



MP 69 ry

PL 69

.F534

00691 HELSINKI

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 6 • JOULUKUU 2001

MOTORISTI



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

Havumetsänkatu 27 D 61
33820 TAMPERE





Moottoripyöräkerho 69 ry

toivottaa jäsenilleen

Hyvää Joulua ja

Onnellista Uutta

Vuotta 2002!



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

Motoristi

Nro 6 Joulukuun 2001. 32. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 2001
Taitto: Tmi Lehtiaipu/Marja Rissanen
Postitus: Postlink Oy Tampost
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk
Kannen kuva: Pohjoisen Pystymettä 2001, Harri Ruokola

HALLITUS

Puheenjohtaja

Tony Lind
Korteniityntie 2
33980 PIRKKALA
Puh. t. (03) 368 1604
Matka 0400 558 922
E-mail: tony.lind@mp69.org

Kassanhoitaja

Kirsi Lindfors
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE
Matka: 044 553 1401
E-mail: kirsi.lindfors@mp69.org

Koulutusvastaava

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

Nuorisovastaava

Pertti Paajanen
Menkalantie 3 A 10
37120 NOKIA
Matka 040 565 6528
E-mail: pertti.paajanen@mp69.org

Varapuheenjohtaja

Minna Jokinen
Aitoniitynkatu 3 D 38
33580 TAMPERE
Matka 0400 851 022
E-mail: minna.jokinen@mp69.org

Kerhoemäntä

Pirkko Herranen
Pihlajatie 40 A 10
00270 HELSINKI
Matka 040 503 0126
E-mail: pirkko.herranen@mp69.org

NMR-vastaava

Anne Aaltonen
Hämeentie 77 A 9
00550 HELSINKI
Matka 050 368 4632
E-mail: anne.aaltonen@mp69.org

Jäsenkirjuri

Henna Saarinen
Havumetsänkatu 27 D 61
33820 TAMPERE
Matka 040 501 4810
E-mail: henna.saarinen@mp69.org

Sihteeri

Marjaana Laine
Kinaporinkatu 1 C 60
00500 HELSINKI
Matka 050 592 0388
E-mail: marjaana.laine@mp69.org

Päätoimittaja

Veijo Anäkäinen
Nikinväylä 9 D 16
33580 TAMPERE
Puh: 040 709 2703
Email: veijo.anakainen@mp69.org

Aluetoimintavastaava

Mikko Heikkinen
Pikkupiiankatu 1 B 16
33580 TAMPERE
Matka 040 503 2232
E-mail: mikko.heikkinen@mp69.org

Kerhotavarakauppias

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: asko.vesinen@mp69.org

www-vastaava

Jukka Lindfors
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 Tampere
Matka 050 588 3122
E-mail: jukka.lindfors@mp69.org

Toimihenkilö

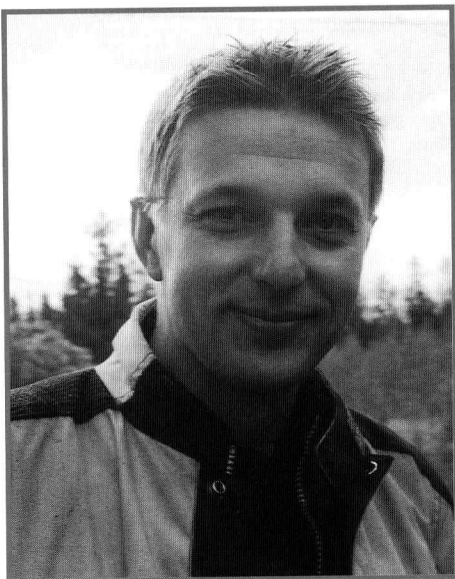
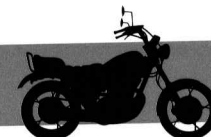
Reija Helminen
Luhtaankatu 12 G 40
33560 Tampere
Puh: 040 760 6969
E-mail: reija.helminen@mp69.org

MOOTTORIPYÖRÄ- KERHO 69 R.Y.

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

<http://www.mp69.org>
mp69@mp69.org





Ennen joulua

Ajokausi on varmasti ohi. Tiet ovat jäisiä, märkiä ja lumisia, tunnin välein. Otetaanpa esimerkiksi isänpäivä. Aamulla, ainakin Pirkkalassa, satoi kaatamalla vettä. Tunnin kuluttua aurinko paistoi puhtaalta taivaalta ja ajattelinkin lähteä omaa isääni tervehtimään moottoripyörällä. Kuvittelin nauttivani kauniista syksyisestä ajokeleistä.

Puolen päivän aikaan, kun työnsin pyörää tallista, taivas mustui ja repesi. Ilmasa oli niin vettä, räntää kuin luntakin. Lähdde siinä sitten pyöräilemään. Ei muuta kuin mopo takaisin talliin, ajovarusteet naulaan ja auton rattiin.

Olisiko voinut parempaa tuuria olla. Kahden tunnin kuluttua taivas taas

aukeni ja aurinko paistoi, sillä seurauksella että hetken päästä tiet olivat aivan jäisiä. Kiittelin onneani etten ehtinyt lähteä mopolla liikenteeseen.

Tänä vuonna sain kokea jotain josta jomonena isänpäivänä olen salaa haaveillut. Oma lapseni kolisteli aamun hiljaisina tunteina keittiössä ja laitto aamupalaa, jonka sitten tarjoili sänkyyn. Maailman mahtavin tunne hänen syntymänsä jälkeen...

Lahjakaan ei ollut varmasti niitä perinteisimpiä isänpäivälahjoja, sukkaa, kirjaa tms. vaan- vessaharja!! Mikä sitten olikaan oikea tarkoitus, kysyessäni sitä poika vaan vastasi että se oli niin hauskan näköinen (sammakko joka haluaa vessaharjaa).

Hankkiutukaa kaikki vaan äideiksi ja



isiksi, vaikka vaan tuon tunteen takia, jonka saa kokea kerran elämässään.

Nyt sitten jo mietitään, mihin mennä ja mitä tehdä seuraavana kansallisena juhlapäivänä – itsenäisyyspäivänä. No harva meistä kuitenkaan saa kutsua linnaan, joten omatoimisuutta tarvittaneen, mikäli haluaa itsenäisyyttä juhliä.

Mielestäni tämän vuoden itsenäisyyspäivässä on jotain suurta ja merkityksellistä. Juhlimmehan viimeisen kerran maksaen viulut omina rakkaina ja tuttuina markkoina. Monen mielestä taas pala itsenäisyyttä häviää, kun markka vaihtuu euroon.

Itsenäisyyspäivän ja isänpäivän välillä on mielestäni kytkös. Ilman määrätietoisia ja peräänantamattomia isiä emme varmasti viettäisi itsenäisyyspäivääkään, ainakaan tässä muodossa.

Viimeistään joulukuun alussa viimeisetkin meistä alkavat taas miettiä niitä jouluun oleellisesti kuuluvia asioita, lähim-

mäisten muistamista, ja millä tavoin sen tänä vuonna tekisi. Riittääkö kortti, tekstiviesti, puhelu, kukat vai muistetaanko lahjoin, ja jos niin millaisin?

Kun ihmisillä tuntuu olevan nyky-yhteiskunnassa jo kaikkea, on vaikeaa – jopa mahdotonta keksiä joululahjan aiheita-kaan.

Pitäisikö meidän ajatellakin niitä, joilla ei ehkä syystä tai toisesta olekaan kaikkea ja oikeasti olisikin tarvetta.

Yrity maailmasta tuttu toimintamalli, tervehdysten sijaan, lahjoitus hyväntekeväisyyteen, saattaisi olla tapa yksityishenkilöidenkin osalta antaa lahja niille, jotka sitä eniten tarvitsevat.

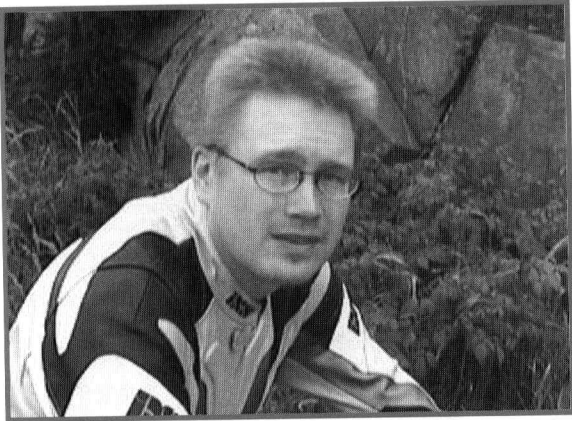
No perinteitä ja tapoja on varmasti yhtä paljon kuin on ihmisiäkin antamassa ja saamassa lahjaa...

Tulipahan vaan mieleen...

Joka tapauksessa

Oikein hyvää ja rauhallista joulua sekä intoa uudelle vuodelle

Tony



Päätoimittaja uudessa nahkapuvussaan kotipissa Tampereen Atalassa.

Päätoimittajan terveiset ja esittely

Nuorena poikana siinä viidentoista ikävuoden paikkeilla ostin ensimmäisen moottoroidun kaksipyöräisen, Pappa-Tunturin. Mopoa rassatessa tuli tutustuttua kaksitahtisten moottoreiden ihmeelliseen maailmaan. Muutaman viikon sain nauttia isommastakin pelistä, 125cc Yamahasta. Minulla ei vielä tuolloin ollut sen kuljettamiseen oikeuttavaa korttia, joten isäni ei antanut sitä pitää. Moponkin myin pois, kun tuli kypäräpakko. Vasta paljon myöhemmin ymmärsin, että kypärä on tarpeellinen suojavaruste. Kuinka moni muuten teistä käyttää kypärää polkupyörällä ajaessa?

Olin erossa moottoripyöristä useita vuosia, mutta kipinä oli jäänyt kytemään. Viime vuosisadalla – heh, hassulta ja kaukaiselta kuulostava sanonta tuo ”viime vuosisadalla” – siinä 1990-luvun puolivälin paikkeilla vuokrasin kahtena kesänä moottoripyörän etelänmatkalla Kreikasaa. Ajelin siellä vaimoni kanssa ja jonkun verran myös yksikseni. Vuonna 1996

vuokrasin Suomessa Yamaha Viragon viikonlopuksi ja teimme yhdessä retken Jämsään. Vaikka siitä loppui bensakin kaksi kertaa, niin vaimoni Maija lupasi, että saan ostaa ihan oman moottoripyörän - jippii! Innokas kinuamiseni sai toivomani lopputuloksen. Tuohon aikaan työkaverini oli vaihtamassa GS500E Suzukia isompaan ja tarjosi sitä minulle. Koska pyörä oli hyväkuntoinen ja todella vähän ajettu, ostin sen ensimmäiseksi ”isoksi” pyöräksi. Häneltä sain tietoa myös MP69:stä. Liityin kerhoon ja seuraavana keväänä menin Motoristi Survival-kurssille. Terveisiä vaan Mansikkamäen Satulle ja kerrottakoon, että Suzuki on kiertänyt lankoni kautta veljelleni ja siitä sitten eteenpäin muille ”julkisimotoristeille”.

MP69:n Motoristi-Survival-kurssi oli todella hyvä tapa aloittaa ensimmäinen täysi ajokausi, sillä olin saanut A:n korttiini kuorma-autokortin kylkiäisenä. Vasta kurssilla huomasin, että en oikeastaan osannutkaan ajaa moottoripyörällä. Vas-

taohjauksista ja muista taidoista ei ollut hajuaakaan. Ihmettelin kuinka olin siihen saakka pysynyt tiellä ja pystyssä. Varsinkin ensimmäinen ”hidasajo” jäi pysyvästi mieleeni, en osannut kaasun, kytkimen ja takajarrun kolmiyhteyttä. Kiitokset silloisille kouluttajille, jotka kärsivällisesti jaksivat minua opastaa. Monet heistä ovat vieläkin koulutuskuvioissa mukana. Hieno juttu, että he uhraavat aikaansa vuosi toisensa perään opettamalla meitä muita motoristeja. Koulutuksella on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuudelle. Valitettavasti koulutustapahtumia ei voida nykyisillä resursseilla järjestää kysyntää vastaavasti. Suosittelen kurssia kaikille, varsinkin niille, jotka ovat saaneet aikoihin oikeuden ajaa moottoripyörää ilman asianmukaista koulutusta.

Näiden viiden vuoden aikana on ajokilometrejä moottoripyörällä kertynyt noin 90 000. Kesäisten epäonnisten tapahtumien vuoksi jouduin myymään Thunderacen ja hankin talliini Honda CBR600F -89. Kovasti mieli tekisi päästä myös sora- ja metsäautoille, mutta ei taida insinöörin rahat riittää moneen pyörään tai ainakin pitäisi tinkiä muista menoista.

Motoristi-lehdessämme on artikkeleita ollut joskus enemmän joskus vähemmän.

Saamme nauttia kerholehdestämme kuusi kertaa vuodessa. Haluaisin liittää jokaisen kerholaisen velvollisuuksiin juttujen kirjoittamisen - jotkut ovat niitä jo kirjoittaneetkin, kiitos siitä heille! Varsinkin juuri harrasteen pariin tulleet uudet jäsenet kaipaavat ohjeita ja vinkkejä muilta motoristeilta, jotta ei aivan kaikkea tarvitsisi keksiä itse tai opetella kantapään kautta. Joten kirjoittakaa juttuja, ihan mitä tahansa kerhoomme ja moottoripyöräilyyn liittyvää, please! Tekstit otan mieluiten vastaan sähköpostin kautta RTF-formaatissa ja kuvat JPG:nä. Lähettäkää kuvat erillään, älkää laittako niitä suoraan dokumenttiin tekstin joukkoon, sillä ohjelmien yhteensopimattomuudesta johtuen dokumenttien kuvat voivat jäädä näkymättömiin. Toki paperidokumentitkin kelpaavat, saane skannattua sähköiseen muotoon. Osoitteet löydät lehden kolmossivulta. Kiitokset vielä edelliselle toimittajalle Arto Gröönroosille. Jos jotkut teistä olisivat kiinnostuneet toimimaan seutukuntansa Motoristi-kirjeenvaihtajana, niin ilmoittautumisia otetaan vastaan. Minä jään nyt innolla odottamaan teidän kirjoittama aineistoa – antakaa kynän ja/tai näppäimistön laulaa!

