



Motoristi

MOTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 MAALISKUU 1978



Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 maaliskuu 1978. 9. 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

Simo Nokso
Kalliokoskenkatu 2 B 10
48600 Karhula

Sihteeri

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Kassanhoitaja

Lasse Numelin
Kenttätie 10 F 50
00720 Helsinki 72

Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

Kerhoisäntä

Esko Koskinen
14240 Janakkala

Varajäsenet

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkanmaa

Toimittajat

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

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen
Päikintie 9

28360 Pori 36

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1978 — Oy Uusimaa



Tervehdys!

Monasti on esille tullut kysymys, "Miksi moottoripyöräilyä harrastavaa ei hyväksytä tasavertaisena muiden harrastusalojen harrastajain kanssa"?

Moottoripyöräily on vaikea, vaativa ja monipuolinen harrastus ja sen harrastaja taasen on aina näkössä ja erilaisten ihmisten kanssa kosketuksissa. Tästä johtuu, että pyöräilyn vastustajat helpommin tulevat ilmaisemaan kielteisen mielipiteensä pyöräilyä harrastavan tavatesaan. Useimmiten motiivina on se, että kun tuo pyöräilijä uskaltaa olla erilainen, edustaa erilaista mielipidettä ja erikoista

harrastetta. Ja kun ajallemme ominaisesti ei uskalleta ihailla eikä kunnioittaa yleensä muuta kuin yleisen mielipiteen hyväksymiä "julkkiksia", niin kaikki suuresta massasta poikkeavat harrastajat koetaan kielteisenä ilmiönä. Joten ei ole mikään ihme, että pyöräilijät potevat alemmuuskompleksia, mutta uskokaa tai älkää, kyllä ilkeämieliset ihmiset pilkkaavat muidenkin alojen harrastajia.

Juuri tämä pyöräilijänä oleminen ja erilaisuus on erittäin mielekästä, kiinnostavaa ja aina keskustelua herättävää.

Hyvää kevättä!

Aimo



Moottoripyöräkerho
69 r.y.

Hallituksen kokous Kuumoisissa 12.3. -78.

Läsnä olivat: Simo Nokso

Lasse Numelin
Aimo Turunen
Esko Koskinen
Antti Karttunen
Reijo Relander
Timo Kossila
Gyj Wikström
Mauno Tonttila

Kokouksen pöytäkirja

- 1) Kangasmerkkiä päätettiin tilata 450 kpl Novi Myynti Oy:ltä. Kerhomerkin myynti tapahtuu kerhon tilaisuudessa. Merkin myynnin hoitaa kerhon hallituksen jäsenet. Merkkiä myydään kaikille kerhon jäsenille, myös kannattaja jäsenille.
 - 2) Kevään saunailta: Timo Kossila kerhoasiasta: Saunailta on 28.4.-30.4.-78 Kirjokivellä. Iltaan tulee ohjelmaa, mm. liikennetietouden alalta.
 - 3) Kevätajelu Kallenaukio ja Helvetinkolulle 28.5.-78. Eero Mikkola toimii retken vetäjänä. Aimo Turunen lukee esitteen ajelun kohteesta.
 - 4) Gyj Wikström selosti pohjoismaiden yhteistyötä.
 - 5) Keskusteltiin kesän toiminnasta.
 - 6) Käytiin läpi ns. rutiiniasiat.
- Päätettiin, että kerho kustantaa hallituksen jäsenille ns. suorat kustannukset esim. posti-, puhelin-, monistus-

Puheenjohtajan palsta

Aurinkoista kevättä

Tulipa tässä koettua toisenlainen moottoripyörätapahtuma, sillä kävin talvirallissa. Itse olin liikkeellä autolla, minä häpeäksi tunnustan, mutta innokkaita pyöräilijöitä oli koolla arviolta nelisenkymmentä. Ralli oli mielestäni varsin onnistunut ja erittäin mukava kokemus. Pikantin täräyksen tapahtumalle antoi yöpymisen sotilasteltassa. Osa porukkaa oli sisämajoituksessa, mutta telttapaikat olivat varsin haluttuja.

Varuskunnan komentaja kunnioitti tapahtumaa käynnillään. Kahvipöydässä hänen kanssaan keskusteltaessa pyrittiin valottamaan moottoripyöräilyä harrastusmuotona sekä kyseltiin, että minkälaiset mahdollisuudet puolustusvoimilla on käyttää hyödyksi aktiivimoottoripyöräilijöitä heidän suorittaessa varusmiespalvelustaan. Puolustusvoimat tarvitsevat moottoripyöräkuksuja esim. sotaharjoitusten aikana lähettitehtävissä. Mikäli harrastat maastoajoa moottoripyörällä, älä pidä kynttilääsi vakan alla armeijaan mennessäsi, vaan ilmoita harrastuksestasi. Hyvin käydessä voit jatkaa maastoajoa valtion pyörillä ja bensalla. Ajattele, mikä nautinto päästä toteuttamaan mieliharrastustaan ilmaiseksi tois-

- kulut, joita syntyy kerhon asioiden hoitamisesta.
- 8) Seuraava kokous on 16.4.-78.

Kevään saunailta Kirjokivellä

28.4.—30.4.-78. Ohjelmaa pyritään järjestämään. Kahvitarjoilu. Sisämaajoitus Kirjokiven kartanossa.

Kirjokivelle löydät Kouvolan ja Mikkelin väliseltä tieltä ajamalla joko Tuohikotin tai Valkealan kautta Vuohijärvelle josta opasteet perille.

ten talsiessa tai ajaessa polkupyörällä täydet pakkaukset selässä. Puolustusvoimat suhtautuvat eversti Lauri Antin mukaan moottoripyörän käyttöön varsin suopeasti — ainoana hankaluutena kaluston vähyys.

Varusmiesten vapaa-ajan harrastustoiminta moottoripyöräilyn merkeissä olisi mahdollista, mikäli vain toiminta organisoitaisiin. Suuremmissa varuskunnissa voisi olla syytä kerätä moottoripyöräilyn harrastajat yhteen ja järjestää vapaa-ajan toiminta harrastuksen puitteissa.

Talvirallisissa tuli keskusteluissa esille eräs moottoripyöräilyä haittaava epäkohta. Harrastajien rivit ovat aivan liian hajallaan. Löytyy monenlaisia kerhoja ja porukoita, jotka kaikki touhuavat omilla kuvioissaan tietämättä toistensa tekemisistä mitään. Tästä hajanaisuudesta seuraa paljon päällekkäistä työtä ja monet suuret, kaikkia moottoripyöräilijöitä koskevat asiat jäävät hoitamatta tai tulevat huonosti hoidetuiksi, koska ei ole yhtenäistä joukon luomaa voimaa takana.

En pyri siihen, etteikö kerhoja saisi ol-

la, vaan siihen, että eri kerhojen välillä olisi laajoissa kysymyksissä yhteistoimintaa. Jollain konstilla olisi saatava joukot eheytettyä ja niinsanotut ”villit pyöräilijät” jonkun lipun alle. Tällöin mahdollisuudet moottoripyöräilyharrastuksen tulevaisuuden turvaamiseksi paranisivat erittäin paljon. Kaiketi jokaisen moottoripyöräilyä harrastavan edun mukaista olisi pitkäjänteinen ja määrätietoinen toiminta, jonka avulla pyrittäisiin oikaisemaan sitä mutkikasta polkua sekä raivaamaan suurimmat kivet ja kannot polulta, jota moottoripyöräily kulkee eteenpäin.

Nyt alkaa olla aika ryhtyä kunnostamaan ajovarusteita ja hankkia uusia, mikäli tarvis on, sekä suorittaa pyörän katselmus + tarvittavat huoltotyöt, jotta kaikki olisi valmista ajokauden alkaessa. Talvisaikana hyvin suoritettu pyörän huolto kannattaa, sillä silloin säästy kesän aikana monelta murheelta — ei ole kaasuvaijereiden katkeamisia eikä renkaan vaihtoa riesana.

Välineet kuntoon, sillä viimeistään parin kuukauden kuluttua ajetaan!

Simo Nokso

Talviralli 1978 purevassa pakkasessa

Vuoden kylmin aikaa on meillä helmi-kuun kaksi ensimmäistä viikkoa, joten talvirallikin oli sovitettu helmikuun ensimmäiselle viikonvaihteelle jolloin laskelmien mukaan pitäisi olla parhaimmat talviset ajokelit. Eivätkä laskelmat pettäneetkään. Moottoripyörät pölyttivät lumipilven ilmaan jossa lumikiteet kimalisivat kirkaassa auringonpaisteessa.

Kauimpaa matkannut, eli pisimmän matkan ralliin ajanut Matti Viro Pihtiputaalta oli ajoittanut matkanteon lauanta-iltaan odottaen sään ja ajokelin vielä paranevan, jolloin hän saikin ajella entisestään kiristyvässä pakkasessa ja kirkkaan tähtitaivaan alla. Perillä hän harmitteli, kun ei tullut tuollaisia kunnan 30—40 asteen pakkasia.

Irja Loiri sensijaan murehti rallipaikalla huonoa onneaan, kun Lappeenrannasta jonkun kymmeniä kilometriä ajettuun hänen moottoripyöränsä oli pettänyt, mutta kaikeksi onneksi poiskaan ei tarvinnut jäädä sillä hän pääsi jatkamaan matkaansa Pauli Semin takaistuimen kyydissä.

Helsinkiläisen Nenosen ralliin pääsy oli todellakin monen vaikeuden takana. Kun hän perjantaina oli lähtenyt matkaan jo kahdesti eri pyörällä näiden aina lauetessa. Oli lähdeittävä kolmannen keran matkaan nyt yhdeksän satasalle Kawasakilla. Kolmas kerta toden sanoi, hän pääsi perille lauantai-aamusella kello vii-

den aikaan herättämään paikalla jo olleet järjestäjät.

Talvirallin avaus oli Karjalan Prikaatin komentajan eversti Lauri Autin vierailu. Eversti Autti seurasi järven jäällä järjestettyä moottoripyöräilyn näytösajoa ja hänelle esiteltiin moottoripyöräilyä. Monet olivat ne kysymykset joita hän esitti, erikoisesti hän oli kiinnostunut kilpailutoiminnasta ja miten on järjestetty koulutustoiminta, polttoainetäydennykset ja huolto. Useisiin esitettyihin eri kysymyksiin armeijan asennoitumisesta moottoripyöräilyyn, eversti Autti kertoi: ”Armeija valitsee mielipidetiedustelun perusteella halukkaat moottoripyöräilijät, sekä palkataan siviilipyörät käyttöön. Annan erittäin suuren arvon moottoripyöräilylle, se on välttämätön ja kuuluu oleellisena osana organisaatioomme. Me tarvitsemme moottoripyöräilyä, valitettavasti vain rahaa puuttuu. Varusmiestoimikunnan puitteissa kunhan vain sopivia vetäjiä löytyisi voitaisiin perustaa moottoripyöräkerhoja varusmiesten vapaa-ajan harrastuksia täydentämään.” Lopuksi hän mainitsi puheessaan mm.: ”Etä yhteistyösektoreita varmasti löytyy ja kun jälleen tulemme Pakkajärvelle, hän tulee antamaan kaiken tukensa kerhollemme.”

Tulo-ohjelma oli majoittuminen armeijan teltoihin, saunominen, monen kohdalla myös avannossa käynti ja sitten



Karjalan Prikaatin komentaja eversti Autti vieraili Talvirallisissa Pahkajärvellä. Hän totesi moottoripyörän olevan erikoisen tärkeän tekijän esim. kriisitilanteissa.



Kerhomme puheenjohtaja Simo Nokso ojensi eversti Autille käynnin muistoksi kerhon hopeisen merkin joka oli upotettuna katajaan.

ruokailuun. Telttailu-idea saatiin viime vuonna kun Raimo Aalto ja Kari Rauhamäki tulivat ja kysyivät, että onko nyt pakko majoittua keskuslämmitettyyn taloon, kun he haluaisivat yöpyä teltassa mäen rinteellä. Rallimerkki oli tänä vuonna Osuuspankin lahjoittama turvallisuutta lisäävä jalankulkijan heijastin jollaiset Osuuspankki oli lahjoittanut ja Pentti Suutari jakoi jokaiselle osanottajalle. Palkintoja olivat lahjoittaneet: Olavi Autio, Huoltoasema T. Kolhunen, Vesla Mainos ja Kouvolan Mopediainia.

Sunnuntaina aamukahvin jälkeen pojat pölyyttivät jäällä auratulla radalla seuraavasti: Nenonen 2,02, Luomi Veikko 2,03, Gustavsson Jori 2,19, Vallenius 2,22, Kahri 2,32.

Moottoripyöräkerho 69

**TALVI
RALLI
1978**

Raimo Teitto, Pentti Suutari ja Olavi Autio olivat onnistuneet järjestämään hyvän ja kovahenkisen talvirallin, josta parhaimmat kiitokset kaikille mukana olleille.

Talviralli Etelä-Suomen laajimmassa ja jylhimmässä erämaassa Pahkajärvellä sai viitisenkymmentä motoristia viettämään reipashenkisen viikonvaihteen.



Suurin osa osallistujista oli majoittuneena armeijalta lainaksi saaduissa teltoissa.



Moninkertainen "Elefanttenin" kävijä, jo silloin vanhaan hyvään aikaan kun sekin oli vielä oikeahenkinen. Talvirallissa Matti Viro ajoi pisimmän matkan.



Talviralli tarjosi todella talviset olosuhteet, mutta myös hyvän ja mukavahenkisen rallin.



