



.F534

MP 69 ry

PL 769

33101 TAMPERE

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Timo Talvitielle
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Timo Talvitielle
 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

Timo Talvitie

Pohjolantie 20 A 5
04230 Kerava

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 1 • HELMIKUU 2005

MOTORISTI



TULEVIA TAPAHTUMIA

Motoristi Survival I	7-8.5.2005	Tampereen Poliisikoulu. Lisätiedot http://www.motoristisurvival.fi
SurvivalDay I	14.5.2005	Nokia Renkaat testirata. Lisätiedot http://www.motoristisurvival.fi
SurvivalDay 2	15.5.2005	Nokia Renkaat testirata. Lisätiedot http://www.motoristisurvival.fi
Motoristi Survival 2	4-5.6.2005	Tampereen Poliisikoulu. Lisätiedot http://www.motoristisurvival.fi
Sivuvaunujen Kevätkokoukuntuminen	11.-13.5.2005	Kemiön Tamminiemessä
K18	10-12.6.2005	Pornainen, Isojärven leirimaja. Osallistumismaksu 15 €. Tiedustelut Kaisa Järvinen, kaisa.jarvinen@mp69.fi puh. 040 756 5535.
Akkaralli	10-12.6.2005	Hamina. Sisämajoitusmahdollisuus. Ilmoittautumiset 29.5. mennessä Tarja Rautamies, tarja.rautamies@gmail.com puh. 050-3210510.
Jumbo Run 2005	17.-19.6.2005	Maarianhamina
Kontioralli	1-3.7.2005	Kontrolli Neste Ristiina, Kouvolantie 5-7, 52420 Pellosniemi. Järjestäjä Road Runners Kouvola ry. Lisätiedot http://www.kontioralli.fi

Motoristi

Nro 1 Helmikuu 2005. 35. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Ilmestyy helmi-, touko, elo- ja marraskuussa.

Painopaikka: Esa Print, Tampere 2005

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

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

Kannen kuva: BMW K1200LT tulossa Saksasta kotiin.

HALLITUS

Puheenjohtaja

Päivi Sopanen
Ahkionkatu 16 B 8
33580 TAMPERE
Puh: 040 573 3198 (matka)
Email: paivi.sopanen@mp69.fi

Sihteeri

Eija Partanen
Ankkurikatu 8 E
06100 PORVOO
Puh: 040 529 7988 (matka)
Email: eija.partanen@mp69.fi

Kassanhoitaja

Riitta Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 Tampere
Puh: 050 586 5221 (matka)
Email: riitta.ahlsten@mp69.fi

Kerhoisäntä

Tuomas Keski-Korsu
Saramäentie 31 E 34
20300 TURKU
Puh: 0400 862 015
Email: tuomas.keski-korsu@mp69.fi

Päätoimittaja

Veijo Änäkäinen
Nikinväylä 9 D 16
33580 Tampere
Puh: 040 709 2703 (matka)
Email: veijo.anakainen@mp69.fi

Kansainvälisistä asioista vastaava:

Antti Korttesuo
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ
Puh: 044 588 6969 (matka)
Email: antti.korttesuo@mp69.fi

Koulutusvastaava

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 TAMPERE
Puh: 050 67 155 (matka)
Email: markku.ahlsten@mp69.fi

Nuorisovastaava

Kaisa Järvinen
Nalkkilantie 102
07500 Askola
Puh: 040 756 5535 (matka)
Email: kaisa.jarvinen@mp69.fi

Jäsenkirjuri

Timo Talvitie
Pohjolantie 20 A 5
04230 Kerava
Puh: 050 61 007 (matka)
Email: timo.talvitie@mp69.fi

www-vastaava

Janne Reinola
Junailijankatu 1 B 13
33700 TAMPERE
Puh: 040 554 2994 (matka)
Email: janne.reinola@mp69.fi

Kerhotavaravastaava

Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Puh: 041 469 8269 (matka)
Fax: (09) 752 71327 (työ)
Email: asko.vesinen@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

Jäsenmaksutili: Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

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





Hyvää alkanutta ajovuotta 2005!



Tammikuussa 2005 on avattu kerholle Virtuaalinen Kerhotila. Osoitteessa www.mp69.fi/keskustelu voit jakaa mielipiteesi kaiken kansan kesken. Keskustelupalstan käytön edellytyksenä on, että ilmoitat rekisteröityessäsi toimivan sähköpostiosoitteen. Mikäli haluat, tämä sähköpostiosoite pysyy salaisena tietona. Osoite vaaditaan kuitenkin siitä syystä, että kukaan ei pysty ilmoittautumaan Virtuaalisen Kerhotilamme käyttäjäksi täysin anonyyminä.

Kontion kontrollipaikka on jälleen kerran julkaistu moottoripyörämessuilla Helsingissä. Viime kesänä tulleen runsaan positiivisen palautteen vuoksi päädyimme pysyttelemään Kontion juurilla tänäkin vuonna. Kesällä on odotettavissa edellistä eteläisempi korpikontio. Kauniissa suomalaisessa maisemassa voit majottautua omaan kotoiseen telttaasi ja pulahtaa sau-

nasta alueella lainehtivaan sinisenä välkkyvään järveen. Viime kesän kritiikki on myös otettu todesta ja järjestävä seura pyrkii mahdollisuuksiensa mukaan takamaan niiltä osin entistäkin paremman Kontiorallin.

Jäsenetujen päivittäminen on noussut tapetille keskustelupalstalla. Olemme ottaneet edut tarkempaan syyniin ja ensimmäinen uusi kumppani on alan kauppa Katafori. Neuvottelemme Kataforin kanssa mm. huoltoon ja varusteisiin liittyvistä kerhoeduista. Tämän lisäksi Katafori on tarjoutunut järjestämään kerholaisille suunnatun tapahtumaillan myöhemmin tänä keväänä. Tapahtumaillasta ilmoitetaan suunnitelmien täsmentyessä mm. Virtuaalisen Kerhotilan puolella.

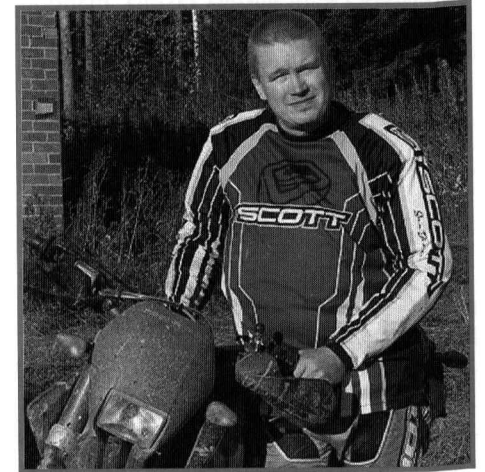
Terveisin,
Päivi

Päätoimittajan terveiset

Moottoripyöräkansan uusi vuosi alkoi Helsingin messuilla, josta artikkeli on luvassa seuraavaan lehteen. Tässä vuoden ensimmäinen Motoristi, jonka juuret työntyvät viime vuoden tapahtumiin ja latva yltää tulevaan kesäkauteen kerhorallien ja koulutustapahtumien muodossa. Kiitos kaikille juttuja lähettäneille.

Jos huomaat rallikalenteristamme puuttuvan tapahtuman, niin todennäköisiä syitä on kaksi: rallilla ei vielä ole järjestäjää tai tiedot eivät ole saavuttaneet minua. Jotta minäkin pääsisin joskus pois tämän tietokoneen äärestä tuulettamaan ajatuksiani ja tapaamaan muita kerholaisia, niin toivon juuri sinulta aktiivisuutta rallien järjestämisen suhteen - ota rohkeasti yhteyttä kerhoisääntäämme Tuomas Keski-Korsuun. Hän on lupsakka nuori mies ja kertoo mielellään kuinka voit osallistua talkoisiin. Koska minunkin aika on rajallinen luonnonvara, vaikka sitä kellotaulussa riittääkin, niin kirjoittakaa tapahtumista juttuja ja ottakaa paljon kuvia. Voimme käyttää kerhon uutta keskustelufoorumia välittämään tietoa mistä tapahtumista on artikkelinkirjoittaja jo tiedossa.

Risto Kaivolalle kiitokset usean vuoden aikana kirjoittamistaan kolumneistaan. Risto lopetti kolumnien kirjoittamisen toisen päätoimittajakauteni lopussa vuonna 2003. Välivuoden jälkeen uusi kolumnistimme Tero Ahlqvist aloitti edellisessä lehdessä kirjoittamalla kolumnin "Hukka perii". Hyvästä vastaanotosta innostuneena hän jatkaa moottoripyö-



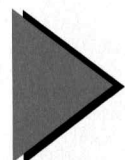
räilyyn liittyvien aiheiden ruotimista palstallaan, mikä minusta on hieno asia. Uutena sarjana alkaa Koulutusnurkka, jossa käsitellään mp-koulutuksemme asioita. Vaikka lehdessä ei ole varsinaista yleisönosastoa, niin jäsenet voivat kirjoittaa mielipidekirjoituksia joko omalla nimellään tai nimimerkillä lehdessä julkaistaviksi. Kirjoittajan nimi on kuitenkin kerrottava lehden toimitukseen. Myös pieniä jäsenten myynti- tai ostoilmoituksia voidaan julkaista tilarajoituksen puitteissa.

Aloitin keskustelufoorumissamme <http://www.mp69.fi/keskustelu/> aiheen FEMA- ja SMOTO-jäsenyydestä kartoittaakseni jäsenien mielipiteitä. Säikeeseen on tullut kannanottoja puolesta ja vastaan. Itse olen lopulta tullut siihen tulokseen,

että MP69:n on hyvä pysyä FEMA:n jäsenenä ja osallistua muiden maiden motoristien kanssa tehtävään työhön juuri FEMA:n kokouksissa. SMOTO:onkaan meidän ei tarvitse rynnätä jäseneksi, vaan voimme tehdä heidän kanssaan läheistä yhteistyötä kansallisella tasolla. Mahdollisissa erimielisyyksissä on päästävä sopuun ja luotava luottamukselliset suhteet kerhomme hallituksen ja SMOTO:n edustajien välille.

