



HUUHTANEN REIJO

M



.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI

JNRO: 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 3 • KESÄKUU 2001

# MOTORISTI



# MP-69:n kokoontumisajot 2001

TAPAHTUMA	AIKA	JÄRJESTÄJÄ
Kontioralli	06.-08.07.2001	Kontrolli: Neste Nurmes KontioTeam Tyrvää Kari Kulmala 0500-631379
Perheralli	03.-05.08.2001	Lehtimäki, Valkealampi Harry Ekholm 050-5612252
Eestin Etappiajo	24.-26.08.2001	Hanna Kortesu 050-5226969, email: <a href="mailto:hkortesu@me.tut.fi">hkortesu@me.tut.fi</a>
Vuosikokous	16.09.2001	Hallitus
Moottoripyöräsunnistus	9/2001	Järjestäjä avoin
Enduropöräys	22.-23.09.2001	Reitin tekevät KooHoo ja Retza. Mukaan mahtuu max. 30 kuskia. Ilmoittautumiset: Kari Hanski 040-5456828 Jarmo Jokilampi 0400-636397
Pohjoisen Pystymettä	21.-23.09.2001	Meltauksen Kaira Napapiirin Moottoripyöräilijät r.y. Mikko Laitila 0400-188429 Veikko Harjuniemi 0400-394162
Pystymettä	26.-28.10.2001	Turenki Mikko Tamminen 0500-845095

**Kannen kuvassa:**  
Lauri 4 kk, Tampereen V&M messuilla mp69:n osastolla.

# Motoristi

Nro 3 Kesäkuu 2001. 32. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.  
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.  
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 2001  
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen  
Postitus: Postlink Oy Tampost  
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk  
Kannen kuva: Tero Ahlqvist

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

Tony Lind  
Korteniityntie 2  
33980 PIRKKALA  
Puh. t. (03) 368 1604  
Matka 0400 558 922  
E-mail: [tony.lind@sci.fi](mailto:tony.lind@sci.fi)

### Kassanhoitaja

Kirsi Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE  
Matka: 040 553 1401  
E-mail: [kirsi.lindfors@tut.fi](mailto:kirsi.lindfors@tut.fi)

### Koulutusvastaava

Jarmo Jokilampi  
Mäyrävuorentie 1  
36200 KANGASALA  
Puh. t. (03) 356 3770  
Matka 0400 636 397  
E-mail: [koulutus@mp69.org](mailto:koulutus@mp69.org)

### Nuorisovastaava

Pertti Paajanen  
Menkalantie 3 A 10  
37120 NOKIA  
Matka 040 565 6528  
E-mail: [pertti.paajanen@sci.fi](mailto:pertti.paajanen@sci.fi)

### Varapuheenjohtaja

Anne Aaltonen  
Hämeentie 77 A 9  
00570 Helsinki  
Matka 050 368 4632  
E-mail: [anne.aaltonen@solibri.com](mailto:anne.aaltonen@solibri.com)

### Kerhoemäntä

Pirkko Herranen  
Pihlajatie 40 A 10  
00270 Helsinki  
Matka 040 503 0126  
E-mail: [tapahtumat@mp69.org](mailto:tapahtumat@mp69.org)

### NMR-vastaava

Ari Alanko  
Palomäentie 14 B 24  
33230 TAMPERE  
Puh. k. (03) 223 0669  
Matka 040 502 5869  
E-mail: [appe@me.tut.fi](mailto:appe@me.tut.fi)

### Jäsenkirjuri

Henna Saarinen  
Tilhentie 9  
33540 TAMPERE  
Matka 040 501 4810  
E-mail: [jasenrekisteri@mp69.org](mailto:jasenrekisteri@mp69.org)

### Sihteeri

Minna Jokinen  
Aitonitiynkatu 3 D 38  
33580 TAMPERE  
Matka 0400 851 022  
E-mail: [info@mp69.org](mailto:info@mp69.org)

### Päätoimittaja

Arto Grönroos  
Autokoulu Pirkanmaan City Oy  
Hämeenpuisto 33 B  
33200 TAMPERE  
Matka 0400 622 991  
Fax (03) 214 2363  
E-mail: [motoristi@mp69.org](mailto:motoristi@mp69.org)

### Aluetoimintavastaava

Tero Ahlqvist  
Pähkinäkuja 4 A 34  
33840 TAMPERE  
Matka 050 557 2267  
E-mail: [tero.ahlqvist@nokia.com](mailto:tero.ahlqvist@nokia.com)

### Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen  
Kivalterintie 22 A 12  
00640 HELSINKI  
Puh. k (09) 757 1621  
Puh. t. (09) 7527 1902  
Fax t. (09) 7527 1327  
E-mail: [shop@mp69.org](mailto:shop@mp69.org)

### www-vastaava

Jukka Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 Tampere  
Matka 050 588 3122  
E-mail: [webmaster@mp69.org](mailto:webmaster@mp69.org)

## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 69, 00691 HELSINKI  
Jäsenmaksutili: Merita Tampere-Hervanta 224318-12479  
Postisiirtotili: 800013-1427226

<http://www.mp69.org> [mp69@mp69.org](mailto:mp69@mp69.org)



## EU-KILVET SAAPUIVAT

Nyt niitä saa. EU-kilpiä ajoneuvoihin. Uusia rekisterikilpiä on saanut 1.5.2001 alkaen ensi- ja uudelleenrekisteröitäviin ajoneuvoihin.

Vanhat kilvet ovat käyttökelpoisia, eikä niitä tarvitse vaihtaa EU-kilpiin. Ja uuteenkin ajoneuvoon saa halutessaan tilauksesta vanhan malliset kilvet.

Jos ajoneuvossa on EU-kilvet, ei tarvita erillistä FIN-kansallisuustunnusta EU-ALUEELLA liikuttaessa.

Mikäli haluat vaihtaa kilvet EU-mallisiin, on sinulla kaksi vaihtoehtoa. Voit tilata samalla rek.tunnuksella kuin vanhatkin olivat tai uusi kilpi uudella tunnuksella.

Uusin tunnuksin kilvet saa 75 markalla ja vanhoin tunnuksin 85 markalla.

MP:n kilven kokoon ei muutosta tullut, vain kiinnitysreikien paikat vaihtuivat. Alhaalla reiät ovat leveämmällä ja ylhäällä kapeammalla. Kun vanhassa kilvessä reiät ovat päinvastoin. Saattaa aiheuttaa ongelmia kiinnittämisen suhteen...



### ENSIMMÄINEN...

Survival on sitten pidetty ja tätä lukiesanne jo toinenkin. Kurssilaisia tulee kiittää suunnattomasta motivaatiosta ja omaksumiskyvystä. Jotain kurssin mielekkyydestä ja tarpeesta kertoo varmasti se, että taas muutamat kurssilaiset ilmoittautuivat ensi kesän kurssille, kurssin päätöspäivänä. Samoin kiitokset Jammulle mahtavista puitteista ja kouluttajille työpanoksesta turvallisemmän ja hauskemman ajamisen puolesta.

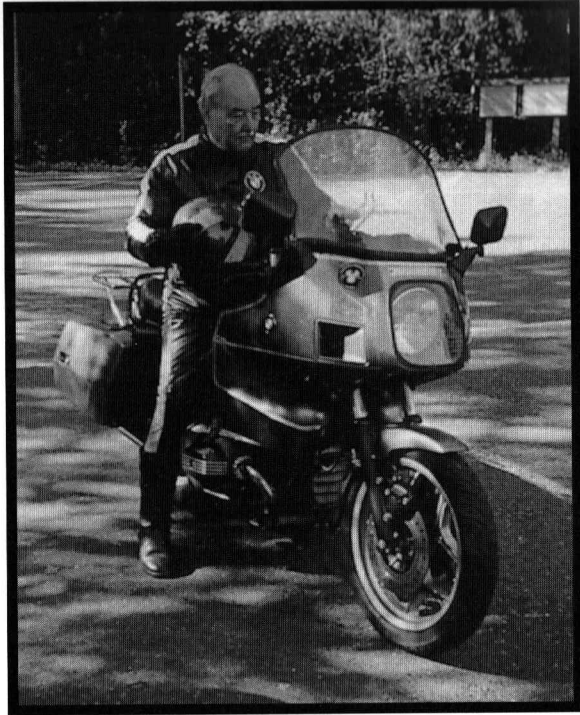
Ilmat eivät toukokuun kurssia juuri suosineet, mutta onnellisesti kurssi silti päätökseen vietiin. Onneksi ei keli ollut kuitenkaan samanlainen kuin tätä kirjoittaessani. Ulkona paiskoo vettä ja "lämpötila" on + 4 astetta ja kello on 12 päivällä. Uskomatonta!

Toivottavasti kesäkin tänä vuonna kuitenkin tulee.

