



.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI

## 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 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

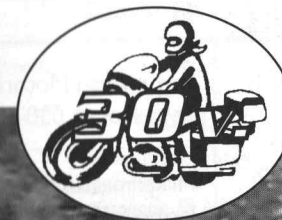
**Henna Saarinen**

Tilhentie 9  
33540 TAMPERE

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 6 • JOULUKUU 1999

# MOTORISTI



# MP-69:n kokoontumisajot 2000

Tapahtuma	Aika	Järjestäjä
Talviralli	12.-13.2.2000	Savonlinnan Motoristit/ Petri Ikonen 050-529 1374
Motoristi Survival	20.-21.5.2000	Pirkanmaalaiset/ Jarmo Jokilampi 0400-636 397
Motoristin Kirkkopyhä	28.5.2000	ASMP/Jussi Vanha-aho 040-514 4173
Tavaramarkkinat	1.6.2000	Antti Kortesus
Akkaralli	10.-11.6.2000	Jutta Nykvist, Eerikäinen Mira
K-18	17.-18.6.2000	Minna Jokinen 0400-851 022
Kontioralli	7.-9.7.2000	Pekka Lankinen 040-584 0933
Perheralli		Raino Ranta-Eskola 08-227 7436, Jukka Tanskala 0500-286 829
Eestin Etappiajo	26.-28.8.2000	Hanna Kortesus, ilmoittautumiset maaliskuussa
Enduropöräys	9.-10.9.2000	Pekka Kulju 040-550 0622
Pohjoisen Pystymettä	16.-17.9.2000	Eero Tuomikoski 016-379 1045, 0400-692 063
Vuosikokous	17.9.2000	Hallitus
MP-Suunnistus	23.-24.9.2000	Ari Uotila 02-546 0667, 040-524 4909
Pystymettä	28.-29.10.2000	Somos Kantahäme / Leo Oila 019-443 474, 050-525 3303

# Motoristi

Nro 6 joulukuuta 1999. 30. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.  
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.  
Painopaikka: Tekstiaso 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: Arto Grönroos

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

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

### Nuorisovastaava

Minna Jokinen  
Aitoniitynkatu 3 D 38  
33580 TAMPERE  
Matka 0400 851 022  
Email:  
minna.jokinen@auto-opisto.com

### Varapuheenjohtaja

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

### Kerhoisäntä

Harri Naukkarinen  
Telakkatie 3 C 23  
57230 SAVONLINNA  
Matka 050 591 8383

### 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

Arto Grönroos  
Autokoulu Pirkanmaan City Oy  
Hämeenpuisto 33 B  
33200 TAMPERE  
Matka 0400 622 991  
Fax (03) 214 2363  
E-mail: akcity\_artog@koti.tpo.fi

### Aluetoimintavastaava

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

### Kerhotavaramyynti

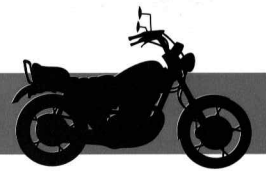
Asko Vesinen  
Yläkaskentie 8 L 56  
00730 HELSINKI  
Puh. k. (09) 3463303  
Puh. t. (09) 75271902  
Fax t. (09) 75271327  
E-mail asko.vesinen@  
oulunkylankuntoutussairaala.fi

## 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





## Millaisia ajo- varusteita käytämme ensi vuosi- tuhannella!

Ajovarustestandardi etenee, hitaasti, mutta kuitenkin. Kerhomme on yhtenä suomalaisena organisaationa mukana antamassa lausuntoa standardiehdotuksiin -moottoripyöräilijöiden suojaruusteet ammattikäyttöön. Standardiehdotus on monelta osin kovin vajavainen. Monia asioita pitäisi testata, mutta miten? Onko yksi ainoa, nyt ehdotuksessa oleva, testausmenetelmä ainoa oikea tapa testata ajovarusteiden suojaavuutta mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

Tärkeintä kai kuitenkin on se, miten testausmenetelmät osoittavat selkeästi ajoasun turvallisuuden. Kuitenkin testaus tulisi olla sellainen että sitä voidaan käyttää vielä ensi vuosituhannekin käytettäviin materiaaleihin, kun emme tiedä mihin tuotekehitys tulevaisuudessa joh-

taa. Ehdotuksen testausmenetelmät selkeästi suosii nahkapukuja, jotka ainakin meidän leveysasteillamme ovat selkeästi vähemmistönä käyttäjien keskuudessa. Toinen ongelma on testien määrä. Jos jokainen kangas testataan erikseen, tulee "rättipuvulle" lukematon määrä testejä. Kuka sen maksaa, vai käyttäjä. Testaaminen on kallista ja näin ollen kustannukset siirtyvät tuotteen hintaan.

No jäädään odottelemaan mitä tuleman pitää.

### **Vuosituhanne viimeinen kokoontuminen?**

Lokakuun viimeisenä viikonloppuna useat motoristit suorittivat "jäähvyäisajelun" tälle vuosituhannele. Pysty-

mettään oli uskaltanut yli 300 motoristia. Keli oli varmasti suopea. Ainakin pirkanmaalla paistoi aurinko eikä pakkastakaan mittarin mukaan ollut. Toivottavasti kaikki paikalle päässeet pääsivät myös turvallisesti ja ilman suurempia jälkitauteja takaisin kotiin.

Itse en paikanpäälle päässyt, en tosin yrittänytkään. Mutta ajettua tuli kuitenkin. Vein nimittäin mopon mökille talvisäilöön. Pesu ja puunaus ja talliin ensi kevättä odottelemaan. Takaisinkin ajeltiin pojan kanssa kahdestaan, nyt piikkisellä katuendurolla, jonka olin juuri kasannut kiinnileikkaamisen jäljiltä, taas.

Menihän siinä aikaa kun ajoi vajaan sata kilometriä 50 km/h keskinopeudella. Mutta mikä oli ajellessa niin kauniina sunnuntaina. Nyt kaiholla muistelee kesää ja hytysiä ja toivoo että säiden herä on harrastuksellemme yhtä suopea tulevaisuudessa kuin menneenä kesänä.

Joulukin on kohta ovella ja lahjaideat vielä ihan jäissä. Mitä hankkia lahjaksi aikuisille ihmisille "joilla on jo kaikkea"?



Isänä sitä tietysti haluaa muistaa lastaan myös lahjoilla, mutta riittäisikö aikuisille kuitenkin se joulun oikea viesti: rauhaa ja rakkautta kaikille ihmisille, tasapuolisesti?

No haluaa sitä sitten muistaa lähimmäistään paketeilla tai lämpimillä ajatuksilla, ajatus kai kuitenkin on tärkein.

Haluankin näin lehden välityksellä toivottaa kaikille jäsenille, yhteistyökumppaneille ja ystäville

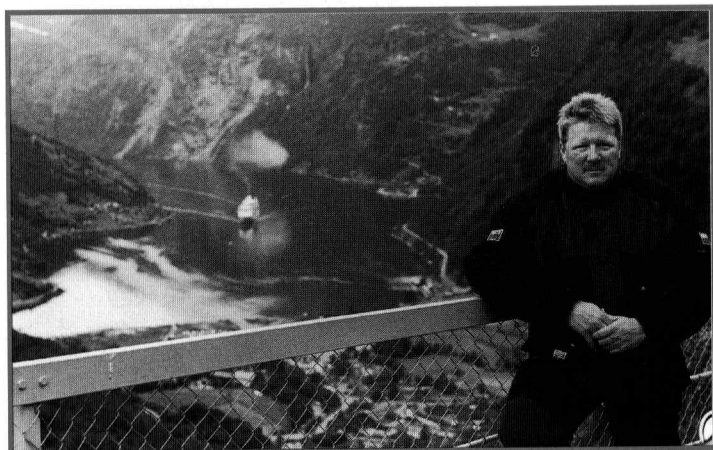
**LÄMMINTÄ JOULUA ja  
ILOISTA UUTTA VUOTTA.**

Nähdään mp-näyttelyssä vuonna 2000.