Lähetin tammikuussa palkkiokirjeitä Päivin ja minun kaudella Motoristiin juttuja kirjoittaneille henkilöille. Toivottavasti kirjeet ja palkkiot ovat löytäneet perille, kiitos vielä teille kaikille. Paperikoneet suoltavat uutta puhdasta paperia, jolle meidän kaikkien on löydettävä uutta painettavaa tai kerrattava jo unohtuneita vanhoja asioita. Kynät sauhuamaan!

Veijo



**Toukokuun
Motoristin
aineistopäivä on 19.4.**

PRÄTKÄVARUSTEPUOTI VIIALASSA

ajoasut: Ixs, Hanx

Renkaat: Metzeler, Pirelli

kypärät: Ixs, Kbc, Schuberth

Saappaat: Oxtar, Diadora, Sidi

sekä Honda huolto

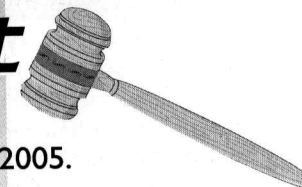
mp69:n jäsenille kerhoalennukset

KATAFORI

Keskuskatu 2, 37830 Viiala p. 03-543 5889 av. ark.10-17.30 la 10-13

www.katafori.fi

Hallituksen terveiset



Kerhon hallitus kokoontui Turussa 08.01.2005. Kokouksen pääasiallinen tavoite oli messujärjestelyistä sopiminen. Kokouksessa käsiteltiin myös sitä, miten yhteistyötä eri tahojen kanssa voitaisiin vahvistaa.

Kerhon hallitus kokoontui Turussa 08.01.2005. Kokouksen pääasiallinen tavoite oli messujärjestelyistä sopiminen. Kokouksessa käsiteltiin myös sitä, miten yhteistyötä eri tahojen kanssa voitaisiin vahvistaa.

Liikennevakuutusjärjestelmä on muuttumassa lähiaikoina merkittävästi. Asian pohtimiseksi on perustettu vakuutusryhmä. Tämä on vastaava foorumi kuin ajoneuvoverotusta käsittelevä työryhmä. MP69 osallistuu mieluusti työryhmän työskentelyyn. Toinen tärkeä keskustelufoorumi ovat Liikenneturvan kokoukset. Liikenneturvan kokouksiin osallistuu jatkossa hallituksen valtuuttamana kouluttajamme Taneli Harmaala.

Joulukuussa 2004 keskustelimme SMOTO:n edustajien kanssa mahdollisesta yhteistyöstä mm. FEMA-asioissa. Esimerkiksi puhuimme siitä, että mikäli vain toinen suomalaisista edustajista pääsee osallistumaan FEMA:n kokoukseen voimme antaa toisillemme valtakirjan äänestyksiä varten. Valtakirja voi olla joko avoin

valtakirja tai kannaoito voi olla ennalta määritelty. Näin varmistamme sen, että suomalaisen edustus on aina täysimääräinen.

Kesän kurssitarjonnassa on kaksi viikonlopun mittaista Motoristi Survival -kurssia ja kaksi yhden päivän Survival Day -kurssia. Kurssipaikkojen valmistamiseen otetaan tänä vuonna uusi käytäntö. Kurssipaikkansa voi varmistaa maksamalla ennakkomaksun. Ilmottautumisen yhteydessä kurssilainen saa ennakkomaksua varten viitenumeron, jota käyttämällä maksu ohjautuu oikealle kurssilaiselle. Vastaava käytäntö on aikaisemmin ollut käytössä Eestin etappiajon ilmoittautumisten yhteydessä.

Hallituksen seuraava kokous pidetään huhtikuussa 2005 Juupajoella. Tässä kokouksessa keskitytään Kontion kannalta ajankohtaisiin asioihin sekä käydään läpi kevään FEMA-kokouksen kuulumiset.

Hallitus

Motoristi Survival

Motoristi Survival on yksi parhaista tavoista kerrata ja opetella uutta moottoripyörän ajamisessa. Koulutusta antavat MP69:n kokeneet kouluttajat. Perinteiset kurssit järjestetään taas Tampereella. Majoitus ja teoriaopetus on Poliisikoululla ja ajoharjoitukset Poliisikoulun mainiolla ajoharjoitteluradalla.

Opetuksen ja majoituksen (2 hengen huoneissa) lisäksi kurssin hintaan sisältyy 2 iltapalaa, 2 lounasta ja 2 aamupalaa, sekä sauna ja mukavaa seuraa.

Motoristi Survival on suunniteltu erityisesti ensikertalaisia ja vähän moottoripyörällä ajaneita ajatellen.

Kurssimaksu maksetaan ilmoittautumisen yhteydessä saatavan viitteen avulla MP69:n tilille. Ilmoittautuminen internetissä sivullamme <http://www.mp69.fi>

KURSSIHINNAT:

- MP69:n jäsenet 120 €
 - Ei-jäsen 140 €
 - Alle 18 v. 35 €
- Mahdollisuus saapua ja majoittua pe-iltana; lisämaksu 10 €.

KURSSIAJANKOHDAT OVAT:

- 07.-08.05. Motoristi Survival I
- 04.-05.06 Motoristi Survival II,

Lisäksi toukokuun alussa järjestetään kaksi yhden päivän mittaista kurssia. (Sis. lounaan ja päätöskahvin.)

Kurssihinnat:
MP69 jäsenet 60 €
muut 70 €

Kurssiajankohdat:
• 14.05 Survival Day I
• 15.05 Survival Day II

Paikkana Nokia Renkaat testirata Nokialla.

Ilmoittautuminen kuten Motoristi Survivalille. Kurssimaksu maksetaan ilmoittautumisen yhteydessä saatavan viitteen avulla MP69:n tilille.

Survival Day

Survival Day on päivän mittainen tilauskurssi, jossa lähestytään ajotaidon kehittämistä uudesta suunnasta. Aamu alkaa syväluotaavalla ryhmätyöllä ja iltapäivälle on koottu oleelliset ajoharjoitukset.

Kurssin järjestämiseksi tarvitaan vähintään kymmenen osallistujaa, teoriaopetukseen soveltuvat tilat ja tilava asfalttipintainen alue ajoharjoituksille. Opetuksesta vastaavat MP69:n pätevät kouluttajat.

Kulut ovat noin 70 €/osallistuja. Kokoa porukka ja ota yhteyttä!

Lisätietoja nettisivuiltamme <http://www.mp69.fi/> tai koulutusvastaavaltamme Markku Ahlsten, koulutus@mp69.fi, 050-67 155.

Anna vaimolle erilainen
Äitiinpäivälahja!



ELÄMÄNILON ILMAISUA



Jos kuulet kiljuntaa polkupyöräilevien pikkupoikien keskuudesta ja menet paikanpäälle katsomaan, niin varmasti löydät tiestä enemmän kuin yhden jarrutusjäljen. Niitä on yleensä useita, toinen toistaan pidempiä, suoria ja mutkia. Kun pihamme edusta oli aivan jäässä, kysyin pojaltani Laurilta, joka juuri täytti neljä vuotta, että haluaisiko tämä mennä jäälle sudittelemaan mopolla. Välitön vastaus oli "Joo!". Laurin 50-kuutioisessa Peewee-Yamahassa on apupyörät, joten jäätiköllä se todella sutii mieluummin kuin etenee. Eikä kaatumisen vaaraa ole. Vaikka Lauri on vasta pikkumies, silti häneen on jo sisään rakennettu se suunnaton virnistys, joka syntyy mopon takapyörän pyöriessä vinhasti ja mopon sutiessa minidonitsea jäätiköllä.

Mikä siinä sudittamisessa ja renkaan luistossa tien pinnalla oikein viehättää? Eräs tuttavani aktiivimotoristiaikanaan käyttäytyi varsin nuhteettomasti liikenteessä, mutta joskus – etenkin pienen yllytyksen jälkeen – tämä intoutui toinen jalka maassa pyörittämään vanhalla Honda-tuutillaan donitseja jonnekin huoltoaseman pihaan, ja piti mottonaan, että sudittaminen on elämänilon ilmaisu. Muistelen joskus samaisen kaverin kanssa josain Vilppulassa haistelleeni palavan puun tuoksua, kun sudittelimme eräällä sillalla.

Pienen porukkamme sisäpiirin vitsi olikin, että kaikki puusillat pitää polttaa.

Motoristi Survival -kursseilla viemme kurssilaiset maantieajolenkillä yleensä soratielle. Kun kurssilaiset – etenkin miespuoliset – pääsevät sinuiksi epämääräisen alustan kanssa alkaa sinne vähitellen ilmestyä suditusjälkiäkin. Erään kerran kurssilainen oli ostanut ensimmäiseksi pyöräkseen 1300-kuutioisen Yamahan. Kun palasimme maantielenkiltä tämä totesi naama virneessä. "Sepäs olikin kivaa. Muistan kun joskus mopoaikana tehtiin yhtä sun toista, että olisi saatu mopo edes vähän sutimaan. Kyllä NYT sutii."

Paikallaan sudittaminen ei ole edes kovin vaikeaa. Siksi on vaikea ymmärtää yleisön käytöstä Stunt-esityksissä. Viime kesänä Kontiorallissa pääsin spiiikkaamaan Pasi "Hepe" Heikkilän stuntshowta rallialueen edustalla. Vaikka Hepe teki kuinka päätähuimaavia ja tasapainoa vaativia temppuja pyörällään yleisön edessä, eniten yleisöä villitsi, kun Hepe lopuksi suditteli ensin ympyröitä ja sitten suditti paikallaan takarenkaan sulaksi asfalttiin. Kaiken vähiten taitoa vaativa ohjelmanumero, paikallaan sudittaminen, sai kansan kiljumaan moottorin äänen ja renkaan vinkunan kanssa kilpaa.

