



MP 69 ry

PL 69

.F534

00691 HELSINKI

HUUHTANEN REIJO

0251

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Henna Saariselle
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Henna Saariselle
 3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi
- Täydennä ja korjaa muuttuneet tiedot 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 3 • KESÄKUU 1999

MOTORISTI



Tapahumakalenteri 1999

Tapahuma	Aika	Paikka/ Kontrolli	Järjestäjä
Kontioralli	2. - 4.7.	Utsjoki, Tenon Helmi	Harri Naukkarinen puh. 050-591 8383 & Kari Kosonen puh. 0400-943 934
Perheralli	6. - 8. 8.	Viitasaari	Jorma Tuhkanen puh. (014) 572 225 tai 0400 644 729
Eestin Etappiajo (täynnä)	20. - 22.8.	Eesti	Kaija Rytönen/Toni Korppi
Vuosikokous	syyskuu -99		hallitus
Pohjoisen Pystymettä	syyskuu -99		Eero Tuomikoski/ Napapiirin moottoripyöräilijät puh. 0400-692 063 tai (016) 379 1045
MP-suunnistus	syyskuu -99	Kiikoinen	Ari Uotila, puh. (02) 546 0667 tai 040-524 4909
Enduropöräys	9.-10.10.	Kangasala	Pekka Kulju, puh. 040-550 0622
Pystymettä	29.-31.10.	Lounais- Häme	Keijo Lumme, puh. 050-562 3103

Motoristi

Nro 3 kesä 1999. 30. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1999
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Postitus: Postlink Oy Tampost
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk
Kannen kuva: Toni Korppi

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

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

Koulutusvastaava

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

Nuorisovastaava

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

Varapuheenjohtaja

Tony Lind
Kirkkokatu 13 B 11
33960 PIRKKALA
Puh. työ (03) 368 1604
Matka 0400 558 922
E-mail: tony.lind@sci.fi

Kerhoisäntä

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

NMR-vastaava

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

Jäsenkirjuri

Henna Saarinen
Tilhentie 9
33540 TAMPERE
Puh. matka 040 501 4810
E-mail: henna.saarinen@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

Päätoimittaja

Anne Aaltonen
Hämeentie 77 A 9
00550 Helsinki
Matka 040 507 1567
E-mail: anne-helena@kolumbus.fi

Aluetoimintavastaava

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

Kerhotavaramyynti

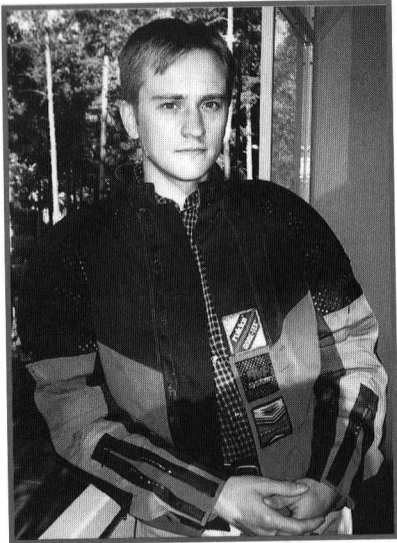
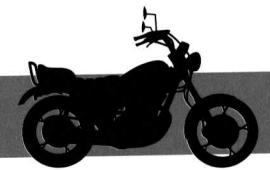
Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327

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





Koulutuskone käy

Kevään ja alkukesän tavaramerkiksi muodostuneet ajokoulutustapahtumat ovat taas vauhdissa. Tämän vuoden erikoisuutena katsottiin tarpeelliseksi järjestää kaksi identtistä Motoristi Survivalia. Ensimmäisellä opiskeltiin kaatuneiden muistopäivän viikonloppuna ja toiseen keskitytään kesäkuun puolivälissä. Kurssien osallistujille tarjonnan ja vaihtoehtojen runsaus on varmasti tervetullutta. Kouluttajia lisääntyvät viikonloppumenot puolestaan rasittavat liikaakin. Parhaimmillaan tai pahimmillaan kouluttajien kalentereista ei löydy yhtään vapaata viikonvaihdetta touko-kesäkuun tienoilla.

Kurssien ohjaamisen lisäksi kouluttajat kehittävät valmiuksiaan talven ja ajo-kaudenkin mittaan pidettävissä tilaisuuksissa. Mietitään ajamisen perusteita, suunnitellaan kurssien kulkua ja etsitään uusia ideoita niin omaksi kuin kurssilaistenkin mielenkiinnoksi. Viime vuosina mukaan on tullut SMOK:n kanssa järjestäytyneesti tehty ammattitaitoa ylläpitävä työ. Kaikki tämä vaatii lukemattomien vapaaehtoisten työtuntien uhrausta kouluttajilta ja heidän perheiltään.

Tuskin kukaan kuvittelee tekevänsä motoristien jatkokoulutusta palkallisena työntekijänä. Silti useampien vastuulle jaalentuva toimintatapa olisi enemmän kuin tervetullut. Varsinkin kun myös uuden

kouluttajapolven sisäänajo on konkarien tehtävänä jatkuvuuden varmistamiseksi. Ehkäpä motoristien järjestöt ja julkinen taho yhdessä pystyisivät nostamaan jatkokoulutuksen sen ansaitsemaan vakiintuneempaan asemaan. Voitaisiko joskus onnitella suomalaisten motoristien omaa koulutusorganisaatiota kuten 60-vuotias-ta Liikenneturvaa nyt? Onneksi olkoon, Liikenneturva!

Tapahtumat rullaavat

Jo mainittu kesäkuun toinen viikonloppu on toimintamme aktiivisinta aikaa. Samana päivänä järjestetään Motoristi Survivalin lisäksi myös Akkaralli, K-18 ja nuorten motoristien YRoY-kilpailun osatehtävä. Ainakin nuorilla naismotoristeilla on mistä valita.

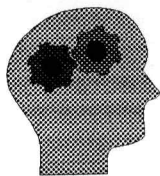
Young Rider of the Year-kilpailu käynnistyi sekä Suomessa että muissa mukana olevissa maissa hiukan hitaasti. Julkista tiedottamista ei voitu aloittaa ennen kuin saatiin varmuus ratkaisevan tärkeän EU:n rahoituksen onnistumisesta. Nyt onkin jo postitettu kaikille potentiaalisil-

le osallistujille henkilökohtainen kutsukirje ja ruvettu lukemaan saatuja vastauksia läpi. Järjestäjien toiveena tietysti on, että Suomen kilpailun voittajat pärjäävät hyvin myös syksyisessä Milanon loppukilpailussa.

Ajokautemme huipentumaan Kontioralliin on enää vain hetkinen aikaa. Tänä suvena pääsevät tuntuva ajorupeamaa kaivanneet todenteolla kokeilemaan istumalihastensa kestävyyttä. Ensikävijöille kerrottakoon vinkkinä, ettei koko matkaa Utsjoen kontrolliin ja sieltä rallipaikalle ole pakko ajaa samoilla silmillä. Jos ei siis satu olemaan pakko. Lapin maiseista ja matkalle osuvista haastavista tieosuuksista jäänee enemmän muisteltavaa kun malttaa jaksottaa ajamisensa sopivan mittaisiksi etapeiksi. Ja eihän kukaan enää pelkää pyörän kuutiotilavuuden rajoittavan matkaan lähtemistä?

Kontiossa moikataan!

Toni



Päätoimittajalta

Lehden (pää)toimittaminen ei suinkaan ole kirjoittamista, vaan enemmänkin projektinhallintaa. Lehti pitää saada eteenpäin taittajalle, painoon ja postitukseen määräpäivinä. Se tarkoittaa oman ajankäytön suunnittelua aineistopäivän tienoilla, sekä puhelinsoittoja ja varmistuksia kaikille asiaan liittyville tahoille.

Toimittamista tässä hommassa on lähinnä vain juttujen lyhentäminen. Uskokaan tai älkää, mutta sisääntulevien juttujen suurin ongelma on niiden pituus! Kun kerran vauhtiin pääsee, ei loppua tunnu näkyvän. Motoristin sivulle mahtuu noin 3000 merkkiä. Se ei ole kovin paljoa (tässä jutussani on noin 2000 merkkiä). Vaikeaksi juttujen lyhentämisen tekee se, että niistä ei oikein raaskisi leikata mitään pois! Mutta liian pitkät jutut eivät oikein sovi tämän tyyppiseen lehteen. Haluammehan monipuolisen, asiallisen ja hauskan lehden.

Haastavinta tässä hommassa on juttujen saaminen. Onneksi on löytynyt muutama kynän ja paperin (tai sitten tietokoneen) ääressä viihtyvä motoristi, joiden tuotokset kolahtavat postilaatikkoon aina ennen aineistopäivää. Suurkiitos heille. Postin saaminen ilahduttaa aina. Lisäksi

juttuja täyttyy pyydystellä ympäriinsä. Suuri osa minut tavanneista onkin varmaan kuullut lauseen "Siitä voisitkin kirjoittaa Motoristiin!". Suunnilleen joka kymmenes lupaa sen tehdä, ja niistä joku jopa lunastaa lupauksensa. Tuloksen näet te lehdessä.

Kaikkein haastavin homma minulla on vielä edessä: seuraajan löytäminen. Hallituskausi loppuu syyskuussa, ja mielelläni luovuttaisin tämän tehtävän jollekulle innokkaalle, mahdollisesti myös kirjoittamistaitoiselle motoristille (kyllä se päätoimittaja itsekin niitä juttuja joutuu silloin tällöin työstämään, kun delegointikyvät pettää). Lehden toimittamisen ilon lisäksi näistä kerhohommista aina myös oppii jotain yleishyödyllistäkin, niin kuin sitä projektinhallintaa. Ja kyllä hallituksessa pääsee kuulemaan ja vaikuttamaan moneen meitä motoristeja kiinnostavaan asiaan noin yleisestikin.

Jos homma hiemankin kiinnostaa, niin kysy lisää. Soita, lähetä sähköpostia tai oikein kirje, tai tartu hihasta.

Kontiossa tavataan!

Anne

Teksti ja kuvat: Anne Aaltonen

Motoristi Survival

Kohderyhmänä kaikki motoristit

Vuoden ensimmäinen Motoristi Survival pidettiin perinteisesti päivänä, jolloin kalenterissa on ihan viran puolesta on merkintä kaat.mp.Tampereella/Pirkkalassa ei tosin kaatuneita pyöriä paljoa nähty. Oppimisen ja oivaltamisen riemua sitäkin enemmän.

Koulutusvastaava Jammu kertoi, että Survival oli tänä vuonna niin suosittu, että suuren kysynnän vuoksi päätettiin järjestää toinenkin kurssi. Aika on kesäkuun puoliväli, ja tätä kirjoittaessa on kurssi jo miltei täynnä. Eli oppilaista ei puutetta ole!

Koulutuksen kohderyhmänä on kaikki mp-ajokortin omaavat motoristit, jotka ovat jo jonkin verran ajaneet pyörällä. Kyseessä on siis selkeästi jatkokoulutus. Tällä hetkellä eräs suurimmista yksittäisistä koulutukseen osallistuvista ryhmistä on ns. myöhäisherännäiset, eli 40-50 vuotiaat mieshenkilöt, jotka ovat harrastaneet lajia nuorempana. Perhe-, raha-, työ- ja yms. syistä on moottoripyöräily kuitenkin jäänyt useammaksi kymmeneksi



Huolto-oppia. Pekka tekee ja muut katsoo...

vuodeksi, ja nyt ollaan har-
rastusta kaivamassa uu-
delleen esiin.

Toinen ryhmä, jota ko-
vasti kursseille toivotaan,
on nuoret motoristit. Sitä
poppakonstia, jolla piikki-
kuskit kursseille saataisiin,
ei vaan vielä ole keksitty.
Jammun mukaan paras
keino on "taluttaa kaverit
kursseille kädestä pitäen",
omin päin he eivät osaa/
uskalla/näe tarvetta kursseille tulemiseen.



Jarrutuksessa pitää huomata...

Kehittyvä EAK

MP69 on järjestänyt Motoristi Survival
nimellä EAK-toimintaa jo usean vuoden
ajan. Kerhon kouluttajat tunnetaan ja
tunnustetaan maan ykkösrivin mp-kou-
luttajiksi. Kurssin sisältöä on kehitetty
vuosien saatossa. Mitä uutta siihen on
tulossa 2000-luvulla? Jammu kertoi pal-

Pete ja väistö.