**Tony**



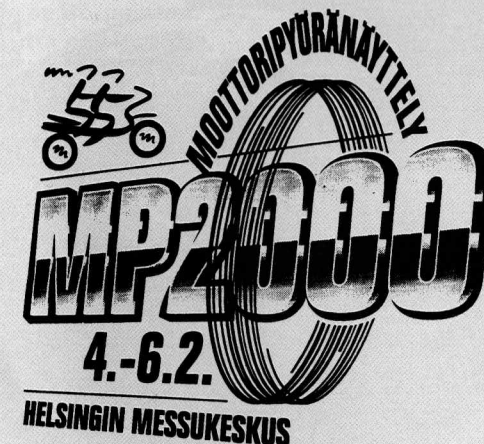
# Päätoimittajan terveiset



Motoristin päätoimittaja Arto Grönroos kiittää jäsenistöä ja toivoo edelleenkin juttuja lähetettävän!  
(katso yhteystiedot)

## MOTORISTI 2000

Numero	Aineistopäivä	Ilmestyy
1/2000	15.1.	helmikuu
2/2000	12.3.	huhtikuu
3/2000	14.5.	kesäkuu
4/2000	16.7.	elokuu
5/2000	17.9.	lokakuu
6/2000	12.11.	joulukuu



Tervetuloa  
tutustumaan  
MP 69:n  
osastoon A5,  
Helsingin  
Messukeskus



# Enduropöräyksen kuvasatoa ja tilanteita:



Enduropöräyksen  
tauolla  
Orivedellä.  
Siinä ne  
mopot nojaavat  
toisiinsa niin  
nätisti.

”Eversti”  
ja KH  
huolto-  
tauolla  
neuvon-  
pidossa.



Sieltä saapuu väsyneenä,  
mutta onnellisena Enduropöräyksen  
ainoa naisosallistuja Minna Jokinen.



Kyllä tämä on  
hieno laji.  
Huomasitko sen  
kannon ja kiven  
mäen toisella  
puolella.  
Jaa, mikä kanto?

On se iso, painava,  
mutta niin komea.



Antti Kortesus  
vastassa Juupajoella  
saunan tarpeessa  
olevia osallistujia.  
Ja kyllä oli hienoa  
ja kuraista!



# Jögevatreffiiä järjestävä kerho on nyt Jögeva MC

Viron ja Baltian suurin mp-kokoontumisajo Jögevatreff jatkaa entisin voimin järjestävän kerhon nimenmuutoksesta huolimatta.

Kahdeksan vuoden ajan on Jögevatreffiiä järjestävänä taustakerhona toiminut EMMK eli Eesti Motomatkajate Klubi (Viron matkamotoristikerho). Kerho kokoontuu edelleen keskiviikkoisin Tallinnassa Nurmekadulla ja toimii aktiivisesti. EMMK on kuitenkin vuosien varrella laajentunut ja kasvanut, kuten koko matkamotorismin ja moottoripyöräilyn harrastus Virossa yleensäkin, eivätkä kaikki uudet EMMK:n jäsenet enää halunneet olla osallisena perinteisen Jögevatreffin järjestämisessä.

Jögevatreffiiä alusta alkaen järjestäneet Igor Ellisson, Urmas Kauniste ja Olev Kroon, sekä mm. MP 69:n etappiajoja järjestävä suomalaisvahvistus Kaija Rytönen halusivat kuitenkin jatkaa sydämenasiakseen tulleen kokoontumisajon järjestämistä ja päättivät menneenä talvena perustaa uuden mp-kerhon, Jögeva

MC:n. Jögevatreffin järjestäjäjoukossa on huomattava panos myös Viron uusimmalla mp-kerholla WIMA ESTONIA:lla. WIMA ESTONIA on naimotoristikerho, joka itselleenkin yllätyksenä on pian jäsenmäärältään Viron suurin mp-kerho!

## Tulevaisuuden "Jögevat"

IX Jögevatreff järjestetään 27. - 30. heinäkuuta 2000 jo tutuksi tulleessa paikassa, entisen Kuremaan kartanon alueella Jögevan lähetyillä. Tapahtumaan liittyvä yksipäiväinen rock-festivaali järjestetään vuoden 1999 hyvien kokemusten ja osanottajien ihastuneiden kommenttejen innoittamana uudestaan Pölsamaalla, jonka linnoituksen seinämät luovat festivaalille unohtumattomat puitteet.

Suuri haaste Jögeva MC:lle ja kaikille virolaismotoristeille on FIM MOTOCAMP:in järjestäminen Virossa vuonna 2001.

Kesästä 2000 näyttää tulevan mp-rintamalla tapahtumarikkain kesä Virossa -kerhoissa käy kiivas suunnittelutoiminta ja uusia kokoontumisajoja on luvassa. Näistä enemmän Helsingin mp-näyttelyssä!

Lisätietoja Virossa järjestettävistä kokoontumisajoista (myös esim. uudenvuoden-, syys- ja talvitapahtumista) antavat:

Kaija Rytönen  
+372-52-86 582

(tai valokaapeli työnro: 09-75164 222)

Kaija.Rytönen@formin.fi

Urmas Kauniste  
+372-6606 326

Igor Ellisson  
+372-50-53 989

**Jögevatreffin järjestävä kerho tervehtii  
MP 69:n uutta hallitusta**

# XX Juhla-Pystymettä

**Kun JMP:lle tarjoutui mahdollisuus järjestää 20. "Juhlapystymettä", oli selvää että tapahtumasta tehtäisiin jollain tavalla erikoinen...**

Ensimmäinen Pystymettä järjestettiin Pulusassa lokakuussa 1980. Kokoontumisen originaali ajatus on, että mitään "palveluja" ei ole saatavana – ellei sellaisiksi laske ta polttopuita ja riukua.

Jossain vaiheessa – olisiko ollut v. -85 aikoihin – tuli myös juomavesi järjestäjien hankittavaksi.

Rahalla ei Pystymettässä ole koskaan ennen ollut mitään käyttöä. Pääsymaksua ei ole, eikä mitään myytävää tai ostettavaa. Nyt tähänkin tuli sitten poikkeus. 20-vuotista taivalta juhlistettiin Reiskan traktoritaliin sijoitetulla "kioskilla" jossa rahan lisäksi kelpasi jopa pankkikortti!



Illan bändi "Fuel Caput" valmistautuu.





Idän ihmeitä  
(öljynsavun  
laskeuduttua)...

Vähän  
harvinaisempi:  
Ducati  
Scrambler...



Tämä kaikki sai eräät pitkän linjan "metäläiset" esittämään kritiikkiä, nämä jäivät kuitenkin oppositioon koska suurin osa osallistujista kiitteli sitä ettei tarvinnut kesken hauskan rallin lähteä mihinkään kyläkaupoille muutaman virvoitusjuomapullon tai tupakka-askin takia.

Extra yllätyksenä tarjottiin vielä sunnuntaiamuna mahdollisuus seurata matkatelvisiosta formulakisoja, ja sen voi arvata mikä fiilis traktorivajassa silloin syntyi kun Häkkinen ajoi maailmanmestariksi!

XX Juhla-Pystymettässä oli 308 osallistujaa. Näistä 68 oli ensikertalaisia. Osal-



Sivuvaunu ilman turhia mukavuuksia...

listujia 279 tuli paikalle moottoripyörillä, 29 tuli autoilla (järjestäjiä tms huoltoajoa).

Paikka sai kehuja. Oli hyvä ajoreitti perille asti, riittävästi polttopuuta kamiinoita ja nuotioita varten, ja oikeastaan ainoa pieni ongelma oli alueen laajuus. Voisi olla tiiviimpi tunnelma, jos kaikki 300 ihmistä olisivat pienemmälle alueelle leirytyneinä.

ISO kiitos pitää esittää kaikille osallistujille siitä, miten hienosti te hoiditte jälkienne siivouksen! Oli helppo kerätä ros-

kapussit aluetta kiertävän polun varrelta!

Ensi vuoden Pystymettästä sain kuulla huhun, että se olisi jossain Lopen suunnalla. Ja nyt kun juhlat on juhlittu, on ilmeisesti edessä taas "paluu arkeen". Traktoritallia kioskeineen ja matkatelvisioineen voi olla turha kierrellä siellä metsässä haeskelemissa...?