Soratiecruisailua harrastavat ihmiset

tietävät, että yleinen tapa informoida reitti on sudittaa joka risteykseen jäljet, jotta perässätulijat tietäisivät mihin suuntaan on käännytty, eikä heitä tarvitsisi jäädä odottamaan. Jäljet. Siinäkö se on? Kun annoin päätoimittajalle vihiä kolumnini aiheesta, hän vertasi sudittamista spraymaalilla tehtäviin tageihin tai 'Kilroy was here' -tyyliisiin merkkauksiin. Koiratkin merkitsevät reiviirinsä. Siinäkö se vain onkin koko sudittamisen viehätys. Jälkien jättäminen?

Alussa mainitut pikkupojatkin usein palaavat katsomaan jarrutusjälkiään ja itsekin olen joskus syyllistynyt kaarteesta ulos ruovitellessani pitkään vilkaisuun moottoripyörän peiliin, kuin alitajuisesti varmistakseni, että jälki jäi, oli pitkä ja ennen kaikkea kaunis. Sudittamiseen liittyy siis myös esteettisiä arvoja. Mutta on siinä pakko olla jotain muutakin. Kun nykyisellä superpyörällä kiihdytetään, tulee välillä tuntu, että pyörä vie miestä. Mutta kun mies vuorostaan ankkuroi pyörän etujarrulla paikalleen ja antaa hevosvoimien laulaa ja moottorin valittaa, niin siinä ei voima auta; pyörä on paikallaan ja



pysyy. Sudittaminen on siis myös machoilua. Siinä kuljettaja näyttää pyörälle miten teho valjastetaan.

Oli sudittaminen sitten mitä hyvänsä, varmaa on, että siihen liittyy adrenaliinia, endorfiinia ja ties mitä hormonitoimintaa. Kunnan burnoutin jälkeen kyljelleen päätyneet pyörä saa varmasti mielen kuohuksiin eri tavalla kuin pitkä koko S-mutkan läpi jatkunut 'putkeen' mennyt sladi. Jos hyvän sudituksen jälkeen päällimmäiseksi jää hyvä mieli ja sudittamalla voi vähentää stressiä, se lienee suomalaisten itsemurhatilastojen valossa jopa terveellistä.

Sudittaminen väärässä paikassa väärään aikaan on toki paheksuttavaa ja laitonta. Tämän ovat saaneet jotkut Bomberit havaita luovuttaessaan kilpiään virkavallalle. Samalla tavalla joidenkin rauhoittavien lääkkeiden tai mielialalääkkeiden nauttiminen esim. ennen autolla ajoa on paheksuttavaa, jopa laitonta. Mutta niitä lääkkeitä määräävät potilaille jotka ovat niiden tarpeessa. Koskahan ensimmäisessä lääkemääräyksessäni on teksti: "Suditettava aamuin illoin. Yliannostuksesta voi seurata riippuvuutta".



KOULUTUS- NURKKA

MP69:n sääntöjen kohdassa 3 viitataan monessa yhteydessä koulutukseen ja kouluttautumiseen. Kerholle Survival-toiminta onkin yksi toiminnan päämuodoista kuten myös Kontioralli. Kerholainen voi harastaa moottoripyöräilyä tulella Survival-kurssille oppilaaksi tai sitten kouluttajaksi. Molemmista on paljon iloa ja hyötyä. Tämän lisäksi tutustuu uusiin motoristiharrastajiin. Mutta mitä ne kouluttajat sitten tekevät talvella ja milloin eivät kouluta? Sitä valottamaan päätettiin perustaa kerholehteen koulutusnurkka, josta jäsenet saavat tirkistysaukon kouluttajien arkeen.

Marras-joulukuussa 2004 MP69:n Motoristi Survival -kouluttajat kävivät lävit-

se menneen kauden koulutuskokemuksia ja hahmottelivat tulevaa. Maanantai-iltojen tavoitteeksi oli asetettu aikaansaada Motoristi Survival Skenaario 2008.

Iltaa paamisiin osallistui alun toistakymmentä enemmän tai vähemmän kokenutta kouluttajaa. Keskustelu oli vauhdikkaimmillaan oikein kelpoisaa – taisipa siinä muutaman kerran ylittyä aluonpeusrajoituskin. Kouluttajakuvioidessa mukana olleet kun ovat melko hyväusisia ja kaveria ei säästetä kannanotoissa pienimmästäkään määrin...

Mikä sitten sellainen skenaario on? Skenaario on eräänlainen ennuste tulevaisuudesta tai itse asiassa skenaariotyökentelyssä pyritään saamaan aikaiseksi

vaihtoehtoisia tulevaisuudenkuvia eli skenaarioita. Skenaariometelmä on siis työkalu tulevaisuuden muutostekijöiden käsittelyyn ja hahmottamiseen. Työkalua on käytetty laajasti yhteiskunnallisissa kehityshankkeissa ja myös monissa yrityksissä se on tuttu väline.

MP69:n Survival-koulutusperinteet johtavat jo 70-luvun lopulle, jolloin koulutus kulki nimellä Moottoripyöräilijöiden Ennakoivan Ajon Kurssi. Lähes kolmen vuosikymmenen mittaisesta koulutusputkesta voi lukea Motoristi Survival -nettisivuilta (www.motoristisurvival.fi) tai Motoristi-lehden numerosta 1/2003.

Nyt kuitenkin pyrittiin katsomaan tulevaisuuteen ja ennakoimaan koulutuksen kehityssuuntia ja -tarpeita sekä tietysti kerholaisten ja Motoristi Survival -koulutuksen asemaa ja merkitystä jatkossa.

Pitkän keskustelun synnytti liikenteen ns. 0-visio, jonka mukaan liikenteessämme

ei saisi menehtyä yksikään henkilö. Tämän kehityssuunnan uskottiin voimistuvan jos kohta 0-visio jäänee tavoitteeksi, jonka saavuttaminen on vaikeaa ellei peräti ylivoimaista. Hyvänä tavoitteena voimme Suomessa pitää motoristikuolonuhrien määrän saamista alle kymmenen vuositasolla. Tietysti jokainen uhri on menetys ja jokainen menetetty motoristiharrastaja tuo suuren surun lähipiirilleen.

Kouluttajat uskovat myös ajokorttiväestöjen tiukentuvan nykyisistä. Tämän taustalla on paitsi pyrkimys entistä pienempiin onnettomuusmääriin myös liikenteen vaatimustason kasvu. Tämä puolestaan on seurausta mm. välinpitämättömyyden lisääntymisestä. Sinänsä melko ihmeellinen trendi koska liikenneympäristöä kehitetään koko ajan aiempaa turvallisemmaksi ja pyörätkin ovat aiempaa turvallisempia mm. entistä edistyneisempien jarrujen ansiosta.

Yhdestä trendistä kouluttajat olivat ns. 100-varmoja: nykyiset Survival-kouluttajat ikääntyvät ja eläköityvät – moni jo vuoteen 2008 mennessä. Uusien kouluttajien saanti tulee olemaan kallempaa kuin nyt. Kannalta tärkeä kehityskohde jos kohta uusiakin kasvoja kouluttajien joukkoon on aina saatu. Nyt näyttää kuitenkin siltä, että monen vanhan parran eläköityminen ajoittuu samoille vuosille.

Yhteinen käsitys syntyi myös siitä, että kouluttajien osaamistarve kasvaa. Tämä koskee sekä teknisiä asioita kuin myös opetustaitoa. Molempien osaltahan MP69 on pyrkinyt aina olemaan edelläkävijä ja tiennäyttävä eikä Survival-koulutuksessa ole haluttu mennä siitä yli missä rima on ollut alhaisimmalla kohdalla. Tähän perustuu myös koulutuksen saama laaja suosio ja sen kohta kolmekymmentävuotinen perinne.

Jotta perinne jatkuisi, kouluttajat toivottavat jokaisen Survival-kouluttajaurasta kiinnostuneen tervetulleeksi joukkoon julmaan. Kynnys lähteä mukaan on alhainen sillä kokenut ja innokas motoristi pääsee asioihin sisälle apukouluttajan roolissa jo yhden toimintakauden aikana. Kevättälven maanantai-iltojen tapaamiset

Tampereella pohjustavat kevään ja kesän toimintaa ja näissä pääsee jo tutuksi kouluttajien ns. rennon meiningin kanssa. Ota yhteys kerhon koulutusvastaavaan Markku Ahlsteniin (markku.ahlsten@mp69.fi, GSM 050 67 155). Jos et pääse itse mukaan niin ilmoita kaverisi...

Motoristi Survival -kurseja on jo pitkään järjestetty pääasiassa Tampereen Poliisikoululla. Poliisikoulu on alkanut nyt kiinnostaa muitakin järjestöjä ja koulun kalenteri alkaa olla täynnä jo ennen kuin vahtimestari on edes saanut sellaisen ostettua tulevalle kaudelle. Tällä hetkellä yksi keskeisiä haasteita onkin löytää hyvä koulutuspaikka. Tarvitaan laaja kestopäällystealue, joka on helposti eristettävissä ja jonka läheisyydessä on sisäkoulutustilat sekä ruokailumahdollisuus lähi- ja maastossa. Majoituspaikka voi olla jo hiekkamaastossa. Jos jäsenillämme on tiedossa mahdollisesti tähän tarkoitukseen soveltuvia paikkoja, niin ottakaa yhteyttä koulutusvastaavaan, niin voimme arvioida paikkaa tarkemmin.

Teksti: Tero A ja Antti U
Kuvat: Motoristin arkisto



Mietteitä vaunun pohjalta

Lapsena, joka matkustaa moottoripyörällä, jossa on sivuvaunu, törmään usein kysymyksiin: Millaista siellä on matkustaa? Onko siellä kivaa? Eikö sinua pelota yhtään? Ja moniin muihin kysymyksiin. Eihän minua pelota, kun olen pienestä asti moiseen matkustustapaan tottunut. No mitä sinä sitten siellä teet? On joskus myös minulta udeltu. Kyllähän siellä tekemistä riittää. Voi kuunnella musiikkia, lukea jotain lehteä tai kirjaa, nukkua, tutkia karttaa tai yksinkertaisesti vain katsella maisemia. Vaunussa on yllättävän mukava nukkua. Helposti siellä nukahtaa pidemmäksi aikaa. Tekemistähän riittää, jos vain sitä keksii. Aurinkoisella säällä vau-

nussa on mukava matkustaa ilman pressua. Mutta sateella on aivan toista matkustaa vaunussa, kuin jos istuisit takana sateessa, kaikki sadetamineet päällä. Eihän vaunukaan mikään vesitiivis ole,



aina joskus sinne jostain pienestä kolosta muutama pisara pääsee. Tuuleltakin vaunu suojaa yllättävän hyvin. Laivalle mentäessä on hiukan hankalaa olla vaunussa, kun seuraksi tulevat kaikkien kypärät, hanskat ja muut varusteet joita ei sisälle ajossa tarvita. Yleensä seurani matkoilla on myös makuupusseja, varahanskoja, joku limsapullo ja milloin mitään. Joskus ihmiset tulevat kertoilemaan, kuinka jollakin tutulla on tai oli ennen moottoripyörä.