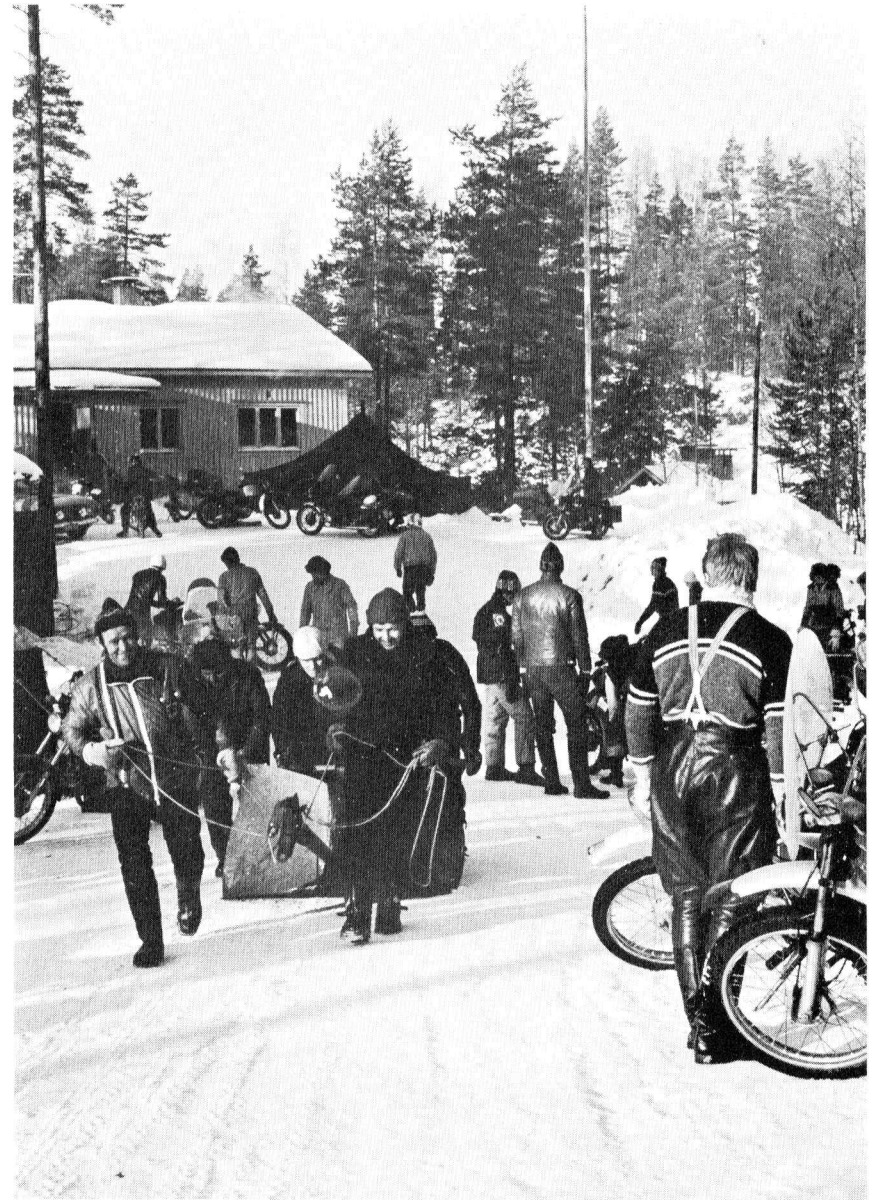
"Kyllä tämä aina kotiolut voittaa", totesivat tässä pojat teltassa, kaminan kyljen hohtaessa punaisena ja petromaxin luodessa valoaan ja tunnelmaa teltaan.



Jörgen Mandell ja Veikko Luomi olivat varustaneet ohjaustankojensa kädensijat ja saappaidensa pohjalliset sähkölämmityksellä. Idean toteuttaja Veikko (oik.) kertoi 30 watin tehon olevan riittävän ja koko rakennelman sulakkeineen, katkaisimineen ja johtoineen maksavan alta kahdenkymppin.



*Sunnuntai-aamuinen moottoripyörien käynnistäminen kovan pakkasyön jälkeen oli-
kin sitten ennennäkemätön ohjelmanumero. Suuri akku kaapeleineen kiersi pyörän
luota toiselle ja useimmat pyörät oli käytettävä teltassa kaminan vieressä lämpiämäs-
sä.*



*"Oottako ennen nähneet lumiauran kulkevan miesvoimin?" Talvirallissa se kulki vä-
lillä Ural-sivuvaunupyöränkin vetämänä kun jälle piti saada raitoa pyörällä ajaetta-
vaksi.*



Jari Turunen Haapamäeltä oli lähtenyt Talviralliin tuulettamaan jo iäkästä, mutta edelleen oikean hyväkuntoista Avo-moottoripyöräänsä.

Nopeusrajoitustoimikunta:

Perusnopeudeksi 70 km/t

Nopeusrajoituksia olisi entisestään kiristettävä, ehdottaa nopeusrajoitusten tutkimustoimikunta mietinnössään. Talviaikana tulisi moottoriteillä sallia enintään 100 kilometrin tuntinopeus ja muilla teillä 80 kilometrin nopeus. Kesäaikana 100 kilometrin tuntinopeuksia olisi sallittava entistä harvemmin.

Perusnopeus tulisi alentaa 70 kilometriin tunnissa. Mottoriteillä 120 kilometrin nopeuksia olisi sallittava vain poikkeuksellisen hyvissä oloissa.

Autoliitto:

Autoliiton toimitusjohtaja Heimo Jaakkola ei pidä nopeusrajoitusten alenamista perusteltuna sen enempää liikenneturvallisuuden kannalta kuin taloudellissakaan mielessä.

Liikenneministeri Saarto:

Tosiasiat puhuvat liikenneministeri Veikko Saarron mielestä suurin piirtein nykyisen nopeusrajoitusjärjestelmän ja suurempien sallittujen nopeuksien puolesta.

Käynnissä olevan nopeusrajoituskeskustelun johdosta antamassaan lausunnossa Saarto toteaa, että erityisesti on syytä korostaa keinoja, joilla ohitustarvetta voitaisiin vähentää. Juuri ohituksethan ovat huomattavan suuri onnettomuuksien aiheuttaja.

— Ruotsissa on keinoksi ohitusten vähentämistyössä otettu rajoitusjärjestelmä, joka takaa tasaisen liikennevirran, sanoo Saarto. Niinpä henkilöautoilla, linja-autoilla ja kuorma-autoilla on kaikkialla suurimpana sallittuna nopeutena maanteillä 90 kilometriä tunnissa.

Anneli ja Pentti Suutarille on syntynyt esikoinen motoristityttö Liisa Tiina Johanna.

Löydetty

Otettu talteen **MIESTEN NAHKAVYÖ** kevään sauna-illasta 1977 Kirjokiveltä, sekä **PUUKKO** talvirallista 1978. Peria saa tuntom. os. Raimo Teitto, 46130 Käähäpää.

Kansikuvat Talvirallista.

MP 78

MOOTTORIPYÖRÄALAN
ERIKOISNÄYTTELY



MP 78

HELSINGIN JÄÄHALLISSA
21-23.4.

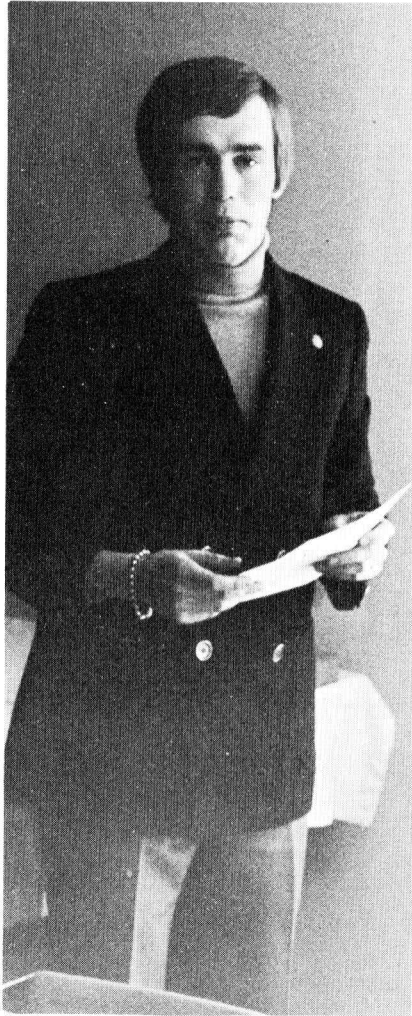
SOVIEN MOOTTORILIITTO KY

TÄYSIPAINOINEN TALVITAPAHTUMA

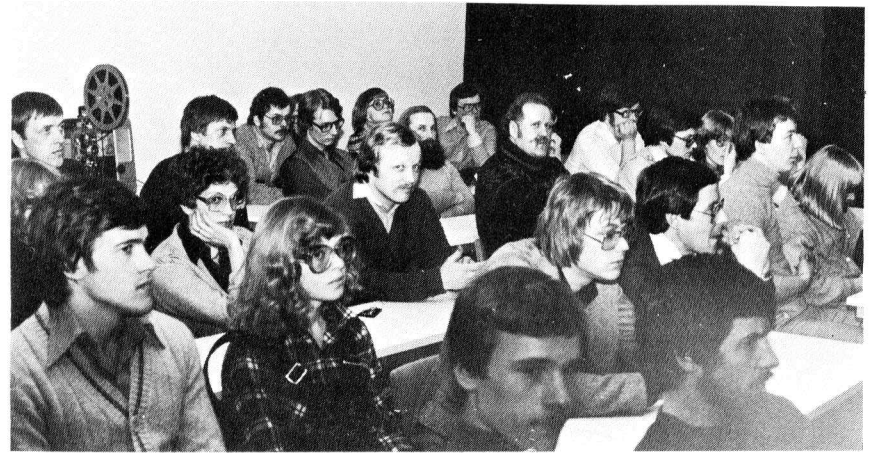
Ohjelmaltaan hyvin täysipainoiseksi muodostui Talvitapahtuma Kuhmoisissa Motelli Eurooppa 4:ssä maaliskuun 11 – 12 päivinä. Meille enakkoon varatuista vähäisistä tiloista isäntänä toimivan Risto Eskolan onnistui jollain ihmeellisellä tavalla majoittaa runsas motoristijoukko taloksi.

Lauantaina päivällä kun tulokahvit oli nautittu alkoivat välittömästi kerhon hiihtomestaruuskilpailut järven jäällä. Reijo Relander uusi mestaruutensa. Hopeaa hiihtänyt Antti Karttunen kertoi antamassaan haastattelussa kilpailun jälkeen: (Yksinoikeus vain Motoristilla) ”Panin kyllä kovasti pitoa alle, mutta kun oli uutta lunta niin meinasin mennä nokilleni. Huutelin jo kaukaa Papalle joka oli jäällä pilkillä, että nyt äkkiä mustikkasoppaa, mutta hän työnsi minulle muikun suuhun ja siinä sitten Reijo pyyhälsi ohitse.” Kilpailun ylituomari Erkki Saloniemi taas mainitsi palkintoja ojentaessaan, ”että kisassa vaadittiin myös luotsaustoa, koska järvellä kierrettiin pari saartakin”. Hiihtäjien järjestys seuraava: 1) Reijo Relander, 2) Antti Karttunen, 3) Martti Eerikäinen, 4) Martti Makkonen, 5) Erkki Saloniemi, 6) Mauno Tonttila ja Orko Tallinen. Kilpailu oli reilu kilpailu ilman aikoja.

Saunomisen jälkeen kokoonnuttiin koko väen voimalla luentosaliin jossa Risto Hannisen Moottoriliitosta ollessa



Antti Urrila esitelmöi tilaisuudessa.



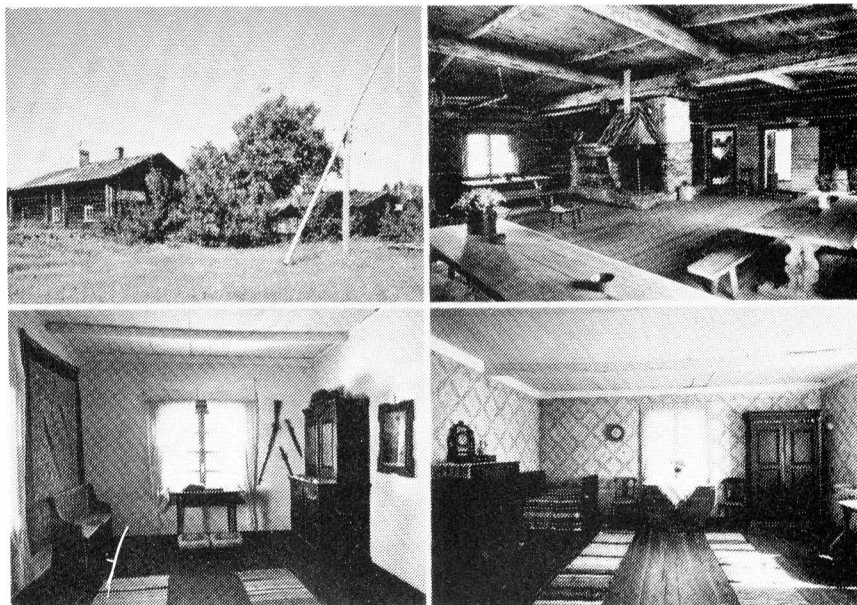
Eräs yleisökysymys oli: ”Jos ihminen ajelee moottoripyörällä, ei ole vielä päässyt lapsuudestaan eroon?” Onko näin, hiihdetäänhän suksillakin vielä vielä vanhana ihmisenä.

estyneenä, luennoi Antti Urrila Tampereelta ajankohtaisista mp-asioista. Hän totesi tämän hetken päivän polttavia kysymyksiä olevan: Ajokorttiuudistuksen ja jatkokoulutuksen sekä järjestäytymisen, edelleen pohdinnan alla ovat: Nuorisotyö, uusintakatsastus ja veroasiat. Antti Urrilan esitelmän aiheena olivat: Moottoripyöräilyn sidosryhmät; viranomaiset, valtio, lääni ja kuntatasolla. Panos ja vastike; moottoripyöräilijä, mp:n eturyhmät, ”tavalliset ihmiset”, omaiset, autoilijat ja tiedotusvälineet, näiden keskinäistä vaikutusta ja suhdetta toisiinsa.

