

MP 69 ry
PL 69
00691 HELSINKI



HUUHTANEN REIJO

.F534

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna J. Saariselle.
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti J. Saariselle
 3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (03) 254 0201
 4. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 5. Tai tee osoitteenmuutoksesi sähköpostiosoitteeseen
Email: jarno.saarinen@cc.tut.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

Jarno Saarinen

**Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 5 • MARRASKUU 1997
MOTORISTI



69 SHOP

Poolopaita	140
College	110
T-paita (musta, harmaa)	55
Kontio-95 t-paita	55
K-18 -paita	55
Lippis	60
Rukakuksa	95
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	25
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Linssitarra	10
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	15
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	50
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110
Monitoimityökalu	80

69 shop on aina auki, soita ja tilaa!

69 Shop
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
p. 09 3463303

Motoristi

Nro 5 Marraskuu 1997. 29. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstiasio Oy & Offset, Tampere 1997
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

HALLITUS

Puheenjohtaja

Hannu Hoskari
Annalundintie
07110 HINTHAARA
Puh. k. (019) 545 440
Matka 040-557 6969
Email: hossi@sci.fi

Varapuheenjohtaja

Toni Korppi
Lautamiehentie 9 A 9
01510 VANTAA
Puh. k. (09) 827 4878
Matka 040-521 6969
E-mail: toni.korppi@sci.fi

Sihteeri

Jarmo Lottanen
Vaasankatu 8 A 11
00500 HELSINKI
Puh. k. 040-544 9513
Fax t. 020 450 4889
E-mail: jarmo.lottanen@neste.com

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1-3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 346 4264

Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho
Risujontie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. (06) 512 0281
Fax. (06) 512 0822

Päätoimittaja

Arttu Kotilainen
Arkkitehdink. 26 B 18
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 317 6969
Matka 050-583 7769
E-mail: arttu.kotilainen@cc.tut.fi

VARAJÄSENET

Koulutusvastaava

Tony Lind
Harjutie 15 A 5
33430 VUORENTAUSTA
Puh. k. (03) 348 1226
Matka 0400-558 922

NMR-vastaava

Taneli Harmaala
Kochsgade 11
DK 5000 ODENSEE C
DENMARK

Alueoimintavastaava

Antti Jutila
Kivimäentie 44
60550 NURMO
Puh. k. (06) 412 7742

Nuorisovastaava

Henna Saarinen
Tilhentie 9
33540 TAMPERE
Puh. k. 040-501 4810

Motoristin toimitussihteeri

Kirsi Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 318 5301
E-mail: kirsi.honkala@cc.tut.fi

Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 346 3303
Puh. t. (09) 7527 1902
Fax t. (09) 7527 1327

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 69, 00691 HELSINKI
Jäsenmaksutili: MERITA Hervanta 224318-12479
Postisiirtotili: 800013-1427226

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





Ajokausi päättyy, aurinko paistaa

Tätä kirjoittaessani palstan vakikirjoittaja puheenjohtaja on työmatkalla eikä pääse nauttimaan ikkunan takana helottavasta lokakuun lopun auringosta. Kunnan pilvet vain pysyivät muilla taivailla vielä Pystymettään saakka. Saataisiin oiva päätös muutenkin niin aurinkoiselle ja kesän mittaan jopa liian lämpimälle ajokaudelle.

Menneenä viikonloppuna matkalla uuden hallituksen ensimmäiseen kokoukseen ei aurinko tullut esiin. Vettä paiskoi niin, että korvantaustatkin kastuivat visierinreunasta vuotavan kypärän sisällä. Hallitus sinänsä jatkaa liki entisenlaisella kokoonpanollaan. Vain nuorisoministeri Tiia päätti keskittyä kaikella tarmollaan abivuteensa ja värväsi seuraajakseen tamperelaisen Henna Saarisen. Kiitokset Tiialle ja onnea sekä tarmoa Hennalle. Nuorisoministerin tehtävä vuotuisine K18-

kokoontumisjärjestelyineen on kirjaimellisesti elintärkeä kerhon jatkuvuuden kannalta.

Kansainvälinen työ kehittyy

Hallituksen piirissä on jatkettu jo vuosikokouksessakin esille tullutta keskustelua kansainvälisen toimintamme uudistamisesta. Kuten tunnettua, on eurooppalaisesta etujemme valvonnasta ollut huolehtimassa kaksi erillistä järjestöä. Mekin olemme jäseniä EMA:ssa ja yhteistyökumppanimme Smoto on ollut mukana FEM:n toiminnassa. Järjestöjen tavoitteet ovat yleensä olleet yhteneväiset ja ihmetystä monella taholla on herättänyt kaksinkertaisen panostuksen mielekkyyksi. Vuosien varrella on kyllä keskusteltu toimintojen yhdistämisestä tavalla tai toisella, mutta lopulta henkilökemiat ovat aina törmänneet toisiinsa.



Menneen kevään Luxemburgin kansainvälisessä motoristijärjestöjen tapauksessa taidettiin sitten saada jotakin nytkähtämään liikkeelle. Ihmisillä oli mahdollisuus tutustua toisiinsa ja käytiin läpi tulossa olevia toimintaamme vaativia asioita. EMA:n puheenjohtaja Don Lewis ryhtyi kesällä tuumasta toimeen ja teki konkreettisen ehdotuksen EMA:n ja FEM:n yhdistämisestä uuden nimen alle. Aloitettaisiin puhtaalta pöydältä yhdessä uudelleen.

Tavoitteena on saada uusi, vielä nimehkö järjestö liikkeelle ensi vuoden alusta alkaen. Sitä ennen pitäisi lopettaa vanhojen toiminta ja saada säännöt ja muut suuntaviivat hiottua lopulliseen muotoonsa. Vuosikokous antoi hallitukselle kehotuksen osallistua uuden järjestön toimintaan sopivaksi katsottavalla tavalla. Käytännössä tämä tarkoittaa jäsenyyttä ja nyt ollaan selvittämässä eritoten odotettavissa olevia kustannuksia. Jatkoa seuraa ja joulukuun Motoristi kertonee yhdyntymisestä tarkemmin.

Talviteloille

Tiedän motoristeja joille pyörän talvi-seisontaan laitto tarkoittaa yhtä kuin tallinoven lukitseminen ja ajotakin tuuppaaminen naulakon perälle. Itse ajattelin vaivautua sen verran, että pesisin pyörän ja vaihtaisin öljyt. Niitä varsinaisia huoltotoimia on kyllä pitkä lista, mutta keväämmällähän on sitten enemmän aikaa. Esimerkiksi tulevan ajokauden alkua edeltävänä iltana. Muutamille ajokausi alkaa jo kunnan lumikelien tullessa ja juuri nyt on hyvä aika alkaa suunnittelemaan nastarenkaiden hankintaa. Itseänikin olen taas ruvennut huvittamaan ajatuksella Talvirallista ja sinne matkaamisesta katupyörällä. Lämpimät kelkkarukasetkin olen jo tilannut. Vielä kun jostakin löytäisi System 2-malliseen kypärään sopivan sähkövisiirin. Mutta käydään nyt siellä Pystymettässä ensin. Jos vaikka Pohjanmaalla ripsauttaisi lunta, kokeeksi.

Toni

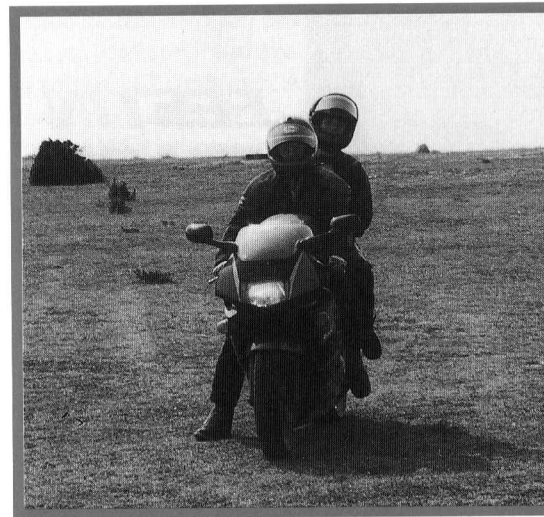
Eestin keikkakin meni sitten ihan jees.

Akkilalla jäi mennessä länsisatamassa odotellessa valot mopossa päälle ja eikun vanha paska akku tyhjäksi. Sitten laivaan mennessä tuupasin sitä takajalkatapista jalallani omaa mopoani ajaen. Akkila meinasi tuupata menemään väärään paettiin ja mäkään en tuijottanu kuin sen mopoa, yrittäessäni työntää jalalla... onneksi siitä rupesi just nousemaan lastaussilta ylös ja huomasimme mokan.

Tallinnan satamassa passin tarkistusta odotellessa sitten starttasimme Akkilan mopon seuraavasti: sarvet erisuuntaan mopon kyljet kallistettuina kiinni toisiinsa rengasraudoilla akuista toiseen plusna-pa mun toimesta ja kiintoavaimella miinusta runkojen välillä. Sitten ei kun akkila starttaamaan ja hyvin läks.

Sitten pitikin suunnistaa satamasta ulos ja ulos Tallinnasta. Pari kertaa umpiperään rannikkokatuun törmäilyämme (ilman keskustan karttaa), pääsimme lopulta länsirannikkoon pitkän ajamaan. Tosin puolen-toista tunnin ajon jälkeenkin näimme kyltin jossa oli "Tallinn 27 km", kun oli pari melkein samanlaisella nimellä varustettua paikannimeä liki ja siinä ohessa vielä yksi romahtanut silta + yksi "oikaisu" karttaan (1:500 000) merkitymätön pikku-tietä pitkin.