*Nautinnollisia ajoretkiä toivottaen*

**Tony**

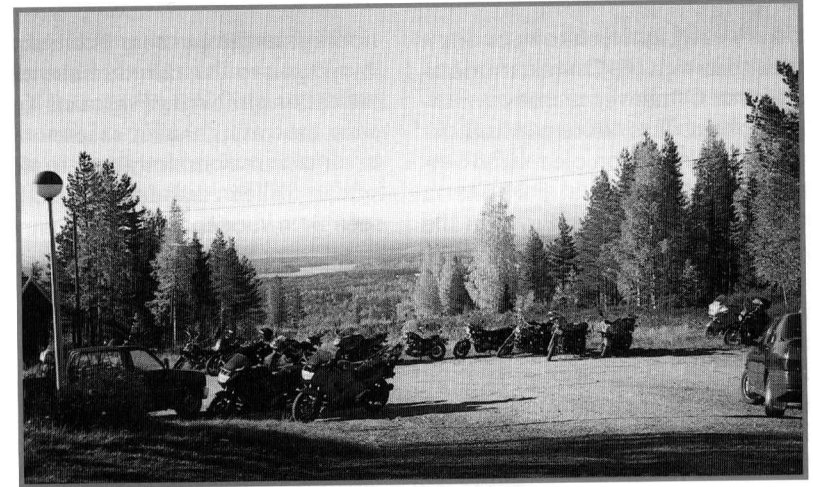




## Erik Ahosen motoristiystävät

*Suuri suru kohtasi meitä lapsia, kun isämme Erik menehtyi lyhyen sairauden jälkeen 31.3.2001. Vielä viime kesänä Erik 73-vuotiaana moottoripyöräili yli 6000 kilometriä tuhatkuutioisella Bemarillaan. Hän oli innokas kontiorallin kävijä ja osallistui aktiivisesti teidän motoristien kokoontumisiin. Heikki jatkaa ilman isää motoristiharrastusta. Haluamme lämpimästi kiittää Eerikin motoristiystäviä lohdutuksesta ja tuesta. Teidän laskemanne kukkaseppele oli todella motoristille sopiva mah-tava kukkapyörä.*

*Heikki, Hannele ja Helena*



**Ei tästä maisemat parane! Upeaa ruskaa.**

## **SYSSÄPINÄÄ** **(22.-24.09.2000)**

Perjantaiamuna sain seuraavanlaisen puhelun töihin kaveriltani Artolta: ”...Mentäisiin sinun pyörällä kaks päällä sinne säpinöihin ja tullessa voisin ajaa Oulusta velipojan pyörän meidän kerholle talvisäilöön”. Viikkoa aikaisemmin oli Pohjoisen Pystymetsässä ollut hiukan puhetta, että mainittuun kokoontumiseen olisi kiva tutustua, kun ei oltu koskaan käyty siellä - tuskin juuri moisesta edes kuultu, ja nyt olisi jo sentään kuuleman mukaan kahdeksas säpinäkerta menossa! Tosin asia oli jäänyt silloin ”metässä” vain puheen asteelle, niin kuin se useimmiten tahtoo jäädä!

Toisaalta nuo Syssäpinät eivät olisi kovinkaan kaukana, ja sääkin oli ollut jo useamman päivän mitä mainioin. Rupe-sin oikein innostumaan! Mikseipä sitä voisi lähteäkin, poikamieshän pääsee matkaan lyhyellä varoitussajalla! Ei minulla tärkeäm-

pääkään menoa olisi ko. viikonlopulle. Pääsisi vielä kaveri kyydissä pyöränhakuun. Eikö siinä olisi jo syytä tarpeeksi? ”Maksaisikohan tuo vielä puolet bensasta mennessä”, aprikoin vielä itsekseni.

Sovimme samantien, että olen viiden paikkeilla töitten jälkeen Arton pihalla kaikinpuolin lähtövalmiina ja pyörä tankattuna. Näin sitten olinkin, ja kun Arton omat tavarat mahtuivat reppuun ja makuupussi perälaukkuuni, pääsimme lähtemään jo puoli kuuden hujakoilla. Arton tyttöystävä vain jäi huiskuttamaan haikeana jälkeemme. Olikin oiva ajoilma. Ei paistanut silmiin, koska oli pilvistä, mutta eipä ollut vielä kylmäkään!

Kemijärveltä Ranualle meni matka mukavasti, vaikka tie oli paikoin melko kuoppainen. Aurinkokin yritti pilkاهدella silloin tähden. Pohjaslahden paikkeilla, Ranuan ja Pudasjärven välillä, sydän sitten



hyppäsi kurkkuun, kun isohko nuori hirvi paineli vauhdilla tien yli! Onneksi huomasin sen ajoissa. Oli senverran harvaa metsää siinä kohdin. Taas kuitenkin tuli todettua, että ei siinä paljon ole mitään tehtävissä, jos kohdalle sattuu! Pari oravaa yritti myös väenväkinen päästä pyörän alle tietä ylittäessään. Porot sentään pysyivät poissa jaloista!

Pudasjärvellä tankattiin, Arto kävi pankkiautomaatilla ja juotiin kahvit. Baarittytö kyseli, että mikäs nyt on, kun moottoripyöriä on enemmältikin liikkeellä? Selitimme asian. Vaikka lie olisi lähtenyt mukaan, jos takapenkki olisi ollut vapaana? Matka jatkui Kajainnintietä pitkin. Oli tietysti tullut jo pimeä, ja kun pyöräni valot näyttivät liian ylös, piti ajella lähivaloilla. Valonheitin on työkalusäästöinen, joten sitä ei viitsinyt ruveta justuraamaan. Sitten tienvierien jäkäläköt rupesivat lampunvaloissa näyttämään erehdyttävästi vastasataneelta lumelta, ja lumeksi sitä oli helppo kuvitella, kun oli tullut melko vilpoista! Onneksi oli vaatetta kunnolla päällä!

Erittäin hiljaisessa Ristijärven kirkonkylässä Kainuun sydämessä, katselimme sitten, löytyisikö viittoja kokoontumispaikalle. Emme ainakaan ensisilmäyksellä huomanneet. Vain nuorisajeli parilla autolla ympyrää. Infopiste sensijaan löytyi, ja sen seinältä kartta. Siitä huomasimme, että kokoontumisajopaikka Saukkovaaran hiihtokeskushan on melko lähellä, ja sen pihalla oltiinkin kymmenen aikaan. Ajopelejä näytti olevan hirsimökkien (4 kpl) edustoilla runsain määrin. Totesin matkamittarista, että meille oli tullut matkaa 374 km.

Pääjärjestäjä (ja itseasiassa ainoa!) Lepe löytyi työn touhusta, mutta ehti ottamaan meidätkin lämpimästi vastaan! Kun muutama motoristi ei ollut saapunut paikalle perumatta majoitusvaraustaan, pääsimme heidän tilalleen kahden hengen huoneeseen, 3 l:n vuodepaikan päärakennukseen! Tosin emme mekään olleet sen ihmeemmin ilmoitelleet tulostamme etukäteen, koska aamullahan oli tullut koko ajatuskin lähteä. Selvää tietysti on, että ennakoilmoittautuminen ja myöskin varauksien



Hiisijärven tutustumista.

peruuttaminen hyvissä ajoin helpottaa kovasti järjestäjän työtä.

Hoidettuamme ilmoittautumistoimet, kannettuamme tavarat sisään ja vähennettyämme ajokampeita, olimmekin valmiita saunaan! Se pidettiin kuumana aina puolilleöin saakka, vaikka ei siellä enää ketään muita ollut. Muut motoristit löytyivät myöhemmin ravintola Saukosta laulamassa karaokea, ja kun kylän väkeäkin oli runsaasti liikkeellä (ehkä motoristeja ihmettelemässä?). Lepen myymät t-paidat, merkit ja arvat tekivät myös hyvin kaupansa. Miten muuten yksi mies saa kaiken aikaiseksi, sillä kaikki olivat hänen

teettämiensä! Mm. se metallinen kokoontumisajomerkki on komeimpia, mitä olen nähnyt pitkästä aikaa! Viihdyimme rennossa seurassa oikein hyvin aina valomerkkiin eli puoli kolmeen saakka! Janojuomaa kului kohtuullisesti!



Itäpyöräkalustoa vallan runsain mitoin!

melko syvästä ojasta. Matkalla ohitettiin Lahtasen lomakylä, jonka monet muistanevat Kaenuu Treffenin monivuotisena pitopaikkana. Olinpa minäkin ollut mukana v. -91!

Hiisijärvi olikin mielenkiintoinen paikka valkoisine hietikkoineen, sillä ne syntyivät v. 1761, kun paikalliset isännät alkoivat laskea järven pintaa saadakseen lisää rantaniittyjä. Moinen vedenlasku riistäytyi kuitenkin käsistä ja järvenpinta putosi peräti 14 metriä! Asian tiimoilta käytiin myöhemmin oikein käräjäkin! Saattoi siinä kuvitella, että kessällä tuo Hiisijärven valkea hiekkaranta vetäisi hyvinkin vertoja etelän aurinkorannoil-



... ja aurinko paistaa!

Lauantaiaamu valkeni sumuisena, mutta reippaina olimme aamupalalla heti yhdeksältä. Eikä tarvinnut olla yksin! Tuntui että suurin osa porukasta oli yhtä aamuvirkkuja! Sitten pientä elpymistä, ja kahdeltatoista alkoi kiertoajelu Hiisijärveä kohti, johon Lepen vetämänä jaksoi osallistua seitsemän ajokkia. Yksi ajopeli vain lähti niin liukkaasti hiihtokeskuksen mutkaista alamäkeä, että rajuisista ohjausliikkeistä huolimatta ajautui tiensivuun! Onneksi ei käynyt kuinkaan. Ajokki säilyi pystyssä ja nousi (melkein) omin voimin ylös

le.

Paluumatkalla oli vielä mahdollisuus käydä kirkonkylässä täydentämässä eväsvärasia, tankkaamassa tai muuten vain katselemassa taajamaa. Mikäs olikaan ollessa, sillä sumu oli väistynyt ja aurinko alkoi paistaa täydeltä terältä!

Saukkovaaralta avautuivatkin todella niin komeat näkymät ympäristöön, ettei sitä aamusumussa osannut kuvitellakaan! Tuuleskeli vain melko reippaasti, mutta "ei ole hyttysiäkään", kuten eräs osallistuja lohkaisi sattuvasti!

Ruokailu oli klo 15-17, ja sehän mais-tui kaikille! Ja mikä parasta, ei tarvinnut jonotella, eikä pelätä että ruoka loppuisi kesken! Mainittakoon vielä, että hiihto-keskuksen henkilökunta toimi innolla mu-kana, eli olivat tavallaan järjestäjinä hekin. Varmaanhan kokoontumisajo toi vaihte-lua heidänkin arkirutiineihinsa, ja eiköpä-hän tuohon aikaan muuten olisi ollut aika hiljaista.

Erialaisten ajopelien tutkiskelu on ollut aina mielipuhiani, ja nyt herätti huomio-tani mm. erittäin siisti paikalla käynyt Tri-umph Trident! Ei siis näitä uusia, vaan se "ainoa oikea seitsemänkymmenlukulai-nen"! Eräälle mökille kokoontunut "itä-pyörien" kasauma oli myös mielenkiin-toista tarkasteltavaa. Esim. vanhasta mai-totonkasta saa ihan hyvän perälaukun - ja kestävän, eli mielikuvituksen käyttö näytti olevan sallittua heidän keskuudes-saan!