Parhaillaan käynnistysvaiheessa oleva mp-jatkokoulutuskurssi koskien jo voimassa olevia ajokortin omistajia oli toisena aiheena. Koulutus tapahtuisi viidentoista ihmisen ryhmissä, jotka taas valmistuttuaan voisivat toimia edelleen

kouluttajina. Tällainen mielekäs lisäkoulutus on todettu hyväksi mm. Kanadassa. Tämän pohjalta virisikin vilkasta keskustelua, oltiin yksimielisiä siitä, että koulutus on tarpeen, se on hyvin pitkälle oikein suunniteltu ja laadittu. Mutta yleisesti pelättiin sitä, miten saada nuoret vapaaehtoisesti osallistumaan tällaiselle kurssille. Todettiin, että on olemassa ennakkosenteita aina uutta asiaa kohtaan, kun tiedetään että siellä on esim. ajokoe, pelätään sitä etten minä sattuisikaa läpäisemään kyseistä koetta, eikä siksi uskalleta lähteä kurssille. Siksi esitettiinkin kurssille jonkinlaista porkkanaa joka houkuttelisi osallistumaan. Kiitos Antti niistä monista vastauksista joita annoit selkeästi sinulle osoitettuihin kysymyksiin.

Tunnin päivällistauon jälkeen saimme nähdä Rainer Westerlundin esittämänä Teuvo Länsivuorelta lainaksi saamamme



Kevätajelu

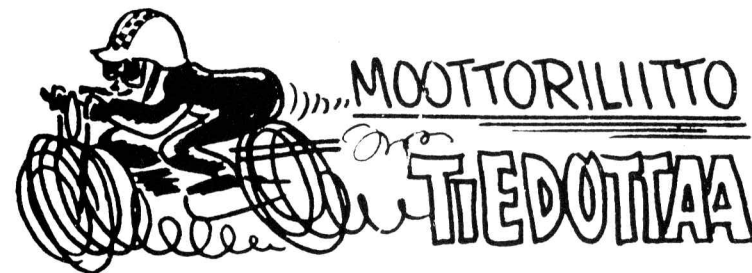
Kallenautille ja Helvetinkolulle 28. toukokuuta puolen päivän aikaan. Opastus toisaalla lehdessä. Yöpyä voi myös Siitaman seurantalolla. Kahvitarjoilu. Opas paikalla.

kokoillan elokuvan. Värifilmin oli Yamaha-tehdas kuvannut Agostinista ja Länsivuoresta, heidän rata-ajosta, varikoilta, matkoilta ja vapaa-ajasta kokonaisen yhden MM-kauden ajalta. Loppu-ilta kuluikin sitten ravintolan puolella pyörähtelyn ja seurustelun merkeissä.

Sunnuntaina heti aamukahvin jälkeen alkoivat sitten kerhon pilkkimestaruuskil-

pailut, joissa ennakkosuosikki "Pappa" jätettiin toiseksi. Lounaan jälkeen "Eki" jakoi sitten palkinnot.

Pilkkimiskilpailun tulokset: 1) Simo Hänninen 27 kalaa, 2) Raimo Teitto 13, 3) Lasse Hänninen 5, 3) Erkki Saloniemi 5, 4) Martti Eerikäinen 3, 5) Pekka Nokkanen 2, mainittakoon Pekka Nokkasen pienin kala ja Teuvo Aro ja Teuvo Haverinen saivat kumpikin yhden kalan.



Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden turvaa lisättävä

Vuoden 1978 valtiopäivien alkajaisiksi on edustajien jättämässä aloitteissa selvästi nähtävissä suuntaus liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Moottoripyöräilijöiden turvallisuus on parantunut kahden viimeisen vuoden aikana huomattavasti. Tämä on nähtävissä onnettomuuksien vähenemisenä ja erityisesti vakavien loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jyrkkänä vähenemisenä. Tähän suuntaukseen on vaikuttanut ajokorttiasetuksen muuttaminen niin, ettei yli 125 cm³ moottoripyörää saa kuljettaa kuin 18 vuotta täyttänyt henkilö. Samoin on vaikuttanut tehokas vapaaehtoinen koulustoiminta, jota Liikenneturva on kehittänyt. Ja aivan ehdottomasti moottoripyöräilijöiden suojakypärän käyttöpakko on lisännyt aktiivisesti turvallisuutta.

Suomessa on moottoripyörän ajoluvan saanut hyvin kevyesti. Monissa maissa on moottoripyörän kuljettamiseen vaadittu erillinen ajokortti. Samoin on koulutus useissa maissa pakollista ennen

ajokortin myöntämistä. Näihin asioihin on Pohjoismainen liikenneturvallisuusneuvosto raportissa n:o 19 kiinnittänyt huomiota. Koulutusta ja kuljettajatutkintoa sekä erillistä moottoripyöräajokorttia on esitetty pakolliseksi kansanedustaja Olli Helmisen (sd) jättämässä aloitteessa. Tähän mielipiteeseen ovat yhtyneet monet muutkin kansanedustajat eri puolueista. Ajokortin koulutukseen ovat jo autokoulutkin eri puolilla maata valmiit. Taloudellisesti on mahdollista muuntaa erillisajokortti moottoripyörille pieni kustannuksin. Aloitteessa toivotaan, että aina, kun halutaan oikeus moottoripyörän kuljettamiseen, on se ajokokeen perusteella myönnettävä. Koulutuksen osuus on merkittävä moottoripyöräilyn turvallisuudessa. Koulutusta halutaankin tehostettavaksi ja harjoittelu ilman käsittelykoulutusta tulisi mahdollistomaksi.

Moottoripyörien kypäräpakosta on hyviä kokemuksia ja tästä sekä ehdottomasta turvallisuuden lisääntymisestä joh-

tuen ovat kansanedustaja Tapani Mörtninen (kok) ynnä muut lausuneet toivomuksen, että suojakypärän käyttöpakko laajennettaisiin koskemaan myöskin mopoilijoita. Mopoilijoiden turvattomuus vilkkaan liikenteen joukossa on lisääntynyt ja suojakypärä tulisi vähentämään riskialtiutta.

Eduskunnalle

Liikenneturvallisuutta kehitettäessä on ajokorttiuudistuksen suorittaminen jäänyt vähäpätöiseen asemaan. Erityisesti moottoripyörän kuljettamiseen on ajokortin valtuutus saatu selvästikin liian helposti. Moottoripyöräajokortin muutoksen yhteydessä kehitettiin asiaa turvallisempaan suuntaan. Kun nykyisin ei alle 18-vuotias voi saada kuljettajanoikeutta yli 125 cm³ iskutilavuiseen moottoripyörään, on asetuksen purevuus mittavissa jopa onnettomuuksien vähene misenä. Edelleen on osoitettavissa koulutuksen puutteellisuutta, erityisesti nuorilla ensimmäistä ajokorttiaan hankkivilla moottoripyöräilijöillä. Riskialtius on saatettavissa pienemmäksi mikäli moottoripyöräilijöille säädetään ajokoulutus pakolliseksi ajoneuvon hallinnan ja tielikennelainsäädännön suhteen. Tämä koulutus olisi kokeella tarkastettava ennen varsinaisen harjoitteluluvan myöntämistä. Koulutus tulee suorittaa joko auto-koulussa tai muuten valvotusti. Koulu-

tuksesta tulee voida esittää todistus josta ilmenee koulutuksen laatu ja määrä.

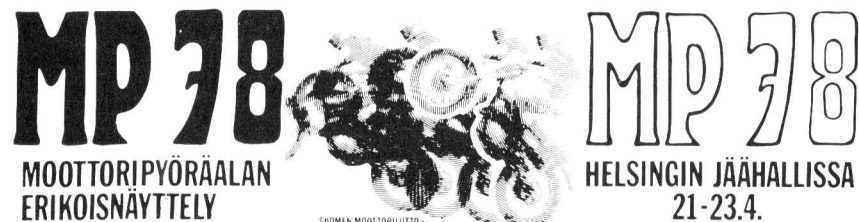
Ajoharjoittelun ollakseen turvallista ja pätevää, on saatettava valvotuksi siten, että harjoittelua suoritettaessa on ennalta nimetty ohjaaja toisella ajoneuvolla harjoituksessa mukana. Tällä menettelyllä on mahdollista poistaa virheellisen ajoneuvon käsittelyn omaksuminen.

Mikäli auton ajokortin omaava henkilö haluaa ajaa moottoripyörällä tulisi hänen tämän oikeuden saamiseksi osoittaa moottoripyörän hallinta kokeellisesti jossa erityisesti tämän ajoneuvotyypin eroavuus tulisi selvästi esille. Ajo-oikeutta moottoripyörälle ei missään vaiheessa pitäisi myöntää ilman moottoripyörän käsittelyyn liittyvää koulutusta ja ajokoetta. Esimerkiksi nyt vallitsevassa käytännössä moottoripyörän ajo-oikeus sisältyy automaattisesti kaikkiin auton ajokortteihin. Tämän on hyvin huomattava riskitekijä liikenteessämme. Koulutuksen tehostaminen ja ajotaidon mittaaminen parantavat entisestään moottoripyöräliikenteen turvallisuutta.

Edellä esitetyn perusteella ehdotamme kunnioittavasti eduskunnan hyväksyttäväksi toivomuksen,

että hallitus ryhtyisi kiireisesti toimiin suojakypärän käyttöpakon laajentamiseksi koskemaan myöskin mopoilijoita samoin ehdoin kuin se jo on moottoripyöräilijöillä.

Helsingissä 10. päivänä helmikuuta 1978



MP 78

MOOTTORIPYÖRÄALAN
ERIKOISNÄYTTELY

MP 78

HELSINGIN JÄÄHALLISSA
21-23.4.

SUOMEN MOOTTORILIITTO

Onko motorismissa ikä- ja välinekuilut?

Puheenjohtaja tarttui tammikuun numerossa palstallaan varsin tärkeään motorismin nykyisyyttä ja tulevaisuutta koskettavaan asiaan: motorismin kantajoukon ja nuorien tulokkaiden suhteisiin ja välinetason eroavaisuuksiin. Aputoimittaja on vuosien mittaan jatkuvasti joutunut tämän puolen kanssa tekemisiin. Tämä kysymys ei ollut välinepuolella niinkään kipeä 1971-73. Silloinhan uudet tulokkaat saattoivat ajaa ralliin uusilla ja suurilla pyörillään. Silloin eroavaisuuksia oli enemmän ajovaruste- puolella jotka nuorille olivat paremmin asenne kuin hankintakysymyksiä. Olihan jopa sankariroolin viemistä ajaa ilman kypärääkin. Tämä ajovarustepuolen turvapuolen laiminlyönti ja monien nuorien suora siirtyminen heti suuriin pyöriin pikemminkin aiheutti arvostelua ja varauksellisuutta vakiintuneemman pyöräväen taholta. Mutta isojen uusien pyörien hohtoa silloin ilmennettiin varttuneemmallakin tasolla. Asennepuolella ehkä kipeintä kitkaa tuotti ns. korttelirallajien ryhmäajo kokoontumisiin ja käytös siellä.

Kolmen viimeisen vuoden kehitys on siirtänyt painopistettä toiseen suuntaan. Nuoret eivät enää pysty uusiin ja suuriin pyöriin. Nuorten piirissä on kuitenkin motorismille syttynyt perusjoukko. Sen taloudelliset puitteet tällä erää ovat varsin tiukat. Monet näistä nuorista ajelevat yksinään tai jonkun kaverin kanssa ulkomaita myöten. Mutta useassa tapaukses-

sa he eivät uskalla pyrkiä esimerkiksi kuusysiin. He katsovat tämän joukon motorismin väline-eliitiksi, jonka joukossa he tuntevat olevansa kuin huutolaispoikia. Varsinkaan jos joku parempiin varustuksiin päässyt kaveri ei vastaa heidän varoviin yhteydenottoihinsa, he vetäytyvät arkana pois, tai suorastaan loukkaantuneina.

Jouduin tämän ongelman eteen kun äskettäin tapasin Tampereella opiskelevan Pohjolan pojan. Hän on ajanut pyörällä usean vuoden ajan, muttei koskaan käynyt missään kokoontumisajossa. Ulkomaita kierrellyt on melko paljonkin. Hänellä on paljonkokenut kolmi- ja puolisananen ja käytettynä ostettu vanha nahkahaalari. Hän sanoi tuntevansa itsensä "rehjuiseksi" sen suomalaisen mp. eliitin rinnalla, joka ajelee Lapin teillä. Tienvarrelta hän oli seurannut pyöräkaravaaneja jotka matkasivat Ropinsalmen ja Tulppion Kontioralleihin. Syrjäisen Lapinkylän poika oli kiinnostunut tästä porukasta mutta katsoi, ettei hän mitenkään voisi liittyä näin hyvillä pyörillä ja ajovarusteilla kulkevaan joukkoon. Hän sanoi että lukuisat Keski-Euroopan motoristit retkeilevät Lapissa paljon heikommin varustettuna ja tuntee miltei heidät paremmin kaltaisekseen. Kuitenkin tämä Lapinpoika persoonallisuudeltaan on juuri sellainen, että hänet varmasti veljenä otettaisiin vastaan, jos hän tulisi porukoihin. Mutta ulkopuolisena hän on mitannut itsensä alamittaiseksi eikä ole

uskaltanut yrittää. Kuitenkin hän kävi luonani siksi, että halusi kuusysin lehtimateriaalia, josta hän etsii tukiaineistoa puolustaakseen moottoripyörää siinä opiskelijapiirissä jossa hän elää. Asenteet siellä ovat erittäin moottoripyörävastaiset. Kun kysymyksessä on joukko tulevia nuorisonohjaajia, asenteet eivät lupaa hyvää tulevaisuudelle. Juuri tämän joukon asenteellisuus moottoripyörää vastaan pisti pojan itsensä tarkastelemaan suhdettaan muihin moottoripyöräilijöihin. Hän tajuaa että moottoripyöräilijöiden perusjoukon pitäisi pitää yhtä. Pyörien koosta, varustetasosta ja ikäeroavaisuudesta huolimatta.