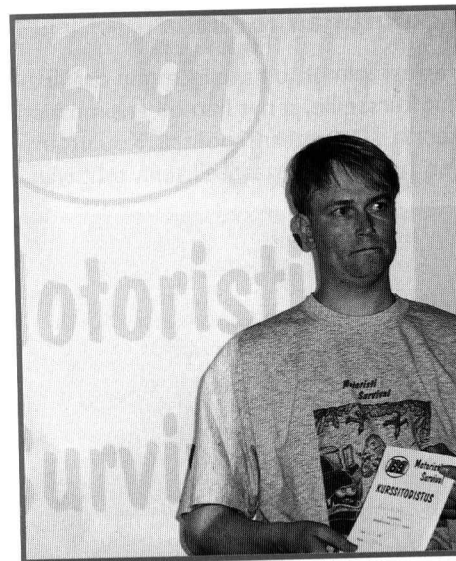


jon toivotun jatkokurssin jälleen saaneen
ilmaa siipiensä alle. Monet kun tulevat
kurssille vuodesta toiseen, koska pitävät
sitä antoisana ja hauskana tapahtumana.
Ja mikä onkaan parempi tapa aloitella
ajokautta, kun kerrata pitkän talven aika-
na unohtuneita taitojaan taitavien koulut-
tajien opastuksessa.

Rakkaus lajiin

Kahden erilaisen kurssin järjestäminen
vaatii tietysti paljon myös kouluttajilta.
Täytyykin ihmetellä mikä saa vuodesta
toiseen kouluttajat uhraamaan keväiset
viikonloput EAK-toiminnalle. Survival
kun ei ole ainoa tilaisuus, jossa koulutus-
vastuun kantavat kerhon parikymmen-
päinen kouluttajajoukko. Eikä kursseille
tulla pystymättä ajoharjoituksia vetä-
mään. Kouluttajat pitävät omia harjoitte-
lutilaisuuksiaan ennen kurssia. Ja talven
aikana kokoonnutaan säännöllisesti miet-
timään, miten kurssia voitaisiin kehittää,
ja minkälainen materiaali olisi parasta.

Jammu kertoi kouluttajien tunnelman
kurssin jälkeen olevan hyvä. Kouluttajat
tiedostavat hyvin, että koskaan ei itse-
kään harjoittele liikaa. Ja koulutustilan-
teesta oppii aina itsekin.



Pirkkalan Kiviranta ja Poliisi- koulun ajoharjoittelurata

Kaikkiaan 28 oppilasta ja 19 kouluttajaa
vietti keväisin viikonlopon Tampereen
Poliisikoulun ajoharjoitteluradalla. Kurs-
sin teoriaosuus sekä majoittuminen ta-
pahtui tällä kertaa Pirkkalan Kivirannas-
sa. Vuosisadan alussa Verkatehtaan isän-
nöitsijä Lampenin kesähuvilana toiminut
vanha kaunis rakennus majoitti osan
kurssilaisista. Sauna, ruokailu ja luentosali
sijaitsivat uudemmassa ja tavanomaisem-
massa betonirakennuksessa.

Vaikka seutu (Pirkkala/Tampere) on
aikaisempia vuosia urbaanimpaa, löysivät
kouluttajat siirtymätaipaleille vaihtelevia
sorapätkiä tavanomaisemman asfaltin li-
säksi. Suomessa kun soralla voi joutua
ajamaan pitkiäkin matkoja, on sitäkin syy-
tä harjoitella. Ja monet pelkäävät soratei-
tä aivan turhaan. Poliisikoulun ajoharjoi-
telurata sopi EAK:n ajoharjoituksiin pa-
remmin kuin hyvin. Ja muutenkin olosuh-
teet olivat kaikin puolin erinomaiset.

Kurssilaisten kommentteja

Pertti Liuksiala Tampereelta oli tullut
kurssille, koska koki sen antaman hyödyn
erittäin tärkeänä. Hänellä on ollut pyörä
vasta vuoden verran, eikä ajokokemusta
nuoruusvuosilta ole. Perheen naisten
(vaimo ja neljä tyttäret) kyytivuorot on
tarkkaan jaettu, mutta työ rajoittaa pa-
hasti harrastukseen käytettävää aikaa.
Pertti oli vuosi sitten ensimmäistä kertaa
kurssilla, ja oli vahvasti sitä mieltä, että
silloin saatu oppi on pelastanut hänen
henkensä tiellä. Uudestaan kurssille piti
tulla, koska tuntui, että vielä on paljon
oppittavaa ja kerrattavaa.



Saarisen Mikko on vuosien kuluessa
käyttänyt niin monta tuhatta markkaa
pyöriin ja ajovarusteisiin (kaksi mp:llä aja-
vaa lasta), että hänen mielestään oli jo
aika saada pyörä itselleenkin! Nuorena
poikana Mikko on ajellut, mutta kymmen-
nien vuosien tauon jälkeen oli tuntunut
tärkeältä saada koulutusta. Kurssille hän
tuli oppiakseen jotain lisää moottoripyö-
rällä ajamisesta. Oli tunne, että pyörä pi-
täisi osata hallita paremmin. Omasta mie-

lestään hän oli oppinut kurssilla paljon, eikä aika ollut todellakaan mennyt hukkaan.



Jokisen Minna on ajanut vuoden verran. Piikkiä ei ole koskaan ollut, vaan Minna on aloittanut suoraan isolla pyörällä. Kurssille hän tuli oppiakseen ajamaan paremmin, saamaan neuvoja ja kommentteja omaan ajamiseen. Kurssi oli onnistunut, ja Minna(kin) aikoo osallistua myös ensi vuonna.



Kouluttajan roolissa

Petteri Salmela on aikaisemmin osallistunut kursseille, ja nyt hän oli ensimmäistä kertaa kouluttajan roolissa. Kouluttamisen hän näkee haasteellisenä tehtävänä,



josta myös itse oppii jotain uutta. Kursisporukka on aina ollut pääsääntöisesti tosi mukavaa, ja heidän kanssaan viikonlopun viettäminen tosi kivaa. Näkökulman vaihtaminen on ollut tosi haasteellista, asioiden selittäminen niin, että muutkin sen ymmärtävät, on pistänyt miettimään ihan tosissaan. Samalla jotkut asiat ovat selkiytyneet omassakin päässä.

”Taitava kuljettava selviytyy tilanteesta, johon hyvä kuljettaja ei edes joudu”

Lisää Survivalista löytyy webistä, Kari Änäkäisen kotisivuilta <http://personal.inet.fi/koti/corba>

Kiitokset kaikille Motoristin Survivalin kurssilaisille ja ennenkaikkea kouluttajille!

Jarmo Jokilampi,
Koulutusvastaava

XXXIII KONTIORALLI

02-04.07.1999

Rallipaikka: salainen (kontrollista alle 100 km)

Kontrolli: Tenon Helmi, Utsjoen keskustassa

Kontrolli avoinna pe klo 08.00 – la klo 18.00 välisen ajan, jonka jälkeen paikalle opastus rallipaikalle. Kontrollissa on tankkausmahdollisuus, ja vieressä sijaitsevat myös hotelli ja leirintäalue.

Osallistumismaksu peritään kontrollissa, ei ennakkoilmoittautumisia:

MP69 jäsenet 110 mk (jäsenkortti mukaan), **muut 120 mk**

(alle 12 v. ilmaiseksi), sis. Perinteisen Kontio-ohjelman, aamupalan la ja su, lounaan la, telttapaikan ja tarran.

Rallipaikalla tarjolla myös:

- Erilliset perhe- ja eräkontioalueet
- Kauppa lähellä
- Kontioshop
- Oluttelua
- Kioskki

Muuta Huomioitavaa:

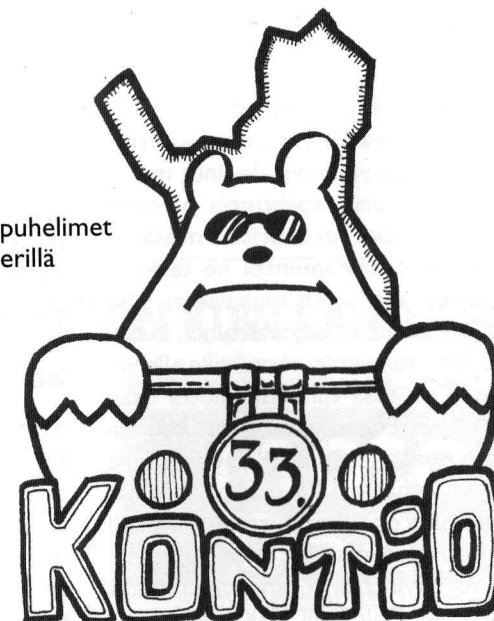
- sisämajoitusta ei ole tänä vuonna käytettävissä!
- Radiolinja sekä Soneran gsm-puhelimet kuuluvat kontrollissa mutta perillä rallipaikalla ainoastaan Soneran gsm
- Viimeinen pankkiautomaatti Ivalossa

VAROKAA POROJA!

Lisätietoja antaa:
Harri Naukkarinen
p. 050-591 8383
Tai Kari Kosonen
p. 0400-943934

Järj. MP69 / Itä-Suomen Team Kontio

TERVETULO A KONTIOON LAPPiin!





Iron Butt Association

Ensin alustus aiheesta

Amerikassa, missä kaikki pitää aina olla suurta toimii moottoripyöräyhdistys joka jo logossaan väittää, että sen jäsenet ovat maailmaan sitkeimpiä pyöräkuskeja.

Iron Butt Association on saanut alkunsa järjestöjärjestäjän ylipitkistä Iron Butt -rallista, mutta koska siihen voivat osallistua hyvin harvat on yhdistys ideoinut monia muita "helpompia" tapahtumia ja ennen kaikkea ajoja joita voi suorittaa missä tahansa kunhan dokumentoi ne tarkasti yhdistyksen sääntöjen mukaisesti. Osa ajoista on sidottu Yhdysvaltoihin, kuten esim. 50cc - rannikolta rannikolle alle viidessäkymmenessä tunnissa, mutta osan voi ajaa myös Euroopassa. Lyhin ajo jolla jäseneksi pääsee on ns. "Saddle Sore 1000", eli tuhat mailia vuorokaudessa, seuraava aste on "Bun Burner 1500", eli tuhat viisisataa mailia 36:ssa tunnissa. Nämä voi hyvin ajaa Suomessakin mutta "Bun Burner Gold", eli 1500 mailia vuorokaudessa ei enää onnistu meikäläiset rajoitukset ja sakot huomioiden. Tärkeintä ajon hyväksymisen kannalta on huolellinen dokumentointi. Tarkat ohjeet ja

kaavakkeet löytyvät osoitteesta www.ironbutt.com Kiinnostuneet kääntyäkää näiden erinomaisten ja runsaitten sivujen puoleen.

Löysin Iron Butt -sivut netistä noin kaksi vuotta sitten ja kun pitkät ajot ovat aina muutenkin masokistisesti kiinnostaneet, niin päätin kokeilla moista. Kauniissa kesäkelissä ei reilut 1600 kilometriä putkeen tuottanut mitään suurta vaivaa ja niin sain pinssin ja nimeni netissä pidettävään listaan kolmantena eurooppalaisena. Pari norskia (ajaa Keski-Euroopassa) ehti juuri edelleni.

Sitten asiaan

Kontio on tänä vuonna kohtuullisen kaukana Lapissa. Kontrolli on Utsjoella ja seuraavat laskelmat on laskettu sinne. Kun kerran joka tapauksessa joutuu ajamaan melko pitkän matkan niin miksei sitten saman tien vähän pidemmän. No, esim. Lahdesta Utsjoelle on n. 1200 km ja sehän ei riitä alkuunkaan, mutta kierros Altan, Lakselvin ja Tanan kautta nostaisi kilometrit yli tuhannen mailin. Toisaalta Norja on hidas maa ajella ja kelit

Jäämeren rannalla epävarmoja. Etelä-Suomessa voisi tehdä mutkia mutta se tuntuu niin hölmöltä. Mutta matkan pohjoiseen voi aloittaa myös vaikkapa laivamatkan päästä Tukholmasta. Suora reitti Tukholmasta Utsjoelle, tai ainakin rallipaikalle, on juuri sopivasti yli tuhannen mailin ja jos laitetaan pieni koukkaus matkaan, Tukholma - Göteborg - Utsjoki ylittää 1500 mailia. Itse asiassa ei tarvitse käydä Göteborgissa asti, sen isomman järven kiertäminen riittää. Kyllä Pohjoismaista maantietä löytyy.

En halua yllyttää ketään uhmaamaan hirviä, poroja ja poliiseja, väsymyksestä puhumattakaan, mutta katsotaanpa kuinka monta Kontioon menijää on ajamassa laivaan Helsingissä keskiviikko-iltana ennen rallia.

