

**JOUKKO-
JULKAISU**

HUUHTANEN REIJO
PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA 28

P 72
7.45.02
1002-00

69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 3 TOUKOKUU 1983





Perheralli

1983

Perheralli toteutetaan samalta pohjalta kuin viime vuonna. Vain yhden perheen jäsenen on saavuttava paikalle moottoripyörällä, muut tulkoon miten vain. Omat eväät mukaan. (Lettutaikina-aineet hankitaan valmiiksi, paisto ja syönti talkoina.)

Aika on heinäkuun 30 ja 31 päivinä.

Paikka on Nastolan Jummilässä. Viitoitus alkaa Uudestakylästä (valtatie 12) ja Vierumäeltä (valtatie 5). Alueelta löytyy keittiö ja tilavat ruokailu- ja oleskelutilat, sisämajoitustilaa kymmenille henkilöille huonon sään varalta, rantasauna, lapsillekin sopiva uimapaikka, viihtyisä maaseutu ympäristö, mansikkaviljelijä naapurina y.m.

Vastoin yleistä hintakehitystä, inflaatiota, devalvaation jälkihoidoa ym. alenee Perherallin ilmoittautumismaksu ja on 1983 koko perheeltä vain 20 mk. Maksettava 10.7.1983 mennessä tilille LSOP 561007-474324 MP69/Mikko Sani. Kohtaan tiedoituksia kuinka monta henkeä perheestänne tulee ja lasten ikä.

Ilmoittautumiset ajoissa!

Lisätietoja voi kysyä 918-49294/Mikko Sani tai 918-589251/Mauno Tonttila.



N:o 3 toukokuu 1983. 14. 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

Jaakko Laurila
Isokaari 29 F 34
00200 Helsinki 20
Puh. 90-678798

Varapuheenjohtaja

Matti Lehto
Satamakatu 8 C 26
33200 Tampere 20

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.

Kerhoisäntä

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

Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
01510 Vantaa 51

Keijo Lumme (EAK)

Paronintie 1 B 14,
31600 Jokioinen

Raila Rinne
Ollintie 5 A
86800 Pyhäsalmi

Jouni Valkeejärvi
Satamatie 1
35700 Vilppula

Päätoimittaja

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

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Opiskelijankatu 4 C 160
33720 Tampere 72

Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori 68

Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

Pankki:

SYP Kouvola Kauppatori
Tili n:o 233221-323

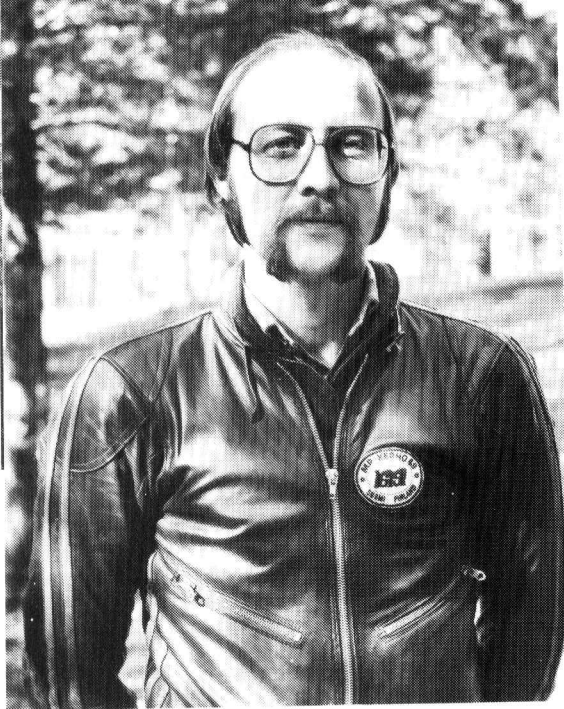
Porvoo 1983 — Oy Uusimaa

Motoristin

ONKO TIETOA?

Kyllä on kun tilaat SMC kalenterin kerholta. Siinä on runsaasti tietoa eurooppalaisista kokoontumisajoista. Toimi näin ja heti: Maksa kerhon posti- tai pankkitilille 15,00 mk/kalenteri, kirjoita kuittiin nimesi ja osoitteesi selvästi sekä tiedoksi SMC-kalenteri, niin saat kalenterin postitse.

seuraava heinäkuun numero ilmestyy polkukeuksellisesti lomien vuoksi elokuun puolivälin jälkeen. Kyseiseen numeroon tarkoitetun aineiston tulee olla toimittajalla 15.07.-83 mennessä.



Puheen- johtajan palsta

'EAK:n käymätöntä katsotaan kieroon'

Pohjoismaiden agenttimme Guy Wickström kertoi terveisinä NMR:n kokouksesta, että näin on asia jo esimerkiksi Ruotsissa. Sanottakoon läntisestä naapuristamme mitä tahansa, niin monessa asiassa olemme sieltä mallia kuitenkin ottaneet. Ja tämä on

yksi sellainen asia, josta hyötyy varmasti koko harrastuksemme. Ruotsissa katsotaan siis hitaasti sellaista motoristia, joka ei ole käynyt ennakoivan ajon kurssia, kun taas Suomessa asia on hieman kärjistetysti sanottuna päin vastoin.

Mistä tämä tilanne sitten johtuu? Tätä asiaa ja paljon muuta siihen liittyvää pohdittiin huhtikuussa Virtojen Vaskivedellä järjestetyssä asiapitoisessa ja antoisassa tilaisuudessa, jossa oli läsnä jäsenistöstä peräänkuulutetuista EA-kouluttajista Hanskin Kari, Mäkinen Risto ja Myrskyläisen Esa Tampeereelta, Kulmalan Kari ja Räsänen Jukka Vammalasta, Heikkisen Hannu Jyväskylästä, Järvisen Ossi Hämeenlinnasta ja Viron Matti Pihtiputaalta. Kerhon hallituksen puolelta olivat Raila Rinne, Pekka Voutilainen, Pertti Saarenheimo, Keijo Lumme, Matti Lehto ja pj. Koulutusvastaava Keijo Lumme kertoo EAK-palstallaan tarkemmin näistä asioista, mutta en malta olla itsekkin puuttumatta muutamaan seikkaan.

Koko EAK hommahan lähtee siitä, että Liikenneturva kouluttaa kouluttajia ja sitten kouluttajien tulisi hoitaa koko koulutuskuvio tilaisuuksien järjestämiseen, tiedottamiseen ja opettamiseen siitä eteenpäin itsenäisesti apuvoimia tukena käyttäen. On siinä kouluttajalla kakkua purtavaksi. Ei ihme, vaikka moni tukahtuisi. Tämä selittänee osaltaan laimean ilmoittautumisinnon kouluttajakyselyihimme. Kuka näitä kurssseja järjestää? Yleisin kurssin järjestäjä on tällä hetkellä kerhot. Kerhoilla onkin periaatteessa parhaat mahdollisuudet tavoittaa oikea kohderyhmä eli moottoripyöräilijät tai siksi aikovat henkilöt. Mutta monellako kerholla on konsteja ja

ennen kaikkea varaa hoitaa kaikkia tällaisen koulutustapahtuman järjestämiseen liittyviä asioita tilojen ja välineistön hankinnasta tiedottamiseen asti? Suomalaisen asenne kun on vielä se, että tämän tyyppinen toiminta ei saa maksaa mitään. Eikä tarvitse mennä kauaksi kun vastaavista kurseista maksetaan huimia osallistumismaksuja, ja saadaan vielä jonottaa.

Konsteja kyllä löytyy. Ja tarvittaessa varmasti vähän rahaakin. Täytyy vain osata nykiä oikeista naruista, luoda kontakteja oikeisiin instituutioihin ja uskaltaa. Liikenneturvallisuuden edistämisen puolesta tehtävästä työstä ei pitäisi kenenkään kieltäytyä. Jotta tämä homma saataisiin pyörimään ja tiedettäisiin ne oikeat narut, vaatii tämä toiminta suunnitelmallisuutta ja organisoitua. Meidän on asetettava toiminnallemme tietyt tavoitteet, keksittävä keinot ja välineet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi ja huolehdittava itse toteutuksesta. Tämä vie aikaa, mutta mainitsemassani tilaisuudessa selvisi ainakin se, missä tilassa EA-koulutus on nyt ja lähtökohdat ovat siis selvillä. Ainakin kuluva vuosi käytetään erilaisiin suunnitteleviin ja valmisteleviin toimenpiteisiin, ja kerätään kokemuksia järjestettäviltä kursseilta. Näiden kokemusten ja toteuttamiskelpoisten suunnitelmien pohjalta on aikanaan hyvä aloittaa itse työskentely.

Mikä saisi esimerkiksi Sinut tulemaan tällaiselle kurssille? Erilaisia houkuttimia on suunniteltu ja ehkä niistä vielä kuuluukin, mutta eikö asenteissa ole taas kerran silloin vikaa, kun oman ja muiden liikenneturvallisuuksia edistävälle kurssille ei saada osallistujia kuin jonkun palkinnon tai muun bonuksen houkuttelemina?

Olen jankuttanut jo useaan kertaan niistä asioista, jotka on kerta kaikkiaan lähdeksi yksilötasolta eli omasta itsestä. Tämä on sellainen asia tyyppillisimmillään. Eli tunnetko Sinä itsesi niin hyväksi ajajaksi, ettei Sinulla ole enää mitään opittavaa? Haluatko kehittää omaa ja muiden liikenneturvallisuuksia ja samalla hankkia koko harrastuksellemme sitä arvontantoa, joka sille kuuluu? Näitä kurssseja ei pidä väheksyä luulemalla, että ne ovat pelkkää vanhan kertausta. Sitä ne eivät ole ja lisäksi moni ennestään itsestään selvältä tuntunut asia osoittautuikin yllättävän monitahoiseksi ja harjoitusta kaipaavaksi asiaksi.

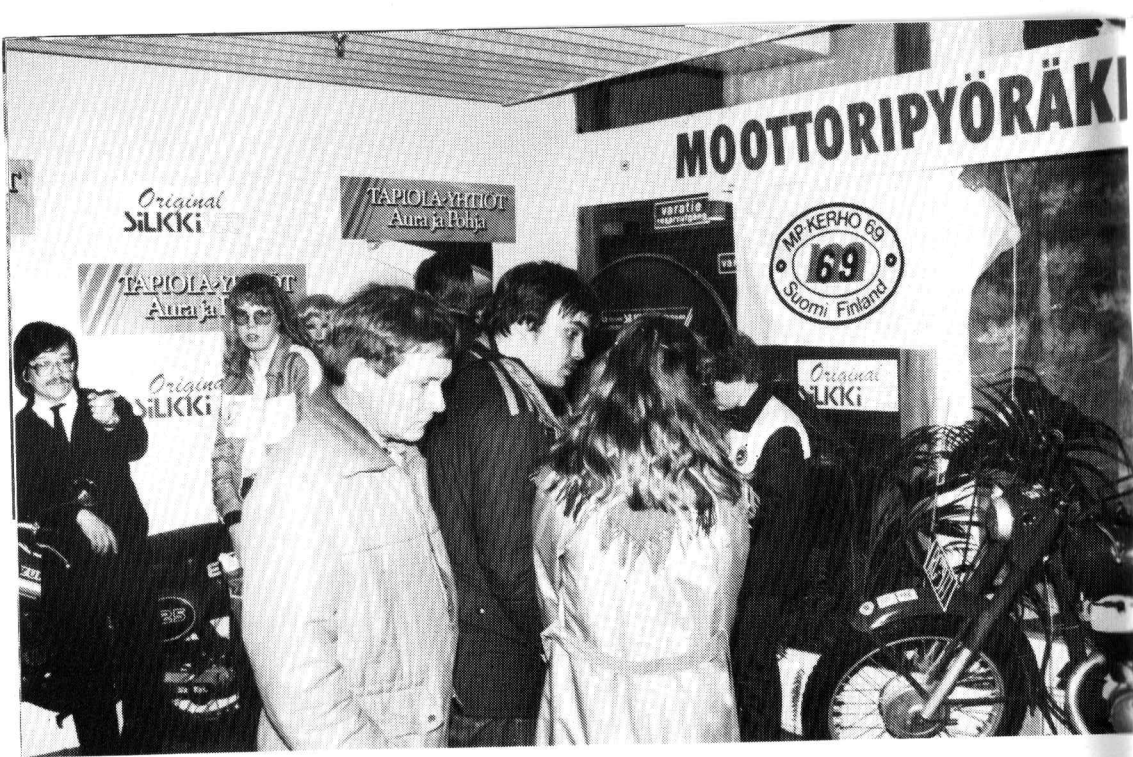
Jonkinlaisena yhteenvetona sanoisin vielä, että jos me itse emme tee mitään liikenneturvallisuuden kehittämiseksi, ja jos emme osoita näkyvää halua osallistua näiden asioiden eteenpäin viemiseksi, niin liikenneturvallisuuksia lisääviä toimenpiteitä kuitenkin tehdään. Mutta niitä emme tee silloin me, vaan joku muu. Ja silloin tehtävät päätökset eivät varmasti meitä miellytä.

P.S. Kieroon katsovien vastaanottilojen viimeaikaisesta lisääntymisestä johtuen myös kerhon puheenjohtaja on ilmoittautunut Kirjokiven EA-kurssille.

HUOMIO! luetko kaverisi lehteä

Mikäli et ole saanut omaa Motoristia, johtuu se todennäköisesti siitä että jäsenmaksusi on maksamatta.

Terveisin kassanhoitaja



Kerhomme MP-83 näyttelyssä

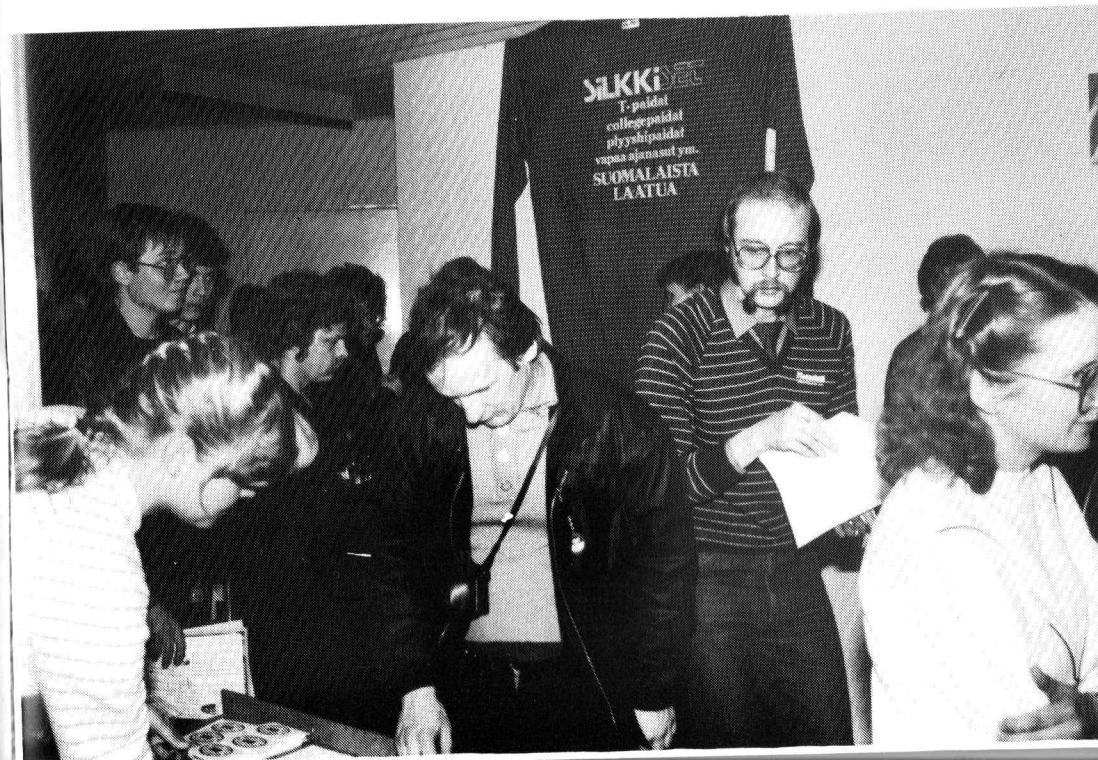
Kevättalvella pidetty mp-83 näyttely oli jälleen suuri yleisömenestys, sillä Otaniemen Dipoli pullisteli kävijöiden jatkuvasta määrästä. Myös MP-69:n osastolla oli jatkuva näyttelyvieraiden tungos. Osastollamme olikin laaja skaala aina pystymetsästä koulutuspyörään ja kerhopaitoihin ja -merkkeihin saakka. Näyttelyvie-

raille jaettiin myös juuri painosta valmistunutta asiallisen onnistunutta kerhoesitettä. Uutuutena oli myöskin tyylikäs Motoristi-paita. Kiinnostuksesta kerhoamme kohtaan on osoitukseksi, että näyttelyssä kävijöistä monet kirjoittautuivat kerhon jäseneksi.

Oman ansaitun mielenkiinnon sai omakseen 'pystymetsän' lavasteet, tunnelmaa loivat pyörä, telta, nuotio ja muut asiaan kuuluvat varusteet.

Näyttelyssä kävijä ottaen huomioon vierailijoiden määrän jäi kaipaamaan edes vähän väljempiä tiloja.

Kerhon osastolla tytöt jakoivat informaatiota ja kerhoesitettä sekä tekivät kauppaa kerhopaidoilla ja -merkeillä.