Tilanne alkaa monilla seuduilla kehittyä siihen, että moottoripyörän harrastus- ja elämäsvälineeksi vaienneet pojat ovat pieni vähemmistö ja usein jopa yksinäisiä susia. Jos heillä ei ole rohkeutta etsiä yhteyksiä, tai jos he tuntevat itsensä torjuttuiksi, on paha kehitysvaihe harrastuksen kokonaisuuden kannalta. Kun kuusysi sittenkin on kaikista ”laajakantoisin” mp-organisaatio, juuri meidän pitää tuntee vastuuta ja huolta näistä nuorista. Tämä ei merkitse sitä – kuten puheenjohtajakin mainitsi – että emme pyrkisi tiettyyn tasoon ja asenteiden kypsyyteen. Oikeata ainesta oleva nuorukainen tajuaa kyllä nämä jutut. Hänellä ei vaan ole heti varaa täydelliseen varustukseen. Kun porukassa on oikeata asennetta, sinne uskaltaa ajaa ”rumallakin” pyörällä ja vaikka vaarin vanhoissa sarkahousuissa jos ei ole voinut kustantaa muuta lämmintä polvien suojaksi.

Matkamotoristien joukko on ikäluokkakuilun osalta helpompikin kuin moni muu harrastustoiminta, joka enemmän erottelee harrastajansa ikäryhmiin.

Sinänsä tämä ikäluokkakilpailu on modernin aikamme ilmiötä. Etenkin viihdeteollisuudelle ja vaatemuodille on eduksi jakaa ihmiset hyvin selviin ja rajoitettuihin ryhmiin ja manipuloida heitä joukkohengen merkeissä. Kun sana 1950-luvulla tuli ensin englanninkieleen GENERATION GAP, joku suomalainen kielenkääntäjä käänsi kerran sen näin: ikäryhmien suhteita alkaa yhä voimakkaammin häiritä sukupuoliaukko. Motorismia ei auttaisi jakaa minkään kuilun eikä aukon eikä tasoeron, eikä myöskään sukupuolen. On hyvä että matkamotorismi toimintoissaan löytää tietyt varmat raiteet mutta itse raiteutumista pitää välttää ja sen luomaa – usein ehkä huomaamatonta – eristäytymistä.

Niin metsä vastaa kun sinne huudetaan, sanoo sananlasku. Kuusysikin on sellainen metsä, joka vastaa aidosti aitoon huutoon. Mutta tarkkailun varaa on, ettei kaikupohjamme vääristy. Ehkä meidän on syytä käyttää sitäkin tapaa, mitä melko suljetut keski-eurooppalaiset mp-kerhot käyttävät. Kun he tapaavat lupaavan näköisen nuoren kaverin, he tarjoavat kerhon jäsenyyttä. Suomessakin tämä olisi sopiva tapa rohkaista niitä, jotka haluaisivat mutteivat uskalla pyrkiä jäseniksi. Kun vanhempi kutsuu nuorempaa, se on samalla sen ikäkuilun tasottamista.

Eero Mikkola

ERI TAVALLA

– Onko kukaan sanonut neidille, että teillä on tavattoman kauniit silmät?

– On monikin, Mutta niin sanoessaan he eivät ole katsoneet poveani niin kuin te teette.

Sunnuntai-ajelulla Mäntsälässä



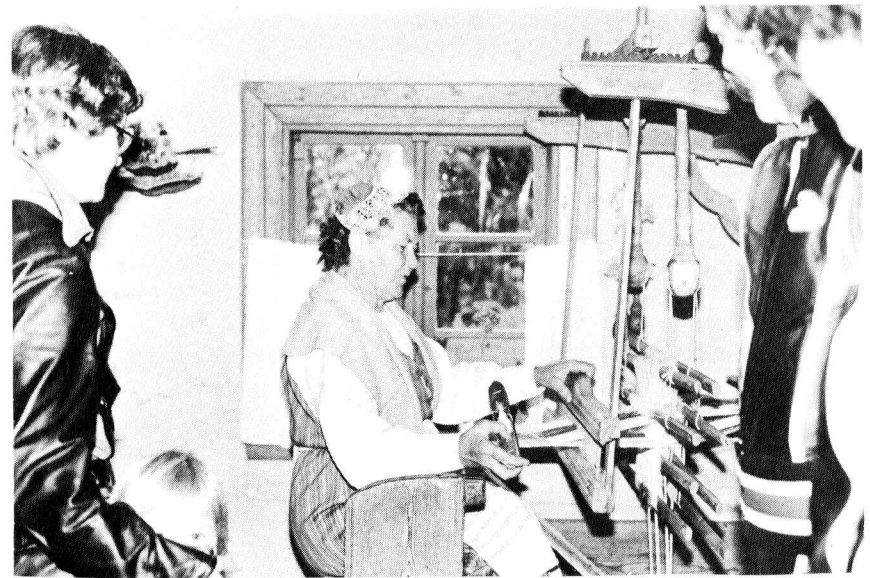




Miesten erikoisen kiinnostuksen kohteena oli paja, jossa saimme kuulla kerrottavan miten kärrinpyörät ja aseet entisaikaan valmistettiin.



Pihapiiri on miellyttävä kokonaisuus joka tarjosi leppoisaa ilmapäivän hetken seurusteluun.



Tytöt taas olivat enemmän kiinnostuneita kankaan kudonnasta, pitsin nypläyksestä ja kehräämisestä, eikä silti kyllä muutamat pojatkin niitä kokeilivat.



Toimitus on saanut Ruotsissa asuvalta kuusisiläläiseltä postia. Varsin monelle suomalaiselle ja ulkolaiselle motoristille Aimo Nietosvuori Laverdoineen on varsin tuttu kaveri. On mukava, että hän nyt muistaa lehtemme kautta meitä kaikkia ja kertoilee kokemuksista, jotka eivät ole ihan vallon monen kohdalle sattuneet. Ja sitten puheenvuoro Aimolle:

SINGAPORE 'leijonan kaupunki'

Motoristia lukiessani olen monasti ajatellut että minäkin kirjoitan jonkun rivin, koska olen matkustellut aika paljon maailmaa moottoripyörällä. Olen ollut m. 69:n jäsen melkein alusta lähtien vaikka olen Ruotsin kansalainen ja täällä asunut jo 28 vuotta. Olen lehdestä seurannut tapahtumia, sikäläistä moottoripyöräilyn kehitystä ja olen myös monasti aikonut kesän vierailla siellä entisessä kotimaassani. Monet suomalaiset moottoripyöräilijät minut kyllä tuntevat ja minä tunnen monta.

Koska suurin osa motoristin lukijoista on varmaankin kiertänyt paljonkin Eurooppaa niin sellaisista matkan teoista ei paljon minun kannata juuri nyt kirjoitella. Minä kyllä pidän silmät auki matkustellessani, taiteilija kun olen, että ei mitään menisi "hukkaan".

Olen äskettäin palannut melkein pä maapallon toiselta puolen. Sitä matkaa en tosin tehnyt moottoripyörällä, mutta kyllä kovasti katselin moottoripyöriä. Matkan pää oli Singapore ja sinne pääsee yksinkertaisemmin lentämällä. Tosin sellainenkin matkan teko ottaa noin 22 tun-

tia ja tuskin täältä sinne moottoripyörällä maita myöden pääsisikään.

Singapore, leijonan kaupunki, on saari, kooltaan noin 25×45 km. Asukasluku noin 2,3 miljoonaa joten väentiheys on suuri. Saavuin sinne uudenvuoden aattona noin 7 aikaan iltasella. Viileästä koneesta astui ulos kuin höyrysaunaan. Aurinko oli jo laskenut ja puolen tunnin sisällä oli säkkipimeätä. Päivän helle tuntui vielä, lämpömittari näytti noin 32° C. Vuorokauden keskilämpötila on ympäri vuoden 27–28°. Outo liikenne, vielä vasemmanpuolinen, pitkä matkan tekeminen ja uudet maisemat ja vieraat kielet panivat pääni pyörälle. Hotelliini tultuani jäin kyllä vain lepäämään, ei tullut uudenvuoden otosta mitään erikoisempaa. Muutin kyllä vaatteita jos vaikka lähtisin ulos seikkailemaan. Katselin hotellini ikkunasta 29.:stä kerroksesta iltavalaistua kaupunkia ja näköala oli valtava. Liikenne oli tavaton ja erikoisesti juuri sinä iltana. Menin ulos hieman sitä vilskettä katselemaan. Hiki valui pitkin selkääni ja ilma tuntui kostealta ja tukahduttavalta. Istuin pääkadun varrelle penkille ja yritin

muistella kaikkia niitä ohjeita, joita eräs opas antoi minulle.

Katua saa ylittää vain ylimenokäytävän kohdalta. Muutoin tehden sai sakkoa S\$ 500 ja se on noin 1 000 Smk. Saman rangaistuksen sai myös jos tyttöänsä suuteli elokuvateatterissa. Yleisien paikkojen likaamisesta ja tupakanpoltosta kielletyissä paikoissa sai myös sakkoa S\$ 500 ja sen saamiseen riitti että tupakan natsan heitti kadulle. Onneksi en poltta mutta pientä roskaa helposti saattaa heitellä. Tukka on oltava myös lyhyt ja se tarkastetaan jo tullissa. Kaiken lajin huumausaineiden hallussapidosta on kuolemanrangaistus. Tämä oli mitä juuri silloin muistin, niitä määräyksiä on paljon enemmän. Katselin vähän aikaa sitä liikennettä ja jo heti silloin huomasin moottoripyörien tavattoman määrän.

Seuraavana päivänä ehdin hieman enemmän tutustua ympäristöön. Liikenne oli nyt hiljaista, taisi olla monellakin pää kipeä eilisen jälkeen, liikkeellä oli

vain joitakin turisteja. Ja niitä siellä onkin. Koko se pieni maa elää vain melkein turisteilla. Onhan Singaporen satama vieläkin eräs maailman suurimmista ja sitä käytetään vieläkin vaihtosatamana, mutta turistit ovat siltikin maan päätuote.

Eräessä kiinalaisessa katuravintolassa aloin juttelemaan erään motoristin kanssa. Hän pysäköi Hondansa aivan pöytäni viereen ja sain siitä hyvästä aiheen johonkin sanan vaihtoon. Se kaveri oli Malaysiaasta, lyhyt silta yhdistää Singaporen Malaysiaan. Lait ja määräykset ovat samantapaiset kummassakin maassa. Kieli- vaikeuksista huolimatta sain selville että Singaporessa saa ajokortin moottoripyörälle jo 16 vuotiaana, ja saat silloin ajella kuinka suurella pyörällä huvittaa ja on varaa. Kypärää on pakko käyttää, mutta katselin niitä useammankin kerran, ovat vain pelkkää muovia aivan kuin jääkiekkokypärät. Oli joillakin oikein hieman parempaakin lajia mutta ilmaston vuoksi näin vain yhden ainoan Integral-kypärän.



Singaporen hotellini 29:n kerroksen ikkunasta oli näkymä valtaisa.

Se muu pukeutuminen oli meikäläiselle motoristille hieman outoa. Hihatton paita ja lyhyet polvihousut ja varvasremmisandaalit olivat useimmilla vakiovarusteina. Toiset käyttivät pientä puse-roa edestakaisin päällään. Se oli hieman hassun näköistä mutta hyvä suoja hyönteisiä vastaan. Jotkut käyttivät saappaitakin, amerikkalaista tyyliä ja parilla kaverilla oli oikein nahkapusero. Vaatetuksen suhteen en niin paljon reagoinut koska lämmön vuoksi ei paljoa pysty pitämään yllään mutta niiden jalkineiden vuoksi. Monet ajelivat paljain jaloin ja useimmilla oli vain ne sannikkaat varvasremmien kanssa. Koska liikenne oli tavaton ja onnettomuuksia sattui joka päivä useita, ihmetytti kuinka vähän ne oikein itseensä suojasivat. Kyllä mielestäni hyvä saapas taikka ainakin kenkä on sentään parempi pistää vastaan jos alkaa mennä kuin aivan paljas jalkapohja. Mutta saarihan on sentään aika pieni. Korkein sallittu nopeus liikenteessä on vain 70. Ja sen ylittämisestä on jälleen se standardisakko S\$ 500.

Jos sen kuitenkin ylittää liian paljon saa vielä vankilaa. Lisärangaistuksena on aina se että ei myöskään koskaan tule saamaan passia. On toisin sanoen tuomittu elämään sillä saarella koko ikänsä. Mutta kyllä monet nuoret motoristit silti ajelivat koko lailla huolettomasti. Liikenne oli sellainen että kyllä sieltä olisi poliisin ollut paha lähteä jälkeen päin etsimään. Samaa se minun juttukaveriniikin selvitti. Hän kertoi myös että Singaporessa on myös niitä "Helvetin enkeleitäkin". Amerikka vaikuttaa siihen maahan ja sen nuorisoon tavattomasti. Singaporessa on

sosialistinen diktatuuri ja vapaus on se mitä kaikki kuitenkin eniten toivoivat.

