



.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI

251

M

## 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 Nro 1 • TAMMIKUU 2002

# MOTORISTI



# PIRKANMAAN MATKAMOTORISTIT HUOMIO!

Ajokaudenavajais KARTINGKISA lauantaina 2.3.2002 Le Mansessa, Tampereella (osoite: Yrittäjänkulma 3)

- Kisa klo 17.00-19.00. Eli kisa kestää kaksi tuntia.
- Kisan jälkeen hiet pestään saunassa, joka on lämmin klo 19.00-22.00
- Hinta: kulujen mukaan, arvio 28 euroa (pelkkä sauna 3 euroa)

**HUOM!** Mukaan mahtuu vain 40 nopeinta ilmoittautujaa.

Sitovat ilmoittautumiset 22.2.2002 mennessä:

Mikko Saarinen p.0400-620361 tai sähköpostitse: mikko.saarinen@sci.fi

## 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 1 Helmikuu 2002. 33. 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 168 €, 1/2 sivua 92 €

Kannen kuva: Kahdenlaista kauneutta Milanon mp-messuilla 2001, Antti Korteseuo

## 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: 040 553 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 Änäkäinen  
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

## MOOTTORIPYÖRÄ- KERHO 69 R.Y.

### Osoite:

PL 69, 00691 HELSINKI

### Jäsenmaksutilli:

Merita Tampere-Hervanta 224318-12479

### Postisiirtotili:

800013-1427226

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

### Toimihenkilö

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

### www-vastaava

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







## KEVÄTTÄ RINNASSA

Katson ikkunasta ja totean ettei tuollainen lumimäärä voi sulaa juhannukseenkaan. Hirvittävän lumimyrskyn jäljiltä piha on vieläkin auraamatonta lunta yli puoli metriä.

No sopii toivoa että kaikki tämä lumisaide on sitten kesän vesisateista pois. Toinen juttu onkin sitten lämpötila. Tässä eräänä päivänä juttelin erään tuttavan kanssa säästä. Silloin oli +5 astetta ja muutenkin keväinen keli. Hän loihe lausumaan, että tulis nyt kunnon pakkaset, koska vuoden keskilämpö on kuitenkin jotakuinkin sama joka vuosi. Jäin miettimään. Näinhän säätieteilijätkin sanovat, ei suuria muutoksia vuoden keskilämpötiloissa. Jos tammikuussa on lämpöasteita, tarkoittako se sitä, että heinäkuussa on sitten vain muutama aste plussan puolella. Toivottavasti ei.

No nyt juuri odotan kuitenkin mp-kauden aloitusta, messuja, innolla. Sillä ainakin minulle se on konkreettinen kauden avaus ja sen jälkeen ajatukset kääntyvät automaattisesti tulevaan ajokauteen.

### Koulutusta

Haluaisin tässä vaiheessa muistuttaa kaikkia harrastajia siitä ettei se kauden avaus ole kuitenkaan NIIN kaukana.

Tästä merkinä on myös se, että ensimmäisiä yhteydenottoja koulutuksen osalta on jo tullut ja ensimmäisiä koulutuspäiviä on jo lyöty lukkoon.

Messuilla perinteisesti täyttyy ensimmäinen kerhomme järjestämistä kursseista ja toinenkin ainakin osittain. Jos siis haluat osallistua kerhomme mp-koulutukseen tai järjestää koulutusta kavereillesi/kerhollesi, ota nyt yhteyttä koulutusvastavaamme, sillä kalenteri täyttyy koulutajien osalta melkoisella vauhdilla.

Ja tuskin tarvitsee muistuttaa, kuinka tärkeää joka keväinen kertaus on.

Oikein riemukasta ajokauden odotusta kaikille.

Tony



Seuraavan lehden  
aineistopäivä on 12.3.

## Pää- toimittajan terveiset

Vaikka nyt on vielä talvi, niin jotain positiivista voidaan tässäkin ajankohdassa nähdä. Juuri olivat MP-Messut Helsingissä ja monen katseet ovat tulevassa kaudessa suunnitellen tulevia mp-matkoja lähelle tai kauas Eurooppaan tai jopa muille mantereille. Jotkut ovat jo hankkineet tai aikovan hankkia itselleen uuden ajopelin tulevaa suvea varten - onnea valintaan teille kaikille. Tarjontaa on paljon niin pyörämalleissa kuin lukumääräisestikin. Itsekin olen "uutta" käytettyä pyörää etsimässä. Vaikeinta kuitenkin on päättää, minkä tyyllisen pyörän haluan, enduronko, sporttipyörän vai ko hyvän matkapyörän? Ehkä kokeilen tuota matkapyörävaihtoehtoa kordaanin kera, niin en tarvitse puljata ketjujen ja niiden rasvausten kanssa. Tarvittaessa matkatavarat, vaimo ja muut pakaasit, kulkevat hyvin mukana.

Isoa sporttipyörää olen jo kokeillut ja todennut, että ei se meikäläisen laji ole. Taidan tulla vanhaksi ja siirtyä "pappamalleihin", kuten Yamaha XJ900:een. Isoa BMW:tä mieli tekisi, mutta se hinta hirvittää, vaikka numerot ovatkin kuusi kertaa pienemmät kuin viime vuonna. Sama pahuksen eurokutistaja on iskenyt myös tilipussiinkin. Olisi saanut maamme hallitus viisaudessaan säätää sellaisen lain, että hinnat muutetaan, mutta palkkojen numerot säilytetään ennallaan. Ihme, että ei ihalai-

nen ja kumppanit ole puuttuneet moiseen palkkojen leikkaukseen ja siten motoristeja kurittavaan epäkohtaan. Esittäisinköhän työnantajalleni poikkeusta kohdallani, olenhan luvannut tehdä töitäkin tänä vuonna.

Kiitos teille kaikille, jotka olette osallistuneet tämän vuoden ensimmäisen lehden tekemiseen. Aion nyt hoitaa myös teidän palkitsemisen juttunyyörejä rasvaavilla ja leukaniveliä voitelevilla aineilla. Vain artikkeleja kirjoittamalla voit saada tietää, mitä ne aineet ovat.

Suunnittelen artikkelisarjaa, jossa esitellään kerholaisten käyttämiä mp-palveluja ja liikkeitä. Kiinnostaisiko teitä lukea lehdestä tästä aiheesta? Tarvitsen sarjan toimittamiseen kuitenkin avustajia, jotka kävisivät liikkeissä haastattelemassa yrittäjiä ja henkilökuntaa. Kiinnostaako? Röntgenkatseellani näin, kuinka kaikki nyökyttelivät päätään ja vastasivat kyllä. Lähetä minulle sähköpostia tai soita, niin junaillaan asiaa eteen päin kaikkien kerholaisten hyväksi.

Internetissä uutisryhmässäkin toivotaan mp-huoltovertailua. Voisimme yrittää tehdä jotain omaa listaa ja siten painostaa huoltoliikkeitä kiinnittämään huomiota työn laatuun ja asiakkaiden kohteluun.

Tänä vuonna pääsemme taas jo ajamaan, ennen joulua se oli "vasta ensi vuonna".

Veijo Änäkäinen

# Pertin muistolle

Kemijärveläisen pitkäaikaisen Kuusysin jäsenen Pertti Valtavaaran äkillinen poismeno lop-  
piaista edeltäneenä lauantaina, oli meille paikallisille motoristeille hyvin suuri menetys. Vielä edellisenä keskiviikkona olimme viettäneet leppoosaa kerhoiltaa Pertin seurassa.

Seuraavana lauantaina saimme suruviestin, että Pertti oli menehtynyt traagisessa Pyhätunturin lasketteluturmassa! Laskettelu oli Pertin yksi suurista intohimoista, ja hän oli erittäin kokenut laskija vuosikymmenien kokemuksellaan. Sikäläkin on surullista, että kohtalo tempaisi hänet pois juuri rakastamansa harrastuksen piiristä.

Pertti oli yksi aktiivisimmista jäsenistämme paikallisessa kerhossamme. Monet olivat ne kesät, joina teimme pitkiä ja antoisia matkoja ympäri Suomea ja osin ulkomaitakin. Kontio-Ralli kuului ehdottomasti mieluisimpiin vakiokäynteihimme, samoin mm. Hailuotoajo ja Kokko-Treffen. Viron Jögeva-treffienissäkin ehdimme käydä pari kertaa. Ehdimmepä käydä melko usein myös Helsingin mp-näyttelyssäkin ja vakaa tarkoitus oli taaskin sinne lähteä.

Pertin moottoripyörä, vaikka ei ihan uusinta vuosimallia edustanutkaan, oli aina viimeisen päälle kunnossa ja säädöissään. Renkaisakin oli aina tarpeeksi kulutuspinnaa! Asiallisin lisävarustein lisättyinä se oli äärimmäisen luotettava matkapeli. Myöskään likaisena sitä ei nähty juuri koskaan. Ehkä vain silloin, kun oli juuri palattu joltain tavallista sateisemmalta reissulta. Eikä Pertti ollut mikään "rämpäpä" liikenteessä.

Ajoimme aina porukalla liikennesääntöjä ja nopeusrajoituksia noudattaen. Liikaa kiirettä

ei koskaan pidetty. Myöhäisyyksyllä jo ensimmäisen sorateillekin sopivamman ajokin. Mutkaisia hiekka- ja metsäautoteitähän riittää täällä pohjoisessa. Tulevaa kesää Pertti odotti varmaan innokkaimmin kuin kukaan meistä!

Me paikalliset kerholaiset muistamme Pertin aina iloisena ja avuliaana henkilönä, joka ei koskaan kieltäytynyt auttamasta toveriaan. Varsinkaan teknisissä hommissa ei Pertillä mennyt koskaan sormi suuhun. Ei ollut niistä pienistä pulmaa, ettei Pertillä olisi ollut ratkaisua siihen. Eikä ongelman tarvinnut liittyä edes moottoripyöräilyyn, Pertiltä sai aina apua ja neuvoja!

Jopa elämänohjeita. Kuinka monesti Pertti hauskuuttikaan meitä mahtavilla jutuillaan leiritulen ääressä ja kerhoilloissa. Olihan hänelle jo kertynyt sitä elämäntunnetta ja -kokemusta mitä meillä muilla ei vielä samassa määrin ole. Go-luvun Jawa-kauden kummelukset nuoruutensa Rovaniemellä olivat mielenkiintoista kuultavaa, samaten kyllä työnsäkin tuntui sattuvan kaikenlaista hauskaa vuosikymmenien aikana, vaikka maanmittaushomman luulisi äkkipäätä olevan hyvinkin tylsää! Myös metsästys ja kalastus kuului Pertin mielipuuhiin ja monet olivat ne joet jotka Pertti laskee kanootillaan.

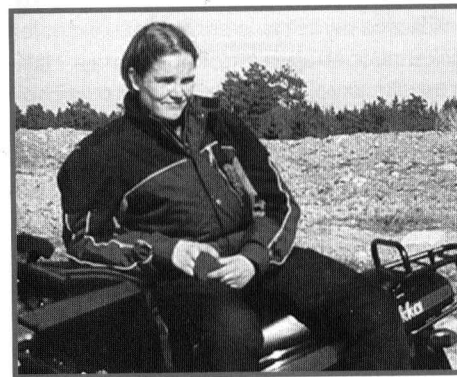
Eläkepäivätkään eivät olisi olleet enää kovin monen vuoden takana, mutta kohtalo oli päättänyt toisin. Pertti, tulet ikuisesti säilymään mielissämme! Olkoon tiesi aina tasainen ja älköön aurinko koskaan laskeko siellä jossain!

**Ajokaverisi Kemijärven Jaska**

# Hallituksen esittely jatkuu

**Minna Jokinen, varapuheenjohtaja**  
Sommoro sano uus varapuheenjohtaja Minna Jokinen Tampesterista.

Lyhyt kertomus kuka, mistä ja miten. Tällä hetkellä ramppaan Treen-Hämeenlinnan väliä melkein päivittäin ja käyn siellä opiskellessa, jotta voisin n.vuoden kulluttua valmistua liikenneopettajaksi. Moottoripyöräharrastukseni aloitin 4 vuotta sitten ja se on heti alusta asti ollut aika "koulutuspainotteinen" johtuen ehkä siitä, että olen työskennellyt autokoulussa jo usean vuoden ajan sihteerikkönä ja jou-



tunut tietenkin työni puolesta perehtymään ns.turvalliseen ajamiseen. Pari vuotta olen myös perehtynyt kouluttamiseen moottoripyörällä, joka on todella haasteellista johtuen siitä, että jokainen kursilainen on erilainen persoona ja jokainen myös haaste kouluttajalle. Olen ollut

myös edustamassa Suomea kahdesti maailmalla Young Rider of The Year kilpailussa ja toisella kerralla Suomen mieskandidaatin kanssa jopa saavutimme kolmospallin. VPJ:n titteliin minut siirrettiin sihteerin jakkaralta, joka ei minulle henkilökohtaisesti ehkä ole kaikkein parhain, syystä että kirjoituskin tapahtuu ehkä juuri ja juuri kahdella sormella. Moottoripyöräily on mukavin harrastus, mitä voi housut jallassa tehdä ;-) Tällä hetkellä tallissa kevään aurinkoa ja sulia sorateitä odottaa Kawa 400 zxr mutta jos yhtään voin itse asiaan vaikuttaa, on ensi kesänä allani Suzuki SV 650 S. Kerhotoiminta 69:ssä on minusta mielenkiintoista ja juuri niin haasteellista, kuin itse haluaa.

Toivotan kaikille oikein mukavaa ajokautta 2002 ja toivon, että näen kaikki ainakin pääsääntöisesti kumipyörät alas päin.