Teemavuosi 1983: Metsän vuosi
Tunnus: Metsä on ystäväsi
"Suomi ilman metsiä olisi kuin karvaton karhu"

Motoristi ja metsä

Meneekö motoristi metsään Metsän vuonna? Toivottavasti ei ainakaan vauhdissa suoraan tieltä. Se ei olisi ystävällistä pyörälle, metsälle eikä motoristille. Vakuutusyhtiökään ei siitä pitäisi. Vauhdissa tarkkaan katsella metsiä, ei ainakaan tarkata yksityiskohtia. Metsän puhtaasta tuoksusta voi nauttia vauhdissakin. Metsään voi parhaiten tutustua kiireettömällä tauoilla. Suomessa kun jokamiehen oikeus koskee motoristienkin metsään poikkeamista. Koska motoristien nuorempien ikäluokkien koulunkäynnin aikana Suomessa luonto-opteus oli minimoitu, monilta puuttuu metsiä koskeva perusasioidekin tuntemus. Lehtemme osallistuu metsän vuoteen julkaisemalla nyt keskitetyn metsätaloudellisen "sanakirjan". MP 69:n vuosikokouksen yhteydessä syyskuussa tutustutaan metsäpuiden rodun jalostusasemaan Lopella.

Puulajimme:

Pohjolan metsätalousmaiden "lotto-voitto" on pieni, mutta moneen tarkoitukseen käyttökelpoinen puuvalikoima, se helpottaa metsien hoitoa ja käyttöä.

Mänty on arvokkain sahatavara-puumme ja siitä saa myös hyvää paperia ja vaneriakin. Se levisi alueellemme toisena puuna jääkauden jälkeen.

Kuusi on "maailman paras" paperipuu ja varsin hyvä sahapuukin. Saapui vasta paljon jälkeen männyn ja koivun.

Koivu oli pioneeripuu jääkauden väistymisen jälkeen. Se on paras polttopuu. Koivua on kaksi lajia: hies ja raudus. Raudus on nopeakasvuisempi ja parempilaatuinen vaneripuuksi.

Muut puulajimme ovat metsätaloudellisesti vähemmän merkityksellisiä, kuten leppä, raita jalava, tuomi. Haapa sentään on erinomainen tulitikku-puuksi. Eteläisessä Suomessa on merkitystä tammella, jalavalla ja lehmuk-sella erikoistarkoituksiin.

Jos motoristilla matkoillaan on vaikeuksia puulajien tuntemisessa, voisi pistää taskuunsa sellaisen lunttilapun

kuin entinen kaupunkilaispoika, pyrkinessään metsätieteelliseen tiedekuntaan: "se pitkäneulasinen on mänty ja lyhytneulasinen kuusi". Koivun tuntee helposti lehdistään: raudus sahalaitainen suippo, hies nykälaitainen pyörähkö.

Metsämaa laatu:

Maaperän laatu vaikuttaa suuresti metsien kasvukykyyn ja puulajeihin.

Kangasmetsät ovat tärkein osa tuotavasta metsämaastamme. Mänty viihtyy ja kasvaa parasta laatua kuivilla kankailla hietamailla. Karumpaa mäntykangasta kutsutaan kanervatyypiksi ja parempaa puolukkatyypiksi. Tuorepohjaisempi kangas on mustikkatyyp-

piä ja useassa tapauksessa soveltuvaa kuusen ja rauduskoivun kasvualustaksi.

Kitumaa on hyvin karua hiekkakangasta tai kalliomaastoa, jonka puunkasvukyky on vähäinen.

Lehdot ovat hyvin rehevöpohjaisia, etupäässä lehtipuiden pensastojen ja runsaan kasvivalikoiman metsämaita, eniten Etelä-Suomessa.

Korvet ovat kuusikkoa kasvavia, suhteellisen rehevöpohjaisia soistuneita notkelmia tai soita.

Rämeet ovat luonnontilaisia soita, joilla kasvaa jonkin verran mäntypuustoa. Kunnan ojituksen jälkeen kum-mastakin muodostuu vähitellen kangasmetsien kasvukyvyn omaavia kuu-

Motoristeja metsäpolkuretellä Siitaman Mikkolan metsässä. Taustalla oleva kuusikko on 70 v. sitten syntynyt kasvaneen koivumetsän alle. Se on harvennettu altapäin kolmesti. Nyt tukkipuuston valtapituus on 22–25 m ja puustoa hehtaarilla 270 m³, lisäkasvu 7 m³ vuodessa.



sia ja mäntymetsiä.

Suomessa on 10 milj. ha suota, mistä yli puolet on kuivatettu metsänkasvulle. Parhaassa tapauksessa on saatu huippuluokan metsämaata, pahimmasa puusto ei ole kehittynyt lainkaan.

Metsän kehitysluokat:

0: avohakkuu tai muuten taimeton aukea metsämaa

1: taimikkometsä 20–30 v. ikäisenä

2: nuori metsä 30–50 v.

3: kesi-ikäinen metsä.

4: hakkuukypsyyttä lähentyvä metsä.

5: yli-ikäinen tai pahasti vajaatuotoinen metsä.

Hakkuutavat:

Ensiharvennus: nuoren metsän perkausharvennus, jossa pyritään jättämään hehtaarille 1200–1500 paraslaatuista ja kasvukykyisintä puuta.

Harvennushakkuu: 2–3 luokkien puuston harvennus kasvukilpailussa syrjäytyneiden poistoina, tavoitteena järetyvä hyvälaatuinen tukkimetsä.

Suojuspuuhakkuu: 4 luokan kuusi-metsän harvennus siinä määrin, että luontainen siemennys pystyy nostamaan uuden puupolven taimikkoa.

Siemenpuuhakkuu: sama toimenpide mäntypuustoissa, mutta mäntyjä jätetään paljon harvempaan kuin kuusia, koska männyn taimet tarvitsevat paljon valoa.

Avohakkuu, päätehakkuu: kylvämällä tai istuttamalla uudistettavan metsän poisto kerralla. Maan muokaus tai kulotus helpottaa metsänviljelyä. On helpoin ja taloudellisin hakkuutapa, koska järeän koneistuksen käyttö on mahdollista.

Siemen-, suojus- ja yleispuiden pois-

to: suoritetaan kuvioilla, joissa luontainen taimettuminen on onnistunut. Usein teknisesti vaikea suorittaa taimikkoa vaurioittamatta. Vaurioituneita ja vajaasti taimettuneita alueita voidaan auttaa istuttamalla niille lisätaimia.

Harsintahakkuu: puiden poiminta sitä mukaan kun ne tulevat tukkikokoon. tuomittu metsänkäyttömuoto, koska se jatkuvasti poistaa kasvukykyisimmät yksilöt, eikä menetelmässä jäännösmetsää hoideta. Nykyajan koneilla miltei mahdottomuus vaurioita aiheuttamatta suorittaa. Viime aikoina yritetty uudestaan herättää käyttöön, koska siten vapauduttaisiin metsän hoidosta ja sen aiheuttamista kustannuksista. Harsinnalla on tuhattu suuri osa maapallon metsistä ja etekin rodullinen taso siinä taantuu.

Muuta metsäsanastoa:

Metsänhoitoyhdistys: lakisääteinen metsien käyttöä ja hoitoa ohjaaja metsänomistajien kuntakohtainen yhdistys.

Metsänhoitomaksu: lakisääteinen erikoisvero metsänomistajien metsäntuotosta metsänhoito-organisaation ylläpitoon.

Tapio, Metsähallitus, Piirimetsälautakunnat: maan metsätalouden valvontaelimiä.

Kantohinta: se hinta minkä metsänmyyjä saa puusta myydessään puun hankintayhtiön kaadettavaksi ja poiskuljetettavaksi. Kantohinnan osuus lopullisesta metsätaloustuotteesta ja paperi-sellutuotannossa 10–15 %, sahatavarassa 23–35 %.

Hankintahakkuu: isäntä hankkii myytävän puutavaran tienvarteen mitattavaksi.

Metsätuhot: paljolti erilaisista sääolo-

Motoristin valttikortit

Tänäkin kesänä monen motoristin mieltä masentaa se, kun ulkomaanreisin jälkeen kuulee kaverien kertovan kuinka paljon mistäkin sai alennusta, kun oli oikea kortti mukana. Siispä kannattaa tutkia — ja hankkia — tarpeelliset kortit. Niillä säästää aikaa, vaivaa, hermoja ja selvää setelirahaa.

Kansainvälinen ajokortti

Kv. ajokortti on kotimaisen ajokortin käännös useimmille maailman valtakielille. Käytännöllisesti katsoen missään sitä ei vaadita, mutta lähes kaikkialla. Ajatollan maata lukuunottamatta, se kelpaa yhden vuoden ajan

myöntämispäivämäärästä lukien. Kotimaassa se ei ole voimassa.

Kv. ajokortilla on muutama etu. Outoinkin viranomainen ymmärtää — tai on ymmärtävinään — jotain maailman suurista kielistä. On myös huomattavasti miellyttävämpää antaa kv. ajokortti vieraan viranhaltijan armoille, kuin oma rakas suomalainen ajolupa. Jos ajokortti peruutetaan jossain maassa, niin kv. korttiin lyödään vain jokuunen leima ja allekirjoitus. Rajan takana kv. ajokortti on jälleen käypä paperi.

Kansainvälisen ajokortin saa parin kymmen korvausta vastaan Autoliiton toimistoista. Siihen tulee valokuva ja se täytyy leimauttaa poliisilaitoksella.

suhteista johtuu metsätuhojen ja tautien esiintyminen. 1970 luvulla myrskyt tuhosivat erittäin paljon metsiä.

Viime aikojen sääjaksot ovat edistäneet männynversosyövä ja karistetaudin esiintymistä. Mäntypistiäisaalto vaurioittaa tällä hetkellä Pirkanmaan–Keski-Suomen–Savon männiköitä. Runsas hirvikanta on paikoin tuhoisa männyn taimikoille ja estää miltei kokonaan rauduskoivun kasvatuksen. Yhä lisääntyvä rikkilaskeutuma eli hapan sade alkaa vaikuttaa Etelä-Suomen metsien kasvua vähentävästi. Etelämpänä Euroopassa metsiä jo kuolee happokertymästä.

Hakkuupoistuma: se osuus, mikä vuotuisesta metsien kokonaiskasvusta

käytetään. Suomen metsien kokonaiskasvu on n. 60 milj. m³. Hakkuut vajaa 50 milj.

Vientitulot: n. 40 % Suomen vuotuisesta viennistä ja metsätaloustuotteita.

Rotupuut ja metsänjalostus: tutustutaan MP69:n vuosikokousretken kohdeissa.

Tervemenoa tutustumaan metsään, motoristit. Mutta hiljentäkää ajoissa vauhtia. Jos keräätte sieniä valtatievarrelta saatte lujan annoksen lyijyä ja kadmiumia jotka sopivat mootoreille, mutta ei ihmiselle.

Eero Mikkola

Ps. aputoimittajamme on ollut aputoimittajana myös Metsälehdessä 25 v. ajan nimimerkillä Perämaan Esa.

Green card

Vihreä kortti on kansainvälinen todistus siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti vakuutettu. Tätä nykyä ainaakaan manner-Euroopassa Green cardia ei juuri rajoilla kysellä, mutta jos vahinko sattuu, niin siitä on varmasti apua.

Green cardin hankkiminen ei maksa kuin vaivan; sen saa ilmaiseksi omasta vakuutusyhtiöstä.

Kansainvälinen leirintäkortti

Kv. leirintäkortti eli Carnet — Camping International eli FICC-kortti saattaa olla hyödyksi leirydyttäessä. Lapponen on pakollinen useimmilla rekisteröidyillä leirintäalueilla tai ainakin sillä saa muutaman markan alennusta per yö. Lisäksi se käy — ainakin lännessä — majoittajalle passin sijasta pantiksi.

FICC-kortin voi ostaa Travela-ketjun matkatoimistoista. MP-69:n jäsenet saavat siitä parin kymmen alennuksen, koska olemme SRM:n jäsenyhdistys: muista ottaa jäsenkortti mukaasi! Leirintäkortin hinta ilman alennusta on 55 mk. Tähänkin propuskaan liitetään valokuva. Peliväliseen voi uusia vuosittain hankkimalla vuositarran ja leiman. Toimitusaika on kaksi päivää.

Kansainvälinen retkeilymajakortti

Tämä valttikortti oikeuttaa pääsyyn retkeilymajoihin kaikkialla maailmassa. Muuten tähän korttiin pätee kaikki sama mikä kv. leirintäkorttiin.

YIEE-kortti

Alle 26-vuotiaalle YIEE eli 'jee jee' -kortti on erityisen hyödyllinen. Se oikeuttaa mm. seuraaviin alennuksiin:

— 50 % kansipaikasta Silja Lineltä Tukholman reiteillä

— 50 % Finnjetillä (varaus aikaisintaan 2 vk ennen lähtöä)

— 25 % Jakob Linesillä ja Vaasan laivoilla

— 50 % Polferriesillä

YIEE-korttiin on Travelalla yksinoikeus, se maksaa 20 mk, kuva mukaan, uusiminen vuositarralla.

Tämä mahdollisuus muuttaa kalliin Finnjetin halvaksi.

ISIC

ISIC-student -kortti on kv. opiskelijakortti, joka myönnetään yliopistoissa korkeakouluissa ja useimmissa opistoissa kokopäivätoimisesti opiskeleville.

ISICillä saa 50 % alennusta Viking Linellä Suomen ja Ruotsin välillä, osallistumisoikeuden opiskelijalennoilta, jne.

Kortin saa kahdella kymppillä Travelasta. Kuva mukaan.

Huom! ISIC on tarpeellinen Itä-Euroopan pakollisen rahan vaihdon maissa, joissa opiskelija pääsee selvästi alhaisemmalla pakollisella vaihdolla kuin muut.

* * *

Edellä luetellut matkavarusteet eivät ole aivan välttämättömiä, mutta niillä saattaa helposti säästää selvää setelirahaa.

TH

Kouluttajat koolla Virroilla



MP69:n Ennakoivan Ajon kouluttajat "punoivat juoniaan" viikkoa ennen Vappua. Tilaisuus pidettiin Virtain Vaskivedellä.

Kerhon hallituksen jäsenten lisäksi oli paikalle kutsuttu parikymmentä ajokouluttajaa. Heistä saapui 8: Esa Myryläinen, Risto Mäkinen ja Kari Hanski Tampereelta, Matti Viro Pihtiputaalta, Jukka Räsänen ja Kari Kulmala Vammalasta, Ossi Järvinen Hämeenlinnasta ja Hannu Heikkinen Jyväskylästä.

Kouluttajien kertoessa aluksi tähänastisesta toiminnastaan kävi ilmi, että kokemuksia on kaikilta kaksipyöräkoulutuksen aloilta.

Neuvottelutilaisuudessa päätettiin keskittyä kolmeen kysymykseen:

1. Mitä kouluttajat toivovat kerholta?
2. Mitä kerho toivoo kouluttajilta?
3. Jatkotoimenpiteet?

Kouluttajat toivoivat kerhon tarjoavan jonkinlaisen "porkkanan", jolla kursseille saataisiin runsas osanotto. Konkreettisia ehdotuksia tuli: jäsenmaksualennus, vakuutusmaksualennus ja osallistujien kesken arvottavat palkinnot.

Yksimielisesti korostettiin kuitenkin sitä, että koulutettujen lukumäärä ei ole tärkein kriteeri. Laatu voittaa määrän. Missään tapauksessa ei MP69:n keskuudessa tulla aloittamaan ns. "massakoulutusta" kirjeopiskeluna, kuten eräs toinen valtakunnallinen kerho tekee. EAK on niin arvokas ja

hyödyllinen asia, ettei sitä ole varaa veittää.

Kerho toivoo kouluttajilta mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tarkkoja tietoja paikallisista kursseista, niin etukäteen kuin jälkepäinkin.

Käytännön jatkotoimenpiteistä sovittiin seuraavaa:

— Aktiivinen kirjeenvaihto ja muu yhteydenpito kouluttajien ja kerhon hallituksen EAK-vastaavan välillä.

— Kirjokiven kurssi vedetään yhteisvoimin, jolloin esim. harjoitusryhmät saadaan pienemmiksi.

— Periaatteena kursseja järjestettäessä on pidettävä sitä, että jos kurssia mainostetaan Ennakoivan Ajon Kursina, on se vedettävä läpi täydellisenä, Liikenneturvan määräysten mukaan. Muut kurssit ovat sitten luku sinänsä.

— Jos tulevan kesän Kontiorallin järjestäjät antavat suostumuksensa, järjestetään EAK-esittely yhdeksi ohjelmanumeroksi.

— Motoristissa aloitetaan EAK-sivun pitäminen, jossa kerrotaan kerhon jäsenille mm. tulevista kursseista sekä muista ajankohtaisista koulutussioista.

Nyt järjestettyä kouluttajien ja kerhon hallituksen välistä neuvottelutilaisuutta voidaan mielestäni pitää erittäin antoisana. Tutustuttiin toisiimme, opittiin uutta, saatiin koulutustyöhön uutta puhtia — ja tulihan se savusaunakin hyväksi todettua...

Keijo Lumme
EAK-vastaava



'Erikosen hyvä ja mieluinen' sanoi Olavi Sallinen saadessaan vastaanottaa 'kivijärkäleen' aidon kilometripylvään lahjana Suomen Automobiili-Historiallisen Klubin Tampereen Kerholta.

Vehoniemen auto- ja mp-museo avattu

Huhtikuun lopulla olivat Vehoniemen automuseon juhlalliset tupaantulijaiset. Museo sijaitsee Kangasalla Vehoniemen luonnonkauniilla harjulla, josta kahtaanne katsoen aukeavat Roineen ja Längelmäveden seljäteet. Museorakennus on täysin rakennettu uudelleen, sensijaan vanha näkötorni vuodelta 1927 on peruskunnostettu.

