

JOUKKO-
JULKAISU

Kalevi Autio
Metsäpurontie 10
00630 Helsinki 63



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 5 HEINÄKUU 1967





MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



VUOSIKOKOUS

**Rautalammen Korpijärven leirintäalueen tiloissa
sunnuntaina 12.9.1982 alkaen klo 12.00.**

Esillä:

- sääntömääräiset asiat
- tulevan kauden tapahtumat
- sääntömuutos/korjausehdotus
- § 3: Lisättäväksi kohdaksi H:-vaikuttaa mp-alaa koskevaan lainsäädäntöön, vakuutuslainsäädäntöön ja eri sidosryhmiin.
- § 4: poistettavaksi lause: — jotka täyttävät . . . kuitenkin, ja virke: — skoottereita ja . . . , ja kohta E: — jokaisen varsinaisen jäsenen. . . ,
- muuta esille tulevat asiat

KAHVITARJOILU!

Voit saapua Korpijärven leirintäalueelle jo lauantaina ja kerho kustantaa jäsenilleen leirinnän, rantakalan ja saunan. Leirintä omin teltoin.

Lauantain ohjelma on seuraava:

Klo 14.00 Rantakalan valmistus alkaa.

Klo 16.00 Valmis rantakala lisukkeineen nautitaan.

Klo 18.00 Saunominen alkaa jatkuen pitkään iltaan.



N:o 4 heinäkuu 1982. 13. 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

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkkanmaa

Varapuheenjohtaja

Jaakko Laurila
Kirjurinkatu 53
03600 Karkkila
Puh 90-678798

Sihteeri Jäsenasiat

Markku Ahonen
Tulikallionkatu 4 B 53
15170 Lahti 17

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartijantie 6 A 5
45100 Kouvola 10
Puh. 951-11104 ilt.

Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as.
Puh. 935-57245 ilt.

Varajäsenet

Guy Wikström
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Matti Storlöpare

Uimarannankatu 1—3 C 27
15150 Lahti 15

EAK-kouluttaja

Kari Kulmala
Karjalankatu 8
38200 Vammala

Matti Lehto

Satamakatu 8 C 26
33200 Tampere 20

Päätoimittaja

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915-155 588

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi
Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori 68

Porvoo 1982 — Oy Uusimaa

BUENOS DIAS

Eli hyviä mp-aiheisia dioja tarvitaan/kaivataan.

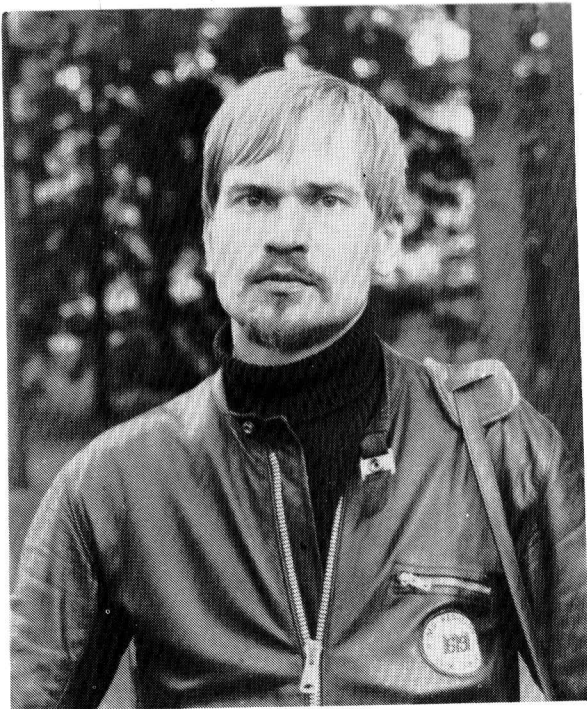
Käyttötarkoitus: Motoristin mahdollisiin värinumeroihin sekä suunniteltuihin postikortteihin.

Katselmustilaisuus: Lauantai-iltana Korpijärven leirintäalueen tiloissa ja mahdollisesti vuosikokouksen yhteydessä.

Dioja ei tietysti omista kerholle vaan copyright ym. oikeudet on kuvajilla, mutta halutaan lainaksi, nääs.

Parhaat eli kelvolliset pyritään palkitsemaan kuvausmateriaaleilla. Kuvasintoa toivoen

HALLITUS



Puheenjohtajan palsta

**Kuusankoski
28.7.-82**

Alkaapi olla sesonki pian ohi. Mprintamalla. Tätä mieltä ovat ainakin tarvikekauppiat, vaikka monet vanovatkin kuuraisen nenän nimeen lo-

pettavansa vasta sitten, kun olisi vaihdettava karkeampaa rinkiä alle.

Tässä tilanteessa voidaan taas tutkailla, onko kesä käytetty hyödyllisesti ja mieltäylentävästi hyväksi. Onko riittänyt malttia matkailuun vai onko mennä kohellettua paikasta toiseen ympärilleen vilkuilematta? Onko muistettu ottaa huomioon muut tiellä liikkujat? Ja onko muistettu, että voisimme ainakin yrittää olla maanteiden herrasmiehiä, sillä meillä on joustavat matkantekovälineet, joten voimme joskus tehdä tilaa toisillekin.

Liikenneturvallisuus on asia, jonka plussat ja miinukset ovat tapetilla syksyn tullessa, sillä sato on siihen mennessä pääosin niitetty. Miksi sitten "tappiolista" kiinnostaa? Lähinnä siksi, että sillä osaa olla oma vaikutuksensa esim. yleiseen mielipiteeseen. Vaikutusyhtiöiden tiedotuskeskuksen mukaan vuosina 1971—80 moottoripyöräilijöiden aiheuttamat liikennevahingot suhteessa pyöräkantaan vähenivät puoleen eli enemmän kuin muissa ajoneuvoryhmissä. Hyvä näin. Mutta saman instanssin lehdistötiedotteessa sanotaan, että alkoholi, ylinopeus ja kokemattomuus ovat syynä moottori-

pyöräilijöiden kuolonkolareihin. Sama pätee myös nuoriin autoilijoihin, mikä hieman lohduttanee. Seuraavaan olen kerännyt eri onnettomuusryhmiä ja prosentuaaliset määrät, ensin moottoripyöräilijät, sitten nuoret autoilijat ja sitten autoilijat yleensä. — Alkoholin vaikutuksen alaisina: 40 % / 55 % / 25 %. Ylinopeus: 60 % / 50 % / 27 %. Vähäinen ajokokemus 50 % / 30 % / 15 %. Yli 80 % tapauksista joku em. tekijöistä on ollut myötävaikuttamassa, ja lähes 80 % moottoripyöräilijöistä on ollut alle 21-v. Suurin mp-onnettomuusryhmä, n. 50 %, on yksittäisonnettomuuksia, eli tieltäsuistumisia, kaatumisia yms., mutta ei ole lohdullinen sekään tieto, että yhteenajoissa on moottoripyörä 70 % tapauksista katsottu vahingon pääaiheuttajaksi.

Siinä olisi sarkaa nuorisotyölle, eikä ainoastaan moottoripyöräilijöille. Ja asennemuokkaukselle, — myös kokeenemille. Mutta kuinka tehdä se? Toissa keväänä heitin ajatuksen Kirjokivessä EAK:sta vastanneelle mp-poliisille Pentti Kaartiselle, että luennot kirjeturssina ja ajot ajoina, niin jopa on "tungosta kurssille". Tällaista pakettia on pääkaupungin puolessa laadittukin, mutta olisiko se sittenkään ongelman ratkaisu. EAK-kouluttajamme Kari Kulmala sanoi omana mielipiteenään asiasta, että kirjeturssista jäisi pois tärkeä vuorovaikutus, mikä syntyy välille kouluttaja—koulutettava ja koulutettava—koulutettava. Voidaan kertoa omia kokemuksia, kuunnella toisten kokemuksista, kysyä neuvoa eri tilanteista jne. Ja se pitkälti on myös sitä kaivattua asennemuokkausta. Tätä taustaa vasten olen itsekin kallistunut sille kannalle, että laadun pitäisi olla sen määräävän tekijän kurssitettävien joukossa eikä määrän, vaikka määrä voi olla se, johon tilastonik-

karit kiinnittävät huomionsa. Mutta kunhan valmistuvat tilastot EAK:n suorittaneiden osuuksista liikenneonnettomuuksista, niin näemme, mikä on ollut toiminnan hyöty. Jos tilastot näyttävät valoisilta, voimme lähteä vaikutusyhtiöön kypärä kourassa ja sanoa, että kun tuli suoritettua tuo EAK, niin tahdon "halvennusta" vaikutusmaksuun. "Että sillä lailla", sanoi Tarvakin.

Ho Hoi! On lähellä taas aika, jolloin päätetään EAK-toiminnan seuraavista vaiheista ja muustakin toiminnasta. Pidetään nimittäin kerhon vuosikokous. Toimintaa on paljon ja tekijöitä tarvitaan eikä töitä saa paeta. Veri vaihtuu silloin tällöin myös hallituksessa. Miettikäähän valmiiksi ehdotuksianne toiminnoksi ja toimihenkilöiksi, että pyörät pyörisivät edelleen. Olen antanut kertoa itselleni, että nyk. pj:llä olisi tunnit täynnä nuijan varressa, joten uutta heiluttajaa tarvitaan. Joten näkymättömiin!

—rr—

Motoristin

seuraava syyskuun numero ilmestyy vuosikokouksesta Johtuen lokakuussa. Kyseiseen numeroon tarkoitetun ainelston tulee olla toimitajalla 23.09.-82 mennessä.



VUOSIKOKOUS

Esityslista

1. Kokouksen avaus
2. Kokouksen järjestäytyminen
 - pj:n vaali
 - pöytäkirjanpitäjän vaali
 - pöytäkirjan tarkastajan vaali
3. Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen
4. Työjärjestyksen hyväksyminen
5. Toimintakertomus edelliseltä vuodelta
6. Tilinpäätös kuluneelta vuodelta ja tilintarkastajien kertomus
7. Päätetään tilien hyväksymisestä ja vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille
8. Toimitetaan hallituksen varsinaisten jäsenten ja varajäsenten vaali
9. Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali
10. Päätetään jäsenmaksun ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta
11. Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta
12. Päätetään yhdistyksen sääntöjen muuttamisesta
 - lisättäväksi § 3:een kohdaksi h: ”vaikuttaa mp-alaa koskevaan lainsäädäntöön, vakuutussäädöksiin ja muihin sidosryhmiin
 - poistettavaksi § 4:stä lause: ”jotka täyttävät . . . kuitenkin”, ja virke: ”Skoottereita ja . . .” kohta e: ”Jokaisen varsinaisen jäsenen. . .”
13. Muut kokoukselle esitetyt asiat
14. Kokouksen päättäminen.



Hallituksen kokous

Pöytäkirja

19.06.1982

Paikka: Rautalampi/Korpijärvi Camping

Länsä: Aimo, Markku, Matti, Pekka, Pertsu ja Jaska.