**Kekku**

## Kerhotavaramyynti Asko Vesinen ilmoittaa:

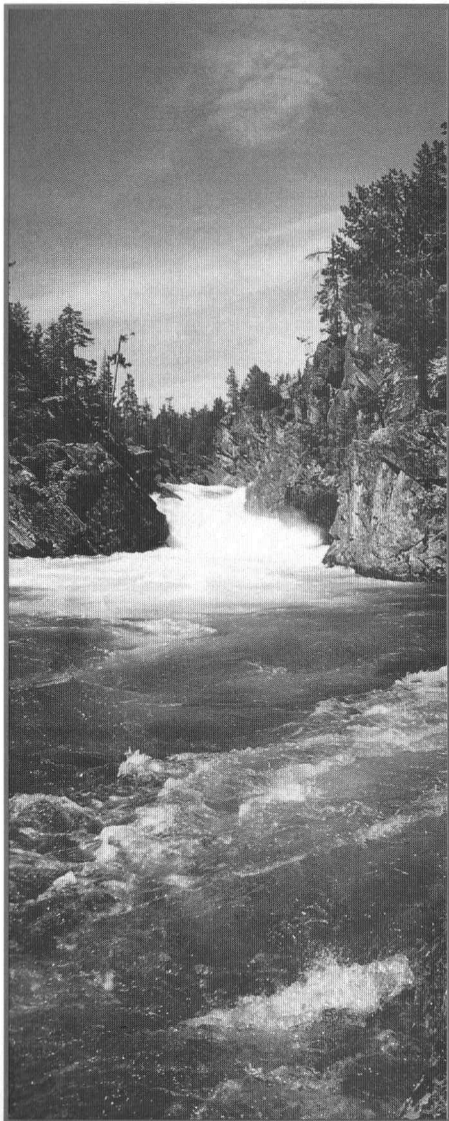
rajoitettu erä

3M yleisvoiteluspray	500 ml	35 mk
3M silikonispray	500 ml	35 mk



# Tulimme kaukaa...

## Matkalla Norjassa kesällä



Lauantai-aamu heinäkuun alussa valkeni vihdoin ja todella lyhyen yön jälkeen nopeasti suihkuun ja pakkaamaan viimeisiä tavaroita mukaan.

Alkamassa on nimittäin moottoripyöräreissu Norjaan ja itselläni seitsemättä kertaa peräkkäin. Siinä samalla valmistautuessani mietin samalla sitä, kuinkahan Jarin, Esan ja Janin aamuvalmistelut ovat sujuneet. Minä, Arto Grönroos aloitin tämän reisin muistiin kirjoittamisen yöllä Ruotsin aikaa noin kello kaksi yöllä. Olemme juuri saunoneet ja takana on 900 kilometriä rankkaa siirtymää aivan uskomattoman hienoon paikkaan Tännedaleniin. Paikka sijaitsee 15 kilometrin päässä Norjan rajasta ja ympärillä on hienot maisemat.

### Tampereelta lähdettiin

Matkamme alkoi siis lauantai-aamuna Ratinan Shelliltä tradition mukaan ja kello oli viisi. Jatkoimme Parkanon kautta Vaasaan ja laivarannassa meiltä kysyttiin ajokortit. Paikalla oli jo jonossa muitakin moottoripyöriä ja ajoimme jonoon muitten taakse. Jarin mopo on Honda 600 CBR F, Esalla Honda CBR 1000 ja Janilla Honda 750 ZRV. Minulla on tällä reissulla allani musta ja iso Harley-Davidson Night Train. Siinä laivaan pääsyä odotellessa juteltiin tulomatalla tapahtuneesta vaarallisesta tilanteesta. Jalasjärven jälkeen asfaltissa oli korjattuja tienkohtia ja sateessa emme ollenkaan arvanneet kuinka liukas se voi olla. Ihan kuin pinnassa olisi ollut muuta kuin vettä. Meinattiin muuten kaatua koko

**Pölyisen tien jälkeen mieli lepää kosken partaalla.**

porukka ja Jani oli isolla Africa Twinillä kerran poikittainkin. Onneksi en ehtinyt nähdä.

### Uumajasta Norjan rajalle

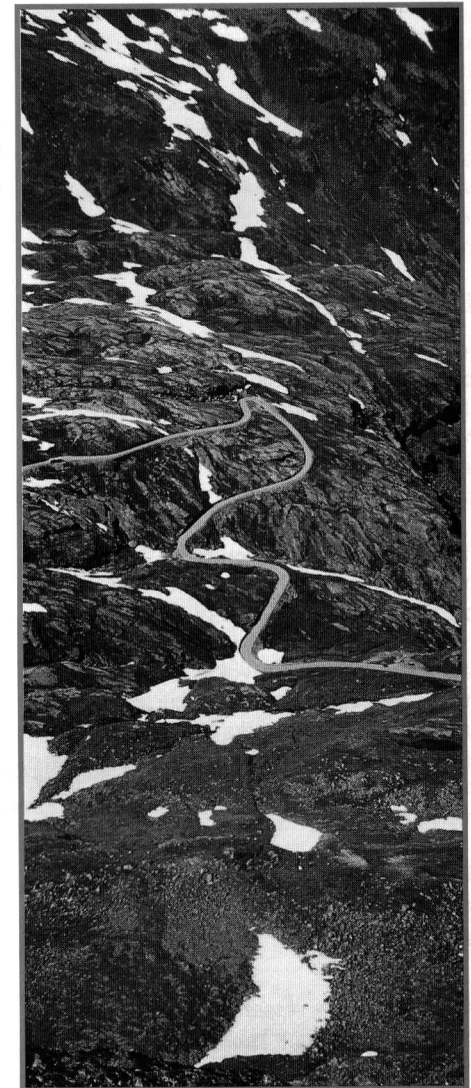
Niin, laivamatka kesti 3,5 tuntia ja jokainen meistä taisi nukahtaa ruokailun jälkeen. Ruotsin puolella sitten laivasta ulos ja matka kohti Sundsvallia. Ensimmäiset porot hyppäsivät eteemme reilun puolen tunnin ajomatkan jälkeen. Sitä ei ollut ollenkaan varautunut poroihin tällä korkeudella! Pidimme taukoja tarpeeksi usein ja tietenkin tankkasimme, tosin ennen Örnköldsvikiä minulta ja Jarilta loppui innoituksissamme bensa. Jani haki kannulla lisää ja huoltoasema olisikin ollut parin kilsan päässä. Kyllä muuten pisti muistamaan jatkossa, että tankkailisella pääsin noin 300 km, eli kyllä "Siperia" opettaa. Matkalla hienoon vuokramökkiin eksyimme kerran ja jälkepäin vain nauroimme asialle, sillä tyylimme ennen perille pääsyä oli vähintään "Joe Bar" sarjakuvan tyylin mukainen.

### Ensimmäinen "aamu" ikimuistoinen

Perille päästyämme oli myöhäinen ilta ja eikun saunaan hieromaan väsynyttä kroppaa ja tarinoimaan hetkeksi mökin terassille. Seuraavana aamuna heräsinkin jo yhdeltä päivällä ja kolistelin tarkoituksella, jotta muutkin heräisivät. Aurinko paistoi komeasti Tuntureiden välistä ja fiilikset olivat korkealla siinä aamiaista tehdessä. Jani otti taas hyviä videotoksia talven muisteluiltoja varten. Innoissamme ihailimme maisemia ja sitten mopojen pesu oli vuorossa ja lähdettiin tutustumaan paikkakuntaan. Ajettiin siinä samalla pientä polkua hiihtokeskuksen huipulle ja näkymä oli ylhäältä henkeäsalpaava. Siinä sitten todettiin tämän moottoripyöräilyn olevan hieno laji! Vieressä olevien tuntureiden korkeudet olivat 1200 - 1280 metriä.

### Satelliittiretkiä ympäristöön

Päivät kuluivat hienosti, aamuisin suunnitelimme retkiä ympäristöön ja teimme upeita



**"Kaipaamme noille mutkateille!"**

ajoretkiä eri puolille Norjassa. Illansuussa yhteistä kokkausta ja saunan lämmittelyä ja ei se norjalainen olutkaan hassumpaa ollut. Fiilikset ovat tällaisella reissulla hienot ja ystävyyttä lujittuu.

Itäisin seurustellessa jutut kulkivat kulttuurista sarjakuviin, todettiin hyvät elokuvat, parhaat tv-mainokset ja Kummelin hahmot

kukin vuorollamme. Ja jos en väärin muista, taisi joku matkia erilaisia roolihahmoja yön tunteina. Teimme kaksi pitempääkin reissua. Trondheimin käynti oli hieno, paitsi tullessa Janilta tyhjени eturengas ja tietenkin "paukku-pullo" oli jäänyt mökkiin. Huolto-asemat olivat kaikki kiinni ja Jani sinnitteli kymmeniä kilometrejä eriskummallisessa takakenoasennossa.