Ystävällisen iloisesti otti Sallisen perhe kutsuvieraansa vastaan tutustumaan museoon jo ennen varsinaisia avajai-

sia. Erikoisen hyvä idea oli, että lähes kaikki kutsutut olivat noudattaneet kehotusta pukeutua vanhanaikaisiin asuihin, vanhat puvut ja tilaisuuteen sopiva orkesterin soitanta loivat omaa tunnelmaansa.

Museo antaa kävijälleen hyvin elävän ja toimivan kuvan eri vuosikymmeniltä aina vuosisadan alusta lähtien. Sen mahdollistaa Olavin uusin harrastus 'perinnetalennus', sillä harvinaisten entisöityjen ajoneuvojen yhteydessä on erilaisiin tilanteisiin ajanhengen mukaisesti puettuja mallinukkeja ja onpa Olavin isän pajakin kaikkine tarvekaluineen 'entisajan korjaamo'.

Kun matkasi suuntautuu Tampereen seudulle kannattaa poiketa Vehoniemen museoon tutustumaan historiallisiin ajoneuvoihin ja viettää ajotauko museon kahvion viihtyisässä ympäristössä. Kerho tulee myös järjestämään tutustumisretkeilyn lähitulevaisuudessa jolloin lähemmin museon harvinaisuuksista.

Ensikerran ainaisesti kiertävän Olavi Sallisen nimeä kantavan entisöintipalkinnon vuodelta 1982 jakoi SA-HK:n Tampereen Kerho ry palkinnon sai vastaanottaa Esa Nieminen samasta kerhosta.





Országok - motorosok

Magazin
Talvi-Ralli in Finland
Eiszeit
Motorrad-Treffs in Eis und Schnee sind in Skoo...

Julkisuutta idässä ja lännessä

MP-69 on kuluneen talven aikana saanut nauttia julkisuudesta sekä länsi-saksalaisen Motorrad-lehden että unkarilaisen Motorosélet-lehden palstoilla. Saksalaislehden avustaja Achim Biedermann kertoi Motorradin numerossa 3/83 parin vuoden takaisesta Talvirallista otsikolla "Jääkausi". Budapestilaisen Kinizsi TE-kerhon Zsolt Vértessy kirjoitti Motoroséletin joulunumeroon-82 suomalaisesta moottori-pyöräilystä.

Motorosélet asialinjalla

Matkamotorismia eri maissa esittelevään juttusarjaan kuuluvassa tarinassa

unkarilaislehti pysyy tiukasti asialinjalla. Julkaisu kertoo kuinka auto syrjäytti moottoripyörän jokapäiväisenä kuluneuvona 60-luvulla sekä mp-harrasteen voimakkaasta kasvusta 70-luvun alussa. Vértessy kirjoittaa tuolloisesta surullisesta onnettomuuskehityksestä, seuranneesta rangaistusverosta sekä sen jälkeisestä tilanteen parantumisesta.

Hyvin tiivistetyssä ja perusteellisessa jutussa lehti kertoo mm. suomalaisesta mp-kannasta, -valikoimasta ja -hinnoista. Vakuutusmaksuille ja järjestelmälle on annettu kappaleen verran tilaa. Liikenneturvaa ja Moottori-liittoa verrataan vastaaviin unkarilaisinstansseihin. Jutusta selviää, että

MP-69 ei ole SML:n jäsenkerho, mutta Unkarissakin tunnettu TFMK on.

Suomalaisista kokoontumisajoista Motorosélet mainitsee SML:n kahdeksastatoista vuosittaisesta rallista sekä näiden lisänä järjestettävistä MP-69:n kokoontumisista. Talviralli on saanut erikoismaininnan.

Jutun kuvituksena sivua somistavat Motoristin n:o 3/81 sekä MP-lehden 18.2.82 kansikuvat. Molemmat lehdet mainitaan myös tekstissä.

Motorradissa hiivaa seassa

Kokonaisuutena saksalaislehden Talviralli-juttu on aivan asiallinen, jokaiselle Talvirallinkävijälle tuttua asiaa. Mutta pahemman kerran ovat avustajan muistot muuntuneet vuosien aikana siihen tiettyyn suuntaan.

Heti aluksi rallissa oli 30 astetta pakasta (Motoristi 2/81, joka kertoo samasta rallista: "... harvinaisen lempeä kaunis sää..."). Motorradin mukaan kokoontumisessa asuttiin kodissa eli teltoissa, joissa lappalaiset asuvat. Edelleen mainitaan, että jos ei ole tyhjentänyt kohokammioita ajon jälkeen, on aamulla kaikki jäässä.

Pienestä maalailusta huolimatta saksalaislehden juttu on kokonaisuutena aivan mukiinmenevä ja mitä parhainta Talvirallin ja MP-69:n mainosta.

TH

-
- Scherlock Holmes tervehti vanhaa, hyvää ystävänsä:
 - Huomaan, että olet siirtynyt pitkiin kalsareihin, rakas Watson.
 - Mistä päättelet?
 - Olet unohtanut päällyshousut.

Vuosi 1984 koittaa pian

Useat tieteiskirjallisuudesta karmeat tulevaisuuden ennustukset on ajoitettu toteutuviksi vuonna 1984, siis vajaan vuoden kuluttua. George Orwell, '1984' lienee näistä teoksista kuuluisin. Siinä Isoveli valvoo kaikkea, ihmiset elävät alituisen valvonnan ja holhouksen alla.

Aivan näin karmea ei brittiläisen Mechanics -lehden tammikuun 1983 numerossa julkaistu artikkeli 'Next stop 1984' ole, mutta blackpoolilainen John 'Gypsy Rose' Hutchinson ennustaa seuraavaa. Muutamat brittiläistä lainsäädäntöä yms. koskevat kohdat on jutusta jätetty pois, koska ne vaativat pitkiä selvityksiä.

Näin siis tapahtuu saarivaltakunnassa vuonna 1983; mitä seuraakaan 1984?

Tammikuu

Isojen pyörien myynti laski 50 % vuonna 1982.

Honda esittelee ajoissa vuoden 1984 uutuusmallinsa, joihin kuuluvat mm. vesijäähdytteinen 1100 V8, Gold Wing Enduro, 260 km/h CB 1300 R ja 27 mo-poa.

Norton-Villiers-Triumph antaa ymmärtää, että Wankel tulee markkinoille "kuun loppuun mennessä". Helmikuu

Meccano ja Action Man yhdistävät voimavaranansa valmistukseen best seller -pienoismallin Barry Sheenestä. Maaliskuu

Honda esittelee uuden CB 125 Turbon, jolla saa ajaa brittiläisellä 'opette-

lijakortilla' (= alle 12 hv). Myyntimies pitää 1495 punnan listahintaa (1-syl CG 125 585£) "pienänä summana teknisestä läpimurrosta".

Hallitus päättää, että mp-mainoksissa täytyy olla seuraava teksti: "Moottoripyöräily on vaarallinen ja epäsosiiaalinen harraste. Ajattele ennenkuin ajat".

BMF:n mielestä yli 75-vuotiaiden autoilijoiden näkö tarkastukset ovat diskriminoivia.

Huhtikuu

Yamaha esittelee RD 500 LC:n ja Suzuki maantiekelpoisen RG 500:n.

Triumph esittelee Falklandien tapahtumien vuosipäivän kunniaksi Bonnevillen juhlamallin nimellä The Task Force.

Honda lopettaa rivinelosten valmistuksen.

NVT:ltä kerrotaan, että uuden Wankelin esittelypäivämäärä on varmaankin hukkunut postissa, ja ilmoittaa, että kaasuturbiiniprototyyppi valmistuu vuodeksi 1995.

Toukokuu

Uudessa Yamaha 750 Secassa on täysin tietokoneistettu mittarikonsoli, johon kuuluu mm. kosteusanalysaattori, joka varoittaa kuljettajaa vesisaatteesta.

Kesäkuu

Brittish Steel ryhtyy sponsoroimaan Barry Sheeniä.

Lordi Hesketh pääsee NVT:n johon auttamaan uuden Brittiläisen Wankel Superpyörän kehittäessä. Osakkeet romahtavat.

Heinäkuu

Moottoripyörän myynti laskee vuoden -83 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana 50 %. Suurimmat piirimyyjät siirtyvät tulitikkujen ja kengännauhojen katukauppiaksi.

Oikeudessa todettiin mopoilijan teh-

neen itsemurhan tapauksessajossa ratiujuoppo ajoi väärää kaistaa mopoilijan päälle.

Ei-alkuperäiset renkaat, ketjut, stongat ja valot kielletään.

NVT:n tuotekehittelynsinööri paljastaa rivinelos-Tridentin testien menevän mainiosti. "Olemme päättäneet pysyä ajan tasalla", hän sanoo.

Elokuu

Tavallinen satapiikki maksaa enemmän kuin seiskapuolikas alennusmyynnissä. Kaikilla japsitehtailla on vesijäähdytteinen 125-kuutioinen V-kakkonen.

Moottoripyörille säädetään 50 hv:n tehokatto.

Motoristi, joka menetti pyörän hallinnan ajettuaan merkitsemättömään sadeveden syövyttämään päällysteen kuoppaan ja törmäsi kaiteeseen, tuomittiin maksamaan sakkoja ja vahingonkorvausta tietekijöille. Syynä varmaton ajo.

Syyskuu

Moottoripyörälehtien myynti kielletään alle 18-vuotiaille.

Honda, Yamaha, Suzuki ja Kawasaki esittelevät 237 uutuusmallia. Turboista on luovuttu kokonaan, koska ne olivat 'menestyksettömiä suunnitteluharjoituksia'.

Tarvikepakoputkistot kielletään. Uudet melurajat astuvat voimaan: mitaukset tehdään jalan (30 cm) etäisyydeltä kuulolaitteen avulla. Kaikki ilmajäähdytteiset pyörät hylätään ja italialaiset vetäytyvät brittimarkkinoilta.

Lokakuu

Ilmestyy uusi lehti nimeltä 'Obsolete Bike' (=Vanhentunut Pyörä). Se keskittyy pyöriin, joiden valmistus on lopetettu viimeisen 10 vuoden aikana. Lehti sisältää mm. harvinaisten -82 -mallisten pyörien koeajoja ja neuvoo

Motoristin perhe-asiain albumi avautuu:

Asiaa avioliitosta ja vähän vierastakin

Poika isälleen:

— Miksi sinä menit naimisiin äidin kanssa?

Isä, hieman huohtaen:

— Poikani, joko sinäkin olet alkanut ihmetellä sitä.

Akaton mies on kuin hännätön susi, sanoo eräskin sananparsari. Paljon muutakin sananlaskuviisautta ja viisastelua

löytyy avioliiton ympäriltä. Maailman sivu ihmiset ovat katsoneet tarpeelliseksi lisääntyä — miksi, voisi ohimen-

kuinka hankkia varaosia alle puolessa vuodessa.

Motor Cycle Newsin lukijäänestyksessä valitaan Triumph parhaaksi brittiläiseksi 750-kuutioiseksi. Uusi nestejäähdytteinen malli on nimeltään Triumph Teapot (=teekannu).

Liikenne- ja tietutkimuslaboratorio paljastaa viiden vuoden tutkimuksen tulokset: dieselöljy tienpinnalla voi aiheuttaa mp:n sivuluisua. Se suosittelee moottoripyöriin apupyöriä.

Marraskuu

Liikenneministeri Mrs. Linda Chalcker tervehtii 'Tasa-arvo moottoripyörille' -kampanjaa, ja kertoo, että tästä lähtien motoristitkin maksavat yhtä suurta tieveroa kuin autoilijatkin.

Eräät moottoripyöräilijäpiirit kaappavat Man-saaren lautan ja julistavat Man-saaren vapaaksi valtioksi omine mp-lakeineen. Kerrotaan satunnaisista yhteenotoista paikallisten evp. eversien kanssa.

NVT tuo Wankelin myyntiin, mutta vetää sen takaisin, kun lehtimiehet

keksivät siitä vakavia suunnitteluvirheitä. Tehdas toteaa: "Taisi tulla hie- man pidettyä kiirettä sen kanssa." Joulukuu

Hallitus määrää tupakkaveron kaltaisen mp-veron (meillä on ollut kohta 10 vuotta). Lisäksi joka pyörässä pitää olla varoitus mp:llä ajon epäterveys- syydestä. Motoristeja autetaan vieroit- tumaan harrasteestaan valtion ylläpitä- missä hoitokeskuksissa.

Honda aloittaa myyntikampanjan 'kirkkaat ajat ovat edessämme' ja esit- telee hyvissä ajoin 1985 mallit korva- takseen 'epämuodikkaita V-kakkoset ja -neloset'. Automaattiohjauksella va- rustettua ydinkäyttöistä prototyyppiä kokeillaan Japanissa.

Moottoripyöräilijöiden joukkovael- lus Man-saarelle. Britannian armeija valmistautuu takaisinvaltaukseen alku- vuodesta -84.

Tällaista siis on jo tapahtunut ja ta- pahtuu kuluvan vuoden aikana Iso-Bri- tanniassa. Kuinka käynee meille?

TH

nen kysyä kun aikaansaannoksia puntaroi. Heti kumminkin kun jossain järjestäytyneessä yhteiskuntamuodossa on ruvettu asumaan ja astumaan, on myös yhdessänukkumista ruvettu säännöksiin sääntelemään. Samoin on sen elämisen tavan ympärille ruvettu menoja ja seremonioita sommittelemaan. Löytyy lakia ja asetusta, uskontoa, tapaa ja perinnäistapaa, moraalialia ynnä muuta aivan riittämiin.

Mitäpä tästä yleisesti tunnetusta hommasta enää löytyisi jutun juurta kerholehden palstoille kuuluttavaksi? Katsotaan nyt kuitenkin, jos jotain tulisi korvan takaa tai hampaan kolosta. Viisas oppii omista kokemuksistaan, vielä viisaampi naapurinsakin kommeluksista.

Että missä iässä pitäisi mennä naimiseen tai avioliittoon? Jos lähdetään siitä että useimmat meistä menevät naimisiin, niin olisi kai parasta mennä suhteellisen nuorena. Ei kuitenkaan ihan seitsentoistakesäisenä korvanaukset vielä märkinä, koska silloin hyppy tapahtuu lastenkamarista toiseen. Ja vanhempi polvi pääsee sanomaan että lapset saavat lapsia tai muuta kivaa. Kovin nuorena ei ole vielä ehditty saada koulutusta tai toimeentuloakaan siihen malliin, että olisi omat jalat pöydän alla, ei kun jalat oman pöydän alla, niinhän. Joku peräti varovainen on riimitellyt että: ensin tupa ja takka — sitten vasta akka. Sillä keinoin voi naimisiin meno lykkääntyä tuonne lähelle eläkeikää nykyiset asuntojen hinnat huomioon ottaen ja valankin jos haluaa vielä jotain harrastaakin, esimerkiksi moottoripyöräilyä.

Naimisiin menon esiaste on kihloissa olo. Se on kuulemma elämän ihaninta aikaa, ja kyllä maar vaan onkin. Eräsikin lausahdus kuuluu että juovuksissa ja kihloissa on kiva olla. Ajatel-

ma loppuinkin sitten viisaasti justiinnsiihen. Toinen venkoilu sanoo, että useimmat kihlaukset päättyvät onnellisesti, mutta jotkut niistä johtavat avioliittoon. Yleensä siis laittaudutaan kihlaukseen, harjoitellaan sitä yhdessä oloa ja rakennetaan jopa pesänpohjaukseen, jos sopiva kottaraispönttö on löytynyt. Taitaapa se vanhempi polvikin paremmin hyväksyä kihlaparin yhdessä asumisen kuin nykyään jossain määrin yleistyneen avioliiton — tai susiparina asumisen kuten ennenvanhaan sanottiin suorasukaisemmin ja ainakin yhtä osuvasti. Tarvitseeko sitä sitten aina kuulostella, mitä se vanhempi polvi sanoo nuorten meiningeistä? No ei-pä tarvitse, ei. Mutta ajan oloon olisi kyllä kivampi kun se edellinen polvi jossain määrin hyväksyisi nuorempien kuvioluistelun kiemurat. Sitä tulee kuitenkin ajan mittaan vaikkapa asuntolainojen takausta, vauvan päivähoitopaikkaa, vanhuksen syytinkiläispaikkaa taikka perinnönjakoa kysymykseen. Ihmiset eri polvista tarvitsevat aivan konkreettista apua toisiltaan ja silloin ei olisi hullumaksi olla välilöissä suuntaan jos toiseenkin. Puhumattakaan että tarvitsisi etuperintönä lohkoa kesäkämpän tontti appiukon erämaajärven tai ulkoluodon maisemista — onpa vaan parempi kun ei olla saatu äijää aivan äreäksi naimisen kiireissä.

Seitsemän ensimmäistä vuotta ovat kuulemma pahimmat avioliitossa tai kolmikymmenvuotisessa sodassa kuten jotkut leikkimieliset ilmiötä myös rohkenevat nimellä. Kyllähän kaksi myllynkiveä saa tavallisen kauan toisaan hiertää tai kalvaa ennen kuin tassaista jälkeä tai järkeä alkaa syntyä, selvähän se on. Oloa helpottaa kummasti jos tuota hiertämistä ei ehdoin tahdoin vaikeuteta. Keskitietä vaan

ajellen, ei nyt sananmukaisesti ainaakaan moottoripyörällä, jos vaimo suosii sen päälle kyytiin tulemaan. Ehkä motoristin olisi jo alunalkaen parasta katsella itselleen tähän harrastukseen edes hieman positiivisesti suhtautuva puolisko — ja monethan ovat elinikäisen leikkikaverinsa tämän harrastuksen piiristä löytäneetkin.