- 1 § Kontiorallitoimikunnan ehdotuksesta päätettiin 10,- mk:n lisämaksun perimisestä Kontioralliin ilman ennakoilmoittautumista saapuvilta henkilöiltä. Tämän toimenpiteen toivottiin osaltaan rajoittavan jälki-ilmoittautujien määrää tulevissa tapahtumissa.
- 2 § Keskusteltiin Kontiorallin metallimerkin kohonneista valmistuskustannuksista ja päätettiin nostaa vuosilaatan hintaa 7,00 mk:aan. Peruslaatan hinta päätettiin pitää ennallaan hintapaineesta huolimatta. (=20,- mk)
- 3 § Kassanhoitaja ilmoitti järjestävänsä rallipaikalle n. 500 kpl ”Kontio-82” -paitoja, joita tullaan myymään hintaan 30,- mk/kpl. Paikan päältä voi ostaa myös kerhon T-paitoja á 30,- ja college-paitaa á 60

mk. Samoin kerhon tarra- ja kangasmerkkejä myydään paikalla.

- 4 § Kontiorallin tunnetusti hyvästä järjestyksestä on lupautunut huolehtimaan Pentti Suutari ja vartiokoiransa Pele. Ensivastusta vastaa Olli Hämäläinen Tikkakoskelta.
- 5 § Päätettiin korvata toimittajan polttoainekustannukset Kontiomatkalta.
- 6 § Pertsan junailemaan Ropeli-ajoon oltiin yleisesti tyytyväisiä ja osallistujia oli 64 henkilöä. Kerho tarjosi tapahtumaan tulleeille kahvit tilavassa Luonetjärven Sotilaskodissa.
- 7 § Todettiin kerhon lippuhankkeen olevan järjestyksessä. Tarjousten perusteella on lippuja tilattu 2 kpl Lipputaito -nimisestä firmasta Tampereelta. Lippujen yhteishinnaksi tulee 840 mk.
- 8 § Keskusteltiin perusteellisesti kerholle lähetetyistä EAK-kouluttajakurssin osallistumismaksulaskuista. Todettiin olevan kerhon intressien mukaista maksaa hakemuksissa mainitut summat: Kari Hanskille maksetaan 80,- mk ja Esa Myyräläiselle 200 mk. Summien erilaisuus johtuu siitä, että Kari Hanski kuuluu myös SML:n alaiseen kerhoon, ja on saanut sitä kautta loppusummaa vastaavan hyvityksen. Vastaavien tapausten varalle pää-

Lahjoitus:

BIEFFE-kypäröiden maahantuoja Tukku-liike M. JÄRVI Oy Vantaalta on lahjoittanut kerholle punaisen avokypärän koulutus kaatuilussa käytettäväksi.

Kerho kiittää!

Myydään

BMW 900 cc. vm -74 ja Zündapp GS 125 vm -75. Esko Lempola, Pellervonkatu 15 F 104, 33540 Tampere 54, puh. töihin 931-35 800.

Hyväkuntoinen SUZUKI 175 -PE -81 ajettu n. 5000 km. Puh. ilt. 951-34 387.

tettiin seuraavista edellytyksistä hakemuksia hyväksyttäessä kerhon hallituksella:

1) EAK-kouluttajakurssille osallistumisesta on tehtävä ennakoilmoitus hallitukselle.

2. Kerhon hallitus edellyttää hakijoiden osallistuvan kerhon järjestämien EAK-tilaisuuksien kouluttajiksi ja siteeraa hakemuksissa ollutta lausetta: ”Tulen olemaan MP-69 käytettävissä tulevilla EA-kursseilla vapaa-aikani sallimissa rajoissa.”

9 § Päätettiin liittää Suomen Retkeilymajajärjestö r.y. Motoristin postitusosoitteistoon.

10 § Päätettiin korvata hallituksen koontumisesta aiheutuneita kuluja 280,- mk sekä toimittajalle matkakorvauksena 150,- mk.

11 § Päätettiin asiapitoinen kokous ja siirryttiin kulinaaristen nautintojen pariin.

Jaakko Laurila

Kerhopaitoja myynnissä!

Paidat ovat T-paitoja, värit punainen, valkoinen, keltainen, sininen ja tummansininen. Koot XS, S, M, L, XL ja XXL. Myyntihinta 30,00 mk/kpl, lisäksi todelliset postikulut. Lievien mutta lyhytaikaisten varastovajauksen varalta kannattaa tilatessa mainita myös vaihtoehtoväri ja jokata-pauksessa oma nimi sekä osoite. College paidat tulevat tilattavaksi loppusyksystä ja ovat mustia kuten ennenkin, merkki muuttuu T-paitamaiseen malliin pienemmäksi ja siirtyy sivummalle.

ERIKOISTARJOUS!
ERIKOISTARJOUS!

Valkoista T-paitaa tekstillä Kontiollari 1982 joitain kokoja superhintaan 25,00 kpl postikuluineen. Jos Kontiossa unohtui paita ostaa, niin nyt tartu tarjoukseen. Postikortti kasöörille jossa nimi, osoite ja paidankoko ja kohtapa posti paitaa tuo. Huomaa, paitoja on määrä erä joka myydään loppuun.

Tiedote kerho T-paitoja ostaneille

Käytössä on ilmennyt, että joistain paidoista on painatus irronnut heti uutena. Paitavalmistajaa on asiasta informoitu ja vialliset tuotteet vaihdetaan. Käytännössä asia hoidetaan seuraavasti, jos sinulla on paita, jossa em. vikaa on, niin lähetä se kasöörille ja paluu postissa saat uuden tilalle. Älä unohda nimeäsi ja osoitettasi. Vaihdellaan. Hyvää loppuvuotta toivoopi Pekka



Lämmin sää houkutteli motoristit pihamaalle pyörien pariin vapaamuotoiseen keskusteluun eikä sisällä tapahtuva luento niinkään tuntunut jaksavan vetää kuuntelemaan.

Saunailta Kirjokivellä

Joskin tavanomaisesti Kirjokiven saunailtaan on saanut ajella koleassa ja lumisateisessa säässä, teki viime kevät todella poikkeuksen hellekelillään.

Lämpimästä säästä huolimatta tilaisuus poti jonkinlaista verenvähyyttä sillä vain paikalliset motoristit olivat huomioineet tapahtuman. Olisikohan saunailtaa jollakin lailla uudistettava ja kohennettava entiseen suosioonsa.

Vanh. konst. Pentti Kaartinen tutustutti paikalla olleita uuteen teliikennelakiin.

**Kunnalla kokoa kuin
Etelä-Suomessa läänillä**

KUUSAMO: Kontioralli paikka 1982

Heinäkuun ensimmäisenä viikonvaihteena Kuusamossa kokoontui Moottoripyöräkerho -69 ry:n Kontioralli Petäjälammen campingilla Kuusamon kirkonkylän laidassa.

Samana viikonvaihteena alkoi Kuusamon suuri kulttuuritapahtuma Kuusamo Natura. Tämä Finland Festivalsarjaan kuuluva kulttuuriviikko perustuu Kuusamon erinomaisiin luonnonnähtävyyksiin ja alkuperäisluonnon kohteisiin, jotka ovat merkittävä matkailuvaltti.

Samana viikonvaihteena valtakunnan lehdet kertoivat, että Kuusamon kunta, kansalaistensa yleisen mielipiteen painostamana, sanoi jälleen: kiitos- EI, sähkövoimayhtiöille jotka yhä mielivät valjastaa Kuusamon viljejä koskia voimatalouden ja Etelä-Suomen palvelukseen.

Samalla viikolla kesäsää vihdoon saapui Kuusamoon, jopa muutamia päiviä ennen kuin eteläiseen Suomeen. Monet etelän motoristit alkoivat Kontimatkinsa sateessa tai ainakin koleassa säässä. Mutta Kuusamossa oli ± 25 ja tietysti itikoita yllin kyllin. Helleaallon siellä jatkuessa "räkkä" kehittyi niin pahaksi, että muutamia päiviä

Kontiorallin jälkeen maan lehdet kertoivat, että räkkä oli Kuusamon kirkonkylän seudulla imenyt hengettömiksi 500 poronvasaa.

Kontiokentän matkaradioista kuului rallin lauantaipäivän uutisista, että suuressa osassa Pohjois-Eurooppaa on vuosisadan huonoin kevät ja kaikki mahdollisuudet, että kuluva kesästä saattaa tulla maanviljelyksen ja muidenkin maanantimien puolesta ehkä vuosisadan huonoin vuosi.

Eikä maailman uutisetkaan näinä päivinä olleet lohdullisia, mutta niistä ei Kontioväki välittänyt: vaikka vainen maailma myrskyisenä pauhasi, motoristiväki vietti rallia sopuisassa veljeydessä, mukana muutama aateystävä kaukaisistakin maista.

Tässä numerossa Kontiorapostit Eerolta "vanhan lehtimiehen"-näkökulmasta ja Taavilta nuoren motoristin vaikutelmien pohjalta.

Pikitieta ja ympärillä erämaata ja taivasta, kunnes kuin veitsellä leikatun vaaran takana avautui eteen vauras nykyaikainen suuri liikekeskus.





KONTIORALLI MALLIA 1982

*Motto: "Rallihan on juuri sellainen, miksi sen osanottajat sen tekevät"
Kontiokentältä kuultua*

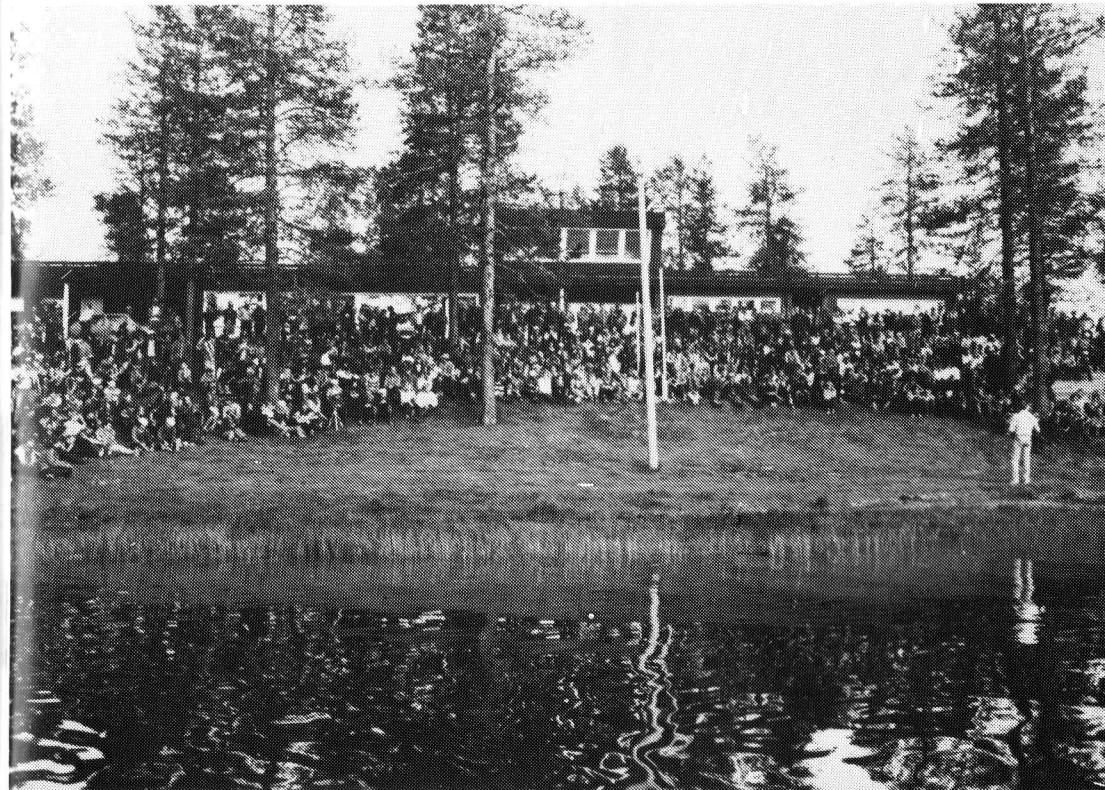
"Kontioralli alkaa kotipihalta lähtiessä ja päättyy sinne palatessa". Tämä monivuotisen puheenjohtajamme Orko Tallisen aikoinaan Puheenjohtajan palstalle kirjoittama päätelmä varmasti useimpien osanottajien kohdalla päti tälläkin kertaa. Kontioralli on kokonaisvaltainen tapahtuma ja kohde. Perillä olo on vain osa siitä. Kontiorallia on sen vaatimat valmistelut ja reittisunnitelmat. Matkaan liittyvät tutustumiskohteet laajentavat sitä ajallisesti ja paikallisesti. Niille joille perillä olo on keskitetty tavoite, ja meno- ja paluumatkat kiireinen välttämätön paha, voi Kontiorallin anti muodostua niukaksi ja ehkä pettymykseksi. Varsinkin jos kävijä on uusi kaveri, jolla perillä ei ennestään ole tuttavuuksia ja jolle tuttavuuksien solmiminen ei ole helppoa.

