

406 000 000 000251
HUHTANEN REIJO

JOUKKO
JULKAISU

PALLASTUNTURINKJ 587
01280 VANTAA



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1 HELMIKUU 1969

MOTOPOSTIA:

Keskustelu motoristin ajoasusta lainehtii vilkkaana Helsingin Sanomien yleisön osastosta. Tähän on saksittu joitakin paloja ja pilojakin.

Olisi asiallista, että keskustelu vielä hieman jatkuisi MOTORISTIN sivuilla, eli alan varsinaisessa ammattilehdessä.

Mielipiteitä on monta kuin kuskejakin joten muistakaapa päätoimittajaa postilla seuraavaa numeroa ajatellen!

Osoite on lehden alkupäässä!

Turvakehikko estäisi näkyvyyttä

Nimimerkki K. S. (HS 8. 1.), kymmenhevosvoimaiseksi rajoitettu kevytmootoripyörä olisi paljon vaarallisempi kuin nykyiset kaksitahtiset 20-hevosvoimaiset pyörät. Pyörän kiihtyvyys olisi huono ja huippunopeus jäisi liian alhaiseksi esimerkiksi moottoriteillä.

Moottoripyörän painon lisääminen ei vastoin yleistä käsitystä lisää turvallisuuksia, koska painon noustessa jarrutusmatka pitenee ja pyörän käsiteltävyys vaikeutuu.

Turvakehikko, jota ehdotitte yli 250-kuutioisiin moottoripyöriin, olisi mielestäni vaarallinen, koska se häiritäisi näkyvyyttä, nostaisi pyörän painopistettä ja lisäisi tuulen vaikutusta.

On totta, että kaksitahtinen saastuttaa ja on äänekkäämpi kuin nelitahtinen, mutta jos kaksitahtiset moottoripyörät kiellettäisiin niin mielestäni myös kaksitahtiset autot ja muut laitteet pitäisi kieltää.

Nahkapuvun osalta voitaisiin ottaa mallia Ruotsista, jossa nahkapuvun käyttäjä saa vakuutuksia alennuksia.

Timo Österlund
Porvoo

Olen seurannut mielenkiinnolla keskustelua motoristien turvallisuudesta ja turvapukujen käyttöpaikasta, käytännön itsekä kesäisin työmatkoillani moottoripyörää.

Silmääni pisti erityisesti K. S:n kirjoitus (HS 8. 1.), jossa hän mm. ehdottaa turvakehikkoa yli 250-kuutioisiin moottoripyöriin ja pyörän käytön sallimista vain valoisaan aikaan, kaksi esimerkkiä mainitakseni. Saattaahan olla, että kirjoitus olikin tarkoitettu provosoivaksi, minun sydämeni ainakin teki ylimääräisen jutkahduksen moista tekstistä lukiessani.

Puuttumatta muihin ehkä hyviinkin ehdotuksiin toteaisin vain, että turvakehikon lisäksi laitetaan sitten samantien kaksi pyörää lisää, niin saadaan auto (ei moottoripyörää). Mitä taas tulee ajamisen sallimiseen vain valoisaan aikaan, on jälleen unohdettu, että kaikki moottoripyörän käyttäjät eivät ole nahkatakista, korttelirallia ajavaa porukkaa vaan monet ajavat myös työmatkansa sillä. Julkisten kulkuneuvojen aikataulut eivät sovi kaikkien työaikoihin tai -matkoihin.

Meri Aalto
Helsinki



N:o 1 helmikuu 1986. 17. 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.: hallitus

Puheenjohtaja

Jaakko Laurila
Vierumäentie 9
01450 Vantaa
Puh.t. 90-537 011
Puh.k. 90-8726 130

Varapuheenjohtaja

Pekka Kuoppala
Muuttolinnuntie 18 A
00780 Helsinki
Puh.k. 90-354 428

Sihteeri Jäsenasiat

Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 Helsinki
Puh.k. 90-381 373

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartijantie 6 A 5
45100 Kouvola
Puh.k. 951-111 04

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi As.
Puh.k. 935-572 45

Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
01510 Vantaa
Puh.k. 90-821 358

Osku Vaahtera (EAK)

Maratonkuja 6 A 1
01280 Vantaa
Puh.k. 90-302 391

Jouko Mäenpää

Tuomikuja
63400 Alavuus As.
Puh.k. 965-20031

Jouni Valkeejärvi

Satamatie 1
35700 Viipputa

Päätoimittaja

Aki Oura
Viipurinkatu 7 C 30
00510 Helsinki

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama

Taavi Hiltunen

Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen

Paarnoori
28680 Pori

Kerhon postisiirtotili

numero KO 426 781-0

Pankki: SYP

Kouvola kauppatori
Tili n:o 233221-323

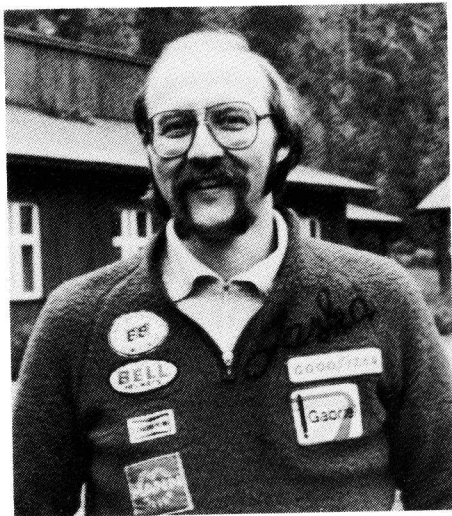
HYVÄT MOTORISTIT,

Vuosi on vaihtunut ja ilahduttavasti untelot ja saamattomat kuljettajat ovat heränneet talviuunistaan räväkkään keskusteluun suojapukuasiasta. Hyvä näin ja tässä numerossa puheenjohtaja vastaa, joku kysyy ja muutama uhmailee. Aivan suomalaiskansalliseen tapaan. Jatkuvuutta keskustelulle toivovat kaikki ja niin myös Motoristin toimittajat, jotka odottavat kirjeitä, kortteja ja vaikkapa aivan artikkeleita.

Toinen keskustelunaihe on tietysti EAK, josta Vaahteran Osku alustaa ja toivoo pikaista ja kriittistä palautetta. Keskustelkaamme nyt oikein sydämen kyllyydestä meitä kaikkia koskevista asioista. Mutta asiallisesti, toivon, sillä tunnustaudun standardien kannattajaksi niin vetolujuuksien, oktaanien kuin liikennesääntöjen osalta, ajakoot halulliset vaikka nelikulmaisina pyörinä. Ja sitä paitsi olen ilolla ottamassa vakuutusyhtiöltä alennuksia ja korvauksia vaikka standardien kautta, sano

Aki

PUHEENJOHTAJAN PALSTA



Jauhot pölyävät puhallettaessa

Viimeaikaisesta jauhosäkkiin puhaltamiskilpailusta johtuen ovat osittain asiaan kuulumattomatkin henkilöt saaneet naamansa siinä määrin valkoiseksi, että on syytä selvittää vaihteeksi niitä tosiasioita ja tapahtumien kulkureittejä, jotka osaltaan ovat johtaneet tähän motoristin ajoasun standardisoimisesta syntyneeseen paniikinomaiseen väittelyyn.

Asioiden kulku on seuraava:

Suomen Standardisoimisliitto kutsui Liikenneturvan toimeksiannosta 24.05.85 koolle kokouksen, jonka tarkoituksena oli päättää ensisijaisesti siitä, tuleeko standardia kehittää edelleen ja myönteisessä tapauksessa mahdollisista jatkotoimenpiteistä. Mahdollisen työryhmän muodostamista varten oli koolle kutsuttu alustavasti seuraavat järjestöt: Liikenneturva, Liikennevakuutusyhdistys, MP-69, Sinisalo Oy, Suomen Moottoriliitto, TFMK, VTT/Kemian Laboratorio.

Alustava kokous pidettiin 17.06.85. Paikalle saapuivat kaikki kutsutut SML:a lukuunottamatta, joka oli tosin jatkossa mukana. Järjestöjen edustajat totesivat moottoripyöräilijän asianmukaisen suoja-asun merkityksen turvallisuuden lisääjänä ja näin ollen otettujen normien asettaminen kriittisten kohtien varmistamiseksi tavoiteltavaksi ajaksi.

Miksi MP-69 kannattaa ajoasun suojaavan vaikutuksen lisäämistä?

MP-69:llä on Pohjoismaiden yhteyshenkilön ansiosta todennäköisesti parhaat tiedot siitä, mitä naapurimaissamme tehdään motoristien turvallisuuden kehittämiseksi. Ruotsissa ovat vakuutusyhtiöt tehneet oman tutkimuksen, jossa on todettu määrättyjen pukutyypin vähentävän onnettomuustapauksissa ruhjeita ja luunmurtumia 30 %. Kyseiset vakuutusyhtiöt ovat tältä pohjalta antaneet hyväksyntänsä heidän asettamansa normit täyttävälle ajoasuille. Normit koskevat iskuvaimennuskykyä, materiaalin veto- ja repeytymislujuutta sekä saumojen ja vetoketjujen lujuutta yhdistyneenä eräisiin passiivista turvallisuutta edistäviin tekijöihin. Kaikki nämä normit ja vastaavat testausmenetelmät on koottu yksiiin kansiin standardin muotoon.

Mikä hemmetin pukustandardi?

Viime viikkoina on julkisuudessa ollut runsaasti puhetta moottoripyöräilijöiden nahkapukujen standardisoinnista. Keskusteluissa on myös tullut esiin pelko siitä, että standardin kylkiäisinä astuisi kuvaan myöhemmin mukaan käytöpakko.

Joulukuun Motoristi-lehdessä oli MP 69:n hallituksen pöytäkirja kokouksesta 16.11.1985, jonka asiakohdassa 6 oli hallitus tutustunut Suomen Standardisoimisliiton ehdotukseen ja hyväksynyt kyseisen ehdotuksen muutoksitta.

Haluan nyt kerholehtemme sivuilla saada puheenjohtaja J. Laurilalta selvityksen niistä tekijöistä, jotka ovat vaikuttaneet hallituksen päätöksen syntymiseen. Tämä selvityspyyntö sen vuoksi, että keskusteltuani stan-

dardihankkeesta useiden kerhomme jäsenten kanssa, on meidät vannonut hämmennys hallituksen menettelyä ohtaan.

Henkilökohtaisesti pidän pukustandardia täysin tarpeettomana. Nykyisin markkinoilla olevat puvut ovat laadultaan niin korkealuokkaisia, että ne varmasti täyttävät turvallisuudelle asetettavat vaatimukset. On myös otettava huomioon se, etteivät lähemmäksi kaikki motoristit halua tai voi pitää nahkoja, vaan käyttävät muunlaisia ajovarusteita.

Lopuksi ilmoitan, että en tule milloinkaan käyttämään standardinne mukaista pukua. Haluan päättää itse, millaisia ajovarusteita käytän.

Keijo Lumme
Jokioinen

Hyväksymiään pukuja käyttäville motoristeille myöntävät kyseiset vakuutusyhtiöt 20 % alennuksen sekä liikennevakuutuksesta että ns. kasvokosta. Potkaistaanko tässä kohden ruotsalaista enduromiestä tai -naista nahka-asulla suojaamattomaan polveen? Ei tietenkään! Endurokuskeilla on vastavasti halvempi vakuutus edellyttäen lisenssiä ja SVEMO:n luokittelemaa endurokäyttöön sopivaa pyörää.

