



.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI

HUUHTANEN REIJO

251

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 1 • HELMIKUU 2000

MOTORISTI



MP-69:n kokoontumisajot 2000

Tapahtuma	Aika	Järjestäjä
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	2.-4.6.2000	Jutta Keskinen, 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	18.-20.8.2000	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 1 helmikuu 2000. 31. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstiaso Oy & Offset, Tampere 2000
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

Sihteerit

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

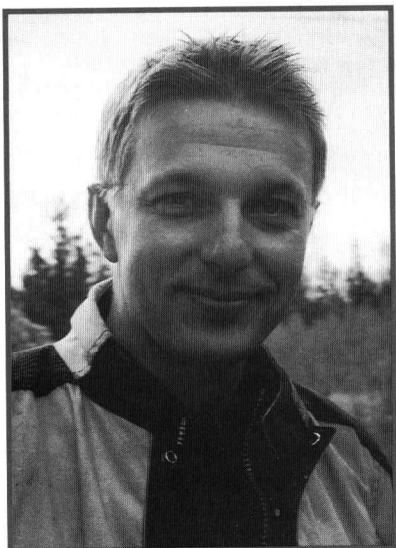
Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327
E-mail asko.vesinen@
oulunkylankuntoutussairaala.fi

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





Mennyt tai meneillään oleva talvi on leutoudellaan ja vähälumisudellaan saanut ainakin minut ja ilmeisesti monen muunkin unelmoimaan tulevasta keväästä ja ajokauden alusta. Varsinkin kun tiedossa on uusi pyörä alle, joten nyt olisikin CBR myynnissä.

MP 2000

Moottoripyöräilyn suosion kasvulle ei ilmeisesti ole loppua näkyvissä, mikäli moottoripyörämessujen kävijämääriin ja valmistajien lanseeraamiin moottoripyörämalleihin on luottaminen.

Tämänvuotiset messut olivat jälleen menestys niin kävijöiden kuin mallienkin suhteen. Kävijöitä messuilla oli taas enemmän kuin koskaan aikaisemmin.

Eri pyörämerkkien maahantuojat olivat olivat tuoneet tänä vuonna näytteille n. 700 erilaista mallia, kun viime vuonna malleja oli näytillä "vain" nelisensataa. Luulisi siitä löytyvän joka makuun sopiva moottoripyörä. Suosion kasvua voidaan tietysti miettiä myös eri kerhojen jäsenien lukumääristä. Kerhonne jäsenmäärä on viime vuodet ollut selvässä kasvussa, joka sek



osoittaa harrastuksen lisääntyvän. Tänä vuonna messuilla kerhoomme liittyi n. 40 uutta jäsentä, mikä on huima määrä. Liekö kerhomme ulkoinen kuva ja tärkeä tehtävä mm. moottoripyöräilijöiden jatkokoulutuksessa syynä siihen, että kerhoomme halutaan kuulua. Niin tai näin, tahdon kuitenkin toivottaa uudet jäsenet tervetulleeksi kerhoomme ja toivonkin tapaavani mahdollisimman monia kerhoomme tapahtumissa ensi kesänä.

EU-kilvet

Valmisteilla on direktiivi, jolla yhdenmukaistettaisiin EU:n jäsenmaiden ajoneuvojen rekisterikilpiä. Lausuntokierros uusista kilvistä on juuri päätynyt ja kerhommekin sai taas kantaa kortensa kekoon lausunnon muodos-

sa. Muutokset eivät ole suuria ja ne koskevat vain autoja, perävaunuja ja moottoripyöriä.

Autojen ja perävaunujen kilvet kasvavat 10 cm pituussuunnassa ja vasemmalle ennen tunnusta tulee sininen neliö jossa on 12 tähteä kehällä.

Moottoripyörien kilvet säilyisivät samankokoisina ja EU-tunnus tulisi vasempaan yläkulmaan ennen kirjaimia.

Kuitenkin olisi, erillisestä hakemuksesta, mahdollisuus saada myös nykymallin kilvet. Ja vanhoja kilpiä ei tarvitse vaihtaa EU-kilpiin. Tämä muutos tulee voimaan vuonna 2001.

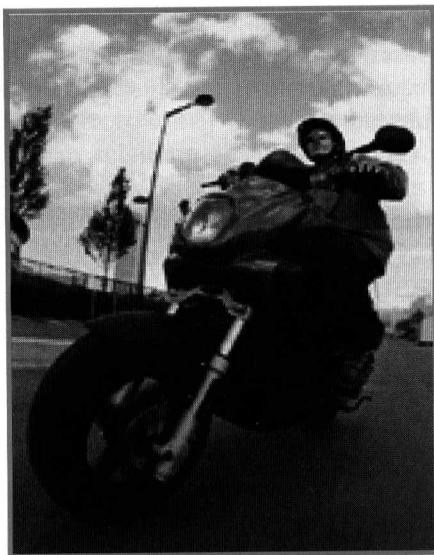
Hyvää kevään odotusta kaikille.

Tony

Mopoilusta motskariin

Uudet mopomallit ovat tänä päivänä hyvännäköisiä ja pirteitä nuorten ja enenevässä määrin myös varttuuneemankin väen kulkupelinä. Ketterä moposkooteri on hyvillä ajo-ominaisuuksilla varustettuna hyväksyttävä ja kauempaa katsottuna jopa moottoripyörän näköinen. Mopokortti tuli pakolliseksi kaikille 1.1.1985 tai sen jälkeen syntyneille mopon sarviin haluaville mopoilijoille. Mopon maksiminopeus on 45 km/h ja mielestäni hyvä nopeus olisi ollut 50, sillä liikennevirrassa ajaminen on aina helpompaa, jos jonon nopeus olisi kaikille sama.

Ajokorttiluvan hankkiminen ja teoriakokeen suorittaminen pitää tehdä kuitenkin ensin. Mopokurssille kannattaa osallistua, sillä kokeesta läpikäseminen on helpompaa ja nuorten vanhempiin vaikuttaminen aikaansaaja jopa nuoren osallistumisen mopon ajoharjoituksiin. M-luokan ajokortin voi suorittaa 15 vuotiaana. Viime vuonna rekisteröi-



tiin 8110 uutta mopoa. Mopoa ei kannata vähätellä, sillä moni meistä on sillä alkanut ajamisen.

Vuonna 1999 uusia moottoripyöriä rekisteröitiin Suomessa 5752 kappaletta. Yhä useammin prätjän hankki itselleen muukin kuin 16 vuotias. Uudelleen alkaneet tai ensimmäisiä kokemuksiaan hankkineita vanhempia motoristeja on yhä enemmän. Hieno näky viime kesänä oli myös koko perheen osallistuminen moottoripyöräilyn maailmaan. Henki on hyvä kaikkien kesken ja sitä omaa kallista henkeäänkin kannattaa varjella. Osallistu-

minen ohjattuihin harjoituksiin antaa parempia mahdollisuuksia välttää onnettomuuden karikat. Menneenä ajokautena 13 moottoripyöräilyn harastajaa menetti pelivaransa ja siirtyi taivaallisten harjoitusporttien luo. Kaikesta huolimatta moottoripyörällä ajaminen on hieno laji. Tule Survival kurssille.

