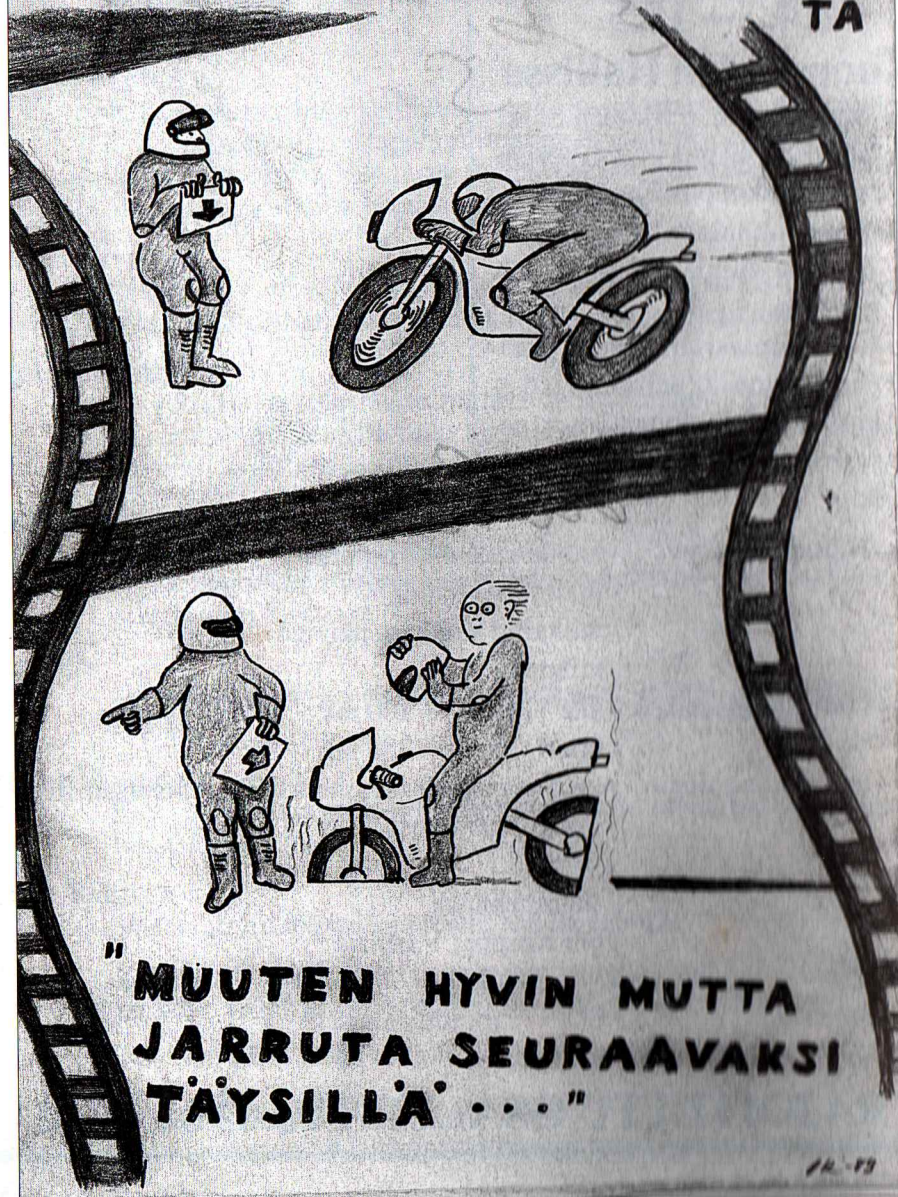


MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



KUVIA EAK. KOULUTUKSES- TA



"MUUTEN HYVIN MUTTA
JARRUTA SEURAAVAKSI
TÄYSILLÄ" . . . "



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

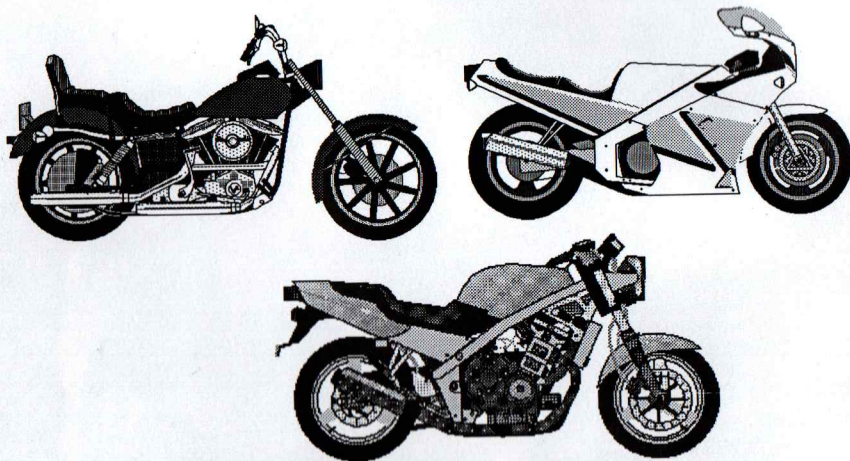
N:0 2, HUHTIKUU 1994

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

Järjestää Perinteisen

ILOISEN MOTORISTIN KIRKKOPYHÄN 21.-22.5.1994 MUURAMESSA

(Muurame n 10 km Jyväskylästä etelään)



Lauantai

Kukkaniemessä:

Iloisia seuraleikkejä, yhteislaulua ja musisointia, makkaranpaistoa yms ylensyöntiä, sauna, ota grillattavaa mukaan.

Majoitus järjestetty Muuramen Kukkaniemessä, jonne opastus 4-tieltä Muuramesta ja Korpilahdelta sekä 23-tieltä Petäjäviedeltä. Sisämajoitustilaa n 50 hlö. Majoitus, aamiainen tee se itse-periaatteella sekä sunnuntain lounas vain 50 mk, lapset ilman. Tosi on ! Varaa majoitus ja sunnuntailounas allaolevista puhelinnumeroista. Voit toki lähteä vain sunnuntai-ajelullekin Muurameen !

Sunnuntai:

Kokoontuminen Muuramen Shellille 22.5 klo 9.30, josta paraati "Gospel-henkiseen" jumalanpalvelukseen Muuramen kirkkoon.

Lisätietoja ja majoitusvaraus:

Sari Nevanpää , Jukka Muilu puh. k. (941) 31 00126 t. 624 093



Motoristi

N:o 2, huhtikuu 1994. 25.vuosikerta.
Ilmestyy : Helmi-, huhti-, kesä-, elo, loka- ja joulukuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Jaetaan ilmaiseksi kaikille kerhon jäsenille.

Hallitus

Puheenjohtaja

Antti Kortesus
Insinöörinkatu 74 B 35
33720 TAMPERE
Puh. k. 931 - 174 333
Email kortesus@ruuvi.me.tut.fi

Varapuheenjohtaja

Hannu Hoskari
Heinätie 12 B 18
01350 VANTAA
Puh. k. 90 - 873 4269

Kerhoisäntä

Vesa Vieno
Nikkarintie 4 C
27510 EURA
Puh. k. 938 - 8650 190
t. 938 - 8650 501
949 - 4341 90

Sihteeri

Markku Piispa
Suunnistajankuja 6 D 59
01280 VANTAA
Puh. k. 90 - 392 2677

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1 - 3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. 90 - 3464 264
t. 90 - 8308 270

Päätoimittaja

Jarkko Järvinen
Pehkusuonkatu 21 B 51
33820 TAMPERE
Puh. k. 931 - 186 812
t. 931 - 3462 831
Fax 931 - 3465 739

Varajäsenet

Nuorisovastaava

Sanna Antila
Iivantamäenkatu 13
33700 TAMPERE
Puh. k. 931 - 630 596

Koulutusvastaava

Toni Korppi
Teekkarinkatu 13 C 46
33720 TAMPERE
Email k125366@cc.tut.fi
Puh. k. 931 - 318 7721

NMR-vastaava

Bo Nyquist
Kilpolantie 20
00940 HELSINKI
Puh. k. 90 - 304 883
949 - 407 606

Aluetoimintavastaava

Jussi Vanha-Aho
Risujontie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. 965 - 5120 281
t. 965 - 5120 130
Fax.965 - 5120 822

Jäsenmaksutili

SYP Tampere - Hervanta
224318-12479
Postisiirtotili
800013-1427226

Suomen Retkeilymajajärjestö

Yrjönkatu 38 B
00100 HELSINKI
Puh. 90 - 6940 377

Tapiolan asioimisto

Nr 29E - 380869

Toimihenkilöt

Jäsenkirjuri

Jutta Nyqvist
Ohrakuja 1 A 6
01370 VANTAA
Puh. k. 90 - 873 3891
t. 90 - 358 409

Varastonhoitaja

Jaana Korhonen
Kurkimäentie 23 C 14
00940 HELSINKI
Puh. k. 90 - 349 9151

Kerhotavaramyynti

Arto Hallikainen
Wiikintie 8 B 20
02400 KIRKKONUMMI
Puh. k. 90 - 296 3232
t. 90 - 859 6525
Fax 90 - 859 6524

Toimittajat

Aktiiviset motoristit

Piirroksat

Pekka Kukkonen
Tikkakoski

Painopaikka

Tekstitaso Oy & Offset
Tampere

Aineisto seuraavaan lehteen
11.5. -94 mennessä.
Terveisin Jarkko



Talvirallista,

Terveisiä Talvirallista! Kiitos Popelle ja Rainelle järjestelyiden hoitamisesta sekä erityisesti avannon tekemisestä. Saivat osallistujat pestä ajomatkansa hiet pois...

Pakkasta oli riittävästi (-20C...) ja tiet lumisia, joten ajelu auringonpaisteisina talvipäivinä oli oikein rentouttavaa. Tosin jo vanhaksi kuluneet nastarenkaat eivät sallineet kovin rentoa ajamista. Niin että hiki siinä tuli VFR:llä mutkateillä.

Talvirallilla on jo pitkät perinteet ja vankat kannattajansa. Ainoa minua huolestuttava piirre siinä on nuorten osallistuminen. Tai siis osallistumattomuus. Kymmenen vuotta sitten Talvirallia ihailtiin siitä, että siellä on runsaasti nuoria ja soolopyörällä ajavia. Kun taas ulkomaisissa kolleegoissaan Krystalrallyssa ja Elefantentreffenissä oli jo tapahtunut "ukkoutuminen" eivätkä ko. tapahtumat kiinnostaneet uusia osallistujia. Niiden järjestäjät olivat huolissaan tapahtumiensa tulevaisuudesta. Suomessa tullaan kymmenen vuotta jäljessä. Talvirallissa käyvät edelleenkin ne samat "nuoret" kuin kymmenen vuotta takaperinkin. Vain muutama uusi uskaltautuu tähän vuosittaiseen hullujenlaskentaan.

Talvirallin on myös kansainvälistynyt tämän kymmenen vuoden aikana. Sillä on uskolliset ystävänsä ympäri Eurooppaa. Eräskin saksalainen kertoi aluksi käyneensä Elefantenissa, kunnes kyllästyi. Sitten hän vieraili pari kertaa Krystallyssa, mutta piti tapahtumaa liian "kliinisenä" hotel-

leineen. Nyt hän oli seitsemättä kertaa Talvirallissa ja edelleenkin tyytyväinen tapahtuman hyvään yhteishenkeen.

moottoripyöräpolitiikkaa...

Helmikuun lopulle ajoittui eurooppalaisen moottoripyöräilyn kannalta meille tärkeä tapahtuma. Oli kuus'ysin vuoro isännöidä EMA:n hallituksen kokousta. Pohjoishämäläiseen korpeen lennätettiin edustajat sekä Pohjoismaista että Englannista ja Saksasta ihailemaan suomalaista luontoa kokoussalin ikkunan läpi. Mukana oli myös FIM:in varapresidentti Neville E: Goss tarkkailijana. Kokouksen yksityiskohdista on tarkemmin lehden sisäsivuilla.

Nyt kun Suomi käy kädenvääntöä siitä, millä ehdoilla se pääsee EU:hun, täytyy olla tyytyväinen siihen, kuinka homma hoitui moottoripyöräpolitiikassa meidän jäsenyysneuvottelujemme osalta: kuus'ysin maksamassa EMA:n jäsenmaksussa on otettu huomioon reilusti se, että meitä on vähän ja että meiltä on kallis ja pitkä matka käydä kokouksissa. Niinpä EMA:n suuret jäsenjärjestöt maksavat suuremman jäsenmaksun jäsentään kohti kuin me pienet. Toivoa sopii, että maamme hallitus pääsee samanlaiseen tulokseen EU:ssa.

Hakiessani DMC:n puheenjohtajan Hans-Henrik Jorgensenin lentokentältä EMA-kokoukseen vanhalla Saab 96:llani olin aluksi hieman nolona autonromustani. Hän kuitenkin kertoi heti, että heillä Tanskassa on totuttu tällaisiin kulkuneuvoihin. Tanskassa nimitäin on vielä Suomeakin korkeampi autovero: 180 %. Siksi maan 1,6 miljoonasta autosta kolmasosa on yli kymmenen vuotta vanhoja. Ja koska Tanskassa ollaan vasta suunnitelmassa vuosittaista katsastusta autoille (ja myös moottoripyörille), voi vain kuvitella, kuinka nämä autot saastuttavat ympäristöä ja vaarantavat liikenneturvallisuutta.

Tanskan valtio on kuitenkin keksinyt ratkaisun ongelmaan. Se maksaa jokaiselle yli kymmenen vuotta vanhan auton omistajalle 6000 kruunun palkkion, kun tämä vie autonsa romutettavaksi. Tarjous on voimassa puoli vuotta.

Ratkaisu tyydyttää kaikkia osapuolia. Vanhan auton omistajat saavat hyvän mahdollisuuden vaihtaa autonsa uudempaan. Ympäristön saastuminen vähenee, koska nämä kaikkein saastuttavimmat kulkuneuvot poistuvat liikenteestä, ja samalla liikenneturvallisuus paranee. Valtio menettää aluksi rahaa romutuspalkkioissa, mutta saa saman rahan moninkertaisesti takaisin autoveroina uusien autojen myynnin lisäennyttä.

Koska meillä Suomessa otetaan usein mallia muiden Pohjoismaiden tekemisistä, tässä voisi olla yksi hyvä esimerkki. Nythän meillä vaan suunnitellaan maksullisia tarroja tuulilasiin ongelmien ratkaisuksi.

Sensijaan Tanskan moottoripyöräverosta en soisi otettavan mallia. Se on kuulemma vieläkin vaatimattomasti 250 %, johon se laski vuoden vaihteessa 270 %:sta. Niinpä Tanskassa ei paljoa harrasteta moottoripyöräilyä, ainakaan uusilla pyörillä. Hans-Henrik'kin ajaa vasta 300 000 km ajettulla Z900 Kawallaan.

Yhtä asiaa jäin kuitenkin keskustellessamme ihmettelemään: pyörien hinnat Tanskassa ovat vain noin puolitoistakertaisia Suomen hintoihin verrattuna vaikka niiden teoriassa pitäisi olla yli kaksinkertaisia.

Hans-Henrikillä oli kuitenkin selitys tähän: maahantuojaan verottomat hinnat ovat heillä paljon pienemmät kuin muilla. Jopa saksalaiset kuulemma käyvät ostamassa pyöriä Tanskasta. Joten ehkäpä moottoripyörien korkeisiin hintoihin Suomessa on muitakin syitä kuin moottoripyörävero, joka muuten tällä hetkellä on meillä Pohjoismaiden pienin (hys, hys!).

ja turvallisuusvälistä

Vakuutusyhtiöiden korvaustilastojen mukaan sekä maanteillä että taajamissa joka viides onnettomuus on peräänajo. Ja hyvin usein syynä peräänajoon on ajaminen liian lähellä edellä kulkevaa. Siksi tämän vuoden alusta lukien on poliisin liikennevalvontaan lisätty uusi kohde: ajoneuvojen etäisyysvalvonta. Todella aiheellinen kohde valvonnalle, varsinkin meidän motoristien kannalta.

Kun Autoliitto kampanjoi saadakseen uusia jäseniä, liityin minäkin; varsinkin kun kuulemma saan hienon Euroopan kartaston liittymislahjana. Nyt kuitenkin mietin, että liityinköhän sittenkään oikeahenkiseen järjestöön. Nimittäin Autoliiton Moottori -lehden viimeisimmässä numerossa toimittaja on huolissaan, että sisäasiainministeriön antamat rangaistusrajat liian lähellä ajamiseen ovat liian ankarat! Että tästä tulisi sakotusautomaatti, kuten ylinopeudesta on tullut.

Rajat ovat sellaiset, että esim. ajettaessa 100km/h alle 55 metrin etäisyydellä edelläajavasta poliisi pysäyttää neuvomaan ja vasta alle 27 metrin poliisi antaa sakkoa. Normaali liikenteessä ihmisen reaktioaika on vireydestä riippuen 1...2 sekuntia. Ajettaessa 100 km/h etenemme tuona reaktioaikana 28...56 metriä. Eli sakkoa tulee vasta, kun ajamme lähempänä kuin on matka, jonka tarvitsemme tapahtumien reagoimiseen. Joten ei liene ankaraa! Vaikka ylinopeussakkoja tulee joskus varovaisillekin kuskeille, en usko yhdenkään aivojaan käyttävän motoristin ajavan niin lähellä toista, että siitä saisi sakkoja näillä säännöillä.

Kaunista kevättä ja ajokelejä odottaen

Antti



MY OWN PRIVATE BAJA

San Francisco - La Paz (return)
1993 Ducati 900 Superlights #741 and #777
Total distance: 2,893 miles
Time: 8 days

Writer: Dave Cooper
Photographs: Jim McCorkle

The inspiration for this trip was the film, "THE LEATHER BOYS," when the heroes took off on an "endurance race" from London to Edinburgh and back. Riding from San Francisco to La Paz and back was an endurance test for the Ducatis. The ultimate objective being to push the bikes to the limit and to attain the highest possible speed for the longest possible periods. If the motorcycles couldn't do it, I was prepared to consider them crap, and if they made it, they'd be good bikes.

The Ducatis turned out to be good bikes.

Had I listened to the vast majority of people who tried to dissuade me from taking

the trip - many offering horror stories of what riding in Mexico was like (most of them without the experience), I would have denied myself what turned out to be one of the most exhilarating experiences in my life. I have travelled extensively around the planet, and Mexico proved itself to be a superb destination that I intend to revisit soon. I should say that most of the horror stories turned out to be completely false. I should also say that I did actually get a few thumbs up on the trip, some albeit, a bit lukewarm.

Probably the most valuable advice I received was from Roserunner who has ridden

a motorcycle in Baja, and who urged that regardless of the state of my tyres, I go out and fit new ones. I purchased a brand new set of Michelins (MX89 and AX89). Rose-runner considered the 2,000 miles of Mexican road to be equal to 10,000 miles in the US - he wasn't far off. What remains on my wheels now is less rubber than the original tyre's 6,500 miles wear!

Day 1: San Francisco - San Diego

We left the City at 6 in the morning. Unable to fit sleeping bags on the Superlight tail-pieces - we resigned to stay in hotels.

Fighting freezing fog all the way down highway 5, we had frequent stops to warm up. Only at Grapevine did the sky clear, and a sunny Southern California beckoned us to cross the snowy Tehachapi pass.

Somehow we managed to make it to Glendale without getting caught in a traffic jam, and we rolled up at the motorcycle shop, ProItalia. I needed an oil cap, having broken the original one the night before. When inviting everyone in the shop to join us, a customer asked "You're not taking THOSE bikes to Baja, are you!?" We left.

Crossing LA for San Diego, we were caught in some of the most horrendous traffic jams I've ever seen - worse than anything in London or Paris! Both Jim and I noticed that since leaving the City, we had seen perhaps less than three or four motorcycles on the road - not a bike to be seen along the entire trip to San Diego. I'm convinced that we have more bikes per square inch in San Francisco than anywhere on the planet!