Suurtapahtuman makua:

Lienee turha väitellä, onko Kontioralli suurin ja kaunein motoristikokouminen Suomessa, mutta suurtaapahtuman leimaa sillä on. Niin monen osanottajan mielestä, kuin kokoontumispaikkakunnan asukkaiden mielestä. Viimeistään silloin paikalliset tajuvat jotain epätavallista, kun moottori-pyörien virta yhtenä jyrisee leirintäportille vuorokauden ajan ja sitten sieltä pois. Tänä vuonna Kuusamon kirkonkylän suurcamping ja urheilukeskus varusteineen tarjosi vetävät puitteet. Olisi sinne ilman ahdistuksen tunnetta sopinut enemmänkin kuin tulleet 1500 motoristia. Mutta avara tila

ja palvelujen hyvä vetävyys antoi rallille erikoisleiman. Inarin ja Pudasjärven ralleissa ahtaus aiheutti monissa tilanteissa ärtymystä. Me suomalaiset kun sittenkin pohjaltaan vielä olemme metsäsuomalaisia, me emme siedä ahtausta, eikä liian pitkää jonottamista. Mutta vaadimme me jo mukavuuksia, joihin olemme tottuneet. Tänä vuonna ei puuttuvasta kuumasta vedestä voinut nostaa suurta halootta, sitä suurin piirtein piisasi. Paitsi sille kiroilevalle kaverille, joka kävi saunassa ruuhka-aikana ja jonka suihku täysiltä sylki kylmää vettä, eikä malttanut odottaa boilerin kuumaa kehittävän. Ruokahuollon ja sen hintojen vuoksi ei liene syytä valittamiseen, useimmat osanottajista ovat valmiit antamaan

Lauantai-illan tunnelmallinen tilaisuus oli juhlanan näyttävä.





Viisi henkeä samasta perheestä Kontiorallissa. Jouko ja Irma Malminen Lahdesta saapuivat Uralpyörällä. Petri ja Sari Malminen Yamahalla ja Pasi Malminen Suzukilla. Yksi perheen pojista ei tänä vuonna päässyt Kontioon. Malmisen pyöräperhe laskeskelee, että kolmen pyörän ja viiden hengen matkailu kuluttaa 100 km:llä 15 l bensaa.

kauniit kiitokset Kuusamon Eräveikoille. Kahvila monen mielestä olisi voinut olla auki vaikka läpi yön, mennekkää olisi ollut. Mutta se lienee ollut toimihenkilökysymys.

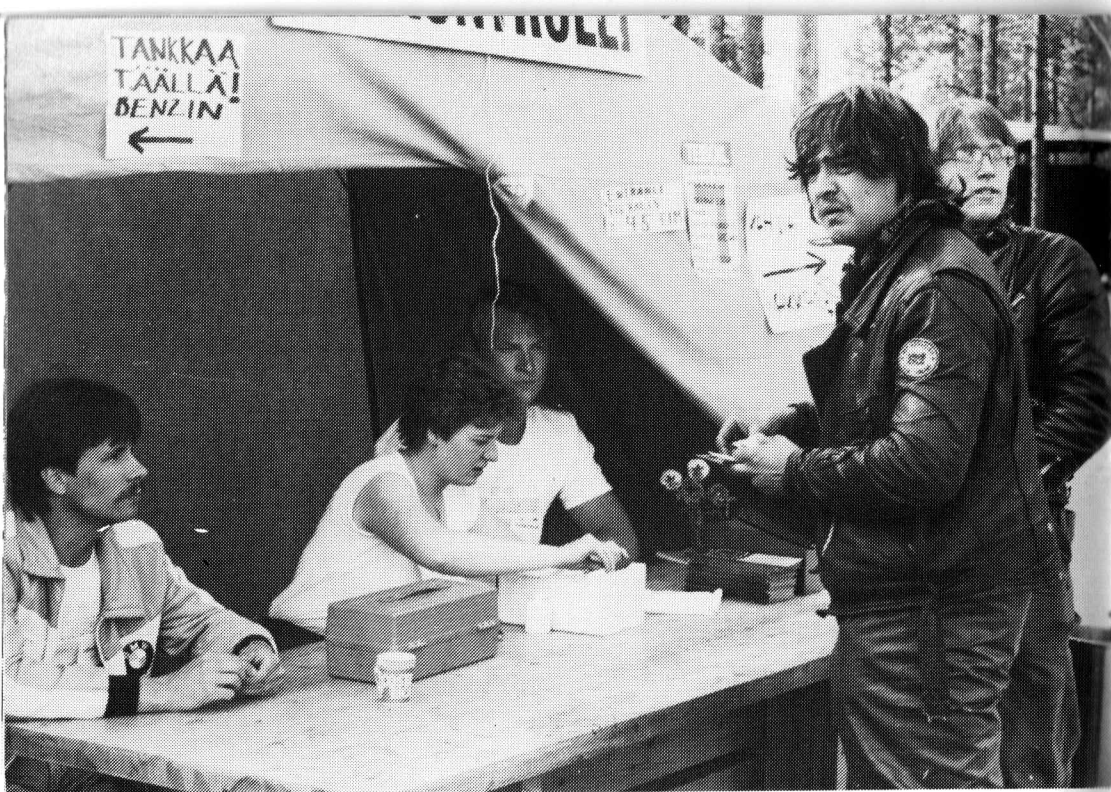
Rutinoidut Järjestäjät:

Kontion pääisäntinä toimineilla Henrik Budichilla ja Simo Noksolla on kokemusta usean Kontion järjestelyhommista. Kun heillä apunaan oli Kymenlaakson motoristeja — pääosa Karhulan Moottorikerhon kantajouk-

koa- kaikki pelasi hyvin, eivätkä tehtäviin valitut luistaneet paikoiltaan. Ensi kertaa yhteydenpitoa helpottivat radiopuhelimet, joita ilman näin laajaa aluetta olisi ollut suorastaan mahdoton valvoa. Nyt ei tarvinnut juosta pitkin santakangasta etsittävää henkilöä tavoittamassa. Kuten menneinä vuosina, nytkin moni ensi kertaa Kontion järjestelyremmissä mukana ollut tunnusti että vasta itse tehtäviin joutuneena pystyy ymmärtämään, miten monitahoinen homma suurrallin järjestäminen ja sen hoitaminen on. Vuoden valmistautumisaika ei suinkaan ole liian pitkä.

Kontiotarraa 1982 kiinnittää savonlinalainen Rauno Äkräs pyöräänsä. Poika on ollut uskollinen Kontionkävijä vuodesta 1976.





Ensikosketuksen Kontioon ja järjestäjiin saimme tietenkin kontrollissa päivystäneisiin iloiisiin tyttöihin ja poikiin.

Uutta valmiutta:

Leirintäkenttää kierrellessään ja osanottajien kanssa jutellessaan toimittajat joutuivat toteamaan, miten suuri valmius jäsenistössä on jo seuraavien Kontioiden järjestämiseen. Ensi vuonna vuorossa ovat Pohjoisen motoristit ottivat asian yhtenään puheeksi. Ilahduttavaa oli että useimmat heistä olivat nuoria ja maaseudun motoristeja. Syrjäisempien seutujen pojilla oli jopa huolta, ettei heitä tarvittaisi. Tietysti Oulun kokenut motoristijoukko pystyisi yksinäänkin Kontion runnaamaan, mutta varmasti kerhon tulevai-

suuden kannalta laajan pohjoisen maaseudun osuuden pitäisi olla merkittävä. Yhteistoimintaa eri puolilla olevien kesken syntyy jo valmisteluvuotena ja Kontion jälkeen tilanne on vielä parempi. Tällöin pääosalta eteläiseen Suomeen keskittynyt kuusysin toiminta saa uusia ulottuvuuksia ja jämerää Pohjoisen voimaa. Rallikentältä tuli jo esille valmiutta Pohjois-Karjalan puolestakin, että eikös heilläkin olisi jo vuoro runnailla Kontioralli. Tämäkin valmius esitettiin nuorten motoristien taholta. Yksilöllisiäkin ideoita toimittajille kerrottiin. Eräs Pohjoisen poika lupasi tehdä Suomen kartan ja siihen

Ensikertaa nostettiin kontrollipaikalla 69:n upouusi kerholippu salkoon hulmuamaan.





Herrat Giulio Barchiesi ja Vittorio Monaco Roomasta ja paikallisesta moottorikerhosta ensin epäroivät Kontioralliin osallistumista, mutta mukaan tultuaan viihtyivät hyvin ja vanhempi heistä korjasi muistoksi vielä pisimmän matkan Kontio-patsaankin. Italian helteestä kylmän Euroopan läpi ajaneena he palelivat kaiken aikaa. Jopa rallin sunnuntaiaamuna kun luvassa oli +25 astetta, miehet hytistyttivät hartioitaan ja sanoivat sen heille olevan pikemminkin viileää. Ehkä se on ymmärrettävää, kun Italian kesän lämpö "asuu" viikkokausia +30-40 asteen välillä.

tähänastisten Kontiorallien paikoille rasti. Niiden vieren hän pyysi kerholtta kuhunkin Kontioon liittyvän valokuvan. Tämä varmasti on tervetullut idea. Kontiorallin toimiston ulkoseinälle asetettuna se kertoo koko Kontiorallin historian ja kukin uusi ralli merkitään siihen tapahtuman myötä. Näin nuorempi motoristipolvi mukavasti saa tiedot Kontiorallin vaiheista ja paikoista. Ryhmä Pirkanmaan motoriste-

ja puolestaan kertoi valmiutensa ensi vuodeksi valmistaa moottoripyöriä ja ajovarusteita koskevan tiedustelukavakkeen ja lupasi tietokoneella ajaa sen tiedot tilastoksi. Varmasti minkä tahansa järjestön johtokunnalla olisi syytä iloita, kun nuoret jäsenet osoittavat tekojen valmiutta. Olisi huolestuttavaa, jos he pyytäisivät, että heille järjestettäisiin valmiista. He ovat aktiiveja ja valmiit tekemään itse.

