



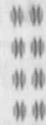
.F534

MP 69 rj

PL 69

00691 HELSINKI

251  
HUUHTANEN REIJO



## Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Henna Saariselle
  2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Henna Saariselle
  3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (03) 254 0201
  4. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
  5. 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

**Henna Saarinen**

Tilhentie 9  
33540 TAMPERE

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 1 • TAMMIKUU 1999

# MOTORISTI



# Tapahtumakalenteri 1999

| Tapahtuma                 | Aika        | Paikka/<br>Kontrolli  | Järjestäjä  |
|---------------------------|-------------|-----------------------|---|
| Tavaramarkkinat           | 13.5.       | Peltola,<br>Juupajoki | Antti Kortesus  |
| Motoristi Survival        | 14. - 16.5. | Pirkkala-Tampere      | Jarmo Jokilampi   |
| Pelastuksen Päivä         | useita      | tilauksesta           | kouluttajat   |
| Motoristin Kirkkopyhä     | 30.5.       | Vilppula              | Jouni Valkeejärvi<br>puh. 040-563 0650  |
| K-18                      | 11. - 13.6. | Vilppula              | Mika Kopra  |
| Akkaralli                 | 11. - 13.6. |                       | haetaan   |
| Kontioralli               | 2. - 4.7.   |                       | Harri Naukkarinen<br>puh. 050-591 8383 &<br>Kari Kosonen<br>puh. 0400-943 934                 |
| Perheralli                | 6. - 8. 8.  |                       | haetaan   |
| Eestin Etappiajo (täynnä) | 20. - 22.8. | Eesti                 | Kaija Rytönen/Toni Korppi   |
| Enduropöräys              | 4.9.        | Kangasala             | Pekka Kulju   |
| Vuosikokous               | syyskuu -99 |                       | hallitus  |
| Pohjoisen Pystymettä      | syyskuu -99 |                       | Eero Tuomikoski/<br>Napapiirin moottoripyöräilijät<br>puh. 0400-692 063 tai<br>(016) 379 1045 |
| MP-suunnistus             | syyskuu -99 | Kiikoinen             | Ari Uotila, puh. (02) 546 0667<br>tai 040-524 4909  |
| Pystymettä                | 22.-24.10   |                       | Keijo Lumme,<br>puh. 050-562 3103   |

# Motoristi

Nro 5-6 Joulukuuta 1998. 29. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Kannen kuva: Risto Kaivola

Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.

Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1998

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

Toni Korppi  
Heinätie 12 B 18  
01350 VANTAA  
Puh./fax k. (09) 874 4585  
Matka 040 521 6969  
E-mail: toni.korppi@sci.fi

### Varapuheenjohtaja

Tony Lind  
Niemenmaantie 9-15 A 3  
33960 PIRKKALA  
Puh. työ (03) 368 1604  
Matka 0400 558 922  
E-mail: tony.lind@sci.fi

### Sihteeri

Kirsi Honkala  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE  
Puh. k. (03) 318 5301  
Matka: 040 553 1401  
E-mail: kirsi.honkala@cc.tut.fi

### Kassanhoitaja

Raine Honkanen  
Fallkullantie 1-3 F 78  
00730 HELSINKI  
Puh. k. (09) 346 4264  
Matka 0500 453 258  
e-mail: raine.honkanen@kesko.fi

### Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho  
Risujoen tie 92  
63400 ALAVUS AS.  
Puh. k. (06) 5120 281  
Matka 040 514 4173  
Fax (06) 5120 822

### Päätoimittaja

Anne Aaltonen  
Luoteisväylä 6 as 2  
00200 HELSINKI  
Puh. työ (09) 4354 2302  
Matka 050 583 1159  
E-mail: anne.aaltonen@dpe.fi

### Koulutusvastaava

Jarmo Jokilampi  
Mäyrävuorentie 1  
36200 KANGASALA  
Puh. työ (03) 356 3770  
Matka 0400 636 397  
Email:  
jarmo.jokilampi@terveysry.inet.fi

### NMR-vastaava

Tero Ahlqvist  
Pähkinäkuja 4 A 34  
33840 TAMPERE  
Matka 050 557 2267  
E-mail:  
tero.ahlqvist@nmp.nokia.com

### Alueoimintavastaava

Heikki Tervala  
Santavuorenkatu 22  
60320 SEINÄJOKI  
Puh. k. (06) 423 1218  
Matka 050 550 9764

### Nuorisovastaava

Mika Kopra  
Väinämöisenkatu 7 D 61  
33540 TAMPERE  
Puh. k. (03) 253 0987  
Matka 040 516 5181

### Jäsenkirjuri

Henna Saarinen  
Tilhentie 9  
33540 TAMPERE  
Puh. matka 040 501 4810  
E-mail:  
henna\_saarinen@hotmail.com

### Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen  
Yläkaskentie 8 L 56  
00730 HELSINKI  
Puh. k (09) 3463303  
Puh. t. (09) 75271902  
Fax t. (09) 75271327

## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

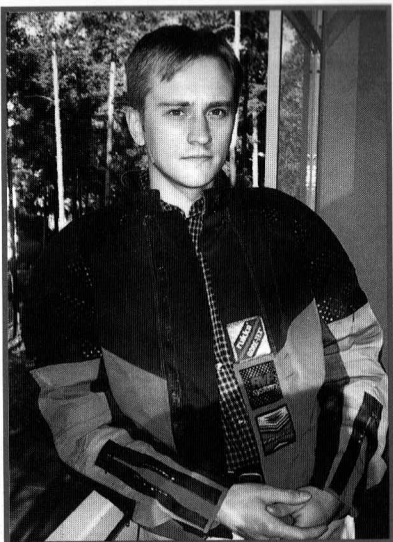
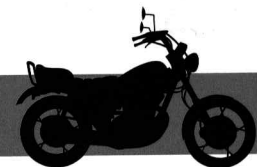
Osoite: PL 69, 00691 HELSINKI

Jäsenmaksutili: Merita Tampere-Hervanta 224318-12479

Postisiirtotili: 800013-1427226

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





## Hyvää uutta juhlavuotta kaikille motoristeille!

Tämän vuodenajan luulisi karkottavan lämpimimmätkin ajatukset kaksipyöräisellä liikkumisesta. Toisin vain tuntuu olevan. Vuodenvaihteessa käynnistynyt ilmoittautuminen toistaiseksi ainoaan ulkomailta tapahtuvaan tapahtumaamme Eestin etappiajoon on ollut myrskyisää. Kiihkeimmät aloittivat puhelin- ja sähköpostipommituksensa heti vanhan vuoden taituttua historiaan. Näin viimeinenkin paikka varattiin jo ennen tammikuun puolta väliä. Toiveita kannattaa silti pitää yllä, sillä peruutuksia on tähän mennessä aina tullut. Tämä selittänee myös miksei

etappiajooja ole tarvinnut Motoristin sivuilla mainostaa.

Liikenneministeriö pyysi joulukuussa lausuntoamme ajatuksistaan ”Yhteisopetusmalliksi ajokortin saamiseksi”. Kerroimme mielipiteemme, emmekä täysin osanneet heittäytyä ideaan mukaan. Tämän muisti huomattavasti lyhennetyssä muodossa kertoa myös Helsingin Sanomat. Liki viisisivuinen lausuntomme kuitattiin jutussa yhdellä lauseella.

Yhteisopetusmalli pyrkii ajokorttikoulutuksessa autokoulun ja perheopetuksen yhteistyöhön. Yksi sen olennaisista kohdista on ajokoulutuksen aloitusikärajan laskeminen 16 ikävuoteen. Ajo-opettajana toimivalta perheenjäseneltä, taval-

lisesti isältä, ei esityksessä vaadita olennaista opetustaitojen tai asenteiden testausta. Ajo-opetusohjelmaakaan ei oikeastaan ole. Ajeltaisiin vain parin vuoden ajan tarkemmin määrittelemättömän tarpeen mukaan.

Naapurissamme Ruotsissa on ajoharjoittelun ikärajan alentamisen jälkeen viimeisten neljän vuoden aikana ajoharjoittelussa kuollut 21 ja loukkaantunut noin 700 henkilöä. Luvut ovat hirvittäviä. Vähimmäisvaatimuksena voitaisiin kai pitää harjoittelusta hengissä ja vahingoittumattomana selviämistä. Nyt esitetty malli ei toki ole suora kopio ruotsalaisesta versiosta. Raakile se sen sijaan on.

On selvää, että parhaat oppimistulokset liikenteenkin saralla saadaan pitkäaikaisesta ja määrätietoisesta kasvatuksesta ja koulutuksesta. Muutosta nykytilaan voitaisiin silti ruveta etsimään vaikkapa koulujen opetusohjelmista. Koulutuksen tavoitteena on oltava pitkäjänteinen liikennekasvatustyö, jossa painopiste on erityisesti asenteiden muokkaamisessa liikenneturvalliseen suuntaan. Lisäksi kouluissa opettajatkin on jo valmiiksi koulutettu tehtäviinsä.

Pitempiaikainen ajoharjoittelu oletettavasti lisääsi ajoneuvon käsittelytaitoa. Mutta vähentäisikö se suurimman riskiryhmän, nuorten miesten, vahinkoriskiä? Nykyäänkin karvanoppa-escorteja osataan pyöritellä melko taidokkaasti. Sen sijaan ei osata tunnistaa koska huviajelu muuttuu hautajaissaatoksi. Muistaakseni omillakin kursseillamme on esitetty, että taitava kuljettaja selviytyy sellaisista tilanteista joihin hyvä kuljettaja ei joudu.