**Kirsi Lindfors, kassanhoitaja**

Morjens! Olen Kirsi Lindfors, tottellen usein myös nimeä Kikka. Nuoresta iästani (20 + muutama huh-tikuu) huoli-





matta olen jo useamman vuoden touhunut MP69:n hallituksessa. Aloitin pestini Motoristin toimitussihteerinä, jonka jälkeen kirjoittelin pöytäkirjoja parin kauden ajan. Nyt toimin toista kauttani kerhon kirstunvartijana ja hyvinhän tämäkin tuntuu sujuvan. Nykyisin opiskelen ja työskentelen TTKK:lla ja viikottain viettän vauhdikasta elämää sudenpentulauoman johtajana. Kotona kanssani asustelee kerhomme webmaster, kaksi karvaista kissaa ja muutama huonekasvi. Motoristiurani alkoi kevarin takapenkillä istuen 1990-luvun alussa. Kyllästytyäni muutamassa vuodessa takapenkkiäisen pieniin vaikutusmahdollisuuksiin, hankkiuduin autokouluun ja pääsin itse ajamaan. Saatua A-kirjaimen siihen B:n eteen, lähdin kaatosateessa 600 kuutioisella CBR:llä ensimmäiselle Survival- kurssillemi. Kun selvisin koitoksesta hyvässä hapessa, tappiona vain kuivauskaapissa sulanut ajohanska, ei minua pidellyt enää mikään. Paitsi käyntiin polkaistavat mopot. Nelisen vuotta sitten ostin ensimmäisen ikkoman pyöräni, Kepsun ja, olen sillä suristellut vapaasti, kunnes huomasin miehenkõiriläänikin kiinnostuneen moottoripyöräilystä. Niinpä olen toisinaan taas joutunut sinne takapenkillekin, voimua!

### Jarmo Jammu KTM Jokilampi, koulutusvastaava

Mopovalintani olen tehnyt nimeni mukaisesti eli tienpäällä mopona on Yamaha Thundercat 600 ja tien ulkopuolella KTM 250. Moottoripyöräilyä olen harrastanut pienen ikäni vuodesta -85. MP 69 koulutusvastaavana olen toiminut viimeiset kolme vuotta. Talvisina harrastuksina on moottorikelkkailu ja laskettelu kotipaikkani Kangasalan lähistöllä Sappeessa. Olen

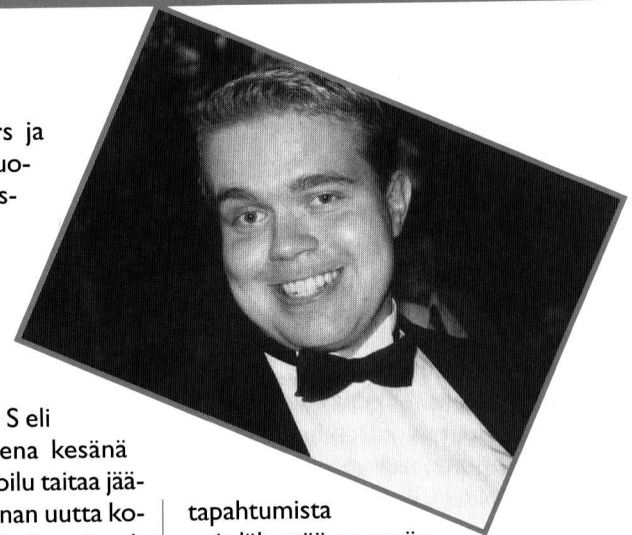


SMOK:n jäsen ja koulutan moottoripyörällä ajoa myös työkseni. Ammatiltani olen liikenneopettaja ja autokouluylrittäjä. Hallitustyön tavoitteena onkin paitsi kerhon Survival koulutuksesta vastaaminen, myös moottoripyöräkoulutuksen kehittäminen. Lisäksi tavoitteena on lisätä kerhon jäsenmäärää, erityisesti nuorten keskuudessa on paljon potentiaalia, unohtamatta kuitenkin uusiomotoristeja. Young Rider Of the Year 2002 kilpailun järjestäminen yhteistyössä Smoton ja Liikenneturvan kanssa on haastava projekti tänä vuonna, jossa toimin kilpatehtävistä vastaavana koordinaattorina. Mopoikäisten koulutus on myös sydäntä lähellä, koska useimmat mopoilijat ovat myös tulevia motoristeja. Kotona minulla on tuleva 8-vuotias motoristin alku, jonka kanssa enduro mopolu aloitettiin viime kesänä. Survival kursseilla tavataan !

### Jukka Lindfors, WWW-vastaava

Moro! Olen Jukka Lindfors ja hallitus on kutsunut minut huolehtimaan kerhon nettisivuista.

Työskentelen T&K insinöörinä Coherent Tutcorella Tampereella. Motoristielämäni alkoi, kun vaimon mukana myötäjäsiksi tuli Kawasaki GPZ 500 S eli Kepsu, jolla olen nyt kahtena kesänä pörstellä. Ensi kesänä mopoilu taitaa jäädä vähemmälle, koska rakennan uutta kotia itselleni ja paisuvamasuiselle vaimolleni. Jos sinulla on kuvia tai juttuja MP69:n



tapahtumista voit lähettää ne myös minulle nettisivuilla julkaistavaksi.

*Suomen Motoristit r.y. (SMOTO) on moottoripyöräkerhojen yhteenliittymä ja yhteistyöelin, jonka tarkoituksena on valvoa suomalaisen motoristin etua. SMOTOon kuuluu 77 jäsenkerhon kautta 16 000 suomalaista motoristia. Valtakunnallisena etujärjestönä SMOTO edustaa ja valvoo kaikkien suomalaisten moottoripyöräharrastajien ja -kuluttajien etua.*



Etsimme nyt aktiiviseen joukkoomme

## T O I M I N N A N J O H T A J A A

Edellytämme aitoa kiinnostusta toimia moottoripyöräilijöiden etujen puolesta, omaloitteisuutta ja idearikkautta, yhteistyökykyä erilaisten ihmisten kanssa, englannin kielen taitoa sekä yleisempien PC-ohjelmien hallintaa.

Arvostamme motoristi- ja järjestötoimintataustaa sekä markkinointitaitoa.

Tarjoamme haasteellisen ja mielenkiintoisen työkentän mukavassa porukassa sekä rehdin motoristihengen.

Lähetä hakemuksesi palkkatoivomuksineen 26.3. mennessä osoitteeseen: SMOTO ry, Kalevi Kankaansyrjä, Rieskalähteentie 29, 20300 Turku

Lisätietoja: Kalevi Kankaansyrjä 040-777 5364 tai Matti Tahlo 0400-737123  
www.smoto.fi

## Suomen Sivuvaunuyhdistys on nyt MP69:n siipien alla

Parantaakseen toimintaedellytyksiään on Suomen Sivuvaunuyhdistys liittynyt MP69:n "jäseneksi". Yhdistyksen jäsenistöä on suuri osa jo kuulunutkin kerhoomme. Tervetuloa kerhomme toimintaan mukaan niin uudet kuin vanhatkin jäsenet.

Tässä lehdessä on ohjeita sivuvaunun asentamiseen ja seuraavassa numerossa annetaankin jo sitten ajo-ohjeita. Yhdistyksellä on ollut myös vireätä toimintaa kokoontumisajojen muodossa. Nämä kokoontumiset ovat jatkossa myös MP69:n virallisia tapahtumia.

Moni on kysynyt tietoa sivuvaunuyhdistelmän säädöistä, etenkin ensimmäistä sivuvaunua hankkiessaan. Suomessa sitä ei ole juuri muutoin saanut kuin kysymällä kokeneemalta harrastajalta.

Ensimmäinen kesä on monelta mennyt oikeata sivuvaunun asentoa hakiessa ja erilaisen ajotavan omaksumisessa. Siinä on saatettu kokea jännittäviä ajoelämyksiä ja kulutettu ainakin yksi takarengas oudon näköiseksi. Tässä ja seuraavissa lehden numeroissa ilmestyvän artikkelisarjan myötä pyritään helpottamaan uusien harrastajien aloitusvaikeuksia. Tietoa ja opastusta saa myös jäsentapaamisissa sekä ko-

koontumisajoissa, rohkeasti vain kysymään!

Vaikka sivuvaunullinen moottoripyörä onkin suosittu juuri perheellisten motoristien keskuudessa, ovat myös monet perheettömät huomanneet sivuvaunun laajentavan moottoripyörän mahdollisuuksia. Lähes automaiset matkatavaratilat ja moottoripyöräilyn hauskuus tekevät kolmipyöräisestä todella nautinnolli-



sen ajoneuvon matkailuun.

Jos olet epäröinyt hankkia sivuvaunua, vaikka mielesi sitä on aina tehnytkin, niin rohkaise mielesi ja hanki sellainen. Saat siinä samalla joukon uusia ystäviä ja turvallisemman kulkuneuvon. Eikä perheenkään tarvitse enää jäädä kotiin kokoontumisajojen ajaksi.

## Kuinka kiinnitän sivuvaunun oikein

Sivuvaunu kiinnitetään moottoripyörään puristusliitoksilla pulttien kanssa. Sivuvaunun kiinnitys aloitetaan asettamalla pultit vaunun rungon alle kiinnityspisteiden lähelle. Vaunun moottoripyörän puoleinen puoli voidaan jättää vähän ylemmäksi kuin ulkopuoli.

Moottoripyörä sovitetaan vaunun rinnalle niin, että vaunun pyörä on 10-30 cm edempänä kuin moottoripyörän takapyörä. Tässä vaiheessa voidaan asettaa vaunun pyörä auraukseen 1,5-4 cm, jos aurauksa säädetään kiinnikkeistä.

Kiinnitetään vaunun alakiinnikkeet moottoripyörään ja kallistetaan moottoripyörää pari astetta pois päin vaunusta,

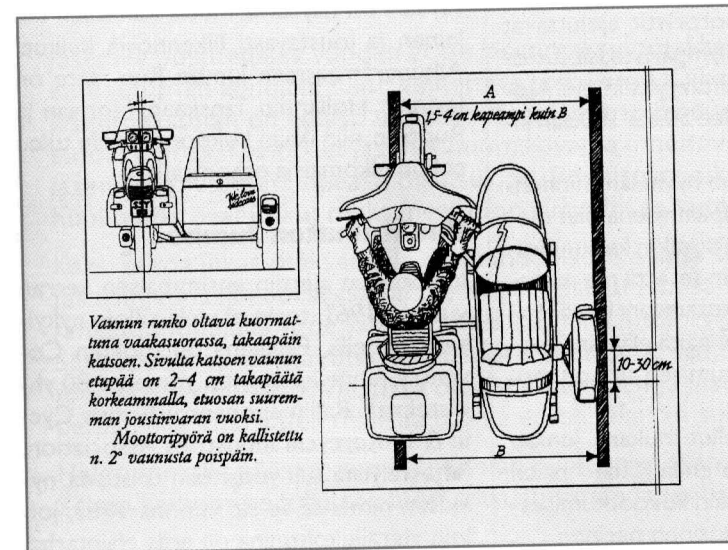
jonka jälkeen asennetaan yläkiinnikkeet kiinni.

Tämän jälkeen asennetaan jämäkkä ohjausiskari etuteleskoopin alaputkesta vaunun runkoon tai yläkiinnityspuolteen, pyrkien hyödyntämään ohjausiskarin koko liikevara. Ohjausiskarin molemmat päät vaativat joustavan kiinnityksen. Moottoripyörän takajarru ja vaunun jarru, jos on, kytketään toimimaan yhdessä, huomioiden keskinäisen säädön mahdollisuus.

Säädetään moottoripyörän jarru ottamaan hieman aiemmin kiinni kuin vaunun jarru, jotta pysähtyminen olisi tehokasta.

Vaunun valot kytketään toimiviksi ja moottoripyörän oikean vilkun toiminta siirretään vaunuun, unohtamatta vaunun jarruvaloa, jonka tulee toimia yhtä aikaa moottoripyörän jarruvalon kanssa.

Sitten on aika lähteä varovaiselle koeajolle, jolloin selviää tarvittavat säätötöimet aurauksen ja kallistuksen osalta.



Vaunun runko oltava kuormattuna vaakasuorassa, takaapäin katsoen. Sivulta katsoen vaunun etupää on 2-4 cm takapäätä korkeammalla, etuosan suuremman joustinvaran vuoksi. Moottoripyörä on kallistettu n. 2° vaunusta pois päin.



# JUMBO RUN

Monille matkamotoristeille on varmaan tullut lehtien otsikoista tutuksi nimi "Jumbo Run", tai ainakin jossain vaiheessa on kuullut puhuttavan siitä kuitenkin sen kummemmin miettimättä mitä tuo hieman eriskummalliselta vaikuttava nimi-yhdistelmä sisällään pitää. Se tuo helposti mieleen ehkä sirkuksen, Safari-rallin, tai vaikkapa jonkun hännänhuippujen joukkokokoonantumisen, mutta mikä tuo Jumbo Run sitten oikein onkaan?

Jumbo Run on perhekokoontuminen, joka järjestetään yhteistyössä sivuvaunumotoristien ja paikallisten kehitysvammaisyhdistysten kanssa. Kokoontuminen pidetään sovittuna viikonloppuna jonkun vammaiskodin läheisyydessä, koti tarjoaa vapaan majoituksen ja ruuan, jonka vastalahjaksi sivuvaunumotoristit ajeluttavat kehitysvammaisia lähiympäristössä, tutustutaan paikallisiin nähtävyyksiin jne. Ajo-matkan pituus vaihtelee 50:stä 100:aan kilometriin.

Jumbo Run koetaan hyvin lämminhenkisenä ja läheisenä tapaamisena niin motoristien kuin vammaistenkin keskuudessa. Kyseessä ei ole vain se, että me motoristit pyrimme ilahduttamaan läsnäololamme ja ajeluillamme näitä elämän kovaosaisia, vaan kokoontumisen anti on mollemminpuolista.

Kun olet kerran ollut mukana. Jumbo Runissa, niin et halua enää jäädä - paitsi sen suomasta ilosta, näin kokoontumises-ta muodostuu jokavuotinen perinne.

## Kansainvälinen tapahtuma

Jumbo Runin "Keksijäksi" mainitaan eräs englantilaisherra, nimeltään David Cooper. Hänen ideansa tarkoituksena oli se, että me motoristit järjestäisimme vammaisille lapsille mieliin jäävän päivän, jolloin he saisivat nauttia luonnosta aivan uudella tavalla, istuutummalla matkustajaksi sivuvaunuun. Sivuvaunusta käsin he pääsisivät osallisiksi moottoripyöräilyn viehätystä, olemalla lähellä luontoa, turvalisellä ja varmalla tavalla.

Samalla Jumbo Run osoittautui myöskin hyväksi PR-aleeksi ja mainioksi moottoripyöräilyn puolesta puhujaksi, vastakohtaksi perin yleiselle häirikkökäsitteelle. Satakunta pyörää pitkä Jumbo Run -karaavaani on näyttävä, mutta kuitenkin hiljainen ja joustavasti liikennöivä kulkue. Alkuperämaastaan Jumbo Run -aate on levinnyt Hollantiin, Tanskaan, Norjaan ja Ruotsiin, niin ikään kokoontumisiin tulee paljon ulkomaisia osanottajia.

