251
HUUHTANEN REIJO

.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 4 • ELOKUU 2000**

MOTORISTI

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.
69
SUOMI - FINLAND

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.
SUOMI - FINLAND

Kutsu

MP 69:n VUOSIKOKOUKSEEN

Aika: 17.9.2000 klo: 12.00

Paikka: Himos, Jämsä
(tarkemmat ohjeet Hotellin respasta)

toivottaa hallitus

Motoristi

Nro 4 elokuu 2000. 31. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso 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 (kuvassa Suzuki GsX-F)

HALLITUS

Puheenjohtaja
Tony Lind
Korteniityntie 2,
33980 PIRKKALA
Puh. työ (03) 368 1604
Matka 0400 558 922
E-mail: tony.lind@sci.fi

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

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

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

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

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

Koulutusvastaava
Jarmo Jokilampi
Mäyrävuorentie 1
36200 KANGASALA
Puh. työ (03) 356 3770
Matka 0400 636 397
Email:
jarmo.jokilampi@auto-opisto.com

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

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

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

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

Kerhotavaramyynti
Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Puh. k (09) 757 1621
Puh. t. (09) 7527 1902
Fax t. (09) 7527 1327
Matka 050-553 5786
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

Syksyn tuulet

Elokuun puoliväli häämöttää ja ilmat alkavat ikävällä tavalla muistuttaa meitä siitä että ajokausi loppuu tänäkin vuonna, ainakin suurimmalta osalta harrastajia.

Ilmat eivät ole meitä motoristeja juuri kuluneena kesänä suosineet, ellei sitten nauti siitä että ajon jälkeen saa kaataa ja vääntää vettä varusteista. Ei siis säiden herra ottanut pyyntöjäni kovin vakavasti. Mutta kyllä sen ensi kesä viimeistään kuivaa minkä kulunut kesä on kastellut.

Young Rider Of The Year-kilpailu

Viime vuonna järjestettiin ensimmäisen kerran kyseinen kilpailu. Kilpailuun saa ottaa osaa alle 25-vuotiaat moottoripyörän haltijat tai omistajat kaikista EU-maista.

Tänä vuonna Suomen edustaja selviää Tampereella Poliisikoulun radalla 12-13 elokuuta järjestettävässä kansallisessa kilpailussa. Joten tätä lukiessanne voittajat ovat jo selvillä ja valmistautuvat kansainväliseen loppukilpailuun. Onnea ja menestystä kaikille kilpailijoille.

Tuloksista ja kisasta itsestään saamme varmasti lukea lehtemme sivuilta myöhemmin.

Kontio-ralli 2000

Tämän vuosituhannen ensimmäinen Kontio järjestettiin Kiilopään kauniissa maisemassa, jonne matka kulki Sodankylän kontrollin kautta.

Järjestelyt oli ottanut kontolleen Team Kontio 2000 Lankisen Pekan johdolla. Ja omasta puolestani voin todeta järjestäjien onnistuneen mainiosti ja uskon että vajaa 1800-päinen rallikansa on samaa mieltä. Vaikka nytkin ralli oli varsin kaukana näin eteläisestä suomesta katsottuna, oli osallistujamäärä vähintäänkin hyvä.

Perjantaina keli suosi rallikansaa, ei satanut vaikka yön tunteina lämpötila ei varmasti jättänyt ketään "lämpimäksi". Lauantaipäiväkin selvittiin kuivina mutta illan kuluessa taivas repesi ja avasi vesihanansa, joten kotiinlähtöön monet joutuivat valmistautumaan kamat märkinä.

Muutaman palautteen saatuani haluaisinkin puuttua seuraaviin asioihin. Ensinnäkin Kontio-rallin perimmäiseen ideaan rallipaikasta. Olen antanut itseni nuorena kerhon jäsenenä ymmärtää, että rallipaikka olisi salainen ja vasta kontrollipaikassa selviää mihin ollaan menossa. Kuitenkin moni henkilö on pitänyt pahana rallipaikan selviämistä jo MP-näyttelyssä

Kuva: Jyrki Tuppurainen

tai ainakin hyvissä ajoin ennen rallia. Ymmärrän kyllä että järjestäjällä on lähes mahdoton tehtävä valvoa kaikkien rallin järjestelyihin osallistuvien vaikenemista mutta pitäisiköhän jatkossa salassapitoa tähdentää esim. yhteistyökumppaneille.

Toinen asia johon haluaisin ottaa kantaa, on rallin järjestäjän "velvollisuus" huolehtia rallikansan ajokunnosta kotiinlähtöpäivänä. Eikä tämä koske vain Kontion järjestäjiä. Mielestäni ajatus portilla olevasta alkometristä ei ole ollenkaan paha mutta ei missään nimessä rallin järjestäjän velvollisuus.

Olemmehan aikuisia ihmisiä ja vastuussa omista tekemisistämme elämän muillakin osa-alueilla, joten kai osaamme kantaa vastuumme myös tässä asiassa. Jos tuntuu siltä ettei ole varma ajokunnostaan niin kannattaa varmaan nukkua vielä pari tuntia. Tai tehdä niin kuin eräs poliisi leikkisästi sanoi portilla kaverille jolta ei eiliset huurut ollut vielä poistuneet: Odottele pari tuntia vielä ja ota vaikka kalja tossa baarissa odotellessas.

Kaiken vuodatuksen jälkeen haluan toivottaa kerholaiset tervetulleeksi syyskuun vuosikokoukseen Jämsän Himokselle.

Pysytään ojien välissä

Tony

MP-69:n kokoontumisajot 2000

Tapahtuma	Aika	Järjestäjä
Pohjoisen Pystymettä	16.-17.9.2000	Eero Tuomikoski 016-379 1045, 0400-692 063
Vuosikokous	17.9.2000	Himos Jämsä. Hallitus
MP-Suunnistus	23.-24.9.2000	Ari Uotila 02-546 0667, 040-524 4909
Enduropöräys	7.-8.10.2000	Mukaan max. 30 ajajaa Ilmoittautuminen Jammu 0400-636 397 KH 040-545 6828
Pystymettä	28.-29.10.2000	Somos Kantahäme / Leo Oila 019-443 474, 050-525 3303

Vuoden 2000 laminoidut Suomen maantiekartat ovat saapuneet.

Kartat on laminoitu molemmin puolin.

Kerhokauppiaalta hintaan 60,-

Pidettyä koulutusta

Kaatuneiden muistopäivänä pidettiin perinteisesti vuosituhannen ensimmäinen Motoristi Survival ja suuresta kysynnästä johtuen kesäkuun puolivälissä järjestettiin toinen samanlainen Motoristin selviytymiskurssi Tampereella Poliisikoulun tiloissa.

Kurssin osallistujat olivat selkeästi jatkokoulutukseen innokkaasti hakeutuvia motoristeja, miehiä sekä naisia. Ensimmäinen kurssi olikin jo loppuunmyyty heti MP 2000 näyttelyn ensimmäisenä päivänä, joten kysyntää jatkokoulutukselle tuntuisi edelleen olevan ja sehän osoittaa vain sen, että useimmat motoristit haluavat nauttia harrastuksestaan entistä enemmän. Ja mikä onkaan parempi tapa aloittaa ajokausi, kun kerrata ruostuneita pelitaitoja ammattitaitoisten kouluttajien opastuksessa Motoristi Survival kurssilla.

Koulutuksen sisällön suhteen ei sitten perinteitä kunnioitettu...vaan kouluttajat olivat muokanneet kurssia talven aikana enemmän käytännönläheisempään suuntaan.

MP 69 on kehittänyt Motoristi Survival koulutusta kurssilaisilta saatujen palautteiden pohjalta ja tämän vuoden kurssien sisältöä kouluttajat rassasivat oikein huolella koko talven ajan. Suurin ja ehkäpä myös näkyvin muutos koulutuksessa oli se, että lähes koko kurssi siirrettiin pois pölyisistä luokkatiloista ulos auringon paisteeseen eli ajamisen teoriaa käytiin läpi ulkona moottoripyörän ympärillä ja koulutukseen haettiin aiheita, joilla harrastuksesta saisi enemmän irti.

Koulutusta helpottaa se, että pääsääntöisesti kurssilaisten korvien väli on kunnossa ja turhia näyttöhaluja ei ole, pikemminkin halutaan valmiuksia, joilla itse harrastuksesta saa enemmän irti. Mitä vähemmän tarvitsee keskittyä itse välineeseen eli pyörään, sen nautittavampaa ajaminen on. Ja kukapa ei haluaisi nautiskella ajamisesta...!

Myös ensiapua oli kurssin sisältöön lisätty varsin käytännönläheisellä tavalla samoin ajovarusteista kurssilla sai perustietämyksen, ajomekaniikkaa unohtamatta.

Palaute tästä kehityssuunnasta kurssilaisilta oli varsin positiivista ja tämä kannustaakin kouluttajia jatkamaan kurssisisällön muokkaamista samaan suuntaan.

Poliisikoulun ajoharjoittelurata tarjosikin varsin hyvät puitteet harjoitusten toteuttamiselle ja majoitus Poliisikoulun turvallisissa tiloissa tuntui palautteiden pohjalta erittäin hyvältä ratkaisulta ja muutenkin olosuhteet olivat kaikin puolin erinomaiset.

Kaikkiaan 78 innokasta kurssilaista ja 18 kouluttajaa harjoittelivat kaksi viikon-

Jarrutus ja väistö 60 km/h.

Katse mukaan ja kääntyminen.

Kuvat: Jyrki Tuppurainen

loppua ajamisen hallintaa radalla, mutkateillä ja soralla hymyssä suin ja ajosuorituksia analysoitiin varsin värikkäästi iltaisin saunan lauteilla.

Ajokauden tässä vaiheessa on jo kilometrejä takana, Kontio käyty ja nautinnollista ajokautta vielä edessä useita satoja kilometrejä. Siitä huolimatta moni kurssilainen on jo nyt ilmoittanut tulevansa ensikeväänä uudestaan Survivalille, koska tuntuu, että vielä on paljon opittavaa ja kerrattavaa...meillä kaikilla.

Kiitokset kaikille Motoristi Survivalin mukaville kurssilaisille ja ennenkaikkea suuri kiitos koko ammattitaitoiselle kouluttajaporukalle!)