Lopuksi on syytä muistaa, että yhteisopetusmalli koskee niin sanottua suurta yleisöä ja autolla ajoa. Siksi se ei aivan täydellisesti edes kuulu MP69:n toimenkuvaan. Moottoripyöräily on aina marginaalista toimintaa. Sen huomaa esimerkiksi tutkiessaan Liikenneturvan tapaa kohdentaa resurssiaan. Siksi motoristien onkin kannettava itse vastuunsa omasta koulutuksestaan. Näin tehdäänkin kursseillamme nimeltään Motoristi Survival ja Pelastuksen Päivä. Niillä kylläkin pureudutaan myös pyörän käsittelytaitoihin. Koska se tekee ajamisesta hauskeempaa. Ja moottoripyöräilyn ydin piilee juuri siinä hauskuudessa.

**Toni**



# Päätoimittajalta

Tätä lukiessasi on mp-näyttely jo mennyt, ja seuraava kiintopiste useimmille meistä lie-nee pyörän liikenteeseen ottaminen. Näin tammikuussa ainakin täällä pääkaupunkiseudulla näyttää siltä, että lumi ei tuota ongelmaa mopoilun aloittamiselle. Tosin on sitä ennenkin huhtikuussa pyryttänyt...

Kävin muutama päivä sitten matkamesuilla. Silmiini osui uusi kilpailija paljon käytetyille ja hyväksi havaituille Karttakeskuksen kartoille. Koko Suomen tieliikennekartta ei vielä ollut päässyt painosta ulos, mutta näytteillä oli hieman GT-karttoja vastaava karttasarja. Mittakaava hieman erilainen, ja karttalehtiä muutama vähemmän. Koko Suomen alue oli kuvattuna pikkuteitä myöten. Paperi, jolle kartat oli painettu, tuntui nopeasti käsillä hypistellen hieman kovemmalta ja kiiltävämmältä kuin Karttakeskuksen GT-kartoissa. Mahtakohan materiaali kestää hitusen paremmin tankkilaukun ei aina niin kiuvasa karttataskussa. Minulla tuntuu ainakin kuluvan kartta kesässä! Täytyy myöntää, että kyllä siinä karttataskussa taitaa muutama reikäkin olla...

Kävin muutama viikko sitten työmatkalla Saksassa, ja joutoajalla pistäydyin paikalliseen kirjakauppaan. Juutuini moottoripyöräkirjaosaston eteen. Erilaisia kuva- ja historiakirjoja, sekä eritoten pyörille suunnattuja matkakirjoja oli monta metriä! Erityisesti mieleeni jäi karttamapit. Koko Saksan alue oli jaettu karttalehdille (mittakaava suunnilleen

sama kuin GT-kartoissa). Lehtien koko oli taitettuna hieman A4:sta pienempi. Kartat olivat kaksipuolisia, ja ennen kaikkea muovitettuja. Siitä vaan mapista mukaan sen seudun karttalehdet, jonne matka suuntautuu. Ei mene pilalle sateessa, ei repeile, on helppo käsitellä. Tosin taitaa siellä Saksanmaalla oli potentiaalisia asiakkaitakin hieman enemmän kuin täällä pohjan perukoilla.

Joulukuun lehden mukana tuli vuoden -99 jäsenmaksulappu. Kuulopuheiden mukaan kaikki eivät sitä laskuksi huomanneet, vaan tuumasivat vain kerhon toivottavan jäsenil-leen hyvää joulua oikein erillisellä paperilla. Näin ei suinkaan ollut, vaan pankkisiirtolomake on sen taitoksen toisella puolella! Kipin kapin pankkiin, jos jäsenmaksusi on vielä maksamatta! Tämän lehden mukana toimitetaan sitten uuden uutukainen jäsenkortti. Se kannattaa pitää retkillä mukana, sillä kerho-edut toimivat parhaiten, kun on vilauttaa jäsenkorttia maksun tms. yhteydessä. Kerho-eduista lisää huhtikuun Motoristissa.

Viikko ennen tämän lehden aineistopäivää oli olo aika epätoivoinen, sillä juttuja ei juurikaan ollut. Mutta kyllä se harmaata työpäivää kovasti ilahdutti, kun juttu toisensa jälkeen kilahi sähköpostilaatikoon. Kiitoksia kaikille kirjoittajille! Otan juttuja mielelläni vastaan taas maaliskuussa.

**Anne**

PS. Huhtikuun Motoristin aineistopäivä on 12.3.1999

# Islanti -98



*Eräs tarina siitä, mitä voi tapahtua, Sagojen saarella.  
Vulkaanisten höyryjen pehmentävät aivomme tuottivat oman sagamme.*

*Tarinan hullunkuriset perheet:*

*Sähkömies Timo: Sarkolan kuulu kylähullu*

*Nina: Sähkömiehen vaimo*

*Super Tenere: Sähkömiehen mopo.*

*Kännykkäinssi Tero: Vulkaanisiin saariin hurautanut.*

*Ellu: Kännykkäinssin vaimo*

*BMW R1100GS: Kännykkäinssin pommikone*

Islantiin on kaksi tapaa mennä: Lentäen tai laivalla. Valitsimme laivan, sillä mopot eivät mahtuneet käsimatkatavaraan.

Erkanimme Bergenin satamasta tiistaina 14. heinäkuuta Smyril Linen Norrönlautalla. Lautta oli kymmenen vuoden takaisen ruotsinlaivojen kokoa, ja tasapainottavilla vesitankeilla, ja uudistetuilla navigointijärjestelmillä varusteltu merikelpoiseksi kaikille maapallomme merille.

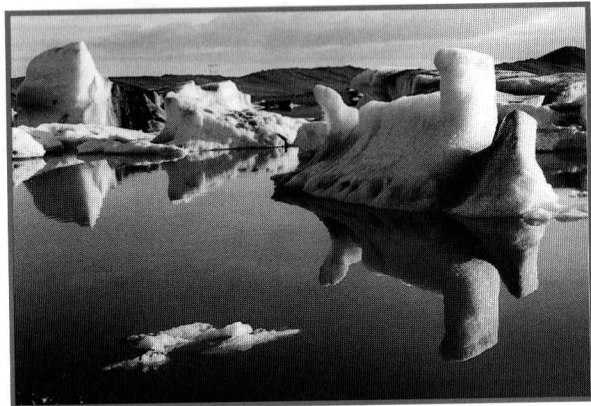
Mopot piti kiinnittää lauttamatkan ajaksi. Niinpä aina neuvokas sähkömies Timo veti Teneren akun plusnavan laivan rautarunkoon starttikaapelilla kiinni. Sit-ten vaan rengasrauta Teneren ja laivan runkojen väliin, ja savun hälvettyä Tenere oli hitsattu laivaan kiinni.

Bemari-pommikone sensijaan neljäneston painoisena rusahti heti sisään-ajassa ruosteisen laivankannen läpi, ja makasi tukevasti pytyjensä varassa koko matkan.

Laivalle mennessä ja Färsearten välipy-sähdyksen aikana katselimme, minkälaista kalustoa ihmiset Islantiin raahaavat. Saksalaiset olivat liikkeellä Unimogeineen ja vanhoine Bokseribemareineen. Britit ajoivat lauman Landrovereita laivaan. Moottoripyöräkirjo kattoi kaikkea CBR:stä KTM:iin jälkimmäisen soveltuessa aavistuksen paremmin Islannin kiviselle ja reikäiselle tiestölle.

Laivamatkalla ei varmaan ollut yhtään sielua, joka ei olisi muistellut Estonian

kohtaloa, kun myrskyvä Pohjanmeri näytti mahtinsa. Lautta oli kuin lastu lainehilla, ja aina joka seitsemannen aallon jälkeen laiva lähes hypäsi ilmaan ja ryskähti täristen aallonpohjaan. Kaksi päivää siinä ravistuksessa sai maakravut Timoa lukuunottamatta vihreiksi, ja halusimme Islantiin enemmän kuin koskaan.



**Missä Titanic?**

Torstaina olimme vihdoin unelmiemme saarella. Jäätävä tiikusade toivotti meidät tervetulleeksi. Varmaan Timon hitsausmanöövereistä johtuen Tenere ei jaksanut startata kuin toisen pyntyn käyntiin. Varttitunnin kuluttua jo toinenkin pytty heräsi. Mottomme oli, että reitti päätetään sitten risteyksessä, ja se piti tälläkin kertaa paikkansa. Olimme jo valmiiksi pohtineet kiertävämme saaren vastapäivään, mutta säävastaavamme Ellu näki jo laivan kannella valaanrasvaan tarttuneen lokinjätöksen väristä, että pohjoisessa sataa lunta. Siispä päätimme kiertää saaren etelän kautta myötapäivään.

Seyðisfjörður on pieni vuononpohjan kalastajakylä jossa kerran viikossa on liikennekuuhka, kun Norröna käy vaihtamassa matkustajansa. Pienen kylän raitin päästä alkaa heti serpentiini kohti vuorenlakea. Sitä kiipesimme sormet huurussa lumirajan päälle (mihin riitti pari ensimmäistä kaarretta.) Vuorten takana Egilsstaðirissa suunnistimme ensimmäistä kertaa, ja valitsimme joutuisamman ykköstien merenrannan sijasta. Noin sata kilometriä märkää, savista ja kuoppaista tietä myöhemmin Nina kysyi, että: "Pitkö nyt heti lähteä näille pikkuisille hiekkateille?" Valitsimme häntä kertoen olevamme ykköstiellä, Islannin suurimmalla valtatiellä.

Breiðdalsvikissa tuli vilu ja nälkä, joten pysähdyimme syömään maukkaan kalaterian alkukeittoineen. Toisin kun matkoppaassa kerrotaan, Islantilainen kalaruoka voi olla hyvääkin. Reykjavikin Hard Rock Café:ta lukuunottamatta Timon kalaruokalinja piti tästä eteenpäin matkan loppuun asti. Kanssamme ravintolan toisessa nurkassa ruokaili kaksi ruotsalaista nuorta motoristia, jotka olivat saapuneet kanssamme samalla lautalla.

