

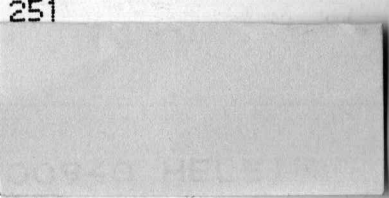


.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI



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 osoiteleimasta nimesi yläpuolelta 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

MOOTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 3 • KESÄKUU 2002
MOTORISTI





Riekkohotellit PAKOLLINEN PYSÄHTYMINEN

Hinnat alk. € 30/hlö/vrk Hotelli Riekkonkiepissä (Etu MP69-jäsenkortilla) **Saariselällä**



Varaukset myyntipalvelustamme puh. 016-679 44 00

Kansainvälinen Hotelli Riekkonlinna Puh. 016-679 4455 E-mail: riekkohotels@riekkoparvi.fi
Majatalomainen Hotelli Riekkonkieppi Fax 016-679 4456 www.riekkoparvi.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 3 Kesäkuu 2002. 33. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.

Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 2002

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €

Kannen kuva: Hidasajoa Motoristi Survival I kurssilla Tampereella

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 040 556 6884
E-mail: pertti.paajanen@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

Varapuheenjohtaja

Minna Jokinen
Aitoniityntie 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
Havumetsäkatu 27 D 61
33820 TAMPERE
Matka 040 501 4810
E-mail: henna.saarinen@mp69.org

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

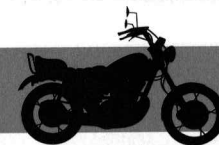
Kerhotavarakauppias

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

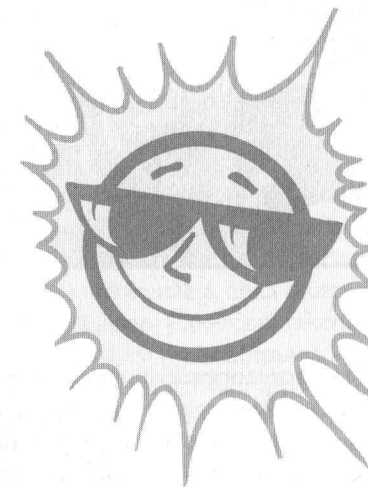
www-vastaava

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





Mistä saisi lisää aikaa?



Olen koko kevään ja alkaneen kesän joutunut pohtimaan moista, kun tuntuu että vuorokaudessa ei vain ole tarpeeksi tunteja.

Pitäisi ehtiä tekemään työtä, olla perheen parissa, harrastamaankin pitäisi ehtiä ja joskus voisi vähän nukkuakin. Niin, ja sitten siihen väliin vielä yrittää ehtiä hoitamaan kaikenlaisia juoksevia asioita.

No henkilökohtaisesti olen kyllä joutunut jättämään listaltani lähes kaiken muun pois työtä lukuun ottamatta. Joku on joskus sanonut ettei työt tekemällä lopu. Pitääkin varmasti paikkansa, mutta ainakin minä olen huomannut että jossain vaiheessa työn määrä voi

vähentyä. Ja vaikka se ei loppuisikaan, saisi pahan sitten niistä rajallisista tunteista jokusen käytettäväksi niihin muihin asioihin.

Toisaalta, jos työn määrän väheneminen lisäisi ns. vapaa-aikaa, olisi varmasti yhtä vaikeaa jakaa sitä aikaa niin että kaikki olisivat tyytyväisiä.

Mikä sitten saa ihmisen raatamaan niska limassa ja unohtamaan/laiminlyömään kaiken muun? Onko kyseessä oma ahneus ja kuvitelma että tekemällä ahkerasti työtä, sinut joku päivä siitä palkitaan. Näinhän meille on opetettu. Muistan jo kansakouluajoilta opettajan lauseen, "Ahkeruus palkitaan ja lopuksi kiitos seisoo". Mikä on sitten se

palkkio ja kiitos? Onko se sitä että taloudelliset huolet vähenee velkataakan myötä, vai onko se sitä, että poltat itsesi loppuun, etkä kykene enää mihinkään?

Ei kai asia sentään ole näin yksinkertainen. Meillä jokaisella on omat syyt me paiskia töitä hullunlailla. Jollain se on työmaan ja pomon vaatimukset, jollain asiakkaiden painostus, toinen selittää työnarkomaniaansa taloudellisilla syillä ja kenties tämä leikillinen lause – kyllä tää aina kotiolut voittaa – voi pitää paikkansa myös.

Voisi kai kysyä – onko meillä todella valinnan vapaus? Voimmeko sanoa pomolle tai asiakkaalle tai perheelle ja

ystävilleni että, ei käy, mä lähdän nyt harrastamaan.

Ja mitä siitä sitten seuraa, kun ei ajoissa ole osannut löysätä tahtia? Al-lekirjoittaneelle annettiin taas aikaa, kun on taas olkapää rikki. Ei ole kiire harrastamaan maailman parasta harrastusta, moottoripyöräilyä, eikä ole kiire kovasti töissäkään, kun ei niitä pysty tekemään. Mitä hyötyä siis on siitä ajasta, joka näin karulla tavalla sinulle annetaan? EI YHTÄÄN MITÄÄN.

Omaa kohtaloaan harmitellen ja Sinulle hyviä ajokelejä toivotellen

Tony

Ps. Ehkä jo kontioon....



Pää- toimittajan terveiset

Nyt kun moottoriradoille on saatu hyvät turva-alueet kaatumisten varalta, niin normaalin liikenteen puolella tilanne on huononemassa. Autoilijoille sattuneiden pahojen kohtaamisonnettomuuksien vuoksi teille ollaan rakentamassa keskikaiteita. Tampereen ja Jyväskylänkin välille kaide-ratkaisu on tulossa. Seuraavassa pieni ajatusleikki, joka mielestäni kuvaa hyvin virkamiestemme ja eduskunnan tapaa päättää meitä kaikkia koskevista asioista.

Vaimo on odottanut koko päivän tärkeätä puhelua. Puhelua ei syystä tai toisesta ole kuulunut. Perhe menee yhdessä saunaan. Aviomies peseytyy ennen vaimo-
aan. Hänen ollessa portaissa matkalla alakerran jääkaapille noutamaan pullollista olutta perheen ainut puhelin soi, minkä vaimo kuulee kylpyhuoneeseen. Hän rynnäköi kylpytakki päällään portaisiin, ohittaa miehensä sisäkautta, mutta pahaksi onnekseen hän liukastuu lakatulla puuportaalla astuessaan märällä jalalla askelman sellaiselle osalle, joka ei ole normaalissa käytössä kulunut. Liukastumisen seurauksena hän kaatuu ja lyö päänsä portaisiin.

Mikään yllä esitetyistä asioista ei yksistään ole vaarallinen, mutta vaikuttaes-

saan samanaikaisesti, tuloksena olla hengenvaarallinen tapahtumaketju.

Valtiomme virkamiehet ja kansanedustajat miettivät keinoja ja mahdollisuuksia välttää kansalaisia uhkaavia vaaroja. Päätöstä tehdessään heitä ohjaavat poliittiset intressit ja käytettävissä olevat varat. Yleensä valitaan sellainen keino, jonka kustannukset kohdistuvat suoraan yksilön maksettaviksi eivätkä täten kuormita valtion taloutta. Näin tehden heille jää enemmän rahaa omiin palkkoihinsa tai hyvälle kavereille jaettavaksi.

Mikä olisi tehokkain keino välttää tämän tyyppiset porrastaturmat?

Kielletään portaiden käyttö ja rakentaminen. Ei taida onnistua, sillä kyseessä on sama asia kuin kielletäisiin autoilu tai vielä pahempaa, kielletäisiin moottori-pyöräily. Säännöt ja määräykset ovat edullisia, mutta niitä on valitettavan helppo rikkoa. Jos esimerkiksi ohittaminen portaissa tai kulkeminen portaissa märin jaloin olisi kielletty, niin olisiko vaimo tässä tilanteessa noudattanut määräystä ja jättänyt kiiruhtamatta puhelimeen?

Tuskinpa.

Koska jotain on kuitenkin tehtävä, niin

portaiden rakentamiseen määrätään porrasvero ja portaikkoihin valvontakamerat, jotka valvovat portaissa liikkumista. Nauhoja tarkastamaan palkataan neljälymentäkaksi (KH 42) yliopistotutkinnon suorittanutta virallista valvontanauhan-tarkastajaa.

Jos nauhoilta ilmenee porrassääntöjen rikkomisia, niin rangaistuksena on rikkeen vakavuudesta riippuen yhden tai useamman saunaoluen menettäminen tarkastajien virkistysjuomavarastoon. Mitä suurempi kaljamaha sitä suurempi on menetettävien olutpullojen määrä.

Miten tuo teksti liittyy eri instanssien esityksiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi? Siten, että halpana keinona saada liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vähenemään on luoda lisää määräyksiä ja asentaa valvotakameroita tai erilaisin estein vaikeuttaa liikkumista.

Määräyksiä kiristämällä ei kuitenkaan saavuteta riittävää lopputulosta.

Todellisia vaikuttavia tekoja olisivat liikenneympäristön turvallisuuteen täh-

täävät teot sekä yhdyskuntarakenteen muuttaminen sellaiseksi, että ihmisten tarvitsisi liikkua autoillaan mahdollisimman vähän, jotta mukavat mutkatiet jäisivät pelkäästään motoristien nautittaviksi. Nyt liikkumista yritetään rajoittaa nopeusrajoituksilla ja muilla määräyksillä, syy kasvaviin liikennemäriin on kuitenkin muualla.

Esimerkissäni portaiden pintamateriaaliksi olisi laitettu myös märkänä riittävän kitkan antava aine. Puhelin olisi asennettu myös yläkertaan ja/tai käytössä olisi vielä puhelinvastaaja. Ehkä olutta täynnä oleva jääkaappi yläkertaan rakennetussa vilpolassa olisi myös auttanut.

