



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO, 69 FY

N:o 1 TAMMIKUU 1977

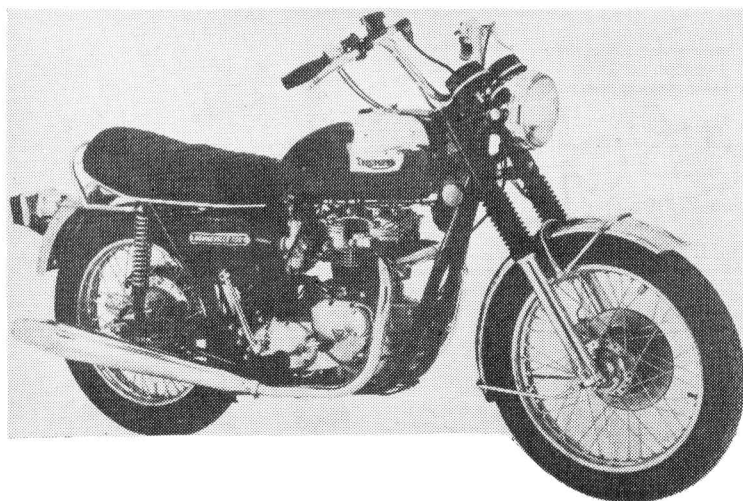


*Tule
talviralliin*

TRIUMPH NORTON

MOOTTORIPYÖRIEN
MAAHANTUONTI

- Vuoden 1977 Triumph Bonneville 750 ja Norton Interstate 850 mallipyörät nähtävänä ja koeajettavana.
- Vielä mahdollisuus saada uusi ajokki maaliskuun lopulla saapuvasta erästä.



2-syl, edessä ja takana levyjarrut, edullinen hinta

- Vaihdoissa kelpaa moottoripyörä tai auto
- Myös osamaksulla
- Käytettyjä pyöriä nyt yli 100 kpl, joten löydät varmasti mieleisesi ajokin.



Turku
Puh. 921-786 686



N:o 1 tammikuu 1977. 8. vuosikerta
ilmestyy: tammi-, maalisk., 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

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Kassanhoitaja

Lars Numelin
Kenttätie 10 F 50
00720 Helsinki 72

Kerhon postisiirtotili
numero on 426 781-0

Kerhoisäntä

Henrik Budich
Nissekavonk. 6 B 55
20600 Turku 60

Varajäsenet

Teuvo Koponen
Erottajankatu 6
13130 HML 13

Simo Nokso
Suomenk. 2 B 7
45120 Kouvola 12

Toimittajat

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915-145 588

Eero Mikkola
36160 Siitama

Pertti Michelsson

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1977 - Oy Uusimaa



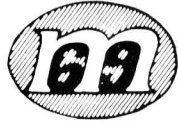
Tervehdys!

Moottoripyöräilyllä on jo vanhat arvokkaat ja kunniakkaat perinteet, mutta kaikesta huolimatta pyöräilystä on kuvia ja kertomuksia säilynyt hyvin vähän puhumattakaan että niitä olisi julkaistu painettuina.

Arvoisa kerholainen, näitä kovin vanhoja valokuvia tuskin enää löytyy, mutta viisikymmenluku oli mielenkiintoinen vuosikymmen moottoripyöräilyn historiassa jolloin pyöräkanta oli runsas ja moottoripyörää käytettiin niin

työ- kuin vapaa-ajan jokapäiväisenä kulkuneuvona. Uskomme näitä viisikymmenluvun ja sitä nuorempia valokuvia jotka kertovat pyörästä, varusteista ja moottoripyöräilystä yleensä vielä löytävän ystäväsi ja tuttaviesi valokuvakansioista. Toivoisimme saavamme julkaista Motoristissa näitä vanhoja valokuvia meidän kaikkien iloksemme, joten lähetäpä kuvat tai kuva toimittajalle, kyllä ne varmasti palautetaan vahingoittumattomina. Kiitos!

Aimo



Moottoripyöräkerho 69 ry.

Hallituksen kokous
Kalpalinnassa 5.12.

Läsnä olivat.
Puheenjoht. O Tallinen
Toimittaja A Turunen
Kerhoisänt. H Budich
Kassanhoit. L Numelin
Sihteeri M Tonttila

1. Käsiteltiin kerhon niinsanotut rutiiniasiat.
2. Keskusteltiin tulevan vuoden toiminnasta ja sen rahoittamisesta. Todettiin, että kuluvana vuonna jälleen on ilmestynyt melkoista välinpitämättömyyttä jäsenmaksuja kohtaan. Jos asia alkavana vuonna jatkuu saman suuntaisena on toiminnan rahoituksen suunnittelu varsin vaikea. Joten katsottiin, että olisi tehostettava toimia joilla kerholaiset saataisiin jonkinlaiseen kuriin. Päätettiin, kun jäsenmaksu kortit postitetaan vuoden vaihteen tienoilla niiden eräpäiväksi tulee 15.2. Maaliskuun Motoristissa annetaan kehoitus maksamisesta. Tämän jälkeen herhohallitus joutuu käsittelemään asian kerhon sääntöjen 4 § d:ssä mainitulla tavalla.
3. Kerholehden vakituiselle ja puuhakkaalle avustajalle Eero Mikkolalle päätettiin kerhon puolesta antaa pieni Joulu lahja.
4. Valmistautuminen Pikku-Joulun viettoon
5. Seuraava kokous 9.1.1977
Kalpalinnassa 5.12.77
Mauno Tonttila
Sihteeri

Vero muuttui

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta. Annettu Helsingissä 29 päivänä joulukuuta 1976.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan väliaikaisesti auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 3 ja 4 § näin kuuluviksi:

3 §.

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä korotettuna 45 prosentilla

Moottoripyöräkerho 69 ry.

Hallituksen kokous
Lankilassa 9.1.-77
Läsnä olivat.
Puheenjoht. O Tallinen
Toimittaja A Turunen
Kerhoisäntä H Budich
Kassanhoit. L Numelin
Sihteeri M Tonttila

1. Käytiin läpi kerhon uudet jäsenlistat.
2. Toimittaja Aimo Turunen valittiin edustamaan kerhomme Liikenne turvan järjestämille mp jatkokoulutusohjelman esittelypäiville. Jolle on kutsuttu eri järjestöistä asiantuntijoita.
3. Seuraava kokous pidetään helmikuun puolenvälin paikkeilla.
Nastolan Lankilassa 9.1.-77
Mauno Tonttila
Sihteeri

ja vähennettynä 2 500 markalla, kuitenkin niin, että veron määrä aina on vähintään 50 prosenttia verotuksesta. Käytettynä maahan tuodun auton vero on 90 prosenttia vastaavasta uuden auton verosta.

4 §.

Moottoripyöräveroa suoritetaan moottoripyörän moottorin iskutilavuuden mukaan moottoripyörän verotusarvosta seuraavasti:

Moottorin iskutilavuus kuutiosenttimetriä	Vero moottoripyörän verotusarvosta
enintään 130	20 prosenttia
131—255	30 prosenttia
256—355	40 prosenttia
356—505	50 prosenttia
506—755	60 prosenttia
756 tai enemmän	70 prosenttia

Moottoripyöräistä, jotka ovat tarkoitettuja käytettäväksi urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla, suoritetaan veroa 20 prosenttia moottoripyörän verotusarvosta riippumatta moottorin iskutilavuudesta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1977 ja sitä sovelletaan ajoneuvoihin, jotka luovutetaan tullivonnasta tai toimitetaan sanottuna päivänä tai sen jälkeen viimeistään kuitenkin 31 päivänä joulukuuta 1977. Helsingissä 29 päivänä joulukuuta 1976.
Tasavallan Presidentti
Urho Kekkonen
Valtiovarainministeri Esko Rekola

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta. Annettu Helsingissä 29 päivänä joulukuuta 1976.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

6 §

Moottoripyöräverosta on vapaa tavaran kuljetukseen käytettävä moottoripyörä, jossa on kolme kiinteää pyörää, inva-lidipyörä ja moottoripolkupyörä. Verosta on vapaa myös sellainen maastokäyttöön suunniteltu moottoripyörä, joka on varustettu iskutilavuudeltaan vähintään 300 kuutiosenttimetrin moottorilla, moottorin kuormituksen ja käyntinopeuden perusteella säätyvällä automaattisesti toimivalta voimansiirtojärjestelmällä, sellaisella kaasunvaihtojärjestelmällä ja muutoinkin siten suunnitellulla moottorilla, että pyörällä voidaan ajaa vähintään 0,5 metrin syvyisessä vedessä moottorin käynnin pysäyttämättä sekä katkaisimella, joka pysäyttää moottorin käynnin ajajan irro- tessa tai irroittautuessa pyörästä. Liikenne- ministeriö antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset maastokäyttöön suunnitellun moottoripyörän edellä tarkoitettuis- ta ominaisuuksista.

Auto- ja moottoripyöräverosta on niin ikään vapaa sellainen auto tai moottori- pyörä, jonka valmistaja myy ulkomaille tai maastaviejälle maasta vietäväksi. Ve- roa ei ole suoritettava myöskään autosta tai moottoripyörästä, joka maahan tuota- essa on muulla perusteella kuin tullitarif- filain tai siihen verrattavan tulleja koske- van sopimuksen mukaan tullivapaa, eikä ajoneuvosta, joka on viety ulkomaille korjattavaksi ja vuoden kuluessa sen jäl- keen tuodaan sieltä takaisin.

M-PYÖRÄN VAKUUTUSMAKSUT NOUSIVAT

Muutoksia vakuutusmaksuihin tapahtui vuoden alussa, mm. moottoripyörien vakuutusmaksut nousivat keskimäärin noin viisikymmentä prosenttia. Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta kerrotaan vakuutusmaksujen tarkistusten perusteena seuraavaa:

”Sosiaali- ja terveysministeriö on vahvistanut uudet liikennevakuutusmaksut tuleviksi voimaan ensi vuoden alusta lukien. Tarkistus merkitsee 9,6 prosentin keskimääräistä korotusta vakuutusmaksutasossa.

Syynä maksutarkistukseen on voimakkaasti kohonnut palkka- ja kustannustaso, joka on nostanut ja tulee nostamaan liikennevakuutuksesta maksettavia eläkkeitä ja muita henkilökorvauksia sekä autokorjauskustannuksia. Esimerkiksi huomattavinta osaa liikennevakuutuksen korvausmenosta edustavat perhe- ja työtömyyseläkkeet ovat viime vuodesta nousseet 20,6 prosenttia ja autokorjauskustannukset noin 15 prosenttia.

— Keskimääräisen maksutarkistuksen jääminen nykytilanteessa näinkin pieneksi ja esimerkiksi yksityisellä henkilöautoilla kuuteen prosenttiin johtuu myönteisestä vahinkokehityksestä. Vaikka vahinkojen kokonaismäärä onkin tänä vuonna lisääntynyt noin neljä prosenttia, on vakavien kuolemaan johtaneiden vahinkojen määrä kääntynyt viime vuodes-

ta selvään laskuun. Tähän on ollut vaikuttamassa omalta osaltaan turvavöiden käyttöpakko, toteaa Liikennevakuutusyhdistyksen toimitusjohtaja Pentti Ajo.

Maksutarkistukset perustuvat tilastolliseen tutkimukseen, jossa on otettu huomioon kunkin ajoneuvoryhmän aiheuttamat vahingot ja niistä maksetut korvaukset.

Merkkitariffiin tarkennuksia — osalle yksityisautoilijoista alennuksia

Yksityisten henkilöautojen osalta tänä vuonna käyttöön otetun merkkitariffin eri maksuluokkien välistä eroa on tarkistettu siten, että ylimmän ja alimman maksuluokan välinen ero on kasvanut nykyisestä 50:stä prosentista 80:een.

Yksityisten henkilöautojen noin kymmenen prosentin maksutarkistus ja maksuluokkien välisen eron lisääminen merkitsevät yhdessä sitä, että kahdessa kolmessa alimmassa maksuluokassa liikennevakuutusmaksut alenevat tai pysyvät ennallaan ja korkeimmassa maksuluokassa maksut nousevat yli kymmenen prosenttia.

Automerkkien sijoittamisessa eri maksuluokkiin on suoritettu vahinkotilastojen perusteella tarkistuksia siten, että maksuluokka on alentunut 19:n (3 % ajoneuvokannasta) ja noussut 34:n (5 % ajoneuvokannasta) henkilöautomerkin tai mallin osalta.

Osalla huono vahinkokehitys moottoripyörillä murheellinen

Ammattimaisten kuorma-autojen ja pakettiautojen edullisen vahinkokehityksen vuoksi niiden liikennevakuutusmaksut pysyvät ennallaan. Sitä vastoin keskimääräistä huonomman vahinkokehityksen vuoksi taksien, linja-autojen sekä mopojen maksuja on jouduttu korottamaan noin 25 prosenttia.

Moottoripyörien erittäin epäedullisen vahinkokehityksen vuoksi niiden vakuutusmaksut nousevat tuntuvasti eli keskimäärin 50 prosenttia.

Vakuutusmaksuveron korotus tulossa

Toimitusjohtaja Ajon mukaan parhailaan eduskuntakäsittelyssä oleva hallituksen esitys nykyisen 11 prosentin vakuutusmaksuveron korottamisesta kahdella prosenttiyksiköllä toteuduttuaan merkitsee vastaavan suuruista lisäkorotusta liikennevakuutusmaksuihin. Veron korotus on markkamääräisesti noin 16 miljoonaa ja yksistään liikennevakuutuksen osalta vakuutusmaksuveron tuotto valtiolle on ensi vuonna lähes 100 miljoonaa markkaa.”

KASSA MUUTTANUT

Kerhomme rahastonhoitaja on muuttanut. Uusi osoite on: Lars Numelin, Kenttätie 10 F 50. 00720 Helsinki 72.

SEURAAVA MOTORISTI

postitetaan vain ainoastaan jäsenmaksunsa suorittaneille jäsenille!

Oheisessa taulukossa seurattaessa vahinkokehitystä vuosilta 1971 — 1975 kiinnittyy huomio siihen, että vaikka sarakkeessa kuusi onnettomuuksien lukumäärässä onkin tapahtunut ilahduttavaa laskua, niin murheelliseksi sen tekee sarakkeessa kolme tapahtunut korvausmenojen markkamääräinen jyrkkä nousu ja tämä aiheuttaa vakuutusmaksujen korotuksen.