Arto Grönroos

Motoristi Survival

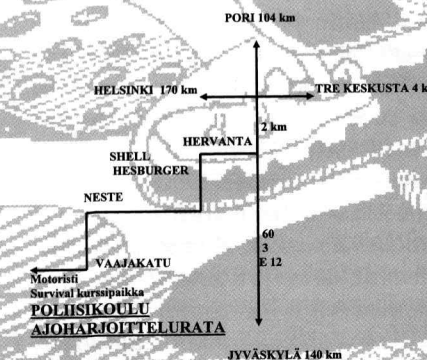
Motoristi Survival 20-21.5. Tampereella

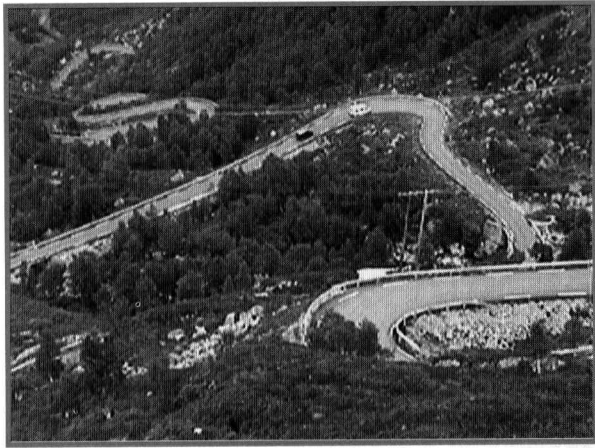
- majoitus ja teoriaopetus Poliisikoululla 2 hengen huoneissa
- henkiinjäämiskurssin lisäksi
 - * 2 x iltapala
 - * 2 x lounas
 - * 2 x aamupala
 - * sauna, mukavaa seuraa
- mukaan mahtuu 40 ensimmäistä
- hinta: 200 mk alle 18 v.
600 mk muut
- ennakkomaksut 8/5 mennessä Merita 224318-12479 (tiedonantoihin Survival!) tai paikanpäällä



Lisätiedot ja ilmoittautumiset

Koulutusvastaava
Jarmo Jokilampi
0400-636 397 tai
jarmo.jokilampi@auto-opisto.com





Corba ja Vepa seikkailevat

Norjan reissu -99

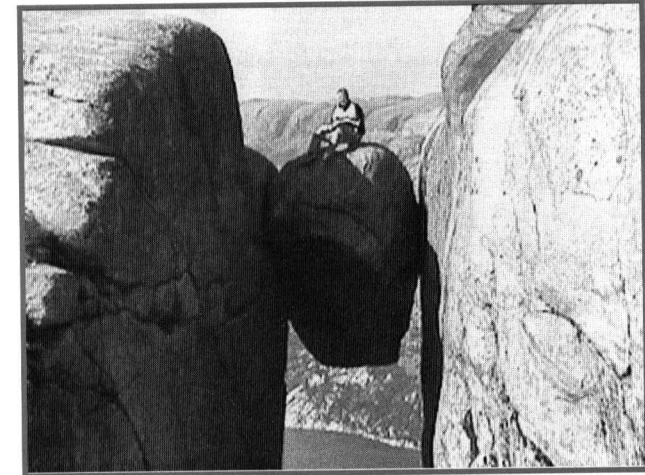
Elokuun puolenvälin lauantaiaamu valkei kylmänä. Lämpötila oli viisi astetta plusan puolella lähtiessäni Vepan kanssa ajamaan Tampereelta Turkuun puoli kuuden aikaan. Kävimme kahvilla ja lämmittelemässä Auran Nesteellä ennen Turun satamaan menoa. Pikkasen jännitti lähtöselvityksessä, löytyisikö matkavaraukset. Maksu suoritetaan vasta lähtöselvityksessä saadakseen MP-69 alennuksen. Laivaan päästyämme rupesi tuntumaan, että "nyt me ollaan sitten matkalla".

Matkan valmistelut aloitimme keväällä. Tutkimme kartan ja Route-66 ohjelman kanssa, mitä reittiä kannattaisi reissu tehdä. Päätimme ajaa suorinta tietä Ruotsin läpi Norjaan. Olimme varanneet kaksi

viikkoa aikaa ja halusimme päästä mahdollisimman nopeasti mukaville mutkateille. Etsimme internetistä tietoja Ruotsissa ja Norjassa pidettävistä kokoontumisajoista. Haugesundin Araber-rally kävi hyvin reittisuunnitelmaan. Internetistä löysimme myös vinkkejä hyvistä mutkapätkistä.

Laivamatkan jälkeen ajoimme Eskilstunaan vaimoni kummisedän luokse. Tarkoitus oli jatkaa matkaa heti aamulla kohti Osloa, mutta säätiedotus lupasi sadetta. Niinpä päätimme viettää sunnuntain tustuen Parken Zoon valkoisiin tiikereihin ja muihin eläintarhan asukkeihin.

Jatkoimme matkaa maanantaiaamuna ja iltapäivällä olimmekin jo Norjan puolella. Tie ja maasto rupesi antamaan merkkejä tulevista mutkapätkistä. Ruotsin suorat tiet alkoivatkin jo kyllästyttämään.



Kjeragbolten.

Norjan tulli pysäytti meidät ja kyllä he varmaan ihmettelivät toisistaan poikkeavia vastauksiamme. Kun he kysyivät, "mihin olemme menossa", minä vastasin "Skieniin" ja Vepa "Haugesundiin". Tarkoitus oli ehtiä Skieniin illaksi. Olisimme sienne ehtineetkin, mutta Suomesta ostetussa Norjan yleiskartassa ei näkynyt tiet riittävän tarkasti. Missasimme pari risteystä. Kodalissa viiden tienoilla tankatessa kysyimme paikallisilta, olisiko lähietäällä leirintäaluetta. Ensimmäisen yön Norjassa vietimme Kveldessä Meløstrandan leirintäalueella teltassa. Ihmettelimme, missä kaikki ihmiset olivat? Asuntovaunut ja mökit tyhjinä. Syykin siihen selvisi: koulut olivat juuri alkaneet.

Aamulla ennen lähtöä peseydyimme järvessä ja laitoimme pyyhkeet narulle kuivumaan. Aamukahvit, telta kasaan ja matkaan. Päivällä ajattelin, että matkan aikana oppii pakkaamaan laukutkin tehokkaasti, koska jää tilaa. No, huomasimme että molemmilta puuttuivat pyyhkeet. Emme viitsineet kääntyä takaisin hakemaan niitä, koska ylimääräistä matkaa olisi

tullut 160 km. Päätimme ostaa Fyresdalista uudet. Mahtavatkohan pyyhkeet vielä roikkua narulla kuivumassa. Maiseimat alkoivat olla tosi upeita. Iltapäivällä ajoimme reissumme ainoaan sadekuuroon, joka sekään ei kastellut pahasti. Leiriydyimme illalla Fyresdal-järven rannalle, samaan paikkaan, jossa vietetään vuosittainen Troll-rally.

Aamulla tienoon peitti sakea sumu, mutta auringon noustessa se hälveni hetkessä. Kävimme Fyresdalin keskustassa ostamassa uudet pyyhkeet ja jatkoimme matkaa. Maiseimat olivat todella komeita ja mielestäni tästä alkoi matkan paras osuus. Tie nro. 45 oli todella hieno. Nousu vuoristoon ja varsinkin ensimmäinen lasku alas jäi lähtemättömästi mieleeni. Nomelandissa missasimme jälleen risteuksen (piti kääntyä oikealle ylös vuoristoon jatkaaksemme tiellä nro.45) ja ajoimme lähes 30 km Langeidssiin asti ennen kuin tajusimme kääntyä takaisin.

Lysebotniin johtava tie on nähtävyys jo yksistään. Pituutta sillä on n. 30 km ja viimeinen kuusi kilometriä alas kylään on

Vepa tutustuu lampaisiin.



Ferist.



Vepa ja Lysebotnin "kotkanpesä".

yhtä mutkaorgiaa. Mutkaa tulee mutkan perään ja tuntui, että eikö ne lopu ikinä. Jos joskus menette sinnepäin, niin käykää ihmeessä katsomassa - ette varmasti pety.