No sitten pääsimme kuitenkin olikohan se ilta kuudeksi lautalle joka vei meidät Kihnun saarelle (lounaisrannikko). Saari oli vielä neuvostovallanaikana ns. suljettu ja asukkailtakin saatettiin tulla utelemaan minne matka jos meni yli klo 22 saappaat jalassa ulos omasta talosta... saarella on 500 asukasta, 240 sivuvaunullista moottoripyörää, ei asfalttia, koko n.3*8km, äijät kalastaa ja vetää viinaksia, eukot tekee muut työt ja kuskaa äijiään sivuvaunussa puuloorassa (jossa viedään mm kalaa paikasta toiseen). Saarella ei oo poliisia ja silti viisi ravintolaa/kapakkaa, kirkko ja koulu/500 asukasta... no ohjelmaksi oli illanviettoa paikallisessa, savukalaa ja kansantansseja... ja ajeltaessamme Akkilan kanssa ranta hietikolla meinasin ajaa yli "jätsekistä" joka olikin yöpyvä interreillaaja/tai joku luontohörhendaageli. Upotinpa sitten dr:n niin että oli hiekkaa takarattaanyläpuolelle ja sitten ottaessani kuva mopon ollessa parkissa, hulahti vielä sivuseisontatuki hiekkään ja mopo nurin :), sitten paluulautalla lauantaina kaatui pari vf 500 mopoa, kun hieman tuuli ja laivuri veti lautalla äkkipareita, tosin olis se kyllä käsenyt meidät mopojen luo. Mutta nämä kuskit oli pistänyt keskittuulle mopon ja katteli



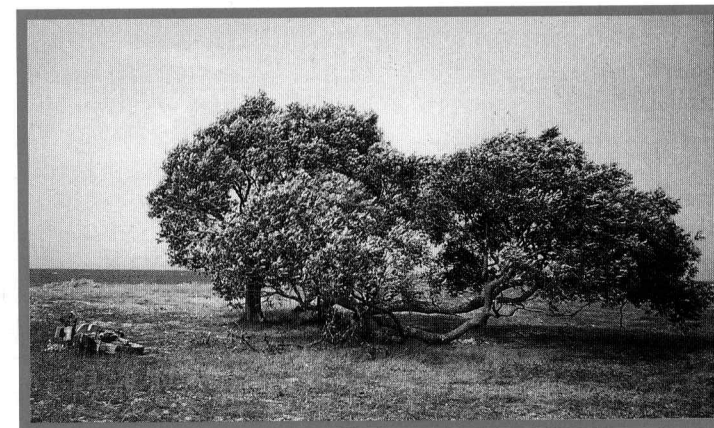
muualle kun tuli tuo kiikkutilanne...no onneksi selvisivät pikku naarmuilla ja henkisillä vaurioilla

Lauantaina oli iltapäivällä ohjelmassa Pärnu. Akkilan kanssa me läksimme ajelemaan pikkuteitä paikalle. Ja pienten oikoteiden käytönkin jälkeen saavuimme paikalle jopa ajoissa. Saunan jälkeen menimme porukalla takseilla keskustaan (maksoi huimat n 5 mk) paikalliseen hdkerhon ravintolaan syömään ja iltaa vietämään. Siisti paikka juuri remontoitu. Ainoa kauneusvirhe oli kaiuttimen päälle laitettu muovinen BMW pölykapseli, kaikkien niiden hd:n kuvien ja muun jekireksvisiitan ohessa.)

Sunnuntaina läksimme ajelemaan itäänpäin

kohti Tihemetsän luonnonluolia. Puolimatassa (hiekkateitä jälleen) Akkila pisti takakumin puhki joku terävä kivi ilmeisesti ja kummi tyhjeni hups vaan äkkiä. Sisäkumi olikin iloksemme joku ei täys kumi, vaan seostettu jollain muovilla tms. jotenhuolellisista paikkausyrityksistämme huolimatta vasta toinen paikka suostui pysymään kiinni sisäkumissa. No operaatiossa meni sitten sen verran aikaa, jotta jäi ne luonnon hiekkakivi-luolat väliin. Viime vuonna myöhästytettiin Majamäen kanssa Piusan kaivosluolista liiallisen "suunnistusinnon" iskiessä: Akkila vinoilikin jotta mua ei näköjään saa päästää lähellekään minkäänmoisia luolia, ettei musta paljastu pimeitä puolia:) No Ehdittiin me sentään Viljantiin syömään ja katselemaan linnoituksen raunioita.

Kun sitten oli syöty ja piti tehdä lähtöä, Joku tuli kysymään jotta onkos Akkilan mopossa renkaan alaosa hieman tyhjän sorttinen... no se paikkaushan oli taas pettänyt. (pönttö)Petellä oli onneksi





EESTIN ETAPPI- AJO -97

paikkapullo mukana. Jäimme Akkilan kanssa paikkapulloa sumuttamaan renkaaseen sisälle kun muut kaarsivat pois pihasta. Muuten hyvä paikkapullo, mutta olipahan ju-

mittunut vuosien saatossa. Ja eikun puolen tunnin huoltsikka rundille, kunnes löysin huoltoaseman jossa oli paikkapullo. Aine renkaaseen ja menoksi. Näytti jopa pitävän ilmaa. Ajoimmekin sitten melko suoraa reittiä pieniä asfaltiteiteitä pitkin Tallinnaa kohti. Puollessavälissä matkaa isohkoissa "routaheitoissa" sitten paikkapullon töhnät antoivat periksi. Ja huoltoasemalla joka oli melkein kohdalla oli pumppu ja paikkapullo jotka ostimme. Ei pitänyt uusi paikkapullo... Päätelimme että on turhaa yrittää paikata huonoa sisäkumia jossa ei



paikka pysy ja kun se on sitä paikkaus-vaahtoakin täynnä. Akkila ideoi maastoenduro-tyyliin sidontaliinalla päällyrenkaan vanteeseen kiinni. Ja eikun menoksi. Mutta eihän se ollut kovin ajettava semmoinen löysä sidottu rengas vanteella (mulla oli kyllä hauskaa koko rahan edestä, kun Akkila voblaili sen kanssa eteenpäin about 10 km ja 60 km/h. Sitteen hihna antoi kaikkensa ja tuli aika keksiiä muuta. Minä siitä hakemaan kuorma-autoa/sisärengasta (rupesi olemaan jo hieman kiirus lautallekin Tallinnaan) Loppuviimeksi pitkällisen etsinnän tuloksena

erään keltaisen Volgan omistaja löysi nurkistaan jonkun Uralin tms. 19" sisäkumin ja toisen 16" sisäkumin. Akkilalla oli kuitenkin 17" rengas. Mutta ei auttanut valittua. Akkila oli saanut parin pikkupojan avustuksella lakritsipalkalla puupönkän pyöränsä alle ja renkaan irti tällävälän. Survoimme siis 19" kumin makkaralle ja renkaaseen sisälle. Päälyrengas oli kuitenkin jo saanut aikalailta siipeensä ja mm. kulutuspinna oli 1 * 4 cm halkeama jota paikkasimme vanhan sisäkumin riekaleilla... Venttiilikään ei mahtunut kokonaan ulos vanteen venttiilinreijästä – kumi kurttuun siltäkin kohtaa.:

Noh volgamiekkonen sanoi jotta Tallinaan on tunnin matka ja arveltuamme ajavamme hieman ripeämmin pyörillä, kuin hän 50/60 luvun Volgallaan läksimme tavoittamaan Tallinnaa. Laivan lähtöön oli n. kolme varttia. "hienoisesta" kaasunkäytöstä huolimatta emme onneksi osuneet tutkaan, mutta emme ehtineet lai-

vaankaan (lähti 18.00)... 40 minuuttia myöhässä. Ja eikun seuraava paatti lähti vasta puolilta öin. Siihen sitten liput ostamaan. Ja sitten ajelemaan vanhan Tallinnan kortteleita ja eräälle kujalle "Poodin" pihaan evästä ostamaan ja syömään. Ja ohikulkijat sen kuin ihmetteli mitä ihmmeen hörhöjä noi on kun vetää limppua poskeen ajokuteet levällään erään pienen holvikaaren alla istuksien ja märehtien. Sitten vielä hieman saittssiingia mopoilla ja satamaan jonottamaan laivaan. Laivalla aulassa lattialla unta kuuluu ja aamulla 6.30 ulos takasi soome.

JK: ja kipeä niska senkuin parani lattialla nukkumisen jälkeen.)

Eestin matkailu avartaa, joka kerta aina uutta näkee (ja kokee) vaikka oli mulle jo 5:s kerta. Kannattaa kokeilla...

Teksti: Marko Tamminiemi
Kuvat: Marko Tamminiemi ja Arttu Kotilainen



Huomenta Suomi - vieläkö joku muistaa...?!



On pystymettä -94 (Kustavi) ja Perjantai-ilta. Istumme silloisen puheenjohtajan - Antti Kortesuon kanssa pimeässä metsässä erään sammaloituneen kiven päällä ja juttu kulkee jotenkin näin:

Antti: Koskas aiot järjestää Pystymettän?

Mä: Yheksän-kuus, jos firma hankkii polttopuut ellei ite keretä hankkia. (hetken hiljaisuus)

Antti: Hyvä juttu, eiköhön se tiukan tullen järjesty.