Jarmo Jokilampi
Koulutusvastaava

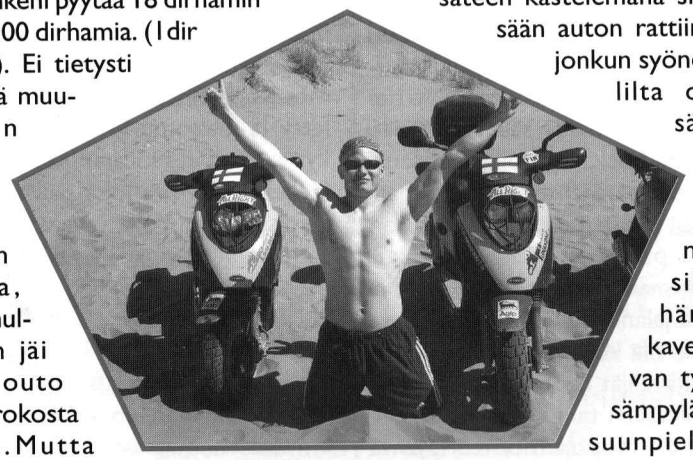
Kolme tarinaa, kolme ilmettä.

Paljon mopoja harjoituksissa.

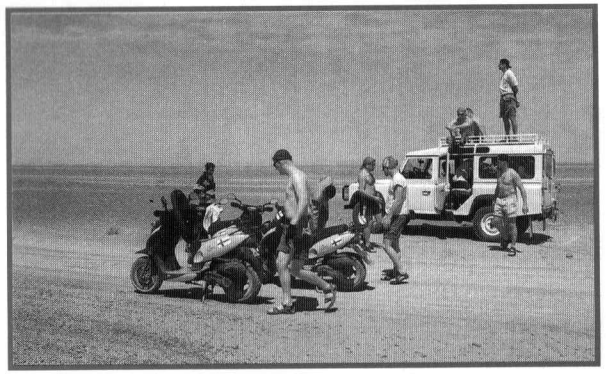
Antin matkajuttuja

Reissu alkaa olla loppusuoralla ja kaikenlaista on tullut nähtyä/koettua. Moni varmasti haluaisi tietää, mitä on jäänyt päällimmäisenä mieleen. Voi olla, että muutaman viikon sulateltuani tätä reissua kotosuomessa, osaan tuohon jotain vastatakin. Mopoilun kannalta matkan hienoimmat vaiheet on koettu, lukuunottamatta paluuta lähtöpaikalle Taavettiin. Ensimmäisenä mieleen tulee vuoristojen ylitykset, isojen kaupunkien läpiajot sekä tietysti saharan autiomaassa suoritettu pienimuotoinen ruovittelu. Marokkolainen kulttuuri mattokauppoineen säväytti myös suomalaispoikaa. Meni muutama päivä ennen kuin tottui siihen, että joku yrittää koko ajan viilata linssiin. Ottaanlyöntikilpailut meinasi tulla mm. yhden taksikuskin kanssa, joka rohkeni pyytää 18 dirhamin matkasta 100 dirhamia. (1 dir = 0.66mk). Ei tietysti voi yleistää muutaman (kymmenen) esimerkkitapauksen johdosta, mutta minulle ainakin jäi hieman outo maku Marokosta suuhun... Mutta olipahan hyvä käydä katsomassa vähän erilaista kulttuuria ja toteamassa, kuinka onnellisessa asemassa onkaan, kun asuu Suomessa.

On ollut myös melkoinen elämys asua kuuden hengen asuntoautossa parhaimillaan yhdeksän muun äijän käppänän kanssa. Sotku on välillä melkoinen, niin myös hajukin, mutta eipä tuo oikeestaan ole haitannut yhtään. Myös siihen on tottunut, että kaikki muu on yhteistä paitsi se, mitä kullakin on omassa kaapissaan. Eli jos olet unohtanut virvoitusjuomapullon jääkaappiin, näet sen luultavasti seuraavan kerran typötyhjänä roskiksessa... Yllättävää kyllä, tunnelma autossa ei ole ollut kertaakaan kireä. Ei edes silloin kun vuorokauden valvonut mopoilija yöllä sateen kastelemana siirtyy nälissään auton rattiin ja toteaa jonkun syöneen repsoililta ostamansa sämpylän ja suklaapatukan. Pulssi ei nouse edes silloin, kun hän huomaa kaverin nukkuvan tyytyväisenä sämpylän murusia suunpielissään ja



Arnold Schwartzen..
eiku Antti Väkevä Saharassa.



Tankkausta yms. huoltoa n. 15 km ennen ensimmäisiä dyynejä Marokossa.

suklaapatukan paperit vieressään. Väsynyt mopoilija peittelee kohtalotoverinsa ja nuolee mars-patukan paperiin sulaneen suklaan ja suuntaa auton keulan kohti tulevaisuutta.

Olen tarkastellut matkan tapahtumia hieman eri kantilta kuin kanssamopoilijat. Tällä tarkoitan viime syksynä Hämeenlinnassa aloittamiani opintojani Liikenneopetuskeskuksessa. Tulevan liikenneopettajan silmin katsoessani erilaisia liikennekulttuureita en voi muuta kuin ihmetellä ja kummastella. Mitä etelämmäksi mennään, sitä hurjemmaksi liikenne muuttuu. Marokossa suurin osa autoilijoista ei noudattanut sääntöjä ollenkaan. Oli suorastaan ihme, jos yksisuuntaisella tiellä kukaan ei ajanut vastaan. Mopoilijoiden ei tarvinut noudattaa mitään sääntöjä. Meille jopa naurettiin, koska mopolla ajaessamme käytimme kypärää. Kaikesta huolimatta kaikki sujui varsin mallikkaasti, kunhan vain omaksui paikallisen ajotavan. Espanjassa pisti silmään scoottereiden suuri määrä. Siellä jalankulkijatkin huomioitiin hieman eritavalla kuin Hollannissa. Amsterdamissa kävelijät hyppivät suorastaan seinille kuullessaan takaa tulevan auton. Siellä ei paljon mopoja/moottoripyöriä näkynyt, polkupyöriä sitäkin enemmän. Pariisissakin huomasi, ettei jalankulkija astunut suojatielle ellei ollut täysin varma autoilijan aikeista. Skootteri oli kyllä joka paikassa ehdottomasti nopein kulkuväline. Kukaan ei pannu pahekseen, jos liikennevaloissa puikkelehti jonon keulille. Afrikan puolella kummastutti kun joka puolella oli poliiseja. Melkein joka risteys kaupungissa ja sen läheisyydessä oli miehitetty. Pisti kyllä hieman hymyilyttämään kun liikennevaloissa partioinut poliisi ei tehnyt elettäkään, vaikka monet päästelivät surutta päin punaisia. Olisi mukava nähdä Marokon onnettomuustilastot. Niitä ei kyllä kehdannut lähteä mistään kyselemään, koska luultavasti siitäkin ilosta olisi saanut maksaa sievoisen summan käteistä... Espanjassa sai ajaa mopolla moottoritiellä, ellei se ollut erikseen kielletty. Ja kieltomerkkejä ei oikestaan näkynyt missään. Hollannissa mopolla ajo oli kielletty melkein joka paikassa. Amsterdamissa sai mopolla ajaa pyörätiellä, mutta kaupungin ulkopuolella oli vaikea löytää sellaista tietä, jolla olisi voinut Kymcoa kuljettaa. Maassa maan tavalla. Tuota ohjetta kun noudatti, niin hyvin pärjäsi, vaikka aluksi hieman hirvittikin.

Mitä loppujen lopuksi olen oppinut tällä reissulla? Ratsastamaan kamelilla, ajamaan autoa Marokon markkinakujilla, keulimaan moposkootterilla, käyttämään

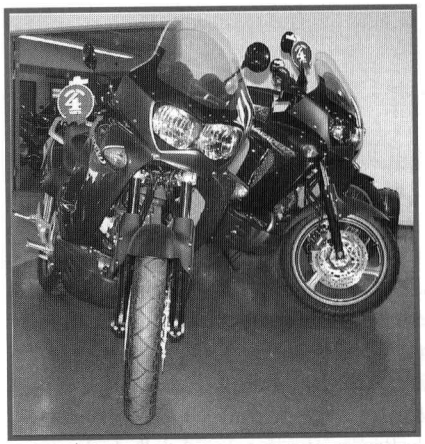
Jani Sairanen ja Petri Parkko Ranskassa.

äänimerkkiä, nukkumaan tappituntumalla, lukemaan karttaa, pitämään omista tavaroistani huolta jne. No joo... Tietysti matkustaessa oppii aina uutta eri maista, niiden kulttuureista ja tavoista. Isolla ryhmällä matkustaessa tilanne ehkä hieman muuttuu. Sitä löytää itsestään ja muista uusia piirteitä kun asuu kuukauden autossa kavereiden kanssa. Jopa kaverit, tuttavat ja sukulaiset Suomessa toivat itsestään uusia puolia esiin. Ei olisi uskonut, että kuukauden reissu kaveriporukassa antaisi näin paljon. Hieman on sekalaiset ajatukset tämän huhtikuun päivistä, ja suhtautuminen moneen asiaan on muuttunut aika lailla. Joka tapauksessa moposkootteri-matka Saharaan on ollut mielenkiintoinen kokemus ja kuten Suni sanoisi, sekuntiakaan en vaihtaisi... snif...

Kiitos Hämeenlinnan Liikenneopetuskeskukselle, joka antoi mahdollisuuden matkan suorittamiseen.
Vähävarainen opiskelija haluaa kiittää myös kotijoukkoja siitä, että he mahdollistivat pojan pääsyn mopoilemaan.
Kai se sit pitää kiittää luokkatovereitakin ettette laittaneet kovin paljon vastaan suunnitelmistani kuultuanne. Oikeastaan hirvittää tulla takaisin teidän seuraanne kun on ollut muutama viikko niin rauhallista...

Myydään BMW K 1100 LT/SE
vm. 1996, ajettu 85.000 km. ABS:t, radio, sivu- ja perälaukut, väri hopea. Hienokuntoinen. Hintapyyntö 95.000 mk. Esko Vähäsöyrinki, puh. 0400-814 211.