Moottoripyörien kunto oli muutoin sitä ja tätä. Pyöriä oli kaikkia merkkejä ja laatuja. Japanilaisia oli tietenkin eniten ja niiden hinnat olivat noin 40 % tšekäläisten hintojen alla. Eurooppalaiset merkit kuten BMW jne. maksoivat paljon enemmän kuin täällä mutta niitäkin näki monasti. Vaikka monien pyörät olivatkin huonossa kunnossa, saivat niillä ajella, mutta mitenkään muunnettuja pyöriä ei näkynyt. Sain siihen vastaukseksi että määräysten mukaan ei saa ilman viranomaisten lupaa muuttaa pyöräänsä aluperäisestä mihinkään, ei edes maalata. Sama on myös autojen suhteen. Määräyksiä rikottuaan menettää koko kulkuneuvon valtiolle. Kerroin kaverille että minulla oli Laverda ja hän kyllä hyvin tiesi sen vaikka ei hän tuntenut siellä ketään jolla olisi ollut Laverda. Kait kaikki nuoret tietävät ja tuntevat moottoripyörät ja merkit missä tahansa ne sitten asuvat. Ja vaikka monien maiden viranomaiset ovat ne yrittäneet hävittää ei siinä ole vielä kukaan onnistunut.

Yleisvaikutukseksi jäi: Singapore on maailmankaupunki joka on oppinut ja pakoitettu nylkemään turisteja, ylimainostettu sosiaalinen yhteiskunta joka kuitenkin elää vain naapurimaidensa armoilla. Ja motoristina elän mieluummin näissä pohjoismaissa, joissa vuoden vaihtelut antavat elämälle enemmän seikkailun mahdollisuuksia ja elämyksiä.

Matka oli siltikin kokemisen arvoinen vaikka en sinne toisten halua.

Aimo Nietosvuori



Kerhomme jäseniä asuu useita maamme rajojen ulkopuolella. Tässä eräs heistä, Aimo Nietosvuori Ruotsista kertoo matkakuvauksen Singaporesta.

Kallenautio ja Helvetinkolu

kevätajelun kohteina

Viime vuoden kevätajelun kohde oli historiallinen Savonlinna. Tänä vuonna toukokuun lopulla, sunnuntaina 28 pñä ajellaan pohjoiseen Hämeeseen. Ensimmäisenä kokoontumispaikkana on Kallenaution kievarimuseo-kahvila Juupajolla. Paikka on Orivesi–Lapua valtatievarressa puolivälissä Oriveden ja Ruoveden kirkonkylä.

Kallenautio on ollut tärkeä hevosmatkailukauden palvelupaikka pitkällä metsätaipaleella. Sen jyrvät hirsirakennukset olivat matkailun palveluksessa vuosina 1778–1928. Vuosina 1910–12 rakennusryhmä oli metsäylioppilaiden majapaikkana kun Hyytiälän metsäopisto rakennettiin.

Kievarikauden jälkeen rakennuksia käytettiin asuntotarkoituksiin, kunnes 1955 omistajasuku luopui niistä ja lahjoitti ne Juupajoki-seuralle. Entisöinnin jälkeen Kallenautio avattiin 1960 jälleen matkailijoiden palveluetapiksi ja samalla kievarimuseoksi, ensimmäiseksi lajiaan Suomessa. Se on avoinna toukokuun puolivälistä syyskuulle. Sen jyrvä pirtti jättitakkoineen on leppoisa levähdyspaikka ja varmaan tuttu monille motoristeillekin. Kallenautio toimii kevätajelussa ilmoittautumis–kahvinjuontipaikkana klo 10.30–12.

Sen jälkeen ajetaan kohti Ruovettä ja Ruoveden kirkonkylästä Virroille menevää tietä n. 10 km. Mustajärven kylässä on tien varressa upeassa männikössä tienviitta Helvetinkolu. Sen paikallistietä

ajetaan – tien kuntotilanteesta johtuen 3–5 km. Sitten on 2–3 km polkuvaellus etelä-Suomen jyrkimmissä kalliorotkoissa. Tämä alue on osa Helvetinkolun–Koveron uljasta kansallispuistoa ja ollut suosittu retkeilykohde jo vuosikymmeniä, jolloin luonnonsuojelua ei juuri tunnuttukaan. Helvetinjärvellä on kunnan ylläpitämä taukomaja, mutta siellä ei ole kioskia, koska kävijöitä on kovin epäsäännöllisesti.

1960-luvulla Helvetinkolu pääsi lehtien palstoille nuorison rukouslauantai-vaellusten vuoksi. Nuoriso ei kylläkään mennyt luontoa katsomaan vaan ryyppäämään. Maasto aiheutti loukkaantumisia, väkivalta ja räyhä kukoisti ja tilanne riistäytyi sellaiseksi, että pohjoisen Hämeen liikenevä poliisivoima piti kommentaa tilannetta hallitsemaan ja ensiapupalvelu kivikossa tai tappelussa loukkaantuneita hoitamaan. No, se on historiaa nyt ja motoristit varmaankaan eivät tätä perinnettä sinne mene vaalimaan, vaan terveyskävelylle pitkän ajokierroksen vaihteluksi.

Pitkämatkaiset voivat tasoittaa kevätajelun kilometrit ajamalla lauantai-illaksi Oriveden Siitaman seuratalolle. Se on varattu majapaikaksi ja siellä on kahvia ja aamupuuroa saatavissa. Illalla on nuotio (omat makkarat) ja diaesitys Englannista. Ryhmien saapumisesta olisi hyvä ilmoittaa henkilöluku Eero Mikkolalle 36160 Siitama tai puh. 935-55 368. 5:–yöpymisestä.



Näkymä Helvetinkoululta.

Elefantentreffen 1977

Oli tammikuun viimeinen päivä 1977. Unelma oli toteutumassa. Kolme miestä ja kolme pyörää lähdössä Saksaan. Kohteenä Nürnbergring ja Elefantentreffen -77. Ongelmasta vaikein: ajankohdan selvitys saaminen oli onnistunut neljällä Saksan puhelulla, yhdellä Saksaan lähetetyllä kirjeellä ja yhdellä sieltä tulleella postikortilla. Me olimme menossa.

Liukastelua matkalla Helsinkiin.

Kaksi meistä lähti Kuusankoskelta, yhden liittyessä mukaan Helsingistä. Toesimme alkumatkan olleen erittäin rasittava. Siihen oli syynä poikkeuksellisen liukas keli ja vähäinen kokemuksemme ajamiseen talviolosuhteissa. Porvoon seudulla oli useita autoja ojassa. Oli vähällä ettei kaverilleni käynyt samoin, sillä pari vaarallisen näköistä tilannetta syntyi pyörän tehdessä ”omia” kuvioitaan. Kaatumisilta kuitenkin vältyttiin. Ja sitten kaikki yhdessä laivalle. Pyörät lastattiin Finhansaan viimeisinä. Ural sai sivuvaunullisena oikein koko autopaikan.

Etenemistä yöllä autobahnalla

Illalla n. klo 19 aikaan lähdimme ajamaan Travemündesta kohti etelää. Pakkasta oli pari astetta, sää selkeä ja tien pinta paikoitellen liukas. Ajoimme koko yön, välillä pysähtyen lämmittelemään ja tankkaamaan. Olimme ohittaneet Hampurin, Bremenin, Osnabrükin ja Münsterin. Vähän ennen Kölniä ilmeni Uralissa vetovaikeuksia. Autobahnilla oli vilkas rekkaliikenne, joka auttoi sopivasti matkanteossa onnistuessani pääsemään rekan imuun. Aamun sarastaessa siirryttiämme pienemmille teille jaksoi Urali tuskin vetää nelosella alamäkiäkään. Olim-

me turtuneet ajamisesta siinä määrin, ettemme ruvenneet vikaa etsimään, koska pyörä kuitenkin kulki.

Ankeat alkutunnelmat

Ajomatkaan oli kulunut aikaa n. 15 tuntia. Olimme viimeinkin perillä. Rallin henkeen on alunperin kuulunut olla oma varainen, joten olimme varautuneet telttamajoitukseen ja omiin eväisiin. Telttapaikan, joka myöhemmin osoittautui kuivan maastonsa ja keskeisen sijaintinsa puolesta erääksi alueen parhaista, osoitti meille eräs paikallisista motoristeista. Leiriydyttyämme totesimme olevamme väsyneitä ja palelikin. Lämpötila oli nolla-asteen tienoilla, lunta ei ollut mutta tuuli oli navakkaa, lisäten kylmyyden tunnetta.

On tunnustettava olotilamme ankeus. Montaakaan telttaa ei vielä ollut näköpiirissä. Epäilimme hieman, ettei rallista muodostuisi sitä suurta tapahtumaa, josta olimme kuulleet, Risto Saukkonen oli antanut meille moninkertaisena ”Elefantin” kävijänä erittäin hyödylliseksi osoittautuneet neuvot matkaamme varten. Ravittuamme itsemme lämpimällä aterialla ja kuumalla rommilla totesimme olomme kohentuneen merkittävästi. Oikeutetuksi tunsimme tähän poikkeukselliseen tilanteeseen, josta paha vilustuminen ei ollut kaukana, tämän oivallisen ”lääkkeen”, joka muuten on vanha saksalainen tapa ja juhlamuoto. Nukuttuamme heräsimme illalla vesisateeseen. Olimme kuin uudesti syntyneitä. Yllätyimme kömpiessämme ulos teltasta, sillä satava vesi jäättyi heti peittäen koko tienoon parin sentin vahvuisen jääkerroksen alle. Koko alue oli muuttunut täysin. Ihmisiä, telttoja, sekä moottoripyöriä oli joka puolella.

Suuri unohtumaton tapahtuma

Alue oli laaja, käsittäen Nürnbergringin moottoriradan pääsuoran ja varikkoalueen ympäristöineen kilometrien laajuisena alueena, jossa leiriytyminen oli mahdollista radan läheisyydessä olevaan maastoon. Moottoripyöriä oli mitä monenlaisempia. Isoja sivuvaunupyöriä oli tietenkin rallin hengen mukaisesti paljon, joskaan harvinaisuus ei sivari ollut pienemmissä ja vanhemmissakaan pyörissä. Erityisessä suosiossa näkyivät olevan vanhat Nsuet, Zündapit jne. Moottorien pauhina ei hiljennyt hetkeksikään. Osanottajia oli monista maanosista. Etäisimmät näkemämme Texasista ja Kaliforniasta. Suomalaisia emme tavanneet muita. Varustuksestamme puuttuikin lippu tai vastaava tunnistin, jonka avulla leirimme olisi voitu paremmin havaita. Kuin vanhoiksi kavereiksi tunsimme norjalaiset Butten ja Olav:in heidät tavatessamme. Neuvoimme heille telttapaikan omamme vierestä, sillä alue oli muuttunut muualta kovin liejuiseksi jään sulaessa. Seuraamme liittyivät myös eräs saksalainen ja amerikkalainen kaveri joiden nimiä en muista. Yhdessä vietimme ikimuistettavan illan suuren kanttiiniteltan hämyisessä humussa. Tulkkinamme toiminut Jukka alkoi päästä helpommalla kielimuurin alkaessa ihmeellisesti hävitä. Aina jonkun hurjapään ajaessa moottoripyörällä sisälle telttaan, täytyi se valtaisalla metelillä kansan hurratessa ”sankarille”.

Seuraavana aamuna tutuistuiimme varikkoalueeseen, joka oli muutettu palvelemaan kaupallisia tarkoituksia. Se oli kuin suuri tori, josta voi ostaa kaikkea mahdollista moottoripyöriin ja pyöräilyyn liittyvää. Käytettyjäkin varaosia oli kaupaa, myös vanhempiin malleihin olisi osia löytynyt.

Japanilaisiin pyöriin sopivia ilman- ja öljynsuodattimia sai helppo-heikin kauppaamina. Renkaita myytiin suurista kuorma-autoista. Kauppa näkyi käyvän

hyvin, joten hinnoittelu oli ostajille sopiva.

Lauantai iltana ajettiin perinteellinen soihutajo, johon halukkaat saivat osallistua. Illan hämärtyessä kerääntyivät valtavasti pyöriä radalle. Pakokaasujen sinertämää valomerta oli silmäkantamattoon pyörämässään lähtiessä liikkeelle. Syntyi ruuhkautumia pyörien sammuillessa, tai osuessa kiinni toisiinsa. Eteneminen oli kävelyvauhtiakin hitaampaa. Tunnin verran katseltuamme tätä ainutlaatuista esitystä lähdimme takaisin teltallemme, todetaksemme, silmämääräisesti pyöriä olevan leirialueilla lähes saman verran kuin lähtiessämme, vaikka rataa oli kiertämässä tuhansia pyöriä. Huomioimme, kuinka moottoripyöräily oli täällä koko perheen harrastus, sillä ei ollut lainkaan harvinaisen näky, että koko perhe oli pyörien päällä vieläpä anoppi tai isoäiti tyytyväisen näköisenä sivuvaunussa istumassa. Myös iäkkäämpien veteraani-motoristien kohtaamispaikka oli tämä kokoontuminen. Mielenkiintoista oli todeta heidän pyöriensä ja ajovarusteidensa asiallisuus. Ei mitään muotioikkujen mukaan hankittuja dingeli-dangeleita, vaan vuosikymmenien kokemuksesta hyviksi havaittuja ratkaisuja yhdistettynä järkevästi nykyajan mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin. Mutta kuten kaikkialla, jossa kansaa kerääntyy paljon samaan paikkaan, niin mukaan tulee myös hankalaa väekä. Niin täälläkin ja voimme vain toivoa, ettei rallin tulevaisuus vaarantuisi tämän takia.