I convinced Jim that we splurge before we cross the border, so I lead the way to Coro-

nado, and we booked in at the Del Coronado hotel.

TOTAL DISTANCE: 525 miles

Day 2: San Diego - Catavina, Baja California

Before crossing the border we bought the required Mexican insurance and changed some money - \$US300 to pesos at 3.1 pesos to the dollar.

We didn't bother with a tourist card, and crossing the border was easier than going through the toll booths on the Golden Gate Bridge!

Mexico at last! Finally freedom! I opened the throttle and flew down La Cuota (toll freeway) toward Ensenada. The toll is relatively expensive: 7 pesos each, and there are three of them. The freeway is superb; running along breathtaking cliffs that overlook the deep blue Pacific. What immediately struck me was that each toll had toilet facilities fastidiously maintained by an attendant - what a concept... imagine that - public toilets! Maybe we should introduce this radical idea to the US -oops, sorry, that would mean paying taxes! Forget it. As in some European countries, it's customary to leave a little tip for the attendant's labour.

Riding on La Cuota was the first high speed experience without the fear of omnipresent police - it was only a matter of minutes before arriving at Ensenada and the infamous speed bumps from hell: great metal buttons projecting out of the road's surface.

Somehow Jim and I separated at Ensenada, and I stopped for my first top-off of Mexican petrol: Pemex's Magna Sin. The bike attracted instant attention from some English-speaking Mexican youths who said they had seen bikes like this in some motorcycle magazine.



Jim didn't pass by the station, so I continued south, experiencing the first poor road conditions at Maneadero - the road was being repaired. Some potholes and ruts appeared on the stretches south of Maneadero.

At Santo Tomas, I decided to add some oil and replace the fuel cap -figuring that if Jim was behind me, he'd pass me at this point. I ended up having to borrow an adjustable pliers from a Mexican mechanic at the petrol station across the road: my first experience with Mexican generosity.

South of Santo Tomas, after crossing some hills, on a straight stretch of road, I opened up to about 110 mph. When I noticed some people with a dog about to cross the road, I slowed down. One of them crossed, but the other stayed with the dog - I reckoned they would let me pass -they did, but the dog didn't. I hit the dog at about 100 mph. All I saw was his twisting head and neck down at my left foot. Concentrating all effort to avoid crashing, I slowed the bike down and came to a stop. The

pain began to radiate from my foot - and I noticed that the gear-shift lever and the footrest plate was bent. I turned back and saw the people dragging the dog off the road. Engaging the gear-shift seemed to be fine, and I turned around to go back and confront the owners. I was ready for some trouble: either I would have to pay or report the incident, I thought. But the Mexicans were apologetic to me, and seemed to blow the whole thing off as nothing! I don't like hurting animals, particularly dogs, and it wasn't until the next day that Jim was able to coax me out of my depression.

It was at Santo Tomas that I reunited with Jim - he had ridden around Ensenada looking for me. We continued south.

We had our first introduction to real Mexican food at San Quintin. I had had enchiladas mole (a chocolate-based sauce) before, but nothing compared to this! If this was what we were in store for, I was delighted!

By then, the pain from my foot was radiating in throbbing pulses; shifting was difficult,

but the excellent lunch had invigorated me, and we hit speeds of over 100 mph until we reached the hills leading to the central Baja desert.

The road conditions deteriorated - pot-holes and ruts were common in the twisties of the Sierra Miguel. I had not become accustomed to them, and spent a great deal of effort trying to avoid them. It was only later that I learnt, the faster you went, the easier the bike flew over most of them. Most of them. I hit a couple of good ones, where the bike didn't make it - nasty bumps, indeed.

North of Catavina, we hit the beautiful central desert country - cirio trees, giant cardon cacti, cholla, and many other impressive desert plants among the large boulders.

We spent the night at Catavina, where the Mexican government chain La Pinta has established a motel. It was obviously catering to the American tourist traffic and was pretty lavish, as was the price: 201 pesos for a double.

My foot was pretty swollen when I took off the boot. Thank the gods, I spent the money on the Alpinestars: I reckon I would have broken my leg otherwise.

TOTAL DISTANCE: 310 miles

Day 3: Catavina - Mulege

I noticed that the hotel catered to motorcyclists; the door was covered in advertising stickers for various motorcycling concerns. A bloke from an off-road touring company (Embajador Adventure Tours out of San Diego) was prepping his bikes as we were about to leave. We adjusted the chains and took off for the next leg - destination, Mulege on the Gulf of California coast.

Cruising through the desert south of Catavina, we crossed the coastal ranges to run along the rolling hills beside the Pacific. The road conditions are excellent, and I began to build more confidence. I was impressed with Mexican drivers; their courtesy and savvy. Most of them, will indicate with their turn signals when it's safe to pass -something the American drivers didn't do. This is important, as you're constantly passing vehicles, and any help is appreciated. I began to regret it when I'd come up on a vehicle with American plates - he was of course slow and unpredictable.

It was on the stretch some 40 miles north of the Baja California - Baja California del Sur state border that I was able to really open up and experience the total freedom of unrestricted speed - travelling at a minimum of 120 mph, and reaching maximums of 130 mph for this sustained distance.

We lunched on delicious seafood tacos at Guerrero Negro and talked to the locals in the restaurant about the pre-world cup soccer that was on the television. Argentina was a decided favourite with us all.

Crossing the Vizcaino desert heading into the interior was another chance at sustained high speeds. For about 80 miles between Guerrero Negro and San Ignacio, I was able to clock minimum 110 mph, and maximum 120 mph.

San Ignacio remains one of the most impressive memories of my Baja trip. This is how the Automobile guide describes the place:

"Here in the bottom of a wide arroyo surrounded by arid desert, is a forest of date palms and one of the most charming towns on the pen-insula. Northernmost of Baja California's major oasis communities, San Ignacio is an attractive, tranquil settlement of about 2,000 inhabitants with thatched-roof dwellings and pastel-coloured business

structures clustered around an imposing stone mission and a tree-shaded plaza."

The perfect image of an unpretentious, unspoilt Mexican town. The Jesuits built the mission in the late 17th century when they also planted the first date palms. An underground river comes to the surface here, so there are a number of large ponds of fresh water. So far we had not seen a single motorcyclist in Baja. At a local restaurant, a dual purpose bike was parked outside, so I ventured in to find a rather unimpressed Belgian. We moved on to a place up the street, where a couple of German bicyclists and some local townspeople were much more amenable.

Someone in the states had reported that the road over the mountains near the Volcan Las Tres Virgenes held the worst conditions in Baja. Not true. The surface was excellent, and



in a matter of minutes we were in another of one of the most interesting towns in Baja...

Santa Rosalia was established in the 1880s by a French copper mining company. The French built late 19th century colonial structures, so the place has a distinctively un-Mexican character. We stopped to see the iron church built by Eiffel and were entertained by the event of the day: a fire on the hillside battled gallantly by the locals and the Bombardos.

Continuing along the beautiful Gulf of California coast we came to yet another delightful Baja town: Mulege. This is also an oasis community; the palm-lined banks of the Rio Mulege give the town a distinctly tropical atmosphere.

Riding into the plaza, I passed a hotel and through the main doorway, I noticed it opened up onto a very typical Mexican courtyard. This had to be the place! Bougainvillea, frangipani, banana trees, a pig roasting on a spit, an outside bar, and a parrot... at 77 pesos for a double, how could we resist!

Although the pork was tasty (roasted over the local mesquite), the company was not exactly our style: hordes of ageing American retirees, who even after years of living in Mexico, still couldn't utter a word of Spanish! Surprisingly, the place also harboured a nest of French people - in fact they owned the place.

That night it began to rain.

TOTAL DISTANCE: 316 miles

Jatkuu seuraavassa numerossa...

Kyläkaupan pihalla: "Onpa hieno pyörä, kuinka kovaa tällä pääsee?" Kahtasataakolmeakymppiä. "Älä valehtele, ei kulje pojan Eskorttikan ja sillä on ajettu ralliakin!"

Lentoseppä

69 SHOP

College	110
T-paita	55
Lippis	25
Matkapussi	45
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	15
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	10
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	40
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110
Kerhopyyhe	65
Juhlantuoppi (etukäteismaksu)	180
Hopeamerkki	50
Pikeetakki	150
Solmio	30

TULE, TUTUSTU, OSTA!

69 SHOP Mototrip

Lautamiehentie 1

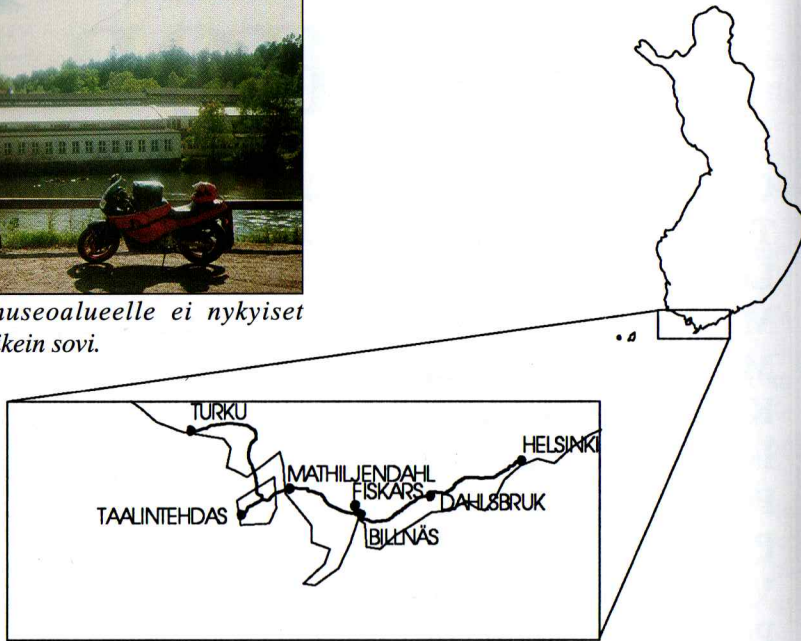
02770 ESPOO

SOITA, KYSELE, TILAA!

Arto 90 - 859 6525 tai 296 3232



Fagervikin museoalueelle ei nykyiset muovipyörät oikein sovi.



teksti ja kuvat: Anne Aaltonen

Matkalla Suomessa

Aina ei matkareitin tarvitse kulkea pitkin valtateitä (onneksi!). Eräänä kauniina kesäpäivänä ajoin Helsingistä Turkuun kiertäen Lounais-Suomen vanhoja ruukkeja. Suositelen reittiä! Ja ko. kierroksen voi tietysti tehdä ihan vaan sunnuntaipäivän ratoksi-kin.

Fagervikin vuonna 1646 perustettu rautatehdas sijaitsee museotien (Kuninkaantie) varrella. Museotie Inkoosta Fagervikiin on jo sinänsä ajamisen arvoinen, kiemurainen asfalttite keskellä vehmasta maaseutua. Fagervikin ruukkikylässä sijaitsevat punaiset työväenasunnot ovat edelleen käytössä. Museoalueen halki kulkee opastettu reitti, jonka varrella selviää raudan valmistuksen

ja jatkojalostuksen salat vuosisatojen takaa. Raudan valmistuksen lisäksi on Fagervikissa oltu muutenkin edistyksen eturintamassa, tarinan mukaan ensimmäiset perunat on Suomessa istutettu juuri Fagervikin ruukinkartanon maille.

Matkalla Fagervikistä Pohjan kuntaan voi halutessaan poiketa ihmettelemään Raaseporin linnan raunioita.

Pohjan kunnassa sijaitsevat ruukinkylät Billnäs (Pinjainen), Fiskars ja Antskog, joista viimeksi mainittu on vain muisto entisestään.

Billnäsin vanhimmat asuin- ja talousrakennukset ovat peräisin 1700-luvulta. Idyllisten punamultatorppien vieressä olevassa



Billnäsin vanhoja tehdasrakennuksia.

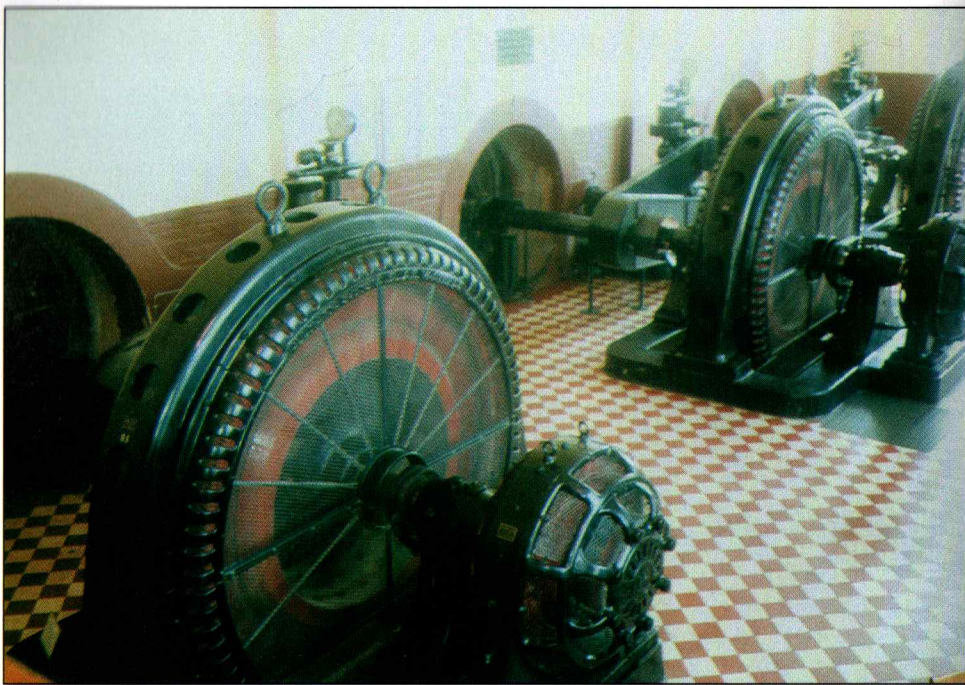
voimalaitosmuseossa generaattorit jauhavat yhä sähköä valtakunnan verkkoon. Vanhasa myllyrakennuksessa on kuppila sekä museo, jossa ainakin kesällä -93 oli kiinnostava näyttely kirveen historiasta (en tiennytkään, minkälaisen kehityksen on yksinkertainen työkalu kulkenut alkeellisesta kivi-kirveestä uudenaikaiseen muovivartiseen malliin). Vaikka monet matkamotoristit ovatkin tottuneet kiertämään museot mahdollisimman kaukaa, niin Billnäsin voimalaitosmuseossa käyntiä suosittelen.

Fiskars on maamme ehkäpä tunnetuin ruukinkylä. Nykyisin tehdassalit ovat osittain käsityöläisten ja taiteilijoiden työtiloina. Ruukinkartanon päärakennusta kutsutaan Kivimuuriksi, mistä lienee moisen nimen saanut? Täälläkin on Engelin kynästä lähtöisin olevia rakennuksia; entisen hevos-tallin katolla oleva kellotorni sekä työ-

läisasuntoja. Fiskarsissa on kesäaikaan monia erilaisia taidenäyttelyitä. Museo tosin sulkee ovensa jo klo 16, joten museokam-moimenkin uskaltaa kylälle illemmalla poiketa! Ruukinalue on saanut arvostetun Europa Nostra -palkinnon.

Pohjasta Kosken kylään kulkee kyllä aivan ajettava tie, vaikka minun kartastani loppuivat viivat välillä tyystin! Mutta Etelä-Suomessa tiet yleensä johtavat johonkin, ainakin minä suunnistan sillä periaatteella. Pohjasta ensin Urheiluoopistolle päin, mutta juuri ennen opistoa oikealle, ja sitten vain aina suurimmalta ja ajetuimmalta näyttävää väylää pitkin. Kosken tehdasalue vanhoine ruukkirakennuksineen on yksi Perniön kunnan nähtävyyksistä.

Paljon tunnetumpi alue Perniössä on Mathildedalin ruukinalue ja sen välittömässä lähisyydessä oleva Teijon retkeilyalue



Voimalaitosmuseon generaattorit jauhavat yhä sähköä valtakunnanverkkoon.

lomamökkeineen. Mikäli ei tähän mennessä ole ehtinyt pysähtyä mihinkään syömään, niin Mathildedalissa on kunnostetuissa ruukinkartanon vanhoissa rakennuksissa oivalinen ruokailupaikka.

Mikäli mieli jatkaa matkaa vielä lähemmäs, niin Strömmån kanavan ylittävä tie vie Kemiön saarelle. Kanavassa on kuulemma lähes ainoana paikkana Suomessa havaittavissa vuoroveden vaikutus, jos jollakulla on aikaa ko. ilmiön näkemistä odotella. Kanavan ylittää läppäsilta, joten Mathildedalin Marinassa olevat huvialukset pääsevät kyllä merelle.

Kemiön saaren lounaisosassa on Taalintehtaan (Dalsbruk) 1600-luvulla perustettu teollisuusalue. Rautatehdas on perustettu 1686 ja Björkbodan lukkotehdas 1732. Taalintehtaalla on ruukinmuseo vanhoina työläisten asuntoineen ja masuunin pienois-

malleineen. Alueella on myös erikoislaatuista hiiliuuneja.

Taalintehtaalta pääsee (esim. yhteysaluksilla) ihastelemaan saaristomeren kauneutta ja saaristokylä (Högsåra, Rosala, Hiittinen, Vänö etc.). Mutta saaristoreiteistä myöhemmin oma tarinansa.



Fiskarsin idylliä.

Ajovarustestandardi on todellisuutta

-vielä ei kuitenkaan kannata repiä farkkukousuja

Monien motoristien pelkäämä ajovarusteille luotu standardi näyttää valmistuvan täksi kevääksi. Nyt käyttöön saadaan itse ajopukua koskeva osuus, hanskat, saappaat ja muut sellaiset seuraavat lähivuosina perässä.

Mikäli standardityöryhmässä vierailutta edustajaamme on uskomisen, ei kannata pelätä varusteiden käytön muuttumista pakolliseksi.

Omia etujaan tarkasti valvovat mp-alan teollisuuden edustajat kyllästyivät viime vuoden lopulla odottamaan ja kuuntelemaan torailua CEN TC 162 / WG9 -työryhmässä. He kokoontuivat ilman virkamiehiä IVM:n, eli valmistajien oman yhteenliittymän suosijissa ja päättivät antaa oman ehdotuksensa standardien eurooppalaiselle myöntäjälle, CEN:lle. Suomalaiset alan edustajat lipunkantajanaan Rukka päättivät sittenkin olla osallistumatta tähän uuteen projektiin. Käytännössä IVM:n ahkeroinnin suurin vaikutus taitaakin kohdistua alkuperäiseen standardityöryhmään, joka on saanut jalat allensa. Pian IVM:n tapaamisen jälkeen WG9 ilmoitti aikovansa saada ensimmäisen ja tärkeimmän osuuden työstään valmiiksi jo tulevaisuudeksi.

Standardintekijät ovat väentäneet kättä erilaisista mittausmenetelmistä ja melkein pä unohtaneet joitakin tärkeitä osa-alueita. Työryhmän toimintaan osallistunut Antti Korteso kertoo mm. iskunvaimennustoppausten märkätestauksen toistaiseksi puuttuvan ehdotuksesta. Toivoa kuitenkin sopii, että myös tähän kiinnitetään huomiota. Suo-

messä tehdyissä testeissä on havaittu ominaisuuksien huomattavia muutoksia sateen tai hikoilun vaikutuksesta. Lisäksi erilainen kotiinpäinvetäminen on huomattavissa määrin viivästyttänyt työtä.