### Geirangerin kylään

Jos jossain kannattaa Norjassa käydä, niin se on sitten Geirangerin kauniissa ja ehkä maailman eniten kuvatussa paikassa. Pieni idyllinen kylä ja aivan mahtavat vuoret isoine vuonoineen ovat tämänkin reissun kohokoh-ta.

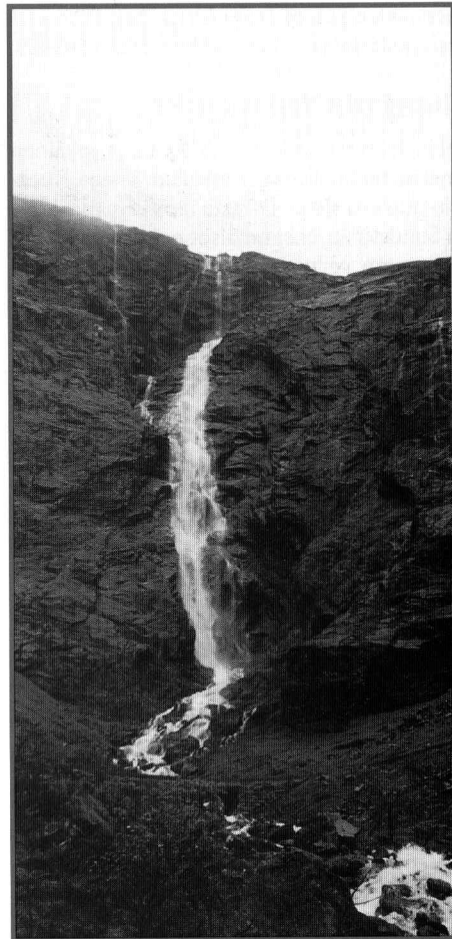
Peikonpolku "Trollstiegen" ja sieltä aivan mahtavaa mutkatietä kanttailla saavuimme rantalaituriin. On se muuten kumma, kun on aina nälkä. No, takana oli satoja kilometrejä upeita teitä ja maisemia. Päätimmekin jäädä paikkakunnalle yöksi ja se kyllä kannatti. Seuraavana aamuna oli reissumme upein ilma ja paluumatka kohti mökkiämme kestikin tarkoituksella kauan. Oli meinaan pakko pysähtyä vähän väliä ottamaan kuvia maisemista.

### Matkan aikana vakiintuneita sanontoja

Tultiin aika laikalla = ajettiin melko reippaasti  
 Käydä ismolla = vessassa istuallaan  
 Missä lipunmyyjät = kauniit norjattaret  
 Hanuri on kipeä = perse puutuu  
 Harrikkamies = Arto  
 Varo, junanlähettäjä tulee = paikallinen vanha kuski  
 Mitä nää ny on = Norjan tai Ruotsin kolikot

### Paluu kotiin

Päivät kuluivat ja kilometrit juoksivat retkillämme. Lauantaina sitten lähdimme takaisin päin ja ehdotin reittiä vähän ylempää.



Trollstiegen, Peikonpolku.

Hammardal, Dorotea ja Uumaja. Edellisenä iltana söimme juhlailallisen ja haikeina kyllä suunnittelimme jo seuraavan kesäloman reissua. Paluu Tampereelle ajoittui Tammerfestin jälkihulinoissa ja kello oli muuten mopoja parkkeeraessamme 04.00 ja paikkana tietenkin Ratinan Shell. Olo oli ihmeellinen, reissu takana ja kaikki hyvin. Kahdeksan päivää ja 4000 kilometriä. Kiitos matkakumppaneille Jarille, Esalle ja Janille.

Arto

# TALVIRALLI

11.-13.02.2000  
**KERIMÄKI FINLAND**

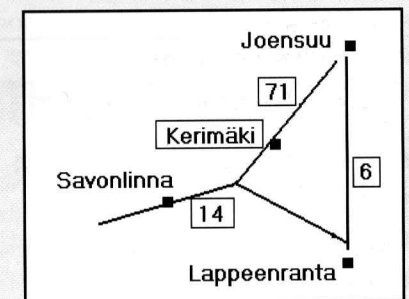
**PAIKKA:** Kerimäki Pääkanta. Opastus isoilta teiltä.

**JÄRJESTÄJÄ:** MP 69 / Savonlinnan motoristit

**OSALLISTUMISMAKSU:** 140 mk perillä

**MAKSU SISÄLTÄÄ:** Ruoka la, aamupala la+su (lämpimissä sisätiloissa), majoituksen lämmitetyssä puolijoukkueteltassa, saunan sekä ohjelman. Lisäksi tarjolla kioskipalvelut (pientä purtavaa, juotavaa ym.)

**ETÄISYYDET:** Savonlinna 30 km  
 Helsinki 365 km  
 Turku 460 km



**LISÄTIETOJA:** Petri Ikonen p. 050-529 1374, fax: 015-574 9450  
 e-mail: petri.ikonen.@sln-ami.fi  
 Harri Naukkarinen p. 050-591 8383

**TERVETULO A TALVIRALLIIN!**



# MP 69:n uusi hallitus



**Yläriivi:** Harri Naukkarinen, Heikki Tervala, Anne Aaltonen, Jarmo Jokilampi, Asko Vesinen.

**Alarivi:** Henna Saarinen, Minna Jokinen.

Kuvan otti Tony Lind ja kuvasta puuttuvat Raine Honkanen ja Kirsi Honkala.

## 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: Pekka Seppä

## Isäkin innostuu

–"Kyllä sun jo täytyy ison miehen opetella aikuiseksi ja lopettaa tommosten moottoripyörien kanssa pelaaminen", sanoi Jukan isä ties monennenko kerran kesän aikana. –"Hankkisit ittelles auton, ton härvelin hinnalla sää saisit jo komeen kaaran, eikä tarttis kulkiessas kastua. Aattele nyt, pian on talvikin tulossa ja pakkaset ja liukkaat kelit, autossa on sentään neljä pyörää ja pystyssäpysyminen varmaa."

Jukkaa harmitti isän ainainen auton paremmuuden todistelu, isä kun oli sitä mieltä, että oli itse nuorena miehenä joutunut olosuhteiden pakosta ajamaan moottoripyörällä, jonka oli sitten ensimmäisen tilaisuuden tullen vaihtanut autoon. Hän piti Jukkaa lähinnä hölmönä, kun tämä ei ymmärtänyt lopettaa itsensä kiduttamista, elettiinhan jo 80-luvun alkua ja auto oli normaalisti jokaisella nuorella miehellä. Tuttuakin tutummiksi olivat tulleet Jukalle ja hänen kavereilleen isän kauhutarinat talvisista riiuureissuista 50-luvun lopulla senaikaisella Jawalla. Olihan Jukka monet kerrat yrittänyt selittää isälleen, ettei hän viiden moottoripyörän kanssa vietyyn vuoden aikana vielä kertaakaan ollut joutunut mihinkään isän kauhulla muistelemiin tilanteisiin, olipa Jukka yrittänyt houkutella isänsä pyörän kyytiinkin, mutta ukko piti ajatustakin hulluna sanoen. –"Oon itteeni noilla vehkeillä liikaakin kiduttanut, enkä varmasti suostu enää ikinä tommosen värkin päälle."

Jukka oli aloittanut moottoripyöräilyn 16-vuotiaana heti kun oli mahdollista saada kevarikortti, isä oli rahallisesti avustanutkin ensimmäisen pyörän hankinnassa, sanoen ostavansa sitten parin vuoden kuluttua pojalle kunnon auton, –"pittäähän nuorella miehellä auto olla, milläs sitä muuten enää nykyaikana plikkoja iskettä". Pari vuotta kevarin puikoissa tutustutti Jukan sekä pyöräilyyn, että mukaviin kavereihin niin hyvin, ettei kaikeksen jättäminen ja autoiluun siirtymisen enää innostanut. Isää asia harmitti, hän ei suostunut isompaa moottoripyörää rahoittamaan, sanoi kyllä auton ostavansa, muttei isolle miehelle enää mitään leikkikaluja. Niinpä Jukka tyytyi vanhaan 350-kuutioiseen Hondaan, johon omat rahatkin riittivät, Honda suureni parin vuoden kuluttua 500-kuutioiseksi, jolla jo uskalsi lähteä pitemmällekin reissulle.