Jos vaunu on parkkeerattu jonkin kaupan pihalle ja olet jäänyt vaunuun yksin. Suljet hetkeksi silmäsi auringon sokaisevalta paisteelta. Niin eihän siinä kauaakaan

mene, kun on jo joku siinä päällisteleässä. "Voi kun se on suloinen.", "Katsopas, tuolla on joku", "Voi kun on suloinen, kun se nukkuu", "Se nukkuu, oi kun on söpö" (olin 12 v). Ihmiset lepertelevät

kuin jollekin suloiselle vauvalle, joka muistuttaa aivan äitiään jne. Etkä viitsi enää silmiäsi avata, ettet säikäytä ihmettelijöitä, jotka olet saanut seuraksesi. Tunnet hyvin herkästi olosi joksikin eläintarhan häkieläimeksi, jota on tultu ihastelemaan. Ihmiset jaksavat taivastella vaunussa olijaa yllättävän kauan.

Jos taas pidät silmiäsi auki ja odotat muita, jotka ovat kaupassa, saatat myös

nä taaskaan kauaa mene, kun siinä on ihmettelijöitä seurana. Ihmisille ei taida tulla mieleenkään, että pressun läpi kuulee kaikki puheet aivan selvästi. Monesti myös kysellään; Montako tuohon mahtuu? Kuinka kaukaa olette tulleet? Sitten ihmettelään kuinka tilava vaunu ylipäätään onkaan.

Reissussa kun ollaan, niin on mukava vilkutella ihmisille, jotka katselevat ohitse ajavaa pyörää. Varsinkin pienimmät lapset ovat aivan halioissaan ja osoittelevat erikoisempaa kulkuneuvoa. Senhän vasta onkin iso juttu, jos joku matkustaja vilkuttaa! Kun olin pienempi sain useimmiten tikkarin huoltoasemalta tai leirintäalueelta. Tai niin olen kuullut. Jos sattuu aurinkoinen päivä ja ajetaan jonkin kaupungin läpi, niin saat siellä vähän väliä vilkutella ihmisille ja hymyillä



saada seuraa. On hauska seurata kuinka ihmiset tutkivat pyörää. Joskus ohitsesi vain kuljetaan ja ohimennen katsotaan. Tai jäädään vähänmatkan päähän katselemaan ja jatketaan sitten matkaa. Tai sitten kierrellään ympäri pyörää sopivan matkan etäisyydeltä ja katsellaan vain pyörää. Tai sitten katsellaan hetken aikaa ja tullaan sitten kyselemään niitä tuttujakin tutumpia kysymyksiä. Jos vaunussa on pressu päällä ja muut lähtevät vaikka vaihteeksi kauppaan, niin saat luultavasti jälleen seuraa. Jos jälleen suljet silmäsi, niin eihän sii-

leveästi. Kai ihmisistä on mukavaa katsella ja ihmetellä pyörää ja sen matkustajia, eihän vaunujakaan aivan joka päivä näe, jos ei kaupungissa joku naapuri selaista omista. Kaikista vaunun mukavuuksista ja ihmeellisyyksistä huolimatta itse tykkään matkustaa enemmän pyörän takana, kuin itse vaunussa.

Mietiskeli Tiia Riihiluoma 14v.

The Annual Stages Rally Raid on Estonia, 2004

David B. Bullivant

Think of a number – any number between, say, ten and twelve, and what have you got? Eleven! Good. And what does that number mean to you – a football team, perhaps? Or a cricket team? Before you dismiss the latter as being unknown in this wonderful country, let me remind you that there are a number of cricket clubs here and, as this year is the 150th anniversary of the Åland War, as it is referred to locally, but in international circles it is known as the Baltic Adventures during the Crimean War of 1854-55, it has to be said that cricket was played by the Royal Navy on many suitably level islands in the Gulf of Finland during those two warm summers when the sailors didn't have much else to do; cricket is part of the history of Finland. Why, only a couple of years ago, the Finnish Navy challenged the British Embassy to a cricket match – clearly they had done their homework and remembered that it was as much a naval game as a British one.

But eleven ... the 2004 Raid on Estonia was the eleventh of its type, and those fortunate enough to have taken part in it from Friday 20th to Sunday 22nd of August, will have a lot to thank the organisers both side of the Gulf of Finland for yet another superb event.

Initially, the sixty motorcyclists and their passengers had been warned that the 11th

event would be launched from the car deck of a Tallink ferry from Helsinki, but fortunately we embarked on the good ship 'Nordia', run by Eckerö Line – fortunately because at that early hour in the morning it was too much to expect that the early risers would be sufficiently awake to react to a change in the programme. Boarding took place quickly, and this time, rather than being up the ramp in the smaller car compartment, all the bikes parked 'nose in' to the inner hull of the ferry on the car deck so that all the bikes were parked athwart ship. This is very logical if you think that a ship may rock from side to side – with motorcycles parked longitudinally on the car deck they are more likely to topple over should the ship rock. We had all been asked to bring something with us with which to secure our steeds as the shipper no longer supplied the necessary hawsers, blocks and tackle and other nautical gear for securing wayward cargo ... And, as usual, Hanna had arranged a room for all the competitors in which we could let down our hair as well as our riding suit trousers without making fools of ourselves in front of Joe Public – motorcyclists enjoy their privacy! They also enjoy the lashings of hot beverages and big-bite 'wads', to use a military expression to describe 'well filled bread rolls, all provided in our 'conference room' at the

top of the ship. Thank heavens for lifts! The crossing was smooth and arrival in Tallinn was punctual. This year, of course, Tallinn was a European Union capital and this was reflected in the very perfunctory inspection of travel documents on entry to enable us to pass into the throbbing traffic which is, however, unchanged in Tallinn. Those with long memories will recall the long hour or more spent attempting to 'arrive' in Estonia in the past.

The usual fuel station filled our tanks with the usual expediency, and behind the building we were welcomed by Kaija and Minna, maps were dished out along with detailed Road Books for the entire weekend – what a lot they do for us and how grateful we are to them.

With the sun beating down from a cloudless sky, it was out into the traffic and attempt to keep up with Kaija's riding as she dodged from lane to lane and was at times invisible even to those immediately behind her. The amount of traffic seems to have increased, which cannot be said for the skills of the car and truck divers encountered along the urban way. Once out of town, the yellow BMW F65 settled into its bob-along hundred or so kilometres per hour stride under the control of two determined ladies. Those who lost sight of the pace-setter had the detailed Road Book to follow, as well as up to date maps, one of which was a photocopied part of a map showing the entire route for the weekend marked in day-glow coded colour. And, as before, there were alternative routes for those with a sense of high adventure and daring do who revelled in hurtling along on rougher stuff – if you can imagine anything rougher than some of the 'asphalted roads' the cautious took.

Lunch was enjoyed from a large buffet

table at Viitna Kievari round about two in the afternoon – it was delightfully cool in the large, log-built eating house, and most of the conversation centred on its mythical use by the mafia! Our motorcycles stood outside, parked in echelon, as they had been on the ferry, but this time several riders had discovered that their steeds of the day were not fitted with reverse gear, so they wisely backed into the kerb to park, making it easier to ride away at the time of departure.

Next stop was Moe. This village was made up of a massive distillery, and there was a guided tour of the Estonian Distillery Museum, (Eesti Piiritustööstuse Muuseum) which was located in one of the first distilleries. At one time there were as many as four hundred distilleries churning out spirit – it was said that most of it was to satisfy the thirst created by Prohibition in Finland from 1919 to 1932 – well, what are neighbours for if not to help in time of need?

Next stop was an orphanage at Inju. The Principal of the orphanage, Toivo Olvi, told us about the history of the wonderful building before we had the chance to roam about indoors and outdoors. We had been asked to make a donation to this home to help with the upkeep of the building, a grand limestone mansion built in the Italian style. Some of the boys and girls were lucky enough to cadge rides on the back seats of a number of motorcycles, their owners generously giving them something to remember for many years to come – maybe, in the future, these young people will grow up to be motorcyclists themselves and realise what a wonderful fellowship they will then belong to. If it were left to me, I'd insist on all the so-called 'world leaders' becoming motorcyclists, then they could all happily co-exist as one band of like minded

people. Get rid of the hate, greed and envy.

We passed through some places with far away names, such as Pariisi and Lasila on the way to our base camp at the Wesenbergh Hotel in the town of Rakvere. The yard at the rear of the hotel was soon echoing to the various sounds put out by modern and not so modern motorcycles, as we all reversed into line with our topboxes to the hotel wall. What, no reverse gear fitted? Those who had taken to the soft and rough showed plenty of evidence of their going, whereas the asphalt group were as clean and tidy as they were when leaving Finland.

Sauna beckoned with its hot and steamy cry, and then, after due time to wash dust from parched throats, dinner was served in the hotel restaurant round about nine thirty.

The accommodation provided by the hotel was excellent, and four of our couples enjoyed the privilege of having a sauna *en suite* with our rooms! There was an English Pub next door, and some tears were shed in a pint or two of draught Newcastle Brown – the same brewery also owns Hartwall!

Saturday – “Tere hommikust” – and breakfast buffet from eight, for the early risers, to ten for those in need of more beauty sleep. There were a number of fueling points in the vicinity of the hotel, and soon the hotel yard was deserted as the motorcyclists set out for the day's Stages. One machine remained behind as the passenger had come down with a very nasty dose of sinusitis so elected to stay in bed.