LIIKENNEVAKUUTUS MOOTTORIPYÖRÄT

Vuosi	Veroton Maksutulo 1 000 mk	Korvausmeno 1 000 mk	Omaisuus- korvaukset 1 000 mk	Henkilövahinko- korvaukset 1 000 mk	Vahinkojen lukumäärä	Henkilövahinko- jen lukumäärä
1971	2 506	6 553	866	5 687	1 944	987
1972	3 291	10 082	1 201	8 881	2 348	1 303
1973	5 240	10 759	1 317	9 442	2 396	1 392
1974	6 036	9 987	1 243	8 744	1 979	1 161
1975	6 505	12 978	1 506	11 472	1 773	1 007

MOOTTORIPYÖRÄ- ONNETTOMUUDET VÄHENTYNEET

ilmenee Liikenneturvassa laaditussa onnettomuuskehitystä seuraavassa taulukossa:

Marraskuussa 1976 kuoli liikenteessä yhteensä 63 ihmistä, joista oli miehiä 44 ja naisia 19.

Ikä	Marraskuu Tammi- Marraskuu		Tienkäyttäjät 0	Marraskuu Tammi- Marraskuu	
	0-6 v.	2		24	Autonkuljettaja
7-14 "	2	37	" matkustaja	12	141
15-17 "	4	47	Traktorinkulj. + matk.	—	15
18-44 "	17	260	Moottorip. " "	—	39
45-64 "	18	142	Mopon " "	7	66
65- "	15	130	Polkupyörän " "	8	93
Ei tietoa iästä	5	38	Jalankulkijoita	19	147
			Muita	1	11
			Ei tietoa	—	—
Yht.	63	678	Yht.	63	678

Lääni	Marraskuu (Marraskuu 1975)		Tammi- (Tammi- MarraskuuMarraskuu 1975)	
	Uusimaa	11	(15)	113
Turku-Pori	11	(8)	103	(126)
Ahvenanmaa	—	(1)	5	(5)
Häme	6	(12)	98	(114)
Kymi	6	(4)	55	(66)
Mikkeli	3	(4)	46	(50)
Pohjois-Karjala	3	(3)	19	(25)
Kuopio	4	(5)	46	(36)
Keski-Suomi	3	(4)	34	(45)
Vaasa	5	(8)	71	(70)
Oulu	7	(13)	62	(69)
Lappi	4	(1)	26	(32)
Yht.	63	(78)	678	(781)

MOOTTORIPYÖRÄILIJÖILLE JATKOKOULUTUSOHJELMAA

Liikenneturva yhteistoiminnassa alan järjestöjen kanssa valmisteli moottoripyöräilijöiden jatkokoulutusohjelmaa 15.1.-77 Petäyksen kurssikeskuksessa Hattulassa.

Tilaisuudessa käytiin kurssiaineisto läpi, keskusteltiin aiheista ja tehtiin muutos- sekä parannusehdotuksia. Koulutusohjelma kattaa hyvin laajalti kaikki

moottoripyöräilyn perusasetelmat ja kysymykset. Koulutusohjelman pääkohdat ovat seuraavat: Tavoitteet ja onnettomuustilanne, pyörät ja varusteet, ajoneuvon hallinnan perustiedot, sopeutuminen muuhun liikenteeseen, ajoympäristö, vaaratilanteet, niiden tunnistaminen ja hallinta, moottoripyörämatkailu. Näiden alaot-sikot pitävätkin sisällänsä paljon asioita

Yhteenveto tieliikenteessä kuolleista vuonna 1975 ennakkotietojen mukaan kuukausittain

Kuukausi	Kuolleet luku määrä	Ikä										Tienkäyttäjryhmä					
		0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	PP	Jalank.	Muut			
Tammik.	62	2	3	—	20	17	11	9	15	6	—	1	7	32	1		
Helmik.	73	3	7	3	25	16	13	6	15	20	—	3	8	23	4		
Maalisk.	53	1	1	2	19	13	13	4	15	9	2	2	8	15	2		
Huhtik.	48	4	5	3	14	10	7	5	6	6	2	5	7	20	2		
Toukok.	59	2	4	5	23	11	11	3	8	9	7	9	10	16	—		
Kesäk.	87	3	2	11	36	13	11	11	15	13	19	7	13	18	2		
Heinäk.	87	7	4	9	28	19	14	6	14	19	11	10	17	13	3		
Flok.	88	2	6	16	32	15	11	6	15	21	14	6	16	14	2		
Syysk.	70	1	4	5	31	21	8	—	16	13	5	7	14	12	3		
Lokak.	76	1	9	5	27	18	15	1	16	15	2	5	13	24	1		
Marrask.	78	1	4	5	32	22	9	5	18	16	1	1	11	30	1		
Jouluk.	82	3	1	5	31	23	18	1	21	11	1	6	7	31	5		
Yht.	863	30	50	69	318	198	141	57	174	158	64	62	131	248	26		
Prosentt. osuus	100 %	3 %	6 %	8 %	37 %	23 %	16 %	7 %	20 %	18 %	8 %	7 %	15 %	29 %	3 %		

Kuolleiden määrä tammi-marraskuussa v. 1975 ja 1976 ennakkotietojen mukaan

Vuosi	Kuoll. lukum.	Mie- hiä	Nai- sia	Ikä										Tienkäyttäjryhmä					
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	PP	Ja- lank.	Muut			
1975	781	551	230	27	49	64	287	175	123	56	153	147	63	56	124	217	21		
%	100 %	71 %	29 %	4 %	6 %	8 %	37 %	22 %	16 %	7 %	19 %	19 %	8 %	7 %	16 %	28 %	3 %		
1976	678	481	197	24	37	47	260	142	130	38	166	141	39	66	93	147	26		
%	100 %	71 %	29 %	4 %	5 %	7 %	38 %	21 %	19 %	6 %	24 %	21 %	6 %	10 %	14 %	21 %	4 %		

LIKENNETURVALLISUUS- TOIMENPITEITÄ TEHOSTETTAVA

**”Ei ainoa tie liikenneonnettomuuk-
sien välttämiseksi ole korkea vero ja
kiellot, jotka eivät edes tehoa. Paljon
paremmin menevät perille positiiviset
liikenneturvallisuustoimenpiteet, joita
tulee kaikkien tiellä liikkujien osalta
jatkuvasti opettaa ja tehostaa. Liiku-
taanhan sitä autoilla New Yorkissa-
kin. Ei siellä pelkillä kielloilla pärjäisi,
vaan ainoastaan loppuun saakka te-
hostetulla liikenneopetuksella ja an-
karilla turvallisuusmääräyksillä ja ni-
den noudattamisella.” Näin puhui
eduskunnassa 9.12.-76 puolesta pu-
hujamme kansanedustaja Lyyli Aalto
puolustuspuheessaan moottoripyöräi-
lyn harrastamisen turvaamiseksi jat-
kossakin:**

18. Ed. Aalto: Herra puhemies! Esillä olevan lakiesityksen mukaan ehdotetaan autovero vuonna 1977 eli siis ensi vuonna kannettavaksi samansuuruisena kuin se perittiin vuosina 1974 ja 1975 eli hie-
man pienempänä kuin tänä vuonna, kui-

joista erittäin kohtalokkaaksi pyöräilijöil-
le oli koitua kysymys: ”Moottoripyörän
paikka tiellä”, sillä eräät tahot vaativat
moottoripyörällä ajettavaksi aivan ajora-
dan oikeassa reunassa. Onneksemme Li-
kenneturvan päällikkö ja poliisi tulivat
puolellemme ja moottoripyörän paikka
tiellä edelleenkin on ajoradan keskellä, äl-
köönkään kukaan edes pienissä päiväunis-
saankaan kuvitelko mitään muuta. Kou-
lutusohjelma käsitellään vielä maalis-
kuulla lopulliseen muotoonsa.

tenkin vähintään 50 % auton verotusar-
vosta. Joten kyllä autolle meillä vielä nyt-
kin riittävästi veroa jää. Sen vuoksi auto
edelleen jääkin monelle vain haaveeksi.
Mutta auton takia on jo moni mies muut-
tanut Ruotsiin, koska sen hinta meillä on
tavalliselle palkanansaitsijalle aivan liian
korkealla, Ruotsissa sen saa helpommal-
la. Täällä moni nuori tyytyisi aluksi
moottoripyöräänkin, mutta ei yllä enää
siihenkään, jos hallituksen esityksiä se-
urataan, sillä hallituksen esityksen mu-
kaan moottoripyörän vero voi nousta
aina 120 %:iin pyörän verotusarvosta.
Jostakin syystä hallitus ei pidä moottori-
pyörästä, vaan haluaa perustelujen mu-
kaan rajoittaa niiden käyttöä, eikä ole
keksinyt sitten muuta konstia kuin hurjan
veron, jotta niitä ei enää kukaan saisi irti.
Viime vuonna hallitus kuitenkin toivoi sa-
mansisältöisellä korkealla veroesityksel-
lään saavansa valtion kassaan lisää
moottoripyöräveroa 10 milj. mk. Toisin
kuitenkin kävi. Moottoripyörävero laski
entisestään, koska nuorilla ei ollutkaan
enää varaa hankkia harrastuksekseni
niin kalliita moottoripyöriä. Ei tullut siis
moottoripyöräveroa senkään vertaa kuin
edellisenä vuonna.

Kun luin näitä hallituksen perusteluja,
ajattelin, että tämän lakiesityksen ovat
varmaankin valmistelleet vanhatpojat tai
lapsettomat aviomiiehet. Jokainen, jolla
itsellään on tai on ollut poikaviikareita,
tietää kyllä, että ainakin joku niistä halu-
aa harrastaa moottoriturheilua ja mootto-

rikerhoilua. Tietysti olisi mukavaa, jos
vanhemmat saisivat lapsensa lukemaan
vain Aku Ankkaa tai kiltisti piirtämään
tai maalaamaan tai vaikkapa politi-
koi-
maan. Mutta tekevätkö kaikki teidän lap-
senne, mitä te toivotte? Eivät meidän lap-
set ainakaan ole tehneet. Jokainen on ha-
lunnut harrastaa juuri sellaista, missä on
itse viihtynyt. Ja moottorikerhossa aher-
taminen ei mielestäni ole ollenkaan
huono harrastus nuorille. Siinä oppii my-
öskin elämään raittiina, minkä lasken hy-
vin suureksi elämän arvoksi. Siinä on
vain yksi kallis puoli: Siinä pitää olla har-
rastuksen väline eli moottoripyörä, jota
talvet pitkät saa sitten kerhossa hajottaa,
koota ja rassaila ja kesät ajella huristella.
Se ikävä puoli on myöskin ollut, ettei
tähän saakka ole ollut riittävästi rajoituk-
sia, miten suuria pyöriä isät ovat lapsil-
leen saaneet ostaa. Järkevät vanhemmat
ovat aloittaneet polkupyörästä, mopoista
ja niistä siirtyneet moottoripyöriin vähi-
tellen aina isompiin ja isompiin sitä mu-
kaa kuin hyviä vaihtokauppoja on pyö-
rissä saatu syntymään ja poikien rahava-
ranto, ajotaito ja ikä ovat sallineet.

Aikaisemmin täällä moni sanoi, että
pojat tappavat itsensä niillä suurilla
moottoripyörillä ja sen vuoksi niitä ei tule
ollenkaan pitää saatavissa. Tehän kuiten-
kin tiedätte, että mikä on saavuttamatto-
missa tai kiellettyä, juuri se kiehtookin
useampia ihmisiä. Tietysti moottoripyö-
rillekin on sattunut ja edelleenkin sattuu
vahinkoja, mutta ei siinä määrin kuin
yleinen käsitys on.

Hankin varta vasten eilen Suomen
Moottoriliitosta tilastot liikenneonnetto-
muuksissa Suomessa kuolleista tammi-
lokakuulta vuosilta 1975 — 1976 eli vii-
meiset saatavissa olevat tilastot. Kaikki-

aan kuoli näiden tilastojen mukaan tieli-
kenneturmissa maassamme näiden kah-
den vuoden kymmenen ensimmäisen
kuukauden aikana yhteensä 1 318 ihmis-
tä. Heistä oli miehiä 929 ja naisia 389.
Mutta eniten joutui liikenneonnetto-
muuksiin omalla moottorillaan eli jal-
kaisin kulkevia. Heitä nimittäin kuoli lii-
kennetonnettomuuksissa 315 ihmistä eli
23 % kuolleista. Seuraavaksi eniten kuoli
autonkuljettajia, sillä heitä meni 285 hen-
keä eli 22 %.

Seuraavaksi eniten kuoli näissä kolari-
autoissa matkustajina olleita 260 hen-
keä eli 20 % kuolleista. Vaarallisin maan-
tiellämme liikkuva ajopeli on siis auto,
koska autoissa kuoli yhteensä 545 hen-
keä, mutta autolle hallitus kuitenkin tässä
samassa esityksessä esittää tuota pientä
veronalennusta. Seuraavaksi eniten jou-
tui kolareihin ja kuoli polkupyörällä aja-
jia. Heitä menehtyi 198 henkeä eli 15 %
kuolleista, ja seuraavaksi ryhmäksi jou-
tuivat mopolijat, joita kuoli 114 eli 9 %.
Vähiten — huomatkkaa — vähiten kuoli
moottoripyöräilijöitä, sillä heitä menehtyi
101 henkeä eli 7 % liikenneonnetto-
muuksissamme kuolleista.

Vuonna 1975 tammi-lokakuun aikana
kuoli 62 moottoripyöräilijää ja tänä
vuonna samana aikana 39 moottoripyö-
räilijää. Tämä tilasto on otettu kahdelta
viime vuodelta siltä ajalta kuin oli mah-
dollista, sillä tämän vuoden marraskuun ti-
lastot eivät vielä olleet saatavissa. Tilasto
ei täsmää yhteissummaan, sillä vielä kuo-
li muita liikkujia tai tiellä nukkuneita tie-
turmissa 45 henkeä eli 3,5 %.