Nykyään meidän kansalaisten omaa ympäristöä parantaviin kohteisiin tarkoitettut rahat menevät verojen tai muiden veroluonteisten maksujen maksamiseen.

Vepä

Seuraavan lehden
aineistopäivä on
9.7.



Olli "Koneolli" Lehtinen ja Jocke Ryhänen lämmittämässä pyöriään Eläintarhan urheilukentällä. Ollin nykyisin omistama Norton Manx on Eltsun yhden suuren sankarin Raine Lampisen aikanaan käyttämä pyörä.

MOOTTORIPYÖRÄ- KILPAILUPERINETTÄ HELSINGISSÄ

Pääkaupunkiseudulla oli keväällä kaksi mp-perinnetapahtumaa. Päijänteen Ympäriajon lähtöpäivänä ajettiin Kaivohuoneelta Havis Amandan, Esplanaadin ja Mannerheimintien kautta Päitsin lähtöpaikalle Malmin lentokentälle.

Paraatiin osallistui viitisenkymmentä Päitsipyörää vuosisadan alkupuolelta kahdeksankymmentäluvun alun peleihin. Jawat, Husqvarnat, MZ:tit ja monet muut

pyörämerkit näyttäytyivät pääkaupunkilaisille aurinkoisessa kevätsäässä. Kuskeina olivat Päitsivoittajista mm. Heikki Mikko-la, Olavi Hokkanen ja Keijo Benjaminsson. Paraatilla juhlistettiin myös Päitsin järjestäjäkerhon HMK:n 80-vuotista taivalta.

Perinteinen Eläintarhanajo ajettiin huhtikuun lopulla. Eltsussa rataa kierrettiin näytösajona ja hienossa säässä ajettuun tapahtumaan osallistui lähes viisikymmen-



Jawa Six Days on yksi tunnetuimmista Päitsipyöristä. Kuvan pyörä kuuluu Keijo Benjaminssonille, joka on paitsi Päitsivoittaja myös merkittävä henkilö joka-keväisen kisan järjestelyissä.

tä takavuosien tt-pyörää ja -kuskia. Mukana oli mm. useita Norton Manxeja, Velocettejä ja tietysti myös loppuvuosien ajoissa mukana olleita Hondia. Eltsussa mukana olleista kuljettajista näytösajossa ajoivat mm. Matti Salonen ja Timo Vainio.

Eltsun kisat ajettiin ensimmäisen kerran 70 vuotta sitten 1932 ja vuoden 1963

ajo jäi viimeiseksi. Kansanjuhlaksi muodostunut, Äitienpäivänä järjestetty Eltsu keräsi kaiken kaikkiaan lähes 1.5 miljoonaa katsojaa. Myös tämän kilpailun järjestäjänä Helsingin Moottorimieskerholla on ollut suuri rooli.

Teksti ja kuvat AU



Tervehdys



Edellisen lehden kansikuva yllätti ja ilahdutti – varsinkin kuvan mallia, nyt jo 12-vuotiaasta Elmaa. Kuvassa hän on 2 vuotta ja 4 kk vanha ja kolmas ajokausi alkamassa. Tuo retki Oittalle 6.6.92 oli Elman ensimmäinen isän takana istuttu matka. Miksei sivuvaunussa? No koska hänen paikansa vaunussa oli vienyt pikkuveli Emil, joka 25 päivää vanhana pääsi aloittamaan motoristiuransa. Vähän tämän ensireissun jälkeen lähdettiin kohti ikimuistoista, Eikan ensimmäistä ja Elman kolmatta Kontiorallia jossa mm. hyytävä tuuli kaatoi (olut)teltan niskaamme ja muutenkin oli mukavaa niin kuin aina retkillämme (muistaakseni).

Sivuvaunuyhdistelmällä matkaaminen on ollut tärkeä osa perheemme elämää vuodesta 1990 ja kaikille asiaa joskus harkinnalle voimme vakuuttaa, että parempaa tapaa matkailla ja viettää kesä yhdessä on vaikea keksiä. Homma vaatii välillä

pitkää pinnaa (joka kyllä ainakin isältä katkeilee..) mutta antaa vastineeksi mahdavia yhteisiä kokemuksia.

Olemme ajelleet pääasiassa kotimaassa eri kokoontumisissa ja muissa puuhamaisissa aikaamme viettäen ja lapset (sekä vanhemmat) ovat nähneet ja tehneet valtavasti asioita joita ilman sivuvaunua ei koskaan olisi tullut eteen.

Lasten kanssa liikkuminen rauhoittaa etenemisvauhtia sen verran, että itsekin on ehtinyt nauttia enemmän maisemista ja erilaisista tapahtumista kuin aikoinaan soolopyörällä paikasta toiseen kiiruh- taessa.

Ainoat, jotka harrastuksestamme ovat ehkä kärsineet ovat isovanhemmat, jotka eivät ole kesäisin saaneet hoitaa lapsia kun vanhemmat ovat prätkälomalla... (vitsi, vitsi)

Seuraava tarina on Elman kertomus viime syksynä tehdystä Italian matkasta.

Kävimme osallistumassa Moto Guzzi-teen 80 vuotis syntymäpäiville. Tapahtumaan saapui n. 1 2000 motoristia – eli aika suuri kokkare kaiken kaikkiaan. Meitä suomalaisia paikalla oli runsaat kolmekymmentä. Hauska reissu lastenkin mielestä, vaikka läksyjä joutuivatkin tekemään

joka päivä (käteviä nuo tekstiviestit ja sivuvaunuun mahtuu paljon koulukirjoja).

Mukavaa ja turvallista ajokauden jatkoa toivoo
Kaijus + perhe
+Guzzi

ITALIAAN

Finnpartner odotti meitä Helsingin jossain satamassa. Komea oli laiva, sekä ulkoa että sisältä. Kyllähän sillä kelpasi matkata, aina Lyypekkiin asti! Aikaisin aamulla Saksassa lähdettiin ajamaan pitkin autobahnia, silloin kukaan ei oikein tiennyt vielä minne. Kyllä sekin siinä matkan aikana selvisi... Muutamien lähinnä yöpymispaikkaa koskevien sekoilujen jälkeen löysimme itsemme pikkukaupungista (ja teltan sijaan yöpymästä huippuhienossa hotellissa) joka kantoi nimeä Königsbrunn. Illalla käytiin syömässä paikallisen italiaanon pitämässä ristorante-pizzeriassa, joka oli

hienoin paikka missä meikätyttö on ikinä käynyt!

Seuraavana aamuna lähdettiin ajamaan kohti Italiaa, ja isän ja äidin tarkoituksena oli näyttää ensi kertaa meille (minulle ja pikkuveljelle) matkan varrella olevat Alpit. Ainoa mutka matkassa oli se, että alueella sattui olemaan hieman sumuinen sää. Sen verran sumuinen, ettei Alppien huippujen näkeminen ollut mahdollista, joten se siitä. Vettäkin saatiin niskaan ja paljon saatiinkin, mutta hälläkö väliä. Italian puolelle kuitenkin päästiin, ja sadekin oli huomaamatta lakannut. Mutta toinen muka-



va yllätys olikin sitten Brennerin solassa valitseva ruuhka. Minun ja pikkuveljen suurta huvia olikin ohimeneville vilkutteleminen. Ja italiaa noi tykkäsi... ilmeisesti sivuvaunut on aika harvinaisia siellä, sillä kun ruuhkasta oli selvitty, kohtuullisen kovaa vauhtia ohikulkevasta autosta napattiin valokuva... varmaan aikamoiset vauhtiraidat on ko. kuvassa! Vesisadekin alkoi taas, ja yltyi niin kovaksi että päätettiin Gardajärven sijasta yöpyä lähempänä olevassa Trentossa, ja jälleen kerran, hotellissa. Illalla löydettiin kaupungista saksalaiset markkinat... hmm... kummallista.

Aamulla lähdettiin jälleen ajamaan, tällä kertaa kohti Mandelloa. Ajettiin Gardajärven rantaa pitkin, ja minun ainoa muistikuva koko paikasta on lähinnä hotelli, camping, hotelli, hotelli, hotelli, camping... että silläläilla. Lopulta päästiin Mandelloon asti. (Sitä ennen nimittäin eksyttiin Lecossa) Kaupungin camppari oli aikamoinen järkytys sen ensi kertaa näkeväälle... mutta kaikkeen tottuu! Telta pystytettiin ja syötiin vähän mitä sattui koska kaikki kaupat oli kiinni. Muutamia muitakin suomalaisia oli jo paikalle siunaantunut. Yö meni pensasaidan takana todella sikamaisesti kuorsaavan sakemannin röhkimistä kuunnellussa...

Seuraava aamu valkeni pilvisenä, ja päivän mittaan sadetta saatiin aikalaila.



Mutta aurinkokin suvaitsi pilkistellä. Paikallinen Guzzikrääsä-kauppa Agostinikin me käytiin katsastamassa. Seuraavana päivänä kierrettiin järvi (Lago di Como), sitä seuraavana käytiin Sveitsin puolella Malojapassilla... eli paljon tuli nähtyä!!!

Koko Mandellon kaupunki oli "koristautunut" juhlija varten, ja joka ainoan kaupan näyteikkunassa oli jotain Guzziin viittaavaa; vaatteiden keskellä tankki, leivonnaisten joukossa pienoismalleja ja Ita-

lian lippuja...Lopulta koitti lauantai eli varsinainen juhlapäivä, johon kuului mm. käynti tehtaalla. Puisto oli jo tupaten täynnä teltoja ja prätkeä sekä IHMISIÄ! Päivä huipentui illalla ilotulitukseen. Siitä vain oppia ottamaan... AIVAN MIELETÖN!!!! Seuraavana aamuna muutamat hätähousut jo ottivat ja lähtivät kohti kotia, mutta emme me... Olihan edessä vielä palkintojen jako ym. Sieltä me suomalaiset pokkasimmekin toiseksi suurin kerhopalkinnon! Aplodeja, kiitos! Paikalla oli myös muutama japanilainen, ja nyt herääkin kysymys että millä kyseinen porukka oli saapunut paikan päälle. Hmm, sanon minä.