The route on Saturday included such places as Viru-Nigula, Kalvi, Kunda and Kunda Harbour, Toolse, Karepa, Vainupea, Karula, Vihula, Altia, Vergi, Vösu and Käsmu. Lunch was enjoyed in Käsmu.

Then on to Palmse and a visit to the Manor House and from there, back to base at Rakvere.

The day was hot and sunny for those on the road, except for a very heavy shower of rain which conveniently coincided with the visit inside the quite amazing Manor House!

In the evening there was dinner in the old castle in Rakvere, and before actually sitting down for the billedn' 'Medieval dinner' there was guided touring of the castle itself, including a visit to the torture chamber and a room described as 'Hell' – didn't see many old friends in the latter, so things were not as bad as they seemed at the time! There was a pre-dinner snifter and a free pint with the meal, along with bottles of red wine on the tables. Before imbibing the aperitif, each participant had to strike a large hanging piece of wood with a hefty mallet, shouting out his or name at the same time . . . the noise was enough to give anyone a headache before we'd got to the drinkies!

Various people did various things on the way back to the hotel from the castle, but whatever may have been or not, it was eventually 'ilusaid unenäguised' - beautiful dreams for everyone.

Oh dear, is it Sunday morning already! A shorter breakfast time this morning – from eight to half past nine. The dining room was a bit short of plates and other vital bits of equipment, and porridge came when it came and not a moment sooner. But it was a good buffet, and the hotel looked after those with special dietary needs well.

Steed saddle-bagged and top-boxed, riders in the right gear, and off we went, leaving Rakvere behind as we headed for Tapa via Kadrina. At Tapa we turned off the main road and headed for the Estonian

Military Training Headquarters which was also flying the NATO flag. This training centre is a NATO base. Coffee and biscuits were laid on and the temporary Commanding Officer, a very young man, gave a talk largely in Finnish, learned on his training exercises with the Finnish army, about the work done there and how the various battalions are trained under NATO auspices. Being in NATO means commonality of munitions and equipment with other NATO-countries, and this process is currently on-going.

One of our number commented later that it is strange for older people, who did their military bit years ago, to be confronted by such an important, but young officer!

After leaving Tapa and the army, it was back on civilian roads with a general heading for Tallinn, with a stop for some of the group to don wet weather riding gear as the heavens opened and the roads were soon awash. As Tallinn came into view, the road surface became more pot-holed, but the sky changed from threatening grey to bright and sunny blue, so the standing about at the harbour was not in the wet.

With a couple of exceptions (was Saturday night too heavy a night for them?) everyone boarded the Tallink 'Meloodia'. It was not until after the other two had tied their bikes down on the car deck of the Eckerö ship next door, that the two wayward travellers realised the error of their entry, and untied their bikes and rode out of the open bow doors and smartly joined the rest of us on the 'Meloodia'. The early sailing of the Tallink ferry meant an earlier arrival in Helsinki, so those with a long ride home had a better chance of accomplishing

it before Monday morning. The room in the conference area on the 'Meloodia' that was reserved for us proved a haven of rest after the jinking about in the heavy traffic of Tallinn, and the hassle at the passport check. Motorcyclists, unlike car drivers, have to get everything out when papers are called for, and put them all away afterwards . . . before moving off.

Happily, tummy-rumbling was soon suppressed when the first sitting for dinner was called in the buffet restaurant on board, and our mob was soon streaming through to take their places at the tables reserved for us – my, but what a huge family Kortesuo has! The meal was what each person made of it. Then it was to the 'shop' for the clink-clink trip home – the variety of goods on sale didn't appear to be as good as on the Eckerö ships, the number of noisy drunks was certainly more on the Tallink ferry, and the pong in the lifts, which had obviously been well peed in, was dreadful. Thank heavens for our own haven of peace and quiet in the conference area!

The 'Meloodia' touched Finland at six forty-five, and by seven most of the motorcycles were off and away on the four winds. Another Eestin Etappiajo was over – the 11th – and we each and every one of us owe a debt of gratitude to the organisers and all the work that goes on long before the event, the paper work that is provided, the trouble taken to make sure everyone is happy and satisfied; how do they do it? Well, that is their secret. It is no secret that those that take part, enjoy it hugely. Thank you one and all – a good crowd and no crowding!

Pystymetälle tullaan!

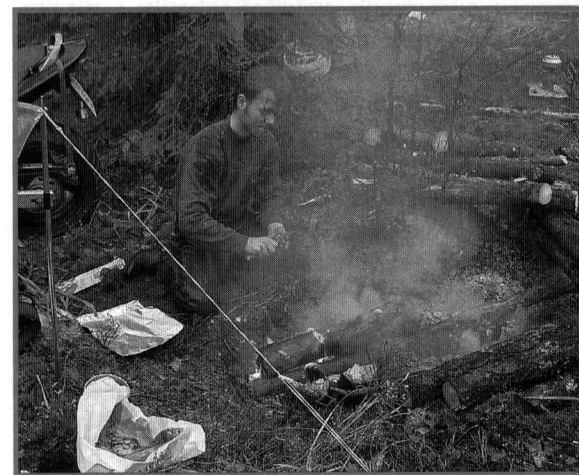


Ollaan semmosen 6 hengen porukalla ajettu Kontio ja Pystymettä jo vuosia. Tällä kertaa tuli juniorin (Rasmus 7v) kaitsemisprobleema eli ukko joko sukulaisiin, taikka Pystymetälle. Kotona ruokapöydässä kysäisin leikkisästi "Rasselta", että lähtiskö kaveriksi mettäreissulle Forssaan, vastaus tuli heti, "lähen, jos ei ajeta moottoritietä". Vastasin siihe, että "selvä juttu lähettään sitten". Aiti kuuli keskustelun ja ilmoitti yhdellä virkkeellä, että ei missään tapauksessa 7-vuotiasta semmoisille joksille. Meiltä menikin sitten kolmisen viikkoa äitiä taivutellussa. Monenmoiset lupaukset ja myönnytykset siinä sitten jouduttiin antamaan, jopa uudet lämpimät saappaat jouduttiin vartavasten hommaa-

maan. Lopulta sitkeys palkittiin ja saatiin sellainen varauksellinen lähtölupa, ja ei kun reissuun. Lauantaiaamupäivästä lähtiin liikkeelle Sipoosta. Ilma oli loistava 2-3 lämpöastetta eikä minkäänlaista sadetta! Ajeltiin iloisin mielin Uudenmaan sekä Kanta-Hämeen pienempiä asfalttiteitä Bike Worldin Varaderolla, matkaa tuli vajaa 150 km. Saavuttuamme paikalle olikin jo osa meidän porukasta saapuneet, joten tuli jo loimusi ja ja laavu oli pystytetty. Teltallekin löytyi sopiva alusta ja siitä leiri pystyy. Ilta siinä vierähtikin märkien puiden elvyttelyllä sekä erilaisten keittiömestareiden taidonäytteillä, tuli siinä joku cocktailikin sekoiteltua. Nuorimies kyseli siinä kymmenen maissa lupaa

maatemenolle, ja sehä järjes-tyi. Pakkasin ukon kahteen makuupussiin, kroppa kun muistuttaa kasaa vesijohtoputkenpätkiä, niin huolellinen paketointi on tarpeen. Aamulla selvisi, että kerran oli herätty pieneen viluun, mutta uni oli hetimiten palautunut. Äidin kauhunkuvat eivät siis toteutuneet! Sunnuntaina päivällä siinä "kamoja" etsikellen ja pakaten pyörän selkään nuorimies esitti kysymyksen "kuule isukki, miks' tänne Pystymetälle tullaan!?" Kerroin asian seviävän, jos on useita kertoja ollut mukana. Kotiin sitten samalla kaavalla, paikoin liukastakin. Kotona kysymys "lähtekö "Rasse" ensi vuonna matkaan, vastaus "kyll' mä lähen!".

Teksti: Peter Fallsröm
Kuvat: Peter Fallsröm ja Matti Storlöpare



LT AUS LENGGRIES BAYERN

Koko juttuhan lähti liikkeelle siitä, kun tänä syksynä Keltaisen pörssin sivuilla oli oikea namupala: K1 200 RS, -98 malli, sini-nen, laukut ja ajettu vain 13 tkm, hinta 14 000 €. No joo, totta kai! Ajattelin minä, että juu. Varmaan, kyllä niin, joo, saassa tietenkin ollut, papilla ja vieläpä sokealla, ajettu vain sunnuntaisin, tai vain käynnistetty ehkä kerran keväisin, korkeintaan... No eihän se mitään, jos soittelen ja kuitenkin vähän kyselen, olihan syksy ja kylmät säät tulossa ja varmaan tuo hintakaan ei olisi lopullinen? Jos sitä joskus kuitenkin tekisi ihan oikean, siis sellaisen aikuis-ten oikean löydön? No sain myyjältä tietää, että olikin saksantuontia ja ollut 3 vuotta kuolinpesällä ajamatta ja nyt olisi nykyisen omistajan myytävä, koska oli kesän sateet tehneet vesivahinkoa Pieksämäellä. Oli nimittäin omakotitalon kellarisiin tullut vettä ja rahaa tarvittaisiin remonttiin. Sovittiin pikimmiten tuo näyttö ja koeajo Hankasalmen Jari-Pekan huoltamolle. Lupasi sen verran tulla vastaan, koska minä taasen tulisin Jyväskylästä. Saavuin sovittuun aikaan ja siellä hän se pyörä parkissa olikin ja valmiina koeajoa varten. Tiesin etukäteen mitä piti katsoa, eihän sitä saksanpyöriin aina ole luottaminen varsinkaan, jos ei omistaja itse ole sitä Suomeen tuonut. No kaveri vaikutti asialliselta aina siihen asti kunnes aloin tarkemmin katsomaan matkamittaria. En olisi millään saanut katsoa matka-