Lysebotnissa otimme huoneiston, jotta pääsisimme suihkuun ja saisisimme nukkua kunnon sängyssä parin teltassa vietetyn yön jälkeen. Se olikin oikea päätös. Kun olimme purkaneet tavarat, alkoi sataamaan vettä ja satoikin koko illan. Suihkussa käynnin jälkeen lähdimme etsimään löytyisikö kylästä ruokapaikkaa. Kaikki paikat olivat jo kiinni. Olutta siemaileksamme menimme jututtamaan hollantilaisista motoristiparisikuntaa. He olivat aikaisemmin päivällä ihmetelleet kypärähuppujamme ja luulleet meitä palomiehiksi tai ralliajajiksi.

Olimme vielä toisenkin yön samassa paikassa ja lähdimme katsomaan Kjerakin pulttia. Se on iso kivenmurikka, joka on kiilautunut kahden kallion väliin tuhannen metrin korkeuteen vuonon pinnasta. Siinä kiven päällä istuessani mietin, mitä ihmeellisiä asioita luonnosta voikin löytyä. Ei

kyllä tullut mieleeni käydä hyppimään siinä kivellä. Maisemat kilometrin korkeudessa vuonon reunalla olivat henkeäsalpaavia. Viiden tunnin patikoinnista oli saldona vesirakot kummassakin pikkuvarpaassa. Vaimon mukaan laittamalle ensiapulaukulle tuli käyttöä. Huh, huh - tämä oli reissun rankin päivä, vaikka pyöriillä tuli ajettua vain 12 km.

Armottomaan nälkäämme tilasimme myyjättärien ihmettelystä huolimatta kaksi 40 cm pizzaa. Ensimmäisen pizzan saapuessa pöytään ymmärsimmekin tilanneemme pannupizzat. Yhdessäkin olisi ollut kylliksi. Hymyillen otimme toisen mukaan seuraavan päivän evääksi.

Sitten olikin jo perjantai aamu. Siivottuamme kämpän lähdimme kohti Hauge-sundia ja Araber-rallya. Hagesundissa etsimme muutaman muun motoristin kanssa kokoontumispaikkaa. Joku oli poistanut opastekyltit teiden varsilta ja niitä ei oltu saatu vielä takaisin paikoilleen sinne saapuessamme. Löytyihän se paikka ja

tuli muutama kilometri lisää varmentamaan murskavoittoa



Valtatie 520 varrelta matkalla Saudaan.

pisimmän matkan kisassa. Kontrollilappuun kirjoitin lukeman 1829 km.

Pellolla oleva kokoontumispaikka oli tuulinen. Vepa auttoi norjalaista Ulfia teltan pystytyksessä ja tuulesta huolimatta saimme omankin teltan pystyyn. Siinä sitten vietettiin norjalaisten kanssa iltaa tuttuun tapaan seurustellen.

Lauantaiaamuna Vepa lähti norjalaisten "Pekka-pojkar"-huudahtusten saattelemana hakemaan keskustasta uusia paristoja kameraansa. Minä jäin parantelemaan norjalaisten "vieraanvaraisuutta". Päivä kului "kudoksille" saakka jutellessa norjalaisten kanssa niitänaitä. Joku pähkäili miten olimme sinne saakka eksyneet.

Ilta ja palkintojenjako tuli. Ralliin oli saapunut 1400 motoristia. Niin siinä sitten kävi, että suomipoika kävi lavalla pokkaamassa pisimmän matkan pokaalin. Oli hieno tunne olla siinä yleisön hurrauksessa. Emme juhlineet palkintoa kovinkaan railakkaasti, koska aamulla oli aikainen lähtö kohti Rjukania.

Sunnuntaiaamuna oli mahtavaa pujoella pyörillä telttojen lomitse. Vepan tankki oli täynnä, mutta minulla oli bensaa vain n. 80 km ajoon. Skjoldissa minun oli pakko tankata. Huoltoasema aukeaisi vasta tunnin päästä. Söimme aamupalan aseman aukeamista odotellessa. Sinne kokoontui muitakin motoristeja. He olivat sopineet

kyseisen huoltoaseman sunnuntaiajelun lähtöpaikaksi. Saimme heiltä vinkkejä ajoreitteistä ja ruokailupaikoista.

Päivän kääntyessä illaksi saavuimme väsyneinä Rjukanille. Olimmehan ajaneet lähes kymmenen tuntia todella mutkaisia teitä. Päätimme majoittua ensimmäiseen vastaan tulevaan motelliin. Kun saimme avaimen huoneeseen tutustumista varten, menimme suoraan suihkuun ja vasta sitten kirjauduimme sisään. Kävimme vielä illalla Gausta Toppenilla, mutta emme läheneet patikoimaan huipulle. Sieltä näkee kirkkaalla säällä kuudesosan Norjasta. Menimme ajoissa nukkumaan, olihan aamulla aikanen lähtö takaisinpäin kohti Suomea. Yön pikkupakkanen juurusi lähestyvistä talvesta.

Pari viikkoa vierähti todella nopeasti. Norjaa jäi ikävä varsinkin maisemia ja mutkateitä. Eikä Norjassa matkailu tule kalliiksi, jos mukana on trangia keittiönä ja teltta majoitukseen. Välillä voi majoittua motelliin, jolloin pääsee peseytymään kunolla.

Road Runnersin kerholla on video Lysebotnin mutkapätkästä. Araber-rallysta löytyy kuvia kotisivultani <http://personal.inet.fi/koti/corba>

**Teksti ja kuvat:
Kari "Corba" Änäkäinen**



Nahkatakkin selkään maalattu intiaanipäällikkö.

Moottoripyöräily on ollut aina suosittu harrastusmuoto ja monet kahvankääntäjät ovatkin elämästään nauttivia vapaiden tuulten ja teiden kulkijoita. Usein halutaan vielä erottautua muista moottoripyörällä ajavista erilaisilla yksilöllisillä moottoripyöriin ja varusteisiin liittyvillä muutoksilla ja parannuksilla.

Tamperelainen Jarkko Ruutikainen on oman alansa taiteilija. Tähän mennessä hän on maalannut 10 vuoden aikana kynäruiuskullaan uniikkeja kuvia ja erilaisia piristäviä raitoja ja tekstejä mm. moottoripyöriin, kypäriin, nahkakakkeihin ja kuljetuskalustoon. Näin tässä eräänä päivänä edesääjavan auton takalassissa tekstin "Ajan mieluummin moottoripyörällä." Toinen teksti hienosti maalattuna vaikut-