Veijo ”Vepa” Änäkäinen

Motoristi 2002

Numero	Aineistopäivä	Ilmestyy
1/2002	8.1.	helmikuu
2/2002	12.3.	huhtikuu
3/2002	7.5.	kesäkuu
4/2002	9.7.	elokuu
5/2002	10.9.	lokakuu
6/2002	12.11.	joulukuu

Hallitus ESITTÄYTYY

Jo aikaisemmista kausistaan tuttu puheenjohtajamme Tony Lind on esitellyt itsensä edellisessä numerossa pj-palstallaan. Uusi päätoimittaja Veijo Änäkäinen jorisee esittelensä omalla palstallaan. Osa hallituksen ministereistä esittäytyy tässä. Hallituksen esittelyn piti olla jo lokakuun lehdessä, joten älkää ihmeemmin kiinnittäkö huomiota teksteissä esiintyviin viittauksiin ajokauden loppumiseen :=)

Pirkko Herranen, kerhoemäntä

Olen Pirkko Herranen ja mp69:n kerhoemäntänä alkaa toinen kausi.

Kiitos jäsenistölle osoitetusta luottamuksesta! Kotoisin olen Hämeestä, mutta nykyisin asun Helsingissä ja työskentelen Meilahden sairaalassa anestesiahoitajana. Siviilisääty on eronnut. Moottoripyöräily on kuulunut osana elämäni jo teini-ikästä lähtien, ensin haaveissa, sitten pikkuveljen mukana yhteisessä kaveriporukassa. Oikeaan motoristielämään tutustuin takapenkkiäisenä ex-siipan kyydissä, pariin otteeseen kokeilin soolopyöräilyä vaihtelevalla menestyksellä. Elämäntilanteen muututtua hankin vihdoin oman mopon ja viimeiset viisi ajokautta on kulunut oman pyörän puikoissa. Nykyinen ajopeli on Honda CBR 600 F, mielestäni maailman paras ja hauskin, mutta aika-ajoin kaatumatautinen pyörä kilometrejä kertyy ajokauden mittaan reilut 20000. MP69:n jäsen olen ollut muutama vuoden ja nyt hallituksessa alkaa siis toinen kausi. Syy jäseneksi liittymiseen oli

yksinkertaisesti halu ja mahdollisuus tustua uusiin, mukaviin ihmisiin yhteisen elämäntavan ja tapahtumien merkeissä. Kerhon jäsenenä saa automaattisesti tietoa tulevista tapahtumista ja yksin reissatessa tuntuu mukavalta, kun on aina jokin sidosryhmä, johon on mahdollista tukeutua, jos siltä tuntuu. Tehtäväni mp69:n kerhoemäntänä on kerhon tapahtumien koordinointi. Ensimmäinen vuosi meni paljolti uuden tehtävän opettelemiseen. Paljon opin, mutta paljon oppimista on edelleen. Kaikki halukkaat kokoontumisajojen järjestäjät ottakaa siis rohkeasti yhteyttä! Ja tapahtumiin osallistuneet, antakaa palautetta! Mukavaa syksynjatkoa ja turvallisia kilometrejä!

Marjaana Laine, sihteeri

Prätkäkärpänen puri minua 1998. Siitä lähtien olen pärissyt ER 5:llani 45.000 km.

Mp69:iin olen kuulunut pari vuotta. Liittymään saivat mukavat tyytit ja kokoontumisajojen hyvä fiilis. Kuusysyn omista kokoontumisista ovat tuttuja Kontioralli ja erityisen mahtava Eestin Etappi-ajo sekä tietysti ennakoivan ajon kurssi. Aivan must erityisesti aloittelijalle.

Anne Aaltonen, NMR-vastaava

Moottoripyöräilyä olen harrastanut yli 10 vuotta ja noin 170 000 km. Nykyinen pyöräni (CBR 600 -89) on palvellut hyvin jo kahdeksan vuoden ajan. Uutta tekisi mieli, mutta ne hinnat, ne hinnat... Kilometrejä



on viimeaikoina tullut lähes 20 000 kesästä. Enimmäkseen ne kertyvät pitkin poikin Suomea ja joskus myös Eurooppaa ajellessa. Kokoontumisajoissa käyn harvakseltaan, oikeastaan vain Kontio ja Eestin etappiajo kuuluvat ohjelmaan joka kesä.

MP69:n toimintaa olen seurannut enemmän tai vähemmän läheltä ihan motoristiurani alkua ajoista lähtien. Kannustihan silloinen työkaverini kerhon ex-puheenjohtaja ja kerhoisi Kortesuon Antti aikoinaan minua moisen laitteen hankkimiseen.

Hallituksessa olen istunut nyt kolme kautta, Ensin vuoden tämän lehden toimittajana ja sitten pari vuotta varapuheenjohtajana. Nyt postin nimi on NMR-vastaava. Se tarkoittaa NMR- ja FEMA-kokouksiin osallistumista ja niihin liittyvien asioiden seuraamista. Tällä hetkellä mielenkiintoisia asioita ovat yksityisesti tuodun mp:n verotus, telematiikka liikenteessä, mp-koulutuksen kehittäminen Pohjoismaissa/Euroopassa, jne. jne. Keskusteluissa esille tulleista asioista pyrin parhaani mukaan raportoimaan Motoristissa.

Pertti Paajanen, nuorisovastaava

Kolmevuotiaana löin isän kanssa kättä päälle, että mopon saan, kun 15 täytän. Ja niin sain! Varsinaisen mp-harrastukseni

aloitin keväällä -99 saatuni piikkikortin. Pyöräni kaksi kautta toiminut Honda NSR125R vaihtui syksyllä 2000 Suzuki GS500E:hen. Nyt kolmas ajokauteni alkaa olemaan loppusuoralla. Ensimmäiseen kokoontumisajoon osallistuin vuonna -99. Kyseessä oli MP69:n K-18. Tapahtumaan tyytyväisenä otin osaa myös kesällä -00. Minut on saattanut nähdä myös parissa viime Kontiossa, Rottarallissa ja Kotasrallissa. MP69:iin liityin kaverini kehoituksesta ja hallitukseen minut ylipuhuttiin Kontiorallissa -00. Parasta MP69:ssä ovat tietenkin tapahtumat ja hilpeät ihmiset!

Mikko Heikkinen, aluetoimintavastaava

Tervehdys kerholaiset. Kun vuosikokous tässä valitsi minut aluetoimintavastaavaksi, onkin paikallaan varmaan pieni itsensä



esittely. Nimeni on Mikko Heikkinen ja asun Tampereella, Linnainmaalla. Aikaisemmin työskentelin linja-auton ohjaimissa mutta nyt olen opiskelemassa ja valmistumassa Jouluksi Hämeenlinnasta liikenneopettajaksi. Aktiivisin toimialueeni MP 69:n riveissä on ollut jatkokoulutuksen piirissä toimiessani Motoristi Survival kouluttajana. Toimin myös BMW Moottoripyöräkerhon koulutusvastaavana, joten ei liene vaikea arvata minkä merkinen matkapyörä tallista löytyy. Perheeseeni kuuluu itseni lisäksi myös avovaimo ja poika. Moottoripyöräharrastukseni painopiste on ollut aiemmin vahvasti matkailun puolella mutta se on nykyään saanut antaa tilaa niin perheelle kuin koulutuksen ja työnkin vaatimuksille. Näin uutena hallituksen jäsenenä toivonkin teidän rohkeasti tulevan nykäsämään hihasta ja kertomaan omia mielipiteitäne, ehdotuksianne kerhon toiminnan suhteen ja siitä mitä TE jäsenenä haluaisitte. Aurinkoisia syyskelejä kaikille, eikä anneta sa-

teiden masentaa!

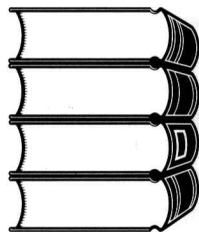
Hallituksessa tai toimihenkilöinä kerhon toiminnassa mukana ovat myös: Minna Jokinen (varapj.), Kirsi Lindfors (rahas-tonhoitaja), Jarmo Jokilampi (koulutusvastaava), Asko Vesinen (kerhotavara-kauppias), Henna Saarinen (jäsenkirjuri), Jukka Lindfors (www-vastaava) ja Reija Helminen. Jotta lehden sivuille sopisi jotain muutakin mielenkiintoista, jatketaan esittelyä seuraavassa lehdessä.

Hallituksen jäsenillä ja toimihenkilöillä on muotoa <etunimi>. <sukunimi>@mp69.org oleva sähköpostiosoite. Jos haluat postin tavoittavan kaikki jäsenet yhdellä kertaa, voit lähettää viestisi osoitteeseen hallitus@mp69.org. Motoristi-lehden tulevan aineiston voit lähettää osoitteeseen motoristi@mp69.org. Kerhon www-sivut löydät osoitteesta

<http://www.mp69.org>

Keräätkö kirjoja?

Kerhomme jäsen on luopumassa kirjakoelmastaan ja haluaisi lahjoittaa sen kokonaisuudessaan MP69:n jäsenelle, jolla on moottoripyöräharrastuksen lisäksi myös kiinnostusta kirjallisuutta kohtaan. Exlibriksellä merkittyyn kokoelmaan kuuluu noin 600 ruotsinkielistä nidettä tekniikasta kaunokirjallisuuteen. Yksi kokoelman helmistä on vuodesta -56 alkaen julkaistu "Bästa Bok Valds"-sarja, johon ilmestyy vuosittain kolmesta neljään uutta kirjaa. Mikäli olet kiinnostunut kirjoista, niin ota yhteyttä Reija Helmiseen, puhelin 040 760 6969 tai sähköpostilla reija.helminen@mp69.org.



Teksti ja kuvat: Anne Aaltonen



-kokous Kölnissä 6.10.2001

Vastanimittettynä NMR-vastaavana (s.o. kansainvälisistä asioista vastaava, säännöissä oleva postin nimike on hieman jälkeensä jäänyt) edustin kerhoamme lokakuun alussa Kölnissä, Saksassa pidetyssä FEMA:n kokouksessa (FEMA on lyhenne nimestä Federation of European Motorcyclists' Associations). FEMA on eurooppalainen (katu)moottoripyöräilijöiden edunvalvontajärjestö ja siihen kuuluu yhdistyksiä useimmista Euroopan maista, Suomea edustavat MP69 ja SMOTO.

FEMA:n kokouksia on kolme kertaa vuodessa. Kokouksissa keskustellaan FEMA:n vaikuttamistyöstä ja tehdään päätöksiä asioista, jotka liittyvät lobbaukseen, FEMA:n mielipiteisiin, kerhojen väliseen yhteistyöhön, jne. Myös kokouksen epävirallinen puoli on tärkeä, sillä hyvien henkilösuhteiden avulla virallisetkin asiat yleensä lutviutuvat paremmin.

Tällä kertaa keskusteltiin erityisesti seuraavista asioista:

Päästöraajat

Vuoden 2006 alussa on tulossa uusi, kolmas vaihe (ns. euro3) moottoripyöräiden päästörajadirektiiviin. Direktiivissä tullaan tiukentamaan nykyisiä päästörajoja huomattavasti. Koska moottoripyörille ei ole vielä omaa testimenetelmää, vaan käytetään

tään autojen testiä hieman muunneltuna (Modified European Car Test), on päästörajojen asettaminen vaikeaa, koska mitausmenetelmästä ei ole varmuutta.

FEMA:n pääsihteeri Bob Tomlins esiteli perusteellisesti uutta maailmanlaajuista moottoripyörän päästönmittaustestiä (World Motorcycle Test Cycle). Testissä on runsaasti teknisiä ongelmia (toistettavuus, oikeudenmukaisuus erikokoisille pyörille, täyden kaasun käyttö kiihdytysvaiheessa, ...). Päätettiin, että FEMA ei esitä testiä nykyiseen direktiiviehdotukseen. Todettiin myös, että FEMA:n kannattaa jatkaa testin kehityksen seurantaa YK:ssa ja vaikuttaa testin käyttöönottoon EU:ssa.

Kokouksen jälkeen on FEMAsta raportoitu, että direktiiviä valmisteleva europarlamentaarikko on poistamassa WMTC:tä direktiiviehdotuksestaan.

Ajovalojen käyttöpakko päivänvalossa

Ajovalojen käyttöpakosta (Daytime Running Lights) ollaan montaa eri mieltä FEMA:n jäsenorganisaatioiden keskuudessa. Erityisesti keski-eurooppalaisten jäsenorganisaatioiden keskuudessa ajoneuvojen käyttöpakkoa vastustetaan, koska se heidän mukaansa heikentäisi moottoripyöräiden havainnointia (jotka yleensä käyttä-



FEMAn syyskokouksen osanottajat yhteispotretissa

vät ajovaloja). Pohjoismaat eivät ole asiasta samaa mieltä.

Todettiin, että asiaan liittyy poliittista kädenvääntöä myös muihin turvallisuuden liittyvissä asioissa (DRL on helppo toteuttaa teknisesti, mutta muut keskusteluissa olleet vaihtoehdot vaatisivat ajoneuvoteollisuudelta lisäponnisteluja). Lisäksi komissio ei ole kysynyt kaikilta liikenneosapuolilta (jalankulkijat, pyöräilijät, ...) mielipidettä, joka aiheuttanee kysymyksiä Euroopan parlamentissa. Kaiken kaikkiaan sotkuinen asia, ja välillä tuntui, että itse DRL on vain sivujuoni mutkikkaassa poliittisessa pelissä.

Kokouksen jälkeen on FEMasta raportoitu lisää DRL:ään liittyvistä asioista. Komissio ei halua asiasta direktiiviä, vaan asia jäisi kansallisen lainsäädännön alaiseksi. FEMA ja pyöräilijöiden etujärjestö ovat keskustelleet asiasta komissaari Liikasen kanssa. FEMA ja ECF (European Cyclists' Federation) tulevat jatkossakin vastustamaan ajovalojen yleistä käyttöpakkoa.

Telematiikka

Todettiin, että Saksan liikenneministeriö pitää ITS:a (Intelligent Transport Systems) Geneven sopimuksen vastaisena, koska se poistaa ajoneuvon hallinnan sen kuljettajalta. Todettiin, että ITS pysynee asialistalla vielä pitkään. Keskusteltiin myös vanhasta kiistasta Mulhousen julkilausuman sanamuodosta.

Vapaaehtoinen koulutus

Todettiin, että FEMAn sihteeristön tulee jatkaa työtä, jonka tarkoituksena on laatia hakemus EU:lle vapaaehtoiseen koulutukseen liittyvästä projektista.

FEMAn talous ja henkilökunta

Käytiin lävitse FEMAn talous ajalta 1.1. – 21.8.2001. Todettiin, että Simon Millward ei palaa takaisin FEMAn työntekijäksi.

FEMAn tapahtumat

Keskusteltiin belgialaisten järjestämästä tapahtumasta 'Festival of European Motorcycling 2001'. Todettiin, että MAG

Belgium voi käyttää FEMAn nimeä myös ensi vuonna vastaavassa tapahtumassa.

Todettiin, että koska kenelläkään jäsenmaalla ei ole ollut kiinnostusta järjestää FEMA Festivaalia, ei tapahtumaa tulevana vuonna järjestetä.