Lepen (kenenkäs muun!) toimittama palkintojen jako alkoi klo 18.00 ravinto-lan puolella. Pisimmän matkan (naiset), pokaali meni Lahteen ja (miehet) Kan-kaanpäähän, eli kaukaakin oli jaksettu tulla Säpinöihin! Arvassa ei meikäläisellä ollut tietenkään tuuria, mutta moni sai ylimää-räistä kotiinviemistä. Vähintään viisi ker-taa peräkkäin olleitaakin palkittiin - joita löytyi peräti yksi! Mainittakoon vielä, että Syyssäpinät ovat aina olleet joka kerta eri paikassa, ja ensimmäisellä kerralla osal-listujia oli huimat neljä henkeä (teltoissa Hiisijärven hietikoilla).

Saunominenhan on aina ollut suosittu ohjelmanumero, mutta lauantai-iltana sin-ne oli oikein tungosta, joten päätimme Ar-ton kanssa paistaa vielä muutamat mak-karat grillikodassa. Eikä tarvinnut olla yk-sin. Pari pikkupoikaa hääräili sielläkin, ja olivat ahkerina kantaneet sisälle kunnan kuormat polttopuuta! Jaa, milläkö he oli-vat tulleet? Tietysti sivuvaunuWingeillä - koko perheen voimin!

Klo 21 alkoivat tanssit oikein elävän musiikin tahdissa, mutta tunnelma oli jo-tenkin vaisumpi kuin perjantai-iltana. Ky-län väkeäkään ei ollut niin paljon kuin ai-kaisemmin. Liekö osa motoristeista keräili jo siinä vaiheessa voimia kotiinpaluuta var-ten? Meikäläinenkään ei ollut enää pir-teimmillään, mutta Arto nuorempana taisi olla taas valomerkkiin asti! Ainakin rahat olivat kuulemma menneet kaikki! Noo, automaatistahan sitä saa lisää!

Sunnuntiaamunakaan emme laista-neet aamupalaa, vaan iskimme innolla puu-ron ja särpimen kimppuun! Sitten sai jo pikkuhiljaa ruveta pakkailemaan. Moni pit-kämatkalainen lähtikin jo aikaisin aamu-sella ajelemaan kotia kohti. Ajoilmakaan ei näyttänyt hassumalta.

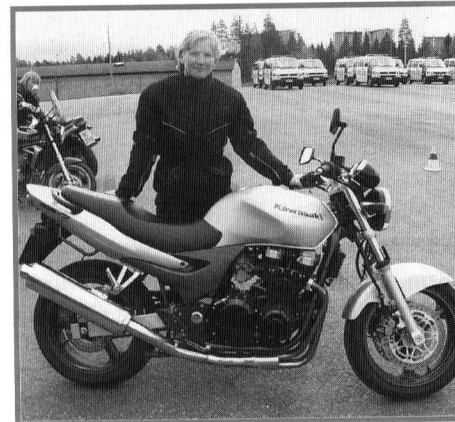
Vielä kiitokset Rätäkuntit MC:n "self-made-presidentille" Lepelle (ja hiihtokes-kuksen henkilökunnalle) erittäin onnistu-neesta tapahtumasta, ja sitten olikin jo aika kääntää keula paluumatkaa varten. Matkamme kulki Utajärven ja Muhoksen kautta Ouluun, jossa Arto sai veljensä pyörän allensa. Ihmeen hyvin lähti ajo-peli käyntiin, vaikka oli seisonut kuukau-sitolkulla autokatoksessa. Totesimme, että kyllä veljen uraputki tahtoo viedä ajan kokonaan moottoripyörällä ajamiselta!

Arto lähti ajelemaan omaa tahtiaan Kemijärveä kohti, mutta minulla ei ollut mitään kiirettä. Vasta seuraavana päivänä maanantaina iltakuudelta olin kotona! Miten muuten poliiseja oli arkipäivänä liik-keellä melko paljon, kun viikonloppuna ei heitä näe joskus ainoatakaan? Ai niin, on-han heilläkin viikonloppuvapaa!

Seuraavat Syyssäpinät pidetään 28.-30.09.2001. Saisikohan silloin oman ker-hon kavereita enemmän liikkeelle? Tah-too välillä heidän tekosyynsä yleensä min-nekään lähtemättömyyteen ruveta jo huvittamaan!

### Muisteli KEMIJÄRVEN JASKA

# Motoristi Survival Tampereella toukokuussa...



**Tuija Karjalainen, Helsinki**  
Kawasaki ZR - 7 vm. 2000

"Ajan toista kesää ja kilometrejä tulee 9000. Pahoja vaaratilanteita ei ole ollut, mutta liian lähellä perässä ajavat autoi-ljat aiheuttavat pahoja tilanteita. Välillä on vaikeata yrittää selvittää liikenteessä, mut-ta sen takia olen täällä kursilla. Jäin kouk-kuun ensimmäisen 200 kilometrin jälkeen vuosi sitten ja se on syy miksi ajan nyt prätäkää. Muita motiiveitani ovat vapau-den tunne, aurinko, mutkatiet ja kesä."

**Eero Raatikainen, Helsinki**  
Gagiva Freccia 125

"Olen varmasti tämän kurssin nestori ja ajo-kokemusta on vielä vähän, sillä moottoripyö-räilyn saloihin tutustumisen aloitin tänä ke-väänä. Minulla oli paha tilanne, kun moottori leikkasi kiinni moottoritienopeudessa. En on-neksi kaatunut vaikka takapyörä jumiutui ja sain pyörän pysäytetyksi tien reunaan. Totean moottoripyörällä ajamisen olevan monipu-olista ja haastavaa. Onneksi nyt ajan, olen aina halunnut. Taisi iskeä viidenkymppin villitys!"





**Esa Sipola, Lieto**  
BMW 1200 R vm. 1998

"Aloitin moottoripyöräilyn nuorena ja sitten tulikin ajamiseen tauko, mutta aloitin uudestaan tämän hienon harrastuksen vuonna 1995. Moottoripyörällä ajaminen on minulle tauti, joka ei hellitä. Tässä on vähän samaa kuin purjehtimisessa, olen koko ajan kontaktissa luonnon kanssa. Olin kerran pahassa tilanteessa, kun bussi lähti ohittamaan välittämättä vastaan tulevasta ja siinä ryttäkässä minulta murtui sääri. Olenkin täällä verestämässä taitojani vastaisen varalta ja odotan etenkin jarrutusharjoittelua erilaisista nopeuksista."



**Vesa Salminen, Ylöjärvi**  
Suzuki XN 85 Turbo vm. 1983

"Kun minulta kysytään miksi ajan moottoripyörällä, niin sitä on vaikea järkisyin perustella. Motskarilla ajaminen on yksinkertaisesti kivaa! Nykyään kilometrejä juoksee ajokaudessa 6000-10 000. Aloitin vuonna -91 ja välissä oli parin vuoden ajotauko. Läheltäpiti -tilanteita on ollut risteyksissä, kun autoilija on yllättänyt. Olen täällä kurssilla saamassa eväitä pyörän hallintaan ja selviytymiseen liikenteessä - siis survivalmeininkiä!"



**Pekka Lundström, Vantaa**  
Yamaha FJR 1300 vm. 2001

"Minulla on aina ollut haaveena ajaa moottoripyörää ja tänä keväänä sen sitten toteutin eli ajokokemusta on sitten kuukauden verran. Olisikohan tämä sitä neljänkymppin villitystä? Yammu on eka pyöräni ja kilometrejä tulee tänä ajokautena noin 10 000. Yksi hätäjarrutus liikenteessä takana, kun autojono pysähtyi äkisti. Olen täällä kurssilla harjoittelemassa innolla ja etsin luottamusta kallistuksiin ja tehokkaisiin jarrutuksiin."



# Seminaarin kaunein tyttö...



**Ripa**

Kun on nukkunut huonosti pari yötä ja istunut seminaarissa tasaperseellä päivän, yrittäen pysyä hereillä myös vähemmän kiinnostavien aiheiden kohdalla, niin moottoripyörästä on iloa. Seminaarin kaunein tyttö nimittäin tuli minun viereeni istumaan. Sillä ei liene mitään tekemistä henkilökohtaisen viehätysvoimani kanssa. Syy on kokonaan moottoripyörän. Hän oli juuri hankkinut samanlaisen pyörän. Aiheesta riitti juttua ja iloa kahvitauellakin.

Kotimatalla pyörästä vasta iloa olikin. Kehä 1:n ruuhkassa voi nauttia siitä, miten näppärä kulkupeli pyörä on. Se kiihtyy ja mahtuu, joten ruuhkassa eteneminen on aivan toista kuin kummallisiin, pyörillä varustettuihin peltilaatikoihin ahtautuneilla alkuasukkailla. Isoon laattikkoon kun ei edes näytä yleensä mahtuvan kuin yksi kerrallaan. Ulkopuolisena taas kerran mieltii, miksi ihmeessä ihmiset raahavat niitä autojaan teille ja kaduille? Tungokseen asti, kaikki samaan aikaan, kaksi kertaa joka arkipäivä. Luulisi vaihtoehtojakin olevan?

## ... ja muita iloja...

Matkan jouduttua vähän edemmäs moottoripyörästä paljastuu lisää mukavia ominaisuuksia. Voi heti Nurmijärven jälkeen siirtyä pois moottoritieltä - mitä iloa on ajaa koko ajan suoraan vaikka vielä noissa vauhdeissa pyörän kiihtyvyyden on vielä oleellisesti parempi kuin melkein kaikilla autoilla?

Voi katsella vanhalla tiellä muutamaa vastakynnetyä peltoa, bongata lintuja ja muistella millaista liikenne oli ennen uuden moottoritien valmistumista. Voi vaihtaa tankilla ja

kahvilla käynnin jälkeen vielä vanhemmille teille.

Rospuutto ei haittaa, vaikka Parolan jälkeen vakioireittiin kuuluva hiekkatiepätkä on parissa kohtaa urilla ja liejuinen, ja Kangasalan kohdilla joutuu ajamaan seisten ja lujempaa kuin oikeastaan olisi kohtuullista koska routakuoppia on koko tien leveydeltä. Ei haittaa sekään, että vastaan tulijat katsovat. Vain hymyilyä aikaansaa sekkin, että morjensesta vastaan tulevia motoristeja seisten. Huonon sängyn jälkeen lonkkaa vähän kolottaa, joten seisokelu välillä on mukavaa, vaikka alla olisikin asfaltti.