mittaria ja sen ruuveja, esitteli vaan pyörän takana jotain aivan merkityksettömiä juttuja, takalukkuja kuinka iso se oli jne, eli keskeytti koko ajan tarkkailuni? Johan nyt, vaistosin, että jotain oli nyt pielessä. En vielä ollut äsken huomannut koko juttua, että mikäs tässä nyt oikein on, eli vasta nyt aloinkin katselemaan tarkemmin sitä mittaristoa. Hei hetkinen, miten tässä ykkösen sakarassa on selvä naarmu? Siis aivan selvästi mittarilukeman 13414 km ensimmäisen ykkösen väkäsessä oli aivan selvästi sellainen ruuvimeisselin naarmu, eikä se ollut mikään heijastuma mitä myyjä ensin yritti esittää. Eikä ollut sekään uskottavaa, kun hän sanoi ”enpä ole huomannut, onpas kumma juttu jne.”. Nyt vasta alkoikin tosi tarkkailut pyörän suhteen. Jalkatappien kumit olivat kutakuinkin yhtä kuluneet kun omassa K-100 RT:ssä, jolla on ajettu noin 80 tkm! Moottorin alunen oli sitä paitsi aivan märkinä? Keulaputket olivat stefojen päältä aivan selvästi kiillottuneet. Lisäksi pyörä oli kaadettu liikkeestä, koska oikea sivulauku oli pyörän pyöriessä sorvannut laukun kupeen läpipuhki, se oli kuitenkin paikattu mustalla lasikuidulla sekä laukun kansi tietenkin oli vaihdettu uuteen. No, kaikesta huolimatta kävin koeajolla ja olihan siinä kyllä kaikki tehot tallessa ja kaikki toimi kuten pitikin, mutta jos mittarin kilometrikiekossa on selvästi naarmu ei sitä ole avattu kymppitonin tai parin ta-



kia, eikä sitä ollut avannut mikään jobbari, vaan kyllä se oli tämä amatööriimyyttä ihan itse. Koska onhan saksanmaalla firmoja, jotka mittareita maksusta avaavat, mutta on niillä hemmoilla kuitenkin vähintään puuvillahansikkaat kädessä eikä ne tee naarmuja viereisiin lukemakiekkoihin. Huijauksen, tai onneksi vain sen yrityksen huomasi kaikesta, kaveri ei edes hätkähtänyt, kun sanoin rintaäänellä, että tällä pyörällä on ajettu ainakin tuommoiset 80 tkm!!?

Kiinnostus ei minulta silti kokonaan lo-
pahtanut, mutta sanoin, että hinta jää nyt alle 12000 €:n, koska ajokilometrit jäävät nyt arvoitukseksi, kun ei huoltokirjaakaan ollut? No sitten myöhemmin, kun soittelin kaverin perään, hän ei sitten enää vastannutkaan? Soittelin illalla, aamulla, päivällä ja taas silloin ja sitten, vaan ei. No sitten lopuksi, kun vaihdoin liittymää niin jopas täppäsi, sen vaimo vastasi ja lopulta sain itse myyjänkin kiinni. Kyselin vielä tarkemmin oliko hän saanut selville keneltä hän sen olikaan ostanut, koska jäätiin niille puheille, että hän selvittää sen asian olihan vahinko hänen ei minun. No eipä ollut ennättänyt selvittää? No kyselin vielä pyörän työkaluista ja kaveri alkoikin niitä luettelemaan, tosin nihkeästi. Kol-

mannen kysymyksen jälkeen hänen hermot näköjään petti, kun hän sanoikin ”mä olen myynyt sen pyörän jo” ja puhelu päättyi lyhyeen, eli selvä vilppi mikä vilppi. Varokaapas lukijat keväällä samaista ”leikisti” 13000 tkm ajettua RS:ää Pieksämäen suunnalla!

Istuin Airbus:issa, korkeudella 30 000 jalkaa kohti Munichia, eipä olisi sitten vielä muutama päivä taaksepäin uskonut, että nyt mennään Saksasta hakemaan punaista LT:tä! Olin herännyt aikaisin aamulla 05.00 ja edellisenä iltana pakannut kaikki ajovarusteeni kahteen isoon kassiin, joista pienempään kypärän ja saappaat. 05.45 vaimoni ja poikani ajoivat minut kentälle, josta ”firman” PC lähti 06.15 Helsinkiin. Aamulento oli kaunis ja miellyttävä. Aivan kuin se olisi enteillyt tulevaa kotiin paluumatkaa.

Jaha ruokaa ei tällä lennolla ole, mutta saisiko olla virvokkeita? One water please! Olihan hinnakas tölkki, eipä onneksi tarvitse sitten muuta ostaakkaan tällä lennolla, ajattelin. Hinnakas ei ollut sen sijaan tämä lento Hki-Munich, vain 170,00 € tosin pelkkä meno, mutta mitäs sitä paluuta koneella?

Yhtiö oli V Bird ja kaikki tuntui tällä lennolla pelaavan aivan kuten millä muulla tahansa. Vain nahkapenkit ja mustat retro- henkiset työasut lentoemännillä tekivät omanlaatuisen säväyksen. Helsingissä minulla olikin ollut aikaa odotella kovin tätä lentoa, eihän se päivän ensimmäinen Munichiin ollut, mutta taatusti halvin sellainen. PC oli ollut nimittäin Hki:ssä jo ennen seitsemää ja V Bird lähti vasta klo 13.30. Mutta mitäs tuosta, tärkeintä oli nyt se, että matkalla oltiin, hotelli oli varattuna pyöräliikkeen toimesta ja junia kyllä menisi sinne Lenggries:iin, kunhan vain sen lähtölaiturin löytäisin siel-

tä lentoaseman terminaalin alakerrasta. Mitäs nyt? Jokos me tullaan Munichiin, ei sentään, tässähän olikin Niederheinissä pieni välilasku, okei mihinkäs minä jäin... Niin, tarkoitus oli, että klo 19.00 mennessä olisin perillä Lenggries-nimisesä kylässä, jonne kyllä Munichistä pääsisi S-junalla. Klo 19.00 nimittäin menee BMW-Niederberger kiinni ja olinhan sähköpostilla luvannut tulla paikalle katsoakseni pyörää noin niin kuin tarkemmin, jotta saisin nukuttua yöni hotellissa siten hieman paremmin. Perjantai aamulla aikaisin tehtäisiin sitten kaupat ja sitten kävisin aamupalan kimppuun. Huoneen luovutuksen jälkeen pääsisin autobahnille viimeistään klo 11.00, joo ja sille kolmoskaistalle enkä sieltä tulisi pois kuin tankkaamaan ja sitten illalla jossain Lubeckin tasalla, jossa yöpyisin ajaen sitten aamulla lauantaina Tanskan läpi ja illaksi Tukholman Stadsgårdeniin, josta Viking lähtisi klo 20.30. Sunnuntaina sitten ajelisin leppoisasti Turuust Jyväskylään ja kotiin. Eiköhän tuo tuommainen LT:llä luonnistuisi, kun RT:lläkin oli tehty vastaavia "sankarte-koja". Kentällä tankattiin konetta eikä pihalle saanut mennä. Nähtävästi entinen sotilaskenttä, kun noin tarkkoja oltiin? Takanani istui suomalainen nainen, joka kertoi ongelmaani ratkaisun. Hänen siskonsa nimittäin tulisi kentälle vastaan ja varmasti kyllä tietäisi junien lähtöaikataulut sekä paikat kuinka edetä keskusrautatieasemalle ja siitä edelleen Lenggries:iin. Olipas hyvä juttu, sanoin, kun samalla saksalaisia matkustajia alkoi virtaamaan nahkatakit natisten, kölninvedet tuoksuen koneeseen ja laukkujaan yläkomeroihin asetellen.

Mobile.de, siinä se niin monelle tuttu sivusto. Nii-in, niinpä minäkin aloin katsastelemaan kyseisiä sivustoja aina sopivan tilaisuuden tullen, aamulla, ruoka-

tunnilla, illalla jne. Eikä muuten mennyt kauaakaan, kun löysin pussilleni sopivan yksilön: K 1200 LT, 51.000km, EZ: 12/98, TÜV: 05/-06, rot-metallic. Softtouch Sitzbank mit heizung, Windchild gross, innentachen für Koffer und Topcase ja mikä parasta: Reifen und service neu. Että tämmöistä sitä haettiin ja totta kai, olisihan se molemmin puolin kaaduttu, moottori ja laatikon väli vuotaisi öljyä, maalipinnassa olisi sanomista, joitakin osia siitä puuttuisi jne...

Mutta lähdinkin sitä hakemaan siksi, koska hinta oli tinkimisen jälkeen nyt alle 8000€ eli sellainen "aihio" se saisikin olla, kunhan vain pääsisin sillä takaisin Suomeen? No nyt näkyy jo Munich:in lentokenttä, tullaan finaaliin ja telineet otetaan alas, lasku oli tosin yllättävän kova ja vielä näin upealla säällä...?