Tässä yhteydessä haluan kommentoida myös työryhmän kokousmuistiossa 10.09.85 ollutta lausetta, koska se on tulkittu useissa otteissa kyseenalaisesti. Lause kuuluu seuraavasti: "Keskustelussa todettiin, että moottoripyöräilijän puku pitäisi

saada kypärään verrattavaan asemaan. Nahkapuku on jäänyt ajoista syrjään siksi, ettei sen vaatimuksia ole spesifioitu." Tämä lause on ulkopuolisten taholta tuomittu naulaksi arkkuun, koska ei tiedetä lainkaan, mistä siinä puhutaan. Tarvitaan ilmeisesti katekismusta, ja sieltä kohta "Mitä se on?" Kyseisen lauseen kirjaamista edelsi keskustelu siitä, että hyväksyty kypärä on mahdollisen vahingon sattuessa vakuutuksesta korvattavissa, mutta motoristin ajoasu ei ole "...ehkä siksi, ettei sen vaatimuksia ole spesifioitu."

Se siitä, mutta joka tapauksessa em. syyt johtivat siihen, että kerhomme tunsii jälleen kerran olevan oikealla asialla motoristin parhaaksi. Työ-

ryhmä jatkoi kokoontumisiaan, kunnes standardiehdotus saatiin muokatuksi Ruotsin mallin pohjalta Suomen olosuhteisiin sopivaksi, tietyt turvallisuutta lisäävät normit käsittäväksi kokonaisuudeksi. 05.11.1985 lähetettiin standardiehdotukset seuraaville järjestöille ja yrityksille lausuntopyyntöä varten:

B. Luhta oy
Erikoiskäsine Ky
Haka-Käsine Ky
Jofama Oy
Kenkätehtaiden Keskusliitto
Kinhan Oy
Kokkolan Nahka
Käsinetehdas Sauso Oy
Liikennelääketieteellinen yhdistys
Liikenneministeriö
Liikenneturva
Liikenneturvavakuutus
Liikkuva Poliisi
Moottoripyörien tuontikauppiat ry
MP-ASU leathers
MP-69/NMR
Nahkavalmiste R. Siipola Ky
Sinisalo Sport Oy
Suomen Moottoriliitto ry
Suomen moottoripyöräkauppiaaliitto
TEVASTA
T:mi Eka-Käsine
TFMK
Veljekset Gustafsson Ky
Viljanmaa ja K:ni
Viljo Viljanmaan Nahkatehdas
VTT/Kemia/Sähkö
YTR

Vastausaika päättyi 03.01.1986.
MP-69 antoi ehdotukseen sellaise-
naan hyväksyvän lausunnon
17.11.1985.

Sitten alkoi taphtua kummia. Alan
lehdet repesivät herkuttelemaan toi-
nen toistaan pessimistisemmällä
mustamaalauksilla, povauksilla ja
"luotettavien lähteiden tiedoilla".



Ruskea ajopuku vuodelta 1950.
Kuva: Eero Mikkola 1985.

Puhelimet soivat, yleisönosastoilla
kirjoiteltiin ja joka suunnalta tuli tie-
toa siitä, että salamyhkäinen stan-
dardi johtaa ilman muuta pakkoon,
koska "kaikki Suomessa tehdyt
standardit ovat tulleet pakollisiksi"
(todellisuudessa 10 % standardeista
on pakollisia, ja niistä suurin osa
koskee myrky- ja
räjähdysaineteollisuutta).

Kaikki tämä häly johti siihen, että
vaikka en henkilökohtaisesti usko-
kaan tämän standardin johtavan
käyttöpakkoon, ei kerhomme voi ot-
taa näin vakavassa asiassa pienin-
täkään riskiä pakon suhteen, vaan
lausuntopyyntö vedettiin takaisin ja
muutettiin kuuluvaksi seuraavasti:
"MP-69 r.y.:n hallitus ei voi ottaa
kanta käsiteltävään asiaan, koska
se pitää standardisoinnin perusteis-
ta ja tarkoituspelistä annettuja tieto-
ja puutteellisina. Hallitus toivoo lisä-
selvityksiä näistä asioista."

Lausuntopyyntö palautettiin näin
muutettuna määräpäivänä.

Toimikunta kokoontuu seuraavan
kerran 04.02.86, jolloin koko soppa
kauhotaan pohjia myöten.

Riippumattoman ja yksittäisen
motoristin etuja ajattelevan kerhon
perspektiivistä katsellen syntynyt
keskustelu on herättänyt ainakin
seuraavia ajatuksia:

1. Yksittäisen motoristin etu alkaa
kiinnostaa moottoripyöräkaupan
myyjäpuolta erityisesti silloin, kun
oma etu on uhattuna.
2. Puolueetonta tietoa on vaikeaerot-
taa manipulaatiosta silloin, kun on
kyse mainosmarkoista.
3. Yhteen hiileen puhalletaan vain
kriisitilanteissa.
4. Jauholaariin puhaltaja saa jauhot
silmilleen.

**SEURAAVAN NUMERON AINEISTO 10.3.
MENNESSÄ.**

Yhteenvetona koko edellisestä:

MP-69 kannattaa kaikkia motoristin
etuja turvallisuutta lisääviä toimenpi-
teitä, mutta vastustaa verisesti kaik-
kia sellaisia toimenpiteitä, jotka ra-
joittavat yksilön vapautta motoristien
itsensä vastustaman pakon muo-
dossa.

ELÄKÖÖN VAPAAUS!

P.S. Toisaalla tässä lehdessä ystä-
väni Keijo Lumme kertoo, ettei tule
milloinkaan käyttämään standardin
mukaista pukua. Hyvä Keijo! Juuri
tähän valinnan vapautteen kerhom-
me pyrkiikin.

Mikäli tähän asiaan liittyviä kysy-
myksiä ilmenee, pyydän lähettä-
mään ne kirjallisina osoitteeseeni,
jolloin vastaan niihin Motoristin
palstoilla.

MYYTÄVÄNÄ

Yamaha RD 125 LC vuosimalli -82
Otettu käyttöön -84. Hyväkuntoi-
nen, käteiskaupalla edullisesti.
Pertti Lehtimäki Puh. 916-833 04

OSTETAAN

Haluan ostaa Motoristi-lehtiä vuosil-
ta 1970—78.
Keijo Lumme Puh. iltaisin
916-838 03

Moottoripyöriä ja motoristeja Härmän malliin

Suomea kutsutaan usein Härmäksi ja suomalaisia härmäläisiksi. Mutta se oikea Härmä, Yli- ja Ala-liitteillä on eteläisellä Pohjanmaalla, ja sikäläiset härmäläiset oikeita perushärmäläisiä, Ison-talon Antin ja Rannanjärven heimolaisia. Kun toimittaja viimekeväisen etappiajon merkeissä otti "förskottina" tuntumaa Pohjanmaan jo perjantaipäivän ja illan, tuli siinä tuntumaa sikäläiseen lakeuden maisemaan ja ihmisten vahvaan elämänrytmiin. Motoristihenkiseen härmäläisyyteen syytti vahva tuntuma, kun kyytimiehenä toiminut Kotonevan Jussi iltamyöhällä kiepautti eräälle pihamaalle. Siellä syntyi ainekset tähän juttuun, joka Härmän porukan kanssa kehiteltiin valmiiksi vuoden vaihteessa. Motoristin lukijoille tarjotavaksi.

Ylihärmän on suomalaisen yrittelijäisyyden ihme paikka. Siellä on vähintään pikkuverstas miltei jokaisen talon takapihalla, ja eri kokoisia teollisuushalleja kylässä kuin kylässä. Poikkesimme Insinööritoimisto Vesa Takalan tehtaalle Rannanjärven kylässä. Työntekijöitä on 8 ja 6:lla heistä on moottoripyörä ja useampiakin. On ajokelpoista pyörää jos mitä lajia, ja "romuja" kunnostusvuoroa odottamassa. Joukossa muutama sellainen "unelmavanhuskin" jota vielä uskotaan olevan piilossa Suomen hajoavissa heinäladoissakin.

Vesan työporukan päätuote on n. 20.000 henkilöautojen vetokoukkua, sekä ohella autokorjaamoalan tuotteita. Pääosa tuotannosta markkinoidaan kotimaassa, hiukan vientiin menee.

Pojat tekstivät otetut fotot ja luovuttivat käyttöön aikaisemmin otetun ryhmäkuvan. Lupasivat vastata vielä muutamiin omantunnonkysymyksiinkin. Pohtivat vastaukset ryhmätyönä ja ottivat niistä täyden vastuun "Härmän häijynä", vaikeivat pahoja olekaan.

Kysymys 1. Virittykö ja väritykö kiinnostus moottoripyöriin ja niillä ajoon pohjalaiseen perusuonteeseen? Onko motoristeissa missä määrin nykyään muunnosta menneen ajan häijyistä ja heidän menevästä elämäntyylijstään?

1. Ehkä pohjalainen hakee moottoripyöräilyä vapautta ja rentoa meininkiä, ja näin koettaa sopeuttaa sen perusuonteeseensa.

Kyllä moottoripyörät ainakin meille härmäläisille (tarkoitan meitä alan harrastajia) kuuluvat hyvinkin läheisesti perusuonteeseen ja elämäntapaan.

Että ollaanko muunnos menneen ajan häijyistä? On tietysti todettava, että meitäkin löytyy moneen lähtöön. Toiset meistä kyllä mitä selvemmin polveutuvat jonkin asteen häijyistä. Jo härmäläisten historiallinen maine saattaa aiheuttaa joillakin tutinaa pökyssä. Nyt kuitenkin tulee huomata, että tavallista porukkaahan me härmäläiset loppujen lopuksi ollaan. Esi-isiemme jättämä hurja maine vain on seuranamme. Häijyksi voi kyllä tuntea itsensä joskus kun ajat esim. parkkipaikalle joka tyhjenee välittömästi muista ihmisistä moottoripyöräilijöiden saapuessa. Tällainen ilmiö

sattuu silloin tällöin, vaikka ei me kylä mi tään rähisijöitä olla. Mutta saman kuvion ovat todenneet varmaan muutkin kuin härmäläiset motoristit.

Kysymys 2. Pohjanmaalla on ehkä laajin ja uskollisin vanhoille pyöriille uskollinen joukko, joka sekä ajaa, että entisöi näitä pyöriä. Etenkin pohjalaiset brittimotoristit sekä näkyvät että kuuluvat useissa kokoontumisajoissa, Miten perustelisitte tämän — monien mielestä vaivalloisen ja nostalgisen — kiinnostuksen?

2. Meistä useimmat moottoripyöräharrastajat ovat aloittaneet uransa "japsi-mopojen" parissa. Ja niin se kai on tämän päivänkin nuorilla härmäläisillä tavallista.

Ajan mittaan kaverit ovat kokeilleet useita japsi-pyöriä. Kun viimein on koettu 16- tai enemmänventtiilisen surinaa ja pitkälti kolmattasataa kertuvia huippunopeuksia huomataan, että jotain on jäänyt kokematta. Se jokin on paukkurautojen miehekäs jytke. Kun sitten on tullut hankittua ensimmäinen tosi paukkurauta (tavallisesti britti) huomataan sydän menetetyn näille nostalgisille tosi moottoripyörille.

Tässä juttelimme insinöörimies Esko Kangasraution kanssa. Hän jos kukaan on perehtynyt mp-tekniikkaan. Puhuttiin viimeaikojen teknisistä saavutuksista. Lopuksi hän kuitenkin totesi, että uutuudet alakvat olla kelloseppien tuotteita, jotka alkavat vieraantua perinteisestä moottoripyörästä. Ja kun vielä vertaillaan pyörien kestävyyttä ja pitkäikäisyyttä, niin jo järkisyytkin vievät valinnan juuri nostalgisten pyörien puolelle. Tämän me pohjalaiset ilmeisesti olemme oppineet.