## Unohtumaton Jumbo

Jumbo Run ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1961, tosin ei vielä silloin nykyisellä nimellä. Paikkana oli tuolloin Coventry, jonne kokoontui yhteensä 80 yhdistelmää. Rallin sponsoroiti British Cycle & Motorcycle Industries Association. Järjestelyistä tuli vuosittain toistuvia, nykyisen nimensä se sai vuonna 1963, jolloin vierailukohteena oli eräs eläintarha,

jossa oli asukkina unohtumattoman sympaattinen pikkuelefantti, nimeltään kuten arvata saattaa -Jumbo.

Ruotsissa on Jumbo Runin merkeissä kokoonnuttu jo vuodesta 1970 lähtien, osanottajamäärä on viime vuosina ylittänyt jo 100 yhdistelmän määrän. Kuten niin monet muutkin asiat ovat tulleet Suomeen läntisen naapurimme kautta, niin näin on asian laita myöskin Jumbo Runin kohdalla, joka järjestettiin ensimmäisen kerran Suomessa kesällä -87, tarkempaan paikkanaan Ahvenanmaa ja Käringsundin leirintäalue.

Suomessa idean "isänä" on toiminut Ove Westerlund, joka haki mallia kokoon-tumiseen edellisvuoden Ruotsin Jumbo Runista.

Ahvenanmaalle löysi tiensä yllättäen peräti 27 sivuvaunukuntaa, mitä oli pidettävä täysin tyydyttävänä määränä, kun kyseessä oli uusi tapahtuma. Tosin kokoon-tujista oli vain kolme pyörää tullut Suomesta mantereen puolelta, kaksi Ahvenanmaalta ja loput Ruotsista. Mutta nyt kun Jumbo Run -aateen siemen on saatu istutettua Suomen maaperään, meidän sivuvaunumotoristien tehtävänä on vaalia ja pitää se hengissä.

**Tämä Seppo Nesteen kirjoittama juttu on julkaistu aikaisemmin MP-lehdessä, nykyisessä Motossa numerossa 3/86**

## ANTEEKSI, jäsenmaksussa oli virhe

Jäsenille postitetussa vuoden 2002 jäsenmaksulomakkeessa oli eurosumman kohdalle tullut valitettava laskuvirhe. Oikea 100 markan jäsenmaksuhan on tietysti uudessa valuutassa 16.82 euroa eikä 18.82 euroa. Onneksi valppaat jäsenet huomasivat ja ilmoittivat asiasta, joten jäsenille lähetettiin nopeasti oikaisukirje. Punaisesta oikaisukirjeestä huolimatta ovat jotkut maksaneet tuon virheellisen summan.

Kaksi euroa liikaa maksaneilla on mahdollisuus saada summa takaisin vuosikokouksessa tai pyytämällä palautusta sähköpostitse rahastonhoitajaltamme Kirsi Lindforsilta (kirsi.lindfors@mp69.org). Sähköpostissa on mainittava tilitiedot täydellisinä: saajan tilinumero, nimi ja jäsennumero. Viestissä olevien tilitietojen ja jäsennumeron perusteella Kirsi sitten maksaa tuon 2 euroa takaisin suoraan tilille.

Helpoimmalla pääsee, kun ei tee asian suhteen mitään. Silloin kerhomme tulkitsee tuon pikkusumman lahjoitukseksi.

# Moottorikamelilla lomamatka onnistuu

**Seuraavassa matkakertomuksessa on historian siipien havinaa. Voimme lukea kuinka maailma ja moottoripyörämatkailu on muuttunut 25 vuoden aikana, vai onko sittenkään? Ainakin Saksat ovat yhdistyneet. Artikkelin on julkaistu aikaisemmin Kansan lehdessä 2.7.1977.**

Kuinka kesälomamatka ulkomaille onnistuu kaksipyöräisellä? Toimittaja Juha Ranta ja moottoriavustaja Jaakko Panhelainen kokeilivat tätä tekemällä kesäkuun alkupuolella parin viikon matkan Ruotsiin, Tanskaan ja Länsi-Saksaan. Matkajuhtana oli 500-kuutionen Honda-Four. Sillä miehet kiersivät runsaan 3000 km:n reitin: Tampere - Tukholma - Helsingborg - Helsingör - Kööpenhamina - Rödbý - Puttgarden - Lyypekki - Flensburg - Römö - Aalborg - Fredrikshaven - Göteborg - Tukholma - Turku - Tampere. Seuraavassa tunnelmia matkalta, joka tarjosi yllätyksiä ja liikkumisen vapautta.

Toukokuun viimeinen päivä valkeni koleana ja tuulisena. Lämpömittarin elohopea kiipesi Tampereen seudulla hädän tuskin 10 asteeseen. Vilun seassa virisi toive siitä, että siellä jossakin etelämmässä tarjenis hiukan paremmin.

Honda muistutti kaksikyttyräistä kamelia, kun siihen oli lastattu tankkilaukku ja taakse tarpeelliset makuupussit ja telta. Noiden kahden kyttyrän väliin me raaivat miehet asettelimme itsemme. Pyörä

kyyditti parinsadan kilon lastinsa nopeasti Naantalin lauttasatamaan.

Ruotsin puolella sää muuttui heti lempeämmäksi. Aurinkoa. Tukholman läpi yritimme pudotella mahdollisimman nopeasti. Tarkoitus ei ollut jäädä ihaillemaan naapurimaan pääkaupungin nähtävyyksiä. Nopeasta läpiajosta ei sittenkään tullut mitään. Tukholman valtavat aamuruuhkat tukkivat tien, pyörän kytkin lipsui, bensa loppui ...

Helpotuksesta huokasimme, kun vihiviimein pääsimme Helsingborgiin joltavalle moottoritielle.

Ennalta olimme päättäneet, että survaisemme yhtä soittoa Ruotsin halki Kööpenhaminaan yli 700 km:n päivämatkan. Tuon tavoitteen myös toteutimme, mutta kovi se otti. Vaikka lepotaukoja pidettiin runsaasti, syötiin ja katseltiin välillä suuren Vätternjärven peilityntä selkää ja maalauksellisia näköaloja, kulkivat viimeiset kymmenet kilometrit puutunein jäsenen ja tuskaisin mielin. Kuin suuri voitto oli päästä lautalla Ruotsista kukkivaan Tanskanmaahan.

Illan myöhäisinä tunteina ryskytimme 10 kilometriä ennen Kööpenhaminaa sijaitsevan pikkubotellin ovea ...

## Hotelli huoleton

Herääminen hotelli Sans Soucin (suom. Huoleton) nuhrisessa huoneessa maistui taivaan mannalta. Ikkunassa välkkyivät Juutinrauman siniset aallot. Hotelliin vanha suloinen omistajarouva tarjoili mehe-

vän aamiaisen leipineen, juustoineen ja marmelaateineen.

Tästä hotelli Huolettomasta tuli kotimme parin päivän ajaksi. Honda sai levätä ruusupensaikossa omistajarouvan ikkunan alla. Me tutustuimme iloiseen Kööpenhaminaan.

Likellä hotellia sijaitsee Bellevuen uimaranta. Makailimme hienon hienolla sannalla auringon paahdettavina. Juutinrauman vesi loiskusi jo 16-asteisena.

Silmät tapillaan tuijottelimme naispuolisia auringonpalvoja. Yleinen tapa tällä rannalla tuntui olevan, että tytöt unohtavat bikinin yläosan kotiin. Hetken kuluttua se tuntui meistä suomalaisista jöröjuokistakin ihan luonnolliselta.

Kierros Tuborgin maailmankuulussa olutpanimossa ja seikkailut yöllisessä Kööpenhaminassa kuuluivat tietysti ohjelmaamme.

Vannoimme palaavamme Köpikseen vielä joskus. Miellyimme iloiseen ja ystävällisiin tanskalaisiin.

## Saksalaisten kavereiden luona

Siirtyminen Tanskasta Liittotasavaltaan tiesi taas autolauttamatkaa. Moottoripyörä sidottiin tunniksi nyöreillä lautan ruumaan. Puttgardenin satamassa otim-

**Pieni haaveri Tanskan Skjernissä. Sivutuuli heitti tankatessa Hondan kyljelleen. Uutta osaa sovittelään.**

me suunnan Lyypekkiin ja sieltä edelleen Hampuriin, missä meidän oli määrä tavata kolme saksalaista moottoripyöräkaveria, moninkertaisia Suomen kävijöitä.

Odottelimme pitkään Hampurin autobaanin varrella sijaitsevalla levähdyspaikalla. Kavereille oli soitettu, mutta heitä ei vain kuulunut vastaan. Helpotuksen huokaus oli suuri, kun illan pimeydestä pöllähti kaksi suurta BMW-pyörää. Illoiset tervetuloitotukset saksan kielellä.

Pojat olivat ajelleet hiukan harhaan, melkein Lyypekkiin saakka. Siinä syy pie-  
neen viipymiseen, joka aiheutti meille ylimääräisiä sydämentykytyksiä.





## Kilpa-ajot autobaanalla

Meno Saksan autobaanalla muistuttaa lähinnä kilpa-ajoa. Nopeusrajoituksia ei yleensä ole. 130 km:n rajoitus on suunnitteilla, mutta sehän on melkein etanavauhtia siellä, missä uusilla autoilla painetaan tavallisesti sataakuuttakymppiä.

Isojen Bemari-pyörien rinnalla viisisatanen Honda tuntui melkein mopolta.

Hampurissa vietimme kolme päivää saksalaisystäviemme kotona. Pojan esitelivät kotikaupunkiaan. Kokemuksia ja kuulumisia vaihdettiin myöhään yöhön - hiukan snapsien ja oluen säästykselläkin.

Wolfgang ja Lothar lupasivat tulla elokuussa taas Suomeen. Ystävyksistä kolmas, Peter, sen sijaan oli luopunut moottori-pyörästään autoilun hyväksi. Kaikkein ei raha riitä Saksassakaan, hän manaili.

Ankaran sekoilun jälkeen pääsimme Hampurista ulosmenotielle. Paluureittimme kulki Tanskan mantereeseen eli Jyllannin halki.

## Lomaparatiisi

Pohjanmeren rannikolla sijaitseva Römön paratiisi ei ollut vierailumme aikana aivan nimensä veroinen. Satoi ja tuuli. Atlantti myllersi kohisten ja voimakas vuorovesi huuhteli kymmenien kilometrien pituista hiekkarantaa ja ruohottuneita hiekkadyynejä.

Syntinen paikka tämä Römö varmasti on helteisellä säällä, tuumailimme. Saluunaa oli vieri vieressä ja elokuvateatteri lupaili seksifilmejä tauotta aamusta yöhön.

Ilman haavereita ei matkalla selvitty. Tanskan Skjernissä se sitten tapahtui: tankatessa pyörä kellahti kovan sivutuulen ja matkatavaroiden painon takia kyljelleen. Kytinkahva ja vilkunkatkaisijat murenivat, lammppukin vaurioitui.

Huoltoaseman omistaja neuvoi lähitöltä korjaamon, jossa Honda saataisiin kuntoon. Ja saatiinhan se. Korjaaja teki tunnin ripeästi töitä ja laittoi uudet osat. Poistuimme kaupungista parisataa köyhempinä.

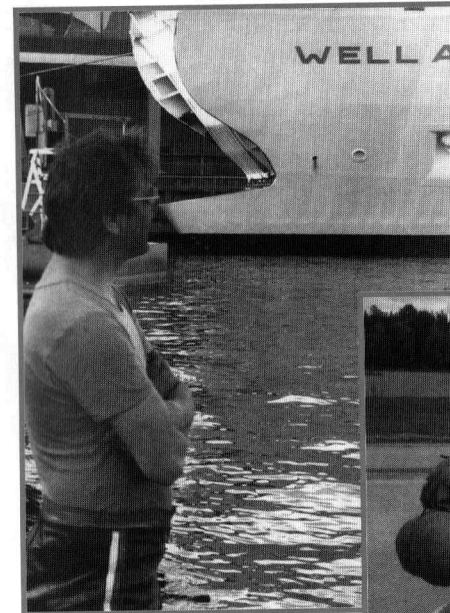
Aalborgissa vietetyn yön jälkeen suuntana oli Fredrikshaven. Autolautalla jälleen kerran - nyt Göteborgiin.

## Rakennustöissä

Göteborgissa jouduimme pariaksi päiväksi reiluun ruumiilliseen työhön. Pohjois-Karjalasta 15 vuotta sitten Ruotsiin siir-



**Näinkin saattaa käydä yllätyksellisellä matkalla. Motoristi voi joutua vaikka sokkelin valuun, kuten me Göteborgissa. Hiki virtasi, mutta haisu kasvoi.**



**Wellamo lähtee Tukholmasta Helsinkiin. Me olimme matkalla Turkuun ja odottelimme innokkaasti Bore I:tä.**

tynyt Matti Nieminen - Panhelaisen sukulaismies - omistaa rakennusfirman. Sokkelin lasku oli juuri meneillään. Miehiä tarvittiin kipeästi töihin.

Parin päivän hikoilu rakennustyömaalla teki meille veltostuneille turisteille erinomaisen sävayksen. Haisu lihakseksi tosin särki, mutta toisaalta tuntui, että ne olivat kasvaneet ja tulleet teräksiksi.

Mutta Göteborgkin oli viimein jätettävä, vaikka siellä suomalaisten saunaillassa olikin oikein mukavaa. Honda sai taas laukata kohti Tukholmaa. Ja mitä pohjoisemmaksi noustiin, sitä lämpimämmäksi

**Tuhansia kilometrejä laukannut ratsu lepää välillä ja kyytimiehellä on mainio tilaisuus maistella jäätelöä paahdassa helteessä. Matkatavaroiden valinnassa kannattaa käyttää jyrkkää harkintaa, sillä pyörä alkaa helposti muistuttaa kamelia.**



kävi sää. Keski-Ruotsissa puhuttiin jo yli 30 asteen hellelukumista. Sus siunakkoon, huokailimme hikisinä.

Kun lautta lipui halki Ahvenanmaan ja Turun kauniin saariston, alkoi koti-ikävä vasta vaivata. Tampereelle ja pian!