Seuraavana (aivan liian aikaisena) aamuna piti ruveta meidänkin pakkaamaan. Nyyh... mutta kaikki hyvä loppuu aikaan, ja olihan meillä vielä koko kotimatka edessä. Lähtemäänkin päästiin, ja ajettiin



aina Itävaltaan asti. Siellä sitten yritettiin etsiä campparia, mutta huonoin tuloksien. Löysimme siis itsemme jälleen hotellista. Seuraavana aamuna (JÄLLEEN liian aikaisin) lähdettiin menemään. Matka jatkuikin onnellisesti hillittömässä helteessä aina Saksaan asti, jossa oli jälleen uskomaton ruuhka. Mistä ne sinne aina niitä keksii, on ikuinen arvoitus. Siellä oli yhdellä pätkällä tietty, ja yksi kaista oli ohjattu vastaantulevien kaistalle. Meidän huomiota herättävän yhdistelmän edessä oli korkea peräkärri, joka pistikin jarrut pohjaan ja rengas rupesi savuamaan. Meidän isäpappa joutui luonnollisesti myös jarruttamaan ja siinä kävi sitten vähän surkeasti. Niin surkeasti, että vaikka mitään vakavampaa ei käynyt, paikalle tuli poliisi, ambulanssi ja hinausauto. Lopputuloksena oli 10 kilometrin jonot moottoritiellä kumpaankin suuntaan ja isällä murtunut pikkukuvas.

Meidät vietiin ADACin autolla varikolle läheiseen kaupunkiin. Siitä eteenpäin kaikki sujuikin hyvin, prätkeä saatiin osa ja yöpaikkakin löytyi. Majatalon isäntä oli kovin ystävällinen, mikä oli tietenkin mukavaa. Seuraavana aamuna taas yhtä ko-

kemusta rikkaampana lähdimme matkaan, kohteena Soltau ja lähinnä Heidepark-huvipuisto. Sinne päästiin kommelluksitta, ja paikan päällä pienen etsimisen jälkeen löytyi hyvä leirintäalue. Campparin ravintolasta (johon muuten piti varata pöytä erikseen!) saatiin ihanat schnizelit, mmm... Seuraavana päivänä mentiinkin huvipuistoon. Isohan se oli juu, ja niin oli laitteetkin! Niistä voisi mainita vaikka Collossos-vuoristoradan, joka on muuten maailman suurin puurakenteinen sellainen... nousee korkeimmillaan 60 metrin korkeuteen, huippunopeus 120 km/h... HUI! Makeetahan se oli! Seuraavana päivänä oli tarkoitus ajaa Travemunden asti, mistä laiva lähtisikin kohti Helsinkiä. Ja niinhän me ajettiin.

Perillä oli aikaa tutustua Travemunden kauppojen antiimiin, ennen kuin ajettiin laivaan. Siellä aika vierähtikin muiden suomalaisten kanssa turisten. Äkkiä laiva olikin jo Helsingin satamassa ja meillä oli 30 km ajettavana, ja sitten matka olisikin ohii... Miljoonia kokemuksia rikkaampana lähdettiin ajamaan kohti Tuusulaa.

Elma Ekblad

Moottoripyörän arvonalenemisesta

Tarkastelin hiukan moottoripyörän arvonaleneman luonnetta Motoristi 2001/3:ssa olevassa jutussani. Tuolloin minua kiinnosti vain kuinka oman pyöräni arvo muuttuu, mutta myöhemmin kesäisen sinitaivaan muotoaan muuttavia pilviä katsellessani aihe rupesi kiinnostamaan enemmän. Kuinka pilvet muuttuvat, jaksavatko ne kiittää vaikkapa Saksaan saakka. Entä miten pilvet siellä käyttäytyvät? Entä kuinka on sitten moottoripyörien laita, miten moottoripyörän hinta käyttäytyy ajan mukana? Löytyykö arvonalenemiselle jokin malli jonka avulla moottoripyörän arvon muuttumista voidaan ennustaa? Entä kuinka pyörän hinta muuttuu Saksassa, jossa moottoriajoneuvojen verotus on huomattavasti keveämpää?

Malli arvonalenemiselle

Olettamus että pyörän arvo laskee suorassa suhteessa sen kulloiseenkin arvoon tuntuu järkevältä. Suhteellisesti hinnan pudotus on kalliilla ja halvalla pyörällä sama, mutta euromääräisesti kalliin arvo putoaa enemmän. Tämä ilmiö voidaan kuvata matematiikan maailmassa ensimmäisen asteen differentiaaliyhtälönä

$$\frac{dy/dt}{y} = -\alpha$$

jossa dy/dt on pyörän hinnan muutosnopeus, eli pyörään hinnan muutos dy (differentiaali) vastaavan ajan muutoksen dt suhteen, y pyörän hinta ja α kerroin joka määrää arvonalenemisen suuruuden.

Kun differentiaalit menevät äärettömän pieniksi, yhtälö kuvaa tarkasti tietyn hetken tilannetta, pyörän äärettömän pientä hinnan muutosta äärettömän pienen ajan muutoksen yli. Kertoimen α edessä oleva miinusmerkki kertoo, että hinnan muutoksenopeus on negatiivinen, eli pyörän arvo laskee. Yhtälö ilmaisee ajatuksen että pyörän hinnan arvonalenemisen suhde pyörän senhetkiseen arvoon on aina vakion α suuruinen. Tämäntyyppisen äärettömän pienten tekijöiden suhteilla laskeamisen, eli differentiaalilaskennan, keksi englantilainen fyysikko Isaac Newton 1600-luvun puolivälissä tutkiessaan jäähtyvän kappaleen lämpötilan muutoksia. Hän havaitsi että lämpötilan laskunopeus oli suoraan verrannollinen lämpötilaeroon kappaleen ja sen ympäristön välillä. Newtonin oivallus oli vallankumouksellinen, sillä hänen aikanaan oli kohtuutonta ajatella että jokin muuttuisi olemattomassa ajassa. Tämän differentiaaliyhtälön ratkaisu, pyörän kulloinenkin hinta, on muotoa

$$y = ce^{-\alpha t}$$

jossa c on vakio ja e on luonnollisen logaritmin kantaluku, vakio ($\approx 2,718$) jonka sveitsiläinen matemaatikko ja fyysikko Leonhard Euler keksi 1700-luvulla. Yhtälössä esiintyvä muuttuja t on aika, se ilmaistaan suhteena samaan aikayksikköön kuin hinnan muutosnopeus α . Yhtälön kuvaaja on laskeva eksponentiaalifunktio jonka laskunopeuden määrää vakio α ja absoluuttisen tason vakio c .

Samalla eksponenttifunktiolla voi mal-

littaa myös radioaktiivisen aineen hajoamista ja sieltä onkin tullut käsite puoliintumisaika,

$$t_2 = \frac{\ln 2}{\alpha}$$

jossa \ln on luonnollinen logaritmi, $\ln 2 \approx 0,693$. Puoliintumisaika t_2 kertoo kuinka nopeasti pyörän arvo puoliintuu. Puoliintumisaajan kaavasta nähdään että puoliintumisaika ei riipu lainkaan pyörän alkuperäisestä arvosta, vaan ainoastaan pyörän arvon laskunopeudesta. Samantyyppisen pyörän puoliintumisaika on sama kalliimmalla ja halvemmalla pyörällä.

Tämä yksinkertainen malli ei ota huomioon ajettuja kilometrejä eikä pyörän muuta kuntoa. Tämä on perusteltavissa sillä, että pyörällä ajettua kilometrimäärää on vaikea todistaa luotettavasti, ja toisaalta pyörillä keskimäärin ajetaan sama määrä vuodessa. Lisäksi tarkastellessa suurta määrää pyöriä havaitaan että niiden kunto on muutamia poikkeuksia lukuunottamatta hyvin samantasoinen, eli pyörien keskimääräinen kunto on yhtä hyvä.

Havaintomateriaalin sovitusta malliin

Nyt meillä on malli pyörän arvon alenemiselle ja sen ratkaisu. Mallin ratkaisu kertoo pyörän hinnan tiettyinä ajanhetkenä. Mutta mitkä ovat ratkaisussa näkyvät parametrit c ja α ? Parametrien valintaa kutsutaan mallin sovittamiseksi johonkin havaintoaineistoon. Parametrit on va-

littava siten, että malli mahdollisimman tarkoin kuvaa käytännössä havaittua arvonalenemista. Tätä kutsutaan parametrien estimoinniksi. Yhden hyvin käytetyn ratkaisun tähän estimointiongelmaan, pienimmän neliösumman menetelmän, esitti 1800-luvun valovoimaisin matemaatikko, saksalainen Carl Friedrich Gauss tutkiessaan taivaankappaleiden liikkeiden mallintamista 1800-luvun alkupuolella. Tämän menetelmän ideana on valita mallin parametrit siten että mallin ennustaman arvon ja todellisuudessa havaitun arvon välisen eron toinen potenssi (neliö) on mahdollisimman pieni. Koska fysiikassa esiintyvän tehon käsite on neliöllinen, pienimmän neliösumman menetelmä vastaa virheen tehon minimointia jolla on jo käytännöllistäkin lumoa. Tarkemmin pienimmän neliösumman menetelmään ja sen käytön perusteluihin taloustieteessä voi perehtyä vaikkapa kirjasta R. J. Wonnacott, T. H. Wonnacott, "Econometrics", Wiley, 1979.

Käytännössä mallin parametrien estimointi sujuu kätevimmin vaikkapa Microsoft Excelillä. Syötetään havaintoaineisto Exceliin jossa on valmiina funktio LOGEST, jonka avulla saadaan halutusta aikasarjasta sovitusta eksponenttifunktioon ja funktion parametrit c ja α . Excelin käyttämä eksponenttifunktio on muotoa $y = bm^x$, mutta se on helposti muunnettavissa käyttämämme muotoon muunnoksella $c = b, \alpha = \ln(m)$.

