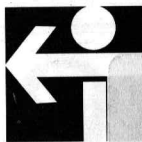


MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



00670/

HUUHTANEN REIJO

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna KH-Driveen.
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti KH-Driveen.
 3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (931) 2540 201
 4. Tai tee osoitteenmuutoksesi sähköpostiosoitteeseen
Email: kari.hanski@sci.fi
- Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
 - Täydennä ja korjaa muuttuneet tietosi tällä samalla kortilla.

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

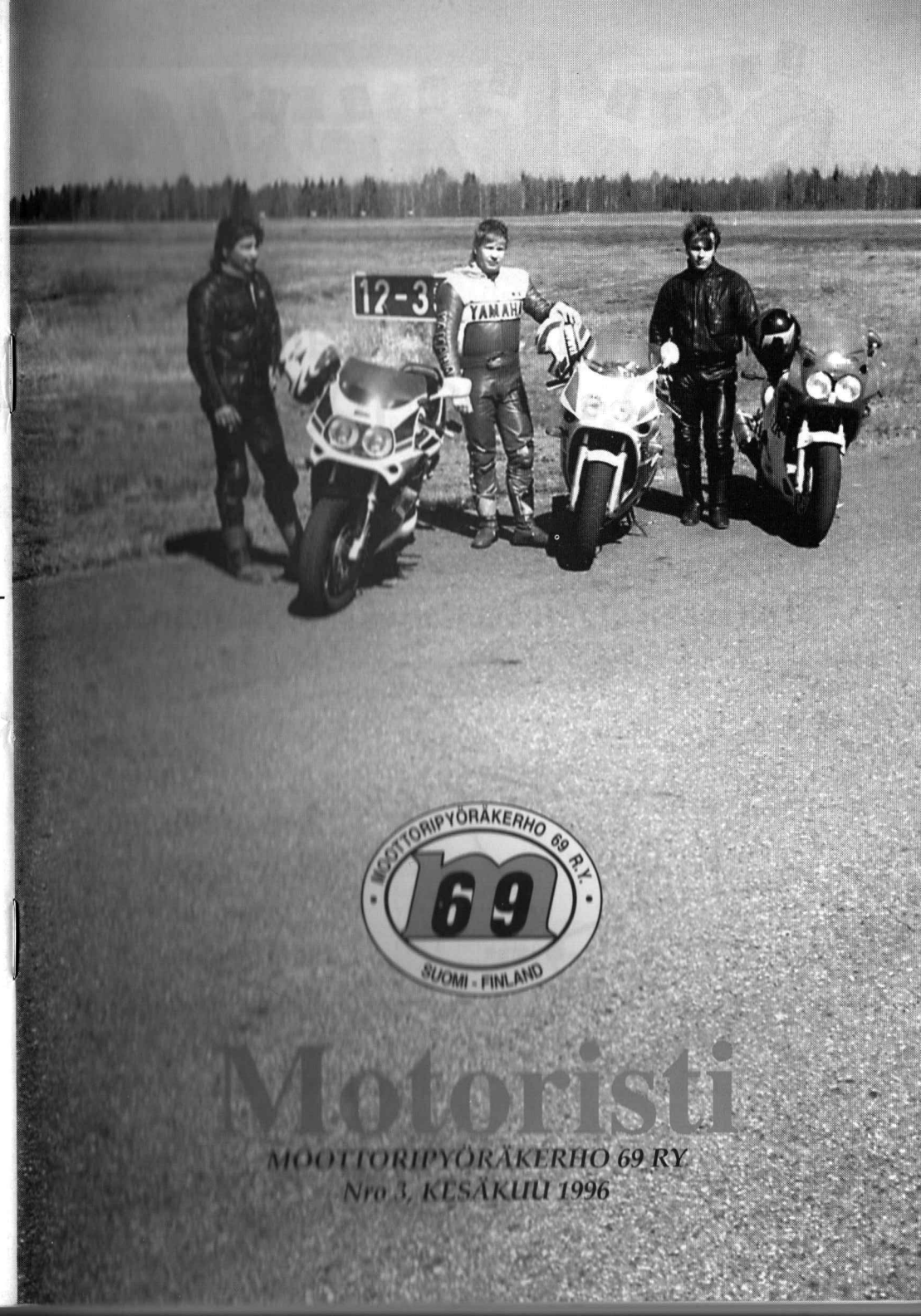
Ammatti:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

KH-DRIVE
Kari Hanski
Vänöläkatu 1
33100 TAMPERE



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 3, KESÄKUU 1996

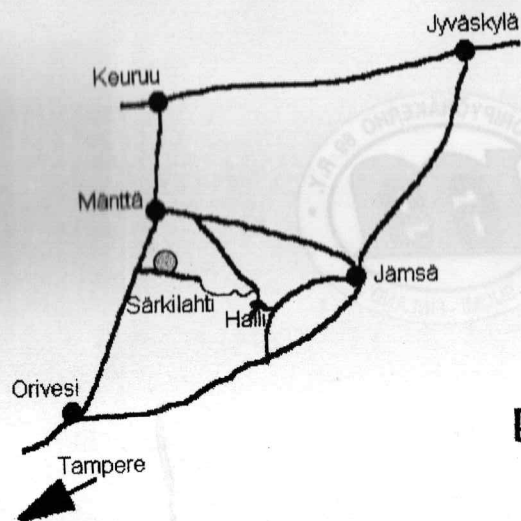
LASTEN EHDOLLA Perheralli

Mänttä, Särkilahti
09.-11.08.1996

osallistumismaksu 100.-/hlö
alle 16 v. ilman

Sisältää:

Telttapaikan/sisämajoituksen, saunan,
aamiaisen, aterian ja kaikenlaista ohjelmaa.



Huom!
Lasten ehdoilla
Perheestä ainakin
yhden tultava
moottoripyörällä
Yhteys henkilö:
Vimpyn talli
Puh (934) 471 6161

Vilppulan moottoripyöräilijät & MP-69

Motoristi



Nro 3 kesäkuu 1996. 27. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1996

Hallitus

Puheenjohtaja

Antti Kortesus
Pengertie 11 as. 2
35500 KORKEAKOSKI
Puh k. (931) 335 8181
Email
kortesus@ruuvi.me.tut.fi

Varapuheenjohtaja

Hannu Hoskari
07110 HINTHAARA
Puh. k. (915) 545 440

Sihtööri

Ritva Haikonen
Maurinkatu 14 A 7
00170 HELSINKI
Puh. k. (90) 278 3151

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1-3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (90) 346 4264
t. (90) 830 8270

Kerhoisäntä

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

Päätoimittaja

Pertti Luoma
Äijänahteentie 17
33420 TAMPERE
Puh. k./t. (949) 836 069

Varajäsenet

Koulutusvastaava ja varastonhoitaja

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

NMR-vastaava

Bo Nyquist
Ounasvaarantie 1 E 121
00970 HELSINKI
Puh. k. (90) 328 1305
Puh. (949) 407 606

Aluetoimintavastaava

Antti Jutila
Kivimäentie 44
60550 NURMO
Puh. k. (964) 412 7742

Nuorisovastaava

Arttu Kotilainen
Arkkitehdinkatu 26 B 18
33720 TAMPERE
Puh. k. (940) 540 9291

Toimitussihtööri

Jarkko Järvinen
Välimäenkuja 2 B 11
33430 VUORENTAUSTA
Puh. k. (931) 348 2311
Fax (931) 346 2831
Email vipi@sci.fi

Kerhotavaramyynti

Jarmo Lottanen
Vaasankatu 8 A 11
00500 HELSINKI
Puh. k. (940) 544 9513

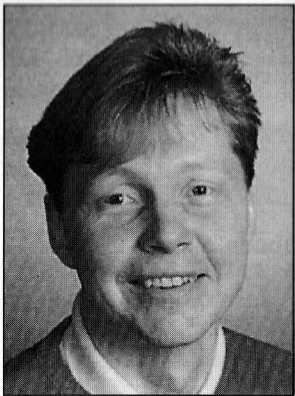
Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Osoite
Pl 69
00691 HELSINKI

Jäsenmaksutili
SYP Tampere - Hervanta
224318-12479

Postisiirtotili
800013-1427226

<http://www.sci.fi/~koohoo/mp69/>



PJ:n palsta

Moottoripyöräilyn tulevaisuus

“Ilman viimetippaa moni asia jäisi tekemättä” on kuuluisista sanonnoista ollut elämäni eniten hallitseva jälleen tänäkin keväänä. Niinpä saatuamme EMA-kokouksen virallisen osuuden loppuun aloin jo murehtia tämän palstan kirjoittamista ja kysyin brittiläiseltä kollegaltani hyvää aihetta. Hänen vastauksensa “moottoripyöräilyn tulevaisuus riippuu kaksipyöräisellä liikkumisen hyväksyttävyydestä” sisälsi meille motoristeille elämänviisauden.

Me motoristithan olemme erittäin pieni vähemmistö tässä yhteiskunnassa. Ja kuten historiasta tunnetaan, päätäjät voivat sille tuulelle sattuessaan keksiä vaikka mitä harrastuksemme esteeksi. Näiden esteiden keksimiseen tarvitaan vain jokin sopiva aihe, joka tekee harrastuksestamme epähyväksyttävän. Se ikäänkuin liipaisee verojen, kieltojen, tai rajoitusten keksimiskoneiston käyntiin.

Onnettomuudet ja niissä loukkaantumiset tulevat yhteiskunnalle kalliiksi, joten niistä on päästävä eroon. Ja eikös moottoripyöräilyn kieltäminen ole helppoin tapa lopettaa kaikki moottoripyöräönnettomuudet. Tämä syy-seuraus -

yhteys olisi hyvä pitää mielessä, kun suunnittelemme toimintaamme. Historian esimerkki Suomessa on 70-luvun hullut vuodet, jolloin onnettomuuksien lisääntyminen teki moottoripyöräilystä epähyväksyttävän. Ja tähän reagoitiin ankarilla rangaistusveroilla.

Tämän päivän esimerkkejä löytyy Saksasta, Sveitsistä ja Itävallasta. Siellä paikalliset asukkaat ovat hermostuneet meluavien moottoripyörien aiheuttamaan häiriöön ja saaneet valituksillaan päättäjiltä moottoripyörille liikkumiskiellon teillä, jotka ovat kuitenkin sallittuja muille kulkuneuvoille. Ja kielto koskee myös meluamattomia moottoripyöriä. Tällaisten kieltojen kanssa taisteltaessa sopii sitten miettiä, onko vika yliherkissä asukkaissa, tyhmissä päätäjissä vai viattomissa motoristeissa, jotka ajelevat meluisilla pakoputkilla varustetuilla pyörillä.

Koväänisiä pakoputkiahan ei tarvita muuhun kuin erektiokulman kasvatamiseen, jos se ei muuten onnistu...

Ja sama asia toispäin:

Jos saamme liikkumistapamme näyttämään hyväksyttävältä - ja kenties jopa kansantaloudellisesti hyödylliseltä -

saamme varmasti kannustusta tälle omituiselle tavалlemme liikkua epämu-kavasti sään armoille altistettuna. Tä-hänkin löytyy esimerkki historiasta. Sil-loin kun kaikilla ei vielä ollut varaa au-toon, moottoripyörä oli edullinen ja hy-väksyttävä - jopa säällittävä - kulkuneu-vo. Moottoripyöräilyä tuettiin edullise-na koko kansan liikkumismuotona. Mutta ei minään ylellisysharrastukse-na, joka aiheuttaa turhia kuluja yhteis-kunnalle.

Tänäkin päivänä lajitoverimme muualla Euroopassa kampanjoivat moottoripyörän puolesta vähäpäästöi-

senä vähän tilaa vievänä ja edullisena kulkuneuvona jokapäiväiseen liiken-teeseen. Siis asioilla, jotka tekevät moot-toripyöräilyä hyväksyttävän.

Moottoripyöräilyn tulevaisuuden parantaminen alkaa siis omien rivien kuntoonlaittamisesta. Seuraavaksi on helppo valittaa epäoikeudenmukaisesta kohtelusta, kun siihen on aihetta.

Yhteiskunnan hyväksynnän saami-seksi meidän tulee olla yhteiskuntakel-poisia. Eikä jäädä sen ulkopuolelle.

Antti

Motoristi kysyy???

Edellisessä lehdessä ollut Mikä Vuosi? -kuva oli tallennettu MP-69:n perustamiskokouksessa Myllylammilta.

Oikean vastauksen soitteli toimitukseen
Jarmo Hollo Lohjalta

MOTO-OSISTA LÄHTÖÖN KUIN LÄHTÖÖN!

- renkaat asennustöineen
- tarvikkeet, varaosat
- ajovarusteet
- vaihtopyörät
- purkuosat moottoripyöriin
— katteet, moottorit,
sähkölaitteet, mittaristot...

Meiltä myös All Right-tuotteet!

moto osat

Sammonkatu 64, Tampere
Puh./Fax (931) 2557 444

SHOEI • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL



Zoomailua Senaatintorilla

Kun 20 vuotta sitten alkoi näyttämään aivan hullulta valtiiovallan käytös meitä motoristeja kohtaan, niin motoristikansan syvästä riveistä alettiin kokoamaan porukoita, jotka saapuisivat moottoripyörillä ympäri Suomea Helsinkiin esittäytymään ja samalla tuomaan joukkovoimaa asiansa taakse. Silloin taisteli eduskunnassa Lyyli Aalto, jo edesmennyt motoristien puolestapuhuja, puheenjohtajan äänestysmaljan vierellä ja Ripa teki omaa lobbaustyötään lehterillä ja eduskunnan kahviossa. Zoomailllessani näkymiä ja nojaten Senaatintorin rappujen viereiseen kaitteeseen josta loin katseeni "alas" torille kun se pikku hiljaa täyttyi sadoista ja taas sadoista moottoripyöristä, mielee-

ni hiipi vain pari-kolme ajatusta. Onnea omalle äidille, kiitokset "Ripalle ja Lyyliille" ja tietenkin M-A-H-T-A-V-A-A Zoo Mc, te teitte sen.