Onpas nämä BOB-bahn:it tosi nopeita ajattelin, kun vaunu lähti kiihdyttämään kohti jotain. En ollut ollenkaan varma minne tämä nyt sitten menee, mutta kun kysyin niin monelta Franzilta ja kaikki niin sanoivat, että kyllä tällä pitäisi sinne melkein Itävallan rajalle asti päästä. Niederberger.de sivuilta olin käynyt tarkemmin katsomassa minkälainen kylä oikein se Lenggries olisi. Tuntuipa olevan aika "tyypillinen" ja suhteellisen lähellä Munichä, olisiko vain joku 85 km matkaa sieltä. Lentoasemalle oli tosiaan tullut se takapenkin naisen sisko vastaan ja hän olikin hyvin opastanut minut oikealle tielle selvityksestä eli liukuportaat vasemmalle, sitten alas ja taas liukuportaita pitkin pitkästi vasemmalle ja sitten kun vaan seuraat S-kylttiä (S-Bahn), niin pääset nopeasti Munichin keskusrautatieasemalle. No näinhän sitten teinkin ja ainoa hidaste oli se mokomakin lippuautomaatti. Vieressä oleva iäkkäämpi nainen opasti pyynnöstäni,

että minun pitäisi ostaa sellainen 8-raidan (strips) lippu joka maksaa 9.50 € ja sitten vaan leimata se portaiden yläpäässä ja sitten vain liukuportaita alas junaa odottelemaa. No sitten vaan siinä H-Moilasena kahtelin, jotta kumman puolen laituria se keskustaan menevä juna tulisi. Enempi oli tässä vasemmalla puolen porukkaa, joten eiköhän mennä tähän. S-Bahn saapuikin supsiikkaasti. Ei muuta kun kassit edellä sisään ja saman tien istumaan johonkin oven lähelle. Kuinka ollakaan, kun englannin kielellä kysyin nuorehkolta opiskelijan näköiseltä hemmolta seuraavien asemien nimiä, hemmo vastasikin suomeksi, että voidaanko keskustella suomeksi? No mikäpä siinä. Kaveri oli puoliksi suomalainen ja puoliksi saksalainen. Oli tullut vaihteeksi käymään Saksassa eli vähän lomailemaan 2-viikoksi ja jokaisen yön olisi eri kaverin luona yötä, kätevää, ei tarvitse hotellia tms. ruokia jne. Hemmo oli käynyt laskettelemassa Lenggries:issä, joten hän tiesi paikan, noin suunnilleen. Sitä asemaa, josta jatkoysteys BOB-Bahnilla sinne olisi, hän ei kuitenkaan voinut muistaa. Kuulutus tuli apuun, molemmat huomasimme, että Holzenkirchehen olisi se oikea asema, jolla minun olisi poistuttava ja vaihdettava siihen BOB-Banhiin. No niin, sitten kun S-Bahn pysähtyi, piti minun mennä ulos, takaisin tulosuuntaan jalkaisin raput ylös ja kolmen raideparin yli toiselle puolelle rataa. Sitten vain odottamaan sitä saapuvaa junaa. Mutta mitä? Minun pitäisi lähteä takaisin samaan suuntaan, mistä juuri olin tulossa, ei voi olla, nyt kyllä varmaan tässä on joku jutska pielessä. Missähän minä nyt olinkaan? Varmaan nyt kyllä myöhästyin enkä näe pyörää, siis en ainakaan tänään! Muutaman junan ohitse ajaessa katselin jälleen H-Moilasena vuoroin tulevia vuoroin mene-

viä ja siinä valiin aina aikataulukylttiä enkä päässyt varmuuteen, en oikeastaan mistään. Vain se nyt tuntui olevan selvää, että minun piti mennä takaisin siihen suuntaan, mistä olin juuri S-Bahnilla tullut. Nyt vain piti päästä siihen BOB-Bahn:iin. Hetkinen, no nyt tulee aivan eri värinen juna, olisikohan tuo semmoinen BOB, koska tuo ei ole punainen, kuten kaikki nämä muut eli S-junat? Juna hiljentää kohdalle ja ei muuta, kun etiäpäin eli sisään vaan. Kysyin heti ensimmäiseksi penkillä istuvalla, että menisikö tämä Lenggries:iin, mitä? Ei siis mene. Mitä, no minnekkäs sitten? Juna kiihdytti kovaa vauhtia ja jäin seisomaan oven pieleen. Nyt olisin varmasti menossa jonnekkin Siemensin tehtaalle (Siemenswerke) tai jotain sen tapaista, koska yritin seurata oven yläpuolella olevaa reittikaaviota. Ajattelin että seuraavalla asemalla olisi minun varmasti jäätävä pois? Siirryin seuraavalle ovelle valmiiksi ja kysyin vielä eräältä vanhukselta mikä juna sinne määränpäähän menisi, ai siis tämä? No johan nyt! Siis tämä ei mene ja meeneekin sinne? Saksalaista täsmällisyyttäkö tämä nyt on? Katselin uudelleen reittikaaviota ja sittenpä vasta tajusin, että olen kuin olenkin menossa ihan oikeaan suuntaan! Nyt ei tarvitsekkaan hätäillä enää niin hirveästi. Näyttää olevan hyvä suunta ja nyt vaan pitäisi osata hypätä semmoisella asemalla pois, että pääseen perässä tulevaan, oikeaan junaan. Samalla juna hiljentää ja pysähtyy, ei muuta kun ulos ja kysyn heti laiturilla: "sir, excuse me, do you know witch train goes to Lenggries"? Mies näyttää samaa junaa mistä juuri olin tullut ulos, äkkiä seuraavasta takaisin sisään. Huh huh, olipa tipalla, kysyn jälleen heti ensimmäisenä oven vierustalla istuvalta, että menihän tämä juna sinne..."ei, ei mene", vaan mies näyttää

peukalolla taaksepäin? Yritän olla ihan normaalina, normaalin näköisenä, että ymmärränhän minä, ei tässä mitään hätää minulla ole. Edessä olisi nyt seuraavana asema, jossa raiteet erkanevat. Nyt alkoi tavallista tarkempi selvittely reittikaaviosta, että siis mites tässä nyt näin kävi. Menee ja ei mene ja taas sitten kuitenkin menee. Achtung, achtung, siis tämä yksi juna on siis samalla sininen, punainen ja vihreä! Nyt olen siis punaisessa vaunussa, äsken olin sinisessä vaunussa ja nyt minun pitäisi siirtyä seuraavalla asemalla vihreään vaunuun. Päälle päin kaikki vaunut tietenkin näyttävät valkoisilta. Loo-gista eikö vain? Kyllähän minäkin nyt sen osaan, kun olen kerran näillä matkustanut. No Warngaun asemalla siirryin vielä yhden kerran ulos ja sisään seuraavaan vaunuun, joka menisi perille. Olin helpotunut. Enää en edes kysynyt keneltäkään mitään, koska katon rajassa luki myös määränpään nimi: Lenggries. Soitin kotiin, koska nyt oli aikaa.

Perille päästyäni, oli jo pimeää. Kello oli jo 19.45, joten aikaa ei enää olisi hukattavana. Liike menee normaalisti nimittäin kiinni klo 19.00, mutta Franz oli luvannut olla paikalla odottelemassa. Juna pysähtyy ja ryntään ulos laiturille, siitä heti toriin laitaa ja suoraan taksin, sen kylän ainoan, viereen. Taksissa on jo pari asiakasta ja kuljettaja valittaa tilannetta, mutta lupaa tulla takaisin heti 10 minuutin kuluessa. Jään odottamaan. Kun taksi viimein tulee, päästään rivakasti liikkeelle. Motorrad Niederberger Bitte! Kuljettaja tietää toki missä se on, eihän kylä nyt niin iso ole. Saavumme perille, mutta vain valot ovat enää liikkeessä palamassa, ei siis ketään missään. Koetan vielä ravistella ulko-ovia, mutta ei ketään. Harmi, pikkuisen myöhästyin. Kello oli noin 20.12. No

nyt sitten lähdetään hotelli Altwirt:iin, koska siellä oli kuulemma huone varattuna nimelläni. Samalla kun lähdettiin pimeitä katuja pitkin eteenpäin varasin samaisen taksin valmiiksi hotellini eteen aamuksi klo 07.00. Niederberger kun avautuu klo 07.30 niin siinä sitten pyöränostajan tarmolla voisin läträtä nenällä kaikki ikkunat rasvaisiksi ja etsiä sitä omaani pyörää. Taksa oli vain 4,80 €, annoin 5€, olipas edullista. Olin nyt hotellini edessä kaksine kasseineni ja syksyinen ilta oli pimeä. Kaikki oli kuitenkin mennyt aivan suunnitelmien mukaan, enkä kuitenkaan ollut missään vaiheessa mennyt harhaan, tämän tajusin nyt, kun jälkeensä junien reittejä selvittelin. Päinvastoin, olin ehkä kuitenkin jopa oikaissut jossain, koska jälkimmäisestä junakyydistä en ainakaan ollut muistanut enkä kerennyt maksaa yhtään mitään, vaikka junapoliiseitakin kysyin sitä oikeaa juna. No laiteetaan se saksalaisten maksamattomien sotakorvausten piikkiin tuo. Huone oli kahdelle ja hieno. Kello oli jo varmaan 5.30, ainakin omaa, suomenaikaa. Olin saanut kuitenkin nukkuttua suunnilleen hyvin, vaikka viereisen kirkon kello löi aina täydet tunnit ja muistelin laskeneeni ainakin sen yhdentoista lyönnit. Eipä enää nukkunut, TV auki ja säätiedotukset esille. Kaupanteon jälkeen lähtisin kohti Nürnbergiä ja siitä Hampuriin. Pohjois-Saksan säätiedot olivat huonohkot, eli vesisateita myös lauantaina. No olihan LT:ssä isompi tuulilasi sekä sähköpenkit. Kävin suihkussa ja aloin pakkaamaan kaikki valmiiksi. Ajojuku päälle, koska näin pääsisin nopeammin koeajolenkille. Pyöräni oli sovittu laitettavan niin valmiiksi, että voisin kääntää vain virta-avainta ja lähteä heti liikkeelle. Taksia ei kuulunut vaikka kello oli 07.01? Olikohan varaustieto mennyt perille vai



unohtiko mersukuski lapun taskuunsa? Nyt kello oli jo 07.02 eikä vielääkään mitään, olin seisoskellut tässä hotellin pöyryä edessä melkein jo 14 minuuttia ja turhaan! No nyt samainen taksi kaartaa oven eteen, ajattelin ensin nuhdella kuskia, mutta olkoon. Mutta se saksalainen täsmällisyys, missä se oli?