Kysymys 3. Millaisena näette pohjalaisen motoristien kiinnostuksen ja osallistumisen: paikallisiin mp-

kerhoihin, merkkikerhoihin, valtakunnallisiin Kuusysiin ja Touringiin? Valtakunnallisten kerhojen jäsenistössä pohjalaisten osuus ei ole kovinkaan näyttävä.

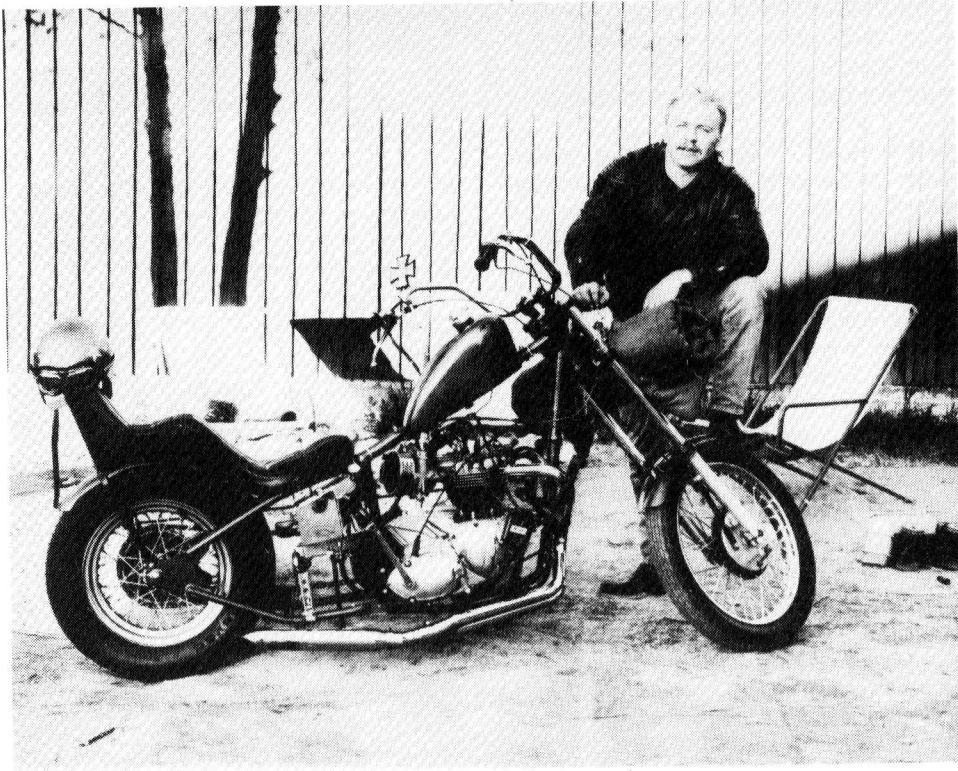
3. Paikalliset mp-kerhot pohjanmaalla toimivat varsin hyvin. Vaikka valtakunnallisella tasolla ei ehkä kovin voimaperäisesti olla esillä.

Meidän YHMK ry:me on pystyssä 12:tta vuotta. Jäseniä on vähän yli sata. Parhainpina aikoina pyöräileviä jäseniä oli 63 kpl, joka on mielestäni aika paljon tämän kokoiseen paikkaan (Ylihärmä 3400 asukasta).

Merkkikerhoihin meitä kuuluu aika paljon. Syy lienee pääasiassa Harley-Davidson merkin yleisyys härmäläismotoristien keskuudessa, mutta muita merkkifanaattikojakaan ei sovi unohtaa. Harrikka-kuskeja meistä on alun toistakymmentä. Kaksi härmäläistä istuu Harley-Davidson Club Finland:in hallituksessa. Lisäksi Clubin Presidentti asuu lähi tuntumassa. Muita merkkikerhoja edustavat tietysti britti-merkkien clubit.

Valtakunnalliset Kuusysi ja Touring ovat ehkä jääneet vähän vähemmälle huomiolle pohjalaisten motoristien keskuudessa. Syy tähän on ehkä toimivat omat kerhot.

69-merkin kyllä löytää melkein joka toisen motoristin hihasta, mutta Touring Finlandia on jo harvinaisempi juttu.



Kuvassa: Jukka Talvitie & Chopper

MATCHLESS/TRIUMPH -57/69 **Omistaja: Jukka Talvitie**

Pyörä on aikojen saatossa muuttunut tosi chopperiksi. Pyörä on muutokatsastettu nykyiseen muotoonsa. Alkuperäisen Matchless 650 cc moottorin on korvannut Bonneville 650 cc -69 vuosimallin masiina. Runko koostuu Matchlessin etuosasta ja Triumphin takaosasta. Englantilainen kun on ymmärtänyt tehdä rungot kaksiosaisena pulttiliitoksin. Tästä syystä on mahdollista yhdistellä jopa eri merkkien runko-osia toisiinsa. Pyörän tekniikka on pitkälle vietyä. Alkuperäistä Triumph-moottoria on pirstetty. Maukkaita yksityiskohtia jotka näkyvät ovat Joe Hunt-kisamagneetit oikeassa moottoriposkessa sekä

kaunis Alphabet pakosarja.

Jukka on tehnyt useita pitkiäkin retkiä chopperillaan ja pyörä on aina toiminut kuin "enkeli". Ihasteluja tällainen ajopeli saa aina missä sitten liikkeinkin. Jopa tankkaamaan pysähtyminen saa aikaan melkoista liikehdintää lähistöllä.

Ajomukavuus tällaisessa lepotuolissa on aivan omaa luokkaansa. Niinpä pyörän selässä viihtyykin tavallista pitempään. Jukkahan sen tietää, sillä aikaisemmin hän on kuljettanut useita "niitä tavallisia ritsoja".

Ammatiltaan Jukka on turkistarhaaja ja harrastus N:o 1 on tietysti moottoripyörät.

TIETOJA

Omistaja: Matchless 650, -57
 Moottori: Bonneville 650, -69
 Runko: Matchless/Triumph
 Etuhaarukka: Triumph + 8"
 Etupyörä: 19 x 3,25 Avon
 Takapyörä: 15 x 155 Gislaved
 Tankki: Sportster
 Satula: King&Queen
 Sytytys: Joe Hunt
 Pakoputket: Alphabet 2—1
 Öljytankki: Horseshoe

TIETOJA

Omistaja: BSA Thunderbolt
 Chopper -74
 Vesa Takala
 Moottori: BSA/Triumph 650 cc
 Runko: Triumph + Brörerna
 Brum takaosa
 Etuhaarukka: BSA + 10"
 Etupyörä: 21 x 3,00"
 sata pinnaa
 Takapyörä: 16 x 5.10"
 Tankki: Sportster
 Satula: Omatekemä
 Pakoputket: Drag pipes
 Öljytankki: Horseshoe
 Muut: Käsiyötä

Kuvassa: BSA Chopper



BSA THUNDERBOLT CHOPPER -74

Omistaja: Vesa Takala

Tämä Chopperi on rakennettu puhtaasti näyttelypyöräksi. Se on ollut esillä useissa alan näyttelyissä. Palkintojakin se on tuonut kotiin jo muutamia. Pyörän ovat rakentaneet Martti Ojala ja Vesa Takala yhteistyössä. Pyörä perustuu BSA:n tekniikkaan, runko on kuitenkin Triumphin valmistetta. Useimmat yksityiskohdat pyörässä ovat valmistajien omaa käsityötä, Pyörässä on alkuperäiseen chopper-tyyliin liekkimaalaus. Etuhaarukka on suhteellisen pitkä. Erikoisuutena voidaan mainita etupyörä, jossa on tasan 100 pinnaa. Kromia on käytetty runsaasti viimeistelyyn. Jotta tulisi todistettua, että myös näyttelypyörä voi toimia moitteettomasti, ajoi Vesa Britti-ralli reissunsa Evijärvelle tällä chopperilla. Ja toimitihan se jopa paluu matkan kaatosteessa. Matkan jälkeen Vesa kylä totesi, että etulokasuoja sadekelillä on varsin tarpeellinen.

Tämä kuva on Härmän on otettu, kun juuri on palattu Vaasan Hot Rod näyttelystä. Motoristit vasemmalta lähtien: Jukka Talvitie, Seppo Hietakangas, Vesa Takala, Asko Tamminen ja "Pikku-Eetu" Takala. Jaa että mikä rekka? Se oli kätevä kuljetukseen ja Asko Tammisen kuningasajatus toteutuneena. Amerikkalaisten rekkajen ihailijana tunnettu toimenmies teki sellaisen Volvosta miltei alkuperäisen näköiseksi rakennellen. Rekka on K-rauta Tammisen päivittäisessä ajokäytössä. Näyttelyissä se tahtoo varastaa koko shown, tämä "Jenkkirekka". Niin että on sitä härmäläisillä motoristeilla "rautaa" monenlaiseen tyyliin ja menoon.



HARLEY-DAVIDSON Servicar -65
Omistaja: Juha Takala

Esittelijänä kuvassa: Pekka Unkuri
Harrikamies hänkin.

Tämä HD Trike (Trike = kolmipyöräinen moottoripyörä) on toiminut lapuliisan partiopyöränä USA:ssa. Aikanaan se poistettiin poliisikäytöstä ja huutokaupattiin siviiliikenteeseen. USA:ssa se joutui huutokaupan seurauksena erään Floridalaisen chopper-harrastajan käsittelyyn. Suomeen saapuessaan siinä olikin noin 2 m pitkä etuhaarukka ja 285 leveät takapyörät. Täällä pyörä piti kuitenkin katsastaa ja niinpä haarukka lyhennettiin reilulla metrillä. Takapyörät saivat jäädä paikoilleen. Tämä pyörä olikin ensimmäinen kolmipyöräinen HD, joka katsastettiin liikenteeseen Suomessa. Ja kuten arvata saattaa oli siinä tyyppitoimiston miehillä ihmetelemistä.

TIETOJA

	Harley-Davidson
	Servicar -56
Omistaja:	Juha Takala
Moottori:	HD 750 Flathead
Runko:	alkuperäinen Servicar
Etuhaarukka:	HD Hydra Glide
Etupyörä:	165 x 15 Good Year
Takapyörä:	285 x 15 Uniroyal
Tankki:	Fat Bob
Satula:	Norsunkorva

Mutta kun pyörä perustui alkuperäisosiin eihän se auttanut kuin leimata tervetulleeksi liikenteeseen.

Pyörällään Juha on tehnyt muutamia reissuja kokoontumisajoihin. Ja hauska muisto edellisestä kesästä on kun ajoimme mallikkaasti poliisin tutkupartion ohi kuuliaisesti rajoituksia noudattaen. Käännyimme ohitettuamme pysäyttävän poliisiauton erään huoltoaseman pihaan. Eipä aikaakaan kun partioauto jätti paikkansa ja ajoi pyörän taakse. Katselimme hultamon Baarin ikkunasta virkamiehen ilmeitä. Hetken katseltuaan hän ajoi vähän sivummalle ja kaivoi puhelimen esiin. Otti sitten puhelun ja ilmeisesti tarkisti tämän ihmeellisen vehkeen tiedot rekisteristä. Vielä hän loi katseensa pyörään, löi sitten luvun kiinni ja painoi kaasua. Niin hän katosi päätään pyöritellen partopalkalleen. Mahtoi se olla eräänlainen päivän yllätys poliisimiehelle.

Ammatiltaan Juha on liikemies toimipaikkanaan Pellonpaja Oy Ylihärmässä.