Auringossa

Aurinko loi omalla loisteellaan hyvän pohjan tapahtumapäivälle ja antoi nopeasti lämpöä Rastilan leirintäalueelle, jonne osa kerhoamme oli majoittuneena. Viileästä yöstä huolimatta se onnistui valamaan uskoa myös meihin, jotka illan myöhäisinä tunteina olimme epäilleet tulisikokaan Helsinkiin kettään. Vain hetki lämpöä vielä ja sitten taas olisimme satuloissa menossa kohti Kaivokselan autokatsastusasemaa eli

kokoontumispaikkaa minkä Eläintarhan Moottoripyöräilijät ry, eli Zoo MC oli valinnut Kevätpäivät -96:n paraatijoukkojen lähtöpaikaksi. Katsastuskonttorin laaja piha täyttyi moottoripyöristä ja paikan maisemointitöitä tehtäessä keskelle jätetty kallioalue muodosti sopivasti ikäänkuin luonnollisen kahtiajaon marssirivistöön. Pyöriä näytti olevan tosi paljon ja kun Zoo MC:n pj Alpo Erlin kertoi rallikasseja pakatun 1600 kpl ja niiden tuota pikaa loppuvan, niin kyllähän niitä moottoripyöriä näin ollen paljon olikin.

Lähtöpaikkani osui sopivasti ensimmäisen ryhmän puolivälin tienoille, joten Hämeenlinnan tietä ajaessa näkyi sekä edessä, että takana vain loputon jono moottoripyöriä. Hieman arvuutellen katselin ihmismääriä, joita ei mie-

lestäni ollut miljoonien katselemassa ohi ajavia moottoripyöriä, mutta suurkaupungissahan kaikki on aina suhteellista. Paraatijoukko sai ajaa lähes pysähtymättä "Stokkan" kulmalle asti, sitten virkavalta katkaisi letkan ja päästi myös muut kulkijat ylittämään ajoreitit.

Senaatintori on ollut perinteinen Kevätpäivien "pääjuhlapaikka" silloin kun järjestelyt ovat pääkaupunkilaisille sopineet ja onhan siellä riittävästi tilaa, noin normaalisti. Nyt torilla oli hie- man ahdasta kun sinne piti pakata jonkin verran yli 2000 moottoripyörää. Lähes tunnin ajan ehtymätön motoristien virta täytti lähestymiskadun ja jouduttiinpa pariin otteeseen moottoripyörät ajattamaan ylimääräinen kierros Katajanokan ympäri.



Heta Läpparna

Zoolaiset vetivät itse päätapahtuman läpi turhia kursailematta ja niinpä perinteiset pakolliset puheet aloittivat tämänkin Kevätpäivän - 96. Puheenjohtaja Alpo Erlin, Zoo MC:stä piti järjestäjän avauspuheen ja luovutti sitten puheenvuoron "Helskinkin kaapunnin etustajalle" Alpo Erlinille. Herra Alpot piti oikeastaan lyhyen ja ytimekkään puheen, lyhyestä virsi kaunis. Se ei varmaankaan jäänyt kenellekään mukana olleelle epäselväksi että meidän kaikkien motoristien tekemisiä tarkkaillaan lähes suurennuslasin avulla ja vain yhdessä me pystymme kilven kiillottamaan, myyjät ja ostajat. SML:n pj Martti Huhtamäki toi puheessaan julki ekologisen ajattelun jota edustavat niin pyöräilijät kuin kelkkailijatkin. EU ja siihen liitty-

vät aie- ja puitesopimukset tuovat meille ison kasan direktiivejä, jotka pitävät sisällään mitä merkellisimpiä asioita. Myös itselleen Huhtamäelle oli sälytetty osa EU-toimista, eli ympäristöasioita. Virkavallan puheenvuoron käytti (MP-69läinen jo vuodesta 1980) ylikomisario O.Lempinen ja hän muisti tuoda sen myös kansalle julki eli tiedoksi. Puheessa tuotiin myös tietoa moottoripyöräjengiläisten määrästä ja liikenneturvallisuudesta. Lopuksi lavalle nousi SMOTOn pj. Jorma Koskinen ja hän onnitteli kaikkia Suomen Äitejä vietettävän päivän johdosta. Se olikin totta. Sitten hän puhui monesta muustakin asiasta. Ilmeisesti kaiutinlaitteissa oli jotain vikaa, kun torin reunalle kuului aivan kummia juttuja. Mikäli äänentoistolaitteet eivät muunna totuutta, niin tuntuu uskomattomalta että SMOTO

vastaisi vuosituhaten vaihteessa suomalaisesta autokoulujen moottoripyöräkoulutuksesta, senkai piti olla mutta mitä sitten. Tapahtumaan oli saatu muutakin hauskaa ja Kuumat huulet yhtye sopikin hyvin jammailemaan Elainetta ja muita vuosituhaten alun kappaleita. Kun Mami oli jammannut osuuttaan, luovutettiin kiertovanne,

joka on merkinä järjestäjästä vuodelle -97 ja vanteen vastaanotti Jari-Pekka Stenroos, Konepyöräklubista Porista. Joten jos Pori selviää vuoden 1996 "jazzareistaan", niin pärekorien ja nahkiaisten joukossa tavattaneen taas vuoden päästä. Tiedätkö muutoin paljonko on Porin ympärillä ??

Se on satakunta.





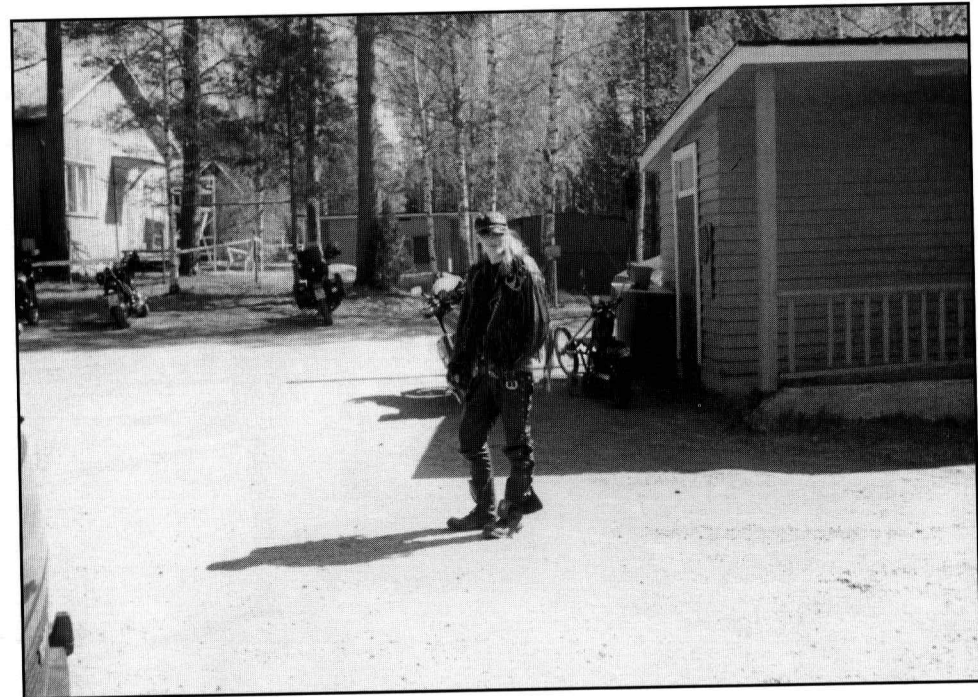
Olavinlinna Savonlinnassa toimi Linnareissun innoittajana.

Tutkalla 283 km/h, Linnareissu -96

Jollainlailla rallikalenteria selaillessa tuli mieleen, että olisikohan Linnareissu tapahtuma samakuin entinen Urbani, jonka myös Savonlinnan Motoristit muutaman kerran järjestivät. Eli keskellä kaupunkia olleen "urbanitapahtuman", joka valtiovallan hulluilla päätöksillä, tai oikeammin niiden päätösten seuraamusten vuoksi jouduttiin lopettamaan. Sillä eipä taida maasta löytyä montaakaan moottoripyöräkerhoa, jonka talous kestää maksaa alv:n, vuokran, jne... tällaisesta pienimuotoisesta

mutta sitäkin onnistuneemmasta rallista.

Niinpä niin, tuttua televisiomainosta siteeraten "astuin luuriin ja menin pj. Peten luo Savonlinnaan". Pete kertoi savonlinnalaisten vetäneen viime vuonna ikäänkuin henkeä näissä rallinjärjestelyhommissa. Yhteistyössä kiteeläisten kanssa tehty Kontio -95 vei oman osansa ajasta ja ainahan sitä tulee valitettua ja haettua selityksiä miksi ei jotain tapahdu, mutta tänä vuonna savonlinnalaiset eivät enää haikailleet vaan laittoi-



Mr Niitti, sln:laisten kummajainen.

vat pystyyn "vanhan rallin", muuttaen vain pitopaikan.

Tämä tieto riitti minulle ja eipä muuta kuin pakkaamaan matkamoottoripyörän sivulaukkujen sisäkasseja, olihan ensiksi ehtiville luvattu jopa sisä-majoituspaikkoja, joten lakanat ja tyy-nynpäälliset mukaan ja kun vielä luurissa kerrottiin kyydityksen rallipaikalta kaupunginkeskustaan olevan hoidossa, niin liivikravattipuku toiseen sivulaukunsisäkassiin yhdessä "maralakeerikenkien" kanssa ja niin oli BMW jälleen kerran pakattu

1. Linnareissu 1996

Savonlinnan Todelliset olivat valinneet jo useammastakin moottoripyörätapahtumasta tunnetuksi tulleen Kaar-

tilan leirikeskukseen rallipaikaksi ja paransivat muutenkin hyvää ohjelmaa vieläkin paremmaksi sekä onnistuivat tilaamaan säidenhaltijalta alkukesän komeimman ilman. Ainakin siltä sääntuntui kun perjantai-iltana verovelvoitteen jälkeen suuntasin etupyörän kohti Uralin kuulua pihlajaa, vai oliko se kuulua Karjalan mäntyä.

Mäntyharju - Ristiina - Anttola - Puumala - Sulkava - Juva, joku itäisen maanpuolustus alueen tieinsinööreistä on varmaankin motoristi tai sitten Launosen tilalta Viljakansaaresta on aikojen alussa karannut "speedwaysonni" jättäen jälkeensä sellaisen uran, jota nyt sitten ajetaan moottoripyörällä ja hmmm...

Puolen yön aikaan perjantai-iltana ei Kaartilaan vielä ollut saapunut montaa-



Tällä Harrikalla ajettiin tutkaan yli 200 km/h vauhtia.

kaan motoristia, mutta lauantai-aamuna sitten heti kukonlaulusta alkoi saapuminen vilkastua. Oliko vilkkauden aiheuttajana runsas ohjelmatarjonta vai mikä lie syynä olut.

Savonlinnalaiset olivat yhdistäneet rallitapahtumaan perinteisen kerhon mittareiden tarkistusoperaationsa ja niinpä halukkaat pääsivät kokeilemaan sielunsa kyllyydestä paljonko oma moottripyörä kulkee. Virkavallan silmän seuratussa ja vakaassa kädessä oleeseen tutkaan väki sitten sai ajaa. Hardy-merkkisestä kaiutinlaitteistosta tapahtuman seuraajat saivat aina kuulla, kuka milloinkin oli ohi kiitävän katuumoottoripyöränkuljettaja.

Selityksiä sille miksi ei kulje oli useita, parhaina ehkä Repen pyörän mentyä 261 km/h nopeudella kevyemmän kus-

kin alla, yleisöstä erään tytön toteamus, "Repe, sie oot lihava." Tai Essin lausahdus 258 km/h:sta: "Pittää männä kovvempaa, jos nui heikost mänt "

Ja ei sitten muuta kuin sarvesta Suzukia kiinni ja menoksi. Tuloksena päivän komeimmat nopeudet, ensin 300 km/h näytöllä varustettu tutka pimeäksi eli nopeus oli joko yli mitta-arvojen tai sitten mittausvirhe, paikalla olleena epäilen ensimmäistä vaihtoehtoa. Ja sitten jäi jo kolmannella kertaa mittariin lukemat, jotka antavat aihetta ajatteluun 283 km/h, eli Suzuki (1100cc) -katuumoottoripyörällä mentiin nopeimmin, sitten Repe Yamahallaan (1000 cc) 259 km/h ja vielä Jarkko omalla Yamahallaan (1000cc) 256 km/h. Eipä ollut tapahtuman nimivalinta ainakaan huonoimmasta päästä, koska jos tällaisia



Kettinkijuoksu; jalkarautoilla 60 m:n matka aikaa vastaan.

nopeuksia ajellaan tuolla kaupunkiliikentessä niin pitäähän siitä "Linnareissu" tulla, sillä siinä nopeudessa ehtii paikalliset "enolehtyneitmitäänvääraitaiajanutylinopeudellaminuavainvainotaantapanikansat" ohittamaan ainakin kerran, ei muuta kuin linnaan vaan.

Ja niinpä turvallisen teräshäkkiaidan takaa siirryttiinkin vielä turvallisempaan paikkaan eli vuolaan virran luodolle, Olavinlinna, lähes kaksi metristen kiviseinien sisään jonne järjestäjät olivat saaneet sovittua perinteisen 2 tuntia kestävän opaskierroksen sijasta motoristiystävällisen runsaan puolen tunnin "nahkat päällä" kävelykierroksen. Varmasti monelle oli tuttu jo aiemmista käynneistä tämäkin linna, muttei historiallinen asiain kertaus ollut pa-

hasta nytkään. Tämä runsas puolituntinen "kiven sisässä" olikin hyvä alku herättämään julmetun kurkun kuivumisen ja jota ulkona aurinkoinen sää vielä lisäsi. Ylinopeudesta alkanut ja Linnaan päättynyt kierros ei näyttänyt vielä käänsä kärsimysajan loppumista, vaan jatkona seurasi Linnasta alkanut kierre, joka vei ryhmät oluttuopilta toiselle ja melkoisella nopeudella. Perinteinen "olutmarathonjuoksu" alkoi Savonlinnan torilta, heti kalansavustamon vierestä, vain hieman tarkistetuina säännöin. Suoritukseen ei enää saanut käyttää apukulkuneuvoja, vaan matka piti tehtävän ominjaloin. Kahden ja puolen tunnin raskaan, rankan ja helteestä uuvuttavan kierroksen päätteeksi "joukkuemaratoonarit" saapuivat maalilinjalte, jonka kaikki joukkueet



Ja se oli vm -62 "Z" (zetti), nopeus 103 km/h.

tällä kertaa ylittivät noin viiden minuutin sisällä. Tuomaristo oli vaikean tehtävän edessä kun piti alkaa palkintojen jako. Tässä kilpailussa ei voi olla kuin yksi voittaja, mutta kumpi joukkue kruunattaisiin voittajaksi Team Imatra vai Club of Kitee?