Moottoripyöräonnettomuuksien luku
on siis tänä vuonna ollut onneksi hyvässä
laskussa edelliseenkin vuoteen nähden.
Moottoripyöräkerhot ja heidän lehtensä

ovat tehneet voimiensa mukaan liikennevalistuksen hyväksi työtä, ja se siis näkyy. Ei ainoa tie liikenneonnettomuuksien välttämiseksi ole korkea vero ja kielot, jotka eivät edes tehoa. Paljon paremmin mennevät perille positiiviset liikenneturvallisuuksienpiteet, joita tulee kaikkien tiellä liikkujien osalta jatkuvasti opettaa ja tehostaa. Liikutaanhan sitä autoilla New Yorkissakin. Ei siellä pelkillä kielloilla pärjäisi, vaan ainoastaan loppuun saakka tehostetulla liikenneopetuksella ja ankarilla turvallisuusmääräyksillä ja niiden noudattamisella. Jos siellä lähtee esim. jalankulkija punaisen palaeskatua ylittämään, niin varmasti ajetaan yli, sillä siellä ajetaan sääntöjen mukaan.

Kun hallituksen tämä esitys oli annettu, tulivat nuoret ja erittäin valistuneet ystäväni, moottorikerholaiset, taas luokseni ja kävivät myös monen muun teidän luonanne joko kodeissa tai täällä esittämässä huolensa hallituksen vanhentuneiden ajatusten vuoksi. Pyysin heitä tekemään asiasta heidän näkemyksensä mukaisen rinnakkaisaloitteen moottoripyöräveron osalta, varsinkin kun kuulin, ettei hallitukseen ollut ollut yksimielinen moottoripyöräveron rangaistusveron suhteen. Ja moottorikerholaiset olivat juuri niin nokkelia kuin minä olen heitä pitänekin, ja valmistivat aloitteen, jonka minä sitten kävin määräämään jättämässä sisään.

Perustelutkin moottoripyöräveron alentamiselle täysin kohtuuttomuuksista olivat aloitteessa ihan asialliset. Siinä todetaan, että jo monet kunnatkin avustavat moottorikerholaisia. Samoin 4H-kerhoilla on hyvin paljon moottorikerhoja, melkein ne ovat liikepaikkojen suosi-

tuimpia nuorisokerhoja. Kun siinä moottoriopin oppimisen lisäksi kasvaa raittiiksi ja valppaaksi, niin mitä muuta voisi nuorilta odottaa. Paljon enemmän alkoholi ja huumeet vuosittain meillä tuhoavat kansaa ja nuoriakin, mitä moottoripyörät ovat koskaan tuhonneet. Ja miksei viinan hintaa myöskin sitten panna niin korkeaksi, ettei sitä kukaan saisi irti, jos hallitus olisi esityksessään johdonmukainen.

Valtiovarainvaliokunta halusi perusteluissaan osoittaa hallitukselle, joka pyrkii vain moottoripyöräveron rajoittamiseen, että on muitakin keinoja liikenneturvallisuuden tehostamiseksi, ja painottaa mietinnössään sitä, että hallituksen tulisi kiirehtiä erityisen moottoripyöräajokortin ja kypäräpakon aikaansaamista.

Asia on nimittäin niin, että useimmat niistäkin onnettomuuksista, mitä moottoripyörällä on viime vuosina sattunut, ovat suurelta osin sattuneet pienillä pyörillä ja hiljaisilla nopeuksilla ajettuina, mutta ilman kypärää. Kun ei ole kypäräpakkoa, eivät pojat päivällistunnilla ajaessaan työstä kotiin syömään ole viitsineet kääriä kypärää laatikosta, sanoivat asian tuntijat meille.

Toivottavasti ministeri Berner, joka on Suomen Moottoriliiton puheenjohtaja nyt hallituksessa pitää huolen, että näihin valtiovarainvaliokunnan esittämiin turvallisuusaloitteisiin myös heti ryhdytään. Kun tämä laki muutettuna alentaisi moottoripyöräveron hintoja, voisivat varattomammattakin halukkaat sen nyt hankkia. Tällä tavalla taas tulisi enemmän veroja valtion kassaan. Ei uskoisi valtiovarainministerinkään siitä pahastuvan, vaikka tällä muutoksella tulisi moottoripyöräveroa valtion kassaan nyt enemmän kuin

Liikenneturvan julkaisemassa "Liikennevilkku" lehden pääkirjoituksessa:

Liikenneministeri Ragnar Granvik:

RATTIJUOPPOUTTA EI SAA IHANNOIDA

"Rattijuoppoutta on yritetty torjua pääasiassa kolmella perustavalla: 1) alkoholipolitiikalla 2) valvonnalla ja rangaistuksilla 3) tietoon ja moraaliin vetoavalla valituksella.

Rangaistuksia koventamalla ei ole saatu ratkaisevia tuloksia. Vuonna 1967 alettiin soveltaa tieliikennelain puitteissa aikaisempaa käytäntöä ankarampaa linjaa rangaistuksia määrättäessä.

Menetelmä oli seurausta Tasavallan Presidentti Urho Kekkosen uudenvuoden puheesta 1967. Puheessaan hän mm. sanoi: "Vaikka en kuulukaan siihen koulukuntaan, joka uskoo ankarilla rangaistuksilla voitavan parhaiten vastustaa rikollisuutta, olen tullut siihen tulokseen, että yhteiskunnalle ei ole jäänyt muuta mahdollisuutta kuin rangaistusten koventaminen rattijuoppouden muodossa ilmenevän vastuuttomuuden rankaistukseksi".

Aluksi näytti, että kovennetut rangaistukset "purivat". Vuonna 1967 onnetto-

hallituksen esityksellä.

Toivottavasti ei mikään puolue enää heitä nuorisokerhoja kivillä, vaan ymmärtää niiden arvon, ja niin sanotut raggariajajatkun, missä sellaisia vielä on, yritetään saada järjestettyihin ja ohjattuihin nuorisokerhoihin.

muudet, jotka katsottiin alkoholin aiheuttamiksi, vähenivät edelliseen vuoteen verrattuna noin 10 % ja 1968 vähennys oli 1,6 % vuoteen 1967 verrattuna. Kuitenkin jo vuonna 1969 havaittiin 17,7 % nousu vuoteen 1968 verrattuna.

Viime vuosina on Alko harjoittanut selkeäsanaisista, helposti ymmärrettävää kuluttajavalistusta mm. aikakauslehdissä. Äskettäin Alko testautti kaksi ilmoitustaan. Toisen sanoma ymmärrettiin 100 ja toisen 84 prosenttisesti oikein. Samaan aikaan alkoholin kokonaiskulutus kuitenkin kasvoi. Eikö tästä voidakin vetää johtopäätös ettei tieto alkoholin haittavaikutuksista vielä sinänsä riitä vähentämään alkoholin kulutusta.

Puhtaana alkoholina mitattu kulutus laski 1975 ensimmäisen kerran 17 vuoteen. Lasku oli 3,9 %. Jo lokakuulla tiedetään varmasti, että 1976:n kulutus nousee yli v. 1975 tason.

Liikenneministeriö, Liikenneturva, lääkintöhallitus ja Alko toimeenpanevat tiedotuskampanjan liikennehaittiuden edistämiseksi marras – joulukuussa 1976.

Vaikka edellä käviin selville, ettei nopeisiin ja näkyviin tuloksiin pääsy ole helppoa, jos mahdollistakaan, uskon kuitenkin, että tosiasioihin pohjautuva kampanja ei voi olla vailla merkitystä. Kun kampanja sattuu samaan aikaan huomattavan valvonnan lisäyksen kanssa, voi-

Väkivaltaa ja seksiä

TOISTUVAA TARINAA HELVETIN ENKELEISTÄ

Aikoinaan kirjoitin tässä lehdessä filmintekijäin kaavasta käsitellä moottoripyörää ja pyöräilijöitä jatkuvasti väkivaltaan kytkettynä. Parin viime vuoden aikana ei enää suuren yleisön suosikkikuvaa näistä aineksista ole pystytty luomaan. Viimeiset Helvetinenkeli-filmit Suomessa kehittymättöminkin kinossakävijä on tajunnut vanhan liemen väkinäiseksi lämmitysyrityksiksi. Yksinkertaistetun aiheen kaikki muunnelmat on käytetty loppuun. Ainoa uusi muunnos oli filmissä Rollerball.

Suurten painosten väkivalta-seksilehdistön palstoilla motorismin helvetin kelityyli vielä kukoistaa ja löyhkää. Sattumalta jouduin sen kokemaan. Olen aina täydentänyt kirjastoani antikvarista ja kaupungissa käydessäni poikke-

daan kampanjassa oikeutetusti kertoa, että kiinnijoutumisen riski on nyt oleellisesti lisääntynyt. Ankarammat rangais-
tukset eivät auttaneet rattijuoppoutta vastaan. Yleisesti kuitenkin uskotaan, että kiinnijoutumisen riskin kasvaminen vaikuttaa sentään suurimpaan osaan ihmisistä.

Rattijuoppoutta ei saa painaa villaisella saati sitten ihannoida. Rattijuoppoudesta on voitava avoimesti keskustella."

Liikenneministeri Ragnar Granvik, Liikenneraittiuskampanja -76:n tiedotustilaisuudessa 27.10. -76.)

an tutkimaan kirjavalikoimia. Tampereella on ilmestynyt uusi antikvariaatti ja päätin tutkia sen varastoja. Tämä uusi liike olikin yllätys. Siellä oli nimeksi muutama kirja, mutta valtaosa tiloja on varattu rikos-, seksi- ja villinlännessarjoille ja alan lehdille. Ja kauppa, pikemminkin vaihto, kävi kuin tyhjää vaan. Asiakkaat toivat tullessaan kassillisen paperikantista tavaraa ja valitsivat uuden erän. Ja maksoivat hiukan välirahaa. Kaupan antikvariaattiluonteeseen kuului, että halutu-
in "antiikkitavara" oli mahdollisimman tuoretta kirjasi- ja lehtiainesta, suuri osa saman vuoden painosta. Niiden kulutusaste kyllä ilmaisi, että monta vaihtoa olivat ehtineet kokea.

Hämmästyttävintä oli asiakkaiden koostumus. Oli koulunuorisoa, poikia ja tyttöjä. Oli varsin hyvinvoivannäköisiä keski-ikäisiä herroja ja turkkeihin pukeutuneita rouvia. Kaikille näytti olevan yhteistä kioskikirjallisuuden suurnälkä. Täällä se tyydyttyi uskottoman halvalla ja helpolla. Kassillinen vaihtoon ja muutama markankolikko pöytään. Mutta mitäs tällä on tekemistä motoristin kanssa? Onpa vainen. Tässä massavihteessä pyörä aineistoa, joka pelkistää moottoripyörän väkivallan ja likaisen roskakin symboliksi. Sama helvetinenkeli-kaava toistuu. Muunlaisissa kirjoituksissa taas pelkistyy joku muu aihe kaupallisen väkivallan ja seksin kaavaan.

Kun näin erään suurpainoksisen seksi-

väkivaltalehden kannessa kirkuvin kirjaimin: Helvetinenkeliä raiskattavana, luulin että kysymyksessä on usean vuoden takainen numero, kun oli niin kuluneeksi luettukin. Ihmeekseni olikin saman vuoden painosta, muutaman kuukauden takaa. Ostin sen ja päätin tutkia, miten motorismia nyt markkinoidaan. Lehdestä löytyikin vallon pari laajaa juttua motoristijengistä. Toisessa raisu pyöräporukka tunkeutui yksityiseen seksiklubiin ja pisti rähinäksi. Siinä aihe jossa kirjoittaja ja lukija varmasti saa tarpeekseen herkutella seksin ja väkivallan yhdistelmällä. Kaavaan kuuluu lisäksi jonkinlainen teokopyhä psykologinen erittely ja viranomaisien harhauttaminen, koska seksiklubin pimuille raisu vaihtelu toisaalta oli pirstävääkin.

Toisessa helvetinenkeli jutussa raiskaus on alussa. Moottoripyöräilystä eronnut ja viisastunut nuorimies raivostuu ystävänsä vaimon raiskauksesta, etsii vajasta neljä vuotta käyttämättömänä pölyt-
tyneet Harrikkansa, nahkarotsinsa ja ky-
päränsä. Sitten palaa pyöräporukoihin etsiäkseen tilaisuutta kostaa koko sakille. Tilaisuus tietysti löytyykin, siinä muser-
tuu luut, potkitaan munat, ajetaan pyörät metsään tai sytytetään ne palamaan. Koko "likaisen tusinan" urho raivaa ma-
talaksi. Aivottomat kaljamahat. Maailma pääsi eroon taas muutamasta moottori-
pyörästä.

Leikki on leikkiä, bisness on bisnes-
tä, lukija on saanut tutun kaavan mu-
kaan sitä mitä on halunnutkin. Shokin taitaisi saada jos moottoripyörä ja -
pyöräilijä joskus olisi sijoitettu päinvas-
taiseen rooliin.

Meidän aikamme on monenlaisen ai-
vopesun ja inttävän toistamisen aikaa.

Kerhon sihteeri Mauno Tonttila selasi jäsenkortistoa ja leikkitteli numeroilla, ja tältä se näyttää

KERHOMME NUMEROINA:

Kerhomme jäsenmäärä vuoden 1976 lopussa oli 599 jäsentä, joista 60 % on varsinaisia jäseniä loput 40 % on kannat-
tajajäseniä.

Nuorin kerholainen on 14 vuotias.

Vanhin 70 vuotias.

Keskiverto kerholainen asuu linjalla Pori Tampere Parikkala on 25,3 vuotias mies, jolla on ammatti joka on tekemisissä tekniikan kanssa, ja ajaa 483 cm³ pyörällä, joka on vuosimallia 1969 elokuussa rekisteröity.

Keskiarvotiedot on otettu kerhon jäsenrekisteristä satunnaisotannalla.

Motoristi on nykyaikaisen sadun paha peikko, elokuvassa ja kioksivihteessä. Eipä ihme jos monissa tilanteissa reissun rähjänyttämä matkamotoristikin näyttää joidenkin silmissä ja aivoissa peikon-
pojalta.

Toistuva kaava ja aivopesu on tehnyt tehtävänsä. Mutta motoristi joka tiedos-
taa tämän, voi eri tilanteissa järkyttää kaavaa. Juuri silloin kun näkee pelon ja vastenmielisyyden toisten silmissä, silloin sadun prinssin on yritettävä murtautua esiin peikon kaavusta. Elämä on paljossa leikkiä.

Meidät on "leikitty" tiettyyn rooliin. Leikkikäämme taiten rikki aivopesun luomat kaavat.

Eero Mikkola



TALVIRALLI

pidetään helmikuun ensimmäisenä viikonloppuna 5.–6.2.-77 Pahkajärven ampumaradan takana olevalla armeijan kantahenkilökunnan majalla. Ruokailu on järjestetty talon puolesta.