Pyörä sai kovaa kyytiä, kun aamun tunteina laskettelimme viimeiset 170 km Turusta Tampereelle. Ja siellähän se oli Tampere ennallaan. Helteinen kesäkuinen Pohjois-Hämeen metropoli.

Kampeet pyykkiin ja taas taloksi.

Pakko oli, vaikka mieli vielä askartelikin tuhansien kilometrien päässä!

# Motoristi Survival



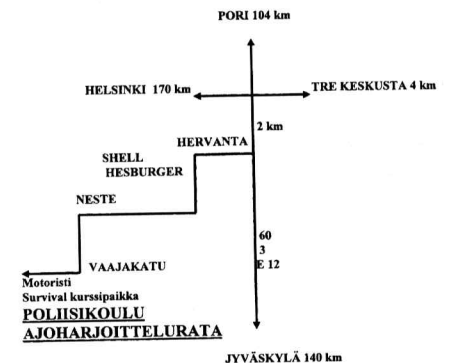
haluatko  
oppia

hallitsemaan pyörääsi  
pitämään pelivaraa  
tietämään enemmän pyörästäsi  
tuntemaan itsesi ja varusteesi  
selviytymään paremmin

- liikenteessä
- vaikeissa olosuhteissa
- ääritilanteissa

## Motoristi Survival 18.-19.5. Tampereella

- majoitus ja teoriaopetus Poliisikoululla  
2 hengen huoneissa
- henkiinjäämiskurssin lisäksi
  - 2 x iltapala
  - 2 x lounas
  - 2 x aamupala
  - sauna, mukavaa seuraa
- mukaan mahtuu **40 ensimmäistä**
- hinta: 35 € alle 18 v.  
140 € (MP69 jäsen 120 €)
- ennakkomaksut 8/5 mennessä Merita  
224318-12479 tai paikanpäällä,  
viite 1009



Lisätiedot ja ilmoittautumiset:

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





# Kuka jää ja kelle kerrotaan?



Ripa

Moottoripyöräilyyn liittyvät mielikuvat ovat oleellinen osa harrastusta. Vielä silloinkin kun oma ajaminen tai muu oikea (?) toiminta on jo päässyt vauhtiin.

Ensimmäiset kokemukset pyörällä tuovat sitten realismia mielikuviin. Ne muuttuvat ikäänkuin eläviksi, sanoista tai ajatuksista tulee tekoja, muistoja. Viime vuosina on moottoripyöriä rekisteröity sitä tahtia, että harrastajien määrästä varmaan jo lähes puolet on suhteellisen uusia.

Monet tietysti luovuttavat ensimmäisen sateessa ajatun lenkin jälkeen, tai muun ei-tästä-ollut-puhetta -jutun seurauksena. Mutta osalle mielikuvat ovat lähellä todellisuutta tai muuntaumiskykyä riittää, joten harrastus jatkuu ja kehittyy.

MP69 on toki paljonkin tarjottavaa noille uusille. Mutta tietävätkö ne uudet siitä? Mitä niille pitäisi kertoa?

## Eteenpäin kaatuminen

SMOTOn puheenjohtaja Matti Tahlo on pohdiskellut pitkään ja minusta viisaasti järjestön olemassaolon oikeutusta sekä aatteen ja byrokratian välistä suhdetta. Tai Dynaamisen Idean ja Staattisen Muodon suhdetta, kuten Matti asian ilmaisee.

Tuollaisen itsepohdiskelun tarpeellisuus itsekullekin, niin yksilölle kuin järjestölle, lienee selvää. Hienoa on se että kriitikki tulee talon sisältä. Valmius oman toiminnan arviointiin ja tarvittaessa muutoksiin on osoitus periterveestä suhtautumisesta. Aina parempi tietysti, jos suuriin muutoksiin ei edes ole tarvetta.

Jos oikein ymmärsin, olemme Matin kanssa suurinpiirtein samoilla linjoilla. Itse olen joskus miettinyt organisaation olevan parhaimmillaan silloin kun se on juuri kaatumassa – kunhan kaatuminen vain tapahtuu oikeaan suuntaan.

## Osa vanhemmuuden taakkaa

Voin kertoa, että on aika raskasta löytää tasapaino oman lapsen moottoripyöräharrastuksen ja liian huolehtimisen välille. Sitä kun elävästi muistaa, mitä kaikkea siellä tienpäällä voikaan sattua. Hassuinta asiassa on, että oma lapsi ei tunnu samalla lailla kuolemattomalta ja erehtymättömältä kuin Minä Itse.

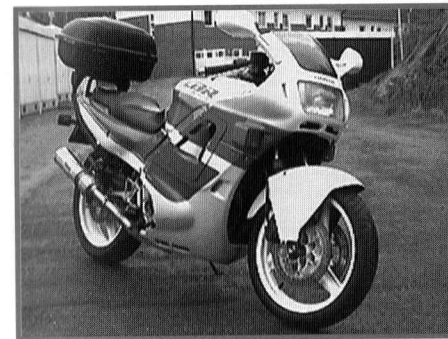
Hetkinen, olikos tässä nyt se itsetutkistelun paikka?

Risto Kaivola

## Motoristeille työvoitto vuosien mittaisessa kädenväännössä



# ROMUAJONEUVOLAKI EI KOSKE MOOTTORI- PYÖRIÄ



Romuajoneuvolain tullessa tämän kevään aikana voimaan, ei auton poistamiseen rekisteristä enää riitä rekisterikilpien palauttaminen katsastuskonttorille. Lain tultua voimaan pitää kilpiä palautettaessa olla mukana myös todistus siitä, että auto on toimitettu purettavaksi asianmukaisesti sertifioituun purkamoon.

Uusien autojen ostajia puolestaan tullessaan rokottamaan ”pantilla” eli kierrätysmaksulla, joka palautuu takaisin, kun auto viedään purkamoon - siis vasta vuosien päästä.

## Moottoripyörät direktiivin ulkopuolelle

Kolmen vuoden projektinaan SMOTO osallistui aktiivisesti motoristien eurooppalaisen etujärjestön FEMA:n kokouksiin.

Lain luonnosvaiheessa motoristien etujärjestö SMOTO otti yhteyttä EU-parlamentin suomalaisjäseniin ja vakuutti heidät siitä, että moottoripyörien kohdalla purkuosien kierrätys toimii ilman direktiiviäkin. Toisin kuin autoja, loppuun käytettyjä moottoripyöriä ei hylätä metsiin tai sorakuopille.

Ratkaiseva käänne tapahtui, kun EU:n ympäristökomitean jäsen Heidi Hautala teki SMOTOn kanssa käytyjen neuvotteluiden pohjalta ympäristökomiteassa esityksen, että mopot ja moottoripyörät jätettäisiin direktiivin ulkopuolelle. Hautalalla oli esityksensä tueksi SMOTOn hanelle toimittamat vankat perusteet.

SMOTOn ja suomalaisten EU-parlamentaarikoiden yhteistyön ansiosta ei moottoripyöräilijöiden, sen paremmin kuin alan maahantuojien tai kauppiaidenkaan, tarvitse olla huolissaan romuajoneuvodirektiivistä, jota valtioneuvosto parhaillaan siirtää suomalaiseen lainsäädäntöön. Jo asetuksen johdanto-osassa nimitäin todetaan, ettei asia koske 2- tai 3-pyöräisiä moottoripyöriä eikä 2-pyöräisiä mopoja.

SUOMEN MOTORISTIT RY.

Keijo Lumme  
FEMA-yhteyshenkilö

# MP69 TAPAHTUMAT VUONNA 2002

| TAPAHTUMA               | AIKAJÄRJESTÄJÄ  |
|-------------------------|---|
| MP-näyttely             | Helsinki, Messukeskus<br>Yhteyshenkilö:<br>Minna Jokinen 0400-851 022<br>e-mail: minna.jokinen@khdrive.fi   |
| Talviralli              | Raahen MP-kerho<br>Veteraanimaja, Mikonkari, Raahе<br>Tuomas Keskkorsu 0500-862 015<br>e-mail: raahenmk@smoto.fi  |
| Motoristi Survival I    | Tampere, Hervanta<br>Jarmo Jokilampi 0400-636 397<br>e-mail: koulutus@mp69.org  |
| Motoristin Kirkkopyhä   | Isojoki, Isojoen kirkko<br>Pekka Voutilainen 040-579 2440   |
| Jumbo Run               | Killinmäen hoitolaitos. Kirkkonummi<br>Vesa Nykänen 019-765 460<br>vesa.nykanen@raittelia.fi  |
| Motoristi Survival II   | Tampere, Hervanta<br>Jarmo Jokilampi 0400-636 397<br>e-mail: koulutus@mp69.org  |
| Akkaralli               | Kangaslampi, Siilinjärven ja<br>Maaningan rajalla<br>Marika Miettinen 050-534 1404<br>Tuula Reijonen 050-341 8531   |
| K-18                    | Peltola, Juupajoki<br>Pertti Paajanen 040-565 6528  |
| Kontioralli             | Kontrolli: Alajärvi Hoiskon Neste<br>MC Crater, Vimpeli<br>Reijo Nygård 040-565 2052  |
| Perheralli              | Järjestäjä avoin  |
| Eestin Etappiajo        | Haapsalu, Viro<br>Hanna Kortesus 050-522 6969<br>hanna.kortesus@mp69.org<br>HUOM!<br>Ilmoittautumistavasta ja -ajan-<br>kohdasta ilmoitetaan myöhemmin<br>Seuraa Motoristia ja nettisivuja! |
| Vuosikokous             | Hallitus  |
| Moottoripyöräsuunnistus | Paikka ilmoitetaan myöhemmin<br>Ari Uotila 040-524 4909   |
| Enduropöräys            | Paikka ja järjestäjä avoin  |
| Pohjosen Pystymettä     | 20 v. Juhlapystis!<br>Napapiirin Moottoripyöräilijät r.y<br>Mikko Laitila 0400-188 429<br>Veikko Harjuniemi 0400-394 162  |
| Pystymettä              | Paikka ilmoitetaan myöhemmin<br>Hannu Toivainen 09-693 3106,<br>0500-833 366  |



# Kesäretki Eurooppaan

Kaksi motoristia kiersivät kolme viikkoa Keski-Euroopassa. Seuraavassa on kaksi näkemystä tästä retkestä.

Toissakesäisen Norjan matkan kokemuksen rohkaisemana lähdin viime kesänä pyöräreissulle Keski-Eurooppaan kaksin. Olin oppinut, että kaksin matkustamisessa on puolensa, vaikka perinteisesti olen suosinut yksin reissaamista. Itse en kuulu siihen motoristien joukkoon, joka kiertää nähtävyydet ja museot kaukaa. Päinvastoin, kunnon reissuun kuuluu museot ja nähtävyydet. Lisäksi olen patologisen kiinnostunut historiasta, joten erilaiset taistelumuistomerkit yms. ovat puoli-pakollisia pysähtymispaikkoja. Tämä vaatii matkaseuralta pitkää pinnaa, ja myös jonkinasteista kiinnostusta historiaan ja kulttuuriin.

Tutkin matkaoppaita ja karttoja huolellisesti etukäteen. Tarkoituksena oli kierrellä Saksan länsiosien kautta Itävaltaan, ja sieltä tuttuun luo Budapestiin. Takaisin oli tarkoitus ajaa suunnilleen suorinta reittiä Tanskan kautta Ruotsiin. Olihan Helsingborissa taas tiedossa hyvä yöpaikka. Menomatka Saksaan tehtäisiin rahtilaivalla Helsingistä Travemüнден. Saisipa kerrankin löhötä ja syödä tarpeekseen!

Onneksi oli yhteisiä kiinnostuksen kohteita. Nürburgring ja Kotkanpesä kiinnostivat kumpaakin. Lisäksi Moselin ja Reinin rantojen kiertely, sekä muutama linna sopivat kummankin ajatuksiin oikein hyvin. Matkaoppaita tutkimalla olin selvittänyt myös muutaman muun mie-

lenkiintoisen kohteen, jonne poikettaisiin, jos reittiin sopisi ja aikaa riittäisi. Etukäteen lisäksi arvioitiin muutama välitavoite, jotta ehdittäisiin Budapestiin sovittuna päivänä ilman viimeisten päivien paniikkia.

Ja hyvin suunnitelma pitikin paikkansa. Nürburgring tuli kierrettyä, Moselin ja Reinin varret koluttua sekä Neuschwansteinin satulinna ja Kotkanpesä nähtyä. Lisäksi matkaan osui vanha Jugend-tyylinen voimalaitos, 52 m korkea Hermanns Denkmäl, mahtipontinen Germania-muistomerkki, muutama keskiaikainen linna, Halstatt:n suolakäivos, ja useita viehättäviä pikkukaupunkeja.

Kokemuksesta tiedettiin, että sopiva päivämäärä on noin 250 – 300 km. Tietysti tarvittiin myös muutama 'siirtymäpäivä', jolloin ajettiin pitkin autobahnaa tarkoituksena vain päästä nopeasti eteenpäin. Mutta muuten reitti kulki pääosin hyväkuntoisia saksalaisia maaseututeitä pitkin. Nopeus ei ollut päätähuiumaava, varsinkin kun pysähdeltiin useisiin hiemankin mielenkiintoisemmalta vaikuttaviin paikkoihin.

Koska telttä oli päätetty jättää kotiin odottamaan Kontiota, yövyimme pääosin pienissä hotelleissa. Opimme nopeasti, että mitä suurempi kaupunki, sitä vaikeampi oli löytää kohtuuhintaista pikkuhotellia. Turistialueilla on se etu, että satunnaisen matkailijan kaipamaa infrastruktuuria on



Saksalaisessa pikkukaupungissa.

olemassa. Turisti-infot, kartat, pienet mukavat hotellit yms. löytyivät sitä helpommin, mitä enemmän paikkakunta oli riippuvainen turisteista. Hotelliyöpyminen, varsinkin kun haluaa yöpyä kohtuullisen usein kaupungeissa, maksaa tietysti rahaa. Toisaalta hotelliaamiaisella ja muutamalla voileivillä pärjäsi hyvin koko päivän, vakiutiseen iltaohjelmaan kuului kunnon ruokailu.