Jos se liitto on sitten jaksanut jo seitsemän vuotta pysyä koossa pikku natiinoista huolimatta, niin kai se menee jo tottumuksen voimalla ne loput 23 vuotakin, että tulee 30 vuotta täyteen. Se onkin jo useimmille riittävä määrä. Siinä välissä on sopiva etappipaikka — hopeahäät eli 25-vuotistaitelijajuhla. Silloin saa jo ainakin pienemmällä paikkakunnilla kuvan lehteen ja voi lähteä uuden kerran häätmatkalle samaa reittiä kuin silloin ekä kerralla. Koettamaan että muistaako enää mitään ja pelaako enää mikään. Harva kai lähtee silloin enää kulkuun moottoripyörällä, jos nyt oli reissussa mp:llä silloin ensi kerrallakaan.

Niin että kyllä kai se siitä useimmilla sujuu. Niin kuin jutteli se entinenkin rovasti, jonka luo tuli hiljattain vihitty pari aviovaimo valittelemaan että hänen miehensä ei enää rakasta häntä. Rovasti kuunteli aikansa ja loihe sitten lausumaan: Kuulehan tyttökulta, ei mekään Amalian kanssa kanssa ole enää rakastettu toisiamme vuosikausiin — me on oltu vaan!

Ja jos ei ala mitenkään mennä, niin saahan sitä erota, ei se niin kumma konsti ole jos muut konstit on koetettu. Eroamisen riemusta tai surusta ei sitten pidä ruveta alkoholipitoisten juomien suurkuluttajaksi ja päätoimisesti jos ei sitä entuudestaan ole. Tai jos sattuu olemaan, niin onpa peevelin hyvä lopettaa ison janon sammutus

Kyläpaikka Saksassa

Münchfreunde-Clubin puuhamies Jochen Wilke kutsuu ne MP-69:n jäsenet, jotka lomailevat moottoripyörällä Liittotasavallassa, poikkeamaan luonaan ja nauttimaan saksalaisesta vie-raanvaraisuudesta. Hän kertoo veloit-tavansa yöpymisestä kotonaan viisi D-markkaa yö.

Jochen omistaa tällä hetkellä kaksi Münch-pyörää, joten jutun aihetta hänen luonaan riittänee. Hänet tavoittaa osoitteesta Münchfreunde-Club Wil-ke 2955 Dollart.

Dollart sijaitsee pohjoisessa Saksassa aivan Hollannin rajan tuntumassa Pohjanmeren äärellä.

Halutaan ostaa

Ostetaan LÄPPÄHAALARIT tai NAHKAPUKU. Kokoa pitäisi olla noin 48-50. Soitella voi iltaisin arkena 979-20298/Keijo.

avioeron yhteyteen. Muutoin voi löytää itsensä nopeastikin katuojan tasolta ja sieltäpä harva enää nousee näihin-kään seurapiireihin. Sopii uskoa, vaikkapa nyyhkyiskelmien valituksia, jos ei järkipuhetta. No — kokenut kaiken tietää, vaivainen kaikki kokee, sanalle taas se vanha polvi. Ja taitaapa tietää mitä sanailee, arvelee

Ninimerkki
T. Ohveli

Kaikkien aikojen mp-matkakertomus

Muistoja Karpaateilta

Toinen jakso

Kuten pitkämieliset lukijamme muistanevat katkesi kertomukseni maaliskuun numerossa Prahaan. Onneksi ei matka katkennut eikä muistnikaan joten jatketaanpa: Hankkiutuessani lähtöön Prahasta oli minun tietenkin tankattava Harlikkaani bentziiniä, samoin kuin useampiin varakekkuleihin ja lekkereihin. Suorittaessani niistä maksua — tapani mukaan — väärennetyillä Wennään vallankumouksen aikaisilla 100 ruplan seteleillä äityi huoltoaseman hoitaja niitä epäilemään ja kipaisi soittamassa paikalle miliisipartion. Nämä olivat hyvin huumoritajuttomia pyrokraatteja jotka eivät halunneet niitä ruplia edes lahjuksiksi, vaan nappasivat minulle käsi-raudat ranteisiin ja minua vietiin kohti Prahan kuninkaanlinnan putkaa. Siellä päivystävä poliisialiupseeri käski pidättäjäni ensi töikseen antaa minulle aimo satsin pamppua, minkä ne mielihyvin tekivätkin. Tulipa ajokampeet kerrankin tampatuiksi kunnolla! Seurasasi tiukat kuulustelut, joiden aikana sain kuulustelijan kuitenkin vakuuttaneiksi matkani aiheesta, luonteeni re-

hellisyydestä ja rahojeni aitoudesta, korkeintaan ne ovat hiukan vanhoja tai epäajankohtaisia, vakuutin hänelle. Tuloksena oli 500 ruplan sakko ja maastakarkoitusmääräys. Maksoin sakkoni in cash niillä samaisilla ruplilla ja poistuvin vähin äänin putkasta noutamaan Harrikkaani. Huomasin matkavarusteista varastetuksi rautakangen, kukahan lie tarvinnut. Ajaessani yli Moldaun Kaarlen siltaa pitkin pysäytin hetkeksi ja sinkosin matkalaukullisen niitä saakelin ruplia jokeen — enää ne eivät aiheuttaisi minulle vaikeuksia. Haistattelin mielessäni yhtä jos toistakin maan viranomaisille — hiljaa vain turhan huomion välttämiseksi, ja aloin kaasutella kohti Unkaaria, lauleskellen joitain operettirenkutuksia joiden arvelin olevan peräisin pustan maisemilta.

No Prahasta nyt ei ole Wienin kautta Pudabestiin kuin muutama poronkusema mutta koukkasin karkoitusmääräyksestäni huolimatta Brunnin kautta (nykyisin Brno — onks se muka parempi nimi sille kylälle, kysyn vaan). Siellä Brunnissa tai prunnissa minulla

ei ole mitään tuttavuuksia eikä serkkujaakaan, joita muuten onkin siunaantunut pitkin Itä-eurooppaa kuin kaniineita. Prunni oli äkkiä kateltu, mattokauptatkin olivat jonkin paikallisten rabbiinien keksimän pyhäpäivän takia kiinni, joten en voinut tehdä laatu- ja markkinointitutkimuksiakaan, mikä ammatistani johtuen on aina antoisa harrasteeni. Pompottelin sitten vaan Wieniin, jossa äkkiä iltapäivällä iski väsy olo päälleni ja vuokrasin huoneen itselleni Hotelli Kaisershofista. Suosikkiruokalajini on aina ollut wiener-schnitzel, jota tilasinkin iltaateriakseni oikein tuplasatsin. En ollutkaan käynyt tässä vanhassa keisarikaupungissa sitten Frans-Josefin päivien, joten katselin keskustaa hieman iltakävelyllä tarkemmin. Huvikortteleissa oli tarjonta runsasta ja suorastaan päälle käypää joten pakkohan se oli erästä erikoistarjousta hyödyntää. Kevät oli vallan komiassa vaiheessa, mitäs kun huhtikuu 1937 jo kääntyi loppupuolelleen. Im Prater blühen wieder die Bäume, sanotaan laulussakin aivan oikeen. No se Wienistä ja sen kukista ja tarjouksista, minä vaan seuraavana aamutuimana aloin nytkytellä kohti Magyaarien maata ja Pudabestia. Sieltähän se tuli aikanaan vastaan, taas vaan oli tullissa käninää matkavarusteistani, esimerkiksi kenkäheiniäni ihmeteltiin, samoin suopunkiani, vaikka kuinka sönnkäsinkin että laszlo. Ne raukat sitten luuli nimekseni Laszlo joka taas on Ludwig unkariksi. No selvisihän sekin homma aikanaan vaikka hermoon ottikin, mutta onneksi jo siihen aikaan itilujana tää veljeskansain ystävyden aate, ja sitä hyväksi käyttäen ja hokemalla ”Jo napot, etterem, elljen a Magyar” (eli päivää ravintola eläköön Unkari) tulivat asiat reilaan. Pudabest on hieno vanha kaupunki tai oikeastaan

kaksi vanhaa ja vielä hienompaa kaupunkia yhdistettyinä monenmoisilla silloilla, jota olisi ollut soma katsella kauemminkin. Mutta mieleni paloi Transsylvanian synkkiin metsiin kuulemaan Karpaattien kuusien kuisketta ja susien jollottavaa ulvontaa. Päätin tehdä paluumatkalla lähempää tuttavuutta sen kanssa, ja suuntasin matkani seuraavaksi Rumaanian Kuningaskuntaa jota hallitsi julma tsaari Boris I:mäinen, nykyisin joku toveri Keaukeskunen.

Vetelin pienen lenkin pusztan kautta tervehtimässä hevospaimenia. Eräs isoisäni pikkuserkku toimi siellä hevospaimenena karattuaan Wenäjän tsaarin armeijasta ja etsiskellessäni häntä nimeltä kysellen minulle esiteltiin jos jonkimoisia Hortto-Gaaloja. Kukaan heistä ei kuitenkaan ollut se pikkuserkku, häneltä näet oli Odessan pogromeissa silpaistu molemmat korvaledet pois v.na 1916, joten hänet olisi ollut helppo tuntea tavattaessa. Turhaa mikä turhaa, joten jätin magyaarien valtakunnan ja suuntasin Harrikan etukummin kohti Rumaania. Kampesin suuntaa paremminkin itäkoilliseen, vähän niinkuin takatekoon Klausenburgiin (Cluj) tavoitteenaani ne monesti mainitut Siebenbürgenin valtaisat metsäseudut ja Karpaattien keväiset rinteet. Siellä olisi vielä vapaus (svovoda) ja saisin tilaisuuden teltailla omavaraisesti tarvitsematta haistella hienostohotellien raskaita parfyymi- ja sikaarituoksua. Aioin suoraan sanottuna pystyttää viikoksi leirini jokivarteen, johonkin suojaiseen etelärinteeseen, ja nauttia olostani niinkuin vain vapaa moottoripyöräilijä voi. Ja löytyihän sellainen paikka, tosin aikamoisen haaskelun jälkeen. Siellä joitakin pikkukaupunkeja taakseni jätettyäni aukenivat laajat vuoristomaisemat, lunta oli

vielä lujasti vuorilla, mutta puolivälin rinteissä jo löytyi mukavasti pälvipaikoja. Erääseen sellaiseen laittauduin oikein olemisen meininki mielessäni. En käy tässä kuvailemaan mitä kaikkea metsän eläimiä siellä oli, löytyi ja lauloi, mutta sanonpa vain lyhyesti että niitä oli. Harras luonnonystävä kun olen tuotti tämä lomani osa minulla parhaan tyytyväisyyden tunteen. Sitä tyytyväisyyttä ei suinkaan vähentänyt se seikka että leiripaikkani lähimailla samoillnessani sattumalta osuin erään paikallisen talonpojan, Georghiu Draculan ponutislaamoon. Tämä kelpo mies säikähti ensin puolikuoliaaksi tuloani, mutta kunhan olin häntä muutamalla lauseella rauhoittanut ja asettanut, meistä kehittyi hyvät ystävykset. Kävi ilmi että hän tislasi koko kesän luumuviinat ja vielä 50 litran erikois-satsin nuorimman tyttärensä hääjuhliin juhannusviikolle. Koska minäkään en ole aivan eilisen teeren poika niissä hommissa, riitti meille rattoisaa keskusteltavaa yhteisen aiheen piirissä. Samalla oli tilaisuus suorittaa jatkuvaa laaduntarkkailua laboratoriomittakavassa, kuten nykyisin sanotaan.

+) pogromi = juutalaisvaino Venäjällä, etenkin ennen v. 1918.

Täällä vuoristoseuduilla oli talonpojilla tapana kaataa hirvi eli kauris tai naapurin lehemä milloin hollille sattuttamaan, ja sen oli Georghiu Draculakin tehnyt. Kylmässä kalliokomossa hänellä oli hirvenvasan ruho josta teimme nuotiotulen paahteessa makoo-saa paahtopaistia. Georghiu haki laak-sossa olevasta kylästä olutta ja liupus-kaa ja voita ja joitakin varhaisvihan-neksia, mitä lie kurkkuja tai koisoja oleet, joten niinä muutaman iltana jotka siellä yhdessä istuskelimme ei meitä aneemiä vaivannut. Georgiu aviovai-

mo Danusja oli tullut levottomaksi miehensä kohta jo viikon kestävästä viipymisestä vuorilla, ja oli lähettänyt talon koeran Jurhon miestänsä peräämään. Jurho tulikin leirilleni ja osoit-tauti olevan mitä mainioin seuralai-nen. Se oli opetettu nuolemaan — ties mitä — mutta se nuoli myös puhtaaksi mutaisilla saviteillä ryvettyneet ajo-kampeeni. Tehtävänsä se käsitti sen verran väärin että kun siltä eräänä iltapuhteena kiellettiin hirvenlapapaistin jänteet, niin se söi suihin vielä ihan hyvämäiset varalapikkaani. Kaipa ne maistuivat Jurholle kun ne oli rasvattu kananrasvasta ja venetervasta itse keit-tämälläni mörjällä. Samana iltana tämä Jurho lähti matkalle — kuten sit-temmin kävi ilmi — viimeiselleen. Laaksosta olimme jo parina iltana kuulleet sylvaanialaisen ajokoiranar-tun kiimaista vinguntaa, ja sitä kohti Jurho-poikakoira kun oli, aloitti mää-rätietoisien taipaleensa. Vaan eipä ar-vannut raukkaparka että erään kallion-rinteen takana vaani susipari, jotka tuossa tuoksinassa tekivät selvää Jur-hosta. Syvä, suorastaan lohduton oli uuden ystäväni Georgiun suru kun seu-raavana aamuna löysimme vain tuuhe-van hännä uhreista koerasta. Miten hän selittäisi tämän vaimolleen Danus-jalle, mitä sanoisivat talon lapsukaiset, mitä tulisi seudun kesän kohotapahtu-masta, nuorimman tyttären häistä?

Lopetankin taas sanelun tähän, sitä luvattua sanelumankkua ei ole tänne kunnalliskotiin tuotu, liekö rötösher-rat sen kähveltäneet? Onneksi meitin puolue voitti vaaleissa murskaavan vä-hemmistön joten asia saataneen selvil-le kesän aikana, ja muistelukseni saat-tavat jatkua tulevissa numeroissa lehteamme.

Kuulemiin taas!
R.J. Pääkköläinen

Syksyllä kotiin

Syksyinen kuulas aamu on valjen-nut. Olemme jossakin kaukana siviis-tyksestä. Tarkkaa kun kuuntelee, voi kuulla koiran haukun jonkun kilomet-rin päästä, syrjäkylän mökin pihasta. Meitä on muutama kaveri naamat kar-vaaisena ja vähän hytisemme aamukyl-myyttä. Tuli kaminassa on sammunut. Se on oikeastaan hyvä asia. Saamme kolistella kaminan puhtaaksi heti nous-tuamme. Aamuevää syödään kuiten-kin kiirehtimättä. Kuuntelemme naa-pureiden turinoita. On sitä kierretty maailmaa. siivet kun saisi niin kuussa-kin käytäisiin. Kaikesta huolimatta, metsään olemme syntyneet mutta met-sään emme jää. Paketit moottorien sa-tulalle ja koneet hinkataan pyörimään. Heit kavereille jotka haikeasti katsele-vat matkaan lähtevien perään ja var-maankin ajattelevat maailman kaatu-van puolevuoden pakollisen ajotauon aikana. Syksyn viimeinen ajotaival on alkamassa. Kolmisin ajellemme metsän sisällä kiemurtelevia tienteä. Aamukaste muuttaa visiirin harmaaksi ja välillä se on avattava hetkeksi kuivumaan. Met-sän raikas tuoksu luö vasten kasvoja. Nautimme ajamisesta. Aikansa kuta-kin. Klang, klang, klang, kamina pu-huu minulle. Se kolisee minulle viime yönä kuulemansa jutut. Se kertoo tar-kalleen kuopan paikat tiessä. Ne tuntu-vat kipeinä iskuina selässä. Olisi kait kiristettävä kiinnitysköyttä hieman. Pyörä heittelehtii sinne tänne löysällä hiekalla mutta eteenpäin ollaan kuiten-kin menossa. Takana päin oleva maail-ma näkyy vain peilistä ja siellä ne pari kirkasta pistettä minua seuraavat. Po-jat pitävät mukavat välimatkat. Huo-

masivatkohan he lintuparven siellä tyy-nellä järven selällä. Maisemat vilisevät ohi, mutta emme kuitenkaan aja mis-sään putkessa. Aina jotakin tarttuu mieleentien sivusta. Huudan hullunku-risia mökkiteiden nimiä kypärän tyh-jyyteen. Korvat menevät lukkoon. Tie mutkittelee ja pienen nyppylän päällä kun irrottaa kaasun niin tuntee vatsa-sa mukavaa kipristelyä. Teemme pie-niä pysähdyksiä ja ihailemme kuole-vaan syysmaisemaa. Vaikka aurinko paistaa niin lunta voi sataa minä hetke-nä hyvänsä. Jatkamme ja saavumme kahvitaukopaikalle. Kolme metsitty-nyttä motoristia täyttää pienen kahvi-lan. Kartta täyttää kahvipöydän. Ajet-tu reitti tutkitaan ajettava reittihah-motellaan. Suorinta reittiä ei raaski mennä. Toivoisi jopa että asuisi kau-empänä. Rita tarjoilee meille höyry-ävät kahvit ja pitää meitä varmasti tä-rähtäneinä. Kuinka vaikeata onkaan selittää miten hyvältä ajaminen tun-tuu. Jätän siis selittämättä. Intiaanit tanssivat rytmikkäitä sadetanssejaan. Meillä on oma sadepukutanssi ilman rytmejä.