HARLEY-DAVIDSON Electra Glide -79 Omistaja: Vesa Takala

Tämä pyörä on tullut Suomeen muuttotavarana ja käyttöönottovuosi Suomessa on tapahtunut vasta -82. Pyörä on Harley Davidson-tehtaan lippulaiva. Eli varustelluin malli. Kuvan ottohetkellä kate ja perälaukku ovat olleet poistettuina. Tämä sikäi, että Vesa haluaa nauttia nimenomaan moottoripyöräilystä eikä silloin katteet yms. ole paikallaan. Täytyy kokea

TIETOJA

Harley-Davidson
Electra Glide -79
Omistaja: Vesa Takala
Moottori: Shovelhead 80 cid
= n. 1340 cm³
Varustelu: Alkuperäinen

Kuvassa: Vesa Takala & HD



tuulen huminaa ja vilvoittavia ilmavirtauksia. Jos haluaa suojautua näiltä voi mielummin ajaa vaikka autolla. Nämä ovat tietenkin henkilökohtaisia mielipiteitä, joten älä loukkaannu jos olet toisinajatteleva.

Vesalla on menossa jo toinen iso Harrika peräkkäin. Niinpä hän onkin sitä mieltä, että kun HD:lla kerran pääsee paukuttelemaan ei mikään muu vaihtoehto tule enää kysymykseenkään. Harley on pyörä, jolla on sielu, niinpä sen tai hänen kanssaan tulee osata elää. Niinpä Harley onkin oma kulttuurinsa. Ja se mikä harrikamiehiä hommassa viehättää on varmaan ison paukkuraudan aikaan saama jytinä. Kun väännät kaasua tunnet todella jotain tapahtuvan. Ja se jotain on aivan muuta kuin hyttsen surinaa.

Päivätöikseen Vesa pyörittää Insinööri-toimistoa Ylihärmässä. Perhettä on vaimo ja 5-vuotias poika. Niinpä Harley onkin varustettu tarvittaessa sivuvaunulla, joka sekkin on Harley Davidsonin alkuperäis-lisävaruste.

Eero

OMA YHDISTYS

SIVUVAUNUMOTORISTEILLE

Viime syyskuussa Snappertunassa järjestetyssä Suomen ensimmäisessä sivuvaunukokoontumisajossa päätettiin perustaa sivuvaunuharrastajille oma, avoin yhdistys. Suomen Sivuvaunuyhdistykselle valittiin ainoastaan yhteyshenkilö, jonka tukiryhmänä (?) toimivat kaikki paikallaolleet. Yhteyshenkilöksi valittiin Heikki Arvelin. Hänen tehtävänä on hoitaa sivuvaunuilijoiden keskinäinen viestintä, jäsenrekisteri ja tiedottaa kokoontumisista yms. jäsenistölle.



Ovet päätettiin pitää auki joka suuntaan. Minkäänlaisia rotu, näkemys, paikkakunta tai pyöränvalmistusilmansuuntarajoja ei yhdistyksen kannalta ole olemassa. Pääasia, että ajaa yhdistelmällä ja osaa nauttia sen antamista mahdollisuuksista. Tärkeäksi todettiin niiden mukaansaanti, jotka jo vaunuilevat ja näyttää niille, jotka epäröivät, että homma on kivaa.

Jäseniä yhdistykseen on jo nyt kertynyt lähes viisikymmentä. Arvioitu jäsenmäärä lienee 60—100 välillä.

Ensimmäisenä tehtävänä on ollut julkaista jäsenistölle opaskirjanen, joka selvittäisi sivuvaunuilua, vaunun asentamista sekä säätämistä. Kirjanen on hyvää vauhtia valmistumassa, ehkä jo valmiskin helmikuun aikana. Siis tänä vuonna.

Jos olet sivuvaunuilija tai aiot ostaa vaunun tulevaisuudessa, niin tämä yhdistys on sinua varten. Ilmoita osoitetietosi Hekalle joko puhelimitse, 918-833 28 tai postitse 17120 Paimela. Ilmoita myös puhelinnumerosi sekä tiedot pyörästäsi/vaunustasi.

Ensi keväänä, toukokuun 16.—18., on Jumbo Run Ahvenanmaalla. Jumbo Run on sivuvaunumotoristeille järjestetty kokoontumisajo, jossa vammaisia lapsia ajelutetaan vaunussa. Siinä saa, oman hyvän mielen lisäksi, lapsi unohtumattoman kokemuksen. Kaikki joukolla mukaan sinne. Ilmoittautuminen huhtikuun 15. päivään mennessä Ove Westerlundille, puh. 928-160 04.

Onkohan Suomessa muita?



Joitakin vuosia sitten selailin Playboy -lehteä ja erästä tiettyä aukeamaa katsellessani kävi mielessä: Tuon kun saisi niin kyllä olisi kateellisia.

Viime keväänä sain tietää, että kuvan esittämä kaunokainen olisi saatavilla ja seurustelun jälkeen asia päätettiin virallisesti ja minusta tuli Yamaha 1100 Midnight Specialin omista syksyllä.

Pyörä tosiaankin on 1100 kuutioiden, nelisylinterinen custom, eroaa siis täysin Suomeen tuotavasta vastaavasta mallista.

Tietämäni mukaan pyörää on varsinaisesti viety vain jenkkeihin ja ehkä Kanadaan, mistä niitä on sitten kulkeutunut yksittäisiä kappaleita muu-

Yamaha 1100 Midnight Special ei pääse oikeuksiinsa mustavalkoisessa kuvassa. Sissy bar ei ole alkuperäisvaruste, joten se on vain Kromattu muiden maalaamattomien osien ollessa kullattuja (lehtikultaa?).

alle. Haluaisin tietää onko Suomessa tai muualla Euroopassa näitä pyöriä?

Oma pyöräni on tuotu Floridasta Kemin kautta Rovaniemelle. Mittarilukema on noin 3600 mailia. Nopeusmittari näyttää vain 80 mailiin asti, ajovalo syttyy koneen käynnistyessä, varashälytyn, kultaukset ja syvän musta väri tekevät pyörästä erikoisen.

Pertti Tuisku

AJOHARJOITTELUA?

Hyvää kevättalvea kansalaiset!

Vielä meillä on muutamia viikkoja aikaa suunnitella ensi kevääseen liikkeellelähtöä ja ensimmäistä ilma-suodattimen ostomatkaa. Kyllähän kymmenen uutiset varmaan ilmoittaa kaikille seurakunnille, että me liikkeelle lähdemme ja ettei meitä peljätä tarvitse mutta sittenkin...

Kaikilla meillä jo onkin Liikenneturvan EAK tarra kypärässä ja hyvä niin. Vai onko? Nyt on mietitty jo, pitääkö siihenkin saada vuosilaattarimssu alle.

Olen sitä mieltä, että ei pidä. Käytännön ajotaitoharjoittelua kyllä tarvitaan paljon.

Lyödään kerholaiset itseämme ohimolle, jotta saadaan suu auki ja sanoja yhteen läjään, jotta voisimme niistä sitten valita hyvän suunnitelman kevään ensimmäioiseksi pystyssäpysymisharjoitteluksi. Heitetään se haudanvakavuus pois, joka leijuu EAK:n yllä ja nautitaan keväästä ja ystäväistä ja ennen kaikkea tasapainoistuin toiminnasta. Voimmeko keväällä koontua esim. lankulla-ajokilpailuu tai vastaavaan. Voin luvata, että tuloja ei julkaista Motoristissa.

Tämä tiukka EAK on kait siinä tilanteessa, että kouluttajat eivät ole motivoituneet riittävästi (Ymmärrän kyllä, markat rauhoittavat.)

Koulutettavat eivät ole motivoituttu käymään kurssia edes ensisaati sitten toista tai kolmatta kertaa. Kuka haluaa istua koulun penkillä heti keväällä ja kuulla asioista, jotka unohtuvat heti kun satulaan istahdetaan. En minä pahasti EAK:a korvalle linttaa. Joka sen teoriapuolen on kuullut voi sanoa, että asiaa joka sana. Mutta miten puisevassa muodossa. Olen vakuuttunut, että vaikka ne asiat jota nykyinen EAK tarjoaa pän-

tättäisiin päähän joka kevät, ei se yksin meitä pelasta ajotilanteen kohdassa. Kova erikoistilanteiden harjoittelu auttaa. Siis pelkkä käytännön harjoittelu. Sitä on trialissa, crossissa, painissa ja baletissa. Miksei siis moottoripyöräliikenteessäkin.

Niinkuin sanoin, en lyö EAK:a linttaan. Jos joku tuntee tarvetta ja halua täydellisen EAK:n järjestelyihin, kerho siinä antaa, resurssien mukaan, tietotaitotyöapua. Nyt odottelen vihasia viestejä tulevan kauden ajokoulutuksen suunnitelmista. Pane kortti postiin, alla mainittuun nimeen ja osoitteeseen. Kirjoita ajatuksia kevään mahdollisesta tapahtumasta sekä naseva nimiehdotus. Taitelijat luomaan hauskaa tarra-aihetta.

Jälkijunassa

Jos sinulla on mahdollisuus työpäivän, urheiluseuran tai vaikkapa WPK:n kautta käydä tämä EAK, niin siis tämä Ensi Apu Kurssi, niin ihmeessä käy. Voipi olla hyödyllinen sekin EAK.

Osku Vaahtera
Maratonkuja 6 A 1
01280 Vantaa

Talvipyöräilyä

Niinhän siinä sitten kävi, että eräänä marraskuisena lauantaina huomasi olevani piikkisen CZ:n onnellinen ja ylpeä omistaja. Jonkin aikaa mietittyäni, mitä kyseisellä laitteella voisi tehdä, tuli mieleeni masokistinen ajatus talvimootoripyöräilystä ja mahdollisesta talvirallissa käymisestä. Muita vaihtoehtoja olivat mm. edelleen myyminen (toivoton yritys), turon tekeminen (saastuttaisi vesiä) ja vaihto johonkin samanarvoiseen tavararaan kuten -65 malliseen tunturimopoon, joka ei käynnisty.

Cetsin tarkempi tutkimus paljasti pieniä puutteita sen yleiskunnossa: kaksovaihte hukassa, jarrut, virtapuoli ja jotain pienempiä juttuja. Tässä vaiheessa ei siis muu auttanut kuin kone irti ja osiksi.

Tarkempi tutkimus paljasti, että vaihteisto tarvitsi uuden siirtäjän ja yhden välilevyn. Muuten voimalähde oli erinomaisen hyvässä kunnossa, mitä nyt ketjupuolen lohossa oli pari murtumaa. Koneen kasauskin onnistui epäilyttävän hyvin, ylimääräisiä osia ei löytynyt mainittavasti.

Koeajo osoitti vaihteiston muuttuneen normaaliksi nelivaihteiseksi malliksi ja jarrutkin pitivät huomattavasti paremmin puhdistuksen jälkeen. Tosin Cetsin jarrut ovat paremmin kuin hillittimet kuin kunnan pysäytyslaitteet. Sähköpuolelle riitti korjaukseksi muutama metri johtoa, pari polttimoa, katkojan kärjet ja eristysnauhaa ja sulakkeita. Koeajo osoitti Cetsin omaavan jonkun verran metsähakuisuutta, mutta se luultavasti johtui kesärenkaista ja ehkä vähän Cetsin pelosta joutua töihin talvella.