Jatkoimme kylläisinä eteenpäin, ja maisema muuttui vuorilta mereen asti rapautuneeksi sorakuopan rinteeksi, johon ykköstie oli pengerrytetty. Hetken kuluttua kun laskeuduimme merenrantaan, maaperä vaihtui harmaaksi tuliperäiseksi tuhkakki, joka veti magneetin lailla Timoa puoleensa. Teneren viimein upottua ohjaustankoja myöten lentohiekkiaan tarvittiin kolme venäläistä sotilashelikopteria hinaamaan se ylös.

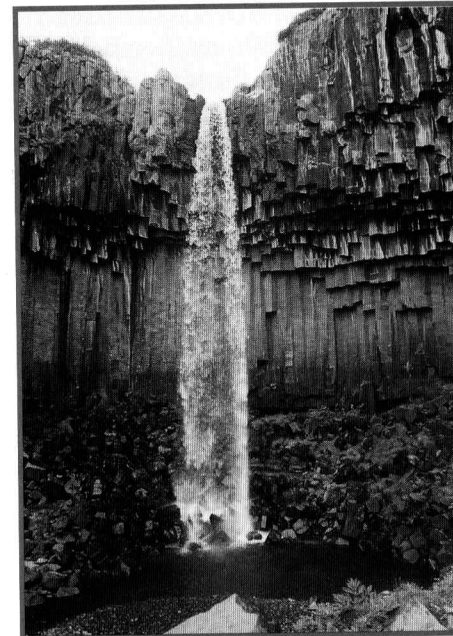
Höfniiin saavuttuamme ilma selkeni. Olikin jo aika saada lämmintä kahvia koneisiin. Paikallinen VPK tarjosi pesuvedet ja harjan ilmaiseksi, jotta mutapaakkujemme sisältä saataisiin moottoripyörät kaitvettua esiin. Tero ja Timo nimittäin olivat

aiheuttaa kahakan riidellessään, kumpi harmaa kasa kuuluu kummallekin. Onneksi vaimot eivät olleet yhtä likaisia...

Pian Höfnin jälkeen Vatnajökullin jäätikkö aukeni eteemme. Henkeäsalpaava näky, jota tuijotimme kyllästymiseen asti kunnes saavuimme pienelle sillalle. Matkoppasvastaavamme Ellu oli ilmeisesti hypännyt aukeaman yli, sillä meinasimme ajaa Jökulsarlónin jäätikkövirran ohi tietämättä edes sen olemassaolosta. Täällä Vatnajökullista irtoaa suuria lohkarkeitä, jotka jäävuorina seilaavat Atlantille. Niiden ensisijainen tehtävä on upottaa vieraan valan nelipiippuisia höyryristeilijöitä. Lahden suu oli täynnä näiden hylkyjä, mitä kanssamme ihailivat jo aikaisemmin näkemämme ruotsalaiset.

Saavuimme Skaftafelliin, jonne saapuvat myös ruotsalaiset. Emme olleet tehneet vielä sinunkauppoja, joten he leirityivät noin sadan metrin päähän meistä. Saimme makoisat unet jäätikön kainalossa. Aamulla Timon ja Ninan piti sulattaa retkikeittimellä leirimme yön aikana peittänyttä jäätikköä parin tunnin ajan, jotta pääsivät ulos teltasta. Näin muodostuneessa jääluolassa olikin sitten mukava keitellä aamukahvit.

Sata kruunua vetoa, että Eila Hiltunen on käynyt Islannissa. Niin paljon Sibeliusmonumentti muistuttaa Svartifossin laavakiveen muotoutunutta vesiputousta. Lähdimme aamukävelylle katsomaan tuota parin tunnin patikkamatkan päässä olevaa putousta. Päivästä tuli todella kuuma, mikä on harvinaista paikassa, missä asuu satojen metrien vahvuinen jäätikkö. Olimme tietysti pukuneet liikaa päälle, joten jouduimme sulattamaan jäätiköstä juomavettä monta litraa. Perillä reippaat Suomi-pojat Timo ja Tero kävivät naku-uinnilla putouksen alla jäähileiden seassa.



**Sibelius-monumentti.**

Palatessamme leiriin, Vatnajökullin alla oli taas kerran joku tulivuori purkautunut, ja sulavat jäätikkövirrat olivat huuhtoneet mopomme avomerelle. Onneksi eräs paikallinen kalastaja oli hinannut ne jo rannalle. Tulpat kuivattuamme jatkoimme matkaa Skeiðarársandurin hiekkojen yli kohti Kirkjubæjarklausturia, jossa meidän piti päättävän, josko kääntyisimme risteyksestä sisämaahan kohti Landmanna-laugaria. (eivätkö Islantilaiset paikannimet olekin helppoja) Valitettavasti seudun lämpimät sääät olivat pitäneet huolen siitä, että Landmannalaugarin tie oli täynnä tulvivia sillattomia jokia. Pommikoneen henkitorvi oli liian alhaalla; sääli. Jatkoimme sametipallokuumaiseman halki Mýrdalsjökullin eteläpuolelle. Päädyimme leiriin Skógafossin putouksen juurelle. Putouksessa teimme Gore-tex -testin, muttemme löytyneet pääkalloluolan sisäänkäyntiä.

Timo ja Nina lähtivät putouksen yläpuolelle kävelemään, kun Tero ja Ellu lähtivät kuivattamaan Gore-texejään. Etsimme pommikoneella pientä 4wd-tietä, joka olisi vienyt meidät ihan jäätikköön kiinni, mutta pommikone oli vain 1wd. Hevonen katseli ihmeissään, kun valuimme hevoshaassa jyrkkää rinnettä jarrut lukossa perä edellä alaspäin, ja puoli vuotta valui mukanamme laaksoon. Hyi meitä, nopeutimme eroosiota.

Lauantaiaamuna lähdimme aikaisin kohti Reykjavikia. Aamiaisen söimme vasta Hvolsvöllurin Esson baarissa, ikkunapöydässä, Hekla -näköalasta nauttien. Hekla oli juuri samannäköinen, kuin miksi tulivuoret kirjoissa piirretään, tai miltä finnit Clearasil-mainoksessa näyttää. Seuraavaksi pysähdyimmekin vasta Reykjavikin Shellillä, jossa VPK taas jo odottelikin meitä letkuineen. Nyt pyöriimme saattoi taas koskea ilman suojakäsineitä.

Reykjavikissä on kuuluisa kirkko, Hallgrímskirkja, jonka arkkitehtuuri noudattaa

Svartifossistakin tuttua laavakiven muotoa. Ollessamme sen kellotapulissa, Nina kysyi: "Paljonkos kello muuten on?" Joku vastasi kysyen: "Kuis ni?" ja samassa tapulin kellot jo soivat.

Pysähdyimme helteisessä keskustassa, ja ohitse käveli joku nuorimies töyhtökampauksineen. Timo ihmetteli ääneen, että: "Mikähän palmupää toikin oli?", johon jatkoi samantien: "Ei vaan, ei parane sanoa tuollaista ääneen. Tiedä vaikka joku ymmärtäisi". Viereisen katukahvilan pöydästä kuului: "Niin ei sitä koskaan tiedä..."

Söimme Hard Rock Caféssa, ja suuntasimme kohti Blue lagoonia. Blue Lagoon on maalämpövoimalan levää ja limaa kasvava lauhdevesiallas, jonka sinisessä vedessä mummot parantavat vyöruusuun. Emme menneet uimaan. Ruotsalaiset menivät.

Seuraava etappimme kohti Krysuvikia muistutti motocrossrataa. Keskellä ei-mitään oli kahvila. Pysähdyimme kupilliselle, ja silloin sattui retken pahin onnettomuus.

Timon paskarinki täyspakkauksilla ei otanut onnistuakseen, ja jo puolikaaren jälkeen Tenere tuuskahti pehmeään hiekkään kyljelleen. Siihen tuli naarmu.

Krysuvikissa oli maahan kettingeillä ankkuroitu pikkukirkko. Ilmeisen tuulista seutua, näemmä. Kirkon jälkeen menimme ihailemaan kiehuvaa mutaa. Tässä menikin tovi, kun naiset alkoivat hoitaa kauneuttamaan sivelemällä sata-asteista liejua kasvoilleen. Tien toisella puolella maasta suihkusi rikinkatkuista vesihöyryä, jolla Timo puolestaan hoiteli karheaa kurkkuaan.

Illaksi ehdimme Pingvelliriin, jossa oli joskus ollut huoltamo ja turistikeskus, mutta nyt vain nurmikenttää ja rahastava kioski. Leiriydyimme nurmikolle ja sisäänhengitimme hyttysiä. Pingvellirissä on suuri hautavaoama, sillä se sijaitsee Euraasian ja Amerikan mannerlaatojen välissä. Tämä kanjoni levenee tuuman verran vuosittain. Tämän vuotinen leventymä sattui yön aikana karmean paukahduksen saattamana juuri pommikoneen sivutuen kohdalle. Aamuun mennessä raito oli taas sulkeutunut, ja pommikonetta oli mahdotonta nostaa käsivoimin pystyyn, sillä sivutuki oli kiilautunut mannerlaattojen väliin. Onneksi kaikilla Islantilaisilla on maasturi ja vinssi.

Noudatimme MP-lehden kirjeenvaihtajan Mikael Borgielin esimerkkiä, ja otimme valokuvat samasta kohtaa, mistä MP-lehdestä ennen matkaa ihailemamme kuva oli otettu. Kyseessä oli kävelytie, ja saimme paikallisten luontoihmisten ja turistioppaiden kiroukset ja vihat niskaamme. Samassa ruotsalaiset ohittivat leirimme.

Näimme aidon oikean Geysirin, joka oli lakossa. Sen pikkusisko Strokkur sentään syljeskeli kuplivaa vettä parin minuutin välein. Kommunikoimme nyt ensimmäis-

tä kertaa ruotsalaisystäviemme kanssa, kun valokuvavastaavamme Ellu kuvasi heidät vesisuikua vasten.