Hei Ritalle ja matkaan. Pieniä kyliä sivuutetaan jo tihenevään tahtiin. Sie-raimiin työntyy väliin sonnan haju sit-ten tas autokorjaamon rasvan haju. Ajattelen niitä autoilijoita jotka tupakoi-ivat. Heidän elämänsä on yhtä tasa-paksua puuroa hajujen suhteen. Pitää vilauttaa jarruvaloa pojille jotta huomaavat irtohiekan asfaltilla. Siinä voi lipsahtaa. Ajellemme kuitenkin kuin sumussa, onnen huumassa. Tämän toi-voisi jatkuvan pidempään. Tie levenee ja liikenne alkaa vilkastumaan. Joku

Kevätpakina lakeuren horisontista

Konstilla pärjäthän

Ruikuuttajien ikioma ja luvattu ma s'oon tämä Suomi! Kuv vaa tätäki kerhon lehrykkää viittii seuraalla nii aina vaaj jaksetaa marista nuosta vakuutusmaksuustakij. Jotta kuinka n'oon korkeeta ja kamaloota. No totta vissihin

juopunut horjahtelee keskellä tietä, poloinen. Vauhti on jossakin vaiheessa karannut rikollisen korkeaksi. Takapuoli aistii tien mutta kädet ja jalat aistivat koneen. Peukaloo pakottaa. Onkohan minulla liian matala ajoasento. Ylitämme isompia teitä ja kohta jo joudumme ajamaankin sellaista pitkin. Rytmii kiihtyy kiihtymistään autoja ja ihmisiä vilisee sikin sokin. Saavutamme kiivaasti kulkevan veturin tahdin. Mikä hitto saa ihmisen hosumaan ja juoksemaan kaupungissa. Teemme mutkan vielä omakotialueelle jotta löytyisi se yksinäisen ratsastajan rauhallsuus. Kaverit kaasuttavat ohitseni ja kääntyvät koteihinsa. Minä jatkan myös kerrostalon yhteen lokoseen. Kuuma suihku odottaa. Viimeiset kurvat kanttilen nauttien joka solullani leppeästä syysilmasta. Lopulta löytyy lähion parkkipaikka johon päättyy matka PYSTYMETTÄSTÄ.

Osku V.

ne on korkeeta ku kaikenmaailman moponössien ja kansaneläkevaarienki kolarit maksatethan meillä moottoripyärräälijöillä ja tällätähän vielä verua veron päälle siihe maksohonkin, ja ulosottouhkaaluja jotta heti ilman oikeurenkäyntiä vaan kalut valtiolle.

Mutta antakaas olla seränpoijjaat kuma juttelen täss teillen yhyrestä syriäkylläv vaarista jok' on keksiny oivan konstin tähänkin pulumaan. Se paappa on ihan miähen kypsääss iässä, ei vielä valla eläkeläänenkää, muutovva omallajisesa elämäntaiteelija. Ja kovettu moottoripyärräälijä kanss — oikeen jokakelinmenijä sanalla sanoon. Eihän vaihra kulukupeliäsä turhan tähäre — mitäs ku on kerra hyvän saanu ni ajetahan sillä pois poikkeessa, se tuumaaloo.

Jaa — että minkhän se olis nyh muka keksaassu? No mä nyh juttelen sen täss teitillen, mut luvakkaa ny vaa jutinan tähäre pitää oman tiatoonanna ettei ainakaa palvio leviääs tämän kotoLaihian pitäjään ulokupuolelle. Sen konstin nimeks vois sanoo vaikka että ”rästipäiväkonsti” — nii se ainaki itte sitä keinoonsa nimittelöö kun siitä puhes tuloo, luatetus seurass tiätenki.

Ku pahimmat talavipakkaaset on ku pahaa muistua vai tuass jo maaliskuulla nih tää pappa tällä tuoho Keski-

Laukeuren ja Tasankoseurun Palovakuutusyhdistyksehen menehen kirjeen, jotta pankkaas taas päälle ja voimahan se mun moottoripyärrävakuutukseni. Siinä kirjeess ei tiätenkää oo postimerkkiä — jotta vakuutusyhtiöryksen kamreeri saa käyrä sen postista lunastamass ja saa maksaa vielä lunastusmaksuaki. Siinä kirjeess lukoo sitte jatkaa: mutta ei tartte tällätä sitte kuv vaa viireksi kuukaureksi voimaan ja se ihkan pakollinen vaa ja poonukset pitää sitte kanss muistaa antaa, kirjoottaa se. Ja lisää vielä kirjehen loppuun jotta: niillä maksulapoolla ei sitte oo mithän kiirusta, ehritähän niitä sitte loppusuvesta! No kamreeri käsköö konttuuriflikkaan tällätä voimaa vakuutuksehen ja kaikki on plankki ja selevää. Mutta nyh vasta tuloo se paapan konsti: s'oon nuarnamiesnä käyny Laihian maamiäskoulun ja oppinut siälä kirjanpitua, eikä oo oppi kovaan maahan langennukkaan. Nääs siälä opetetihi palion muun seassa jotta pitää tarkkahan fyärrätä kirjanpitua siitä että saarut tavarat ja palavelukset aina vas-taa maksettuja maksoja.

Tätä oppia paappa soveltaa sillä kurin että aina sellaaasena päivänä ku se ajeloo moottoripyärrällänsä pitkin lakeuksia nih se vetäsöö alamanakkahansa sen päivän kohoralle jotta: A. Se iso A tahtoo sanua jotta ajettu on! Ja niireen päivään kohoralle ku se EI satu ajamahan se tempaasoo hampahat hirviss isön ärrän. Se iso R sanoo jotta rästi, eli tältä päiväältä ei oo käytetty vakuutusyhtiöryksen palaveluksia lainkaan. Mutta maksettu on taikka ainakin meinatahan maksaa, ja maksetahankin kyllä kuv valtesmanni tuli kolomatta tai neliättä kertaa saman maksulapon kanss jyristämähän ovenpie-
liä. Näin se viiren kuukauren vakuutus

kestää vallam mukavasti ja pitkään voimaass.

Tällä kurin paapalle säästyy kunakiv vuanna aina sev verra nuota rästipäiviä jotta se hyvä ajeloo tuahon tuamaanpäivihin jouluviikolle ja pirempäänkin jos vai jonkiinkinlaista keliä piisaaloo. Toisina vuasina ku se on oikee pihijulla päällä nih se siirtelöö niitä ylitte jääneitä rästipäivissä erellisev vuare allakasta seuraavav vuare kalenterihii, ja ajeloo niillä vakuutuksilla vielä joskus vappuviikollaki. Täss kiriaanpirooss ov vaa se vaikeus että samahan allakkaan vetelöö talon vanahaemäntä merkintöjänsä lehemäin astutuksista elikkä emakkojen porsimisista, ja piharattiss asuva syytinkivaari merkkiaaloo siihen mateenkutuaikoja sun muuta täharellistä, nii jotta tällä kertomuksen miähellä on joskus tyä ja tuska pysyä luvuus ja räkningis niireen rästipäiväänsä kanss. Ja toista allakkaa ei ny ränttää taloohin ostaa, sepä on selevä se. Kerran se koitti käyttää menny vuaren allakkaa niinku toisehen kertahan, mutta sinä vuanna sen räkningit oli kylä sitte nii sekaasiinsa jottei kehtaa näin nuarisolle tarkootetus leheress lainkhaa sanuakkaan.

Mä sille kerran koitin -yksinkertaa-suuksisnani — sanua jotta tua sen rästipäiväkonsti muistuttaa mun miälestäni vähä niinkuj jottai vakuutuspetosta tai jotaki niihin laihi, mutta se suuttuu kun viätävä ja veteli mua märiillä ajokintahillansa pitkin kuanua, jotta mä jätin enemmän valistusupseerin hommat siihen. Sitte se alako pitää mullen tupakinvastaasta luentua mikä musta rupes menneen jo aiheen ulokupualelle.

Ku mä sen seuraavan kerran näjen täss kirkolla iltajelulla ni mä olen ajatellu kysästä siltä jotta onko se

Aamupäivä Räyskälässä

eli: MP-Poliisien kevätajelut

Kevät. Pyörä tallista ja baanalle. Hetkinen. Olisiko syytä kerrata ennenopittua. Harjoitella.

Tuon kaltaisia aatoksia pyörittelin mielessäni eräänä männä kevään aamuna ajellessani muun liikenteen mukana Kouvolasta kohti Räyskälää jossa tiesin olevan koolla joukon ihmisiä joilla otaksuin olevan hieman samansuuntaisia ajatuksia. Sillä Räyskälässä oli koolla joukko MP-poliiseja jokakeväsillä harjoitusleirillään. Mutta alkuun pieni pala historiaa, sillä kuten joku filosofinen motoristi on sanonut: 'Ellet tiedä mitään eilisestä, on eväät olleet todella hyvät ja riittävät.'

Vuonna 1926 sai Helsingin Poliisilaitos käyttöönsä sivuvaunu-Harrikan ja tuosta tapahtumasta voidaan katsoa alkaneen mp-poliisitoiminnan. Lisää ka-

mökkisiä palovakuutukseen hoksannu soveltaa samaa konstia. Ottaas nääs vaan pariaksi päiväksi aina vuotta kohoren sen palovakuutukseen, kun se ne maatalot täälläpäin pruukaa monta kertaa vuaress palaa, sahat on eri asia. Ja sanos sittev vaa jotta se vakuutus oli voimass justhin sinä päivänä, kun käry kävi — sananmukaasesti, sanon mä!

Kirjuutti:
Antti Latva-Luama
Nuarisopoliisi
Laihia kk.

lustoa tuli samanlaisten pyörien muodossa vuosina -28, -31, -32 ja -34. Toisen maailmansodan jälkeen saivat poliisit kalustotäydennystä 10 kappaleesta tänne jääneestä "sota-Zyndapista", malli lienee KS 750, jos olen väärässä niin myönnän sen. Hesän Olympialaisiin vuodelle -52 kalusto lisääntyi purkkaa ja jytää tyyliin 4 kappaleella 1000 cm Harrikoita, joilla olikin käyttöä peräti 12 vuotta, koskapa pyörät poistettiin aktiivipalvelusta vuonna 1964.

Pienenä mielenkiintoisena muistelo-
na on asiakirjoissa säilynyt tieto myös sotien jälkeen käytössä olleista 500 cm DKW soolopyörästä, joilla muutamat poliisimiehet myös kiersivät Päitsin. Ja varsinainen soolopyöräkausi alkoi vuonna 1958, jolloinka käyttöön saatiin 4 kpl 600 cm Bemaria. Ja Bemuja kalusto onkin sen jälkeen pääasiassa ollut, mitä nyt välillä kokeiluluontoisia hyppyjä muihinkin merkkeihin tapahtui, niin ovat nämä käytännön syistä kokeiluksi jääneetkin, kuten pyöräporukan pomo, Kom. Olavi Lempinen diplomaattisesti asian ilmaisi. Nykyisen kaltainen mp-poliisikoulutus alkoi 1958 ja on se pääpiirteissään seuraavanlainen. Pyöräkurssi kestää 6 viikkoa ja on oppiaineina muun muassa Liikennelaki, mp erityiskysymykset sekä ajotekniikka. Käytännön harjoituk-



"Käskynjaolla."

sissa on vianetsintä ja korjaus, saattueajo, nopea-ajo, maastoharjoitukset, ja ettei homma olisi liian helpon makuista niin osa ajosta tapahtuu crossiradalla.

Useimmat mp-poliisit käyttävät kalustoaan kuten valtaosa meistä, periaatteella kesällä ajetaan ja talvella "ajetaan" tulevan kesän ajot ennakkoon. Tämä systeemihän on kelioloista johtuen ihan hyväksyttävä vaikka siinä on ylimalkaan se huono puoli, että keväällä kun pyörä otetaan jälleen käyttöön niin mekaniikka pelaa kuin vettä vaan, mutta sarvissa olevalla saattaa olla alkukankeudesta johtuvaa harjoituksen tarvetta. Yleensä tämä harjoituksen tarve kuitataan sillä, että alkupäivät ajellaan hiukan rauhallisemmin ja totutellaan hommaan ikäänkuin persuksen kautta. Ja kyllähän se toimii näin harrastuspohjalla.

Mp-poliiseilla on tähän asiaan toinen linja ja sen ymmärtää, kun ottaa huomioon sarvissa olon syyt, heillä ammatissa, meillä ajankulukuksi. MP-poliisin kevätkoulutus käsittää varhain keväällä pidettävän, yleensä kolmepäiväisen kurssin, jollaista minulla oli tilaisuus keväällä -82 seurata erään aurinkoisen aamupäivän ajan motoristien hyvin tunteman Räyskälän lentokeskuksen radalla ja lähimaastossa. Kyseiseen koulutukseen otti osaa O. Lempisen johdolla 19 miestä, kalustonaan tieliikenteestä postettuja 60-luvun Bemareita, ja olipa joukossa aikanaan lahjoituksena saatu 250 cm crossiJammukin.

Tultuani aamulla Räyskälään olivat kurssitettavat juuri aamiaiselle koontuneina ja samalla kun siinä itsekin puuroa ja muuta lisuketta varastoin nahkojen täytteeksi, kertoili Lem-



"Anna tulla, se on vain hiekkaa."

pinen nämä tarinat ja nykypäivät sekä kurssilaisten sen aamuisen ohjelman joka lyhykäisyydessään oli seuraava; miehet jaetaan kolmeen ryhmään, ryhmät kiertävät johtopaikan kautta sopivin väliajoin harjoituspaikkoja vaihtaen.

Ja harjoiteltavia asioita sinä aamupäivänä olivat hiekkamontussa voimistelu, kaarreajo asfaltilla, nopea sora-tie-ajo viereisellä rallicross radalla ja olipa siinä EAK:sta tuttua pujottelutakin. Tämä selvä. Ja sitten silmäilemään kalustoa, pientä vammaa aikaisemmista harjoituksista oli näkyvissä, kypärää päähän ja koneet käyntiin. Siirtyminen kurinalaisena jonona kentän toiseen päähän, jossa harjoituksen hermokeskus sijaitsi. Ja minäkin siinä jonossa! Jo vain oli turvallisen makuis-ta eikä ohittaminen tullut mieleen-

kään. Johtopaikalla jaettiin ryhmät ja niille harjoituskohteet, joita katsomaan Kom. Lempinen minut poliisibe-mun takapenkillä kuljetti, ajatteli varmaan poliisimiehen kokemuksella et-tei auta päästää yksin toljailemaan. Ja niin sitä purjekoneita väistellen päräy-tettiin poikki kentän ensimmäiseksi katsomaan kuinka 600 cm Bemu hiekkamontussa etenee. Ja kyllähän se mo-koma menee. Kupletin juoni tässä oli se, että rata kierretään todellakin aja-malla, ja mikäli ajo sattuneesta syystä keskeytyy, esim. yllättäen eteen kasva-nut puu, kaatuminen, toinen kaatumi-nen, moottorin sammuminen tai voit-tamattoman näköinen pehmeähiekkai-nen ylämäki se ei saa miestä lannistaa, vaan uudella innolla ja kovemmalla vauhdilla käydään esteelle. Minun osa-ni oli helppo, vain katsoa ja väliin vil-

pittömästi nauraa hekotella jollekin to-si tyylikkääälle suoritukselle. Mutta mi-tä ihmettä, hymy hyyyty nopeasti kun pari rotevaa poliisimiestä aivan ystä-vällisyyttään tarjoavat minulle tilai-suutta kokeilla kevätkurssia käytän-nössä ja tällä nimenomaisella hiekka-kuoppajaksolla. Ja eipä huolta kalus-tosta, he vakuuttavat, ei mene oma rik-ki, saan ajaa samalla kalustolla kuin hekin.

Kuumeista miettimistä, lukematto-mia hyviä selityksiä risteili mielessäni ainoana tarkoituksena selviytyä tästä äkillisestä kunniansta kunnialla pois. Viimein tilanne selvisi edukseni ja edelleen luut ehjinä siirryimme jälleen poikki kentän nyt seuraamaan nopeaa hiekkatie ajoharjoitusta. Aikani kat-seltuani oli todettava, että kyllä se ka-tupyörä hiekallakin kulkee ihan kunni-oitettavaa kyytiä, kun vain kuskilla tai-toa riittää.

Pienenä välipalana kaarreajo harjoi-tuksiin siirryttäessä tarjoi "Kasakka" Lempinen kasakka-ajoa moottoripyö-rällä. Lyhyesti, pyörään kyytiä 120 tai niillä main, siirtyminen pyörän jom-mallekummalle sivulle jalkatapin va-raan niin alas että toiselta sivulta kat-sottaessa ajajasta näkyy vain kädet ja siitä vain vauhtia hiljentämättä reipas-ta puolen vaihtoa tarpeen mukaan. Auttaa varmaan puutuneeseen oloon pitkällä matkalla esim. Kontioon mennessä, mutta pitkää suoraa pitää olla ja lisäksi takanaistujaa pitää informoida tapahtumasta jo edellisellä kahvita-uol-la.

Ja viimeisenä harjoituksena minkä ennätin nähdä, työkiireitä nääs, oli as-falttikaarreajo. Kyllä siinä Bemun venttiilikoppa on tosi lähellä pintaa kun kaarretta vedetään viimeistä pääl-



Missi motoristina

Ilahduttavaa kehitystä on havaitta-vissa – missi motoristina. Kuten kuvas-ta näkyy on vuoden 1983 Miss Suomi alias Nina Rekola ryhtynyt harrasta-maan motorismia. Nyt alkuun ensin Suzuki 125 cc skooterilla kotipitäjänsä Nakkilan maisemissa, ja syksymmällä hänellä on tarkoitus tehdä lomamatka Suzuki 450 GS:llä. Ties vaikka liittyisi MP-69 kerhoon, aika näyttää.

le. Sitten aikarauta jo näytti semmoi-sia lukemia että oli sopiva hetki suun-nata kohti Kouvolaa tekemättömien töiden pariin. Mutta, kaikenkaikkiaan mielenkiintoinen retki ja monista pai-kalla kuulluista jutuista jäi mieleen tu-levaa ajokautta ajatellen Lempisen lausahdus: 'Yksikään mies ei lähde ke-väällä tielle ennenkuin ajotuntuma on palautettu harjoituksella. Kiitokset pyöräpoliiseille, harjoitellaan ja kun tiellä tavataan niin morjestetaan. P.V.