Ennennäkemätön vertailu

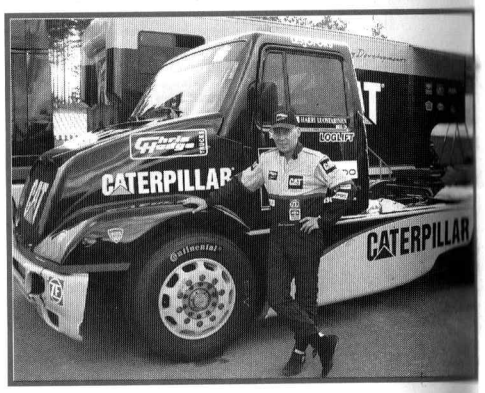


Honda XL 1000V VARADERO

Moottori:	2-syl, 4-tahtia, V-90, nestejäähdytys, 4 vent/syl.
Iskutilavuus:	996 ksm
Vääntö:	99 Nm/6000 kierr.
Teho:	93,8 hv/8000 kierr.
Polttoainesyöttö:	Kaksi 42 mm kaasutinta
Vaihteisto:	5
Kytkin:	Monilevy, märkä
Jarrut:	edessä kaksi 296 mm levyä, 3-mäntäp., Dual-CBS yhdistelmäjarrut, takana 256 mm levy, 3-mäntäp.
Renkaat:	edessä 110/80-19,2,5" valuvanne, takana 150/70-4,25" valuvanne
Kiihtyvyys:	0-100 km/h 3,3 s. / 57 m 0-150 km/h 7,1 s. / 204 m
Huippunopeus:	206 km/h
Paino:	238 kg kuivana

Caterpillar TRD 2000 Supertruck rata-auto, Harri Luostarinen, EM-sarjan kilpa-ajaja

Rakentaja:	Chris Hodge Truck Racing Developments Ltd.
Moottori:	6-syl. Caterpillar C-12 diesel, 4-vent/syl. kaksi turboa, ahtopaine 3,8 bar, vähävastuksiset ilmansuod., EUI polttoainejärj., keraaminen pakokaasuja puhd. hiukkassuodatin
Iskutilavuus:	12 000 ksm
Vääntö:	5400 Nm välillä 1500-2400 r/min.
Teho:	1500 hv
Telemetria:	74-kanavainen M.M. Motorsport tiedonkeruujärj.
Voimansiirto:	5-vaihteinen ZF HP 600 automaattivaihteisto jaksottaisella käsivalintamahdollisuudella
Jarrut:	Hydrauliikalla ja paineilmalla toimivat Knorr-Bremse SB-700 jarrusatulat, tuuletetut ja vesijäähdytetyt levyjarrut
Renkaat:	Edessä Continental 315/70 R 22,5, takana samankokoiset
Kiihtyvyys:	0-100 km/h 3,9 s. 0-160 km/h 7,9 s. Kaarteissa ja jarrutuksissa parhaimmillaan 1,2 G:n kiihtyvyydet
Huippunopeus:	160 km/h (rajoitettu) kokeiltu pitkillä välityksillä 250 km/h
Paino:	5000 kg



Uusi pyörä

Ripa

Sain nyt sitten vihdoinviimein pyöräkuumeeseenkin käypäsen lääkkeen. XJ Jammu vaihtui samankokoiseen Bemariin, K 75:een. Pyörä on huomattavasti uudempi kuin edellinen, -85 mallinen. Kokonainen vuosi on rekisteröintien väliä.

Uutuus tuntuu huomattavasti sivistyneemmältä kuin XJ, vaikka konsepti on liki sama. Monet yksityiskohdat tuntuvat myös huolellisemmin mietityiltä, tosin toiset yksityiskohdat on sitten mietitty kyllä ihan metsään.

Vanhan lähteminen on aina haikea juttu. Luotettava pyörä, melkein kuusi ajokautta ja 55 000 kilometriä. Mutta uusi pyörä helpottaa kummasti haikeutta. Jotkut reissut ovat jääneet mieleen, samoin ainoa oikea vika joka tuolla matkalla tuli: laturin ketjun laahaimen särkyminen. Toivottavasti seuraava omistaja saa siitä yhtä paljon iloa ja yhtä vähän murheita kuin minä.

Kaupat tehtiin perjantaina, ja viikonlopun vietin sitten SMOKin kouluttajakurssilla. Siinäpähän tuli pyörä tutuksi samalla, vaikka tietysti kouluttajien saama käsitys ajotaidoistani saattoi olla vielä hiukan todellisuutta heikompi.

Kohteliasuutta kommentteihin, kiitos

Pyörän valintaa pähkäillessäni ja asiaa kanssamotoristien kanssa miettiessäni tulin miettineeksi ihmisten erilaisia tapoja suhtautua ihmiselämän suuriin valintoihin. Monet kaiketi pitävät aika epähienona kommentoida puolison valintaa. Mutta moottoripyörän valintaan näyttää vähän jokaisella olevan varaa sanoa teräviäkin kommentteja. Outoa käytöstä, tuollainen. Moottoripyörän valinta jos mikä on tunneasia. Rakkautta tai muuta, mutta suuria tunteita kuitenkin. Tiedän montakin tapausta, jossa puolisoa on pitkään etsitty tiettyjen vaatimusten mukaan. Tunteet tai mieliteot eivät ole pahemmin sotkeneet asiaa. Mutta kun tarkkaan mietitään, niin ei moottoripyörää kukaan osta muuten kuin rakkaudesta. Ellei ehkä joku sijoittaja tai pyöräkauppias.

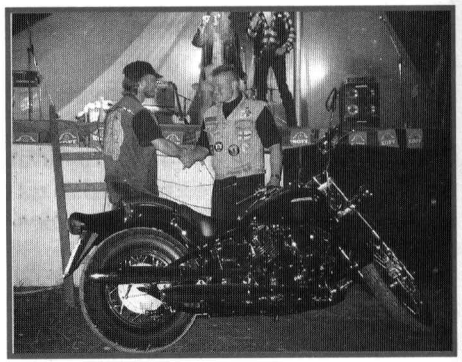
Uutukaista piti heti ruveta räpläämään. Pikkuveli lähetti oikein Helsingin kirjakaupasta ohjekirjan. Sitä luettiin tarkkaan sitten iltakaudet. Mitähän ne vieraana olleet appivanhemmatkin miettivät, kun mies aina välillä työntää nenän kirjaan. Ei kuule, ei näe, paitsi ehkä jos kutsutaan syömään. Ja kun tarpeeksi oli selattu, niin toimiin. Valot releiden taakse, vaikka umpion vaihto ehkä olisi tuonut enemmän valotehoa. Siinä samalla tuli tutkittua päällisin puolin monta kohtaa pyörästä. Nopeus/matkamittarilla oli käyty, ruuveja availtu. No, katsotaan. Tätä kirjoittaessani on eka tonni tullut täyteen, eikä mitään oireita vielä ole tullut vastaan.

Mitähän seuraavaksi?

Risto Kaivola

Moottoripyöräarpajaisten tulokset

SMOTO:n moottoripyöräarpajaisten arvonta suoritettiin 27.7.2000 Forssan Tuomiokunnan kansliassa. Pääpalkintona ollut moottoripyörä meni Huittisiin, Huittisten Moottoripyöräilijät r.y:lle. Tämä oli mp-arpajaisten historiassa ensimmäinen kerta, kun pääpalkinto osui kerholle eikä yksityishenkilölle. Palkintopyörän luovutus tapahtui Rottarallissa 5.8.2000. Lohdutuspalkintojen voittajiin on otettu yhteys puhelimitse tai kirjeitse.

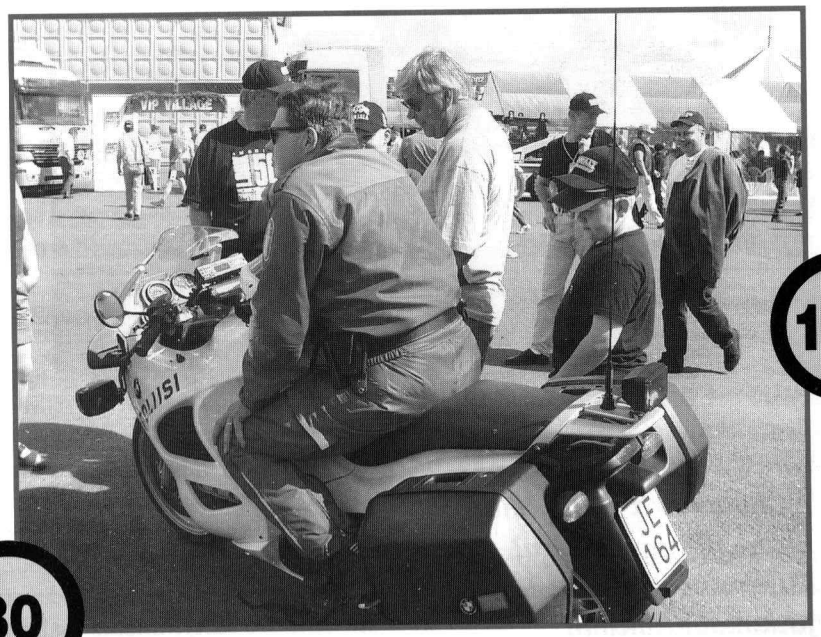


Huittisten MP:n Jussi Kaitanen (vas.) saa palkintopyörän avaimet SMOTO:n rahastonhoitaja Harri Hjulgrenilta.