Voi ihmetellä säätä. Metsässä on kirkas päivä, mutta tiet höyryävät, ikäänkuin sumua olisi vain siellä, missä aurinko on ehtinyt lämmittää kosteaa tienpintaa. Vaikka kello on seitsemän illalla, valoa riittää. Valkeakosken seutuvilla järvet hohkavat kylmää, ja jään päällä on mahtava sumu.

## ... ja vähän surujakin

Kaksi lintua lensi aivan pyörän editse, sillallailla peräkkäin kuin linnut joskus keväällä tekevät. Olisivatko olleet tavallisia räkättirastaita, sitä ei vahdissa varmaksi osannut sanoa. Mitään kolahdusta ei tuntunut, mutta peilistä näin, että toinen iskeytyi maahan. Olisiko osunut pyörteeseen.

Se ei ole enää tiellä, kun palaan takaisin katsomaan. Toivottavasti kaikki kävi hyvin. Vaikka onkin vahinko, tuntuu pahalta, jos osuu sivulliseen, ja vielä soidinlennolla.

**Risto Kaivola**



# Moottoripyöräilyn kustannuksista

Tankatessani runsas vuosi sitten omaa moottoripyörääni olin tavattoman onnellinen. Omistin nyt ensimmäistä kertaa moottoriajoneuvon, jolla on oma rekisterinumero. Yhteiskunta luottaa minuun antamalla kaikista rekisterinumeroistaan yhden vastuulleni. Tämän luottamuksen lunastamiseksi minun tarvitsee vain toimia konkreettisten liikennesääntöjen mukaan ja maksaa kustannukset, kuukaan ei odotakaan minulta enempää - on mahdollisuus täydelliseen suoritukseen. Nyt ymmärrän hyvin miksi moottoriajoneuvoilu on niin suosittua.

*"Tee rahasta jumalasi, niin se piinaa sinua kuin itse piru"  
Henry Fielding, (1707 – 1754)*

Kuukaudet ovat vierineet, hurmos on haihtunut, ja bentseenirenkaiden tuoksuessa mieleeni tunkeutui kalvava epätietoisuus kustannuksista. Vuoden moottoripyöräilyn jälkeen laskeskelin kertyneistä kuiteista mitä tämä kaikki on maksanut. Ei niin että niitä päivittelisin ja voivottelisin, motivaatorinani oli puhdas uteliaisuus. On mielenkiintoista tietää miten pyöräilyn kustannukset suhtautuvat muihin elämisen kustannuksiin, ja mistä ne moottoripyöräilyn kustannukset oikein syntyvät.

Mitä lasketaan kustannuksiksi on hui-



**Kustannusten alkulähteillä, ensimmäinen tankkaukseni, 5 l, 33 mk.**

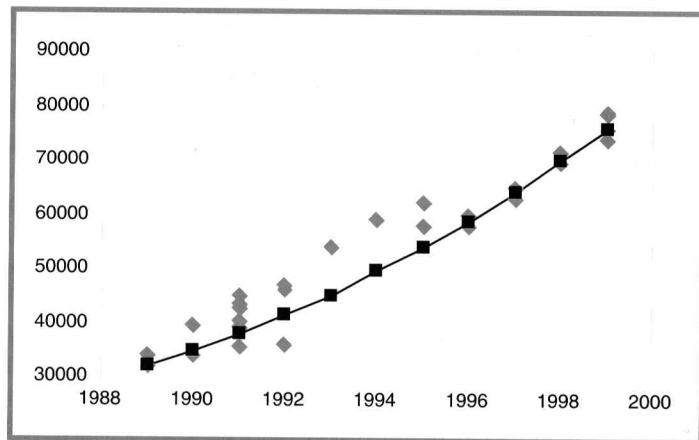
kan kiistanalainen juttu. Kustannuksia pidetään yleensä jonkinlaisena rasitteena, ja eri ihmiset rasittuvat erilaisista asioista. Selvää kuitenkin lienee että kustannuksia ovat polttoaine-, vakuutus-, käyttö- ja huoltokulut. Kulutettu polttoaine on hävinnyt iäksi. Vakuutusyhtiölle annettu rahamäärä on myöskin hävinnyt eikä sitä saa takaisin, paitsi tietenkin mahdollisessa onnettomuustapauksessa. Käyttökustannuksiksi lasketaan pyörän kuluvien osien kuten renkaiden, ketjujen ja öljyjen aiheuttamat kustannukset. Nämä kustannukset eivät myöskään ole enää takaisin perittävässä. Joku voisi ajatella että moottoripyöräilyyn kulutettu aika on pois tuloa tuottavasta työstä ja näin olisi kulu. Mutta se euforinen fiilis jonka vallassa viiletän pikku-Hondallani pitkin Reinin jokilaaksoa tuntien syvää yhteenkuuluvaisuutta eurooppalaiseen kulttuuriperimään, se tuntuu moninverroin arvokkaammalta kuin ns. tuottavan työn tulot. Siksi pyöräilyyn laitetulla ajalla ei ole merkitystä tässä kustannuslaskelmassa.

## Pyörän arvon aleneminen

Moottoripyörän hankintaan käytetty rahamäärä ei ole täysin kulu, sillä osan rahoista saa takaisin jos pyörästään luopuu. Mutta takaisin saa yleensä vähemmän kuin mitä pyörän hankintaan käytti. Pyörän arvo alenee, mikä on ymmärrettävää sillä pyörä kuluu ja sen ominaisuudet heikenevät. Lisäksi vaikkei pyörä kuluisi lainkaan, siitä huolimatta sen arvo laskisi koska usia ja hienompia pyöriä tulee markkinoille, jotka suhteellisesti heikentävät oman pyörän arvoa. Uusiin pyöriin tulee parempia ominaisuuksia joiden vuoksi vanhempi pyörä tuntuu alkeelliselta. Tämä aiheuttaa pettymyksen tunteen omaan

pyörään. Mitä on pettymys? Pettymys on musertava paino sydänalassa. Pettymys on luonnonvoima, pilvipeite mielen yllä. Pettymys on aina vaanimassa, kateus uudemmasta pyörästä vain vapauttaa sen esiin. Tämä pettymys aiheuttaa vääjäämättä lisää arvonlaskua vanhaan pyörään. Vain jos pyöräteknikan kehitys lakkaisi tai ei olisi tietoinen muista pyöristä, niin kulumatoman pyörän arvo pysyisi ennallaan, koska silloin ei pääse syntymään pettymyksen laukaisevaa kateutta. Toisaalta joissain erikoistapauksissa, kuten vaikkapa harvinaisten pyörien kohdalla, pyörän arvo voi aikaa myöten jopa nousta vaikka sen tekniset ominaisuudet ovat heikommat kuin uusien pyörien. Tämä ilmiö on taas markkinapsykologiaa, harvinaisesta asiasta ollaan valmiit maksamaan vaikka se olisi teknisessä mielessä huonokin.

Kuinka paljon pyörän arvo sitten alenee? Tämä on erittäin hankala kysymys, sillä siihen vaikuttaa paljon sekä itse pyörä että taloudellinen tilanne ylipäätään. Hyvinä pidettyjen pyörien arvo laskee maltillisemmin. Nousukauden aikana ihmiset maksavat pyöristä yhä suurempia summia ja laskukauden aikana pyöriä voi olla hankala saada kaupaksi. Valmistusmaan valuutan muutoksetkin vaikuttavat uusien pyörien hintaan ja sitä kautta käytettyjen hintoihin. Jonkinlaisena nyrkkisääntönä pyörän arvon alenemiselle voi pitää autokauppiaiden kaavaa keskimääräiselle auton arvon laskulle: auton arvo laskee 1% joka kuukausi, kolmen vuoden jälkeen lasketaan auton jäännösarvo ( $100\% - 3(12\% = 64\%$  hankinta-arvosta), josta taas lähdetään alentamaan arvoa 1% kuukaudessa. Kun arvo on alittanut 25 kmk, se on jo kohinaa, jota ei enää kaavan muotoon voi pakottaa. Autokauppiiaan kaavan teoreettisena selityksenä on



Newtonin jäähtymislaki, ts. kappaleen lämpötilan laskun nopeus on suoraan suhteessa kappaleen senhetkiseen lämpötileroon ympäristönsä kanssa (vrt. auton hinta laskee suhteessa sen arvoon). Tämän differentiaaliyhtälön ratkaisu on eksponentiaalisesti laskeva lämpötila. Eksponenttifunktiot ovat hiukan hankalia laskea ja ymmärtää, siksi ekponenttifunktion käyttäytymistä jäljitellään helpommin laskevatavalla autokauppiaan kaavalla.

Moottoripyörään autokauppiaan kaavaa ei voi suoraan soveltaa, sillä moottoripyörä ei yleensä ole koko vuotta käytössä ja siksi sen arvo ei laske 12% vuodessa. Oletetaan, että pyörän hintakehitys on absoluuttisesta ajasta suhteellisen riippumaton - eli pyörän hinta laskee tänä vuonna samoin kuin ensi vuonnakin. Silloin voidaan pyörän arvon alenemista arvioida tarkastelemalla yhtenä ajanhetkenä eri saman pyörän eri vuosimallien hintoja. Oheisessa graafisessa kuvaajassa on merkitty salmiakkimerkein Keltaisesta pörssistä noukkitut hintapyynnöt vuosimallin mukaan Honda CBR600:lle helmikuun viimeisellä viikolla vuonna 2001. Mukaan on kelpuutettu vain yksityisten myymät pyörät, yhteensä 29 kappaletta.