Suunnistus sekä maanteillä että kaupungeissa on oma lukunsa. Itse suoraan nautin haasteista löytää tuntemat-

tomasta kaupungista mp-kauppa tai pikuteiden verkostosta juuri se oikea tie. Perinteinen vuoropäivinä suunnistaminen unohdettiin, kun piti löytää Louis:n liike Lyypekistä, tai Dainese-kauppa Düsseldorfista. Puhutaan mitä puhutaan naisten ja miesten kartanlukutaidoista, meillä se on päinvastoin. Ja edelläajava sai päättää ajovauhdin, josta sitten tulikin sanomista...

Mitä kiinnostavaa Saksasta sitten löytyi? Työn puolesta olen kulkenut pitkin Saksan suurimpia kaupunkeja, joten ne jätettiin sovinnolla syrjään. Lisäksi mp-matkailu ei mielestäni ole parhaimmillaan suurissa kaupungeissa, vaan paikoissa, jonne ei muuten (kaupunkikilomilla, työmatkoilla) tule poikettua. Saksa on suuri maa, jossa on yllättävän paljon nähtävää.

Pillipiiparistaan tuttu Hameln on tyyppiesimerkki saksalaisesta hyvinhoidetusta pikkukaupungista. Vanhan kaupungin mukulakivikadut koristeellisine taloineen ja kaikkialle kuuluvine kirkonkelloineen vie mielen kauas nykypäivän kiireisestä elämänrytmistä. Vanhan eläkeläispariskunnan hoitama pieni hotelli sivukujalla on myös jotain, jota ei Suomen Cumulusten ja So-kosten joukosta tahdo löytyä.

Eifelien alue Saksan luoteisnurkassa (Reinistä länteen ja Moselista pohjoiseen) on tuntematon helmi! Pohjois-Eifelien ylänköalueet jyrkkine joenuomarinteineen eivät tietysti vedä vertoja Alpeille, mutta

suomalaisiin pikkukumpareisiin tottu-  
neille alue opettaa nopeasti serpentiini-  
teillä ajamisen niksit. Lisäksi alueella tun-  
tui olevan paljon motoristeille suopeita  
kuppiloita ja pikku hotelleja. Sattumalta  
löysimme Rur Seen, järven, jonka ympäri  
kiertää motoristien suosima 'pikataival'.  
Tiellä on sattunut runsaasti onnetto-  
muuksia, ja koska olimme Saksassa, on  
paikallinen tiehallinto pystyttänyt useita  
opastuskilpiä "Rasen is out!" + havainno-  
linen kuva mitä voi tapahtua... Tehokasta  
asennekasvatusta! Monschaun pikkukau-  
punki on suoranainen idylli, ja yksi yö kau-  
pungissa oli aivan liian vähän. Eifeliin me-  
nemme vielä toisenkin kerran!

Eifelin eteläosassa sijaitsee legenda-  
rinen Nurnburgring. Vanha, 22 km pitkä  
rata on avoinna yleisölle iltaisin ja sunnun-  
taisin. Tarkemmat ajat ja kokonaan  
suljetut päivät löytyvät we-  
bistä. Meille sattui sa-  
teinen päivä, joten  
radan maksul-  
linen (25 DEM  
per kierros)  
kiertäminen  
moneen ker-  
taan ei innos-  
tanut. Mutta  
tulihan tuokin  
koettua. Joku  
toinen kerta uu-  
delleen, aurinkoisena  
päivänä.

Moselin rantaa seuraavaan  
tien kurvaukseen on nautinnollis-  
ta ajamista. Reinin rannat ovat  
ehkä jyrkempiä, mutta Mosel on sitten-  
kin kiehtovampi. Molempien jokien ran-  
noilta löytyy linnoja, myönteinen yllätys  
oli Burg Eltz, linna joka on säästynyt tu-  
holta 1300 -luvulta asti, ja on edelleen  
saman suvun hallussa. Ja onhan viinitarho-

jen katselu erilaista kuin kotomaan ruis-  
pellot ja talousmetsät.

Baijerin kuninkaan Ludvig II:n raken-  
nutta satulinna Neuschwanstein on suo-  
situin Saksan yksittäinen turistikohde. Ja  
saksalaisella tehokkuudella on turismia  
järkiperäistetty oikein kunnolla, jopa Hen-  
ry Ford olisi kateellinen moisesta liuku-  
hihnamaisuudesta. Mutta linna ON hie-  
no ja näkemisen arvoinen. Se on ollut mm.  
Disneylandin Prinsessa Ruususen linnan  
esikuva.

Sattumalta löydetty hienot kohteet  
ovat reissaamisen suola. Tällä retkellä yö-  
vyimme Itävallassa Hallstat -nimisessä pie-  
nessä suolakaukungissa. Kaupunki on pu-  
ristunut järven ja erittäin suolapitoisen  
vuoren väliin. Vuorella ovat jo keltit ai-  
koinaan kaivaneet suolaa. Suolaa kaive-  
taan yhä, mutta lisäksi vanha kai-  
vos on turistikohdeena.

Nyt sitten tiedetään  
millaista on suo-  
lakaivoksessa!

Kaupungilla  
on pitkät  
perinteet  
turisteista,  
sillä mm.  
Marlene  
Dietrich on  
viettänyt ke-  
siaan siellä. Suo-  
sittelava kohde mo-  
toristille Alppien länsi-  
reunalla.

### Burg Eltz, valloittamaton linna

Etukäteen oli kirjoista ja  
 netistä kaivettu myös pari reitille sopi-  
vaa motoristien kokoontumispaikkaa.  
Ruhrin alueen Cafe Hubraum sekä Wienin  
eteläpuolella sijaitseva Kalte Kühne  
kuppiloineen olivat mukavia pysähdys-  
paikkoja. Suomalainen motoristi ei ole  
yksin, vaan samanhenkisiä löytyy ympäri



Eurooppaa.

Budapestiinkin päästiin. Olin töissä  
tuossa 'Tonavan helmeksi' kutsutussa kau-  
pungissa vuonna 1988. Ja vaikka moni asia  
on itäisessä Euroopassa noista ajoista  
muuttunut, tuntui kaupungin edelleen tu-  
lulta. Mutta Budapest ei ollut enää täysin  
entisensä. Toki upeiden kauppojen ja ra-  
vintoloiden määrä oli moninkertaistunut,  
mutta niin myös kaikenlaiset mafiosot,  
hämärämiehet ja kaduilla viihtyvät kau-  
niit naiset. Pyörät seisoivat viisi päivää tal-  
lissa, ja päivät kuluivat kaupunkia katsel-  
len ja kuppiloissa istuskellen.

Kotimatka sujui läpi helteisen Euroo-  
pan muutamassa päivässä. Entisen Itä-Sak-  
san tiet ovat pääosin korjattu hienoon  
kuntoon. Muuten niin tylsää matkaa piristi  
kummasti Hartzin vuoristoalue. Jänniä  
pikkukyliä ja ennenkaikkea mutkia!

Aikasemmin vain pakollisen lauttaan  
siirtymispaikkana tuntemani Helsingborg  
osottautui viehättäväksi pikkukaupungi-  
ksi, jossa on häivähdys Keski-Eurooppa-  
laista tunnelmaa. Nelostie Ruotsin halki  
ei säväytä, mutta koskakohan sitä oppisi  
varaamaan aikaa Ruotsin läpiajoon niin,  
että voisi kierrellä pikkuteitä?

Jälkeenpäin matkalta muistuu mieleen  
erityisesti Reinin rannan lukemattomat  
linnat, Hitlerin Kotkanpesä, mansikka-pik-  
nik alppiniityllä, Ruhrin alueen mootto-  
ritieviidakat, Budapestin helteiset päivät,  
Passaun viehättävä kaunpunki Tonavan  
rannalla, pienet häväihdykset entistä  
DDR:ää itäisessä Saksassa, ja paljon, pal-  
jon muuta. Kylminä talvipäivinä voi sitten  
liimaila kuvia albumiin ja suunnitella seu-  
raavaa retkeä.

Talven pimeinä iltoina motoristinaiseni  
puhui unelmoivaan sävyyn yhteisestä mat-  
kasta, romanttisesta matkasta tuntemat-  
tomien taipalten päähän jossa koettaisiin  
yhdessä ihmeellisiä asioita. Meille miehille  
naisen matkustusviettiä on joskus vai-  
keata ymmärtää. Miksi nähdä vaivalloisen  
matkustamisen vaiva kokeakseen uusia  
asioita, kun niitä voi kokea omassa auto-  
tallissaankin. Mikä onkaan kiintoisampaa  
kun moottoripyörän kaasuttimen purka-  
minen, silloin on matkalla kaasuttimien ih-  
meellisen kiehtovaan maailmaan. Ne mie-  
het jotka eivät ole mieltyneet mekaniikan  
kanssa roplamiseen, kehittelevät  
suuria aatteita; kapitalismi, kommunismi,

osuustoimintaliike, kulinarismi ja funk-  
tionalismi ovat esimerkkejä miesten kehitte-  
lemistä ajatusrakennelmista jotka roh-  
keasti ovat puhkoneet tuntemattomia ve-  
siä. Miksi matkustella vaivalloisesti kun  
mies omassa autotallissaan tai kirjastos-  
saan voi kokea jytiseviä elämyksiä niin pal-  
jon vaivattomammin?

Naisen kasvoilla oleva ilme kuitenkin  
palautti nopeasti ruotuun. Naisen matkus-  
tusviettiin on suhtauduttava äärimmäisen  
vakavasti. Nainen on tottunut aikojen saa-  
tossa aina matkustamaan, ainahan naiset  
ovat siirtyneet pitkiä matkoja miehelään  
mennessään. Luoja lienee hiukan leikitellyt  
luodessaan miehen ja naisen, niin saman-



laisia mutta kuitenkin erilaisia.

Ymmärsin realiteetit, matkaan on siis kesällä päästävä. Siskoni oli jo pitkään toivonut että kävisin Budapestissä hänen luonaan. Ajattelin että yhdellä matkalla teen kaksi naista tyytyväiseksi jos matkaamme Saksan kautta Unkariin. Naiseni tuli heti tyytyväiseksi kun osoitin aktiivisuutta matkustamiseen ehdottamalla matkakohteen. Onneksi me miehet luonnostaan hallitsemme keinoja naisten mielialojen ohjaamiseen. Ihmeellisintä oli että itsekin yllättäen innostuin aiheesta. Kukaahan tässä oli sittenkin ovelampi? Hankin kirjakaupasta tarkan Saksan kartan ja unelmoin mitä kartan kuvioiden esittämissä paikoissa todellisuudessa oikein on. Matkakuume oli salakavalasti hiipinyt taajuntani.

Kesäkuun alkupuolella koitti lähdön aika. Mieli oli utelias, mutta hiukan pelokas. Kävimme kaivopuiston rannassa kahvilla, katselin rannasta lentoon lähteviä lokkeja ja tuumailin miltä tuntui liikemies Fredrik Idestamista kun hän lähti vuonna 1862 Suomesta Saksan Mägdesprangiin tutkimaan sellun tuottamista rautaruukissa. Tämän matkan seurauksena hän rakensi suuren sellun tuotantolaitoksen Nokialle josta värikkäiden vaiheiden seurauksena tuli paikkakunnan nimeä kantava suuryritys. Varasimme hyvissä ajoin keväällä lauttiliput Finnclipperille. Se valittiin netistä saatujen tietojen perusteella, ei kallein muttei halvinkaan. Lautta osoittautui hienoksi, hytit olivat suuria ja laiva siisti. Ruotsinlaiva tuntui tämän jälkeen karja-alukselta. Laiva on saksalaisessa omistuksessa, käyttöhenkilökunta on saksalaista ja taloushenkilökunta suomalaisia. Näinköhän työtehtävät olisi jaettu suomalaisten ja saksalaisten välillä runsas viisikymmentä vuotta sitten kun viimeksi

puuhailtiin oikein urakalla yhtenäistä Eurooppaa. Ja kuinkahan tilanne on nyt, kun yhtenäistä Eurooppaa taas viritellään, mikä siinä on suomalaisten osa? Eipä silti, kylähän hienolla laivalla apupoikana työskentelee, näkee maailmaa ja on ison koneiston osa ilman huolta huomisesta.

Parin päivän matkustamisen jälkeen saavuimme Travemüнден. Polttoaine maksaa näemmä noin 6 mk/l, kotopuolella se oli tuolloin keskimäärin 6,3 mk/l. Ilmeisesti ympäristöverojen korotus Saksassa on nostanut bensan hinnat lähelle meikäläisiä lukemia. Mutta kohta pääsisin tohtori Todtin suunnittelemaalle Autobahnille. Oswald Spenglerin mukaan länsimaisen sielun täyttymys syntyy vapaudesta, joka on yhtä kuin mahdollisuuksia ja vaarojen uhmaamista. Täyttymys on siis liikettä, romanttista unelmaa moottori-pyöräilyä, jota saa hetken elää Autobahnilla. Mutta entä todellisuus, kolme kaistaa rinnakkain ja täynnä ihmisiä unelmoimassa täyttymyksestä. Miksi me emme ole tyytyväisiä siellä missä olemme vaan halajamme unelmoiden muualle, liikettä ja muutosta janoten? Vasemmanpuoleisella kaistalla pörästeltiin 140 km/h. Juuri kun pääsin jonon joukossa lähelle täyttymystä, edessä oleva Porsche jarrutti äkisti eteen muodostuneen jonon perään. Tiellä on riippuvaisempi muista ihmisistä kuin elämässä yleensä. Viisasta on olla luottamatta liikaa mihinkään. Tähän suuntaanko olemme menossa? Paniikkijarrutus, etupyörän lukkiutuminen, onneksi vaistonvarainen jarrun keventäminen ja pyörä pysähtyi metrin päähän Porschen takapuskurista. Kiitin elämästäni Motoristi Survival -kurssia ja kaarto taukopaikalle rauhoittumaan, sydän jyskytti pelästytettynä ja jalat olivat tunnottomia vielä pitkään.



Autobahn kiidatti meidät Bochumiin Juhan luoksi yöstä. Juha on asunut muutama vuosi Saksassa ja hänen mielestään saksalaisten ahkeruus ja täsmällisyys ovat enää myyttiä. Harrastukset ovat monella tärkeämpiä kuin työnteko. Ehkä Eurooppa on siirtymässä uudestaan kohti keskiajalla vallinneeseen Aristoteleen moraliitteettiin jossa hyvä elämä on moraalin peruste. Nykyään vallitseva valistuksen ajan hyötynäkökulma moraalin perusteena on haasteen edessä. Olenko jo kuulevinani muutoksen äänen? Bochumista jatkoimme eteenpäin motoristien suosiman Café Hubraumin kautta. Mukava joen varrella oleva ulkopiha, saksalaisia motoristeja, äänestä puhetta. Pientä yhteensuuluvaisuuden tunnetta paikallisten motoristien kanssa, ehkäpä EU-aatteesta sitenkin on ideaa.