Kaartilan urheilustadion

Välittömästi ruokailun jälkeen päästiin ratkomaan illan jännitysfiinaaleja, joissa selkisi sitten että Imatralta tuli "olutmarathon"-joukkue. Imatralaiset selvittivät vaativan 4 pll tehtävän ja kirmasivat voitonvarmistamiseksi majoitusrakennuksen ympäri. (ehtivät harjoitella n. 2h aikana 23 eri ravintolassa oluen juontia, ainakin kassakuittien mukaan)

Ja tästä olikin helppo siirtyä aasinsiltaa pitkin muihin Linnaan liittyviin kilpailulajeihin; Kettinkijuoksuun, kettinkinkatkaisemiseen ja köydenvetoon. Tällä kertaa kilpailut keräsivät kaikki rallilaiset paikalle ja kaikkien suoritukset saivat asiaan kuuluvat kehoitus-, kannustus- ja suosionosoitushuudot. Kilpailujen jälkeen, auringon jo vaipussa horisontin taa, kelpasi väen mennä saunaan ja putituhaina saapua vastaanottamaan puhtaaseen käteen runsaasta palkintoannista sen minkä direktoraatti ja tulokset kullekin määräsi. Palkintojenjaon jälkeen alkoikin sitten discoilta, jossa tanssilattialla saatiin seurata toinen toistaan uskomattomampia suorituksia, olisitte itse olleet paikalla katsomassa niin tietäisitte, Pissimmän matkan ralliin ajoi Piikkiön-

Paimion Moottorikerhoa (PPMK) edustanut Juhani Falck ja hän vaimoineen ajoi lähes 500 km:n matkan tutustuakseen "uuteen" rallitapahtumaan.

Kaiken kaikkiaan ensimmäinen Linnareissu ei tuntunut ollenkaan pahalta, savonlinnalaiset osaavat saada näemmä tapahtumaan kuin tapahtumaan sen oikean rallihengen ja porukkaan

sen yhteenkuuluvuuden joka tällaisia ralleja kantaa alusta loppuun. Mukaan ralliin on varmaan kaikkien lähes (nyt) 50 hengen mielestä kiva tulla toistekin, eikä järjestäjällä ole kuulemma mitään sitä vastaan, edelleen tv-mainnosta siteeraten: tule ja tuo kaverisikin, mutta varo halpoja kopioita.

-pl-

Linnareissun tuloksia:

olutmarathon
köydenveto
kettinkinkatkaisu
kettinkijuoksu
pisin matka miehet
pisin matka naiset

imatralaiset
imatralaiset
Kari, kiteeläinen
(N ja M) = Mervi (N), Kari (M), heinävetisiä
Juhani, 498 km, paimiolainen , PPMK
Helinä, noin 300 km, kiteeläinen

MYYTÄVÄNÄ täydellinen varustepaketti 36-38 kokoiselle: BMW-kypärä (koko ~57 + vara- ja lämpövisiiri), Gore-Tex -hanskat visiirinpyyhkimellä, Nonoko -lämpökintaat, Lookwell Leathers -nahkapuku, Rukka Gore-Tex -puku, Daytona -ajosaappaat (koko ~40). Yhteishintaan 2000 mk:aa. Soita 949 - 158 384

Attention Te neljän hengen porukka (3 miestä, 1 nainen) M/S Amorella 13.4. Tukholma - Turku

Olitte tulossa Barcelonasta, minä "päinvastaisesta suunnasta". Luovutin teille paikkani autojonossa joutuen itse "lieviin vaikeuksiin" suomalaisen suvaitsemattomuuden vuoksi.

Lähetän lämpimät terveiset Sinulle söpö poitsu (musta nahkapuku; punaiset pystyraidat), joka tulit kiittämään minua baaritiskillä. Valitettavasti "linkkimme katkesi" sattuneesta syystä ja jotakin jäi vielä sanomatta...

Ehkä joskus...

Näin tervehtii se
"Slalom-Blondi"

Yhteystiedot saa toimitussihteeriltä

VIKING LINE

SOPIMUS/MP6996/FVDÄCK

01.06.96 — 31.12.96

MATKAT RUOTSIIN MP 69:n ja Viking Linen välillä on tehty seuraava sopimus:

Reitti 1 TURKU—TUKHOLMA—TURKU

Sopimuksen mukainen etu ei koske 17.6.—18.8.96 välistä aikaa.

Reitti 2 NAANTALI—KAPELLSKÄR—NAANTALI

Sopimuksen mukainen etu voimassa ainoastaan 17.6.—18.8.1996.

Matkustajamäärä Sopimuksen mukaan.

Matkustuspäivät Kaikki päivät.

Hinta

- henkilöliput veloituksetta reitti matkoilla, kun varataan hyttipaikka / henkilö (muutoin henkilöliput voimassaolevan hinnaston mukaan)
- ajoneuvot voimassaolevan hinnaston mukaan.
- hytit voimassaolevan hinnaston mukaan.
- ateriat voimassaolevan hinnaston mukaan.

Varaukset Viking Line, Turku, myyntipalvelu

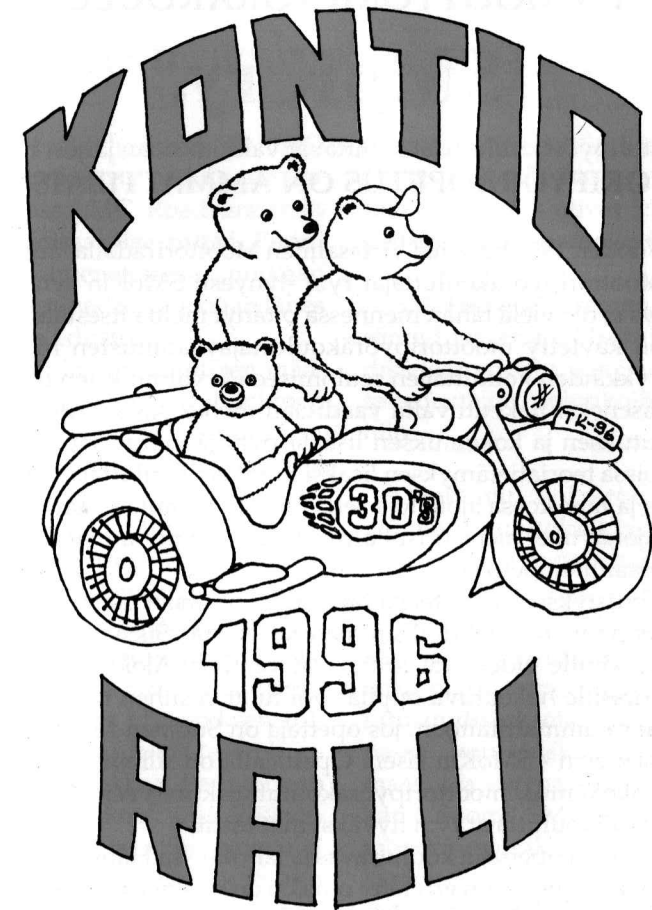
(921) 333 1331 tai telefax (921) 333 1317

HUOM! Varattaessa on ilmoitettava viitetiedot sopimuksesta:

MP6996 ja varauskoodi **FVDÄCK**.

Lisäksi on ilmoitettava **matkustajarekisteritiedot** kaikista matkustajista (nimi, ikä tai syntymäaika sekä sukupuoli ja kansalaisuus).

Lippujen lunastus Liput lunastetaan käteisellä Viking Linen matkamyymlöistä lähdön yhteydessä.



5.-7. 7. 96

Ei ennakoilmoittautumista.

Hinta 140,- peritään kontrollipaikalla.

Alle 12-vuotiaat ilmaiseksi.

Kontrollipaikka: Alko Paltamo.

**Kontrolli avoinna perjantai klo 9–
lauantai klo 18 välisen ajan.**

SMoK ry.

Moottoripyöräkouluttajat kehittävät valmiuksiaan järjestäytymällä
MOOTTORIPYÖRÄOPETUS ON AMMATTILAISEN TYÖTÄ

- Yleistä** Vuoden 1994 keväällä Virtasalmen Moottoriradalla lausuttiin Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n -lyhyesti SMoKin syntysanat. Yhdistys ei ole vielä tähän mennessä pitänyt melua itsestään. Rungas vuosi on käytetty moottoripyöräkouluttajavaatimusten hiomiseen ja kyvykkäiden kouluttajien seulomiseen ja valmiuksien lisäämiseen.
- Testit** Jäseneksi hakeutuvalla vaaditaan melko paljon. Moottoripyöräkoulutuksen ja kokemuksen lisäksi pyrkijä joutuu läpikäymään testejä, joissa teorianäytteen lisäksi mitataan kouluttajavalmiuksia, radalla ja maastossa ajotaitoja sekä pyörän hallintaa vaativissa tilanteissa. Ajonäytteet ajetaan isolla pyörällä ja vaativimmat tehtävät tehdään maantienopeuksista.
- Tavoite** Yhdistyksen tavoitteena on omalta osaltaan taata, että moottoripyöräopetus on mahdollisimman tasokasta. Siksi yhdistyksen jäseniksi pyrkiville pidettävät testit ovat vaativia. Ajokoulun moottoripyöräkurssille hakeutuva oppilas voi luottaa siihen moottoripyöräopettajansa ammattitaitoon, jos opettaja on Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n - SMoKin jäsen. Opettajalla on silloin takanaan pitkä oma ajokokemus, moottoripyöräkouluttajakurssi sekä Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n hyväksymät testit. Liikenneopettajia kouluttavassa laitoksessa Hämeenlinnassa moottoripyöräopetus on eriytetty omaksi erikoislajikseen. Kaikilla autoilijoiden opettajilla ei ole vaatimuksia moottoripyöräopetukseen. Niille, jolla on halua ja kykyjä järjestää moottoripyöräopetukseen nyt oma pätevyitysmiskoulutuksensa.
- Jäsenet** Tähän mennessä vasta 15 kouluttajaa on läpäissyt kaikki SMoKin testit. Testeihin halukkaita tai osan testeistä suorittaneita kouluttajia on yli 40 kpl. Osa on ammatissa toimivia moottoripyöräkoulutuksen perehtyneitä liikenneopettajia osa muuten vaan kokoneita moottoripyöräopettajia ja / tai -harrastajia. Yhdistyksen hallitukseen kuuluvat Pertti Jaakkola Porista, Jari Joensuu Lappeenrannasta, Jari Jokilampi Kangasalalta, Antti Kortesus Juupajoelta, Joni Kuusisto Vantaalta, Seppo Tuomi Porista ja Juha Vasunkunlahti Punkalaitumelta. Puheenjohtajana toimii Jari Jokilampi.
- Lisätietoja** Jari Jokilampi p. 9400-731 445

SMOTO:n vuosikokouksessa 27.4.1996

Moottoripyöräkerhokerho SMOTO piti vuosikokouksensa huhtikuun lopulla Kouvolassa MC Roadrunnersin kerhotiloissa, joissa tilaa riittää. Perinteisen laskentamenetelmän mukaan paikalle oli saapuneena kaikkiaan lähes 1300 motoristin edustus.

Kokous käytiin läpi sääntöjen määräämien ehtojen mukaisesti. Edellinen hallitus sai vapautuksen toimistaan, myös tili- ja vastuuvapaus myönnettiin, kun yhdistyksen pj soitti jollekin henkilölle, kysyäkseen oliko tilikirjat näytetty ja mikä oli lausunto. Tämä episodi siksi ettei rahastonhoitajalla ollut pyörässään tilaa mihin pakata kaikkia perinteisiä vuosikokousmateriaaleja. Huomioitavaa oli että mm. valtion apurahaa oli myönnetty yhdistyksen toimintaan ja kaikkiaan tulos-tase oli jotain 32.716 mk:n luokkaa. Perinteiseen tapaan SMOTO:n kokouksissa ei äänestettä, ei ole tarvinnut kun "breesneviläiestikin" voidaan asiat hoitaa, jälleen valittiin yhdistykselle sihteeri varsinaisen hallituksen ulkopuolelta jotta välttyttiin taas kerran äänestykseltä. Toiminta vuotensa -95 aikana oli yhdistyksellä 6 hallituksen kokousta ja toimintaakin oli. Aloitteita, lausuntoja tai selvityspyynnöitä tehtiin 12 kpl. Jopa Ruotsin Liikenneministeriöönkin on lähetetty postia ajokortti uudistuksista (???). (Oliko sitten väärin ymmärrys vai mikä, mutta meinasivat nostaa Ruotsissa 125 ccm-pyörien ajoikärajan 18 vuoteen.)

SMOTO osallistui mm. Näetkö Meidät -kampanjaan, hoitamalla kampan-

jamateriaalien postituksen lähes 200:lle kerholle ympäri Suomea ja päätapahtumat eli paraatit olivat 5:lla paikkakunnalla SMOTO -kerhojen järjestämiä.

SMOTO:n liittyminen FEM:iin on lisännyt tarvetta lobbailuun ja sitä kohdistetaan edelleenkin Suomen EU -kansanedustajiin, poliitikoihin ja virkamiehiin.

Direktiivit, ajokortti uudistus ja monet muut muutokset työllistävät SMOTOa muiden moottoripyöräjärjestöjen kanssa tulevanakin vuotena ja yhteistyötä pyritään lisäämään eritahojen kanssa. Ajokortti uudistus tuo mukanaan myös tarpeen autokoulujen koulutus uudistukselle. FEM tekee Euroopassa koulutuskartoituksen neljässä maassa ja yhtenä näistä maista on mukana Suomi SMOTOsta suomalaisen moottoripyöräkoulutuskartoituksen tekemisen yhteyshenkilöksi valittiin moottoripyöräkouluttaja Keijo Lumme, Jokioisista.

SMOTO:n hallitus vuodelle 1996: pj Jorma Koskinen (TUMP), vpj Tapio Suominen (PPMK), kasööri Raimo Ryhtä (FMM), Juha Nurmi (EMMP), Keijo Lumme (JMP), Jari-Pekka Stenroos (Konepyöräklubi, Pori), Anu Puhakainen (LBC), Daniel Ahlroth (Steel MC), Kalevi Kankaansyrjä (TUMP), Jukka Kulovesi (TF), Matti Tahlo (VIMPY), Hannu Myller (MC Roadrunners, Kla) ja Marko Siiskonen (MC Road Rats, Mli). Sihteerinä Ari Talikka (HäMPy)

CEN/TC 162/WG 9

Kokousmatkaraportti " Motorcycle rider protective clothing" -standardeja valmistelevan työryhmän kokouksesta 16. - 17.4. 1996 Lontoossa. Italialaisen puheenjohtajan ja sihteerin lisäksi kokouksen osallistujat maittain Italia (8), Englanti (8), Saksa (4), Ruotsi (2), Hollanti (1), Sveitsi (1) ja Suomi (1)

Käsitellyistä asioista tärkeimmäksi muodostui ensimmäisen standardiluonnoksen lausuntojen käsittely, joka oli juuri valmistunut ja jaettiin vasta kokouksessa. Lausunnoista 7 oli kyllä, 2 ei ja 2 äänesti tyhjää. Lisäksi ilmoitettiin Italian myöhässä tulleesta kyllä-kannanotosta.