Rallipaikka toivotti tulijansa tervetulleeksi ja viihtymään motoristihenkisesti yhden kesäisen viikonlopun Kuusamossa.

Veljensä vartioita?

Tämänkin vuoden Kontiossa tuli esiin ongelma missä määrin toverikurin on kriittisissä tilanteissa toimittava. Varsinaisella campingilla tilanne tänä vuonna oli yllättävän helppo. Kun oli riittävästi tilaa, sakkii ”valikoitui” sopiviksi pikkuryhmiksi, eikä mahdollisesti varsin erilainen naapuriporukka aiheuttanut ärtymystä, kuten on mahdollista silloin, kun teltta on teltan kyljessä. Kuusamon Kontiossa muutamat pikkukuoahdukset hoidettiin kaverien toimesta jo ennen toimihenkilöiden puuttumista. Että näin tilanne halitaan 1500 osanottajan kentällä, olisi kunniaaksi mille tahansa järjestölle.

Parihiihtoa suorilla lautasuksilla nurmikolla. Kyseessä olikin haastekilpahihto Kuusamon Eräveikot ja MP 69, jonka 69:n joukkue onnistui voittamaan.

Pystyisikö monikaan muu näin luontevaan asioiden hoitoon kuin motoristit? Kipeämpi toveruusvastuun ja kurin ongelma syntyi portilla, kun alcometrin punaiseksi puhaltanut kaveri sittenkin halusi lähteä. Ajokuntoa ei olisi, ja kyseessä olisi rikosluontoinen tapaus, koska sekä asianomainen itse, että toimihenkilöt ovat täysin tietoisia tilanteesta. Tämänvuotiset toimihenkilöt ottivat tiukan vastuun kannan. Eräissä tapauksissa otettiin avaimet haltuun. Kyseessä on harkintakyvyttömän kaverein suojelu ja myös koko motoristiväen maineen suojelu. Olisi kipeä juttu, jos itsepäinen olisi päästetty ja siten aiheuttanut toisille tai itselleen onnettomuuden.



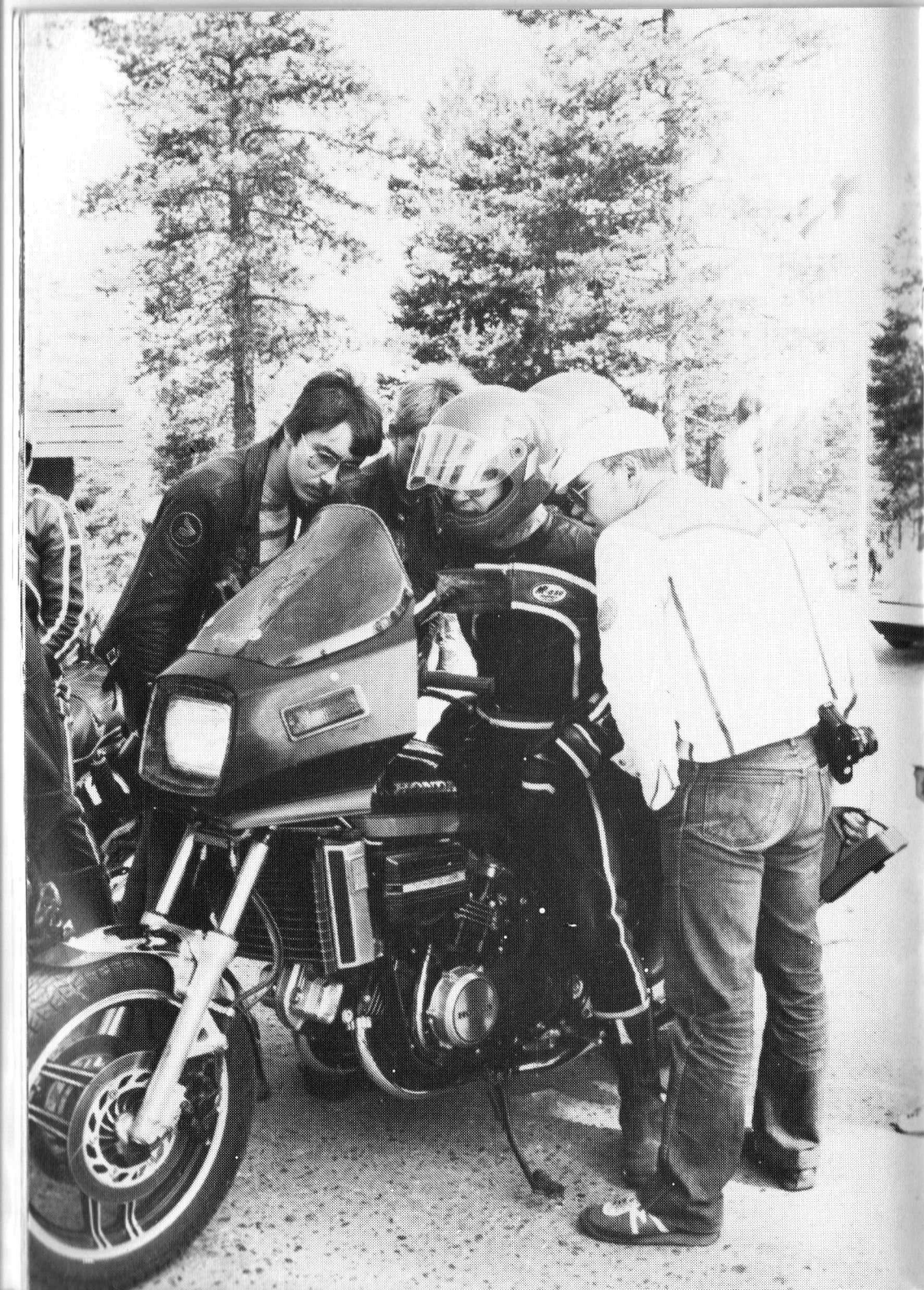
Eero Sorila Kanadasta (pyörän vasemmalla puolella keskellä) lomaillessaan Suomessa matkasi Kontioon ystävänsä kanssa Kouvolasta.

Toimihenkilöiden iltapalaverissa ralin jälkeen tämän asian tärkeys todettiin. Joukossa on vielä liian monia kavereita, joille tieto ei ole mennyt perille. Pitäisi kuulua liikennetietouden perusteisiin, että ilman alcometriäkin tajuaa, että koskenkorvapullon kallistettuaan on yli kellon ympärystän ajoon soveltumaton. Kun ralliin varattu alkoholimäärä ostetaan selvinpäin, silloin pitäisi tehdä myös ”laskelmat” sen käytöstä ja käyttöajasta. Kyseessä on kuitenkin verraton pieni tällainen vähemmistö. Ralleissa on yhä enemmän osanottajia, joilla ei matkassa ole alkoholia lainkaan. Ainakin toimittajia yllätti, että nuorimmissa osanottajissa oli niin paljon selväpäisiä, jotka näyttivät viihtyvän rallissa mitä parhaiten.

Joissakin aikaisemmissa Kontioissa nuorissa on ollut silmiinpistävästi juopuneita enemmän.

Ohjelmaongelmia:

Tämän vuoden Kontiossa ohjelma puolen katsomo oli erinomainen, mutta esiintyjien estraadi melko hankala. Akustisesti paikka oli toivoton, koska se oli liian leveä ja taustalla oli järvi. Ei ihme jos hyvistä yrityksistä ja reippaista suorituksista huolimatta ohjelmatuokio jäi epämääräisen latteeksi. Vastarannan rauhan vuoksi ei vahvistimia voitu käyttää, eikä jättää vapaata estraadia jatko-ohjelmaa ja vapaata esiintymistä varten. Palkinnot kuitenkin tuli jaettua ja ruohohiihdossa me-



Moottoripyörissä riitti tietenkin ihmettelemistä ja tutkittavaa.

nestyksellisesti kilpailtua (Huom: Mahtiseura Eräveikkojen joukkue hävisi) ja tasoa oli muillakin esityksillä, vaikka ne harvat voivat kuulla. Kun Kontioralli on kasvanut näin suureksi, pitäisi olla varsin erinomaiset olosuhteet, jotta kaikki voisivat seurata ohjelmaa. Yhteislauluyrityskin "hukkui" ilman taustaa järveen.

Erilaisuuden rohkeus:

Ei oltu selvillä oliko TV:n tai yksilöllisen harrastuksen asialla se viidemies, joka "metsästi" Kontiosta sen erikoisimpia näkymiä ja osanottajia. Vaalan Ykä koetti parhaansa mukaan pakoilla kuvausta, mutta riemukas "metsästäjä" hihkasi: "Purkissa olet" Purkkiin joutui myös eteläisen Pohjanmaan hippiasuinen kaveri räsymatto-bonzoiineen. Hänellä ei liene ollut sitä julkisuutta vastaan mitään. Näiden kahden erikoispersonallisuuden lisäksi muutama muukin Kontiokävijä uskaltautuu erota joukosta pukeutumisessaan. Illan viimeinen tulokas oli vanhat kaverukset vanhalla Royal Enfieldillä. Suomalainen kuski hänelle perusasuksi muodostuneessa haalari (työ-sellainen) asussaan ja 25 vuotta Kanadassa asunut ammattivalokuva-

ja 1950-luvun nahkapuvussaan. Sitä mukaa kuin pyöräkalusto nykyaikaisuus, sitä mukaa värikkäät veteraanimotoristityypit vähenevät. Vanhoilla "aarteilla" ei ajella Pohjoisen Kontioihin. Harvoilla nuorilla motoristeille on rohkeutta esiintyä erikoisrooleissa. Kuitenkin motoristiporukka hyväksyy hyvinkin erikoiset asut ja persoonallisuudet ja heidän roolinsa. Ne antavat väriä kokoontumisille ja ovat merkki siitä, että kaikki vielä ei ole yhdenmukaistunutta. Kun sunnuntai-iltana Pohjanmaan hippie oli viimeisiä läksijöitä, jututimme Simo Nokson kanssa häntä. Provisoivan villin asun verhossa on terävä nykyajan nuori, joka pystyy pitämään luennon vaikka atomifysiikasta.

Tätä kirjoittaessa ei vielä ole tiedossa, onko joku sensaatiolehti "vakoilut" ja valinnut mieleistään aineistoa Kontiosta. Paikallinen sanomalehdistö oli erittäin asialinjalla ja mainita pitää myös Helsingin Sanomien reporterin omakohtaisen osallistumisen pohjalta syntynyt Kontioreportsi.

Motoristien omaperäisyyttä ilmentää myös kaikki se muu, mitä voidaan liittää Kontioon osallistumiseen. Joku vastavihitty pari on valinnut Kontiorallin häämatkakseen. Tänä vuonna ainakin jämerä maanviljelijä Rantsilasta,

Kontion patsaat:

Kontio patsailla palkitut keskiaukeaman kuvassa: Rallin vanhin osanottaja Yrjö Tuisku s. 1928. Pisin matka, naiset: Arhima Marja-Leena. Pisin matka, miehet: Vittorio Monaco, Roma. Pienin moottoripyörä (rekisteriöity): Katja Koivula, Honda CB 100. Vanhin moottoripyörä: Jorma Roivanen, BMW R 35 1948. Pisin matka sivuvauvalla: Franz-Albert Kerz, Nackenheim/MAINZ. Matkat mitattu linnuntietä kotipaikakunnalta.