Jatkoimme Gullfossin putoukselle, joka on yksi Islannin 'must'-kohteista. Suuri ja kohiseva, siinä virtaa saman verran vettä, mitä kiinalaiset juovat teetä päivittäin.

Vuorossa oli suurin haasteemme: Kjölurin tie saaren sisämaan halki pohjoiseen. Kuvittele huonosti hoidetun soratien alussa oleva pyykkilauta, kaada siihen kottikärryllinen lähes nyrkinkokoista, terävää murskettä, ja levitä epätasaisesti. Sitä oli Kjölurin tie noin 150 kilometriä. Ajoimme sitä vastatuuleen, ja niskamme kipeytyivät ja pyörät tulivat hiekkapuhallettua kirkkaalle pellille. Onneksi tien päässä pohjoisessa Varmahlidissä oli halpa automaalaamo. Sääli ettei heillä ollut kuin vaa-leanvihreää.

Varmahlidissä oli kylmää ja myrskyistä, joten päätimme turvautua raukkamaisesti sisämajoitukseen. No, meillä ei ollut mitään hintaan kuuluvaa kuumaa lähdeettä vastaan.

Saimme vaatteet pesettyä majapainassamme. Valitettavasti isäntämme eivät ymmärtäneet pesulappujen ohjeita, ja Teron lämpökerrastosta tuli XS-kokoinen. Onneksi varttittunin venytysjumpan jälkeen se mahtui juuri ja juuri Ellulle.

Aamulla lähtiessämme kohti Akureyriä lämpötila oli niukasti pakkasen puolella. Tie nousi ylängölle ja kiemurteli kilometrin korkuisten huippujen välissä. Ilma kylmeni kylmenemistään ja alkoi sataa luntakin. Olisimme pysähtyneet lämmittelemään, mutta vuoristossa ei ollut kuin autiotupia. 40 kilometriä ennen Akureyriä löysimme retkeilymajan. Sitä piti Tanskalainen mies, joka oli muuttanut Islantiin noin 30 vuotta sitten. Hän oli tuonut mukanaan Tanskasta mottoripyörän, yhden saa-

## Jäätä OHOI!





**Kraateri.**

ren ensimmäisistä, ja oli pilottitakkeineen ollut aika eriskummallinen näky.

Teestä lämmenneenä ja pari vaateker-taa paksumpana yritimme lähteä jatka-maan matkaa, mutta laakso oli satanut täyteen lunta. Mopot piti kaivaa kinokses-ta esiin Timon sivulaukun kansilla. Lopul-ta Bemarin sylinterit sulattivat suurimman osan lumesta ja pääsimme eteenpäin.

Saavuimme Akureyriin juuri ennen nel-jää. Tero lähti juoksemaan raivokkaasti pankkeja ja postilaitoksia ympäri vain huomatakseen, että koko saarella on vain yksi Diners-luottokortin käteisnostopiste, ja sekin Reykjavikissa. Ninan Visakortissa oli vielä nostovaraa, joten ei hätää. Aku-reyrissä söimme kalaa. Timo söi yhden paistetun IC-mopon satulan -ainakin siltä kuollut kissakala näytti (ja maistui)-. Talon salaattibaari oli erinomainen. Myöhemmin ravintolavastaavamme Ellu löysi matkaop-paasta maininnan ravintolastamme käymi-sen arvoisena.

Oikotie vuorten yli oli piilotettu mut-kan taakse. Emme huomanneet sitä, joten jouduimme ajamaan päätietä, mikä sekin

oli kivan mutkainen vuoren rinnettä mu-kaileva tie. Matkan varrelle osui taas ker-ran yksi pikkuniagara, mutta juuri silloin meitä kiinnosti enemmän viereinen kah-vila kuin putouksen ihaileminen sateessa. Tästä alkoi taas soratiet, joskin Mývatn-järven rantaan saakka tie oli inhottavan liukasta savilimanuljaskaa. Olimme jo pi-loille hemmoteltuja, joten turvauduimme jälleen sisämajoitukseen työmaaparakin näköisessä kopissa.

Tiistaiaamuna suoritimme reippailu-hetken kiipeämällä tulivuoren päälle. Sin-ne vievä polku olisi ollut tosi makea en-durospoori, mutta laava oli vielä niin tu-lista, että se olisi pilannut hyvät renkaat. Mývatnin seutu on erittäin tuliperäistä. Vähän joka myyränkolo työntää rikinkat-kuista höyryä tai kuplivaa mutaa. Reykjahliðin rikkihöyryalueella kasasimme ajopuvun taskut täyteen kuumia kiviä, jot-ka pitivät meidät lämpimänä Jökulsárglju-furin kansallispuistoon asti. Puistoon vievä tie oli ruuhon kovertunutta maastu-riuraa. Sumu sakeni ja Dettifossin putouk-sen erotti sumuisesta ilmasta vain kumea

lyly. Timo ja Nina jatkoivat nälkäisempinä suoraan puiston pohjoispäässä olevaan Asbyrgiin. Tero ja Ellu ärsyttivät vielä nä-känsä äärimmilleen Hljóðaklettarin kivi-muodostelmilla. Tulimme takaisin etelään Jökulsá á Fjöllum -joen toista puolta. Edel-leen sumussa metrin näkyvyydellä Grimstunga asti, jossa vuokrasimme talon. Hintaan sisältyivät ruotsalaiset.

Tero ja Timo kävivät krossaamassa il-man pakkauksia ja Vaimoja läheiselle pik-kukirkolle. Tie oli kunnan endurospoori vesiesteineen. Palattuamme talolle uskal-tauduimme vihdoin juttusille ruotsalaisten kanssa, jolloin ilmeni, että toinen heistä, Vesa, puhui sujuvaa suomea.

Aamulla huomasimme, että ykköstie oli peruutettu. Kaikkiialla oli hiljaista, mutta pitkän kolistelun jälkeen joku naisihminen tukka sekaisin viikinkikypäräänsä kohentaen pölähti läheisen talon ovelle, ja ker-toi meille, että tietä ei ole peruutettu, se on vain siirretty. Seuraavassa risteyksessä, mottomme mukaisesti, päätimme oikais-ta Vopnafjörðurin kautta. Reitti lisäsi mat-kaamme noin 30%, joten se täytti oikotien määritelmän. Ylängöllä oli niin kylmä, että lampailakin oli villahousut jalassa.

Vopnafjörðurissa oli iso hiekkaranta, ja vain kiljuva nälkä esti Timoa hyökkäämäst-ä sinne Teneren upotuspuihin. Syötyäm-me lähdimme kohti etelää ylittämään vuo-nolaaksoa reunustavaa vuoristoa soraser-pentiiniä pitkin. Olimme taas lumirajan yläpuolella. Tie oli kapea soratie, ei kaitei-ta, ja jyrkät pudotukset. Vuoriston yli pyyhki sellainen myrskytuuli, että oli vai-kea pysyä tiellä, tai ylipäätään pystyssä. Laskeuduttuamme kävelyvauhtia laak-soon, annoimme myötätuulen työntää meitä puoli-ilmaiseksi eteenpäin.

Laaksonpohjan tie oli suora ja tylsä. Vuorituuli oli pyyhknyt Sagojen saaren



**Timo ui.**

pölyt mopoistamme ja vaatteistamme, ja olimme henkisesti jo lähes jättäneet Islan-nin. Kuitenkin laskeutessamme taas Sey-ðisfjörðuriin meille tuli haikea olo. Tie ja maisemat olivat niin henkeäsalpaavia, että teki mieli kääntyä takaisin, pois satamas-ta, ja myöhästyä laivasta. Ajoimme kuiten-kin alas kylään, ja saunottuamme uimahal-lissa nukuimme viimeisen yönne kansa-koulun lattialla.

Torstaiaamuna ostimme viimeiset mat-kamuistomme ja suuntasimme jokaviik-koiseen liikennenuuhkaan. Ohittaessam-me lauttajonoa jalkakäytäviä pitkin kuului jonosta yllättäen "Moi, Timo. Kyllä maail-ma on pieni!" Lautassa saimme sitten ruotsalaisten kanssa kuunnella Markun juttuja, jotka olivat -jos mahdollista- vielä puolta hurjempia kuin omamme, alkaen DR Bigin koneremontista keskellä vuo-laasti virtaavaa jäätikköjokea.

Paluumatkalla vietimme kolme päivää Färsaarilla, mutta se on kokonaan toinen juttu...

# Nolottaa

Noloja tilanteita sattuu varmasti kaikille silloin tällöin. Jälkeenpäin hyvinkin huvittavat tapaukset voivat tapahtumahetkellä tuntua todella tuskallisilta, varsinkin naurun alaiseksi joutumista pelkää jokainen, vaikka erehtymätöntä ihmistä ei ole olemassaakaan. Oman erehtymättömyyden tunnustaminen vain taitaa ottaa koville.