Saksalaiset yrittivät vaikuttaa ennen kokousta puheenjohtajaan siten, etteivät heidän mielestään lausunnot anna aihetta oikeastaan mihinkään. Toisin kuitenkin kävi, kun puheenjohtaja aloittikin lausuntojen perinpohjaisen läpikäynnin. Jo tanskalaisien esittämä ergonomisten seikkojen käsittely aiheutti pitkän käsittelyn.

Suomen lausunto; Suomella olisi pitänyt olla TC:n edustajan mukaan myös ehdotus kohtaan 6.4. Hänen ehdotuksensa kohdan 5 testilaitteiden käytöstä lisättiin tähän. Suomen ehdottama testausmenetelmä ja muutkin nykyisen menetelmän kanssa vastaavat tulokset antavat menetelmät tullaan hyväksymään siinä vaiheessa, kun ne osoitetaan "notified bodien" -kokouksissa yhtäpitäviksi. Suomen vaatimus kosteustestistä on tähän saakka tyrmätty kylmästi alkuunsa. Nyt asia sai ensimmäisen kerran asiallisen käsittelyn ehkä siksi, että oli italialainen puheenjohtaja (Italia on kannattanut kosteustestiä koko ajan) ja saksalaisia edustajia oli niim vähän kokouksessa. Myös ruotsalaiset huomauttivat omassa lausunnossaan kosteustestin puuttumisesta. Lisäksi parin moottoripyöräjärjestön edustajan, erityisesti EMA:n puheenjohtaja Donald Lewisin voimakkaat puoltavat kannanotot asettivat italialaisen puheenjohtajan pohtimaan, mitä mahtaa tapahtua "notified bodeissa", näillä kun on mahdollisuus vaatia asujen säilymistä turvallisina kosteinakin. Näin päätettiin asettaa italialaisen Mr. Pretton vetämä ryhmä laatimaan esitystä kosteusvaatimuksiksi. Ryhmään ilmoitettiin Suomesta Rukan edustaja. Tämän jälkeen puheenjohtaja, joka itsekkin on "notified bodyssä", lupasi lähettää seuraavalla viikolla kirjeen kaikille "notified bodeille" kosteustestien tarpeellisuudesta. Kirjeessä pyritään ilmoittamaan näille, että ne huolehtisivat kosteuden tarkastuksesta, kunnes ryhmällä on valmis standardiehdotus siitä. Englantilainen Mr Travell ilmoitti, että lähes puolet iskunvaimennusmateriaaleista on sellaisia, etteivät ne toimi kosteina.

Selkäsuojusta, käsineistä, jalkineista ja koko asusta jaettiin työryhmien tekemät luonnokset, joita ei ehditty käsitellä.

Vielä tässäkin kokouksessa FEM:n edustaja yritti kyseenalaistaa työryhmän työtä useaan otteeseen, mm. selkäsuojusta käydyn keskustelun yhteydessä. Lopulta puheenjohtaja keskeytti hänet lyömällä kämmenensä pöytään niin lujaa kuin olisi ammuttu. EU:n PPE-direktiivi määrää, että jos henkilösuojainta markkinoidaan turvallisena, sen tulee olla CE -merkitty.

Selkäsuoja myydään ja käytetään jo paljon, jotkut niistä jopa lisäävät vamma-riskiä. WG 9:n tehtävänä on laatia ehdotuksia, ettei näin olisi. Moottoripyöräjärjestöt eivät voi estää työtä, vain vaikeuttaa ja hidastaa sitä. Työryhmän työ on valmistelemaa työtä teknilliselle komitealle ja lopullinen standardi on hyväksyvää elintä eli "notified bodyä" varten.

Moottoripyöräjärjestöt, jotka vastustavat tätä työtä, tekevät hallaa lähinnä itselleen. Erityisesti EMA:n puheenjohtaja Donald Lewis on mainittava järkevänä ja kauas tulevaisuuteen näkeväenä järjestöedustajana, joka on vähentänyt työn väärinymmärtämistä. Valitettavasti hän on tullut myöhäisessä vaiheessa mukaan työhön.

Seuraavan kokouksen pitopaikkaäänestyksen Suomi hävisi Belgialle niukasti (11-13), vaikkakin puheenjohtaja ehdotti Helsinkiä pitopaikaksi. Kokous on Brysselissä 7.-8.10.1996.

-Matti Koivuova-



Mp-96 näyttelyssä Kontio -95:n järjestäjät Kari Kosonen ja Harri Naukkarinen vastaanottivat Suomen Moottoriliiton huomionosoituksen Suomen parhaasta rallista vuonna -95.

7. IHME ROTTARALLI

Jälleen kumajaa
Löydön Kartanon mailla,
kun vuoden 1996 rallia vietetään.

Seuraa opasteita Vt 13 ja Vt 15 -teiltä.

Tule itse toteamaan...
Onko Rotta (myös-96) Suomen suurin ralli,
kansainvälisin se varmasti on !

02.- 04.08. 1996

Järjestäjänä:
Mc Road Rats,
St Michel,
Finland

Kysymyksiä ???
(955) 164 164 / kerho, Artsi tai Mara



Kansainvälisen CMA:n presidentti
Herbie Shreve tulossa

"Odotan innostuneesti Suomen EMC -rallia"

Keuruulla 16.-18. elokuuta järjestettävä EMC -ralli saa päävieraan Yhdysvalloista. Kansainvälisen kristittyjen motoristien liiton, CMA-koaliition presidentti Herbie Shreve saapuu Gospel Riders -kerhon vieraaksi tämän kesän huipputapahtumaan EMC -ralliin.

EMC -ralli on Euroopan kristittyjen motoristien vuosittainen pääkokoontumisajo, johon tuyllaan tuhansien kilometrien päästä eripuolilta Eurooppaa. Se on yhdyside motoristien välillä, jotka uskovat Jeesukseen ja haluavat olla kertomassa ilosanomaa toisille motoristeille ja nuorille. Tänä vuonna tämä eri maissa kiertävä tapahtuma järjestetään Suomessa.

-Odotan innostuneesti tulemista Suomeen ja Gospel Ridersin järjestämään EMC -ralliin sekä kristittyjen motoristiystävien tapaamista siellä, Herbie Shreve sanoo. Lämpimien terveisten lisäksi hän haluaa siunata rallin järjestäviä gospelridersejä. Hän uskoo myös, että Jumala haluaa olla läsnä motoristitapahtumassa, jossa rukoillaan evankeliumin etenemisen puolesta.

-Olen varma, että EMC -ralli on suuri siunaus suomalaisille motoristeille, Shreve sanoo. Keuruun Isossa Kirjassa järjestettävän rallin suojelijana on arkkipiispa John Vikström ja hänen mukaansa ralli on hyvä tilaisuus näyttää ulkopuolisille, että kristityt, uskovat motoristit voivat kaataa turhia raja-aitoja. Samoin hän pitää hyvänä asiana sitä, että Suomessa on kristitty moottoripyöräkerho, joka elää ja toimii kesellä elämää.

Kolme päiväiseen ralliin odotetaan saapuvaksi muutamaa sataa motoristia, joista ehkä puolet tulee ulkomailta. Rallin yhteyteen on järjestetty ajeluretkiä keskisuomalaiseen luontoon ja tapahtuma huipentuu sunnuntaiseen motoristin messuun, joka pidetään englanniksi. Bass'n Helen ja Foot Prints vastaavat perjantain ja lauantain hengellisen musiikin annista. Molemmat yhtyeet ovat aiemmin tehneet itsensä tunnetuiksi, niin kiertueilla kuin myös levyttämällä.

Lisätietoja: Juhani Partanen (949 - 656 084 NMT)

ON THE ROAD TO HEAVEN

JOHN 14:4-6

The 7th Annual International

EMC Rally

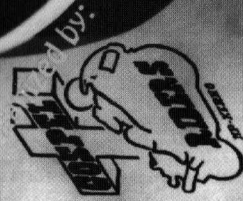
16 - 18 AUGUST 1996

KEURUU, FINLAND

Concerts: Footprints, Bass n Helen, Gospel Mass of motorbiker
Silly games, prizes, praise and praying, sightseeing,
finnish sauna, campfire, etc.

Whole weekend 200/250 LHA (including camping, food, concerts and other programs, luggage, motorcycle, etc.)

Information and registration: +358 40 5044970 or +358 31 3680001



Member of International Coalition



Official protector of the happening is
archbishop John Vikström





Portaita alas ja taipaleelle. Pasvalys.

Baltia

27.10.1994 torstaita vasten yöllä kello soi kolmelta. Avasin silmät ja kuuntelin miten sade pieksi ikkunaa ja pahalainen alkoi kuiskuttaa korvaani, että älä lähde, sataakin vielä. Kyllä sinä jonkin selityksen keksit kavereille työmaalla.

Ei hemmetti, ylös vain ja teelle, olin nimittäin lähdessä viiden päivän reissulle Baltiaan moottoripyörällä ja Helsingistä laiva lähtisi klo 8.00, matkaa Uudestakaupungista sinne on n. 250 km. Klo neljän jälkeen olin taipaleella, sadekin oli tauonnut hiukan, lämpötila oli n. + 6°.

Helsinkiin saavuttuani alkoi sataa todella rajusti, mutta sain ajaa heti laivaan, joten pääsin pelkällä säikähdyksellä.

Tallinnassa nopea viisumin saanti, nyt olin varannut valokuvankin mukaan, hyvin näytti 15 v vanha valokuva kelpaavan.

Luovutin Pursiaisen Sepon lahjoittamat renkaat Urmas Kaunistelle ja hän antoi minulle Baltian kartan. En ollut aikoinut poiketa Saarenmaalle, mutta Urmaksen lausahdus: "vois olla hyvä", sai minut muuttamaan mieleni. Ankarassa sivuvastaisessa tuulessa otin suunnan kohti etelää, ensin Via Balticaa ja sitten ...kohti Haapsalua.

Ohitin Haapsalun ja pian sen jälkeen Lihulan. Kello 16 paikkeilla saavuin satamaan, lauttalipun ostin satamarakennuksesta (14 EEK, n.6 FIM) ennen laut-

taan ajoa. Lautalla tapasin suomalaismiehen, joka vaimon ja lapsen kanssa oli menossa samaan suuntaan. Hän neuvoi ajamaan Kuressaareen, ainut yöpymispaikka olisi siellä.

Majatalo löytyikin lähes keskustasta ja hinta oli 100 EEK:a, n. 40 FIM + aamiainen 20 EEK. Veljet mikä tunne, ulkona satoi kaatamalla ja minä olin sisällä lämpimässä.

Aamulla palasin melkein samaa reittiä, poikkesin vain katsomassa Kaalin kylässä isoon kraateriin muodostunutta järveä. Palasin lautalla mantereelle ja lähdin Via Balticaa kohti etelää. Tuuli ja sade jatkuivat ja todellisen voimansa tuuli näytti niissä kohdin, jossa se pääsi puhaltamaan suoraan aavalta mereltä. En ollut varma oliko suolainen maku kielelläni meriveden pärskeitä vai omia kyyneleitäni. Suurimmasta osasta moottoripyörälläajosta sentään nautin, mutta rajansa kaikella.

Latvian rajalla oli normaali, pitkä jono autoja, jotka ohitin, kuten tavallista. Mutta kun pääsin rajapuomille asti, vartija näytti käsimerkein, että palaahan poika takaisin jonottamaan. Heti perään tuli kuitenkin leveä virnistys ja vinkkaus - annahan mennä eteenpäin. Riikan jälkeen pysähdyin tienvarteen tutkimaan karttaa. Kartta meinasi tipahtaa käsistäni, kun yht'äkkiä leveällä, kotoisella pohjanmaan murteella kuulin: "No mihinkäs asti meinaat ajella?" IVO:n kaverit olivat vetäneet linjaa Latviassa jo puoli vuotta ja olivat juuri siinä kohdassa, missä pysähdyin. Kävi vielä ilmi, että kysyjä oli naapuripitäjän miehiä Ilmajoelta. Turinatuokion jälkeen jatkoin matkaa ja ylitin Liettuan rajan n. klo 18.00.

Suunnitelmissani oli ajaa Pasvalyksen, jossa tiesin edelliseltä reissulta olevan kohtuuhintaisen majapaikan. Hotelli löytyikin pienen kyselyn jälkeen ja

neuvoja, joka oli iäkäs pappa, oli niin kiinnostunut pyörästäni, etten tahtonut saada juttua loppumaan. Vasta kun olin näyttänyt mittarista pyörän huippunopeuden 180 km/h (BMW R 45, max 140 km/h), pappa rauhoittui ja tyytyväisenä kuulemaansa poistui.

Hotellissa meininki oli muuttunut täysin viimekertaisesta uneliaasta hoitajasta. Nyt vastaanotossa olevalla työllä oli apunaan pari riuskaa kaveria, jotka heti kun olin maksanut, sanoivat että pyörä sisään myös. Niin puolittain kannoimme BMW:n ensimmäisen kerroksen tyhjiin huoneeseen. Kaverit olivat täysin tosissaan sanoessaan, että jos haluat huomenna ajaa tällä pyörällä, se on otettava sisälle.

Iltalenkillä kiertäessäni Pasvalyksen katuja näin valoa eräästä ikkunasta ja kuinka ollakaan, sisältä löytyi pieni baari. Niin pieni, että siellä oli yksi ainokainen pöytä ja neljä tuolia. Liettualaismies, joka istui baarin pöydässä, osasi ihme kumma englantia, joten tilaus hoitui ja samalla lyötiin lukkoon se, mitä aion syödä seuraavana aamuna aamiaiseksi.

Hotellissa ei ollut vielä lämmitys päällä, elettiin sentään vasta lokamarraskuun vaihdetta ja ulkona oli vielä lämpöasteita. Olin aamulla kuin jääpuikko herätessäni, enkä arvannut, että puolen tunnin kuluttua olisin hiestä märkä. Nimittäin kavereita, jotka auttoivat nostamaan pyöräni sisälle, ei näkynyt missään, joten niin BMW vaan tuli alas hotellin portaita kadulla bussia odottavien ihmisten hämmästyneiden katseiden saattelemana. Ei ablodeja, vaikka olin syystäkin ylpeä suorituksistani. Minibaarissa odotti herkullinen aamiainen, ja se, sekä kauniin baaripitäjätön ystävällinen hymy lämmittivät pitkään kulkijan mieltä ajellessani kohti Vilnaa.