Palkinnot ja arpanumerot:

1. Moottoripyörä (voittajan valinnan mukaisesti)
   – arpa numero **1757** (Huittinen)
2. Avon rengaslahjakortti 1000 mk (Jokimotor)
   – arpa numero **1550** (Turku)
3. Pirelli rengaslahjakortti 1000 mk (Arwidson)
   – arpa numero **990** (Hikiä)
4. Ducati tarvikelahjakortti 1000 mk (M-Star Import)
   – arpa numero **1987** (Jyväskylä)
5. Tarvikelahjakortti 1000 mk (Mini-Moto Finland)
   – arpa numero **1523** (Vantaa)
6. Tarvikelahjakortti 1000 mk (Moto-Focus)
   – arpa numero **1079**
7. Tarvikelahjakortti 1000 mk (RM-Heino)
   – arpa numero **1747** (Huittinen)
8. Säätöpaketti 1000 mk (PV-Tuning)
   – arpa numero **2244** (Savonlinna)
9. Team-takki 995 mk (Riku-Motor)
   – arpa numero **1416** (Pori)
10. Davida Speedster kypärä 950 mk (Moto Italia Import)
    – arpa numero **1400** (Pulkkila)
11. Team-takki 795 mk (Storm)
    – arpa numero **786** (Masku)
12. Tarvikelahjakortti 500 mk (All Right Finland)
    – arpa numero **128** (Kirkkonummi)
13. Kopteri -lehden vuosikerta (Kopteri)
    – arpa numero **1437** (Säkylä)

Isoveli valvoo nopeuksiakin



Suosittuja nopeusmittarin tarkistuspaikkoja on nähty siellä täällä ympäri Suomenmaata. Alenna itse nopeuttasi. Moottorirata on sopiva paikka kokeilla huippuja.
Ei liikenteessä. Kiitos!

Seitsemän motoristin mietteitä, koottuina illan hiljaisina hetkinä Norja 2000 reissulla

Raimo, Maarit, Tommi, Kari, Ninni, Jani, Petri ja Arto.

Milloin aloitit ajamisen? Ajokilometrit vuosittain? Ensimmäisen pyöräsi? Oletko osallistunut jatkokoulutuksiin? Pahin tilanteesi liikenteessä? Mikä moottoripyöräilyssä on parasta?

Petri Ahoniemi, 41.
Harley-Davidson Fat Boy vm. 2000.
Ensimmäiset ajotreenit '73 MZ:llä ja ensimmäinen oma oli Honda Monkey. Ajan vuodessa noin 15 tkm. Jatkokoulutusta ovat antaneet mm. Arton kurssitus, Liikkuvan poliisin huomautukset, Joe Barin asennekasvatus ja HD-porukoiden tyylikurssitus.

Pahin tilanteeni oli, kun vedin viritetyllä mopolla 90 km/h mielisairaalan alueella pehikkoon ja heräsin karvalakkiin pukeutuneiden hoidokkien uteluihin. Myös renkaan räjähtäminen kerran alamäessä säväytti ajamisfiiliksiä.

Parasta moottoripyöräilyssä on rauhallinen pikkuteillä "keinuminen", maisemien ihailu ja mukavasta ajoasennosta nauttiminen, upean pyörän sarvissa. Erityisiä viboja aiheuttavat myös mp-verotus ja polttoaineveron alhainen taso Suomessa.

Jani Vauhkonen, "Polliisi" 21.
Honda XRV 750 Africa Twin vm. 1995
Aloitin ajamisen 94.

Vuosittain tulee ajettua keskimäärin 20 tkm.

Ensimmäinen "pyöräni" oli Suzuki DR 125 vm. -83. Street Survivalin omat koulutukset ovat kuuluneet joka kauden alkuun.

Keväällä -99 ajoin itäsuomesta Tampereelle ja iski takatalvi. Loskaa oli tienpinnassa 5-10 senttiä. Renkaiden pito oli ohitustilanteissa aika minimaalinen. Tielaitoksen aura-auto helpotti onnekseni osaa matkaa.

Moottoripyöräilyhän on parasta mitä ihminen voi housut jalassa tehdä.

Ninni Mäkinen, 28.
Honda CBR 600 vm. 1996.
Ensimmäinen ajotunti Arton valvovan silmän alla oli huhtikuussa -98.

Mittariin tulee lisää vuosittain n. 10-15 tkm.

Ensiaskeleet otin Suzuki 500 GS:llä vm. -98.

Reenaan Street Survivalin valiojoukon kanssa keväästä syksyyn, lisäksi kävin autokoulussa ajotunneilla ja kahtena keväänä MP-teoriatunenilla. Elokuussa -99 osallistuin Lady-kurssille. Toukokuussa -00 ohjelmassa oli MP 69:n maanmainio Survival-kurssi. Suosittelen erittäin lämpimästi kaikille motoristeille, oli takana sitten sata tai satatuhatta kilometriä!!! (P.S. Minä ja kamut ollaan jo ilmottauduttu kevään -01 Survival-kurssille).

Ikävin mopoiluun liittyvä juttui tapahtui heinäkuussa -00, kun oli ensimmäisellä Norjan reissulla; hukkasin matkan toisena päivänä silmälasini, joita tarvitsen ajaessa. Onneksi omistan voimakkuuksilla varustetut aurinkolasit, joten ei kun soveltamaan! Sateella meinasi tulla äitiä ikävä ja tunneleissa ajo oli aika mielenkiintoista!

Parasta mopoilussa on omien rajojen löytäminen ja niiden venyttäminen, uusien asioiden oppiminen (ikinä ei tule valmiiksi), korvien välin tuulettuminen, itseluottamuksen kasvaminen (sitä on tien päällä aika yksin moponsa kanssa, eikä kaveri pysty pitämään koko ajan kädestä kiinni, vana pitää olla sinut ittensä ja moponsa kanssa), yhteenkuuluvuuden tunne muiden motoristien kanssa, mahtavat kaverit ja reissut.

Moottoripyörän kylkeen pitäisi laittaa varoitusmekrintä; saattaa aiheuttaa riippuvuutta jo ensimmäisellä kokeilukerralla!

Kari Tikkala, 21.
Suzuki GsxS Bandit 600 vm. 1999
Motoristiurani alkoi mopolla vastakkaisohjausta harjoitellen ja se ensimmäinen "oikea" pyöräni oli Honda NSR 125 R vuosimallia 1989. Ajokortin ajoin heti kun ikä salli vuonna 1995, jonka jälkeen kilometrejä on tullut n. 15 tkm ehjässä kesässä (välillä kun on ajamista häiritseviä ikäviä asioita kuten armeija). Jatkokoulutuksia ovat jatkuvan oman ajotaidon kehittämisen ja säännöllisen rataharjoittelun lisäksi Street Survival Clubin omat koulutukset, sekä viimeisimpinä Mp 69:n järjestämä Survival -kurssi. Kuulun myös SMOK:iin.

Pahin tilanteeni liikenteessä oli vajaa kolme vuotta sitten kun ajoin kaksi päällä hirvikolarin. Hirvi pakeni rikospaikalta ja pyörä meni lunastukseen, mutta onneksi kummallekkaan meistä ei käynyt pahemmin. Sellaisen jälkeen tulee kyllä punnittua arvojansa uudelleen.

Parasta moottoripyöräilyssä on mahtavan vapaudentunteen lisäksi mielenrauha, jonka saavuttaa kurvaillessaan pitkin mukavia mutkateitä luonnon kaikkia eri tuoksuja nuuhkien ja vivahteita katsellen taivas kattona.

T.J. Toikkanen, 25.
Kawasaki ER-5 vm. 1997
Lopultakin oli annettava periksi. Mielessäni oli ohimennen kymmenkunta vuotta sitten vilahtanut kuva itsestäni mopon sarvissa mutta jostain syystä asia sitten jäi, kunnes pari vuotta sitten asia palautui uudestaan mieleeni, ja toisaalta hyvä niin, sillä tuossa välissä olisi mopo saattanut karata käsistä jo useamman kerran. Vihdoinkin sitten viime kesänä sain aikaiseksi ostettua pyörän, Kawasaki ER-5:sen, jolla ajan edelleen (joskin vaihtoaikeissa ollaan).

Vuosittaiset kilometrit ovat tähän mennessä jääneet alle kymmeneen tuhanteen, mikä sinänsä on harmillista, joskin tulevaisuudessa aikomuksenani on siirtää edes osa vuosistaisista 40.000:sta autokilometristä pyörän päälle. Varsinaisiin jatkokoulutustilaisuuksiin en ole oman kerhomme ulkopuolella osallistunut toistaiseksi, joskin tulevaisuudessa aikomuksenani on osallistua kursseille ja sitä kautta kehittää ajotaitojani samoin kuin turvallisuutta. Pahat tilanteeni liikenteessä ovat lähinnä sattuneet autoillessa, pyörän päällä ei onneksi ole pahempia sattunut, joskin muutama läheltäpiti väistötilanne autoilijoiden kanssa on sattunut kohdalle. Moottoripyöräilijöiden turvallisuutta mielestäni parannettaisiin merkittävimmin kouluttamalla autoilijoita.

Parasta pyöräilyssä... pahan pukkasi, olisikohan se se vapauden tunne, mitä ei autoillessa koe. Mopoiluun liittyy myös paljon muita mukavia asioita, mukavia reissuja, uusia kavereita ja kokoontumisia. kertakaikkisen mukava harrastus.

Maarit Ukonaho, 33.
Honda CBR 600F vm. 1995
Pyöräkärpänen puri minua kunnolla keväällä 1998. Valitettavasti oli pakko odottaa elokuun alkuun, ennen kuin pääsin ottamaan ensimmäiset ajotuntini. Viisi ajotuntia ja sen jälkeen oma pyörä alle ja lisää harjoittelua omatoimisesti.

Ekana syksynä ehdin päristellä n. 7000 km. Viime kesänä kilometrejä tulikin jo 20.000. Tätä kirjoittaessa niitä on tullut n. 12.000 ja ajokautta on vielä jäljellä, eli eiköhän se parikymppiä mene tänäkin vuonna rikki.

Ensimmäinen pyöräni on nykyinen pyöräni eli CBR-600F. Seuraavasta ei ole tietoa, mutta merkki tuskin vaihtuu.

Tänä keväänä olin 69:n järjestämällä Survival-kurssilla, joka oli avian mahtava juttu. Lisäksi joka kevät tulee itse kerrattua pyörän käsittelyä.

Liikenteessä on tähän asti ollut suojelussenkeli matkassa eikä mitään vahinkoja ole sattunut. Pahin läheltäpiti tilanne sattui viime kesänä Tampereella, kun liikennevaloista lähdettäessä tuli pieni ajatuskatkos ja meinasin vaihtaa kaistaa suoraan auton kylkeen. Onneksi viime hetkellä huomasin auton ja ehdin korjata tilanteen.