Käytännön havainnot

Käytettyjen pyörien hintoja voi kerätä

nykyisenä Internet-aikakautena helposti verkosta. Periaatteessa pitäisi tutkia yhden mallin ja sen yhden vuosimallin hinnan käyttäytymistä. Tällaista tietoa on kuitenkin hankala saada, se edellyttäisi hintapyyntöistä pitkän ajan tietokantaa jota ei yleisesti ole saatavilla. Toinen tapa on tutkia samana ajanhetkenä eri vuosimallien hintapyyntöjä. Tässä tapauksessa pyörä ei ole koko tarkastelujakson sama sillä esimerkiksi vuosimallin 1987 Honda CBR600 on varsin erilainen kuin vuosimallin 2001 CBR600. Tämä ei välttämättä aiheuta kovin suurta virhettä arvonaleneman laskentaan, sillä uudenkin pyörän hinta laskee kun vielä uudempia pyöriä tulee sitten aikanaan markkinoille. Lisäksi käytettyjen pyörien hinnat tuntuvat olevan suhteessa uusien pyörien hintoihin. Jos uusien pyörien hinnat nousevat reippaasti, saattavat käytettyjen pyörien hinnat jopa nousta. Luultavasti vuosimallien hintojen väliset suhteet pysyvät kuitenkin samoina.

Poimin keltaisesta pörssistä (www.keltainenporssi.fi) Honda CBR600:n hintapyyntöt huhtikuun puolelta väliltä vuodelta 2001. Kuvassa 1 on esitetty Hondan arvon kehitys, siniset pisteet esit-

tävät hintapyyntöjä kullekin vuosimallille ja musta yhtenäinen viiva eksponenttifunktiota joka on sovitettu hintapyyntöihin pienimmän neliösumman menetelmällä. Puoliintumisaika on 9,3 vuotta. Kuvasta nähdään, että eksponenttifunktio mallittaa varsin hyvin moottoripyörän arvon kehittymistä.

Vastaavanlainen havaintomateriaalin kerääminen tehtiin samalle pyörälle myös Saksasta. Myyntihintojen keräämiseen käytettiin saksalaista mobile.de kauppa- paikkaa (www.mobile.de) jossa on parhaimmillaan yli 400 000 ajoneuvoa tyrkyn. Sieltä saatiin havaintomateriaali jonka sovitusta malliin näkyy kuvassa 2. Puoliintumisaikaksi saatiin 7,1 vuotta. Kuvasta nähdään, että hintapyyntöt vaihtelevat Saksassa hiukan enemmän kuin Suomessa. Silti saksalaisetkin hintapyyntöt mallittuvat kohtuullisen hyvin eksponenttifunktiolla.

Yhteenveto

Eksponenttifunktio kuvaa pyörän arvonalenemista varsin hyvin. Tässä tarkastelussa ei tarkemmin analysoitu mitä virheitä syntyy siitä ettei tutkita saman vuosi-

mallin pyörän hinnan alenemaa, vaan samaan aikaan eri vuosimallien hintapyyntöjä. Varovasti arvioiden virhe ei ole kuitenkaan suuri, ja koska tulokset ovat muutoinkin vain suuntaa antavia, menettely on perusteltavissa. Eksponenttifunktion kautta saatava puoliintumisaika on kätevä käsite määrittelemään pyörän arvonalenemisen nopeutta. Mitä pienempi on puoliintumisaika, sitä nopeammin pyörän arvo laskee.

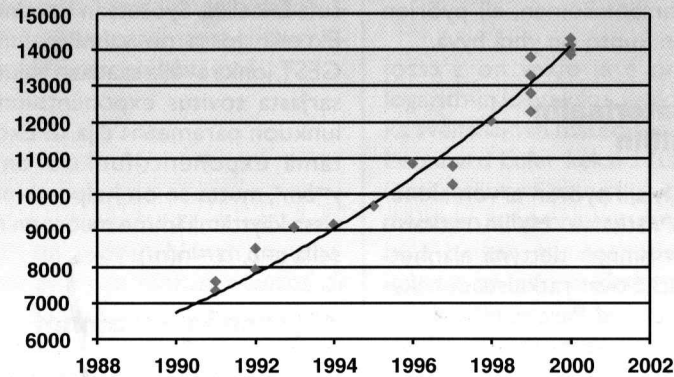
Toinen virhe tulee siitä että arvonalenemisen arviointiin käytettiin hintapyyntöjä, ei toteutuneita kauppahintoja, sillä toteutuneita kauppahintoja on mahdollista yleisesti saada kerättyä. Jos toteutuneen kauppahinnan ja hintapyyntöjen välinen suhde on vakio, esimerkiksi toteutu-

lyhyempi. Pyörän arvo säilyy Saksassa selvästi huonommin kuin Suomessa. Kilo metrejä saksalasiin pyöriin näyttää kuitenkin pidemmästä ajokaudesta huolimatta kertyvän samalla lailla kuin suomalaisiin pyöriin.

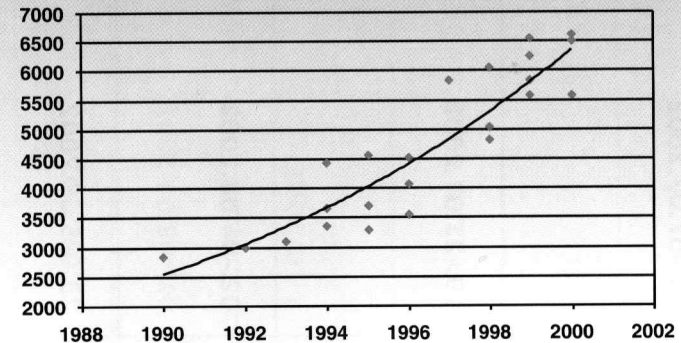
Selittävästä tekijänä Saksan nopeammalle arvonalenemiselle voi olla se että ihmiset laittavat tietyn määrän varallisuuttaan moottoripyöriin, pitkälti riippumatta pyörien hinnoista. Jos pyörät ovat halvempia, niin silloin niitä vaihdetaan herkemmin uusiin. Nopeamman vaihtotahdin vuoksi pyörän hintakin laskee nopeammin, koska ihmiset haluavat ajaa uusilla pyörillä ja vanhat pyörät eivät siksi ole niin houkuttelevia.

Vaikka pyörät ovat Saksassa puolta hal-

Kuva 1. CBR600:n arvonekehitys Suomessa. Pystyakselilla eurot.



Kuva 2. CBR600:n arvonekehitys Saksassa. Pystyakselilla eurot.



neet kauppahinnat keskimäärin 3% alle hintapyyntöjen, tämä vakiosuhde ei vaikuta lainkaan puoliintumisaajan laskentaan. Virhettä tulee ainostaan silloin jos hintapyyntöt ovat erilaisia uudemmille ja vanhemmille pyörille suhteessa toteutuneeseen kauppahintaan.

Saksassa pyyntihinnot ovat puolta pienemmät kuin Suomessa, johtuen pääosin maiden erilaisesta verotuskäytännöstä. Puoliintumisaika on Saksassa melkein 25%

vempia, ei pyörän pitäminen siellä ole kuitenkaan puolta halvempaa Suomeen verrattuna, sillä pyörien jälleenmyyntiarvo laskee Saksassa selvästi nopeammin kuin Suomessa. Jos Suomessa moottoripyörien verotus kevenee, niin todennäköisesti moottoripyöriin käytetään sama määrä rahaa kuin ennenkin, mutta pyörät ovat hienompia ja osa veronalennuksesta saatavasta taloudellisesta hyödystä häviää pyörien nopeampaan arvonalaskuun.

MP69 TAPAHTUMAT VUONNA 2002

TAPAHTUMA	AIKA	JÄRJESTÄJÄ
Konttoralli	05.-07.07.2002	Kontrolli: Alajärvi Hoiskon Neste MC Crater, Vimpeli Reijo Nygård 040-5652052 Sisämajoitustiedustelut: 0400-611468. Klo 10-14
Sivuvaunujen kesäkoontuminen	19.-21.07.2002	Virtasalmi, Motopark Huom! Vain sivuvaunuille, mahd. mukaan rata käytössä. Esa Ylönen 050-5604188
Perheralli	02.-04.08.2002	Vilppula Paula Valkeejärvi 040-5513205 pvcharter@co.inet.fi
Eestin Etappiajo	23.-25.08.2002	Haapsalu, Viro Hanna Kortesus 050-5226969 hanna.kortesus@mp69.org
Sivuvaunujen syyskoontuminen	27.-29.09.2002	Sysmän leirintäalue, Sysmä. Asko Pystynen 050-3528995
		Mökin varaus leirintäalueelta. Sivuvaunuista kiinnostuneet soolopyöräilijät tervetulleita!
Vuosikokous	15.09.2002	Hallitus
Moottoripöytäsuunnistus	07.-08.09.2002	Paikka ilmoitetaan myöhemmin Ari Uotila 040-5244909
Enduropöräys	9-10/2002	Kangasala Jarmo Jokilampi 0400-636397 jarmo.jokilampi@mp69.org
Pohjosen Pystymettä	20.-22.09.2002	20v. Juhlapystis! Heinihaara Napapiirin Moottoripöyräilijät ry Mikko Laitila 0400-188429 Veikko Harjunieni 0400-394162
Pystymettä	25.-27.10.2002	Paikka ilmoitetaan myöhemmin Hannu Toiviainen 09-6933106, 0500-833366

Aikui- suudesta



Ripa

Sanovat että aikuiseksi kasvaminen on sitä, että oppii sietämään pettymyksiä, lykkäämään mielihyvän saamista. Tai muita sensellaisia asioita. Ikävä vain, että maailma ei oikein noudata mitään kohtuutta ja oikeudenmukaisuutta jakaessaan tämän-tyyppisiä opetuksia. Joskus ei saa oppia ollenkaan, joskus sitä tulee vailla mittaa ja määrää.