Tiukkapioisille huomautus. Iron Butt -ajot eivät ole kilpailuja eikä niissä ole tarkoitus ajaa ylinopeuksia. Ketään ei palikita eikä laiteta sijoitusjärjestykseen. Mitään ennakkoilmoittautumisia tai vastaavaa virallista ei ole ja jokainen ajelee omalla vastuullaan sen mitä haluaa ja jaksaa. Ja jos homma alkaa tuntua hölmöltä niin menee nukkumaan. Turvallisuus on muistettava ja omat rajat tunnettava. Hauskaahan tässä ollaan pitämässä!

Toimituksen huomatus:

Jutun piti ilmestyä jo Huhtikuun lehdesä, aineistokin oli ajoissa perillä. Toimitus kuitenkin onnistui tunaroimaan, ja hukkaamaan jutun. Mutta vielä ehtii muuttamaan Kontio-suunnitelmiaan!

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

Teksti: Tero Ahlqvist

Verovapaan pyörän (oston) ihanuus

Japanin työkomennukseni selvityksessä keväällä -96 tiesin jo ostavani verovapaan moottoripyörän. Kaikki olivat kertoneet sen olevan helppoa ja edullista. Japanissa myytävissä pyörissä ei ole kuin paikallinen alv (5%), joten etenkin japanilaispyörät ovat kaupassa lähes samoissa hinnoissa kuin Suomessa verovapaana.

Uskokaa tai älkää, mutta silloin kun on oikeissa ostaa verovapaata pyörää, ja lähes kaikki markkinoilla olevat laitteet mahtuvat hintahaarukkaan, iskee tajuton runsaudenpula, eikä enää tiedä mitä haluaa. Tavoitteena oli hankkia perhepyörä, eli matkailuun sopiva, mutta myös pikku-teillä ja soralla käyttökelpoinen. Syyskuussa -96 eräs japanilainen Yamaha-ketju mainosti viimeisiä EU-mallin FJ1200:siä pilkkahintaan noin 35 000 FIM. Panin toimistomme japanilaiset soittamaan ympäriinsä vain kuullakseni, että olin viikon myöhässä. Kaikki olivat loppuunmyyty. Mitäs sitten: Pan European on turhan purjelaiva, CBRXX turhan kyykky, XJR naku, ja stereoperäinen... tarina on pitkä, mutta lopulta helmikuussa -97 havaitsin faksaillevani ahkeraan BMW Suomen K-P Korpinen kanssa.

Yhteistyöhalua löytyi heti alusta alkaen. Kyselin alkuvuodesta Korpiselta, millon pitäisi päättää, minkä mallisen ja värisen pyörän haluaa, jotta sen saisi kesä-

kuussa, jolloin olin tulossa Suomeen. Vieraillessani Suomessa paperisota olisi paljon mukavampi hoitaa, ja saada pyörä laivaan. Jähkailin pitkään, mutta liekö K-P ajatustenlukija, sillä kun huhtikuulla soitin, että pyörä ostettaisiin, ja se olisi punainen R1100GS, hän vastasi sellaisen jo olevan varastossa.

Otin selvää tullitakuusiakirjasta (ns. Carnet) ja Japanin vakuutus säännöistä. K-P Korpinen kyseli tarjoukset rahtifirmoilta, ja hoiti vientirekisteröinnin. Liityin sitten myös Autoliittoon, koska Carnet'n takuumaksu on jäsenille 1000 FIM pienempi. Kun Juhannuksen jälkeen palasin lomalta Japaniin, perässä seurasi faksinakopio rahtikirjasta, ja niin BMW aloitti kuusiviikkoisen merimatkansa Japaniin.

Vähän ennen pyörän saapumista hankin pyörään japanilaisen liikennevakuutuksen. Pakollinen liikennevakuutus korvaa jotain minimaalista, paperisotaa ja oikeuskuluja ehkä. Normaalisti otetaan lisäksi vastuuvakuutus, joka korvaa vastapuolen omaisuudelle, kiinteälle omaisuudelle, sekä henkilöille oma matkustaja mukaanlukien koituneet vahingot. Ilman vastuuvakuutusta voisin kuulemma vielä vuosien päästä maksaa jonkun yliajetun flunssanhoidokuluja, kun kaikki oireet kolarista eteenpäin hoidatetaan yliajajan

Tännekö oli tilattu BMW?



tai hänen vakuutusyhtiönsä piikkiin parhaissa ja kalleimmissa sairaaloissa.

Kyselin pyörälle varkausvakuutusta, mutta minulle tarjottiin vain kaskoa. Kaskon hinta olisi ollut 7000 FIM vuosi, ja ilmeni, että se ei sisällä varkausvakuutusta. Jätin sen ottamatta. Vakuutusyhtiössä kului kaksi tuntia, jona aikana Japanin Autoliiton kansainväliselle osastolle soitettiin kolmesti Carnet-asioissa.

Sitten pyörä saapui. Ja ongelmat alkoivat. Rahdin piti olla maksettu Tokioon saakka, mutta paikallinen rahtifirman toimisto lähestyi minua noin 700 FIM laskulla. Se tuli kontin purusta ja paperitöistä Japanin päässä. Kyselin, hoitaisiko ko. rahtifirma myös tullauksen, ja pyörän kotiin asti. Vastaus oli myönteinen, ja minut käskettiin käymään heidän toimistossaan.

Kun kyselin, mitä tullaus ja kotiinkuljetus tulisi maksamaan, pöytään rupesi tippumaan hintoja: (muutettu FIMEiksi) Tullaus 500, käsittely tullialueella 800, tul-

lin käsittelykulut 300-500 ja kotiinkuljetus 1500. Totesin, että vähän kirpaisee, mutten osaa sitä itseään hoitaa. Kuulemma on tavallista länsimaiselle ihmiselle olla ymmärtämättä, että käsittelykulut Tokion sisällä maksavat puolitoista kertaa sen verran, mitä kaikki rahtikulut maahantuojan kotimaan varastosta Tokion satamaan.

Rahtifirma ei oikein tehnyt minuun vaikutusta. Ensin ulkomaanrahtiosaston johtaja, viiskymppinen japanilaismies väitti minulle, ettei puulaattikkoon pakattu tuhatsatakuutiainen moottoripyörä voi painaa 300 kiloa. Sitten hän väitti, ettei sitä pyörää saa purettua kuorma-autosta ilman trukkia. Japanissa ei hänen mukaansa ole pumppukärryjä eikä mitään muutakaan apukeinoja moisen rahdin purkamiseen. Lopuksi poistuessani toimistosta, hän kysyi kansalaisuuttani, johon vastasin: "Suomalainen". Sitten paloi hihat oikein tosissaan, kun mies alkoi

välttää minun valehtelevan, sillä papereisani lukee, että olen israelilainen. Tulliasiakirjassa nimittäin on sana Israel kohdassa, jossa mainitaan, että Carnet ei kelpaa Israelissa eikä Egyptissä. Paperini olivat asiantuntevissa käsissä. Ei hän sentään aivan tyhmä ollut. Hän sentään ulkomaanrahtiosaston johtajana tiesi, että Suomen pääkaupunki on Oslo.

Jätin tuontipaperit sinne sydän verta vuotaen. Vasta kotona aloin kädet hikoillen laskea ja miettiä, paljonko rahaa todella palaisi, ja näkisinkö pyörääni enää koskaan. Soitin Tokiossa asuvalle toimittaja-kirjailija Hannu Kärkkäiselle, ja kyseilin neuvoa. Hannu rohkaisi minua, että kyllä se tullaus itseltäkin onnistuu. Pitää vaan olla kärsivällinen, ja ottaa ristikkolehti tulliin mukaan...

Soitin rahtifirmaan seuraavana päivänä, ja sanoin hoitavani itse tullauksen ja pyörän haun. Toivottivat onnea, ja antoivat sentään vähän ohjeitakin. Sitten menin tullialueen varastolle hakemaan "leimaa", joka kuulemma tarvittaisiin tullissa. Kansainvälisen sataman tullialueen varastossa ei kukaan puhunut sanaakaan englantia, ja kun aikani japaniksi tivasin jotain leimaa, he täyttivätkin mukaani jonkun lappusen, joka sisälsi kaikki rahti- ja maahantulotiedot pyörästäni.

Siitä jatkoin tien yli tulliin. Sataman tullitoimistossa näin englanninkieliset kyltit: "Personal Imports" ja "Information". Olin jo henkisesti varautunut siellä kohtaamaani tosiseikkaan. Tokion suurimman tullitoimiston tuontipuolella ei kukaan viidestä virkailijasta puhunut englantia. Tulliterminologia ei kuulu vahvimpaan sanastooni japaninkielessä, joten siinä sitten kädet heiluvivat, ja otettiin mallia englanninkielisistä esimerkkilomakkeista. Kolmen ja puolen tunnin odotuksen aikana ehdin täyttää neljä sanaristikkoa, kunnes tyttö tuli luokseni leimattujen papereiden kanssa.

Palasin takaisin varastolle, jossa minulle kerrottiin, että heillä ei ole mitään toimituspalvelua ja joutuisin itse hankkimaan kuljetuksen pyörälle. Sain selville lisäksi, että minulla oli kaksi päivää aikaa hakea pyörä sieltä pois, ennenkuin säilytys alkaa maksaa 70 FIM päivä. Toimistomme läheltä bongasin Nissan rentakaa-nimisen autovuokraamon viimeisenä maksuttomana päivänäme. Sieltä vuokrasin pikkukuormurin, ja värväsin vaimoni Elinan lukemaan karttaa. Sillä sitten haimme BMW:n satamasta.

Tullivarastolla ei sitten valmiiden papereiden kanssa ollut enää ongelmia. Vain Japanissa asuneet voivat ymmärtää suurimman kohun aiheuttajan. Toisin kuin tullauslomakkeessa, Carnet-papereissa ei ollut paikkaa tullivaraston luovutusleimaa varten. Varastolta soitettiin tulliin, jossa vain yksi virkailija ymmärsi Carnet'n päälle. Kun hänet viimein saatiin langan päähän, Varastovirkailija kävi hänen kanssaan kymmenen minuutin puhelinkeskustelun siitä, saako Carnet'hen laittaa luovutusleiman vai ei, ja mihin kohtaan. Loppujen lopuksi minä itse osoitin paikan lomakkeen reunasta, johon leima iskettiin. Kotiin päästyämme soitin töihin, missä olin etukäteen värvänyyt viisi miestä nostamaan lisäksemme 300-kiloista puulaattikkoa ulos autosta. Hiacellinen miehiä saapui pihaan, ja laatikko laskeutui talomme eteen.

Sinä iltana havaitsimme, mitä japanilainen naapurisopu on. Kello seitsemän illalla purimme puulaattikkoa vasaran avulla pihassa, jolloin viereen sattui naapurikorttelista vanha mies ihaillemaan. Kysyin kohteliaasti japaniksi, että aiheutamme kohan me liikaa meteliä hänen mielestään. Vastaukseksi sain japanilaistyyllisen vuolaan sanatulvan: "Yö, paha. Päivä, OK". Kun sanoin, että siinä menisi enää noin kymmenen minuuttia, vastauksena oli pään heilutus, ja "Päivä." Odotimme, että

herra poistuu, ja purimme laatikon loppuun, nyt vähemmän vasaroiden ja enemmän kangeten. Pyörä jäi yöksi laatikon pohjalevyn varaan ilman etupyörää. Kun vielä puoliltaöin kävin pyörän luona siivoamassa laatikon jämiä pois, yläkerran naapurimme huusi ikkunasta, että: "Parkkipaikka, viekää se pois". Pyörä oli talon sisääntuloväylän reunassa poissa kenenkään tieltä. Tokiolaiselle jokainen maaneliö on arvokas, ja mustasukkaisuuden kohde. Yö meni pohtiessa, mihin laatikosta löytyneet kymmenet pultit kuuluu. En olisi kuitenkaan saanut nukkuttua, kun pelkäsin jotain mielenosoituksellista attentaattia yläkerran rouvan taholta.

Seuraava päivä oli vapaapäivä. Eräs yliopistolla tutkimustyötä tekevä kaverini tuli avuksi etupyörän kiinnitykseen. Vähitellen paikkansa löysivät ilmanohjainnokka, etulokasuoja, peilit, tuulilasi ym. Vihdoin pyörä seiso i omilla jaloillaan. Jopa kesäaikaan Tokiossa työaika jatkuu usein hämärään, joten meni vielä joitain päiviä, että sain tarpeeksi päivänvaloa saattaakseni kaikki nippelit paikoilleen.