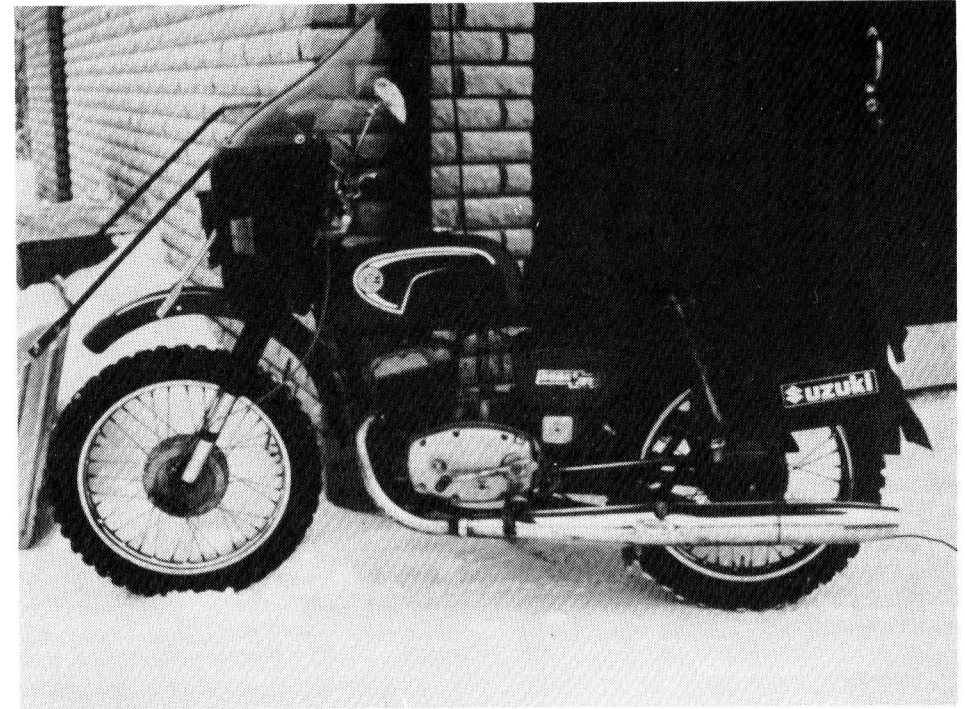
Seuraavana ohjelmanumerona oli talvirenkaiden hankinta ja pienen kyselekyeröksen jälkeen tulii siihen tuloksen, että edullisin ratkaisu oli os-

taa vähän käytetyt renkaat ja lisätä niihin itse nastoja. Tosin välillä kävi mielessä ajatus siitä, riittääkö Cetsin teho pyörittämään korkeakuvioisia renkaita. Suuremmaksi ongelmaksi muodostui etupyörä, joka ei tahtonut sopia paikalleen koska se oli hiukan liian leveä. Ei auttanut muu kuin nostaa etulokari lampun alle aitoon endurotyyliin ja toivoa, että tilapäinen kestokiinnitys ei pettäisi. Seuraava koeajo osoitti metsähakuisuuden hävinneen ja muutenkin hallinnan liukkaalla huomattavasti parantuneen.

Loppusilauksena kiinnitin Cetsiin varttikatteen vastustamaan kammottavan ajojiiman puhallusta, tosin kate, joka normaalisti on kiinni Ceeäkissä näytti enempi puolikatteelta. Nostettu etulokari vaikeutti hieman katteen asennusta, mutta lattaraudalla ja rautakangella saa ihmeitä aikaan. Koko komeuden kruunasi sivulaudit, jotka jostain kumman syystä sopivat paikalleen epäilyttävän hyvin. Harmittava asia oli pyörän 6 voltin sähköjärjestelmä, sillä en voinut ostaa asentaa Cetsiin nelikanavastereita, ajotietokonetta enkä edes halogeenivaloja.

Sen jälkeen kun ajokki oli valmis alkoi kuljettajan varustaminen paleltumiskuolemaa vastaan. Ajovarustevaston tarkastaminen toi tulokseksi kassillisen villavaatteita, nahkapuvun, turkishaalarin, huopavuoriset saappaat, rukkaset ja puolikypärän. Ostoslistalle joutuivat ajolasit ja naamari, mielessä käväisi myös sähkölämmitteiset rukkaset ja saappaat, mutta tieto Cetsin tehosta haihdutti moiset haaveet. Pyörän ja kuskin varustelun jälkeen alkoi sopivan ajokelin odottelu, että pääsisin testaamaan varusteet tositalanteessa.

Tammikuussa löytyi sitten riittävän



kylmä päivä koeajoa varten. Mielessä kävi kylläkin ajatus, että moisella pakkasella ei valkoinen mies mene ulos ainakaan moottoripyöräilemään. Cetsi oli viettänyt yön ulkona ja oli hiveneri mieltä käynnistymisestä, mutta puolen tunnin polkemisen, kiroilun ja uhkailun jälkeen se luovutti ja käynnistyi. Tosin moisen operaation jälkeen olin itse läpimärkä hiestä ja puolikuollut. Moottorin lämmittelyn ja itseni jäähdyttelyn jälkeen pukeuduin ajoasuuni ja kierittelin itseni pyörän viereen, polkaisin sen uudelleen käyntiin ja läksin. Ja pysähdyinkin heti kolmen kilometrin jälkeen puhdistamaan ajolasejani huurteesta,

Mielessä kävi pienen tutkalaitteiston hankkiminen. Merkillistä kylläkin lasit suostuivat pysymään auki sen jälkeen kun siivosin ne ulkoilmassa ja lopetin uloshengittämisen. Tehtyäni muutaman kymmenen kilometrin koeajon totesin, että en ollut onnistunut palelluttamaan itseäni ja Cetsikin toimi koko ajan loistavasti puhaltaen taakseen sinisen savupilven. Toisen pidemmän koeajon jälkeen olin vakuuttunut, että voisin lähteä jopa talviralliin, varsinkaan jos en keksi siihen mennessä sopivaa syytä jäädä pois.

Rami

Tarina siitä, kuinka tehdään typerä moottoripyöräkauppa

Sanotaan, että syksy on otollinen aika tehdä hyvä pyöräkauppa. Kyllä se pitää paikkansa, kun valitsee vakavaraisen ja asioista huolehtivan kauppiiaan.

Sitä sitten iski kaupantekokuume, vaikka kokemusta oli kahdesta edellisestä uudesta pyörästä.

No minä poika kiertelin Helsingin alueen alan liikkeitä hintatarjouksia kyselemässä ja parhaan tarjouksen teki vanha tuttu kauppias, jonka kanssa kaupan teimme viimeksikin, tosin keväällä. Hinnasta sovittiin ja kättäkin paiskattiin. Kauppias tilaamaan maahantuojalta uutta pyörää. Tämä tapahtui tuossa elokuun puolessa välissä.

Minä osaltani tein tunnetuksi, että on tarjolla itselleni hyvä vähän ajettu m-pyörä.

Kuinka ollakaan, kerhon jäsen kiinnostui asiasta vakavasti, mutta hänellä oli jo m-pyörä. Me sitä pulmaa fundeerattiin, kun minä halusin rahaa uuteen pyörään. Parhaan avun tietysti tarjoaa pyöräkauppias eli moottoripyöräliike.

Me pyöräilimme 9. syyskuuta 1985 kauppiiaan luokse. Miten somasti satui, että tämä minun hyvä ystävä ja m-pyöräkauppias pääsivät sopimukseen ja siitä vaan kirjoittamaan luovareita.

Nyt oli minun pyörästä n. 35.000,— kauppialla ja uudesta pyörästä ei ollut tietoakaan.

Kesäloma oli edessä ja tarkoitus oli tehdä lomamatka kotimaassa m-pyörällä. Saimme kauppiaalta käytetyn pyörän käyttöömmä ja lupauksia, että pian saadaan meidän uusi mus-

tavalkoinen käyttöön. Lomamatka suoritettiin ja ihan hienosti se sujui sillä käytetylläkin.

Lukuisten puhelinsoittojen jälkeen tuli lupaus, että huomenna se saadaan ulos maahantuojalta ja päivä oli 1.10.85. Sehän oli yhtä juhlaa, kun vihdoin sen sai ulos liikkeestä, että unohtui kaikki kiukuttelut huonosti hoidetuista asioista. Liikkeestä koenumero taakse ja menoksi, koska oli tarkoitus rekisteröidä se vasta vuodelle -86. Siinä onnen huumassa tuli suoritettua sovittu väliraha 30.000,— kauppiaille 3.10.-85.

Nyt oli kauppiaille luovutettu n. 65.000,— tasavallan markkoja, minulla uusi moottoripyörä, mutta EI kaikkia rekisteröintiin vaadittavia papereita, eli luovutustodistus ja tyyppikatsastus maahantuojalta tälle kauppiaille.

Asiassa oli vain pieni muutoseikka, kauppialla oli ihan pieni tilapäinen maksuvajaus maahantuojalta.

Sitten oli Kauppalehdessä liikkeen yhden osakkaan nimi maksamattomista liikevaihtoveroista.

Meidän perheessä ei sen jälkeen nukuttu nautinnollisia yöunia. Tätä tapahtumaa ennen oli varmaan soitettu sata puhelua kauppiaille sekä maahantuojalta ja tämän jälkeen soitettiin toiset sata puhelua.

Olimme yhteydessä talousrikoksia tutkivaan poliisiviranomaiseen sekä kuluttaja-asiamieheen. Virkavalta totesi, ettei vielä ole tapahtunut rikosta ja kuluttaja-asiamiehen neuvo oli kaupan purkamisen. Tilanne oli senkaltainen, että mikäli pyöräliike olisi pantu selvitystilaan ja maahantuoja

ei olisi saanut saataviaan, niin meidän pihassa olisi eräänä lokamarkuskuisena päivänä ollut maahantuojan koppiauto hakemassa jo kerran maksettua pyörää pois. Jokainen voi kuvitella mielessään tilanteen meidän perheessä ja lohduttavat ja osuottavat typerät kuluttajasuojaa vaalivat neuvot.

Koko tänä aikana kauppias ei kertaakaan kieltäytynyt hoitamasta asioita ja sitä luovutustodistusta ja tyyppikatsastustodistusta, mutta kun oli yhdestä pienestä asiasta kiinni eli puute ”fyrenkaalista”. Se oli totinen paikka kausiluontoisen tavarän myyjälle ja ostajalle, kun talvi pakkaa päälle.

Asiat kun on aikansa huonolla tolalla, niin tuleehan siihen joku ratkaisu ja niin tässäkin.

Joku toinenkin motoristi oli päättänyt toteuttaa syksyisen hankinnan ja kauppias sai puuttuvan summan käteistä ja hoiti lupaamansa asiat. Oli marraskuun loppu, kun minulla oli kädessäni puuttuvat paperit.

Tapaus ei ole ainutkertainen kyseisen kauppiaan kanssa. Minulla sattui olemaan tällä kerralla onnea, mutta joku on ehkä huono-onnisempi ja jää viimeiseksi.

Toivottavasti et ole Sinä joka suunnittelet tulevaa moottoripyöräkauppaa.

Terveisin AX-244
J. Pollari

Sattuma korjaa satoa, sanotaan . . .

Eräessä Sisä-Suomen pitäjässä eli ja vaikutti os nyt ei aivan virka-intoinen niin kuitenkin tunnontarkaksi mainittu fallesmanni, ei nyt sanota pitäjää eikä nimeä ettei juttu liiaksi kohdistu kehenkään eikä mihinkään. Nuukakin tämä tämä fallesmanni oli ja ajeli ihan vain vaatimattomuuttaan vanhalla itäautolla, vaikka varmaan olisi saanut paremmankin irti. Se autovanhus palveli yhdistettynä virka- ja yksityisautona hyvin jo kahdettatoista kesää ja maanteitä kierrellessään fallesmanni suoritti ratin takaa liikenteen valvontaakin, kuten hänelle tietenkin sopii ja kuuluukin.

Räppäsi sakkolapun tai rikesakon ainakin sopi, ja useinhan se kyllä sopikin. Erityisen miulukkaasti hän niitä kirjoitteli ”pärinäpojille” kuten hän yksikantaan moottoripyöräilijöitä nimitti.