Ilmoittautumiset mieluummin päivisin puh. 90–780466/Autio tai iltaisin puh. 90–370 830.



Risto Eskola täytti 9.1. 50-vuotta. Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus kävi Orko Tallisen johdolla onnittelekäynnillä ja ojensi Ristolle 69:n lahjana Jarno Saarisen muistomitalin.



TALVITAPAHTUMA 5.-6.3.77.

Taas kerran on tullut aika viettää MP 69:n talvitapahtumaa Honkilahden Sieravuoressa.

Majoitus on tuttuun tapaan 5 hengen mökeissä, illaksi käyttöömme on varattu ravintola. Illalliskortti ravintolaan maksaa 15 mk, illalliskortteja voi ostaa illalla ravitsemusliikkeen ovelta. (Ravintolaan pääsyn edellytyksenä on 18 vuoden ikä, joten ottakaapa varmuudeksi henkilöllisyystodistus mukaan.)

Ja ko. viikonloppuna on lunta pidämme taas hiihtokilpailut, joissa ratkotaan kerhomestaruudet. Ilmoista ym. tekijöistä riippuen pyrimme järjestämään myös muita kilpailuita. Kisojen jälkeen on sauna kuumana.

Ilmoittautuminen. Ilmoittautumismaksu 20 mk, - lähetetään Euran Osuuspankkiin, tili n:o 5005 1842 Mauri Kariniemi, 27510 Eura. Maksun yhteydessä mainittava maksajan (maksajien) nimi, osoite sekä maininta "Talvitapahtuma". Ilmoittautuminen 17.02. mennessä.

Lisätietoja antaa Mauri Kariniemi, puh. 938/50444 toimeen, 50 233 kotiin.



Takanapäin on päivän ajomatka. Nyt on mukavan leppoisa istuskella iltanuotiolla ja mietiskellä maailman menoa. Miksi moottoripyöräily halutaan kieltää? Miksi meitä ei haluta ymmärtää?



Joskus tuntuu että maasto ottaa miehestä voiton mutta vielä tässäkin tapauksessa on mopo kuljettajansa hallinnassa. Kaataminenkin täytyy olla hallitua ja suunta selvillä.

MOPO-TRIAL = MINI-TRIAL

Vuosi 1976 oli varsin kehityksenkäs. Erityisesti on nuorison harrasteeksi kehittynyt nyt valvottuna toimintana mopo-trial. Moottoriliiton säännöstöön on viime vuonna sisällytetty urheilusäännöstön osaksi mopo-trial säännöt. Tämä toiminta tarkoittaa selvääkin selvemmin sitä että voimme tulevaisuudessakin odottaa hyviä urheilusuorituksia kansainvälisillä

trial-areenoilla. Yrjö Vesterisiä ajelee jo nyt noin 60 ympäri Suomea. Mini-trialin osuus tulee olemaan ratkaiseva kun tulevien moottoripyöräilijöiden turvallisuus asetetaan puheen aiheeksi. Onhan aivan selvää että mopon hallinta vaikeissa maasto-olosuhteissa koului käyttäjänsä taitavaksi ajoneuvon kuljettajaksi missä hyvänsä liikenteessä. Taitava käsittelytai-



Mini-trialin ensimmäisiä harrastajia suomessa Jari Vasama joka ajoi itsensä Solifer-Cupissa kolmanneksi vuonna 1976.

Kuvat: TOP-FOTO Holger Eklund

MASSATURISMIN KUVIOT JA MOTORISTI

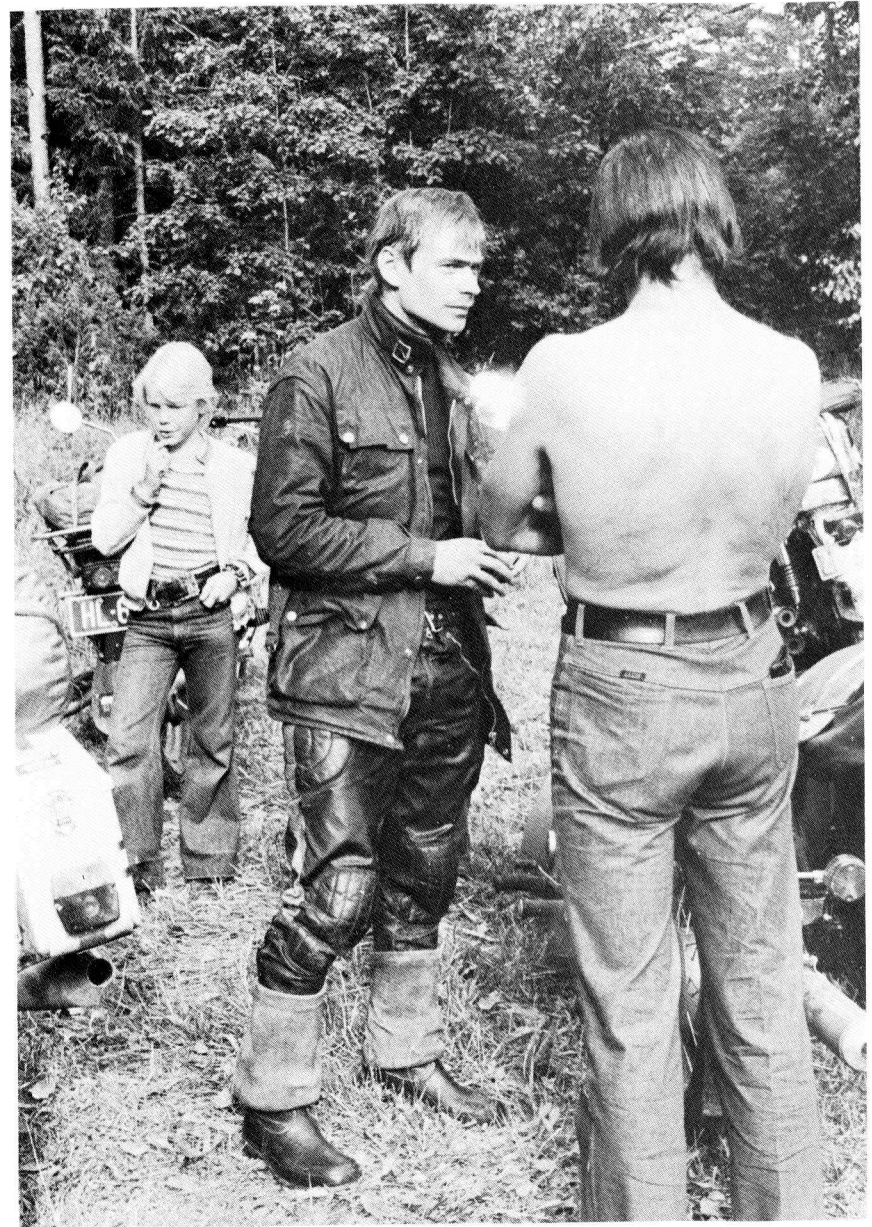
Vasta viitisentoista vuotta sitten alkoi kehitys, joka avasi tavalliselle ihmiselle mahdollisuuden matkustella. Aluksi useimmat laajensivat kulkemisen piiriä kotimaassa. Sittemmin naapurimaat ja Välimeren lämpimät rannat tulivat miltei

to on varmin vakuutus liikenteessä. Voidaan sanoa että täytyy pudota kappale päähän ennen kuin kokenut mopoilija joutuu onnettomuuteen. Yleensäkin ajoneuvon ennakoiva ajotyylly opitaan jo mopilla. Meidän varttuneiden moottoripyöräilijöiden tulisikin ottaa huomioon että meitä katsotaan usein ikäänkuin ylöspäin mopoilijoiden joukossa. Meidän tulisi nimenomaan tuntea vastuu tulevista moottoripyöräilijöistä ja antaa ajastamme jonkin verran mopoilijoiden käyttöön esimerkiksi siten että järjestämme asuin-kuntiemme alueilla mopoilijoille trial-kilpailuja helpohkoon maastoon. Tällä tavoin voimme varmistua siitä etteivät liikenneonnettomuudet lisäänty ja vaikuta tuhoisasti meidän oivallisen harrasteemme kehittymiseen varsinkaan sen hinnanmuodostuksen nousuun. Mini-trial on kilpailua ajotaidosta jokainen kilpailija joutuu ajamaan saman reitin joka on merkitty. Virhepisteitä jaetaan jalkakosketuksista maahan tai muista ajotaitoon liittyvistä virheellisyyksistä. Paras on tietenkin se jonka pistemäärä on pienin. Rata tulee laatia siten ettei se ole vaarallinen eikä kohtuuttoman vaikea. Taitoja voi tietysti kokeilla kuka hyvänsä mutta laji on erityisesti tarkoitettu 12–16 vuotiaille.

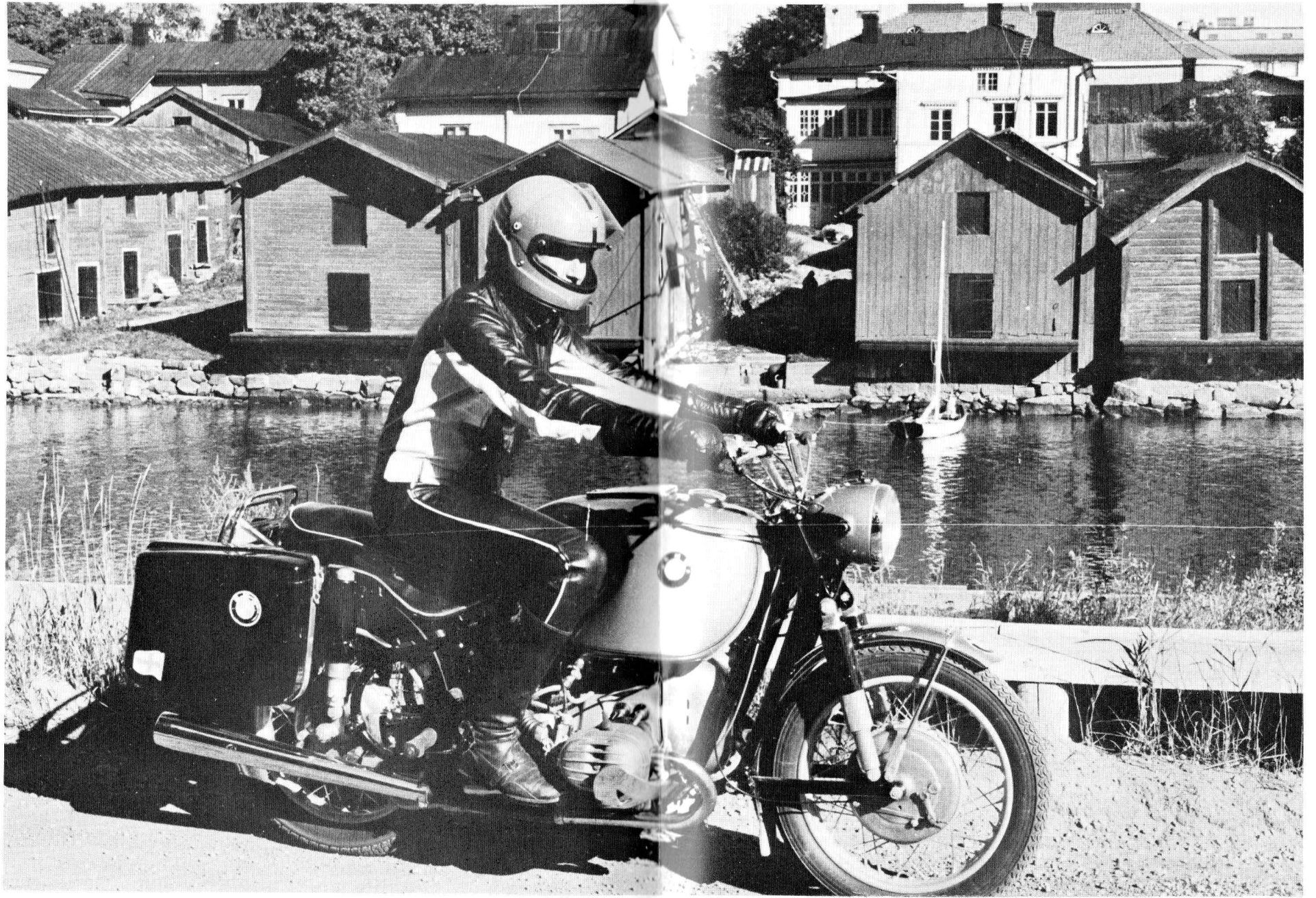
kenen tahansa matkakohteiksi. Turismin paisuminen mahdollisti ”suur tuotannon” ja sen paisuminen teki tarjonnan yhä halvemmaksi. Massaturismi loi kuljetukseen, majoitukseen, opastukseen ja huviteluun suuren ja tehokkaan ”liukuhihna-systeemin”, joka mahdollisti suurten joukkojen käsittelyn nopeasti, tehokkaasti ja myyjälle ja ostajalle edulliseen hintaan. Matkustelu ei ollut harvojen rikkaiden ja rohkeiden etuoikeus ja seikkailu, vaan jokamiehen mahdollisuus. Varakkaat saivat erikoispalvelunsa paisuvissa turismikeskuksissa tai heille rakennettiin uusia kohteita, joihin vuorostaan seurasi massaturismin aalto. Etelän turistikeskuksien halpa työvoima ja 20 vuotta muuttumaton energian hinta teki mahdolliseksi turismin paisumisen kun samalla teollisuusmaiden elintason nousu ja lomien piteneminen teki matkailun tavalliselle ihmiselle mahdolliseksi.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN ”ROOLI”

Jawakautena 1960-luvun vaihteen tienoilla monet motoristit jo kiersivät Suomea matkailumielessä. Muutamat harvat Pohjoismaissa ja Keski-Euroopassa. Suuren osan 1960-lukua motoristi oli ”henkipatto” ja kasvavan autoihmistien luokan silmätikku. Jos joku lomamatkaili moottoripyörällä, osa energiaa ja paljon iloa haaskaantui siihen, että tunsu ja tiesi olevansa sopimaton olento paisuvassa matkailuvirrassa. Vasta 1970 vaihteen moottoripyörän uusi tu-



Moottoripyöräilijät tuntevat parhaiten viihtyvänsä kesäisissä kokoontumisajoissa, samanhenkisten ja samoinajattelevien ystävien seurassa.