Eurooppalaisten motoristien huoli standardin mukana tulevasta ajovarusteiden käytötpakosta on Kortesuon ja myös EMA:n mukaan osoittautunut turhaksi. Työryhmä on ymmärtänyt korkeatasoisen eli suurta suojaavuutta vaativan standardin edut, ja tulossa on suhteellisen vaativa ehdotus. Asiantuntijoiden yleinen mielipide on, ettei viranomaisilla tule olemaan tarvetta määrätä standardinmukaisia varusteita pakollisiksi kun oma-aloitteisesti asetetaan rima korkealle. Jos standardinmukainen CE-hyväksyntä myönnettäisiin kaikenmaailman tuulipuvuille, olisi pykälänikkarien helppo huomata suurimman osan motoristeista jo käytävän kyseisenkaltaisia varusteita. Tästä olisi sitten yksinkertaista siirtyä suoraan pakollisuuteen. Onneksi tällaiselta tilanteelta ollaan nyt välttymässä.

Standardista itsestään koituu varmasti suurin hyöty aivan tavalliselle motoristille, jonka ei enää tarvitse hankkia tietämystä vaatetus- ja suojaintekniikan alalta löytääseen kelvollisia ajovarusteita. Tulevaisuudessa aloittelijakin kykenee kaupassa erottamaan oikeat moottoripyöräilyyn tarkoitettut varusteet. Puvun vuoriin neulottu CE-merkki kertoo kyseessä olevan ainakin tietyn laadutason ylittävä vaatekappale. Kukaan ei toki pakota käyttämään standardia hyödykseen. Kuumassa kesäkaupungissa voi edelleen poiketa nakkarille Leviksissä.

Toni Korppi

Motoristin Kevätpäivä

Uusikaupunki 8.5.1994

Ajokauden avajaisia, Hymyilevän Motoristin Kevätpäivää, vietetään tänä vuonna Äitienpäivänä 8.5. Uudessakaupungissa. Järjestelyistä vastaa Uudenkaupungin Moottoripyöräkerho. Uusikaupunki on pienistä rannikkokaupungeistamme yksi kauneimpia. Kaupunginlahden rannalla tönöttävät makasiinit ja venesatama sekä keskikaupungin ylle luovat varjon useat tuulimyllyt. Lähistöllä on herkulisia pikkuteitä cruisailuun eli perille voi ajella jo vaikka lauantaina ja yöpyä kerhon järjestämässä edullisissa majoituksissa.

Opastus: 1. Tieltä numero 8 Laitilan risteyksestä.
2. Vanhalta Raumatieltä numero 196 niin etelästä kuin pohjoisesta tultaessa.

Kokoontuminen: Sunnuntaina 8.5. klo 10.00 alkaen Kesoilille ja Tuikin luokse Saab-Valmetin autotehtaan viereen.

Paraati: Moottoripyöräparaatiin lähtö keskustaan juhlapaikalle klo 12.00.

Motoristijuhla: - Panimoravintola Pryykin pihamaalla
- Valitaan "Paras Pyörä". Esikarsinnan suorittavat Ukilaiset. Parhaat valitsee yleisö
- Musiikkia
- Pakolliset puheet
- Ukilaiset tarjoavat kahvit + pikkulämpimät asevelihintaan

Majoitus: Kerho on järjestänyt kolme eri majoituspaikkaa. Varausta tehdessä muista mainita Kevätpäivät.

1. Hotelli-Ravintola Lännentie, puh 922 - 126 12636. Tarjolla myös keilaradat, biljardia ja darts A-oikeuksin.
2. Aguarus, puh 922 - 131 23. Lauantai-illalla sauna ja tanssia sekä yökerho.
3. Gasthaus Pooki, puh 922 - 127 71. Neljä kodikasta huonetta ja kaupungin monipuolisimmat ravintolapalvelut keskellä kaupunkia.

Huom!!! Motoristijuhlassa arvotaan aito BMW F 650 FUNDURO moottoripyörä. Arvontaan osallistuvat Moto-lehden 29.4. mennessä tilanneet ja ne, jotka ovat lähettäneet postikortilla osoitetietonsa Moto-lehteen 29.4. mennessä. Osoite, Moto-lehti, Ahdenkallionkatu 46, 04820 Hyvinkää.

Lisätiedot: Juha-Pekka Aikola, Emmauksenkatu 7 N 66, 20380 Turku, puh 921 - 385843

Kevätpäivillä on Smoto infopiste!

Päätoimittajan nurkka



Ei kun menoks...

Ah, ihana kevään sulotuoksu...

Ei, ei se ole mikään tavallinen partavesi tai deodorantti.

No, mikä sitten?

Se on ensimmäistä kertaa talviseisokin jälkeen käynnistyvän moottorin aikaansaama suitsuketta, joka saa viimeisetkin talviunen rippeet katoamaan motoristin sielusta ja olemuksesta. Talvihorteen tilalle tulee polttava hinku kokea tuo jo vähän unohtumaan päässyt ajamisen nautinto.

Onpa taas aika suunnata keula kohti Teivon raviradan parkkipaikkaa ja aloittaa ajokausi tutustumalla ajokkini ominaisuuksiin. Reilun tunnin pyörittelyn jälkeen koleassa-

kin ilmassa tulee ihmeen lämmin kun käänneltävä on n. 250 kiloinen järkäle.

Huhtikuun 8. astun vaihteeksi viikoksi valtion palvelukseen eli kertausharjoituksiin, toimenkuvana taistelulähetti (tietysti mp:n kera, ei Bemu). Jos vanhat merkit paikkansa pitävät, niin hauskaa tulee olemaan.

Ihmeiden aika ei ole ohi. Tähän Motoristi-lehden numeroon tuli enemmän juttuja kuin mahtui. Mutta ei syytä masennukseen jos omaa juttua ei nyt julkaistu, seuraavassa juttusi kuitenkin varmasti on.

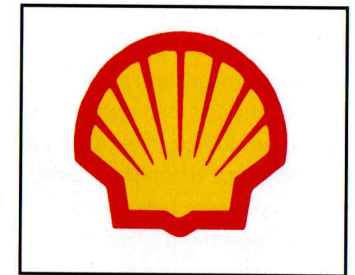
Nautinnollista ja kokemusrikasta kevättä.

Jarkko

KERHOETU MP69:n jäsenille

ALENNUS bensiinistä 8 p/l
 dieselistä 7 p/l

... SHELLISTÄ!



Alennukset ovat voimassa toistaiseksi ja ne otetaan huomioon ostohetkellä Shell-huoltamoilla (Suomessa) voimassa olevista myyntihinnoista luottokorttilaskutuksen yhteydessä.

Jos Sinulla ei vielä ole Euroshell-korttia, täytyä hakemus huoltamolla, laita oikeaan yläkulmaan koodi 5031 ja liitä hakemuksen mukaan valokopio jäsenkortistasi.

Jos Sinulla on jo kortti, lähetä valokopio jäsenkortistasi sekä Euroshell-kortistasi Shelliin.

Lisätietoja: SHELL INFO CENTER, puh. 9800-2424.

Vanhene tyylikkäästi?

Ostin moottoripyörän viime keväänä. Edellisestä ostoksesta ja ajokerrastakin oli kulunut kohta parikymmentä vuotta. Yleensä näin aikuisiällä on ihmisillä varaa sijoittaa harrastuksiinsa enemmänkin rahaa. Minä olen tainnut kuitenkin hoitaa jonkin homman jotenkin huonosti, sillä pankkitilille, tai muuallekaan, ei ole isompia summia kertynyt. Joten elämäni toinen moottoripyörä oli -88 mallinen kolme-puolikas Jawa.

Miksi pyörän ostin, sitä kysyi moni: esimies, tyttöystävä, lapset, vanhemmat. Joten jouduin todella miettimään vastausta. Ainoa jonka keksin, oli että en osaa vanheta tyylikkäästi.

Hätäselityksenä käytin sitä, että olen työn puolesta tutkinut moottoripyöräilyyn liittyvää kypärämelua, ja kunnon tiedemies haluaa tietysti myös omakohtaisen tuntuman aiheeseen.

Jawa oli huonosti pidetty, sen näki heti päältä. Hinta oli sen mukainen, joten lopullisessa laskelmassa olivat kaikki kolme: itse pyörä, kypärä ja muut ajovarusteet liki saman arvoisia. Ja koko vuoden vakuutus olisi täysimääräisenä tuonut toisen mokoman siihen summaan. Onneksi auton bonukset sai kesäksi siirrettyä, joten lopullinen kokonaissumma jäi selvästi alle kymppitonnin - mikä siis vain vihjeenä, jos joku aikoo samaa.

Jawan korjausta

Jawan pito alkoi keväällä, kun maassa oli vielä lunta. Montakin pikku juttua piti laittaa kuntoon. Muttereita ja pultteja puuttui sieltä sun täältä, etujarru oli täysin jumissa, kytkinkahva vaihdettu mopon kahvaan ja niin pois päin. Sinänsä mukavaa pikku puuhaa. Työmatkoja ajaessa laite tuntui pelaavan, mitä nyt kytkin oli pikkuisen äkäinen.

Miten huonosti Jawa oli pidetty, se selvisi vasta kun olin päässyt täältä Tampereelta Forssaan. Siellä matkanteko tyssäsi, kone kyllä kävi, mutta voima ei siirtynyt takapyörään millään ilveellä. Onneksi matkaseurassa oli kavereita, joiden takapenkille mahtui.

Jawan kytkimen ja vaihdelaatikon välinen akseli oli poikki. Se oli ollut poikki jo aiemmin, ja joku oli sen hitsannut kasaan. Eikä sellainen liitos kestä pitkään - jos nyt ette sattuneet tietämään. Joten kun pyörä oli matkannut perävaunussa takaisin Tampereelle, oli seuraavana hommana koko koneen irroitus ja purku.

Työkaveriltani sain vuoden -52 ja -61 mallisten Jawojen omistajan käsikirjasta otetut kopiot. Niiden kuvat olivat likipitään täydelliset, eikä itse koneen rakennettakaan oltu turhia muuteltu. Koneen aukaisu siis sujui ihan nuottien mukaan.

Uusi, vanhempi pyörä

Kun kone oli avattu, selvisi myös että toinen mäntä oli likipitään puhki. Osat eivät paljon maksaneet, ja työn puolesta minulla on mahdollisuus käyttää kunnon työkaluja. Pari iltaa meni töiden jälkeen puoleenyöhön, mutta sinnikkäästi kamppaillen sain loppujen lopuksi koneesta ulos sinistä savua. Ja sitten vain vaihtamaan pyörää.

Tyttöystävälläni ja minulla on edelleen erimielisyyttä siitä, kysyinkö luvan ennenkuin tyhjensin lapsilisätilin. Tosiasia kuitenkin on, että kaupat syntyivät, Jawa ja väliraha vaihtuivat -78 viisisataseen Suzukiin. Sitä ei ole tarvinnut suuremmin korjata, pikkujuttuihin palaan joskus myöhemmin.

Koko kesän kuljettiin, yhteensä yli neljä ja puolittuhatta kilometriä. Jawalla pääsin vain

muutaman sata, mutta viisituhatta lienee ekan kesän saldo, kuitenkin. Kokonaisrahanmenoa en ole uskaltanut laskea.

Rasvat pois, poliisi!

Tässä vaiheessa lukijat tietysti ovat jo vähän aikaa miettineet, mitä ihmettä minä oikein tein Forssassa. Olin tietysti läpikulkumatalla, sehän on selvää. Lopullinen päämäärä oli Liikuvan Poliisin moottoripyörämiesten "rasvanpoistokurssi".

Sinne minut oli taas työkavereiden kanssa kutsuttu katsojiksi, koska olimme tutkineet motoristin kypärämelua. Ammatikseen ajavia ei juuri muita maastamme löydy, joten mopomiehille melu on työsuojeluongelma. Palaan siihen puoleen joskus toiste, yleisön pyynnöstä huolimatta.

Poliisien ajotaidosta ja kurssien tasosta liikkuu motoristien joukossa arvostavia juttuja. Arvostukseen on kyllä syytä, vahvistivat Antti

ja Toni, työtoverini ja matkaseuralaiseni, joilla on asiaan enemmän sanomista.

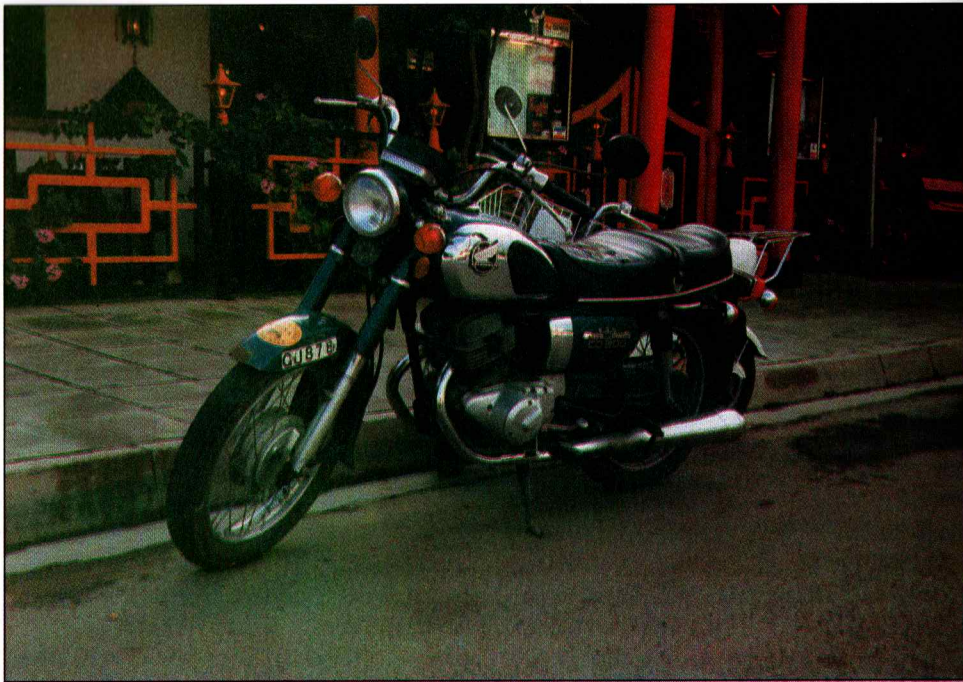
Kursseilla käydään läpi osin ihan samoja juttuja kuin ennakoivan ajon kurseillekin, mutta vaatimukset ja suoritukset ovat kovempia. Jarrutusta, väistöä, hidasta pujottelua. Niiden lisäksi ajetaan maastossa sekä endurola että isolla katupyörällä jne.

Osaa harjoituksista pääsin itsekkin kokeilemaan. Tietenkin omalla vastuulla. Hidas pujottelu oli samalla radalla jolla testataan kurssille tulijat, enkä tietenkään saanut isoa bemaaria siitä läpi ekalla yrityksellä. Mutta ei se niin huonosti mennyt, joten jos olisin saanut harjoitella yhtä kauan kuin kurssilaiset, olisin varmasti selvinnyt. Varmana.

Loppuaikani kului Jawan kanssa askarteeluun, joka osoittautui varaosia vaativaksi, kuten aiemmasta selviää. Ajojen ja saunan jälkeen puhuimme, lähinnä poliisien kouluttajien kanssa, kypärämelusta ja muustakin. Tuskin maltatte odottaa seuraavaa lehteä, jossa jatkan pakinointia.

Risto Kaivola





Tai-Ben 2000.

Myökö muka asiakkaita

Pitää tässä rusnata yhtä assiaa jok mieltä painannu. Taijanpa aikoo ruveta kertoilee mittee meile pies sattumuan.

Tarinan kulku on seuraava, ollemme sukuloimassa amerikanmuolla. Mietin muori on käväissyt syntymässä siellä vuosisadan alussa. Meitä kuskaa nuori sukulaispoika Veikko Albert Hull paikasta toiseen vanhalta hopalla. Koska sattuu olemaan lunta maassa, meille tarjotaan tilaisuus piestä (vaimoa) nauttimaan skiidulla ajosta. Illalla jutusteltaessa Veikko kertoilee omista harrastuksista, kesäisin hän kiertelöo harlikalla ympäri muota ristiin rastiin.

Kotiin päen

Joulukalkkuna tuli siis pistettyä poskeen, aika lähteä kohti kotoa ilman siipiä! Lennolla saamme nauttia taasen supisuomalaista kotiruokaa. Kuten kuolikääryleitä, pottumuussia lihapullien kera, jälkkärinä on yllätys yllätys, mämmiä ja talkkunaa hyvvee oli.

Kysäisen ohikiitäväältä stuertilta oisko jottain luettavoo. Hän tyrkkää meille molemmille pinon lehtiä kouraan. On aika esitellä ittemme, olen Taito Armas Haverinen, pienviljelijä Suomenniemeltä. Matkakaverina

mulla täällä kertoo matkassa seuroo metsäkoneurakoitsija Severi Käpynen. Päälinmäisessä lehdesä, kannessa jököttää kotoinen maitolaituri. Selamme kaikki lehdet kannesta kanteen, mielenkiintoisia juttuloita näkkyö olevan.

Kahvin tuoksu kantautuu nennöön, kysäisen kahvin tuojalta tietääkö hän motoista mittään. Tulen kohta takaisin, juttu alkaa lentää. Olemme saaneet kipinän hankkia motot kesäkulkupeleiksi. Lento laskeutuu aikanaan Seutulaan, käjen taputuksia emme kuule täällä kertoo koska kysäisessä on reittilento.

Jouten olloo

Seuraavan päivän aijomme nukkua inn, aikaero tassaantuisi ropasta. Aamupalloo nauttiessa hotellin ravintolassa suomme päähänpiston, kun tuliäisiakaan ei ole vielä ostettu. Puvut täytyy prässäyttöö juhlauntoon (Pier Cartin) ennen kun lähdemme ostoksille!

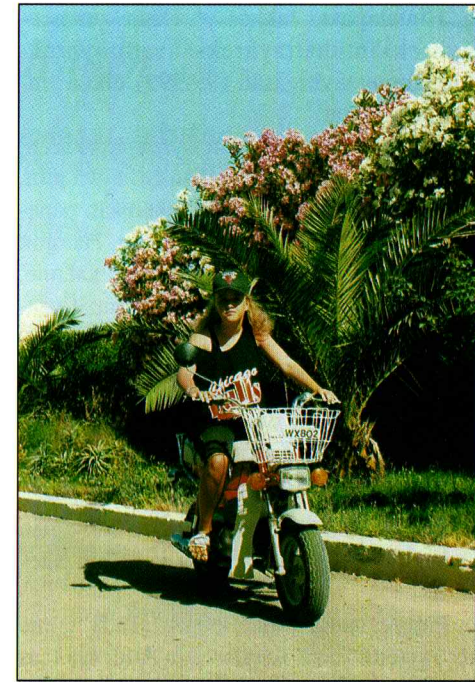
Käymme hakemassa Audin pitkäaikaspaikoituksesta, tutkimme HPY:yn keltaisia sivuja kohdasta motot.

Bensamittari heiluu punaisella, käymme tankkaamassa Tikkurilassa. Nesteen pojilta kysäisen josko olis tietoa motoista, tossa takan olis muutama butiikki, käväiskää niissä, ajamme Audin pihoon renkaat savuten.

Hiljoo hyvä tulloo

Astumme sisälle butiikkiin, valtavan iso halli, seinät ovat päällystetty peileillä, Severi & minä alamme tutkia pitkää rivistöä. Meillä tahtoo mennä sormi suuhun tämmöisissä tilanteissa, eipä näy myyjääkään missään. Sanon Severille, mahtaakohan tämä olla sellainen itsepalvelubutiikki!

Tunti on kuluna, tuohan on kun mejän kylän kuorlo tepasteleen tännepäin. Myö(kö) haluttais ostoo muutama pyörä kotiin vietä-



Kätevä torikassi.

väks. Voisitteko työ neuvoo meitä vähäsen, joku alkoo piipata, haloo, haloo! Ei mulla ole aikaa jutella kanssanne kokopäivää ilmoista, kiire painaa? Eihä tiellä ole kettää muuta kun myö & työ! Emme anna Severin kanssa periksi näin helpolla, kun ollaa lähetty kauppan tektoon.