Parasta mopoilussa... miljoonat eri asiat. Ehkä ekana tulee mieleen sen rentouttava vaikutus. Kun lähdet ajamaan mukavaa mutkaista tietä, ei tarvitse ajatella mitään, haistella vain luonnon tuoksuja ja seurata ohikiitäviä maisemia... kaikista parasta nollausta huonon päivän päätteeksi. Lisäksi ei pidä unohtaa kaikkia ihania kavereita, joita tämä harrastus tai elämäntapa on tuonut mukanaan.

Raimo Sundström, 41.
Honda CBR-900RR vm. 1993
Ajoin ensimmäisen kerran moottoripyörällä 1975.

Vuosittaiset ajokilometrit n. 10.000. Ensimmäinen pyöräni oli MZ 125, v. 1961. Tällä pyörällä ehdin ajella noin vuoden verran. Seuraava pyöräni oli "ruumisarkku" Honda CB 125 vm. 1973... nykyään ajelen yllä mainitulla viri-virillä!!!

Olen sallistunut useisiin jatkokoulutuksiin... kouluttajana viimeiset 22 vuotta. Olen Smok:in ja MP-69:n jäsen ja liikenneopettaja.

Viimeisin tiukka tilanne sattui tänään 23.7. peuran törmätessä minuun. Putkeen jäi vain karvat muistoksi. Kuitenkin tiukin tilanne sattui joskus 90-luvun puolivälissä Norjassa. Ajaessammen erään auton perässä auto jarrutti yllättäen. Pysähdyimme n. 10 cm:n päähän auton takapuskurista. Syynä tähän liian pieni turvallisuusväli.

Parasta moottoripyöräilyssä on HILJAISUUS!

Vauhdikkaan kesäajelun jälkeen aja tyhjälle parkkipaikalle ja treenaa hidasajoa. Pitää tasapainon ja aistit kunnossa. Kokeile vaikka. Terveisin kouluttajat.

Mielenkiintoisia www-sivuja:

- www.srra.fi
  Suomen Road Racing Ajajat ry.
- www.fim.ch
  FIM:n sivut
- www.moottoriliitto.fi
  Hyvä tietää moottoriurheilusta
- www.alastaro.fi/moottorirata
  Alastaron rata
- www.gj.net/~slarsen
  Uusia mp-linkkejä
- www.salpasafarit.fi/sahara
  Moposkoottereilla Saharaan ja takaisin
- www.jarge.net/private/pyynikki.htm
  Mp-kuvia Pyynikiltä tiistaisin
- http://personal.inet.fi/surf/vmaxclubfinland/
  Vmax Club Finland

Kerro Artolle lisää mielenkiintoisista webbisivuista.
arto@akcity.com

MIKÄLI ET OLE MAKSANUT MP 69:n JÄSENMAKSUA tälle kaudelle, tämä on viimeinen Motoristi jonka saat. Vuosikokous erottaa 17.9.2000 maksamattomat henkilöt kerhosta.

Keulaöljyjen vaihto

Moottoripyörän etuiskunvaimentimien öljyt on varmaan eniten laiminlyöty öljynvaihtokohde huolloissa, vaikka se vaikuttaakin yllättävän paljon pyörän ajo-ominaisuuksiin ja käyttäytymiseen. Keulaöljyille annetaan vaihtokehotus parin ajokauden välein.

Monissa etupäissä on alapäässä tyhjennysproppu, josta vanhat öljyt saa laskettua pois, mutta uuden öljyn sisään laittamista varten täytyy yläpäästä purkaa enemmän tai vähemmän tavaraa. Tässä harjoittelukohteessa ei ollut edes poistoproppua, joten homma alkoi pyörän etupään nostamisella taljalla kohti autotallin kattoa. Etupyörän irrottamiseksi täytyi molemmat jarrusatulat irrottaa, jotta fillari mahtuu tulemaan pois. Sitten irrotetaan etulokasuoja, mittarinvaijerin kiinnitin ja jarruletkujen kiinnittimet. Ennen kuin liukuputket irrotetaan kokonaan ohjauskolmioista, on liukuputken yläpäässä olevat isot mutterit löysättävä, kuitenkin ylimmät puristuskiinnitykset on oltava jo löysällä, koska muuten mutterit purevat kiinni tosissaan eikä liukuputkia saa panna irtonaisina viilapenkkiin kiinni ilman asianmukaista työkalua, niihin voi tulla tällöin helposti kolhuja.

Nyt voidaan kaikki kiinnitykset löysätä ja laskea putket varovasti alas. Kun yläpään mutteri otetaan pois, voidaan jousi nostaa pois putken sisältä. Joissakin malleissa on mutterin ja jousen välissä täyteholkkeja ja prikkoja, katso niiden järjestys ja samoin miten päin jousi olikaan putkessa.

Pidä kiinni hatusta...

Nyt seuraa yllätys, kaada öljyt puhtaaseen astiaan, niin näet mitä kuravellin ja saven sekoitusta vaimennusta oli hoitamassa! Omani olikin olleet sitä virkaa hoitamassa jo neljä ajokautta. Huuhdoin putkien sisällöt ohuella hydrauliikkaöljyllä, jota kaatelin aina pari desilitraa putkeen ja pumppailin vaimenninta edesta-

kaisin käsissäni, kunnes huuhteluöljyt olivat kirkkaat. Samalla tuli tarkastettua että ne liikkuivat herkästi koko liikematkansa. Lopuksi kaadoin putkeen oikeaa keulaöljyä kutakuinkin sen määrän kuin huolto-oppaassa käskettiin. Öljyn oikea määrä varmistetaan sitten metrimitalla. Liukuputki painetaan aivan pohjaan asti ja mitataan öljypinnan korkeus yläreunasta. Öljypinnan tulee olla samalla korkeudella molemmissa putkissa.

Säätömahdollisuuksia...

Keulan pohjaamista voidaan säädellä öljyn määrää lisäämällä. Vaimennin on ilmatiivis tila ja sen painuessa läjään ilmatila supistuu ja ilma toimii apujousen tavoin, jos öljyä lisätään tulee loppujousto jäykemmäksi. Vaimennusominaisuuksiin öljyn määrä ei vaikuta kunhan venttiilit vain ovat jatkuvasti öljyn ympäröiminä. Mikäli keulan vaimennus tuntuu liian heikolta voit vaihtaa suositellun öljyn paksummaksi, mutta jos keula makaa koko ajan alhaalla ovat jousesi joko liian löysät tai kuoleentuneet ja siihen ei auta kuin uusien jousien ostaminen. Tekohengitystä voit antaa tekemällä pidemmät täyteholkit jousen ja päätymutterin väliin.

Kasattaessa putkia on päätymutterin paikoilleen saaminen vaikein tehtävä. Jousi painaa vastaan ja mutterissa on tiuha kierre, joten tarkkana saa olla, että mutteri menee oikein paikoilleen. Ennen kuin jatkat, voit laittaa liukuputken päälle sopivan tiukan o-renkaan, joka kertoo sinulle kuinka paljon keula painuu jouston aikana. Pyyhi liukuputken pinta ennen paikoilleen laittamista puhtaaksi kaikesta rasvasta (bensaa ei voi suositella, koska väittävät sitä karsinogeeniseksi, mutta niin on kai dieetti-kolakin) jotta puristuskiinnitys pitäisi hyvin. Nyt työnnät putket paikoilleen ja muista pujotella piuhat ja vaijerit oikeilta puolilta. Irrottaessasi tietysti mittasit kuinka paljon liukuputket tulivat yli yläkolmiosta, kiinnitä putket samaan kohtaan. Jos haluat jyrkentää ohjauskulmaa ja herkistää pyörän kääntymistä mutkaan, työnnä putkia syvemmälle. Kokeile 5mm kerrallaan ja muista, että maavara vähenee samalla. Laita etupyörän akseli paikoilleen ja tarkasta, että putket ovat linjassa. Jobi alkaa olla valmis kun kiinnität lokasuojan, kiinnikkeet ja renkaan. Jarrusatuloiden kiinnittämisessä pitää olla enemmän kuin huolellinen, putsaa satuloiden kiinnityspultit ja varmista niiden kiinnipysyminen ruuvilukitteella.

Lopputuloskin yllättää...

Omassa pyörässäni huomattavin ero ennen ja jälkeen öljynvaihdon oli se, että neliasentoisella vaimennuksen säädöllä alkoi olla ihan selvä vaikutus ja etupää tuntuu jarrutuksissa selvästi tukevammalta. Tietysti myös omistaja/mekaanikko/kuljettajalla on taas hyvä mieli kun peli on huollettu tältä osin.

Raine

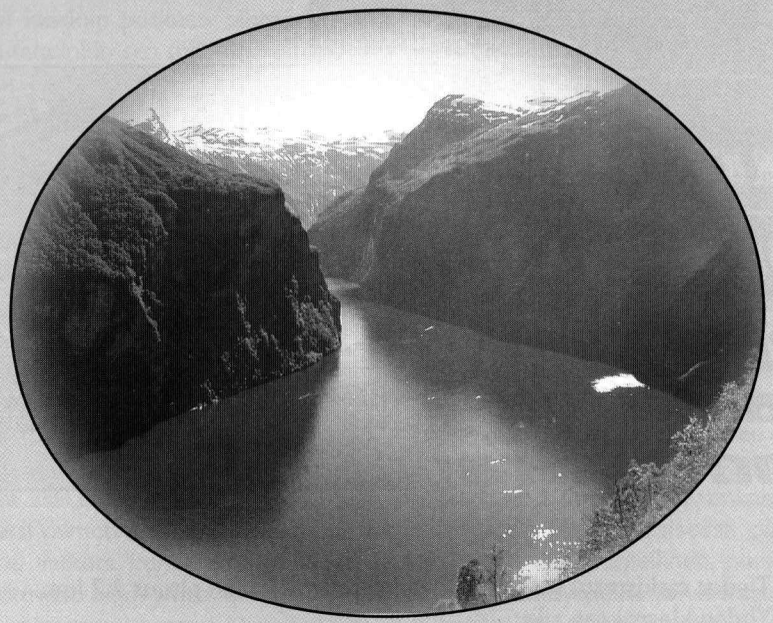
Auto vai moottoripyörä nopeampi Alastaron moottoriradalla?