Melurajat

Päätettiin, että FEMAn sihteeristä tekee luonnoksen FEMAn lausunnosta YK:n kehittämään maailmanlaajuiseen moottoripyörien melumittaustestiin (World Motorcycle Noise Test).

MEP-ajelu

Todettiin kesän MEP-ajelu (suomalaismepeistä paikalla Eija-Riitta Korhonen ja Ari Vatanen) onnistuneeksi. Päätettiin myös, että jäsenorganisaatiot toimittavat kehitysjatoksensa tapahtumasta toimistolle. Ensi vuoden MEP-ajelun päivämäärä päätetään vuoden alussa.

Suomen ajoneuvoverokäytäntö moottoripyörille

Keijo Lumme SMOTOsta pyysi muiden maiden jäsenorganisaatioilta apua muiden Euroopan maiden verotuskäytännön sel-

vittämiseksi. Hän lupasi lähettää kyselyn FEMAn kautta lähiaikoina.

Muiden jäsenorganisaatioiden jäsenten osallistuminen kokoontumisajoihin

MAG UK ehdotti, että jäsenorganisaatioiden kokoontumisajoihin olisi muiden maiden jäsenorganisaatioiden jäsenillä vapaa pääsy. Sovittiin, että kukin jäsenorganisaatio voi itse päättää, minkälaista politiikkaa noudattaa. Sovittiin, että MAG UK koordinoi tiedottamista asian liittyen.

YROY 2002

Sovittiin, että Theo Beeldens (MAG Belgium) tekee hakemuksen YROY-finaalin järjestämisestä EU:lle. Hän voi käyttää sihteeristön aikaa ko. työhön 2 – 3 viikkoa. YROY on lyhenne nimestä Young Rider Of the Year. Suomi on parina vuonna ollut mukana kilpailussa, kuten nähtävästi myös ensi vuonna. Suomen kilpailun järjestämisestä vastaavat MP69, SMOTO ja SMOK yhdessä.

Seuraava kokous pidetään helmikuussa Antwerpenissä. Lisätietoja FEMAn toiminnasta saa osoitteesta www.ridersrights.org ja allekirjoittaneelta.

Vettä kengässä - ajatuksia syksyn viimeiseltä (?) ajolenkiltä

Onkohan se vain urbaani legenda, että jotkut ajokengät pitäisivät ihan oikeasti vettä? Viikonlopun ajelluilla ehdin jo monta kertaa miettiä tätä kenkäongelmaa, kun oli tohvelit märät ja sitä mukaa alkoi mielessä leijaila ajatus kunnollisten kenkien hankkimisesta ihan jalkojen kuivanapitämistarkoituksessa. Nykyisten MP-asun töppöstenkin pitäisi kuulemma olla vesitiiviit, vaan kuinkas taas kerran kävikään.

Palataanpa ajassa vuorokausi taaksepäin. Lähdin eilen (28.10.) puolenpäivän jälkeen ajelemaan tuonne Motoparkin suuntaan ja sieltä Juvalle. Tien pinta oli hieman kostea ja lämpötila pyöri kymmenen asteen kulmilta, eli ihan mukava ajokeli kaikenkaikkiaan. Jopa aurinkokin päätti välillä näyttää naamaansa pilvien lomasta. Motoparkissakaan ei pahemmin enää pyöriä näkynyt, ainoastaan yksi auto oli aikeissa lähteä rataa kiertämään. Parkkipaikalla hetken ihmeteltyäni päätin tylsty jatkaa Juvaa kohti.

Juvalta jatkoin matkaa Puumalaa kohti vievää maanmainiota pikkutietä myöten ja totesin että yhä märemmäksi pikkuhiljaa muuttuva tienpinta ei tarjonnut ollenkaan tukevaa pitoa alla pyöriville kumisille renkuloille, joita myös renkaiksi kutsuttaneen. Toisaalta tulipahan ainakin ajeltua rajoitusten mukaan. Totesin nuo asfaltin "paikat", jotka siis ovat tuoreempaa ja samalla tummempaa asfalttia kuin alkuperäinen, huomattavasti liukkaammiksi märkinä ja toden totta sai välillä oikein pidättää hengitystään, kun jännitti, että antaako tuo kaarteessa koko tien leveydeltä eteen vyöryvä uuden asfaltin matto pitoa tarpeeksi. Onneksi antoi, ei tarvinnut lähteä pyörää kaivelemaan

pöpeliköstä, vaikka välillä vähän pientä lipsumista esiintyikin.

Osasyllisenä tähän liukastumisen pelkoon lienee muutamaa viikkoa takaperin pikipaikasta otetut pikku voltit, joissa ei onneksi käynyt pahemmin pieniä kosmeettisia vaurioita sekä kuskin itsetunnon lievää kolhiutumista lukuunottamatta.

Puumalaa päin ajellessani alkoi mieleen tulla kammottava ajatus vasemman jalan kastumisesta ja mitä pidemmälle matka jatkui, sen varmemmaksi tulin asiasta. Matkalla pysähdyin ja vaihdoin ajohousujen lahkeet kengänvarren päälle, koska taivaalta oli alkanut sillointällöin tipahtelemaan hieman vettä. Ajattelin, että eipähän ainakaan varresta pääse. Puumalassa kiskoin sitten tohvelin jalasta ja totesin, että kyseessä ei todellakaan ollut aistiharha, vaan kenkä oli ihan oikeasti märkä. No, ei hätiä mitiä, tankkilaukku tarjosi yllätyksekseni kuivia sukia peräti 2 paria, joten toiseen jalkaan kuivat sukat ja hieman kengän kuivailua ja matka jatkui taas. Kupillisen kaakaota sekä parin lämpimän pasteiijan vauhdittamana Puumalasta matka jatkui jonkun matkaa Ruokolahden suuntaan ja sitten käänös vasempaan päin ja Viljakansarta kohti. Mikäs tässä ajellessa, kun jalatkin on kuivat. Viljakansaaresta en sitten lähtenytäkään kohti Kietävälän lossia, vaan ajattelin jatkaa matkaa suoraan kohti Rongonsalmen lossia. Lossilla oli jo aistittavissa pientä varpaiden kastumista, joten salmen toiselle puolelle päästyäni pidin hieman taukoa. Vaihdoin sukia ja soittelin kavereille yms. joutavaa ajankulua. Juuri kun olin jatkamassa matkaa huomasin yllätyksekseni toisenkin motoristin GS 500-

suzukilla liikenteessä. Kaveri ei ilmeisesti ollut juttutuulella, kun ei pysähtynyt kuuluisia vaihtamaan, vaan jatkoi matkaa pitkin kiemuraista ja märkää soratietä. Tuo tie on muuten kyykkykuskin painajainen, ainakin mikäli ei satu omaamaan kokemusta kyseisenlaisesta tietyypistä, jota minulla onneksi oli roppakaupalla (korvessa asumisen positiivisia puolia). Otin jo parin kilometrin matkalla tuon GS-kaverin kiinni, vaan en sitten ohikaan kehdannut ajaa. Mikäs kiire minulla, päivääkin oli vielä jäljellä pitkälti. Vettäkin taas hieman tiputteli taivaalta ja soratie ei pahemmin pölissyt, eli tiedossa oli pyörän ja ajovarusteiden totaalinen pesu. Vihdoin ja viimein tuo vähintäänkin "äkkivääräksi" luokiteltava soratie päättyi Sulkavan ja Ruokolahden väliselle tielle nro 438, josta minä lähdin kohti Sulkavaa ja tuo GS:llä ajellut hemmo suuntasi Ruokolahdelle. Vaihdoin me tervehdykset ja lähdimme kumpikin suunnallemme edelleen kevyen vesisateen ropistessa kypärään. Olipas taas kivaa ajaa kovalla tiellä, vaikka tuo hentoinen vesisade pitikin tien koko ajan märkinä – niin ja ken-gät.

Muutaman kilometrin ajeltuani ja vesisateen hiljaa koventuessa vastaan pöräytti yllättäen punahopeainen Thunderace. En siis ollutkaan tuon edellisen GS kuskin kanssa ainoita hulluja liikkeellä. Tosin eipä voi enää valittaa että ois käsi kipeänä liiasta moikkailusta, sen verran harvakseen kakspyöräisiä näkyi. Vekaransalmen lossilla olikin tiedossa pakollinen jaloittelutauko ja yllättäen huomasin että kenkä ei tuntunutkaan niin kovin märältä eli voisin vaikka hurauttaa Savonlinnaan ja vaihtaa kuivat sukat vasta siellä.

Oikean jalan kenkäkin oli jo alkanut hieman vuotaa, joten ajatuksissa kangastelivat mahdollisesti jostain huoltoaseman hyllyltä löytyvät

3-paria-kympillä froteesukat, koska ne tankkilaukussa majailevat sukatkin alkoivat jo olla märkiä. Vartin odottelun jälkeen lossi hurautti jälleen tulille ja matka jatkui vastarantaa kohti. Tässä vaiheessa tuo vedentulo sai taas uusia mittasuhteita voimistuen nyt jo kunnan sateeksi, jossa vastaantulevien autoilijoiden oli pidettävä pyyhkiäjä jo ihan kokoajan päällä. Eipä haitannut minua, kun en pyyhkiäjiä omistanut. Päätä aina välillä kääntelemällä sain ilmavirran pyyhkimään enimmäkseen vedet pois visiiriltä ja näkymät paranoivat taas hetkeksi. Vesisadetta jatkui muutamien kilometrien verran ja juuri kun olin aikeissa pysähtyä odottelemaan sateen loppumista, se yllättäen loppuikin. Eipä sillä toisaalta mitään olis voittanutkaan, kun kengät olivat jo valmiiksi märät. Sulkavan kohdalla ajatuksissa pörähti idea ajaa Sulka-valle ja etsiä ne kuivat sukat jostain ja jatkaa sieltä Juvaa kohti ja sieltä edelleen kohti Pieksämäkeä, mutta toisaalta kun ei tuonne Savonlinnaankaan pitkälti enää ollut, joten eikun raa'asti Sulkavan risteyksen ohi.

Kallishahdesta Savonlinnaan päin käännyttyäni liikenne lisääntyi huomattavasti ja visiiri yritti koko ajan mennä "tukkoon", ainakin jos ajoi jonkun auton perässä. Päätelin ilmassa leijuvan vesisumun määrästä, että täälläpäin oli ilmeisesti satanut vieläkin enemmän kuin mihin olin ennen Sulkavaa törmännyt. Tummat pilvet näyttivät olevan Savonlinnan yllä ja matkalla pois päin, eli en luultavasti enää törmäisi sateeseen - tässä

vaiheessa olisi pitänyt juosta metsään koptelemaan puuta. Tienviitta näytti Savonlinnaan olevan 6 kilometriä, kun taivas repesi totaalisesti. Kiro sanat kypärän sisällä leijuen taistelin itseni läpimärkine kenkeni Savonlinnaan ja Nesteen huoltoaseman hypätessä verkkokalvoille vilkku oikeaan ja mopo parkkiin autorivin päähän ja tallustelu litisevillä kengillä sisälle. Yllättävää kyllä, vaikka kenkien pitäis olla vedenpitävät, niin ne vuotavat kun taas jalassani olevat dainesen nahkapuvun housut pitivät vettä aivan mainiosti samoin Yoko:n goretakki ja MP-asun hanskat. Eli siis ainoa mikä kastui oli jalat. Ensiapuna kävin ensitöikseni kääntämässä sukat kuiviksi wc:ssä ja totesin vesimäärän oleva sitä luokkaa, että ei paljoa pelkkä sukanvaihto auta - siis improvisoimaan. Hyllyltä löytyi kuin löytyikin froteesukkia ja vieläpä 3:n parin pakkauksia (tosin ei kymppillä), mutta koot olivat jotain kannootin luokkaa ja minun jalkani vain neliykönen. No, eipä tuo haitanne. Paketti sukkaa mukaan ja tiskiltä vielä pari muovipussia ja takaisin vessaan. Kenkiin käsipyyhepaperia imemään vettä pois ja jalkoihin "uunituoreet" ylikoko-frotee-tennisukat ja vieläpä kahdet päällekkäin. Sitten vain märiksi kastuneet käsipyyhkeet pois kengistä ja muovipussit jalkoihin ja jalat kenkiin. Ai että kun tuntui mukavalta, kuivalta ja lämpöiseltä. Elämä hymyili jälleen ja sadekin oli taukoamaan päin.

Kuivista jaloista huumantuneena en muistanut edes kahvia jäädä juomaan, vaan jatkoin matkaa läpi Savonlinnan keskustan. Keskustan liikenneva-



loissa viereisen auton takapenkillä istuva tenava osoittelee minua sormellaan ja lähes kuulen pojan sanat mielessäni: "isi isi, miksi tuo hullu motskarikuski ajaa tuolla saateessa kun se vois ajaa autolla?" Jään katsomaan, kun sadetta rappukäytävän lipan alla pitävä vaaleahiuksinen tyttö heilauttaa minulle kättään ja olen ajaa edellä ajavan auton perään. Hetken mietin, että pitäisköhän kääntyä takaisin ja mennä kysymään, tuntee ko tyttö minut, vaan sitten päättelen mielessäni, hänen luulleeni visiirin pyyhkäisyäni tervehdykseksi ja jatkan matkaa. Vasta Enonkosken risteyksestä kääntyessäni tuli mieleen, että ei kai tuo kahvikaan pahaa tekisi, eli mopo parkkiin Nesteelle ja uunituoretta pullaa ääntä kohti, jonka jälkeen matka saattoi taas jatkua kohti Oravia. Siis ei niitä puisa loikkivia otuksia, vaan sitä kylää tuolla Kangaslammin ja Savonlinnan välillä. Mikäs olis ollut matkaa tehdessä kun ei jalkojakaan palellut ja kun ei vettäkään enää satanut. Pimeys alkoi jo uhkaavasti laskeutua häiritsemään ajonautintoani, mutta niin vaan hisukseen matka taittui kohti Kangaslampea. Matkan varrella vietin vielä tovin vesillä eli ajelin Tappuvirran lossilla samalla soitellen ystävälleni Varkauteen, että taidankin jättää vierailun ensi kertaan, kun alkaa tuo pimeys laskeutumaan ja kellokin alkaa olla jo aika paljon. Ehtisin vielä mahdollisesti ihmisten ajoissa kotiinkin. Tappuvirralla suraus Kangaslammin ja sieltä edelleen Varkauteen, jossa olikin pidettävä pakollinen pyöränjuototouko, ettei menisi kotimatalla lenkkeilemiseksi polttoaineen lopahdettua. Matka jatkui Pieksämäelle yhä pimenevässä illassa, vaan ei sekään pahemmin haitannut, kun oli jalatkin lähes kuivana. Tosin muovipussivirtelmä ei ole paras mahdollinen meikäläisen hikoileville jaloille ja pikkuhiljaa oli alkanut kengän kosteuskin työntyä 50 pennin muovipussin läpi, mutta eipä ollut kotimatkaakaan enää paljon.