Jäähvyäisten aika

Olimme saapuneet rallipaikalle torsdai- ja nyt oli sunnuntaiamu ja aika lähteä kotimatalle. Olin tehnyt pari tuntia töitä Uralin kimpussa ja jännitti hiukan miten pyörä toimisi, sillä en löytänyt siitä mitään vikaa. Hyvin toimi koko paluumatkan. Sunnuntai iltana saavuimme lähelle Hampuria sijaitsevaan Rottenburgnimiseen kylään, jossa yövyimme erääs-



'Hojo, hojo'

Terveiset Kymenlaaksosta! Vietimme yhteisen joulujuhlan kahvitilaisuuden merkeissä Kouvolaissa Tornimäen nuorisotiloissa. Kuva on edelleen tuore, koska harteillamme on Kontiorallin järjestelyt, niinpä pääsiäisenä pidimme talkoot ja postitimme lehden mukana tulevat ilmoittautumiskaavakkeet.

sä majatalossa. Isäntä arvioi tovin, ennen kuin totesi meidät kelvollisiksi taloon. Olimmehan varmasti hiukan nuhruisen näköisiä. Isäntä osoittautui kuitenkin erittäin ystävälliseksi ja vieraanvaraiseksi antamalla pyörillemmekin suojan vajas-ta. Ilta meni mukavasti kertoillessamme maastamme, josta isäntämme tuntui olevan kovasti kiinnostunut.

Matkamme jatkui maanantaina Trave-mündeeseen, josta laivaosuus alkoi saunomisella. Keskiviikkoiltana Helsinkiin saapuessamme oli pakkasta 12 astetta ja lunta satanut melkoisesti, joten sain kokemusta todellisista talviolosuhteistakin ajaessani yömyöhällä kotiin Kuusankoskelle. Puolitoista viikkoa oli kulunut nopeasti.

Yhteenveto

Elefantentreffin on näkemisen ja kokemisen arvoinen tapahtuma, joka tänäpäivänä ei ehkä ole se sama sadunhoh-toinen "elefanttien" kohtaaminen, josta ovat meitä vanhemmat motoristit ker-toneet ja kirjoittaneet, mutta antaa se varmasti nytkin monimuotoisuudellaan jokaiselle jotakin. Toivokaamme, että se voisi jatkua edelleenkin.

Mukana olivat: Lasse/Moto Guzzi 850, Jukka/Royal Enfield 350, Martti/U-ral 650 + sivuvaunu

Martti Lantta
Kuusankoski



BMW-kerholaiset tekniikkapäivillä

BMW-kerholaisilla on ollut vilkkaasti toimintaa myöskin näin talvi-aikaan. Koskenpään kokoontuminen 9.11.-77 oli osanottajien mielestä hyvin onnistunut. Paikalla oli 43 henkilöä, jotka olivat saapuneet 28 BMW moottoripyörällä. Katsottiin filmit ja palkittiin ajohanskoilla pisimmän matkan ajanut Pentti Asukas. Saappaan heittokilpailun voittivat Tuija Kojonen ja Pekka Talja.

Sateisesta säästä huolimatta muuta-

mat kävivät tutustumassa Keuruun ko-tiseutumuseoon, vanhaan kirkkoon ja aseman kelloon.

Kokouksessa päätettiin kokoontua seuraavankin kerran 19-21.5.1978 Kos-kenpäällä. Kerholla on myös suunnitel-la matka BMW-moottoripyöritehtaille Berliiniin.

Tekniikkapäivät Salusjärven leirikes-kuksessa olivat sitten vuorossa 4.3.-78. Päivillä pohdittiin BMW moottoripyörän huoltoa, rakennetta, korjauksia sekä ra-kentelua.

★

OLI JOTAKIN

— Miksi sinä oikeastaan erosit siitä sulhasestasi? kysyi ystävätär.

— Hänellä oli aikaisemmin jotakin, mistä minä kovasti pidin, kunnes hän teki vararikon. . . .

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Osoitetoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle

.....
.....
.....
.....

MOTO- POSTIA

Pojat, ottakaa mallia!

Eli menkää plastiikkakirurgille ja pyytäkää nostamaan ulokkeita hieman ylempäksi ja muotoilemaan uudestaan, jotta teistäkin voitaisi valita "Vuoden motoristi". Jotakuinkin tällaisen kuvan sai MP-lehti 1/78:ssa olleesta tarinasta, joka koski "Vuoden motoristin" valintaa.

Tuli hieman mietittyä ao. tittelin saamisen perusteita ja juolahteli mieleen mm. seuraavanlaisia asioita.

1) Jos pökkäisi kilometrejä vallan mahdollisesti? — Eipä taida onnistua,

sillä jotkut saivat viime ajokaudella mittariin liki 60 000 km, joten jätetään tämä kohta laskuista pois.

2) Jos vipeltäisi kaikki mahdolliset (ja mahdollomat) kokoonnotukset, joilla on SML:n siunaus, ja muistaisi olla näkyvästi esillä — positiivisessa mielessä. — Hmm?, saattaisi onnistuakin.

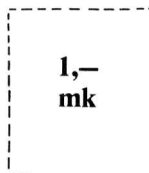
3) Jos omistaisi maantien kauneimman ja suurimman rautaratsun? — Tuskinpa onnistuu, sillä ei ratsu tee motoristia. — vaikka välillä siltä näyttääkin.

4) Jos olisi feminiini, ehkäpä nuorikin ja kasvopiirteet kirvestä hienommalla työkalulla viimeistellyt ja sattuisi tämän lisäksi liikkumaan konepyörällä? — Muuttakoon titteli sitten "Vuoden motoristittareksi".

5) Jos sattuisi tuntemaan SML:n silmätekeviä ja onnistuisi sulkeutumaan suosioon? — Jaaha, kenelleköhän sitä voisi soitella tätä -vuotta silmälläpitäen?

6) Jos tekisi tempun terävän, kelluisi vaikka Pohjoisnavalle sivulaukkujen va-

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti



Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Mauno Tonttila

Lankila

15540 VILLÄHDE

rassa? — Olisi ehkä kunniamaininnan arvoinen.

7) Jos invalideitista huolimatta hallitsisi ajoneuvonsa ja luotsailisi sitä sitkeästi ympäri maita ja mantuja? — Hyvät herrat ja naiset ja voi hyvät ihmiset, kohotettakoon pipoja!

8) Jos olisi vuoden aikana onnistunut tekemään jotain matkapyöräilyä kehittävä jät tai sen jatkuvuutta turvaavaa? — Ei kai voitane jättää pois laskuista.

9) Jos . . . , no siinähan ne tärkeimmät yhdessä tai erikseen huomioituna. Koska "Vuoden motoristin" valinnalla ei kosketa mitään pientä kinkeripiiriä ja koska motoristien joukossa saattaa olla sellaisiakin, jotka jopa haluaisivat tavoitella kyseistä titteliä, olisi valintaperusteet oltava tarkoin selvillä, kuten on kilpailupuolellakin.

Joten arvoisat SML:n päättäjät, lehdestä löytynee palstatilaa teille kun kirjoittatte otsikon, "Vuoden motoristin valintaperusteet", alle muutaman odotetun rivin. Tuskinpa valintapäätöstä on aivan hilseestä repäisty, vai onko? kysyy

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkkanmaa
951/80 905

Vastineen vastinetta Risto Hanniselle

Tässä vanha oli oikein punastua, kun rohkenit tarjota pokaalia. Kiitos nyt kuitenkin. Pidä pokaali kiiltävänä! — Ja Pia, jos kirjoitukseni loukkasi sinua henkilönä, pyydän todella anteeksi. Tarkoitukseni ei ollut loukata ketään henkilöä, kumpaakaan sukupuolta jne., vaikka kirjoitukseni antaa mahdollisuuden tulkita se jokaisen omia tulkintaperheitä parhaiten edesauttavalla tavalla. Perimmäinen tarkoitus oli nimittäin saada kansalaisten aivosoluja liikkeelle miettimään, onko yleensä mielekäästä kilpailla matkamotorismin alueella kansallisella tasolla. Duunarit ja tohtorit liikkuvat konepyöril-

lä eri syistä ja tasa-arvoisina, miksi sotkea asetelmaa ontuvalta pohjalta rakennetulla kilpailulla. Moottoripyöräily käsitteenä on laaja ja arvosteluperusteita voidaan löytää useita, oli ne sitten maantumia tai maukkaita, joten vaikuttaa keinotekoiselta yleistykseltä lähteä tekemään motoristeja keräilylapuilla. Onko se SML:n ainoa näkyvä anti matkamotorismin?

Sanot, että olen katkera. — Ei pidä paikkaansa. Se piikki, minkä myönnän tarinaani sisältäneen, asetti ainoastaan kyseenalaiseksi tällaisen nyrjähtelevän kisailun. Onnistuit tosin paisuttelemaan siitä järkyttävän muhkean tarinan. Ja etkö lokaisin moottoripyöräilyä? — Korkeintaan omaa ajokiani sateen sattuessa. En nimittäin rupea tuon väitteesi syntipukiksi mistään hinnasta, sillä kirjoitukseksi ei sellaisia aineksia ollut.

Olen kannsasi samaa mieltä, että meidän tulee olla yhtenäisiä. Mutta pyörämiesten pitäisi olla myös toimivampia. Ei riitä, että sinä ajat motorismin asiaa työsäsi, ei riitä, jos esim. minä arvostelen tiettyjä toimenpiteitä, sillä eivät asiat kehity ilman kritiikkiä. Mutta ei edes meidän asiamme saa olla niin pyhä ja häpäisemätön, että arvostelija mustalataan ja leimataan petturiksi.

Tarjoat minulle toimintaa. KouMk:n kautta. En ole mikään villi sielu. Kuulun MP-69:ään ja olen toiminnassa aktiivisesti mukana, joten katson olevani järjestäytyneet. Et kai ole unohtanut MP-69:ää kun puhut järjestäytyneestä moottoripyöräilystä. Ja sitä paitsi, tunnen KouMk:n systeemit. Ainoa anti, minkä he pystyvät matkamiehelle tarjoamaan, on todella se mainitsemasi keräilykortti. Moottoripyöräily on mielestäni hyvin paljon muutakin kuin laukata kokoontumisesta toiseen, joten näillä näkymin — ei kiitos. Ao. kerhosta löytyy kyllä katuräppäreitä, jotka kaivavat enemmän maata yhteisen asiamme alta, kuin toiset ehtivät takaisin lapioida. Jos kerho todella vaikuttaisi matkamotorismin kulkuun ja kehitykseen myönteisen tehokkaasti, ei

Olisiko Kontiorallissa parantamisen varaa?

Koska minulla ei valitettavien yhteen-sattumien johdosta ole ollut tilaisuutta ottaa osaa kerhomme vuosikokouksiin tai esimerkiksi Siitamassa järjestettyihin tilaisuuksiin, saanen näin lehtemme palstoilla ottaa kantaa motoristien yhteisiin asioihin.

Em. syistä johtuen tarkastelenkin asioita parin Kontiorallin antamien kokemusten valossa, sillä saamani kuvan mukaan Kontion tarkoituksena on kerätä yhteen tietty joukko motoristeja ja antaa tällä tavalla heille tilaisuus tavata ”vanhoja tuttuja” ja elää pari päivää Kontion hengessä.

minulla olisi mitään syytä kieltäytyä. Valitettavasti maassamme on harvassa kerhoja, jotka aktiivisesti toimivat kilpailujen ohella matkamotorismin hyväksi. Olisiko SML:llä syytä alkaa herätellä moottorikerhoissa tätä puolta?

Koska en ole fakiiri, en aio sitä hakaneeulaa pistää poskeeni, en ulkoisesti enkä sisäisesti, enkä halua hajoittaa rivejämme, vaan toimia yhteiseksi hyväksi. Siihen toimintaan kuuluvat pyöräilevät tyttömme luonnollisena osana, joten kaikki tuki heille. Mitä tulee vielä siihen mallin ottamiseen, se pitää todellakin paikkansa. Heillä on ainakin taito kääntyä ajoissa viisaamman puoleen, sillä viitosen mies tekee helposti viidenkymppin vahingon, ainakin konepuolen hommissa.

Palataan asiaan, jos aihetta ilmenee, toteaaapi

Reijo Relander

P.S. Älä ehdota uutta pokaalia, sillä edellisenkin myöntäminen oli melkoisen rohkea teko, koska vuosi on vasta alullaan.

Sama

Mikä sitten on tänä päivänä se paljon mainostettu Kontion henki? Käytännössä sitä, että paikalle kokoontuvat tietyt 20–30 lähes alusta saakka mukana ollutta henkilöä, joilla on henki päällä – ja muut, varsinkin ensimmäisiä kertoja mukana olevat tuntevat olevansa kuin orvot pirut kuusenoksalla. Käytännössä tämä näkyy mm siten, ettei uudemmilla tulokkailta ole edes teoreettista mahdollisuutta saada esim. sisämajoitusta, vaikka he usein olisivat sen tarpeessa siinä kuin ”vanhat konnatkin”. Ja miksi muuten jotkut saavat rallin ”salaisen” päätepiteen tietoonsa etukäteen? Sanomattakin on selvää, että rallissa on mukana sekä kokeneita motoristeja että vasta-alkajia, mutta eroa edellämmainitun kaltaisissa asioissa ei mielestäni saisi esiintyä.

Tarkastellaanpa parin viimeisen rallin lopputaipaleita vähän tarkemmin. 10-vuotis juhlarallissa 1976 – pitopaikka Petkeljärven kansallispuisto Iiomantsissa, tapahtui seuraavaa: Saavuini poikani Jannen kanssa monien muiden tavoin hyvässä ajoin iltapäivällä katsastuspaikalle Puumalaan – kauniiseen lossirantaan. Siellä, ilman suurempia muodollisuuksia käteemme lätkäistiin paperi, joka kehotti meitä jatkamaan matkaa suunnistusmerkkejä noudattaen. Teimme työtä käskettyä ja ajelimme rauhallisesti maisemia ihaillen, välillä leväten ja eväitämme pureksien. Tässä vaiheessa fyysinen sekä psyykinen kunto kaikinpuolin ok.