Pitäsköhän sille vilauttaa, setelituppo nenän etteen? Ei auta näköjään muu tepsivän hänneen. Kun tuli tossa Severin kanssa myötyä vähän mehtää syksynmällä. Johan alkaa kaverilla pyöriä silmissä setelin kuvat. Itsepalvelu muuttuu hetkessä ylipursuavan kohteliaaksi, myö ollaan kuin halolla päähän lyötyjä.

Myökö hyö

Sopivat motot alkaa olla kiikarissa, aika ruveta hieromaan kauppo oikein toen teol-

la. Hintalapussa lukkee yhreksänkymmentäyhreksäntuhattayhreksänsattooyhrek-sänkymmentäyhreksän (99.999) eikun tin-koomaan vuon!

Päästään hinnasta yhteisymmärykseen, kypärät tulevat kaupanpieliseksi, hyvä niin. Mennää toimiston puolelle tekemään pape-rit kuntoon, nuomat loistoo kun Hangon keksi. Sitten tapahtuu odottamaton käänne, myö sanon hänelle tekevämme kaupat osa-maksusopimuksella. Kun teillä tuossa sei-nässä näkyy olevan tuommonen lappu jossa lukkee, että ilman käsirahho suopi ostoo kans?

Myyjä hiiltyy, puna leviää kasvoille. En voi (vuori) myydä tällä hinnalla josta äsken sovimme. Tässäkö oli taas yksi kultainen kädenpuristus asiakaskuntaa kohtaan, Suo-mi nousuun lamasta!

Emme katso aiheelliseksi jäädä tänne nöyryytettäväksi! Kiitos vuon Audi saa taas kyytiä kohti lentokenttää, napakymppimat-

ka odottaa meitä. Ehkä rahoille löytyy pa-rempaa käyttöä Thaimaassa, siispä sinne!?!

Iloisin terveisin toivoo:

Taito Armas Haverinen & Severi

Käpynen

suomentanut Huru-Ukko Kari Saalasti

PS. Nyt on aika HIKOILLA vähän. Ette voi uskoa todeksi mitä meille täällä tapahtui! Istuskelemme palmujen varjossa siestaa pi-täen, meitä lähestyy hyvin päivettynyt mies. Mistäköhän mahtaa olla kyse, hänhän pu-huu suomea, kerromme kommelluksistam-me Suomessa. Juttu kulkee & juoma mais-tuu, kuinka ollakaan Ben lupaa järjestää meille motot kun palaamme kotomaahan. Pelkkä puhelinsoitto riittänee tähän, käväis-kää hakemassa teille varatut Pan-Europat puodista.

TEE-TÄ & KORPU-JA KAI-KILLE?



**moto
osat**

Muista: Kerhoetu!

Käytetyt varaosat erikoishin-taan jäsenkortin esittämällä.

Nyt myös katteiden korjauk-set ja maalaukset.

Sammonkatu 64

33540 TAMPERE

Puh. (931) 557 444

Etsintäkuulutus

Etsin motoristia / motoristiporukkaa matkaseuraksi Unkarin F1 -ksoihin 14.8.-94 Hungaroringille. Matkaan Ruotsin ja Saksan läpi. Kisoihin lähtevät ottakaa yhteys.

Reino Välilä
32740 ÄETSÄ
Puh. 932 - 33317

Esaa muistaen.

Tuntuu niin vaikealta uskoa, että on kulunut jo kokonainen vuosi Esan lähdöstä. Niin paljon eläviä ja lämpimiä muistoja tulee mieleen etsimät-tä.

Vuoden aikana on monta kertaa miettinyt sitä, kuinka ankara isku tuollainen sairaus on elämänsä parhaissa voimissa olevalle miehelle ja kuinka vähän kapinaa katkeruutta Esa toi esiin. Hän vain totesi, että "kun mun on tähän pantu". Kaiken huolensa hän käänsi meihin lähei-siinsä.

Näitä teidän lehtiä selaillessa on tullut mieleen, kuinka rakas harrastus moottoripyöräily Esalle oli ja kuinka sydäntäsärkevää oli nähdä hänet avuttomana sängyssä kuuntelemassa Harrikan ääntä pihalta. Me täällä kotona olimme niin monet kerrat saatelleet Esan hyvän ja turvallisen matkan toivotuksin niille retkille, jotka kuuluivat joka kesään.

Oli mieltä lämmittävää nähdä, että te niin monet tulitte saattelemaan Esan viimeiselle matkalle, ensin Seinäjoelta kotiin ja sitten hautajaispäi-vänä. Ystävyyden ja rakkauden viesti kantaa myös kuoleman rajan yli, niin uskomme.

Me kaikki Esan läheiset haluamme vielä kiittää sydämellisesti teitä kaikkia, jotka eri tavoin häntä muistitte ja otitte osaa suuren suruumme!

Kaikkien puolesta

Esan vanhemmat Signe ja Urho Kontturi

Turvallisia matkoja teille kaikille!

Eestin Etappiajo

27. - 28. elokuuta

Laajenna maailmankuvaasi ilman piristeitä.

Vain nopeimmat ehtivät mukaan!

Asiasta tarkemmin seuraavassa numerossa.



"Öh, tuota — oottakaa hetki pitää sulatella sormet ja kamera".

1. Talvirallini

Elohopeamittari näytti 26 pakkasastetta, kun lauantaiaamuna kello kahdeksan löin oven perässäni kiinni ja aloin pakata pyörää lähteäkseni Talviralliin.

Pirkanmaalaisille perinteiseen tapaan olimme lähdössä vasta lauantaiaamuna, itse rallihan alkoi jo perjantaina. Olimme sopineet porukan kesken treffit kymmeneksi. Mukaan lähti Antti, KH sekä viimehetken hurmioituneet Pekka ja Lenni. Marko, joka yleensä seilaa porukassa mukana, oli aikonut ajella eri reittiä ja liittyä joukkoon urhoolliseen itse rallipaikalla.

Matkan alkuvaiheessa keskinopeutemme jäi hieman alhaiseksi, sillä taitettuamme matkaa noin 20 km, oli aikaa kulunut parisentuntia. Kaikki tämä johtui päätöksestäm-

me ajella pikkuteitä ja siinä me myös pysyimme hyvin ensimmäisen 20 km aikana.

Lähtöpisteestä Tampereelta ajelimme Valkeakoskelle kuuluisan Savon rallipätkän kautta, josta sitten kartturimme Pekka keksi oivan oikopolun suoraan Valkeakoskelle, kiitokset vielä kerran Pekalle. Oikopolku oli tietenkin yksityistie, jossa oli maasturin raitteet puolenmetrin hangessa. Pekan vakuuteluista, että tie on varmasti aurattu toisesta päästä, päätimme lähteä matkaan.

Siinä harjoiteltuamme tasapainoajoa parisen kilometriä Lennillä vinksautti jokin päässä, sillä yhtäkkiä hän rupesi piehtaroimaan KTM:nsä kanssa keskellä ajouraa. Minä tietenkin innostuin näkemästäni, enkä halunnut jäädä moisesta kokemuksesta paitsi,



Ketterä talvipyörä tuo VFR.

joten sopivan paikan tullen kokeilin sitä itsenkin uljaan Vähvärini kanssa. Ja täytyy myöntää, että nyt ymmärrän hevosen, ne todella osaavat nauttia Suomen talvesta ja lumikinokista. Tästä nautinnosta toivuttuamme pääsimme taas matkan makuun. Mutta, kuten sanonta kuuluu "kaikki hauska loppuu aikaan", loppui myös maasturin ajoura noin 4 km jälkeen Pekan ilmoittaessa hauskuutta olevan jäljellä vielä hieman yli puolet, noin 5 km. Tässä vaiheessa Antti ilmoitti VFR:n satulasta "Eiköhän jatketa, että keritään illaksi perille". Antin meno umpihangessa loppui kuitenkin yhtä lyhyeen, kuin kanan lento, siinä parikymmentä metriä. Tämän jälkeen tuli se, mitä kukaan maallikko ei usko... talvimoottoripyöräily ei ole kylmää yli 20 asteen pakkasessa, vaan ajoittain jopa erittäin hikistä.

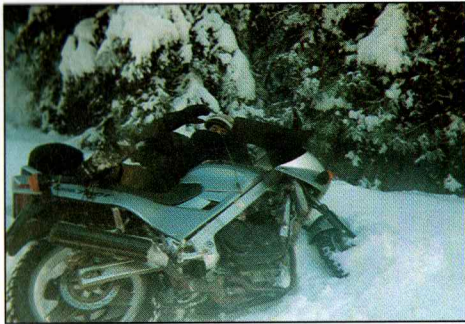
Lähes saunomiseen yltävän hikoilun jälkeen olimme jälleen ajouralla, sitten pidim-

me mietintätauon, jonka tuloksena me Antin kanssa päätimme kääntyä maantie-enduroinemme (VFR) takaisin muiden jatkaessa itsepintaisesti oikopolkua.

Me Antin kanssa tulimme hyvissä ajoin kohtauspaikalle Valkeakosken Shellille, jossa toisen kahvikupillisemme paikkeilla muutkin maltoivat jo liittyä seuraamme.

Shelliltä lähdettyämme pääsimmekin perille ilman erikoisempia kommelluksia, mitä nyt joku oli laittanut puomin meidän reitillemme, mutta mekö emme turhasta säikähtäneet ja pienen ryömynnän, joku nimittäin halusi välttämättä tässä kohdin mennä tietä pitkin, ja offroad ajon jälkeen olimme taas hyvässä vauhdissa.

Perille saavuimme, ainakin omasta mielestäni, aivan liian aikaisin. Perillä meitä odotti valmiiksi pystytetty telta, sauna sekä avanto, jota ei kyllä oltu luvattu leiriesittees-



Auttakaa mut pois täältä hangesta.

sä, mutta piti hän siellä käydä, kun kerran kaveritkin. Rallipaikalla kuuntelin muiden jutustelua ja sain ymmärtää, että suurin osa oli jo konkareita, joten uutta innokasta henkeä kaivattaisiin porukkaan. Kansainvälisyyttä ei kyllä porukasta puuttunut, sillä siellä oli Ruotsi ja Saksa hyvin edustettuina.

Illan pimetessä rupesi "läskit" ajoittain tippumaan silmille, joten lähdin teltalle päin ja vähän sinne oli mennä, kun järjestäjät pitivät perinteisesti kipinän, joka tosin loppui aamulla aivan liian aikaisin (kello yhdeksältä kokiksi oli jo aivan umpijäissä).

Aamu toi tullessaan uudet kujeet, pyörän käynnistyksen, no, lähtihän se kahden kuormalapuhaltimen ja ylimääräisen akun avulla sekä 15 minuutin starttaamisen jälkeen. Aamu oli tuonut myös kaksi muukalaista telttaan, kokoillan kaivatun Markon sekä hänen matkakumppaninsa.

Aamiaisen nautittuamme, pääsimme taas pyörien päälle sähläämään. Nyt meitä oli siis 6 henkeä Markon liittyttyä joukkoomme kypärä ja naama teipattuna visiirin lämmityksen lakkoillessa jo edellisenä iltana. "Pienestä se on ajaminen kiinni" totesi Markokin teipattuun naamansa, ettei hengitys tulisi visiiriin, vaan menisi "tuulenhalkaisijasta" suoraan ulos.

Paluumatkamme oli yhtä nautintoa, tosin nyt eritavalla, kuin tullessa, ainoana huolena bensan loppuminen. Onneksi mukana oli

Marko "öljytankkerinsa" (DR 750 BIG) kansa, joten Pekan ei tarvinnut ruveta hölkälle.

Ja kuten mennessäkin, tämäkin matka loppui aivan liian lyhyeen. Suorinta tietä menopaluu matka olisi ollut siinä 200 km, meille tuli noin 500 km, mutta eihän se riittänyt, olisi varmaan pitänyt kiertää jostain Oulun- Joensuu kautta, ehkä ensi vuonna sitten.

Kerron vielä hieman vinkkejä talviajamisesta niille, jotka eivät ole alaan perehtyneet. Tärkeintä talviajamisessa on mielestäni asenne. Pitää hyväksyä, että välillä pyöräkään ei jaksa seistä omilla jaloillaan, mutta toisaalta se kaiken ydin on juuri siinä, että pystyy ajelemaan pieniä metsäautoteitä hirveissä sladeissa vauhdin kuitenkään nousematta aivan älyttömiin.

Toisaalta myös erittäin tärkeä on sekä pyörän että kuskin varustus. Pyörässä käytetään nastarenkaita sekä edessä että takana. Maantiekäytössä nastojen pituus vaihtelee noin 2-5 mm renkaan eri kohdissa. Kuskin kannalta hyviä lisävarusteita on kahvanlämmittimet, visiirinlämmitin sekä -tuuplaus, jotenka näkyvyys pysyy myös kovilla pakkasilla. Tämän lisäksi riittävä pukeutuminen sekä ajoviimalta suojautuminen on tarpeellista.

Mukavuudenhaluiset talvimotoristit ovat laittaneet jopa penkinlämmittimiä pyöriinsä ja onhan kokeiltu vastuslangalla lämmittäviä



Leiripaikkaa etsimässä.

haalareita, kengänpohjallisia, hanskoja, lämpöliivejä sekä muita asiaan liittyviä systeemejä vaihtelevalla menestyksellä. Kaikesta huolimatta asiassa on vielä kehittämissä varaa. Talvimoottoripyöräily on Suomessa vielä melko lapsen kengissä siinäkin suhteessa, että suurin osa varusteista pitää tehdä itse. Utta verta kuitenkin kaivattaisiin meidän harvojen joukkoon.

Tämä oli ensimmäinen talveni, kun virallisesti pyöräilen ja aion jatkaa ensi talvena-

kin. Tänä talvena kilometrejä nastarenkailla ei tullut, kuin parisen tuhatta, mutta ensi talvena olisi tarkoitus ajella jo kunnolla, sanan monessa merkityksessä. Toivottavasti ensi talvena näkyisi paljon uusia naamoja. Kehotan kaikkia rohkeita kokeilemaan, sillä se on tosi upeata.

Nähtäillään ensi talvena nastarenkaiden merkeissä.

Pete K-K

Merkkiuskollisuutta?

Meikäläistä syytetään usein yhden merkin suosimisesta, eli merkkifanaattisuudesta. Näin teki tässä taannoin hyvä ystäväni. Minulla on ollut vuodesta -88 sama Guzzi, kaverilla on menossa saman ajan sisällä jo nejas Honda. Mitäs se sitten on?!

Lentoseppä



KANSAINVÄLINEN MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KOKOONTUMISAJO

24. KOKKO-TREFFIN

10. — 12.6. 1994

Himangan luonnonkauniilla "Sautinkarilla"
noin 35 km Kokkolasta valtatie 8:n varrella, meren rannalla.
— KONTROLLIPAikka Sautinkari: AVOINNA 10.6. klo 17.00 — 20.00
11.6. klo 10.00 — 17.00

— OPASTUS KOKKOLASTA JA HIMANGALTA SAUTINKARIIN
— OSANOTTOMAKSUUN SISÄLTYY: leirytyminen, ohjelmat, ateria, aamukahvi, saunominen ja kokoontumisajo-tarra
— Lauantaina erilaisia kilpailuja, filmiesityksiä sekä perinteinen kokonpolto
— Palkintojenjako lauantai-iltana.
— Vuotuinen kävijämäärä n. 1000 henkilöä
— ALUEELLA ON mm: Baari, sauna, uimaranta, Maretaario mökkejä n. 40 sekä oluttelua.
— ENNAKKOILMOITTAUTUMINEN SUOTAVA JÄRJESTELY-TEHTÄVIÄ HELPOTTAVASTI VIIMEISTÄÄN 31.5. -94
POSTISHIRTOTILILLE TA 800014-328630

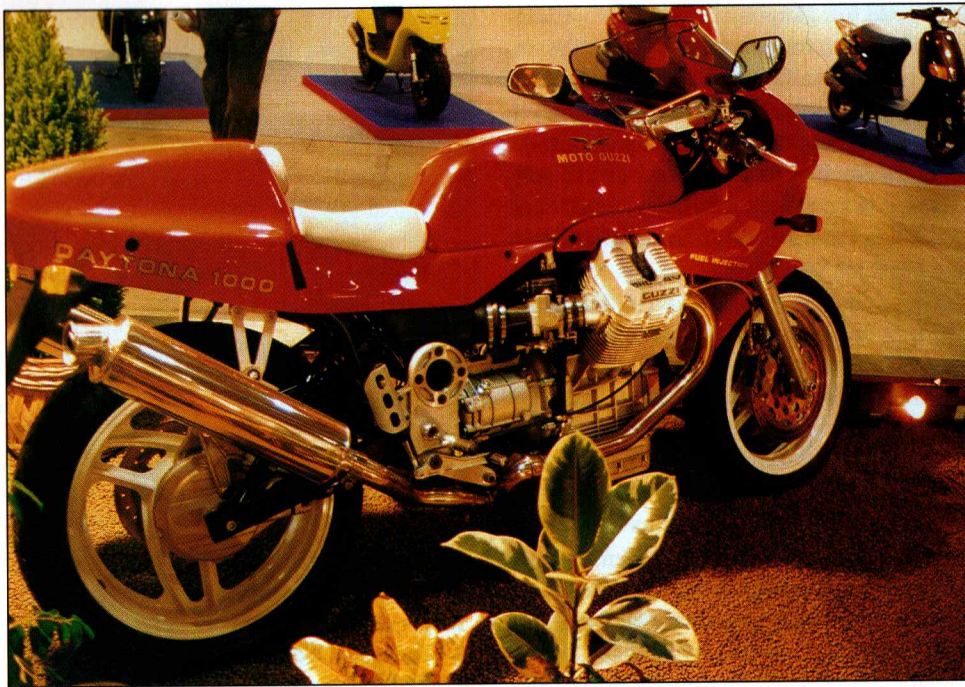
Järj. KOKKO MC-CLUB r.y.

TIEDUSTELUT JA MÖKKIVARAUKSET:
c/o Mykrä Harri, Vallitie 3, 67300 KOKKOLA. Puh. 968-8224 656 ILTAISIN!

OSANOTTOMAKSU
Jätkä: ilmoittautuneet 100.-
..... 130.-

YKSI SUOMEN VANHIMMISTA KOKOONTUMISAJOSTA
TAVETULDA REILUUN MOTORISTIN PORUKKAAN!





MP-94

Tämän vuotinen kaksipyöräisten näyttely oli hieman aikaisempaa eurohenkisempi. Jollei muuten, niin ainakin siinä mielessä, että esillä oli myös polkupyöriä, eteläisemmän Euroopan näyttelyiden tyyliin. Tosin loppujen lopuksi vähemmän kuin oli alunperin tarkoitus. Liekö lama iskenyt polkupyörämaahantuojojen messubudjetteihin viime tingassa. Kansainvälisemmät lähtökohdat näyttelyviikonlopulle antoi myöskin se, ettei Tukholmassa järjestetty tänä talvena suurta mp -näyttelyä lainkaan. Näin oli odotettavissa myös ulkomaalaisia näyttelyyn tutustumaan.. Näin kävikin. Kun messuhallin käytävillä hörhisteli korviaan, niin saattoi kuulla muitakin kuin vain pohjoismaisia murteita. Englantiakin puhuttiin oikein sekä Brittein saarten että Ison Veden takaa olevilla aksenteilla. Näyttely oli monien ulko-

maalaisten mielestä todella suuri, kun otetaan huomioon uusien pyörien viime vuosien myyntilukemat. Ovathan ne olleet lähinnä sormin ja varpain laskettavaa luokkaa. Ja kyllä yllätys oli varmasti monelle suomalaisellekin se, että MP-94 sai kolmessa päivässä 33 000 vierasta.