Pieksämäelle juutuun vielä toviksi, kun kaverini tuli samaan aikaan samaiseen kah-

vilaan kuin minäkin ja toista tuntia kestäneen juttutuokion jälkeen päätin lähteä ajelemaan kotiinpäin, jossa odottaisi lämmiä suihku ja KUIVAT ja LÄMPÖISET sukat. Sitä harvemmin osaa edes arvostaa tuolaista pientä ylellisyyttä kuin sukkaa siis kuivia sellaisia. Ketjujen jo iloisesti rallattaessa ajelin viimeiset 30 kilometriä kotiin ja kävelin suoraan sisälle avaamaan autotallin ovet. Sen jälkeen pyörä sisälle lämpöiseen talliin ja ukko kuumaan suihkuun ja ne kuivat sukat jalkaan. Ajokengät heitin oikopäätä nurkkaan ja ajattelin että olkoot siellä, mutta päätin kuitenkin hyvää hyvyttäni nostaa ne hieman lämpöisempään paikkaan kuivumaan, tiedä vaikka joutuisi vielä käyttämään. Päivän kamppailu oli siis päättynyt ja molemmat, sekä kuski että kulkuväline selvisivät ehjinä ja tyytyväisinä takaisin tukikohtaansa vailla tappioita.

Saldoksi tuli tällä syksyn mahdollisesti viimeisellä lenkillä n. 460 märkää kilometriä ja rutkasti lisää kokemusta ajokenkien sielunelämästä +4 paria märkiä sukkaa. Muihin varusteisiin olin joltensakin tyytyväinen, niin käsineisiin, takkiin, kypärään, housuihin kuin itse kulkuvälineeseenkin - Yamaha YZF 750R -94, joka on tämän kesän uskollisesti jaksanut liikuttaa minua sinne sun tänne - joskus jopa liiankin hyvin, koska olen löytänyt itseni kesän aikana joskus jopa yllättävistäkin paikoista, jonne ei ollut mitään aikomustakaan lähteä ja paluumatkat tehtiin sitten pikkutunneilla auringon jo noustessa. Jostain syystä koko kesän ajomäärä jäi kuitenkin aika vaisuksi (vähän reilu 11 tkm) verrattuna aiempiin pyörävuosiin, vaan onhan se kesä ensi vuonnakin ja toivottavasti on ainakin yhtä hyvä, kuin tämä kesäkin.

Ja mitäpä opin tuona syksyn sateisena päivänä?

- vettä pitäviksi -luokitellut ajokengät eivät välttämättä pidä vettä kuin välttävästi, paitsi sisäpuolellaan

- jalat märkinä on ehdottoman epämuksuaa ja kylmää ajella

- muovipussit läpimärkien kenkien sisällä hiostavat pirusti

- hyvin rasvatut nahkapuvun housut pitävät kenkiin verrattuna mainiosti vettä

- märkä, mutkainen ja paikattu asfaltti = jännittävä ja tosiliukas pujottelurata

- oikean käden ranteen käyttöä yritettävä hillitä liukkaudesta johtuen

- kahvitaukojen jälkeen erityistä varovaisuutta koska renkaat ehtivät tauon aikana jäähtyä ja kylmä rengas on tosi liukas

- loppusyksyllä kaatosateessa ajellessaan saa osakseen hämmästyneitä katseita

- ketjuöljypullo kannattaa ehdottomasti unohtaa kotiin sateella ajettaessa, niin saa kylkiäisinä mukavasti rallattavat ketjut

- sateisella ja pimeällä tiellä saisi valotehoa olla ainakin 1 megawatti enemmän

- autoilijat kai luulevat kaikkien moottoripyörien vaipuneen jo horrokseen, joten varovaisuutta kanssaliikkujien suhteen. Sama pätee keväällä

- kaikki jalankulkijat eivät edelleenkään viitsi käyttää heijastinta, mikä on erityisen ikävää varsinkin pikkuteillä ajellessa

- kamera ois kiva olla mukana lenkeillä ja mielellään vedenpitävä sellainen.

Lähiäikoina pyörä pääsee ansaitseminen talvilunille odottamaan talven pitkinä iltoina tehtäviä huolto ym. tehtäviä ollakseen taas valmis keväällä siirtelemään omistajaansa milloin minnekkin. Tulevan talven aionkin käyttää pyörän huoltelun/ rakentelun sekä työnteon (pakollinen riesa) ohella metsästäen optimaalista ajojalkinetta, jotta tämänkaltaisilta märinjaloin ajeluilta vältyttäisiin. Onhan sellaisia oikeasti olemassa, onhan vai onko Nokian Kontiot ainoa vettäpitävä jalkine?

Pitäisköhän tarkentaa sen verran, että tarkoituksena olisi löytää kengät, jotka nimenomaan pitävän sen veden ulkopuolella eivätkä sisäpuolella, kuten nämä nykyiset.

Hyvää talven jatkoa ja miellyttäviä talvunia kaikille Suomen moottoripyörille.

Kari Moilanen

Markus
hyppää ja
nelari
murisee.



Enduro on hieno laji ja yksi mielekkäimmistä tavoista pitää hauskaa ja ennenkaikkea kasvattaa omaa kuntoansa. Tulihan taas itse kokeiltua lajia kavereiden kanssa Hämeenkyrön maisemissa. Eka kierros oli täyttä hurmiota, yhdeksän kilometrin lenkki alkaen soramontulta, jatkuen hurjia ylä- ja alamäkiä, suon yli ja sitten nopeaa metsäpolkua pitkin takaisin huolto paikalle. Sitä muuten arvostaa visyyden makua ja ruisleipää ja kahvia varsinkin sen toisen kierroksen jälkeen. Ystävänä Kari kysyi minulta, että miksi sulla nyt on noin hiki? Eipä kysynyt enää uudestaan, kun ajoi itse saman lenkin ja siis ensimmäistä kertaa eläissensä!

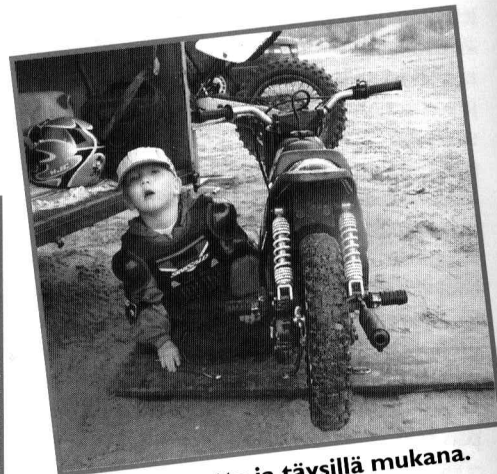
Arto Grönroos



Spoorissa ja metsässä



Henka, 10 vuotta. No ei se mäki nyt niin paha ollut!



Miko, 4,5 vuotta ja täysillä mukana.

Raimo, onhan siinä hiekkapohja?

Teksti: Lauri Länsikallio

Varustelu kierrettä Miksi, miten täytyy varustella?

Kypärä

Pää kypärään?

Ihmisen pää on olemisen kannalta tärkein ruumiinosana vaikka useasti luullaan toisin. Sitä täytyy suojella koska sen rakenne ei ole kierittämisen kestävä, eikä verhoilu siedä laahaavaa kulutusta. Kypärän valinta on monesti sekä tunne että ulkonäkökysymys, mutta ensisijalle täytyy kuitenkin asettaa suojaavuus, että elämä voisi jatkua myös kolhun jälkeen. Moni on menettänyt henkensä kaatuessaan tasaisella lattialla, miten pää voisi kestää iskun satasten vauhdista?

Sopivuus

Eräs ongelma on valmistajien suunnittelema keskivertopää joka ei välttämättä pidä yhtä päänmuotojesi kanssa.

Älä osta ilman sovittamista! Uuden kypärän täytyy olla tiivis päähän ilman huppua ja hupun kanssa tuntua jopa liian ahtaalta, koska se mukautuu ensimmäisten käyttökertojen aikana. Pistemäisiä painealueita ei pidä sallia, niistä saattaa päästä kuitenkin eroon sitten omistajavaiheessa pienellä styroksin pakottamisella. Korvienkin sopivuus tulee ilmi helposti vasta myöhemmin, joten pidä

ehdokaskypärää päässäsi vaikka puoli tuntia. Näin se ilmaisee paremmin sopivuutensa. Muista puhdas huppu, näin kauppiaskin tykkää. Laita hihna kiinni sekä tiukalle, jonka jälkeen yritä kääntää kypärää otsan kautta eteenpäin. Jos niska paljastuu tai kypärä jopa lähtee päästä, niin hylkää vaihtoehto. Kuinka se silloin pysyisi päässä onnettomuustilanteessa?



Meluisuus

Kokeile pikkusormella löytykö verhoilusta vapaita aukkoja jotka johtavat korvan lähelle, esimerkiksi kaulasta korvan alta taikka edestä poskipalojen yläpuolelta. Onko poskipalojen ja kuoristyröksin välissä rakoja jotka johtavat suoraan kuoreen. Visiirin tiiviyys ja kuoren saumat vaikuttavat ajo- viiman meluun. Ajomelu ei tarvitse suurta aukkoa kun se johtuu korvaan. Nyrkkisääntönä

voi sanoa, että halpakypärät on halpoja myös suunnittelultaan. Jotain virheitä voi korjata esimerkiksi itsekin tekemällä tiivistyskappaleita rakoihin, kunhan ei koske turvallisuusrakenteisiin. Kalliskin kypärä voi silti olla meluisa juuri sinun pyöräsäsi, katteen mallista riippuen, joten pyydä koeajoa jos vain mahdollista.

Laadun merkitys

Kypärä on tuote jossa laatu seuraa hintaa suhteellisen hyvin. Kaupunkinopeuksiin käy edullisempikin potta, mutta maantievauhdissa iskut ovat niin rajuja että on turhaa riskeerata henkeään halvalla mopokypärällä. Tutki esimerkiksi netistä hintoja niin voit saada laatukypäränkin edullisesti. Hyvä olisi jos voisit silti sovittaa vaikka kaverin kypärää ennen tilausta. Noin kaksisataa Euroa on lähellä alinta harkittavaa hintaluokkaa moottoripyöräkäyttöön. Käytetty kypärä on riski, jos et todella tiedä sen historiaa. Tarkasta löytyykö iskujälkiä tai pahoja naarmuja, tällöin voit hylätä tarjouksen välittömästi. Parempi kuitenkin pää kypärässä kuin ilman.

Materiaali

Yleensä halvemmat kypärät ovat valmistettu puristamalla erilaisista muoveista. Niillä on ongelmana iskun kohdatessaan liika kimmoisuus jolloin saattavat niskaniamat vaurioitua. Kuituvahvisteiset kypärät ovat ominaisuudeltaan hallitusti murtuvaa lajia, jolloin se vaimentaa iskun paremmin. Kolhun jälkeen ovat molemmat materiaalit vaihtokunnossa, vaikka ei ulkoisia suurempia vaurioita näkyisikään. Muovimateriaali vanhenee käytöstä riippuen muutamassa vuodessa vaihtokuntoon, kun taas kuitukypärä on pidemmän ajan hankinta.

Malli

Tässä tulevat tyyliseikat mukaan. Jotkut suosivat avomallia, mutta siinä on ongelmana kasvojen pehmyt alueiden sekä leuan jääminen ilman suojaa. Vaikka kallo onkin turvassa, niin ei ole miellyttävää mennettää kasvojaan asfaltin pintaan. Pleksin reuna tai ohjaustanko voi äkkitörmäyk-

sessä tunkeutua kasvojen alueelle, aiheuttaen pahaa tuhoa.

Integraali- taikka crossimallinen kypärä, on ehdottomasti parempi turvallisuudessa. Nykyisin suositut avattavat mallit ovat hyviä, koska niissä saavutetaan lähes umpimallinen turvallisuus, yhdistettynä käytön mukavuuteen. Hinta tosin on suhteessa korkeampi.

Kypärähuppu

Tyylejä on monia, toiset käyttää toiset ei. Hupun käyttöä puoltaa kuitenkin useat seikat. Tiivistämällä reuna-alueita huppu pienentää melua, sekä ehkäisee kaulan ja niskan alueella vetoa. Kaularangan hermo-solmukkeet tulehtuessaan kunnolla, herkistyvät ja ovat ikuinen vitsaus myöhemmällä iällä (nimim. kokemusta on.) Toiseksi, ei ole mukavaa imeyttää kalliiseen kypärään hikeä, hilsettä, rasvaa, kemikaaleja yms. Muutaman vuoden kuluttua pehmusteet ovat täynnä eltaantunutta mönjää. Helpompi on pestä huppu kuin kypärä. Materiaalina parhaita ovat silkki tai polypropeeni. Puuvilla on kuumalla ilmalla kostuessaan tukalampi, viileällä menettelee.

Korvatulpat

Tehtyjen mittausten mukaan maantienopeudet aiheuttavat melua, jolta ei suojaa laadukaskaan kypärä. Varsinkin pitkällä maantiematkoilla melukertymä kasvaa huimiin mittoihin, jolloin kuulon heikentyminen on varmaa, mutta hidasta ja huomaamatonta. Korvien suhina tai soiminen on merkki joka täytyy ottaa vakavasti, sointi häviää jonkin ajan kuluttua, mutta hidas kuulon menetys on alkanut. Jos tämä tapahtuu usein, on vanhemmalla iällä odotettavissa korvaan huutavia sukulaisia juttavia.

Säilytys ja huolto

Pidä kypärä puhtaana myös ajokauden aikana. Miedolla pesuaineella pestynä ja kuivattuna sen voi vahata autonvahalla. Visiirin saranat voi myös puhdistaa pölystä, sekä voidella ohuelti silikonirasvalla, näin kestävyys ja toimivuus paranevat. Älä pidä kypärää turhaan aurinkopaisteessa, koska auringon valo vanhentaa tehokkaasti,

Teksti: Veijo Änäkäinen

Lähde: Internetin uutisryhmä sfnet.harrastus.mp

EU-komissio tyrmää liikennevakuutusten bonukset

EU:n komissio vaatii Suomea ja Belgiaa lakkauttamaan liikennevakuutusten bonusjärjestelmän. Komissio jätti 25.10.2001 Suomelle ja Belgialle asiasta ns. perustelun lausunnon.

Komission mielestä bonusjärjestelmä rikkoo vahinkovakuutusdirektiivin mukaista hinnoitteluvapautta.