Taivas oli hetkeksi tyhjä vedestä, joten sain ajella sumuisessa säässä. Panevezyšin jälkeen tie muuttui moottoritieksi, joten matka Vilnaan taittui nopeasti. Vilnassa yritin sisukkaasti nähdä kaupungin keskustaa, mutta kerta toisensa jälkeen löysin itseni kaupungin laidalta, joten ei väkisin, kompassisuunta vain kohti koillista tai itää ja suunta kohti Ignalinan kaupunkia.

Tämä Liettuan itärajan seutu muistuttaa paljon Karjalan kyliä ja kaupunkeja. Kaupunki täällä ei tarkoita valojoja ja mainoksia, vaan se saattaa hyvin usein olla vanhoista taloista muodostunut taajama. Varsinaista keskustaa ei usein löydy lainkaan. Ajovaloja tarvitsee myös kaupunkialueella. Iltaisin kadut ovat tyhjiä ja elottomia, tekisi mieli sanoa ilottomia.

Ajoin Pabraden ja Svencionysin kautta Ignalinaan, kuuluisien voimaloiden ohi ja edelleen koilliseen. Ilta alkoi jälleen tummaa. Yksinäisen matkanteon keskeyttivät vain poliisipartioiden usein toistuvat pysäytykset pimenevässä illassa.

Yksinäni taivaltaessani nousi mieleen monet kertomukset alueen susi- ja karhukannasta, jotka kuuleman mukaan olivat melko suuret. Pyörän valokeilaan sattuneet keltaiset välähdykset metsän pimennossa, väsynyt mieli helposti tulkitsi suden tai jonkin kissaeläimen pimeässä loistaviksi silmiksi. Hylkäsinkin ajatuksen yöpymisestä metsässä.

Olin tulossa Liettuasta ja juuri ennen hämärän laskeutumista ylitin Latvian rajan. Jäätävä tuuli puhalsi ja oli jähmettänyt rajavartijoiden kasvoille ilmeen, joka heillä oli ollut ilmojen ollessa lämpimämmän. Vaihdoin suorastaan soitilaalliset tervehdykset rajamiesten kanssa, jonka jälkeen otin suunnan Daugapilsiin, sieltä hyinen, pimeä ajo Rezekneen ja lopulta Balviin, jossa ajoin yöpyä.

Kyselyiden jälkeen löysin itseni suuren kerrostalon edestä, jonka avuliat ihmiset väittivät olevan hotellin, Ei muuta kuin sisään, kysyin varmuuden vuoksi, että onko tämä hotelli ja vastaus oli kyllä. Sitten hintaneuvottelut käynnitiin, huone maksoi 7 USD, mutta koska olin turisti, hinta minulle oli 14 dollaria. Tulkikseni sain kauniin vaaleaverikön hotellin ravintolasta, jossa oli railakas lauantai-illan vietto käynnissä. Tyttö ehdotti toistakin yöpymismahdollisuutta; Krhm... hänen luonaan omakotitalossa, mutta mutta, voi perkule... valitsin hotellin.

Huoneisto, jonka sain käsitti olohuoneen, makuuhuoneen ja 30 neliömetrin kylpyhuoneen. Elin herroiksi. Illalla menin baariin, jossa liityin paikalliseen kolmen hengen ryhmään. Hyvin pärjättiin, he puhuivat venäjää ja minä suomea.

BMW:n hotellikierrös jatkui, nyt se sai viettää yönsä hotellin vastaanotossa, valvojan silmien alla. Ilta kului kavereitten kanssa rattoisasti, mutta raskas päivä vaati veronsa ja baarikin suljettiin klo 23.00, joten nukkumaan.

Sunnuntaiaamuna taas taipaleelle klo 8.00, kuten kunnan työmies konsanaan. Noin tunnin ajon jälkeen oli Vi-ron rajalla. Rajan ylitys tapahtui melkein ilman vaikeuksia. Tosin Latvian rajamiehet eivät leimanneet passiani joten Viron rajamiehet vaativat, että palaan takaisin Latviaan leimattamaan passini. Näin tein, kun muutakaan en voinut.

Lähellä Venäjän rajaa käännyin kohti Võrua, jonka sivuutin pysähtymättä. Tarton tie vilisti silmien alla BMW:n kahden sylinterin takoessa voimaa, joka liikkutti pyörää ja matkamiestä eteenpäin.

Maisemat muuttuivat hiukan kumpuilevimmiksi kuin länsi-Balttian maisemat. Kaikkea näkemääni leimasi äärimmäinen yksinkertaisuus, näki hyvin,



Myrskyävä Peipsijärvi.

että jokapäiväinen leipä ei ollut suinkaan itsestäänselvyys.

Tarton sivuutin sen kummemmin kaupunkiin tutustumatta. Paikasta sen historiasta voi lukea kirjastossa. En tullut kertaamaa jonkun paikan vaiheita 1200 -luvulta tai mahdollisesti jopa ennen Kristuksen syntymää edeltäviltä ajoilta, vaan ajamaan ja yrittämään välittää sitä tunnetta, minkä jokainen motoristi kokee. Vilun, nälän, sateen ja sen hyvänolon tunteen, mikä valtaa mielen raskaan päivän jälkeen, kun on onnistunut löytämään yösijan ja saanut ruokaa syödäkseen ja viiniä juodakseen.

Mutta asiaan, Tartosta suuntasin kohti Peipsijärveä ja Mustveen kylää. Tie noudatteli Peipsijärven rantaa, paikoin vain muutama kymmenen metriä erotti järven ja tien. Tien piti olla kaunis, mutta ehkä vuodenaika sai kaiken näyttämään

tavallista harmaammalta, ohi vilahtelivat talot ja kylät eivät paljon mielialaa kohottaneet.

Ihan kuin lukien mustat ajatukseni, Peipsijärveltä puhaltava tuuli yltyi suorastaan myrskyksi, ja katsoin parhaaksi kääntyä kohti Kohtlajärveä ja Narvaa. Kohtlajärvelle en vielä poikennut, vaan ajoin n. 50 kilometrin matkan Narvaan. Kaupungissa ei paljon vanhaa Narvaa enää näkynyt joten syötyäni otin suunnan takaisin Kohti Kohtlajärveä ja Tallinnaa.

Jälleen kerran ilta alkoi tummaa ja alkoi yösijan etsiskely. Kohtlajärvellä etsin turhaan majoituspaikkaa, kunnes kysyin hotellia kahdelta iltakävelyllä olleelta neitoselta. Toinen puhui jonkin verran suomea ja vakuutti, ettei Kohtlajärveltä hotellia löydy, sanoin jatkavani Tallinnaan. Silloin toinen työstä sanoi,



Portti, jonka talvirallissa 1994 kävijät varmasti muistavat.

että tule meille, vanhempieni talossa on tilaa yllin kyllin, hän itse asui Tallinnassa, mutta oli käymässä vanhempiensa luona.

Tytöt vakuuttivat, että ei tässä ole mitään problemaa, joten seurasin heitä lähellä olevan talon pihaan. Pyysin tyttöä menemään edeltä ja kysymään lupaa vanhemmiltaan. Korviani höristellen kuulostelin, mitä sisällä tapahtuu, minusta alkoi tuntua siltä, että yöpymiseni täällä ei ollutkaan itsestänselvyys. Lopulta ovi aukeni ja tyttö sanoi, että tule sisään vain, asia on selvä. Saapastelin sisään, jossa tyttöjen vanhemmat ottivat minut vastaan. Äiti Maria ja isä Giorgio, alkujaan Bulgariasta lähteneitä Stalinin aikana siirrettyjä.

Äiti Marian ilme ei luvannut hyvää, mutta joka tapauksessa istuidin keittön pöydän ääreen ja minulle tarjottiin

teetä, kun kahvia ei kuulemma ollut. Sen kuultuani noudin välittömästi kaksi puolen kilon kahvipakettia, jotka minulla sattuiivat olemaan mukana. Jää oli murrettu.

Ilta kului kuulumisia puolin ja toisin kertoillessa. Tyttöjen veljet liittyivät myös seuraamme. Myöhemmin otimme isä Giorgion kanssa muulta perheeltä salaa ryypyt. Sitten kävimme tyttöjen veljien luona vierailulla toisella puolella kaupunkia. BMW suljettiin visusti autotalliin, varmemmaksi vakuudeksi ajettiin vielä Lada sisään Pyörän eteen. Ovi lukkoon ja koirat vartioimaan taloa yön ajaksi.

Aamulla oli lähtö jälleen edessä (yön olin nukkunut yläkerran huoneessa yksin kirj.huom.) Pala oli nousta kurkkuun katsoessani kumaraisia vanhuksia, pitkä, kova matka halki Venäjän, Bulgarias-



Viimeinen yöpymiseni "hotelissa" Kohtlajärvellä ja "hotellin" henkilökuntaa.

ta, oli johtanut tänne vieraaseen maahan. Kiittelin perheen ja suuntasin kohti Tallinnaa. Koska lautan lähtöön oli aikaa, päätin ajella katsomaan Treppojaa, viime talven talvirallin paikkaa.

Rallipaikalla parakit olivat tyhjillään, ei kaikunut iloisten matkamotoristien nauru niin kuin se talvella 1994 kaikui. Puista pudonneet lehdet peittivät maan. Haikein mielin jätin paikan, jatkaen matkaa Paldinskin entiseen Neuvostotuki-kohtaan. Yhä enemmän kaupunki alkoi muistuttaa aavekaupunkia. Lukemattomia venäläisten jättämiä kerrostaloja, joka ainut ikkuna rikottuna, kattopellit varastettuina.

Reissun päätös oli lähellä, paluu Tallinaan ja ajo laivaan. Yöllä ajoin Helsingistä Uuteenkaupunkiin. Vähän Turun jälkeen aloin tuntea muutakin kuin vilunväireitä ja 15 minuttia myöhemmin

tärisin kuin horkassa. Kotiin päästyäni yritin sytyttää tulta takkaan, mutta eivät tahtoneet pysyä halot käsissä tärinältä, mittasin kuumeen, sitä oli vähän yli 39 astetta.

Että tämmöinen tapaus tällä kertaa.

Huomioita:

Lämpötila pysytteli koko ajan nolla ja viiden asteen välillä ja sadepäivinä en parhaalla tahdollakaan voinut sanoa nauttivani ajosta. Ajoin n. 500 km päivässä, aamuhämärästä iltamyöhään. Kiertelin osaksi hyvinkin pieniä teitä, nähdäkseni mahdollisimman paljon Baltian todellista elämää.

teksti: Jorma Vieremö

Elämä hymyilee - ja leveästi!

Kiittäkää onneanne, ettei tätä juttua tarvinnut tehdä pari viikkoa sitten. Satoi, pyörä oli rikki ja rahapula vaivasi. Olisitte saaneet oikean valitusvirren!

Nyt on kaunis ilma, pyörä on kasassa ja käy kuin mikäkin, ja rahaakin on ainakin vähäksi aikaa. Kaiken hyvän lisäksi Motoristi Survival meni osaltani ilman kaatumisia. Jokohan uskaltaisi uusia sen viime vuonna kurssilla hajonneen vilkun?

Ei, en minä ole taikauskoinen, tai ainakaan en tunnusta. Mutta sain paloista kasaan jonkinlaisen, toimivan, jos kohta ruman tekeleen. Se ei nyt sitten enää sietänyt sitä röykytystä, jota Survivalilla oli tarjolla.

Pyörä

Sanoi sopimuksen irti, kun olin keväällä saanut ensimmäiset pari sataa kilsaa mittariin. Alaspäin vaihtaminen onnistui, ylöspäin ei. Joten ajelin ykkösellä takaisin tallille. Mieli teki parkua koneen kanssa kilpaa.

Pitkän pätkäilyn, ähkäilyn ja kurkistelun jälkeen pahaksi paljastui muutama muovinpala, muutamia senttejä suuntaansa. Ne taas olivat kotoisin laturin ketjun laahaimesta.

Laahain taas on laitettu niin keskelkonetta kuin ylipäänsä voi. Paikalliset pyöräliikkeet ehdottelivat rempan hinnaksi paria tonnia, joten päätin yrittää itse.

Moottori irti, auki, vaihteisto paloiksi ja uusi osa rikkuneen tilalle. Uusi, niin, mutta mistä? Maahantuoja mainitsi kyllä hinnan, 75,30, mutta kun osaa ei

ole koko Euroopassa, ja Japanista tuleminen kestää, ja kestää.

Seuraa tekstimainos. Jos et halua lukea sitä, hae musta tussi ja suttaa seuraava sana!

Moto-Osat nimisestä purkamosta löytyi uuden veroinen muovilätkä, eikä hinnastakaan tullut riitaa. Tarjosin satasta, silkasta saamisen riemusta, mutta Ahti ei huolinut kuin sen normaalin puolet uuden hinnasta.

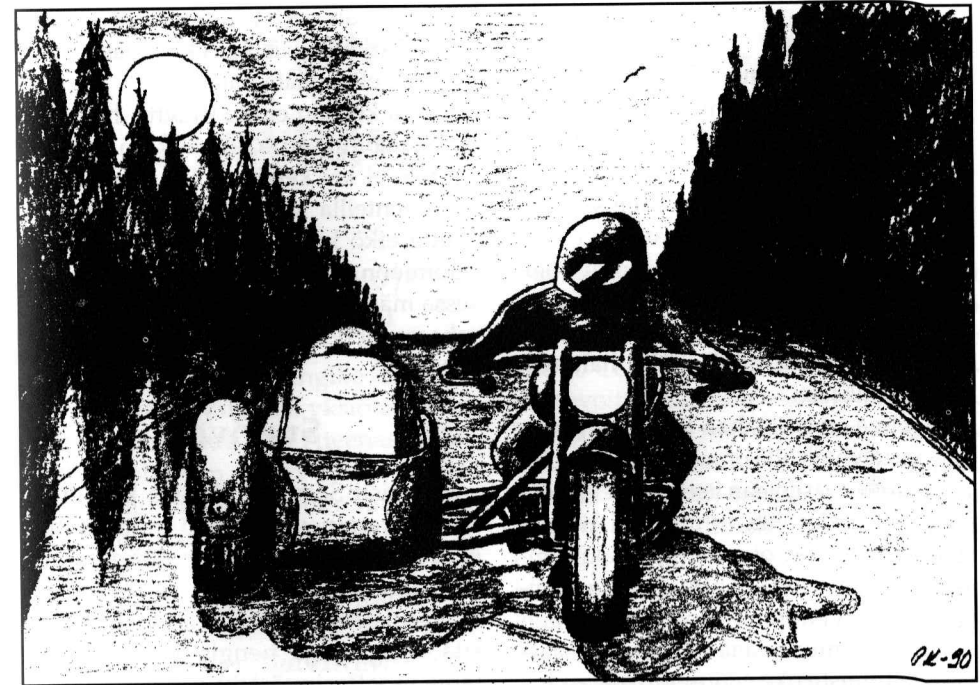
Olin jo laittanut faksit menemään pitkin saksoja ja ruotseja, mutta onneksi apu löytyi läheltä. Olisi osa löytynyt kaukaakin, mutta ei nyt sitten tarvinnut. Luulisi, muuten, vilkastuttavan sekä maahantuoja että myyjiä/korjajia, kun EU:n myötä osia voi vapaasti postitella maasta toiseen. Luulisi.