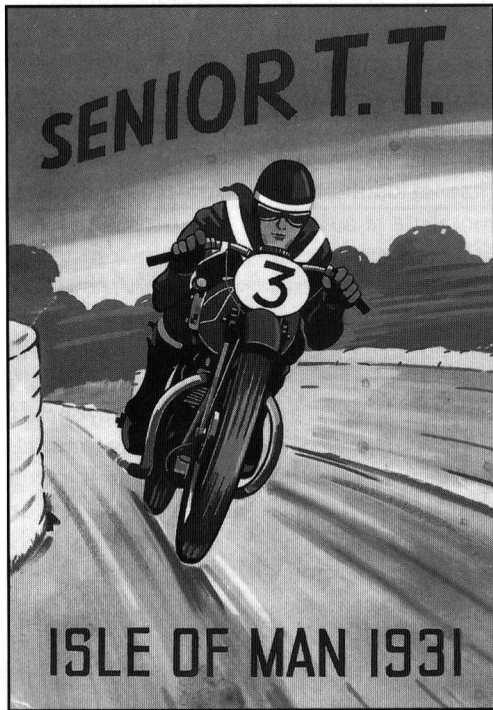
Joutuihan Jukkakin talvisin autoa käyttämään, sitä isä sentään mielellään lainasi, hänestä kun tuntui silloin siltä, että Jukan oli pakko myöntää hänen olevan oikeassa auton paremmuuden suhteen. Huhtikuun alusta lokakuun loppuun Jukka silti ajoi sitkeästi moottoripyörällä, oli keli mikä tahansa ja haaveili hankkivansa nastarenkailla varustetun pienen enduron talviaikaiseksi ajopeliksi.

Isän kehuminen auton varmasta pystyssäpysymisestä sai eräänä heinäkuuisena iltana nolon lopun hänen ajaessaan parin



kuukauden ikäisellä autollaan kotiinpäin ja omalle pihatielleen kääntyessään kiinnitti katseensa naapurin kasvimaalla vähissä vaatteissa kyykkivään nuorehkoon rouvaan. Autossahan oli vauhtia vielä melko reippaasti, kun hän tajusi oman pihatien olevan kohdalla, polkaisi jarrut kiinni ja väänsi ratista yrittäen osua pihatielle, auton luistaessa pyörät lukittuina liittymän takana olevaan isoon ojaan, nokan upotessa vastapenkkaan niin, että auto kääntyi nokan kautta ympäri ja päätyi omalle kasvimaalle katolleen. Uudessa autossa oli vakiovarusteena rullaturvavyöt, joita ukko onneksi uutuudenviehätyksen vuoksi oli alkanut käyttää, niinpä hän selvisi ulosajosta lähinnä ylpeyden saamista kolhuilla, jota oli omiaan pahentamaan Jukan virnuilu isänsä aikaisemmista puheista auton neljästä pyörästä ja varmasta

pystyissä pysymisestä. -"Alkaa vähän epäilyttää tuo autolla ajamisen turvallisuus, kun ei se näytä pysyvän pyörillään edes kesäkeleillä", kiersi Jukka puukkoa haavassa. Isä tuhisi naama punoittaan poikansa puheille, ei uskaltanut oikein kiukkuiseksi ruveta kun arvasi pojan tietävän syyn ulosajoon. Jukkakin tyytyi vain leikkisästi hännäämään



isäänsä, ei hän viitsinyt vihjaista mitään naapurin bikiniasuudesta emännästä, joka oli juossut auttamaan ukkoa pois kaatuneesta autosta. Lopullinen niitti isän moottoripyöriä vähätteleviin puheisiin tuli, kun hän vastoin aikaisempia puheitaan joutui pyytämään Jukkaa pyöränsä kanssa kuskiksi asioita hoitaakseen auton ollessa remontissa. Jukka pakotti isänsä pukemaan kavereiltaan lainaamansa nahkapuvun ylleen, kunnon saappaat jalkaan ja kypärän päähän. Ukko punoitti kiukkuisena, mutta ei voinut kuin totella, sillä Jukka piti päänsä, jupisi vain pukeutuessaan -"että pitääkin vielä vanhoilla päivillään joutua sirkuspelleksi, miten nämä rojut niskassa kehtaa edes pankkiin mennä". Kaupungissa ukko yritti saada Jukan pysäyttämään jonnekin sivummalle, jotta hän olisi voinut siellä riisua ajokampeensa pois ja jatkaa matkaa pankkiin kävellen, mutta Jukka ajoi kuin kiusallaan suoraan pankin eteen, eikä hän

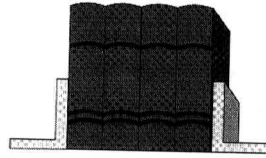
**Hienon postikortin toimitti Jaakko "Panhe" Panhelainen.**

voinut muuta kuin marssia pankkiin kypäränsä riisuttuaan. Tuntui kuin kaikki maailman ihmiset olisivat tuijottaneet häntä, hiki nousi otsalle enemmänkin omien ajatusten kuin puvun tuoman kuumuuden vuoksi hänen mennessään ystävällisesti hymyilevän pankkineidin luo. Yllätys olikin suuri kun pankkineiti, vastoin hänen odotuksiaan, alkoi kysellä häneltä moottoripyöräilystä ja kertoi aina ihailleensa komeilla pyörillään nahkapuvuissaan ajelevia miehiä. Jukka katsoi ihmeissään, kun hänen isänsä palasi pankista silminnähden tyytyväisenä, ryhti suorana kuin pituutta kasvaneena. Kotiinpäin lähdettäessä Jukka ehdotti pidempää ja mutkaisempaa reittiä, johon isä yllättäen suostuikin. Jukka opasti isäänsä kärsivällisesti takanaistumisen saloihin, jolloin isä tuhahti -"äläs nyt poika ala neuvoo kokenempää, mä oon ajanu Jaawalla jo silloin kun susta ei ollu tiedossa edes pilkettä mun silmäkulmassani". Jukka huomautti isälleen, ettei senaikaisella Jawalla ajamista voinut verrata nykypäivään, eihän Jawa voinut edes kallistaa sen rungon pettämättä, eikä sen aikaisilla teillä

voinut kuoppien ja hiekan vuoksi muutenkaan kunnolla päästellä. Kotiinpäin kuitenkin lähdettiin ajamaan pidempää reittiä, isäkin tuntui oppivan nopeasti kaarteissa istumisen, ajo sujui luontevasti.

Kotona isä alkoi kysellä pyörän hallintalaitteista ja ajamisen nikseistä selvästi kiinnostuneena, Jukka vastaili ihmeissään isänsä innostuneisuudesta. Lopuksi isä kysyi kuin häpeillen, voisiko Jukka opettaa häntä ajamaan pyörällä niin, että hän voisi keilla yksin ajamistakin. Jukka neuvoi isälleen ajamisen niksejä, huomasi tämän oivaltavan asiat hyvin ja antoi isänsä keilla ajamista useamminkin kerran loppukesän aikana. Ukkohan innostui moottoripyöräilystä niin, että hankki seuraavaksi kesäksi 500-kuutioisen yksisylinterisen Yamahan, -"se kun jytkee niin mukavasti vanhan miehen jalkojen välissä" ajeli sillä innostuneesti koko kesän ja esiintyi ylpeänä kaupungilla upouudessa nahkapuvussaan ja ajosaappaissaan. Jukasta oli mukavaa saada isäukko seuraksi pidemmillekin matkoille, eipä ainakaan tarvinnut enää kuunnella ukon mielipiteitä moottoripyöräilystä hullujen hommana.

# Ikäpyörä- harrastajan tietokirja



Motoristin kirjahyllystä...

Moottoripyöräharrastajille on tehty useita tieto- ja hakuteoksia, mutta harvoja niistä on käännetty suomeksi. Suomeksi julkaistuista laajin lienee viisosaisen Maailman moottorijoneuvot -kirjasarjan moottoripyöriä käsittelevä osa. Osan nimi on yksinkertaisesti Moottoripyörät vuodesta 1894 nykypäivään. Kirjasarjan on julkaissut Tekninen kustannusliike Oy vuonna 1985 (englanninkielisen alkuteoksen Temple Press 1983), ja mp-osan vastaava toimittaja on Erwin Tragatsch.