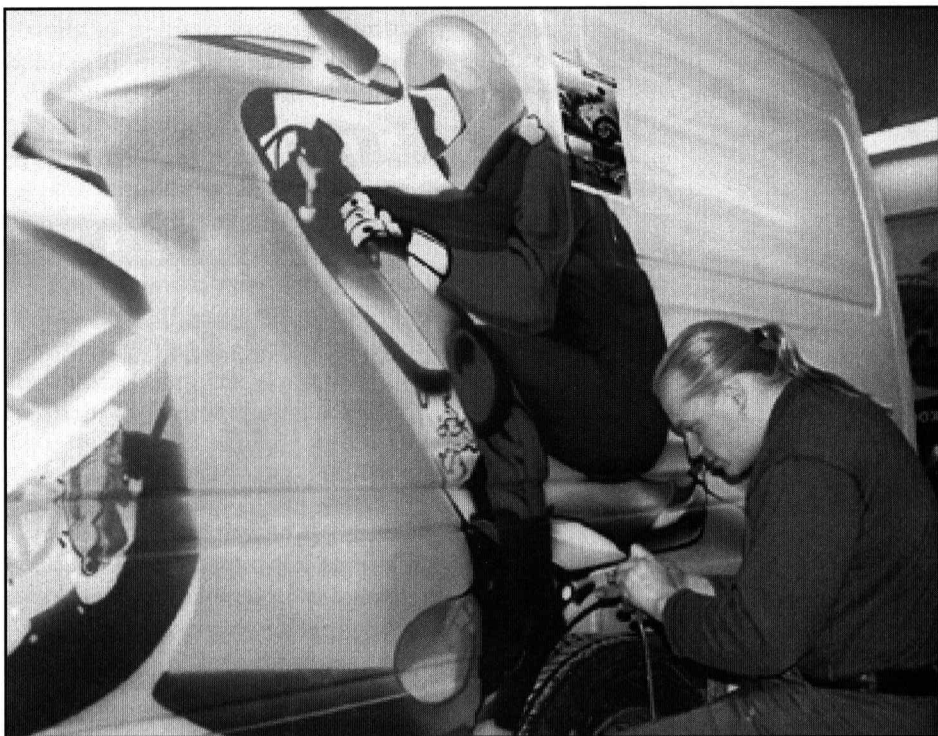


Crossikuljettajan tyyli telly James Dean -kypärä.

Foto- realistista taidetta

ti minuun vielä enemmän." 2 fast 4 you." Näin kevättä kohti mennessä alkoi tulevan ajokauden tuntemukset ja ennenkaikkea monenlaiset matkasuunnitelmat saada lisää vauhtia ajatuksiini.

Astuessani Jarkon työhallin ovesta sisään meinasin oikein hätkähtää, nimittäin edessäni oli keulaansa nostava Kawasaki ZX-12 R. Mp-liikkeen pakettiauton kylkeen muotoutuva fotorealistinen taide-teos varmasti kääntää päitä jatkossa. Uusinta tekniikkaa käyttämällä voidaan yksivärisen moottoripyörän yksilöllisyys taata myös suunnittelemalla maalattut neliväritarrat. Hieno keksintö, koska prätäkää myydessä voidaan tarrat poistaa tarvittaessa. Kokoja löytyy kymmenestä millistä kolmeen metriin. Jarkko kertoi olleensa nuorempana töissä rakennuksilla ja



Jarkko Ruutikainen maalaa Kawan uutuusmallia pakettiauton kylkeen.



Nahkatakkin selkään maalattu Marilyn, ihastuttaa ja ihmetyttää.

päätti silloin kokeilla harrastusmielessä kynäruiskulla maalaamista. Harjoittelu jatkui ja nyt elanto tulee tarkkojen ja taidteellisten maisemien ja erilaisten kuvien suunnittelusta ja maalaamisesta. Seura-
tessani työn edistymistä tulini siihen tulokseen, että käsi ei saa siinä hommassa tärinästä. Tripal-kuviontien uusi liekkiversio oli myös vaikuttava. Yksilöllisten kuviontien maalaaminen eri kohteisiin kustantaa 1500 markasta ylöspäin. Nähtyäni eri töitä aloin minäkin ymmärtämään taidetta, varsinkin kun ne olivat nähtävissä kypärässä ja polttoainetankissa.

Arto

Eestin ETAPPIAJO 2000

Eestin Etappiajo on tänä vuonna **18.-20.08.** Ajelu suuntautuu Tarton seudulle, jossa vietämme kaksi yötä.

Ajelu maksetaan perinteisesti kahdessa osassa: laivamatkat etukäteen kerhon kautta ja Eestin osuus käteisenä Kaijalle satamassa. Matkan hinta on Eestin päässä 1.250,- EKr. Hintaan sisältyy: täyshoito kahden hengen huoneissa ja pääsymaksut. Laivahintoja ei ole vielä tiedossa, joten tieto siitä tulee ilmoittautuneille infokirjeissä.

Ilmoittautua voi 15.03. asti. Matkalle pääsee 60 nopeinta henkilöä. Ilmoittautuessa tahdon tietää seuraavat asiat:

nimi, osoite, puhelinnumero, e-mail, syntymäaika, mp:n rekisterinumero. Nimetömiä paikkoja en varaa, joten jos varaat kaverillekin paikan, edellä mainitut tiedot pitää myös hänestä kertoa.

Ilmoittautumisia otan vastaan sähköpostiosoitteessa: hkortesu@me.tut.fi ja numerossa 050-522 69 69.

Ilmoitan jokaiselle, oletko mahtunut mukaan vai oletko varapaikalla.

**Eestin Etappiajeluterveisin,
Hanna Kortesus**





OSALLISTUMISMAKSUT:

MP69:n jäsenet 120,-
muut 140,-

maksutapana vain käteinen raha.

Alle 13-vuotiailta ei peritä
osallistumismaksua.

4-12-vuotiaille myydään omia
ruokalippuja rallipaikalla.

Nuorgamin jälkeen on taas ns sivistys-
kontion vuoro, joten sisämajoitustilojakin
on varattavissa!

Ennakkovarausnumero

050 52 69 033 päivystää viikon
MPnäyttelyn jälkeen ja avataan uudelleen
Motoristien Kevätpäivän jälkeen,
mikäli majoitustilaa vielä on jäljellä!

Kontiossa on myös elävää musiikkia:

- perjantai-iltana olutteltalla esiintyy trubaduri **Timo Aalto**
- lauantai-iltana, Kontioiden ja muiden palkintojen jakamisen
jälkeen esiintymislavalle nousee **TimWaveBand!**

KONTIORALLI

07.07.- 09.07.2000

MP-lehti nro 8/90:

TUNTURI-KONTIO -90-jutussa
Vesa Rantasen haastattelemana
Suonpuron Pauli toteaa mm, että:
"Puolitoista vuotta on töitä tehty
tämän takia. Kaikki on mennyt
meidän mielestä hyvin, mutta kyllä
homma on aika raskasta, varsinkin
nyt rallin aikaan. Siitä huolimatta me
yritetään saada järjestelyhomma
vuodelle 2000, sillä meillä on
kymmenenvuotisperinnettä, edellinen
hämeenlinnalaiskontio oli Inarissa
1980"!

Näin ollen me kanta-hämäläiset
olemme nyt toteuttamassa jo
menneellä vuosituhannella alka-
nutta kymmenvuotis-perinnettä,
järjestämällä vuoden 2000 Kontio-
rallin! Ja perinteitä vaalimme myös
myös siinä mielessä, että luomme
yhtä mukavan ja rennon tapahtu-
man, kuin aina ennenkin!

Tänä vuonna
KONTROLPISTEENÄ
toimii NESTE-Lompolontie
Sodankylässä.

Kontrolli avaa uksensa
perjantaina, 07.07.2000
kello 09.00 ja sulkeutuu
lauantaina 08.07.2000
klo 15.00.



Lisätietoja

2000 Kontiosta

saat soittamalla joko

Pekka Lankinen puh. 040 584 0933

tai

Seppo Sulanen puh. 040 746 29 10

MP-Osat P Jäppinen huolehtii pyöräsi
paluumatkan edellyttämään kuntoon ja
Nahkaputiikki myy uusia "kampeita"
reissussa rähjäntyneiden tai kotiin
unohtuneiden tilalle!

Ajatuksia Moottoripyöräkerho 69:n kehittämiseksi

Mielestäni meidän tulisi enemmän aktiivoida nuorisoa kerhotoimintaamme, sillä kuten muissakin asioissa, nuorissa on tulevaisuus myös moottorikerhoissa. Suomalaiset ovat uskollista kansaa. Kun on kerran liittynyt johonkin kerhoon, niin jäsenyyttä ei vaihdeta, jos ei ole erityisen painavaa syytä. Jäsenmäärän kasvatus ei pidä olla itsetarkoitus, mutta kerhon painoarvoa esim. julkisuudessa varmasti lisää positiivinen jäsenmäärän kehitys. Painoarvoa tullaan tarvitsemaan, jotta jatkossa paremmin erottuisimme moottoripyöräjengeistä.