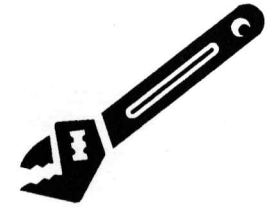
Kerronpa erään itselleni ensimmäisellä Norjan reissullani sattuneen tapauksen. Olin saapunut Altaan, jossa tankkasin pyöräni ja tarkoitukseni oli mennä huoltamon sisätiloihin maksamaan, kun vastaan tuli ylivoimainen este, en nimittäin saanut ovea auki. Tartuin oven kahvaan toisella kädelläni ja vedin ovea auki, mutta mitään ei tapahtunut. Otin kahvasta kiinni molemmin käsin, lisäksi voimaa, mutta ei pienintäkään liikkahdusta. Palasin pyörän luokse, tutkin mittaria siltä varalta, että se olisikin joku seteliautomaatti ja olisin vahingossa saanut bensat ilmaiseksi, mutta ei, mitään sellaista ei ollut näkyvissä. Sitten huomasin sisällä huoltamossa nuoren tytön kassan takana ja tietenkin ajattelin, että onneksi hän ei vielä kiinnittänyt mitään huomiota päättömään pyörimiseeni. Katselin vähän aikaa ympärilläni, menin uudestaan ovelelle ja tavailin siitä huoltamon aukioloajat, päätin ajankohdan osuvan niiden väliin, tarkastaa en asiaa voinut, sillä en omista kelloa. Sitten kiskaisin kahvasta oikein kunnolla, mutta ovi pysyi kiinni. Mieleeni tuli, että jospa ovi onkin vahingossa lukittunut kesken päivän ja minun pitäisi herättää kassan huomio, jotta hän tulisi avaamaan oven. Siinä vaiheessa iski pelko naurun alaiseksi joutumisesta, olin epävarma kielitaidostani ja siitä miten saisin asian selvitettyksi.

Mietin etukäteen mitä tytölle sanoisin ja siinä miettiessäni kaarsi huoltamon pihan

autolla pari paikallista miestä. Ovelana miehenä vetäydyin kiireesti pyöräni luokse ja seurasin sieltä miten paikalliset asian selvittävät. He kävelivät reippaasti ovelelle ja toinen heistä työnsi oven auki. Minulla oli melkoisen epäuskoinen olo, kun tajusin oven avautuvan sisäänpäin. Naurua pidätellen menin kiireesti sisään ja maksoin bensat. Matkaa jatkaessani aloin ajatella asiaa tarkemmin ja huomasin oppineeni ovien avautuvan ulospäin niin hyvin, ettei mieleeni edes tullut kokeilla sen työntämistä. Asia on loppujen lopuksi ymmärrettävää, vai onko joku nähnyt Suomessa sisäänpäin aukeavaa huoltamon ovea? Ymmärtääkseni Suomen paloturvallisuusmääräykset jopa kieltävät sellaisen. Logiikka siis petti, mutta asiaa pittemmälle ajatellessani huomasin olevan hyvinkin loogista, että Altassa ovi aukeaa sisäänpäin, siellä kun käsittääkseni joskus sataa lunta reilustikin ja voisi käydä niin ettei ovea saisikaan auki sateen jälkeen.

Jälkeenpäin asiaa ajatellessa itse tapahtuma on naurattanut kovastikin, mutta olen myös ihmetellyt sitä kasvojen menettämisen pelkoa, joka taitaa olla lähes kaikkiin ihmisiin sisäänrakennettuna. Huomion kohteeksi joutuminen pelottaa, varsinkin epämieluisan huomion, vaikka sekin olisi usein parempi kuin harmaaseen massaansa sulautuminen. Eihän sitä tiedä, miten kiinnostavaan keskusteluun minäkin olisin päätyneet kassatyön kanssa, jos olisin uskaltanut kolistella huoltamon ikkunaa. Varmasti olisin ainakin jäänyt tytön mieleen. Vaikka todistelenkin asiaa itselleni näin, käyttäytyisin varmasti vastaavanlaisessa tilanteessa hyvin samanlaisesti. Eihän luonteelleen mitään mahda.

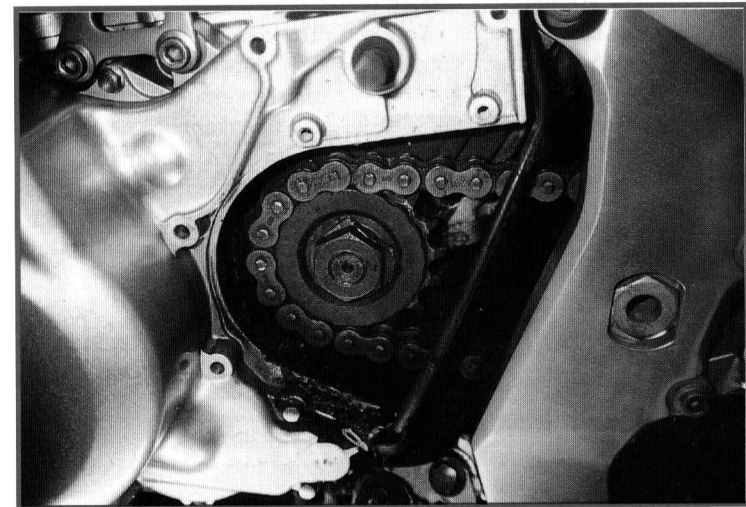
# Kettinkin ja rattaiden vaihto



Vanha vitsi: Mikä on motoristin pahin vihollinen; ketjupolttaja. Ei vaineskaan, onhan niitä muitakin ketjun tuhoajia. Nyt vaihdamme tee-se-itse miehen johdolla moottoripyörän toisiovedonketjun ja rattaat.

Nosta moottoripyörä keskiseisontatuelle, tai sen puuttuessa jollekin tukevalle pukille, niin että takarengas on ilmassa. Varmista vielä ettei pyörä pääse kaatumaan päällesi. Irrota eturattaan suojakotelo, useinmiten kotelon poisto vaatii myös vaihdepolkimen irrottamisen. Ota vaihdepolkimen pultti kokonaan pois, polkimen putoaminen on siten estetty ruuvin mahdollisesti löystyessä ajon aikana.

Katso myös tarkkaan missä asennossa poljin oli jotta se tulee kokoamisvaiheessa samaan asentoonsa. Joissakin pyörissä vaihdeakselin päähän on lyöty piste merkiksi vaihdepolkimen lovelle. Kun koppa on saatu pois on aika löysätä eturattaan kiinnitys, esimerkkipyörässä se on kiinni isolla mutterilla ja kiinnitys on varmistettu lukkolevyllä. Ensin naputellaan lukkolevy suoraksi pois mutterin kyljen päältä, sitten pannaan ykkösvaihe päälle, pyydetään kaveria painamaan takajarrua ja avataan mutteri sopivalla avaimella. Muita lukitusvaihtoehtoja on lukkorengas tai parilla pikkuruuvilla kiinni oleva lukituslevy, jotka ovat helpommin irrotettavia.



Eturatas suojakoppa poistettuna.

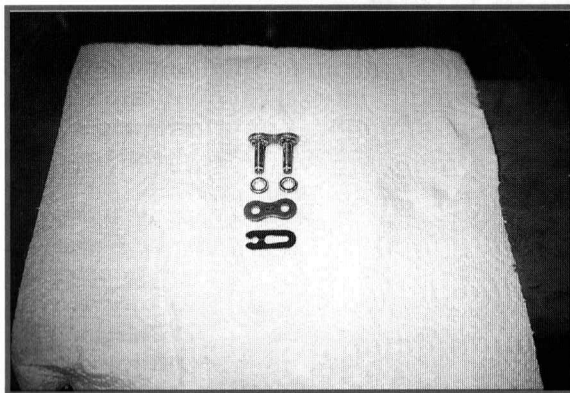


Seuraavaksi kannattaa katkaista ketjut. Jos ketjuissa ei ole lukkoa hio niitin päät tasaiseksi ja lyö talta sivulevyjen väliin jollain ketju purkaantuu turvallisesti. Poista ketju ja eturatas.

Löysää taka-akselin kiinnitysmutteri ja ota akseli pois, vedä takarengas pois paikoiltaan. Takaratas on kiinni nykyksenvaiementimessa joka irtoaa ihan sormin vetämällä takapyörän navasta. Katso taas miten vaimentimen kumit on aseteltu paikoilleen. Ratas on kiinni pultein vaimentimessa, irrota ne kaikki. Joskus ratas on hapettunut kiinni, joten se voi tarvita pientä naputtelua vasaralla irrotukseen. Laita uusi takaratas paikoilleen, kiristä pultit tasaisesti ristikkäin.

Tähän pyörään laitettiin pari piikkiä isompi takaratas, joka lyhensi välitystä n.5% (alkup. 39/17=2,29 ja uusi 41/17=2,41). Alkuperäisellä välityksellä viitosta saattoi tarjota hyvällä omallatunnolla vasta satasen paremmalla puolella ja ykköstä isompaa oli taajama-alueella turha tarjota. Koeajo on vielä suorittamatta pakastin häiritessä harrastusta.

Seuraavaksi pannaan takapyörä takaisin paikoilleen, löysää ketjunkiristimet aloitusasentoonsa. Varmistu oikeasta asennuksesta pyöräsi käyttöohjekirjasta. Laita eturatas ja uusi lukkolevy paikoilleen ja pujo-



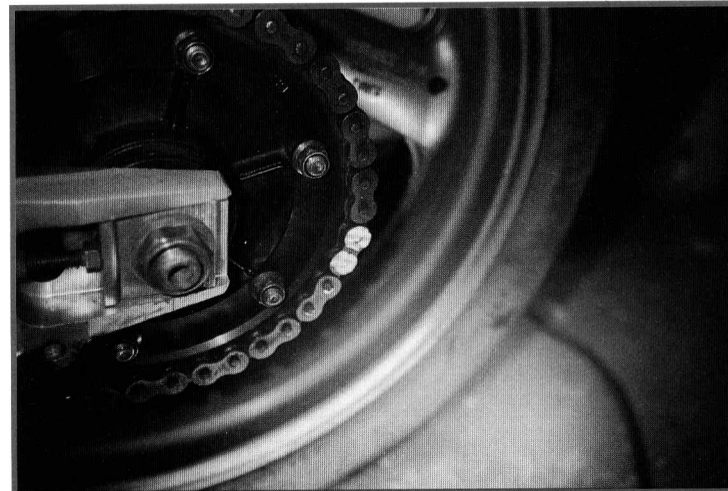
**Perinteinen ketjulukko. Laita lukon niska ketjun kulkusuuntaan.**

ta ketju oikeista reijistä omalle paikalleen.