Oma tarinansa on vielä akun hapotus. Japanissa kaikki akut ostetaan valmiina happoineen. Kukaan ei ollut koskaan kuullutkaan, että niissä jotain muuta onkaan kuin akkuvettä. Talomme lähellä sattui olemaan huoltoasema, joka myi akkua, ja jo viidentoista minuutin huiptomisen

Vielä kun vähän tästä väännän...



ja änkyttämisen tuloksena sain ummikkojapanilaisen huoltoajan ymmärtämään mitä haluan. Happoa hän ei suostunut myymään, mutta hapottaisi akun, jos toisin sen huoltamolle. Seuraavana päivänä kaivoin akun Bemun tankin alta, ja käytin sen huoltamalla. Kun huoltamalla havaitsin turistin saapuvan akku olkapäällä, eräs nuori mies työnnettiin minulle avuksi. Tämä on tyypillistä japanissa, että turisteja palvelemaan työnnetään harteista joku nuori "sinähän osaat vähän englantia" -tyyliin. Ihmetys oli suuri, kun erään työkaverini ja japanin sanakirjan kanssa olin opetellut tarvittavat fraasit japaninkielellä valmiiksi, ja pojan ei tarvinnutkaan puhua englantia. Koko ajan ollessani huoltamalla erään Nissanin konepellin alla kykkinyt harmaapäinen vanha huoltomies nauro i ääneen. Palasin katseita keräten risaisissa remonttifarkuissa akku olkapäällä takaisin kotiin ja vihdoin viimein sain koneesta uhrisavut kaksi viikkoa pyörän maahansaapumisen jälkeen.

Eräs ystäväni osti Japanista EU-mallisen CBRXX:n. Hän vei saman verran rahaa, mitä Bemari tuli minulle maksamaan, erääseen kauppaan, jonka myyjä puhui hyvää englantia. Viikkoa myöhemmin hän haki pyörän ajokuntoisena, vakuutettuna ja rekisteröitynä liikkeestä.

Raportoi Tero Ahlqvist

Prätkäilymaana Norja, miksipäs ei

“Käy Norjassa niin pysyt norjana”, taapaan joskus kavereille sanoa. En tiedä sitten kuinka paljon teltan purkaminen ja kasaaminen myrskytuulisella ja lumisella tienpientareella vartalon notkeuteen vaikuttaa. Tai matkapyörän pystyyn-nostaminen sateen liukastamalla autolautan kannella.

Totuus kuitenkin kuuluu; miksi mennä merta edemmäs kalaan? Kyllä naapurimaastamme Norjasta löytyy ihan jokaiselle vartalolle ja pyörälle jotain. Se ensimmäinen reissu tulee kuitenkin maksamaan kaikkein eniten, nimittäin kerran kun sinne pääsee niin joka kesä on lähettävä aina uudelleen. En ole ainakaan itse lääkettä tähän “sairauteen” löytänyt.

Ominaisinta naapurimaallemme lienee ehkä sen luonnon rikkaus ja köyhyys (karuus) yhtäaikaaisesti ja samalla paikkaa, kansalaisten kilpa-, urheilu- ja erähenkisyys, vilpitön ystävällisyys, suolainen merenhaju yhdessä maatilojen ja omenaputurhojen hedelmäisiin tuoksuihin sekoitettuna. Siinä se on. Se pitää itse kokea ja astia, keväällä, kesällä, syksyllä ja talvella. Pimeällä, lumisateessa kesällä ja talvella. Yksin ja yhdessä. Tuulella ja tyyneellä, (tuuleksi katson olotilan jolloin liikutaan etiäpäin vaikka ei ottaisi askeltaakaan, kunhan vain vähän jalkoja nostelee).

Aika näyttää kuinka sitkeä tauti itselläni on, nyt seuraava reissuni nimittäin on juhlareissu (25 v) ja omakohtaisia varmuudella dokumentoituja Norjanmatkoja on tällä hetkellä hallussani 49 tai 50, (selvitystyöt vielä kesken) eikä oireet ota loppuakseen.

Kurjuutta voi harrastaa tietysti lähempänäkin kotia, mutta kun lehmät kaataa telttasi ja lyttää alumiiniset keittoastiat ei se tunnu niin pahalta ollenkaan kun kaikki tämä tapahtuu upeissa “alppimaisemissa” auringon paistaessa kuohuvan kosken rannalla ja napostellessasi kneppiä jossa on sopivasti Gudbrandsdalen kutunjuustoa. Rauhallisesti iltanuotiolla eikä itikoita lainkaan.

Häämatkakin jää pysyvämmiin mieleen kun otetaan lipat yhdessä eli kaadutaan “kevyesti ja hallitusti” yli 3000 tuhannessa jalassa lumisella vuoristotiellä matkalla Aurlandiin jonne ei sitten sillä kertaa päästyäkään. Ylitystie tukkeutui vähä vähälä juuri satavasta tuoreesta lumesta, eikä

millään olisi annettu luonnolle periksi. Kun viikon verran ajaleepi sivutuulella ja vesisateessa niin että takarengas kuluu aivan vinoneliön muotoon, niin ei turhia valita kun sattuu kotomaassa yksi sateinen päivä heinäkuuisena iltapäivinä matkalla huoltoasemalta kotiin.

No mikä siellä sitten vetää, mitä on tarjolla? Kalliopiirroksia ja viikinkejä? No niitäkin kyllä mutta seuraavassa hieman aiheita pyörätyypeittäin, eli eri kuskeille ja kategorioihin jaoteltuina;

Enduromiehille

Norja tarjoaa jo huhti- ja toukokuussa uskomattoman hienoja “pikataipaleita” yli lumisten vuorten ja vuoripurojen juuri sulaneilla hiekkateilläään. Tosin aivan ilmaista se ei aina ole. Kulkusuunnasta riippuen tietullin maksupiste sijaitsee joko lähtöpisteessä laaksossa alhaalla tai sitten siellä “maalissa”, eli toisessa laaksossa. Kerätyillä maksuilla yksityiset henkilöt, kylätoimikunnat, tieosuuskunnat, jne. pitävät tiet jokseenkin liikennöitävässä kunnossa, kesäaikaan. Alhaalla laaksossa olevan puomin aukiole Ei ole tae siitä että läpi pääsee. Aikaa kannattaa varata. Voit juotua rakentamaan sillan tai siirtelämään vuorilta vyöryneitä kivilohkareita, puunrunkoja, tms. pientä kivaa, ylimääräistä ja aikaa vievää (janottavaa ja hikistä) puuhaa.

Maaliskuu on vaihtoehto niille enduromiehille jotka haluavat enemmän. Maantiet (asfaltti) ovat sulana ainakin Keski-Norjan eteläpuolisella alueella mutta vettä ja sumua on enemmänkin kun osaat odottaa. Luntakin toki saattaa tulla paikoitellen, mutta nastoja ei tarvita. Telttailu onnistuu runsaiden päivipaikkojen takia kunhan pussi on vähän “tukevampi” kuin kesäiset huivit ja makuualue-

taksi mieluummin puhallettava Metzeler tai vastaava. Eli homma toimii kun jätät lelut kotiin.

Alkukeväsillä vuoristoteillä (pääteillä) saattaa olla vain toinen ajokaista avoinna joten varaudu vastaantuleviin. Tunneleissa voi lämmitellä niihin rakennetuilla levikkeillä mikäli liikennettä ei ole paljon, eli jos pakokaasut eivät ole haitaksi asti. Pissimmissä tunneleissa on yleensä myös valaistus, ilmastointi ja kännykätkin pelaa. Kartoissa on ilmoitettu teiden sulkuaika kuukausina (esim. X-V). Asian todellisen laidan saat selville viimeistään ajaessasi ko. tien sulkupisteeseen (puomille). Ainahan vuorilla sattuu kaikenlaista. Ei ole harvinaista, ettei heinäkuussakaan pääse ajamaa läpi tiettyä tietä, koska jotain pientä on tapahtunut. Vuorenrinne on muuttanut, tunnelinkatosta on pudonnut järkäle, tms.

Tien ollessa suljettuna sulkupuomit ovat vahvalla lukolla lukittu. Puomien paikat on yleensä valittu niin hyvin ettei kiertämään todellakaan pääse, endurollakaan. Ja vaikka yhdestä puomista pääsisitkin, et voi tietää toisen pään tilannetta.

Kyykkypyöräilijöille

Norjan tiestöt tarjoavat hyvää pintaa ja mutkaista rantaviivaa silmäkantamattomiin. Takakumi pyöristyy mukavasti mutkateillä mutta varovaisuus on aina paikollaan. Tiestöt ovat suhteellisen kapeita varsinkin vuonojen rannoilla ja ohituskia ei norjalaiset lainkaan väittele. Tästä on osoituksena asfalttiin piirtyneet luke-mattomat jarrutusjäljet ja reunuskaiteessa näkyvät iloiset värit ja rypistyksyet. Kannattaa seurata näitä asfalttiin piirtyneitä jälkiä koska niistä voi päätellä aika paljon ja mukauttaa oma vauhti aina tilanteen mukaan.

Pahimmat ja hätäisimmät ohittelut tehdään yleensä lauttarannan molemmissa päissä. Kivivyöry-, tms. sivutuulesta varoittavat liikennemerkit eivät vauhtia juurikaan vähennä. Tunneleissa piilee niihin tottumattomille vaara. Aurinkoisella säällä ja tummilla aurinkolaseilla ja/sekä tummalla visiirillä ajettaessa voi kovassa vauhdissa käydä huonosti kun kaikissa tunneleissa EI olekaan valaistusta ja toisekseen lyhyessäkin tunnelissa voi tulla vastaan jopa 360 asteen mutka (jopa enemänkin). Tunnelien suuaukoilla makailee lisäksi kesäkuumalla lammaskat-raita joita ei ohitse soljuva ajoneuvoliikenne tunnu haittaavan. Tunneleissa on ohittaminen ja jalankulku pääsääntöisesti kiellettyä.

“Ferist” on paikallinen erikoisuus joista yleensä varoitetaan liikennemerkein. Maantiellä on asfalttatiehen upotettuna tien reunasta reunaan 5-10 kappaletta noin ranteen paksuisia rautaputkia. Tar koitus on pitää karja (lehmät, lampaat, vuohet, elikot yleensä) omalla tontillaan. Nämä toimivatkin ihan hyvin mutta sade-sääliä ne ovat liukkaita. Seuduilla missä “feristejä” ei ole rakennettu voi mutkan takana todella tulla lehmä tai kaksitoista. “Gardetun” on sitten ihan oma lukunsa. Merkki tarkoittaa sitä että vauhtia todella kannattaa hidastaa ja samalla vetää kyy-närpäitä hieman sisään jottei porstuan avoinna oleva ovi tai rappusille asteleva emäntä vuohenmaitokannuineen kolahda ja suista pyöräsi ajosuuntaa heinähaasi-aan joka onkin siinä ihan toisella puolen, parvelle johtavan ajosillan vieressä.

Perhemotoristeille

Norja tarjoaa monenlaista jännittävää nähtävää ja koettavaa; pohjoismaiden suurin vesipuisto Sommarland (Bö) jos-

sa voi uida, liukua, surffata, soutaa, kiipeil-lä, ajaa monella eri tapaa ja monella eri vehkeellä. Toinen ihan mukava “tivolii” on sitten Kongeparken (Ålgård) vuoristora-ta, sirkus, lintupuisto, suklaatehdas, jne. Aikaa tarvitaan taas vähintään 3-4 tuntia. Sitten on erikoinen perhepuisto Hunderfoss (Lillehammer) maanalaisine maailmoineen ja ravintoloineen. 180 as-teen supervideoelokuvateatterissa kaa-dut penkiltäsi kun lennät helikopterilla Prekestolen-vuorta hipoen Lyseboten-vuonon yläpuolella.

Matkamotoristi

saa tuta koko maan erikoisuudet kun vaan uskaltuu rannikkoreiteille ja pääsee ajamaan meren yli ja alitse monessa eri kohtaa (huom. silta+aliajomaksut). Aikaa-kin säästyy jos vain uskaltaa laivoille ja esim. Boddstä pääsee Lofoteille muka-vasti (säävarauksella) ja takaisin mante-reelle Andenesista Gryllefjordiin. Pyörä ei maksa paljoa ja jos omat eväät varaa mukaan niin matkanteko on edullista.

Soimmat kaupungit matkamotoristin kannatta kiertää jo pelkkien tietullien ta-kia. Maksut eivät ole kovin suuria mutta maisemia ei nopeilla pääteillä pääse nä-kemään. Norjalaiset menee mielellään suoraan ja kivien läpi joten Oslonkin läpi pääsee nykyään todella nopeasti, hämä-rässä ei kaupunkia välttämättä edes huo-maa. Jos ei mennäkään tunnelissa niin sit-ten korkea ja loputon melu-aita estää näkymät.

Kirkkomotoristi

löytää helposti matkareitilleen puolen-kymmentä 600 - 850 vuotta vanhaa sau-vakirkkoa jotka vain, ikävä kyllä, ovat pää-symaksullisia (sisälle)! Urnes, Borgund,

Heddal, Lom, Ringebu jne. Varaa paljon filmiä! matkaan. Sisällä kuvaamiseen saa-tat saada erikoisluvan kunhan vain jaksat yrittää.