Jarmo Kosken kirjoitus lainattu Vammalan Moottoripyöräilijät r.y.n kerholehdestä -82. Kiitokset ja terveisiä sinne Vammalan puoleen.

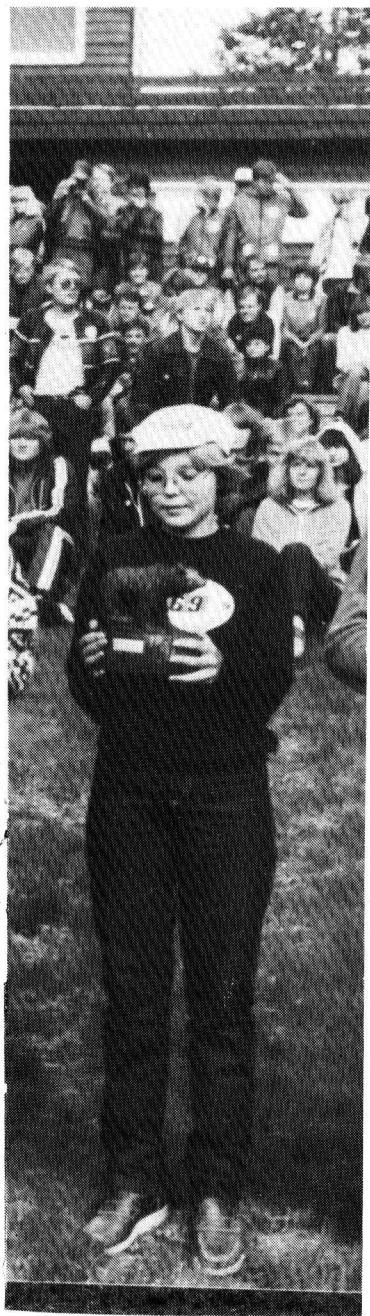
Siinä pieni, missä isokin

Kontioon Honda CB 100:lla Katja — Suzuki GS 450:llä Tarja — Honda CB 500:lla Välläri ja minä.

Keväällä 1982 saapui postissa odotettu kutsu Kontioralliin, joka tänä vuonna järjestettäisiin jossain Hossan seuduilla. Silloin alettiin miettiä lähdetäänkö omilla pyörillä vai lähdetäänkö kakspäällä, siis Katja ja minä. Kysyttiin jo vähän kavereiltakin kannattaako Katjan lähteä 100:lla: "Laukee se!" "Miksei vois mennä?" "Hyvin voi lähteä, mutta minä lähtis." Suuren kannustuksen vuoksi päätettiin sitten lähteä omilla pyörillä.

Retkeä alettiin suunnitella kesäkuun alussa. Pitkällisten suunnittelujen ja laskutoimitusten jälkeen todettiin, että retki tulisi turhan kalliiksi. Onneksi löytyi kaveri, joka oli tullut samaan tulokseen retken arvokkuudesta. Välläri oli todennut, että satapiikki Jammu syö liikaa bensaa. Siinä oli ratkaisu ongelmiin, Välläri lupasi lähteä mun takanani. Porukkaan lupautui

Kuusamossa järjestetyssä Kontiorallissa jaettiin Kontiopatsaita erilaisten saavutusten perusteella. Kuvassa Katja Koivula, joka ajoi 100 cm³ pyörällään yli 1500 km, Kuusamoon ja takaisin.



myös toinen tyttö, Tarja, omalla pyörällään. Tallilla sovittiin ruokatavaroiden hankinnoista, teltoista, työkaluista yms. matkaan liittyvistä asioista. Päätettiin matkareitistä ja alustavasti päivästä, jolloin aiottiin lähteä.

Lopulta alkoi heinäkuun ensimmäinen viikonloppu lähetä uhkaavasti. Pahin matkakuume ilmeni moottoripyörissä, joihin täytyi tehdä vielä keski- viikkona hätäisiä osien vaihtoja ja säättöjä. Lähtöajaksi ajateltu torstaiamu siirtyi työ yms asioiden vuoksi iltpäiväksi. Keski- viikkoiltana pakkaaminen oli jo täydessä vauhdissa. Pakkaukset laitettiin jo valmiiksi pyörien päälle lähdön nopeuttamiseksi.

Lähtö tapahtui lopulta torstaina kolmen aikoihin sään ollessa mitä parhain. Tarkoituksena oli ajaa Kuopioon, jossa vietettäisiin ensimmäinen yö. Satasen Hondan suorituskyky ei ollut vielä selvillä, sillä Katja oli ensimmäistä kertaa pitkällä matkalla omalla pyörällään. Ajonopeus täytyi sovittaa satasen Hondan mukaiseksi, eliikkä matka taittui n. 80 km tuntinopeudella ja matkalla osoittautui järjestys: Tarja, Katja ja minä & Välläri parhaaksi.

Muutaman lepotauon, tankkauksen ja kahvikupposen jälkeen saavuimme ilman isompia kommelluksia Kuopion leirintäalueelle. Siellä näkyi olevan jo jokunen moottoripyöräilijäkin ja kuin paremmin tarkasteltiin, niin näkyi siellä jo vammalalaisiakin. Pojat olivat vuokranneet 4-hengen mökin — siispä mekin vuokrataan. Mökit olivat tehneet hyvin kauppansa, sillä enää oli vain muutamia 2-hengen mökkejä vapaana. Vaikka meitä oli neljä, niin me päätimme kuitenkin vuokrata 2-hengen mökin ja ajattelimme, että kyllä sopu sijaa antaa. Mökissä oli mukavasti pari sänkyä ja lattialakin oli yhdelle

tilaa. No, tytöt ottivat komennon ja seuraava yö nukuttiin mukavasti, tytöt sängyissä ja minä ja Välläri lattialla.

Perjantai- aamuna tehtiin vahva aamiainen omista eväistä ja sen jälkeen pakattiin tavarat, sekä tarkastettiin moottoripyörät. Lähtö tapahtui suurinpiirtein suunnitelmien mukaan kymmenen aikoihin aamulla kohti Hossaa.

Moottoripyöräliikenne alkoi vilkastua kontrollipaikkaa, Hossaa, lähetessä. Tuttujakin liikkui jo melko paljon ja välillä pysähdyttiin hiukan rupattelemaan. Parilla vammalalaisella kuului olleen hiukan rengashuolia, Räsällä ja Lankisella, mutta se ei ollut paljon poikia lannistanut. Matkamme jatkui samalla kuin pilvet synkenivät uhkaavasti, vähän ajan kuluttua ilman kosteuspitoisuuskin alkoi uhkaavasti kasvaa. Sitten taitettiin matkaa sadepuvut päällä vajaan 100 km, kunnes tie näytti tarpeeksi kuivalta ja taivas selkeältä.

Matka jatkui taas normaalisti, kunnes tiensyrjässä näkyi pari tuttua hahmoa, Räsänen ja Lankinen. Pojat olivat vaihteen paikkaamassa rengasta. Homma kuulemma jo hallittiin ja saimme jatkaa matkaa.

Saavuimme vihdoin kontrollipaikalle, missä tarkastettiin osallistumismaksut ja annettiin ajo-ohjeet kohti koontumispaikkaa. Kilometrejä oli kertynyt jo yli 700 ja kontrollipaikalla luvattiin väsyneille matkaajille, että enää olisi jäljellä vajaan 100 km. Matka jatkui nyt pienten, tienvieressä olevien, nuolien mukaan. Kontrollipaikan jälkeen näimme ensimmäiset porot, joita oleskeli keskellä tietä ja tienlaidoilla.

Kun kontrollipaikalta oli ajettu n. 95 km saavuimme kokoontumispaikalle Kuusamoon. Kokoontumispaikkana



Pitkillä matkoilla voi sattua kaikenlaista. Kuvassa Pekka Lankinen (vas.) ja Jukka-Pekka Räsänen korjaavat rikkoutunutta rengasta.

oli nykyaikainen leirintäalue, jonne oli kerääntynyt jo satoja moottoripyöräilijöitä. Tuntui hienolta kuin oli päästy perille ja Katjan pyöräkin oli kestänyt moitteettomasti. Pienen etsinnän jälkeen löytyi vammalalaisten leirialue, jonne myös me pystyimme telttamme.

Ensimmäiseksi vahdettiin nahkapukujen tilalle kevyempää vaatetta ja käytiin saunassa. Saunan jälkeen juteltiin kavereitten kanssa matkan tapahtumista, hätisteltiin hytysistä ja katseltiin keskiyön aurinkoa. Alueelle virtasi moottoripyöräilijöitä katkeamattomana letkana, ja lopulta oli pakko lähteä katsomaan moottoripyöriä ja

moottoripyöräilijöitä. Kyllä siellä sitten olikin moottoripyörää, itä-pyörästä harrikkaan asti. Sivuvaunullista, peräkärrelyllistä, uutta, vanhaa, pientä ja suurta. Moottoripyöräilijöitä oli vähintään yhtä montaa mallia kuin pyöriäkin. Lopulta täytyi kuitenkin mennä nukkumaan, vaikka yö oli edelleen valoisa.

Lauantaiaamuna herättiin pyöräpärinään, moottoripyöriä oli tullut koko yön ja niitä tuli edelleen täyttämään valtaisa aluetta. Kuusamon Eräveikot olivat pystyttäneet kenttäkeittiön, josta ostimme maukkaan aamiaisen. Sen jälkeen tutkimme Kontiorallin ohjelmaa, joka oli pääasiallisesti sijoittu-

nut illaksi. Katja päätti osallistua pienimmän moottoripyörän kilpailuun ja vei täyttämänsä lomakkeen Kontiorallin toimistoon. Päiväohjelmaksi järjestyi käynti Kuusamon keskustassa ja sen jälkeen päätettiin lähteä Rukalle, joka oli n. 20 km päässä kokoontumispaikasta.

Rukalla oli käymässä muitakin motoristeja, jotka pitivät Lapin komeista maisemista. Hiihtohissi vei mukavasti Rukatunturin laelle, josta sai ihailta Lapin erämaita.

Rukalta palattua vammalalaisilla oli hiukan moottorihuolia. Purkken kolmepuolikkaasta oli mennyt männänrenkaat ja pyörä käyttäytyi sen mukaisesti. No, se ei Purkkea paljon harmitanut. Purkke meinas, että täytyy sitä reissuun varautua ja kaivoi työkalujen seasta uuden männän ja männänrenkaita. Hätäisen remontin jälkeen pyörä oli taas kuin uusi. Sitten käytiin taas saunassa ja kierreltiin katsomassa muitakin motoristeja ennen illan ohjelman alkua. Kokoontumisalueelle oli tullut ulkomaalaisiakin, jopa Rooman kaupungista Italiasta.

Lopulta illan ohjelma alkoi ja motoristit kerääntyivät katsomaan sitä. Aluksi kerrottiin, alueella olevan n. 1500 motoristia ym. tilastollisia asioita. Sitten kuulutettiin ensimmäinen esiintyjä, joka oli reipas pohjoisen mummo. Sanat olivat mummolla herkässä ja muutaman hyvän jutun jälkeen hän sai loistavat aplodit. Ohjelmassa seurasi hauska parihiihtokilpailu suorilla lautasuksilla nurmikolla. Kilpailijoina oli Kuusamon Eräveikot vastaan MP-69. MP-69 voitti kilpailun selvästi. Illan musikaalisesta puolesta vastasi pohjoisen oma trubaduuri kauliilla esityksillään. Ohjelman loppua

kohti alkoi tunnelma tiivistyä, sillä vuorossa oli kontiopatsaiden jako.

Jännitys tiheni kun rallin vanhin osanottaja, pisimmän matkan ajaneet mies ja nainen olivat saaneet palkintonsa. Seuraavaksi kuulutettiin rallin pienin moottoripyörä — Honda CB 100 Katja Koivula! — Johan kävi tuuri, sillä arvokkaan ja komean kontiopatsaan olisi saanut kuka tahansa pienemmällä moottoripyörällä kuin 100 kuutioisella tullut, vaikka olisi tullut Kuusamosta. Ohjelmiston ja kuvaamisen loputtua ihailtiin Katjan saamaa kontiota ja vietettiin iltaa rupattelun merkeissä.

Sunnuntaiamuna laitettiin pakaasit kasaan ja lähdettiin kohti etelää. Meidän kanssa samaa matkaa tuli myös Kössi ja Leusku. Sunnuntain ja maanantain välinen yö vietettiin Jännevirran leirintäalueella. Sieltä vuokrattiin pari 3-hengen mökkiä, joissa oli jo paljon paremmat nukkumistilat kuin 2-hengen mökeissä.

Maanantaina poikettiin Kuopion torille ostamaan tuliaisia, elikkä Kalakukkoja. Torikierroksen jälkeen lähdettiin kohti kotia. Kotimatka sujui muuten mukavasti, mutta joku linja-autoa ajava maanteiden kuningas ohitti meidät kaikkien sääntöjen vastaisesti, samaa kaistaa kuin mekin ajoimme. Kaikkein tuuliherkin pyörä, Katjan satanen, joutui ilmavirran paineesta ojanpientareelle. Katja sai kuitenkin hallituksi pyöränsä ja pääsi takaisin tielle. Loppumatka sujui jo komelluksitta.

Mitä lähemmäs kotia tultiin, niin sitä enemmän kaipasi takaisin pohjoiseen ja kotona valtasi hiukan väsynyt, mutta iloinen tunnelma Kontiorallin ollessa taas ohi.

JARMO KOSKI

Paksu Bertta

Vuoden 1966 mallissa iskutilavuutta litran verran, neljä sylinteriä ja 55 hevosvoimaa 5800 minuuttikierröksellä. Vuoden 1967 aikana ilmestyi 1058-kuutioinen malli, joka kehitti jo 88 hv. Tämä kaikki saksalaisessa maantie-moottoripyörässä kaksi vuotta ennen Honda CB 750-mallia. Pikkuhiljaa kone kasvoi 1200-kuutioiseksi, sitten kolmetoistasataseksi, jolloin tehoa ilmoitettiin parhaimmillaan 104 hv DIN. Viimeisin pyörän johdannainen oli vielä 100 m³ isompi ja kehitti KKK-turboahtimen avutamana riittävät 143 hv! Massaa pyörällä oli mallista riippuen 246. . 312 kg. Ai millä pyörällä? Tienkin Münchillä.

Superpyörä ennen aikojaan

Vuonna 1964 autoteknikko Friedel Münch katseli erään asiakkaansa NSU 1000 TT-auton konepellin alle. Siellä piileksi ilmajäähdytteinen nelisylinterinen rivimoottori. Hiljalleen Münchin mielessä kypsyi ajatus juuri kyseisen NSU:n moottorin sijoittamisesta moottoripyörään. Eikä aivan mihin tahansa prätäkään, vaan moottoripyörään, josta tulisi suurin ja tehokkain.

Helmikuussa -66 hän esitteli ensimmäisen aikaansaannoksensa. Mammutti kehitti 8,2 kpm vääntömomentin 2500 kierroksella, suurimmaksi tehoksi Friedel-herra ilmoitti 55 hv/5800 r/min. Hyvin pian valmistui pyörä n:o 2, jonka 1058-kuutioinen kone kehitti 53

hevosta. Seuraavana vuonna valmistuneessa Münchissä voimalaitteena toimi kaksois-Weberillä varustettu NSU TTS-moottori, joka kehitti huimat 88 hv! Nyt pyörä oli maailman vahvin. Vain Harley-Davidsonissa oli enemmän iskutilavuutta mutta tehossa jenkkipyörä jäi yli 20 pollea jälkeen.

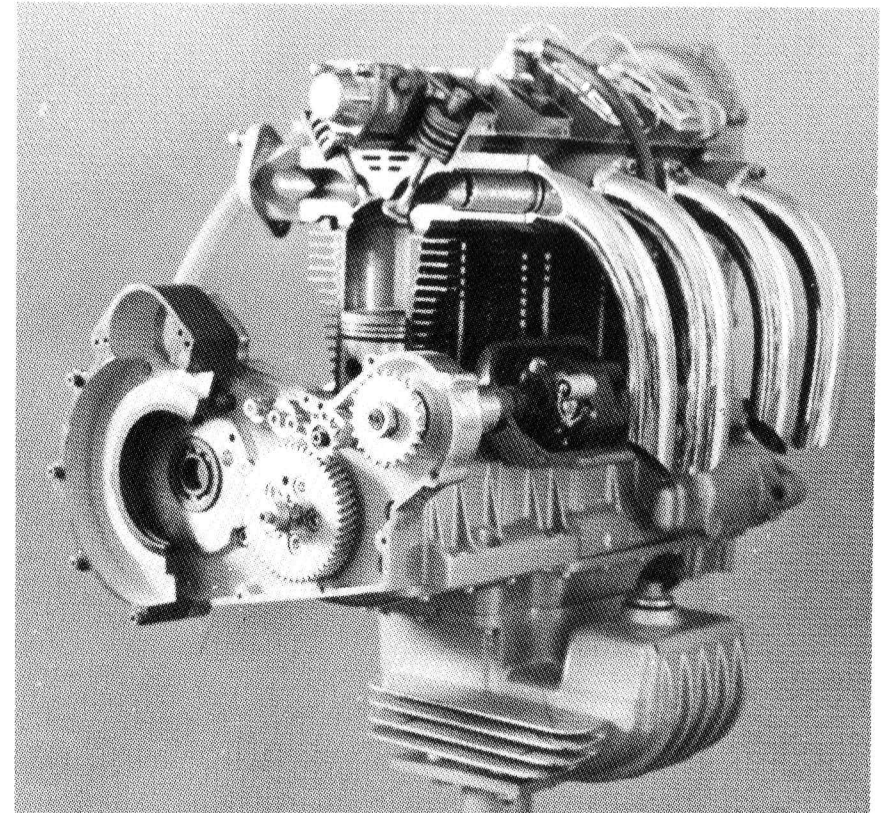
Rahoittajia ja Jenkkimarkkinoita

Vuoteen 1968 asti Münchin rahoittajana toimi amerikkalainen kirjankustantaja Clymer, joka myös hoiteli pyörän maahantuontia Yhdysvaltoihin. Koneen nimikin muuttui Atlantin takana Clymer-Münchiksi. Puolessatoista vuodessa valmistui 70 mummuttia, jotka myös saatiin markkinoiduiksi Saksaan ja ulkomaille, pääasiassa Valtoihin.