Autoliitolla on käytössä nuorisojäsenmaksu. Se koskee alle 24-vuotiaita. Heidän jäsenmaksunsa on puolet normaalia. Tästä ajatuksesta on hyvä jatkaa. Nuorisojäsen ei tarvitsisi omaa lehteä, mutta muuten olisi täysivaltainen kerhon jäsen. Lehden hän varmasti saisi luettavakseen lähipiiristä. Nuorisojäsenmaksu

varmasti edesauttaisi nuorten liittymistä kerhoomme.

Kontiorallin pääsymaksusta tulisi kaikkien jäsenten saada nuorisojäsenmaksun verran alennusta. Tällöin voisi sanoa kerhon jäsenyydestä olevan konkreettista hyötyä kaikille. Nykyinen kymmenen markan (10 mk) alennus ei ole riittävä.

Kontiorallia tulisi hyödyntää jäsenhankinnassa. Tämä voisi tapahtua esim. seuraavasti: jos kerhoon kuulumaton maksaisi kahdenkymmenen markan (20 mk) lisämaksun hän saisi kerhon jäsenyyden loppuvuodeksi. Tällöin meillä olisi todennäköisesti seuraavana vuonna yksi jäsen lisää kerhossamme.

Kerhon toiminnasta meidän tulisi keskustella enemmän vaikkapa Motoristin sivuilla.

Timo Vainio
Nokia

Minkä takia moottoripyörä on PAREMPI KUIN MIES?

12 valittua syytä

1. Moottoripyörä ymmärtää ystävytesi muiden moottoripyörien kanssa.
2. Moottoripyörälle ei tarvitse ilmoittaa viikkoa aikaisemmin, että menet illalla ulos kavereiden kanssa.
3. Moottoripyörä on aina valmis kokeilemaan uusia ajotyylejä.
4. Moottoripyörä ei koskaan jätä sinua ensimmäisen ajokerran jälkeen.
5. Moottoripyörä ei pahastu jos katselet muita moottoripyöriä.
6. Moottoripyörä ei koskaan arvostele muotojasi.
7. Moottoripyörä hyrisee juuri silloin kun sinä haluat.
8. Moottoripyörä tuottaa sinulle jatkuvaa mielihyvää.
9. Moottoripyörä kiihtyy tarvittaessa nopeasti.
10. Moottoripyörä nauttii pitkistä ajoista.
11. Moottoripyörä ei koskaan sano että puristat liian kovaa.
12. Moottoripyörä jaksaa seistä tarvittaessa vaikka koko talven.



FEMA -uutisia

Viimeisin FEMA-kokous pidettiin Ranskan Mulhouse'ssa samana viikonloppuna, kun FIM:in järjestämä kansainvälinen moottoripyöräkonferenssi (15.-17.10.-99). Tässä raportti kummastakin.

FEMA:n kokouksessa nousi jälleen huolestuneisuus katsastuspakosta. Katsastuspakko tuntuu pullahtavan EU:n komiteoissa esiin aina vaan uudelleen. Katsastuspakko on olemassa seitsemässä EU:n jäsenmaassa. Näissäkin osassa katsastus keskittyy aivan eri asioihin. Mistä yhtenäinen käytäntö? Mistä järkevä toteutus? Mitä maksaa? ja varmaan meitä koskevan aspekti KUKA maksaa?

100 hv:n tehoraja kummittelee taas. Ranska on uhannut kieltää alueellaan kaikkien yli 35kw tehoisten moottoripyörien myynnin, jollei tehokilpailulle aseteta lain voimin rajaa. FEMA päätti ottaa yhteyttä mp-valmistajien keskusjärjestöön ACEM:iin ja varmistaa, että he tietävät missä mennään. Vaikeus on siinä, että teollisuus tuottaa mitä kuluttaja haluaa, ja kuluttaja haluaa nopeinta ja parasta. Tätä taas ruokkii tehon ja suorituskyvyn ihannoitinta mainoksissa, ja mainosten laatijat ovat teolli-

suuden palveluksessa. Tämä oravanpyörä pyörii taas nopeammin kuin koskaan. Toki Ranskan tehoraja menisi EU-tuomioistuimeen, mutta Ranska on iso markkina-alue, ja sen lähes totaalinen puuttuminen parin vuoden ajan, mitä tuo oikeuskäsittely kestäisi, vaikuttaisi kyllä markkinoihin.

Kun FEMA järjesti viimeksi MEP-riden, jossa EU-parlamentaarikkoja ajelutettiin, Saksan Bernd Lange piti puheen, jossa hän ehdotti moottoripyörille samoja päästö-rajajoja kuin autoille. Tervetuloa laihaseosmoottorit, katalysaattorit ja painavat sekä kalliit pakoputkistot. Aika shokki paikalla olleille FEMA:laisille. Lange ei etukäteen ilmoittanut, mitä aikoo puhua... Tilannetta mutkistaa saksalaisten vetoaminen, että miksei muut kykene näihin rajoihin, kun heidän oma BMW:nsä pystyy. Vaikka meidän kaikkien tulisi olla huolestuneita ympäristön tilasta, melusta ja saasteista, moottoripyörien lukumäärät ja ajosuorit-

teet verrattuna henkilöautoihin ovat niin marginaaliset, että jossain voisi joutaakin mp:n keveyden, tarvikeosilla mahdollisen muuntelun ja imagon nimessä.

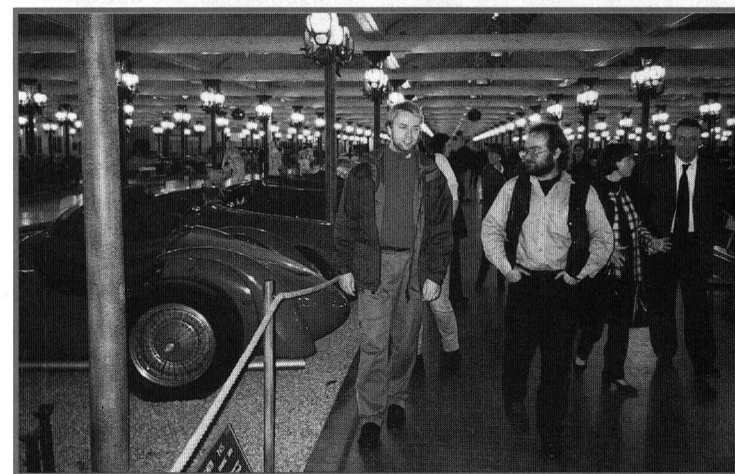
FEMA teki ehdotuksen uudeksi ajokorttidirektiiviksi. Mopon ikäraja ehdotettiin alennettavaksi 14 vuoteen, jos ajokorttipakko tulee. Tehorajoja ja porrastettua 'isoa A:ta' ehdotettiin poistettavaksi, sillä ei ole riittävästi näyttöä, että tehot lisäävät merkittävästi onnettomuusriskiä. Ehdotukseen jäi myös joidenkin järjestöjen vaatima kummallisuus, että B-ajokortilla tulisi saada ajaa A1-luokan (125 cc) pyörää. Lähinnä etelän skootterimaat ajoivat tätä pykälää. MP69 ulkoministeri taisteli viimeiseen hengenvetoon, ettei tällaisia sammakoita päästettäisi ehdotukseen, sillä juuri kun olemme saaneet viranomaiset Suomessakin vakuuttuneeksi, että moottoripyörän ajaminen vaatii erityisosaamista, ja A-kortti ei sisälly automaattisesti B-korttiin: Nyt FEMA julistaa rivien välissä, että A1-luokan ajoneuvoon ei päde samat ajamisen

ja fysiikan lainalaisuudet, kuin isoon moottoripyörään, ja sillä voi ajaa, kun tuntee liikennesäännöt.