Toivottavasti olet saanut oikeanmittaisen ketjun kauppialtasi. Muuten sinun on nyt lyhennettävä se. Lyhentäminen onnistuu samalla tavalla kuin ketjun katkaisu sitä poistettaessa. Laita ketjulukko paikoilleen, muista myös o-renkaat molemmin puolin lukkoa. Ketjulukkoja on kahta mallia; perinteinen purettava ja niitattava. Niitattava on vahvempi ja siten turvallisempi eikä sen asennusta pidä turhaan pelätä. Niittaamisesta selviää vasaralla, tuurnalla ja jollakin painavalla vastinkappaleella. Lukkojen irtolevy on usein tosi tiukka tappeihin nähden, joten sitä voi joutua painamaan paikoilleen isoillakin pihdeillä. Perinteisessä mallissa asenna lukkolevy kulkemaan niska edellä äläkä koskaan pyöritä rengasta takaperin esim rasvatessasi ketjua, koska silloin lukko saattaa tarttua ketjunohjaimeen ja aue-ta. Tässä tapauksessa lukko vielä maalattiin punaiseksi jotta sen voi tarkastaa helposti silmä määräisesti.

Nyt on aika kiristää eturatas ja lyödä lukituslevy mutterin kylkeä vasten. Sitten eturataan koppa kiinni, vaihdepoljin paikoilleen, tarkastetaan ketjun oikea kireys, kiristetään taka-akseli ja vielä kokeillaan takajarrun toimivuus ennen koeajoa.

Ketjun ja rattaiden elinikään eniten vaikuttava tekijä on ehdottomasti oikea voitelu. Kokemuksia on kertynyt niin tippakannuista, spraypurkeista kuin automaattisesta rasvaristakin. Honda Trans-Alpissani oli kiinni automaattinen rasvari joka kulutti kolmen ajokauden aikana (n.35 tkm) yhden litran sitkostettua öljyä, enkä kertaakaan joutunut kiristämään ketjua.



**Ketjun katkaisu, niitin päät hiottu matalaksi.**

Renkaanvaihdon yhteydessä kiristimen ruuvia saattoi joutua kiertämään kierroksen tai puoli. Ketju myös pysyi puhtaana kun öljy pesi sitä koko ajan. Paras keino puhdistaa ketju onkin voidella sitä ronskisti moottoriöljyllä ja puhdistaa se sitten rätkillä. Älä käytä ketjun pesussa mitään voimakkaita liuottimia, jotka vievät pois viimeisetkin voiteluaineen rippeet. Ainoa

haitta oli se että takavanne sai pintaansa osan öljystä ja oli enemmän musta kuin kiiltävä. Paska lähtee kuitenkin pesemällä pois, paitsi jos olet erehtynyt laittamaan rasvariin rypsi- tai mäntypohjaista teräketjuöljyä, se mönjä ei lähde irti edes puhalluslampulla ja lastalla.

**Teksti: Raine Honkanen**

## 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**

# Ilta-ajelulla Pohojanmaalla



Pietarsaarelaisten ja vaasalaisten yhteisajeluiltaan aurinko paistoi, harvinaista kyllä.

Kesällä -94 aloitettuja maanantai-ilta-ajeluja on jatkettu Pietarsaassa myös kesällä -98. Uutena lähtöalueena on toiminnut VR:n varastoalue kaupungin laidassa. Entinen, kaupungin tori, on saanut väistyä turvallisempien liikennejärjestelyiden vuoksi.

Vanhemmat (lue hitaammat) pyörät lähtevät klo 18.30 ja uudemmat (lue nopeammat) varttia myöhemmin.

Ajelukohteet ovat enimmäkseen samoja kuin aikaisempina kesinä. Ajomatkaa on siis korkeintaan noin 60 kilometriä.

Yleisömenestystä enimmillään kesällä -98 on ollut 230 pyörää, noin 300 henkilöä.

Vaasassa on myös oma ajelunsa, Tiistai-ajelu. Lähtö on Vaasan torilta klo 19.00 ennalta ilmoitettuun kohteeseen. Pyöriä on ollut kesällä -98 enimmillään alun toista sataa.

Kerran kesässä järjestetty vaasalaisten ja pietarsaarelaisten yhteisajelu keräsi pyöriä noin 300.

**Ajeluterveisin  
Kotonevan Jussi**

## Ajovarustestandardointi- toimikunnan kokous British Standardization Institute 26.-27.11.1998

Edellisessä kokouksessa tekniselle komitealle (TC162) jätetyt uudet standardiehdotukset ovat nyt puolen vuoden lausuntokierroksella, jonka jälkeen TC 162 kerää kommentit. Piakkoin saamme siis antaa suomalaiset mielipiteet standardeista. Lausuntokierroksen jälkeen työryhmä keskustelee kommenteista ja mahdollisesti kirjoittaa uuden version standardeista. Kun TC sitten saa uuden version, se päättää, onko standardi sellaisenaan hyväksyttävissä (muutokset kieli-asiin liittyviä) vai laitetaanko se uudelle lausuntokierrokselle (sisällöllisiä muutoksia). Viimeisen lausuntokierroksen jälkeen menee korkeintaan vuosi siihen, että standardi on voimassa.

### Selkäsuoajat

Selkäsuojoista työryhmällä oli hyvin valmisteltu esitys paperilla ja sen läpikäymiseen käytettiin koko torstai. Työskentely oli hedelmällistä, kun paikalla ei ollut standardoinnin hankaloittamisen elämäntehtäväkseen valinneita jäseniä.

Suomalaisedustajistomme aiheutti jälleen työryhmässä keskustelua, kun kyseenalaistimme ehdotetut testiolosuhteet: 20 °C ja suhteellinen kosteus 65 %. Melkein hävettää jankuttaa joka kerta

tästä samasta asiasta, mutta ajo-olosuhteethan ovat aivan toista kuin tutkimuslaboratorion ilmasto. Ja markkinoilla on edelleenkin suojaimia, joiden suojauskyky on erittäin paljon lämpötilasta ja kosteudesta riippuvainen. Keskustelun lopputuloksena päätettiin standardiin kirjoittaa, että testiolosuhteet ovat EN 1621 mukaiset. Näin siis olemassaolevaan iskusuojainstandardiin mahdollisesti tehtävät parannukset tulevat heti automaattisesti myös selkäsuojoainstandardiin ilman turhaa uuden version kirjoittamista. Samalla sain herätettyä jo unoh-tuneen pienryhmän, jonka tarkoituksena on ollut etsiä parannuksia olemassaolevaan iskusuojainstandardiin EN 1621. Ja kun kerran auoin suutani, sain samalla nimityksen ko. työryhmään.

Alan tuotekehitys on ilmeisesti edennyt, koska selkäsuojoistandardia valmistellut pienryhmä piti nyt 4 kN iskuvoimaa 50 J iskuenergialla hyvänä vaatimuksena. Aiemminhan he olivat raportoineet, että raja pitäisi nostaa 8...10 kN, koska olemassa olevilla suojoilla ei ole mahdollista saavuttaa 4 kN.

Perustelu 4 kN rajalle on, että tutkimusten mukaan kylkiluut murtuvat tuolla voimalla. Se on sinällään hyvä perustelu, mutta toisaalta käytetty iskuenergia

taas ei ole minkään onnettomuustutkin-  
nan tulos. Sitä vaan käytetään, koska se  
on käytössä monessa muussakin iskutes-  
tissä. Mielestäni asiaa tulee todellakin  
harkita, koska 4 kN vaatimuksella suojai-  
mesta tulee fysiikan lakien mukaan ide-  
aalisillakin vaimennusmateriaaleilla koh-  
tuuttoman paksu ja sitä kautta käyttökeli-  
poisuus kärsii. Ja onhan huonompikin  
suoja-ajon aikana käytettynä parempi  
kuin hyvä suoja-ajon kotona naulakossa.

Keskustelu sallitusta iskuvoimasta käy-  
ttiin päivän lopussa, jolloin kaikkien kes-  
kittymiskyvyn heikkeneminen teki siitä  
huutoäänestystä. Ehdotin kuitenkin hie-  
man maltillisempia vaatimuksia, jotta suo-  
jaimista ei tulisi tarpeettoman kömpelöi-  
tä. Lopulta päätettiin selvittää asiaa seu-  
raavaan kokoukseen.

## Kivisuoijat

Perjantain työskentelyn pohjana ei ollut  
läheskään niin hyvä paperi kuin torstai-  
na. Itse asiassa kivisuojaistandardieho-  
tuksessa oli runsaasti puutteita ja epä-  
määräisyyksiä. Kivisuojaistandardieho-  
tetaan enduro- ja crossikusien käyttä-  
miä "hartsareita", joiden tarkoitus on  
suojata yläkroppaa oksilta ja sinkoilevilta  
kiviltä.

Standardiehdotuksessa oli kuvailtu  
eräs olemassa oleva tuote ja sen raken-  
ne. Standardin kuitenkin pitäisi esittää  
tekniset vaatimukset hyväksyttävälle suo-  
jaimelle ja näin koko teksti meni suunnil-  
leen uusiksi. Myös eri kokojen määritte-  
ly aiheutti keskustelua: lasten motocross-  
harrastuksen vuoksihan oikean koon va-  
lintaan on kiinnitettävä erityistä huomiota,  
koska liian iso suoja-ajon saattaa olla hen-  
genvaarallinen.

Standardiehdotuksen laatineella ryh-  
mällä ei ollut testauskaan hallinnassa, jo-  
ten loppujen lopuksi jäimme ihmettele-  
mään, mitä vaatimuksia standardissa edes  
haluttiin esittää. Lopputuloksena päätim-  
me vahvistaa ko. pienryhmää standarien  
kirjoittamisen hallitsevalla jäsenellä ja  
katsoa seuraavalla kerralla, mitä on saa-  
tu aikaan.