Kenttäkeittiö toimi moitteettomasti, hyvää ja maittavaa ruokaa oli tarjolla riittävästi edulliseen hintaan, ja ruokalistassa oli jopa valinnan varaa.

tosu pohjalaisia ja motoristeja kumpikin.

Ympäristöretkeilyä:

Kuusamon erikoiset luonnonnähtävyydet kuuluivat monien motoristien ohjelmaan. Joilla oli eniten aikaa, kävivät jopa Oulangan kansallispuiston kaukaisemmissa osissa. Kun allamainittu — kiusallisesta selkäkivusta huolimatta — käveli päätoimittajan kanssa Kiuntaköngkään rantapolkuja, siellä oli monia motoristeja samoilla asioilla. Aimo vain ei meinannut malttaa lähteä putouksen partaalta pois, vaan tui-

jotti sitä lumoutuneena. Sanoi kuulleensa sieltä Sibeliuksen neljännen sinfonian. Paikalla seissyt uusmaalainen nuori motoristipariskunta puolestaan ihmetteli, että Suomessa on yhä vieläkin teknologisia tosikkoja joiden kuningasajatus on viimeisten Kuusamon koskien valjastaminen ja jokikanjonien uljaiden säästömetsien kaataminen paperimyllyihin.

Julma Ölkyn uusi soratie oli monille motoristeille ajotaitokoe.

Kontio 1982 — mukava ja monipuolinen kokemus.

Eero Mikkola

Myös rallin toimistossa koettiin kuumeisia hetkiä, tehtiin kauppaa merkeistä, ralli- ja kerhopaidoista. Toimistossa liittyi kerhoon 78 uutta jäsentä.





Kuusamossa havaittua ja tavattua

Tämän vuotinen Kontio oli kirjoittajan viides. Samalla se vaikutti käytännön järjestelyjen osalta parhaalta. No, ehkä Tulppio 1977 oli järjestelyiltään yhtä hyvä eli moitteeton sekä Tulpiossa oli havaittavissa sellaista tunnelmaa, jota sittemmin ei ole nähty. Mutta ovathan mittasuhteet nykyään aivan toiset. Eli, että kyllä MP-69:stä saadaan kokoon vuosi vuodelta järjestelijäpoppoo, joka pystyy luotsaamaan

puolitoistatuhantisen motoristijoukon viikonlopun luontevasti.

Tien päällä

Härmäläinen maantie – eli liikennekulttuuri on sitä mitä on. Jos ei aina voi autoilijoiden suorituksia kehua, niin eipä voi – valitettavasti – motoristienkaan taidonnäytteitä aina ylistää. Kokonaisuutena kontiolaisten liiken-

nöinti oli mukavaa katsella. Tosin meillä pyöräilijöillä on kummallinen käsitys, että me saamme ajaa samalla tyylillä kuin ne kirottu isot saabit ja volvot. Selväkielisesti sanottuna vauhtia on reippaanpuoleisesti ja ohitukset joskus, jos eivät vaarallisia, niin herättävätpä ainakin ohitettavan ja ehkä vastaantulijankin aggressiot.

Jälleen tuli todistetuksi se, että ei perilletuloon vaikuta ajonopeus niinkään kuin taukojen pito. Sattui nimittäin niin, että ajelin Kuusamoon tyypillisesti noin satasta ja ohitseni pyyhälsi jossain Jyväskylän ja Kuopion välillä muuan CX-Customi ehkä marka kolmeakymmentä. Seuraavan kerran samainen kaveri ohitti ennen Iisalmea. Ja seuraavan ennen Kajaania. Ja vielä pari kertaa sama toistui ennen Hossaa.

Perillä CX-Customin kuljettaja julkatoi ihmetyksensä tapahtuneen johdosta.

Motoristeja moneen lähtöön

Kontsikassa oli jälleen matkamoottoripyöräilyn harrastajia jos jonkinlaisia. Joskus tuntuu, että me motoristinkin olisimme kaikki samasta muotista valettuja, mutta Kuusamossa sai jälleen havaita, että emme me sellaisia ole. Oli piristävää havaita, etteivät kaikki aja pyörällä, josta lähtee samanlainen ääni (automainen). Oli motoristin toisinajattelijoita: yksi tuli perävaunullisella endurolla, toinen sivari-IC:llä ja kolmas kauniisti rakennetulla Ducatilla. Saattoi ehkä havaita sellai-

Ensin Pariisin matka, sitten matka kotisuomeen, pyörän vaihto ja uudella pyörällä jälleen matkalle tällä kertaa Kontioon.



sen kumman ilmiön, että mitä ihmeellimmällä mopolla kaveri ajoi, sitä se-kavimmat/ hauskemmat/ mukaansa-tempaavimmat olivat hänen juttunsa.

Ulkomaalaiset paikalla sattumalta

Tanskalaiset Britta Nissen ja Christian Høeg olivat saapuneet ralliin satumoisin; he olivat pohjoisenkierroksellaan löytäneet sopivaan aikaan Kuusamon ja poikkisivat uteliaisuudesta ja suomalaismotoristien kutsusta koontumiseen. Christian ihmetteli yleisötilaisuuden kurinalaisuutta. Hän kertoi, ettei Tanskassa tai muualla mannermaalla onnistuisi näin suuren jou-

kon aisoissapitäminen ensinkään. Siellä tällaiset ohjelmat kilpistyivät häiriköiden latelemiin törkeyksiin. Jyllantilaisnuoret kertoivat jatkavansa matkaansa itärajaa pitkin etelään.

Stuttgartilainen kaksipuolikkaalla Mitsillä matkaileva aerodynamiikan opiskelija Rolf Schäffer vakuutti olevansa ihastunut Lappiin ja Pohjoiskalottiin yleensä. Rolf kertoi tehneensä jo useita Lapinmatkoja ja sanoi käyneensä MZ:nsa kanssa Islannissa. Hän ei turhia stressaa kaluston kanssa. Kerran hänellä oli vanha 175-kuutioinen Zündapp alla Norjan Lapissa. Niinpä kone leikkasi kiinni asumattomalla taipaleella ja taatusti kaukana kotoa. Tervänä tulevana insinöörinä (huom! saksalaisena sellaisena) hän totesi hal-

Rallissa oli väljyyttä, sillä missään vaiheessa ei ollut ahtauden tunnetta.



Harvinaisen loistelas oli Erkki Laurilan tuhatkuutioinen Vincent vuodelta -53.

vimmaksi jättää pyörän paikalleen ja liftata kotiin. Rolf kertoi joskus pohtineensa missä kyseinen Zünü nykyään lie. Olisikohan turskien kutupaikkana vuonon pohjalla.?

Perhe Kerz kuljetti BMW-sivarisiaan karhun matkamuistoksi kotiin Mainziin. Isäntä, Franz-Albert, oli kerran aikaisemminkin yrittänyt tulla Kontioon, mutta silloin hän etsi rallia Oulun ja Kuusamon välimailta, kun se oli Käsivarressa. Kirjoittajan saksankielentaidolla ei selvinnyt mistä moinen johtui. Kezit valittelivat maamme hintatasoa (samoin kuin muidenkin Pohjoismaiden), mutta he pitivät koontumista ihan mukavana.

Hondan valta-asema horjuu?

Pari vuotta sitten Kontion pyöristä neljännes oli 750-Hondia. Ja kaiken kaikkiaan 40 % oli maailman suurimmalta valmistajalta. Silmämääräisen arvion mukaan enää ei näyttänyt siltä. Taitaa olla Suzuki tällä hetkellä matkapyörä numero uno. Puikkovetoisia Jammujakin näkyi kovasti. On tosin myönnettävä, että olihan niitä H-pyöriä eniten. Erikoisuuksista kannattaa mainita klassikoista klassisin eli Vincentin litran vetoinen V-kakkonen, kaunis 250 Aermacchi sekä Laverdan 1200 Mirage, 1000 Jota ja 500 Zeta sekä Ducatin 900 ja 600 Pantah.

Kontioko stressiralli?

Erään tuttavan suusta pääsi puolileikillään lausunto, jonka mukaan Kontio on 'sellainen ressiralli'.

Täytyy myöntää, että lausunto ei varmaankaan ole vailla pohjaa. Ensinnäkin, ainakin järjestäjille ralli sitä on. Mutta myös motoristeille Kontio saattaa – toivottavasti ei ole – olla amerikkalaisittain sanottuna 'must'. Toisin sanoen sinne on pakko mennä. Monelle ison matkapyörän omistamisen yksi kriteeri on se, että pääsee Kontioralliin. Ainakin tällaisessa tapauksessa Kontisikka on jonkinasteinen 'must'.

Kontio voi olla myös toisella tavalla stressiralli: etelä-suomalainen, jolla ei



ole aikaa kuin perjantaista klo 16:sta maanantaiaamuun klo 7:ään, saattaa hyvinkin kokea kauas pohjoiseen vietyä rallin rankaksi touhuksi. Puoli vuorokautta ajoa, vuorokauden lepo

Säätsuosivat Kontiota, vain muutama pisara putoili lauantaiaamun pelottaen aukaisemaan sateensuojat.



Uskokaa tai älkää mutta tämän tavaramäärän keskellä istui kolme ihmistä ja kaikkein alimmaisena komeutta kannatteli ja kuljetti saksanmaalta Kontioon moottoripyörä.

ja taas puoli vuorokautta ajoa, johon ei sisälly muita taukoja kuin pakolliset tankkaus- ja ruokailupaussit.

Toivottavasti kukaan ei asennoidu Kontioon liian vakavasti. Jos ei loma satu juuri kohdalle, kannattaa ralli ottaa eräänlaisena kuntokokeena, esimerkiksi. – Sitä paitsi kauas on pitkä matka.

Mihin suuntaan Kontio kehittyy?

Vuosien varrella Kontio on muuttunut muutamien maanteiden omituisten pienmuotoisesta tapaamisesta suurimaksi ja kauneimmaksi. 1982 osanottajia oli hiukan vähemmän kuin edellisellä vuonna. Onko kasvun rajat saa-

vutettu? Ehkä, muuten Kontio kehittyy juuri siihen suuntaan mihin osanottajatkin. Tavataan ensi vuonna.

TH

Löydetty:

- NIKON linssin suojus.
- 2 kpl ABLOY-avaimia ("nipussa").
- Hopeinen luokkasormus.
- RANNEKELLO.

Kadotettu:

RANNEKELLO osoitinnäyttö
ORIENT. Alpo Pasanen 917-77 102,
Heinä kangas. 13100 HML 10.



Ehdotus lomamatkaksi:

MP-reissu Gotlantiin!

Että mitä? Gotlantiin? Eihän sinne ole matka eikä mikään eikä saa laske-
tella autopaanoja pitkin kahtasataa!
Näinhän on, mutta on myös hyviä pe-
rusteita tehdä mp-matka Gotlantiin.
Tässä niitä muutamia kuvakertomuk-
sena asiatioilla maustettuna.