Mä: Asia kirkas - ja tällä puheella sovittu. Aamen!

Tällä puheella pidettiin pystymettä -96. Kiitoksija siitä vielä Jarolle & Ryskäweikoille.

Kiitokset myös vuoden 1997 Pystymettän järjestäjille, Pohojalaisille!

Teksti ja kuvat: J. Peltonen

VARASTETTU

VANTAALTA 26.9.-27.9.
VÄLISENÄ YÖNÄ

MOOTTORIPYÖRÄ

YAMAHA XJ 750 vm. -84
VÄRI: PUNA-HARMAA
REK.NO: TP-956
VALMISTE NO: 41Y-001311

VIHJEET NUMEROON:
049-881 828 TAI POLIISILLE

FORSSAN ROMPETORI

Aika: Itsenäisyyspäivänä
6.12.1997 klo 9-15.

Paikka: Sopimus vielä tekemättä,
mutta lokakuun lopulla
saat lisätietoja
p. 050-562 3103/Kekku

Hinnat: Myyntipaikat 50 mk/kpl,
pääsyliput 10 mk/kpl.

Järjestäjät:
British MC, Rockhill MC ja
Jokioisten MP.

Myyntipaikoista ei oteta vastaan
ennakkovarauksia, paikat myydään
klo 8.00 alkaen.

Viime vuonna oli 54 myyjää ja 1100
potentiaalista asiakasta...

MYYTÄVÄNÄ

Yamaha XJ 900 vm -93, ml 93 tkm,
musta.

Varusteina Laserin 4-1 tehoputki,
Konin iskarit, peräteline, korotettu
pleksi ja hyvät renkaat. Mukaan
huoltotarvikkeita. Hp. 22.000 mk.
Soita 050-562 3103.

MYYTÄVÄNÄ

Avon Speedmaster eturenkaita
uusia 3 kpl, harvinainen museo-
pyörä koko 3.25x20 tuumaa.
Hp 300 mk/kpl. Puh. 050-562 3103.
Uudet järjestäjät: ottakaa hyvissä
ajoin yhteyttä, jos haluatte tapahtu-
manne mukaan kalenteriin!

JÄRJESTÄJIÄ ETSITÄÄN

- XIII UUDENVUODENAJO
(esim. 2.-4.1.1998)
- XVI MOTORISTIN
PILKKIPÄIVÄT
(maalis-huhtikuun vaihteessa -98)
- PIIKKIRALLI -97
(pidetty lähes vuosittain
1976 alkaen...)

Järjestelyhommista
kiinnostuneet kerhot:
ilmoittautukaa p. 050-562 3103/
Kekku

”Lähetäänkö Parriisiin?”

”Elämysmatkailun aatelia”, julisti Kemijärvellä erään ohjelmopalvelun käytössä olevan auton kylki ylpästi. Minussa se puolestaan herätti ajatuksen, että moinen iskulause sopisi enemmänkin matkamoottoripyöräilyyn kuin järjestettyyn ohjelmatointimintaan. Mielestäni moottoripyörällä matkailu, jos jokin, niitä aitoja elämyksiä vasta tuottaakin. Ohjelmopalveluiden tarjoamat elämykset ovat nimenomaan etukäteen järjestettyjä ja siten tavallaan keinokekoisia. Nykyajan pois pilattu turisti ei kuulemma enää itse keksikään tarpeeksi tekemistä, vaan sitä täytyy heille oikein vartavasten järjestää. Tietenkin on todella helppoa osallistua viimeisen päälle järjestetyille retkille, mutta lähdepä kaksipyöräisellä liikkeelle, niin et ikinä etukäteen arvaa mitä tuleman pitää. Jo pelkästään sää saattaa tuottaa melkoisia elämyksiä matkan aikana!

Minä ja vakituinen matkakumppanini emme olleet joutaneet talvella juuri pohtimaan tulevan kesän matkasuunnitelmia, koska kevään korvallakaan emme olleet vielä päättäneet minne lähteä. Suunniteluintoa oli heikentänyt se, että itse olin jo helmi-maaliskuun vaihteessa tehnyt opintomatkan avautuville EU:n sähkömarkkinoille (Espanjan aurinkorannikolle, Gibraltarille ja Marokkoon) ja kyytiläinen oli puolestaan tutustunut Tunisiaan. Jonnekin kuitenkin olisi päästävä, sillä kesälomat oli saatu sovitettua samalle kuukaudelle - tällä

kertaa elokuulle. ”Sammakkoprofessorin” oli ennustanut sitä ilmojen puolesta kesän parhaimmaksi (ainakin Suomessa). Lopulta keksimme nerokkaasti(?), että eipä tehdä tällä kertaa mitään etukäteissuunnitelmia, vaan senkun lähdetään ajamaan eteenpäin. Tietenkin mieleeni heti puikahti, mahtaakohan sellainen onnistua? Jo rahtilaivalla Saksaan meno oli tyssännyt siihen, että mukaan ei yksinkertaisesti mahtunut (siis edes elokuussa). Melko arvokkaasta hinnasta huolimatta paikat olivat niin tarkkaan varattuja, ettei ollut mitään mahdollisuuksia. Varaukset olisi pitänyt siis hoitaa kuukausia aikaisemmin. Minäkin olin kysellyt niitä liian myöhään kesäkuun alussa.

Heinäkuun alussa teimme kuitenkin jo mukavan retken Kontio-ralliin. Matkakumppanikin ajoi tällä kertaa itse lähes veteraani-ikäisellä (22 v.) ajokillaan, saaden vielä oivaa sadekelin ajoharjoitusta paluumatkalla. Olin ostanut uuden, taas entistä vähän isomman teltan, ja hyvinhän tuo vetä piti, kun se Kontiossa oli ensimmäistä kertaa pystyssä. Vaan mitähän niillä entisillä teltoilla tehdään? Kelpaisivatkohan kierätykseen? Samaisessa Kontiossa kyytiläinen puolestaan testasi Anttilan itsestään ilmalla täyttyvää makuualustaa, joka hintansa nähden (OVH 199,-) osoittautui erinomaiseksi hankinnaksi.

Viimeisenä työpäivänään kyytiläinen soittikin Oulusta ja ehdotti matkakoh-

teeksi yllättäen Pariisia! Ensimmäinen ajatukseni oli jyrkkä ei. Olimme käyneet siellä aikaisemminkin yhdessä. Annoin kumminikin periksi, ehkä sitä voisi pitää edes jonkinlaisena kiintopisteenä. Eipähän matkasta silloin tulisi ihan päätöntä ja päämäärätöntä.

Maanantaina jouduin olemaan vielä töissä, joten pääsin lähtemään Kemijärveltä vasta tiistaina kohti Oulua. Keli oli ainakin hieno, lähes kaksikymmentä plusastetta. Oli kuitenkin onnea, ettei matka tyssännyt heti alkuunsa, sillä ohittaessani pitkää autojonoa melkoisella nopeudella, huomasin edessä poroja - noita pohjoisen kiusankappaleita! Ne eivät sentään tällä kertaa rynnänneet suoraan eteen, vaikka monesti olen huomannut, etteivät ne ollenkaan pidä pyöräni vinkuvasta käyntiäänestä. Riitti kun jo talvella oli autoni ovi tullut sisään sarvipään työtäisystä. Lähellä Rovaniemeä olevalla ns. ”Apukan suoralla” maltoin jo ajaa ihmisten lailla, ja hyvä olikin, siellä oli nimittäin ratsia! Eipä tullut heti lovea matkabudjettiin, niinkuin kerran aikaisemmin pääsi käymään ”hurjassa nuoruudessaani”.

Oulussa oli jo sellainen helle, että pari päivää meni paikallaan pelkästään uudessa ja muuten vaan löhöillessä. Vaan eipä reisuun ollutkaan mikään hoppu, lomanihan oli alkanut siitä kun laitoin kotioven lähtiessä kiinni.

Loppuviikosta pakatessamme ajokkia, totesin tavaraa tulevan taas melko paljon mukaan, vaikka luulisi että vuosien mittaan niiden pitäisi päinvastoin vähetä. Itse jätin suosiolla muutaman tarpeettomaksi katsomani vaatekappaleen Ouluun. Lähtöpäivänä pääsimme sentään ennen puolta päivää liikkeelle.

Ensimmäinen etappi oli Turun kupeessa oleva Lieto, ja jälleen pitkällisten etsiskeilyjen jälkeen tädin maatalo löytyi. Kumma

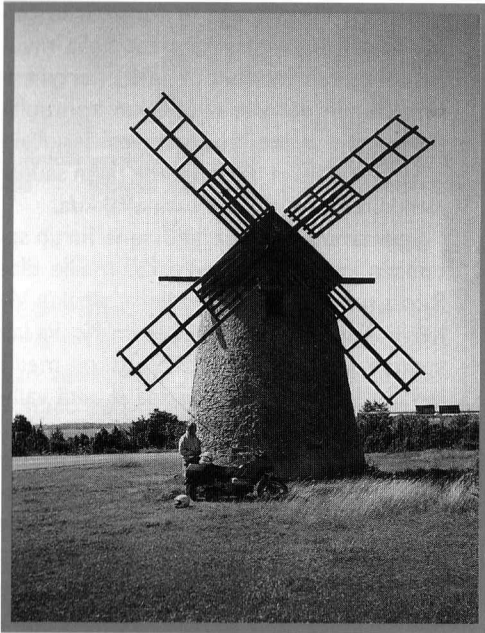
kun sinne Yliskulmaan ei ikinä löydä helposti, vaikka olimme käyneet siellä muutamana kerran ennenkin. Matkaa kertyi ensimmäiselle päivälle n. 650 km kohtuullisella viiden ja puolen litran keskikulutuksella. Tyytyväisinä uinahdimme tädin saunamökkiin, vatsat täynnä pannukakkua.