Tiedot tarkistettu kuljettajilta. Kuiva asfaltti. Radan pituus 2.7 km.
Yhden kierroksen aika:

Juha Berner	Kawasaki 750 Superbike 1.21.9
Pasi Lähteenmäki	VW Golf Gti Sport 2000 Rata-auto 1.25.5
Aki Ajo	Honda RS 125 Rata-mp 1.25.8
Harri Luostarinen	Caterpillar TRD Ratakuorma-auto 1.30.4
Panu Korpisaari	Saab 900 T Merkkiluokan Rata-auto 1.32.0
Juha Vaskunlahti	Yamaha 1000 Thunderace Vakiomp 1.41.0

Nämä ajat ovat siis ajettu suljetulla moottoriradalla. Jos ajolinjasi ovat kohdallaan, niin ratakierros aikaan 2 minuuttia on kohtuullisen hyvä.

NORJA 2000



Geiranger ja Seven Sisters.

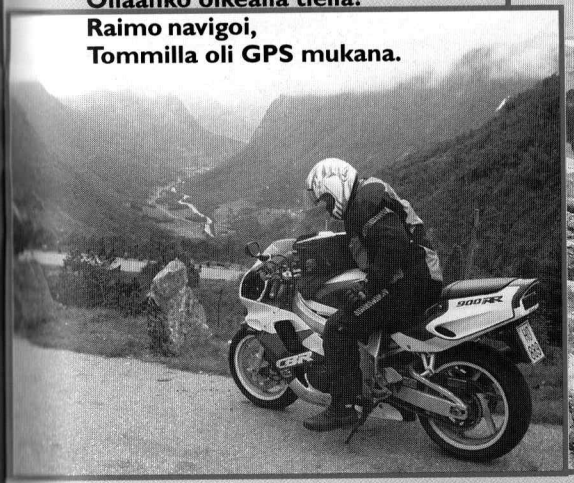
Kahdeksan motoristia lähdössä seikkailuihin.

Ei näihin maisemiin kyllästy koskaan.

Neljä viikkoa aikaisemmin tämä tie oli kokonaan lumen alla.

Trollityttö ja -poika ihastuttivat.

Ollaanko oikealla tiellä?
Raimo navigoi,
Tommilla oli GPS mukana.



Täällä olisi jäätä ihan omiksi tarpeiksi!

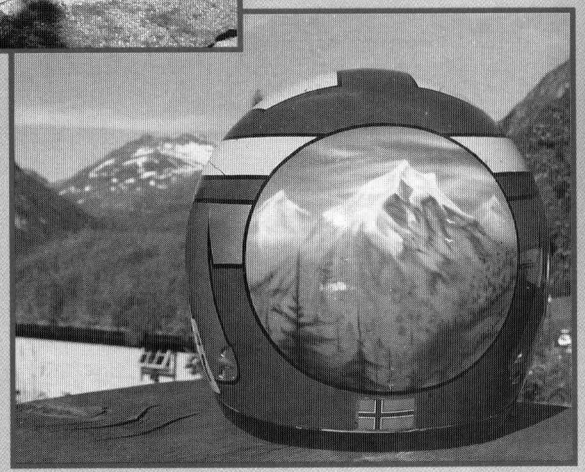
Joskus oikeasti nousee tie eteen.

Norjan luonto luo outoa taikaa se on kaunis ja korvaamaton...

Mikä saa palaamaan vuosi vuoden jälkeen takaisin Norjaan???

Löysitkö vastauksen kuvista???

Täältä ei lähtisi vielä millään kotiin.



Kun tulee maisemia ikävä...

Kova vauhti, hallinnan menetys ja vajavaiset ajovarusteet ovat vaarallinen yhdistelmä.

MOTO-OSISTA LÄHTÖÖN KUIN LÄHTÖÖN!

- renkaat asennustöineen
- tarvikkeet, varaosat
- ajovarusteet
- vaihtopyörät
- purkuosat moottoripyöriin — katteet, moottorit, sähkölaitteet, mittaristot...

Meiltä myös All Right-tuotteet!

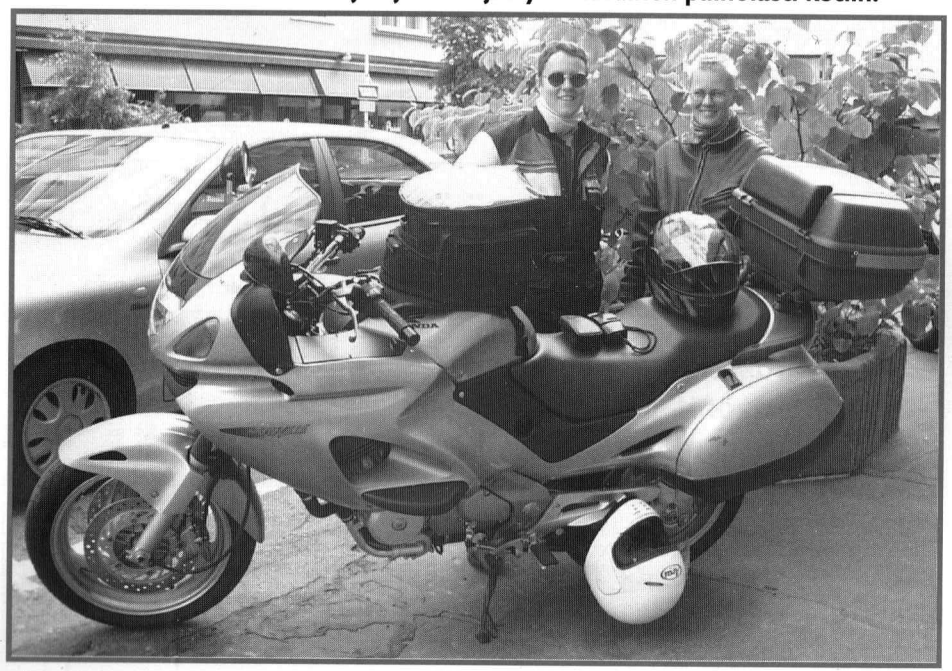
moto osat

Sammonkatu 64, Tampere
Puh./Fax (03) 2557 444

SHOEI•NOLAN•MICHELIN•RUKKA•PENNZOIL

"KAKSI KAVERUSTA JUTTELIVAT. TOINEN SANOI, ETTÄ ALETAAN HARRASTAMAAN CROSSIA TAI ENSKAA SYKSYLLÄ. TOINEN SANOI, ETTÄ ON SE MEILLE LIIAN VAIKEAA. KATSO NYT, EIHÄN TOI TYTTÖ PYSY EDES TEKO-HÄRÄN SATULASSA, NIIN KUINKA ME PÄÄSIÄISKÄDET PYSYTTÄISIIN EDES METSÄ-POLUN URASSA!"

MP 69:n uusi jäsen Maaria Pätsi ystävänsä kanssa valmiina matkalle. Pyöränä Honda Deauville 650. Matkatavaroiden miettiminen ja sijoittaminen kannattaa. Muutamien reissujen jälkeen jää ylimääräinen painolasti kotiin.



Vanhakin nyt nuortuu...

2 OSA

erään moottoripyörämatkan tarina syyskesällä 1997 Kreikkaan

Sofiassa oli suurkaupungin ruuhkat ja ainakin päiväsaikaan kaikki vaikutti normaalilta. Tie Kulataan löytyi helposti ja oli hyvä pintainen. Liikennettä ei ollut kuin nimeksi. Ilta alkoi pimetä ja matka jatkui valoilla pilkkopimeässä. Muutama kilometri ennen Kreikan rajaa poliisi pysäytti meidät ja halusi nähdä passit ja seuraavalla pysäytyspaikalla muutaman kilometrin jälkeen, poliisi pyysi tupakkaa. Kun meillä ei sitä ollut toivotti hyvää matkaa. Saavuimme raja-asemalle klo 21.00. Takanamme olevasta autosta tuli vanhempi herrasmies keskustelemaan sujuvalla englannin kielellä ja kyseli kuulumisia Suomesta. Hän oli ollut Jyväskylän suurajoissa ja Articrallissa, nytkin he olivat matkalla autokilpailuun perävaunussa olevalla Lada Samaralla. Hän varoitti meitä paikallisista hyttysistä, joita olikin aivan riittävästi ympärillämme. Hotellin löysimme Kreikan puolelta ensimmäisestä kaupungista. Otsassani oli tosi paha hikihottuma ja hiukan arvelutti kuinka kypärän pito onnistuu huomenna. Kaupungilta löysimme ruokapaikan ja pääsimme untenmaille puolelta öin. Tänään ajoimme 1342 km, joten tuutulauluja ei tarvittu.

28.8. Herätys otsa ruvella. Kävimme paikallisessa apteekissa ja ostimme rohtoja sekä sidettä, jonka sidoin otsalle. Kypärä vain päähän ja kohti Ateenaa, jonne olisi matkaa 600 km. Tie oli hyvää ja tietöitä oli paljon (EU:n rahoilla). Thessalonikin jälkeen alkoi suorastaan loistava moottoritie, jota jatkui pari sataa kilometriä. Senjälkeen taas tietöitä. Tulevan moottoritien molemmin puolin oli paikoin rakennettu mutkainen hyväpintainen ohitustie, joka oli kuin tehty moottoripyörille, liikennekin oli vain yhteen suuntaan. Lopulta eräässä kurvassa ohjaus olikin automaatilla, keskimutteri oli löystynyt ja kolmiotuki liikkui. Päätimme jatkaa seuraavaan rantakylään ja jäädä sinne sunnuntai iltaan asti sekä pyrkiä Ateenaan sunnuntai-iltana ja saada pyörä huoltoon maanantai aamuna.

Bulgarialainen huoltoasema +28°C.

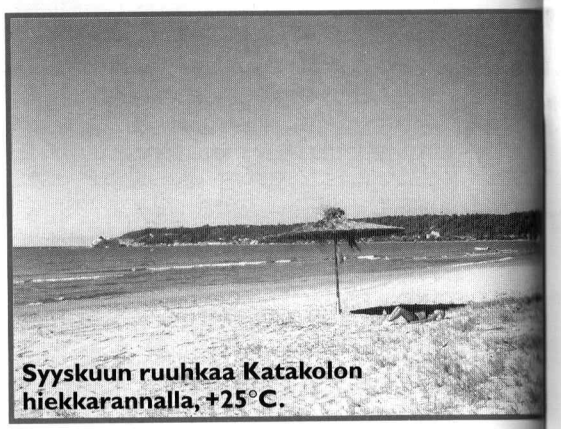
Kamena Vourla oli kylän nimi ja saimme huoneen yhdeksi yöksi kylän parhaasta hotellista. Otsakin oli parantumaan päin. Kylällä näimme hienosti entisöidyn vanhan Bemarin ja kun englannin kielen taitoinen tulkkikin sattui olemaan kahvilassa ja saimme osoitteen Ateenassa, josta löytäisimme huoltajan pyörällemme. Omaa bemariaan kaveri ei luvannut myydä mistään hinnasta.