Maan historiasta kiinnostuneille tarjo-taan lukemattomia toisen maailmanso-dan aikaisia rannikkolinakkeita tutka- ja tykistöasemineen. Osassa linnoituksia on jopa tykit paikoillaan ja jos hyvä tuuri käy (jos Leatherman tuli taskuun) mukaan saattaa löytyä “matkamuistoja” kotiin vietäväksi asti. Oman lukunsa ovat sitten maan mainiot ilmailumuseot; Gardemo-nissa, Stavangerissa ja Bodössä.

Kalamotoristi

löytää taatusti jotain suuhunpantavaa, jos ei itse vieheellä saa niin satamalaiturilta setelillä kyllä. Tarjontaa on ravuista hum-mereihin, simpukoista mustekaloihin ja tietenkin kissakalat ja meriloheet kampe-loineen päälle. Haju tarttuu mukaan sa-maan hintaan. Ja jos pienet kalat ei kiin-nosta niin ei muuta kun valassafareille (Andöya). Niillä pääsee ainakin näkemään

ja kuvaamaan lähes tankkilaivan kokoisia yksilöitä. Perhokalastajille Norja antaa saaliin takuuvarmasti kunhan vain hieman käyttää aikaa.

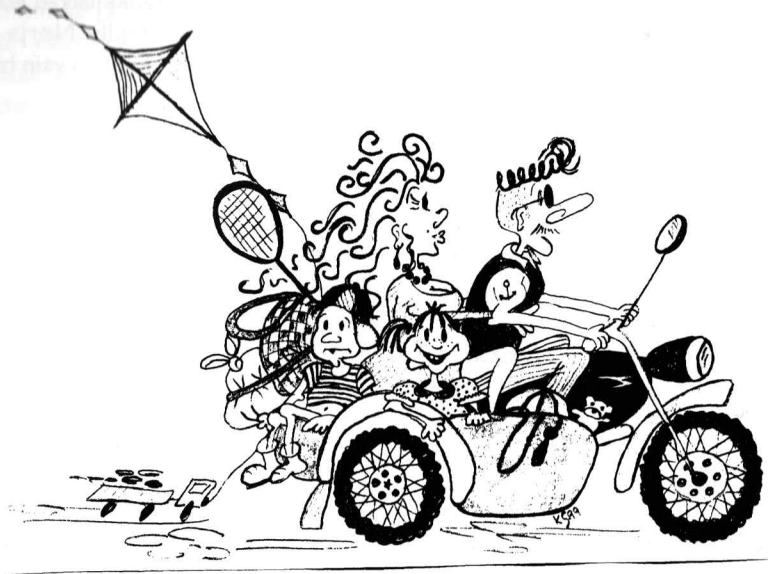
Urheilumotoristit

poikkeavat takuuvarmasti pakollisella Holmenkollenilla sekä viereisessä skimuset'issa. Lillehamerin, Hamarin ja Gjövikin Olympiakylät tarjoavat vieläkin lähes kaikkea olympiakrääsää virallisista pinsseistä aina perinteisiin villapaitoihin asti ja hinnoista voisi päätellä että kisat pidetään tulevana talvena.

Rallikalenterista kannattaa katsoa jos-ko jokin kokoontuminen osuisi matkan varrelle ja pistäytyä katsomaan paikallis-ta menoa. Suomalaisiin suhtaudutaan aina tietyllä lämmöllä jos esim. vertaa Ruot-salaisiin. Ystäviä saa varmasti mutta koetappa saada norjalainen tule maan vastaavasti tänne pannukakku- (metsä-korpi-) maahan!

Ruaapustel BA-686





PERHERALLI 6.-8.8.-99

VIITASAARELLA KARTANO PYHÄMAASSA

n.5 km Viitasaareltä pohjoiseen. Opasteet E 4- tieltä.

Osallistumismaksu 140 mk, lapset (6-12v.) 70 mk.

Hinta sisältää:-telttapaikan

- saunan
- la lounaan/päivällisen
- la + su aamiaisen
- ohjelmaa lasten ehdoilla

Jos yksi perheestä tulee pyörällä, muut voivat tulla autolla.

Kartano Pyhämaassa on tarjolla myös sisämajoitustilaa.

Varaukset suoraan mahdl. pian puh. 014-571 280, 040-513 5648

Lisätietoja Jorma Tuhkanen 014-572 225, 0400-644 729

Ennakoilmoittautumisia otetaan mielellään vastaan!

Teksti: Antti Kortesus

Ajovarustestandardointi- työryhmän kokous Milanossa 19.-20.4.1999

Osallistuin Suomen edustajana em. kokoukseen, mistä kiitos SFS:lle, joka maksoi matkan. Asialistalla olivat selkäsuojain- ja kivisuojainstandardi. Kokous oli menestys sekä teollisuuden että motoristien kannalta.

Aluksi puheenjohtaja selvitteli teknisen komitean tekemisiä. Jo viime syksynä lausuntokierrokselle hyväksytyt standardit (puku, saappaat ja hanskat) ovat maanneet sihteeristön pöydällä tähän asti (kääntämisiä?) ongelmien vuoksi. Nyt ne kuitenkin ovat tulossa lausunnoille, joten lähimmän puolen vuoden sisällä kaikki asianomaiset Suomessakin saavat sanoa mielipiteensä niistä.

Selkäsuojain

Ensimmäisenä päivänä käsiteltiin selkäsuojainstandardia. Edellisen kokouksen jäljiltä olin huolissani turhan tiukoista vaatimuksista, jotka olisivat tehneet suojaimista hirtittävän paksuja. Ilmeisesti joku valmistaja oli keksinyt sellaisen erittäin hyvin vaimentavan suojaimen ja halusi standardiin omat pilviä hipovat suojausarvonsa. Mikään tällä hetkellä markkinoilla olevista suojaimista ei olisi läpäissyt niitä vaatimuksia.

Kokousta edeltävät viikot tutkimme asiaa TTKK:lla ja näiden mittausten perusteella sain työryhmän kannan muuttamaan realistisemmaksi. Suojainstandardiin tulee kaksi suojaavuustasoa, joista alem-

man läpäisevät tällä hetkellä markkinoilla olevat hyvät suojaimet mutta ylempään saavuttavat vain harvat. Näin välttyimme saamasta standardia, joka olisi pakottanut kaikki suojainvalmistajat tekemään uudet paljon paksummat suojaimet. Ja käyttäjinä saamme tulevaisuudessakin ostaa kohtuullisen mukavia mutta myös vain kohtuullisen suojaavia selkäsuojia.

Toista päivää keskustelimme standardin teknisistä yksityiskohdista ja lopuksi päättimme lähettää sen lausuntokierrokselle. Joten ehkäpä vuoden päästä saamme sihenkin Tevastian keräämät mielipiteet.

Kivisuojain

Lieneekö suora käänös kivisuojain (stone shield) hyvä nimi. Myös rintapanssarista puhutaan ja "hartsareista". Enskamiehet kertokoot oikean termin.

Standardi kuitenkin on vielä keskenä. Herra Epifani italialaisessa ylpeydessään ei ollut ottanut brittipuuta työryhmäänsä, vaikka niin edellisessä kokouksessa sovittiin. Niinpä mittausteknisesti ehdotuksessa ei ollut tolkkua. Myös muut tekniset yksityiskohdat kuvailivat Ufoplastin tekemää suojainta eikä yleisiä teknisiä vaatimuksia. Joten standardia laitettu vielä lausunnoille, vaan sitä pähkäillään seuraavassakin kokouksessa. Siihen mennessä toivottavasti on saatu myös lausunnot puku-, hanska- ja saapasstandardeista.

Teksti: Veijo Änäkäinen

Valovahvistin



Moni varmaan jo tietääkin, että osa valoille tarkoitettu sähkötöhostä hukkuu joihtoihin, liitoksiin ja kytkimiin. Omassa pyörässäni virta kulki virtalukon, valokytkimen ja valovaihtimen kautta ennen lampputa.

Tehdas on säästännyt muutaman markan asentamalla ohuet johtimet ja jättämällä releet pois. Mittaamani jännitehäviö oli 1,9 V.

Löysin Biltemasta alle satasella henkilöautoon tarkoitettua "valovahvistin"-sarjaa. Alkuperäistä kytkentää ei tarvitse purkaa. Ohjaus tulee suoraan vanhalta lampputiit-timeltä. Katkaisin toiselle lampulle tarkoitettut johtimet ja jatkoin akulta tulevia johtimia. Liitokset tinasin huolella ja teippasin vulkanoituvalla teipillä.

Sarja oli sulakkeiden osalta puutteellinen, joten asensin satulan alle uuden sulakerasian. Lähi- ja kaukovalolle on omat 15A sulakkeet. Lisäksi rasiaan jäi vielä kak-

si sulakepaikkaa myöhempiä lisälaitteita varten.

Onnistuneen asennuksen jälkeen jännitehäviö on vain 0,2 V. Valotehon lisäys on alkuperäiseen verrattuna noin 30 %. Tehokkaampia lampputa käytettäessä on ero vieläkin suurempi. Pelkkä 100W lampputa yhdessä alkuperäisen johdotuksen kanssa ei tuo lisätehoa juurikaan enempää kuin 60W lampputa relekytkennällä. 100W lampputa on lisäksi laitton normaalissa tieliikenteessä käytettynä.

Suosittelen releiden asentamista suhteellisen helppona ja laillisena konstina parantaa näkemistä ja näkymistä. Havaitsin ja ehdin väistää kaksi hirveä ehkä juuri tehokkaampien valojen ansiosta.

MotoRistikko

Viereisellä sivulla on ihka ensimmäinen MotoRistikko. Ristikon oikein täyttäneiden kesken arvotaan MP69 teepaita. Lähetä täytetty ristikko (tai kopio siitä), nimesi, osoitteesi ja kokosi päätoimittajal-

le* (osoite kolmossivulla) heinäkuun loppuun mennessä, niin olet mukana arvonnassa. Ristikosta ja sen vaikeusasteesta kaivataan myös yleistä palautetta. Ratkaisu ilmestyy seuraavassa numerossa.

KESÄLOMAT TULOSSA ASFALTTI KUTSUU, MUTTA...		ENNEN KATTIA KISSA	(E4) 3 "PIRTELÖ" AINEKSA	RAHOJA	LEHDELLE	JÄRJESTÖ	TUNTURI JONO PURJEVENETÄKIN SE ABTYTY	RASVOJA (EI MOOTTORIIN)
								TOTTUMUS
NÄT-SIL-TA	81	✓ SAAPAS-MAR ROPO				VESI-LINTU-JA	LENTOLIITTO	
		TYT-TÖ-JA				TIIKERIKIN MURENEE HELPOSTI	KAY JOSKUS OIKEUDESTA	KUULU OPIN-AHJO
ALUK-SI			-PAI-NO	TV	SORSAN SUKU	VATA-SEN KAI-MOJA		JUO-TE-TUT
50. ALKU-AINE			MONEN RAITTO	PEITTÄVÄT KASVOJA				
- PELTI	KEIHÄS-NAINEN	KAR-TASTO TAI NIKA-MA		- KAUPPA MONET ANTIT TUTUSTI	1000			
KAASUT-TIMES-SAKIN YSKÄ					NURIN MENO-JA	HURJA JUOKSU	EPÄONNIT-TUNUT? ELKIN?	
TALUS-TA MELU			MUSKE-LI MASAT					
	ÄLLI	TASOIT-TEITA				MOTO-RISTILLE TÄRKEÄ MITTA-RIT?		

MOTORISTI K RO

Teksti: Risto Kaivola

Kylmä toukokuu

Onneksi ei sentään lunta sada jatkuvasti. Mutta ihminen on kumman sopeutuvainen. Yhtenä aamuna oli - 7 astetta, ja mökiltä töihin sellainen tunnin siivu. Tankilla kävin puolessa välissä, eikä perillä vielä ollut pahan kylmä. Seuraavana aamuna kotoa oli vain parikymmentä minuuttia, tosin hiukan hiljaisempaa vauhtia.

Jostain syystä päätin kuitenkin tunkea ajoasun alle fleece-välIASun normaalin verkkari-college-yhdistelmän tilalle. Hiki siinä tuli pukiessa, ja muutenkin vähän tönkkö olo. Hassua oli, että hiki ei laskeutunut koko matkalla. Ja minä kun olen ollut omasta mielestäni lahjakas vain kahdessa asiassa: palelemisessä ja valittamisessa. Karu arktinen luonto pakottaa ihmisen mukautumaan - ja tämä lausuttuna tv:n luonto-ohjelmien selostajan äänellä.