Pojalle tuli hankittua pyörä, joka sitten kuitenkin laukesi jo kotimatalla.

Nooh, entistä parempi siitä tulee kun se tulee sitten saman tien käytyä läpi.

Myyjä roudasi sen Tampereelle Hyvin-käältä, ja antoi vielä hinnastakin takaisin, vaikka ei olisi tarvinnut - kiitoksia vain Patrikille ja Jimmylle Porvooseen.

Vaan kuinka kävikään: pytty oli ollut ennen männän hajoamista jo melkein viimeisessä koossa, joten kun irronneet palaset olivat raapineet sylinterin seinää, niin eipä siihen enää uutta mäntää saanutkaan. Käytetyn pytyn etsintä olikin sitten työlästä, tuntuvat olevan menevää tavaraa. Alkuperäinen maksaa ihan kohtuullisesti. Onneksi lopulta Moto-Osien Ahtilta löytyi sopivat vähän käytetyt osat, ja hintakin oli kohdillaan.

Vaan miettikääpä, miltä nuoresta miehestä mahtoi tuntua: ensin pyörän kuollessa korpitaipaleelle, sitten kun isi soit-

telee väliaikatietoja "ei löydy ehkä löytyy - meni jo - löytyi mutta..."

Sitten tehdään tallilla yhdessä töitä, ilta-kaupalla, että saadaan pyörä sopivasti osiin. Oppiminen mekaanikoksi ei ole helppoa tai kivaa sekään, semminkin kun oma isä oppaana ei ehkä ole kaikkein helpoin. Vaan selvisipä poika siitakin kunnialla, toki tuli muutamat mielipahat, mutta ne kait kuuluvat asiaan.

Montteeratessa hommaa kasaan sitten paljastui, että joku edellinen tumpelo oli vetänyt kierteitä sileäksi ja muuta tyyppilistä. Siihenkin toki apu löytyi, mutta vasta pienen odottelun ja askartelun jälkeen.

Kun pyörä sitten lähti käyntiin ja kotimatalle, ainakin minä olin onnellinen.

Hassua kyllä, tajusin sen vasta jälkeenpäin, ajettuani parikymmentä kilometriä pojan perässä, peläten sekä pyörän että kuljettajan puolesta niin etten muista koska viimeksi.

Mutta eihän se kasvatus tähän loppunut. Isä oli tilannut vahingossa väärän kokoisia kumeja, joten ylimääräinen viikonloppu jouduttiin odottamaan. Ja sitten, kun vihdoinkin kaikki oli kunnossa, niin poikaan iski flunssa. Jos tuosta ei kasva aikuiseksi, niin mistä sitten?

Risto Kaivola

Varustelukierrettä Miksi, miten täytyy varustella?

NÄKY Y JA SUOJAA

Ajoasu on kypärän jälkeen tärkein kappale pukeutumisessa, ei siksi että se loisi tyylikkään kuvan käyttäjästä, vaan siksi että se auttaa luomaan ajotapahtumasta miellyttävän ja turvallisen. Toisaalta nykyiset asusteet eivät lainkaan häpeä ulkonäköään muitten harrastusvaatteiden rinnalla.

MIKSI AJOPUKU?

Kevyemmilläkin materiaaleilla saavutettaisiin lämpimyyden ja mukavuuden kannalta riittävä suojaavuus. Ajoasun ykköstehtävä on kuitenkin suojata vammautumislta tai vähentää vammoja mahdollisessa onnettomuudessa. Ihmisen mekaanisesti heikko keho vaatii asianmukaista lisäsuojaa kestääkseen epätoivottavia rasituksia.

JA SITTE OSTOKSILLE!

Aloittelevan motoristin ei pidä suinpäin rynnätä ostamaan ensimmäistä näkemäänsä asua. Kannattaa uhrata ai-

kaa kyselemällä kokemuksia toisilta motoristeilta, sekä käydä useammassa liikkeissä tutkimassa valikoimia. Päätös on kuitenkin tehtävä itse, ja suodatettava myyjien sekä kavereiden oman ylistyksestä ne asiat jotka ovat itselle tärkeitä. Puvun istuvuus on tärkeä seikka, täytyy sovittaa useita asuja ja mielellään oman moottoripyörän päällä istuen. Silloin ajoasennon aiheuttamat rypyt ja ahdistukset tulevat esiin paremmin. Puku ei saa olla liian väljä, koska silloin suojaavuus heikkenee oleellisesti, suojien päästessä kiertymään vääriin paikkoihin. Liika tiukkuus taas aiheuttaa ongelmia pukeutumisen ja lisävaatetuksen kanssa sekä puutumista pitkillä matkoilla.

Tunnettu valmistaja on hyvä takuu asun toimivuudesta ja turvallisuudesta, myöskin mahdolliset laatuongelmat voi hoitaa helposti, jos niitä tulee.

Tässäkin pätee se perussääntö ettei halpaa ja hyvää, ikävä kyllä, ole olemassa. Kannattaakin katsella vähänkätettyjä laatupukuja joissa on hinta jo pudonnut kohtuulliseksi, näin voi päästä hyvään asuun hyvinkin puoleen hintaan. Mittapuku olisi istuvuuden suh-

teen hyvä ja kallis ratkaisu, mutta siinä täytyy ostajan tietää paljon tekijästä sekä hänen käyttämistään menetelmistä, koska materiaalit ja saumojen rakenteet ovat todella tärkeitä.

RAKENNE JA MATERIAALIT

Tänä päivänä on onneksi paneuduttu kiitettävästi ajoasujen turvallisuuteen.

Enää ei yksiselitteisesti voi sanoa että esimerkiksi nahkapuku olisi kokonaisuutena tekstiiliasua turvallisempi, taikka päinvastoin.

Pintamateriaalin on kestettävä oletettuja rasituksia repeämättä. Uusimmat tekstiilit ovat tässä saavuttamassa nahkan asemaa, joka vielä hyvänlaatuisista nahkaa käytettäessä, on tietääkseni huippuluokkaa. Tekstiili asuissa on panostettu oikeisiin materiaaleihin oikeissa paikoissa, jolloin onnettomuudessa suuriin rasituksiin joutuvat alueet on vahvistettu kalliilla ja kestäväillä kankailla kuten esimerkiksi kevlar-yhdistelmillä.

Saumat ovat yksi ajoasun heikkous jos ei niihin ole kiinnitetty riittävä huomiota. Yksinkertainen neulos heikolla langalla ei tule kestämaan kulu- tusta, jopa muutaman vuoden normaalin käytön jälkeen saattaa nähdä rispaantuneita saumoja jotka eivät tule pitämään onnettomuustilanteessa.

Turvasuojat nivelten ja selän suoja- na on oltava kohtuullisen kovat sekä jäykät että ne kestäisivät iskuja, suo- jaten herkkiä niveliä rikkoutumiselta.

MUKAVUUS

Mukavuus on myös osa turvallisuutta ja siinä ovat tekstiilipuvut menneet yleisesti katsoen ohitse nahkoista. Tästä syystä nahkat ovatkin jäämässä lähinnä erikoistarkoituksiin kuten kilvan- ajoon sekä yleiseen elvistelyyn tarkoi- tetuiksi vaatteiksi. Asuihin liitetyillä korkean teknologian tuotteilla kuten hengittäväillä kalvoilla on niistä saatu kehi- tettyä todellisia yleisvaatteita joilla voi ajaa niin sateella kuin poudallakin. On huomattava että esimerkiksi nahka ei varsinaisesti hengitä vaan se imee ihon kosteuden itseensä ja haihduttaa sen melko hitaasti ulkopinnaltaan. Satees- sa ja kostealla ilmalla kuten myös hi- koillessa, voi nahkapuvusta tullakin var- sinainen nestesäiliö, joka ei ole varsin kevyt eikä mukava.

Kankaiden apuna käytettävissä kal- voissa on suuria eroja toimivuuden se- kä myös kestävyuden suhteen. Kaikki kalvot eivät ole varsin hengittäviä, markkinoilla on paljon ”sutta ja sekun- daa”. Tunnetuimmat valmistajat anta- vat takuun tuotteensa toimivuudelle vaateen eliniäksi, asiaa kannattaa ky- syä.

Hengittäväällä kalvolla varustettu asukaan ei toimi suoraan iholla koska se vaatii toimintatila, jota taas saadaan oikealla alusasulla eli hikikerrastolla. Ihoa vasten oleva kalvo tukkeutuu eikä voi siirtää kosteutta eteenpäin. Tästä johtuu useasti puheeksi tuleva taka- puolen kastuminen, koska perälihokset

hikoa penkkiä vasten ja kangas ei ime itseensä mitään, eikä pääse tuulettu- maan muovista istuinta vasten. Saman ilmiön huomaa kovalla sateella jossa vesi estää kalvon hengittämisen, ja il- man vuorta taikka alusasua puku tun- tuu iholle kylmältä.

HANSIKKAAT

Mahdollisimman tukevat ovat parhaat useimmissa tapauksissa, mutta on huo- mattava että käsineet on tehty siten että niillä voi käyttää esteettä pyörän hallintalaitteita. Suorasormisia sormik- kaita tarjotaan vieläkin useasti ajohans- koina, muotoon ommellut ja vahvis- tetut ovat kuitenkin ne ainoat oikeat, ne eivät painu rypylle ahdistuen sor- mia. Erilaisten kalvojen kestäminen hansikkaissa on ongelma, koska ne jou-

tuvat koviin taivutuksiin ja lisäksi sau- moja on paljon. Harvinaisuutena voi löytää vedenpitävät sekä hengittävät hansikkaat jotka todella toimii.

TÄRKEINTÄ

Kaikkein tärkeintä on kaikessa pukeu- tumisessa kuitenkin se että pukeu- dutaan varusteisiin jotka on tarkoi- tettu moottoripyöräilyyn. Farkuilla ja t-paidalla varustelusta voi tulla ikui- set muistot, jotka eivät ole järin mu- kavia.