Kreikassa on muuten moottoritiet maksullisia, mutta meiltä perittiin maksu vain kahdesti 250,- drakmaa, muilla asemilla perittiin maksu vain autoilta. Ajoimme ensimmäisen kerran vain farkut jalassa ja ajopuvun takki oli liikaa. Lämpöä oli näet +35 varjossa. Nopeusrajoituksia täällä ei kukaan noudattanut ja nopeudet olivat normaalisti tuplat sallittuun. Kilometrejä oli mittarissa 30050.

29.-31.8.97. Saimme jäädä hotelliin ja loikoilimme uima-altaalla ja rannalla. Rannalla pitää olla uimatossut, sillä ranta oli sepeliä. Söimme, joimme ja nautimme hyvästä ruuasta ja juomista. Hotellin allasbaarin hoitaja tunnisti meidät suomalaisiksi, ei juomatavoista vaan puheesta. Hän oli ollut Kosilla useamman vuoden töissä. Otsakin hilseili kuntoon ja ajopuvut huuhtelimme hiestä hotellin ammeessa ja kuivatimme parvekkeella. Puvut ovat muuten täysin vesitiiviit, sisäpuolelta suihkutettaessa ulkopuoli pysyi täysin kuivana, siten ei hikikään päässyt karkuun.

31.8.97. Jatkoimme matkaa iltapäivällä kohti Ateenaa, keskustasta löytyi lopulta hotelli Athens Central, heillä oli myös autohalli, jonne pyörän sai suojaan. Ateenassa moottoripyöriä on kaikkialla ja ne lukitaan paksuilla ketjuilla ja lukoilla varkaiden varalta. Näin kaupungilla bemarikuskin ja saimme huollon osoitteen keskeltä kaupunkia eikä meidän tarvitsisi ajaa 15 kilometriä kaupungin ulkopuolelle olevaan keskushuoltoon. Kävimme Akropoliin huipulla ja basaareissa. Kuulimme Dianan kuolleen soitettuamme lapsille. Olimmekin ehtineet jo ihmetellä paikallisesta televisiosta tulevia Diana filmejä.

1.9.97. Aikaisin kaupungille ja kohti pyörähuoltoa. Paikka löytyi vaivatta ja lupasivat ottaa pyörän heti käsittelyyn. Kaveri kiristi kaikki etupään mutterit ja vaihtoi uudet öljyt. Kiristäminen ei ensin onnistunut kun puuttui tarpeeksi iso kiintoavain. Tunnin työ ja öljyt maksoivat 4000 drakmaa. Hieno homma. Takaisin hotelliin, pyykit pesuun itsepalvelu pesulassa ja matkamuistot postilla kohti Suomea. Pakettipostin löytäminen oli oma tarinansa ja vei useita tunteja. Neon nimiset ravintolat ovat itsepalvelu sellaisia ja ruoka on hyvää ja edullista. Kävelimme ympäri kaupunkia ja kävimme tunnelijunalla Lika Vitoksen huipulla. Kaupungissa rakennetaan metroa ja se sekoittaa liikennettä, joten kävely oli nopein tapa liikkua. Käveltyä tulikin varmasti yli 25 kilometriä päivän aikana. Liikkeet muuten sulkevat jo 15.30, mikä tiedoksi matkamuistojen ostajille.



Syyskuun ruuhkaa Katakolon hiekkarannalla, +25°C.

2.9. Herätyssoitto kotiin Tuomolle, synttärien johdosta ja matkaan kohti Patraa. Matkalla täytyi käydä kuvaamassa Korintin kanava, josta jo muinaiset roomalaiset haaveilivat, mutta joka valmistui noin sata vuotta sitten. Melkoinen kuoppa.

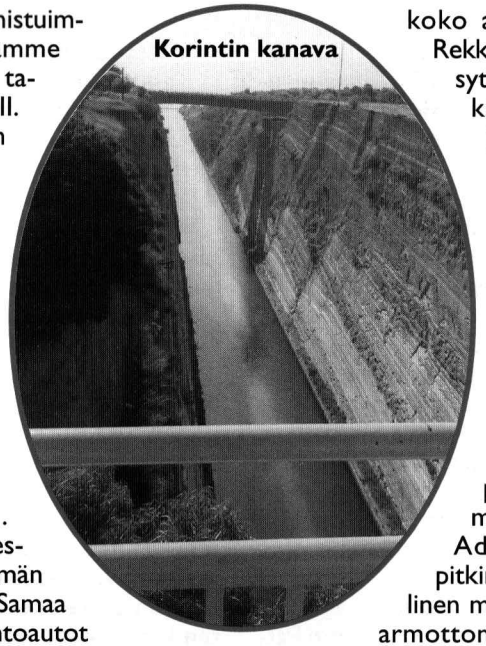
Ostimme matkaliput Patra-Brindisi, sunnuntai iltana klo 20.00 lähtevään laivaan. Olemme perillä seuraavana aamuna klo 10.00. Jatkoimme Peloponnesoksen itärantaa etelään kohti Pirgos nimistä kaupunkia. Päätimme kääntyä kohti rantaa muutama kilometri ennen Pyrgosia ja tulimme paikkaan nimeltä Katakolo. Siellä oli pieni idyllinen kreikkalaiskylä ja kilometreittäin hiekkarantaa. Löysimme lähes tyhjän hotelli Bavarian ja saimme huoneen 8000 drakmalla yö. Kylässä söimme mahtavan kala-aterian ja taas meidät tunnistettiin suomalaisiksi. Omistaja oli ollut töissä Rodoksella ja hänellä oli ollut tamperelainen tyttöystävä useamman vuoden.

3.-6.9.97. Aurinkoa rannalla, erinomaista kreikkalaisruokaa ja juomaa paikkakunnan ravitsemusliikkeissä. Kävimme myös Olympian raunioilla ja museossa. Sinne menivät myös ne sadat turistit, jotka tulivat isoilla Välimeren risteilijöillä Katakolon laituriin tai redille koko päiväksi. Ajoimme kuin turistit ikään, shorteissa ja teepaidassa. Oli vain pidettävä mielessä, että ajonaikana aurinko ruskettaa - polttaa - nahan huomaamatta. Viimeisenä iltana söimme juhla-aterian ystävämme ravintolassa - katkarapuja öljy-feta juusto kastikkeessa ja valtavasti valkosipulia ja "pieni" pullo viiniä.

7.9.97 Aamupäivällä menimme vielä rannalle ja iltapäivällä suunnistimme Patraan. Käytimme loput drakmat rantaravintolassa ja ilmoittauduimme lähtöselvitykseen. Saimme maihinnousulaput. Tullissa ei ollut ketään pysäyttäjää. Ihmiset jonottivat jotain seinänvierellä luukulla, mutta se ei meitä haitannut, joten ajoimme suo-

Ateenalainen bemari mekaanikko huoltotöissä.

raan satamaan ja onnistuimme löytämään laivamme tuhansien rekkojen takaa. Se oli Afrodite II. Rekat peruutettiin alakannelle ja hyvin näytti sujuvan. Meidät ohjattiin ylös pitkää ramppia pitkin, mutta juuri kun annoin maihinnousulaput pursseri huomautti ettei meillä ole leimoja niissä, olisi kuulemma pitänyt mennä sinne jonoon seinän vierustalle. OK! olemme Suomesta, joten menkää tämän kerran ilman leimaa. Samaa ramppia ajoivat asuntoautot ja rekat, jotka ylhäällä peruuttelivat ja kääntyilivät kannella, joka oli perästä ja sivuista avoin. Matkailuautoissa ja -vaunuissa oli täällä mahdollisuus asua ja sähkönkin sai laivasta. Respaan tullessamme ajopuvut päällä, minulla tankkilaukku kainalossa ja sivulaukku kummassakin kädessä ja Annella iso sininen perälaukku, uniformupukuiset miehet ottivat meidät vastaan hiukan omituisin katsein - kuin olisimme tulleet ulkoavaruudesta. Hytti oli siisti, kakkoskannella. Ilta alkoi hämärtyä ja valot syttyivät linnoituksessa vuoren rinteellä. Matka kohti Italiaa alkoi.


Korintin kanava

8.9.97. Yö oli rauhallinen ja laiva oli Italiassa klo 10.00, oliko kello siellä sama kuin Kreikassa - ei ollut. Pääsimme tielle klo 11.00 paikallista aikaa ja tuntui kuin tie olisi ollut samettia niin tasaista se oli. Ilma oli edelleen kuuma ja ajopuvut täynnä hikeä. Barista autostradalle. Lappu automaatista mukaan. Liikenne on vilkasta ja peilit osoittautuvat tosi tarpeellisiksi. Niistä oli koko ajan seurattava pieniä nopeasti lähestyviä pilkkuja, joilla useimmilla oli koko ajan vilkku päällä. Rekkoja ohittaessa on pysyttävä keskellä omaa kaistaa tai muuten joku mersu tai alfa ohittaa sinut kylki ajopuvun lahjetta hipoen. Ohituksen jälkeen on syytä palata heti omalle kaistalle ellei sitten aja kahtasataa. Alkumatkasta tuulee kovaa milloin mistäkin suunnasta ja tuuli riepottaa pyörää arvaamattomasti. Italian Adrianmeren rantaa pitkin kulkee myös tavallinen maantie, mutta se on armottoman hidas ja ruuhkainen, joten siellä ei matka joudu. Yhtäkkiä autojono seisoo, muutaman kilometrin päässä olevalla tietyömaalla neljän kaistan liikenne ohjataan tunneliin, josssa on vain kaista kumpaankin suuntaan. Ohitamme jonon oikealta ja vasta tunnin kuluttua ajaa edellämme ollut Lamborgini taas meidän ohi tuhatta ja sataa. Uusi ruuhka syntyy sadan kilometrin päässä kun rotkoon ajanutta sementtirekkaa nostetaan ylös. Iso korkea lavainen rekka jarrutti viereisellä kaistalla kovaa saadakseen autonsa pysähtymään ennen jonon päätä. Sen lavalta roiskui tahmeaa nestettä tielle ja meidän päälle. Olisikohon viiniä? Ei selviä meille. Ohitamme Lamborgin oikealta ja jatkamme kohti Riccionea.