Kuvaajasta nähdään että pyörän arvon alenemiselle on nähtävissä selvä trendi, paitsi vuosien 1993-1995 kohdalla. Tämä voi johtua siitä, että tuolloin laman ollessa syvimmillään uusia pyöriä maahan tuotiin hyvin vähän. Siksi tuon ikäisiä pyöriä ei ole kysyntää vastaavaa määrää markkinoilla ja niiden hinta muodostuu korkeammaksi kuin mitä muutoin olisi. Arvon alenemisen trendi saadaan esille tekemällä hintapyyntöpisteille sovitun ekponenttifunktion pienimmän neliösumman menetelmällä. Näin vuosittaiseksi arvon alenemäksi tarkastelujakson alussa saadaan 7,7%. Tätä vuotuista arvon alenemaa voidaan sitten käyttää autokauppiaan kaavassa 12% sijaan, näin saadaan ns. mopomiehen kaava. Kuvassa oleva musta yhtenäinen viiva on mopomiehen kaavan ennustama pyörän arvon kehitys. Malli ennustaa hyvin moottoripyörän arvon kehitystä lukuunottamatta erikoisvuosia 1993-1995. Toki on huomattavaa että mopomiehen kaava ei ota huomioon pyörän yksilöllisiä ominaisuuksia, nämä tietysti joko nostavat tai laskevat pyörän arvoa. Arvon alenema on myös hiukan pyörätyypistä riippuvaa, jotkut pyörämallit säilyttävät arvonsa paremmin kuin toiset. Mopo-

miehen kaava antaa kuitenkin varsin hyvän alkuarvauksen siitä mitä pyörän hinta voisi olla.

## Pääomakustannukset

Pääoman sitominen moottoripyörään aiheuttaa kustannuksia, sillä silloin tätä pääomaa ei voi sijoittaa tuottamaan. Tämä on helposti todennettavissa sillä olisin voinut keväällä 2000 sijoittaa rahani moottoripyörän sijasta näppärään myyntitermiinisalkkuun jolla olisi saanut nyt keväällä 2001 laskevien pörssikurssien aikaan helposti 30% verojen jälkeisen tuoton. Eli luopumalla vuodeksi moottoripyöräilystä olisin tässä tapauksessa voinut hankkia vuoden kärvistelyn jälkeen 900-kuutioisen pyörän 600-kuutioisen sijaan. Toisaalta olisin voinut sijoittaa rahat vuoden 2000 keväällä Soneran osakkeisiin jolloin sijoitukseni tuotto olisi pudonnut vuoden 2001 kevääseen mennessä kuudessosaan ja olisin joutunut tyytymään skootteriin. Tästä skenaariosta ilmenee että pääomakustannuksia on ylipäätään vaikea ennustaa sillä ne ovat niin paljon taloussuhdanteista ja pääomien riskille altistamisen asteesta riippuvia. Pitkien, luottoriskittömien lainojen korko-odotus on n. 5,5%. Nettokoroksi saadaan tämän hetkellä verotuskäytännöllä 3,9%. Tämä vastaa varsin hyvin myös uusien pyörien keskimääräistä hinnannousua - ainakin pitkällä ajanjaksolla.

Arvon alenema huomioi tarvittavan rahan päivitettäessä pyörä samanlaiseen kuin ostettaessa, mutta pääomakustannukset huomioivat sen rahamäärän joka tarvitaan kun pyörä päivitetään samassa suhteessa uudempaan. Ostin vuoden 2000 keväällä vuoden verran käytetyn pyörän, eli vuosimallia 1999. Arvon alenema kertoo kuinka paljon tämän pyö-

rän arvo on laskenut. Jos haluaisin nyt vuoden jälkeen taas yhden vuoden käytetyn pyörän, eli nyt vuonna 2001 vuosimallin 2000 pyörän, tarvitsisin vielä pääomakustannusten (tai ehkäpä oikeammin pyörien inflaatiokustannusten) verran lisää rahaa.

Mikäli pyörän ostaa velaksi, pääomakustannukset näkyvät lainatusta pääomasta maksettavana korkona. Tämän koron avulla lainanantaja varmistuu, että hän kykenee ostamaan aikanaan takaisin saamallaan rahalla samanlaisen pyörän kuin mitä lainan antamishetkellä hän rahallaan saisi. Lisäksi lainanantaja huomioi luottoriskin ja haluaa periä hiukan voittoakin, jonka seurauksena lainarahoitus tulee yleensä aina kalliimmaksi kuin pelkkä inflaatiokustannus.

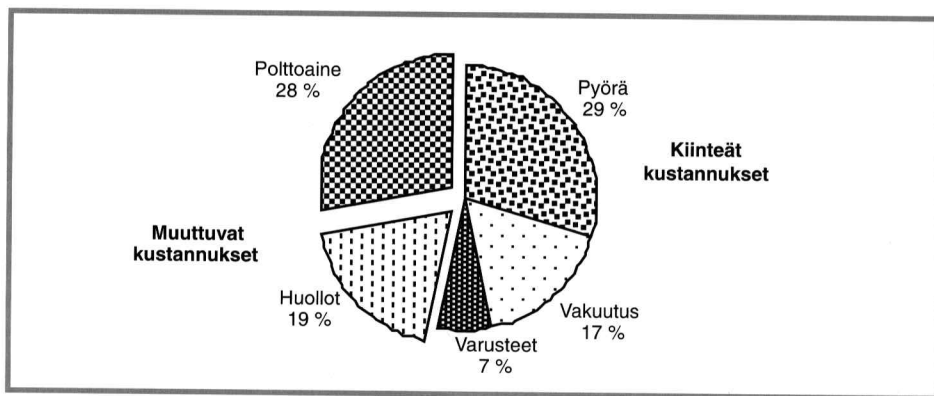
## Varusteiden poistot ja huollot

Ajovarusteet kuluvat ja uusia parempia varusteita tulee markkinoille. Eli ajovarusteidenkin arvo laskee koko ajan. Autokauppiaan kaavaa tähän ei voida käyttää koska varusteet ovat halvempia, niiden käyttöikä on yleensä pienempi kuin autojen ja ajovarusteille ei ole oikein toimivaa jälkimarkkinaa jonka avulla niiden arvo voitaisiin määritellä. Ajovarusteiden kustannuksia laskettaessa käytetään yksinkertaista poistokaavaa. Eli jaetaan varusteiden hankintahinta varusteiden oletetulla käyttöiällä, näin saadaan vuosittainen poisto varusteista. Periaatteessa tämän poiston verran pitää säästää vuosittain. Sitä kun varusteet on uusittava tämä raha on valmiina odottamassa. Lisäksi pitäisi tietenkin laskea pääomakulut, mutta ne jäävät varsin pieniksi joten niiden huomiointi ei aiheuta suurtakaan virhettä kokonaiskustannuksiin.

Huoltokustannukset muodostuvat

työkustannuksista sekä osien hinnoista. Tärkeimmät kulutusosat ovat renkaat, öljyt, ketjut ja jarrupalat. Niiden kuluminen on suoraan verrannollinen ajokilometreihin. Uusissa pyörissä on periaatteessa vähän huollettavaa, mutta niiden takuehdot yleensä vaativat pyörän käyttämistä säännöllisesti valtuutetulla huoltokorjaamolla, mikä ei ole lainkaan halpaa. Vanhoilla pyörillä taas sattuma määrää kustannukset, voi tulla pulmia joiden kanssa turatessa aikaa ja varaosia kuluu. Elämä on kuin suklaakonvehtirasia. Ei koskaan tiedä, mitä saa.

### Käytännön esimerkki



Pyöräni on Honda CBR 600 vm. 1999, lienee tyypillinen, keskihintainen matkasportti. Arvon alenemaksi kaavan mukaan saadaan vajaat 6000 mk. Pääomakustannukset siihen lisää ovat vajaat 3000 mk vuodessa. Eli joudun tallettamaan joka vuosi 9000 mk jotta kolmen vuoden kulluttua voin myydä pyöräni ja ostaa kolme vuotta uudemman pyörän. Pyörän vakuutukset, liikennevakuutus (bonus 0%) ja kaskovakuutus (bonus 50%), maksoivat 6 kk ajokaudelle n. 5100 mk. Varusteiden käyttöäni arvioin 5 vuotta jolloin kaikki

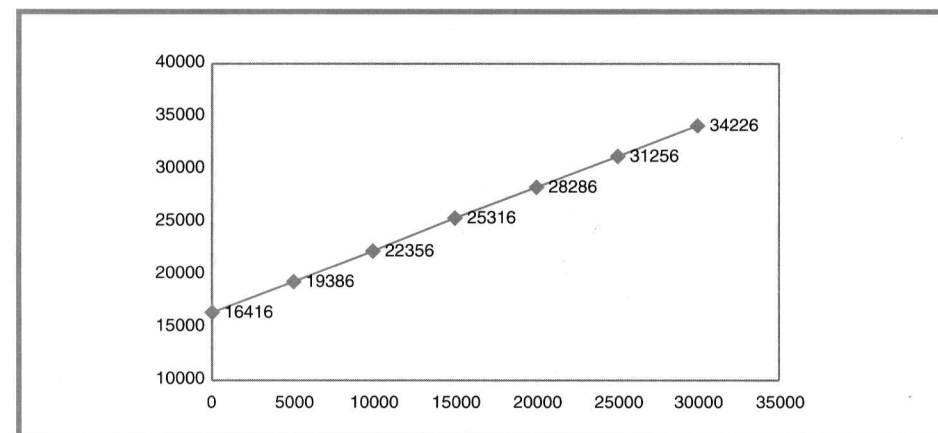
varusteet on uusittava. Varusteet (kypärä ja kaikki ajovarusteet, tankkilaukku ja perälaukku) maksoivat kaikkiaan 10 000 mk joten vuotta kohti kustannuksia tulee 2000 mk. Vuotuisia kustannuksia tuli kaikkiaan 16 000 mk eikä pyörällä ole vielä ajettu lainkaan. Huollot tarvikkeineen maksoivat n. 5500 mk, sillä pyörä piti huollattaa valtuutetulla huoltokorjaamolla takuun säilymiseksi ja molemmat renkaat menivät vaihtoon. Polttoainekulutus oli 5,5 l/100 km ja polttoaineen keskimääräiseksi hinnaksi arvioin 6,7 mk/l, joten polttoainekustannuksiksi tuli 37 p/km. Viime kesänä ajoin 23 000 km, polttoainekulut olivat 8500 mk. Kokonaiskus-

tannuksiksi tuli näin 30 000 mk. Kilometriä kohden kustannukset olivat 130 p/km, eli valtionvarainministeriön moottoripyörän käytön kilometrikorvaus, 149 p/km, tuntuu olevan ainakin tässä tapauksessa hyvin kohdallaan.