Seuraavaksi etupyörä ohjasi meidät Monschauhun joka on upealla Eifelin alueella lähellä Belgian rajaa. Monschau on pieni idyllinen kaupunki joka on saanut alkunsa verkatehtaasta. Illalla torilla oli koomikkoesitys, esiintyjät olivat tulleet englannista. Hyvä näin, sillä saksalainen huumori ei ulkopuoliselle kovin helposti

## Mansikoita ilman kermavaahtoa Garmisch-Partenkirchenin yläpuolella

avaudu ja toisaalta silloin kun saksalaiset nauravat, muilla ei mene välttämättä niin kovin hyvin. Sunnuntaina ajoimme innokkaasti kuuluisalle Nürnburgringille, siellä pääsisin varmasti kokemaan sielun täyttymyksen. Radalla kävi valtaisa kuhina, motoristeja ja autoilijoita parkkialue täynnä. Meni hiukan aikaa, ennen kuin tajusimme käyttäytymissäännöt. Ensin ostetaan magneetti-juovakortti jolla sitten pääsee sähköportista radalle ja voi ajaa yhden kierroksen. Pari kertaa rata suljettiin ja ambulanssi lähti matkaan, varsin oivallista henkistä valmennusta. Pieniä sadekuuroja tuli silloin tällöin. Kortti sisään ja portti aukesi, mahanpohja jännitystä täynnä. Missähän Konrad Adenauer katseli ensimmäisiä ajoja vuonna 1927. Arvatenkin tuo nuuka mies harmitteli radan kalleutta, mutta toisaalta hätäaputoimien tehty rata työllisti muutamaksi vuodeksi pari tuhatta ihmistä. Kyllä Konrad oli loppujen lopuksi varmaankin tyytyväinen, olihan rata ainutlaatuinen Euroopassa ja ranskalaiset taustati kateellisia. Alussa radan mutkat olivat loivia ja vauhti kasvoi aivan varkain. Parin minuutin ajon jälkeen tuli kuitenkin valtaisa ukkoskuuro, vettä oli radalla sentti jos toinenkin. Nahkapuvun läpi tuli vettä, mutta suomalainen ei luovuta. Englantilaisien huippukusien ryhmä jäi kuusen alle kykkimään. Pikku hiljaa köröttelin runsaan 20 km pituisen radan läpi, täyttymyksen tavoittaminen on hankalampaa kuin luulinkaan. Aikaa meni hiukan vajaat puoli tuntia, kun huippumiehet ajavat radan läpi ajassa 7:45.

Nürburgringin adrenaliinipitoisten hetkien jälkeen suuntasimme Moselin ja Reinin jokivarsille – mutikittelevää jokea seuraavaa tietä, viininviljelyksiä rinteillä, romanttisia pikkukyliä, suudelmia, lauttoja, upeita maisemia. Mosel, ah, warum bist du so ferne? Moselin reunoilta löytyi hillyttä ja hieno Burg Elz, linna jota ei koskaan vallattu ja jossa asutaan edelleen. Linnat Reinin varsi on täynnä. Useimmat niistä olivat rosvolinnoja joista kerättiin tulleja ohi meneviltä laivoilta. Pahimmillaan laivat maksoivat tulleja yhteensä enemmän kuin mitä lastin arvo oli. Aikoinaan nämä linnat ovat olleet moraalisesti mitä arveluttavimpia, mutta nyt niissä on romanttista lumoa. Aika antaa paljon anteeksi.

Reinin jälkeen kurssi määritettiin kohti Kaakkois-Saksaa. Majoituimme Roßhaupteniin, pieneen idylliseen kylään alppien juuressa. Pyörät laitettiin navettaan säilöön yön ajaksi. Matkalla nähtiin pieniä kaupunkeja joiden läpi tie kulkee. Tuntuu että Saksassa on kaksi erillistä tieverkkoa, moottoritiet ja vanhat tiet. Kyliin ei ole rakennettu ohituskulkuteitä, koska moottoritiet rakennettiin jo niin aikaisin keventämään liikenteen raskasta paikallisteillä. Neuschweinsteinissa nähtiin Baijerin hulin kuninkaan linna. Kuningas kuoli hämärissä olosuhteissa, tulikohan perikunnalle häätä omaisuuden suhteen. Tapasimme Teron ja Marjaanan Bayrischzellissä. Kuinka ihmeellistä onkaan satunnainen tapaaminen kännyköiden avulla! Ihmiset ajelevat pyörillä ympäri Saksaa ja silti kohtaavat jossain tiettyssä paikassa, ihmeellistä. Kuinka nämä radioaallot tavoittavat ystäviä? Vai onko tiedettävä etukäteen numero josta ystävä löytyy? Voisiko sitä soittaa aivan mielivaltaiseen GSM-numeroon, mitä sieltä vastattaisiin ja olisiko siel-

lä ystävä?

Seuraavaksi päädyimme Obersalzbergin kylään lähellä Itävallan rajaa. Täällä Hitler kävi jäähtymässä, kun Berliinin juonittelut ja kiihkeys rasittivat heiveröistä miestä liikaa. Kuinka ihmeessä näin idyllisessä vuoristokylässä jotkut vihaavat toisia niin paljon? Luulisi että upeassa vuoristomaisemassa hyvä aina voittaisi pahan. Kehlstein-vuoren huipulla on kuuluisa kotkanpesä, Kehlsteinhaus. Huippuorganisaattori Martin Borman rakennutti yli tuhannen rakennusmiehen voimin runsaassa vuodessa tämän 1834 metrin korkeudessa olevan vuoristolinnan isännälleen synttärilahjaksi. Ylhäältä on upeat maisemat. Isäntä itse ei siellä korkean paikan kammoisena oikein viihtynyt, mutta Borman kävi siellä usein tyttöystävänsä kanssa. Ovela heppu, menestyisi varmasti nykyäänkin missä tahansa organisaatiossa. Sodan lopulla Obersalzbergin kylä pommitettiin raunioiksi ja miehitysjoukot ampuivat hämärissä olosuhteissa paikallisia asukkaita. Upeassakin paikassa oikeamielisyys on ilmeisesti vaikea asia itse kullekin.

Unkarin pistan läpi viiletettiin lähes suoraviivaista moottoritietä, tiet ovat ilmeisesti voimallisesti parantuneet Unkarissa viimeisten kymmenen vuoden aikana. Tien kunnossapidosta vastaavat varsin pitkälle samat ihmiset kuin sosialisminkin aikana, mutta mistä ihmeestä johtuu, että nyt kunnossapidon tulokset ovat kuitenkin niin paljon parempia? Suora tie vei Budapestin upeaan kaupunkiin. Sisikoltani varastettiin siellä auto vartioidusta ja lukitusta autotallista. Poliisi kertoi isällisesti että maksamalla heille rahaa, niin silloin auton saa mafialta takaisin. Oivallista markkinataloutta ja yhteistyötä, Unkarissa on edetty varsin pitkälle. Tästä viisastu-



Lähtö Budapestista kohti pohjoista.

neena laitoimme pyörät amerikkalaisen ketjun hotellin talliin ja maksoimme suuren päivämaksun. Parempi maksaa suojelumaksu etukäteen kuin vielä suurempi maksu hässäkän jälkeen. Instituutioille on kaikkialla maksettava niiden vaatima osa.

Takaisin päin tullessa pysähdyttiin Saksan puolella Passaussa. Hieno kaupunki, täällä Reiniin liittyy Alpeilta laskeva Innjoki ja sen vesimäärä melkein kaksinkertaistuu. Osa kaupungin kävelyreiteistä kulkee aivan joen pinnan tasalla.

Seuraava yöpyminen oli entisen itäsaksan puolella sijaitsevassa Weimarissa. Kulttuurikaupunki. Goethe, Schiller ja Bach ovat aikanaan vaikuttaneet täällä. Weimar on rauhoittavan matkan päästä hektisestä pääkaupungista, mutta kuitenkin tarpeeksi lähellä. Tämä on Saksan Tuusula jossa taiteilijat viihtyivät. Keskustan reuna-alueilla aistittavissa vielä vanha DDR-meininki, ränsistyneitä taloja joiden sisäpihoilla

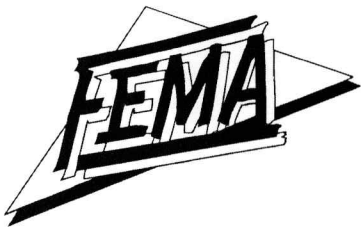
asukkaat järjestävät rentoja rock-henkisiä bileitä.

Saksa jätettiin taakse lautalla Puttgardenista Tanskaan. Tanskan läpi viiletettiin moottoritietä pitkin, ja toisen lautan viemänä päästiin Helsingborgiin. Pääteitä pitkin Tanska näyttää tosi tylsältä, mutta pikku poikkeama moottoritieltä saattaa avata hyvinkin toisenlaisia näkymiä. Ajelin ensimmäistä kertaa moottoripyörällä Ruotsin läpi. Nyt ymmärrän hyvin miksi kaikki motoristit tätä välttelevät. Luultavasti Ruotsissakin olisi paljon hienoja paikkoja jos pääteiltä hiukan poikkeaisi.

Apea varhaisaamuinen Turku tervehti tökkäämällä puhalluspillin suuhun sanomatta mitään. Huokaus, Suomen matka Eurooppaan on ilmeisesti pidempi kuin mitä yhteinen valuutta ja yhteinen ylin hallintoelin heti kykenevät umpeen kuromaan. Mutta kaiken kaikkiaan, hieno ensimmäinen moottoripyörämatkani eurooppalaista kulttuuria kokemaan.



- ◆ Teksti: MAG UK Press Release 20020106 re tickets for FEMA
- ◆ Käännös: Veijo Änäkäinen



## Etu FEMA:n jäsenille

Englantilaisen Farmyard Party kokoon-tumisajon järjestäjä haluaa vahvistaa FE-MA:an kuuluvien jäsenkerhojen ja moto-ristien yhteenkuuluvuutta. Ulkomaalaiset motoristit voivat osallistua heidän ko-koontumisajoon veloituksetta. Vapaan si- säänpääsyn ehtona on, että henkilöllä on mukana voimassa oleva kotimaansa passi sekä kotimaassaan toimivan FEMA:an kuuluvan moottoripyöräkerhon jäsen- kortti. Hänen on myös saavuttava paikal- le kotimaassaan rekisteröidyllä mootto- ripyörällä.

Seuraavassa vapaa käännös Farmyard Par- tyn järjestäjän Pete Walkerin sanoista:

”Olemme aina toivottaneet mannereu- rooppalaiset vieraamme tervetulleiksi. Ehkä juuri siksi ensimmäiseen FEMA festivaaliin vuonna 1999 osallistui paljon motoristeja juuri mantereen puolelta. Ha- luamme kannustaa eurooppalaisia mo- toristeja liittymään kansalliseen FEMA- järjestöön. Vapaa pääsy Farmyard kokoon-

*tumisajoon on jäsenyydestä koitua väli- tön etu. Toivomme, että vastavuoroisesti muut kerhot tarjoaisivat vastaavan edun MAG UK:n jäsenille heidän osallistuessaan näiden järjestämiin tapahtumiin. Pohjim- miltaan tarkoituksena on kannustaa eu- rooppalaisia motoristeja osallistumaan etujärjestöjen toimintaan. FEMA on kan- sainvälinen motoristien etuja valvova vel- jeskunta. Mitä enemmän jäsenemme matkustavat ja nauttivat eurooppalaisesta moottoripyörähenkisestä elämäntavasta ja kulttuurista sitä paremmat edellytyk- set meillä on toimia moottoripyöräilijöiden hyväksi. ”*

Farmyard Partyn paikka on Duncombe Park lähellä Helmsleytä, North Yorkshi- ressä ja ajankohta on 21. - 23. kesäkuuta 2002.

Kaikki MP69:iin kuuluvat jäsenet ovat oi- keutettuja tähän etuun. Sama etu koskee myös kaikkia SMOTO:on kuuluvia ker- hoja.

## Rohkeasti kisaamaan

Jaaha, viimeksi jäitiin etsimään sponso- reita, jotta olisi mahdollista osallistua ensi- kauden road racing-kapinoin. No, voin sanoa, että haku on päällä yhä edelleen.

Joidenkin sponssiehdokkaiden kanssa otin ensikontaktit jo ennenkuin edellinen kausi oli päättynyt, mutta aloittelevan kus- kin ei ole kovin yksinkertaista etsiä rahoit- tusta harrastukselleen. Tukijoista varmis- tuneita ovat pesuainetukku Foxtel, raken- tajan puutavaratalo Puutoimi, rekkapesu- firma Fix Truck ja Hartwall. Varsin eri alo- jen yrityksiä siis, mutta jokaisesta löytyy moottoriturheilusta kiinnostuneita henki- löitä. Panos on tietysti varsin kohtuulli- nen, mutta tuen saajalle aina niin tärkeä.

Viimeisimpänä sponsoreista on kirjoit- tuspäivänä varmistunut Moto Keidas Ylö- järveltä. Moottoripyöräliikkeen tuki alan harrastajalle on todella tärkeä, apua saa niin va- raosa- ja asustehankin- noissa kuin huoltotöis- sä. Erikoisuutena kave- reilla on dynopenkki, jos- sa voi testata pyörän säädöt ja baaripuheid- den vankistamiseksi selvittää vaikka todelliset tehot. Mutta niistä tuonnempa- na.

Kun tukijat alkavat ol- la selvillä, tulee eteen ta- kaisinmaksun vuoro. Yksi tapa siihen on teippaut- ta kuljetus- ja kilpaka-

lusto sponssien logoihin, jos niin sovitaan. Itse olen pyytänyt tukijoiden logot näi- den mainostoimistoilta omalle teipparil- leni lähetettäväksi. Mainosteippaus Hie- talalla logot muutetaan tarvittavaan muo- toon ja pakettiautoni teippausten suun- nittelu on parasta aikaa työn alla. Jänni- tyksellä odotetaan lopputulosta.

Jos pulmanasi on firman turhan suuri markkinointibudjetti, älä hätäänny. Ota rohkeasti yhteyttä, minulta saat päteviä sijoitusvinkkejä.