Jo mainittuna Euroopan hulluna vuotena Clymer kuoli, eikä leski ollut innokas jakelemaan rahojaan epämääräisiin moottoripyörähankkeisiin.

Kuvioihin astui uusi amerikkalainen miljonääri. Tämä Bell-niminen myöhemmin playboyksi paljastunut jenkki investoi kaksi miljoonaa D-markkaa firmaan. Lisäksi Friedel Münch otti lujasti velkaa ja rakensi Altenstadtiin uuden kunnollisen verstaan.

Vaikka Münch vuosi vuodelta moottoripyöränä paranimkin, taloudelliset vaikeudet eivät hellittäneet. Niinpä eräänä kauniina päivänä joskus 1972 Bell häipyi maisemista, eikä hänestä



Tästä kaikki alkoi. Saippuulaatikko-NSU:n ilmajäähdytteinen rivinelonen ilman vaihteistoa. Vuonna 1966 litran vetoisena kone kehitti 55 hv, kaksitoista vuotta myöhemmin 1,4-litraisena turbona 143 hv.

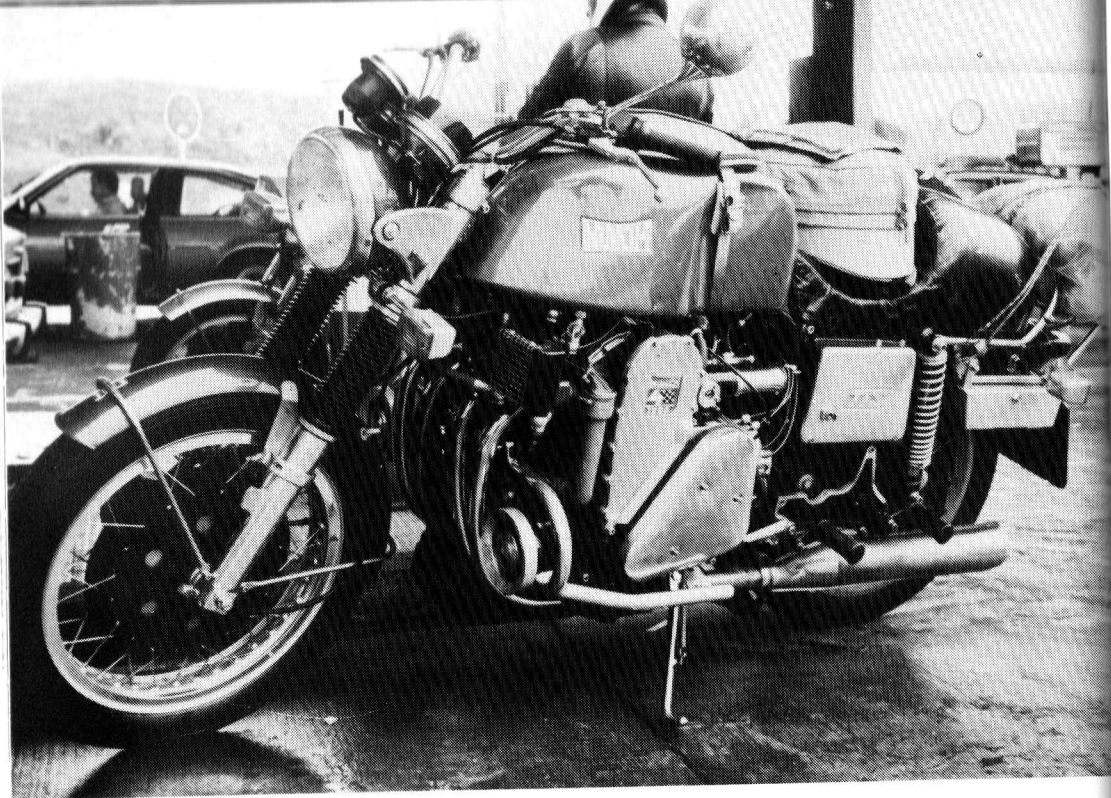
sen koommin ole kuultu. Jotain sentään jäi: velkaa.

Pyörä se vain kehittyi

Vuonna 1971 pyörä nimeltä Münch 4 — 1200 TTS kehitti 88 hv 6500 kierroksella. Iskutilavuus oli paisunut 1197 kuutioon. Asiakkaan valinnan mu-

kaan pyörän sai joko 28 tai 35 litran polttoainetankilla. Niistä menovesi kulkeutui 40 millin tupla-Weberien kautta sylintereihin. Huippuja Friedel-herra ilmoitti vaatimattomasti 220 km/h, ja kulutuskin oli reippaanpuoleinen: 9,8. . 10,5 l/100 km tehtaan ilmoituksen mukaan. Toisiovelto oli järjestetty öljykylvyssä uivalla ketjulla.

Joustoista vastasivat laatuosien: keulassa joko Ceriani- tai Rick-



Münch 4 – 1200 TTS kymmenen vuoden takaa. Tämä malli liikkuu 88 hevosvoiman turvin. Edessä halkaisijaltaan 250 mm:n rumpujarru. Pyörä kuvattu elokuussa 1982.

man-merkkiset laatuhaarukat ja takana Konit. Vauhdin vihollisten virkaa toimittivat 250 mm:n kaksinokkaiset rumpujarrut sekä edessä että takana. Painoksi kerrottiin tuolloin 246 kg. Myyntihinta tehtaalla oli vuonna 1971 10 780 DM. Esimerkiksi Honda CB 750 maksoi samaan aikaan Saksassa 6 495 DM.

Pakkauskonekonserni rahoittaa

Suuri liittotasavaltalainen Hassia-konserni, jonka toimialaan kuuluivat pakkauskoneet, ryhtyi vuonna 1973 jyvittämään mammuttibisnestä. Uudet käskijät ja rahanyörien vartijat halusi-

vat, että valmistusvauhti nostetaan 30 pyörän päivätasolle. Samaan aikaan Friedel Münch oli kaikessa rauhassa rakentanut ruiskumallin, TTS-E:n, joka kirjasi täydet 100 hevosta!

Liukuhinnatuotantoon ei kuitenkaan päästy näyttävistä esitteistä huolimatta: mainoksen mukaan Münchillä selvisi 600 km ajosta neljässä ja puolessa tunnissa helposti. Taloudellinen katastrofi oli jälleen edessä. Hassia ilmoitti Münchin konkurssiin.

Paperitiikeri

Viime vuosikymmenen alkuvuosina mammutteja joutui myös lehdistön käsiin, jolloin koneiden todellinen ole-

mus ja varsinkin suorituskyky paljastuivat. Ajettavuudeltaan Münch ei ollut kovinkaan surkea, varsinkin kun ottaa huomioon suuren painon ja korkean painopisteen. Suorituskyky sen sijaan paljastui odotettua heikommaksi.

Ruiskumalli TTS-E joutui Hockenheimringille Motorrad-lehden toimittajien ja valokennoilla tapahtuvien nopeusmittausten armoille.

Ja niin kävi, että TTS-E-mallin huippunopeudeksi saatiin vaivaiset 178 km/h — kuljettaja tankin päällä maaten. Tässä vaiheessa itse Friedel Münch toi tehtaan pyörän viivalle, joka sekään ei ylittänyt kahdensadan maagista rajaa — tulos 197 km/h. Ver-

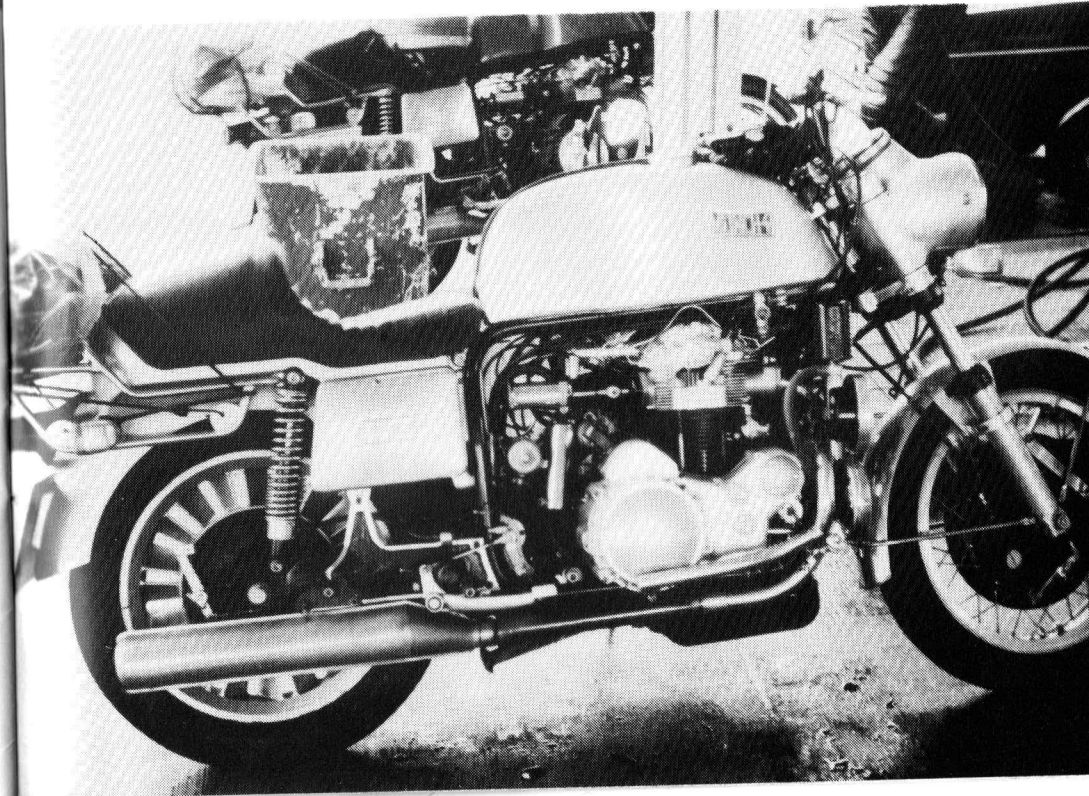
tailupyöränä ysisatanen Kawasaki näytti samassa tilaisuudessa kykynsä: 219,5 km/h.

Vaiivhkaa Münch tarkisti ilmoittamiaan huippunopeuksia. Entisen 220 km/h:n tilalla tehdas ilmoitti tästä lähtien pyöreämmin 'yli 200 km/h'.

Vuonna 1975 Nürburgringillä tulokset eivät olleet paljoakaan kummempia: tupla-kaasutin-malli TTS saavutti 206,9 km/h. Ilmeisesti olosuhteet olivat tällöin otolliset, koska nyt 900-Kawasaki pyyhkäisi valokennoista 227 km/h vauhdilla.

Vaikka Münch ei sitten ollutkaan maailman nopein moottoripyörä, niin moottorin vääntöominaisuudet olivat hyvinkin miellyttävät. Nelosvaihteella

Münch 4 – 1200 TTS 70-luvun alkupuolelta. Kuvan pyörässä umpio, jossa tietä valaisee kaksi halogeenia. Tässä mallissa takarunko ja -pyörä tukevaa valua.



(suurimmalla) kuudenkymppin vauhdissa mylly kehitti mukavat 26 hv. Myös suurimmat teoreettiset nopeudet eri vaihteilla olivat muhkeat: I — 97 km/h, II — 157 km/h, III — 212 km/h, IV — 244 km/h. Käytännössä pyörä tuskin saavutti 3. vaihteella suurimman tehon kierroslukua. Vaihteita ei tarvinnut polkea turhaan; riitti, kun lähti liikkeelle ykkösellä, loppupäivän saattoi ajaa nelosella.

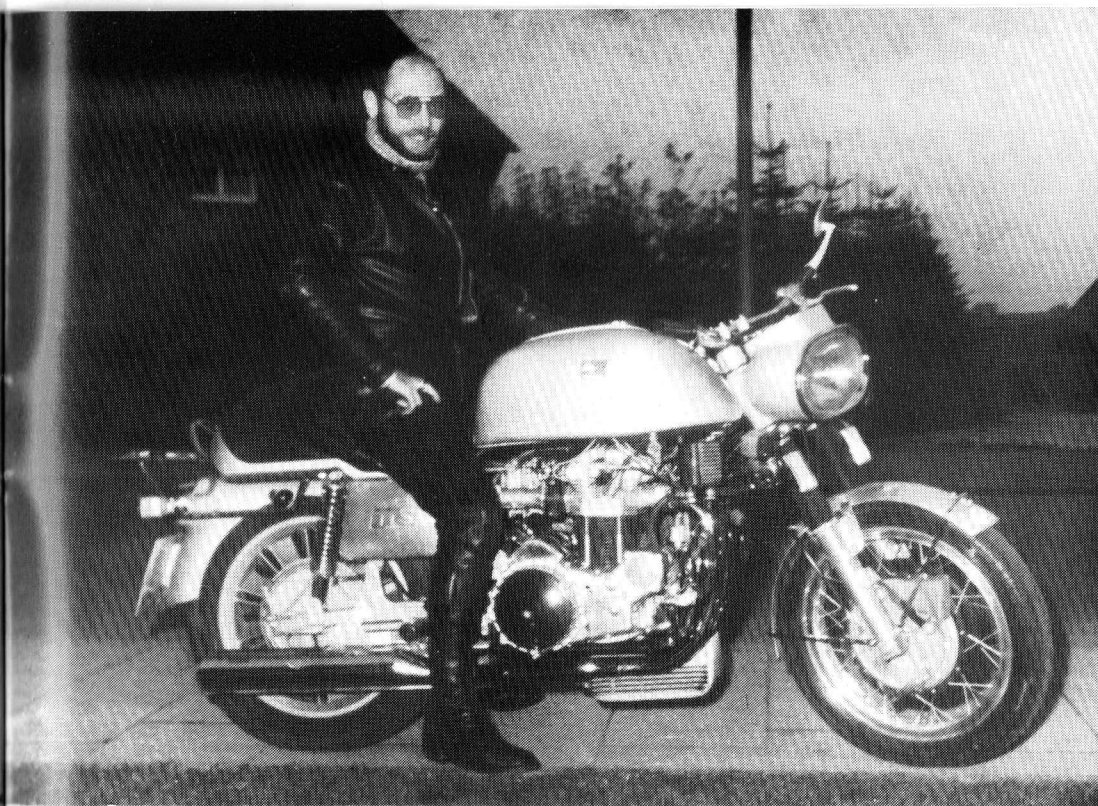
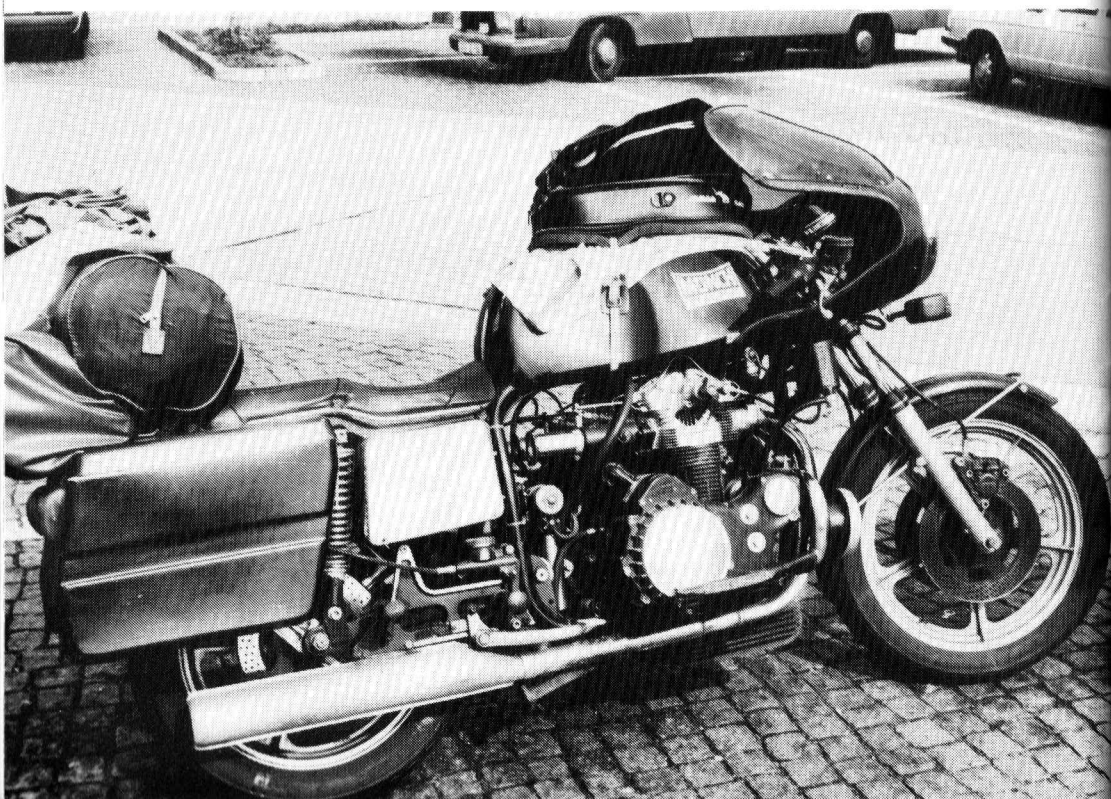
Meijerituotteiden tukkukauppias

Pakkauskonekonsernin jälkeen,

vuonna -74 ryhtyi Münchin pelastajaksi Heinz W. Henke, meijerituotteiden tukkukauppias ja innokas moottoripyörämies. Tästä lähtien pyöriä valmistettiin vain tilauksesta. Myös lastentautien, kuten kytkimen heikkouksien, korjaamiseen alettiin kiinnittää suurempaa huomiota.