Pienestä kiinni

Uusissa ajosaappaissani on sivussa vetoketju, ja vetoketjun takana on tietty sitten sellainen vedenpidon tarpeisiin tehty vekki. Ongelma vain on, että nahka/kangas/kalvo menee sinne vetskarin väliin. Sitä saa sitten kiskoa hampaat irvessä.

Aluksi luulin, että toinen vetskari on jotenkin huono, toinen kun toimi kuin pitääkin. Sitten toinenkin alkoi takuta. Pitkän katselun ja pätkäilyn jälkeen oivalsin, että



Ripa

ongelmilta vältytään, jos vetskaria vedellessäni pingotan sormella sopivasti sitä vekkiä.

Pikku juttu siis, mutta liki piti, ettei mennyt saapas vaihtoon. Monta muutakin pikku juttua on ajokamoissa jotka voitaisiin tehdä paremmin - tai ainakin minun makuuni.

Kehityksen huippu?

Katselin upouusia vauhtipyöriä - kolmesataa pitäisi olla helposti saavutettavissa, tehoa kaksi kertaa enemmän kuin keskikokoisessa traktorissa. Motoristijärjestöt ihan Euroopan tasolla ovat olleet vähän huolissaan, miettineet pitäisikö valmistajille ehdottaa vapaaehtoista tehorajaa. Eivät sitten ehdottaneet.

Itse tunne niitä pyöriä katsellessa oli yllättäen tuttu. Mieleen palasi aika kolmekymmenen vuoden takaa, kun japanilaisten ensimmäiset superpyörät ilmaantuivat tänne. Silloinkin joku ihmetteli ääneen, mahdetaanko tuosta teho/painosuhteesta koskaan yli päästä.

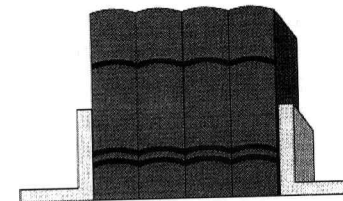
Jos tuo huippunopeus on kasvanut viime vuosina tai vuosikymmeninä noin neljä-viisi km/h vuodessa, niin koska tulee äänivalli vastaan? Siirrytäänkö silloin myös aerodynamiikassa kokonaan uuteen muotoiluun?

Teksti: Pekka Seppä

Vanhat kunnan kulkurit

Kirjoittanut Antero Kujala

Kustannusosakeyhtiö Ajatus, Kariston Kirjapaino Hämeenlinna, 1997



Motoristin kirjahyllystä...

Moottoripyöristä kiinnostuneille ilmestyi loppuvuodesta 1997 todellinen kirja-aarre, Antero Kujalan kirjoittama Vanhat kunnan kulkurit. Kirja on kunnianosoitus vanhojen moottoripyörien entisöijille, rakentajille ja asian harrastajille. Lukijansa se vie kuin varkain mukaan Veteraanimoottoripyöräklubin toimintaan, kokoontumisajoihin, tavaraa täynnä oleviin rakentelijoiden talleihin ja entisöityjen pyörien koeajoille. Nippelitietoutta janoaville kirja saattaa tuottaa pettymyksen, sillä se kertoo tarinoita erilaisista ihmisistä, joita yhdistää rakkaus moottoripyöriin, ei niinkään teknisiä yksityiskohtia.

Ulkoasultaan kirja lupaa hyvää, korkealaatuiselle materiaalille painettu 150-sivuisen teos, jossa on paljon valokuvia viimeisen päälle laitetuista pyöristä, sekä rakentamisen vaikeudesta muistuttavista romukasan näköisistä aihioista. Monen rakentajan talliin pääsee myös kurkistamaan keskeneräisen projektin pariin. Eikä kirjan sisältö petä ulkoasusta saatua kuvaa, Kujalalla on kertomisen taito. Uskoisin myös kirjassa haastatelluilla henkilöillä olleen niin paljon kiehtovia tarinoita, että kirjasta olisi helposti saanut paljon paksummankin.

Vanhat kunnan kulkurit aloittaa lyhyellä katsauksella moottoripyörän historiaan

maailman ensimmäisestä, vuonna 1895 rakennetusta puurunkoisesta moottoripyörästä aina 70-luvun japanilaisiin. Lyhyt katsaus historiaan sai ainakin minut ihmettelemään moottoripyörien alkuvaiheen nopeaa kehitystä. Nykypäivän moottoripyörän rakenne on muotoutunut pääpiirteissään nykyiseen muotoonsa jo ensimmäisen kymmenen vuoden aikana. Vetotapa, moottorin paikka rungossa, kaasua ja jarrukahvat ym. nykyisin itsestään selviltä tuntuvat ratkaisut ovat alkuaikojen oivallusten tulosta. Alkuaikojen moottoripyöräinnostuksesta kertoo hyvin tieto, että vuoden 1902 mallista Indiania joutui odottamaan 17 vuotta. Pyörän hankinta ei silloin tainnut olla mikään heräteostos. Nykyisin pyörämallien elinikä on melko lyhyt verrattuna esim. 1937 lanseerattuun Triumphin 500-kuutioseen kaksisylinteriseen pyörään, jota valmistettiin lähes 50 vuoden ajan. Kirjan historiakatsaus päättyy 1969 esiteltyyn Honda CB 750 - malliin, joka oli kuolinisku englantilaiselle moottoripyöräteollisuudelle.

Veteraanimoottoripyöräklubin toimintaa esitellään kirjassa muutamalla sivulla, mm. klubilaisten omistamasta kalustosta löytyy suppea luettelo. Lukija pääsee myös mukaan vuoden 1997 veteraaniralliin. Ral-

lin osanottajista löytyy jo todellisia juttumiehiä, esim. 73-vuotias Jouni Ahola, joka kehuu vuoden -28 mallista belgialaista FN-pyöräänsä laakin peliksi. Aholan harmiksi näytösluonteinen käynnistäminen ei onnistukaan, vaan hän joutuu korjaamaan runsaalle katsojajoukolla pyörän olleen laakin peli. Virtapuolen pikaremontin jälkeen pyörä kuitenkin käynnistyy ja Ahola pääsee toteamaan "Hetken ajattelin jo ottaa yhteyttä kuluttajasuojalautakuntaan, sillä kun hankin pyörän vuonna -55, niin myyjä vakuutti pyörän olevan laakin peli!" Monia muitakin mielenkiintoisia tarinoita veteraanirallin osanottajista ja tapahtumista Kujala kirjassaan kertoo.

Kujala on kiertänyt pitkin Suomea tutustumassa vanhojen pyörien entisöijiin ja rakentajiin, päässyt kuvaamaan näiden kunnostamia aarteita ja on tallentanut näiden kiehtovia tarinoita jutustelunomaisesti. Esittelyssä tavataan jokunen yhden merkin vannoutunut rakentaja, jollakin intohimona ovat englantilaiset pyörät, jollakin taas itäpyörät. Joku on tehnyt vaativatkin osat itse, viimeistellyt pyöränsä hienommaksi kuin se on voinut uutena ollakaan, joku toinen painottaa vanhan pyörän käyttöä, jolloin käytön jälkiä saa vähän näkyäkin.

Osien jäljittäminen tuntuu tarinoista päätellen olevan usein melkoista onnenaikaa, esimerkkinä keravalaisen Veikko Kosken ainutlaatuinen Jawa. Joku tuttava oli kertonut Koskelle erään koulun roskalavalta pelastamastaan erikoisesta Jawan moottorista ja mennessään sitä katsomaan totesi Koski moottorin olevankin Sixdays-enduropyörän moottorin. Kyljestä löytyi hinkkaamisen jälkeen sarjanumero 000001. Siinä oli 1959 tuotantoon päässeän Jawan

350-kuutioisen Sixdays-enduron ensimmäinen moottori. Koski alkoi selvittää pyörän historiaa ja huomasi pyörän olleen tuttavallaan, joka oli joskus maininnut omistaneensa Jawan, jonka sarjanumerossa oli viisi nollaa ja ykkönen. Varaosien hankintamatkalla Turengissa myyjä oli antanut Koskelle Jawan numerolaatan ja ihmetellyt, mistä pyörästä mahtaa olla kyse. Numero oli sama kuin Kosken moottorissa ja hän sai vaihtokaupassa Jawan rungon itselleen. Myyjän tuodessa runkoa muutaman päivän kuluttua oli mukana myös pyörän ensimmäinen omistaja, joka luovutti Koskelle pyörän alkuperäisen rekisteröintitodistuksen saatuaan lupauksen päästä koeajajaksi pyörän valmistuttua. Melkoisten sattumien summana Koskella on nyt upea ja harvinaisen Jawa uudenveroisessa kunnossa.

Tarinoiden lomassa Kujala esittelee niissä esiintyvien pyörämerkkien ja mallien historiaa ja teknisiä tietoja sopivan nasevasti. Kirjan lopussa esitellään myös pohjoismaiden suurin moottoripyörämuseo, Pietarsaaren Moottoripyöräsalonki sekä valokuvin muutamia Suomen kauneimpia pyöriä.

Alkukirjoituksessaan Antero Kujala kertoo tämän kirjan olevan hänen projektinsa, sillä rakentamisen hän on jättänyt muille siitä yksinkertaisesta syystä, että hän tuntee peukalonsa olevan keskellä kämmentä. Vanhat kunnon kulkurit luettuani voin vain todeta Kujalan projektin todella onnistuneeksi, itseäni viehättävät nimenomaan kirjan elämänmakuiset tarinat. Suosittelemme kaikille moottoripyörästä kiinnostuneille kirjan lukemista ja tutustumista todellisten moottoripyörien aikakautteen.



LÄÄKÄRI- PALSTA ... seeuuraava!

Kysymyksiä moottoripyöräilystä ja sen tiimoilta:

Lukijamme Laihialta kysyy: Voiko tunturi sport mopedin vm-86 kyydissä kuljettaa montaa? Mopoa ei ole viritetty, vielä. Meillä on tarkoitus osallistua koko kerhon voimin ainakin yhteen kokkoontumisajoon ehkä tonne Kontijoon jotta voiko kuljettaa montaa?

VASTAUS: Kyllä voi (voi-voi). Tässä oiva esimerkki siitä, kuin koko kerhon kannattaa puhaltaa yhteen (laturin) hiileen!

Oulusta seuraava: Omistan laverda -merkisen mp:n ja ajattelin laittaa koneeseen ilokaasu-kaasuttimen. Kestääkö kytkin?

VASTAUS: Kytkin kestää kyllä aikansa, mutta tärkeämpää olisi varustaa ohjaustanko murtosokilla. Murtosokkien tarkoitus on estää ja ehkäistä ilokaasun palamisnopeudesta aiheutuva nykäisy kuljettajaan. Murtosokkien toimiessa jää kuljettaja sekä mahdollinen matkustaja turvallisesti paikoilleen eikä näin ollen käsivarsien kynnäruihin tule pysyvämpiä vaurioita.

Lappeenrantalainen naismotoristi lähestyy: Onko väliä jos ei vaihda ykköseltä suoraan

kakkoselle vaan esim. suoraan neloselle. Pyöräni väri on punainen.

VASTAUS: Jos koneesi teho vain sen sallii ja jos sinulla (kuten kirjeestäsi ymmärsin) on aina kiire, niin kyllähän siinä aikaa säästyy kun ei kaikkia portaita käy läpi. Täytyy kuitenkin muistaa että punainen väri mittaristossa ei yleensä pala kauaa vaan sammuu kyllä kilometrien myötä.

Kawasaki-Hara Vantaalta: Pyöräni on uusi ja ajettu vasta 45 minutes työmatka-ajoa. Mistä johtuu nykiminen kun kuutosvaihteella ajaessani noin 16 000 rpm, vaihdan äkisti viitoselle niin kierrokset ei enää nouse, vaan tällöin alkaa kumma nykiminen. Nopeutta ei silloin ole enää kuin 225 km/h. Kierrosrajoittimen olen ottanut pois. Öljynä on penzoiil, vaikuttaako se? Tulpatkin on uudet.

VASTAUS: Outo juttu, kysymyksestäsi ei tosin käy ilmi ajatko FYNNYBIKE sarjassa vai TOPFUEL? Omassa pyörässäni vastaava vika korjaantui, kun asensin polttoaineen ulostulon polttoainetankin peräseinään. Nimittäin kovassa kiihdytyksessä polttoaine ei tavoita tankin pohjaa eli virtaus kaasuttimiin lakkaa kiihdytyksen ajaksi. Tarkista myös onko ajoradalle

rakennettu hidastustyösyssä jotka voivat tietyllä nopeudella aiheuttaa samankaltaisen, nykimistä muistuttavan ilmiön.

Iisalmelainen matkamotoristi kysyy: Onko tiettyä nopeudella aiheuttaa samankaltaisen, nykimistä muistuttavan ilmiön. Mitä sanoo poliisi?