Kevättä kuumeisesti odottaen

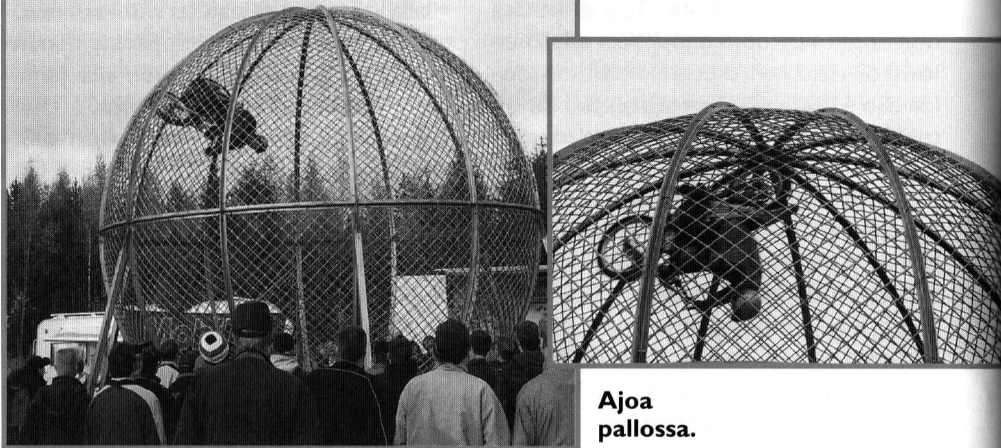
**Hannu Häyrynen**  
MC Muoviluoti

[www.muoviluoti.fi](http://www.muoviluoti.fi)



◆ Teksti: Veijo Änäkäinen ◆ Kuvat: Pekka Päivinen

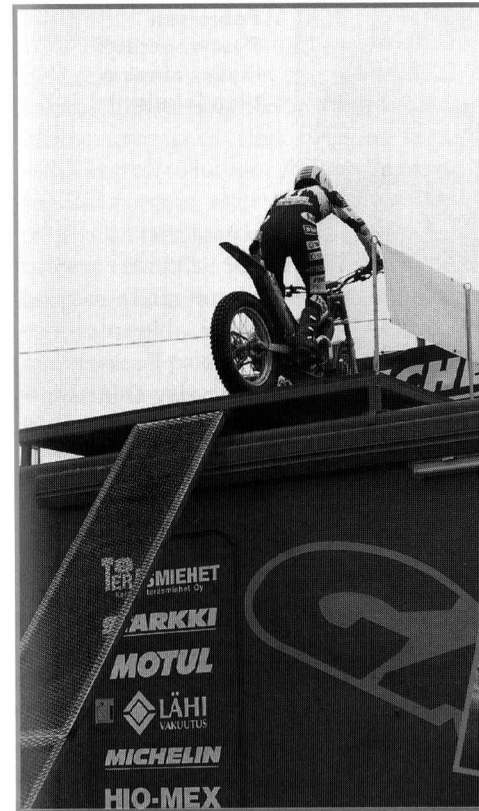
# Kuvasatoa Sipoon OFFROAD- Partysta



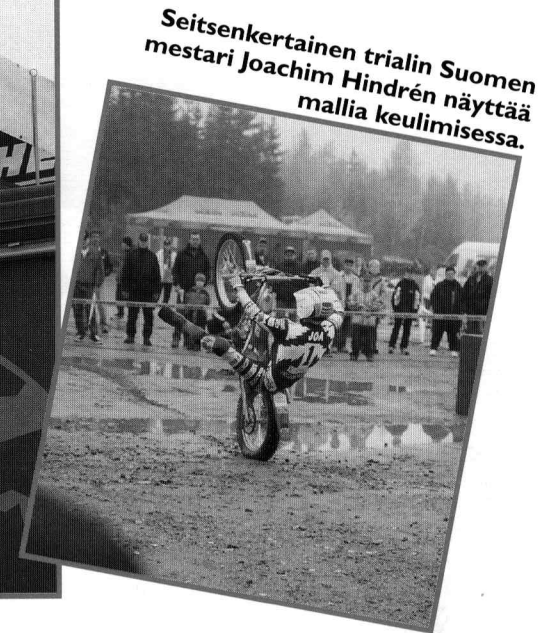
Ajoa  
pallossa.



Joa esittää moottoripyöräakrobatiaa.



Osaavalle Joalle  
mikään ei ole vaikeaa.  
Tässä hän ajoi  
huoltoautonsa katolle.



Seitsenkertainen trialin Suomen  
mestari Joachim Hindrén näyttää  
mallia keulimisessa.



Onnittelut, maailmanennätys! Hyppy kymmenen ihmisen yli ilman hyppyriä.





**Pohjoisen Pystymettästä löytyy ainakin tilaa jokaiselle!**

# MUSTANKUMMUN PYSTYMETTÄ

Syyskuun kolmas viikonloppu vuonna 2001 oli merkitty monen etelänkin motoristin kalenteriin isolla ruksilla! Silloin olisi nimittäin Pohjoisen Pystymettä! Tuo lähes legendaarinen metsäläismitinki, jonne vain todelliset harrastajat lähtevät. Pohjoisen motoristeille ko. tapahtuma yleensä merkitsee myös ajokauden päätöstahtumaa.

Syyskuisena perjantaina kokoontui Kemijärven Esson pihalle noin kello neljän aikaan kolme reipasta paikallisen kerhon - Mosquito Killers Ry:n jäsentä. Keli näytti kaikinpuolin hyvältä, joten sai taas ihmetellä muun jäsenistön laiskuutta, vaikka infoa oli yritetty jakaa kaikille. Edes matkan pituutta ei voinut moitita. Päällimmäisin poisjäännin syy kuulosti olevan, että kun ei omista enduroa, niin ei voi lähteä.

Koska ensimmäinen etappi oli Rovaniemi ja Kemintien Esso (mistä perinteisesti löytyvät tarkemmat ajo-ohjeet) ja lyhin tie aivan liian tuttu, päätettiin kou-

kata Vanntauksen kautta ja ottaa sieltä vielä yksi jäsen mukaan! Eihän se pidentänyt alkumatkaa kuin nelisenkymmentä kilometriä. Sitäpaitsi niistä jokilaaksomaisemista ei koskaan saa tarpeekseen, ovat nimittäin niin upeita!

Neljä lähtijä löytyi pakkaamasta kampaan kotipihalla, ja näinollen sentään 16% Mosquitojen jäsenistöstä lähti matkaan. Kemintien Essolta löytyvät lähestymiskartat ja kahvit juotuamme lähdimme kohti Meltauksen kairaa, Kittilän suuntaan. Kahdella jäsenellämme (veljeksiä muuten) oli perälaukun päälle asennettu lisäjarruvalo, ja se näyttikin yllättävän pätevältä hämärtyvässä illassa. Eivät ne olleetkaan mitään turhia koristeita!

Tie muuttui vähitellen hyväkuntoiseksi soratieksi ja rupesi tuntumaan, että taitaapa sellaisena pysyä perille asti. Puolet seurueestamme painalsi katupyörillään sellaista kyytiä, ettei meinannut meikäläisen raskaalla matkaendurolla perässä py-

syä! Tulihan sitä lopulta metsäautotietäkin ajettua, mutta ei kovin pitkästi sitäkään. Lähellä tapahtumapaikkaa Marrasjärven Mustaakumpua oli vielä sellainen kohta, mistä vesi oli tullut tien yli, eikä siltaa taikka edes rumpua ollut! Vai olisiko tuo tie ollut vallan tahallisesti katkaistu, ettei siellä turhaan rallattaisi? Se painauma näytti aika hurjalta, mutta kun kaikki muutkin olivat siitä kuitenkin kapeaa kannasta pitkin menneet, oli pakko uskaltaa itsekkin. Hyvinhän siitä vajavaisilla endurointitaidoilakin pääsi yli.

Saavuimme perille vielä kohtuullisessa päivänvalossa, mutta näytti että suurin osa oli tullut siltikin ennen meitä! Laskin että Rovaniemeltä oli tullut matkaa n. 86 km. Eipä silti, täytyyhän Etelä-Suomesta, kuten vaikka Espoosta, lähteäkin hyvissä ajoin. Väkeä harvassa mäntytaimikossa tuntui olevan todella runsaasti. Suurimpia kantoja väistellen löysimme mekin oivat teltanpaikat torniolaisen Scorpion-kuskin vierestä.

Teltat nousivat nopsaan pystyyn ja seuraavaksi laitoimme mekin komean nuotion palamaan. Maapuuta oli ainakin runsain mitoin ja sitä sai käyttää vapaasti.

Harmi vaan, kun ei tullut sopivaa astiaa, mihin olisi kerännyt puolukoita, nimittäin niitä piisasi ja ne olivat vielä erikoisen isoja ja komeita! Eivät olleet venäläiset marjanpoimijat ehtineet apajille! Vaikka eipä silti, etteikö muutama verevä venakko olisi piristänyt tunnelmaa kummasti - kuten eräs motoristi asian ilmaisi. Kypärää ei oikein viitsinyt käyttää marjanpoimimiseen!

Ilta tietenkin pimeni nopeasti, kuten siihen aikaan vuodesta, mutta monet nuotiot loivat jälleen sellaisen määrittelemättömän pystymettä-tunnelman, että tuntui oikein hyvältä olla taas mukana! Vielä kun eräs järjestäjästä antoi meille koko-



**Raahelaisia Mustassakummussa. Taustalla pilkottaa lampi.**



**Kaikenlaisilla ajokeilla pääsee perille – ja pois.**



**"Pientä remppaa" harrastettiin.**

naisen paketin itse tekemäänsä hirvenliha-makkaraa, saatoimme todeta sen paistetuumme ja syötämme, että kyllä kabanossi oli löytänyt voittajansa!

Muuten ilta vierähti tuttuja ja tuntemattomia jututtaessa ja eri nuotioilla vieraillessa. Järjestäjät muuten arvelivat, että Pystymettän osallistujista ainakin 85% on Etelä-Suomesta! Onkohan etelän Pystymettässä suurin osa pohjois-suomalaisia? No, tuskin vaan.

Lauantai vastainen yö oli leuto, joten omassa pikkuteltassakin pärjäsi mainiosti, joskin järjestäjien hankkimiin kolmeen kaminalliseen puolijoukkuetelttaankin olisi mahtunut. Lauantai valkeni sitten pilvisenä ja sateentihkuisena. Se oli kuitenkin ollut tiedossa. olihan sellaista sää tiedotuksessa lupailtu. Aamukahvit keiteltiin Trangjalla "lainapeitteen" alla ja läpi yön palaneeseen nuotioon haettiin lisää puita. Eritoten vanhat tervaskannot olivat sitkeitä palamaan!

Eräs jäsenistämme kävi pienellä endurointikierroksella Raahen kerhon puheenjohtajan kanssa, mutta pudotti heti lähtessään uuden kännykkänsä lepikkoon. "Nokun ostin tämän uuden kolhun- ja vedenkestävän mallin, mutta vanha kaina-

lokotelo oli liian väljä sille", oli melko päteväänkuuloinen selitys.

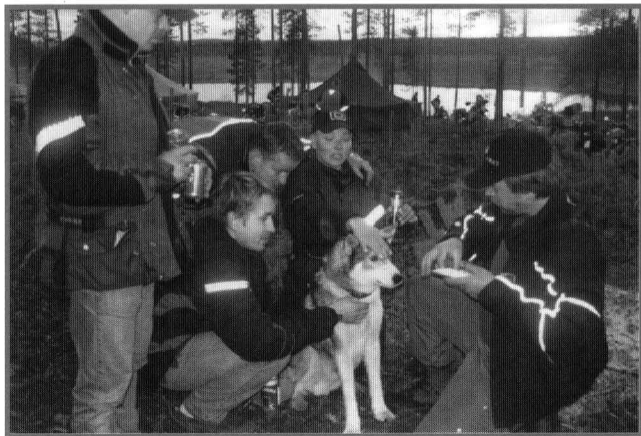
Sitä veden- ja kolhimisenkestoa testailtiin sitten kunnolla, sillä suurimman osan ajasta kännykkä oli hukassa, löytyen kyllä aina mitä merkillisimmistä paikoista!

Raahelaiset muuten, joiden kerhosta taisi olla eniten jäseniä paikalla, olivat jälleen kerran täysin omavaraisia moottorisahoineen, lettupannuineen ja kaminateittoineen! Ruokkivatpa he Moskiitto Killeritkin siinä sivussa! Eivätkä hullumpia kokkeja olleetkaan!

Telttasauna koottavine vuolukivikiukaineen (!) oli lammen rannalla kovassa käytössä. Hurjimmat kävivät lammessa uimassa! Oliko se sitten sitä "kesäturkin" poisheittoa? Iltapäivästä tarjosivat järjestäjät pienenä yllätyksenä vielä ilmaiset sauskat kaikille! Kyllä maistui muusi ja muikut! Jälkimmäiset olivat muuten kalasteltu edellisenä päivänä Ranualta, että oli ainakin tuoretta tavaraa!

## OSANOTTAJIA JA AJOPELEJÄ JOKA LÄHTÖÖN

Vaikka motoristit ovat muutenkin "veljiä



Tämä koira ei ihan heti olisi kotiinsa enää lähtenyt, niin oli hyvät oltavat Pystymettässä.

ja siskoja" keskenään, oli Haukiputaalta saapunut peräti kuusi ihan oikeaa veljestä Pystymettään!

Edustivat kuulemma "Pöhheikön Pohheemeja". Hyvässä sovussa he istuivat rakentamansa jättilaavun alla harmitellen kun se seitsemäs veljes ei vuorotyön takia päässyt mukaan! Erinomainen saavutus tuo "noin seitsemän veljestäkin" oli! Pankoon joku paremmaksi, jos pystyy!

Ajokkipuolesta voi taas kerran todeta, ettei sellaista kaksipyöräistä olekaan, millä ei pystymettään pääsisi. Oikein olisi pitänyt olla katsomassa, miten esim. se pitkäkeula-Harrikka tuli siitä kapeasta kanaksesta yli? Tai tulivatko sivuvaunuveheet samaisesta kohdasta vaununrenkas ilmassa (kun siinä ei tosiaankaan ollut kuin se yksi kulku-ura)? Eritoten 80-luvun "jap-sit" näyttivät olevan suosittuja kulkuneuvoja. Vaikka kyllä joukkoon mahtui sekä vanhempaa Tridenttiä, että uudempaa saman firman 955i:täkin! Luulisi ettei jollakin customilla olisi mitään asiaa pystymettän sora- ja metsäautoteille, mutta niitäkin oli ihan "pilvin pimein".