Seuraavana aamuna lähdimme Turun satamaan katsomaan, löytyisikö meille tilaa Ruotsin laivoissa. Ei ongelmia, ainakin Vikingin Amorellaan mahtui hyvin. Koska laivamme lähtisi vasta klo 21.30, oli meillä hyvää aikaa vaihtaa valuuttaa ja niitä vaihdettiin heti kuuden maan tarpeisiin! Ostoksiakin tehtiin, esim. Stormilta käytiin kyytiläisen tempuillemaan visiiriin korjaussarja. Ruissalossa otettiin hiekkarannalla useampi tunti aurinkoa. Iltapäivällä käytiin Pläkkikaupungissa katsomassa erään ekkemijärveläisen 61:stä Harley-Davidsonia. ”On siinä ainakin enemmän luonnetta kuin aikaisemmassa Kawasaki ZXR:ssäni”, väitti tyytyväinen omistaja ja ruuvasi uutta jännitteensäätäjää paikoilleen. ”Loihakka peli”, totesin, käytyäni koeajolla. Sitten ehdittiin pistäytyä vielä aurinkoisessa Naantalissa, em. Harrikkakuskin toimiessa oppaana ja huidellessa suuntamerkit kädellä ja jalalla.

Laivassa oli sitten hyvin rauhallista ja väljää, ja yö meni suurimmaksi osaksi hytissä (jonka alla oli enää laivan pohja!) nukkuessa. Yhtään Estonia-vitsiä ei jostain syystä tullut mieleen. Sellaisiakin olen nimittäin kuullut.

Saari Itämeressä

Aikaisin aamulla olimme hiljaisessa Tukholmassa. Pienen kaupunkikiertoajelun jälkeen suuntasimme kohti Nynäshamnia. Meille oli kovasti kehuttu Gotlantia - tuota Itämeren suurinta saarta - ja teki mieli nähdä pitivätkö ylistävät puheet paikk-



Gotlannista löytyy melkoinen määrä tuulimyllyjä. Tässä esimerkki. Siellä saattoi käydä jopa sisällä.

varikko. Muurin sisältä löytyi keskiaikainen kaupunginosa ja sinne ei pääsyt tietenkään edes moottoripyörällä. Sikäli meillä oli tuuria, että oli meneillään kuulu keskiaikainen viikko! Tai siis paremminkin jo lopuillaan, mutta ehdimme sentään näkemään yhtä sun toista. Tosin kaikki ajovarusteet päällä oli tukala käveleskellä - oli melkoinen helle. Parkkipaikat tuntuivat olevan tiukassa, jopa moottoripyörille, autoista puhumattakaan.

Yöpymispaikkaa etsiessämme ajoimme n. kymmenen kilometriä kaupungista pohjoiseen, ja löysimme maaseudulta uskomattoman hienon ja rauhallisen leiripaikan, johon jokamiehen oikeudella asetuimme. Paikka oli niin tasaista kalliota, että luulin sitä aluksi vanhaksi ja kuluneeksi asfalttitiien pohjaksi! Pensaskasvillisuutta oli kuitenkin sen verran, että vihreä telttamme sulautui hyvin ympäristöönsä.

Seuraava päivä oli sunnuntai ja keskiaikaisen viikon viimeinen päivä. Nyt saatoimme jättää liiat ajotamineet ja pakkaukset lukolliseen telttamme ja lähteä kevyesti pukeutuneina tutkimaan tarkemmin keskiaikaa. Kyllä muuten riittikin katsomista ja ihmettelemistä! Ihmiset olivat perhekunnittain pukeutuneet keskiaikaisiin vaatteisiin, eivätkä asut olleet vain sinnepäin, vaan tarkasti ajan hengen mukaisia. Torielämä oli aivan uskomatonta. Siellä mm. paistettiin uunissa leipää (mitkä tuokсут!), tehtiin makeisia ja leivonnaisia ja valmistettiin koruja. Muitakin keskiajan tyyliin tehtyjä tuotteita oli myynnissä. Olisin voinut os-



Gotlannin upeita olki- (vai olisiko runko-) kattoisia latoja.

taa vaikka hienon miekan tai erikoisen hatun. Oli kapakka, jossa kynttilän valossa juotiin olutta savituopeista. Oli tulennieli-jöitä, jonglööreitä, hienosti pukeutuneita valtaherroja, rääsyisiä kerjäläisiä, rampoja ja jopa ritareita. Harmi, kun emme enää onnistuneet näkemään turnajaisia, sentään näimme eräänlaisen turnajaisten harjoittelutelineen lapsille. Pieniä hauskoja esityksiä oli kuitenkin kaiken aikaa: esim. taskuvarasta kiinniotettaessa tai kun juomaveikot innostuivat liikaa remuamaan kapakan edustalla. Oikeaa villisikaa grillattiin avotulella, vankia kuljetettiin häkissä ja itsensä saattoi kuvauttaa vaikka jalkapuuissa. Kylpemistäpahtuma oli myös mainio. Hinta riippui siitä, pesikö vanhempi nainen asiakkaansa suuressa, ainakin kolmen hengen veroisessa puusaavissa, vaiko sitten nuori impi. Eikä kylpemistäpahtumassa ruotsalaiseen tapaan turhia ujusteltu. Tämä kaikki tietysti innokkaasti ilmaavan yleisön edessä. Välillä kulki uskonnollinen kulkue torin läpi munkkeineen ja laulavine kuoripoikineen. Kaiken aikaa poseerasivat nämä keskiajan ihmiset auliisti myös turisteille,

muutaman rautapaitaisen vartijan tässä erikoisesti kunnostautuessa. Silmäpuoli rääsyläinen pääsi säikäyttämään kyytiläisen kesken filminvaihdon. Kokoajan tapahtui jotain, eli se oli yhtä happeningia. Ainoastaan yhden humalaisen satuin näkemään, hänen kaatuessa polkupyörällään samantien kun oli ottanut sen telineestä!

Jaksoimme katsella tätä värikästä näytelmää useita tunteja. Myös keskiaikaiset kivitalot ja useat kirkonrauniot olivat vallan upeita, luoden tapahtumille ajan hengen mukaiset puitteet, puhumattakaan kaikkialla kukoistavista köynnösruusuista. Iltapäivän puolella rupesi keskiajan väki kokoamaan suurta pöytäristiä erälle aukiolle joka oli vielä köysin aidattu ja vartijoin vahvistettu. Siinä varmaan pidettäisiin heidän päättäjäjuhlaansa, ehkä jopa "hurjine" syöminkeineen?

Illalla palasimme tyytyväisinä leiriimme. Mitään ei ollut häipynyt, vaikka olimme ehkä vähän uhkarohkeasti jättäneet liiat tavarat telttaan. Eihän pieni lukko oviaukossa olisi mitään kuitenkaan pidätellyt. Pimeässä mutta lämpimässä elokuun yö-

sa? Nynäshamnista ostettiin laivaliput (yht. 455,- Skr) Gotlandslinjenin laivaan. Virkailija puhui selvää suomea. Panin merkille, että nyt piti myös kyytiläisen ilmoittaa nimensä. Ennenhän oli riittänyt pelkästään lipunostajan nimi - samoin oli ollut jo Ruotsin laivalla. Varmaan tämä oli näitä Estonian opetuksia.

Laivamme oli iso, ja tupaten täynnä ruotsalaisia, olihan lauantaipäivä. Matka kesti neljä tuntia, josta suurimman osan vietimme kannella. Ihmeen paljon koiria oli menossa Gotlantiin. Olikohan niillä siellä joku kokoontuminen?

Laivan lähestyessä vanhaa hansakaupunkia Visbyä, näimme jo kauas pohjoismaiden suurimman ja parhaiten säilyneen ympärysmuurin (pituutta sillä oli 3,5 km, korkeutta 12 m sekä 45 tornia). Rullasimme ulos huikaisevaan auringonpaisteeseen ja aloimme kierrellä kaupunkia. Mieleen jäi ainakin maastopyöriä täynnä oleva sotilas-

sä uskaltauduimme vielä paistamaan makaraa nuotiolla. Vaikka oli rutikuivaa, uskalsimme siis tehdä pienet tulet paljaan kalliion päälle.

Maanantaipäivän käytimme ajamalla saaren pohjoiskärkeen Fåröhön, jonne piti käyttää jopa lossia. Sieltä löytyi kauniita nummia, mäntymetsiä ja lentohiekkaa. Eräät ladot olivat hauskanäköisesti kaislakattoisia. Itärannikolla uimme, keräsimme simpukankuoria ja otimme aurinkoa pitkällä hiekkarannalla. Fårön länsirannikolla näimme ns. raukkeja (huom. ei raukkoja!), jotka ovat erikoisia kivimuodostelmia joita aika, tuuli ja meri ovat muovailleet.