Oheisessa piirakkakuvassa on esitetty kunkin osakustannuksen suhteellinen osuus kokonaiskustannuksista. Ajomäärän suhteen muuttuvat kustannukset on irroitettu erilleen piirakasta. Nämä kustannukset (polttoainekustannukset ja huollot) muodostavat melkein puolet kokonais-

kustannuksista. Siinä mielessä runsas 23 000 km vuodessa on eräänlainen optimimäärä, silloin kiinteistä kustannuksista rupeaa saamaan hyötyä koko rahan edestä. Kuvasta nähdään myös että suurimmat kustannukset tulevat polttoaineesta ja pyörän pääomakustannuksista arvon alenemisineen. Eli jos haluaa selvittää moottoripyöräilyharrastuksestaan mahdollisimman edullisesti, kannattaa hankkia halpa pyörä ja ajaa sillä vähän.

### Kustannusmalli



Kehittelin vuoden ajokokemukseni perusteella yksinkertaisen mallin moottoripyöräilyni kustannuksille, jossa kiinteät kustannukset (pyörän arvon aleneminen, pääomakulut, vakuutusmaksut ja varusteiden poistot) sain suoraan omista viime vuoden toteutuneista kustannuksista. Polttoainekustannukset ovat kilometriperustaisia ja näin helposti mallinnettavissa. Huoltokustannuksille kehittelin likimääräisen kaavan jossa oletin että eturengas pyörääni maksaa asennettuna 1000 mk ja kestää 20 000 km, takarengas maksaa asennettuna 1400 mk, ja se kestää 15 000 km. Öljyt ja suodatin vaihde-

taan 6000 km välein ja ne maksavat yhteensä 195 mk, tämä vaihto tehdään itse. Vaihtotöineen 1100 mk arvoiset ketjut ja rattaat menevät uusiksi 30 000 km välein ja se maksaa 500 mk. Lisäksi pientä rassausta (erilaisten nesteiden vaihtoa, polttimoita, jne.), joka on pääosin verrannollinen vain pyörän ikään, tulee tarvikkeineen vuosittain 500 mk arvosta.

Kustannusmallin avulla voidaan ennustaa kustannuksia ja kustannusten välisiä suhteita kun tiedetään kuinka paljon ajo-

kaudessa tullaan ajamaan. Oheisessa graafissa on esitetty tämän mallin ennustamat vuosittaiset kustannukset ajokilometrien suhteen. Kuvasta nähdään että moottoripyörän, jolla voi lähteä heti ajamaan, omistamisesta pitää maksaa runsaat 16 000 mk vuodessa. Itse ajaminen maksaa sitten 23 p/km kuluvista osista johtuvia kustannuksia ja 37 p/km polttoainekuluja.

### Kustannukset ja elämä

Miten nämä kustannukset on sitten suhteutettava muuhun elämisen kustannuk-



siin? Olemalla ilman moottoripyörää säästää sen hinnan viidessä ja puolessa vuodessa (siitä huolimatta että tällöin ei tietenkään arvonalenemista ja pääomakustannuksia synny). Toisaalta ilman moottoripyörää jää myös ilman sen tuomasta 23 000 nautinnollisesta kilometristä, tietääkö silloin edes eläneensä? Kuukausikustannukset ovat 2500 mk, jonka suuruisella kuukausisäästöllä keski-ikäinen jää mukavasti eläkkeelle jo 60-vuotiaana. Samalla summalla saa keskikokoisesta kaupungista kaksion vuokrattua tai hoidettua 30 neliötä suuremman asunnon lainan kuukausikustannukset. Sama kuukausikustannus on noin kolmasosa suomalaisten keskimääräisestä nettokuukausipalkasta (Tilastokeskuksen mukaan suomalaisten keskipalkka lisineen oli vuonna 2000 vajaat 12 000 mk/kk, joten netto lienee 7500 mk/kk), eli jättämällä moottoripyöräilyn voi siirtyä nelipäiväiseen työviikkoon ja lisäksi jää hiukan ylimääräistä rahaa muuhun kulutukseen.

Paljonhan muuta saisi jättämällä moottoripyöräilyn, mutta silloin jäisi myös paljosta vaille. Vapauden - tosin ehkä illusorisesta - tunteesta, vauhdin huumasta, koneromanttisesta ihmisen ja koneen symbioosin aistimisesta, yhteisöön kuulumisen tunteesta.

## Yhteenveto

Yksinkertaistaen on todettavissa että tällä hetkellä pyöräni pito maksaa 16 kmk vuodessa, ja ajaminen siihen päälle 60 p/km. On huomattava että em. kustannusarviot pätevät vain vuonna 2000 vuoden 1999 Honda CBR600F:lle ja kirjoittajan huolto- ja ajoprofiililla. Muilla pyörillä, käyt-

töprofiileilla sekä ajovarusteilla kustannusrakenne on toisenlainen. Esitetty kustannusmalli antaa kuitenkin viitteitä minikä kokoluokan kustannuksissa liikutaan. Tekemällä huollot itse tai Rymättylän maksa- ja vaihdelaatikon korjaamossa, ajelemalla Lume GLX600W-pyörällä, kustannukset voivat olla aivan toisenlaisia, sitä en yritäkään kiistää. Yleensä isompikokoisilla pyörillä markkamääräinen arvon aleneminen, pääomakulut ja vakuutusmaksut ovat suurempia, renkaat sekä varaosat kalliimpia, renkaita voi joutua lisäksi vaihtamaan useammin ja polttoaineen kulutus on mittavampaa. Käyttökustannukset ovat siten usein merkittävästi suurempia. Toisaalta jos ajalee vanhalla pienikokoisella pyörällä ilman kaskovakuutusta ja tekee tärkeimmät huollot itse, niin saattaa päästä huomattavasti pienemmin kustannuksin liikkeelle.

Pyörän arvonaleneminen on arvioitu vain yhdestä 29 kappaleen näytteestä yhdelle pyörätyypille. Muilla pyörätyypeillä ja muuna ajankohtana tehtävälle tarkastelulle arvonalenema voi olla hiukan erilainen. Lisäksi oletettiin pyörän suhteellisen arvonalenemisen olevan vuosimallinvariantin. Todennäköisesti nyt saatu tulos on kuitenkin riittävän hyvin suuntaantava.

Kiitokset Antti Kortesuolle ja Anne Aaltoselle huoltokustannuksia käsittelevistä kommenteista, kiitokset myös Esko Torstille joukkolainamarkkinoiden korkonäkemyksistä.

Mitä kustannuksista! Haistatteko tämän nupustaan puhjenneen kesän tuoksun? Kuinka omenapuut kukkivat ja ruusut kukoistavat? Tämä on elämää. Pakkaan vain pyöräni ja lähdän.

# Miten lapsi vaikuttaa Moottoripyöräilyharrastukseen?

Oli synkkä ja myrskyinen joulukuun yö... Puhelin soi, nyt sairaalaan...

H-Hetki on käsillä. 6 viikkoa etuajassa, poika, Lauri, 2350 grammaa ja 47 senttiä.

Nytkö jo? Sekavia ajatuksia...

Siinä uudenvuoden jälkeen, kun lukuisat ystävämmä – kiitos vaan kaikille – olivat jo ehdottaneet sivuvaunun hankintaa, tuli ajankohtaiseksi miettiä miten lapsi vaikuttaa tähän tyyppisesti nuorien sinkkujen ja vanhojen partojen harrastukseen.

Jotkut myyvät pyöränsä oitis, jotkut hankkivat sivuvaunun, joillakin vaan kilometrit vähenevät, kun jotkut tuskin huo- maavat minkään muuttuneen.

Menin vaimoni luokse:

– Ellu, Mä oon tässä miettinyt että nyt kun meillä on tuo Lauri...

– Niin?

– Eikun tuota moottoripyöräilyjuttua ja kuinka sille oikeen on aikaa.

– Sitä kyllä kannattaakin miettiä



– Niin oikeastaan semmoinen asia, jota aloin tuossa pohtia on, että meidän kaksi päällä matkailu taitaa olla seuraavan parin vuoden aikana aika vähissä.

– Niin????

– Meinaan vaan, että me ei varmaan tarvita tuommoisen ison BMW:n kuljetuskapasiteettia, jos mä pääasiasa ajelen yksin.

– Niii-iiiii??

– Niin meinaan vaan, että nyt olisi mun elämäni tilaisuus vaihtaa tuo pommikone ja os-

taa itselle pariaksi-kolmeksi kesäksi joku yhden hengen lelu ja sitten kun Lauri on niin iso, että sen voi jättää jo viikoksi vaikka mummulaan, niin jos mietitään sitten taas tätä kokonais kuvaa uudelleen?

– No mitä sä vielä odottelet?

Näinkin siis voi käydä. Ihana vaimo!

## Tarinoi Tero ja KTM 640 Adventure

PS. Pidennetty viikonloppuvapaa on jo anottu Kontiorallia ja Eestin Etappiajoa varten.