Toiseksi ei pidä uskoa kaikkea mitä vanhat ukot kirjoittelee lehtiin, kannat- taa kuitenkin miettiä voisiko niissä ju- tuissa olla jotain peräkin,

Länskäri



Moottoripyöräilijän välitilinpäätös, eli Pakkasta, irtosoraa, mopopoikia ja metsäneläviä

Kevätauringon paistaessa työhuoneen pölyisistä ikkunoista suoraan kilpirauhaseen iskee mieheen levoton olo, joka ei pelkällä kahvinjuonnilla poistu. On taas se aika. Lumi vähenee katoilta ja kaduilta tip-pa kerrallaan, ja jossain näkyy jo kuivaa asfalttiakin. Levottomuus kasvaa, eikä purkautumistietä löydy. Lähes paniikinomaisessa tilassa sitä ryhtyy paukuttamaan näppäimistöä etsien edes jotain lievitystä. Pää suoltaa ajan kultaamia muistoja kokemuksista kaksipyöräisen päällä. Välitilinpäätös syntyy.

Tämä on kertomus erään nimeltämättömän motoristin kahdesta ensimmäisestä "kesästä" ja niihin liittyvistä kokemuksista. Kesät ajoittuvat vuosille '97 ja '98, ja niitä yhdistävät motoristin ensikokemukset todellisuudesta, mukaan lukien eri asteiset yhteenotot ystäviemme sään, tienpinnan tai eläinten kanssa.

OSA 1: JÄÄTYNYT, MUTTA ONNELLINEN

Puolentoista kuukauden kärvistelyn ja tarjousrulljanssin jälkeen 26. maaliskuuta 1997 kertomuksemme päähenkilöstä (kutsutaan häntä vaikka koodinimellä Samppa) tuli virallisesti vuosimallia 1981

olevan Suzuki GS 1000 G:n neljäs omistaja. Koska tuolloiset sääolosuhteet eivät vielä suosineet motoristitoimintaa, pyörä siirrettiin kaverin pakettiautolla ostopaikasta, Isostakyröstä Sampan kotikerhon, WasaMC:n tiloihin. Kuten lukija saattaa arvatakin, tästä alkoi kaksi viikkoa kestänyt hillitön puunaus- ja kiillotusoperaatio, joka ainakin Sampan omasta mielestä nosti pyörän arvoa useammalla tuhannella silloisella markalla. Siirryttiin huhtikuun puolelle, ja sääolosuhteet alkoivat ruokkia ajohaluja yhä enemmän.

Viimein huhtikuun puolenvälin aikoihin kävi paine liian kovaksi, ja Samppa vanhempien motoristien neuvosta soitti aurinkoisen lauantapäivän kunniaksi vakuutusyhtiön vastaajaan ja ilmoitti seisonnan päättymisestä. Jo muutama hetki puhelun jälkeen uutuuttaan kahisevilla ajovarusteilla kuorrutettu Michelin-ukko saapasteli ylepäin kerhotiloihin ja ryhtyi paikalliolijoiden vitsailujen saattamana puskemaan pyöräänsä kerhon lastauslaiturille.

Viiden hikisen minuutin jälkeen pyörä seisoikin onnellisesti hyrskyttäen lähtöluiskan äärellä. Kerholaisten, ainakin Sampan mielestä kateelliset, kehotukset tarkistaa pyörän sytytysjohdotukset (kerhon tv:n kuva sai omituisia häiriöitä pyörän

ollessa käynnissä) kaikuivat kuuroille korville, kun innokas kruisailija hyppäsi pyörän satulaan ja karautti matkaan.

Ensimmäinen toimenpide aloitettaessa matkaa oli tietenkin varmistaa, että ajelu ei yhtäkkisesti päättyisi johonkin hävetävään aloittelijan virheeseen, joten Samppa kaartoi kerhon lähellä olevan huoltoaseman pihaan.

Sivuseisontatuki hallitusti ulos (tätä oli kerholla iltaisin kuivaharjoiteltu), tankin korkki pois, kypärä pois, hanskat pois, innostuksesta tärisevin käsin 99-pistoolin suu tankkiin, uudestaan hanska käteen (piru kun on pistooli kylmä), ja tankki piri-pintaan. Tankin korkki kiinni, hanska uudestaan pois (mihis perhanaan mä nämä nyt lykkään?), hanskat kypärän sisään, ja sisälle maksamaan. Palatessa pyörälle tuli käsiin kylmä, joten hanskat ensin käteen, sitten hetken kestänyt tuumaustauko (niin, se kypärä), hanskat uudestaan pois, kypärä päähän, ja vasta sitten hanskat käteen.

Ensimmäinen oppitunti käytännön moottoripyöräilyssä: Pysähdyttäessä kylmän kelin hanskat aina ensimmäisenä pois kädestä, ja viimeisenä käteen ennen lähtöä.

Tankkauksen jälkeen Samppa päätti päräyttää yllätyskäynnille vanhempiensa luo, jotka asuivat Teuvalla, n. 80 km Vaasasta etelään. Pää pystyssä ja selkä suorana keskustan läpi ja moottoritielle, piti hän masiinaa päästä testaamaan.

Moottoritiellä Samppa kuitenkin havaitsi että keväinen sivutuuli, kattamaton pyörä ja vähäinen ajokokemus (tämä viimeisin tunnustettiin sitten vasta myöhemmin) saattavat muodostaa vaarallisenkin yhtälön. Moottoritiellä 160 km/h vauhdista sivutuulella suoritettu täysperävauhullisen rekan ohitus aiheutti innokkaalle

motoristinalulle sen verran ylimääräistä ohjelmaa, että Samppa päätti vastaisuudessa, ainakin näin kylmillä keleillä, pitäytyä suurin piirtein nopeusrajoitusten sallimissa rajoissa.

Koska kuitenkin oli vasta alkukevät, piti vierailu suorittaa päivänvalon (ja plus-asteiden) vallitessa, etenkin kun seuraavaksi päiväksi oli luvattu lumisadetta. Menomatka sujuikin auringonpaisteessa ja kuivalla tiellä, mitä nyt sivutielle siirryttäessä tuli yhdessä mutkassa vähän toistastaa metriä pitkä lumisen kaistale, joka vakuutti Sampan pääteillä pysymisen eduista.

Vanhempiensa pihaan kaartaessa mies sitten täytyikin ylpeydestä, jopa siinä määrin että vanhemmat kutsuttiin ulos katsomaan menopeliä moottorin pakoäänien eikä ovikellon avulla. Kun vierailukohteen edustajat sitten päivittelivät ilman kylmyyttä ja ajankohdan aikaisuutta, niin Sampan oli helppo kommentoida kerholla opituin lausahduksin; "Kyllä näillä kamoilla pärjää, nehän käyttää näitä kelkkaileksikin" ja "Ettekö te tierä että Suomes mp-kausi alkaa jo ennen vappua, katokaa ny noita teitä, nehän on ollu kuivana jo monta päivää". Kummasti siinä miehen rinta kaareutui ulospäin, kun kommenttien havaittiin vielä menevän läpikin.

Kuinka ollakaan paluuajankohta siirtyikin sitten vähän myöhäisemmäksi kuin oli tarkoitus, pyörää startatessa oli aurinko jo melkein metsänreunassa. Tämä ei kuitenkaan Samppaa huolettanut, olivathan varusteet osoittaneet toimivuutensa jo tulomatalla. Mitä nyt muutaman asteen pudotus lämpötilassa voisi vaikuttaa? Ajo-reitin muutoksen aiheuttama lisäys matkaan ja matka-aikaan ei vielä tässä vaiheessa tullut mieleenkään.

Ensimmäiset parikymmentä kilometriä

matka taittuikin ihan mukavasti, auringonlasku pilvettömältä taivaalta oli kaunista katseltavaa, ja Samppa alkoi (tai ainakin oletti alkavansa) ymmärtämään moottoripyöräilyn viehätystä yhä syvemmin. Jos kerran jo näin aikaisin keväällä touhu on näin mahtavaa, niin mitä se onkaan kesäkeleillä. Haaveilua rupesi kuitenkin yhä enemmän häiritsemään sormenpäissä tuntuva viileys. Ja kun oikein tunnusteli, niin sama viileys tuntui varpaissakin. "No, onhan täällä melko kylmä, eihän nuo hanskat ja saappaat nyt ihan kaikkea kylmyyttä voi ulkona pitää" -Samppa ajatteli ja jatkoi haaveilua ensikesän pyöräreissuista. Mihin olisi kiva mennä, mitä tehdä, asuisiko siellä lähellä ketään vanhaa tuttua, jonka luokse voisi pistäytyä noin ohimennen, ei toki pyörää esittelemään, vaan ihan muuten vaan, kun viime näkemisestä on niin pitkäkin.

Kolmisenkymmentä kilometriä ennen Vaasaa oli aurinko jo laskenut, mutta valaisi vielä taivasta. Sivutieltä Sampan eteen pukkasi sitten yksi auto, jonka vuoksi kuskimme rupesi havainnointikyvyttömiä autoilijoita kiroillen jarruttamaan, oikeaoppisesti, sekä etu- että takajarrulla. Jostain syystä käsky oikeaan käteen jumittuikin jonnekin kyynärpään ja ranteen välimaastoon, eivätkä sormet liikkuneet ensinkään. Onneksi jalka sentään vielä pelasi, eikä Samppa joutunut tekemään auton kanssa lähempää tuttavuutta. Tilanteesta oikeutetusti suivaantuneena hän kuitenkin päätti ohittaa tuon julkean kulkuvälineen. Oikean ranteen vääntöyrityksen ainoa tulos oli kyynärpään liikkeestä johtunut hienoinen kiihdytys. Corollan kadotessa horisonttiin Samppa viimein heräsi tunnustelemaan kroppansa lämpötilaa. Oikea käsi oli selkeästi jäässä. Kaasun käyttö onnistui, kun siihen oikein keskittyi, mutta

mitään salamareaktioita siltä suunnalta olisi aivan turha odottaa. Vasen käsi oli melkein yhtä kopperana. Onni onnettomuudessa oli, että sormet olivat jähmetyneet kahvan muotoisiksi, joten kytkimen käyttö onnistui kutakuinkin käyttämällä koko kroppaa kahvan vetämiseen. Vasen jalka oli turta, seisominen sen varassa ei enää ollutkaan aivan itsestään selvä asia. Onneksi jarrujalka sentään oli kutakuinkin ok, olihan tuuli vasemmalta puhaltaessaan työntänyt lohkon lämmittämää ilmaa jalalle lähes koko matkan ajan.