Komission arvio. ”Kolmannessa vahinkovakuutusdirektiivissä (92/49/ETY) säädettiin mm. liikennevakuutuksen hinnoitteluvapaudesta ja järjestelmällisesti tai ennakkoon toteutettavan vakuutusmaksuihin ja -sopimuksiin kohdistuvan valvonnan poistamisesta. Tavoitteena oli muodostaa vakuutusalan sisämarkkinat. Direktiivi on ollut voimassa 1. päivästä heinäkuuta 1994. Komissio ei vastusta jäsenvaltioiden mahdollisuutta käyttää maksuasteikkoja, jossa otetaan huomioon vakuutuksenottajien vahinkohistoria, eikä edes

varsinkin muovikypärää. Sisustan voi pestä verhoiluille tarkoitetulla vaahtopesuaineella. Visiirin huoltoon kelpaa vesi jaastianpesuaine. Viimeisen silauksen voi antaa Pledillä, joka häivyttää pieniä naarmujakin. Talvisäilö voisi olla komerossa tai kaapinpäällä, missä kypärää ei potkita, tietenkin pehmeässä kangaspussissa.

Länskäri

yhtenäistä bonusjärjestelmää. Jos pakollisilla bonusjärjestelmillä sen sijaan on automaattisia ja pakollisia seurauksia maksuihin, komissio pitää niitä hinnoitteluvapauden periaatteen vastaisina.”

Bonusjärjestelmää ei olla kumoamassa, vaan sitä että Sosiaali- ja terveystoimintaministeriö sanelee pelisäännöt ja tällä menettelyllä estää ulkomaisten vakuutusyhtiöiden tulon suomalaisille markkinoille. Eli tulevaisuudessa vakuutusyhtiöt voivat laajentaa kilpalukeinoja hinnoittelusaan pakollisen lakiin perustuvan bonusmenetyksen poistuttua. Tämä saattaa myös vaikeuttaa kuluttajan vakuutusten vertailua, mikä ei ole aivan helppoa nykyäänkään. Toivotaan kuitenkin, että bonusporrastukset tai jokin muu ”hyvien” kuljettajien palkitsemiskeino alentaa jatkossakin mp-vakuutusten korkeita perusmaksuja.

MP69 TAPAHTUMAT VUONNA 2002

TAPAHTUMA		AIKAJÄRJESTÄJÄ
MP-näyttely	01.-03.02.2002	Helsinki, Messukeskus Yhteyshenkilö: Minna Jokinen 0400-851 022 e-mail: minna.jokinen@khdrive.fi
Talviralli	08.-10.02.2002	Raahen MP-kerho Veteraanimaja, Mikonkari, Raahen Tuomas Kesikorsu 0500-862 015 e-mail: raahenmk@smoto.fi
Motoristi Survival I	18.-19.05.2002	Tampere, Hervanta Jarmo Jokilampi 0400-636 397 e-mail: jarmo.jokilampi@mp69.org
Motoristin Kirkkopyhä	25.-26.05.2002	Isojoki, Isojoen kirkko Pekka Voutilainen 040-579 2440
Motoristi Survival II	08.-09.06.2002	Tampere, Hervanta Jarmo Jokilampi 0400-636 397 e-mail: jarmo.jokilampi@mp69.org
Akkaralli	07.-09.06.2002	Maaninka Marika Miettinen 044-534 1404 Tuula Reijonen 050-341 8531
K-18	6/2002	Paikka ilmoitetaan myöhemmin Pertti Paaajanen 040 565 6528
Kontioralli	05.-07.07.2002	MC Crater, Vimpeli Reijo Nygård 040-565 2052
Perheralli	8/2002	Järjestäjä avoin
Eestin Etappiajo	23.-25.08.2002	Haapsalu, Viro Hanna Korteso 050-522 6969 HUOM! Ilmoittautumistavasta ja - ajan- kohdasta ilmoitetaan myöhemmin Seuraa Motoristia ja nettisivuja!
Vuosikokous	9/2002	Hallitus
Moottoripyräsuunnistus	9/2002	Paikka ilmoitetaan myöhemmin Ari Uotila 040-524 4909
Enduropöräys	9/2002	Paikka ja järjestäjä avoin
Pohjosen Pystymettä	9/2002	20 v. Juhlapystis! Napapiirin Moottoripyräilijät r.y Mikko Laitila 0400-188 429 Veikko Harjuniemi 0400 394 162
Pystymettä	25.-27.10.2002	Paikka ilmoitetaan myöhemmin Hannu Toivainen 09-693 3106, 0500-833366



KERHOTUNNUSTEN KÄYTTÄMINEN HELSINGIN MP-MESSUILLA

Vuoden 2001 Moottoripyöränäyttelyssä tapahtuneiden väärinkäsitysten johdosta näyttelyn järjestäjä Moottoripyörien Tuontikauppiat Suomi Oy ja SMOTO ry:n edustaja neuvottelivat Pasilan poliisilaitoksen edustajien kanssa tulevista menettelytavoista koskien kerhotunnusteiden käyttöä.

Osapuolet sopivat, että jatkossa yleisesti hyväksytyjen moottoripyöräkerhosen tunnusteet saavat näkyä pukeutumisessa. Aiheesta pidetään myös MP-näyt-

telyn järjestyksenvalvojille oma tiedotustilaisuus hyvissä ajoin ennen näyttelyä, jotta tämänvuotisilta väärinkäsityksiltä välttäisiin.

Joten tervetuloa kaikki MP 2002-näyttelyyn 1.-3 helmikuuta Helsingin Messukeskukseen !

MP 2002-näyttely SMOTO ry

Myydään tai ostetaan

Tälle myydään ja ostetaan palstalle voivat MP69:n jäsenet lähettää julkaistavaksi ilmaiseksi lyhyitä ilmoituksiansa. Julkaistavien ilmoitusten määrää voidaan joutua rajoittamaan ja ne julkaistaan saapumisjärjestyksessä.

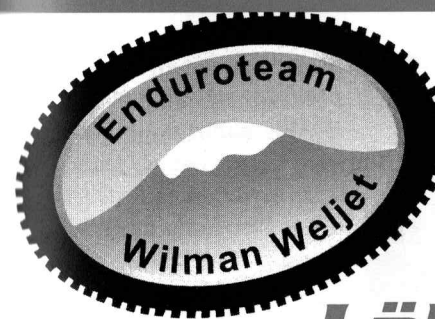
MYYDÄÄN

2-paikkainen Finntour-merkkinen sivuvaunu. BMW R 100 RT:n apurunko ja asennussarja.

Vesa Oksanen
vesa.oksanen@pp2.inet.fi
Kumpulankaari 19, 90650 OULU
(08) 530 2311, 040-524 2043

Suzuki RG 125 gamma vm. 91, ajettu 34000km, kuristettu <11 kW, yleiskunto erittäin hyvä, käyttämättömät ketjut ja rattaat, hyväkuntoiset renkaat, hp.9900 Heikki Oksanen
deckard@lyseo.edu.ouka.fi
(08) 530 2311, 040-7484286

Honda CBR600F PC23 -89
Mittarilukema 60800 km
Hinta 26.500 FIM tai 4.457 EUR
Veijo Änäkäinen p. 040-7092703
Lisätietoja osoitteessa <http://www.students.tut.fi/~anakaine/tori/cbr600.html>



Vaiherikas Kontion Lähestymisajo

Tällä(kin) kertaa tarkoituksemme oli ajaa Kontioon käyttäen GT-kartan ohuimpia viivoja niin paljon kuin mahdollista. Soratiematkailu on osoittautunut mukavasti asfalttiajtoa antoisammaksi touhuksi - tosin tällä kertaa kommelluksia olisi voinut olla vähemmänkin. Retkellä oli kerhomme normaalin jäsenistön (Make ja Pauli) lisäksi vieraileva jäsen Jari vuokratohtoreineen (DR650). Kerholaisten kalustoon kuuluu Mylvivä jalopeura DR500 ja Tykilavetti Africa Twin.

Ensimmäinen etappi Kauhajoelta Peräseinäjoelle kurvailtiin 90-prosenttisesti sorateitä pitkin ja kivaa oli. Peräseinäjoella pysähdyimme pieneksi hetkeksi sukuloimaan ja huomasimme samalla hassun jutun: Jarilla ei enää ollut perälaukkuja. Loppupäivän sitten vietimme ajaa saman pätkän edestakaisin kolmeakymppiä taapeilla seisten ja ojanpohjia tähyillen, mutta turhaan, laukun sisältöineen sai kirjjata menetetyksi. Onneksi laukussa oli vain makuupussi, rekisteriote ja joitain työkaluja, eli ei juuri mitään tarpeellista. Painsäästöäkään ei ole pahitteeksi varsinkaan soralla surautellessa.

Vihdoin matka pääsi jatkumaan kevenetyllä kuormalla ja lukemattomien reitiltä eksymisten jälkeen löysimme itsemme Alajärven takametsistä, missä suoritimme aidon endurohenkisen sissiyöpy-

misen kuivahkossa kangasmaastossa nevan reunassa miljoonat hyttyset ja muurahaiset seuranamme.

Ilta oli uskomattoman upea auringon laskeutumisella viereisellä soidensuojealueella. Ajamisen kannalta tuo laskeva aurinko ei tosin tuntunut kovin upealta, varsinkaan, kun ajosuunta metsäisellä taipaleella oli kohti aurinkoa: Näkyvyys oli monin paikoin nolla.

Aamulla söimme pika-aamiaisen ja suunnistimme kohti Perhon kirkonkylää tutkimaan, josko kylältä saisi aamukahvia. Saihan sitä, ja paikallinen motoristi-taksiryrittäjä myös tuli turinoimaan ja ihmettelemään meidän meininkiä - terveisiä vaan sinnepäin.

Perhosta suuntasimme kohti Haapavettä, mistä kerhomme toinen jäsen Pauli tuli mukaan vahvuuteen toista päästyään. Haapavettä lähestyessämme onnistuimme tehokkaasti välttämään pikitiet emmekä edes eksyneet montaa kertaa. Muutama kymmenen kilometriä ennen Haapavettä, hakiessamme hiukopalaä kyläkaupasta, eräs iäkkäämpi naishenkilö ällisteli rumia kuraisia pyöriämme kaupan pihalla ja lausui varoituksen sanoja vektotimien vaarallisuudesta. Joku nuorimies kylältä oli kuulemma telonut joskus itsensä moottoripyörällä, humalassa ja kypärättä tietysti. Toki moiset varoitukset on



**Jokijärven takamailla
etsimme sateenkaaren
päättä.**

otettava vakavasti, kuten tästä tarinasta myöhemmin selviää... . Sekin jäi vaivamaan, kun kaupan kassaa hoiteleva tyttönen kysyi heti Afrikkalaisesta, että ”paljonko se painaa?”. Höh, eihän tuommoista osaa kysyä muut kuin mopon upotusta harrastaneet!

Oli melkoinen helle ja olimme Haapa-vedellä etuajassa – niinpä pulahdimme Paulia odotellessamme Kylpyläsaarella uimassa. Paulin puksuteltua Tohtorillaan (DR 500) paikalle suunnistimme kohti Pulkkilaa. Pieni vastoinikäminen tuli heti parinkymmenen kilometrin päässä: Reisuinnostuksessa oli pienemmän Tohtorin tankkaus unohtunut. Isomman DR:n hanasta suoritimme kuitenkin nopean korpitankkauksen. Toimenpiteen jälkeen ei isompi Tohtori jostain syystä halunnut heti käynnistyä, vaan se halusi ensin joka miehen vuorollaan polkevan itsensä hiekeen.

Pulkkilasta päästiin taas asiaan eli soralle. Sitten tapahtuikin kummia: Ajoimme vetäjälle tuttua soratietä meikäläinen keskimmäisenä. Oletin jostain syystä tien jatkuvan erään kumpareen takana suoraan eteenpäin ja katselin vain huolettomana peilistä, että miten se Jari siellä pärjäälee. No, yhtäkkiä huomaankin, että heti kukulan jälkeen tie haaraantuu jyrkästi, ja

vauhtia on sen verran, että kääntyminen on mahdotonta. Yritin luistatella pyörää oikeaan suuntaan, mutta kyljelleen se meni. Kaikeksi onneksi risteyksessä ei ollut ojaa ja sukelluslustedana toimi pehmeä perunapelto. Pyörimisen lakattua totesin kaikkien jäsenten toimivan eikä moposakaan ollut vaurioita pahoja naarmuja lukuun ottamatta. Lievästi nyrjähtänyttä peukaloa ja takin hihaan tullutta reikää lukuun ottamatta vahingot olivat siis lähinnä henkisiä. Eli ei muuta kuin tomut pois vaatteista ja miehissä nostettiin tykkilavetti pystyyn – tässä vaiheessa perunamaan omistajakin ehti paikalle ihmetellen, että ”kuka se oli joka kaatui?”

Vahingosta viisastuneena lisäsimme vauhtia, jotta hyrrävoimat pitäisivät paremmin ajopelit pystyssä. Sorateitä pitkin suuntasimme Kestilään ja edelleen Manmansalon lossille, missä tapasimme pari muutakin motoristia. Lossista lykkäsimme mopot vastarannalle, jottei muiden lossista poistujien tarvitsisi odottaa, kun pojat potkivat Tohtoreitaan käyntiin. Paulin lykätessä Tohtoriaan lossista etuputkien väliin tökätty paikkapullo sanoi sopimuksen irti suihkimalla paikkavaahdot pitkin naamaa ja rinnuksia. Ajon aikana moinen olisi saattanut aiheuttaa omape-

räisen vaarallisia ajolinjoja mutta nyt lähinnä hämmästyttä ja hilpeyttä. Pahimpien sotkujen tultua siivotuksi jatkoimme matkaa käyden ensiksi tutustumassa Metsähallituksen Manamansalon leirintäalueeseen, joka on todella upea paikka kaikkinen lampareineen ja hiekkarantoineen. Siitä oli tarkoitus ajella lähinnä sorateitä Puolangalle, mutta eksymisestä johtuen putkahdimme Paltamo-Puolanka -baanalle, jota pitkin sitten köröttelimme Puolangalle tankkaamaan. Huoltiksella kuulimme kuolemattomat sanat erään HD:llä ajavan hemmon ihmetellessä katkenneita mittarinkiinnikkeitä: ”Eihän tätä tärinää mikään kestä!”.

Puolangalta matka jatkui mutkaista asfalttia pitkin aina Taivalkosken metsäyhtälään saakka, mistä siirryimme kenttäradalle, joka jatkuu Kuusamoon asti. Kenttärata on kuulemma saksalaisten suurimpia sodanaikaisia rakennushankkeita itärintamalla, ja vaikka kiskot onkin kerätty pois (siellä täällä on toki parruja tiessä pystyssä), pohja on käytössä metsäautotienä kunnan vaihdellessa suuresti hyvän ja survivaalin välillä. Matkan varrella on myös monenlaista hautuumaata ja muuta sodanaikaista nähtävyyttä.