No niin, sattuipa eräänä kirkkaana kesäsunnuntaina hän huomaamaan miten eräältä pärinäpojalta jäi tienristeyksessä suuntamerkki vilkulla antamatta ja että ajo- eli puolivalo ei pyörässä palanut. Pysäyttämismerkkiläpykällä hän seisautti lainrikkokan tien varteen ja selvitti mitä oli pärinäpoika lakia ja asetusta tullut rikkooneeksi. Sakkoa tästä tulee, sepä selvä. No kah, tulee kun tulee, myönteli pärtsäri lauhkeasti, sen kun kirjoitatte. Merkki jäi vilkuttamatta kun oli näin hiljainen liikenne ja mitä ajovaloon tulee, niin kyllä se eilen vielä paloi, mutta taitaapa olla halogeenit simahtaneet, myönteli hän vaan. Fallesmanni kaivoi esiin pikavoitolomakkeen ja alkoi täytellä.

”Ajokortti ja rekisteriote!”

Jaa että diplomi-insinööri sitä oikein ollaan? Sitä on tulotkin sitten sitä myöten? Kun fallesmanni toisesta pariista tavasi, että ”katsastusmies”, alkoi hänen puheensä äkisti muuttua. Tuota, tuota, jos pan-taisiin nyt vain näin suullinen huomautus, jos insinöörill sopisi, hän so-persi.

Kirjoittakaa nyt vain se sakkolap-punne kun se jo on hyvin alulla, ettei tässä mene pitkiä aikoja mokoman asian kanssa. Fallesmanni jatkoi kir-joittelua moninaisissa mietteissä, ei-kä kynä oikein luistanut, Valmistui se A-4 lappunen siinä kuitenkin ja hän ojensi sen pärinäpojalle, joka tunki sen nahkahaalarin reisitaskuun vil-kaisematta. —Jaaha, se asia tuli hoi-dettua, ja nyt suoritamme pienen pi-kakatsastuksen tälle Mossukalle, lau-sahti inssi. Rekisteriote, olkaa hyvä!

Fallesmanni kaivoi asiakirjan esille ja ojensi sen käsi tärysten moottori-pyöräilijälle, kiroten hengessään että oli tullut tämän lainkaan pysäyttä-neeksi. Syykin oli selvä, hän oli nuu-kuuttaan jättänyt Mossen katsastuk-set jo kuutena vuotena hoitamatta, ei-kä vastaavia leimoja tietenkään pa-perissa ollut. —Täälläpäin on pitkät katsastusväli! totesi inssi yksikan-taan, ja ravisteli vähän Mossen etu-pyöriä. Klappia oli rajusti ja renkaat olivat kuin Hiihtoliiton hyväksymät liu-kukumit. Viikaisu etulyhtyihin selvitti, että heijastimet olivat ruosteen rais-kaamat. Nykäisy käsijarrusta antoi tu-lokseksi kahvan käteen. —Se on sillä lailla herra nimismies, että tällä autola ei ajeta metriäkään enne korjauksia, renkaiden uusintaa ja katsastus-ta! Sanoi inssi ja otti pyörän sivulau-kusta sivuleikkureiksi sanotut pihdit ja napsi autosta molemmat rekisteri-kilvet irti ja pisti ne pihtien mukana si-vulaukkuun. Tuokaapa Mosse sitten hinaamalla kunnostuksen jälkeen tuonnen kaupungin katsastustoi-

mistoon näytille valtion virastoissa noudatettavana virka-aikana ja näke-miin siellä!

Inssi käynnisti ison matkapyöränsä, sytytti halogeenivalon pitkän valon, tuuppasi valonheitintä sen verran alaspäin, ettei se pahemmin ketään häirinnyt ja lähti huolellisesti vilkulla merkkiä antaen tien reunasta liikkeel-le matkaansa jatkaen. Moikkasikin vielä!

Paikalle kertyneiden pikkupoikien naaman ilmeet olivat näkemisen ar-voiset, kun myös fallesmanni-setä al-koi tehdä lähtöä näyttämöltä aposto-linkyydillä kohden kirkonkylää. — Helkutin pärinäpoika, manaili hän tie-tä lamsiessaan, arvuutellen samalla mielessään, mahtaako katsastus-miesten virkakunnassa olla useampi-akin moottoripyöräilyn harrastajia, vai vieläkö noita pärinäpoikia arvaisi jat-kossakin pysäytellä ja sakotella kuten oli vuosikaudet hänellä tapana ollut. Tapauksella oli sellainen jälkinäytös, että seuraavana yönä kaksi fallesmanni-sedän poliisiputkasta ka-rannutta vankikarkuria varastivat tien poskesta hylätyn Mosse-ressukan ja ajoivat sen liiasta vauhdista tieltä suistuttuaan aivan romuksi aivan toi-nessa läänissä. Niinpä näiden kah-den virkamiehen ei tarvinnut enää ikuna toisiansa tavata, ja auto pois-tettiin rekisteristä viranomaisten kes-kinäisellä paperisodalla vähin äänin. Sen pituinen se.

Kyläläisten kertomasta kokosi ja kyhäili:

Sen inssin inttikaveri

Talvi-iltain turinoita

Happy Halloween ja Muuta Humpuukia!

Tuli taas tehtyä työmatka, tällä kertaa Rapakon taakse ja ihan vain muuta-maan itärannikon valtioon ja kaakonkulmaan, pari viikkoa reissussa ollen. Ja kotimaan yleisöä varten tarvitsis kai naputella moottoripyörä-aiheinen matkapakina.

Mutta kun Amerikka on autojen maa ja sillä siisti. Autoton ja mikä vie-lä pahempaa — luottokortiton — kan-salainen on kelvoton. Pikkukaupun-geissa ei edes juuri ole jalkakäytäviä, kun kukaan ei kulje jalan. Ja jos ho-tellihuoneen maksuksi tarjoaa käteis-tä käypää kuivaa rahaa niin katso-taan syrjäkulmin ja otetaan täysi maksu etukäteen ja katsotaan toisen kerran syrjäkulmin, että mikähän mieronkiertäjä tuokin on, kun sillä ei taida olla luottokorttiakaan!

Liikenteessä näin yhteensä kaksi (2) moottoripyörää arkipäivisin. Taisi olla vielä sama heppuli, joka aamutui-miin paineli keskikokoisella japanilai-sellaan töihin ja kai oli hieman pitem-pi työmatka, koskapa oli asialliset nahkakampeet päällensä. Chica-gossa oli erään sillan alla pysäköity-nä kymmenkunta uutta pyörää O’Ha-ren lentokentän likellä, olisivatkohan kuskit lähteneet liitoon kotimaan len-noille maailman vilkkaimmaksi itse-ään väittävältä lentoasemalta. Maail-man suurin (matkustajamäärissä las-kien) lentokenttä on sitten puolestaan Atlantan kenttä Georgian osavaltios-sa, joka sekini tuli koettua. No kaikki siellä on maailman suurinta jossain mitassa — niin kuin sillä Texasin nä-tillä työlläkin, vanhan jutun mukaan. O’Haren lentokenttä on saanut irlan-tilaisperäisen nimensä erään ensim-mäisen maailmansodan sankarin mu-

kaan, joka oli sieltä Lake Michiganin järven seuduilta kotoisin, kertoivat al-kuasukkaat.

Autokatsastusta ei ole kaikissa osavaltioissa lainkaan ja toisissa hiu-kan, nimittäin siten, että huoltoase-mat suorittavat tärkeimpien toiminto-jen läpivilkaisun pientä maksua vas-taan ja taas sopii ajaa.

Liikenteessä näkee sitten vastaa-vasti kaiken taseisia autoja, on sellai-sia ritsoja, jotka Suomessa kilvet poistettuina kuskattisiin kiireesti kaa-topaikalle ja on sitten aivan upouusia ja kaikkea siltä väliltä. Liikenteen tah-ti on jotenkin leppoisaampi kuin meillä, kovaa kaahaamista tai hampaat ir-vessä ajamista en juuri havainnut. Kai ne ovat siellä jo useamman suku-polven ajan opetelleet ajamaan ja toi-siansa liikenteessä sietämään ettei meikäläismallista sikailua suvaita tai tarvita?

Matkan aikaan sattui olemaan Halloween-juhla. Se on meillä aika tuntematon — jotain kummitusleffoja lienee joku nähnyt. Se juhla on omi-tuinen yhdistelmä: vainajainpäivää ja kaikkein pyhain päivän aattoa ja sii-hen sekaan karnevaalia ja lasten lau-lamiskiertueita vähän meikäläiseen Nuutin-päivän malliin. Suurissa kau-pungeissa sitten isommasti — karne-vaalikulkueita ja massameininkiä tor-visoitolla tai muulla säestettynä. Hal-loweenin tunnus on isosta pyöreästä

oranssinvärisestä meloonista tyhjäksi kaivertaan tehty ihmisnaaman malliseksi leikeltä kynttilälyhty, joita sijoitetaan talojen portaille ja porteille. Noidat lentelee ja korpit raakkuvat ja manalan henget ovat valtoimenaan — ainakin moonshinen (eli pontikan) voimalla. Pieni esimerkki miten sairastakin touhu voi olla: eräässä isossa kaupungissa partiotytöt myivät ovelta ovelle malliin erään leipomon valmistamia pullia eli leivonnaisia kerätäkseen rahaa partiotyöhön. Eikös leipomossa ollutkin joku leikkisä leipurisälli pistellyt vähän joka toiseen pullaan partakoneentieriä ja kauppa katkesi justiin. Suuri haloo seurasi ja polliisi tutkii asiaa.

Koko maa on niin iso, että olisi parempi puhua mantereesta, joka on jaettu liittovaltioihin. Asutus on tiheintä idässä, siellä on myös taloudellinen ja teollinen toiminta vilkkainta. Keskellä maata on sitten viljanviljelyä, järviä ja jokivarsia ja osavaltion koko eli alue isonee. Länteen mentäessä osavaltion koko edelleen isonee ja maasto käy karummaksi ja porukka hieman vähemmän varakkaaksi. Se Tyynen Valtameren rannikko on sitten taas eri lukunsa, Hollywoodit sun muut Franciscot jätetään tässä tyynesti käsittelemättä! Keskimääräistä vähemmän kouluja kolunneen jenkin maailmankatsomus on juuri niin laaja kuin hän näkee kotikylänsä kirkontorniin kavuten. Texas on Texas ja muu maailma on sitten jossain missä lie, eikä ole paljon väliä onko lainkaan. Hyvä jos on muutamassa naapurivaltiossa tullut käytyä, pihviä saa kotovaltiossakin, ja TV:ssä pauhaa 16 kanavaa baseballia tai saippuaopperaa eli musikaalia aina mainosten välissä.

Arkkitehtuuria, taidetta ja muuta sen lajin elämystä on ja ei ole. Omakotitaloja ei ole kahta samanlaista ja yhteinen piirre on, että ne ovat aika huteroa tekoa, ja lämmöneristys on

vasta tulossa muotiin. Talvet voivat olla hyvinkin vaihtelevia, ja kunnan vuorivillat olisivat joskus kovinkin tarpeen, kun esim. sähköenergia ei ole mitenkään halpaa. Ikkunat ovat useimmiten yksinkertaiset ja pokat ja karmit niin heppoisia, että ilmanvaihto on taattu. Suuresti vaihteleva varallisuus- ja tulotaso näkyy sekä taloissa että autoissa. Suurissa kaupungeissa on kyllä gulduurin alalla kokoelmaa ja konserttia ja sitten taas pikkupaikoilla ei ole mitään. Kyllä meillä on sekin anti heti tasaisemmin jakautunut ja paremmin kaiken kansan saatavilla. Eri asia vain on, että kansa mielummin katselee missikisoja tai pelaa löttöä ja latkii keskistä tai koskista, mutta olispa kummunkin läänintaiteilijaa ja kesätapahtumaa, luulisin meillä paremmin olevan tämän(kin) asian, samoin sosiaaliturvan ja muun turvan.