Länsirannikolla sijaitsevassa Lummelundassa olevat kalkkikallioon muodostuneet luolat oli ehditty sulkea sille päivälle, ja Visbystä etelään olevalla Peppi Pitkätossun talolla emme kyllä muistaneet käydä ollenkaan. Samalla suunnalla ollut viikinkikylä ei myöskään onnistunut herättämään tarpeeksi mielenkiintoa, kun se ei ulkoisesti näyttänyt erikoisen jännittävältä. Paremminkin "rahat pois turisteilta". Vaan lämmintä piisasi, ettei litra jäätelöäkään (henkeä kohti) paljoa tuntunut viilentävän. Ajoviimakin tuntui melko leppeältä.

Neljännän saarella olopäivämme jälkeen päätimme vihdoin jatkaa matkaa ja ostimme Visbystä liput Oskarshamniin (yht. 375,- Skr). Olimme ehtineetkin kolme tämänn vain 125 km pitkän saaren melko mukavasti. No, muutaman paikan jätimme seuraavaankin kertaan. Vaikka oli arkipäivä, tuli iltalaiva aivan täyteen matkustavaisia. Me pääsimme vuorollamme sisään kolmen ruotsalaisen Moto-Guzzin vanavedessä. Yleisesti ottaen saarella oli liikkellut melko paljon moottoripyöriä, mikä ei olekaan ihme, sillä kaikki pikkutietkin olivat erittäin ajettavia ja hyväkuntoisia.

Saaren koosta johtuen välimatkatkin olivat tietysti lyhyitä kun leveyttäkin parhaimmillaan on vain 53 km.

"Tietosanakirjan viimeinen hakusana"

Oskarshamnissa oltiin tietenkin niin myöhään, että oli jo pimeä, eikä yöpaikkaa kehdata (saatikka nähnyt) enää hakea. Lähdimme sisukkaasti jatkamaan matkaa kohti toista kehuttua saarta, eli Öölantia. Ruotsin kuningasparikin on valinnut sen kesäparatiisikseen. Sitäpaitsi sinne pääsee Euroopan pisintä siltaa pitkin.

Noin puoli kaksitoista yöllä, tankatessani kortilla Mönsterås-nimisessä paikassa, SE sitten tapahtui! Pyöräni matkamittariin kääntyi juhlallinen luku - ensimmäiset satauhatta kilometriä! Vähemmän juhlavaa oli alkanut vesisade. Kyytiläisen piti pukea sadepuku ylleen, koska ei ollut vielä suostunut hankkimaan Gore-Tex -asua kuten kuski. Olen kyllä valmis myöntämään, että nahkapuku on paremman näköinen, mutta kun se aina vaatii lisäksi tuon sadeasun.

"Scheisse Wetter", ajattelin sujuvasti saksaksi ja annoin palaa. Kalmariin, tuohon yhteen Ruotsin vanhimmista kaupungeista, päästiin aamuyöstä. Se silta oli sitten todella pitkä (kuusi kilometriä) ja korkea (parhaimmillaan 40,6 m merenpinnan yläpuolella). Öölannin päässä menimme sen alle sateensuojaan, kääriydymme "lainapeitteeseen" ja yritimme hieman torkahdella. Melkein paleli. Heti aamun valjettua jatkoimme sateentihkussa matkaa aina saaren suurimpaan taajamaan Borgholmiin asti. Sade latisti tunnelmaa kuitenkin sen verran, että käännymme siitä takaisin. Jonkun ison restauroinnin alla olevan linnituksen sentään näimme ja ruokaa keitelimme ruusujen reunustamalla levähdys-



paikalla. Näin jäi Öölanti - tuo tietosanakirjan viimeinen hakusana - vähemmälle huomiolle, vaan täytynee kai käydä toiste. Sitten voisi käydä moikkaamassa Kaarle Kustaatakin Sollidenin kesäasunnossaan!

Maasta toiseen

Sade lakkasi tietysti aikanaan ja me otimme suunnan suorinta tietä Helsingborgiin, mistä ostimme lauttaliput Helsingöriin Tanskan puolelle. Tilaisuutta hyväksi käyttäen ostimme samantien liput myös Saksaan asti (Rödby - Puttgarden). Yhteensä tämä oli 345,- Skr. Ennen Tanskan pääkaupunkia satuimme maaseudulla ohittamaan Mc Bandidon (Southside Chapter) päämajan. Tämän huomasimme vain siksi, että olimme huoltoaseman liittymästä vahingossa kääntyneet tulosuuntaamme. Päämaja oli tukevasti ympäröity lankkuaidalla. Olilikohan singonkestävä?

Illalla ajelimme jo ympäri vanhaa tuttua Köpenhaminaa. Yövyimme Bellahøj-campinalla, jonne oli yhtä huonot opasteet kuin ennenkin. Vastaanotossa hääräsi jovi-aali ja parrakas Harrikkatyyppi joka periyöstä 106,- Dkr, mikä summa sisälsi kyllä leirikortin 12,- Dkr. Oli mukava päästä

Öölannista löytyi näin kaunis levähdyspaikka. Kelpasi siinä ruusujen keskellä syödä eväitä.

lämpimään suihkuun ja tehdä illallinen siinätiloissa kaasuhellalla - eikä näistä mennyt eri maksua! Yöllä ukkosti, ulkonakin.

Maribossa, luostarin ympärille syntyneessä pienessä kaupungissa, tehtiin elintarviketäydennystä sen verran, että meinasitulla tilanpuute. Siinä jäi jo muutama ihminen marketin edustalla seuraamaan, minnehän me mahdamme saada survottua kaiken tavaramäärän. Kyllähän kaikki tietysti mukaan mahtui ja syömistä riittikin sitten pitkään, mehän emme juuri ravintoloita harrasta. Maribossa muuten tehdään nämä mainiot Hariboo-karkit.

Ehdimme vielä Saksan puolelle, ennenkuin yövyimme maastossa "jokamiehenoikeudella", vaikka ko. oikeus ei taida enää päteä Saksanmaalla. Onnistuipahan silti. Elbe-joki ylitettiin lautalla, tai oikeastaan isolla lossilla (väli: Gluckstedt - Wischhafen). Se maksoi yhdeksän D-markkaa. Saksalainen mukana lauttaillut motoristi vähän virnisteli suurille pakkauksillemme. Elben vesi oli ainakin ylityskohdasta hyvin liejuista - kuin kaurapuuroa. Yli päästyämme pitikin asettua heti vaakatasoon ja aurinonottoon, helle kun painoi voimalla päälle. Minua vähän huoletti, kun tuntui,

että pyörä kaatuu joka kerta kun sen laittaa sivutuolelle. Painopiste kun oli pakkaus-ten vuoksi melko korkealla ja tukikin ehkä vähän vääntynyt, että pyörä oli muutenkin enemmän kallellaan kuin ennen.

Bad Zwischenhahnissa päätin, että nyt mennään leirialueelle. En sittenkään oikein luottanut noihin maastoyöpymisiin. Kyytiläinen oli eri mieltä. Piskuisen Camping Lönskrugin ystävällinen isäntä peri kaksikymmentä D-markkaa ja antoi luvan teltan pystyttämiseen tasaiselle ruohomatolle pensasaidan viereen. Vähän harmitti, kun läheisten asuntovaunujen keski-ikäisillä asukkailla ei näyttänyt olevan muuta iltahjelmaa kuin seurata telttatuoleistaan silmä kovana meidän leirinpystytystämme. Tällä kertaa sitten kaikki ylimääräinen maksoi erikseen eurooppalaiseen tyyliin, eli mm. suihkun lämmin vesi ja keittomahdollisuus. Ihme kyllä minä satuin saamaan suihkussa tarpeeksi haaleaa vettä omiin tarpeisiini. Kyytiläinen oli vähän kiukuisaan, olisihan teltan taas voinut pystyttää ”maastoon” - ja ilmaiseksi, ja keitinhän meillä oli itsellämmekin. Viimeksimainittua myös käytettiin teltan edustalla iltapalan tekoon. Yritin lohduttaa kumppaniani, että eiköhän tässä ehditä vielä harrastaa sitä ilmaistakin telttailua vielä mielin määrin. Enkä niin väärässä ollutkaan!

”Alavilla mailla hallan vaara...”

Seuraavaksi siirryimme sujuvasti Alankomaihin eli Hollantiin, ja maisema kävi todella tasaiseksi. Leeuwardenissa, Friisimaan pääkaupungissa, tankatessamme tuli ystävällinen aasialaisen näköinen mies kyselymään kuulumisia kansallisuustunnuksemme huomatessaan. Hän oli ollut aikoinaan Suomessa töissä ja jopa puhui hiukan vaikeaa kieltämme, toivotellen lopuksi hyvää matkaa. Harley-Davidsonia oli lii-

kenteessä silmiinpistävän paljon, ja ne kaikki näyttivät kulkevan melko äänekkäästi ja reipasta vauhtia. Vai ajoimmeko me liian hiljaa? No, lomallahan tässä oltiin.

Seuraillessamme melkoisessa helteessä pieniä rantateitä, olimme välillä täysin yksityksissä, kun meillä ei ollut tarpeeksi pienimittakaavaista karttaa. Eipähän tuo haitannut. Ainakin näimme, että hollantilaisilla oli lomaa ja sitä vietettiin mieluusti rannalla aurinkoa ottaen. Sitten ylitimme Afsluitdijkin, eli 30 kilometriä pitkän padon ts. ajoimme sen harjalla nuo 30 km ja olimme jälleen kartalla.