Ostin tuon XJ 750 vähän sillä puheella, ettei siihen kertakaikkiaan voi tulla vikaa. Mutta kun kone oli auki, paljastui, että samainen laturin ketju oli syönyt öljyä päällensä ruittaavan tapin melkein halki. Jos olisin ajanut vielä jonkin aikaa, olisivat öljyn paineet pudonneet, ja seuraukset voi arvata. Semminkin kun koneessa ei ole öljylle painemittaria, vain määrän varoitusvalo.

Kone oli kuitenkin muuten hyvän näköinen sisältä. Joten ruitta tumpiksi, pieni reikä päähän, kone kasaan ja menoksi. Loppui muuten aika iso osa laahaavaa ääntäkin, jonka olin luullut kuuluvan koneen luonteeseen.

Rahaa

Sain apurahan moottoripyöräonnettomuuksien tutkimiseen. Ei paljon,



mutta en minä paljon pyytänytkään. Nyt on sekin homma pakko tehdä, kun hynät on jo tilillä. Aika kenkkumaisesti maksaa etukäteen ja jättää toinen epävarmaksi siitä, koska on tehnyt tarpeeksi työtä apurahansa eteen.

Ensi kesälle on siis tiedossa taas kalasaa hommaa: tapausselostuksia, joissa luu murtuu, aivot saavat ruhjeita ja sel-laista. Kunhan tutkimus valmistuu, siitä syntyy myös uusi palanen kuusysin ennestäänkin tuhtiin liikenneturvallisuu-työhön. Kontrahtiin kuuluu nimitäin myös kalvosarja aiheesta MP69 käyttöön. Ja eiköhän siitä joku lehti-jutukin synny, kun oikein yritetään.

SMOTO ja potta

Jos oikein ymmärsin viime numerossa olleesta Keijo Lumpeen jutusta, vas-

tustaa SMOTO sekä turvapukujen standardointia että kypäräpakkoa. Mikäs siinä, ajakoon kukin vaikka uikkareissa ja NHL-lippiksessä. Mutta minä en ainakaan halua maksaa vakuutuksina ja veroina moisten yltyöyksilöäliöiden plastiikkakirurgieja ja sairaalamaksuja.

Ilmeisesti en ole maksanut veroina vielä tarpeeksi, että jossain koulutuksen vaiheessa olisi myös järkeä saatu ajetuksi päähän. Opettajien palkat kun ovat niin pienet, etteivät kaikki lahjakkuudet alalle hakeudu.

Toisaalta tietysti, eihän tyhjää päätä tarvitse kypärällä suojata. Mutta silti:

Vapauden nimissä! Yltyöyksilöäliö-vakuutus mukaan vakuutusyhtiöiden tarjontaan! SMOTO voi sitten yrittää neuvotella ryhmälennuksia.

Yksilönvapaudesta

Perusteluna esimerkiksi juuri ajovaruusteiden standardoinnin vastustamiselle esitetään usein yksilönvapaus. Mutta jos asiaa miettii hetken, huomaa helposti, että standardoinnin lisäys todellisuudessa lisää yksilön vapautta: hän voi valita, ottaako turvalliset ja standardoidut ajovaruusteet vai ei. Samoin on mielestäni ihan kohtuullista, että vakuutusmaksut ovat korkeampia niillä, jotka haluavat elää vaarallisesti.

Ongelma on kyllä ihan todellinen, missä määrin yhteisöllä on oikeus ja velvollisuus suojella jäseniään itsetuhoiselta käytökseltä? Ehdotonta totuutta ei tietysti tässäkään asiassa ole, mutta ainakin minun terve järkeni ja kohtuuden tajuni pitää niitä kypärän ansiosta vuosittain säästynyttä muutamaa kymmentä säästynyttä ihmishenkeä suurempana asiana kuin sitä hankaluutta ja vaivaa, joka siitä meille yksilöille aiheutuu.

Jos kypärättä ajo on niin kivaa, niin

**Jutut
seuraavaan
lehteen
2.8.1996
mennessä.**

Motoristin toimitus ja Mp 69 ry toivottavat kaikille vauhdikaita, kuivia ja lämpöisiä kesälomareissukilometrejä pitkin ja poikin Eurooppaa.

miksei ilman ajeta yön pimeydessä sivuteillä. Tärkeämpää lieneekin päästä näytämään, ettei päätä palele.

Koska keltään ei ole kysytty, haluaako tänne rajoituksen ja holhouksen alaiseksi syntyä, ei kai ketään voida moraalilla argumenteilla vaatia täällä pysymään. Mutta eikö kohtuullista ole myös ottaa huomioon, että olemme kaikki melkoisessa määrin velkaa toisillemme, vaikkei rahassa tietysti kaikkia asioita voikaan mitata.

Survival

Motoristi Survival oli taas kerran nimensä veroinen. Kunnan motoristihan ei kylmää kavahda - mitäs siitä, jos kursille tullessa on pakkasta, mitäs siitä jos majoituksessa ei ole lämmitystä. Se on sitä hangissa ja hengissä selviämistä, tämä moottoripyöräily.

Kiitokset kouluttajille ja muille järjestylihin osallistuneille, taas kerran.

Risto Kaivola



**BIKER'S
MOTOPORT
LIFESTYLE**

**PARASTA MIEHELLE,
PYÖRÄLLE JA PUSSILLE!**

Koska ei kuitenkaan ole sama, mitä päällesi laitat tai millä pyörällä varustelet, muista nimi Motoport. Sillä kun laatu, edullinen hinta ja mahtavat valikoimat ratkaisevat, nimi on Motoport. Jos et usko, käy katsomassa: soita ja kuulet lähimmän Motoport-jälleenmyyjäsi osoitteen!

Motoport miehen tunti

MOTOPORT -katantään valtatie 22
Puh. (031) 242 8888 **TAMPERE**

Nuo muinaiset motoristit tärisyttävissä laitteissaan...

Kamikazea, kivikasoja ja katukulinarismia

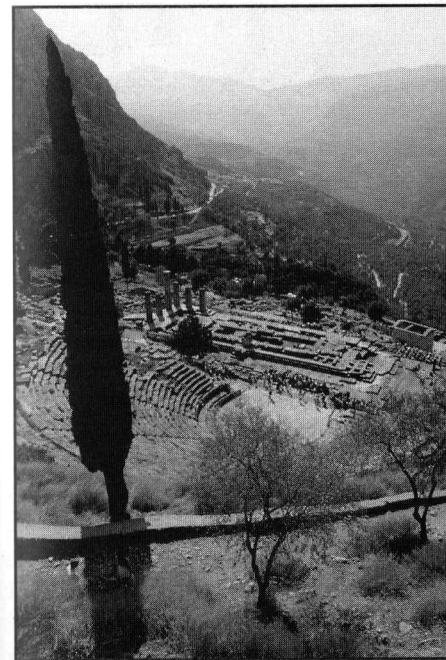
Ateenan keskikaupungille olisi hie-
man hankala pystytellä yksiötä ja olin
kartasta katsellut, että Ateenasta Ko-
rinttiin johtavan tien varrelta pitäisi
löytyä kämppäri. Delphin suunnasta
tullessani kurvasin tälle päätielle ja
jonkin matkaa ajettuani löytyikin vii-
tat 'Daphni-Camping'iin. Kämppäri
oli melko metsäisessä ja mäkisessä
maastossa, joten ei ollut kovin hankala
löytää teltalle varjoisaa paikkaa. Jos-

tain kumman syystä tätä varjoisuutta oli
alcanut arvostaa, kun aurinko paistaa
kirkkaalta taivaalta ja lämpötila ei laske
alle 30 Celsiuksen. Kuinka ollakaan, sil-
mä tavoitti punaisen yssäri Hondan RA-
788, jonka omistajanuoriparin olin ta-
vannut jo Epanomissa. Olivat saapuneet
hieman aiemmin leiriin ja pähkäilivät
jatko-ohjelmaa. Koska päivä oli vielä
nuori, päätimme lähteä Ateenaan bussil-
la. Kämppärin portinpielessä oli pysäki,
josta oli vaivaton lähteä kokeilemaan
paikallista joukkoliikennettä.

Bussikydyistä olikin sitten huikeat nä-
kymät paikalliseen liikennekulttuuriin,
jossa alkoi olla otteita etelämaalaisesta
huimapäisyydestä. Täytyy kuitenkin ko-
rosta, että liikenne vaikutti perusluon-
teeltaan kurinalaiselta, mutta kun mo-
poskoottereilla ajavat kaverit laskivat
noin 70 km/h pujotellen autojen välissä
ilman kypäriä tukat hulmuten, niin itse
aloin jo vaistomaisesti puristaa bussin
tukitankoa. Bussi oli todella vaivaton
ratkaisu siirtymiseen kaupungille, sillä
ei tullut mitään paikoitusongelmia, eikä
huolta siitä, olisiko omaisuus vielä talle-
lla, jos olisi ollut pyörällä liikenteessä.

Turistille Ateena varmasti on yhtä
kuin Akropolis, joka kohooa Parthenon-
temppele laellaan, kuin kirkko kaupun-
gin ylle. Niinpä silmä alkoi hakea talojen
välistä kukkulaa ja ylväästihän se kohosi

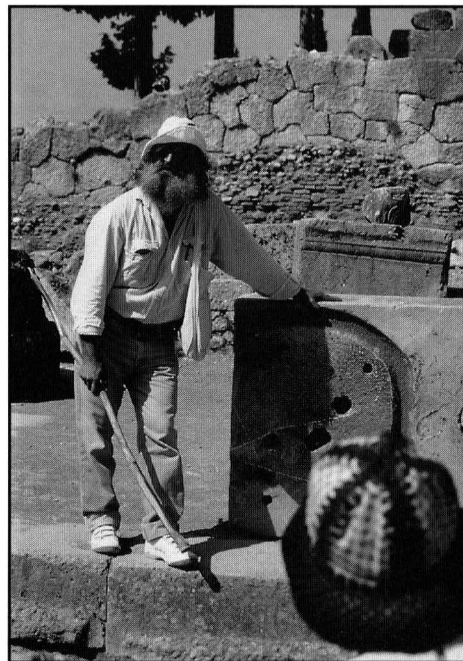
*Näkymä Delfoin oraakkelin sijaintipaikoilta
alas laaksoon.*



auringon paisteessa valkohohtoisena. Lähellä kukkulaa olevat kadut olivat kapeita basaarityyppisiä, jossa krääskauppiasta oli solkenaana solkineen yms. ja rakennukset olivat lievästi räjähäisen näköisiä. Kaukana oli se postikorttiglamour, jota saa katsella turisti-saarien korteissa. Manjana, yes! Kukkulalle kiipeäminen oli kohtuullinen urakka ja joillekin liian kova, sillä joku mamma oli saanut laakin temppelin rappusilla ja elvytysporukka odotteli apua paikalle ohikulkiessamme. Piha-aukiolla oli valtavia valonheittäjäpatoja, jotka illan tullessa loihisivat maagisen valaistuksen tähän upeaan maamerkkiin, joka näkyisi pimeydessäkin kilometrien päähän. Jos Helsingistä on joskus puhuttu Pohjolan valkeana kaupunkina, niin Ateena on se alkuperäisversio. Kukkulalta avautui nimittäin huikat näkymät eri ilmansuuntiin. Valkeita rakennuksia joka puolella, kukkuloita, merta autereen keskeltä Pireuksen suunnassa ja turisti ihmettelemässä kaikkea tätä ihanuutta. Rakennustelineet hieman häiritsivät temppelinäkymiä läheltä katsellessa, mutta restauroinnit ovat todella tarpeen, sillä Ateena on eräs ongelmallisimpia paikkoja ilmansaasteiden vuoksi ja ne, jos mitkä raastavat vanhaa arkkitehtuuria. Nyt oli parempi onni, kuin Delfissä, sillä museo sattui olemaan auki. Tuhansia vuosia sitten ihmisillä on ollut aikaa ja taitoa ja materiaaleja, vaikkakaan ei tämän päivän välineitä, mutta jälkeä on silti syntynyt. Huuli pyöreänä sitä ihmetteli kreikkalaisen kulttuurin aikaansaannoksia, joten on sitä tehty muuta-kin, kuin istuttu varjossa. Kun olimme

Väärin arvoattu! Ei ole Kossilan Timppa, vaan opas Delfissä.

astelemassa jo pois päin kohti porttia, kuului eteläkantilta kova musiikin jytke. Sinne vaan muiden ihmettelijöiden joukkoon äimistelemään 'häiriköintiä'. Olikin kyseessä vähän vauhdikkaampaa menoa, sillä siellä trenasi joku jenkkiyhmä jotain esitystään varten, joka olisi tuossa alhaalla olevassa amfiteatterissa. Se mikä kolahti korvaan heti, oli hyvä toistolaatu jopa PA-laitteiston läpi. Amfiteatterihan oli jo antiikin aikana erinomainen toiston kannalta, mutta hyvin näytti pelaavan säilykemuusiikkikin. Tarjolla oli niin hyvää meininkiä, että siinä vierähti minuutti poikineen seuraillessamme jalkain juuresa tapahtuvaa mesoamista ja välillä katseen noustessa ja silmän tähytessä Pireuksen suunnassa hämmöttävälle merelle. Hermolepoa ja kiireetöntä naatiskelua, nääs.



Akropoliin amfiteatteri tanssijoiden harjoitusareenana. Taustalla Pireus (Ateenan satamakaupunki) ja Välimeri.