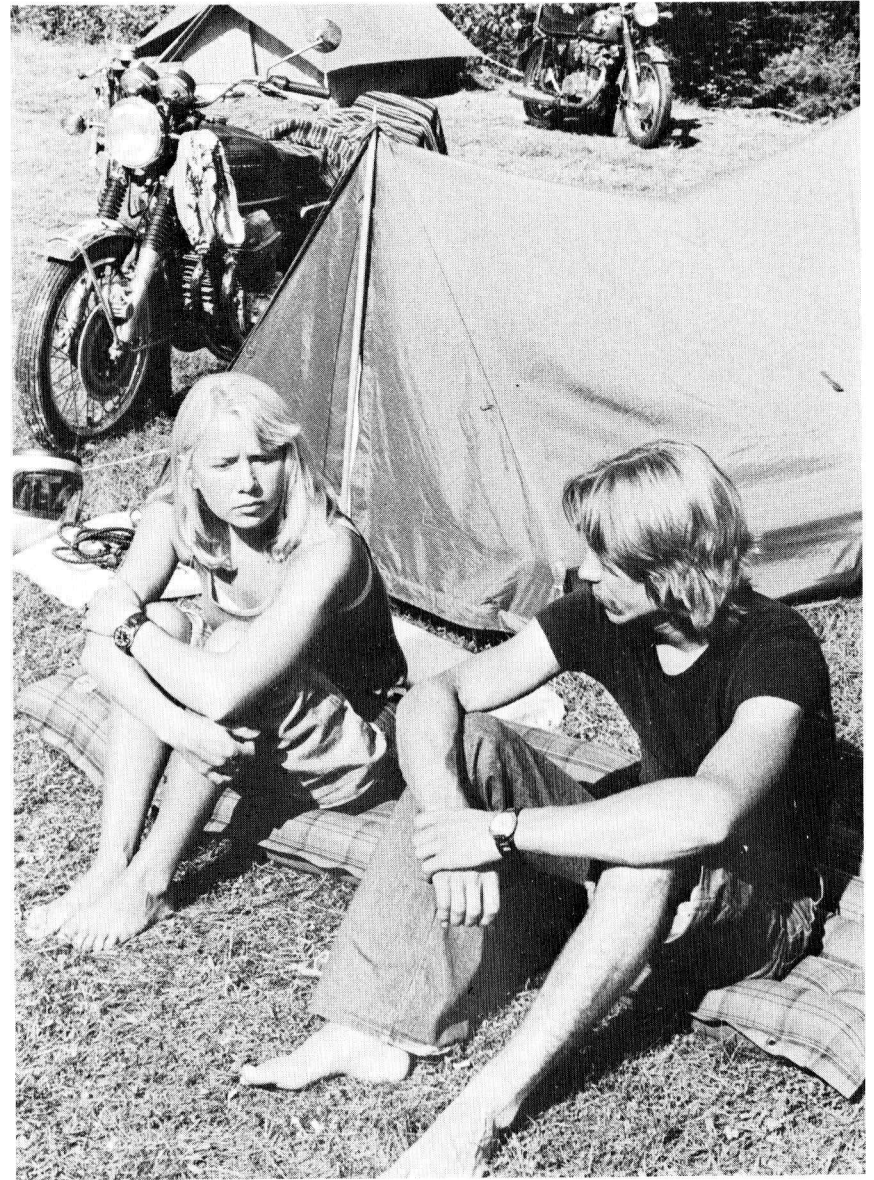
leminen mahdollisesti motoristille jonkinlaisen paikan turismivirrassakin. Se näkyi lähinnä teillä ja huoltoasemilla. Joukkoturismin kohteissa ei monikaan motoristi näyttäytynyt tai pysähtynyt. Sitä mukaa kuin motoristien omat viikonloppukokoonnutumiset yleistyivät, motorismistakin tuli osansa turistivirtaa. Joka sekkin keskittyi, mutta omiin kohteisiinsa. Sitä mukaa kun rallitoiminta paisui sitä enemmän siihen tuli joukkoturismin monia piirteitä. Poikkeavaa oli eniten se, että ei etsitty niinkään palvelumukavuuksia kuin toverillista yhdessäoloa. Ohjattu tutustumisretki kokoontumispaikan johonkin turistinähtävyyteen ei ollut edes mahdollista. Joku harva saattoi poiketa yksityisesti mutta samalla häpesi ajoasuuaan joka "kavalsi" hänet vieraaksi sellaisilla paikoilla.

Paisuvasa, keskittyvässä ja samaan kaavaan kangistuvassa rallimotorismissa etenkin vuosina 1971–3 oli vahvoja tyyppillisen massaturismin piirteitä. Paisuvaan henkilöautomatkailuun ja motorismiin monilla liittyi kilometrinnelemisen kiihko: mahdottoman pitkät päivämakat eikä aikaa kunnolla pysähtyä missään eikä katsoa mitään. Oltiin matkailijoita, jotka olivat paljon kulkeneet ja vähän nähneet. Toinen yhdenmukaisuus matkatoimistomatkojen kanssa oli periläolossa keskittyminen ryppäämiseen. Rallien varsinainen ohjelma usein oli ryppääminen, kuten ryhmämatkaseurueen ohjelma Leningradissa, Mallorcalla ja Rhodoksella. Eroa oli se, että ryhmämatkalaisen toi joukkokuljetus kotiin, krapulainen motoristi sai juhlien jälkeen selvitä kotiin itse.

MUOTOSVAIHE

Syksyn 1973 energiakriisi ja sen jälkeen alkanut taloudellinen kasvun laantuminen ja syvenevä lamatila muutti matkailun kuvioita. Inflaatiomarkkojen turvin – ja vaihtotasevajautta lisäten – on suomalainen massamatkailu ja entiset turismikohteet säilyttäneet entisiä piirteitään. Matkailuun ja sen palveluihin totuttiin hyvinä vuosina, eikä niistä ole helppo luopua. On kuitenkin piirteitä, etenkin automatkailussa ja moottoripyöräilyssä, että kuljetaan vähemmän ja katsotaan enemmän. Yleensä historiallisten kohteiden pääsymaksut ovat suorastaan pienet. Sensijaan jonkun modernin kohteen, kuten Tampereen Näsinneulan kalliimmat. Kuitenkin yhden kohtuullisen ravintolailan kustannuksilla katsoo melkoisen alueen kaikki mahdolliset kohteet. Hotelleja välttämällä ja leirintää suosien – ja kohtuullisia päiväohjelmia noudattaen parin viikon aikana voi nähdä Suomea tai muita maita enemmän kuin entisten menemisen kiihkon aikana vuosien mittaan. Pulaajan leikkaama matkailun rajoitus voi olla suorastaan siunauksellinen. Ihmisellä on aikaa syventyä johonkin. Ja huomata, että kaikki ei ole mitattavissa rahalla ja ajokilometreillä.

On myös oireita siitä, että motoristeitakin jotkut luopuvat ulkomaille pyörällä tehdystä lomamatkasta ja käyttävät halvempaa matkatoimistomatkaa. Tietämäni mukaan Hollannissa ja Englannissa tämä suuntaus vahvistuu. Ne, jotka ovat 10–15 vuotta kiertäneet pyörällä, matkailevat nyt lentoteitse tai bussimatkoja. Eräs englantilainen tuttavani valitsi valmismatkan Saharan keitaan eristettyyn pikkukylään. Siellä oli vaatimaton safari



Moottoripyöräilijälle kesä on aina vilkasta matkailun aikaa, katsotaan nähtävyydet ja viेतetään muutenkin ulkoilmaelämää sillä ralleja on miltei jokaisena viikonloppuna.



Teltoa ja maksuusäkki ym. vain pyörän päälle ja taas ollaan valmiit matkamaan kohti uusia kohteita ja seikkailuja.

Viime aikoina on moottoripyöräilyä tutkisteltu eri näkökulmista eritoten on yritetty suurelle yleisölle tehdä sen eri harrastusmuotoja tunnetuksi, ja kiinnostusta on riittänyt ja onpa havaittavissa laajenevaa kasvuakin vakavasti otettavan harrasteen ja kerhotoiminnan muodossa. Lainaan Alois Wiedin kirjoitusta MU:sta vuodelta 1963:

MIKÄ ON MOOTTORIPYÖRÄ?

”Onko se välttämätön työväline, kallisyllisyyssesine, kuoleva vanhanaikaisuus, nykyajan ihmisen tarvekalu, kehittyvä harraste, ala-arvoinen ajanviette, taloudellinen liikenneväline, hengelle vaarallinen murha-ase, mukava pitkänmatkan kuluneuvo, kansantaloudellinen älyttömyys, jännittävä urheiluväline, saastainen rauhanhäiritsijä, mielenkiintoinen leikkikalu, itsekkään yksinäinen nautinto,

telttamajoituksella ja ruuat laitettiin seudun tapaan avonuotiolla. Kokemus oli ollut mahtava, koruton ja aito. Se oli eräänlainen protestimatka elintasoturistin uima-allas-yökerhomatkalta.

Yksilöllisiin matkaelämyksiin pyrkivät motoristimatkaajat voisivat löytää ja kehittää uusia, massaturismin raiteet ohittavia ratkaisuja matkailussa ja sen ajan käytössä. Maailmankuva laajenee sitä enemmän mitä useammin rohjetaan poiketa niiltä teiltä ja siitä vauhdista, mitä suuret massat turismissa vaeltavat.

Eero Mikkola

suurperheen yhteinen ilo, nuorison vellostuttaja, rautaisen terveyden lähde, kuolemantaudin aiheuttaja, vapauden tunnuskuva – kaikkea tätä vai vielä jotakin muuta?

Jokaisella vaihtoehdolla lienee kannattajansa. Jos jätetään pois tietämättömyydestä, ennakkoluuloisuudesta, ilkeämielisyydestä ja kateudesta johtuvat kannanotot, lyhenee luettelo huomattavasti. Vapaaehtoisesti tai pakosta moottoripyörän kanssa pitkäaikaisesti tekemisiin joutuneet, jotka vilpittömästi ovat halunneet tutkia moottoripyörän arvon ja käyttömahdollisuudet, ovat jokaisessa maailmankolkassa tulleet hämmästyttävän samankaltaiseen käsitykseen. Useimmille heistä moottoripyörä merkitsee parasta, mitä voi kuvitella. Se on heille maailmankatsomus eivätkä he kaihdakaan keinoja tuodakseen sen julki sopivissa ja sopimattomissa tilanteissa. Aina ei heitä haluta ymmärtää, mutta se ei heitä häiritse.”

Moottoripyöräkokoonnutumiset ovat kaikkein eniten juuri matkapyöräilijän



elämänmuotoa. Kontioralliin ja monien muiden rallien syntyyn on varmasti antanut virikkeitä seuraava Alois Wied'in kertomus:

ELEFANTTIEN KOHTAUS

"Tammikuun ensimmäisenä viikonloppuna vuonna 1955 päätti kahdeksan tällaista eri puolilla Saksaa asuvaa henkilöä tavata toisensa. He ajoivat jäisiä ja tuis-kun tukkimia teitä sovitulle kohtauspaikalle, iloitsivat tapaamisesta, keskustelivat hetken yhteisen harrasteensa ihanaudesta ja ajoivat jälleen takaisin kotiinsa, kuka 100, kuka 300, kuka 500 kilometriä. Nämä uranuurtajat olivat raskaiden moottoripyörien omistajia, jotka käyttivät aarteistaan nimitystä "elefantti". 600-kuutioiset Zundappit olivat "vihreitä", 750-, 600- tai 500-kuutioiset

BMW:t "mustia elefanteja". Tilaisuus sai näin nimekseen "elefanttien kohtaaminen" (saksaksi Elefantentreffen).

Vaikka seuraavan vuoden tapaamisesta ei pyritty tekemäänkään minkäänlaista mainosta, oli huhu jo kiertänyt ja kohtauspaikalle saapui entistä suurempi joukko moottoripyöräilijöitä. Vuosi vuodelta "Elefantentreffen" kasvoi. Moottoripyörälehdistö kirjoitti jo viikkoja etukäteen tapauksesta. Kovaksikeitetyt moottorimiehet siirsivät kokoontumispaikan 880 metrin korkuiselle Grosser Feldberg-huipulle Taunus-vuoristoon, toivoivat pakkasta ja lumipyryä karkoittamaan arkajalat ja yöpyivät itse teltoissa ja lumimajoissa. Kolmena viime vuonna on kaksipäiväiseksi pidennetty "Elefantentreffen" pidetty Nurburgingin kilparadan väljemmissä tiloissa Eifel-vuoristossa. Viimeksi oli osanottajia kolmisentuhatta. Kaikista ilmansuunnista ja

lähes jokaisesta Euroopan maasta heitä saapui yksin, matkustajineen, koko viisi-henkisine perheineen, sillä tällainenkin on mahdollista raskaille sivuvaunukoneille, jotka ovat enemmistönä. Pienet soolopyörätkin ovat jo tervetulleita, mutta auto olisi tässä seurassa kauhistus. Mittasuhteiden kasvaessa on myös ohjelma jatkuvasti monipuolistunut. Näytteillä on uusia moottoripyörämalleja, harvinaisuuksia, joiden valmistus on jo vuosikymmeniä sitten lopetettu, tarumaisia maailmanennätysten rikkojia ja kilpailujen voittajia, moottoripyöräilyn entistäkin miellyttävämmäksi tekeviä lisätarvikkeita, laitteita, varusteita ja pukimia. Tehtaiden ja liikkeiden edustajat pitävät luentoja ja antavat moottoripyörien huolto- ja korjausnäytöksiä sekä esittelevät uusia työvälineitä. Teatteriksi muutetussa ravintolassa esitetään moottoripyöräaiheisia elokuvia. Kuolleiden moottoripyöräilijöiden kunniaksi ajetaan sunnuntai-iltana soitukulkueena Nurburgingin ympäri. Tavataan vanhoja tuttavina ja solmitaan uusia ystävyys-suhteita, keskustellaan ja vaihdetaan ajatuksia, tarkastellaan eri puolilta Eurooppaa saapuneiden moottoripyörien yksityiskohtia, itse tehtyjä muutoksia ja parannuksia.