## Havaintoja kokouksen ulkopuolelta

Viime kokouksessa ihmettelin, että suo-  
malaiset puvut eivät pärjää kulutuskoke-  
keissa, vaikka niillä kuitenkin on ihan  
mukava liukua asfaltilla. Ja silloin sain  
myös kuulla, että brittiläiset ovat menes-  
tyksekkäästi hyväksyttäneet tekstiilipu-  
kujakin. Ilmaan jäi vaan kysymys, miten.  
Nyt eräs selitys valkeni kahvikupin ääres-  
sä:

Standardia on tulkittu suomalaisittain  
siten, että iskusuoja-ajon tulee ottaa pois  
kulutuskokeissa (kuten minäkin standar-  
ditekstin ymmärsin). Britit taas ovat tul-  
kinneet, että jos suoja-ajon ovat kiinteäs-  
ti puvussa, niitä ei voi ottaa pois ja silloin  
puku testataan suoja-ajon kanssa. Ja kyl-  
lä silloin kulutuskestävyyttä löytyy! Seu-  
raavaksi onkin mielenkiintoista kuulla ita-  
lialainen tulkinta asiasta...

Nyt standardien ollessa lausuntokier-  
roksella pitää siis lukea suurennuslasin  
kanssa, että voiko jonkin asian tulkita  
monella tavalla. Me suomalaisethan tun-  
nollisina ihmisinä kun yleensä kärsimme  
tällaisista tulkintamahdollisuuksista.

*Kokousmatkaa muisteli*

**Antti Kortesus**

Teksti: Keijo Lumme

# Neljä tahtia

On helppo muistaa, milloin nelitahtisen  
moottorin ääni ensimmäisen kerran teki  
minuun vaikutuksen. Se oli silloin, kun olin  
jo mielestäni aika hyvin perillä siitä, mitä  
mopot ja moottoripyörät ovat ja miltä ne  
kuullostavat. Kuitenkin, kaikki kokemukset  
uskoakseni olivat peräisin kaksitahtisista.

Todellinen juttu tapahtui joskus 60-lu-  
vulla. Istuin puutarhassa pienen jakkaran  
päällä ja poimin viinimarjoja. Olin luvannut  
vanhemmilleni – pienen mutta tiukkasävyi-  
sen neuvottelun tuloksena - että kerään  
ne marjat ja saan palkkiona jotain (en enää  
muista että mitä). Ja siinä marjoja ämpä-  
riin nyppiessäni tuo ääni äkkiä tuli korviini.  
Ensin kauempaa, mutta koko ajan voi-  
mistuen.

Katsoin taivaalle, mutta en nähnyt len-  
tokonetta. Junarataa pitkin ei myöskään  
ollut mitään tulossa. Sitten syöksyi met-  
sän keskeltä pientä soratietä pitkin moot-  
toripyörä, selässään mies vaaleat hiukset  
tuulella liehuen. "Paki perhana", sanoin  
ääneen, ja marjaämpäri putosi sylistäni.

Paki oli minua yli kymmenen vuotta  
vanhempi kaveri. Vanhapoika, niinkuin sii-  
hen aikaan sanottiin yli parikymppisistä  
poikamiehistä. Hän hurautti puutarham-  
me ohi, morjesti lyhyellä käden liikkeellä,  
ja minulle tuli kiire. Otin polkupyörän al-  
leni, ja lähdin perään. Kioskin kohdalla sel-  
visi, että Paki oli lähtenyt Bostonin oston.

Pyörä seisoj kioskien seinän nojalla. Se  
oli tumman vihreä, lähes musta, ja sen tan-  
kissa luki Matchless. Paki iski tarinaa kios-  
kin nuoren myyjäpimun kanssa, mutta  
minä keskityin moottoripyörän tutkimiseen.  
Sen moottori näytti kyllä samalta

kuin muidenkin pyörien - niinkuin vaikka  
papan Jawan - mutta miksi sen ääni oli ker-  
takaikkiaan toisenlainen? "Kilpakone" sa-  
noi Paki, ja minä olin myyty.

Kun Paki oli juonut pilsnerinsä ja poltel-  
lut Bostoninsa, hän asteli pyörän viereen.  
"Onko pitkä kaasua?" kysyin. Olimmehan  
velipojan ja parin muun pikkukundin kans-  
sa jo oppineet, että mitä pidempi kaasua-  
kahvan liike, sen kovempi kone. Huippuna  
tottakai Pannonia, jossa kaasua sai pyöri-  
tellä parikin kierosta ennen kuin tuli stop-  
pari vastaan. "Jättää se nimismiehen Trium-  
pin" vastasi Paki, ja sovitteli jalkaansa pot-  
kaisukammelle. Yksi potkaisu, ja siinä se  
ääni taas oli. Voiman Ääni. Tai ehkä Äänen  
Voima. En ole varma. Seisoin lamaantun-  
neena, puristin hikisiä käsiäni, ja kuvittelin  
itseni maantiellä tuollaisen pyörän selässä.  
Paki veti nahkatakin vetoketjun kiinni, ja  
lähti kiviä ruopien pois. Minua jäi vaivaa-  
maan tuo ääni. Miksi se oli niin täydellisen  
erilainen kuin kaikissa muissa moottori-  
pyörissä, joita olin läheltä kuullut?

Kului muutamia vuosia. Ostin mopon,  
sitten mitään tekemättömän Jawan, ja sen  
jälkeen jonkun paikallisen kyläseppän ko-  
koaman 125 kuutioisen MZ merkkisen te-  
keleen. Ulkonaöلتään se muistutti lähinnä  
raakaa motocross-pyörää, minkäänlaisia  
papereita tai rekisterikilpiä ei mukana seu-  
rannut, ja toimintakin oli vähän mitä sat-  
tui. Sillä pyörällä oli ilmiselvästi Sielu. Yh-  
tenä päivänä se käynnistyi ensimmäisellä  
potkulla, ja sitten taas saattoi kulua viikko  
ettei se suostunut yhteistyöhön.

Olin lukenut jostain lehdestä, kuinka  
uusi 500-kuutioinen Kawasaki suoriutui

400 metrin matkasta 13 sekunnin aikaan. Minulle ja "Mitsille" tuo oli selvä haaste, ja niinpä asia päätettiin yhden kaverin kanssa tutkia. Mittasimme jalkamitalalla 400 metrin matkan, minä ajoin ja kaveri otti aikaa. Tulos oli ihan uskomaton, 16 sekuntia! Melkein kuin se lehdessä nopeaksi kehutti uusi Kawasaki!

Tosin, vasta jälkepäin, kuulin että olisi pitänyt startata paikaltaan eikä kelata huippunopeutta yli kahden kilometrin päästä ennen lähtölinjaa...

Jonkin ajan kuluttua ajoin ajokortin, ja ostin 350 kuutioisen Kawasakin. Sitten tuli se hetki, kun päätin lopettaa 2-tahtisten kanssa pelehtimisen, ja siirtyä 4-tahtisiin. Hommasin XS 650 Yamahan.

Siitä lähtien en ole pitänyt 2-tahtisia oikeina moottoripyörinä. Niiden ääni on sairas, ne savuttavat, niissä ei ole voimaa, eivät ne tahdo kestää pitkäaikaista käyttöä.

Luultavasti on niin, ja pakkohan se on myöntää, että tämä on pelkkä asennekysymys joka juontaa juurensa hyvin kaukaa omista varhaisista kokemuksista. Jokainen yksilö tekee omat valintansa viime kädessä omien tuntemustensa mukaan. Joku

pikku juttu voi ohjata käyttäytymistä vuosikymmenten ajan, ilman että sitä vaivautuisi edes syvällisemmin analysoimaan? Voit kuunnella samaa rokkibändiä vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen, vain sen takia että se jossain määrättyssä tilanteessa on tuntunut todella hyvältä. Yksi tuttu vannoo vielä tänäkin päivänä Hurriganesin nimeen vain sen takia että sillä kävi kerran uskomaton tuuri kyseisen bändin keikalla. Se pääsi siitä ainoasta aarteestaan, niinkuin hienosti sanotaan... Ja nyt se yhä 25 vuotta tapahtuman jälkeen on valmis ostamaan kaikki Hurriganesin uudelleenjulkaisut ja kokoelmat joita markkinoille tulee.

Ei sillä, etteikö ganes olisi ollut kova juttu. Siinähan oli mukana juuri tuota nelitahtisen moottoripyörän soundia...

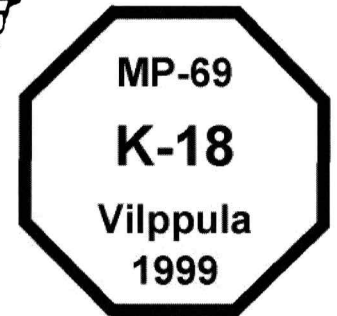
Nykyään kun kuulen harvakäyntisen nelitahtikoneen äänen, muistan mistä tässä touhussa on koko ajan kyse. Sitähän se on, viinimarjojen poimimista, Bostonia ja pilsneriä. Lentävää soraa ja nahkatakkeja. Tarinaa kioskien pimuille ja kylän pikkukundeille. Hurriganesin musiikkia. Äänen voimaa ja voiman ääntä...

**Kekku**

## Kunniamerkit

Toimituksen tietoon on saatettu, että Suomen Moottoriliitto on myöntänyt pronssisen kunniamerkin kerhomme jäsenille Kari Hanski ja Pekka Kulju.

MP69 onnittelee!