Harva lukija tehnee koskaan omaa matka omalla rahalla USA:han, mutta jokunen neuvo: pari kuukautta aikaa ja vuoden liksa mukaan. Jotta maasta saisi jonkinlaisen käsityksen olisi varauduttava taittamaan taivalta tuhansia maileja hyvin kohtuullisilla keskinopeuksilla. Tienvieruista löytyy kyllä huokeanlaisia motelleja ja kuppiloita, eli huolto pelaa ja palveluraha ollaan aina mankumassa vaikkei se palvelu niin kaksista olekaan, mutta palvelurahojen jakeleminen kuuluu tärkeänä osana kansantuloon. Väestö on yleensä ystävällistä ja suomalaisilla on hyvänlainen maine — vaikkei suinkaan aina tiedetä mikä maa tai porukka se mahtaa oikein ollakaan! Laivamatka siipiraslaivalla Mississippi-joella tai jokin Grand Canyonin rotko olisi varmaan kiva sisällyttää ohjelmiin. Historiassa ei paljon löydy, kun koko maan, anteeksi liittovaltion, historia on 200 vuotta eikä sinne alkupäähän sisälly muuta kuin sotia ja intiaanien listimistä.

Jottei tästä nyt tulisi vähättelevä tu-

Greetings from

CHICAGO



rina saanen sanoa, että varmaan antoisa maa vallankin nuorisolle, joka lujasti ihailee kaikkea amerikkalaista elämänmallia. Onhan siinä hyvääkin ja onhan hyvä käydä katsomassa, niin osaa arvostaa meidänkin pienen porukan aikaansaannoksia ja yleensä olemassaoloamme täällä syrjäkulmilla. USA on maailmanvalta ja sen kansa elää omalla tyylillään, käykääpä katsomassa!

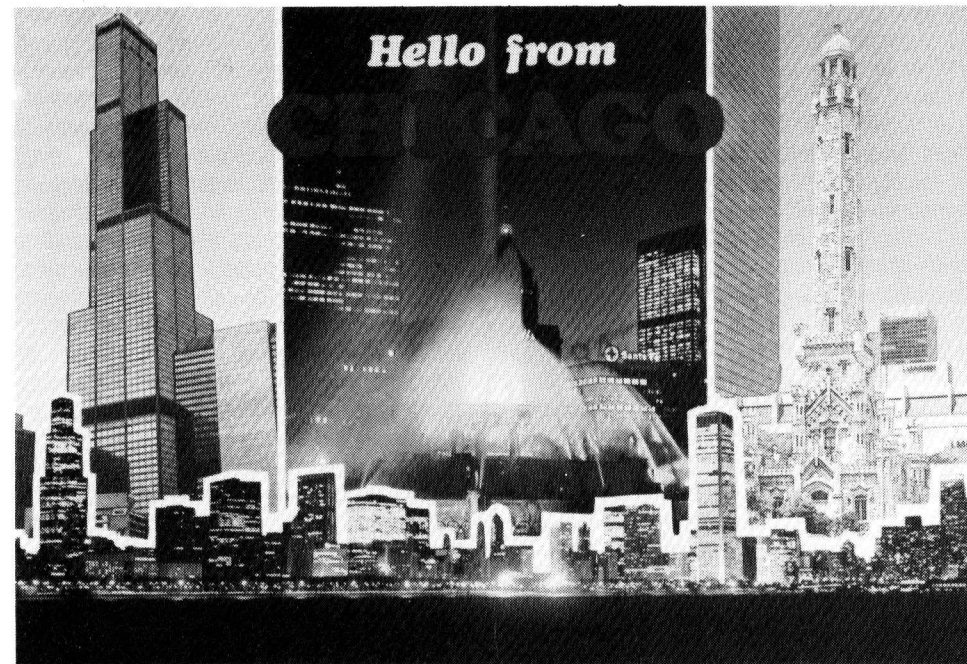
J.P.

BOXERBEMARISTIT HUOMIO!

12 V 40 Ah:n akkuja saatavissa rajoitettu erä.
Pohjan ala sama kuin alkuperäisessä akussa, mutta korkeus 5 cm suurempi.
Tiedustelut ja tilaukset puh. 964-144 337

Ohjevähittäismyyntihintoja USA:ssa CYCLE NEWS -lehden tammikuun 1986 numeron 50 mukaan:

Beta TR 33 Trials	239 ccm	\$ 2495,—	FIM 13.972,—
Cagiva/Ducati TT I	748 ccm	\$ 6900,—	FIM 38.640,—
Cagiva Alazzurra 650 SS	649,5 ccm	\$ 3893,—	FIM 21.800,—
Cagiva WMX 500 Enduro	487,5 ccm	\$ 2683,—	FIM 15.024,—
Can-Am 500 ASE	482,3 ccm	\$ 3049,—	FIM 17.074,—
Can-Am Sonic 560	562,5 ccm	\$ 3179,—	FIM 20.664,—
Cagiva WMX 125 Desert	124,6 ccm	\$ 2295,—	FIM 12.852,—
Harley-Davidson Sport Glide FXRD	1340 ccm	\$ 9474,—	FIM 53.054,—
Harley-Davidson Super Glide FXR	1340 ccm	\$ 7349,—	FIM 41.154,—
Harley-Davidson Electra Glide FLHT	1340 ccm	\$ 9374,—	FIM 52.494,—
Harley-Davidson Electra Classic FLHTC	1340 ccm	\$ 9974,—	FIM 55.854,—
Honda Gold Wing Aspencade SE-i	1182 ccm	\$ 9998,—	FIM 55.989,—
Honda Gold Wing Interstate	1182 ccm	\$ 6198,—	FIM 34.709,—
Honda XL 600 R, 1-syl	589 ccm	\$ 2398,—	FIM 13.429,—
Honda Shadow 500, V-2	491 ccm	\$ 2398,—	FIM 13.429,—
Honda Nighthawk 450, 2-syl	447 ccm	\$ 1798,—	FIM 10.068,—
Honda CR 500 R, 1-syl, 2-T	491 ccm	\$ 2698,—	FIM 15.109,—
Husqvarna 510 4-stroke Enduro, 1-syl	503 ccm	\$ 3295,—	FIM 18.452,—
Husqvarna 250 Enduro, 1-syl, 2-T	245 ccm	\$ 3095,—	FIM 17.332,—
Husqvarna 125 Motocross, 2-T	124 ccm	\$ 2195,—	FIM 12.292,—
Kawasaki Voyager, 6-syl	1286 ccm	\$ 8299,—	FIM 46.474,—
Kawasaki Ninja 1000 R, 4-syl	997 ccm	\$ 5199,—	FIM 29.114,—
Kawasaki Ninja, 4-syl	908 ccm	\$ 4799,—	FIM 26.874,—
Kawasaki Vulcan, V-2	749 ccm	\$ 3399,—	FIM 19.034,—
Kawasaki KDX 200-C1, 2-T	198 ccm	\$ 1899,—	FIM 10.634,—
KTM 500 MXC, 1-syl, 2-T	485 ccm	\$ 3189,—	FIM 17.858,—
KTM 125 MXC	123,6 ccm	\$ 2189,—	FIM 12.258,—
Moto-Guzzi V-1000 California II	948,8 ccm	\$ 5217,—	FIM 29.215,—
Moto-Guzzi 1000 Le Mans	949 ccm	\$ 4685,—	FIM 26.236,—
Moto-Guzzi V-65 Lario, V-2	643 ccm	\$ 3470,—	FIM 19.432,—
Suzuki GV 1400 GGG Cavalacade LXE	1360 ccm	\$ 9299,—	FIM 52.074,—
Suzuki GV 1200 GLD Madura, V-4	1165 ccm	\$ 4549,—	FIM 25.474,—
Suzuki GSXR 1100 G, Rivi-4	1052 ccm	\$ 4999,—	FIM 27.994,—
Suzuki GS 450 LG, 2-syl	448 ccm	\$ 1799,—	FIM 10.074,—
Suzuki DR 125 G	125 ccm	\$ 1199,—	FIM 6.714,—
Yamaha Venture Royale, V-4	1294 ccm	\$ 7999,—	FIM 44.794,—
Yamaha V-Max, V-4	1198 ccm	\$ 5299,—	FIM 29.674,—
Yamaha SRX 600	595 ccm	\$ 2499,—	FIM 13.994,—
Yamaha XT 350, 1-syl	346 ccm	\$ 2399,—	FIM 13.434,—



ja niin edespäin, lehdessä oli tiedot kaikkiaan 171:stä pyörämallista, mutta ei niitä kaikkia ole tarkoitettu tähän kopsia. Kurssina on käytetty 1\$ = 5.60 FIM joka vastanee ajankohdan normaaliarvoja. Toinen juttu on, että ei mp:t aivan näin halpoja ole USA:ssakaan, kaikkiin mahdollisiin tuotteisiin iskeään 4 % (sanoo neljän prosentin) liikevaihtovero, ja ainakin uusien autojen listahintoihin saa helposti laskea tuollaiset 20—25 % tykö lisähintaa ennekuin se seisoo kadulla uuden (velkaisen) omistajansa ihailtavana. Kaipa sama pätee moottoripyöriinkin. Bemaristien harmiksi tai miten vain luettelo sisälsi kyllä kuvat ja muut tiedot, mutta ei hintatietoja pajuvaarilaisista, sorry vaan.

J.P.

Keltaisen talon mies

Varhain eräänä aamuna kun linnut olivat aloittaneet laulunsa kellon näyt- täessä puoli viittä. Hyrähti keltaisen talon pihalla moottoripyörä käymään matalaa soundiaan. Auringon säteet siivilöityivät aamupilven takaa pitkinä juovina ylös taivaan kanteen. Aset- taessani kypärää päähäni havaitsin aamun viileyden huurtuvasta visiiris- tä. Mieleni oli kirkas. Täynnä aamun rauhaa. Hitaasti mutkitellen, pienillä kierroksilla ajaen, halki omakotialu- een tiestön pääsin isommalle tielle. Kakkos- ja kolmosvaihteen aikana kuulin moottorin murinan, mutta sit- ten tuulen suhina voitti moottorin ää- nen. Lisää vauhtia ja mukava asento. Tie oli tyhjä. Raikas ilma tunkeutui kasvoilleni kypärän sisään. Ja tunsin olevani vapaa.

Yö oli mennyt sängyssä pyöriskele- miseen. Sillä en osaa nukkua rauhas- sa, jos on lähtö aamulla edessä. Myö- hään illalla olin selaillut karttoja ja katsellut niistä pieniä teitä, jossain kaukana kotoa. Punnitsin mielessäni monia vaihtoehtoja. Lopullinen reitti selviäisi vasta jossain tienristeykses- sä. Ajaisin lähelle risteystä ja yks' kaks' mielijohteesta, hyvissäajoin kuitenkin, vilkku oikealle tai avsem- malle ja vähän aikaa mielessä pyörii ajatus: mihin olen menossa? Ajatus selkeytyy karttaa katsomalla. Kuul- lostaa kai hassulta. Vaimo kysyykin aina, kun olen lähdössä ajelemaan, että mihin päin lähdet. Minä en osaa sanoa, kuin ensimmäiset parikym- mentä kilometriä kotoa. Sen jälkeen on kaikki mielijohteen vallassa. Eilen illalla sanoin, että tulen juoskus yöllä kotiin. Minulla oli koko päivä aikaa seikkailla jossain Etelä-Suomessa. Se olisi sentään jotain perheelliselle.