"Elefanttreffenissä" on siis kilpailun, näyttelyn, markkinoiden ja oppikurssin aineksia, mutta se ei ole mitään näistä, vaan aivan oma ainutlaatuinen käsitteenä. Sitä ei mainita kansainvälisessä kilpailukalenterissa eikä sinne kutsuta ketään, järjestelyt suoritetaan vapaaehtoisin voimin kustannuksitta, ilmoittautumisia ei tarvita eikä jaeta palkintoja. Kuitenkin julkinen sana omistaa tapaukselle suurta huomiota ja muiden osanottajien

joukossa on lukuisasti moottorikerhojen ja liittojenkin sekä kilpailujen järjestäjien edustajia tarkkailemassa ja ottamassa oppia. "Elefantentreffen" onkin ollut alkusysäyksenä ja esikuvana monille muille kokoontumisille, ajoille ja kilpailuille. Vasta kaksi kertaa järjestetty Walesin "Dragon Rally" (Lohikäärmeralli), on paisumassa yhtä valtavaksi, mutta "Elefantentreffen" on sentään vielä omassa luokassaan. Kansainvälinen moottoripyöräliittokin (FIM) on todennut, että "Elefantentreffen" epävirallisuudesta huolimatta erinomaisella tavalla edistää ja tekee tunnetuksi moottoripyöräilyä, joten sen on annettava kehittyä omassa oloissaan ilman sääntöjen kahleita. Millaiseksi se tulevaisuudessa kehittyneekin ja millaista lisäohjelmaa siihen tullee, tärkeimpänä säilyy "Elefantentreffenin" alkuperäinen merkitys: se on intohimoisten moottoripyöräilijöiden ristiretki ajoneuvojensa mahdollisuuksien esittelemiseksi, mielenosoitus mukavuudenhaluista poroporvarillisuutta vastaan, rai-kasta tuulta, vauhtia ja vapautta rakastavien luonnonvoimien uhmaajien yhteenkuuluvuudentunnetta ja veljellisyttä vahvistava uskontunnustus."

En malta olla lainaamatta katkelmia rouva Annikki Viron mielenkiintoisesta matkakertomuksesta Elefanttreffeniin vuodelta 1964, siinä kirjoittaja on tavoittanut moottoripyöräilyn henkeä aidoimmillaan, huumorin sävyttämänä, innostavana ja mukaansatempaavalla tavalla joka sai monen motoristin toteamaan: "Tuon minäkin haluan kokea!"

MOTORISMIN HURMAA

”Varhaisena aamuhetkenä ei muuta liikennettä Eifel-vuoristossa paljoa näkynyt. Olimme pysähtyneet ihmettelmään erään sammuneen tulivuoren keilaa, kun takaa alkoi kuulua kumeeaa jyrinää. Käännähdin taaksepäin, silmäni revähtivät auki ja väreet kulkivat selkääni pitkin. Mutkasta tuli loivaa ylämäkeä hurjaa vauhtia loppumattomalta näyttävältä jono sivuvaunupyöriä. Nahkapukuisten ajajien kypärät loistivat aurin-gossa ja värikkäät kaulaliinat liehuivat tuulessa. Takaistuimet ja sivuvaunut olivat myös miehitetyt tai vielä useammin ”naisitetut”. Meidät ohittaessaan miltei jokainen heilautti kättään tervehdykseksi, tunsin itseni melkein paraatia seuraavaksi kenraaliksi. Useimmat sivuvaunut olivat umpinaisia ja monen kylkeen, perään tai varapyörän suojukseen oli maalattu iskulauseita, sana ”Elefantentreffen” tai elefantin kuva. Jokaisella moottorilla oli oma sointunsa: mustat ja valkoiset koneet kehräsivät, vihreät murisivat äkäisesti, hopeanharmaat päästivät vasa-roivan paukkeen, välillä sininen vinkui ki-meästi, punainen ulvoi karmivasti tai vio-letti karjui römeästi ammottavista megafoneistaan, joista vaihtaessa välähteli tulenlieskoja. Ohjaaja joutui tämän sinfonian ja näyn lumoissa aivan pois tolaltaan. Toverimme nauroivat katketakseen, kun hän möykyi kameran kadonneen ja heit-teli sitä etsiessään tankkilaukun sisällyk-sen pitkin nurmikkoa, kunnes huomasi etsityn esineen killuvan kaulassaan. En-nenkuin hän sai sen kuvauskuntoon, oli-vat viimeiset 32:sta kolmipyöräisestä jo katoamassa seuraavaan käänteeseen,

mutta vielä kauan kaikui korvissani niiden loittoneva urkumusiikki. Sitä kuului pian jatkuvasti takaamme, ja vähän väliä suhahteli raskaasti kuormitettuja ”elefantteja” ohitsemme. Liukkaissa hius-neulakäänteissäkin ne ajoivat uskomatto-man kovaa kuin kiskoilla, niin tarkasti ne tottelivat ajajan ohjausliikkeitä. Ensimmäinen soolopyörä, tovereittemme lisäksi, tuli näkyviin edestämme.

Nurburgingin jyhkeän linnanraun-ion torni kohosi ylväässä edessämme ja oh-jaajan käyttäytymisestä päätellen hänen pulssinsa oli kolminkertaistumassa. Va-rikkoalueella, missä ilmoittauduimme, oli jo tungosta, mutta ajettuamme tunnelin läpi lähtöpaikalle urheiluhotellin eteen näin vasta, miten suunnattomasti moot-toripyöriä oli saapunut. Niitä seisoj aina-kin neljässä rivissä puolen kilometrin pi-tuudelta ja lisää jyräsi tunnelin läpi katke-amattomana virtana. Löysimme paikan ajokillemme, jota uutuuttaan killtävän ei sittenkään kai tarvinnut hävetä muun kuin sivuvaunuttomuuden takia. Riisuim-me raskaan ajovarustuksen ja itse vaih-doin päähäni neljäntuulen lakin, käsiini karvakintaat ja jalkaani poron-nahkatossut, piti hän näet tehdä mainos-ta. Sainkin kimppuuni aikamoisen lauma valo- ja elokuvaajia ja haastattelijoita. Hämmästyin kuitenkin nähdessäni itseni televisiossa muutamaa tuntia myöhem-min. Ohjaajiala oli joulu. Jokainen vä-hänkin erikoinen moottoripyörä piti tar-koin tutkia edestä, takaa, kummaltakin sivulta ja usein altakin. Tämän tästä sain kuulla esitelmän jostakin tarumaisesta vauhtihirviöstä ja antaa mielipiteeni tuulisuojauksesta, takaistuksesta, bensinitan-kin väristä tai tyköistuvasta nahka-puvusta. Kiinnostunein olin naisten pu-

keutumisesta ja sivuvaunuista. Kolmas pyörä olikin yhdeksässä ajokissa kym-menestä ja valikoima oli suuri. Alkeellisin oli kolmen putken päähän kiinnitetty kot-tikärnypyörä, jonka painona oli hiekka-säkki. Seuraava aste oli lava, johon sopi ainakin kunnioitettava määrä tavaraa. Matalista ja virtaviivaisista urheilu-sivuvaunuista puuttui vielä usein tuu-lisuojaus, mutta enemmistönä olivatkin umpinaiset mallit lämmityslaitteineen ja varapyörineen. Englantilaisen saavuttua näin todellisia kolmipyöräisiä koteja, joi-den sivuvaunun kaksi aikuista saattoi mahtua istumaan vierekkäin etupenkille ja saman verran lapsia taakse.

Kuolleiden moottoripyöräilijöiden muistoksi pimeän tultua ajettu kunnia-kierron lähes 23 kilometrin pituisen Nur-burgingin ympäri oli valtava elämys. Kierrokseen osallistuneet ajoivat hyvissä ajoin odotuspaikalle ensimmäisen kään-teen jälkeiselle suoralle neljonoon. Olim-me parinsadan metrin päässä kärjestä ja taaksemme tuli lähes saman verran ajajia, mutta pysäköintipaikalle jääneiden pyö-rien määrä ei näyttänyt suurestikaan vä-hentyneen. Moottorit pysäytettyinä kuunteli tuhatpäinen joukko hiiskumatta koväänisestä luettuja vainajien nimiä. Sen jälkeen kuului komento viisi - neljä - kolme - kaksi - yksi - start! Silmän-räpäyksessä valonheittäjät syttyivät ja moottorit jyrähtivät käyntiin. Nurburgingin linnantornissa leimahtivat kymmenet soihdut, ja soihtuja jaettiin myös sivu-vaunumatkustajille. Hitaasti lähti jono liikkeelle. Se luikerteli kilometrien mit-taisena pitkin radan huimaavia laskuja ja jyrkkiä nousuja, ympäri 176 käänteen. Edessämme loistivat moottoripyörien isot ja sivuvaunujen pienet punaiset taka-

valot, takanamme heiluivat lukematto-mien valonheittäjien häikäisevät keilat ja kiiluivat pikkuriikkiset sivulyhdyt. Lähes tunnin kesti kierros, johon kuulumme osallistuneen yli 600 ajoneuvoa. Myö-hemmin illalla pidettyjen tervetuliais-seremonioiden yhteydessä meidät kaksi ”lappalaistakin” kutsuttiin kunnia-korokkeelle yleisön juhlistavaksi. Telta-leirissä loimuavien nuotioiden ympärillä luisti vielä juttu ja kaikuivat moottori-pyörälaulut, joita englantilaisilla oli häm-mästyttävä valikoima.

Aamulla ehdimme parhaiksi takaisin moottoripyöräilijöiden jumalan-palvelukseen. Se pidettiin taivasalla kuu-simetsässä, mihin Nurburgingiä kiertä-vien moottoripyörien melu kuului kau-kaisena vaimeana surinana. Kirkkoherra nousi vihreän Zundappinsa sivuvaunuun ja piti satapäiselle nahkapukuiselle seura-kunnalleen gatalaiskirjeen 5. luvun 13. ja-keen pohjalta saarnan, joka kuitenkin oli myös alusta loppuun moottoripyörä-aiheinen. Hartaan tunnelman vallitessa valettiin hiljaisina huurteisen metsän läpi kilometrin matka takaisin lähtöpai-kalle. Tapasimme monia merkkihenkilöitä, ensimmäisen Elefantentreffenin vete-raaneja, moottoritoimittaja Erns Leverkusin perheineen ja naisten kansain-välisen moottoriliiton jäseniä. Kolme ker-taa Suomessa käynyt 74-vuotias Robert Sexe oli 125-kuutioidella DKW:llaan ajanut 600 kilometriä lähes Pariisista saakka, mutta hävisi vielä kaksi vuotta iässä vanhimmalle osanottajalle joka oli myös omistanut sivuvaunullisen Rudgen-sa vuodesta 1926 lähtien. Nuorin moot-torimies taas oli vasta kolmikuukautinen, mutta yli 500 kilometriä hänkin oli mat-kannut hyvin lämmitetyssä sivuvaunus-

saan. Innostuneimpia moottoripyörän kannattajia olivat eräät englantilaiset, jotka suorastaan hyppivät tasajalkaa mainitessaankin tämän erinomaisen ajoneuvon nimen.

Aika kului lentäen ja tuli paluumatkan aika. Hyvästelimme lukuisat uudet ystävämmme, joista monet vakuuttivat tulevan-sa Suomeen, ja jätimme taaksemme jo harventuneet moottoripyörrien rivit. Jännittävä elämys oli vielä ajaa Eifelin korkeimman vuoren, 746-metrinen Hohe Achtin huipulle. Tämän sammuneen tulivuoren kraateriin on jähmettynyt suunaton laavatappi, jonka kärkeen ohjaaja kiusasi pyöränsä, mutta itse jatkoin viimeiset sata metriä mieluummin nelinkontin. Tuttaviemme luona vielä päivän vietettyämme käänsimme etupyörän jälleen pohjoiseen. ”Nähdä Elefantentreffen ja kuolla”, huokasi ohjaaja lähtiessämme.”

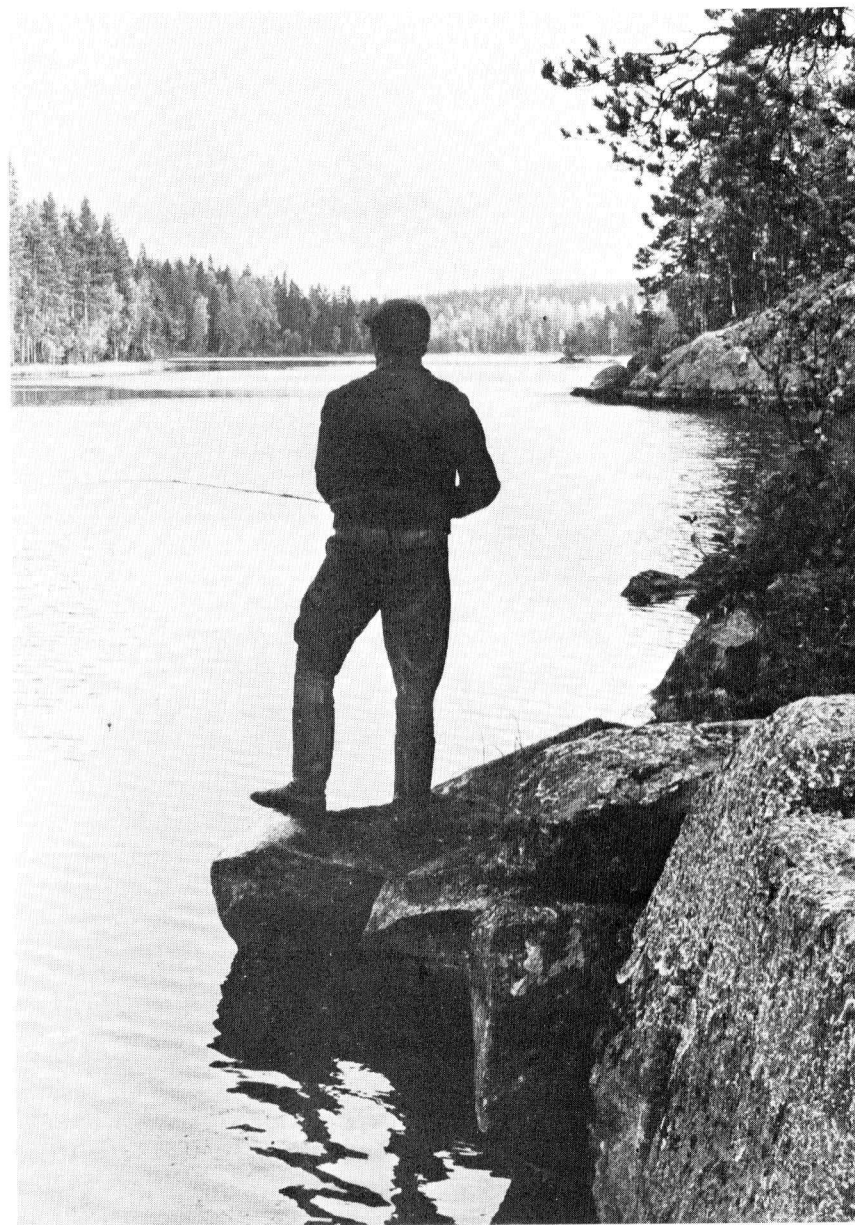
Alussa esitettyyn kysymykseen ’mikä on moottoripyörä?’ on mahdotonta vastata tyhjentävästi ja lyhyesti, mutta sensijaan mitä se pitää sisällänsä, sanoisin moottoripyöräilyn olevan kaikkea seuraavasti: Moottoripyörän omistaminen, pyörän rakentaminen ja moottoripyörällä ajaminen. Tällä omistamisella en suinkaan tarkoita sitä ’status’-maista omistamista johon useat henkilöt sortuivat muutamia vuosia takaperin moottoripyörän ollessa suurta muotia, vaan se että kun on päässyt harrasteeseen sisälle ja tunne siitä, että hallitsee moottoripyörän ja sen käyttäytymisen sekä sillä ajamisen. Aluksi se on kuin haaste opetella ajotaito ja hallitseminen. Taidon kasvaessa on myöskin tunnettava ja hillittävä itsensä jottei hetkeäkään ylittäisi itseään,

RALLIEN JÄRJESTÄJÄT HUOM!