# Vähän erilaista...



*Hauska yksityiskohta: merkkivalot kaarevien putkien päässä ja takavalot led-valoilla.*



*Veijo Haapamäen rakenneltu hieno Kawasaki VN 1500.*

## Tampereen liikennesäännöt

Tampereen liikennesäännöt, kais nouratat

### AUTOILIOILLE:

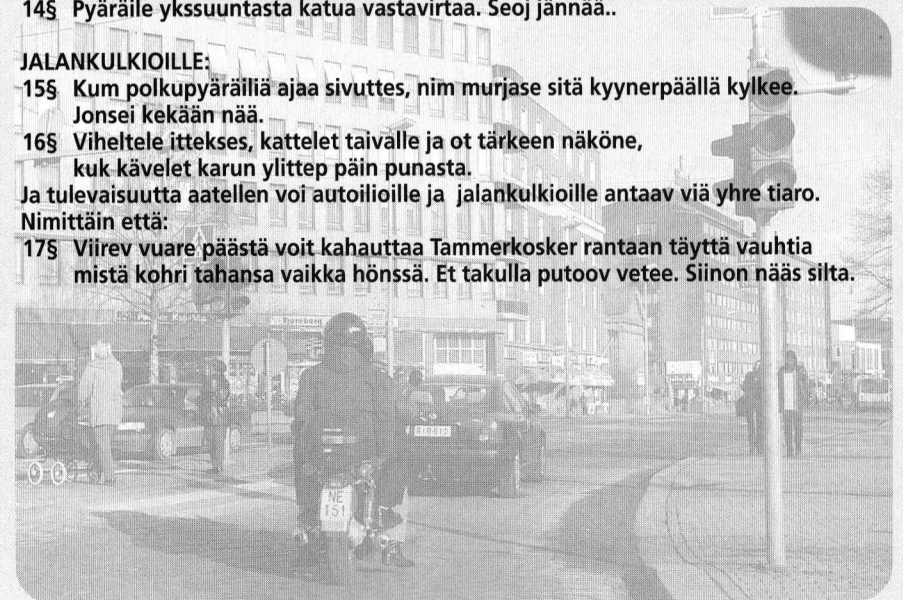
- 1§ Jos joku menee erelläs, niih aja ohitte.
- 2§ Jos joku yrittää ohittes, nin älä päästä.
- 3§ Säästäv vilkkua.
- 4§ Kul liikennevalo vaihtuu nokkas erestä vihreestä keltaseks, nin kiihrytä vauhtia. Kyä sää kerkiät
- 5§ Kuj jalankulkia tulee eressäs suajatiälle, nil lisääv vauhtia. Ei se sitte tu.
- 6§ Mutta jos se kumminkit tulee, nim polkase kaasuh pohjaa. Ettei jää kituu.
- 7§ Kuj joku hirastelee erelläs ja hakee vaikka jotaim paikkaa, nin neuvvo sille oikee osote. Elikkä huura ohimennessäs sivuikkunasta, että: "Painuv hel\*\*\*!"
- 8§ Ov varovainer ruuhkaliikenteessä. Ettei kännykkäs lipsahra korvalta.
- 9§ Kuj joku yrittää sivutiältä ramppia myären isomman tiän liikennevirtaan, nin älä tee sille tilaa. Seoj joku kohmo.
- 10§ Jos tahrot ajella rauhassa kaupunkilla, nil lährep paanalle vaan sillon, kun Ilves taikka Tappara pelaa leiohvia.
- 11§ Jos jonkun auto menee rikki ja pysähtyy etees, nin töötötä ja raivoo ittekse nin kavvan, että saat syrähhalvaukse.
- 12§ Jos haluap päästä nopeesti kaupunkil läpitte, nin hommaap polkupyärä ja aja jalkakäytävällä. Siä saa päästellä lujaa.

### PYÄRÄILIÖILLE:

- 13§ Jos ajap polkupyärälläs mummun kumoon, niv verä niska kyyryy ja poljel livohkaan. Kyä sej joku siitä korjaa.
- 14§ Pyräiile ykssuuntasta katua vastavirtaa. Seoj jännää..

### JALANKULKIOILLE:

- 15§ Kum polkupyäräillää ajaa sivuttes, nim murjase sitä kyynerpäällä kylkee. Jonsei kekään nää.
  - 16§ Viheltele ittekse, kattelet taivalle ja ot tärkeen näköne, kuk kävelet karun ylitte päin punasta.
- Ja tulevaisuutta aatellen voi autoilijoille ja jalankulkioille antaa viä yhre tiaro. Nimittäin että:
- 17§ Viirev vuare päästä voit kahauttaa Tammerkosker rantaan täyttä vauhtia mistä kohri tahansa vaikka hönssä. Et takulla putoov vetee. Siionon nääs silta.





# Teoriasta tuttua ja käytännössä harjoitellaan...

## Kuvakulmia tyttöjen ryhmästä

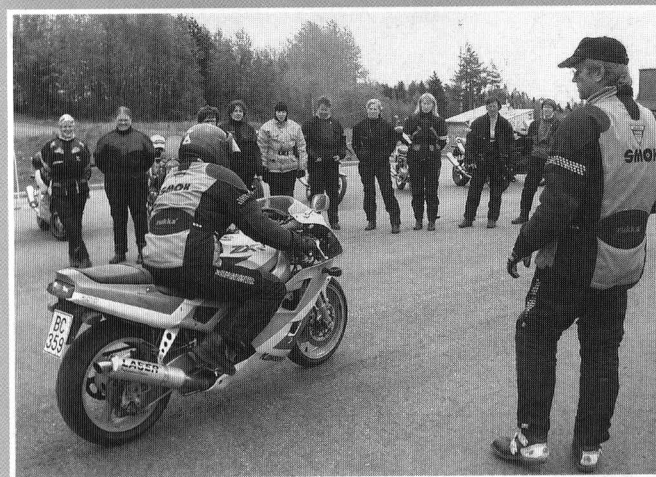
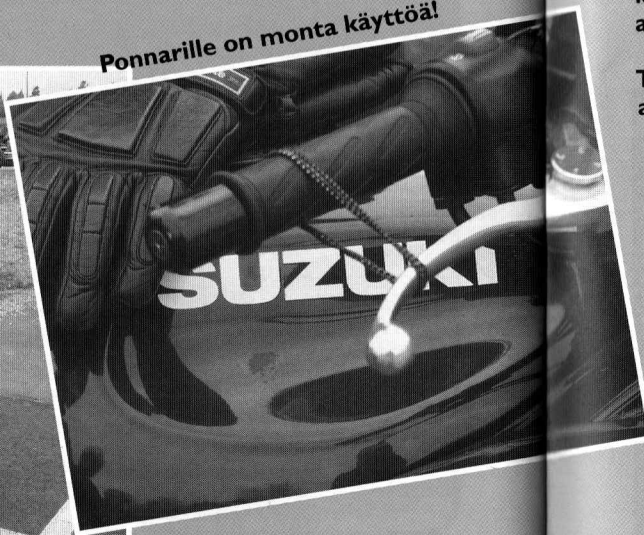


Keskiseisontatuella nostamista harjoitellaan. Ei se siis tarvinnutkaan niin paljon voimaa vaan tekniikkaa. Jarmo ja Jari Jokilampi varmistavat.

Kohta on mun vuoroni, tämä on kivaa. Hei, mitä toi Arto juuri nyt tohon tuli?



Ponnarille on monta käyttöä!



Tytöt silmä tarkkana ja Minna ajaa kahta demoajoa, hidasaajoa kun voi ajaa hallitusti ja tasaisesti tai niin kuin olisi koko kroppa kuin lepakko.

Jarmo Jokilampi: Kannattaa muistaa, että harjoittelu ei ole koskaan liian myöhäistä ajokaudenkaan aikana!

Tytöt esittivät kysymyksiä aktiivisesti:  
Miksi hidasaajossa pitää käyttää myös takajarrua? Kuinka olisi paras ajaa ja jarruttaa soratiellä? Kuinka ajan jyrkkää alamäkeä mökkini pihaan? Kuinka pysäköin pyöräni kaltevalle pinnalle alamäkeen?

Tässä on se kohta renkaasta mitä ajaessa ei näe. Yllättävän paljon ohjateissa rengas kääntyy. Ethän laske vielä alas!





## Kaksi uutta MP 69:n jäsentä ajotauolla Tampereella



Toivo Riihiluoma, Yamaha FJ 1200 ja Pauli Lehtola, Honda I 100 XX Blackbird.

### MYYDÄÄN

#### Honda Rebel 125

vm. -98, punainen, kaatumaraudat, selkänoja, ajettu 13.500 km. Tosi siisti! Hp 21.500 mk.

Puh 050-546 5482 tai (09) 728 3831.



Rykelmä pystymettäpyöriä! Kaikilla pääsee perille – ja pois.

## POHJOISEN PYSTYMETTÄ

(13.-15.09.2000)

Muistan hyvin ensimmäisen pohjoisen pystymettän 17 vuoden takaa! Osanottajia oli silloin viisitoista Pyhätunturin lähellä Vuostimojärven metsässä ja hauskaa oli (kts. Motoristi N:o 6/-83). Siitä se lähti!

Viimeiset vuodet on pystymettä vakiinnuttanut paikkansa lähinnä Meltauksen kaira- raan, Rovaniemeltä Kittilään päin, tosin tietenkin joka kerta eri paikkaan järjestettynä. Monta vuotta jäi minultakin käymättä koko pystymettä, mutta viime vuosina olen taas ollut mukana, taisikohan tämä olla jo neljäs peräkkäinen kerta?

Matkan pituus ei ainakaan ole este, jos asuu Kemijärvellä, mutta eipä niitä lähtijöitä taaskaan ollut kuin Arto ja minä, aivan kuin pystymettään pitäisi välttämättä olla jonkun sortin matkaenduro! Tankatessamme sitten alkajaisiksi paikallisella TB:llä, oli pihalla kolme muutakin moottoripyörää matkavarusteineen. Ehdin jo ilahtua, että

onhan niitä muitakin menossa, mutta kaverit osoittautuivat viikonloppureissulla oleviksi espoolaisiksi, ja menossa Leville!

Rovaniemelle töiden jälkeen perjantaina ajettaessa, oli vain yksi häiriötekijä! Aurinko paistoi nimittäin jo niin matalalta, että se oli oikein epäsopivan sopivasti silmien tasalla. Tuntui että aurinkolasitkaan eivät oikein auta, eikä naarmuinen visiiri mitenkään helpottanut tilannetta. Onneksi poroja ei ollut, tai niitä ei ainakaan sattunut kohdalle, sillä Kemijärven ja Rovaniemen välisellä tiellä on kai Suomen parhaat mahdollisuudet ajaa poron päälle - tai hirven! Molemmista on kokemuksia!

Pystymettän ajo-opasteethan pitää hakea perinteisesti Kemintien Essolta, ja niin nytkin! Siellä tapasimme ensimmäiset etelästä päin tulleet ”mettään” menijät. Kahvit juotuamme ja kartat saatuamme lähdimme ajelemaan mekin kohti Saittajokea.