Kirja jakaantuu kahteen osaan. Teoksen alkupuolella käydään läpi moottoripyörien historiaa yleisesti; merkittävimmille pyörämalleille (kuten BMW R 100 RS...) on oma lukunsa. Pääosa kirjasta on kuitenkin omistettu eri pyörämerkkien ja -tehtaiden lyhyille historiikeille. Tässä osassa on aakkostettuna yli 2500 pyörämerkkiä! Herra Tragatsch kehuuakin esipuheessaan kirjasta löytyvän "kaikki" maailman moottoripyörämerkit. Kaikki on varalta kirjoitettu lainausmerkkeihin - ja syytä onkin. Kirjaan on epäilemättä suurella vaivalla kasattu mitä harvinaisimpia mp-merkkejä, mutta eipä löydy jou-

kosta esimerkiksi Winhaa. Ei, vaikka listalla on valmistusmäärien perusteella harvinaisempiakin moottoripyöriä. Jotkut painotukset ansaitsevat myös kritiikkiä. Esimerkiksi hakusanoilla Vespa ja Piaggio löytyy yhteensä vain kymmenkunta riviä tekstiä ilman kuvia, kun taas vaikkapa vain muutaman vuoden valmistetusta Militaire-merkistä löytyy kolme kertaa enemmän juttua sekä puolen sivun kokoinen kuva.

Pienistä puutteistaan huolimatta tarjota laajasti kuvitettu opus mp-historiasta kiinnostuneelle lukijalle mainiota perustietoa, jolla voi sitten vaikka snobbailla kaveripiirissä. Tiedätkö esimerkiksi, mikä japanilaisista mp-tehtaista on vanhin? Tai mitä muita bokser-moottoripyöriä Saksassa on valmistettu, kuin niitä kahta kaikkien tuntemaa? (Saksan boksereita löytyy muuten pelkästään H-kirjaimen kohdalta peräti neljä kappaletta.)

Tiedonjanoisen kannattaa kurvaila divariin tahi kirjastoon, sillä kirjakaupoista ei valitettavasti tätä teosta juuri löydy.

Pauli Ylikoski

# Motoristikko

Ristikon oikein ratkaisseiden kesken arvotaan MP89 teepaita. Lähetä täytetty ristikko (tai kopio siitä), nimesi, osoitteesi ja kokosi lehden toimitukseen (osoite kolmossivulla) tammikuun 15. päivään mennessä, niin olet mukana arvonnassa. Ratkaisu ilmestyy seuraavassa lehdessä.

# Viime kausi

En ehtinyt ajaa kuin noin kahdeksan tuhatta maantiekilometriä. Osaltaan syynä on ollut työpaikan vaihto ja poikkeavat lomailut. Mitäs sitä selittämään, toisaalta. Sen verran pitää ajaa kuin hyvältä tuntuu.

Pelto- ja metsätietä tuli kynnettyä niin vähän, että tuskin kehtaa mainita. Harmi, ajotojien kehittyminen olisi tarpeen.

## Haaveita

Pyörän vaihto on alkanut taas pomppia ajatuksiin. Olen kysellyt tutuilta, katsellut suomalaisia ilmoituksia netistä ja laskeskellut veroja. Moni muukin näyttää haaveilevan harmaatuonnista, sitä koskevat kysymykset ovat netissä vakiokamaa.

Ehkä kannattaa kuitenkin odottaa, että meillä on valitukset käytettyjen ajoneuvojen verokohtelusta ratkeavat asianomaisissa oikeusasteissa.

Siitä voikin sitten tulla kunnon soppa, jos pyörien ohessa käytettyjen autojen hinnat tippuvat niin että kolisee. Mutta eikö yritystoimintaan ja ylipäänsä omistukseen kuulu joltisenkinlainen riski?

Toisaalta en jaksa uskoa, että käytettyjen ja uusien verokohtelu voisi olla pahasti epätasapainossa. Näinhän nykyään on: ulkomailta käytettynä tuodusta neuvosta voi joutua maksamaan veroa enemmän kuin on vastavaan ajokin hinta täällä.

Varovaisena veikkaajana laitan panokseni likoon sen puolesta, ettei mitään suurta tai äkkinäistä mullistusta tule. Toisaalta, jos mullistus tulee, nyt voisi olla juuri sopiva hetki: nousukausi on ollut vauhdissa jo pidempään, joten autokaupan ongelmat eivät olisi kansantaloudelle ylipääsemättömiä.



Ripa

## Keli vaihtuu, varoitus pysyy

Motoristeilla on aina joskus kanssapyöräilijöiden kanssa juttellessa tapana toivottaa joko ajokelejä tai sitten varovaisuutta. Kohteliaita toivotuksia pienellä huumorilla.

Kelien suhteen epäilen toivotusten todellista vaikutusta sähän. Tuskin muutkaan toivottajat ihan tosissaan uskovat sanojensa vaikutukseen. Olen myös epäileväinen varoitusten suhteen.

Esimerkiksi voisi ottaa liikennesäätiedotteet. Pari kuukautta kuluu ensiliukkaista ilmoitellessa, ja lopun talvea sitten on ajokeli muuten vain liukas. Silti ensiliukkailla rytisee kunnolla, ja vaikka myöhemmin totumme, kuulemma, liukkauteen, aina silti lipsahtele.

Jos varoitus tulisi vain aiheesta, oleellisesti nykyistä harvemmin, ei ehkä kävisi niin kuin sille ikävystyneelle paimenelle. Teho säilyisi.

En syytä säätielijoita tai muita, tämäsään puuttuessa on tietysti parempi varoittaa liikaa kuin liian vähän. Ongelma on nähdäkseni siinä, että ihmisen valppaus on rajallinen. Ainakaan minä en jaksa valpastella kuin pieniä jaksoja kerrallaan, sitten pitää levätä. Aika pitkään, jos vertaa tuohon sääennustuksien jaksoon. Jos siis haluan muuttua turvallisemmaksi kuskiksi, pitäisi omaksumaa pysyvästi turvallisempia tapoja. Ikävä juttu?

Risto Kaivola



# LÄÄKÄRI- PALSTA... seeuuraavaa!

## Kysymyksiä moottoripyöräilystä ja sen tiimoilta:

*Lukijamme Espoosta kysyy; Saako raitiovaunukiskoja pitkin ajella jos muuten väylällä ei ole tilaa? Kumpi väistää tasa-arvoisessa risteyksessä? Jos ajan kiskoilla noudatanko raitiovaunuliikenteelle tarkoitettuja liikennevaloja?*

**VASTAUS:** Kyllä saa ajaa jos pyöräsi sen kestä, kiskot kestä kyllä. Heikompi yleensä väistää ja se huutaa joka pelkää. Asfalttietien ulkopuolella on noudatettava raitiovaunuliikenteelle ja kauemmaksi ajaessasi, junaliikenteelle tarkoitettuja opasteita sekä kiskokohtaisia liikenne-rajotuksia. Ratakiskoliikenteen suurin sallittu nopeus välillä Helsinki-Turku on 180 km/h.

*Lappeenrantalainen naismotoristi lähestyy; Onko mitään syytä käyttää etujarrua jos pyörä kuitenkin tottelee jalkajarrua? Kenkäni korko on 6 cm. Sukkahousut ovat nyt viher-tävän sävyiset.*

**VASTAUS:** Taas on EAK:n kurssit jääny väliin (vähiin). Kosmonauttien koulutuskeskuksessa (Baikonur) on havainnollistettu hyvin kiertorata ja tietyn kappaleen

liikkeen eteneminen sekä sen jatkuvuus ulkoavaruudessa. Venäjän avaruudensavutussennätysteknologinen kansaintalousoito toimii nykyisellään hyvin pitkälti kaupallisella pohjalla joten he myyvät aluksistaan rahtitilaa varsin edullisesti. Erityisesti Jupiterin suuntaan pääsee varsin edullisesti jopa omia ajokenkiä käyttäen.