Perusasetelma ja ilmapiiri näyttelyssä oli aika perinteinen. Jäätelön ja lakritsin myyjät loivat oman osansa toripäivätunnelmasta ja muistoksi messumatkalta saattoi ostaa t-paidan tai vaikkapa oman mielen mukaan kirjailun lippalakin. Oman pienen, mutta mielestäni varsin hyvän, lisän näyttelykirjoon toivat autokoulut, jotka olivat esittelemässä koulutusmenetelmiänsä ja -kalustoansa.

Kun osastojen kiertäminen ei enää kiinnostanut, niin ohjelmalava tarjosi ajankulua. Näyttelyn kuluessa ratkottiin renkaanvaihdon Suo-



menmestaruus. Ladies Bike Clubin tytöt esittelivät muotinäytöksissään tulevan kauden ajoasuja, mitä olikin varsin miellyttävä seurata.

Kalliita ovat (happamia sano...)

Pyöriä oli esillä Aasiasta, Euroopasta ja tietysti myös Amerikasta. Uutta nähtävää oli mielestäni yllättävän paljon. Japsituojoilla oli kaikilla esillä yksi uusi malli, joillakin useampia. Kawasaki esitteli nopeata tuultakin nopeamman ZX 9 R:n, joka varmasti tehopainosuhteineen herätti mielenkiintoa. Samaan kokoluokkaan oli Suznan vastaus ferrarinpunainen ja -oloinen RF 900 R, joka 600:sine pikkusisarineen on vähintäänkin yhtä houkutteleva. Yamaha yritti vedota pää edellä ajajiin verevän oloisella FZR 600 R:llä. Ja varmasti onnistuikin siinä.

Hondalla oli tarjolla hapsuhousuisille VT1100 Shadow. Piikkikuskeja kosiskeltiin puhuttavan mustapunakirjavalla NSR 125:llä. Se sai myös allekirjoittaneen muistelemaan kaihoisesti niitä aikoja. Oi jospa silloin... Mutta onneksi ei. Mitä hirvittävät 31 hevosvoimaa suhteessa 114 kilogammaan olisivatkaan saaneet aikaan. Tuli mieleen TV -ohjelma galaksien räjähtelystä ja muista mullistuksista. Yhtä viekasilmeinen, etten sanoisi kissamaisen ketterän näköinen, pyörä oli isommille tarjolla koodilla VFR 750 F. Piikkirintamalla kapulaa kaukoidän neljän ison rattaisiin jaksaa laittaa kaksi karamellitehdasta, joiden tuotteet ovat vähintäänkin yhtä houkuttelevia. Italialaisia pyöriä, maassamme myytävistä n. 150 erilaisesta mallista, on yllättävästi miltei kolmannes. Hyvä Eurooppa! Baijerilainen Mööbeli Werstas lähestyi monikäyttöajatuksella, joka kantaa nimeä FUNDURO. Isomman, uuden 1,1 -litraisen, persoonallisen näköisen, bok-

serienduron Suomeen tuonti on ymmärtääkseni kysymysmerkin takana.

Jälleen 83, vaan ei 69, mutta 88

Oman osatomme sijaintiin saimme olla vähintään tyytyväisiä, sillä olimme saaneet keskeisen paikan, aivan ohjelman tunteista. Tänä vuonna halusimme kuusysin matalaprofiilisen raakalautalinjaan jotain hieman raflavampaa. Emme kuitenkaan suurentaneet nauvoja, vaan luotimme savuvien renkaiden ja värivalojen vetovoimaan. Pienistä tekniikan puutteista huolimatta pääsimmekin aika-ajoin nauttimaan savuavista renkaista, hyvissä ajoissa ennen ajokauden alkua. Houkutuslintuna osastollamme oli kilpailu, jossa arvuuteltiin ko. renkaiden määrää. Luvassa oli Metzeler -renkas omaan pyörään valinnan mukaan. Myös kerhotuotteita oli palkintolistalla. Niinpä vastauskuponkeja palauteltiin kappakaupalla. Tieto vastauksista ja voittajista löydät jutun lopusta.

Vanhoille jäsenille ja uusille kandidaateille kerroiltiin EMA:n saloista ja muista jäseneduista 12 Hemmon voimin. Samalla vauhdilla myös kerhotuotteita vaihdettiin erisuuruisiin rahasummiin. Uusia jäseniä kerhomme sai 83 kappaletta, joka täsmälleen yhtäpaljon kuin viime vuonna.

Tämän jutun myötä kiitos rengaspalkinnosta Helkama-autolle ja Mototrip Ky:lle. Suuri kiitos myös niille Hemmoille, jotka takasivat asioiden sujumisen osastollamme. Ja erityisesti vielä niille, jotka oma-aloitteisesti hakeutuivat talkooremmiin. Se oli todellakin tarpeen.

Kaikille kerhon jäsenille hyvää ajokauden alkua toivottaa

Vpj. Hannu Hoskari



Palokunta heti tänne täällä on kuumaa kamaa (yllä ja alla).



Näyttelyn rengaskisa:

Arvauksia yhteensä 1180 kpl
Suurin arvaus 10.000 rengasta
Pienin arvaus 24 rengasta
69 kpl arvanneita 237 kpl
Oikein vastanneita 9 kpl,
joka oli 88 rengasta

**Renkaan voitti:
Markku Hirvonen**

Tuopit:	Lippis:
Esa Ristola	Toni Kallio
Risto Ahvo	Katri Tyllilä
	Mikko Aura

Kumia kuluttamassa keski-Euroopassa

Kevätallavella -93 sain seuraavanlaisen puhelinoiton jo useamman kesän pyöräni takapenkkiä kuluttaneelta oululaiselta Sirpalta: "Eikös me nyt ensi kesänä voitais mennä koko kuukaudeksi kiertämään Eurooppaa? Tällätään vaan lomat samaan aikaan. Minä ainakin haluaisin nähdä..." (seurasin pitkä rivi kaupunkia ja nähtävyyksiä).

Olin iloisesti yllättyneet kyytiläisen rohkeudenpuuskasta - olinhan itsekkin jo vähän elätellyt samansuuntaisia reissusuunnitelmia, vaikka en ollut ehtinyt niistä kertoa. Seikka, että esitys tuli nyt Sirpan puolelta, hämmensi vaan hieman mieltä, koska muistampa vaan, kuinka hän oli palellut esim. Norjaan suuntautuvilla matkoillamme. Silloinhan oli kuulostanut, että mp -matkailu on viheliäisintä puuhaa mitä voi harrastaa. No, eipä siinä mitään, koska aloite oli nyt tullut hänen puoleltaan, niin eihän silloin pitäisi voida enää valitella sää- ym. olosuh-teista (vai voisiko sittenkin?). Mainittakoon vielä, että Tanskaa pitemmällä emme olleet yhdessä vielä käyneetkään.

Mutta tuumasta toimeen. Lomat saatiin kuin saatiinkin järjestettyä samaan aikaan kesäkuulle, eli suurinpiirtein nelisen viikkoa juhannuksesta taaksepäin. Noin kuukautta ennen lähtöä olivat suunnitelmat jo niin pitkällä, että kartalle oli piirretty summittainen lenkki kyytiläisen haluamien nähtävyyksien kautta. Kun vielä matkatoimistosta selvisi, että pääsisimme lähtemään jo toukokuun puolella Finnjetillä Saksaan, olisi (budjetti -luokassa) huomattavasti edullisempaa. Kesäkuussa hinnat sesongin alka-

misen takia nousisivat. Näin viimeiseksi mahdolliseksi Itämeren ylityspäiväksi muodostui kuin itsestään 29.05. lauantai. Lippujen varaamisessakaan ei ollut vaikeuksia, vaikka olin vähän sellaista epäillyt. Ei sinne sitten ollut ainakaan tuohon aikaan mahdotonta ryysistä - mahdollisesti laman ansiosta. Kalliinpuoleinenhan tuo Saksa tahtoo nykyään olla suomalaiselle.

Olin myös antanut kyytiläiselle luettavaksi ison nipun alan lehdissä julkaistuja Eurooppaa käsitteleviä mp -matkakertomuksia - noin niinkuin "ennakkotietoina" mitä tuleman voisi pitää. Vaikutus oli tietenkin se, että kaikenlaisista sattumuksista luettuun hän rupesi arvelemaan, että "tohtiiko tässä lähteä enää ollenkaa?" Vaan kun oli tullut luvanneeksi - ja kyytiläinen on kyllä ollut aina sanansa mittainen (joka "vanhana sovinistinakin" on pakko tunnustaa!)

Alkuvalmisteluja

Molempien piti hommata vanhentuneiden passien tilalle uudet ja samaan syssyyn hankin vielä Campin -carnetin ja kaiken varalta, kansainvälisen ajokortin. Kaskosta sain vakuutusyhtiöltäni kansainvälisen käännöksen, sekä Green -gardin. Näin paperisotapuoli olikin mielestäni kunnossa. Ajotaitohini kovasti luottaen ei Sirpa katsonut tarpeelliseksi ottaa edes matkustajavakuutusta, mikä sinänsä olisi ollut vaikka sairastumistapauksissa ihan asiallista. Jäykkäkouristusrokotuksen uusin varmuuden vuoksi. Eihän

tarvitse kuin pienen "lipan" sattuessa naar-
muttaa itseään asfalttiin, kun tuo ilkeä bak-
teeri jo voi käydä kimppuun.

Ajopeli ei tarvinnut oikeastaan muita toi-
menpiteitä kuin öljynvaihdon, uudet eturen-
kaat sekä etujarrupalat. Myös takarengasta
olin katsellut mietteläänä, sillä vyötetyllä
Michelinillä oli jo taitettu taivalta sentään
seitsemäntuhannen kilometrin verran ja teh-
ty edellisikesänä mm edellämainittu Tans-
kan reissu. Kestäisiköhän vielä? Päätin ottaa
riskin ja kokeilla. Saahan noita renkaita
tarvittaessa Euroopastakin, vaikka tiesin
varsin hyvin, että helpointahan se olisi ollut
vaihtaa jo koto-Suomessa. Tilasin vielä it-
selleni toisen sivulaukun sisäkassin. Tähän
mennessä oli pärjätty yhdellä, jonka kyyti-
läinen oli tietysti sujuvasti ominut itselleen.
Nuukana miehenä en ollut aikoinani raskin-
nut ostaa samantien kahta kassia. Uusi sisä-
kassi oli tietenkin erivärinen kuin vanha,
vaikka eipä tuo hirveästi haitannut. Nyt mi-
näkin saatoin vihdoon luopua muovipusseih-
hin pakkaamisesta.

Retkivälineet - teltta, makuupussit, astiat
yms. löytyivät nopeasti vanhoista kätköis-
tään. Tarkoitushan oli pääasiallisesti asus-
tella teltassa ja valmistaa ruokakin mahdol-
lisuuksien mukaan itse. Säästölinja ja lama-
aika näes! Retkikeittimeksi sain lainattua
kaverilta aidon venäläisen bensakeittimen.
Ajatuksena oli tietenkin, että polttoaineen
siihen saisi pyörän omasta tankista. Sitä ei
siis tarvitsisi erikseen kuljettaa mukana ku-
tententua, jos olisin ottanut oman Trangia
-keittimeni.

Yrittäessäni sitten vaihtaa pankistani noin
viidellätuuhannella Suomen markalla Sak-
san markkoja käteisvaroiksi, ei koko pankis-
ta löytynyt niitä kuin 3.800,- Fmk:n edestä.
"No antakaa loput vaikka Itävallan shillin-
keinä", tuomasin suurpiirteisesti, mutta ni-
täkään ei löytynyt kuin viidelläsadalla mar-
kalla. "Kyllä oli köyhä pankki, pitäisiköhän

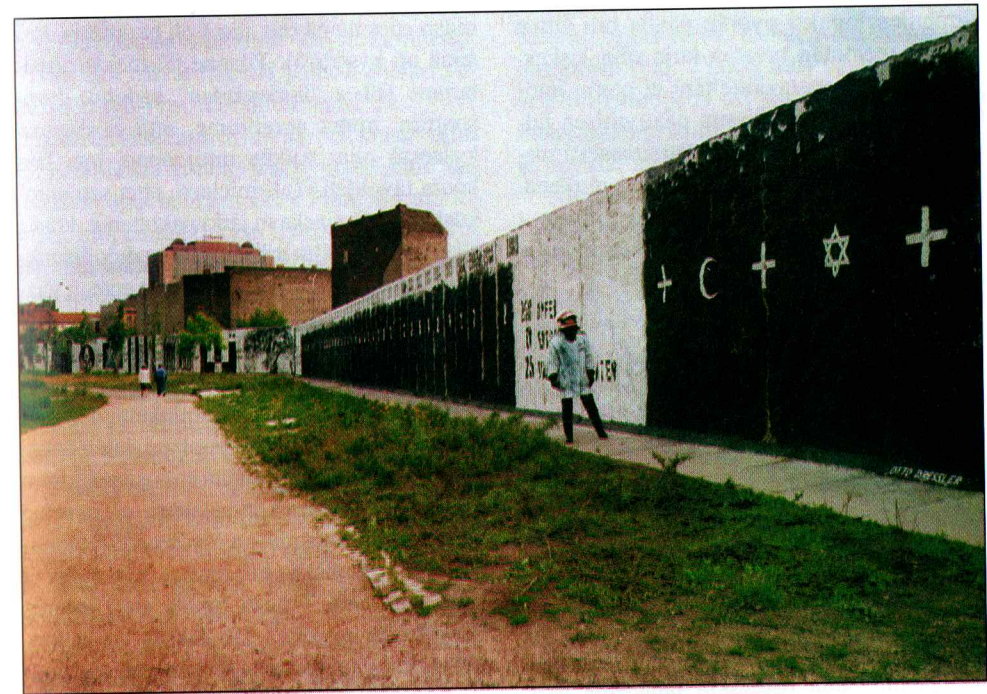
vaihtaa toiseen", hiipi jo mieleen ilkeä aja-
tus. Matkashekkejä en kuitenkaan huolinut,
koska kokemukseni mukaan selviä seteleitä
on kuitenkin helpompi vaihtaa eri maiden
valuutoiksi. Visa -kortin käyttörajan nostin
kuitenkin kymppitonniin, arvelimme sillä jo
pärijättävän. Kätevä EuroShell -kortti mi-
nulla olikin jo ennestään, joten bensaa aina-
kin saisi, jos käteisestä jossain vaiheessa
tulisikin puutetta.

Sattumalta kuulin, että tuttu tamperelais-
motoristipariskunta olisi myös lähdössä sa-
moihin aikoihin omalle kiertueelleen, mutta
Puolan kautta, eikä panisi seurasta pahak-
seen. Se Puolan lautta olisi ollut hieman
edullisempi kuin Finnjet, mutta Sirpa vie-
rasti ajatusta ajaa Puolan läpi, joten päätim-
me pysyttäytyä alkuperäisessä suunnitelmas-
samme. Toinen pyörä matkaseurana (tässä
tapauksessa samanmerkkinen ja jopa sa-
manvärinenkin! olisi ollut ohan mukava,
mutta toisaalta taas olimme jo tottuneet reis-
saamaan keskenämme omaan tahtiin. Olin
aikoinani matkustellut paljonkin porukassa
ja omat hankaluutensa siinäkin oli ollut.

Nuo matkan alkuvalmistelut suoritettiin
rauhalliseen tahtiin noin kuukauden aikana
ennen starttia, joten mitään paniikkia min-
kään suhteen ei päässyt syntyämään. Rutiinil-
lakin oli titetysti oma osuutensa, eihän tässä
oltu ensimmäistä kertaa "pappia kyydissä".
Tuli vielä sellainenkin juttu mieleen, että
tästähän tulee minulle oikein kymmenvuo-
tisjuhlamatka! Olinhan tehnyt ensimmäisen
pitkän Euroopanturneeni moottoripyörällä
vuonna -83. Toisaalta Pohjois-Norjassa olin
ajellut vuodesta -78, mutta sitä ei kai lasket-
tane.

"Matkakuume" kohoaa

Kun Kemijärveltä on sentään lähemmäs
tuhat kilometriä lauttarantaa ja lautta lähti



Berliininmuuria on vielä jonkin verran jäljellä.

lauantaina, oli perjantai ja siis ensimmäinen
lomapäivä. Siinä sivussa olisi myös Sirpa
otettava mukaan Oulusta. Tarkoitus oli ajaa
ensimmäiseksi yöksi Helsingin Pihlajamä-
keen tuttavaperheen luokse. Silloin ei tulis
seuraavana aamuna niin kiirettä. Oulusta oli
tullut jo sellaisia terveisiä, että "kuinka hel-
karissa mun kaikki romppeet mahtuu tähän
pieneen sisäkassiin (=35 l), kun kengistäkin
se tulee jo puolilleen?" Huh, huh, arvelin
tulossa olevan pieniä pakkausohgelmia!

Perjantaiaamuna ilma oli sitten "kuulas
ja rapea". Lämmintäkin piisasi, nimittäin
mittari näytti kokonaista yhtä astetta plussaa
työnnellessäni omasta puolestani valmiiksi
pakattua ajokkia tallista.

Ouluun päästyäni oli lämpötila jo viisin-
kertaistunut, ollen siis plus viisi astetta. No,
oltiinhan tässä jo paljon etelämpänä (pienää
sarkasmia!) Kymmenen aikaan potkiskelin

Sirpan ovea, koska käsky oli käynyt, että "ei
sitten kovin aikaisin, kiitos". Löysin matka-
kumppanin epätoivoisena valtaisan vaate-
röykkiön keskeltä. Pulma oli, mitä ottaa
mukaan kuukaudeksi, kun ajoneuvona ei ole
pakettiautoa. Lopulta yhteistuumin saatiin
valittua jonkinlainen vaatevarasto ja sullot-
tua se suurella vaivalla sisäkassiin, joka sen
jälkeen muistutti palloa. Mukaan otettiin
enimmäkseen lämpimiä ja järkeviä pukineita.
Hienostovaatteet saivat jäädä kotiin.

Jääkaappi suorastaan pursui elintarvik-
keita ja niitä pakattiinkin (ainakin vähem-
mäksi) pieneen reppuun, jonka Sirpa aikoi
ottaa vielä selkäänsä. Mm. kolme pakettia
kahvia, pussikeittoja, leipää yms. Siinähan
sitä tietysti olisi alkumatkalle evästä, jos ei
heti kauppaankaan sattuisi pääsemään. Eri-
toten, kun lauttakin tulisi olemaan Saksan-
maalla pahimmoilleen sunnuntai-iltana.

Loppujen lopuksi pyörän päälle tuli sitten paljon enemmän tavaraa kuin olin laskeskellut, mutta vastaväitteitani ei otettu huomioon. Itseasiassa reissun päättymisen jälkeen todettiin, että mitään varsinaisesti turhanpäiväistä ei kuitenkaan ollut mukana. Iltapäivän puolella pääsimme liikkeelle yhteisymmärryksessä, mutta pienessä räntäsateessa.

Matkantekoa kotimaan kamaralla

Taival taittui leppoisasti. Noin seitsemänkymmentä kilometriä ennen Jyväskylää alkoi polttoaineen varoitusvalo palaa, ilmoittaen tankissa olevan enää nelisen litraa bensiiniä. Juuri kun pääsimme itse kaupunkiin, alkoi pyörä enteellisesti nykiä. Pienessä kiireessä taisi mennä muutama risteyskin punaisilla läpi, kun tuntui, että jos laskee kierroksia, sammuu moottori kokonaan. Viimeisillä tipoilla löytyi kuitenkin kuin ihmeen kaupalla huoltoasema! Olipa helpotus, mutta tuli todistettua, että tankillisella siis pääsee ainakin 364 kilometriä. Edellisen kerran olin tankannut Haukiputaalla. Keskkikulutukseksi laskeskelin viisi ja puoli litraa sadalle - mikä ei ollut yhtään hullummin kaksi päällä ja reissukat kantalvalle pyörälle. Lämmintä oli muuten jo + 9 astetta (tarkeni jo oikein mukavasti).