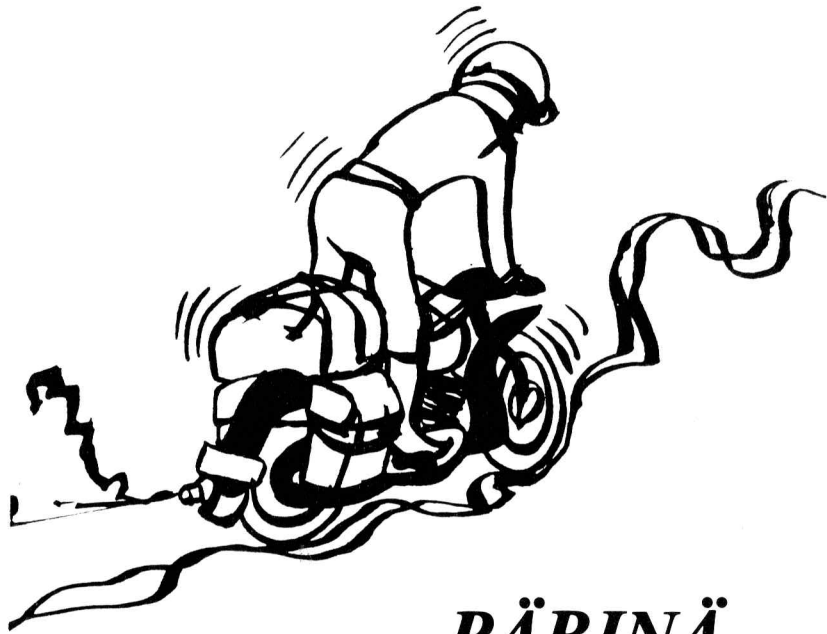
Motoristi tulee jälleen julkaisemaan maaliskuun ja toukokuun numeroissa RALLIKALENTERI kotimaisista ja ulkomaisista ralleista sitä mukaan kun tietoja saadaan. Tästä johtuen pyydämmekin rallien järjestäjiä ajoissa ilmoittamaan järjestämistään ralleista. Rallikalenterin kokooa Risto Saukkonen, Myllykuja 1. 45810 Voikkaa.

sillä ainoastaan pyörä, sinä ja ajotaitosi pelaatte yhteen, moottoripyörä on mitä parhainta itsekasvatusta. Moottoripyörän rakentelu, korjaaminen ja huolto saavat monen tekniikasta kiinnostuneen taitavan kaverin sormet syyhyämään ja voin vakuuttaa, että moottoripyörässä riittää näpertelmistä. Mikä maailma ja mitkä mahdollisuudet aukeavatkaan moottoripyörällä ajavalle, kevätkesän aamuvarhaisella ilman ollessa täynnä raikaita tuoksujakin kävelet seikkailunhalua mielessäsi nukkuvan teräsratsusi luo, muutamalla potkulla herätät sen henkiin. Päätätpä sitten käydä moottoripyöräkokoontumisessa tai seuraamassa päivän kilpailutapahtumaa ja samalla poiketa moottoripyöräilevän ystäväsi luona tai käydä ajelulla tutustumassa haluamaasi paikkaan, nautit vapaudentunteesta, ympäröivästä luonnosta ja haluat nähdä mitä seuraavan mutkan takana on nähtävää.

Aimo



Kesäaamuinen moottoripyöräajelu ja poikkeaminen metsäpolulle josta ajelu tutun erämaajärven rantaan vaikkapa ongelle on mitä parhainta virkistystä.



Aikaisemmassa numerossamme julkaisimme ohjeita ajoon valmistautumisesta vuodelta 1924. Nyt lähdemme pyöräretkelle nimimerkki "Rissin" mukana, kertomus on julkaistu Suomen Kuvalehdessä joskus viisikymmenluvun alussa. Varsin käyttökelpoisia ohjeita vielä tänäänkin, ja tältä se maistui kaikkinen vaikeuksineen:

Voimme sanoa hankkimamme kokemuksen mukaan, että moottoripyörä on viheliäinen kuluväline sateella ja vähän kuivallakin! Suomen tiet ovat hiekkaiset ja kuoppaiset ja sateella uskomattoman kuraiset. Tarvitaan todellista urheilumieltä, että jaksaa ja viitsii ja uskaltaa ajaa edestakaisin läpi pitkän Suomenniemien.

Kuitenkin suosittelemme lämpimästi moista retkeä. Oikein läpiviedyssä moot-

PÄRINÄ- POIKANA LAPPIIN

toripyörämatkassa on juuri sitä reippaan retkeilyn tuntua, jota vaille automatkailija jää. Autolla ajaen jää monta mukavaa näkemättä ja jännittävät kokemukset supistuvat varsin vähiin.

Moottoripyöräily on suurta seikkailua! Ensinnäkään ei koskaan voi aamulla sanoa, minne asti matka joutuu sinä päivänä. Parasta on siis alunperin lähteä ajella sitten säästä, teistä ja nähtävyyksistä riippuen eripitkiä päivämatkoja.

Mekin kipusimme määrätietoisesti kohti Lappia ja sateitten alkaessa kää-

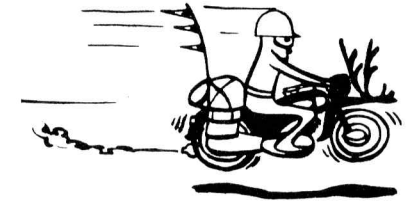
simme suunnan kertakaikkiaan poikki Suomen tuosta Kuopion kohdalta. Sadesäällä kannattaa hakeutua pois savetuilta pääteiltä. Supisuomalaista kapeata, mäkistä ja mutkaista lehmänpolku-maantietä on nautinto ajaa moottoripyörällä. Mutkaa, laaksoa, notkelmaa, harjua; parhaat maisemat ja hyväpintaiset tiet, joita ei liiallinen liikenne oli turmelut. Ja moottoripyörä kulkee metsäpolulakin, mikä on hyvä muistaa leiripaikka etsiessä!

Kuvaavaa moottoripyörämatkan yllätyksellisyydelle lienee sekin, että päästyämme vihdoon Pohjanlahden tuntumaan, viiletimme yhtenä päivänä läpi koko maakunnan. Päivän ajo päättyi komeaan loppukiriin maamme parhaalla maantielä Oulun ja Kemian välillä. Juuri ennen Kemiä kaarsimme huikealla tuntivauhdilla laakealle hiekkarannalle, jonne kelistyimme teltaamme väsyneinä ja onnellisena. Keskelle lehmälaidunta. Kuten aamulla totesimme.

Mitä varusteita?

Ainakin ne ovat suuresti toisenlaiset kuin autoilijan vehkeet.

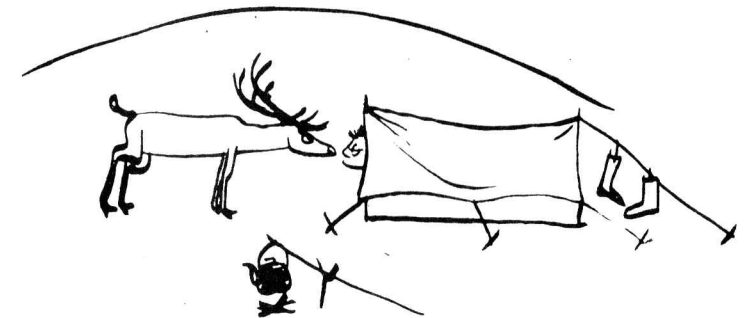
Suojakypärä pitäisi olla ehdottomasti ensi ostosten joukossa. Hyvät suojalasit ovat kypärän jälkeen seuraavana järjestyksessä. Suuriaukkoiset ja sisältä tila-



vat ovat parhaat. Jos ajon aikana näette hyönteisen kävelevän rauhallisesti näkökenttänne poikki, älkää hämmästykö. Se on silloin lasien sisäpuolella! (Poistetaan kohottamalla laseja, jolloin ilmavirta hoitaa loput.) Yleensä kaiken on oltava mahdollimman monikäyttöistä ja tarkoituksenmukaista. Herraskaiset vaatteet jäävät ilman muuta pois, ja tilalle reippaat urheiluasuut.

Pieni, hyvä telta ja lämmin makuusäkki, vaihtovaatetta sekä lämmintä vaatetta, pumpulia korviin. Keittovehkeet, iso puukko tai pieni kirves, suuri pala muovikangasta teltan ja pyörän suojaksi, termosupullo torjumaan yökylmää ja aamun koleutta, hyvät kartat ja pätkä rautalankaa, jolla aina voi tehdä jotain. Pyörään on hyvä ostaa varasytytystulppa, varakaapelit käsijarrua ja kaasua ja kytkintä varten sekä hyvät kuminpaikkaustarpeet.

Kaikki tämä ja paljon muutakin pi-



VIHREÄ TENERIFFA ON MYÖS MOOTTORIPYÖRÄILYN SAARI

Teneriffa on Kanarian saarista suurin, sen pinta-ala on 2 053 km². Asukasluku n. 610 000, pääkaupunki Santa Cruz. Olipa melkoinen yllätys saapuessani Teneriffan lentokentälle, tai kentän paviljongin taakse, nähdessäni aivan turistibussien vieressä komean rivistön kone-

täisi sitten saada sopimaan kahteen sivulaukkuun ja takalokasuojan päälle, jonne on viisasta laittaa pakettiteline, sekä bensinintankin päälle. Siihen sopii erikoisen hyvin karttalaukku, sadevaatteet ja vaahtokuminpalanen, joka pitää ajon aikana tavarat paikoillaan ja toimii yöllä tyynynä! Ajajaa ei saa kuormittaa. Kyllä pyörä vie.

Oikeista pärinäpojista kannattaa ottaa oppia monessakin suhteessa. Lausukaamme heistä muutama kiitoksen sana. Heidän matkapakkauksensa on yleensä pienin mahdollinen, vaikka olisi tyttökän mukana. Ajotekniikka täyden kymmen arvoisen ja ajotapa mallikelpoinen. Ajo-kaistanvaihdokset näytetään aina kädellä selvästi ja kovasta vauhdista huolimatta he kykenevät pysyttelemään mutkaisellakin tiellä omalla ajokaistallaan. Jota samaa ei voi aina sanoa heidän maaseutuserkuistaan. On hurjan näköistä, kun mutkassa tulee vastaan vääriellä puolen tietä paikkaseudun vauhtihirnu pikkutakkisillaan, lippalakki vääripäin päässä ja silmät täynnä hyttysiä ajaen "täyttä"! Siinä hypähtää sydän kurkuun ja valahtaa vatsa polviin leveästä tukivyyöstä huolimatta. Rissi

pyöriä, oli BMW:tä, Moto-Guzzia, Laverdaa, Hondaa ja kaikki suurimmasta päästä. Ilmeisesti nämä pyörät olivat lentokenttävirkaillijoiden kun ketään ei näkynyt lähimainkaan, tulipahan siinä kuolluttua muutama minuutti turistibussin täytyessä.

Lentokentältä ajelimme kohteeseemme Puerto de la Cruz -nimiseen turistikylään mikä sijaitsee saaren pohjoisrannalla, tie oli komia ja saaren maisemat mahtavat banaaniviljelyksineen. Silloin tällöin tuli motoristi peräämme kättä heilauttaen ja samantien ohi seuraavan bussin perään, seurasivat ilmeisesti iloisia turisteja, joilakin kun oli vielä karvareuhka päässä, Suomesta kun tultiin ja oltiin tammikuussa.

Puerton kaupunki ei ole kovin suuri, siellä asuu vain 25 000 asukasta. Puertoon tulevat lomalle ne, joita kiinnostaa rehevä luonto. Ilmasto on ihanteellisen tasainen, 24° koko olomme ajan ja suhteellisen kostea. Saaren keski-osassa kohoaa Teide-vuori, Espanjan korkein (3 717 m). Alhaalla taas kukkivat pelargonit, joulutähdet, liljat ja banaanit. Vuoren lumipeitteet näyttävät ensikatsomalta poutapilviltä, kyllä se vain jäätä ja lunta on. Alempana nostettiin perunaa, tosi hyvän näköistä, tuliperäinen maa kun on erittäin hedelmällinen.

Autovuokraamoista saa myös moottoripyöriä ja skoottereita melko edullisesti, moottoripyörällä saaren voi kiertää 20 markalla + bensat ja päivä aikaa. Tuli varattua aamuksi Honda 350 cc.

Panhelinolle oli kyllä nimi varattu klo 9, mutta ei Hondaa. Oli eturengas puhjennut, eikä siellä kiirettä tunneta, sen voi jättää ylihuomiseen, joten jouduin turvautumaan bussilla kiertoajeluun. Elämänrhythmi on verkkaista, (minnekkäs saarelta kiire olisi). Pyöräkanta on komeaa ja erikoisen puhtaita, missäpä siellä kuraantuisi, tiet kun ovat kaikki päällystettyjä, eikä vettä roiski niinkuin meilläpäin. Monellakin jo harmaat ohimot hiuksissa kertoivat, ettei moottoripyöräily ole pelkästään nuorten kulkuneuvo. Nuoremmilla oli taasen niisanottua Espanjan Ducattia, ilmeisesti Espanjassa kasattuja leveämpitankoisia mitä meillä on totuttu näkemään. Maantiepoliiseilla oli BMW:t.