Ensinnäkin meno sinne on hyvin yk-
sinkertaista, suoraan simppeä. Sen
kun vaan jollain karjalautalla -anteek-
si hienolla autolautalla — ylitse Ruot-
sien maahan ja parhaiten Nynäshamn
nimisestä satamakaupungista vajaa 50
km Tukholman eteläpuolelta toisella
lautalla yli. Matka-aika Nynäshamn-
Visby on noin 5 tuntia, hinnat siedettä-

viä, verovapaata myyntiä ei ole nääs
kun linja on Ruotsin valtion sisäinen.
Hyttejäkin saa vuokrata jos haluaa oi-
kein sänkynokoset tai muuten sän-
kyyn. Muitakin mahdollisuuksia me-
renselän ylitykseen on vallankin kesä-
aikana nimittäin Oskarshamnista ja
Västervikistä käsin. Vielä yksi mahdol-
lisuus on Puolaan menevän autolautta
Silesian kyydissä, se ajaa Helsingistä
kerran viikossa, lähtö perjantaisin klo
21, poikkeaa Visbyhyn lauantaina klo
15.30, eikä sotatila ole kuulemma hai-
tannut liikennöintiä lähes juuri lain-
kaan. Saman voi tietysti tehdä Silesia-
laivan paluumatkalla jos välilasku Got-

Jyhkeä portaali tuomiokirkon sivulta, kadun päässä hämöttää kehämuurin torni.



lantiin kiinnostaa jonkin Itä-Euroopan keikan päätteeksi, paluuvuoro on samoin kerran viikossa. Tulisi ainakin vaihtelua evästilanteeseen jos on montakin viikkoa ollut solidaarisuusevällä matkassa.

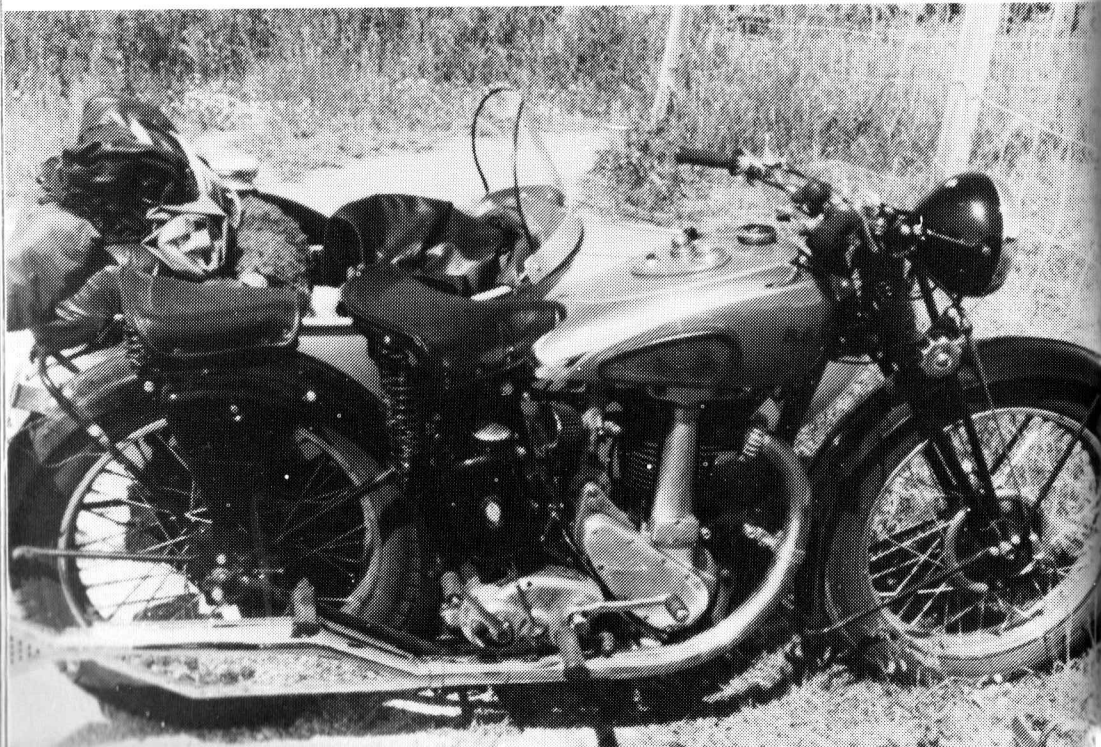
Olipa se meno sitten tehty millä proomulla hyvänsä on saapumissatama Visby. Kaupungilla on kaavoittava historiansa jota voi lueskella opaskirjoista ja katsella raunioista. Se uudempi kaupunginosa muurien ulkopuolella ei ole sen kummempi kuin mikä hyvänsä nykyaikainen ruotsalainen pikkukaupunki. Mutta se sisempi osa on jo valan eri luokka ja liikutus. Kaupungin kukoistuskauti on ollut jossain 1100-1200 lukujen tienoilla, eräänä Hansaliiton mahtikaupunkina.

Talonpojat tuppasivat kapinoimaan

v. 1288 kaupungin ja sen saksalaisherrojen vallan kasvua vastaan. Tanskalaiset tekivät v. 1361 suuren ryöstö- ja polttoretken saarelle, visbyläiset selvittivät polttouhkauksen rahalla eli maksamalla n.s. paloveron tanskalaisille. Maaseudun kävi huonommin. Tanskalaiset ovatkin sitten saaren herroja ja sakemannit yrittävät parhaansa mukaan sotkeutua asioihin. Lyypekkiläiset herrasmiehet tekevät v 1525 oikein jo kunnan nykyaikaisen saneerauksen Visbyssä polttaen sen perinpohjin. Tulos näkyy vielä tänä päivänä. Brömsebron rauhassa v. 1645 saari siirtyi kokonaan Ruotsin haltuun ja on siinä sitten jo pysynytkin ja taitaa pysyäkin?

Hävitysten tulos on että kaupungin muurien sisäpuolinen osa on nykyisin

Aivan ihana kesäkulkuneuvo tavattiin Kneippbyn auto- ja krääsämuseon parkkipaikalta BSA 500 cc, risuhaarukka, jäykkäperä, siisti kuin mikä.



Roma luostari on nykyisin tällä mallilla.

aikalailta romanttista rauniota ja ryysyjä eikun ruusuja, nimittäin loppukesästä jos sattuvat kukkimaan. Kaupungin lukuisista kirkoista on enää yksi toimintakunnossa, tuomiokirkko, ja sekin kovan remontin kohteena. Ne muut ovat sitten toinen ihanampia tai kamalampia raunioita joiden holvikäärä alhaalta päin pälistellessään olisi parasta olla kypärä päässä kun ei tiedä tippuuko sieltä nyt juuri jokin lohkare vai vasta hetken päästä.

Eräässä niistä esitetään kuuluisaksi mainostettu uskonnollisperäiseen aiheeseen perustuvaa näytelmää Petrus de Dacia. Kuuluu olevan katsonnan arvoinen sanovat sen nähneet. Se on sitten ihan jokaisen harrastuksesta ja ajasta kiinni paljonko ja kuinka tarkkaan viitsii kaupungin nähtävyyksiä tutkiella, yksi päivä ei kyllä oikein riitä,

kahdessa jo ehtii hieman perehtyä asioihin.

Sitten onkin maaseutukierroksen vuoro. Antaisin sen yleisneuvon että pohjoisin neljännes saaresta, noin Lummelundan tippumiskiviluolista poikittain ottaen on sen verran karua ja köyhää että sen voi melko hyvällä omallatunnolla jättää pois ohjelmistaan. Gotska Sandöhön ei pääse millään ilveellä, Färö-niminen saari on ulkomaalaisilta suljettua suojelualuetta, Färösund on pieni ankea kaupunkipahanen sen kieltoalueen halki johtavan (luvallisen) tien päässä. Tietkin ovat heikompia siellä kuin muussa osin saarta.

Joten siis kunnan motoristi tekee vajaan 20 km:n päässä Visbystä pohjoiseen olevaan Lummelundan tippukiviluolaan retken ja vilkaisee samalla ohimennen automuseon. Toinen automu-

seo ja vähän jopa roinämuseokin löytyy Peppi Pitkätossun kylästä saaren länsirannikkoa etelään mentäessä. Tässä on useita vanhoja ihania moottoripyöriäkin, suosittelen lämpimästi. Kneippby on paikkakunnan nimi.

Sitten voisi ehdottaa retkelle jatkoa siten että Vibystä vedetään Roomaan menevää tietä poikki saaren suuntana kaakko. Matkalla on siis tilaisuus käydä Roomassa, siellä on sokeritehdas ja komiat luostarinrauniot. Saaren itärannikolla on ainakin Ljugarn-niminen katsomisen arvoinen pikkukaupunki. Jos siitä jatkaa itäistä päärantatietä pohjoiseen tulee lopuksi Sliteen, jossa muinoin Suomestakin tulevat ensimmäisen polven Saksan autolautat tapasivat poikkeilla. Slitessä ei ole muuta suurta kuin höyryvoimalaitos joka toimittaa sähköä koko saarelle sekä kalkkikivilouhos joka on ammottava hyvin huolellisesti sylinterin muotoiseksi järsitty valtaisa läpi maassa. Saaren maaperästä eli hiekkakalkkikivestä tehdään m.m. kovasimia joka onkin sopiva matkamuistoksi puukkosuomalaiselle. Kovasimien hinnatkin ovat vain 20 kruunua kappale. Sellaiseen ihankuin vahojen viikinkien hiekkahiomakiveen on suomipojan makeeta hioa henkilökohtaista puukomesseriään taas kun maaottelukin voi alkaa koska tahansa. Gotlannin murteella esitettyjä kansanlauluja myydään äänilevyinä, ymmärtäminen on jo eri asia, mutta kyllä ne erikoisena disco-musiikkina käyvät kotihipoissa.

Itäisen rantatien varrella on muuten saaren tarumaisen perustajan Thjelvarin haudaksi sanottu kivilatomus, hautalaiva. Muitakin vastaavia löytyy useitakin. Jos ei se Slitekään nyt sitten niin

innosta niin äkkiäkös sieltä vetäisee kohti saaren eteläkärkeä tervehtimään Hoburgin ukkoa. Se puolestaan on merta tuijottavan ukonpään muotoinen rantakallio jonka kohdalla ja kunniksi ennenvanhaan oli tapana suomalaisillakin kauppa- ja sotalaivoilla antaa ensi kerran Hoburgin niemen ohittavilla merimiehille eräänlainen ”katse”. Pieniähän ne ovat muutkin kaupungit, Klintehamn ja Burgsvik ja jostain sieltä seuduin löytyy kyllä kivikirkkojen seasta aina sillon tällöin campingpaikkaakin. Kivikirkkoja on jonkun esittelylehden mukaan 92 kpl tällä noin 150 km pitkällä saarella joten onpa niitä aikanaan tehtykin, kun moni niistä on jo jäljettömiin häpynyt. Kuulemma hienoja taidearteita monien ulkonäöltään vaatimattomienkin kirkkojen sisällä, se aukioloaikojen rajallisuus vaan on oma pulmansa.

Saaren kasvillisuus on omalaatuinen, löytyy orkideaa ja murattia, talaaminen sopimatonta eli kiellettyä. Rannoilta löytyy halpaa matkamuis-toa: simpukoita, pieniä fossiileja, erikoisia kiviä, poimimista ei ole vielä ehditty kieltää ulkomaalaisilta. Rantojen kalkkikivimuodostelmat (n.s. raukit) ovat sopivia valokuvattaviksi, niiden töniminen on kielletty.