Erityisesti pitää vielä mainita ne muuttamat Honda Daxit ja jälkikasvut parilla Honda Monkeylla, jotka tulivat Rovaniemeltä. Erääseen Daxiin piti tehdä vähän remonttia paikan päällä, mutta kyllä siltäkin pois ajettiin. Monkey-pojat olivat erityisen haltioissaan Pystymetästä, eikä hie-man tuhruinen ilma haitannut vähääkään! Taitaa näinollen Pystymetän jälkikasvukin olla turvattu?

Paikalle sattumalta osunut metsämies taisi olla kummissaan merkillisestä porukasta, mutta näyttipä hänkin viihtyvän paikalla useita tunteja. Koiransa taisi viihtyä vielä paremmin, sillä makupalojen tarjoajia ja taputtelijoita kyllä piisasi!

Raahelaisten "jätkänynttilä" ei tällä kertaa oikein ottanut syttyäkseen. Täytyi



Hyvähän se on, kun toisella on oikein "talli". Ei jäätynyt yöllä niinkuin kaverin pyörä vieressä.

vain tyytyä muistelemaan sitä edellisen vuoden huimaa esitystä! Illalla sateentihkukin loppui ja taivas selkeni - selkeni jopa niin paljon, että joku epäili tulevan kylmähkön yön?

## SUNNUNTAIN PUOLELLA

Yö tuntui kieltämättä hiukan viileältä, mutta itse arvelin sen johtuvan siitä, että hieno itsestääntäytyvä makuualustani myös tyhjensi pari kertaa itsensä!

Aamuseitsemältä sunnuntaina kuulin ensimmäisen poislähtevän pyörän äänen. Vaan mitä näkyi teltan liepeen alta, kun nousin yhdeksän aikoihin lopulta ylös?

Jotain valkoista ja heti makuupussin ulkopuolella oli niin mahdottoman kylmä!

Eikun ulos katsomaan ja toteamaan, että joka paikka oli valkeassa kuurassa!

Joku sanoi, että yöllä oli pakkas käynyt peräti viidessä asteessa! Jaa, no tämä kai oli sitten sitä järjestäjien lupaamaa "ruskaa pakkasella"?

Aurinko sentään paistoi pilvettömältä taivaalta! Oli aika epätodellinen olo, mutta sellaista sattuu Pystymetässä. Jälleen lisää puuta nuotioon, joka ei itseasiassa ollut



sammunut hetkeksikään, lämmittelemään ja kahvinkeittoon. Oma pyörä oli umpijäässä, kun kaverin pyörä ei ollut edes kuurassa, kun oli "lainapeitteistä" tehdystä "tallissa". Oman ajokin laukkujen lukotkin olivat tietysti niin jäässä, ettei ollut puhettakaan että aukeaisivat! Täytyi vaan siirrellä pyörää auringonpaisteessa, että sulaisi joka puolelta. Niinkuin ajan kanssa tietysti sulikin! Paisteltiin vielä loput makkarat, ettei tarvitse viedä takaisin kotiin.

Pikkuhiljaa siinä yksi ja toinen käynnisteli ajopelejänsä. Toisia pyöriä sai startata kauemmin, toisia vähän lyhyemmin, mutta kaikki käynnistyivät! Etelän matkalaiset tietysti joutuivat lähtemään hyvissä ajoin. Lähempää tulleilla ei ollut niin kiirettä. Päivän edistessä aurinko rupesi lämmittämään enemmänkin ja aamun kylmyys oli kohta enää muisto vain. Meidän joukkueemme hajosi kahtia, toisten lähtiessä puoliltapäivin ajelemaan suoraan kotipuoleen. Me kaksi jäimme Meltauksen kaupalle kahvittelemaan ja maistuipa siinä jo jäätelökin, mitä aamulla ei olisi voinut kuvitellakaan! Koska päivä oli aurinkoinen, eikä kello ollut mitenkään paljon, päätimme ajaa kotiin Kittilän ja Sodankylän kautta! Eipä tarvitsisi ainakaan ajaa sitä kohta liiankin tuttua Rovaniemi - Kemijärvi väliä.

Kittilään tuli matkaa sellaiset 96 km, ja tuli todettua ettei se niin lämmintä auringonpaisteesta huolimatta olekaan. Kyllä lämpökahvat ovat siunattu keksintö! Muu-

ten oli kyllä leppoisa ajella, kun vaatetta oli sentään kunnolla päällä. Hiljaisessa Kittilässä juotiin taas lämmikakahvit ja ajeltiin muutaman kerran keskustan läpi. Seuraava pysähdyspaikka oli Sodankylä, jonne tuli Kittilästä matkaa 85 km. Sillä välillä olikin jo poroja monessa kohta tiellä, mutta tottuneesti niitä väisteltiin ja kierrettiin. Porothan eivät välttämättä väistä milläkään, mitähän "luomakunnan kruunuja" nekin luulevat olevansa?!

Sodankylä tuntui yhtä vilkkaalta paikalta kuin ennenkin, ja siellä syötiin oikein kunnan pizzat tutussa Pirkon Pizzassa.

Kotiin Kemijärvelle ei ollutkaan enää kuin 110 km ja se meni vanhalla rutiinilla. Vähän oli haikaa olo, kun ounastelin että tämä taisi jäädä kauden viimeiseksi reissuksi? Näinhän siinä myös kävi. Viikkoa myöhemmin oleviin Syyspäivöihin Kainuuseen ei enää tarjennut lähtee (sori vaan Lepe). Vanhuusko se on tulossa - vai ko olisiko ollut yleistä laiskuutta?

Vuoden 2001 Pohjoisen Pystymetästä jäi kuitenkin jälleen kerran unohtumatomat muistot ja arvostaisin sen jälleen kerran erääksi mukavimmista kokoontumisista Suomessa! Ovat sen varmaan monet muutkin huomanneet, sillä paikalla oli peräti 72 kaksipyöräistä (= uusi ennätys) ja henkilöitä varmaan lähemmäs satakunta. Kuitenkaan tapahtuma ei vielääkään ole paisunut liian suureksi ja toivottavasti ei milloinkaan paisukaan!

### Muisteli Kemijärven Jaska

# Varustelu kierrettä Miksi, miten täytyy varustella?

## Saappaat

Ihmisen jalka on rakennettu pienistä luunpalasista, jotka muodostavat monimutkaisen ja herkästi särkyvän rakennelman. Siksi kannattaa pohtia mitä rasituksia motoristilla voi kohdistua jalkapöydän ja nilkan alueelle, taikka lähes paljaaseen sääriluuhun. Jalkojen suojaamiseen moottoripyöräilyssä, onkin kiinnitettävä enemmän huomiota kuin naisten-tansseissa.

## Ajokengän pohja

Pohjan tehtävä on tärkeä. Sen on toimitettava ajosuorituksen aikana oikein eri tilanteissa. Jäykkyyden täytyy olla riittävä sivusuunnassa, että se suojaisi jalkaterää, jos vaikka pyörä kaatuu jalan päälle. Etutakasuunnassa, jos tulee isku varpasiin esimerkiksi kivistä, taikka jalka törmää esteeseen ajotilanteessa. Silti sen on oltava riittävän tunnokas polkimien käyttöön. Joustavuutta voidaan yleiskin sallia sen verran että niillä pystyy kävelemään. Krossisaappaissa onkin suojaavuus viety maksimiin, ja niissä ei joustoa pohjassa juurikaan ilmene.



## Kengän päällinen

Jalkapöydän luut ovat ilman paksun lihaksiston tuomaa vaimennusta. Vaikka ne joustavatkin hieman, niin pienikin isku saattaa aiheuttaa murtumia. Kun ollaan tekemisissä mekaanisen laitteen ja koviin nopeuksien kanssa, ovat kolhut hyvin yleisiä. Kengän päällisen pitääkin ollakin tukevaa hieman pehmustettua materiaalia, joka laajentaa

painepintaa kosketuksissa. Varsiosan tulee ulottua mieluiten koko säären mitalle, polvisuojiiin saakka. Koska sääriluukin on hyvin haavoittuva, varren etuosan pitäisi olla kovaa sekä jäykkää materiaalia, joka on sisältä pehmustettu. Nilkan kehräsluiden suojana on hyvässä kengässä kovat suojakupit kolhuja estämässä.

## Materiaali

Saappaat ovat aitoa nahkaa silloin kun ne toimivat matka ajossa. Ne ovat hengittävät ja hyvin rasvattuna lähes vedenpitävät, sekä helpot puhdistaa. Suomessakin myydään "aitoa vasikan nahkaa" olevia

kenkiä joihin olen itsekin joskus sortunut. Niissä on nahkantapaisen materiaalin päälle painettu martioitu paksu muovikerros, joka saattaa erehdyttää. Varokaa niitä, ne ovat kuin tiukka kumisaapas, joka ei hengitä. Tukevat bootsit taikka turvakengät ovat usein halvin kelvollinen vaihtoehto, joka auttavasti toimii ajokenkänä. Silti aito ajosaapas on paras, koska sen turvallisuuteen moottoripyöräkäytössä on yleensä kiinnitetty huomiota.

### Muotoilu

Paksupohjainen muotikenkä ei sovellu ajoon, koska vaihteiden käyttö on sillä vaikeaa. Toiseksi sen suojaominaisuudet ovat yleensä huonot. Kengän korkeus vähentää myös tukevuutta pysäköitäessä ja voi aiheuttaa nilkan muljahduksia. Ajokengän kärki on suhteellisen matala, polkimien käytettävyyden vuoksi. Jyrkät reumat sekä näkyvät nauhoitukset ovat kiellettyjä, koska ne saattavat tarttua ulokeisiin ja aiheuttaa kaatumisen taikka muun onnettomuuden. Varren on oltava mahdollisimman tiukka riittävän tukevuuden saavuttamiseksi. Jalkaterällä toisaalta olisi oltava liikkumistilaa, mukavuuden säilyttämiseksi pitkällä matkoilla, sekä pukeutumisvaran vuoksi. Varren halkion tulee olla suojattu riittävän leveillä läppäratkaisuilla, että veden sekä viiman tunkeutuminen kenkään estettäisiin.

### Lisäarvot

Erilaisilla kalvoilla yritetään saavuttaa vedenpitävyyttä, ja hengittävyttä, vaihtelevalla menestyksellä. Kokemuksien mukaan markkinajohtaja tuntuu olevan edelleen toimivin ratkaisu. Ilmankin kalvoja pärjää, riippuen jalkineen hoidosta sekä

käytöstä. Liian hengittämätön kenkä taas aiheuttaa sienikasvustoa sekä muita jalkavaivoja kovin helposti, joten myös jalkapohjan ilmastointiin tulee kiinnittää huomiota.

### Kahta en vaihda

Olisi syytä vaihtaa. Sukat ovat yleensä väränläiset ja jalat kärsivät. Puuvillainen urheilusukka on kaikkein epäsovivin ratkaisu ajokenkään, koska se säilöo hien itseensä. Kokemuksieni mukaan ihoa vasten toimii parhaiten tekninen materiaali, kuten polypropyleeni, joka siirtää kosteuden iholta pois. Sen päälle voi laittaa ohuen kerrosmateriaali tuotteen, joka on valmistettu erityisen hengittäväksi ja kosteutta siirtäväksi. Tällaista markkinoidaan esimerkiksi "Mesisukka" - nimellä. Kun jalka säilyy kuivana on matkanteko mukavaa, eikä matkakumppanit pyörä saapaita riisuttaessa.

### Pohjalliset

Kosteutta imemätön ilmava materiaali pohjallisissa on paras, silloin myös jalkapohja voi hengittää. Hajunsyöjä tyyppinen vahtokumi- taikka muovipohjallinen on pian litisevä sienikasvusto hikisen jalan alla. Kylmällä taas on epämiellyttävää kun märkää jalkapohjaa palelee. Parhaan avun itse olen saanut kurikkalaisen Jetappi oy:n valmistamista pohjallisista, ne ovat kuin nukkua nylonsiimaa, eivätkä ime itseensä kosteutta. Ne ovat myös nopeasti pestä ja kuivata, uutena vain ovat turhan paksut ahtaampiin kenkämalleihin.

### Länskäri

# 69 SHOP

|   |         |
|---|---------|
| Poolopaita .....                          | 23,55 € |
| College .....                             | 18,50 € |
| T-paita .....                             | 10,09 € |
| K-18 -paita .....                         | 9,25 €  |
| Lippis .....                              | 10,09 € |
| Kerhopuffi .....                          | 12,61 € |
| Rukakuksa .....                           | 15,98 € |
| Snapsikuksa .....                         | 8,41 €  |
| Motoristi-kansio .....                    | 5,05 €  |
| Kangasmerkki .....                        | 3,36 €  |
| Iso tarra .....                           | 0,84 €  |
| Pieni tarra .....                         | 0,50 €  |
| Linssitarra .....                         | 1,68 €  |
| Postikortti .....                         | 0,50 €  |
| Vuosilaatta (Kontio- ja Talviralli) ..... | 2,52 €  |
| Peruslaatta (Kontio- ja Talviralli) ..... | 8,41 €  |
| Pyörämerkki (etukäteismaksu) .....        | 18,50 € |
| Monitoimityökalu .....                    | 16,82 € |
| Solmioneula .....                         | 9,25 €  |
| Rintaneula .....                          | 5,89 €  |
| Avainkaulanauha .....                     | 5,89 €  |
| Eurolaskin .....                          | 6,73 €  |
| 3m silikonspray .....                     | 5,89 €  |
| 3m yleisvoiteluspray .....                | 5,89 €  |
| Laminoitu tiekartta Suomi .....           | 10,09 € |
| Koottavat puumoottoripyörät:              |         |
| Classic .....                             | 28,59 € |
| Road Race .....                           | 21,86 € |
| Superbike .....                           | 21,86 € |
| Custom .....                              | 15,98 € |
| Motocross .....                           | 15,98 € |

## Soita ja tilaa!

69 SHOP, Asko Vesinen

Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI

p. 09 757 1621, työ 09 752 712, matkap. 041 - 469 8269

email: shop@mp69.org.