Francon puistossa voi istuskella ja nauttia Sangriaa, kansallisuomaa, ja katsella värikästä elämänmenoa, mikä alkaa heti auringon laskettua. Istuihan siellä suurjuoksijamme Ville Ritolakin, hän viettää eläkepäiviään talvikuukausina Teneriffalla vaikean nivelreuman takia. Juuri tuliperäinen maa tuo monenkin turistin terveydellisistä syistä Teneriffalle. Sinne pääsee ihmeen edullisesti jos on tilaisuus lähteä peruutettuihin matkoihin. Katkaisehan se kivasti tämän pimeän kylmän ajan, suosittelen lämpimäs!

Pa.

KIIITOS!

Ette arvaakaan kuinka mukavalta tuntuivat ne monet joulu- ja uuden vuoden tervehdykset joita sain vastaanottaa. Kiitokset kaikille ja oikein hyvää jatkoa!

Aimo

MOTO-POSTIA

Washington, D.C. 8.12.76

Terve Aimo!

Kiitokset Kuusysille taas kerran Motoristin lähettämisestä tänne rapakon taa, sain jokin aika sitten syyskuun numeron. Asia joka sai minut tarttumaan kynään /kirjoituskoneeseen on seuraava:

Kuusysi harkitsee ryhmämatkan tekemistä NL:oon huolimatta siitä, että maan virallinen politiikka meitä suomalaisia motoristeja kohtaan on täysin kielteinen ja torjuva. En tässä ryhdy mietiskelemään määritelmiä rotuerottelulle, totean vain, että todellisuudessa syny moottoripyörämatkailun kieltämiselle NL:ssa taitaa olla ajatus siitä, että me olemme sitä huligaanisakkia josta esimerkkejä ei haluta rajan tuolla puolen.

Olen tosin kuullut väitettävän, että huoltoasemaverkosto ei NL:ssa olisi riittävän kehittynyt mp-matkailun kannalta, mutta siihen ei ole uskomista. Kukapa muu kuin motoristi (ainakin verrattuna autoilijaan) pitää kulkuneuvonsa kunnossa itse. Polttoaineen saanti on helppo suunnitella pyörän kulutuksen ja sen "harvan jakeluasemaverkoston" tuntien, tarvittaessa voi jopa varata mukaan varakanisterin.

Koska mielestäni meiltä motoristeilta pitää edellyttää tavallista suurempaa antaumusta harrastuksellemme näinä koetelemusten (vrt. "mp-kieltolaki", raportti 13) aikoina, ei moisen velttouden osoittaminen oman asian puolesta ole paikal-

laan. Siis, mikäli naapuri ei halua ottaa meitä vastaan sellaisina kuin olemme, alkäämme ainakaan motoristiryhmänä (ilman moottoripyöriä!) sinne menkö.

Olisi hauska kuulla muidenkin näkemyksiä tästä asiasta joka tietenkin luonteeltaan on erittäin periaatteellinen.

Parhain terveisin

Veikko Kantola
2060 37th, St, N.W
Washington, D.C. 20007
U.S.A.

MONOTESTI

Tämän yksinkertaistetun monotestin tarkoituksena on selvittää, onko teillä molemmat monot oikeassa jalassa, vai onko mahdollisesti toinen oikeassa ja toinen vasemmassa jalassa. Jos teillä on toinen oikeassa ja toinen vasemmassa, on asia teidän kohdaltanne järjestyksessä. Sen sijaan jos teillä on molemmat oikeassa jalassa, on syytä tarkistaa, onko päällimmäinen mono Isänne mono. Tämän voitte korjata vaihtamalla isänne kanssa toista monoa.

Seuraavaksi tarkistamme niisanotun monojen vaiheistuksen. Mikäli teillä on tuntunut kiristystä isoissa varpaissa, on todennäköistä, että teillä on monot väärissä jaloissa. Asia voidaan korjata vaihtamalla monoihin tulevat jalat keskenään.

Lopuksi kuuntelemme monojen narinaa. Mikäli teillä kuuluu narinaa vuorotellen oikeasta ja vasemmasta monosta, on asia teidän kohdallanne järjestyksessä. Mutta mikäli narinaa on kuulunut monojen välisestä keskipisteestä, on ilmeistä, että teillä on ilmavaivoja.

HALUTAAN OSTAA

SUZUKI GT 750:n Reimo 3-1 pakosarja. Taj. Keijo Forsström, Niinitie 48 B 17. 15560 Nastola.

MYYTÄVÄNÄ

YAMAHA XS2-650 vm. -72. Siisti. Puh. 918-71 209.

NAHKAPUKU, uudenveroinen. Väri musta-oranssi. Puh. 915-149 736.

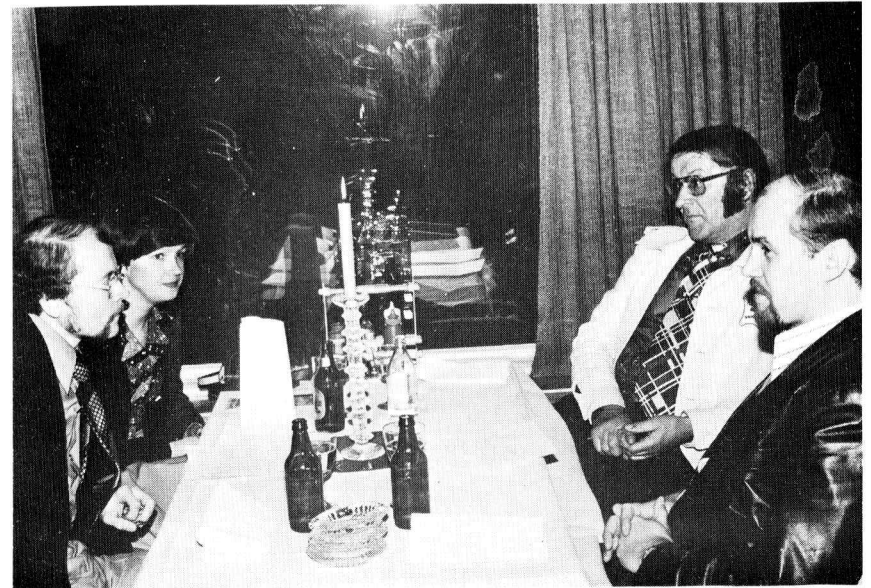
Suzuki 750 cc PINNAPYÖRÄT, etu- ja takanapoinen, sopii myös Hondaan. Varkio PAKOPUTKET ja jäädyttäjän SUOJAKAARI. Läh. puh. 90-747 959 Autio.

SUZUKI 500 -72 matkavarustein; AGV Ago kypärä, valkoinen vuoden käytössä ollut; nahkapuku TT Leathers; Ashmanns saappaat sekä kotimaiset saappaat. Puh. 90-464 612.

Hondan CLIPONIT läh. Mauri Kettunen, puh. 973-87 236.

Kari Lehtinen Kouvolasta tiedottaa ensi kevään SAUNAILLAN Kirjokivellä olevan toukokuun 7-8. pnä. Ohjelmaa pyritään järjestämään.

Eero Mikkola tiedottaa, että suunnitella on ollut kevättälvelle tehtävä LENINGRADIN MATKA peruuntuu vallitsevan kireän rahatilanteen ja yleisen laman takia. Matka tullaan järjestämään mahdollisesti parempien aikojen koittaessa.



Oli tultu läheltä ja kaukaa. Aluksi oltiin kovasti vieraan ja arvokkaan näköisiä, johtuen siitä että motoristit olivat vaihtaneet tyylikkäätkakkospuvut ylleen.

JUHLAT LINNASSA

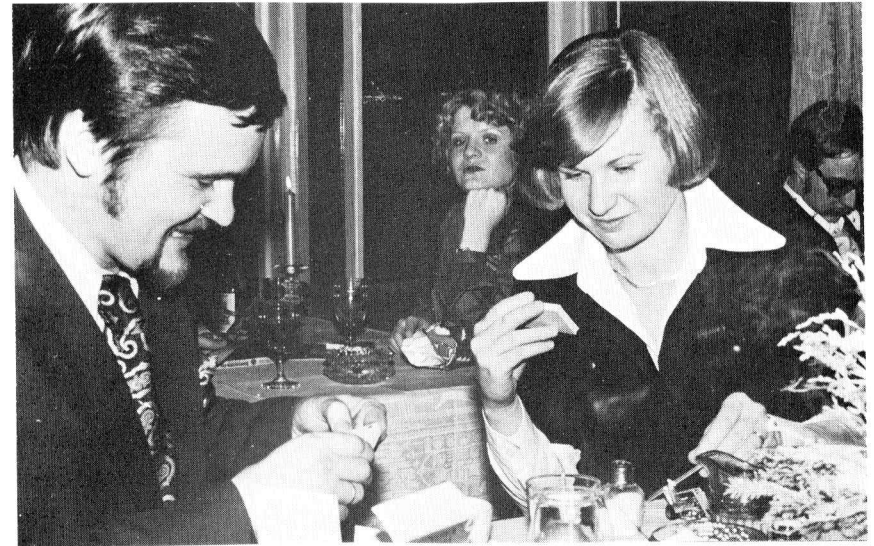
Itsenäisyyden päivän aattona 5.12. viettivät moottoripyöräilijät joulujuhlaansa Kalpalinnassa Turengissa. Kari Ahola toimi illan isäntänä, laulattaen ja leikittäen motoristeja sekä tietysti tanssittiin orkesterin myötäilemänä.



Joulupöytä notkui jouluherkuista ja kyllä kinkku ja laatikot maistuivatkin.



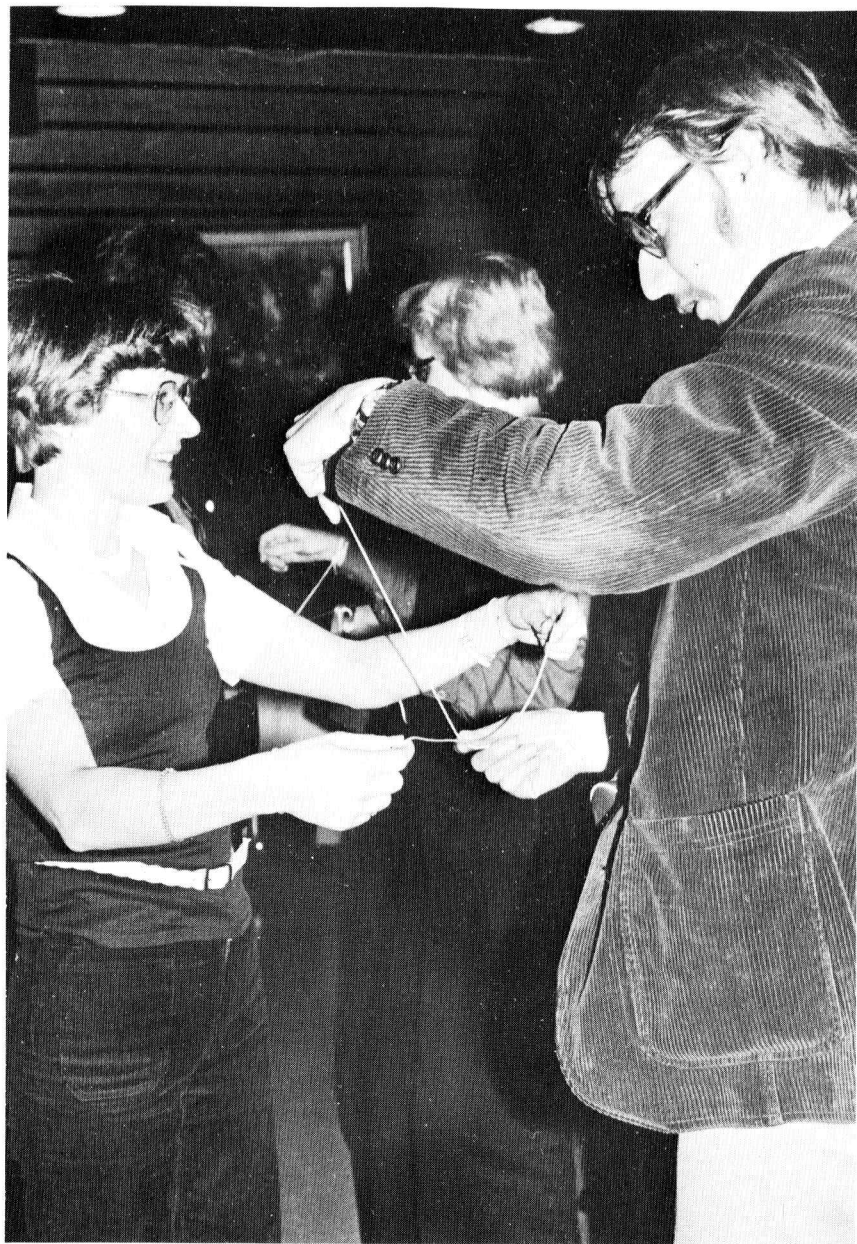
Ilta tuntui mukavalta ja kaikki näyttivät hyvin viihtyvän.



Manu ja Irmeli pelasivat pukin tuomilla kysymys ja vastauskorteilla. Manu: "Pidätkö paksukaista kauniina?" – Irmeli: "Kyllä ainoastaan silloin kun olen syönyt itseni kyläläiseksi."



Totuuden nimessä kerrottakoon, ettei Rainer suinkaan ollut hinauspalvelun ja kuljetuksen tarpeessa vaikka kuvasta päätellen joku sitä yrittää hänelle tarjota.



Kari juonsi ohjelmaa höystäen hauskoilla vanhoilla kansanleikeillä.



Ja kun oikein innostuttiin leikkiin kilpailumielessä oltiin sotkeutua lopullisesti umpisolmuun eikä ratkaisua vaan tuntunut löytyvän.



Jyväskylä Westerlund jakeli joulupukin pyynnöstä pikkulahjoja ja valitsi tietysti kaikkein kookkaimman paketin itselleen.

**MIKSI TYYTYISIT
HUONOMPAAN?**



**AIDON MP-ASUN SAAT
VAIN MP-ASUSTA!**



Rainer Westerlund Ky
PL 518
33101 TAMPERE 10

**Myynti: Rantatie 5
puh. 931-30 501**