Ilta pimeni yöksi ja ilmakin siinä kääntyi viileänpuoleiseksi. Kuutostiellä kohdassa, josta reitti kääntyi Kiteelle, tapasimme tankkaustauolla joukon ”vanhoja rallareita” (olin vähällä kirjoittaa – Rutkeinen . . .) ja kuulimme heidän aikovan ”Joen kaupunkiin” yöksi. Me katselemaan suut ammollaan, sillä merkitty reitti näkyi ilmiselvästi kääntyvän itää kohti,

lähemmäksi suuren naapurin rajaa. Jatkoimme yön pimeydessä merkkejä seuraten pitkin luonnonkauniita ja hyvällä maulla valittuja sorateitä eteenpäin. Taivalta alkoi olla takanapäin muutama sata kilometriä, ja väsymys turrutti aisteja. Ajoimme välillä parinkymmenen pyörän letkassakin ja vauhti kohosi – olosuhteet ja taidot huomioiden – aivan liian korkeaksi.

Onnen ollessa kuitenkin myötäinen saavuimme vihdoin aamuyöstä viimeiselle taukopaikalle. Pienen lepotaun jälkeen ja harkintakyvynkin jo palattua kohdalleen, korvien väliin, jatkoimme hissutellen rallipaikalle aamun jo sarastessa. Ajamamme reitin maisemista kuulumme ylistystä niiltä, jotka olivat tehneet taivalta päivänvalossa. Se ensimmäisestä rallistamme, paitsi, että sunnuntaina, jolloin paluumatka ajettiin, oli lähes kaikilla kova kiire – sateesta johtuen, vai pitäisi-kö sanoa – siitä huolimatta.

Viime suvena, kun matkamittarin ensimmäinen numero oli vaihtunut pari kertaa sitten edellisen Kontion ja pyöräkin vaihtunut juuri suurempaan, tuli aika lähteä Tulppioon. Emme kyllä lähtiessämme määränpäättä tienneet. Kasvatopsykologian tentin osuttua sopivasti perjantai-illaksi, ei aikaisempi lähtö tullut kysymykseen, mutta epä syytä huoleen – pohjoiseen päin mentäessä vuodenajan huomioottaen ovat yöt valoisia.

Jo matkan alkuvaiheessa saatoimme todeta, että tiellä oli samaan suuntaan ajavia motoristeja, joilla oli huomattavasti kiireempi kuin meillä. Siinä sitä taas kerran taivallettiin vaaleassa kesäyössä. Kului polttoainetta, meni evästä ja nopeus kasvoi. Poroja ja muita tiellä liikkuja varoen matka jatkui. Taiteilimme tihkusateessa pystyssä pysyen yli pirun liukkaan Kemijärven sillan ja saavuimme sitten vihdoin katsastuspaikalle, Pelkosenniemen. Saimme ajo-ohjeet lopputaivalta varten. Saamamme paperi on nyt tätä kirjoittaessani edessäni. Kaikki mukanaolleet muistanevat, että paperissa oli kartta, ohjeita käyttäytymisestä sekä

maininta viimeisestä tankkauspaikasta, Martissa. Lisäksi tärkeänä kohta, jossa todetaan, että metsähallinnon teillä suurin sallittu ajonopeus on 50 km/h.

Tarkistuksessa havaittiin, että polttoainetta on mukana riittävästi, vaikkei Martissa enää aamuyöstä saataisikaan lisää. Luottavaisin mielin siis matkaan ennestään tuttua tietä, kun voimiakin vielä tuntui olevan jäljellä, niin kuskilla kuin takana istuvalla Jannellakin. Martissa todettiin, ettei bensaa ole saatavana, mutta sitävastoin entisen lossin virkaa hoiteli uusi silta.

Alkoi varsinainen soratieosuus, ja näin jälkeensä ajatellen katosivat melkoisen pian jäljelläolevat harkintakyvyn rippeet. Tihkusateessa mutkaisella sorapolulla nopeus alkoi kohota ja niinpä sitten alkoivat tiukat kaartet ja korjauksen alla olevat tierummut tulla yllättäen vastaan sellaisella nopeudella, ettei paremmasta väliä. ”Sopivaksi osottautui röykkyisellä tiellä metsähallinnon ohjeisiin verrattuna kaksinkertainen nopeus” kerrottiin monenkin motoristin suulla perillä Tulp-piossa. jonne mekin lopulta saavuimme hyvän onnen ollessa mukamme.

Perillä sitten tavattiin vanhat tutut ja muodostuipa muutamia uusiakin ”suhteita”. Paluumatka sujuikin sitten rauhallisempaa tahtia, vahingosta vihastuneena, kierrellen ja nähtävyyksiin tutustuen.

Kaiken edelläolevan jälkeen lieneekin parasta todeta, että noiden kahden Kontion antamat kokemukset kokonaisuutena tarkastellen ovat kuitenkin positiiviset.

Mutta sitten varsinaiseen asiaan eli motoristien turvallisuuteen ja järjestäjän vastuuseen em. näkökulmasta katseltuna. Näkisinkin, että juuri nyt on sopiva aika virittää asiallinen keskustelu rallien vaihtusmahdollisuuksista motoristien asenteita ja tottumuksia muokkaavana tapahtumana. Sama koskee myöskin tätä kerhomme lehteä – esimerkiksi. Minunkin suoritukseni koskien viimeistä Kontiota sai tämän lehden palstoilla jonkinlaisen kunniamaininnan, vaikka näin jälkeen-

päin asiaa tarkasteltaessa tuo ylipitkä ajomatka osoittaakin esimerkiksi kelpavaa typeryyttä ja oman sekä toisten turvallisuuden laiminlyömistä.

Kysyn siis kaikilta seuraavaa:

- Olisiko rallireitin varrelle järjestettävä pari kunnollista lepopaikkaa eli ajatettava leirintäalueiden kautta ja näihin pyrittävä myös ohjaamaan ne rallaajat, jotka ovat ylittämässä suorituskykyjensä rajat?
- Voitaisiinko itse rallipaikalla jakaa tietoutta uusille ja vähän kokeneemmillekin oikeasta varustuksesta ja pyörän varustamisesta?
- Voitaisiinko rallipaikalla jakaa myös tietoa oikeista ajotavoista ryhmissä, sekä ryhmien maksimikoosta?
- Teknisesti ei liene mikään ongelma järjestää rallipaikalle jonkinlaista sääpalvelua paluumatkan aikatalun suunnittelua varten. Tunnettuahan on, että kun pitkään matkaan lisätään vähän vettä, nopeudet pyrkivät edelleen nousemaan.

On syytä muistaa, että olemme kaikkien näkyvissä ja samalla avainasemassa, mitä tulee turvallisuuteen.

Edelläolevien asioiden mukaansaaminen riippuu lähinnä kulloisenkin järjestäjän omaksumista asenteista ja organisoituvuudesta. Tietoa ja kokemusta kyllä rallipaikoilta löytyy, samoin kuin henkilöitä, jotka tuntevat vastuunsa myös jälkipolven kasvattamisesta.

Tämä meidän lehtemme, MOTORISTI, ei myöskään saisi syyllistyä esimerkiksi sellaiseen väärän tiedon jakamiseen, kuin tapahtui marraskuun numerossa -77 sivuilla 18 ja 19. Jokaisen ulkomaille matkaavan suomalaisen motoristin tulee tietää, että ainoa oikea ja luvarallinen kansallistunnuksemme, niin autossa kuin moottoripyörässäkään on SF. Lipsahdus on tahaton, mutta sittenkin.

Hyvää tulevaa kevättä ja turvallista ajokautta toivottaen merkitsemme alle rakentavassa hengessä

Jukka ja Janne Rämä
Siilinjärvi

P.S. Olemme mukana ja käytettävissä tulevassakin Kontiorallissa.

Samat

Vastinetta Kontiorallista

Toimitus kiittää saamastaan kirjeestä ja toteaa, että vaikka Kontioralli onkin sellainen suuri vertaansa vailla oleva tapahtuma ja jos se lopetettaisiin jäisi moottoripyöräkulttuuriin korvaamaton aukko. Kuitenkin kaikesta huolimatta tapahtuma ei ole koskaan niin hyvä, etteikö siinä löytyisi parantamisen varaa. Asia on valitettavasti monasti siten, että arvostelijoita on aina vähän enemmän kuin osanottajia rallissa, mutta kun niistä tekijöistä tuppaa olemaan kovasti puutetta.

Katson kuuluvani näihin kirjoittajan mainitsemiin 20–30 joukkoon, joilla on henki päällä, mutta kun otamme huomioon, että kun me aikoinaan pistimme kokoontumisen alulle, piti tutustua pyöräilijöihin ja kutsua heidät koolle. Osanottajajoukko on kasvanut muutamasta kymmenestä noin kahdeksaansataan. Joten luulisi nyt olevan helppoa kun ei tarvitse muuta kuin ajaa paikalle ja valita suuresta joukosta kehen haluaa tutustua. Luvataan nyt jokainen kerholainen tutustua ensi kesänä edes yhteen ennestään tuntemattomaan motoristiin. Mikäli oikein muistan ei vanhoista konnista vähäisissä sisämajoitustiloissa ollut majoittuneena muita kuin syyllisyyttä tunteva nivel- ja selkärankareumaa sairastava allekirjoittanut, mutta lupaan ensi kesänä nukkua teltassa. Suurin osa pyöräilijöistä ei välitä nähdä ja kokea mitään kunhan mennä kohelletaan mahdollisimman kovaa ja nopeasti. Esim. kyseisenä toissakesänä Puumalassa useimmat päättelivät ja arvasivat aivan oikein että ralli on Ilomantsissa ja he ajoivat suorinta tietä paikalle haluamattakaan ajaa viitoitettua hienoa nähtävyyksiä.

Matka kotiovelta ralliin on täysin vaapaalintainen ajan ja ajoreitin valinnan

WERNER SÖDERSTRÖMIN LAHJOITUS KERHOLLE

Werner Söderströmin kirjatalo on tehnyt varsin huomattavan lahjoituksen kerhollemme. Werner Söderström Osakeyhtiön luvalla saamme Motoristissa julkaisemaan jatkokertomuksena WSOY:n vuonna 1952 kustantaman ja julkaiseman, tanskalaisen Jörgen Bitschin kirjoittaman kirjan, ”Moottoripyörällä halki Afrikan”. Suomennos on T.J. Kivilahden. Matka tapahtui muutaman vuoden jälkeen toisen maailmansodan päättymisen jolloin kaikesta oli vielä puutetta ja maailma oli vielä kovasti toisenlainen kuin tänään. Afrikkaan oli hiljan levinnyt eurooppalainen sivistys, kulttuuri ja uskonto, joten jos matka olisi tehty jokin vuosikymmen aiemmin, siinä olisi saattanut kaiken lisäksi piillä vaara joutua paikallisen väestön pataan porisemaan. Tämänpäivän

sekä ruokailun, yöpymisten ja taukojen suhteen, ainoastaan ilmoittautumispaikka on katsottu tarpeelliseksi, sillä eikä maailma jo muutenkin ole tarpeeksi täynnä määräyksiä, pakkoa ja rajoituksia. Eikö se muuten näin ole paljon mielekkäämpääkin kuin kaikkea ei ole ihan valmiiksi pureskeltu. Järjestäjät eivät myöskään ole vastuussa osanottajan liikennöimisestä, matkasta ja tekemisistä vaan jokainen vastaa itsestään. Mainitsemallasi metsähallinnon tiellä Martista Tulppioon oleva 50 km/h oleva rajoitus noudatettuna olisi varmasti ollut turvallinen matkanopeus. Miksi sitten esim. ajetaan kaksinkertaisella nopeudella ja kysytään järjestäjän vastuuta kun Kontioralli oli tällaisen tien takana. Tässä tulemmekin koko moottoripyöräilyä polttavan rasittavaan asiaan nimittäin yksilön vastuuseen. Pyöräilijät haluavat ennen kaikkea nauttia yksilönvapaudesta, mutta se tuo matkaseuralaiseksi myöskin yksilön vastuun.

Aimo

motoristilla, joka valittaa jo vähäisestä huonosta tienpätkästä Kontiorallimatalla olisi paljon opittavaa kirjan seikkailijoista. Kuinka he ylittivät siltatomia jokia ja matkasivat tietttömiä taipaileita välillä vain tähdistä suunnistamalla. Kuinka sattuvasti sanoikaan kirjan Motoristille lainannut kerholaisemme Johannes (Hannu) Jokinen: ”Joskus kun on sellainen päivä täynnä harmejä, otan tämän kirjan, ja jo muutamia sivuja luettuani, harmit tuntuvat kovin vähäisiltä matkalaisten vaikeuksien rinnalla ja samalla tempautuu seikkailuun mukaan.”

Kirja kertoo, kuinka Jörgen Wolframin ja Jörgen Bitschin onnistui suorittaa matka Afrikan halki pohjoisesta etelään vanhalla moottoripyörällä, melkoisella annoksella itseluottamusta sekä usein pelkästään hyvällä onnella. Monta kertaa Afrikan-matkalla he olivat sellaisessa pulassa, etteivät he nähneet suuriakaan mahdollisuuksia selvittää hengissä takaisin kotiin. Tässä heidän hajanaisia elämyksiä 18 kuukautta kestäneeltä matkalta.

Mukavia lukuhetkiä!

Touring calendar 1978

Matkamotoristin käsikirja: sisältää yli 300 kokoontumisajoa ja tietoa lauttayhteyksistä, varusteista, leirintäalueista, välimatkoista, paperisodasta, huoltopisteistä, vian etsinnästä, yöhuoltamoista ja monesta muusta motoristille tärkeästä asiasta.

Käteismyynti MP-78 näyttelyssä, hintaan mk 12,—.

Postimyynti toukokuun loppuun saakka hintaan mk 15,— postituskuluineen.

Tilaus: Maksu mk 15,— tilille SHOP-Mikonkatu 572 302 4103 5481, Touring Finlandia MK.