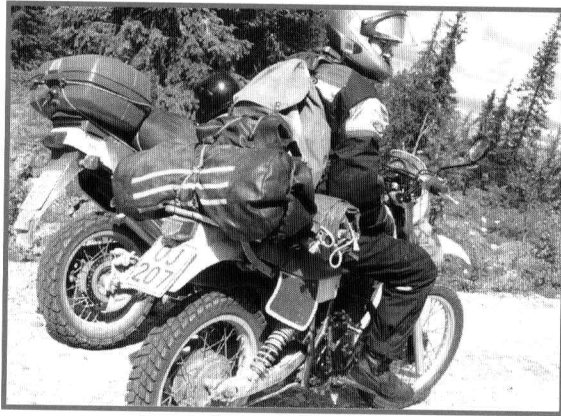
Hepokankaassa tie sitten päättyi jokeen ja jatkui kyllä vastarannalla, silta vain

puuttui välistä. Hetken jo luulimme olevamme taas eksyksissä mutta paikalle osunut kalamies osoitti kartalta sijaintimme, joka oli kyllä suunnitellulla reitillä. Kartassa näytti siltä, että tien viiva katkeaa vain Hepokangas -tekstin takia, mutta kyllä siitä puuttui pätkä välistä ihan oikeasti. No ei siinä mitään, kiertotie ongelman korjaamiseksi oli sangen herkullinen ja ihan tuurilla arvasimme muutamista viitatomista neljän tien risteyksistä oikean suunnan päätyen Kalle Päätalon synnyinseuduille Jokijärvelle. Näillä paikkeilla saimme reissun ainoan onnistuneen valokuvankin kameralla, josta retken tyyliin sopien oli patteri sökönä.

Jokijärveltä piti ajella palan matkaa pikitietä kohti Taivalkosken keskustaa päästäksemme jatkamaan kenttärataa pitkin. Radanpohjaa sitten huristeltiin Kuusamoon päin muutama kymmenen kilometriä, kunnes kerhomme vieraileva jäsen rupesi kaipaamaan nopeampia reittejä, jotta päästäisiin joskus perille seuraavaan etappiin. Niinpä sitten, vaikka kello oli vasta yksi yöllä, oikaisimme Särkelän tietä ylös Oulu-Kuusamo -tielle ja sitä pitkin Kuusamoon Motoristihotelli Riekin Pirttiin, joka on kautta aikain perinteinen kerholaisten yöpymispaikka Kontioon mennessä, oli kontio sitten missä tahansa.



**Pommikoneet
rajan
pinnassa...**



Tauko.

Vaikka onnetar oli jo osoittanut asenteensa, uskallettiin Riekissä saunoa ja soudellakin. Ja kuinka ollakaan: saunanpesää sytyttäessä tulitikku katkesi ja lensi seinän rakoon... Seuraamuksilta onneksi vältyttiin. Hiukan ehdittiin perillä nukkuakin, ja hyvissä ajoin aamulla lähdettiin ajamaan ihan rajan pintaa pitkin etelää kohti. Rajaa seurailee tosi upeita sorateita, mäetkin ovat melkoisia hyppyreititä ja toisin paikoin on irtosoraa 10 sentin vahvuudelta. Poususta Hossaan on tervattua tietä, mutta varsin mutkaista sellaista – Tohtorikin innostuivat vallan kyykkypyörämäiseen matkantekoon. Hossasta ajelimme hiekkateitä pitkin Suomussalmelle seurailen Hossanjokea, Saukkojärveä ja Kiantajärveä. Tarkoitus oli ehtiä ennen kuutta Raatentportille Raatteen Tien päähän syömään, mutta myöhästymme (tietenkin) kymenen minuuttia ja ovet olivat säpissä.

Siispä nautimme pikaisen motoristivälipalan omista varastoista ja lähdimme ajelemaan pitkin Raatteen tietä. Kerhomme Pulkilan osaston vastaava on perehtynyt Raatteen sodanaikaisiin tapahtumiin, joten häneltä kuulimme monta kiintoisaa ja järkyttävää tarinaa niiden tapahtumapaikalla. Ala-Vuokissa saimme paikallises-

sa kahvilassa lämmintä murua rinnan alle ja matka jatkui tyytyväisin vatsoin kohti Kuhmoa, hiekkateitä pitkin tietysti. Ala-Vuokki – Keskinen – Kumpunen – Lipikkavaara olikin tosi herkullinen pätkä. Tarkoitus oli ”oikaista” Palovaaran kautta, mutta lainkuuliaisina motoristeina kunnioitimme ”sallittu vain osakkaille”-kylttiä.

Muutama kymmenen kilometriä ennen Kuhmoa eksyimme vahingossa pikitielle ja jou-

duimme kuluttamaan rupulikumeja asfaltilla keskustaan asti. Hiukan pelkäsimme, että Kontio sijaitsi Kuhmossa ja tulisimme väärästä suunnasta sisälle mutta eipä siellä näkynyt kuin muutama hassu motoristi. Koskapa tiesimme, että kontrollista on nelisenkymmentä kilometriä varsinaiselle rallipaikalle, arvelimme paikan sijaitsevan jossain rajaseudun erämaassa. Sen vuoksi lähdimme lähestymään Nurmeksen kontrollipaikkaa pikkupolkuja pitkin luoteesta päin.

Tarkoitus oli ajaa Peurajärven retkeilyalueen läpi, ja hämmästys olikin suuri, kun yhtäkkiä mutkan jälkeen oli ”aja hitaasti”-kyltti ja jatsikansaa mettät täynnä! Olimme näköjään saapuneet Kontioon vahingossa ja takaoven kautta mettästä päin. Ei sitä ihan heti meinattu portilla vahingoksi uskoa, mutta saimme lopulta lunastaa piletit paikan päältä eikä tarvinnut käydä Nurmeksessa asti mokoman asian takia.

Kontiot tuntuvat paranevan vuosi vuodelta, samoin kuin lähestymisajon soratieprosentti.

Enduro Team Wilman Weljet



Ulkoista ja sisäistä lämmikettä nuotion äärellä

Pohjoisen Pystymettä 2001

Ajatus lähteä Pohjoisen Pystymettä tuli puettua sanoiksi Jyväskylässä, Kotasrallissa. Yleensä kadun näitä älynväläyksiäni sangen pian. Mutta jos on ollut kuulijoita paikalla, niin sanottu mikä sanottu. Vastuu siirtyy kuulijalle. Ja nyt oli paikalla serkkuni Teuvo, joka soitti pari viikkoa Kotaksen jälkeen.

Pystymettät ovat meille molemmille tuttuja vuosien takaa, mutta vain ne etelässä pidetyt. Tiedättehän, polttopuita, riuku ja vettä. Viimeksi syksyllä 2000 istuttiin Läyliäisten metsässä perjantaista sunnuntaihin, vaihtelevassa vesi- ja räntäsateessa, nuotion ääressä. Puhuttiin viisaita, tavattiin uusia tuttuja ja ihailtiin tulennieliöitä. Ja sinä sunnuntai-iltana, tunti pyörän talviunille painumisen jälkeen sa-toi ensilumi.

Ja kuin sattumalta matkan alla iski pyöräkuume. Siis syksyllä. No, helpotti, kun sain uuden käytetyn alleni. Tulisi samalla kerättyä kokemuksia, ettei tarvitse kärsiä koko talvea tietämättä millainen peli tuli hankittua.

Matkaan lähti vielä Laineen Terokin, jota ei tarvinnut paljoa houkutella. Ilmeisesti uudenkarheaa Trumppaa piti myöskin testata.

Perjantai vapaaksi töistä ja kello soimaan viideltä. Aikataulutettu oli hommaa sen verran, että aurinko laskee Rovaniemellä klo 19.24. Jos keskinopeus olisi 90 km/h ja tauot 1,5 tuntia, niin perillä oltaisiin 18.40. Siis jos lähtee kuudelta. Eli vähän jäisi varaa, ettei tarvitse viimeisiä sorapätkiä ajaa pimeässä.

Lämpömittari näytti +13 C kotona Espoossa, kun kuudelta laskin takamukseni satulaan. Treffit oli sovittu Lahden Majakalle puoli kahdeksaksi. Matkalla totesin meren, tai jonkin muun, lämmittävän rannikkoseutua aika lailla. Ennen Lahtea oli ilma jo sangen raikasta ja pyörän peilit paikkapaikoin huurussa.

Olin ensimmäisenä paikalla, eivätkä muutkaan myöhässä. Tankkauksen jälkeen lähdettiin ja valittiin päätiet Päijänteen itäpuolelta. Tarkoituksena edetä nyt ainakin aluksi rivakasti. Ja hyvin matka menikin,

kaikilla pyörät kunnossa ja tiet kuivia. Lämmittelemään pysähtyiltiin reilun sadan kilometrin välein. Ja se sopi minun pyöräni yllättävän pienelle tankillekin hyvin. Opin matkaamaan pelkän merkkivalon kanssa. Kahvanlämmittimet olivat arvosaan, eka pyöristäni jossa ne ovat ja voin jo nyt suositella. Riittävät pitämään näpit lämpiminä liki nollan keleissä. Tosin tässä vaiheessa en lämpötilaa tiennyt, ei näkynyt mittareita missään. Parempi niin. Jalakaterät pysyivät lämpiminä canada-bootsseissa, reidet pääsivät kyllä jäähtymään turhankin paljon.

Yleensä tauot olivat tankkausta ja venkierron vauhdittamista. Jossain vaiheessa syötiin lämmin ateriakin. Oulun kohdalla todettiin matkan edistyneen hyvin ja vaihdettiin pienemmille teille. Kiimingin, Yli-lin ja Oijärven kautta Ranuan tielle ja siitä Rovaniemelle. Tiet Simo-, lija ja Kiiminkijokien varsilla olivat mukavia ajaa, hyväpintaisia, vähän liikennettä ja kivat maisemat. Aurinkokin oli hengessä mukana. Lehtiä putoili jo puista, mutta kun keli säilyi kuivana, niin eivät aiheuttaneet vaaraa. Rovaniemellä pakollinen neste-tankkaus ja Ounasjoen rantaa luoteeseen. Tankkauspuisteen edustalla hieman liiankin avulialta mieshenkilöltä saadut ohjeet olivat hieman epämääräiset, mutta kun viitat löytyivät, niin hyvin löydettiin perille. Viimeiset 20 km hyväpintaista hiekkatietä ja se viimeinen pätkä tietöntä. Mutta kaikki pääsivät perille, aukealla näkyi jo Harrikka, CBRXX, enskoja ja kaikkea siltä väliltä. Pyöriä oli saapuessamme parikymmentä, myöhemmin kuulemma yli 60. Kilometrejä oli kertynyt 895 kotipihasta ja kello oli 18.30.

Paikka oli mahtava, mäenkumpare pieneen lammen rannalla, rintamasuunta aurinkoon laskuun. Ja lammen takana aukeasuona – joku niistä, sellainen jolla ei ole pal-



Pakoputken vaimennin on oiva käsienlämmintin.

jon puita – tiedättehän. Filmiä paloi, komea auringonlasku, nuotioita varten pihkaisia männyn yläoksia ja tervaskantoja. Ei tarvinnut kovin paljon töitä tehdä, että oli riittävän lämmin. Ja riukukin oli, ja vielä karuimmasta päästä. Kahden kannon päälle asetettu ranka, jonka paikallaan pysymiseen ei voinut luottaa. Mutta toimi.

Lauantai oli sitten kevyttä sataa – ei sada pitkin päivää. Onneksi ei ollut perjantaina sellainen keli. Päivä kului nuotiolta toiselle kierrellessä, vieraille tarjottuja suolamuikkuja maistellessa ja kiireettömässä oleskelussa. Kävinpä lammessa kastautumassakin, teki tosi hyvää. Siis se, kun sai itsensä sitten taas kuivaksi ja puhtaisiin vaatteisiin. Halukkaille oli sitten myöhemmin telttasaunakin tarjolla. Illalla saimme ihastella sangen ylettyvästä jätkänkynttilää.

Seuraava yö oli kylmä. Aamulla oli mo-poo kuurassa ja aikainen herätys. Kädet tönkköinä tavaroita pakkaamaan ja pyörän päälle sitomaan. Sivulaukun lukot jäässä (edellisen omistajan jäljiltä öljyämättä?). Ei löytynyt kuin yksi remmi putkikassin kiinnitykseen. Ja pyörää käyntiin. Eikä lähde! Luulin ruiskukoneen osaavan käynnistää kaasutinkonetta paremmin, mutta ei vaan. Sitten nestekaasuliekkiä kampikammion alle, että saadaan vähän lämpenemään. Kerran sitten kokeiliin niin, että avasin kaasua hieman. Heti lähti! Olisikohan se lähtenyt ilman sitä lämmitystäkin? Saipahan Tero aiheen naljailuun, Trumppa käynnistyi hyvin. Hieman turhan hätäinen lähtö, mutta vielä kerran kiitos järjestäjille! Hieno paikka ja hyvät järjestelyt.

Visiiri huurtui sitten siihen malliin, ettei sitä voinut käyttää ollenkaan. Eli ensimmäiset 20 km visiiri auki, lämpötila varmasti välillä $-2 \dots +2^{\circ}\text{C}$. Aika raikasta, ei kestäneet silmät kuin tuollaista 50 km/h vauhtia. Ja se vesi mikä silmistä valui, tuntui jäätyvän poskille. Asfaltille päästyämme alkoi visiirikin pysymään auki, kunhan piti vauhdin 80 paremmalle puolelle. Pleksistä alkoi kuura sulamaan 20 km ennen Rovaniemeä, liekö Ounasjoen takaa noussut aurinko autanut.

Aamupalan nautimme Kemin tien varressa olevalla huoltoasemalla. Pyörän jätiin aurinkoon, että lukot sulaisivat. Sulivat-

han ne ja pääsin sitomaan kassiputkimakaraa paremmin. Jolloin! Pakoputki oli polttanut siihen reiän ja sulattanut sisältä keinokuituisen alusasun mustaksi mömoksi + tahrinut muutakin. Suosittelen kaikille sivulaukkujen lukkojen öljyämistä ennen seuraavaa Pohjoisen Pystymettä-reissua.

Siitä sitten jatkamaan, kello oli n. 8.30 ja Rovaniemen mittari näytti $+5^{\circ}\text{C}$:tä. Ajoimme samaa reittiä takaisin, oli yhtä kylmä kuin tullessakin ja ennen Jyväskylää alkoi satamaan. Sadehaalari vuotavan Gore-asun päällä oli lopulta aika hyvä ratkaisu. Sade, joka loppui ennen Heinolaa, ei kastellut ja taisi pitää vähän lämpimämpänäkin. Viimeisellä tankkaustauolla Heinolassa keräsimme sitten aika lailla katseita, tiedättehän...