Matkalla pyyhkäisen hanskalla likaista visiiriä, sillä seurauksella etten enää näe mitään sen läpi. Adrian meren stradalla on satoja tunneleita, muutta täällä ne on valaistu oikein eli ensin on kirkasta ja seinämät maalattu valkoisiksi ja perää kohti tummenee. Yövymme Riccionen rantakaupungissa hotelli Garignanossa. Kypärässä hikoileva pää aiheuttaa taas ongelmia ja nyt päälakikin on arka. Kypäräpuhelin mykistyi lopullisesti. Nukumme hyvin haaveilleen viileämmsätä ilmasta, jossa ei tarvitsisi hikoilla.

9.9.97. Herätys ja aamiainen turistin kanssa. Hotelli siivooja kehottaa ajamaan – piano! Ajamme uudelleen autostradalle. Edellisen päivän ajo maksoi 48000 paikallista liiraa. Arvioin tämän päivän maksavan saman verran. Bolognaa lähestyessämme tie muuttuu kolmikaistaiseksi suuntaansa ja uudelleen samanlaiseksi. Milano/Verona risteyksen alueella. Aika kuluu rekkoja ohitellessa ja alfoja väistellen. Veronan jälkeen eteen tulivat Alpit ja tie Brennerin solan kautta on upea. Autostradamaksua jouduimme maksamaan 40.000 eli liirat riitti. Tulliasemilla ei turhaan pysäytelty ja Itävallassa ostimme moottoritietarran 80 chs. Muutaman kilometrin päässä rajalta on taas rahastuspaikka, maksu solan kautta ajamisesta sitä ylläpitävälle yhtiölle shs 100,- pyörältä. Ajoimme ohi Insbrukin kohti Müncheniä. Olimme päättäneet yöpyä Saksan puolella. Jotain outoa oli kuitenkin liikenteessä, enemmistö noudatti nopeusrajoituksia ja liikennesääntöjä. Pian München Wien moottoritieliittymän jälkeen ajoimme sivutielle ja tulimme Gästehaus Ester am Pullacher Schloss pihaan Kurstadt Bad Ailingissa. Huone oli hieno ja ruoka erinomaista. Kilometrejä on nyt mittarissa 32168.

Ilma oli päivän aikana muuttunut viileäksi ajettuamme erään pitkän tunnelin läpi. Nyt oli ajopuku tarpeen eikä vetoketjua voinut pitää auki.

10.9.97. Tukeva saksalaisaamiainen ja ulkona kylmä, pilvipoutainen ilma. Laitoin rukan pitkät kalsarit ajopuvun alle eikä ne tunnu yhtään liialta. Visiirikin on pidettävä kiinni. Ajamme moottoritietä ohi Münchenin kohti pohjoista. Liikenne on vilkasta ja rekkoja on paljon. Vasen kaista tukkeutuu jatkuvasti rekkojen ohittaessa toisiaan. Anne lisää vaatetta päivällä. Päätämme ajaa lähelle Hampuria yöksi.

Kasselin kuuluisat mäet menevät sujuvasti matkalla pohjoista kohti, mutta samaa ei voi sanoa etelään menevistä kaistoista, joilla kilometrien autojonot seisovat pitkiäkin aikoja. Voi vain kuvitella millaista täällä on kesän turistiaikana. Saksassahan ei jonoa saa ohittaa oikealta edes moottoripyörällä, sen muistin kun ohitamme kolarin johdosta syntynyttä ruuhkaa oikealta ja paikalliset motoristit seisovat kiltisti autojonossa. Ensimmäisestä pikkukylästä ei löydy yhtään vapaata huonetta, sillä Hannoverissa on messut ja vieraita on sijoitettu tänne viidenkymmenen kilometrin päähän. Ajamme edelleen Soltauhun ja lopulta löydämme gasthausen, jossa on huone ilman kylpyhuonetta vapaana, sellainen löytyy käytävältä vastapäätä huonetta. Pyörän saamme pihalle, katoksen alle. Okei otamme huoneen. Ravintolassa istuu tutun näköinen pariskunta, hehän puhuvat suomea. Ketä he ovat? Jaana ja Unskihan ne siinä, vanhoja Vantaan moottorikerhon matkamotoristeja. Autolla tulossa italiasta? Anne valittaa kylmyyttä? Tätähän me kaipasimme.

11.9.97. Jatkamme Soltausta tavallista maantietä kohti Hampuria ja lähellä kaupunkia ajamme moottoritielle ja ohi keskustan kohti Puttgartenia. Käymme pikavisiitillä Travemündessa ja toteamme rantakadun muutetun kävelykaduksi. Ajan harhaan ja olemme menossa kohti Lübeckiä, eikun seuraavassa liittymässä ympäri. Puttgarten-Rödby lautta maksaa 50 DEM yhteensä ja lähti 15 minuutin odottelun jälkeen. Lautalla on omat merkityt paikat moottoripyörille, karhea teräslevy lattiassa ja pylväässä roikkuva hihna, jolla pyörän voi köyttää satulan yli lattiassa olevaan koukkuun. Täysillä läpi Tanskan. Helsingör–Helsinborg lautta 105 DKR. Jaana ja Unski olivat samalla lautalla. Jatkamme Jönköpingiin, jonne päätämme jäädä yöksi John Bauer Hotelliin.

Pyöräkin pääsee siistiin autohalliin yöksi.

12.9.97. Yöllä on satanut. Tie kuivuu, mutta muutaman kilometrin jälkeen alkaa tihuttamaan ja lopulta satamaan kunnolla. Sade jatkuu Tukholmaan asti noin 300 km. Arctic Warrior hanskat alkavat vuotaa. Hanskojen mukana tullut mainos pitää paikkansa, vesi pysyy – sisällä ja ulkona. Oikea takin hiha vuotaa ja saappaat ovat läpimärät.

Saavumme Tukholmaan ja Vikinglinen terminaaliin kolmelta iltapäivällä. Virkailija huomauttaa, että liput ovat perjantaina kalliimpia kuin muulloin. Olisikohan märkä ajoasu vaikuttanut moiseen lausumaan. Saamme B-luokan hytit. Check-in portilla palaa vihreä valo, puomi on rikki, kopeissa ei ole ketään. Lopulta virkailijat tulevat. Toinen ei saa lippukonetta toimimaan ja hakee viereisestä kopista uuden. Sama vika. Vain yksi kone toimii, onneksi ei ole ruuhkaa. Portit ja kopit ovat kuin jostain "eksoottisesta" maasta – yhtä ränsistyneitä.

Lastaus "upseeri" osoittaa pyörälle paikan henkilökunnan polkupyörien vierestä. Kysyessäni sidotaanko pyörä, hän hakee jostain pätkän narua. Palvelu muistuttaa elävästi kuuskytluvulla tekemiäni ruotsinlaivamatkoja. Huomauttaessani asiasta ja kertoessani palvelusta Saksan ja Tanskan lautoilla, hän totesi muilla varustamoilla olevan eri politiikan. Eli muut siis palvelevat myös moottoripyöräilijoitä maksavina asiakkaina.

Tuon kuultuaan hän vain katosi paikalta. Käytin omaa hihnaa ja löysin myös puukiilan takapyörän alle estämään pyörän putoaminen keskituelta. Tallinkille kiitos, siellä osattiin pyörä sitoa oikein.

BQ-ravintolan 800 gramman grillatut kylkiluut pelastivat päivän. Ajoissa mahan viereen nukkumaan. Ensin kuitenkin tuliaiset. Alkoholi on muuten noin 30 % kalliimpaa tällä laivalla kuin Saksan-Tanskan välillä.

13.9. Herätys ja käytävälle katsomaan ankean harmaata keliä. Enään oli jäljellä ajo Tikkurilaan ja paluu arkeen, kunhan ensin käytäisiin seuraavan päivän synttäreiden kunniaksi lounaalla.

Kilometrejä kertyi yhteensä 7195 km, ajettuna pääosin kymmenen ajopäivän aikana. Samalla matkalla kirkastui taas kerran totuus – pitkät päivämatkat eivät synny kovaa ajamalla vaan päivän pituudesta ja ahterin kestosta.

Olen tarkoituksella maininnut vain muutaman rahasumman tekstissä, sillä kokemuksesta tiedän, että matkalla menevät kaikki mukaan otetut rahat ja nykyään visa-aikana myös hiukan enemmän. Ennen vanhaan kuuskytluvulla matkaliput ostettiin edellisen kuun liksalla ja matkaan lähdettiin lomakuun rahoilla. Kustannukset ovat kokemuksen mukaan per henki/päivä noin FIM 500/1000 riippuen siitä mitä syöt ja missä majoitut.

Kolikoita ei nykyään enään vaihdeta edes pankissa, joten niistä pääsee parhaiten eroon ajamalla hiukan ennen rajaa olevalle huoltoasemalle ja lyömällä koko kasa hoitajan käteen, pensa kun on käypää valuuttaa myös seuraavassa maassa.

Melkoinen voimankoetus tämä matka oli, sillä meikäläinen ei ole enään mikään pikkupoika (52 v ja 100 kg) ja edelliset maratonmatkat tuli tehtyä seitkytluvun alussa Saudi Arabiasta Suomeen. Sen jälkeen ovat ajot keskittyneet vuotuiseen Kontiossa käyntiin kun on sattunut olemaan Suomessa.

Terveisin

Juhani "Iivari" Vehnilä
Tikkurilasta

PS Motoristisuku jatkuu – pojat ajavat saksalaisilla MZ-moottoripyörillä.

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
Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI
p. 09 757 1621, työ 09 752 712, matkap. 050-553 5786
email: asko.vesinen@oulunkylankuntoutussairaala.fi