VASTAUS: Ei saa, kuljettajan on pysyttävä ajon aikana valveilla mutta istumapaikkaa sekä asentoa saa tuki vaihtaa. Eräs keino pysyä hereillä on ns. malli Nyqvist, mutta tällöin on ajokenkien pohjat oltava joko koivua tai päällystettyä metallia.

Poliisi Nurmijärveltä tiedustelee: Onko skootteri lälläripyörä vai onko se vaan laulussa kun sanotaan niin?

VASTAUS: Tehoon se kaikki perustuu, niin tämäkin. Tohtori ihmettelee kun poliiseilla itsellään on ollut moottoripyöriä, joissa on tehotkin tarkasti ilmoitettu. Esim. BMW 100 (Bayerische Mega Watts 100 = 100 000 W) sekä DKW 250c (Deutsche Kilo Watts 250 = 25 000 W). Lauluissa on yleensä vaikea käsitellä varsinaisia tehoja.

Enduromies hämeestä: 1. Kuinka saan PE 175 suzukiini lisää tehoa kun sylinterin poraaminen ei enää ole mahdollista? 2. Saako kypärsään uusittua visiirin? 3. Pitääkö rekisterikilvessä olla aina valo, vai riittääkö jos kilpi löytyy kotoa? 4. Saako ajohaalareita miehille kokoa 58? 5. Haittaako mitään jos iskunvaimennin on jatkuvasti märkä?

VASTAUS: Kysymykset 1, 4 ja 5. Teho on aina suhteellinen käsite. Eräs keino parantaa tehoarvoja on vähentää liikkuvaa massaa jolloin kiihtyvyydenkin paranee. Suosittelemme pikaisesti viikon paastoa sekä ruokavalion muuttamista hedelmille niin

että sovit 52-kokoiseen ajohaalariin. 2. Saa, huoltokorjaamo saa. 3. Pitää olla, mutta vain silloin kun pyöräsi käy.

Pulkkilan PanEurope-mies tiedustelee: Suunnittelen mp-matkaa Venäjän läpi Tbilisiin ja sieltä edelleen mustallemerelle. Kuinka kannattaisi toimia eli ajanko rajalta läpi vai kannattaako laittaa pyörä konttiin ja mitä se maksaa? Mitä kannattaa tuoda? Olen kuullut että lahjonta/korruptio on varsin yleistä.

VASTAUS: Olet kuullut oikein. Mikäli haluat matkan edullisesti, ja vielä terveenä takaisin, niin myy pyöräsi, osta mahorkkaa, kaalia sekä kostea maakellari. Laita tarvikkeet bensavatiin hautumaan ja valvo pimeässä maakellarissa matkan tarvitseman ajan.

Esko kalkkisista: Voinko ajaa T-kortilla mp:tä jossa on normaaliin kaksoiskehtorunkoon istutettu 1850 cm:n volvon kone jossa kaksoisturbo välilyähdyttimellä, vesijäähdytysruiskumetanolivekkeet sekä kolmivaihteinen kuivakytin? Jarrut ja valot vakiot (toimii). Ohjaaminen tapahtuu suihkuputken suuntausta muuttamalla. Suihkuputken lämpötilalle on lisäksi oma lämpötilamittari.

VASTAUS: Voit ajaa. Jäällä, maanomistajan luvalla sekä ilmoitus AHK:lle. PS. Muista kypärsä..(tai anna ehkä sittenkin olla....)

Varkautelainen vapaa-ajattelija pohtii: Mä haluan veike mun hoodeen nysän hangerin istutan siihe tilalle kunnon menobolsan tiikissä semmosen 185 cm leveen apehangerin ja hirveesti hapsuja grippeihin. Mut mulla on ongelma, mä oon menossa Stokikseen ferjalla ja siellä, siis lautalla, tila maksaa. Pitääks mun maksaa asuntoautosta vai riittääks kun mä käännän tangon sillai viinon?

VASTAUS: Aja Haaparannan kautta niin saat paremmat vibrat. Ota mukaan runsaasti 40W öljyä ja aikaa.

Rovaniemeläisen Zundapp K7570 toinen omistaja kyselöö: Pyöräni vm on -42 ja muuta vikkoo siin ei oo ko perä vinkoo ko joukhu ja sytkä heittelee somasti. Suako var osija nuapapiiriltä vua pitteekö lähtee etelästä hä kierthelemmää? Millä voi sivuvaunun pienet sirpaleenreijät paikata?

VASTAUS: Zundapp-pyörien varaosatoimitukset Suomeen katkesivat syksyllä -44. Lähimmät varaosien myynti- ja huoltoliikkeet toimivat aikoinaan Rovaniemen alueella juuri napapiirin kohdalla olevalla kenttävarikolla, osin Vikajärvellä sekä joitain pien- ja lisätarvikkeita saattoi lisäksi saada Misin asemalta. Tällä hetkellä parhaimmat varaosavaliikoimat pyöräsi pitäisi löytyä Kaamasen risteuksen autohuoltolan maastosta tai sen välittömästä läheisyydestä. Tosin osat, jotka eivät sisällä arvometallia, ovat jo hivenen hapettuneita. Tankavaarassa oli vain

BMW:n huoltopiste. Pelkkää perää kannattaisi tiedustella Inarijärven rantavesistä. Reikien paikkaukseen olen itse käyttänyt vaalitarroja.

Tampereelta seuraava nääs: Missä vika? Ei maar lähteny laakista käyntiin, toista kertaa en edes yritä koska pyöräni on AINA lähtenyt kerrasta. Kannattaako porauttaa vai laitan osiksi ja myyntiin?

VASTAUS: Pyöräsi merkin ja mallin täytyy olla Honda XL-500 R vm -85 (väri: punainen) vaikkakaan se ei kirjettäsi käy ilmi. Nelitahtisen käynnistys on tarkkaa puuhaa mutta jos oikein puristuskohdan polkimella varmasti löydät ja jalassasi on vähintään 680 kilopondin polkaisuvoima, käynnistyvyys on varmaa! Outo juttu, ei ole koskaan tullut vastaavaa tilannetta eteen. Kyseessä täytyy olla vakavanlaatuinen juttu, ehkä mäntävaurio(?). Soittokierros Japanin tehtaille ei tuottanut mitään uutta tietoa.

Tohtorina toimi VeePee





Mikä Ihmeen YRO?

Pitkään itänyt ajatus koko EU:n laajuisesta moottoripyöräilyn asennekampanjasta on tänä vuonna vihdoinkin toteutunut. Moninaisen pohdinnan ja sopimusten sorvaamisen tuloksena käynnistyi ensimmäinen European Young Rider of the Year -kilpailu.

Kilpailun kantavana ajatuksena on nauttia moottoripyöräilyä teemalla "Älykkäästi ajaminen on kivaa!". Motoristit itse järjestävät kisan, joten pääpaino on toiminnalla eikä paa-sauksella. Liikkeenlepanevana voimana on ollut yhteinen sateenvarjo-organisaatiomme FEMA. Mukana ovat myös kattojärjestöt ACEM ja FIM. Ratkaisevaa taustatukea kilpailulle antaa EU-komission liikenneasioita hoitava Directorate General VII. Suomessa projektin toteutumisesta vastaavat MP69, Smoto ja SML yhdessä. Käytännön väentäminen on tällä kertaa enemmän kuusysin harteilla, mutta yhteistyötäkin on tehty ilahduttavassa määrin.

Kolmivaiheinen kilpailu

EU-tason sopimukset saatiin allekirjoitettua vasta kun MP-näyttely oli jo ollut ja mennyt. Niinpä ajoneuvohallintokeskuksen rekisteritiedoista tilattiin kaikkien kohderyhmään (18-25 vuotta) kuuluvien motoristien osoitteet ja 10367:lle motoristille lähetettiin henkilökohtainen kutsu. Postitukseen sisällytettiin moottoripyöräilyyn liittyviä kysymyksiä sisältävä kaavake. Vastaamalla kysymyksiin ja pa-

luttamalla kaavakkeen motoristi pääsi mukaan kisaan. Tätä kirjoitettaessa vastaukset on tarkastettu ja toiseen vaiheeseen eli "väli-eriin" pääsijät, 12 naista ja 20 miestä, on selvillä.

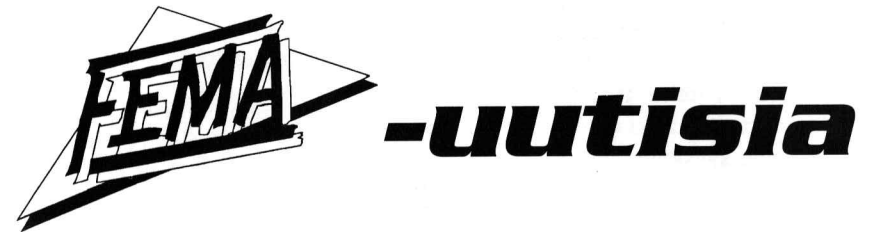
Toisessa vaiheessa ajellaan moottoripyörillä erilaisia tehtäviä: hidasajoa, liikennettä ja pari viihteellisempää koetta. Kakkosvaiheessa motoristit saavat ajella omien pyörien lisäksi jollakin uudella Kawasakilla ja BMW F650ST "Fundurolla". Kilpailun toinen vaihe ajetaan kesäkuun 12. päivänä Tampereella.

Loppukilpailussa heinäkuun 17.-18. päivänä kohtaavat kahdeksan parasta mies- ja naismoottoripyöräilijää. Finaali sisältää "inssi-ajo"-tyyppisen liikenneosuuden lauantaina sekä pelimannihenkeä vaativan rastitehtävä-shown sunnuntaina. Finaali pyritään sijoittamaan RR-kisojen, tai muun vastaavan tapahtuman yhteyteen. Voittajia palkitaan runsaasti: sekä miesten että naisten sarjan kaksi parasta saavat uudet YOKO ajoasut ja kolmo-setkin saavat pukeutua uusiin ajotakkeihin.

EU-Finaali

Suomen parhaat mies- ja naismotoristi pääsevät EU-finaaliin Milanon MP-näyttelyyn syyskuussa 1999. Finaalin ohjelma on salainen, mutta tietävästi Milanossa tempuillaan tria- lia, ajellaan tehtäväratoja, vierailaan MP-aiheisissä kohteissa ja tietysti katsastetaan Milanon moottoripyöränäyttely, EICMA99.

Teksti: Tero Ahlqvist



FEMA-kokous pidettiin tällä kertaa n. 30 kilometriä Brysselistä etelään Ittren pikkukylässä 8.-9. toukokuuta. Tapanani on ollut aloittaa nämä raportit jollakin mi-nua hämmästyttävällä asialla. Tällä kertaa suuni lokahti auki kokousta edeltävänä perjantai-iltana, kun istuimme illallisella. Hollannin Keesillä (joka oli illan mittaan jutellut sujuvasti hollannin, saksan ja englannin kielillä) oli päällään T-paita, jossa oli Harley-Davidsonin logo, mutta teksti kyrillisisillä kirjaimilla Leningrad Cowboystyyliin. Kun kommentoin, ettei se ole oikein kirjoitettu, Kees sanoi, että kyllä hän tietää. Hän on toiminut armeijan tiedustelu-upseerina, ja hänen täytyy osata yhtä sun toista, mm. venäjää. Sitten Ruotsin Lars vaihtoi Keesin kanssa tervehdykset venäjäksi. Lars on opiskellut 3 vuotta venäjää. Feman toimihenkilö Christina tähän sanoi pystyvänsä myös lukemaan kyrillisiä kirjaimia, koska hän puhuu jonkun verran kreikkaa. Feman uusiin toimihenkilö ranskalainen Eric puhuu ranskaa, saksaa, englantia, unkaria ja jonkun verran myös venäjää, ja kuulin, että Italian Ricardo osaa välttävästi kahdeksaa kieltä. Kyllä me motoristit olemme sivistymättömiä moukkia... Mutta palataanpas asiaan:

Ajokorttikäytännön yhtenäistämiseen tähtäävä direktiivi

Euroopan Komissio on nyt ihastunut ns. FinLux-malliin. Sillä he tarkoittavat Suomessa ja Luxemburgissa olevaa käytäntöä, jossa ajokortti on kaksivaiheinen sisältäen puolen vuoden päästä suoritettavan 'pimeän/liukka'an' ajon kurssin. Luxemburgissa on todellakin tällainen malli, Suomessahan se koskee vain autoja.

Kokouksessa ilmeni, että Euroopan maissa on yhtä monta ajokorttikäytäntöä, kun on maitakin. Kullakin maalla on jotain säädöksiä tai tapoja, joiden edestä on taisteltu erilaisin perustein. Nyt kun käytäntöä yritetään harmonisoida, FEMA haluaisi antaa oman yksiselitteisen kantansa komissiolle. Tästä on varmasti tulossa pitkä ja herkullinen prosessi.