Joopa joo, leikki leikkinä mutta Gotlannin luonto, maisemat, historia, kasvillisuus, linnusto ja ponihevokset antavat aihetta suositella saarta matkakohteeksi jo palonkin maailmaa nähneelle motoristille. Sieltä on turha mennä hakemaan mannermaista mölymeininkiä tai Kanarian saarten porsastelujuhlia mutta voihan sitä vaihteeksi matkailla vähän muissakin merkeissä. Matka-ajaksi ei ole aivan välttämättä

Slitessä on Gotlannin suurin voimala. Tässä kuvassa tosin paikallinen tuulen voimalla käyvä jauhatuslaitos, hymyilevä koneenhoitaja esittelee laitettansa ilta-auringossa.



Kymmenen kysymystä eurooppalaisista moottoripyöristä

Nykyään tuppaa helposti unohtamaan, että eurooppalaisia moottoripyöriä on olemassakaan, paitsi se yksi . . .

Seuraavassa voit testata tietouttasi Vanhalla Mantereella valmistetuista pyöristä.

1. Mainitse vähintään kolme eurooppalaista V-koneella varustetun mp:n valmistajaa (merkkiä).

2. Mitä tarkoittavat kirjainyhdistelmät

- MZ
- CZ
- KTM

3. Mainitse neljä espanjalaista mp-merkkiä.

4. Millä moottoripyörällä on joen nimi? Entä millä saaren?

5. Minkä merkkistä pyörää valmistetaan Puolassa?

6. Erääseen moottoripyörään lainattiin moottori pienestä traktorista. Minkä merkkiseen?

7. Italiassa valmistettiin vielä 70-luvulla Harley Davidsonsia. Mikä niiden nimi oli ennenkuin niitä alettiin myydä HD:n nimellä ja mikä niiden nimi on nykyään?

8. Honda CBX ei suinkaan ollut en-

valittava henäkuun yleisiä lomaviikkoja, ehkä paremmin alkukesän vaalea viiveys tai elokuun kypsät pimenevät viikot olisivat omiaan liiallisen tunkeilun välttämiseksi. Todistaa kokemuksesta: J.P.

simmäinen kuusisylinterinen sarjavalmisteinen pyörä, vaan mikä?

9. Mitä Triumph-malleja valmistetaan yhä?

10. Länsi-Saksassa valmistetaan – tosin ei suurina sarjoina – 1300-kuutioista nelisylinteristä moottoripyörää. Minkä nimistä?

Vastaukset kymmeneen euroopyöriä koskevaan kysymykseen:

1. Ducatin 900, 600 ja 500, Morinin 350 ja 500 sekä 500 Turbo, Moto-Guzzin 350-, 500-, 650-, 850- ja 1000-kuutioiset sekä Hesketh V-1000.

2. a) Motorradwerk Zschopau

b) Ceske Zavody Motocyklove

c) Motorfahrzeugbaugesellschaft Kronreif & Trunkenpolz

3. Bultaco, Derbi, Lambretta (lisenssillä), Ducati (lis.), Montesa, Ossa ja Sanglas ainakin.

4. Joen nimi on neuvostovalmistisella Dneprillä (750 cm³ boxer-twin, kardaaniaveto, 35-hv). Saaren nimi on tietenkin Jawa. Jaava on maailman suurimpia saaria ja sijaitsee Kaakkois-Aasiassa.

5. WSK-merkkistä. Mallit Kos 125, 1-syl., 2-tahti 7,3 hv ja Perkoz 175, 1-syl., 2-tahti ja 14 hv. Aikaisemmin valmistettiin myös Puchin koneella varustettua Promot-Puch 125 mantsapyörää.

6. Tietenkin pieneen hyvään italialaiseen traktoriin eli Guzziin.

7. Ennen vanhaan pyörä oli Aermacchi, kunnes 60–70 -lukujen vaihteen

Mitä tekisin pimeänä, pitkänä syys- ja talvi-iltoina?

Ulkona on kylmä, sataa räntää, eikä aurinkoakaan ole näkynyt päiväkausiin. Pyörä seisoo jo talviteiloilla ja kesän ajo- ja muut mp-kokemukset ovat tuoreessa muistissa.

Nyt on Sinulla, MP-69:läinen, oivalinen tilaisuus osoittaa taiteellista luovuuttasi, toteuttaa itseäsi ja osoittaa aktiivisuutesi kirjoittamalla Motoristiin. Samalla pystyt muokkaamaan lehteä mieleiseksesi. Jos tunnet, että kynä/kone ei kerta kaikkiaan pysy hypypysissäsi, voit ottaa yhteyttä Motoristin toimittajiin. Osoitteet löytyvät leh-

tienoilla nimi vaihtui hiljalleen Harrikaksi ja on nyttemmin taas vaihtunut Cagivaksi. Ovat 2-tahtisia ja suurin malli 250-kuutioinen.

8. Benelli 750 Sei vuonna 1972. Moottori muistutti häkellyttävästi Honda CB 500 Fouria lisättyinä kahdella mukilla. Nyt malli on ysisatanen.

9. Thunderbird TR 6 650, TR 7 RV Tiger 750, TR 7 T Tiger Trail enduro-pyörä sekä T 140 Bonneville 750.

10. Pyörä on Münch TTS 1300. Mylly on viilattu taannoisen NSU TTS-auton ilmajäähdytteinen 4-syl. 98-heppainen rivimoottori. Siinä on Kawasakin kolme levyjarrua, koteloitu öljykylvyssä uiva ketju, painoa 282 kg, nopeutta yli 200 mk/h ja lisävarustelumahdollisuuksia riittävästi. Hinta Saksassa 26 000 D-markkaa, mikä tekisi meillä noin tasarahaa eli 100 tonnia meikäläisine veroineen.

den ensimmäiseltä aukeamalta. Myös kuvat ovat tervetulleita. Mustavalkoinen kopio tai nega on painoteknisesti helpoin, halvin ja kuvasta tulee korkealaatuisin. Värikopio tai -nega ovat myös aika mukavia toteuttaa mustavalkoisena, mutta diasta ei tahdo käytyllä tekniikalla ilmestyä Motoristiin kovinkaan hyviä kuvia. Värikuvia ei lehdessä ole kustannussyistä kovinkaan paljoa käytetty.

Siiitä vain kirjoittamaan! Voit kirjoittaa matkoistasi, pyörästäsi, kerhosta, harrastuksesta yleensä, ajamisesta, turvallisuudesta, remontin tekemisestä, voit antaa huolto- ja korjausvinkkejä, raportoida hyvistä leirintäalueista, matkakohteista, jne. jne. Ei haittaa, vaikka kieliopin muodollisuudet aina osu aivan täysin kohdalleen, kukaan ei niihin puutu.



MOTO- POSTIA

Taloudellinen katsaus Ruotsin MP- markkinoihin

Ulkomaan kirjeenvaihturimme on taas tehnyt härskin kirjallisen varkauden ja kääntänyt vapaasti Veckans Afärer lehdestä No 4 — 28.1.1982 artikkelin: MP-ryntäys jatkuu yhä. Kas näin se kuuluu, hieman lyhennettynä.

Moottoripyörämessut Älvsjön mesuhalleissa Tukholman ulkopuolella avaavat kauden mp-sesonin. Eri maiden mp-valmistajilta on kulunut aikaa heräämiseen. Mutta nyt kaikki panostavat Ruotsin markkinoihin. Myyntikauden 1982 alkaessa on Ruotsin markkinoilla aivan tulvimalla uusia malleja. Tavallisia standardipyöriä on lähemmäs 200 eri versiota, pelkästään HONDA pitää kaupan 45 erilaista mallia.

Vuonna 1981 myytiin Ruotsissa 18900 kpl rekisteröitäviä m-pyöriä ja 5500 kpl rekisteröimättömiä (kilpa-ym koneet). Toisin sanoen jokaista myytyä kahtakymmentä uutta autoa kohti myytiin yksi moottoripyörä.

Ruotsista on muutamassa vuodessa tullut Euroopan viidenneksi suurin moottoripyörämaa Englannin, Ranskan, Länsi-Saksan ja Italian jälkeen.

Kauden kynnyksellä odotetaan myynnin kasvavan noin 10 % viime vuotisesta — todennäköisesti nousu tulee olemaan vieläkin suurempi. Jälleen-

42

myyjien ennusteet eivät ole ennenkään olleet kovin hyvin osuneita, ja ne on aina pikemminkin tehty alakanttiin. Ostovoimaakin löytyy markkinoilta. Tuore markkinatutkimus osoittaa että yksi miljoona ruotsalaista 15—69 ikävuoden väliltä aikoo hankkia moottoripyörän lähimmän kolmen vuoden aikana.

Moottoripyörän uutta suosiota ei voida selittää vain käsitteillä nostalgia tai elämäntyyli, taustalla on karuja talousseikkojakin. Pyörä jonka moottorintilavuus on 250—400 cc välillä aiheuttaa kymmentä kilometriä kohden vain runsaat 4 kruunun kulut kun taas henkilöauto esim Volkswagen Golfin tapainen aiheuttaa noin 14 kruunun kulut tällä matkalla. Pyörän kuluihin on tässä jo laskettu tarvittavat varusteet kuten kypärä, ajohaalari ja tanakat jalkineet.

Moottoripyörän haittoja autoon verrattuina

Verrattaessa moottoripyörää kakkosajoneuvona autoon ovat mp:n haittoja kohtuuttoman korkeat vakuutusmaksut ja lyhyt käyttökausi. Nykyisin on normaali rekisterissä oloaika 8 kuukautta vuodessa. Puolen vuoden vakuutus uudelle 650 cc:n pyörälle maksaa noin 4800 kruunua kun vastaava vakuutus Volvo 244:lle maksaa 1400 kruunua. Vastapainoksi ovat sitten taas verot (400 kr.), pääoman arvon alentuminen ja polttoainekustannukset toisarvoisia.

Käytetyn osto on kallista

Uusien pyörien kova kysyntä ja niukka tarjonta ovat aiheuttaneet paineita

käytetyn pyörän kauppaan. Saatavilla olevien käytettyjen pyörien hinnat ovat nousseet viime vuosina merkittävästi. Tämä puolestaan hidastaa käytetyn pyörän arvon laskua. Uuden 500 cc pyörän kohdalla vuotuinen arvonalennuma voinee olla tuhat kruunua vuodessa, ja raskaampien pyörien kohdalla 1000—2000 kruunua vuodessa.

Jos käytetystä saatava myynti- tai vaihtohinta on hyvä niin vielä parempi saattaa olla hinta myytäessä tämä vaihturipyörä eteenpäin. Tässä voi olla mahdollisuus tienata spekuloinnilla, haluttuja merkkejä ostelemalla. Mutta kun ajattelee nyt markkinoille tulevien uusien pyörien määriä, täytynee käytettyjen pyörien markkinoidenkin normalisoitua vähitellen.

Tämän vuoden vakuutusehdot ovat aiheuttaneet sen että vakuutusmaksunäkökohdat huomioonottaen 400 cc luokka on nyt hyvin kiinnostava — aivan kuten aikaisempi 250 cc luokka. Valmistajat satsaavat tähän 400-luokkaan nyt, halvin onkin Yamaha SR 400, hinta 14160 kruunua. Hondankin CB 400 N on hinnaltaan alle 15 000 kr. Tämän kokoluokan muut koneet maksavat 15 000 ja 18 000 kruunun väliltä.