*KawaHaraVantaalta: Pyöräni oli melkein uusi ja ajettu vasta 225 minutes työmatka-ajoa. Mistä johtuu renkaan nopea ja epätasainen kuluminen? Renkaan olen tasapainoittanut ja ilmanpaineet ovat valmistajan ilmoittamia. Kun olen vaihtanut renkaan ja lähden liikkeelle, on kuin kytkin luistaisi, kierrokset nousevat mutta nopeus ei, vasta kun olen vaihtanut kolmoselle tai neloselle alkaa pyöräni liikkua hitaasti eteenpäin? Eikö takarenkaalla pitäisi päästä ainakin 200 kilometriä? (siis matkassa mitattuna) Kytkimen jouset ovat jäykimmät mahdolliset. Pyöräni savuttaa hie-man.*

**VASTAUS:** Outo juttu, kyllä takarenkaan pitäisi kestä tuhansia kilometrejä. Epäilen että koneesi, lievistä savutuksesta huolimatta on "hiukka kiree" ja sinun täytyisi säätää tyhjäkäynti tuonne 1000-1200 rpm tienoille. Mikäli takanasi on liikkeel-



le lähdeettäessä edelleen runsasta savunmuodostusta, tarkasta ettei se kuitenkin tule takarenkaasta ja että kaasu on asennossa "off". Kytöntä EI SAA vapauttaa liian nopeasti.

*Matka-Enduromies hämeestä: suunnittelen matkaa erämaahan syksyllä kun sataa rännää. Miten saan tervaskannon (sammutettu) mukaan ja matkaan? Entä rakotulet? Olen kiinnittänyt isoon endurooni pitkospuut sekä justeerisahan. Tarvitaanko isoojen rakotulien tekoon maanmittaushallituksen lupa? Mikä rengas olisi hyvä suolla?*

**VASTAUS:** Kysymyksestä ei käy ilmi kuinka isot tulet aiot tehdä. Nyrkkisääntönä kuitenkin on että "tuuma tuntia (paksuus) ja kirvesvarsi (pituus) henkeä kohden", sekä "etelän mies tekee isoot tulet ja istuu kaukana ja lapin mies tekee pienet tulet ja istuu lähellä". Isojen rakotulien tekoon riittää ilmoitus aluehälytyskeskukselle. Metzelerin s+q+w on tosihyvä (swamp+quicksand+wild) pelastusrenkaaksi. (sitähän tarkoittit?)

*Eskon isä Kalkkisista; Miten saan poikani syömään? Poikani ei enää syö eikä ole nukkunut moneen viikkoon koska hän pääsi käymään kylällä ja siitä ohi aina lossille asti, (moottoripyörällä). Oli lossikuski ehdottanut kauppa diiselistä jolla se lossi kulkee, sano jotta on toinen kone TVL:n talvivarastossa jouten. Eikä kuulema tarvi edes muutostastaa kun vaan ajelis pitkin lakeuksia ja halavalla.*

**VASTAUS:** Tuttu tilanne, pojallasi on ns debressiosvisiosprojekto: "kuutiotuomia ei mikään voita" eli totuus ja ratkaisu löytyy hyvinkin sieltä lossilta. Esitän pikaisesti lowgear-tune-kit-asennussarjan tilaamista Wärtsilä Marine & Bremeriltä kyseen pyörämerkkiin. Asennussarja pitää sisällään mm moottoripyörän rungon

pidennysaisat kuuteen metriin asti sekä V 24 tarran kytkinkoppaan. Jarrupolkimen tanko sinun täytyy tehdä itse sekä muistaa maksaa dieselvero. Kuutiotilavuuden kasvu 250 kuutiосenttimetristä 38000:aan voi aluksi vaatia ns totutusajon. Kyllä se siitä muutaman kaatumisen jälkeen sujuu. Vääntöä, ou-yeah!

*Runnilta vapaa-ajelija: Mä tiitätsää, siis missasin mun kopterin geeboxin bulsat nietse oli enää yhellä boltsilla kii, oli muute upeet vibrat. Kui sais sillei kato noita vibroja enemmän? Voisko noi pumpput duunata joteski kovemmaks, sillei tiitätsä ettei tule liika vanhaks tripeillä? ps. LIVE TO RIDE ps. BORN TO BE MILD*

**VASTAUS:** Pumpput takana (iskunvaimentimet) eivät ole yleensä avtavissa mutta edessä (telekoopit) ovat. Eli eteen suosittelisin vaimenninöljyjen sijaan valmisbetonia. Taakse olen nähnyt vaihdetun valurautatankoja (vast) jonka vaihtaminen pitäisi onnistua helposti. Otetaan vain iskareiden kiinnikkeiden kohdilta mitat ja isketään samanmittainen lattarauta tilalle. Satula (sitteri, you see) voidaan betonoida kokonaan sisältä, tällöin sisus toimii valmiina muottina. Hapsuja lopuksi.

*Rovaniemeläisen Zundapp KS 750 toinen omistaja kyselö: Pyöräni vm on -42 ja muuta vikkoo siin ei oo ko nopeusmittari ja matkamittari ei toimi. Suako var osija nuapapriiltä, vua pitteekö lähtee etelästhä kierthelemmää?*

**VASTAUS:** Zundapp-pyörien varaosatoimitukset Suomeen katkesivat syksyllä -44. Nopeusmittari oli pyörän heikko kohta, koska sitä ei oltu (koko muu pyörä kylläkin) suunniteltu salamasodan nopeuksille. Matkamittarin toimintakin oli yleensä arveluttavaa ja yleisesti pyörät jotka ajoivat perääntymisvaiheessa runsaasti peruutusvaihteella, särkivät matka-

mittarinsa kokonaan. Vaihtomittaristoja voisi kysellä Muonionjoen Suomenpuoleisilta rantapenkereiltä koska tiittävästi muutamia vähänajettuja yksilöitä on ajettu jokeen jäähtymään ylikuumentumisen seurauksena.

*Pertsu Nokialta: SuperSports ZXs:ssäni on brembon jarrukengät. Onko ne hyvät? Kaverini osti Niken jarrukengät ja sanoi niiden olevan paremmat? Kuinka usein jarrusukat tulisi vaihtaa? Ovatko Brooks'n jarrukengät asbestivapaat?*

**VASTAUS:** Se on poika niin että alaikäiset eivät saa ajella kuin polkupyörällä, ja silläkin niin että 12 vuotiaat ja alle, saavat ajaa jalkakäytävällä. Muut pyörätiellä.

*Vihannilta GoldWing omistaja: Miten saan pyöräni kiiltämään? Olen UUDEN Goldwing pyörän omistaja ja pyöräni käsiteltiin uutut-taan Diamond maalipintakäsittelyllä. Seuravaksi GreatShine lakalla. Ostin lisäksi R8X-*

*sarjan Snowblind kovavahan sekä hitsausmaskin ja silti minusta tuntuu että kiilto ei ole vielä kukaan riittävä. Mitä tehdä?*

**VASTAUS:** Ruotsalaisen Rottax-sarjan (R8X) tuotteissa on vielä valinnan varaa. Kannattaisi ehkä kokeilla vielä seuraavia tarvikepakkauksia:

– R8X-CromeRevolutionaryShinePowerkit joka sisältää mm kääntyvät otsamalliset hitsauslasit & silkkitrasselia 200 gr ja pinsetit.

– R8X-GoldSwing & SilverMercury poisoningbooster jossa mm kätevät erikoiskäsittelyt nukkaamattomat silkkihansikkaat, hengityssuoja sekä desinfiointiopas mikrokooppineen.

– R8X-TotalDynamiteX-rayBlind joka on sarjan järeämpiä pakkauksia, pitää kuulemma sisällään mm opaskoiran, silmätipat, röntgenfilmiä jne.

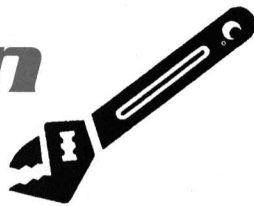
**Näin rustaili BA-686, tälläkertaa...**

**Maaseutukierrosta syksyn kuulakkaana päivänä ei voita mikään.**



## Huoltovinkki

# Tikitys kuriin



Otinpa talvella pyöräni perusteellisemman huollon aiheeksi venttiilien säädöt, kopan alta kun alkoi syksyllä kuulua pienen pientä tikitystä. Ensin kyselin kaikki tutut läpi kellä oli ollut tätä pyörää vähänkin muistuttava vehje, josko he olisivat hoitaneet itse venttiilien säädöt. Ruuvisäätöisiä venttiileitä on tullut kyllä laiteltua kohdalleen kaikenkokoisia väliltä 50 kg - 16 tonnia, mutta nämä olivat ensimmäiset palasäätöiset joihin minun piti kajota.