Tätä on demokratia hyvät ystävät. Minut äänestettiin kumoon. Mutta on siinä demokratiassa jotain hyvääkin. B-A1 ajo-oikeus äänestettiin direktiiviyöryhmän toimesta kumoon 15-0! Tehorajat ja porrastus tullevat säilymään, mutta 'ison A:n' tehoraja nousee 25kW:sta 35kW: hen jättäen aloittaville täysi-ikäisille vähän enemmän valinnan varaa pyörän suhteen. Mopokortti käsiteltäneen erikseen lisäyksenä uuteen direktiiviin.

Muita päätöksiä: Erwin Renette jatkaa puheenjohtajana; Young Rider of the Year -kilpailu järjestetään myös vuonna 2000; FEMA tukee Euroopan polkupyöräilijöiden järjestöä heidän kampanjoinneissaan (mm. kypäräpakko); ja FEMA hakee ETSC:n (European Transport Safety Council) jäsenyyttä, jos jäsenmaksu ei muodostu liian suureksi.

Ilmoitusasiana lisäksi: Italialaiset järjestävät 25. maaliskuuta mp-paraatin MT



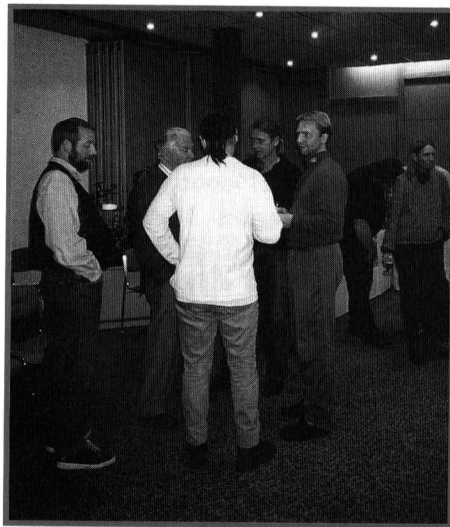
Kierroksella Mulhousen automuseossa.

Blanc'n tunnelin tulipalon muistoksi. Ja SMOTO järjestää toukokuussa FEMA-kokouksen Hymyilevän Motoristin Kevätpäivän paraatin yhteydessä. Monet FEMA:n edustajista ovat lupautuneet tulemaan pyörillä, ja SMOTO on luvannut järjestää pyörät käyttöön loppuillekin. Siispä halukkaat voivat tavata kaikenkarvaisia Euro-ystäviämme paraatissakin! Paraatin suojelijaksi on valittu FEMA:n puheenjohtaja Erwin Renette, joka pitää myös puheen paraatin yhteydessä.

FIM-konferenssi keskittyi enemmän seminaareihin, kuin päätöksiin. FEMA:n ja FIM:in suhde on jonkinlainen viha-rakkaussuhde. Tarvitsemme toisiamme, mutta lähtökohdat moniin asioihin ovat ristiriitaiset. Konferenssissa oli edustettuna EU-maiden lisäksi ainakin USA, Australia, Kanada, Tsekki ja Puola.

Suurin yhteinen huolenaihe on Telematiikka (ITS, Intelligent Transportation System). Yhä enemmän suunnitellaan turvateitä sekä ajoneuvoihin asennettavia tunnistimia ja laitteita. Miten törmäystutka näkee moottoripyörän? Jos ei näe, pääsevätkö pyörät turvateille lainkaan? Auton nopeutta voi suht' turvallisesti pudottaa, jos auto ajaa ylinopeutta, mutta mitä jos vaikka kaartavasta moottoripyörästä häviää tehot kesken kaiken? Tässä suurin ongelma on motoristien puolella tietotaidon puute, ja ITS:ää ajavilla tahoilla meidän olemassaolomme huomiointi. Yhteinen huolemme puettiin julkilausumaksi, jossa vastustamme kaikkia moottoripyörän hallintaan vaikuttavia laitteita, jotka edes osittain voisivat viedä kontrollin mp:n kuljettajalta pois.

Toinen yhteinen huolenaihe kohdistui yleensä tiestön turvallisuuteen ja infras-



Perjantai-illan small talkia...

truktuuriin. Kuka on asiantuntija ja kuka suunnittelija? FEMA:n Crash Barrier (suojakaide) -projekti tuotiin tässä esille, kuten myös MAIDS-projekti, jossa on tarkoitus kartoittaa motoristeilta itseltään onnettomuuksiin vaikuttaneita tekijöitä sellaisissakin tapauksissa, jossa tutkijalautakunnalle ei ole onneksi ollut tarvetta. Crash Barrier -projektiin toi uusia tuulia Tanskassa vireillä oleva lääketieteellinen tutkimus, jossa kartoitetaan moottoripyöräonnettomuuksien uhrien fysiologisia vammoja, niiden vakavuutta ja syntymekanismeja.

FEMA:han lienee jo kuuluisa maineestaan taistelijana moottoripyöräilyä koskevia standardeja vastaan. FIM oli kutsunut paikalle IMMA:n (International Motorcycle Manufacturers' Association) edustajan valaisemaan itseään ja FEMA:a siitä, miksi standardeja luodaan. Dr. Nicholas Rodgersin toimintaansa kuvaava esimerkki oli varsin valaiseva: Euroopassa,



Simon Milwardin "Millenium Bike"...

MP69:n ulkoministeri Tero Ahlqvist (vas) ja SMOTO:n puheenjohtaja A-P Forsberg konferenssin päivällisellä.

USA:ssa ja Japanissa on kussakin omat lähivalon valokuvio määräyksensä. Milloin Euroopassa määritellään valovoima eri alueina valokuviossa, USA:ssa ja Japanissa se määritellään valokuvion tietyissä pisteissä. Tällä hetkellä vaatimukset ovat niin ristiriitaiset, että ei voida valmistaa yhtä valonheitintä, joka täyttäisi kaikki nuo määräykset. Kullekin kolmelle markkina-alueelle pitää siis olla oma lähivaloumpio, vaikka kaikki ne täyttävät saman tehtävän: Valaisevat etualaa tehokkaasti 40-50 metriä häikäisemättä vastaantulijaa. FEMA:n joidenkin edustajien puheenvuoroissa tuli esille skeptisyys siitä, että vaikka yhtenäistämisen myötä pyörämallien eri versiot ja varaos numerot vähenisivätkin, se ei näkyisi kuluttajan kukkarossa. IMMA:n tehtävä on aikaa vaativa, sillä monien standardien



takana on sellaisia tahoja kuten YK:n WTO ja Euroopan talousyhteisö (ECE/E-standardit).

Ruotsin SMC:n Monica Hellström piti mielenkiintoisen esitelmän aiheesta: Nuorten rekrytointi mp-kerhoihin, ja nuorten saaminen mukaan vaikuttamaan. Monican viesti oli selvä: Nuoret puhkoon nuorille! Kun katsoimme ympärillemme, FIM:in partojen keski-ikä heilui jossain 50 vuoden huiteilla, FEMA:n ehkä 40:n huiteilla, ja MP69:n tämänhetkisen hallituksen keski-ikä lienee jossain 35:n

tietämissä. Itse pidän itseäni nuorena 32-vuotiaana, mutta tosiasia on se, että kun itse sain kevarikortin, moni tänä vuonna kevarikortin ajava ei ollut edes syntynyt! MP69:nkin nuorisoministerin virkaa ei siis pidä vähätellä. Hänellä - jos jollain - on avaimet saada yhä enemmän nuoria innostumaan harrastuksestamme. Monican viesti oli vielä: Nuoriin pitää luottaa ja nuorille pitää antaa vastuullisia tehtäviä. Samalla homman pitää olla hauskaa.