Vaihtoehtoja miettiessään Samppa päätyi kahteen mahdollisuuteen. Joko yrittää päästä kohmeisena kerholle koko kaupungin läpi (vähintään kymmenen risteystä, joista kahdessa valot) tai sitten yrittää pysähtyä seuraavalle P-paikalle lämmittelemään. Koska tässä vaiheessa harrastusta mahdollisuus kaatumiseen julkisesti (joko risteyksissä tai viimeistään kerholla) ei tullut kuuloonkaan, päätti urhoolinen kuskimme kokeilla saisiko ajokkinsa pysäytettyä seuraavalle P-paikalle, silläkin uhalla että auringon kadotessa kokonaan ilman lämpötila laskisi todella alas.

Vihdoin tienpientareella tuli vastaan sinivalkoinen P-kuvio, jonka alla luki 500 m. Samppa alkoi hillittömän reuhtomisen ja riehunnan saadakseen vaihdettua vaihteen viitoselta vapaalle. Taisipa kuskimme päästää pikku helpotuksen huokauksenkin kun mittaristoon vihdoinkin syttyi se ihana vihreä valo. Kaarto levähdyspaikalle onnistui mitenkuten, ja vihdoinkin pyörä myös pysähtyi. Viimeisen lyhyen kauhunhetken Samppa koki kun pyörän pysähdyksiin jarruttaneella jalalla kuin piti ajokki myös pitää pystyssä; kylmyyden hidastama motoriiikka antoi hetken odottaa itseään ennen toimimistaan.

Jännittämällä kaikki vasemman jalan li-

haksensa äärimmilleen sai kohmeinen mies vihdoinkin sivuseisontatuon ulos, ja pyörän kallistettua sen varaan.

Sadatellen alkoi Samppa verryttelemään jäätyneitä kehonosiaan, vannaen ettei enää koskaan lähtisi niin myöhään ajelemaan. Kyykkyyntyös liikkeellä jalat vertyivätkin melko nopeasti, ja samalla sai lämmiteltyä käsiä pitämällä niitä moottorin lohkon päällä (tietenkin hanskat kädessä). Ohiajavien autoilijoiden ilmeet olivat näkemisen arvoisia, kun he havaitsivat levähdyspaikalla kuurupiiloa leikkivän Michelin-miehen.

Levähdyspaikalta lähtö tapahtuikin sitten hieman varovaisemmissa tunnelmissa.

Oli saatu moottoripyöräilystä toinen oppitunti: Mitä ikinä päälläsi onkaan, kylmä hiipii lopulta käsiin ja jalkoihin jos niitä ei verryttele aina välillä.

Kerholle saapuessaan kuskimme oli onnellinen ettei siellä ollut ketään, vaan hän sai kaikessa rauhassa työntää pyöränsä paikalleen. Hieman siipeensä saaneena Samppa marssi parinsadan metrin päässä

olevaan solukämpäänsä ja otti puolen tunnin kuuman suihkun. Ennen pehkuihin painumista kuskimme havaitsi kuitenkin jotain omituista. Kohmeesta huolimatta hän määritteli olotilansa, no, melkeinpä onnelliseksi. Uni tuli helposti, ja mies nukui koko yön kuin tukki.

Seuraavana päivänä Samppa olikin sitten jo sen verran palautunut kylmästä, että alkoi harkitsemaan uutta reissua, kunhan yöllä satanut 10 cm:n lumikerros olisi sulanut. Lisäpontta tähän tieteenkin antoi kerholla rehvastelun "kävin jätkät eilen Teuvalla. Vähä oli kylmä tulles, mutta onneksi oli kunnan varusteet" aiheuttama, lähes hyväksyvä murina vanhempien motoristijäsenten keskuudessa.

Käytän tässä termiä kesä tarkoittaen sitä hieman lämpimämpää vuosittaista ajanjaksoa huhtikuun alusta syyskuun loppuun.

Sami Luoma

Motoristien yökahvila

Vehoniemen automuseon kahvilaa pitävälle pariskunnalle Aki ja Leila Suutariselle pätkähti mieleen hyvä ajatus pelastaa motoristit ajamasta korttelirallia kaupungissa. He ajattelivat kilpailla kaupungin katujen houkutus vastaan tarjoamalla motoristeille yökahvilan. Heillä oli jo entuudestaan hyviä kokemuksia motoristeista, jotka olivat torstaisin Pyynikin tapan kokoontuneet museolle. Kahvilla ja tuttuja tapaamassa käydessä voi tutustua myös museoautoihin ja hintakaan ei ole paha, sillä näyttely on ilmainen.

Pirkanmaan viidakkorumpu rummutti kahvilasanomaa motoristien keskuuteen ja kuuluipa viesti myös Internetin keskustelupalstan sfnet.harrastus.mp kautta. Perheen tytär Pauliina laati museon oveen kiinnitetyn ilmoituksen, jossa kerrottiin ensimmäisen yökahvilan ajankohdaksi perjantai 3.5. Vaikka radiomainonta jätettiin tällä kertaa väliin, saapui paikalle arviota mukaan noin 150 pyörää, mikä todella yllätti kahvilan pitäjät. Keittiössä keitettiin kahvia ja paistettiin munkkeja täysi höyry päällä.

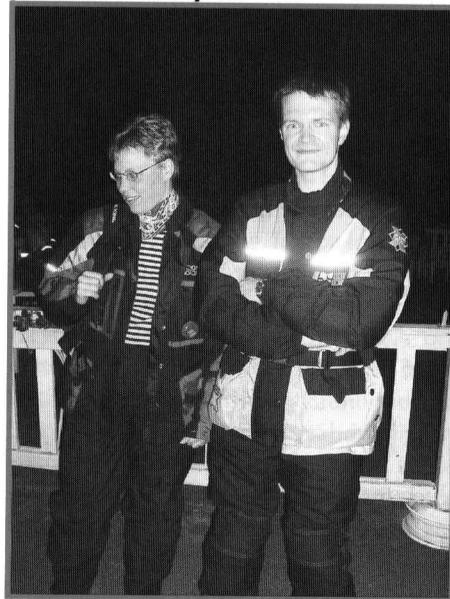
Paikalle saapuivan myös Arttu Heinälä ja Minna Kiukas Tampereelta. He olivat pon-ganneet tiedon yökahvilasta Aamulehden artikkelista, jossa kerrottiin vappupäivän museoautoajelusta. Jutun viimeisellä rivillä oli ollut pieni maininta tulevasta tapahtumasta. Minna totuttelee nyt toista kautta kyytiläisenä Artun Suzukin

vauhdittamana. Toisen pyörän hankinta saa vielä odottaa.

Runsaasta kiinnostuksen innoittamana yökahvila pidetään auki joka toinen perjantai. Tarkemmat päivämäärät löydät tämän lehden mainoksesta.

Veijo Änäkäinen

Minna Kiukas ja Arttu Heinälä yökahvilan hämyssä.



MOTORISTIEN YÖKAHVILA



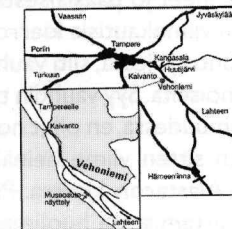
**VEHONIEMEN AUTOMUSEO
JA KAHVIO AVOINNA
PÄIVITTÄIN 10-19. MUSEON
JATKUVASTI VAIHTUVAAN
NÄYTELYYN VAPAA PÄÄSY.**

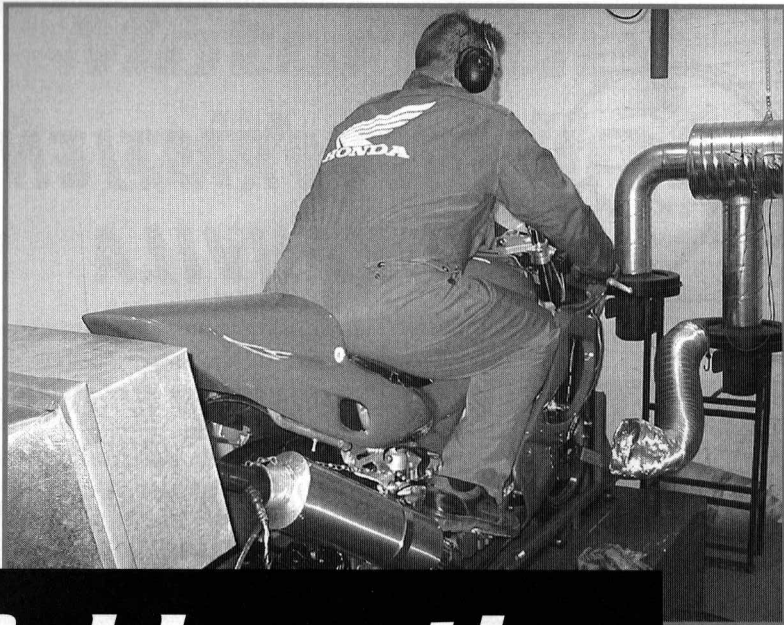
**TERVETULOA MYÖS MOTORISTIEN YÖKAHVILAAN
KLO 22-24 JOKA TOINEN PERJANTAI 31.5., 14.6., 28.6.,
12.7., 26.7., 9.8., JA 23.8.**



VEHONIEMEN AUTOMUSEO

Vehoniemenharjuntie 92,
36570 Kangasala Kaivanto
Puh. 03-376 7795, 040-511 5358
www.automuseo.com





Rohkeasti kisaamaan

Kesän ensimmäiset ratatreenit on ajettu kun menään toukokuun puoltaväliä. On tietysti aikakin, kirjoitushetkellä ensimmäisiin kisoihin on enää kolme viikkoa. Kilpakumppaneille tuli annettua reilun kuukauden etumatka, ovathan jotkut treenanneet jo pääsiäisestä lähtien.