Matka jatkui ja Lahden seutuvilla sattui toinen mieleenjäännyt tapaus. Meidät ohitti kovaa vauhtia ajava poliisipyörä (Yamaha FJ 1200) siniset valot vilkkuen mutta ilman sireeniä. Hetken kuluttua vastaan syöksyi henkilöauto, ajaen ilmeisesti sen mitä kulki ja ohitellen erittäin vaarallisen näköisesti muuta liikennettä. Sitten tuli se samainen poliisipyörä hirvittävää vauhtia keskikaistaa ko. auton perässä. Poliisi oli kyyristynyt matalaksi katteen lasin taakse, eikä näinollen joutanut moikkaa-

maan edes meitä (no, tämä oli huumoria, tosi siinä oli kyseessä). Tilanne jäi meidän osaltamme siihen "hurjapäiden" kadottua horisonttiin, mutta arvelimme, että olisikohan kyseessä ollut vaikka rattijuoppo, jota lainkoura tavoitteli. Tuli mieleen, ettei sen autokuskin päästä ainakaan järki pakottanut, koska eihän hänellä ollut mitään pakomahdollisuuksia, aiheutti vain täysin turhan liikenteen vaarantamisen.

Oli jo hyvin myöhäinen ilta, kun pääsimme pääkaupunkiin ja Pihlajamäkeen sekä vielä oikeaan osoitteeseen. Kartanlukutaito ei ole koskaan ollut vahvimpia puoliani, joten hakeemisessahan se oli. Itse isäntä entinen pohjoisen motoristi, nykyinen korvalääkäri - oli onneksi vielä hereillä katsomassa myöhäisillan elokuvaa. Hän oli ollut jo huolissaan, kun meitä ei ollut kuulunut. Tohtori laittoi vielä saunan lämpiämään meidän (ei kylläkään kovin ponnekkaista) vastusteluista huolimatta, sekä vielä ruoatkin uuniin. Kyllä meidän kelpasi, vaikka vähän nolotti myöhäiseksi venynyt tulo.

Sinistä tietä, eli merillä

Seuraavana aamuna ei ollut mitään kiirettä. Finnjet lähtisi kello yksi, joskin paikalla pitäisi olla tuntia aikaisemmin. Nyt tavattiin muitakin perheenjäseniä, jotka eivät olleet kuulleet myöhäistä tuloamme. Aurinko paistoi ja tuntui tulevan mukava keli. Niin ainakin arvelin, suorittaessani pihalla pyörän pakkausten uudelleenjärjestelyä. Jätin vaivihkaa yhden perunalastupussin pois. Totesin, että "perälaukun" (= tavallinen tekonahkainen varustelaukku) päällä olevan kuminauhaverkko on erityisen kätevä. Sen alla pysyvät irtotavarat hyvin mukana. Onneksi sain senkin lainattua kemijärveläiskaveriltani.

Kahdentoista aikaan lähti korvatohtori opastamaan meitä satamaan. Oli hän vielä senverran motoristi, että oli pitänyt iäkkään tonni-

sen Suzukinsa hienossa käyttökunnossa. Tosin ajot olivat hänellä jääneet melko vähäisiksi työ- ym. kiireiden takia.

Lähestyessämme laivaa, ei sinne ollut minkäänlaista jonoa, joten saatoimme samantien ajaa suoraan GTS Finnjetin uumeeniin. Sitä ennen tietysti hyvästelimme isäntämme, joka oli jo sitä vailla, ettei lähtenyt mukaamme! "Eiköhän sitä vielä yhdessä käydä pyörillä jossain", luvattiin taas kerran puolin ja toisin. Olinhan minä juuri tämän henkilön kanssa tehnyt aikoinani sen ensimmäisen ja ikimuistaisen ulkomaanmatkan Norjan Skibotteniin eräänä juhannuksena.

Ensitöiksemme totesimme, että ainakin neljä muutakin moottoripyörää oli lähdössä kuka minnekin. Minulle oli jätetty huomauttaen tilaa samaan riviin. Tiesivätköhän tavaroitaan keräilevät motoristit oikein vartoa minua, kun eräs kaveri tuumasi, että "on tässä sinua odotettukin". Sidoimme pyörän kiinni ja laitoimme tuet renkaiden alle. Sisäkassit ja tankkilaukku kainaloisimme lähdimme sitten etsimään "Budjet -hyttiämme". Se osoittautui ikkunattomaksi kopperoksi, jossa ei ollut muuta kuin neljä vuodetta ristikkäin. "Ei kai tähän enää muita tule", epäili kyytiläinen, käyden sitä hyttiemäntältä tiedustelemassa. Ei tullut, eikä mielestäni olisi pitänytkaan tulla, sillä olinhan varannut sen yksinomaan meille. Hyvä juttu! Oli tilaa levittää tavarat tyhjille vuoteille. "Kävipä kaikki helposti", muistan ihmetelleeni. Ennen oli aina pitänyt jonottaa hiki-päässä, odottaa, kannella tavaroita edestakaisin, etsiä hyttejä vääristä kerroksista ym. ym. Nyt kaikki oli käynyt ihmeen helposti. Toivottavasti se oli hyvä enne? Olimme onnellisesti laivassa!

Kevyempiin asusteisiin vaihdettuamme, oli aika tutustua laivamme saloihin. Keväätä -77 purjehtinut GTS (= Gas Turbine Ship) Finnjet oli jo hieman rapistunut parhaimmista päiväistään, mutta yhtäkaikki se oli

vieläkin uljas laiva. Kahden kaasuturbiinimoottorin (yht. 75.000 hv!) vauhdittamana sen huippunopeus oli parhaimmillaan kolmekymmentä solmua, mikä merellä on isolle laivalle melkoista haipakkaa.

Kiertelimme siellä sun täällä. Kannella kävi kuitenkin sellainen myräkkä, ettei siellä tehnyt mieli olla kovin pitkään. Oli elokuvateatteria, ravintolaa ja putiikkeja. Erikoisesti korupuoli kiinnosti Sirpaa - asiantuntijaa. Varmaan jokainen laivasta löytyvä myynnissä oleva kulta- ja hopeakoru käytiin tarkoin läpi. Kun hinnat olivat sellaista nelinumeroista luokkaa, ei onneksi tullut kauppoja. Muutama "nestemäinen" matkamuisto sentään ostettiin Tax-Freestä.

Iltaojelmaksi saattoi valita elokuvan, diskon tai rauhallisen tanssiravintolan väliltä. Valitsimme jälkimmäisen, mutta eipä aikaakaan, kun eräs yksinäinen mieshenkilö pyrki puoliväkisin seuraamme. Hänellä oli kyllä mielenkiintoisia kertomuksia omista matkoistaan ja murheistaan. Tällä kertaa hän arveli ostavansa Saksasta Trabantin ja tuovansa sen Suomeen! Ehdimme kuitenkin pyörähtää parketilla muutaman kappaleen verran ennenkuin väsymys yllätti.

Ruotsinlaivoilla olleet tietävät, että jos hytti sattuu olemaan aivan pohjakerroksessa, pitää potkurinakseli melkoista jyrinää. Finnjetillähän tämä on moottorijärjestelyjen ansiosta eliminoitu lähes kokonaan. Ilmastoinkin pelasi niin tehokkaasti, että oli suorastaan viileähköä, mikä kuitenkin oli parempi vaihtoehto kuumalle ja tunkkaiselle ilmalle. Yö kului rauhallisesti. Mitä nyt leiririppikoululaiset vähän mekastivat käytävillä tullessaan pikkutunneilla diskosta.

Sunnuntai-iltapäivällä suoritettiin vielä muutamia pikkuostoksia ja sitten oli jo aika valmistautua lähtöön kellon lähetessä viittä. Siirtyessämme pyörille, löysimme niiden vierestä koekilvillä varustetun, tulenpunaisen Ferrarin! Sen oli täytynyt ajaa laivaan

meidän jälkeemme, koska emme tullessa olleet sitä nähneet. Minnehän sekin oli matkalla? Vaan kai sillä hintaa piisaa ilman verojakin, kun verollisen tyyppi 348:n hinta on siinä miljoonan Suomen markan pinnassa (tai oikeastaan ylikin)!

Katselin siinä vielä vaivihkaa muitten reissuntekoajokkeja ja kyllä meillä oli ylivoimaisesti eniten matkatavaraa mukana. Toisaalta, juttellessani kuskien kanssa, jokaisella oli myös lyhyempi loma kuin meillä. Pyörien takarenkaitakin vilkaisin puolihuolimattomasti ja - ohhoh - vain yhdessä mp:ssä näytti olevan jo jonkin verran ajettu kumi. Nostin katsettani - sehän oli meidän pyörämme! Nooh, ei se nyt niin kauhean kulunut ollutkaan. Ei suinkaan. Toisilla vain sattui olemaan alla juuri lähtiessä vaihdetut renkaat, joilla ei oltu ajettu kuin vasta laivaan sisään.

Yhdistyneellä Saksanmaalla

Finnjet kolahti aikataulussaan Travemunden laituriin ja niin me ajoimme vuorollamme ulos laivasta. Taivas näytti olevan pilvessä, mutta muuten oli lämmintä. Tulli oli vain passinkansien vilautuksella selvitetty. Siinä sitä olisi tullut rajan yli vaikka mitä, vaikka eiköpähän kokenut tullimies näe jo naamasta, onko jotain salattavaa. Kun Hampuriin oli vain 85 kilometriä, päätimme ensitöiksemme suunnata sinne Autobahn E 22:ta pitkin. Vielä kädenheilautus matkatovereillemme.

Liikenne oli tietenkin vilkasta, mutta saksalaisvalmisteinen muulimme oikein hirnahti riemusta päästessään jälleen isiensä maille ja alkoi laukata oikein kelpo vauhtia. 180:ssa rupesi muutama auto tulemaan jo perä edellä vastaan. Se oli kuitenkin turhan

kova nopeus meikäläiselle, joten hillitsin ratsuni 140:n matkavauhtiin. Tyylinä näytti olevan, että ajetaan tasan niin lujaa mitä alla oleva ajopeli kulkee. Olihan se jotenkin hauskaa, kun vanhat mummotkin vetävät hampaat irvessä jollain Fiat Unollaan juuri ja juuri meistä ohi.

Hampurin keskustaan asti päästiin kunnialla, mutta yhtäkkiä eräässä risteyksessä pysähtyi mp-poliisi keskelle tietä ja ryhtyi pontevasti ohjaamaan liikennettä muualle. Samalla hetkellä paikalle saapui kymmeniä poliisiautoja pillit vinkuen. Huomasin silloin, että kaduthan ovat täynnä tummapintaista kansaa (ehkä turkkilaisia?). Ilmeisesti jotain levottomuuksia oli odotettavissa - mahdollisesti rotumellakoita? Emme tietenkään jääneet seuraamaan uhkaavantuntuista tilannetta, vaan lähdimme liikennevirran viemänä suunnistamaan ulos kaupungista. Jossain vilahti "kutsuvasti" Reeperbahninkin kyltti.

Sirpa olisi tahtonut tutustua tarkemmin Hampuriin, mutta alkoi vihmoa vähän vettä, eikä meillä ollut kaupungin karttaakaan. Sitäpaitsi kaikki paikat olivat kiinni, olihan sunnuntai. Sujuvasti kuitenkin päästiin ulos kaupungista.

Nyt halutti päästä jo pikkuteille, joilla on huomattavasti mukavampi ajaa, kuin kiihkeätempoisella autobahnalla. Ajoimme kuitenkin vielä sellasella, kun valtaisa ukkoskuuro tavoitti meidät. Olinkin seurannut huolestuneena taivaan tummumista. Sade-pukuja ei ollut oikein tilaisuus panna päälle, mutta onneksi kuuro meni melko nopeasti ohitse.

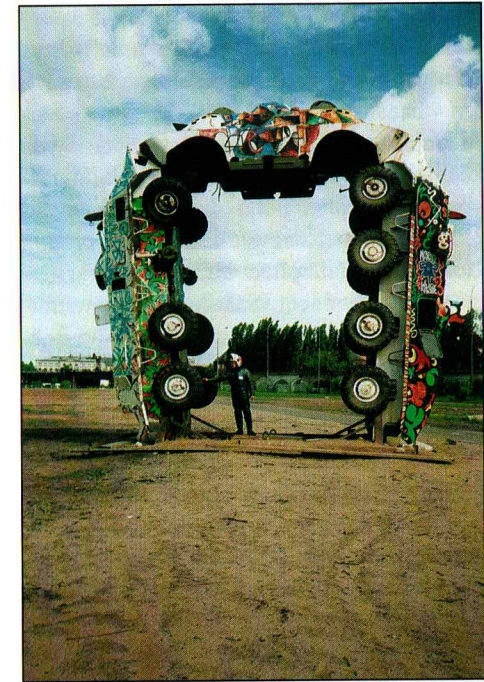
Lopulta pääsimme kääntymään pienemmälle tielle, kaukaisena tavoitteena Berliini. Olimme jo syvällä entisen Itä-Saksan puolella, eikä kaivattuja leirintäalueiden kylttejä näkynyt missään. Sitten alkoi jälleen sataa vettä ja ilta pimeni pimenemistään. Saavuimme pieneen, hiljaistakin hiljaisempaan

taajamaan ja löysimme kysymällä sieltä jopa pienen hotellintapaisen. Ketään ei kuitenkaan ollut kotona, vaikka ovet olivat auki. Koko hotellissa ei ollut sillä hetkellä edes yhtään asukasta. Erään huoneen ovi oli auki ja kyllä siellä selvästi oli nukuttu. Sänky oli petaamatta. Läheisestä ravintolasta sanoivat, että isäntäväki on kai jossain kyläilemässä. Olivat vielä niin ystävällisiä, että yrittivät tavoittaa heitä puhelimitse, vaikkakin tuloksetta. Teki kovasti mieli asettua taloksi, vaikka vastaanoton pehmeisiin nojatuoleihin, mutta päätimme sitten jatkaa kuitenkin matkaa. Se hotelli taisi menettää silloin muutaman asiakkaan. Vessapalveluja käytimme kuitenkin sumeilematta hyväksi.

Vielä eräästä tienvarren majatalosta kysyin yösjä "sujuvalla sakankielellä". Olinhan sitä jo pari talvea kansanopistossa kerätaillut. Täyttä tuntui olevan(!) eikä vettäväluva olemuksenikaan välttämättä kovin luotamusta herättänyt.

Schwerin -nimiseen pikkukaupunkiin (108.000 as.) saavuimme puolilta öin. Monikymmenkerroksinen vastarakennettu hotelli näkyi jo kauas. Kysyinpä sieltäkin huonetta ja sellainen löytyi ilmanmuuta. Vastaanottovirkailija tuntui pitävän aivan luonnollisena, että kokolattiamatolle vettä valuttava motoristi kysyy keskellä yötä huonetta. Kyytiläinen piti hintaa kuitenkin liian korkeana, olisihan puolesta yöstä pitänyt maksaa koko vuorokauden hinta. Hetkinen istahdettiin hotellin katoksen alla ja jatkettiin märkää taivalta.

Sitten rupesi puolestaan polttoaine käymään vähiin. Huoltoasemia ei ollut näkynytkään mitenkään tiuhasti. Olimme jo menossa kaukana Schwerinistä, kun oli pakko kääntyä takaisin. Viimeiset desilitrat olivat jo kulumassa, kun eteemme vihdoin ilmestyi sinisenä hehkuva Aral -huoltoaseman kyltti. Se sattui olemaan vielä auki läpi yön. Epävarmaa oloa helpotti huomattavasti, kun



Merkillinen tilataideteos keskellä Berliiniä. Panssariautojen uusiokäyttöä.

saatiin tankki täyteen. Muuten kyllä aina pärjättäisiin. Kello oli yksi. Näytti siltä, että ensimmäinen yö Saksassa vietettäisiin taivasalla, mikä ei suinkaan ollut outoa, aikaisempiakin reissuja muistellen. Olimme jossain kaupungin laitamilla, oikeastaan lähes maaseudulla, joten katettu betoninen bussipysäkki sai tarjota rauhallisen torkkumispaikan. Samalla saattoi seurata kaupungista suunnattua merkillistä näytelmää, kymmenkunnan valonheittimen muodostaessa symmetrisiä kuvioita pimeälle taivaalle.

Ei ollut onneksi kylmä. Silti torkuimme vain jonnekin puoli kuuteen ja aloitimme kahvinteon. Kotona kyvin toiminut bensakeitin osoittautuikin nyt vaikeasti syttyväksi, mutta puoli rasiaa tulitikkuja uhrattuani, alkoi se lopulta palaa tasaisesti. Kahvivesi meillä oli valmiina mukana. Myös kotoa

mukaan kulkeutuneet eväät tekivät kaupansa. Sirpalla oli "mitäs mää sanoin" -ilme. Olinhan ollut jossain vaiheessa eväitten ottoa vastaan.

Aamun ensimmäinen bussi ehti käydä kääntymässä pysäkillämme, ennenkuin pääsimme liikkeelle. Yöllä oli myös poliisiauto ohittanut kopperomme hiljaa madellen, mutta eivät välttämättä olleet huomanneet meitä - tai eivät välittäneet. Säätä näytti parantuneen huomattavasti eilisestä ja hyvillä mielin lähdimme ajelemaan kohti Berliiniä, jonne ei ollut kuin satakunta kilometriä.

Berliini - on se iso!

Olin ollut vuonna -88 Länsi-Berliinissä, mutta en koskaan sen itäpuolella. Nyt saavuimme kaupunkiin juuri siltä suunnalta. Oli mahtavaa ajaa keskustaa kohti pitkin leveää pääkatua harvalukuisen liikenteen joukossa. 365 metriä korkea TV -torni Alexanderplatzilla toimi hyvänä maamerkinä. Yleisesti ottaen katua reunustavat rakennukset näyttivät hieman rapistuneilta, mutta uutta tunnuttiin tekevän innolla. Ohitimme muutamia mielenkiintoisia museoita ja parista kauniista julkisivusta piti ihan välttämättä ottaa valokuva, kuten myös muutamasta patsaasta.

Unten Den Linden -puistokadun länsipäässä on kuuluisa Branderburger Tor, eli riemukaari, jonka huipulla on voitonjumalattaren ohjastama nelivaljakko-patsas. Tällä kertaa lähestyimme sitä siinä mielessä oikealta puolelta, että aikoinani Länsi-Berlinistä käsin olin nähnyt sen ainoastaan takaa päin.

Etsimme innokkaasti kaupunkia jakaneen muurin jäänteitä ja löysimmekin pätäkän. Eräässä toisessa paikassa ollessamme kilkuttelemassa muurista palasia matkamuistoksi, tuli vihainen vahti ajamaan mei-

dät pois (no, ehdimme saada muutaman murusen). Samaisella alueella oli vielä joku romuvaraston tapainen, jossa näytti makavan kokonainen Mig-21 hävittäjäkoneen hylky! "Olisipa siitä tullut kiva puutarhan koristus", ajattelin heti mielessäni.

Muistan aikoinani olleeni Spandaun kaupunginosassa yöta leirintäalueella ja sinne yritimme nytkin. Itse Spandau lyötyi helposti, mutta sitä leirintäaluetta ei löytynyt tuntikausien etsiskelystä huolimatta. Olihan sinne silloinkin ollut hieman vaikea löytää, mutta nyt se oli varmaan siirretty kokonaan eri paikkaan - ainakin siltä tuntuu. "Olisivatkoan turkkilaiset panneet koko paikan sileäksi?" Arvelin. Niitä nimittäin asusteli paljon siinä ympärillä.