TFMK

Moottoripyörällä halki Afrikan

I luku

SEIKKAILU ALKAA

Ruokalista passina. — Välimeren yli 4. luokassa. —

Juutimme Algeriaan. — Casbaben.

HUONEENI SEINÄT ovat Afrikan karttojen peitossa. Pallokarttaa pyöritellään. Kirjeitä kerääntyy. Afrikan suunnitelmat edistyvät, mutta vaikeudet ovat monet: viisumit Afrikan eri valtioihin, taloudelliset kysymykset, rahojen vaihtaminen ja ajoluvat.

Autokarttoja ja luotettavia tietoja Afrikan kaukaisista seuduista on miltei mahdotonta hankkia, ja ne harvat tiedot, jotka saan, ovat keskenään ristiriitaisia.

Viisumianomuksia hylätään, Nationalbankin ei hyväksy jokaviikkoisia valuutta-anomuksiani, kaikki tuntuu olevan umpisomussa, ja kolme kuukautta kestäneiden yritysten jälkeen näyttää siltä, että minun on parasta jättää koko matka mielestäni. Mutta *alea jacta est*, jätän sittenkin toimeni Korsorin reaali-koulussa ja panen tosissani toimeksi saadakseni konsulaattien virastokankeuden voitetuksi. Useita satoja kirjeitä ja kalliita sähköitä lähtee Afrikkaan. Konsulaatteja ahditetaan kiihkeästi, ja vihdoin saapuu yksi noista monista viisumeista — mielialani kohoaa.

Varusteita ostetaan, erikoistelulta tilataan. Se on sataprosenttisesti vedenpitävä, sen pohja on ommeltu kiinni seiiniin, niin että vesi ja myrkylliset matelijat eivät pääse tunkeutumaan sisälle. Samasta syystä sinä ei ole lainkkan ovea, ainoastaan pyöreä aukko seinässä noin puolen metrin korkeudella maanpinnasta.

Teltan ikkuna ja oviaukko voidaan sulkea moskiittoverkolla ja rankan trooppillisen sateen sattuessa vedenpitävällä

kangasverkolla. Kiinteä aurinkokatos suojaa sitä sekä tropiikin aurinkoa että rankkojen sadekuurojen painetta vastaan — sellaisen teltan avulla voin leiriytyä melkein pieneen järveen. Valokuvauskameroina ja elokuvauskoneita hankitaan.

Bensiinin hintoja tiedustellaan Afrikasta, ja menoarvio nousee huimaavasti. Tammisia huonekaluja ja talvivaatteita on pakko muuttaa rahaksi. Näyttää siltä, että minä kaikesta huolimatta en pääse pitemmälle kuin puoliväliin Afrikkaa. Eräänä iltana saapuu ystäväni Jorgen Wolfram luokseni moottoripyöräkilpailujen jälkeen ja innostuu heti suunnitelmieni.

— Jos tarvitse mekaanikkoa, hän sanoo, — olen valmis palvelukseen.

Wolfran ja minä olemme ottaneet yhdessä osaa moottoripyöräkilpailuihin jo aikaisemmin, ja parempaa toveria en voisi löytää. Teemme suunnitelmia kello neljään saakka aamulla ja toivomme yhdessä voivamme selviytyä Kapkaupunkiin asti.

Uusia maita sisältyy matkareittiin, ja usein viisumianomuksia lähetetään matkaan. Kulutan vielä parin kengänpohjat loppuun konsulaattien portaissa, mutta kaikki näyttää edelleenkin varsin vähän ilahduttavalta.

Uskollinen moottoripyöräni on kestänyt monet kovat kolhut. Olen käsitellyt sitä sängen kovakouraisesti, mutta se on yhä kunnossa. Afrikassa Wolframin ja minun on joka tapauksessa usein pakko kohdella sitä melko säälimättömästi. Eräs talvimatka Norjassa pitkin tavattoman huonoja, jäisiä, lumisia ja kivisiä tunturiteitä ja kahden tunnin ajo ruotsalaisella kilparadalla käsikaasu pohjassa ja moottorin jäähydytysrivat kauttaaltaan saven ja mudan peitossa ovat yhdessä

muiden kokemuksieni kanssa osoittaneet, että tarvitaan huomattavasti enemmän kuin se leikkautuu kiinni taikka alkaa kuumentua. Erilaisissa moottoripyöräkilpailuissa viimeksi jokaisessa kilpailussa, johon se on ottanut osaa. Nyt Wolfram varustaa sen ilmansuodattimella, joka sijoitetaan bensiinisäiliön päälle, jotta erämään hiekka tai sillattomia jokia ylitettäessä vesi eivät pääsisi kaasuttimeen. Rungon alle hän sijoittaa panssarilevyn suojaksi irtokiviä ja esiinistäviä kivenlohkareita vastaan. Ison sivuvaunun pitkät jouset varustetaan molemmin puolin kolmella lisäjousilehdellä. Ilman näitä kolmea varotoimenpidettä emme varmaan olisi koskaan selvinneet matkastamme. Käännyksen useiden liikkeiden puoleen ja tarjoudun mainostamaan niitä matkallamme, mutta minulle pudistellaan päätä ja huomautetaan, että se on mahdollista keksiä muitakin tapoja hengestään pääsemiseksi, eikä kukaan halua olla mukana vastaamassa »itsemurhayrityksestä».

Ainoastaan Dunlop tuntee mielenkiintoa urheiluyritystämme kohtaan, ja lentoiteitse toimitetaan meille sellaiset renkaat, joita tarvitsemme: Dunlop Fort. Väitettään, että tällaiset renkaat varmasti kestävät 25 000 km, mutta Afrikan tiet osoittautuivat »ahneemmiksi» kuin oli oletettukaan.

Lähtöä edeltävän viikon koko perhe on toimessa sihteerinä, puhelinvahteina, pakkaajina ym., ja matkatavarat pinoetaan tyhjiin huoneeseen. Isäni pudistelee päätään ja sanoo:

— Teidän on tilattava Rosendahlin muuttovaunu kuljettamaan matkatavaroita perässänne!

Päivää ennen lähtöä saapuu vielä viisi viisumia, mutta samalla toteamme, että ensiksi saamamme viisumit ovat jo vanhentuneet. Päätämme kaikista huolimatta kuitenkin lähteä matkaan, vaikka meillä onkin vain noin puolet kaikista tarpeellisista leimoista ja lupapapereista.

On viimeisen päivän ilta. Wolfran ja minä köytämme matkatavaat sivuvaunuun — sisko tarjoutuu epäitsekäästi lainaamaan meille kenkäsarvensa, jotta

kaikki tarvittavat välineet tulisivat mukaan. Sivuvaunuun nokkaan köytetään kiinni kolme lisävararengasta ja tavaratelineelle viisi kantoastiaa bensiiniä ja vettä varten Afrikan autoita matkaosoituksia silmällä pitäen.

Syyskuun 9. päivänä 1947 Wolfram ja minä olemme valmiit lähtemään pitkälle matkallamme. Kaikki pudistelevat päätään nähdessään matkavarusteemme, ja joku moottoriasiantuntija sanoo, että pyörässä on liikapainoa Tanskan teillekin vähintään 150 kiloa, mitä sitten lainkaan Afrikassa? Myös mekaanikot ovat yksimielisiä siitä, ettemme koskaan pääse perille.

Hyvästi nyt kuitenkin, kaikki asian tuntijat ja specialistit — Wolfram ja minä aiomme yrittää!

Käännöksemme Raatihuoneentorille aiheuttaa liikenneseisauksen, — joku polkupyörälähetä näkee kirjoituksen sivuvaunun kyljestä ja lukee: — Kööpenhamina — Kongo — Kapkaupunki! Eei, se on kyllä kukkua, se!

Toinen heppuli tarkastelee pitkää sivuvaunua, jonka kukkuroina ovat vielä kaikki jäähyväiskukkasat, ja huutaa niin että koko tori kaikuu:

— Sehän on hienoa, ne ovat olleet niin järkeviä, että ovat itse ottaneet mukaansa ruumisarkun!

Korsorin lautalla lipunmyyjä sanoo, että meidän olisi oikeastaan suoritettava maksu muuttovaunusta, ja tiedustelee leikillään, emmekö ostaisi samalla paluulippua!

Nukuttuamme viimeisen yön rajahotellin hyvässä sängyssä matka jatkuu pitkän Saksan pommitettuja autostradoja, läpi Hampurin ja Bremenin rauniokasojen kauniiseen Hollantiin, missä telttamme joutuu käyttöön ensimmäisen kerran. Brysselissä meiltä kuluu kolme päivää siirtomaaministeriössä saadaksemme viisumin Belgian Kongoon — emmekä saaneet sitä Kööpenhaminasta, emmekä saa sitä täältäkään!

Maalaistalossa, jonka luokse olemme leiryntyneet, toivotetaan meille bon voyage ja lahjoitetaan iso kourallinen kirsikoi-

ta. Tunnemme nyt olevamme matkalla etelää kohden, ja kirsikkamehun tihkuesa kaikista taskuistamme pompiskeleminen eteenpäin pitkin Belgin huonoja teitä ja saavumme Ranskaan, missä yövyimme erään ammusvarikon läheisyydessä. Yhdestä savukepaketista yövahti lupautuu vartioimaan meitä ja sivuvaunussa olevia tavaroitamme.

Eiffeltornista luomme yleiskatsauksen Pariisiin. Seine kiemurtelee halki kaupungin, ja Notre Dame näyttää täältä käsin tulitikkurAsian kokoiselta.

Matkalla Rivieraa kohden kohtaamme ensimmäisen viivykkeen — rypäleitä notkuvan viinitarhan, ja ellei vihainen talonpoika olisi huutanut jotain, jota emme ymmärtäneet, mutta jonka merkityksen varsin hyvin tajusimme, olisimme luultavasti saaneet vielä paremmat vastanväänteet.

Poikkeamme Monte Carloon tutustumaan seutuun, jotta tuntisimme sen, jos joskus osallistuisimme tunnettuihin Monte Carlon talviajoihin.

Nizza, Cannes ja Monaco, nuo kuuluisat, loisteliaan ylelliset matkailupaikat eivät juuri sovi yhteen meidän yksinkertaisten asujemme kanssa, mutta olemme yhtä mieltä siitä, ettemme vaihtaisi osia miljoonikkojenkaan kanssa — meidän olemme matkalla suureen seikkailuun.

Kohti Espanjaa! Pyreneitten vuoristo näkyvässä!

Moottori saa vähän lisää kaasua, ja Välimeri sasemmalla ja rypäleitä notkuvat viinitarhat oikealla puolellamme huristamme eteenpäin.

Siniset vuorenharjanteet, jotka kauem-paa nähtyinä ovat melkein samanvärisiä kuin taivas, tummuvat sitä mukaa kuin lähestymme niitä, ja niiden ääri viivat tulevat selemmiksi.

Saavumme vuoriston juurelle ja nousu alkaa. Tie on niin kapea, että kaksi ajoneuvoa töin tuskin voi sivuuttaa toisensa. Toisella puolella kohoaa pystysuora kallionseinämä, toisella ammottaa pyöräytävä syvyys. Pyörän kaartessa hiekkaisissa käännteissä on kieli pidettävä keskellä suuta.

Väliin tie kulkee jyrkkien rinteiden välissä, joilla on reheviä viinitarhoja. Siniset rypäleet houkuttelevat meidät pysähtymään, ja levätessämme katselemme syvällä alapuolellamme näkyvää merta, joka on sininen kuin kirkkain sinimusta ja jonka mustia kallioluotoja reunustavat häikäisevänvalkoiset kuohut.

Kiertelemme eteenpäin, yhä kohti korkeuksia. Eräässä käännteessä vingahtavat jarrut yhtäkkiä, ja moottoripyörä pysähtyy etupyörä melkein kiinni suuren kuorma-auton jäädyttimessä. Löydämme sivuutuspaikan ja nousu jatkuu.

Jatkuu seuraavassa numerossa . . .

Myytävänä

SUZUKI GT -380 m -75 ainoa Suomessa. Kunto timantti + valuvanteet saiad täyd. takana levyjarru + yläkate, sopii mm. GT-380 ja GT-500. Puh. 90-698 4057 klo 16 jälkeen.

Honga CB350 K4/ -72. Ajettu 29 000 km. 15 l:n terästankki. Musta. Ensimmäinen omistaja myy. Nähtävänä talvela Nokialla, kevään tultua Helsingissä. Vesa Venho, Eerikinkatu 21 C 73, 00180 Helsinki 18. Puh. kotiin 90-607 433, toimeen 90-821 600.

KAWASAKI Z 750 vm -77 4-tahti twin. Ajettu 7000 km. Kuin uusi. Erittäin runsain lisävarustein. Krauser laukkarja ja kate, etu- ja taka-kaatumaraudat, H-4 valot. Puh. 918-334 433 ilt. Veijo Hellsten, Juustilankatu 11 a 8. 15200 Lahti 20.

Moto-Guzzi 850 vm -72. Kelt. erikoismaalaus. Fontana etujarru. Tuulilasi. Sivulaukut. Tavarateline. Halogeenivalo. Kaatumaraudat. Kello. Ajettu 34 000 km. Puh. 577 360 klo 18.00 jälk.

JAMAHA XS-650, kelta/musta kuin uusi. BMW R-4-5 sarj. sopivat Avon matkakate täyd. sivulaukut perälaukku + teline, valkoiset ym. Tunturi 5-vaiht. retki-pyörä. ”naistenp.”. Volvon ja Mersun erikoisvanteet suvikumeilla. Os. Tauno Vesanen Punkalaidun, Sarkkila Kp 3.

”Hyvää kevättä” *toivoo Motoristi*”

tällä Kari Levolan lähettämällä, viimevuoden vapun aikoihin näpättyllä vauhdikkaalla kuvalla.

