin pojan kanssa tu-

levat tandem-asennot jne. Loppujen lopuksi meillä jokaisella on oma erikoinen asentomme, joten ajat näin tai noin, väännät kaasukahvaa rystyset valkoisina tai pidät kaasua hellävaroen, aina musta pikitie humisee alla, valkoinen keskiviiva vilkkuu ohitsesi: olet matkalla! Pääasia, että nautit tyylistäsi ja sinulla on oikea ajamisen maku.

## KORKEATASOINEN KYPÄRÄUUTUUS!



Römer 2000 LX 220,—

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

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



**SOITTELE**

Tampere  
puh. 931-30501