No, ei muuta kuin etsimään jotain toista leiriytymispaikkaa. Eksytyämme jälleen kerran erälle pienelle omakotitalojen reunustamalle sivukadulle, kysyimme viimein neuvoa erittäin ystävälliseltä autoaan pesevältä mieheltä. Hän esitti kaupungin toisella laidalla olevaa leirintäaluetta, jonne ajoimmekin, kai hyvien ohjeiden ansiosta, lähes suoraan. Se osoittautui Deutscher Camping Clubin ylläpitämäksi paikaksi, nimeltään Campingplatz Berlin-Kladow (osoite on Krampnitzer Weg 111).

Ajettuamme portista sisään, äkkäsimme ensimmäiseksi omaa pyörämerkkiämme edustavan ruotsalaisen vanhemman motoristipariskunnan. Ei muuta kuin reippaasti juttelemaan på svenska ja niin selvisi, että he olivat kotoisin Sundsvallista, mutta valitettavasti juuri lähdössä jatkamaan matkaa. Matkalaiset valistivat vielä, että leirialue on kyllä tasokas, eli kannattaa jäädä siihen. Niin lähtivät ruotsalaiset, mutta ehdin vielä ihmetellä, ettei heillä ollut kuin pelkät sivulaukut reissukamoja varten. Ei edes tankkilaukkua tai tavaratelineellä mitään nyssäkää! Niin, no luottokortithan eivät paljon tilaa vie. Ajoasuina oli kummallakin vii-

meisintä uutta olevat, pyörämerkkiä edustavat "ei halvat" Gore-Tex -puvut.

Vihdoin pääsin pystyttämään telttaa - ensimmäistä kertaa tällä reissulla! Samalla Sirpa lähti keittelemään päivällistä leirialueen kaasuhellalla, joka tietenkin maksoi 50 pfenningiä aina viideltä minuutilta. Illalla kävelimme vielä lähiympäristön niityillä ja ihastelimme vanhoja huviloita. Tullessa ehdimme kastua pahanpäiväisesti melkoisen sadekuuron pudotessa yht'äkkiä taivaalta.

Käytimme vielä seuraavankin päivän Berliinissä kiertelyyn ja ilman nahkapukuja ja pakkauksia. Mieleen jäi mm. 138 metriä korkea Funkturm (radiotorni), joka aikoinaan oli ollut yksi kaupungin tunnuksia. "Eksyimmepä" me jopa jonnekin teollisuusalueelle, jossa jokaisen tehtaan ja hallin seinässä komeili ainoastaan Siemensin tunnus.

Vuodeksi 1936 rakennettu Olympiastadion oli myös käyntikohteenamme. Harmiksemme sinne ei päässyt sisälle korjaustöiden takia. Olisin nimittäin halunnut nähdä sen sadantuhannen hengen katsomon. Iltapäivän auringossa oli mukava istuskella ja nauttia lämmöstä eräässä keskustan monista puistoista. Samalla kirjoittelimme ensimmäiset postikortit kotiin. Paluu leirialueelle oli myös ihmeen helppoa, tarkasti mieleenpainetun reitin ansiosta.

Seuraavana päivänä päätimme jatkaa matkaa ja puolilta päivin olivat tavarat taas lastattuna pyörän päälle. Leirintämaksu kahdelta yöltä teki 45,- Dmarkkaa. Laskusta satuin huomaamaan, että kansallisuudekseeni oli merkitty Saksa! Isona ja vaaleana

saatan hyvinkin käydä arjalaisesta, etten pannut olleenkaan pahakseni. Mitä nyt kielitaito on vielä toistaiseksi vähän hapuilevaa.

Ulospääsy kaupungista osoittautuikin erittäin hankalaksi, vaikka meillä oli kaupungin kartta. Jouduimme ensitöiksemme ajamaan hirmuisessa ruuhkassa keskustan läpi. Valkohansikkaiset poliisit ohjailivat pöntöistään liikennettä pahimmissa risteyksissä. Suomessa en muista moista nähneeni sitten varhaislapsuuteni. Eteenpäin sitkeästi ajettuamme löysimme itsemme lopulta jostain entisen Itä-Berliinin sivuosasta totaalaisesti eksyneinä. Silloin eräs mieshenkilö tuli aivan oma-aloitteisesti avuksemme pyöritellämme karttaa käsissämme avuttoman näköisinä. Hyvää englantia puhuen hän käski meidän seurata autoaan ja hän sai luotsattua meidän oikealle tielle. Nyt suuntimaksi otettiin Tsekinmaan raja.

Ajelimme mukavassa säässä pikkuteitä eteenpäin. Panin siinä ajaessani merkille, että autokauppaan ei nähtävästi tarvitse muuta kuin kourallinen käytettyjä autoja johonkin pellon reunaan, aitaus ympärille sekä muutamia kirkasvärisiä viirejä ja nauhoja - ja katso - autoliike on pystyssä! Mitäs sitä turhaan jostain liikehuoneistosta maksaisi, kun kauppa käy taivasallakin. Näitä "raittiin ilman" autokauppoja ohitimme varmaan kymmeniä. Trabantteja olisi saanut aika edullisesti, vaikka täyteentankattuna niiden hinta tuplaantuikin (hah, hah).

Jatkuu seuraavassa numerossa...

Kemijärven Jaska



Kyläkaupan pihalla: "Onkos tämä prätäkä oikein viissatanen?" Ei, kyllä tämä on tuhatkuutoinen. "Oho, paljonkos tässä on hevosvoimia?" Sata. "Heh, heh mutta ei ne ole samoja kuin auton hevosvoimat!"

Lentoseppä

HEMMOT TOIMII

Ollutta ja mennyttä

Helmikuun kerhoillassa juteltiin (n. 25 hemmon voimin) Talviralli-kuulumiset ja katseltiin Matin videoimaa pätkää Talvirallin jäisistä maisemista. Matti olikin onnistunut videoimaan epäilyttävän rauhalliselta vaikuttavan talvisen moottoripyörätapahtuman. Pätkä sopisi vaikka mainosvideoksi raittiusseuran vuosikokoukseen. Kiitos Matille viitelsiäisyydestä!

Varsinainen kerhoilta-aihe oli kevään toiminnan suunnittelu...ja syntyihän sitä toimintaa runsaasti.

Maaliskuussa oli Vakuutusyhtiö Tapiolasta Marina Nordström kertomassa viimeiset uutiset vakuutusrintamalta. Muita ennen lehden ilmestymistä olleita tapahtumia ovat mm. teatteri-ilta Bistrossa, Verenluovutus-kampanja ja moottoripyöräkerhojen välinen lentopalloturnaus.

Kevään kerhoillat

Kuukauden viimeinen maanantai.

Paikka Kisahalli, MP-koulu, Paavo Nurmenkuja 1.

- huhtikuu 25.4.1994 klo 18.00.

Motoristin ensiapukurssin osa 2 (kts EA-kurssin ilmoitus).

- toukokuu 30.5.1994 klo ?

Tutustuminen uuteen oopperataloon. Huom! Sekä päivä että ajankohta on toistaiseksi vahvistamatta. Kerhoillan "turinatunti" pidetään kuitenkin kisahallilla tutustumisretken jälkeen. Tarkemmat tiedot kerhoilloissa ja Hemmo-Infossa!

Motoristin Ensiapukurssi 21.4. ja 25.4.1994

Hemmojen ja Zoon (tänä vuonna mukana myös TFMK) yhteinen motoristeille sovellettu ensiapukurssi, joka sisältää sekä teoriaa että käytännön harjoittelua. Kurssittajina ammattilaisia, joten luvassa hyödyllinen ja mielenkiintoinen tietopaketti. Kurssille ei ole osallistumismaksua!

Aika 21.4.1994 klo 18.00 osa 1
25.4.1994 klo 18.00 osa 2

Paikka Kisahalli, MP-koulu, Paavo Nurmenkuja 1

Lisätietoja Tainalta (puh t. 90 - 451 2815 k. 90 - 392 2677).

Tervetuloa mukaan!

Hemmo-EAK 28.5. - 29.5.1994

Hemmojen ennakoivan ajon kurssi järjestetään nyt kaksipäiväisenä. Lauantaina 28.5.1994 pidetään teorian MP-koululla ja sunnuntaina 29.5.1994 harjoitellaan koko päivä Nummelan lentokentällä.

Aika 28.5. - 29.5.1994 (28.5. klo 10.00)
Paikka Kisahalli, MP-koulu, Paavo Nurmenkuja 1

Hinta alle 18-vuotiaat 100 mk
muut 250 mk

Hintaan sisältyy koulutuksen lisäksi lauantaina kahvit ja "Carrols-lounas" sekä sunnuntaina kahvit ja lounas. Osallistumismaksu maksetaan käteisellä kurssin alkaessa.

Huom! Ennakoilmoittautuminen viimeistään 20.5.1994 yhteyshenkilöille!

Yhteyshenkilöt:

Raine Honkanen

p. t. 90 - 830 8270 k. 90 - 346 4264

Markku Piispa

p. k. 90 - 392 2677 tai 949 - 449 207

Tervetuloa ennakoimaan!

Muita suunnitelmia

Kevään kuluessa on tarkoitus käydä koeajamassa mikroautoja sekä lähteä Planet Fun

Fun:iin Keravalle huvittelemaan. Ajankohdat ovat vielä auki. Jos joku on innostunut toimimaan ko. tapahtumien "primusmoottorina", ota heti yhteys Tainaan tai Popeen. Aktiivihemmoja ei ole koskaan liikaa!

Tulevana talvena yritetään saada Hemmoille oma viikottainen pelivuoro (sählyä, lentopalloa yms) talviseen kuntoiluun. Syksyllä toiminta alkaa 29.8. Hemmojen omalla vuosikokouksella.

Pysytkö tahdissa mukana? Lue usemmin kuin kerran...niin muistat olla varmasti oikeassa paikassa oikeaan aikaan!

Yhteyshenkilö Taina Piispa

p.t. 90 - 451 2815 k. 90 - 392 2677



Kyläkaupan pihalla: "Mihinkäs pojat on menossa?" Hammerfestiin. "Jaa, moottoripyörilläkö???"

Lentoseppä

STORM POWER

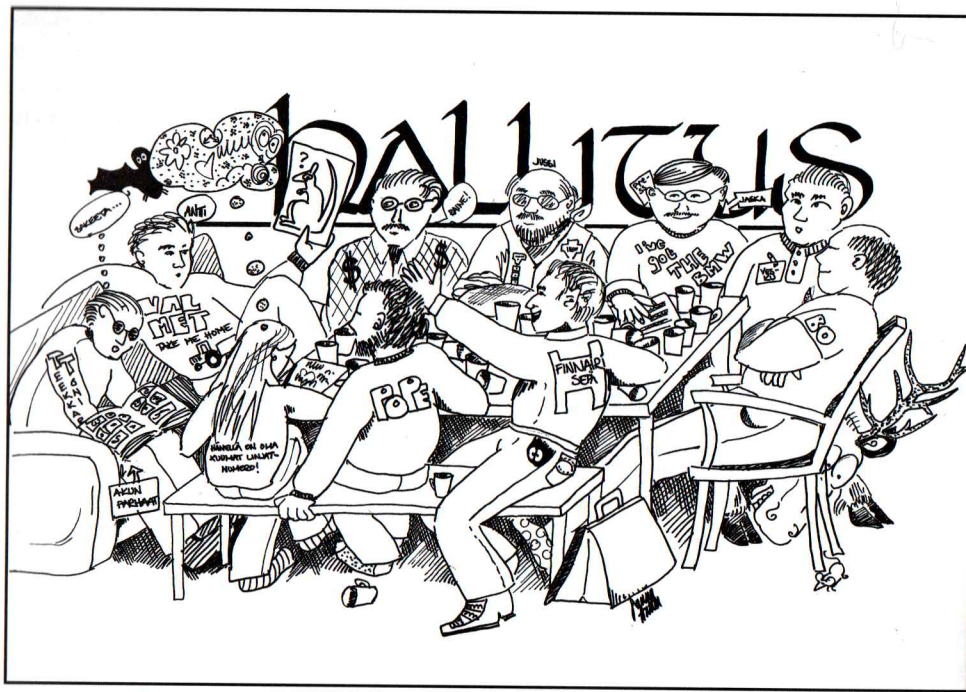
VARASHÄLYTTIMET

**TOSI HALVALLA
MOOTTORIPYÖRIIN**

MP-AKKUJA 6 JA 12V

TOIMITUKSET NOPEASTI POSTITSE YMPÄRI MAATA
SOITA TILAA ESITE HÄLYTTIMISTÄ

HEAVISIDE OY PUH. 90-294 3607



Hallituksen kokous 15.1.94 Helsingissä

Hallitus kokoontui tällä kertaa Töölön Kisa-hallin suojiin.

Paikalle olivat saapuneet Vanha-Ahon Jussia ja Bo Nyqvistiä lukuunottamatta kaikki kerhon hallituksen jäsenet.

Normaaleiden alkuruutiinien jälkeen pun-taroimme mm. seuraavanlaisia asioita:

Kerhon rahatilanne näyttää aika mukavalta, sillä tileillä on yhteensä rahaa n. 78.000 mk. Normaalisti tähän aikaan vuodesta on rahasäkki tyhjimmillään, sillä jäsenmaksutulot eivät vielä ole tulleet tilille.

Talvirallin järjestäjillä on ollut pientä paniikkia rahaliikenteen kanssa, sillä nyky-systeemillä pankit eivät enää siirtele kuitteja konttorista toiseen. Tämä aiheuttaa pien-

tä harmia, sillä kuitissa olisi tiedot siitä, mihin osoitteeseen talvirallin ajo-ohje pitää lähettää. Onneksi Postipankki tällä kertaa on ollut hyvin avulias puuttuvia osoitteita selvittäessään.

Kontiorallin järjestävät tänä vuonna Pirkanmaalaiset Reija Helmisen johdolla. Koska kyseessä on toimiva alajaos päätimme antaa järjestelyporukalle 5.000 mk "pesämunan", jolla pystytään hoitamaan syntyviä kuluja. Tietenkin tästä summasta ja sen käytöstä täytyy tehdä selvitys ja kuitit pitää edelleenkin olla tallessa, koska aikanaan tapahtumat vie-dään varsinaiseen kerhon kirjanpitoon.

Kerhon hallitusta on useampikin henkilö lähestynyt kirjallisesti. Jäsen n:o 1716 on lähettänyt kirjeen, jossa hän kyselee EMU:n

toiminnasta kansainvälisesti sekä mitä hallitus tietää käynnissä olevista hankkeista moottoripyöräilyn rajoittamiseksi. Kysymys kokonaisuudessaan sekä hallituksen vastine ovat luettavissa Helmikuun Motoristissa, joten uteliaat selatkaapa lehteä tarkasti.

Pertti Luoma puolestaan on pyytänyt lupaa julkaista tulevassa Kontiorallissa käsi-ohjelman, joka olisi Motoristin numero 3B ja josta käytettäisiin nimitystä Kontio-Motoristi. Lisäksi hän mitä kohteliaimmin pyytää lupaa käyttää markkinoinnissaan kerhon 25. juhlavuositeemaa. Hallitus ei tietenkään, saatuaan näinkin kohteliaan lupahakemuksen käsiinsä, voinut olla lupaa myöntämättä.

Keväisestä Kirkkopyhä tapahtumasta jaetaan infoa MP-näyttelyssä. Jussi Sauramo ynnä Euralaiset ovat ilmoittaneet halukkuutensa Pystymettän järjestämiseen. Järjestelyvastuu tulisi heille v. 1995. Mainiota, nyt on taas yksi ralli saanut järjestäjänsä ja tulevaisuus on siltä osin taattu.

Perherallille sen sijaan ei vielä ole ilmoit-tautunut järjestäjää, joten rallin tulevaisuus näyttää hiukan synkältä.

Uusi jäsenasioiden hoitotapa aiheutti runsaasti keskustelua.

Aiheena oli lähinnä jäsenasioiden hoidon tekninen menettelytapa. Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että uusi systeemi tuottaisi kerholle taas jonkin verran säästöä kuluihin.

Automatkalla puhutua

Minä: Hei kato, mitä tuossa tiellä on??

Vaimo: niin missä, mikä, tuo autoko tuolla kaukana??

Minä: Eikun tuossa tiellä, pitkin matkaa.

Kansainvälisestä toiminnasta ja vaikutusmahdollisuuksistamme keskusteltiin hy-vinkin runsaasti. Varsinkin kun hallituk-selle oli lähetetty jo edellä mainittu kirje asiaa koskien.

Helmikuun lehdessä olikin runsaasti esillä kerhomme kansainvälisen yhteistyön satoa. Sopii myös toivoa, ettei hallituksen tiedo-tuslinja muutu, vaan päinvastoin saisimme vielä enemmän aikaiseksi asiallista tiedottamista. Kerhomme kansainvälinen toiminta ei muuten ole mikään vitsi, vaikka niinkin jossain asiayhteydessä on tunnutta ajattelevan, vaan kyllä liikkeellä ollaan sekä NMR-toiminnassa että EMA-yhteistyössä tosimitiehellä.

Kerhoesite on valmistumassa. Se ei kuitenkaan ennätä MP-näyttelyyn, joten näyt-telyssä on tultava toimeen vanhoilla esitteil-lä.

Liikenneturvalta on ilmestynyt uusi leh-dykäinen nimeltään "Turvallisesti Mootto-ripyörällä". Lehteä oli tarkoitus jakaa MP-näyttelyssä. Lehti oli juuri ilmestynyt ja ulkoasultaan lähinnä monistetyyppinen. Koska emme ehtineet tutustua sen sisältöön riittäväällä laajuudella, katsoimme ettei leh-teä toistaiseksi jaeta tapahtumissamme.

Matkakorvaukset:

Antti 380 km

Vesa 480 km

Jarkko junalippu 99;- mk.

Vaimo: En mä näe mitään erikoista, tiekin on sula ja kuiva.

Minä: Siinäpä se. No, mikä se on??

Vaimo: Öööö.... Aijaa.... Mopokelikö?

Minä: No, mopokeli, mopokeli, tietysti!

Terveisin nimim. Einari



EMA -news

Antti Kortesus

European Motorcyclists Association'in viimeisin hallituksen kokous pidettiin 26. helmikuuta Juupajoella Pohjois-Hämeessä. Koska eurooppalaiset moottoripyöräpolitiikat ovat tottuneet suuriin kaupunkiin ja lentokenttätöihin, valittiin kokoukselle vaihtelun vuoksi hieman toisenlaiset puitteet: vanha majatalo keskellä maaseutua. Asialistalla olivat mm. moottoripyörälainsäädäntö ja turvapukudirektiivi sekä EMA:n tuleva PR-työ.

Vaikka olimmekin Euroopan laitamilla, kokouksessa oli läsnä edustus jokaisesta jäsenorganisaatiosta: Trevor Magner, BMF; Hans-Henrik Jorgensen, DMC; Henning Knudsen, BVDM; Morten Hansen, NMCU; Mikael Branting, SMC ja Antti Kortesus, MP69. Nuijan varressa oli perinteisesti EMA:n puheenjohtaja Donald Lewis ja FIM:in puolesta tarkkailijana varapresidentti Neville Goss. Kokouksessa otettiin myös ensimmäistä kertaa käyttöön tapa kutsua paikallinen FIM:in jäsenorganisaatio, joten Jarkko Ovaska oli paikalla SML:n edustajana. Aluksi kerrattiin Tukholman kokouksen pöytäkirja, jonka jälkeen siirryttiin päivän aiheisiin.

FIM:in liitännäisjäsenyyden ehtona oli, että jokainen EMA:n jäsenorganisaatio saa tunnustuksen olemassaolostaan oman maansa FIM:in alaiselta organisaatiolta. BVDM ei ole vielä saanut tunnustusta OMK:lta useista yrityksistään huolimatta. OMK haluaa pitää monopoliaseman saksalaisessa moottoripyöräilyssä, vaikka BVDM ei ole lainkaan tuntematon järjestö; järjestäähän se mm. jokavuotisen Elefantentreffenin. Nevillen ehdotuksesta asia jätettiin pöydälle kunnes FIM itse puuttuu siihen.