Kotiin ehdin kello 9:ksi, takana 940 km ja 13,5 tuntia reissaamista. Pari tuntia kamojen parissa ja matka suunnilleen pulkassa. Heinolassa Tero otti puheeksi Iron Butt'in. Sanoi meidän jo ajaneen kahden päivän aikana sen helpoimman, Saddle-sore'n eli 1000 mailia alle 24 tunnin. Voisihan tuo onnistuakin, matkavauhdin puolesta ainakin. Eikä sitä varmaan ole pakko ajaa alle $+10^{\circ}\text{C}$ lämpötilassa? Sitähän voisi vaikka pohtia Etelän Pystymettässä.

Harri Ruokola

Teksti: Veijo Änäkäinen

Kuva: <http://www.mz-b.de/>

etz250/e-etz250.htm

"Mitzi"

kaipaa apuanne!

Entisöinnin jälkeen Mitzimme voisi näyttää vaikka tältä



Kerhomme on aikojen saatossa saanut Myllymaan Repalta lahjoituksena MZ ETZ250 moottoripyörän, jota on käytetty harjoituspyöränä kursseillamme. Vuosimallista ei minulla ole tarkempaa tietoa, mutta kyseistä mallia on valmistettu entisessä Itä-Saksassa Zschopaun tehtaalla vuosina 1981-1989.

Kaikkihan me tiedämme sen, että tekniset laitteet kuluvat käytössä ja vaativat säännöllistä huoltoa. Niin myös tämä Mitzi on saanut huomata ajanhampaan purevan kovaan teräkseen ja ajokilometrien tuovan lonkkavikaa ja aineenvaihduntahäiriötä.

Pelastin pyörävanhuksen tallini suojaan tarkoituksena kunnostaa se ajokuntoiseksi. Tekniikkaa tutkiessani sain todeta, että urakka onkin oletettua vaativampi. Bensa-

tankki on ruosteessa, bensahana ja kaasutin kaipaavat myös paineilman raikastavaa tuulahdusta.

Renkaista ovat kudokset poikki, ketju ja rattaat ovat jo palvelleet riittävästi, akku on räjähtänyt ja paljon paljon muuta pientä.

Koska kerhollamme ei ole suuria summia sijoittaa pyörän kunnostukseen, käännytkin nyt teidän kerholaisten puoleen. Jos sinulla tai jollain tutullasi on tallin nurkassa tai romulaatikossa kyseiseen moottoripyörään sopivia osia, niin kaikki kyseeseen malliin sopivat ehjät osat otetaan lahjoituksena MP69:lle vastaan.

Kiitokset Repalle ensilahjoituksesta, nyt on teidän muiden kerholaisten aika kantaa kortenne kekoon moottoripyörän jälleen liikenteeseen saattamiseksi osien muodossa.

Teksti: Miika Salo

DUCATI-CUP

Ollaan puuhaamassa Ducati-merkkiluokkaa SS900/750 ajopeleille. Pelit on oltava putkia, lastua ja ilmansuodinta lukuunottamatta vakioita. Kaikille tulee samanlaiset kilpärenkaat määrättyllä kovuudella. Nyt sijoittuminen on varmasti vain miehestä kiinni.

M-Star maahantuojana lähtee asiaan mukaan suurin panostuksin. He myyvät pyörän todella halvalla ilman ajoneuvoveroa. Toki voit ostaa pelin edullisesti myös verollisena ja ajaa kisojen välissä normaalisti katuajoa. Hintaan sisältyy lasikuitukatteen, osanottomaksu kaikkiin neljään suunniteltuun kisaan, kesän voiteluaineet ja osto-optio ajoverustesettiin ja rengaspakettiin.

Tarkoittaa että kilpanahkapuvun, kenkät ja hanskat saa ostettua huomattavan edullisesti. Samalla tavalla hinnoitellaan neljän rengasparin paketti (yksi pari on saderenkaita). Voiteluaineet tulevat Shelliltä, joka antaa siis kisaamista varten tarvitsemasi voiteluaineet maksutta. Nämä sarjan yhteistyökumppanit toki saavat

jokaiseen peliin kesän ajaksi mainokset. Edelleen voit hakea omaakin tukea. Koko diiliin ainoa ehto on ajaa ne neljä kisaan jotka luokalle tulevat. Paketin lisäksi tarvit ainostaan lisenssin.

Neljä kisa SM:in yhteydessä, viimeisessä tuplapisteet. Jokaisessa kisassa tavarapalkinnot ja sarjan voitosta rahapalkinto.

M-Star tuo lisäksi kaikkiin kisoihin huoltoporukan ja riittävästi varaosia, jolloin edes mekaanikkoa ei pakosti tarvita eikä liioin pääomaa tarvitse sitoa varaosiin.

Hinnat näytävät seuraavilta:

SS900FF	(sis alv 22%)	58 tmk
SS750FF	(sis alv 22%)	50 tmk

Pyörissä, niiden hinnoista ja vaihtoehtoista yhteydet suoraan M-Stariin / Niko Kantola, puh. 09-2766570.

Terveisin,
Miika Salo

Teksti ja kuvat: Jari Istolainen

PYYNIKKI -tiistain munkki

Tampereen seudun ehkä perinteikkäin motoristien kokoontumispaikka löytyy ihan keskustan tuntumasta Pyykinharjulta. Harjun päällä on näkötorni ja näkötornilta paistetaan ehkäpä suomen parhaita munkkeja.

Tapahtuman juuret tosin vievät meidät huomattavasti kauemmas historiaan kuin moni tulee nykyhetkessä ajatelleeksi.

Pyykin ajot

Pyykinillä on aloitettu moottoripyöräkilpailujen järjestäminen vuonna 1932. Tuolloinen Hämeen Moottorikerho laittoi tapahtuman alulle. Aluksi kisa ajettiin mukulakivillä ja soralla, mutta vuonna 1957 rata asfaltoitiin. MM-tasoisena kilpailu ajettiin 1960-62 kun taas sotavuosina 1940-45 ajoja ei ajettu laisinkaan. Pyykinin ajot keräsivät yhteensä reilusti yli puoli miljoonaa katsojaa historiansa aikana. Viimeiset Pyykinin ajot ajettiin 1971.

Pyykinillä on järjestetty muutamaan otteeseen näytösluonteiset ajot, jotka on ajettu mahdollisimman tarkkaan alkupeleistä rataa mukaillen.

Pyykinin ajot tänään

Nykyään motoristiperinnettä vaalitaan joka tiistaisella spontaanilla kokoontumisella, jonka alun perin ovat käynnistäneet veteraanimoottoripyörillä ajavat ja pikkuhiljaa tapahtuma on laajentunut myös mui-



Kesä-tiistaisin kahvilassa saa juuri paistetun maukkaan munkin hyvän kahvin kera tarjoushintaan (kesällä 2001 hinta oli 10,- mk) .

den motoristien keskuuteen. Tapahtuma on saanut jopa niin suuren suosion, että veteraanipyörien omistajat ovat siirtäneet kokoontumispaikkansa Mustalahteen.

Pyykin-tiistai on siis jokaviikkoinen tapahtuma kesätiistaisin. Paikalle tulee keleistä riippumatta parisataa pyöräkuntaa ja parhaimmilla kesäkeleillä päästään noin kuudensadan pyörän lukemiin. Pyörämäärää on mahdoton laskea, kun vaihtuvuus illan mittaan on melko suuri.

Pyykinin munkkikahvila tarjoaa munkkikahvit erikoishintaan tiistaisin ja lisäksi

pihalla on pikkusuolaista tarjoileva myyntikoju.

Tiistaisin paikalta voi löytää hienosti entisöityjä moottoripyöräklassikoita, äärimmilleen rakennettuja harrikoita, V8-moottorilla varustetun BossHossin, yli 300 km/h kulkevat nykytekniikan huiput, huippumukavuutta tarjoavat GoldWingit ja monet monet muut erityyppiset pyörät. Ja tietysti niiden kuskit, matkustajat sekä kaikki ne ulkopuoliset, jotka pyöristä ovat kiinnostuneita. Nähtävää siis riittää. Ja saadaanpa joka tiistai ihailla autoilijoiden häikäiseviä autonkääntösuorituksia tupaten täynnä olevalla parkkipaikalla J

www.pyykinmunkkikahvila.fi
www.jarge.net/private/pyykinni.htm

Jari Istolainen



Pyykinillä on paljon nähtävää, pyöriä ja niiden kuljettajia.

Teksti: Veijo Änäkäinen
Kuvat: OFFROAD-Sanommat

OFFROAD -Party Sipoossa

OFFROAD-Sanommat järjesti lokakuussa Sipoon moottoriradalla koko perheelle suunnatun enduro- ja motocrosshenkisen tapahtuman. Viikonlopun aikana laatuuaan ensimmäistä kertaa Suomessa järjestetyssä tapahtumassa kävi noin 3000 vierailijaa. Yleisön ja järjestäjien positiivisten kokemusten perusteella voimme odottaa, että ensi syksynäkin pääsemme nauttimaan vastaavanlaisesta tapahtumasta.

Paikan päällä riitti paljon katsottavaa. Ehkä henkeäsalpaavin esitys oli, kun seitsenkertainen trailin Suomen mestari Joachim Hindrén hyppäsi moottoripyörällään kymmenen ihmisen ylitse ilman hyppyriä. Ennen hyppyä Joa kiihdytti 270cc GasGas-trial pyöränsä 70 kilometrin tuntinopeuteen. Kymmenen vapaaehtoisia osallistuivat maailmanennätyshyppyyn asettumalla makuulle neljän metrin mat-

kalle. Joa esiintyi myös pienelle alueelle rakennetulla trial-radalla, jossa oli TV:stäkin tuttuja trialesteitä. Yhtenä osana rataa oli hänen huoltoautonsa. Hän ajoi radan läpi todella helpponäköisesti esittäen välillä taitoluisteluakrobatiaakin. Myöskään jyrkkä ajoluiska ei tuottanut ongelmia hänen kaasuttaessaan huoltoautonsa katolle. Polttoaineen lisäksi GasGas vaati toimiakseen yleisön aplojeja. Pieni dramatiikka toi lisämausteita



Joachim Hindrén hallitsee helposti keulimisen kuin myös ”perimisenkin”.

sateen liukastamalla crossiradalla. En ollut aikaisemmin ajanut enduropyörällä, joten vatsan pohjassa tuntui pientä jännityksen aiheuttamaa kipristelyä. Ajoin ensin 250cc pyörällä, joka numeroissa pienestä painoerostaan huolimatta tuntui raskaam-

esitykseen. Joa onnistui stoppietia tehdesään ajamaan pyöränsä ”katolleen”. Siinä se seiso i satula maata vasten kuin isoisan polkupyörä ketjujen rasvausta odottamassa. No, ei se sen ketjuille tehty mitään, mutta kaasukahva vaati kaadon jälkeen huoltotoimenpiteitä.

Freestyle motocrossissa saimme seurata hurjia hyppyjä, tahtoivatpa pyörä ja kuljettaja joskus lähteä hypyn aikana eri reitellekin. Kuolemanpallossa oli samaan aikaan jopa kaksi moottoripyörää. Lauantai-iltana yleisöä viihdyttivät tanssijat ja baarimikkot palavine pulloineen. Nälkäisille oli ruokaakin tarjolla ja Sipoon Moottorikerhon kioskista sai hyvää kahvia ja makkaita pullia.

Moottoripyörien maahantuojat ja mp-liikkeet esittelivät offroad-kalustoaan ja varusteita.

Myös pyörien koeajoon oli mahdollisuus, jonka tilaisuuden käytinkin hyväkseni. Kävin kokeilemassa kahta KTM:ää

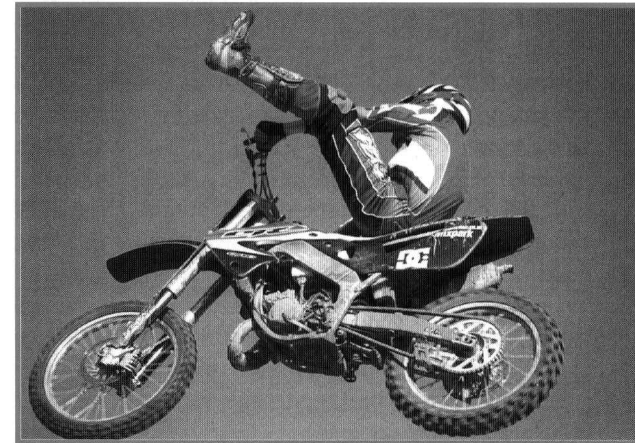
malta ja hankalammalta ajaa kuin 125cc-pyörä. Satapiikillä uskalsin ajaa reippaammin, koska siihen minulle syntyi heti alusta luottavaisempi suhde, tehoakin oli ajokokemukseeni nähden riittävästi. Koeajon jälkeen olivat niin pyörät kuin oma ajopukuni saappaat ja kypärä mukaan lukien pesun tarpeessa. Kokeilu tartutti endurokuumeen, jota rauhoittaa vain tyhjän lompakon hierominen poskea vasten.

Kysyin crossikuskeilta Mikko Tontilta ja Aleksander Wiikiltä vinkkejä ensimmäisen enduropyörän hankintaan. Sopivia laitteita ovat 200/400cc 4-tahtiset tai 125/200cc 2-tahtiset enskat. Hieman käyttötarkoituksesta riippuen vaaka kallistuu joko 4-tahtisen tai 2-tahtisen puolelle. 2-tahtisen etuja ovat huokeampi hankintahinta ja keveys, josta on hyötyä ajettaessa vaikeassa maastossa ja radalla. Miinuspuolelle voidaan laittaa tarve 2T-polttoaineen sekoittamiseen itse. Pidemmällä reissuilla voi toki pitää mukana pientä öljypulloa,

mutta joka tapauksessa bensojen kanssa läträäminen on hankalampaa kuin 4T-laitteen kanssa. 2T-pyörällä ajaessa kannattaa myös pitää mielessä, että se ei saa voitelua moottorijarrutuksen aikana. Voiteluöljyn syöttö on kiinni kaasukahvan asennosta, vaarana on kiinnileikkaantuminen. Jos enskan aikoo ostaa ainoaksi pyöräksi, on silloin nelitahtinen monikäyttöisempi kompromissi. Sillä voi ajella hyvin sora- ja metsäautoteitä, mutta pienillä poluilla ja upottavassa maastossa se on suuremmasta painostaan johtuen kömpelömpi. Kokonaisuhoitokustannuksissa ei ole juurikaan eroa. Enduron tai crossipyörän talvella kuljettamista varten kannattaa hankkia sopiva pakettiauto tai peräkärry. Ajosession jälkeen vilustuttaa itsensä varmasti, jos lähtee kotiin ajamaan hikisenä. Eivätkä ne nastarenkaatkaan tykkää hyvää paljaasta asfaltista. Koska minulla on jo katupyörä pidempiä matkoja varten, ostaisin 125cc tai 200cc 2T-enduron. Melkein teinkin jo kaupat 200cc KTM:stä, mutta löysin rahoilleni muuta käyttöä.