Ajovire oli suoraan sanoen mahti- pontinen. Parin tunnin ajon jälkeen

olen jo yhtä pyörän kanssa. Kaarrel- len, kiihdyttäen, maisemat vilisevät ohitseni. Tuntuu hyvälle kun kerran- kin on pyörässäni tarpeeksi suuri polttoainetankki. Ettei tarvitsee en- simmäisen sadan kilometrin ajon jäl- keen alkaa kyttäämään huoltoase- mia. Kulkijoita alkaa olla jo enemmän maantiellä. Saavun peltoaukealle, jonka toisella laidalla, mäen kumpa- reella näkyy kirkko. Muistikuva kiritty esille jostakin sopukoista. Olen men- nyt tästä joskus ennenkin. Olisikohan ollut jytä-Jammun aikoihin, joskus -70-luvun puolivälissä. Minut valtasi tunne, joka sai minut hellittämään kaasukättäni ja ajelin hiljalleen eteen- päin. Olin kiitollin, että sain olla tässä matkalla johonkin. Edessäpäin oli ky- liä joissa en ollut koskaan käynyt.

Eräässä risteyksessä oli tolpassa lappu, joka ilmoitti että tie on varattu Suurajojen erikoiskokeisiin. Päätin lähteä ajamaan tuon kuuluisan Ou- ninpohjan pätkän läpi. Vauhti oli hi- dasta ja auringon lämpö alkoi tuntu- maan. Olisi kai vähennettävä vaate- tusta. Pysähdyin erään kirkasvetisen järven rannalle. Täällä tuntui rauhalli- selle. Tämä maisema oli kuin eloku- vasta, joka mainostaisi puhdasta suo- malaista luontoa. Hiljaista laineen lip- latusta, kirkas auringonpaiste. Ei mi- tään häiritseviä ääniä. Ja mielessä al- kaa pyöriä vanha laulu... kuin filmi- nauhaa, kuin halpaa filminauhaa... Mutta eihän tämä nyt ole sellaista kuin siinä laulussa kerrotaan. Tämä tunne on jotain muuta. Ei sitä osaa kertoa.

Yht'äkkiä havahduin siihen, että jo- ku huudattaa autonsa moottoria. Het- ken päästä näkyy mahtava pölypilvi puiden lomasta ja sen jälkeen näkyy autokin. Valkea Opel. Taitaa olla toti- set harjoitukset meneillään. Kaivan

kartan esille ja tutkin tiestöä ja paik- koaj. Tuntuu kuin olisin ollut tässä jo pitemmän aikaa. Joten laittaudun taas matkalle. Täytyisi kai löytää ruo- kapaikka. Mänttä lienee tarpeeksi suuri kylä, josta varmaan löytyisi ruo- kapaikkoja. Muutaman kymmenen ki- lometrin ajon jälkeen huomioni kiin- tyy jotenkin tuttuun punatiiliseen ra- kennuksen ja korkeaan piippuun. Tu- tun tuntuinen näky on peräisin koti- paikkakunnaltani koska siellä on sa- manlaisia suuria punatiilisiä tehdas- rakennuksia. Ja niitä on jo tottunut vuosikaupalla katselemaan. Parkkee- rattuani pyöräni kirkon läheiselle au- kiolle, otan suunnaksi ruokabaarin näköisen paikan. Ensimmäinen ove- navaus ja kysely. Pizzaa vaan ei kun- non ruokaa. Onneksi kadun toisella puolen löytyi oikein hyvä ruokabaari.

Ehkäpä siinä meni toista tuntia syö- dessäni ja nautittuani jäätelöt kirkon edustalla. Samalla katsellen maail- man menoa Mäntän keskustassa. Taas kerran kartta esille ja tiestön tut- kimista. Ja matkaan. Vaan väsymys- pä alkoikin painamaan silmäluomia jo parinkymmenen kilometrin ajon jäl- keen. Taisi olla liian runsas lounas. Eipä muuta kuin kaarros levähdys- paikalle. Tällaisessa vaiheessa mat- kaa alkaa tuntumaan, ettei se edisty ollenkaan. Siinä täytyi tehdä kaikki osaamani voimisteluliikkeet ja kasvo- jen pesu, että piristys olisi vallannut mielen.

Kohta kuitenkin olin taas pyörän päällä. Koukkasin pariin kertaan hiekkatielle ja saavuin mutkien kautta Ruovedelle. Uusi tie vei ohitse kirkon- kylän ja oli näin muuttunut sitten vii- mekäynnin. Juotavaa olisi löydettävä jostain. Ja puhelinkioski. Parin jaffa- pullollisen jälkeen aloin tavoittele- maan ystäviäni puhelimitse vamma- lasta. En tavoittanut, mutta päätin kuitenkin käydä katsomassa josko olisivat kotosalla. Nyt aloin ensi ker- ran vilkuilla kelloa. Hiekkatietä, kuop-

paista öljysoraa ja hyvää asfalttitietä. Oli halu päästä nopeasti päämää- rään. Vajaan kahden tunnin kuluttua, korvat humisten painelin tutun oven ovikelloa. Oven auettua näin edessä- ni vuosien takaisen motoristiystävän Joken hämmästyeneen ilmeen. Vaih- dettiin kuulumisia ja sain anuttia isän- nän laittamia voileipiä. Odoteltiin Jo- ken vaimoa kampaajalta. Ja saapu- han hän sieltä, kun olin jo tekemässä miltei lähtöä. Vaan taas vierähti pitkä tovi rupattellessamme. Ystäväni tarjo- sivat yösjää. Mutta minä halusin ajaa kotiin vielä tänä iltana. Jokke ymmär- si minua. Käteltiin ja halattiin, kohta olin matkalla kotiin, hämärtyvässä il- lassa hytysten paiskautuessa visiiriin. Ja minä ajojin. Läpi Tampereen, Lahden, kohta olisin kotona. Mieli oli hyvänä onnistuneesta matkapäiväs- tä. Nopeuskin meinasi nousta liian korkeaksi pimeässä ajamiseen. Vä- hää ennen puoltayötä pyörän valokei- la valaisi keltaisen talon seinää siir- tyen ruskean autotallin oveen. Olin kotona. Vaimokin oli hereillä koska pihavallo syttyi loistamaan päivamat- kalta tulijoita. Keltaisen talon miestä ja hänen pyöräänsä.

Ari Mänttari



Aika	18.1.1986		
Paikka	Helsinki		
Läsnä	Jaakko Laurila	Pertti Saarenheimo	Pöytäkirja
	Aki Oura	Pekka Kuoppala	Hallituksen kokous
	Pekka Voutilainen	Urpo Vaahtera	20.1.1986
	Guy Wikström	Raili Kinnunen	

- 1 Kokouksen avaus, puheenjohtajana toimi Jaakko Laurila ja sihteerinä Raili Kinnunen.
- 2 Käsiteltiin perusteellisesti moottoripyöräilijän ajoasun standardisointia. Hallituksen kokouksessa 16.11.-85 hyväksytty Suomen Standardisointiliiton ehdotusajoasun testauksesta on määräaikaan mennessä muutettu lausunnoksi; emme ota kantaa. Perusteluna seuraavaa: MP 69 ry:n hallitus ei voi ottaa kantaa käsiteltävään asiaan, koska se pitää standardisoinnin perusteista ja tarkoituseristä annettuja tietoja puutteellisina. Hallitus toivoo lisäselvityksiä näistä asioista.
Puheenjohtaja lupautui palstallaan selvittämään asiaa tarkemmin. Jos jäsenistö haluaa lisätietoja asiasta, puheenjohtaja vastaa kerholehdessä hänelle kirjallisesti esitettyihin kyselyihin.
- 3 Keskusteltiin kerhon osallistumisesta eri tapahtumiin ja näyttelyihin. Päätettiin yksimielisesti olla osallistumatta MP-näyttelyyn. Pekka Voutilainen selvittää huhtikuun lopulla Kouvolassa järjestettävään vapaa-ajan näyttelyyn osallistumista, kustannuksia ym.
- 4 Talviralli järjestelyt etenevät, puuhamiehinä toimivat Erkki Ahola sekä Pekka Kulju.
Liikenne-radioon yritetään saada tiedotus moottoripyörien liikkumisesta rallipaikalle.
- 5 Vuoden -86 jäsenmaksujen eräpäiviksi tulee 28.2.-86.
- 6 Selvitetään kerhoreppujen hankintaa ensi kesäksi.
- 7 Päätettiin jatkaa kerholehden painattamista Offset Koppisella.
- 8 Sovittiin, että päätoimittajalle korvataan Motoristin toimittamisesta aiheutuneet kustannukset.
- 9 Seuraava hallituksen kokous pyritään järjestämään 22.2.-86.
- 10 Matkakuluja korvattiin seuraavasti:
Pertti Saarenheimo 120 mk
Pekka Voutilainen 50 mk
- 11 Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila
puheenjohtaja

Raili Kinnunen
sihtööri

Turvapukupakkoa kyllä kaavaillaan

Mielipidesivulla (HS 3. 1.) Matti Koivuova kiistää moottoripyöräilijän turvapukustandardin kehittelyn tähtäävän käyttöpakkoon. Väite ei pidä yhtä totuuden kanssa. Perusteina seuraavia seikkoja:

1. Olisiko mitään mieltä luoda jotain standardia vain standardin aikaansaamiseksi?

2. Ennen käyttöpakon asettamista tarvitaan käyttöesineen spesifiointi, se on standardi.

3. Liikenneturvallisuuden nimissä tehdyt standardit ovat tulleet säännönmukaisesti käyttöpakoiksi tai pakollisiksi tyyppikatsastusvarusteiksi.

4. Työryhmän kokousmuistiossa 10. 9. 85, jossa kokouksessa paikalla olivat kaikki työryhmän jäsenet, on muistion kohdassa kaksi sanatakkasti seuraava teksti: "Keskustelussa todettiin, että moottoripyöräilijän puku pitäisi saada kypärään verrattavaan asemaan. Nahkapuku on jäänyt ehdoista syrjään ehkä siksi, ettei sen vaatimuksia ole spesifioitu." Kypärä on pakollinen varuste.

Mikäli nämä seikat eivät ole selvästi tarkoitettuja tähtäämään pukupakkoon, niin eivät sitten mitään. Vakuutuslennukset ovat olleet vain syötti moottoripyöräjär-

jestöjen mukaansaamiseksi. Vai antaisiko jotkin vakuutusyhtiö alennusta vakuutusmaksusta, kun käyttää pakollista ajopukua, jota ilman ei kuitenkaan saisi ajaa? Ei, päinvastoin, jälleen saisi vapaasti korotella vakuutusmaksuja.

Turvapukuasiassa on "liikenneturvallisuutta" käytetty väärin jälleen kerran. Nuoret moottoripyöräilijät ovat selväjärkisiä ja osaavat itsekin ajatella. Pakkoa ei tarvita, eikä siten turhaa standardiakaan.

Vakuutusyhtiöiden todellisen mukanaolon tarkoitus selvinnee myös samaisen kokouksen muistion toisen kohdan toisessa momentissa, jossa sanatakkasti sanotaan näin: "Nyt valmisteilla olevat standardit tulisi sisällyttää moottoripyöräilijän vakuutusehtoihin."

Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka eduskunta ei vahvistaisikaan pukujen käyttöpakkoa, niin vakuutusehtojen kautta pukua olisi kuitenkin aina käytettävä.

Näiden asioiden valossa vaikuttaa koko turvapukuajatus arvelutavalta taloudellisen edun tavoittelulta, jonka kustantaisivat nuoret moottoripyöräilijät.

Risto Hanninen
moottoripyörätoimittaja
Nummi-Pusula