Lopulta jossain Den Heldenin ja Alkmaarin välillä piti itsekäni käydä uimasilla, että olisi ylipäänsä jaksanut olla. Epäilemättä kyytiläisen musta nahkapuku oli vielä kuumempi kuin GoreTexini. Turkkilainen suurperhe oli juuri poistumassa rannalta, joten me jäimme sinne lähes kahden. Yöpymispaikaksi valitsimme uimapaikan lähitöällä, pellonreunassa olevan tiheän metsikön, joskin asutusta ja rautatie oli melko lähellä. Siellä pääsi ajokkini kaatumaan paikaltaan pehmeän alustan takia, ja sivutuen kääntötappi katkesi alla olevaan kiveen. Olin katsonutkin, että kylläpä pyörä on kallellaan. Seuraavassa hetkessä se oli jo kyljellään! Hädissäni tarrasin kiinni tankkilaukusta, seurauksella että siitä repesi toinen kylki. Pyörä kyllä nousi nopeasti pystyyn, eikä muita vaurioita onneksi tullut. Paikalla vietettiin kuitenkin rauhallinen yö kenenkään häiritsemättä. Seuraavana aamuna selvisimme liikkeelle kenenkään suuremmin noteeraamatta. ”Mustekalalla” sidottu tankkilaukkukin piti tavarat sisällä.

Amsterdammassa ajelimme ympäriinsä ja ihastelimme mm. kanavia, jotka ovatkin käytännöllisiä liikennereittejä, tosin ei tietenkään meille sopivia. Suuret asuntove-



Amsterdamin kanavia iltahämärässä.

neet olivat kodikkaanäköisiä. Me kyllä puolestamme ajelimme melko pienillä kujilla ja kaduilla. Onneksi Amsterdammassa on totuttu jo satojen vuosien kuluessa vierasmaalaisiin turisteihin, joten meihinkin suhtauduttiin hyvin ymmärtäväisesti, vaikka taidettiin ajaa sellaisillakin kujilla, jonne moottoriajoneuvoilla ei olisi ollut välttämättä asiaa. Sitäpaitsi kuvia otettaessa piti kyytiläisen vaatimuksesta pysähdellä minne sattuu, esim. keskelle kävelysiltaa! Iltaelämä näytti olevan todella vilkasta, ja muutama melko hurja punkkarityylinen ilmestys erottui ihmisvilinästä. Amsterdami-

laiset ovat muuten ottaneet polkupyöräilyn todella omakseen ja niinpä niitä oli kaupunkikuvassa melkein enemmän kuin Köpenhaminassa.

Haagissa - Alankomaiden hallintokeskuksessa - näytti lämpömittari plus kolmeakymmentä astetta! Sinnikkäästi kuitenkin ajelimme jälleen ympäri kaupunkia. Yritimme löytää keskustan, ilman karttaa, ja kävimmekin jopa siellä, tai sitten ei, sillä olihan se taas senverran iso paikka. Viilen-simme oloa kunnan pirtelöillä (ei suinkaan ohra- vaan mansikkasellaisilla). Kumppani tarjosi.



Totaaiesesti yksityksissä Hollannin pikkuteillä!

Hoek van Hollandin rantakaupungissa mietimme kovasti Englantiin poikkeamista. Siitä kun ei olisi ollut enää kovin pitkä lauttamatka Harwichiin. Itseasiassa kävimme jo kyselemässä lippujen hintoja. Emmekä olleet ainoita, muutama saksalainenkin motoristi oli haikailemassa saarivaltakuntaan. Päätimme kuitenkin jättää Englannissa käynnin toiseen kertaan, jolloin kyytiläinen totesi, että ”pitää sitten käydä siellä Pariisissa”. Hoek van Hollandin rantabulevardi oli muuten mielenkiintoinen ajaa. Ajoimme sen varmuuden vuoksi pariinkin kertaan. Se oli täynnä ravintoloita, hotelleja, kioskeja ja jouten olevia ihmisiä. Vaikutelma oli jotenkin hyvin perienglantilainen, tai ainakin kuvittelin sen sitä olevan. Ehkä muistikuvat ovat brittiläisistä tv-sarjoista peräisin.

Ilta ja pimeys yllättivät meidät – eikä suinkaan ensimmäistä kertaa - joten rupeksi olemaan vaikea löytää sopivaa yöpaikkaa. Pohdimme asiaa juodessamme termospullosta kahvia jonkun vilkkaan huvikeskuksen parkkipaikalla. Silloin tällöin kuului läheiseltä valtatieltä helposti tunnistettava jyminä Harrikan hurauttaessa ohi yön pimeydessä. Jatkaessamme matkaa hieman syrjemmälle päätiestä, löysimme kuin ihmeen kaupalla käytöstä poistetun nurmeltuneen levähdyspaikan ränsistyneine penkkeineen ja pöytineen. Siihen vaan teltta pystyy ja nukkumaan. Aamulla muutama ihminen oikaisi siitä läheiseen taloon, mutta hekin vain toivottelivat ystävällisesti huomenia. ”Villi” leiriytyminen näytti siis jälleen onnistuneen.

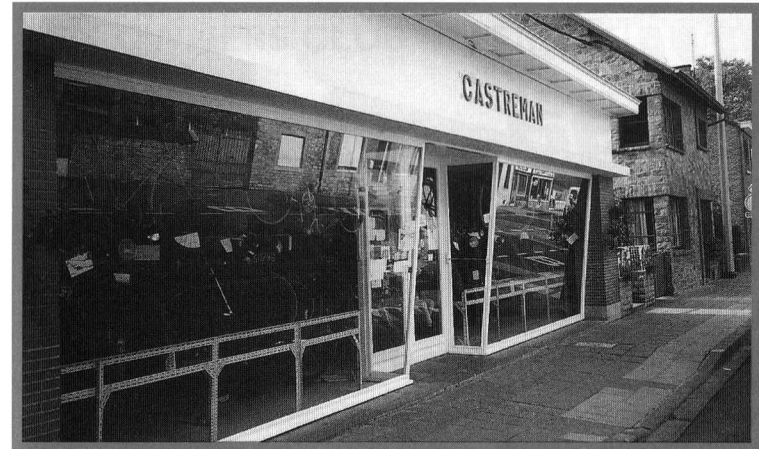
Jaahah, Belgian puolella oli myös lämmintä, nyt jo +32 astetta! Mitähän mielenkiintosta ko. maasta löytyisi, sarjakuvasankari Tintin lisäksi tietenkin? No, ainakin pääkaupunki ja EU:n pääpaikka Bryssel - joten eikun sinne.

Pohjoisesta päin kaupunkiin tullessamme, sivuutimme pienen kasvitieteellisen puutarhan ja uskomattoman hienon kiinalaisen bagodin. Huomasimme myös Atomiumin, joka rakennettiin vuoden 1958 maailmannäyttelyä varten. Se ei itseasiassa esitä atomia, vaan raudan kiderakennetta. Sen alumiinipalloja yhdistävissä putkissa on kuulemma liukuportaat ja yhdessä palloista jopa ravintola!

Ajaessamme sitten edestakaisin (ja tietenkin ilman karttaa) vilkkaassa keskustassa, huomasi matkakumppani jonkun tyyppin viittoilevan ja hymyilevän innokkaasti autostaan, ikäänkuin pyytäen seuraamaan itseään. Valitettavasti itse en huomannut tätä, joten jäi mysteeriksi, mitä ko. henkilöllä olisi ollut mielessä. Vaikka lie ollut Liikasen Eki tai joku muu europarlamentaarikko, joka oli huomannut meidät suomalaisiksi?

Muutaman kuvan sentään jaksomme näpätä, mutta sitten alkoi tuntua, että pois olisi jo päästävää. Harmi, kun kaupungin symboli ”Manneken Pis” jäi näkemättä. Mutta kutensanottu, ilman karttaakin osaa yleensä keskustaan, mutta siellä sitten ei paljon muualle. Pois yleensä löytää myös opasteita seuraamalla.

Ardennit on upeaa metsäaluetta, jossa on syviä laaksoja ja korkeita kukkuloita. Kauniilla paikalla sijaitsevassa Cellesin kylässä olisi tankatessa ensin pitänyt kertoa (ei automaattia), että aijon maksaa kortilla. Nyt ehti bensa-aseman ukkeli kai lyödä summan kassaan, kun piti maksaa rahalla. Onneksi kyseistä valuuttaa oli mukana. Siellä näimme myös toisen maailmansodan aikaisen saksalaisen tankin muistomerkkinä Von Runstedtin offensiivista v. 1944. Kyseisen kenraalin johdolla saksalaiset tekivät viimeisen menestyksellisen hyökkäyksensä ja saartoivat amerikkalaiset jou-



Salaperäinen mp-kauppa, tai mp-museo – Castreman.

kot joulukuussa -44. Vasta kenraali Pattonin onnistui lyödä heidät takaisin. Minusta näytti vielä, että panssarivaunun (vasta maalatut?) suojavärit olivat päin P:tä, mutta mitäpä se minulle kuului. Linnoja ynnä muita kauniita maisemia oli riittämiin, ja varsinkin näkymät alas laaksoihin olivat henkeäsalpaavan hienoja.

Koska seutu oli melko harvaanasuttua ja luonto varsin koskematonta, löytyi yöpaikka vaivatta metsästä, läheltä päätietä. Tosin yöllä heräsimme äkillisesti hirveään epäinhimilliseen kirkaisuun. Joku yöeläin oli kai saanut saaliinsa kiinni, vai olisiko ollut lintu? Kun vielä varomattomasti kerroin, että täällä kyllä pitäisi olla villisikoja, taisivat matkakumppanin yöunet jäädä vähän lyhyenlaisiksi. Aamulla hyvässä järjestyksessä poistuessamme, huomasimme vasta kyltin, jossa oli jotain, että leiriytyminen tms. on sakan uhalla kielletty! Nooh, sattuuhan sitä kieltä ymmärtämättömälle turistille. Ei onneksi ”kärähdetty”.