Vuoden uutuuksia: turbopyörät

Nämä ovat tosiaan vuoden uutuuksia mutta kovin suurta menekkiä niille ei ennusteta. Osaksi se johtuu korkeista hinnoista tuolla 40 000 — 50 000 kruunun kieppeissä osaksi ehkä siitä että valmistajat eivät ole vielä oikein osanneet ratkaista pulmaa miten turbo liitetään mp-moottoriin.

Sitäpaitsi ostaja saa noin 10 000 kruunua halvemmalla tuhatkuutioisen pyörän kuin mitä maksaa viissatanen pyörä turbolla varustettuna. Olkoon-

kin vaan että se tonnininen kuluttaa vähän enemmän polttoainetta, niin tehoa kyllä löytyy sama kuin turboissakin.

Halvin ja ehkä eniten hintansa väärti tonnininen on Yamahan TR joka tänä vuonna maksaa kr. 23 995 mk.

Turbopyörän suhteellisesti ottaen edullinen vakuutusmaksu saadaan kyllä varmasti mitätöidyksi jo ensi vuodeksi. Jos nyt joku kuitenkin haluaa ostaa turbopyörän ottakoon vähän varaslähtöä, sillä niitä tuodaan maahan vain pieniä sarjoja. Esimerkiksi Honda ottaa vain sata kappaletta näitä maahan.

Bemarien kytkimen kestävyydestä?

Tekisipä hiukan mieleni tiedustella BMW-pyörien ja varsinkin uudempien ja isompien sellaisten kuljettajien kokemuksia ja mielipiteitä näiden kestävydestä ja eliniästä. On ollut näkyvinään sellaisia havaintoja että niitä vaihdeltaisiin tai jouduttaisiin vaihtamaan vähän luvattoman usein. Mitä mahtaa vuosimalli tai tyyppi vaikuttaa, onko jossain malleissa eroja? Ja mitä mahtaa ajotapa vaikuttaa, eihän toisilla kahvankääntäjillä kestä mikään laite ja toiset ajelee 30-40 vuotta vanhoilla arvattavastikin hellävaraista ajotapaa noudattaen. Itsellä on ajossa R 100 tänä keväänä ostettu ja vähän ajettu, onpa kiva nähdä miten se selviytyy jatkossa, ja sillä kohtuullisella ajotavalla jota tässä on tullut jo parikymmentä vuotta ja risat harrastettua. Panakaas siis Bemaristit jokunen rivi tekstiä asiasta seuraavaan Motoristiin. Nimimerkki Papparainen

LT LIKENNETURVA

TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET
ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

Huhtikuun tieliikenteessä 29 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai huhtikuun tieliikenteessä surmansa 29 henkilöstä. Viime vuoden vastaava luku oli 19. Vuosien 1979–1981 huhtikuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 27. Tammi–huhtikuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 212 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 117 henkilöä.

Huhtikuussa kuoli autonmatkustajia 8, autonkuljettajia 6 ja jalankulkijoita 7.

Ikäryhmässä 18–44 kuoli 13 ja ikäryhmässä 45–64 kuoli 8.

Eniten surmansa saaneita oli Hämeen läänissä, missä kuoli 10 henki-

löö. Turun ja Porin läänissä kuolleita oli 6.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Toukokuun tieliikenteessä 34 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai huhtikuun tieliikenteessä surmansa 34 henkilöstä. Viime vuoden vastaava luku oli 31. Vuosien 1979–1981 huhtikuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 41. Tammi–huhtikuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 155 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 148 henkilöä.

Toukokuussa kuoli autonkuljettajia 11, polkupyöräilijöitä 8 ja jalankulkijoita 6.

Ikäryhmässä 18–44 kuoli 14 ja ikäryhmässä 45–64 kuoli 11.

Turun ja Porin läänissä sekä Kymen läänissä kuoli 6 ja Uudenmaan läänissä kuoli 5 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Tuleeko Husqvarnalta taas katupyörä?

”Ystävä pettää mutta Husqvarna ei” lausahti muinoin Veikko Huovisen Konsta Pylkkänen. Se lausahdus tarikoitti sen merkkisen haulikon luotettavuutta lintupyssynä. Nyt kuuluu kuitenkin kummia: samainen tehdas suunnittelee 20 vuoden tauon jälkeen maantie- eli katukäyttöön tarkoitettujen moottoripyörien valmistuksen aloittamista. Kääntelemme tähän ruot-

salaisesta Dagens Industri -lehestä hieman tekstiä.

M-pyörien myynti alkoi kasvaa 1970-luvun lopulla. Ruotsissa arvioidaan koko alan liikevaihdoksi vuonna 1982 yksi miljardi kruunua, oltuaan kaksi vuotta sitten vain kolmannes siitä. Japanilaisilla pyörämerkeillä on tästä hallussaan 95 %. Husqvarnan osuus oli tammi–huhtikuulla 1982 vain 1,7

Kirjelähetys

Posti-
maksu
1:20



Noin 900 henkilöä loukkaantuu vuosittain vasta ajokorttinsa saaneiden nuorten kuljettajien ajamissa kolareissa. Päätä jo tänään, että sinä ajat vastuullisemmin!
LIKENNETURVA
LIKENNEMINISTERIÖ

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Markku Ahonen

Tulikallionkatu 4 B 53

15170 LAHTI 17

% verrattuna 20–25 %:iin loistovuosis-
taan. Husqvarna on vanhimpia alalla
pystyssä olevia yrityksiä. Pyörien tuot-
tanto alkoi vuonna 1903. Ruotsissa
”Punamuurahaiseksi” nimitettyä mal-
lia tehtiin 1940-luvulla. ”Hopeanuoli”
tuli markkinoille 1950-luvulla. Menek-
kiä oli 3000 kpl vuodessa. ”Kultanuoli”
jäi viimeiseksi maantiemalliksi. Se
oli jo vikainvestointi, markkinoilla ei
ollut sellaisen mallin tarvetta.

Sen koommin on tehdas tehnyt vain
moto-cross-pyöriä.

Nyt ajatuksissa oleva malli on jotain
maantie- eli katupyörän ja off-road-
mallisten vehkeiden välimailta.

Kuitenkin epäilyttää se seikka että
sekä USA:ssa että monissa länsimaissa
on jo nähtävissä mp-myyntin pysähty-
misen merkkejä eli että jatkuva nousu
ei jatkukaan enää. Onko Husse viisi
vuotta myöhässä? Tätä ainakin tuntuu
pelkäävän Ruotsin alan kauppiaiden
liitto. Husqvarna tekee nykyisin noin
11 000 kpl motocross-pyöriä joista ko-
timaahan myydään tuhat tai puolitois-
ta, loppu menee vientiin. Katsotaanpa
siis mitä kuuluu lähitulevaisuudessa –
jos mitään kuuluu – tältä Electrolux-
konserniin kuuluvalta perinnerikkaal-
ta tehtaalta. Kun se on aivan tuossa
naapurissa, ei tuotteiden tulo meille-
kään kestäne ylen kauan.

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....
.....

Kuluttajien vakuutus- toimisto

— Vakuutusala on vaikea ja moni-
tahoinen ja siksi tällä alalla edelleen
tarvitaan sopimus pohjaista Kulutta-
jien Vakuustustoimistoa. Kuluttajat it-
se kokevat toimiston tärkeäksi sen
puolueettoman luonteen vuoksi, ja sen
tarpeellisuudesta kertovat ne noin
26 000 yhteydenottoa, jotka toimisto
on saanut kymmenenä toimintavuote-
naan. Näin sanoo Kuluttajien Vakuu-
tustoimiston uusi johtaja, varat. Irene
Luukkonen esitellessään toimiston toi-
mintaperiaatteita.

— Toimisto on kuluttajien oma vai-
kutuskanava, sillä se ottaa vastaan ku-
luttajien aloitteita ja näkökohtia ja vie
niitä eteenpäin, Irene Luukkonen ko-
rosta. Hänen mielestään toimiston
yleisellä neuvontatoiminnalla — yksi-
öllisen opastuksen ohella — on vain
suuri merkitys.

— Toimisto tekee havaintoja yhtey-
denottojen perusteella, kerää ongel-
mia ja hankauskohtia kuluttajan ja va-
kuutusalan välillä ja vie niitä Vakuutu-
salan Kuluttajaneuvottelukunnan kä-
sittelyyn pyrkimyksenä saada aikaan
muutos, Luukkonen kertoo.

Vakuutusala hyötyy puolestaan en-
nakkoluulojen vähenemisestä: tieto
poistaa ennakkoluuloja.

— Tällä hetkellä kuluu toimiston
työstä 90 prosenttia vahinkotapausten
jälkipuintiin.

— Tulevaisuudessa onkin tarkoitus
painottaa entistä enemmän toimiston
tiedottavaa tehtävää. Toivottavaa
myös olisi, että kuluttajat kääntyisivät

nykyistä useammin Kuluttajien Va-
kuustustoimiston puoleen jo vakuutuk-
sen tekovaiheessa, johtaja Irene Luuk-
konen sanoo.

Kaikkiaan 2 605 yhteydenottoa sai
Kuluttajien Vakuustustoimisto ottaa
vastaan viime vuoden aikana. Valitus-
luontoisia yhteydenottoista oli 1 476 ja
puhtaita tiedusteluja 1 129.

Useimmat asiat selvisivät puhelimit-
se. Puhelinkontakteja kuluttajat otti-
vat toimistoon lähes 2 300 kertaa, kir-
jeitä toimisto sai hieman yli 200 ja hen-
kilökäyntejä oli vuodessa 99.

Eniten toimistoa on työllistänyt lii-
kennevakuutus, sillä noin neljännes
kaikista yhteydenotoista koski liiken-
nevakuutuksen asioita. Kysymyksiä ja
vaituksia ovat aiheuttaneet ennen
kaikkea esine (auto) vainkojen arvi-
ointi tai korvauksen määrä muutoin.
Toiseksi eniten on yhteydenottoja ta-
pahtunut koti- ja palovakuutuksista.
Vajaassa 550 tapauksesta valituksia on
hieman yli puolet ja eniten tässä lajissa
on kiikkastanut ehtojen tulkinta.

Yksityistapaturmavakuutukset ovat
aiheuttaneet hieman yli 300 yhteyde-
nottoa pääonnelmana ehtojen tulkinta
(1100) ja työkyvyttömyyden määrittäminen
(85).

Lakisääteisen työtapaturman vuoksi
ovat kuluttajat lähestyneet toimistoa
253 kertaa suurimpana kysymyksenä
(67) työkyvyttömyyden arviointi. Eht-
tojen tulkinta (83) on yleisin tieduste-
lun aihe yksilöllisessä henkivakuutuk-
sessa, josta kontakti otettiin 234 ker-
taa.

Vastuuvakuutuksessa, kaikkiaan
254 tapausta, on kysymyksiä ja valituk-
sia herättänyt eniten ehtojen tulkinta
(71) ja lain tulkinta (53).

Kun autovakuutuksen osuus on 173
yhteydenottoa jää kaikille muille lajeil-
le 123 yhteydenottoa.