**Hirviporukkaako? Ei kun järjestäjäporukkaa, vahvistettuna ylimääräisellä motoristilla.**

**Enduroajoa – teltoja kiertäen, ja vapaamuotoisesti pipo päässä!**



Aurinko oli laskenut ja sen myötä myös lämpötila, mutta onneksi sitä nykyään osaa pukeutua jo lämpimästi. Oli muutenkin oivalliset ajofiiikset! Olimme valinneet Kittilään menevän ns. länsipuolen tien, joten Meltauksessa joutuimme menemään Ounasjoen toiselle puolelle. Siinä totesimme, että toista puolta olisi päässyt nopeammin, mutta eipä meillä kiirettä ollut, ja paluumatkallahan voi sitten ajaa vaihteeksi itäpuolta.

Kartan mukaan perille olisi 26,5 km valta- tiestä erkanevaa ns. Suopajärven tietä. Se oli sorapintainen mutta hyväkuntoinen. Laskettelimme menemään melko reipasta vauhtia, joskin Arto pääsi muutaman keran karkaamaan, vaikka hänellä oli puolet vähemmän sylintereitä kuin minulla! Saattoi siinä tietysti ajotaidollakin olla jotain tekemistä?

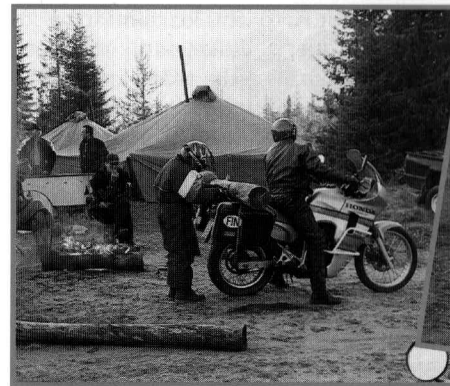
Tie muuttui lopulta metsäautotieksi ja urat senkun syvenivät, mutta ei sekään vauhtia juuri hidastanut! Valtava täysikuu mollotti erämaan yllä luoden sopivaa tunnelmaa! Lopulta metsän keskeltä alkoi näkyä lepattavaa valonkajoa. Tiesimme olevamme perillä.

Pimeässä oli tietysti vaikea hahmottaa paikkaa, mutta puolijoukkueteltoja näytti olevan pystyssä useita, samaten pikkuteltoja. Monia isoja nuotioita paloi joka puolella. Kello kävi kymmentä. Napapiirin Moottoripyöräilijöiden ”Ö-mies” Harjuniemien Veikko olisi majoittanut meidät mielellään

isoon teltaan, mutta päätimme olla karskeja ja pystyttää omat! Nimittäin ei sentään niin kylmä ollut, että olisi tarvinnut kamiinan lämpöä. Löydettiinkin suhteellisen tasainen paikka, ja siihen nousi kaksi vihreää matkakotia. Eipä aikaakaan, kun meillä myös oli oma nuotio.

Pystymetässä on mukava tapa, että kaverit tulevat ujostelematta turisemaan toistenkin nuotiolle, ja näin kului yö mukavasti pitkälle aamutunneille. Arto ja minä taisimme paistaa makkaraa savolaisten tulilla? Samaten saivat etelän ihmiset ihastella revontulia., jotka ”Ö-mies” väitti varta vasten tilanneensa pystymettä somistamaan!

Kun pystymettään osallistumismaksuun (0-markkaa) ei kuulunut aamukahvia, sellaiset piti keittää seuraavana aamuna tietenkin itse. Siitä se sitten lähti taas elämä käyntiin. Samalla tuli todettua, että Arto oli ”vedellyt hirsä” puolittain sortuneessa tellassa! No kiilat olivat löystyneet sammalmaastossa, ja tuuli oli tehnyt lopun työn. Päivän-



**Taas tuli uusi pöllikuorma!**

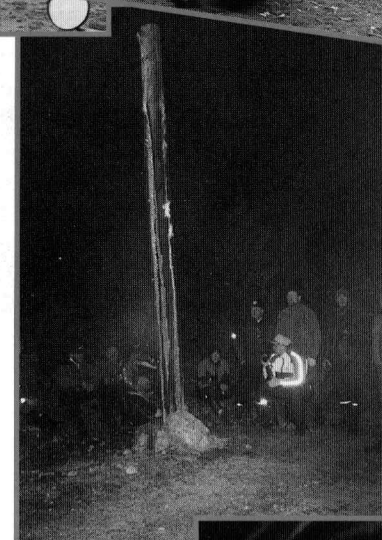
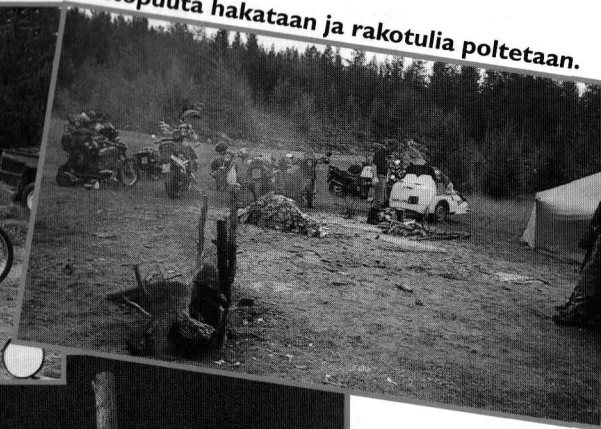
valossa saatoimme sitten tarkastella, minkälaiseen paikkaan olimme oikein tulleet, eikä tuo hassummalta näyttänyt. Pieni puro virtasi vieressä, teltsasauna oli rakennettu ja riukukin eli kenttäkäymälä löytyi! Mukavan näköisiä pikkuteitä näytti lähtevän joka suuntaan, eli enduroa saattoi harrastaa sitä halutesaan. Polttopuustakaan ei näyttänyt olevan puutetta, joskin isompia runkoja nähtiin hinattavan pyörän perässä kauempaakin!

Kaikenlaisella kalustolla oli myös tultu, eli mitään enduroa ei tarvinnut perillepääsemiseen. Tonnisanen GSX kävi yhtä hyvin pystymettäpyörästä kuin Africa Twinkin. Omaperäisistä ratkaisista voisi mainita mm. entisen maitonkon hyödyntäminen perälaukuksi! Suomen lähes joka kolkasta oli myös saavuttu, mutta raahelaisia taisi olla eniten, kun eivät mahtuneet edes samaan leiriin!

Toiset harrastivat enduroajoa niin railakkaasti, että illalla oli ainakin kuopiolaisella ja raahelaisella kaverilla kyljet kipeinä - eikä suinkaan nauramisesta! Vaikka hauskaa oli muuten ollutkin

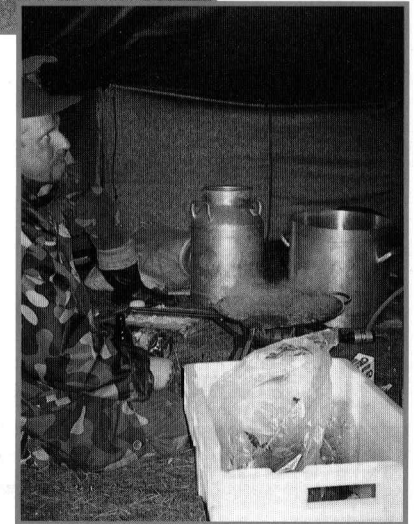
Kun tiesin järjestäjissä olevan oikein gourmet-tason kokkeja, arvasin odottaa

**Polttopuuta hakataan ja rakotulia poltetaan.**



**”Jätänkynntilä” palaa iloisesti tuulessa.**

**Käristyksen tekoa – ei ihan jokapojan hommaa!**





jotain erinomaisen hyvää syötävää olevan tiedossa! Ja eipä aikaakaan, kun eräissä puolijoukkueitella porisikin jo iso pata tulella. Etelän kaverit eivät oikein ottaneet todesta pyyntöä poimia katajanmarjoja mausteeksi, joten Arton kanssa saimme tehtäväksi poimia ne. Kyllä muuten antoivatkin upean makuvaihteen valmistuvalle poronkäritykselle!

Samaiselle käritykselle ehti saapua vielä rovaniemeläinen kaverini ja pitkän linjan motoristi, joka valitettavan harvoin ehtii ulkoiluttaa hienoa vuoden -78 tonnista Kawansa. Samaten Ison-Syötteen bemarkoontumisesta ehti oikein hyvin pohjoisen pystymettään, todisti muutama motoristi

Seuraavana yönä raahelaisten lähes neljä- ja puolimetrisen "jätkänynttilä" paloi upeasti, luoden oman tunnelmansa muuten niin pimeään maisemaan! Mainittakoon muuten, että aina ei ko. "jätkänynttilä" edes syty kunnolla, kuten kävi edellisvuonna!

Sunnuntaiaamukin valkeni kirkkaaseen auringonpaisteeseen, joten etelän ihmistenkin oli oikein mukava lähteä kotimatalle. Arto, minä ja se rovaniemeläinen Kawakuski olimme viimeiset lähtijät. Paistelimme siinä vielä makkarat aamupalaksi, kiirettähän

meillä ei ollut. Arto lähti kiertämään toista kautta kuin me, ja siltikin satuimme kohdakkain isommalle tielle päästyämme. Toisaalta ilman hyvää karttaa, lukuisille metsäautoteille voi vaikka helposti eksyäkin!

Erinomaisen onnistunut pohjoisen pystymettä oli taas takana! Uskomattoman upeaa sää oli vielä kruunannut koko tapahtuman! Mitähän ne Rovaniemen pojat seuraavan kerran keksivät?

### Mietiskeli ainakin KEMIJÄRVEN JASKA



Paluumatkalla. Tässä vaiheessa päästy jo hieman isommalle tielle.

## 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

# 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,-
Avainkaulanauha .....	35,-
Eurolaskin .....	40,-
Laminoitu maantiekartta .....	60,-
3m silikonspray .....	35,-
3m yleisvoiteluspray .....	35,-
Kerhopuffi .....	75,-
Koottavat puumoottoripyörät:	
Classic .....	170,-
Road Race .....	130,-
Superbike .....	130,-
Custom .....	95,-
Motocross .....	95,-

**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: shop@mp69.org.