Eräässä pikkukaupungissa (nimi unohtunut) näimme rantakadun varrella museon tms., joka oli tupaten täynnä entisöimättömän näköisiä moottoripyöriä kaksi- kol-

mekymmentäluvulta. Ne vaikuttivat kuin suoraan ajosta tulleilta savisine renkainneen, ja sitten vain parkkeerattu tiukkaan ikkunoiden taakse. Niissä oli kyllä nimikyltit ja vuosimallit, mutta merkit vaikuttivat melko oudoilta, eli olivat ilmeisesti lähinnä belgialaisia. FN oli ainoa merkki jonka ainakin tiesin belgialaiseksi. Harmiksemme museo (vaiko veteraanipyöräliike?) oli jo suljettu, mutta seinässä oli iso kyltti CASTREMAN, jos se nyt mitään sanoo.

Samaisen kadun varrella saimme vielä seurata joella harrastettavaa vesihiihtoa. Eräs henkilö harrasti sitä eräänlaisella tuolilla istuen, eli tuoli oli kiinnitetty pitkien sauvojen varaan suksiin. Eipä kaveri juuri pystyssä pysynyt, mutta tuli mieleen, että olisiko hän ehkä ollut liikuntavammainen ja sillä keinoin kuitenkin pääsi kokeilemaan vesihiihdon riemuja? Tai sitten se oli jonkun uuden tempun harjoittelua? Tuoli ainakin nousi melko korkealle, sen hetken kun pysyi pystyssä. Sinnikkäästi kaveri kuitenkin yritti uudelleen ja uudelleen.

Kemijärven Jaskan muistelu jatkuu seuraavassa numerossa

Pudota, päästää, laskea

Huomasin tuossa aiheesta jutelllessani, että melko monet kovaa ajamista kuvaavat sanat liittyvät jotenkin alaspäinmeneeseen. Sanoja maistellessa tuntuu siltä, että pyörä on ikäänkuin suitsittu normaali ajossa, ja sen voimavarat päästetään joskus irti. Harvempi termi liittyy väkisin jonkun tekemiseen, revittäminenkin liittyy pikemminkin paikoillaan kierrättämiseen eli pyörää ei lasketa liikkeelle.

Joku voisi tuosta vetää kovastikin johdopäätöksiä meidän asenteistamme tai muista mielenliikkeistämme. Joku toinen taas ehkä ajattelisi, että pyörät on nykyisin rakennettu sellaisiksi, että ne tuntuvat ikäänkuin viihtyvän vain riittävän kovassa ajossa. Itselleni pyörällä ajamiseen liittyy huomattavasti suurempi keskittyneisyys kuin autoillessa. On paljon helpompaa olla hereillä ulkon, raittiissa ilmassa ja tuulen suhinassa kuin auton mukavalla penkillä.

Leukaosa

Turha korjaaminen on pahasta, tämänhän me kaikki tiedämme vanhastaan. Mutta huoltaakin voi liikaa. Minulla on sellainen kypärä, jonka leukaosa nousee ylös. Visiirin vaihdon yhteydessä purin jostain syystä pottaa enemmänkin. Huomasin, että valmistaja oli aikoinaan rasvannut leukaosan nivelet ja myös hammastuksen, joka sitä ylhäällä pitelee. Laitoin uudet vaseliinit vanhojen ja mustuneiden tilalle, kuvittelin tekeväni hyvänkin työn.



Ripa

Seurauksena sitten on, että leukaosa ei pysy ylhäällä. Jos vaikka vain huoltoasemalla nyökkää ystävällisesti sille sievälle kassatyölle, niin leukaosa lokahtaa naamalle oitis. Ja saan nyökkäykseeni vastaukseksi iloisen hymyn.

Tamagotchi

Ystäväni ja työtoverini Timo jutteli kahvitunnilla noista virtuaalilemmikeistä. Timpan mielestä autot sun muut menopelit alkavat tulevaisuudessa olla yhä enemmän virtuaalilemmikkejä.

Mutta jos asiaa tarkemmin ajatellaan, niin kyllä moottoripyörä jos mikä on virtuaalilemmikki. Sitä pitää huoltaa ja hoitaa, antaa bensaa ja öljyä, kiristää ketjuja ja muuta, jotta voi huvitella sen kanssa. Huvittelu tietysti tapahtuu kuljettajan ehdoilla, mutta niinhän se on sen virtuaalilemmikinkin tapauksessa.

Suomalainen maisema

Menneeltä kesältä jäi mieleen kuva. Ajelin kesäyötä heinäkuun puolessavälissä kotiin, etelään päin. Tavallista suomalaista tietä, vähän mäkiä ja mutkia, kuusimetsää runoilla. Pieni sadekuuro oli kastellut tien, ja aurinko alkoi tehdä kajoa taivaanrantaan. Peileissä näkyi taaksepäin kiemurteleva tie, kuin hopeanauha.

Jos sitten taas tämänkin loppusyksyn jaksaisi sillä muistolla.

Risto Kaivola

CX OWNERS CLUB INTERNATIONAL

c/o A.J.Motorcycles
Unit 1 a, Monatrea Industrial Estate
Maynooth Road
Celbridge, Co. Kildare
REPUBLIC OF IRELAND

Joukko CX-friikkejä on perustanut kansainvälisen klubin, johon voivat liittyä kaikki CX 500/650 tai GL 500/650 Hondien omistajat.

Klubin päämääränä on:

- Pitää tilastoa kaikista CX -pyöristä ja niiden historiasta
- Julkaista varaosa- ja huoltoinformaatiota
- Levittää tietoa teknisistä seikoista, huolto- ja korjausapua yms.
- Järjestää kokoontumisia ja ajeluita
- Järjestää kansainvälinen tapahtuma 1997 irlannissa ja 1998 Belgiassa
- Vaihtaa tietoja ja kokemuksia - esimerkiksi sähköpostin välityksellä
- Rahoittaa toimintaa pinssi-, kangasmerkki- ja paitamyynnillä
- Julkaista myöhemmin Honda CX:n kaikenkattava historiikki.

Lisätietoja antaa:

John Wheeler
Puh. t. +353 1 627 0884
Puh. k. +353 1 453 0797
Fax +353 1 627 0884

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 (03) 2557 444

SHOEI • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL

MYRSKY- VAROITUS

Honda VTR 1000 herätti yhdessä Suzukin TL 1000:n laajaa mielenkiintoa vuosi sitten ensiesittelynsä yhteydessä. Puhuttinhan molemmista "ducatintappajina". Lehtemme arvostettu koeajaja Wäinö Reini kävi ottamassa pikamaistit Hondasta.

Olen vakaasti sitä mieltä että moottoripyörällä täytyy olla sielu ja persoonallisuutta. Nykyiset inisevät ja vinkuvat singerit eivät ole meikäläisen mieleen ollenkaan. Honda VTR 1000 FireStorm kertoo

jo nimellään että täältä pesee. Tonninen vee-twin, kukin saa mielessään asetta oman painoarvonsa ärrä-kirjaimelle ja vielä lopuksi "Tulimyrsky", kylmät väreet kulkevat pitkin selkääni kun toistelen tuota nimeä mielessäni. Pyörän ulkomuoto ja konsepti tuo mieleeni 90-luvun alussa Superbiken MM-sarjassa mukana olleen australialaisen yksityisteamin Brittenin pyörän. Siinä oli katteita vain nimeksi ja pyörä oli kapeampi kuin kuljettajansa. Britten piti pyörällään isoja japa-



nilaistalleja pilkkanaan aina niin kauan kunnes joku pikkuvika hyydytti sen radanvarteen.

Istuinkorkeus on 810 mm josta 170 senttisen jockeyn jalat vielä ylettyvät hyvin maahan. Vaikka istuin on selvästi urheilupyörän penkki ei se kuitenkaan ole pelkkä retkipatjan soiro niinkuin joissakin toisissa pyörissä ja tarjoaa hieman liikkumavaraakin, jos istun ihan edessä tuntuu ajoasento sopivalta ja jos siirrän takamukseni aivan taakse käy ajoasento liiaksi käsien päälle. Polttoainetankkiin (vain 16 l) ei ole muotoiltu liian teräviä polvien paikkoja joten pitempiraajaisetkin saanevat kinttunsa hyvin pakettiin mukaan.

Hallintalaitteet ovat normaalia Hondaa, mittaristossa on nopeus-, kierrosluku- ja lämpömittarit. Matkamittari on digitaalinen josta nappia painamalla saa vaihdettua tripin tai kokonaismatkan. Polttoaineen loppumisesta varoitetaan merkkivalolla eikä bensahanaa tai varatankkia ole lainkaan. Ryyppy löytyy vasemman polven edestä moottorin kupeelta.