Nimenmuutos EMA:ksi on sujunut kirkkaina ja se on nyt voimassa kaikissa instansseissa.

Puheenjohtaja oli laatinut tilinpäätöksen viime vuodelta ja raha-asoiden todettiin olevan järjestyksessä. Seuraava kokous hyväksyy nyt esitellyt tilit. Tulot ovat tähän mennessä vastanneet menoja, mutta tulevaisuudessa kulut kasvavat ja rahaa tarvitaan enemmän. Siksi Neville jatkaa EU:n painostamista, jotta sieltä saataisiin avustusta toiminnallemme. Myös jokaiselta jäsenvaltiolta pyritään saamaan projektiavustuksia.

EMA:n "perustuslaki" tarkastettiin ja siihen tehtiin pieniä muutoksia. Samalla keskusteltiin sääntöjen pykälästä, jossa sanotaan, että vain yksi organisaatio kustakin maasta saa olla jäsenenä. Todettiin, että EMA:sta ei haluta minkään maan sisäisten erimielisyyksien kiistakenttää. Siksi joka maan tulee olla yksimielisesti edustettuna EMA:ssa vain yhdellä järjestöllä.

Kaikille tienkäyttäjille suunnatut tiedotuskampanjat ovat käynnistyneet pilotti-maassamme Ruotsissa ja Portugalissa. SMC on saanut Ruotsin valtiolta 100 000 kruunua sekä palkatun henkilön puoleksi vuodeksi omaan kampanjaansa. Kampanjan avaus tapahtuu Moottoripyörän päivänä huhtikuussa.

BVDM käynnistää Saksassa "Cruising instead of racing" -julistekampanjansa 7.5. yhteistyössä liikenneturvallisuusministeriön kanssa. Kyseessä on jo perinteinen asennekasvatuskampanja, jolla on myös koulutukselliset tavoitteet.

Tanskassa kohdistetaan erityishuomiota aloittelijoihin kampanjalla, johon kuuluu mm. liikenneopettajille pidettäviä kursseja. Mukana on myös moottoripyöräpoliisi ja melkein koko lystin maksaa paikallinen liikenneturva.

FIM kerää kaiken mahdollisen tiedon käydyistä kampanjoista. Saadun selvityksen perusteella tehdään syksyllä päätös ensi kevään mahdollisesta kansainvälisestä tiedotuskampanjasta.

Morten on hankkinut EMA:lle 500 rintamerkkiä ja kymmenen banderollia ja ne jaettiin jäsenorganisaatioille. Rintamerkkejä tullaan jakamaan henkilöille, jotka tekevät pienen lahjoituksen (30 mk) EMA:lle. EMA-esitteitä on nyt painettuna kaikilla tarvittavilla kielillä.

Morten kertoi, että EMA:n osasto Elefantentreffenissä oli ollut menestys. Siellä oli jaettu 1100 esitettä ja 37 rintamerkkiä.

Elefanten on kuulemma uudistunut positiivisesti. Paikalla olleista 7000 motoristista suurin osa oli tullut soolopyörällä ja nuorten osuus on kasvanut huomattavasti viime vuosina.

Seuraavaksi keskusteltiin tulevista eduksista. Osastosta Young Driver Show'ssa Englannissa ei saanut suosiota, koska tapahtuman todettiin olevan suunnattu enemmänkin autoilijoille ja siksi voimavarojen haaskausta meille. Sensijaan BMF-rallissa on EMA:lla oma osasto kuten myös muissakin jäsenkerhoissa suurissa kokoontumisissa. Keskusteltiin myös kansallisista moottoripyöränäyttelyistä ja EMA:n esiintuomisesta niissä. Yleisön kiinnostus on ollut suuri. Esimerkiksi meillä MP94 -näytelyssä EMA:n esitteet loppuivat kesken.

Kölnissä 5.-9.10. järjestettävään kansainväliseen IFMA-moottoripyöränäyttelyyn tulee EMA:lle osasto yhdessä BVDM:n kanssa. Näyttely on avoinna kauppiaille keskiviikkona ja torstaina. Perjantaista sunnuntaihin saavat tavalliset kansalaiset ihaila moottoripyöräalan uutuuksia.

Saksalaisten insinöörien liitto (VDI), saksalaisen moottoripyöräteollisuuden yhdistys (IVM) ja Kaksipyöräisten turvallisuusinstituutti (IfZ) järjestävät IFMA-näyttelyn yhteyteen 4.-5.10. kansainvälisen moottoripyöräalan konferenssin. Päätettiin, että EMA osallistuu konferenssiin ainakin yhdellä esitelmällä.

Seuraavaksi keskustelimme uusien jäsenjärjestöjen värvämisestä. Joidenkin halukkaiden liittymisen estää kuuluminen FIM:iin, koska sama järjestö ei saa kuulua sekä FIM:iin että FIM:in liitännäisjäsenenä olevaan organisaatioon. Niinpä heidän kanssaan täytyy tyytyä vain yhteistyön tekemiseen. Todettiin FEM:in myyvän itseään paljon tehokkaammin kuin me, mutta sen periaatteena onkin ottaa jäsenekseen kaikki halukkaat moottoripyöräkerhot.

Puheenjohtaja on valmistellut yhdessä al-lekirjoittaneen sekä muutaman muun asian-tuntijan kanssa lausunnon ajopukustandardin tämänhetkisestä versiosta. Päätettiin, että Donald lähtee CEN:in kokoukseen 7.-8.3. puo-lustamaan tekemäämme lausuntoa. Oleelli-nen keskustelun aihe standardiehdotuksessa on suojainten märkinä testaamisen puuttumi-nen, sillä saksalaiset ovat tyrmänneet märkä-testit tarpeettomana. Olisikohan sillä mitään vaikutusta päätökseen, että eräs saksalainen vaimennusmateriaali ei toimi kuin kuivana. Seuraavasta Motoristista saamme toivottavas-ti lukea, oliko lausunnonlomme vaikutusta.

Myös FIM tahtoi osallistua ajopukus-tandardin tekemiseen, joten teemme asiassa yhteistyötä.

Trevor esitteli päivän tilannetta sadan hevosvoiman rajoituksen osalta. Vuorossa

on äänestyksiä, joten ministerien ja Euro-parlamentin jäsenten kanssa tulee keskus-tella hevosvoimien ja onnettomuuksien vä-lisestä yhteydestä. Jäämme mielenkiinnolla odottamaan äänestysten tulosta. Samoin kuin viimeisintä tietoa pyörien virittämistä koske-vasta direktiivistä, joka alkaa olla jo melko paksu pino paperia.

EMA:n jäsenet saavat useita alennuksia esittämällä jäsenjärjestönsä jäsenkortin. Keskustelimme myös mahdollisuuksista li-sätä näitä alennuksia, jotta saisimme vär-vättyä lisää motoristeja riveihimme.

Lopuksi keskusteltiin seuraavan koko-uksen ajankohdasta - 18.6. Norjassa. Pää-tettiin myös, että kustannusten säästämi-seksi pidetään tänä vuonna enää vain kaksi kokousta.

SILJA LINE -alennus

Ruotsin SMC on tehnyt koko EMA:n jäsenkuntaa, siis myös MP69:n jäseniä koskevan sopimuksen 10% alennuksesta seuraavilla Silja Linen laivalinjoilla:

Turku—Tukholma
Helsinki—Tukholma
Vaasa—Uumaja
Vaasa—Sundsvall
Pietarsaari—Skellefteå
Malmö—Travemünde



Alennus lasketaan normaalihintaisesta matkalipusta, johon voidaan matkustajan lisäksi sisällyttää myös ajoneuvo ja hyttivaraus. Edun viimeinen voimassaolopäivä on tällä erää 31.8.1994.

Edun saadakseen voi matkan varata normaaliin tapaan matkatoimistosta tai Silja Linen omasta toimistosta suoraan. Mukaan tarvitaan luonnollisesti MP69:n voimassaoleva jäsenkortti, josta löytyy EMA-logo.

Sopimuksen yksityiskohdat tuntee Patrick Frick Silja Line Skandinavien AB:ltä, puh. +46-21-180155 tai fax: +46-21-124479. Laivayhtiön henkilökunta paikalliskonttoreis-sakin on ongelmien ilmetessä valmis auttamaan. Astu laivaan!

Liikennevakuutusmaksut alenivat jälleen

Liikennevakuutusmaksut alenivat keskimäärin 17%, mutta moottoripyörien osalta alennusta on peräti 18%.

Sosiaali- ja terveysministeriö on vahvis-tanut lakisääteisen liikennevakuutuksen uudet vakuutusmaksut tämän vuoden alusta. Tarkistus merkitsee 17 %:n keskimääräistä alennusta vakuutusmaksuihin.

Yksityisten henkilöautojen liiken-nevakuutusmaksut alenevat keskimäärin 17 %, yksityisten pakettiautojen 15 % ja yksityisten kuorma-autojen 18 %. Am-mattimaisten kuorma-autojen maksut ale-nevat keskimäärin 18 %, linja-autojen 13 % ja taksien 10 %. Traktoreiden maksualennus on 16 %. Moottorikelkkojen maksut alenevat 5 %, mutta mopojen maksut nousevat yhden prosentin.

Meitä eniten kiinnostavat maksut eli moot-toripyörien liikennevakuutusmaksut alenevat keskimäärin 18 %.

Maksujen tarkistukset perustuvat tilas-tolliseen tutkimukseen, jossa on otettu huo-mioon kunkin ajoneuvoryhmän aiheuttamat vahingot ja niistä maksetut korvaukset.

Lisäveroa 160 mmk

Viime vuoden vakuutusmaksuihin sisältynyt ja yksivuotiseksi tarkoitettu sairaanhoitovero peritään erillisen lain perusteella myös tämän vuoden maksuissa 160 miljoonan markan suuruisena. Jokaisen ajoneuvon liikennevakuutus-maksussa on 7,9 % tätä lisäveroa, jonka an-siosta moottoripyörien vakuutusmaksut eivät viime vuonna käytännössä alentuneet, vaikka itse liikennevakuutusmaksu alenikin. Kun

myös vakuutusmaksuvero otetaan huomioon, liikennevakuutusmaksu sisältää tänä vuonna veroa yhteensä 24,5 %.

Kolmas peräkkäinen alennus

Liikennevakuutuksen maksutason alentumisen taustalla on liikennevahinkojen vähentyminen. Liikennevakuutusmaksut keskimäärin alenevat jo kolmantena peräkkäisenä vuotena - ja moottoripyörillekin jo toisena peräkkäis-enä vuotena. Jos ei oteta huomioon viime ja tälle kaudelle säädettyä lisäveroa, on liikenne-vakuutuksen maksutaso myönteisen vahinko-kehityksen seurauksena alentunut vuodesta 1991 yhteensä 30 %, todetaan Liikenne-vakuutusyhdistyksestä.

Yhtiökohtaisia alennuksia

Liikennevakuutusmaksut perustuvat siis sosi-aali- ja terveysministeriön vuosittain vahvista-maan viitetariffiin, joka on kaikilla vakuutus-yhtiöillä sama. Jo pari vuotta on kuitenkin ollut mahdollista hakea liikennevakuutusmak-suihin yhtiökohtaisia alennuksia. Sosiaali- ja terveysministeriön ohjeiden mukaan alen-nuksen saa keskiarvoa alempien hoitokus-tannusten tai korkeampien sijoitustuottojen perusteella.

Yhtiöillä on myös mahdollista antaa bo-nusoikeudelliseen, samassa yhtiössä uudis-

tettavaan liikennevakuutukseen pysyvyyden alennus. Alennuksen saa myös ajoneuvon vaihdon yhteydessä, kunhan vakuutus pysyy samassa yhtiössä. Niinpä turha yhtiön vaihtaminen tuottaa kuitenkin kuluja vakuutusnottajalle.

Meidän vakuutusnottajien kannattaa siis seurata yhtiökohtaisten alennusten kehitystä, jotta löydämme itsellemme edullisen yhtiön. Alla olevassa taulukossa on viimevuotinen ja tämänhetkinen tilanne vertailtavana.

Antti Kortesus

Liikennevakuutuksen yhtiökohtaiset alennukset

Yhtiö	Yhtiökohtaiset alennukset - %		Pysyvyyden alennukset - %	
	1993	1994	1993	1994
A-vakuutus	0,0	0,0	3,0	3,0
Hämeen Vakuutus	0,0	1,6	3,0	3,0
Kansa	1,0	0,0	2,5	2,5
Lähivakuutus	0,0	0,0	3,0	3,0
Pohjola	2,9	7,8	3,0	3,0
Sampo+Yr.Sampo	1,3	5,1	3,0	3,0
Svensk-Finland	2,0	2,0	2,0	2,0
Tapiola	5,0	7,0	3,0	3,0
Teoll. vakuutus	12,3	10,8	0,0	0,0
Turva	0,0	0,0	3,0	3,0
Yritt. Fennia	0,0	3,0	4,0	3,0
Ålands	2,8	3,1	3,0	3,0



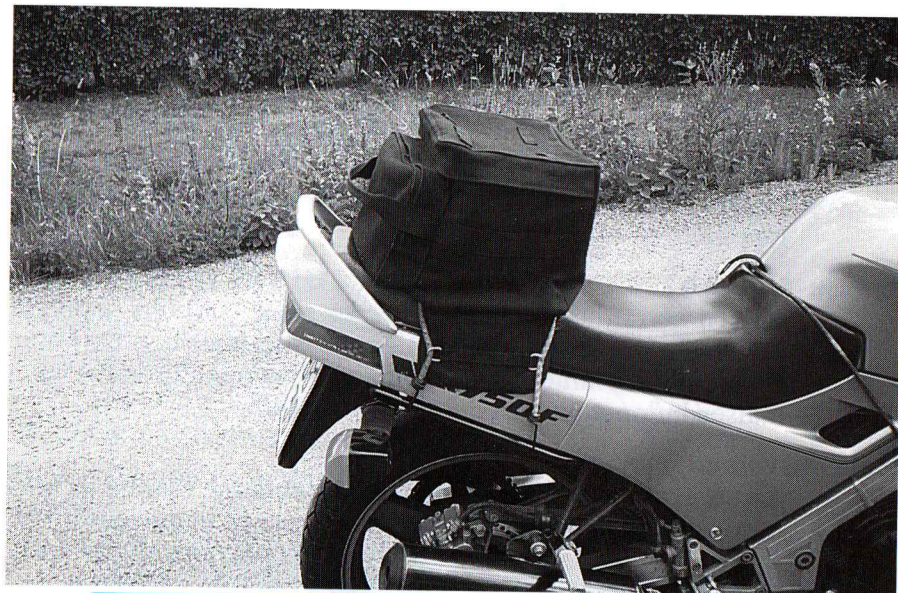
METZELER

RENGAS KULJETTAJILLE, JOIDEN
VAATIMUSTASO ON KORKEALLA.

15 % alennus MP69-jäsenille
renkaista ja varusteista
(varaosista sopimuksen mukaan).

MOTOTRIP KY

Lautamiehentie 1
02770 ESPOO
Puh. 90 - 859 6525



JUPPIKASSI

Nyt kakkoskuski, joka ei valita eikä purnaa, ei kallista kurvissa väärin ja on muutenkin kuskin kanssa samaa mieltä.

Käytännöllinen, tilava ja vedenpitävä takalaukku, JUPPIKASSI. Tilavuus n. 18 litraa, sisälle mahtuu mm. kypärä. Sivussa yksi vetoketjullinen pikkutasku.

Materiaalina laadukasta kotimaista Finlaysonin vedenpitävää laukukangasta, ketjuna kestävä 6 mm vetoketju sekä paksua puuvillalankaa, jossa vahapinta vedenpitämiseksi ulkopuolella.

Hinta: MP69:n kangasmerkillä 250 mk ja ilman 230 mk + pakkaus- ja postituskulut.

Tiedustelut ja tilaukset: Petri Keski-Korpela
Ihalaistenkatu 19
33400 TAMPERE
p. 931/465443

Talvirallin järjestäjät kiittävät:

Lopen kunta

Kanssanne oli mukava asioida ja luistivat mainiosti. Kiitos joustavuudesta, varsinkin silloin kun polttopuumme alkoivat loppua.

Oy Sisu-Auto Ab

Jälleen kerran huomasimme kuinka suuri merkitys sopivalla kuljetuskalustolla on tapahtumiemme järjestämiseen. On kiitettävää, että olemme saaneet yhteistyökumppaniksemme kotimaisen huipputuotetta edustavan yrityksen.

Puolustusvoimat

Kiitos avustanne. Varmaan jokainen rallimme osallistuja huomasi, kuinka mukavat olivatkaan antamanne teltan alustat.

Tapiolan lämpö

Suuret kiitokset tuestanne, teitte osaltanne mahdolliseksi pienien mutta osallistujille tuiki tärkeiden asioiden järjestämisen. (Avanto, hiihtokisa ja teltojen pystytys)

Helsingin kaupunki

Vantaan kaupunki

Hyvät majoitusvarusteet tuovat hyvän mielen myöskin osallisujille. Suuret kiitokset.

Leo Oila

Iso neliveto ja iso peräkärri vastasivat isoista kuljetuksista alueella.

Pekka Kuoppala

Pieni neliveto ja pieni peräkärri vastasivat pienemmistä kuljetuksista alueella.

Urpo Vahtera

Vastaanottokatos tuli ja meni, kiitokset siitä.

Kiitokset kaikille järjestelyihin osallistuneille henkilöille. Teitte kaikille osallistujille varmasti mieleenjäneen tapahtuman.

Toivotamme hyvää kevättä ja turvallista ja iloista ajovuotta.

Raine ja Pope

Motoristi Survival

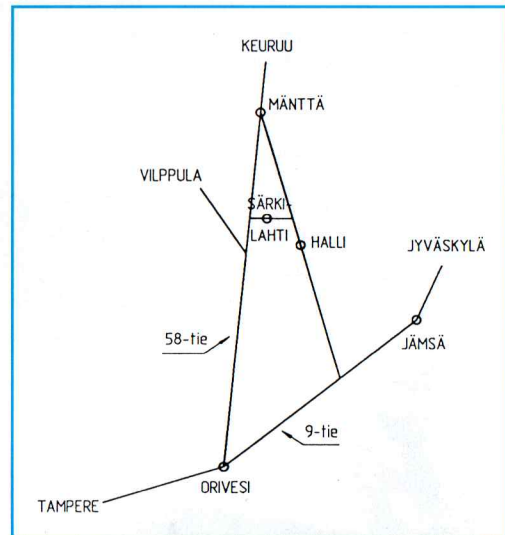
14. — 15.5.

Kuoreveden Hallissa

—Majoittuminen Mäntän Särkilahdessa, saapua voit jo perjantaina. Makuupussi mukaan.

—Kokoontuminen lauantaina klo 10 Ilmavoimien Teknillisellä Koululla.

—Tapahtuma sisältää kaksi valinnaista kurssia (perus- ja jatkokurssin). Jatkokurssi vain peruskurssin kunnolla suorittaneille.



—Hintaan sisältyy: - kahden päivän koulutus
- majoitus + sauna
- ruokailut kaikkina päivinä
- viihdettä

—Osallistumismaksu: - alle 125 cc 100 mk
- muut 250 mk

—Ilmoittautuminen: pe 6.5 mennessä yhteyshenkilölle, ilmoita samalla
- ajokokemuksesi
- ikäsi
- kumpi kurssi

Toni Korppi / Vastaaja
931 - 318 7721

—Järjestää: MP 69 / Pirkanmaalaiset

RAJOITETTU OSALLISTUJAMÄÄRÄ!