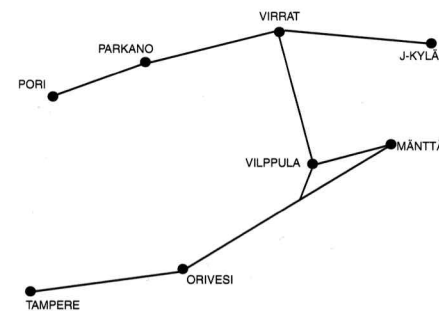


## MOTORISTI

Nuorten oma kokoontumisajo  
**K-18** järjestetään VILPPULASSA  
**11. - 13.6.1999**

Kontrolli: Satamahai, Vilppulan satama  
(opasteet Vilppulan keskustasta)  
Paikalle voi tulla perjantaina klo 17.00 alkaen

**Hauskan  
viikonlopun  
hinta:  
50 mk**



- hinta sisältää:
- ◆ runsaat sapuskat
  - ◆ sisämajoituspaikkoja (20 kpl), oma teltta ja makuupussi mukaan
  - ◆ ohjelmaa
  - ◆ kilpailuja
  - ◆ saunontaa, uintia
  - ◆ K-18 -tarran



Ennakoilmottautumiset ja lisätiedot:  
Mika Kopra, 040-516 5181  
(Ami vastailee myös)





# MP69 korisjunnujen sponsoriksi

Kerhokauppiaan mielenrauhaa on jo monta vuotta piinannut myytäväksi kelpaamattoman vanhan T-paitaerän kohtalo. Paitojen rintamukseen on jossain vaiheessa laitettu päällepainatuksena EU:n tähtikuviokin lisäämään haluttavuutta. Vaan eivät ole käyneet kaupaksi. Ei yksikään kappale, vaikka näitä luomuksia on tyrkytetty liki ilmaiseksikin jäsenistölle. Motoristit lienevät tyylitietoista väkeä.

Kauppias Asko Vesinen sattui menneenä syksynä mainitsemaan paitapinostaan Vantaan Pussihukkien tytöt '86:n jouk-

kuenojohtaja Jaana Virtaselle. Hänellä välähti oitis. Korisjunnuilhan paitoja kuluu harjoituksissaan enemmän kuin paljon. Ulkonäöllä ja napakalla istuvuudella ei näille ikäluokille ole vielä kovin suurta merkitystä.


Nyt Pussihukkien junioreilla on käytösään 150 treenipaitaa, joissa kelpaa juosta ja pompottaa palloa. Vastineeksi paitojen rinnuksissa loistavat "Moottoripyöräkerho 69"-tekstit niin tulevien motoristien kuin heidän vanhempiensakin silmien iloksi. Onnea Pussihukkien peleille!

## Ratkaisu ristikkoon Motoristissa 5-6/98

**HANAA-RISTIKKO** Laatinut: Antero Sirviö

|  |  |            |     |           |   |            |   |          |   |                               |  |
|--|--|------------|-----|-----------|---|------------|---|----------|---|-------------------------------|--|
|  |  | MIELLYTÄVÄ |     | JALKKAAN  |   | FOTOSPORIN |   | HOMMAA   |   | Kouros-<br>11/5/98<br>33/36/1 |  |
| 2x   |  | H          | BOB | M         | J | COLLINS    | S | SÄKEIL-  | A |                               |  |
| ENDURO   |  | ROKUSKI    |     | SADE      |   | TILANNE    |   | KUVAT    |   |                               |  |
| SUUSSA   |  | MAITTA     |     | VA        |   | JUDDO      |   | TATA     |   | MI                            |  |
| SULAVA   |  | E          |     | LAINATTU  |   | ALKU       |   | RAA-     |   | KÖ-                           |  |
| RENAULT  |  | CLIO       |     | VE-       |   | T          |   | KAUETA   |   | NOUSTA                        |  |
| SAULIN ISÄ   |  | KIISS-     |     | -PUO-     |   | LINGEN     |   | IMMANUEL |   | VUORO                         |  |
| SOTA-  |  | KORSUT     |     | KALVALASI |   | SOKKI-     |   | SUKU     |   | Ei                            |  |
| AJAN   |  | OUTO       |     | AJO       |   | ASENTO     |   |          |   |                               |  |
| ASUMUKSIA  |  | TUKI       |     | NATA      |   | VAINT      |   | VAIN     |   |                               |  |
| OLEN   |  | SISUTTA    |     | RISTI     |   |            |   |          |   |                               |  |
| JOUKO  |  | KALLIO     |     | EIKÄ      |   | MINULLA    |   | OLE      |   | KILPA-AUTOA                   |  |

**HANAA-RISTIKKO** Laatinut: Antero Sirviö

|   |  |                               |  |                           |  |                                 |  |                            |  |  |  |
|---|--|-------------------------------|--|---------------------------|--|---------------------------------|--|----------------------------|--|--|--|
|  |  | 20                            |  | 20                        |  |                                 |  |                            |  |  |  |
| TUNNIN  |  | KAIKOA                        |  | ASP                       |  | 20                              |  | 20                         |  | se<br>loa-<br>hempi                              |  |
| UKIT  |  | KAUP-<br>UKRAI-<br>NASSA      |  | PIME-<br>NEVIÄ            |  | TILA                            |  | OLIOIT                     |  | KANSA  |  |
| JÄYKÄT  |  | Pöykin pöyhine<br>PILAPUUTAJA |  | VÄRI                      |  | ISO<br>ELÄIN<br>MASAL-<br>LAKIN |  | EUR.<br>JOKI               |  | KOR-<br>JA-<br>TAAN                              |  |
| TUO-<br>REITA<br>IKI-<br>ASIOITA  |  | JORDI                         |  | "O"                       |  | LISÄÄVIÄ                        |  |                            |  |  |  |
| 00.00   |  | 21.45                         |  | KALIAN<br>HANNA-<br>JILLA |  | PYSY-<br>VÄT                    |  | HEVO-<br>SILLE<br>JA<br>LE |  | RALLI-HARRYN<br>SOKULAISIA<br>"PERUNA-<br>PELTO" |  |

# Mitä sitä voi kirjoittaa



## Ripa

Kun en ole edes saanut talvirenkaita alle. En ole ehtinyt korjata sitä kesäpyörän vuotavaa bensahanaa, en vaikka joku moottori-kerhon jäsen joutui tukkimaan vuoden minun puolestani. Kiitoksia vain, ja anteeksi - tarjoan kyllä kahvit, annahan kuulua itses-täsi!

Kaikesta ne ihmiset muuten valittavat - bensan hajustakin, vaikka sitä ei tankissa montaa desiä ollut, ja rakennus on mahdotoman suuri, ja uusi, hyvällä ilmanvaihdolla.

Puolustukseksi voin kyllä mainita, että jotain olen moottoripyöräilyn eteen tehnyt, vaikka itse asia on jäänyt liian vähälle.

Standardoinnista oli viime lehdessä niin paljon tekstiä, että hirvitti. Byrokraatiaahan se pääosin on, ja vielä maustettuna eri eturyhmien ristiriitaisilla tavoitteilla ja kulttuurien eroilla.

Silmien sulkeminen ja asian unohtaminen olisi ehkä helpompaa kuin yrittää vaikuttaa. Lopputulos vain voisi olla nykyistäkin vielä järjettömämpi.

Vai kuvitteleeko joku, että byrokraatit heittäisivät leikin sikseen? Ehei, heillä on tulostavoitteensa, politiikkansa ja vankka usko asiansa oikeuteen. Tulokset laske-taan valmiiden standardien määräst - niiden laatu on sitten toinen juttu. Poliitiikka ehkä ei ole ihan se EU:n peruskirjan mukainen kilpailun vähentäminen. Pikemmin-kin ehkä hallinnonin tehostaminen ja oi-kein lobbaavien auttaminen.

### Hesari

Kirjoitti jutun ajoharjoitteluluvan antami-  
sesta 16-vuotialle. Jutun yhteydessä kerrot-

tiin myös MP69:n kanta asiaan: suurinpiir-  
tein niin, että 16-kesäinen on liian nuori lii-  
kenteeseen.

Oliko toimittaja tössinyt vai pitääkö  
tuosta vetää johtopäätös, että vasta 18  
vuoden ikäiset saisivat ajaa moottoripyö-  
rää. No, eiköhän tässä samassa lehdessä ole  
hallituksen päätös asiasta, ja siinä vähän  
enemmän asiasta. Mutta lausuttu sana on  
kuin ammuttu nuoli - sitä ei saa takaisin.  
Puhumattakaan painetusta sanasta, sitä pi-  
täisi tuon vanhan sanonnan rinnalla verra-  
ta ehkä sitten tykillä ampumiseen?

### Survival

Survival-kouluttajien ja muiden kiinnostu-  
neiden kanssa on istuttu jo parina iltana  
ruotimassa alan tutkimuksia. Jotain mielen-  
kiintoista on löytynytkin. Mutta kaikkien  
kivointa on ollut havaita, että voimme olla  
aiheesta ylpeitä koulutuksemme suhteen.  
Eikä siellä tieteenkään puolella ole vastaan  
mitään olennaisesti ajatusmaailmaamme  
parempaa ymmärrystä.

Keväämmällä pitäisi sitten taas levittää  
kaikille tietoa Motoristi Survivalista ja Pe-  
lastuksen Päivästä. Vaikka Survivalille taitaa  
olla jo melkoinen joukko ilmoittautuneita,  
niin että mainostaminen palvelee lähinnä  
ensi vuotta - pitäkäähän kiirettä, jos mu-  
kaan haluatte.

Risto Kaivola

# 69 SHOP

|   |       |
|---|-------|
| Poolopaita .....                          | 140,- |
| College .....                             | 110,- |
| T-paita (musta, harmaa) .....             | 55,-  |
| K-18 -paita .....                         | 55,-  |
| Lippis .....                              | 60,-  |
| Rukakuksa .....                           | 95,-  |
| Snapsikuksa .....                         | 50,-  |
| Motoristi-kansio .....                    | 30,-  |
| Kangasmerkki .....                        | 20,-  |
| 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,-  |

**Soita ja tilaa!**

**69 SHOP**

**Asko Vesinen**

**Yläkaskentie 8 L 56, 00730 HELSINKI**

**p. 09 346 3303, työ 09 752 712**