Kansainvälinen toiminta on erittäin mielenkiintoista. Välillä tieto ei liiku lainkaan, välillä joidenkin mielestä liiankin

hyvin. Australian edustaja mainitsi jutullessamme, että he ovat juuri taistelleet valoisan ajan ajovalopakkoa vastaan. Heidän päättäjänsä kun olivat muiden muassa saaneet käsiinsä Suomalaisen - ilmeisesti Liikenneturvan - julkaiseman raportin, jossa ajovalopakkoa pidettiin merkittävästi onnettomuusriskiä vähentävänä...

*Hyviä hiihtokelejä,
mutta aikaista kevättä
toivottaa Ulkoministeri.*



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

Valituksia ja vakuutuksia



Ripa

Hassu juttu, en itse oikein jaksa innostua kuluttajia puolustavista telkkariohjelmista tai lehtijutuista. Ei sen puoleen, en kyllä jaksa innostua paljon muistakaan telkkariohjelmista, paitsi jos Brooke ja Ridge sittenkin! Nyt kuitenkin ajattelin vähän valittaa vakuutuksista.

Luonteeltani olen huolimaton, senkin joudun rehellisyyden nimissä tunnustamaan. Silti laitoin joka kerta tehdessäni seisonailmoituksia siihen samaan faksiin pyynnön bonuksien siirtämisestä seisonnan ajaksi auton vakuutukseen. Karu kokemus opetti minut jo vuosia sitten tarkastamaan saapuvat laskut, sillä tuo bonuksien siirto osoittautui vakuutusyhtiölle ylivoimaiseksi. Usein ei toinenkaan huomautus tuonut asiaan muutosta.

Noin neljään - viiden vuoden perästä sitten aloin ensin varoitella vaihtavani vakuutusyhtiötä, jos asiat eivät ala sujua. Mittani tuli lopulta täyteen viime syksynä, kun en kolmannellakaan kerralla saanut oikein tehtyä laskua. Pienen tarjouskilpailun voittaja sai sitten peräti neljä pakollista liikennevakuutusta, vaikka toisen auton kyllä myin aika pian. Mutta kas, uudesta yhtiöstä on nyt kuukauden sisään tullut yhdestäkin va-

kuutuksesta jo neljä erilaista laskua. Mitä minä teen väärin?

Vertailu kannattaa

Se tarjouskilpailu kyllä kannatti, säästöä on luvassa vuositasolla ihan kiva kasa. Eri vakuutuksien ja yhtiöiden välillä näytti olevan isoja eroja, perusmaksussa useampia satoja markkoja vuositasolla.

Erot eivät välttämättä olleet mitenkään sidoksissa yhtiöön, vaan myös ajoneuvon merkki ja malli saattoivat heitellä tarjouksia aikalailla. Niin tiukalle en kuitenkaan vetänyt, että olisin ottanut joka vempellelle edullisimman, neljälle ajoneuvolle olisi tullut kolme yhtiötä. Kuvittelisin siirtäväni sen jälkeen bonuksia päätoimisesti, ja silti maksavani käytännössä enemmän kuin kuuluu.

Harrastus ja tavoitteet

Pirkanmaalaisilla MP69:n kouluttajilla on tapana talvi-iltaisin istuskella ja kouluttaa itseään ja toisiaan. Monta vuotta mukana istuneena olen aina silloin tällöin miettinyt mikä ero on kiinnostuksesta tehdyn harrastuksen ja tavoitteellisen toiminnan välillä.



Aina välillä nimittäin näyttää siltä, että nuo sangen paljon teen/kahvin juontia, pullan syöntiä ja levottomia puheita sisältävät seminaarit ovatkin tarkemmin katsottuna sangen korkeatasoisia ja tavoitteellista oppimistoimintaa. Yllättävää kyllä. Ainakin minä koen ja näen siellä oppineeni ja joutuneeni käymään läpi sellaisia asioita jotka muuten jäisivät kokonaan tekemättä tai ainakin paljon vähemmälle intensiteetille. Hauskan hyödyllisen voi siis yhdistää. Oppisinpa tekemään kotityöt samalla hartaudella.

Ihan muuten vinkkinä, mikään ei toki estä muitakaan ottamasta porukalla puheeksi vaikka ajomekaniikkaa. Sen parissa vietimme ainakin kaksi iltaa, juttua piisasi ja epäilen pahasti, että noina kahtena iltana käytiin myös fysiikkaa läpi enemmän kuin moni huomasikaan.

Jenit ja eurot

Suomen markkahan on sittemmin vanhasti sidottu euroon, joten euroalueella pitäisi tavaroilla joka paikassa olla suhteessa samat hinnat. Esimerkiksi moottoripyörillä. Jos joku sattuu tuntemaan noita maahantuojia, niin voisi ystävällisesti vihjaista asiasta.

Minulla ei ole mitään sitä vastaan, että kauppias tai maahantuoja elää ja saa kohtuullisen katteen työstään. Sitä tarvitaan jotta toiminta olisi jatkuvaa. Mutta jos hintojen nousun perusteena käytetään jenin kurssia, ja vertailu muiden euromaiden korotuksiin näyttää ihmeellisiä tuloksia, niin joku kovasanaisempi voisi jopa väittää valehteluksi.

Risto Kaivola



LÄÄKÄRI- PALSTA... seeeuuraaava!

Kysymyksiä moottoripyöräilystä ja sen tiimoilta:

Lukijamme Nokijalta kysyy: Mitenkäs nääs vaikuttaa Millennium Solifer Sport 5-speed mopediin, meikä on kavereilta kuullut jotta ne on ite huomannut että savuttaa enempi nääs kun aiemmin eikä ihan kiihdykkään kuin pitäis?

VASTAUS: Eräissä mopedeissa on käytetty tietokone (siru-) ohjattua bensiinin ruiskutusta sekä sen ajoitusta, mutta Soliferin tehtaalle soittamani vastauksen perusteella ei omistajille pitäisi tulla hättää. Vaihda 4-prosenttinen seos 2-prosenttiseen. Öljyt ovat kehittyneet superlaaduksi jolloin puolet aikaisemmasta riittää eikä konekkaan karstotu.

KawaHara Vantaalta: Minulla oli pyörä jolla ennätin ajaa vain 329 minutes työmatka-ajoa. Mistä johtui se että kone ei kestänyt enempiä kuin 329 minutes?

VASTAUS: Outo juttu, muistelin että pyöräsi oli lähes vakio ja kerroit ajaneesi

sen huolellisesti sisään. Sinun asemassasi ottaisın yhteyttä pyörän myyneeseen liikkeen ja vaatisin sekä kaupan että/tai koneen purkua.

Matka-Enduromies hämeestä: Suunnittelen taas matkaa mutta tällä kertaa sinne Ulthima Thuleen. Olen ostanut kaikki karttasarjat ja saatavilla olevat karttakirjat mutta millä sivulla se on? Ja ai niin, nyt muuten ei pääse tervaskantokkaan loppumaan, sain vihdoin kuusitoista tervaskantoa pysymään neljällä hämähäkillä tavaratelineellä ja nyt olen vaihtanut 45 litran vakiobensatankin tommostet 112 litraa vetävään ammeeseen. Kuinka suojaan justeerisahan jos satun kaatumaan kairassa?