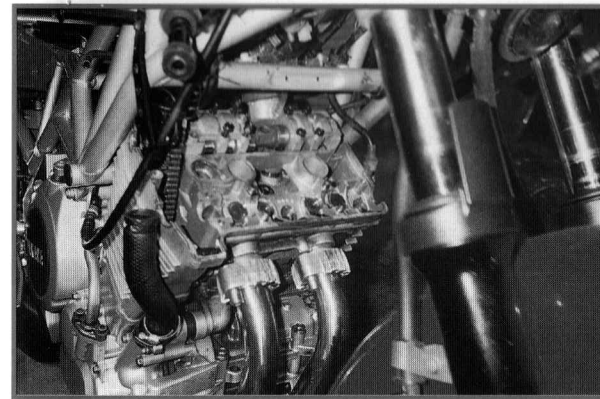
### Hyvät neuvot

Neuvoja aina löytyy, tosin suurin osa heistä oli kuullut miten helppoa säätämi-

nen on. Yleensä säätöpala on nokka-akselin ja nostajakupin välissä josta se on helppoa vaihtaa nokka-akselin ollessa paikoillaan vaikka itsekiinnittyvällä työkalulla. Minun Trixiessä säätöpala nyt vain sattuu olemaan kupin alapuolella joka tarkoittaa sitä, että nokka-akselit ja nostajat on purettava pois. Homma alkaa aina aineiston kertaamisella, katsotaan varaosakirjasta mitenpäin ja minkäkokoisia osia siellä luuraa ja korjaamokäsikirjasta etsitään oikeat venttiilien välykset ja pulttien kiristysmomentit. No eihän noita kirjoja tule moottoripyörien mukana ja huoltoliikkeillä on muutakin tekemistä kuin ilmaiseksi opastaa meitä tee-se-itse miehiä siihen



**Kevyt välihuolto.**



**Kenen idea on ollut laittaa tuo rungon väliputki just venakopan päälle?!**

tyyliin josta heidän pitäisi saada elantonsa. Mutta onneksi on noita ystäviä tullut ympäri Suomea jotka työskentelevät alalla, heitä saa kiittää näiden tietojen antamisesta.

### Ja eikun käsiksi

Ensimmäinen oikea työvaihe oli kaiken ylimääräisen poistaminen moottorin ympäriltä. Kate, polttoainetankki, ilman-suodattimen kotelo, jäähdytin, letkut ja termostaatin kotelo oli kaikki poistettava ennen kuin edes pääsi käsiksi venttiilikoppaan ja aikaa oli kulunut jo kolmatta tuntia kahvi- ja tuumaustaukoineen. Venttiilikopan irtiotto vaati vielä yhden vesiputken poisottamisen joka sitten olikin tosi tiukassa. Se oli kiinni yhdellä 6 millisellä 6-kolopultilla niin syvässä kuopassa, ettei sinne päässyt tavallisella avaimella käsiksi, no kuusiokoloavain poikki rälläkällä ja istumaan samankokoisen hylsyn päähän, jolloinka pääsin kahdeksasosakieroksen ennen kuin paukahti ja huh, pultti aukesi eikä katkennut. Vauhtipyörässä on ajoitusmerkit jotka löytyivät sen suojakopasta ison ruuvin alta, sytytystulpat irti ja

roskikseen, johan noilla on pari kesää ajettukin ja sitten vain pyörittelemään konetta ja katsomaan minkälaisia merkkejä nokka-akseleissa ja vauhtipyörässä on. Yleensä välys mitataan silloin kun sylinterissä on työtahti alkamassa ja mäntä on silloin yläkuolokohdassaan. Tässä oli helppo tarkastaa että kaikki ykkösyntierin nokat oli-

vat ajoitusmerkkien ollessa kohdallaan pois päin nostajista jolloin välykset pystyi mittaamaan.

Välykset on pistettävä paperille muistiin ja siihen kannattaa laittaa vielä sanallinen kuvaus esim. 0,20mm, tiukka. Sitten pyörittelin moottoria niin kauan että toiseen pyttyyn tuli työtahti jonka vielä varmistin tapilla tulpanreijästä ja taas kaikki välykset muistiin. Kymmenestä venttiilistä kuudessa oli säätämisen tarvetta. Palasäätöisissä venttiileissä välys ilmoitetaan alueena jolla välyksen on oltava, esim 0,15-0,20mm, kun taas ruuvisäätöisissä se annetaan just eikä melkein.

### Varmistelua

Seuraavaksi pyörittelin moottoria niin että ykköspytyn ajoitusmerkki tuli taas kohdalleen ja merkkasin maalitussilla ketjuun ja nokka-akseleihin merkit. Ennen nokka-akseleiden irrotusta jakoketjun kiristin on löysättävä.

Ensin kiristimen jousi pois ja sitten koko kiristin irti. Kiristimessä on räikkäsystemi joka painattaa aina kiristimen tiukemmalle eikä päästä sitä tulemaan takaisin. Nyt pääsin ottamaan nokka-akseleiden laakeripukit irti ja nostamaan nokat paikoiltaan, tässä vaiheessa jakoketju on

ripustettava rautalangalla kiinni ettei se putoa alas kampikammioon. Nostajakupit täytyy laittaa ehdottomasti takaisin omille paikoilleen, joten kun otat ne pois, laita ne semmoiseen paikkaan, ettet potkaise niitä sekaisin. Säätöpalat pysyvät kiinni kuppien pohjissa öljykalvon takia, ainakin näihin paloihin niiden paksuus oli merkitty millin sadasosan tarkkuudella ja saatoin aloittaa laskutoimitukset minkälaisia paloja minun pitäisi hankkia. Imupuolella välykset olivat pienentyneet ja pako- puolella suurentuneet, joten kun vaihdoin paloja ristiin minun lopulta piti ostaa vain kaksi säätöpalaa, a 28 mk kappale. Palat tietysti tilattiin maahantuojalta, joten työt keskeytyivät tässä kohdin pariaksi päiväksi.

### Kasaan

Seuraavaksi säätöpalat oikeille paikoilleen ja nostajat niiden päälle, asennuksessa kaikki osat tulee voidella runsaalla öljyllä tai molubdeenitahnalla, nokkia piti kokeilla parikin kertaa paikoilleen ennen kuin kaikki tekemäni merkit osuivat kohdakkain. Sitten nokka-akselin pukit paikoilleen ja pultit kiristettiin huimaan 1 kpm momenttiin, no ei niin pientä momenttiavainta löydy keltään joten vedin pultit etusormella ja pienellä avaimella oikeaksi katsomaani kireyteen ja varmistin myöhemmin sormituntumani kalibroinnin jousivaa'alla! Nyt rupesin pyörittämään moottoria, jotta näkisin kaiken olevan kunnossa ja RUMPS! Imunokka pyörähti omia aikojaan jakoketjun alla. Tietysti ketjunkturistin olisi pitänyt panna ensin paikoilleen, nyt ketju oli niin löysällä että se pääsi hypähtämään



**Alimpana nokkaketjun kiristin, pakonokka, säätöpalat, nostajakupit ja laakeripukit.**

pois imunokan hammaspyörältä. ..Kele. Imunokka taas irti ja oikealle paikalleen ja myös kiristin. Kaikki näytti toimivan niin kuin pitikin ja välykset varmistuivat oikeiksi tarkistusmittauksessa. Venttiilikopan tiivistettä tarkastellessani huomasin että oikeasti sekin olisi pitänyt uusida, kumiseen tiivisteeseen oli ilmestynyt pieniä lohkeamia nurkkiin, mutta päätin ottaa riskin ja laitoin tiivisteeseen paikoilleen sinisen Loctiten silikonin kanssa. Yhden vesiputken kanssa tuli vielä kiroiltua ylimääräinen 15 minuuttia kun putki ei mielestäni mitenkään mahtunut rungon ja moottorin väliin. Kyllä se sinne lopulta meni ja loput osat hakeutuivat paikoilleen kuin itsestään. Nopeasti jäähdytysnesteeet sisään ja sovittelemaan virta-avainta lukkoon. Kone pärähti hienosti käyntiin eikä tikityksestä ollut enää tietoaakaan ja tiivistekin piti ollyt kopan sisäpuolella.

### TRX-850

P.S. Sen verran mieltä kuitenkin jäi kalvamaan, että ostin 8000 km myöhemmin Haynesin korjausoppaan josta varmistin että homma oli tullut tehtyä kutakuinkin oikein.

# 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 .....	100,-
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**

**email: asko.vesinen@oulunkylankuntoutussairaala.fi**