Olin viimekautisia kierrosaikojani neljä sekuntia jäljessä, silti vauhti tuntui helkkarinmoiselta. Syy vauhdin tuntuun oli ajamattomuudessa, en ollut noussut prätkän selkään sitten viime heinäkuisen kaatumisen Alastaron kisassa. Pienestä kytkimen luistamisesta huolimatta pyörä kylä liikkui hyvin, mutta halusin tarkistuttaa

kuitenkin moottorin säädöt. Koska kaltaiselleni harastajalle oikeiden säätöjen hakeminen on täyttä hepreea, turvauduin ammattiauttajiin. Vein pyörän Ylöjärvelle Motokeitaaseen penkitettäväksi, enkä turhaan.

Vaikka huipputeho ja vääntö olivat sitä mitä odotettiin, oli seoksissa tarkastamisen varaa. 8000:lla kierroksella tulee selkeä tehokuoppa ja niillä kierroksilla lähdetään monesti kurveista. Jotta kaverit eivät ihan heittämällä kiihdytyksissä ohimenisi, antoivat Janne ja Miksa neuvoja suutinten ja neulojen säätöihin. Neuvot ovat arvokkaita, sillä tärkeältä kierros-

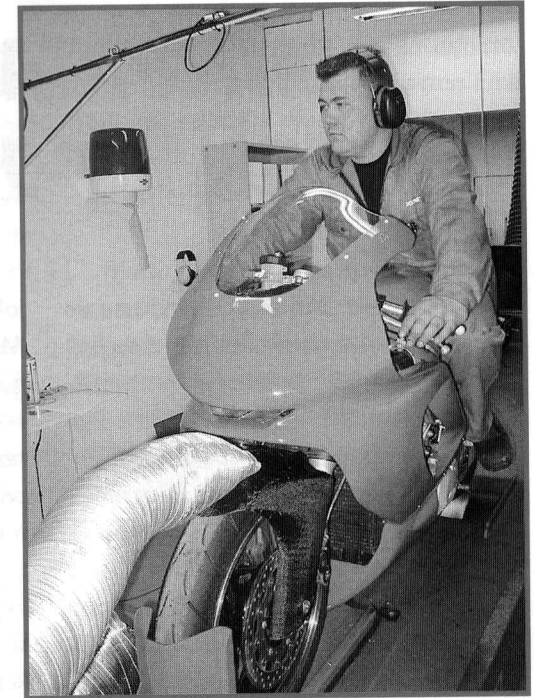
alueelta oli kateissa kutakuinkin viisi hevosvoimaa.

Mitä huipputehoihin tulee, niin A600-luokan pyörien hyväksi ero on noin 15 hevosvoimaa, mutta B600-luokassa Thundercatini pitäisi olla vielä kilpailukykyinen.

Lehden ilmestyessä on ehditty ajaa jo kauden kaksi ensimmäistä kisaa Kemorassa ja Jurvassa. Toivottavasti mahdollisimman moni teistä on mukana, katsojana tai kilpailijana.

Vauhdikasta kesää toivottaen

Hannu Häyrynen
MC Muoviluoti
www.muoviluoti.fi



MINUSTA TULEE ISONA MOTORISTI

Olen Teukka 8v. ja meidän alakerrassa on moottoripyöräkerhon talli. Siellä käy paljon motoristeja. Motoristit on kivaa porukkaa. Siksi istunkin siellä tallilla aina kun äidin silmä välttää. Motoristit kertovat jänniä juttuja. Olenkin jo oppinut paljon moottoripyöristä ja motoristeista.

Moottoripyörässä pitää olla loivennettu keula. Topi-sedän Harrikassa on jo tosi loiva keula. Kerhon sedät kun aina sanoo, että Topin pitää joka aamu loiventaa, että se lähtee käyntiin.

Moottoripyörässä pitää olla ääni. Kerhon sedät jaksavat aina vertailla ja puhua äänistä. Meidän mummulan lähellä on varmaan kanssa moottoripyöräkerho. Kun äiti sanoo, että se on huolissaan meidän mummusta kun se kuulee ääniä

joka yö. Ei äidin pitäisi olla huolissaan. Motoristit on kivoja ihmisiä.

Motoristit maalaavat itse pyöränsä. Ainakin luulen niin koska kaikilla kerholaisilla on eri väriset pyörät vaikka ne on kaikki tuotu maahan harmaana.

Kerhon parasta jätkää sanotaan Kingiksi. Kingi uskaltaa ajaa sisälläkin. Kuulin, kun kerhon sedät juttelivat, että viime kesän rotkorallissa ne oli kuunnelleet mökin ulkopuolella kun Kingi antoi Leenalle kyytiä aamuun saakka. Moottoripyörän renkaan rikkoutuminen on vaarallista. Sinä yönä Kingiltä oli kumi puhjennut ja Leena joutui käymään aamulla lääkärissä.

Kerhon sedät pitävät moottoripyörästään hyvää huolta. He puhu-



vatkin koko ajan "hoidoista". Kingin Arielissa on kai jäykkä perä. Joidenkin hoidoista en osaa sanoa, mutta kerhon sedät puhuvat jatkuvasti hyvistä peristä. Leenanakin kohdalla ne sanoi niin vaikei Leenalla olekaan moottoripyörää. Mutta niin ne sedät välillä puhuu puskureistakin eikä moottoripyörissä edes ole puskuria.

Motoristit pitävät luonnosta ja ympäristöstä hyvää huolta. Eilen Topi-setä sanoi, että nyt ei voi polttaa ruohoa kun on kuluvaroitus. Kaikki sedät nauroivat ja joku sanoi Topi-sedälle että kun on näin lämmin, sille ei voi edes antaa ryyppyä tai kone tukehtuu. Sitten joku korjasi, ettei Topi-setä käytä ryyppyä, kun sillä on ruiskunsa.

Äiti ei tykkää kun minä istun tallilla kerhon setien kanssa. Näin pienelle ei kuu-

lemma saisi puhua niin rivoista asioista. Minä en ymmärrä mitä äiti tarkoittaa. Eikä siellä ole mistään rivoista puhuttu paitsi kerran jostain jäädytysrivoista mistä minä en käsittänyt mitään.

Mutta sanoi äiti mitä hyvänsä, minusta tulee isona motoristi. Minun moottoripyörässä on ääni, loiva keula ja hyvä perä. Minä liityn isoon moottoripyöräkerhoon nimeltä kuusysi. Vaikka luulen että se on jotenkin uskonnollinen kerho. Aina kun kerhon sedät puhuu kuusysistä, ne puhuu myös läheyyssarnaajasta.

Teukka

UUSI KONTIOSTARA -MERKKI

SINÄ TODELLINEN KONTIOVETERAANI JOKA OLET KÄYNYT LÄPI
25 KONTIORALLIA JA KYLLÄSTYNYT VETÄMÄÄN PERÄSSÄSI
KUNNIOITETTAVAA VUOSILAATTAVITJAA KOKOONTUMISAJOISSA.
LAITA SE KUNNIAPAIKALLE SEINÄLLESI JA HANKI UUSI
KONTIOSTARA- MERKKI RINTAASI TÄMÄN VUODEN KONTIORALLISTA.
MERKKI KERTOO SINUN KÄYNEEN 25 KERTAA KONTIORALLISSA JA
SIIHEN VOIT JATKAA VUOSILAATTOJEN KERÄÄMISTÄ EDELLEEN.

2.-4. elokuuta Riihon Leirikeskuksessa

Kokoontumisajo perheille keskisuomalaisessa perinnemaisemassa, Riihon tunnelmallisessa leirikeskuksessa Vilppulan ja Keuruun rajalla.

Luvassa leikkejä, pelejä, saunomista, uimista, makkaranpaistoa ym. lapsiperheiden ehdoilla. Vähintään yhden perheestä täytyy tulla rallipaikalle moottoripyörällä.

Opastus Haapamäki-Ruovesi-tieltä nro 3481.

HINTA

20 €/aik. 14 €/lapsi 4-12 v.
lapset alle 4-v. veloituksetta



HINTA SISÄLTÄÄ

telttapaikan, saunat,

1 x ruokailun, 2 x aamupalan.

Sisämajoitus lisämaksusta 15 €/hlö.

Sisämajoitustilaa rajoitetusti.

ILMOITTAUTUMISET

paula.valkeearvi@co.inet.fi

tai 040-551 3205.

69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	23,55 €
COLLEGE	18,50 €
T-PAITA	10,10 €
BUFFIT	12,60 €
RUKAKUKSA	15,95 €
SNAPSIKUKSA	8,40 €
MONITOIMITYÖKALU	16,80 €
LIPPIS	10,10 €
MOTORISTIKANSIO	5,05 €
KANGASMERKKI	3,35 €
LINSSITARRA	1,70 €
ISO TARRA	0,85 €
PIENI TARRA	0,50 €
POSTIKORTTI	0,50 €
PYÖRÄMERKKI	18,50 €
PERUSLAATAT	8,40 €
VUOSILAATAT	2,50 €
AVAINNAUHA	5,90 €
RINTANEULA	5,90 €
SOLMIONEULA	9,25 €
EUROLASKIN	6,70 €
SUOMEN KARTTA	10,10 €
MOOTTORIPYÖRÄT CLASSIC	28,60 €
ROADRACE	21,85 €
SUPERBIKE	21,85 €
CUSTOM	16,00 €
MOTOCROSS	16,00 €
YLEISVOITELUSPRAY	5,90 €
SILIKONSPRAY	5,90 €

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.