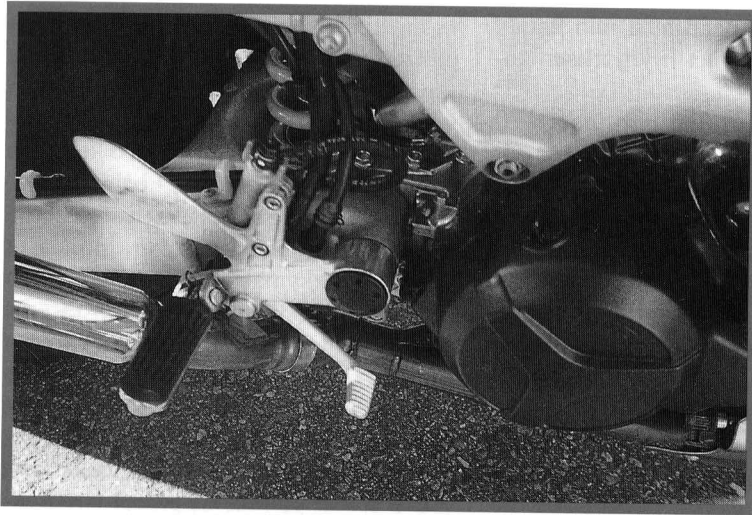
Veekakkonen jyrähtää käyntiin napista, mutta mutta. Pakoputkista kumpuava ääni herättää huomioni ja kas, myyjä oli porannut kummankin vaimentajan takapäätyn 2 kpl 10mm reikiä ja tyhjäkäynnillä niistä tuleva vihellys paljastaa vilungin, äänet eivät missään tapauksessa ole kovat vaan miehekkäät. Paikallaan kaasua kääntäessäni tunnen isojen mäntien heilahdukset, ukkosta ilmassa. Myyjän miehet varoittelevat vielä kahteen pekkaan koneen rajusta alaväännöstä ja vannottavat minua tuomaan pyörän ehjänä takaisin.

Myrsky puhkeaa

Konetta ei tosiaankaan tarvitse kierrättää vaan se lähtee siististi tyhjäkäyntikier-

roksilla liikkeelle, vielä jarrujen testaus pihalla ja sitten tielle. Mikä hieno tunne kun voimaa aistia pyörää eteenpäin vievän voiman syntyvän moottorissa. Tähän laitteeseen täytyy suhtautua kuin oikeaankin ukkoseen, ei peläten vaan kunnioittaen. Pikkutien kaartteet soljuvat varovaisella tutustumisvauhdilla vastaan. Honda ei tunnu möykkymäiseltä tonniselta vaan kääntyy kurveihin mukisematta. Ketterät 600 kuutioiset ovat oma lukunsa mutta voisiko tätä verrata 750:seen. Tie vaihtuu vähän isommaksi mutta edelleen kurvikkaan luonteensa säilyttäen. Kokeilen vielä jarrut kahdeksankymppin vauhdista, joo'o silmät pullistuvat päästä jarrutuksessa ja tottumaton kyntäisi kypärällään asfalttia. Edessä on kahdet kelluvat levyt nelimäntäisin Nissin puristimin ja takana pakollinen katsastusvaruste pikkuinen levy kaksimäntäisellä puristimella. Siis hyvät jarrut. Taas pyörä liikkeelle varovasti ja sitten hanaa! Ooops, eturengas alkaa kohota kohti taivasta, pikku löysäys, vaihto kakkoselle pienen rusahduksen saattelemana ja taas etukumi irtoaa asfaltista. Vauhtia on jo niinpaljon että ladon loput vaihteet perä perää sisään ja jatkan köröttelykierroksilla. Vaihteita on kuusi kappaletta kun viidellä tai jopa neljälläkin tulisi toimeen. Selityksenä näin lukuisille vaihteille voi olla huhut tulevasta kilpaversiosta. Mutkatiellä kolmonen on sopiva vaihde, moottori vetää läpi koko kierrosluokaluksen kahdesta tuhannesta aina punaviivalle 9500 kierrokseen asti kuin höyrykone, ei minkäänlaista epäröintiä ja voima lisääntyy kokoajan suorassa suhteessa kierroksiin. Huipputeho on 110 hv/9000rpm.

Suoranpätkän lähetessä loppuaan käännän kaasun kiinni ja voimakas moottorijarrutus huolehtii vauhdin hillitsemi-



”Taka-
haarukka
on
kiinnitetty
moottorin
lohkoon,
runko
kulkee
15 cm
ylempänä”.

sestä. Voi olla että sadekelillä saa kuski olla varovainen sekä kaasua auki että kiinni kääntäessään.

Nautiskeluni pättää eteen jarruttelemaan tuleva merkonomi Volvollaan, käännän kaasun kiinni ja voi perr... samassa vastaan tulee valkoinen Golf jossa on ”maitopurkki” kojelaudan päällä! Paljonko tässä oli rajoitus, 80 vai 60? Kertailen mielessäni tuttujen virkavallan edustajien nimiä, voisikohan joku heistä auttaa lieventämään tuomiota. Miillä VTR saadaan takaisin myyjälle jos minut ammutaan ojanpenkalle ja ripustetaan heinäseipään nokkaan varoitukseksi muille? Hyvästi äiti!

High Tech

Ilmeisesti siinä olikin vain naapurikunnan nimismies matkalla kotiinsa koska mitään ei kuulu muutaman kilometrin matkalla. Pysähdyn vapaaehtoisesti haukkomaan happea ja tutkimaan Hondaa tarkemmin. Moottori on osa kantavaa runkorakennetta ja roikkuu varsinaisen rungon ala-

puolella, takahaarukka ja jalkatapit on kiinnitetty moottorin perään. Runko muodostuu useista valetuista alumiinikappaleista jotka on yhdistetty toisiinsa vankoilta palkinpätkillä.

Moottorin jäähdyttäjät on sijoitettu pitkittäin katteen kylkiin jolloin ilmavirta pääsee esteettä kulkemaan moottorin ympäri osaltaan jäähdyttäen sitä. Pakoputkisto on valmistettu ruostumattomasta teräksestä ja alkukäyrät ovat jo muutaman tuhat kilometriä ajatussa pyörässä sinisen ja ruskean kukertavat. Olisiko kromaus sittenkin parempi vaihtoehto? Itse vaimentajat kiiltelevät hienosti.

Taka- ja etujousituksessa on kummasakin jousen kireyden ja paluuvaimennuksen säätömahdollisuus.

Takasatulan peittää irtonainen katteenpala, aikani sitä revittyäni huomaan satulan lukon sijaitsevan takavalon vieressä ja saan satulan irti. Takavalon on ripustettu joustavasti kumien varaan, eivätkö polttimet kestä muuten pyörän värinöitä?

Satulan alle saa kaarilukon talteen eikä juuri muuta. Satulan takaosan alta tahtuu esiin tavaroiden kiinnityskoukut, toiset lenkit sijaitsevat takajalkatappien vieressä. Takasitsiä onkin parempi käyttää tavaratelineenä, ei siinä kukaan viitsi kovin kauan istua vielä kun takanaolijalle ei ole muuta kiinnipitokahvaa kuin kuskin vyötärö. Tai mikäs siinä on rutistellessa jos tykkää kuskista ja kädet yltyy ympäri.

Ei moottoritielle

Polvien vatkkaus on jo loppunut joten kypärä päähän ja paluumatkan teen moottoritietä pitkin. Matala tuulilasi ohjaa ilmavirran suoraan kypärän alaosaan mutta mitään pyörteitä ei esiinny. Näin pieneltä katteelta tuskin kukaan voi edes odottaa suojaa sadesäällä. Voimakkaasti kärkiään kohti suippenevista peleistä näkee omat hauksensa ja pyörän takasivuilte, mutta ei suoraan kuskin selän taakse muutoin kuin venkuloimalla satulassa.

Sadankahdenkymppin vauhdissa moottori kiertää 4000 kierr/min kuutosvaihteella josta ohituskiihtyvyyttä ei ole mitään huimaa, mutta riittää normaalikäyttöön. Viitosen ja kuutososen välinen ero on vain muutama sata kierrosta. Supin raatoa

väistäessäni huomaan että näissä nopeuksissa Hondaa ei poikkeuteta ajolinjalta ihan höyhenotteella vaan väistö alkaa vaatia voimaa.

Moottorin käynnin tuntee kokoajan ja värinä on suorassa suhteessa kierrosrukuun eli yleensä aika matalataajuista, se ei häirinnyt näin lyhyellä lenkillä mutta miten mahtaa olla pidemmällä matkoilla.

Jälkijyrinät

Hondaan tarjoaa ainakin Yoshimura tarvikkevaimentimia jotka avartavat koneen hengitystä, mutta niistä kyllä lähtee sellainen pauhu että ne soveltuvat vain ratkäyttöön. Slip-On vaimentimet kutsansivat kesällä n.6500 mk, sillä hinnalla Ripa varmaan suunnittelee ja toteuttaa kuskin selkäreppuun kymppituuman basokaiuttimen ja vahvistimen jotta kuski pääsee nautimaan veetwinin jylinästä lailisesti. Ainakin minusta on hausempaa ajaa kovaa hiljaisilla äänillä kuin päinvas-toin.

Vain värillä on enää väliä, musta, keltainen vai punainen. Ja vielä muutaman kerran saa työnantajani ojentaa minulle palkkapussin jotta 94900 markkaa tulee täyteen jonka kauppias olisi Firestormista halunnut.

HONDA VTR 1000 Firestorm

Moottori	8-venttiilinen 90 ast V2, sylinterin mitat 98x66mm.
Teho/vääntö	110 hv(81kW)/9000rpm. 9,8 kg/7000rpm
Mitat	205x70,5x115,5cm (p x l x k). Akseliväli 143 cm
Jarrut	Etu 2 x 296mm levy. Taka 220 mm levy
Renkaat	Etu 120/70 ZR 17. Taka 180/55 ZR 17. Dunlop Sportmax
Paino	192 kg (kuiva)