VASTAUS: Ulthima Thule on muuten sen verran kaukana ettei kuusitoista tervaskantoa vielä riitä, toki alkuun sillä pääsee. Itse olen kuljettanut mukana aina käsinhöylättyjä lattialankkuja joista saa tarpeen vaatiessa nopeasti pitkospuut kosteammille enduro-osuuksille. Näitä hirsii kannattaa viedä pituuttaan ettei

poliisi puutu etenemiseen siirtymäosuuk-silla. Justeerisaha kannattaa sahata sopi-van mittaisen hirren sisään jolloin terä ei katkea vaan yleensä vain se hirsi. Kaa-tumaraudat voivat vääntyä ellei putki-paksuus oli väh 75 mm (suos Ovakon terästä). Onnea ja menestystä kairaani!

Runnilta vapaa-ajelija: Mä tiiätsää duunasin skittabokesta hoodeen sixbackhoulderit, siis nyt pysyy juissit coolina kun ajoviima jäähdyttää ne kivasti ja geimeissä siskot saa heti parkissa viileät tipat. Mutta kertaaksä broffa missä mä kiskosin mun marisäkit kun ne ei siis sais kostua? nimim: Tripit jää vajaiks.

VASTAUS: Olen kiertänyt pohjoismais-sissa kokoontumisajoissa ja ongelma tun-tuu olevan yleinen. Kuulemani mukaan ehjä kenkä (skoge), on kuivalla säällä hyvä mesta. Täysin vesitiivistä paikkaa ei ku-kaan tosin ole vielä löytänyt mutta jos vaihdat jauhot pillereihin (tabu) voit niitä tunkea vaikka kaikkiin aukkoihin (holes) juu knou? Ps. Yks mun frendi kuskaa ne kuivina perille luotiliivien sisälle teipattuna jolloin ei busatkaan puhkee jos alkaa haulit liikkuu, (siis kilpailevan kerhon kaverit tulee jututtaa).

Rovaniemeläisen Zundapp KS 750 varmas-ti toinen omistaja kyselöä: Pyöräni vm on -42 ja eräänä kesäamuna, Rovakadulla ajellessani, eräs turisti pysäytti minut ja näytti rekisteriotetta (tai ainakin semmoiseksi ym-märsin sen) Turistin mukaan pyöräni on hä-nen. Kuva oli jo nuhraantunut eikä naamas-ta saanut selvää kun päässä oli jokin ihme koppalakki. Aikamme keskusteltuamme hän alkoi vaatimaan pyörää itselleen ja laittoi sen jopa käyntiinkin, en antanut istua satulaan. Mitä teen? Asia on painanut mieltäni sen

*jälkeen kun öisin heräilen palosireenin ää-
neen ja näen hänet Ounasjoessa jonne hä-
net sittemmin tuuppasin ei se ei antanut
minun enää lähteä pyörällä jatkamaan mat-
kaa vaikka minulla oli työvälitysoimistoon
tärkeä matka. Turisti puhui nopeaa saksaa.*

VASTAUS: Zundapp-pyörässä on jonkin verran ollut sekä omistus- että haltija-epäselvyyksiä jotka johtunevat pitkälti vuosien -44 ja 45 omistajan vaihdoksiin liittyvien tapahtumien ja kiireellä, tahi muutoin epäselvästi täytettyjen moottori-ajoneuvon luovutuskirjojen tulkinnaasta sekä ajoneuvon uudelleen rekisteriin viennistä. Usein on niin että koko luovu-tuskirjaa ei ole tai siitä ovat luovutus mer-kinnät jääneet tekemättä. Oletan että täs-sä tapauksessa ei kuitenkaan luovutus-papereissa ole ollut epäselvyyksiä vaan on sattunut niin että aikaisempi pyörän hal-tija on tunnistanut pyörän ja hänellä ei ole ollut tilaisuutta laatia varsinaista luovutuskirjaa, ajallaan.

*Pertsä Nokialta: Olen vaihtanut pyöräni Su-
zuki T250cc vm -77 23 mm:n bensakaasut-
tajat di-Nitrogen-Metanoli suutinsyöttöiseksi
ja männille on vesijäähdytys (6 Aty). Polt-
toainepumpuilta (4 x Ted Nugent) lähtevän
paineen olen rajannut 55 bariin/mm 2:lle
koska USA:sta ei saa kestävämpiä poltto-
aineletkuja. Vaikka suuttimet ovat suurimmat
mitä saa, seos on edelleen laihalla ja lähdös-
sä kone nykii ja sammahtelee ja varttimaililla
menee 22 s. Auto.*

VASTAUS: Nestemäisillä polttoaineilla on juuri se ikävä puoli että se tulee sieltä ulos mistä pääsee, eli tässäkin tapaukses-sa letkun läpi. Olisin sitä mieltä että lopetat puuhastelut litkujen kanssa ja siirryt suoraan kiinteään polttoaineeseen

ja sen myötä polttoaineen siirrosta aiheu-tuvat ongelmat poistuvat itsestään, tosin varovaisuus on aina paikoillaan, mutta jos haluat varttimailin aikoihin parannusta niin resepti on tässä. Mittarikonsoliin kannat-taa lisätä suihkuputken lämpötilamittari jolloin voit seurata moottorin toimintaa lennon aikana. Mittarin saa tilaamalla Biltemalta.

*Vihannilta Goldwing omistaja: Miten saan
pyöräni kiiltämään? Olen UUDEN Goldwing-
pyörän omistaja, mutta pyöräni ei kiillä!
Kiillotettaessa olen käyttänyt Euro-Din n:o
8 vihreää hitsausmaskin laseja mutta en
kärsi katsoa kohteeseen ja vahauskaan ei*

*onnistu kun vahat menee aina maahan tms
satulan osiin ja kangille.*

VASTAUS: NASA:n avaruushallinnon internet-sivuilta nasa@frutti.di.mare.fi.hi. voidaan tilata erilaisia pukineita ja mm kuuvarusteita. Esim kokokypärä jossa on peilimaski. Tätä kypärää käytettäes-sä haitallinen ja silmiä voimakkaasti vahingoittava säteily heijastuu maskista pois näkökyvyn silti säilyessä lähes nor-maalina on suositeltava pyörän vahauk-seen. Hintakaan ei ole kuin 25.000 USD + lähetyskulut (siis sen visiirin hinta).

Näin rustaili BA-686, tälläkertaa....





akkaralli 2000

Ennakkotiedoista poiketen:

perinteinen

AKKARALLI

ei perinteisesti

2. - 4.6.2000

Kirkkonummella

Luvassa perinteiden mukaisesti:
Mahtavan mukava viikonloppu ihan vaan Akkain kesken.

lisätietoja iltaisin,:

Jutta Keskinen 019 331 201
Satu Yliluoma 09 295 3763
Mira Eerikäinen 050 522 3676
Tiina Vestola 0400 906 706

69 SHOP

Poolopaita	140,-
College	110,-
T-paita	60,-
K-18 -paita	60,-
Lippis	60,-
Rukakuksa	95,-
Snapsikuksa	50,-
Motoristi-kansio	30,-
Kangasmerkki	20,-
Iso tarra	5,-
Pieni tarra	3,-
Linssitarra	10,-
Postikortti	5,-
Vuosilaatta (Kontio- ja Talviralli)	15,-
Peruslaatta (Kontio- ja Talviralli)	50,-
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110,-
Monitoimityökalu	100,-
Solmioneula	55,-
Rintaneula	35,-
Avaimenperä	10,-
Eurolaskin	40,-
Laminoitu maantiekartta	60,-
3m silikonspray	35,-
3m yleisvoiteluspray	35,-

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