Liittotasavaltaan rupesi myös ilmestymään mammuttien huoltopisteitä sinne tänne. ”200 km säteellä on aina Münch-huoltopiste. Teille se merkitsee korkeintaan tunnin ajomatkaa”, luki esitteessä.

Münch 4 – 1600 TTSE, vuosimalli n. 1978-79. 1,6 litran koneella pyörää ei ole koskaan myyty, vaan sylinterit on porautettu jälkeen päin. Kuvan pyörässä on takarunko jo putkirakennetta, samoin Ronalin vanteet sekä levyjarrut.



Kuvassa poseeraa Münchfreunde Clubin puuhamies Jochen Wilke oman pyöränsä – valmistusnumero 250 – kera.

Münch jättää Münchin

Pyöriä valmistui noin 30 yksikön vuosivauhdilla. Vuosimalli -76 oli kasvanut 1269-kuutioiseksi kehittäen 104 hv/7500 r/min.

Loppuvuodesta 1976 Friedel Münch kuitenkin jätti Heinz W. Henken omistaman ja johtaman firman ilmeisesti henkilösuhteiden tulehtumisen vuoksi. Juridiset oikeudet Münch-merkkisiin moottoripyöriin jäivät kuitenkin juustotehtailijalle.

Horex-Motorrad GmbH

Friedel-herra ei jäänyt suinkaan

nuolemaan näppejään. Hän perusti yhdessä mekaanikko Roland Witzelin kanssa uuden firman, meikäläistä komandiitti-yhtiötä vastaavan ja tunnetun moottoripyörän nimeä kantavan, Horex-Motorrad GmbH:n. Mitään vanhojen Horexien uudelleenlämmityksiä kaverukset eivät suinkaan ryhtyneet väsäämään, vaan kyse oli tietysti NSU-moottorilla varustettujen moottoripyörien valmistus. Vuodesta 1977 lähtien Saksassa Münchejä valmisti tosiasiallisesti kaksi eri firmaa. Toisen tankin kyljessä komeili vain teksti 'Horex'.

Uudessa verstaassa Nidderau-Erbstadtissa Friedel Münch aikoi jälleen toteuttaa vanhan unelmansa: maail-

man vahvimman moottoripyörän, Horex-Turbon. Puhdetöinä Münch ja Witzel huolsivat ja korjasivat Münch-pyöriä.

Rinnakkaiselo

Myös Heinz W. Henke rakenteli vaihkaa turboa. Samalla Altenstadtissa 312-kiloiseksi lihonnutta mammuttia laihdutettiin mistä vain voitiin. Näin Paksu Bertta keveni, jos ei aivan höyhensarjaan, niin 256-kiloiseksi kuitenkin. Juustotehtailija kehui vuonna 1978 saaneensa aikaiseksi tähän mennessä kevyimmän Münchin.

Resepti tai dieetti oli seuraavanlainen. Rungon elektronivalutakaosa vaihdettiin putkirakenteeksi. Entinen raskas valuvanne takaa sekä etupyörän pinnavanne vaihdettiin Ronalin valuvanteiksi. Kolme levyjarrua hankittiin Brembolta. Aivan kaikkia kevenyskonsteja altenstadtilaiset eivät paljastaneet.

Münchin myyntihinta tehtaalla oli vuonna 1978 25 760 D-markkaa, mikä oli aika tarkasti sama kuin uuden diesel-Mersun hinta. Uusi 'kevyt' Münch tuli myyntiin kuitenkin vasta vuoden -79 puolella hiukan kovempaan hintaan.

Horexin turbomalli 1400 TI ehti valmiiksi myös 1978. Pyörä oli erinomaisesti viimeistely. 1326-kuutioinen mylly synnytti tarvittaessa 140 hv:n tehon. Usvaa putkeen syöttivät Kugelfischer-polttoaineenruiskutus sekä KKK-ahdin. Puristussuhde oli laskettu arvoon 6:1, ahtopaine 4000 kierroksella 0,55 bar. Suurimman vääntömomentin Friedel Münchin ilmoitti olevan juhla-liset 14,8 kpm/5600 kierrosta. Suurimman tehon kierrosluku nousi 7200:een. Etujarrut ostettiin Lockheedilta, takalevy Brembolta. Turbo-

Horexin paino ajokunnossa nousi 296-kiloon. Mainittakoon, että Horexin satula, vilkut, takavalo ja pakoputki olivat lainaa Honda CB 750 F2:sta. Huipuja Friedel-herra lupaili masiinalle reippaanpuoleiset 250 km/h.

ET

Henkekin sai loppujen lopuksi turbon valmiiksi. Valitettavasti hän ehti myydä 143-hevosvoimaisia asfaltin rullajia vain viisi, koska Liittotasavallassa astui vuoden -80 alusta voimaan 100 hevosvoiman tehokatto.

Altstadtilainen turbo oli ominaisuuksiltaan lähes yhtenevä erbstadtilaisen kanssa. Turbo-Münchin — jonka virallinen tyyppimerkintä oli TTS-ET — myyntihinnaksi vuonna 1982 mainittiin 50 000 DM. Kone oli tietenkin 'vain' 100-heppainen.

Henke luovutti

Vuosimalli 1982 jäi Münch-merkkisten moottoripyörien viimeiseksi(?) valmistusvuodeksi. Heinz W. Henke yritti viimeiseen asti rakentaa pyöriä niitä haluaville. Hän piti yllä kaikenlaista toimintaa merkin ympärillä, kuten esimerkiksi kokoontumisia jne.

Vuonna -82 myyntilistoilla komeili yhä kolmetoistasatanen kaasutinmalli hintaan 26 000 DM. Nyt Heinz W. Henke keskittyy Kawasakien, Rickman-tuotteiden sekä meijerituotteiden myyntiin.

Idean isä Friedel Münch jaksaa yhä yrittää. Motorrad Katalog 1983 mainitsee osastossa 'erikoismoottoripyörät' ajopelin nimeltä Horex 1400 TI. Hinta 36 160 DM.

Kerhot jatkavat

Münchejä valmistui kaiken kaikki-

aan 503 pyörää. Näistä puolitoistastaa on ajautunut Yhdysvaltoihin ja noin 80 on jäänyt Länsi-Saksaan. On helppo arvata, että on perustettu merkkikerho. Tai oikeastaan kaksi merkkikerhoa: Münchfreunde Club sekä Münch Club Ostfriesland. Kerhot järjestävät kokoontumisajoja pari kertaa vuodessa ynnä muuta merkkikerhoille ominaista kivaa.

Münch-kerholaiset eivät suinkaan ole mitään moottoripyörillä keikaroi-

via raharikkaita tai muuten vain nousukkaita. Suurin osa mammutinomistajista on aivan tavallisia autonkuljettajia, myyjiä ja asentajia.

Münchin omistamiseen liittyy jotain samanlaista kuin Harrikankin. Japsit tarjoavat parempia ominaisuuksia, suorituskykyä ja ehkä kestoakin rutkasti halvemmalla. Mutta Münchissä on sitä jotakin.

TH

Velocette-pyöriä oli mm. työmatkapyörinä aikoinaan. Tämä kuva on löytynyt Vaasan seudulta ja lienee otettu 1950 luvun puolivälissä. Kuvan on lähettänyt kerholaisemme Jussi Kotoneva Yli-Härjän Kosolankylästä.





Onko liput tallessa kysyy Vesa Porista allekirjoittaneelta Katajanokalla lähtötunnelmissa. Kuva: Jörgen Mandell.

Kesän jatkoa

Moottoripyöräillen Pohjois-Saksassa

Jo perinteiseksi allekijoittaneella tullut lähteä nyt huhti-toukokuun vaihteessa Pohjois-Saksaan, tuo kaksi kesää moottoripyöräillen. Onhan siellä kevät kuukauden verran edellä Suomen kevättä! Pomolle vaan pieni vinkki että talvilomankin voisi pitää huhtikuussa kun suksi ei luista aikaisemmin. Ja matkaan Finnjetin rautapaatilla, mikä onkin kova sana Keski-Eurooppaan mentäessä, onhan se nopea mutta turhan kallis. Toisaalta hintansa väärti jos sattuu takatalvi Ruotsin ja Tanskan kautta mentäessä.

Matka meni rattoisasti Tuomisen Vesän seurassa, oli nääs puhe aikaisemmin keväällä että lähdemme samaan lähtöön. Olimme kuulemma ensimmäiset m-pyörämatkaajat Finnjetillä näin aikaisin kevästä. Travemündeen saavuimme 29.4. Vettä tuli kaatamalla vartoilimme ilman seestymistä. Samalla juoksee parkkipaikan vartija luoksemme. Vesän uusi 650 cc Suzuki on mennyt nurin kovan tuulen voimasta, eikä ukko yksin saanut pystyyn. Huono enne alkajaisiksi?

Autobaanalle

Tihkui edelleen ei miellyttävää hommaa kovan liikenteen huomioon ottaen. Parkkipaikalla katselimme hetken, sade lakkasi ja menoksi. tie hetkessä kuiva kovan liikenteen vuoksi. Olimme Hampurissa puolessa tunnissa noin 70 km. Etsimme käsiimme moninkertaisten Suomen kävijöiden osoitteet, olihan toisella vielä suomalainen emäntä, joten olimme ilmoittaneet tulostamme. Löytyihän osoitteet pienen sekoilun jälkeen. Ella Wolfgangin äiti luuli Porin Vesaa pojakseni. Oli parran kasvattanut, oli siinä naurussa pitämistä. Olimmehan vierailleet aikaisempina vuosina pojan kanssa samaisessa perheessä, joten parran kasvun aika oli?

Speedwayta ja romurallia

Vesän jatkaessa matkaa Turkkiin saakka saattelimme Bremeniin, mihin jäimme seuraamaan Speedwayta ja vettä tuli edelleen. Seuraavana päivänä oli vuorossa autojen romuralli, minne menimme kävellen olihan se 2 km päässä Päivin ja Lotharin asunnosta. Homman nimi oli noin 1 km ravirata. lähtö tapahtui noin 10 auton ryhmissä kerrallaan ja pääkatson edessä kiilattiin ulos.

Vauhdista saa kuvan kun mentiin katon kautta 16 kertaa ympäri, erikoista mutta kansa tuntui olevan mukana täysin rinnoin. Joka toisella näytti olevan viskiä ja gluttua omassa kassissa katsomossa. Autot olivat täysin vakiokuntoisia turvakaaria lukuunottamatta. Täysin sirkushuvia. Ajomies oli joka viimeksi jäi radalle se täytyy tunnustaa.

Maaseutua ja hampurua

Poikien ollessa päivät töissä oli päiväohjelmani vapaa, poikkesin auto- baanalle venttiilin nousua kokeilemaan, mopoksi huomasin 500 cc Hondan. Ilmeisesti saksalaiset ajavat vain kaupunkivälit niin tunnettomasti, eihän mikään peli kestä sellaista menoa jatkuvasti. Lähinnä harmonin ääntä muistutti moottoripyörän ääni niiden mennessä ohitseni.

Kukkiva Hampuri nähtävyyksiä huhtikuussa, vielä rauhallista. Pieniä massaturistirymhiä siellä täällä, mutta ei jonotella tarvitse. Ajelimme Wolfgangin sisuvaunumoottoripyörällä Hampuria katsellen. Elbe jäi alittamatta asfalttitoiden ollessa kesken. Päivät menivät kuin siivillä (2 viikkoa) oli aika lähteä Finnjetille. Travemündessä sisäaajo Finnjetin uumeniin ei kyllä miellyttänyt. Pyörämme jäi uusien Fiat-traktoreiden taakse, loukkuun. Yllättävää oli noin 6—7 saksalaisen moottoripyöräilijän tulo Suomeen lomalemaan ja kalastamaan Saimaan rannoille (järvet jäässä). Kertoivat jatkavansa matkaa Lappiin ja Nordkapiin saakka.

Helsinkiin tullessa alkoi varsinainen hässäkkä, eihän ne uudet Fiatit käynnistyneet. Olimme loukussa 2 tuntia Katajanokalla. Muuten ihmeen pitkälle kevät oli ehtinyt 2 viikossa Suomessa. Suksimiehistä puhumattakaan. Ilmojen suhteen matka ei ollut paras mahdollinen moottoripyöräilylle. Tuli sentään ajeltua maaseutua muutama kerta ja ihmeteltyä Hampurin laajuutta. Illat menivätkin MM-nyrkkeilyjä seurattaessa, olihan mukana suomalaisia Münchenissä, hyvän saksalaisen oluen vauhdittamana.

J. Panhelainen

Perheralli 1982

Perheralli onnistui ensimmäisellä yrityksellä ällistytävän hyvin suunnitelmien mukaan. Väkeä oli senverran kuin ennakkotiedustelu oli antanut aihetta odottaa ja paikka osoittautui käyttötarkoitukseemme sopivaksi, ainakin niin kauniilla säällä joka meitä suosi.

Koska kerho tuki vuokranmaksua riitti ilmoittautumismaksu lasten pikku lahjoihin, jättiläismäiseen lettutaikinaan (erikoiskiitos paistajille) ja jäätelöön.

Tunnelma oli koko ajan leppoisa ei meteliä, ei humalaisten hoilotusta eikä kiirettä minnekkään. Lasten riemukkaan rantaleikin katselu ja tuoreet mansikat varmaan riittivät korvaamaan useimpien kohdalla ralliin tulemisen vaivan. Eräänä kohokohtana voidaan pitää suotukilpailua johon vastarannalla pidetyn paikallisen nuorisoseuran kansanjuhlan edustajat kävivät meidät haastamassa. Motoristeista löytyi miltei ilman suostuttelua väkivahva kolmen miehen joukkue joka murskasi vastustajansa. Vastarannalla vallitsi syvä hiljaisuus.

Lahtelaiset moottoripyörafirmat CeeCee Motor ja Mototrail lainasivat ihailtavaksemme perheen pienemmille sopivia ajoneuvoja.

Järjestäjät

Kiitos Ystävät

teitte merkkipäivästänne juhlan.

Kiittäen Pappa

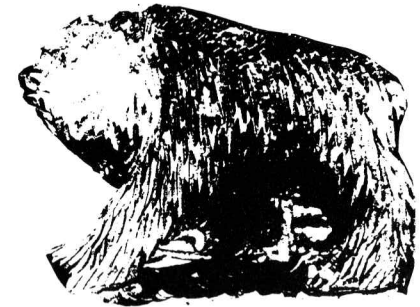
Tulevia ralleja

13. KOKKO-TREFFEN 10.-12.06.1983 Seljesåsenin leirintäalueella Alavetelissä, n. 30 km Kokkolasta. Kontrollipaikka Emet tanssipaikka. Järj. Kokko MC-Club r.y. Tiedustelut: Martti Hautanen, Isokatu 1 C. 67100 Kokkola 10. Puh. ilt. 968-19466.

GOSPEL JUHANNUS johon liittyy myös motoristien kokoontuminen. Ajankohta on juhannus, 24.-25.6.83, paikka Lohjan Vivamo. Tapahtuman järjestäjänä on Kansan Raamattuseuran nuoriso- ja opiskelijatyö. Tapahtuma koostuu konserteista, raamattutunneista, drive-in jumalanpalveluksesta sekä kokkojuhlasta. Tapahtuman hinta on kokonaisuudessaan n. 75,-, johon sisältyy majoitus sisätiloissa tai tellassa, ruokailu sekä liput kahteen konserttiin. Tiedustelut ja ilmoittautumiset voi suorittaa os. Vivamo, 08100 Lohja 10, puh. 912-87755/263.

MÜNCH-KOKOONTUMISAJO

6. Friedel-Münch-Freunde-Treffen järjestetään tänä vuonna Lissbergissä, Liittotasavallassa 10.-12. kesäkuuta. Lisätietoja voi kysyä osoitteesta: Friedel-Münch-Freunde-Treffen Organisationsleitung Hans haas Bachweg 6474 Ortenberg-Lissberg. Puhelin 0 60 46-12 61.



Kontio -83

1. - 3.7.1983

- Kontrollipaikka sijaitsee Kittilän kirkonkylässä.
- Kontrollipaikalla huoltoasema ja kahvila.
- Kontrollin lähistöllä leirialue.
- Ennakoilmoittautuminen PAKOLLINEN, joka tapahtuu jäsenille lähetettävällä tilillepanokortilla.
- Pisin matka suomalainen nainen ja mies -palkinto jaetaan uusien sääntöjen perusteella, ohjeet em. tilillepanokortissa, jossa myös muut tarkemmat tiedot rallista ja kontrollipaikasta.
- Jäsen voi kutsua yhden pyöräkunnan vieraaksi ralliin.
- Tilillepanokortit postitetaan huhtikuun lopulla.

Kontioterveisin

Pohjois-Suomen 69:läiset