Akropolis-kierroksen jälkeen tavoitti katuvarresta nykyajan varjossaistujia, sillä nuoret ja vanhat pelailivat tuoleillaan noppapelejänsä, mitä lie. Erään aukion laitaan oli sitten kokoontunut paikallista pyöräporukkaa ja yleisin pyörätyyppi näytti olevan pienehkö 4-tah-tienduro. Eikä ihme, sillä 'kylällä' varmaan ketteryys ja ympäristöystävällisyys olisivat kova sana. Toisen pikku aukion laidalta löysimme kuppilan, jota lähdimme tutkimaan tarkemmin, sillä alkoi jo nälkä painaa päälle, janosta puhumattakaan. Etelämaalaiseen tapaan tarjoilija raahasi meidät kyökkiin patojen ääreen ja sieltä sai sitten sormella osoitellen valita oman 'mönjyynsä'. Eikä jäänyt nälkä, ei. Aikamme jalkoja lepuutettuamme ja katuelämää tarkkailtuamme oli aika siirtyä bussilla ta-

kaisin kämppäriille ja illan pimetessä oli hyvä siirtyä pubin puolelle seuraamaan jalkapalloa telkkarista.

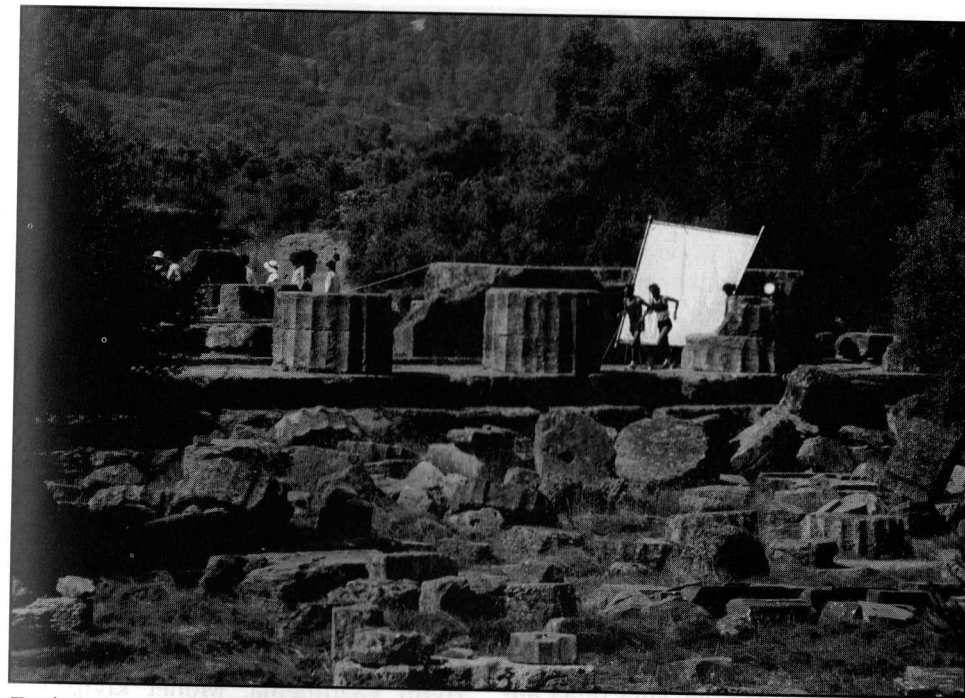
Hengen jättiläisiä ja ruumiin kulttuuria

Ennenkuin aamuaurinko äityi heittämään kaiken lämpönsä niskaan, alkoi teltan pakkaaminen ja sonnustautuminen sotisopaan. Reitti oli katsottu jo selväksi ja suuntana oli Korintin kanava ja kylä kanavan varrella. Hondapariskunta oli kaavaillut omat reittinsä ja heidän päämääränsä oli muistaakseni Kithiran saari Peloponnesoksen eteläpuolella. Niin otimme oman marssivauhtimme ja tiemme erkanivat muutaman kilometrin päässä. Itse köröttelin lähelle Korinttoa, jossa apostoli Paavalilla oli

haasteellinen työmaa pari vuosituhatta sitten. Korinttohan oli silloin vilkas satamakaupunki ja tässä kansainvälisessä ilmapiirissä kukoisti yksi sun toinen puuhastelu, mikä ei ollut teltantekijän mieleen. Nyt tuosta rakennusarkkitehtuurista ei ollut kuin kivikasvoja, enemmän tai vähemmän alkuperäisinä muistuttamasta menneistä. Varsinaiseen Korinton kaupunkiin en ajanut, vaan jäin kanava-alueelle tutkailemaan. Kanava jylhydessään ja syvyydessään onkin melkoisen huikea ilmestys, ja sen äärellä oli hyvä pysähtyä ihmettelemään ja kuvailemaan näkymiä. Näkymää oli kaikenlaista, sillä kun seisoskelin kanavasillan alla olevalla kävelysillalla ja tutkailin maisemia kameran läpi ja vilkaisin senjälkeen rannalle, niin siellä kyykisteli mustiin puettu kreikkalaismummo hameenhelmat ylhäällä ja vaaleaa hiekkaa myöten valui märkä vana. Kun mummo ei ollut minua huomannut, käänsin pään taas kohti kosteampaa uomaa, kanavaa ja annoin mummon hoitaa askareensa. Pääsinhän minäkin aikanaan sillalta pois ja tutkimaan kanavan rannalla olevia krääsämarkkinoita. Korintin kanavan ylitettyäni olin saapunut itse asiassa Kreikan eteläsimpään osaan, Peloponnesoksen niemimaalle. Sieltähän löytyy muinaisen Kreikan toinen suurista kulttuurikeitaista, se sotaisampi eli Sparta. Ateenahan edusti aikanaan tätä henkevämpää puolta tässä elämäntapakulttuurissa. Spartaa en aikonut kuitenkaan bongata, vaikka ajellessani Argosin kautta kohti Tripolia, josta olisi käännyttävä Spartaan, heitin mielessäni arpaa joo-pas-eipäs-tyyliin. Tiestö näillä kulmilla oli hyväkuntoista, vaikkakin kapeaa, maisemat vehmaita ja oikea kantri-meiniki, sillä kaupungeja ei ollut kuin

mainitut, mutta kylä sen sijaan siellä täällä. Ajoreittini kulki melkein keskeltä niemimaata kohti länttä ja syheröä ja töyrästäkin alkoi löytyä, sillä kun parhaimmillaan maasto kohoaa yli puolentoista kilometrin, ei siellä mennä aivan viivasuoraan. Tässä herkutellessa ja keikistellessä vilahti Olympian kylän viitta ja eikun liinat kiinni. Jos olin odottanut jotain mahtavaa Dallasta löytyväksi, niin aatokset piti kyllä mitoittaa uudestaan, kun lähdin laskeutumaan kohti kylää. Kylähän tuo Olympia oikeastaan on, sillä pääkadun varresta löytyy turistipyydykset ja sen takaa muut liikerakennukset ja siinäpä tärkeimmät. Toppasin pääkadun varteen ja suoritin pienen tilannearvion. Leirin pystytykseen ei ollut varsinaista kiirettä, joten lähdin suorittamaan pientä vakoilua Olympian lehtoon, missä sytytellään aina näitä olympiatulia isolla peilillä nykyään. Varsinaisen syventävän kieroksen aion jättää seuraavaan päivään. Pieni joki liplattelee kylän halki ja se on taannut kai menneisyydessä isojenkin joukkojen puhtauden ja muun vesihuollon.

Kun Olympiassa oltiin, ei ollut kai yllätys, jos kämppärin nimi oli Camping Olympia. Alue oli rinteessä ja aivan siistinoloinen. Varjoon kun taas halusi, niin ei muuta kuin appelsiinipuiden katveeseen. Sijainti oli muuten mainio, mutta maaperä oli savimaata ja myöntää täytyy, että en ole sitä ennen ja sen jälkeen joutunut murjomaan telttikuja niin kovaan maahan. Oli nimittäin alumiinitikut melkein korkkiruuvina, kun yritti niitä maahan, eikä auttanut muu, kuin ottaa ruuvimeisseli ja kivenmurikka, joilla sai aikaiseksi reiät, jonne saattoi tikut pujottaa. Kokemus sekini. Kun yksiö oli pystyssä, piti tehdä



Zeuksen temppelin mutterioalikoima ilman kierteitä. Elokuvastarat vauhdissa kameroiden käydessä.

pieni katselmus kämppäriellä ja löysin upean uima-allasalueen. Ihmettelin vain, kun keskellä oli iso kyltti, joka kielsi kaikenlaiset nautinnot altaan sy-leilyssä. Olisihan tuonne tehnyt nimitäin mieli. Joten ei kun suihkun kautta kylälle katsastamaan iltaelämää ja heittä-mään pilppua huuleen. Kylä oli paljolti turistien kansoittama ja kauppaäkäytiin yömyöhään pimeyden jo laskeuduttua tunteja sitten. Kaupankäynti ei itseäni suuremmin kiinnostanut, sillä vielä ei ollut matkamuistojen hankkiminen ajankohtaista, mutta olihan tuota kaupantekoa hauska seurata, sillä tarjolla oli todella tyylikkää ja arvokkaita tuotteita, joita ei taskurahoilla hankittaisikaan.

Seuraavana aamuna herättyäni köm-

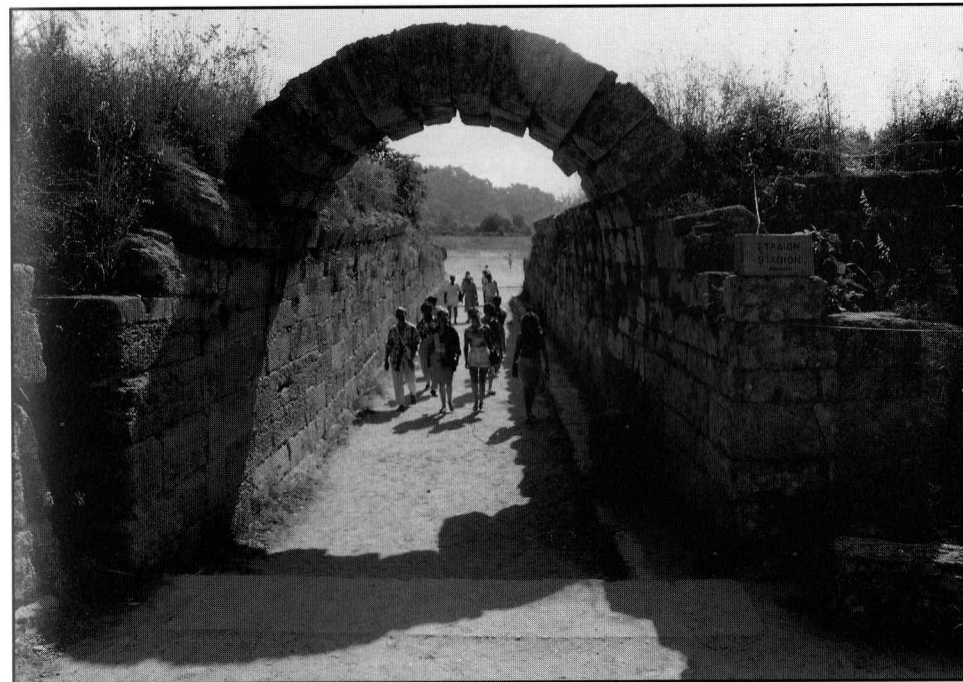
min teltasta ja nappasin telttakepin ja tiputin yläpuolella roikkuvista oksista pari appelsiinia alkajaisiksi ja täytyy todeta, että en ole syönyt koskaan niin mehukkaita appelsiineja, vaikka niiden ulkonäkö olikin hieman kuppainen. Se ei kuitenkaan riittäisi aamupalaksi ja niin otin suunnan kohti kylää. Olin nimittäin 'vakoiluretkellä' huomannut, että erään sivukadun varressa oli iso leipomo, ja eihän se olisi puoti eikä mikään, joka ei olisi ennen seitsemää auki. Tuoksuista saattoi arvata, että en jäisi ilman evästä ja suurin ongelma tuntui tulevan siitä, ettei alkuun osannut päättää ruhtinaallisesta tarjonnasta, mitä tänään aamuna syötäisiin. Kuola valui suupielistä, kun astelin lämmin eväspussi kourassa takaisin.

Olympia-areenalla

Päivä oli pyhitetty varsinaiseen Olympia-areenaan tutustumiseen ja sinne suuntasinkin ajovalon aamupalan jälkeen. Olympia-areena on ollut monien järjestysten ja mullistusten runtelemana, joten alueelta kaikki korkeimmat rakennelmat ovat sortuneet enemmän tai vähemmän. Ensimmäinen järjestys on runnellut aluetta v.374 eKr ja neljä vielä sen jälkeen 600 luvulle tultaessa, joten Remontti-Reiskalla on ollut hommia. Uskonnollahan oli kreikkalaisille suuri merkitys ja täältäkin löytyy Zeuksen temppelin jäänteet, jonka pylväsmutterit tosin olivat kaatuneet nättiin riviin. Lehto-nimitys tästä alueesta on suomalaisittain ajatellen turhankin ylevä, sillä vaikka siellä on puustoa, niin ei se mitään lehtomaisen rehevää ja vihantaa ole, siitä pitää aurinko ja lämpötila huolen. Alueen historiahan on erittäin pitkä, ei mikään vuodessa rakennettu kisakylä, sillä jo vuodelta 776 eKr löytyvät ensimmäiset tilastomerkinnot kilvanajoista voittajineen. Alttari oli Zeukselle rakennettu jo n. 1000 eKr, joten perinteet ovat hieman pitemmät kuin Kontio-rallilla. Alueen koko on n. 500x500 metriä ja lisäksi toisessa päädyssä oleva stadionalue, jonka koko on n. 100x200 metriä pengerryksineen. Sisääntuloportin lähellä virtailee jo aiemmin mainittu joki ja lisäksi alueella on ollut kylpyläntapaisia kuumine lähteineen, jossa on voinut vetreytellä jäseniään. Nyt ei täälläkään voinut hypätä uima-altaan syleilyyn, kuten 2500 v. sitten, joten joissakin asioissa on kehitys kulkenut takaperoisesti. Alueella oli monenlaista turistiksystemistä poikkeavaa toimintaa. Huomio kiinnittyi ensin värikkäisiin ämpärei-

hin, jotka kuuluivat maata kaiveleville arkeologeille. Vaikka paljon on löydetty, niin pitkä historia pitää vielä monia asioita piilossa. Jonkin aikaa katselin heidän pikkutarkkaa puuhaansa ja totesin sen vaativan kärsivällisyyttä lähes yhtä paljon kuin norsulla posliinikaupassa. Sitten huomio kiinnittyi suuriin alumiiniheijastimiin Zeuksen temppelin raunioilla. Uteliaana läksin tutkimaan, mitä siellä tapahtuu ja huomasin sitten elokuvakameran, jonka taakse kuvaaja oli piiloutunut rätiin alle aurin gon porottaessa taivaalta lähes tyynessä säässä. Kyselin hieman mitä oli meillä ja sain tietää heidän kuvaavan jotain olympia-aiheista filmiä varten otoksia aatteen alkulähteillä. Pari juoksijaa ravasi edestakaisin Zeuksen temppelin parketilla. Katosta ei ollut tietoa-kaan ja mutteripilarit olivat komeasti riviin kaatuneina. Monet kivipaadet olivat menneet aikojen saatossa palasiksi ja entisöijät olivat kehittäneet lastoitusmenetelmän paasien korjaamiseksi. Ala-osa saattoi nököttää maassa ja yläpuolella roikkui isossa orressa yläosa, joka laastilla ja tukilastoituksella oli niputettu yhteen ja varttui kuivumista. Aikamoinen homma, mutta kukapa arvostaisi muovista tehtyjä paasia.