Jos aikoo ostaa enskan tai crossi-pelin, on rahaa jätettävä myös varusteisiin - tässä asiassa ei saa tinkiä, onhan kyse tuiki tärkeistä turvavarusteista. Normaalit katuvarusteet eivät ole hyviä enduro- tai crossiajoon. Kyselin varustepaketin hintaa, se pyöri siinä 5000 mk:n paikkeilla. Varusteita voi myös ostaa käytettyinä, mutta toki vaivattomimmin ne kaikki saa kerralla uutena liikkeestä. Tarvittavia varusteita ovat: jalkasuojat, rinta- ja olka-

panssarit, housut, takki, crossi-kypärä, ajolasit, crossisaappaat ja käsineet. Crossi-kypärä eroaa katukäyttöön tarkoitettusta kypärästä siten, että sen materiaalit ovat hengittävämpiä ja helposti irroitettavia ja siten pestävissä olevia. Myös muissa varusteissa on kiinnitetty erityistä huomiota suojaavuuteen ja hengittävyyteen, onhan crossiajo huomattavasti hikisempää ja kaatumisherempää hommaa kuin asfaltilla ajo.



Björn Holmin esittämät freestyle hyppyt ovat hurjaa katsottavaa.

Tihkusateisesta kelistä huolimatta sain mukaani houkutelua Jouko Kotilaisen Tuusulasta. Hänen ja Keravalta tulleen Pekka Päivisen kanssa nautimme lauantain esityksistä täysin siemauksin. OFF-ROAD-Partystä jäi todella positiivinen maku, joten odotan innolla seuraavaa kertaa. Ensi kerralla voin ottaa mukaan myös perheen pienimmät, sillä heillekin oli suotu mahdollisuus ajaa pienillä crossipyörillä ja mönkijöillä.

Lähetysaarnaaja

Lauantaiaamuna kontrollissa istui kaksi rauhallista, hyvin väsyneen oloista kaveria. Pohjoisen miehet, Jukka Hartikainen Keminmaalta ja Ville Syväjärvi Karesuvannosta olivat kokeneet vaiherikkaan yön matkalla Kontioon. Pohjoisen miesten rauhallinen juttutyylillä ja väsynyt olemus korostivat kokemusten koomisuutta. Hyvää juttua on vaikea vangita paperille, yritänpä kuitenkin.

Kaverukset olivat liikkeellä samalla pyörällä, he olivat lähteneet perjantaina liikkeelle. Aamuyöllä he olivat Kontiomäessä huoltamalla törmänneet johonkin omaperäiseen lahkoon, joka oli liikkeellä kolmella autolla. Autot oli teipattu täyteen tekstejä, joissa mm. ennustettiin auringon sammuminen muutaman päivän kuluttua.

Yksi lahkolaisista oli todellinen saarnaaja, hän meuhkasi baarissa kuin viimeistä päivää. Hän yritti värvätä Villeä ja Jukkaa jakamaan lahkonsa lehtisiä, tarjosi vielä maksuksi kolme markkaa kappaleelta. Kaverukset eivät rahanteosta kiinnostuneet, ja siitäkös saarnaaja hermostui. Hän

toivotti kaikki japsipyörien omistajat Siiperian kautta työntämällä (kaverukset puhuivat pukkaamisesta) Hiroshimaan.

Kaverukset säikähtivät saarnamiehen mesoamista sen verran, että unohtivat tankata. Unohdus kostautui parikymmentä kilometriä ennen Valtimoa aikaisin aamulla, kun bensa loppui. Oli ollut kuulemma ikävän tuntuinen tilanne keskellä metsätaivalta. Onneksi joku ystävällinen rouva työmatkallaan heitti kaverukset valtiomolaiselle huoltamolle. Huoltamon omistaja taas vei heidät bensakannun kanssa takaisin pyörän luokse. Kaverukset pääsivät jatkamaan matkaansa.

Kontrollissa miehet istuivat varmaan pari tuntia. Jossakin vaiheessa Ville muisti, että heillä oli mukanaan edellisenä päivänä Kontioon tulleen kaverin telttä. Ville mietti, että onkohan kaveri kaivannut telttänsä. Hän yritti soittaa kaverin kännykkään, ei saanut vastausta ja totesi, että eipä ole tainnut kaivata. Kaverukset kiipesivät pyörän päälle ja lähtivät kohti koontumispaikkaa, todennäköisesti nukkumaan.



Enduropöräys 2001

Oli lämmin syyskuun aamu. Tampereelle Teiskontien Nesteelle kerääntyi taas isompia ja pienempiä enduropyöriä. Mukana oli jälleen sekä uusia että tuttuja naamoja, jopa kaukaiselta etelärannikolta asti. Alkuun asiaankuuluvat turinat, sitten reppu ja bensakannut huoltoautoon, pullakahvit huiviin ja suklaata taskut täyteen. Ja baanalle.

Edellisiltä reissuilta tutuksi tulleeeseen sähkölinjan maastoon mentiin tällä kertaa vähän poikkeavaa reittiä. Mutta se ei toki tarkoittanut, etteikö suota eli hauskaa olisi riittänyt. Marsshivauhti ei tosin päättä huimannut. Siitä pitivät pitkospuut, hyllyvät letot ja näyttävät upotukset huolen. Taisi tulla muillekin mieleen, että olisi voinut kesällä treenata vähän enemmänkin kuin pari puolen tunnin lenkkiä.

Huumori ei toki loppunut, ainakin meikäläistä jokainen sukellus huvitti aina vain

uudelleen ja uudelleen. Isoinkin pyörä lähti letosta viimeistään neljän miehen avulla. Jopa Super Tenere. On muuten hubaa seurata suon ylitystä mokomalla vekottimella. Kokemuksesta voin sanoa, ettei kannata jäädä takavaroalueelle ihmettelemään.

Muutaman tunnin aheltyksen jälkeen tankattiin pyörät ja kuskit Ruutanen Shelliin. Siitä sitten lähimaastoihin vielä rämpimään. Soita ei enää ollut, mutta lillinkiä kyllä riittämiin. Tekijämiehet innostuivat jopa ylistämään talvienduron autuutta. Ei kuraa, ei upottavia soita, ei alituista vehkeitten pesua. Tarvittaisiin vain nastarennat. Mutta nyt ei ollut talvi, vaan parikymmentä astetta lämmintä.

Koska enduropöräys on kaksipäiväinen, oli yöpaikkakin varattu. Tosin seuraavaksi viikonlopuksi. Hyvänä hätäratkaisuna Kangasalan Hotelli Urusta varattiin saunallinen huone. Kahden hengen sähkö-



saunan ainokainen vastus huusi armoa koko illan, mutta kurat saatiin huuhdeltua sekä päältä että sisältä. KaMoKen maine viimeisteltiin alakerran karaokessa joukko daa-daalla.

Seuraavan päivän ohjelmassa oli crossirata. Kaikki pyörät ja kuskit mahtuivat nyt

yhteen pakettiautoon. Taas oli mukavaa oli niinkuin pitikin. Molemmat renkaat kävivät ilmassa, välillä jopa yhtäikaa. Nyt vaan loppui meikäläisen kunto vielä pahemmin kesken kuin maastossa. Alun toistametriset kasikympikuskit painelivat karkuun minkä kerkisivät. Vaikka etuvalon kanssa saa ajella vähän hiljempäkin, ei olisi pahitteeksi käydä radalla useammin.

Kiitokset vielä Minnalle, joka sompaili huoltoautoa, ja koochoolle, joka toimi reititimestarina ja paapoi meitä hitaita. Meininkiä voi taivastella Internetissä lataamalla Änäkäisen Veijon videotallenteen osoitteesta

<http://www.khdrive.fi/vepa/videos/enduro.mpeg>

Ensi syksyyn !

Kai Tusa

XVI UUDENVUODENAJO 4.-6. I. 2002

Paikka: TAMMELA, Riitalan metsäkämpä.

Ajo-ohje: Portaan risteyksestä 6 km Vojakkalan suuntaan, sitten oikealle. Seuraa "MC" -opasteita. Opasteet ja "isännät" paikalla perjantaina klo 16 alkaen...

Ohjelmassa yleistä tarinointia, saunomista, syömistä, juomista...

Sisämajoitus, makuupussi mukaan! Jokainen tuo omat eväät!

Kulujen peittämiseksi kerätään "kolehti" 50 mk/naama...

Ilmoita tulostasi 1.1.2002 mennessä p. 050 - 562 3103 /

Kekku tai sähköpostilla kekku@sci.fi.

Lisätietoja Internetissä osoitteessa

<http://www.sci.fi/~kekku/New-year.htm>

HUOM !!! tämä on sitten MOOTTORIPYÖRÄ-kokoontuminen !!!

Kauden loppu



Ripa

Kausi katupyörällä on sitten ohi. Ei se ole paha asia. Jotta voisi saada jotain, on jostain luovuttava. Viime vaiheessa kyllä kotetin keksiä erilaisia perusteluja sinänsä yksinkertaiselle kuviolle: autossa talvirenkaat ja pyörä vakuutuksessa. Eli kun keli sallii, ajetaan pyörällä, ja muuten sitten autolla.

Tuota voisi näin syksypuolella harrastaa vaikka kuinka pitkään. Kylmähän ei ole ongelma, kun on kunnon ajokamat. Keväällä asia on hiukan toisin, tiet ovat silloin liukkaista, koska maa on roudassa. Sitteen muistin mikä homma oli sinä yhtenä syksynä saada kaivettua pyörä kinoksen alta peräkärryyn ja sillä tallille.

Pyöräilyn imago

Asiat muuttuvat pikkuhiljaa. Oletteko huomanneet miten käytettyjen maahan-tuonti on vaikuttanut paitsi moottoripyörrien määrään myös siihen millä pyörillä ajetaan.

Pyöriä on rekisterissä jo yli satatuhatta. Suuri osa, ellei peräti koko kannan lisäyksestä on käytettyinä tuotuja. Ainakin heti alkuun, kun käytettyjen tuonti tuli mahdolliseksi, tänne tuotiin lähinnä keskikokoisia tai isoja kustomeita.

Itse kuvittelen, että ostajana oli aika

monesti ensimmäistä pyörää hankkiva, keski-ikäinen mies. Pyörä ostettiin mielikuvan perusteella. Höh, miten muuten? No, jonkinaikaa harrastaneet tietävät jo, mitä pyörältään haluavat, ja ostavat tietty sen mukaan: sportteja, isoja tai pieniä poistietä-pyöriä, matkapyöriä tai kustomeita, tai mitä nyt sitten sattuvat haluamaan.

Vanhat ja uudet vasta-alkajat

Nuori tai vanha, vasta-alkaja ostaa niin pyörän kuin tilpehöörit mielikuvan mukaan. Nuorella ne mielikuvat ovat, ainakin osittain, muiden. Esimerkiksi vanhempien. Ostetaan metsäpyörä, niin lapsi ei ole ehkä niin liikenteessä henkeään kaupalla. Tai ostetaan pikkukustomi, koska laillisilla tehoilla ei kehtaa ajaa katu-pyörällä.

Itse suositan tuota metsävaihtoehtoa. En niinkään liikenteen kuin ajotaitojen kehittymisen kannalta.

Hyvähan se on nuoren, koska sillä on lupa olla vasta-alkaja. Me vanhemmat jouddumme helpommin esittämään jotain muuta kuin mitä oikeasti olemme. Vaikka ei siellä metsässä niitä katsojia niin paljon ole...

Risto Kaivola

Rohkeasti kisaamaan

Edellisessä numerossa kerroin hieman taustojani ja lupasin, että nyt aloitetaan valmistautuminen tulevaan road racing-kauteen. Joten ei muuta kuin etsimään kynää, paperia ja laskinta, aletaan miettimään budjettia. Nämä neuvot ovat karkeasti suuntaa antavia ja tarkoitettu aloittelevalle kuskille.

Itse otin valmistautumisen ensimmäiseen kauteeni viime keväänä löysin rantein rahasioista sen kummemmin murehtimatta. Koska en suostunut ajattelemaan kuinka kallista rata-ajo todellisuudessa on, loppui kauteni heti sen alkumetreillä. Tämä siitä huolimatta, että olin kevään ja alkukesän aikana laittanut likoon kaikki rahani. Toki minullakin oli joitain tukijoita, joiden ansiosta pääsin sentään treenaamaan ja osallistumaan kahteen alkukauden kisaan. Jotta ensi-kaudella pystyisi panostamaan ajamiseen, kannattaa tukijoiden hankinta aloittaa nyt, itse en ainakaan lähde toista kertaa ajamaan nollobudjetilla.

Mitä kuluissa sitten tulisi huomioida?

Ensimmäisenä tietenkin itse pyörä, ostatko valmiin raaserin vai rakennatko omasta sportista. Suuri kuluerä ovat myös renkaat, joita kisaviikonloppuihin kannattaa varata kaksi sarjaa, varsinkin jos aikoo hankkia kokemusta parista eri luokasta. Pidon maksimoimiseksi kannattaa hommata rengaslämpöparit. Koheliman kaverin pitäisi myös miettiä kuinka monesti on varaa tutustua ratojen suoja-alueisiin, rr-pyörällä se tuntuu tuovan kuluja muutamasta tonnista kymppitonniin - lähes joka kerta. Ajovarusteet pitää olla asianmukaiset, eikä niissä kan-



RR-kauden suunnittelu alkaa tästä

nata säästää. Myös jonkinlainen varikkotelta on poikaa silloin kun tulee räntää vaakatasossa. Kisojen osallistumismaksut vaihtelivat ainakin menneellä kaudella noin viidestäsadasta tuhanteen markkaan. Lisäksi pitää funtsia millä kamat radalle kuljettaa, miten majoittuu ja ruokailee, onko mukana joku kaveri mekaanikkona, jonka kulut luonnollisesti myös hoidat.

On paljon muitakin kustannuksia kuten lisenssi, öljyt, polttoaineet, ratamaksut ja työkalut, mutta ne edustavat monesti kulujen pienempää osaa. Mistä rahat sitten tähän harrastukseen löytää onkin vaikeaa sanoa, jos tietäisin, olisin jo Espanjassa treenaamassa uudella pyörällä. Suomi on kuitenkin siinä määrin jääkiekko- ja rallikansaa, ettei ihan vielä kannata merenrantatonttia varata.

Toivotan rohkeutta sponsien hakuun. Vie tuttuja yrittäjiä sumpille, kyse kun on suhdetoiminnasta - viisaammat kertovat.

Terveisin

Hannu Häyrynen, MC Muoviluoti
<http://www.muoviluoti.fi>

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