Toistaiseksi päästiin yhteisymmärryksen vain siitä, että A1 kortti on hyvä ole-massa rajoitetuin tehoin 16-vuotiaalle, ja että 21 vuotiaana pitää olla mahdollisuus vaativamman tutkinnon kautta saada suoraan rajoittamaton A-ajokortti. Pöydällä oli paljon muitakin kohtia, joihin ei ainakaan vielä löytynyt yhteistä säveltä.

Irlannin David lupasi tehdä kyselykaavakkeen jäsenorganisaatioille, jonka avul-

la tehdään kooste kunkin maan nykykäytännöstä ja jos merkittävää, niihin johtaneista perusteista. Tätä yhteenvetoa voi sitten käyttää apuna oman maansa kantaa pohtiessa. Meillä Pohjoismaissa on onneksi kohtalaisen yhtenevät säädökset (Tanskaa lukuunottamatta), ja mielipiteet. Asia otetaan esille syyskuussa Norjassa NMR-kokouksessa - noin kuukausi ennen seuraavaa FEMA-kokousta. Toivoaksemme voimme mennä sitten FEMAan laulaen samaa nuottia neljän maan voimin.

Dieselroiskeet

Huolimatta direktiiviin tulleista lisäyksistä raskaan kaluston dieselroiskeiden kontrolloimiseksi, kansallisilla tasoilla ei olla oltu turhan innostuneita. FEMA suosittelee yhteydenottoja kuorma- ja linja-autovalmistajiin ja rahtarijärjestöihin, jotta ongelma tulisi näkyvämmiin esille. Edelleen kuuluteltiin virallisia tilastoja dieselroiskeiden aiheuttamista MP-onnettomuuksista.

Harmaatuonti

Harmaatuontia on myyt puitu FEMAssa jo toista vuotta, kun joissain maissa se yritetään kieltää lailla. Suomessahan se sinänsä on sallittua, mutta virallisten maahantuojien tuki ja varaosavarojen kattavuus voi muodostua harmaatuontin ongelmaksi. Lisäksi Suomen maahantuojien sisäänostohinnat ovat tällä hetkellä Euroopan halvimmat korkean verotuksen takia. Näin harmaantuojien etu jää pieneksi, koska he eivät saa pyöriä mistään yhtä halvalla kuin viralliset maahantuojat. Ja koska harmaantuojankin pitää tienata leipänsä, ei kovin moni ole tätä alkanut Suomessa yrittämään. Ruotsissa har-

maatuonti on laskenut MP-hintoja viimeisten muutaman vuoden sisällä noin 30%.

Ohituskieltomerkki

Itävalta teki aloitteen ohituskieltomerkkin määritelmän muuttamiseksi. Nykyään ohituskieltoalueella saa ohittaa kaksipyöräisen ajoneuvon, muttei nelipyöräistä. Siis auto saa ohittaa MP:n, muttei toisinpäin. Määritelmä on peräisin 60-luvulta Wienin sopimuksesta. Jos FEMA tekee tästä ehdotuksen, tulkinta on, että kukaan ei saa ohittaa ketään. Itävallassa 'vapaa tulkinta' on ollut se, että motoristitkin ovat surutta ohitelleet autoja ja saaneet siitä myös sakkoja. Englanti ja Hollanti väittivät heillä tulkinnan jo olevan yksinkertaisesti 'ohituskielto', eli kukaan ei saa ohittaa ketään. Päätettiin, että otetaan ensin Wienin sopimustekstistä selvää, ennenkuin lähdetään ajamaan asiaa.

Crash Barrier Project

Itävaltalaiset ovat tehneet kyselylomakkeen koskien moottoripyöräonnettomuuksia, jossa törmäminen kaiteeseen tai muuhun kiinteään infrastruktuuriin osaan on aiheuttanut vakavia vammoja. Monessa maassa tutkijalautakunnan raportista ei yleensä näe MP-onnettomuuksien kohdalla muuta, kuin että on ajettu liian lujaa. Suomessa tutkijalautakunnan raportit ovat kattavampia, mutta niistä ei näe kuin kuolemaan johtaneet tapaukset. Loukkaantumisien syitä onkin sitten vaikeampi selvittää.

Autojen valojen käyttöpakko

Huolimatta pohjoismaiden äänestyksestä, FEMA päätti ottaa kannan, jossa auto-

jen päiväaikaista ajovalopakkoa vastustetaan. Tässä sallitaan kansalliset tulkinnat, koska Pohjois- ja Etelä-Euroopassa valaistusolosuhteet ovat niin erilaiset. Muualla Euroopassa ajovalojen päiväaikainen käyttöpakko koskee vain moottoripyöriä. Nyt jos pakko koskisi kaikkia tielläliikkujia, motoristi katoaisi valomereen, väittivät eteläisemmät ystävämme.

Muita direktiiviasioita pöydällä olivat mm.

Jäteöljyjen kierrätys säädökset. Joissain maissa saa ostaa vain litran uutta öljyä kerralla kaupasta, joissain maissa pitää palauttaa kauppaan osapuulle ostamansa määrä jäteöljyä. EU aikoo velvoittaa öljyvalmistajia laittamaan öljyn sekaan 15% kierrätysöljyä.

Ajoneuvoveron määräytyminen joissain maissa kulutuksen tai CO₂-päästöjen mukaan. Moottoripyörät nyt kalleimmassa luokassa, koska luotettavia kulutuslukemia tai päästöarvoja ei ole kattavasti saatavilla. FEMA ottaa yhteyttä moottoripyörävalmistajiin asian tiimoilta.

European Young Rider of the Year -kilpailu pyörii kaikissa 15 FEMA:n alaisessa EU-maassa

16. Syyskuuta FEMA ajeluttaa moottoripyörillä uusia Europarlamentaarikkoja. Jos olet tähän aikaan Keski-Euroopan matkaa suunnittelemassa, tähän tapahtumaan saa ottaa osaa.

Englantilaiset ovat tehneet sopimuksen kansainvälisen AXA-vakuutusyhtiön kanssa vakuutuseduista. AXA on mahdollisesti halukas neuvottelemaan jopa muidenkin kansallisten FEMA:n alaisten järjestöjen kanssa. Jos Suomesta löytyy joku vakuutusyhtiö, joka välittää AXAn vakuutuksia, tässä voisi olla neuvottelun paikka.

Seuraava FEMA-kokous on Ranskan Mulhousessa 15. lokakuuta suuren kansainvälisen motoristikokouksen yhteydessä. Siellä pitäisi olla läsnä motoristien etujen ja oikeuksien puolesta taistelevien tahojen edustajia myös Amerikasta ja Australiasta.

*Hyvää kesää,
varokaa dieselroiskeita ja suojakaiteita.*

T: Ulkoministeri.

UUSI JÄSENETU MP69 JÄSENIILLE!!!

Suomen Partiokaupat myöntävät MP69 jäsenille jäsenkorttia vastaan vastaavat edut kuin partiolaisjärjestöille. Etu on 15% normaalihintaisista tuotteista. Kampanjahinnat ovat sen verran jo tiukkoja, että niistä ei ole luvattu muuta kuin neuvotella markkojen pyöristelyä.

Neuvottelun lähtökohtana oli, että motoristit vaativat retkeilyvarusteiltaan paljon, ja varusteemme pitää olla kevyitä ja pieneen tilaan pakattavia. Tarpeet ovat siis hyvin samanlaisia eränkävijöiden ja vaeltajien kanssa. Partiokaupoistahan saa tuttujen teltojen, makuupussien ja retkeilyvarusteiden lisäksi mm. nahan ja Gore-Tex-sujen hoitoaineita.

Jäsenetu on voimassa partiokaupoissa kautta maan, joita ovat:

Partioaitta HELSINKI, ESPOO, SAARISELKÄ	Partiovaruste TURKU, SALO	Hämeen Partiokauppa TAMPERE, HÄMEENLINNA	Satakunnan Partiokauppa PORI
---	--	---	--

Partiopatikka JYVÄSKYLÄ	Erätuli LAPPEENRANTA	Partiokuksa JOENSUU	Partiokauppa Kieppi OULU
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	------------------------------------

Nyt Kontioon lähtijöille (ja muillekin) jäsenedun kunniaksi seuraavat tarjoukset:

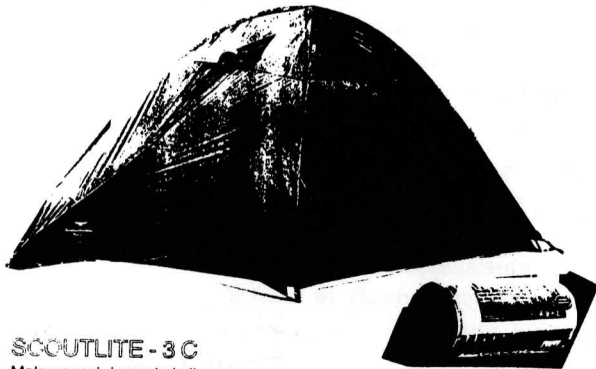
JÄSENTARJOUS MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N JÄSENIILLE

TREK 1

Kompakti retki- ja vaellusteltta 2-3 hengelle. Eteistila tavaroiille. Vedenpitävä ja hengittävä. Teipatut saumat. Ulkoilta ripsto-polyamidia, sisäältä hengittävää nailonia, lasikuitukaaret.

Mitat: 205x160x115 cm, paino 2,9 kg

JÄSENHINTA 585,-



SCOUTLITE - 3 C

Makuupussi, jossa kaksikerrosrakente. Amerikkalainen air-fill täyte. Päällinen vettähylkivä ripstopnallon, vuori puuvilla/polyester. Mitat 225x80 cm, paino 1700 g

JÄSENHINTA 250,-

LITEFOAM

ULTRALITE

Huippukevyt ja pieni Litefoam-ilma-alusta, jossa on liukumaton pinta.

Koko 51x183x2,5 sm, paino vain 660 g.

JÄSENHINTA 585,-

PARTIOKAUPAT

Teltta pystyyn, mutta mihin?

Tässä uudistettu lista telttapaikan luvanneista kuusysiläisistä (vrt. edellinen lehti). Systeemi toimii siis vieras/isäntäväki-periaatteella, eikä sido ketään mihinkään. Seuraavan kerran lista julkaistaan ensi keväänä.

Jorma Anttila
Ruukintie 80
Rantsila
Puh: 08-250 448
huom: maatila

Juha Jääskeläinen
7240 Säviäntaipale
Laajaniemi
Puh: 017-885 313,
049-242 236
huom: maatila

Kari Ketola & Minna Patoranta
Kristiinantie 1509
64810 Vanhakylä
(15 km Isojoen keskustasta
Kristiinankaupunkiin päin)
puh: 06-263 5176,
0400-336923

Mikko Lähteenmäki
Edesjärventie 131
63300 Alavus
puh: 06-511 3115,
0400-756744
huom: maatila

Leo Oila
Oilantie 91
12600 Läyliäinen
Loppi
puh: 019-443 474
huom: maatila, avoinna aina

Kalle Pölkki
Hänniskyläntie 950
44330 Hytölä
Puh: 014-550112, 040 5569653
huom: maatila Konnevedellä,
soratietä 10 km

Matti Siitonen
07280 Ilola
(Porvoosta Loviisaan päin 13 km)
puh: 040-580 3157
huom: maatila



Hannu Konola
Keinontie 6
92500 Rantsila
puh: 08-251188

Harri Naukkarinen
Halosenrinne 5
Mertala
57200 Savonlinna
puh: 050-591 8383
huom: avoinna aina

Olavi Hautamäki
Box 87
83070 Hammerdahl

Sverige
Puh 990-466- 441 0561
Huom. Tosi-iso-tontti

Urmas Kauniste
Vanhempien kesämökki
Via Baltican vieressä
Riisperen tietä 4,2 km
Liikennemerkki tien oikealla puolella,
tie menee metsään

Tarkemman kartan saa
Motoristin toimituksesta

Huom. Yöpyymisen vastikkeeksi
toivotaan 1/2 kg kahvipakettia

HAETAAN

Quenteex-kypärähuppu!!!

Ostin takavuosina näyttelystä erinomaisen kypärähupun.

Tietääkö kukaan mistä niitä voi saada lisää?

Pienimmiltäkin tuntuvat vihjeet voi soittaa numeroon

050 345 1701

Terveisin: Peter G

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,-
Solmioneula	55,-
Rintaneula	35,-
Avaimenperä	10,-

Soita ja tilaa!

69 SHOP

Asko Vesinen

Yläkaskentie 8 L 56, 00730 HELSINKI

p. 09 346 3303, työ 09 752 712