Tullessani erään korkeaseinäisen kättöman rakennelman luo, silmäni osui kyltti 'Feidias', ja silloin kupolissa kilahti. Nimittäin miellelyhtymä lapsena luettuun Aku Ankkaan. Jostain Akusta oli jäänyt nimittäin mieleen kuvanveistäjä F.E.Idias ja nyt sattui rele vetämään, että tuossahan se onkin, alkuperäinen versta. Tämä jumalkuvapatsaita vääntänyt taiteilija oli saanut verstaansa jo v.430 eKr, alkaen puurtaa yli 12 m korkean Zeuksen patsaan kimpussa. Järjestykset ovat runnelleet tätä-



Ken tästä voittajana käy... Antiikin olympiaporssi kilvoitteluareenalle.

kin työpajaa, joka sai kirkon ympärilleen joskus 400-luvulla. Ilmeisen merkittävä mies tämä Feidias. Katsomistahan riitti, mutta oli aika siirtyä katselemaan varsinaista tapahtumain keskustaa, eli stadionia.

Stadionille johti tietysti portti, sellainen katettu käytävä, jonka suulta avautui sitten avara näkymä stadionkedolle. Se oli nimittäin laakeaan maastoon tehty alue, jossa varsinainen kamppailuareena oli vajaat sata metriä leveä ja parisataa pitkä ja reunoilla kohosivat pengerrykset nouseviksi katsomoiksi. Jo aiemmin tutuksi tullut Delfoin stadion oli ympäristöltään jylhempi, mutta tänne mahtui varmaan enemmän populaa. Stadion on myös vanha pituusmitta ja radan pituus oli yksi stadion eli 600 jalkaa, n.192 metriä. Toisella puolella oli

tuomariston pilttuu ja vastapäätä taas alttari ja papittaren istuin. Tällä areenalla oli harjoitettu hyvin erilaisia lajeja alkaen aina kilpa-ajoista, jatkuen juoksujen, viisiottelun, painin ja nyrkkeilyn kautta varsaraveihin. Ehkä kuuluisin olympiavoittaja kautta Teutateksen ja maailmanhistorian on keisari Nero, tuo vanha vainooja ja Rooman pyromaani, jonka mainetta vaimo yritti pelastaa huutamalla: 'Lisää letkua Nero, lisää letkua!' Keisari Nero nimittäin on kuusinkertainen voittaja vuodelta 67. Ei hän kuitenkaan mikään kuntoihme ollut, mutta lipevästi lahjoi tuomarit saadakseen itseksensä tilastomerkinnot urheiluhistorian sivuille. Osoittanee kisojen arvostusta sen ajan maailmassa, kun keinolla millä hyvänsä yritetään kahmia voittoja. Historia toistaneekin itseään



Olympian lehdon isojen poikien hiekkalaatikko. Argeologit työssään kaivelemassa vanhoja...

ja mitä me olemme historiasta oppineet? Kysyn vain.

Oli aika jättää hyvästit olympia-areenalle ja todeta vain, että alueella askartelevat arkeologit olivat tehneet tarkkaa työtä kautta vuosisatain, sillä viereinen joki peitti joskus keskiajalla hiekkaaan alueen, joka löydettiin taas 1700-luvun lopulla ja 1800-luvulla alkaneet kaivaukset ovat pala kerrallaan tuoneet alueen 3000 vuotta vanhan historian ihmeteltäväksemme.

Sadionilta katsellessani häämötti noin kilometrin päässä korkea töyräs ja paluumatkalla lähdin kiipeämään sinne kiharaista tietä pitkin. Sieltä avautui ympäröivään maisemaan esteetön näköala, mutta silmä sai vähän aikaa haroa, ennenkuin tavoitti olympialehdon,

sillä korkeiden maamerkkien puuttuessa se piiloutui harvan puuston suojaan.

Seuraava päivä meni vielä rattoisasti Olympian kulmilla, sillä olisi aika kääntää kokka kohti kotia, mutta vielä oli herkuteltava pienillä mummolakieroksilla lähiseudulla pitkin pieniä tiesyheröitä. Liikennettä ei pikkuteillä ollut nimeksikään, jokunen aasi nyssäkät selässä, ei juuri muuta. Sitten meinasi veri pysähtyä, kun vastaan tuli pyöräkolonna, kahdeksan saksalaisrekareissa olevaa GS Bemaria. Oli kiva huomata, ettei ollut yksin liikkeellä, mutta niitä pyöriä en kyllä senjakeen nähnyt edes vilaukselta, kun palailin ehtoolla takaisin kylälle. Kilometrejä oli kertynyt tähän mennessä 5500 ja ajattelin palkita moottorin uusilla öljyillä. Oli vain epäilevä

aavistus, saisiko täältä mieleistä öljyä, sillä ihan mitä hyvänsä tervaa en kyllä koneeseen laittaisi. Mutta yllätys, yllätys. Pääkatua eteenpäin ajaessani ohi kämppärin, löytyi sieltä vaatimattoman näköinen huoltis, jonka pihassa puunnattiin isoja turistibusseja. Pieni kyselykierros selvitti, että nämä bussit sahaavat kolmiota Olympia-Delfi-Ateena ja niitä sitten huolletaan yleensä täällä. Änkesin tuvan puolelle ja sieltähän löytyi Helix'ia, tosin 15W-50, mihin en ole kotona törmännyt koskaan. Ei muuta kuin proput auki ja uudet öljyt koneeseen. Kun menin tiedustelemaan käsi-empesumahdollisuutta, kaveri osoitti raanan ja ikkunalta pesuainetta, nimitäin paketillisen Surf'ia. Kyllähän ne liat lähti hyppysistä, hyvä ettei kynnet myös. Tarvii olla pojilla vahva nahka, jos vuosikaudet ovat pesseet hyppysiaan tuolla aineella. Kun saavuin leiriin, lähelle omaa telttiäni oli parkkeerannut muutama ranskalainen kaveri enduroillaan. Heillä näytti olevan niin omat gallialaiset kuviot, etten viitsinyt edes yrittää juttusille. Sitten tömähti mieleen, että oli juhannusaatto ja sehän vaati hieman juhlahumua, joten suuntana pääkatu ja kuppila. Siinä terassilla istuessa oli aikaa kelailta retkeä, josta kaksi viikkoa olin sahaillut manner-Kreikkaa ristiin rastiin. Eikä voi väittää, että olisi ollut millään muotoa pettymys. Kaiken sen, mitä oli haaveillut näkevänsä, ja jotkut asiat bonuksien kera, oli avautunut eteen, joten retken tarkoitus oli saavutettu.

Kohti pohjoista

Ei vastannut tarkoitusta lähteä enää jäljilleen Korinton suuntaan, vaan parempi vaihtoehto näytti olevan oikaista

lautalla lahden poikki mantereelle. Rantatietä ajellessa merellä häämötti Zakintosin saari, joka lienee monelle suomalaisellekin turistille tuttu, rauhallinen saari. Sen etelärannan toinen niemi on tunnettu ja suojeltu merikilpikonien muninta-alue. Patrasin kaupungin jälkeen saavuin Rio'on, joka ei kylläkään ole mikään karnevaalipaikka, vaan pieni kylä, josta lautat lähtevät yli Korinton lahden. Siinä rannassa tapasin erään autoilevan forssalaispariskunnan, jonka kanssa vaihtelin kuulumiset. Lahden ylityksen jälkeen alkoi marssi pilvistyvässä säässä kohti Ioninaa, josta kaarsin kohti Keski-Kreikkaa. Tie alkoi taas rannikon jälkeen nousta ja tämä pätkä kohti Kalambakaa oli yksi herkullisimmista keikistelypätkistä. Illan suussa ehdin Meteora-Garden'iin, joka on lähellä niitä luostariyhdyksentavuorentöppyröitä. Vastaanotto oli kreikkalaisen ystävällinen, sillä sain tuskin pyörän sivutuella, kun omistaja tuli jo Uszolasi kourassa toivottamaan tervetulleeksi. No, sehän oli oiva tapa saada asiakkaat jäämään paikoilleen, eikä ollut kyllä intoa edes jatkaa matkaa enää sinä päivänä. Pari viikkoa oli ollut yhtä aurinkoa, mutta kyseisenä iltapäivänä oli alkanut jo pilveillä ja ylhäällä vuoristossa oli paikoin ollut jo vilakkaa, kun oli kevyt vaatetus nahkojen alla.

Seuraavana aamuna alkoi marssi kohti kotia ja sivut olivat melko pitkiä, sillä kolmessa päivässä tuuppasin 3500 km:n matkan Hampuriin, ja edes silloin Jugoslavian läpi ajaminen ei ollut mikään nopea toimitus, saaticka nyt, kun se on melkein pä mahdottomuus.

Kesäkuun viimeisenä päivän ehdin kotimaan kamaralle ja takana oli upea kolmeviikkoinen taivallus. Mittarissa 9500 km Finnjetillä mennen tullen sei-

laillen ja näiden kilsojen jälkeen en yhtään haikaillut Ruotsin läpi ajoa.

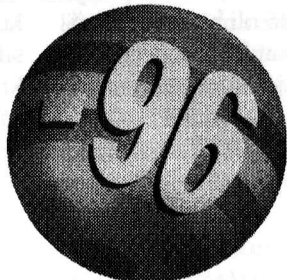
Suosittelen. Kreikkaa nimittäin. Konepyörällä. Mutta tänä päivänä ehkä Italian kautta. Jos ajankohdan pääsisi valitsemaan, niin huhti-toukokuu voisi ajallisesti olla makein, kun luonto on herännyt ja vehreys parhaimmillaan. Myöhemmin alkaa polte ruskistaa maisemia ja vaatiihan nuo lämpötilatkin oman veronsa, kun nahkoissa pitäisi pitemmät siirtymät ajella ihan oman turvallisuutensa vuoksi. Nahkojen hyödyn olin saanut kokea edellisessä lähellä Sarajevoa, jossa sellaisessa takai-

sinpäin kääntyvässä 360 asteen kurvissa lähti etupyörä alta, vaikka rojut eivät ottaneet edes maahan, kun oli tuota kyytiä kallistukseen turhan reippaasti. Ajosormikas smirglaantui pilalle, hihasta lähti vetskarin nuppi, lahje hieman hioutui, katteen pleksi katkesi ja sivulaukkuun hioutui reikä, joka oli paikattava Superepoksilla. Sieluun ei jäänyt vammoja, mutta se opetti kuljajaa pitämään kunnon ajovarusteet päällä, niin säilyy oma nahka kasassa.

Reijo Relander

**pysäytä
rattijuoppo.
ajoissa.**

**LIKENNE-
RAITTIUS-
KAMPANJA**



Poliisi, Liikenneministeriö, Liikenneturva, Sosiaali- ja Terveysministeriö, Stakes

Atteieššon_Atteieššon
TOP SEACRET- No Hook's



Tapahtui hyisenä Marraskuun-iltana Pohjoisessa-Kymenlaaksossa, (Mooseksen käskyn toteutuessa Etelä-Läänissä.) kun kyseisellä Motoristilla syttyi kipinä, se sisäinen tuli palamaan... on päästävä vielä kerran ajamaan, kun se lataus kerrankin pelaa ja putket on puhtaat. (Ainakin sisäpuolelta naapureiden Huom!). Niinpä tarinamme sankari - myöhäisestä vuodenajasta, pimeydestä- ja hyisestä ilmasta huolimatta eikun pyörää ulos tallista. Ajatuksenaan - kerran vielä, vasta sitten on kesä ohi ja kilometrit täys...

Jätämme tässä vaiheessa tarinamme henkilön puuhastelemaan myöhäissyksyn-iltaan, ja hyppäämme katsojanosassa siwusta seuraamaan lajitowerimme touhuja laulun siiwin tekstiä tarkkaillen.

Lopuksi,
Tapsaa siteeraten:
Hyvät kuulijat,
Tämä Tarina on Tosi...

Loistawa Ajoitus

Lekanderi Suzukinsa latauksen sääti,
weti kopan kiinni ja samassa sen päätti:
Hura-huh-hah-hei
ole näillä mailla ei
Nähty Lekanderin Suzukia nopiampaa.

Kun Lekanderi Suzukinsa tallista hän riipi,
poliiseille pakokauhu mielehen jo hiipi.
#Hura - ...#
Lekanderi tarjos wasta kakkosta pesään,
no silloin lähti Puupää-Auto pusikosta perään
Hura - ...#
Silloin se tutka wähän liikaa jo näytti,
waikka Leka laatikossa kolmosta vain käytti
Hura - ...#
Polliisit koitti wähän apuwoimii tilaa,
Lekanderi tuumi - tää on Pirun kiwaa pilaa...
Hura - ...#
Wallesmanni koitti myöskin Lekan kiinni ottaa,
Leka nauroi sille - Aja Saabis romukoppaan
Hura - ...#
Kapia se oli siinä sillassa portti,
vaan lähtiköhän wieläkään se Lekanderin kortti?!
Hura - ...#
Lekanderi ajoi talliin
pyöränsä hän riisui,
esiin otti kossupullon siitä pikku siiwui
Hura - ...#
Polliisit ne katseliwat sieltä- sekä täältä,
hakiwat he metsästä ja myöskin Kymenjäältä.
Hura - ...#
Kun Lekanderi Suzukinsa paketteriin työnsi,
siinä waiheessa Polliisitkin wihdoin jo sen myönsi...

Hura-huh-hah-hei,
ole näillä mailla ei
Nähty Lekanterin Suzukia nopiampaa...

69 SHOP

Poolopaita	140
College	110
T-paita	55
Kontio-95 t-paita	65
K-18 -paita	55
Rukakuksa	95
Snapsikuksa	50
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	15
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	15
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	50
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110

TUTUSTU, OSTA!

69 SHOP

Vaasankatu 8 A 11

00500 Helsinki

SOITA, KYSELE, TILAA!

Jarmo (940) 544 9513