Saavumme Motorrad-Niederberger:in

pihaan ja olihan siellä jo muitakin? Ainakin 40 erilaista enduro- ja bokseri BMW:tä lähdössä Alpeille, kuka Italiaan kuka Espaniaan jne. Nämä eri kuljettajat esittelivät pyöriään minulle luullen ilmeisesti reporteriksi kaulassa olleen kamerani takia? Alpenweiss-niminen yritys järjestää kuulemma täältä käsin matkoja, avaimet käteen periaatteella. Huoltoautot ja varusteet seuraavat mukana ja majoitus on aina korkeatasoisissa hotelleissa. Kätevää! Mutta mutta, nyt ei ole aikaa sen enempiin kuvauksiin, vaan nyt katsomaan missä oli se LT? Astuin sisälle tyylikkääseen liikkeeseen ja kaikki se mitä olin liikkeestä saanut netin kautta mieleeni, täsmäsi. Ei ollut raatoja nurkissa, ei turkkilaisia myyjiä tai siivoojia, ei öljyläikkiiä pihamaalla. eikä mitään

muutakaan, epämääräistä. Olihan Niederberger valtuutettu BMW-dealer. Siinä se oli! Mutta minkä kuntoinen se olikaan! Siis ei kaaduttu, ei osia puuttunut, eikä edes tippaa permannolla. Tämähän se oli, vai ettei sittenkään jossain takapihalla, heti siinä oikealla rengas pinon alla...? Sitteen saapuikin jo itse Franz, hello kädestä pitäen! Olihan Franz tuttu jo runsaan

nettikeskustelumme ansiosta. LT:ni oli aivan toista kuin olin kuvitellut. Olin vielä onnistunut tinkimään hinnasta 1000€ ilman ongelmia ja että tällainen pyörä! Jotain outoa siinä varmaan ilmaantuisi vielä, ajattelin. Sovittiin nopeasti koeajosta ja kyllähän Franz ymmärsi tilanteeni. Suomeen kotiini tulisi noin 2400 km ja aikaa olisi vain perjantain 1/2-päivää sekä la ja su. Eli tänään perjantaina ei olisi kovin hirveen paljon aikaa alkaa asentelemaan lisävarusteita tms, mikä tosin sekini heillä onnistuisi. Liikkeen yhtyedessä oli nimittäin täysiverinen huoltola. Ulkona alkoi tihutamaan samalla kun Franz ajoi LT:ni ulos, aivan pääoven eteen. Kypärä päähän ja startti. Kaikki merkkivalot ja valot ainakin toimivat. ABS:t kiinnostivat eniten koska, jos niissä olisi vikaa, korjaaminen voisi Suomessa maksaa maltaita. Keli olikin mitä oivallisinta niiden testaamiseen. Lähdin ajamaan märkiä asfaltteita, joille oli sopivasti kerrostunut puista pudonneita lehtiä. Eipä tuntunut menevän luk-

koon. Yritin saada perää mutkassa luistoon ja keulaa suojatien liukkaalla maalissa. mutta molemmat päät tuntuivat toimivan juuri kuten pitääkin. Ajoin kylästä ulos autobahnille kuuntelemaan tärinöitä ja värinöitä, olisiko niitä eri nopeuksilla ajettaessa. Eipä ainakaan näin lyhyellä lenkillä löytynyt mitään. Ajoin levikkeelle tutkimaan tarkemmin pyörää. Käynnistelin ja sammuttelin, peruuttelin ja vekslasin. En löytänyt muuta kuin satulasta muuttaman kengän aiheuttaman naarmun. Lähdin ajamaan takaisin ja tuumailin tosi pehmeää satulaa että kuinkahan se takamukseen ottaa, kun Tanskanmaalle pääsee, olin nimittäin tottunut RT:n kovaan penkkiin ja mitä kovempi, sen parempi, olin aina ollut tätä mieltä. Kaarroin takaisin liikkeen pihaan ja Franz tulikin hetken päästä vierelleni. "We have a deal now" sanoin ja lähdin nyt ostamaan varustepakettia tulevaan pyörääni sekä RT:hen, ovat nimittäin sen verran edullisempia kulutus- ja varaosat täällä Bayerin aluella kuin koto-



Suomessa. Paperit olivatkin sitten jo valmiina sekä uutukainen kilpi ruuvattuna pyörään paikoilleen, kun pääsin varaosastiskiltä yläkertaan. Enää piti faxata kaupakirjan jäljennös Suomeen vakuutusyhtiölle, jotta vakuutukseni olisi koko matkan ajan kunnossa. Kello oli vasta noin 9.00 paikallista aikaa. Kaikki oli sujunut suunnitelmien mukaisesti ja palvelu oli kuin suoraan elokuvista. Kyllä saisivat suomen mp-kauppiat tulla tänne oppiin, kuinka asiakasta palvellaan, jopa hymyiläänkin välillä. Nyt olisi enää hotellihuoneen luovutus sekä vahvennetun aamiaisen nauttiminen, koska ajomatkaa olisi perjantaipäivälle suunnitellut 850 km eli hirveästi ei, mutta kun lähtöaika tulisi olemaan vasta noin 11.00 suomenaikaa. Ei siinä montaa kertaa olisi mahdollisuutta ruokailla, koska näin syksyllä pimeys tulee nopeaan ja aikaisin. Kun on vieras pyörä ja vieraat tiet niin tuplariskiä, saati kolmois sellaista ei kannattaisi ottaa. Aamiaisen tarjoiltiin seisovasta pöydästä ja se oli tosiaan vahvennettu. Sämpylää vatsaan niin paljon kuin sopisi ja niinhän siinä kävi, että ne lukuisat makeat jälkiruoat jäi sitten syömättä, kun en todella enempää jaksanut. Huoneenluovutus kävi saksalaisella täsmällisyydellä tällä kertaa. Kaksine kasseineni siirryin pihalle pakkaamaan LT:n laukkuja ja hyvinhän sinne tuntui tavaraa sopivan, vaan tulihan nekin melkein täyteen, koska olinhan ostanut kulutusosia sekä tarvikkeita kahteen pyörään noin kahdeksi vuodeksi eteenpäin. Sitten tulikin kiire! Muistin nimittäin, että sisäkassit kuuluivat kauppahintaan! Liike kun menisi kiinni ruokatunnin ajaksi eli tunti. Lähdin nopeasti takaisin liikkeeseen ja olihan se vielä onneksi avoinna. Selitin hämmästyneelle Franzille, mitä kaupasta jäi pois ja hän rauhoitteli, että ne kolme

sisäkassia olisi edellisellä omistajalla, joten ne kyllä tulee postissa sitten Suomeen perässäni. No olipas hyvä, koska samalla tajusin, etteivät ne olisikaan mukaani enää sopineet, ainakaan laukkujen sisälle, niin täyteen olin ne sitten kuitenkin roipetta ostanut. Pihalla alkoi satamaan nyt sitten kunnolla. Odottelin hetken aikaa sateen loppumista liikkeen eteisessä, mutta eihän siitä loppua tuntunut tulevan ja Suomeen pitäisi päästä. Noin vartin odottelun jälkeen hermoni pettivät ja ajattelin, että olihan minulla iso tuulilasi, kahva- ja penkinlämmitin sekä kolmet ajokäsineet, että eiköhän sitä vaan lähdetä matkaan. Pyörä käyntiin ja liikkeelle. Hiljaa kylän läpi pääristeykseen ja sitten isolle tielle. Katselin ohjaustangossa olevia cruisen näppäimiä ja tuumailin, jotta olipas hyvä kun saksanpojat olivat laittaneet noikin tuohon valmiiksi, voisin sitten Suomessa ostaa siihen tarvittavat rojut, että sekin sitten pyörässäni toimisi. Eihän se kuitenkaan voinut tässä olla vakiona, kun muistelin että suomenmalleissa sitä ei ainakaan vakiovarusteena tässä vuosimallissa ole, eikä sitä tähän hintaa tähänkään olisi kuitenkaan saanut. Sade lakkasi sopivasti ja näpräsini radion näppäimiä. Hyvin tuntui stereot soittelevan, vaihdoin kanavaa ja samalla kaiuttimista alkoi tulemaan Eaglesin "Hotel- California". Laitoin volumea isommalle ja kiihdytin samalla sataseen. Vasemman käden peukalo hakeutui cruisen hanikalle ja tuumailin, että näinkös se sitten tämä värkki asetettaisiin päälle, jos se sitten joskus toimisi ja samalla hetkellä, kuinkas ollakkaan, tuntui keveä nykäisy? Joku keltainen valo ilmestyi kojetauluun ja taustalla Eaglesin kitaraintro senkuin kiihtyi! Hetkinen, siis cruise toimii ja se onkin tässä vakiona! Täytyy sanoa, että ei muuten suomipojalla ollut tipat silmä-

kulman nurkilta kaukana, niin korkeat fiilikset kun tuli puseroon ja nyt sitä siten ajettiin kohti Munichia, jonne ei olisi kovin pitkästi. Autobahnilla ajettaisiin kolmoiskaistaa niin nopeaan kun mahdollista keli-, liikenne- ja muut olosuhteet tietenkin huomioonottaen, mutta pari ensimmäistä tankkista nyt kuitenkin yhteen menoon ajettaisiin eikä taukoja tarvitsisi heti pitää, olihan pyörän tankkikin vain varttia vajaa, vatsa täynnä ja nukuttukkin oli eli ei muuta kun menoksi. Tarkoituksena oli muuten vielä pyörää hakiessa, että sen sitten keväällä -05 laittaisin myyntiin, mutta kun sitten pari- kolme ensimmäistä kilometriä olin sillä ajanut ei sellainen enää tullut mieleenikään!

Se kuinka matkalla sitten kävi, Nürnberg-Wurtzburg-Kassel-Hannover-Hamburg-Flensburg-Köding-Köpenhagen-Malmö-Stockholm-Turku, ilman Saksan, Tanskan tai Ruotsin karttoja ja mitä muita mahdollisia kuluja matkasta aiheutui, se jatkuu seuraavassa numerossa. Tähän mennessä suurin menoerä oli lento Hki-Munich 170,00 €. Muut: hotelliyö 42,00

€, 5 vrk:n vakuutus pyörään 125,00 €, ja junalippu Munich:n lentoasema – vaihtoasema 9,00 €. Omilla eväillä ei ruokailuun tarvinnut sijoittaa lukuunottamatta Seutulan kasviskeittoa 4.50 €.

Jutussa edulliseksi mainittu halpalentoyhtiö V Bird on tosin sittemmin tehnyt konkurssin. Mp-liike, josta jutussa kerroin, löytyy osoitteesta www.motorradniederberger.de ja on tyypillinen Bayerin-saksalainen, tosin vain BMW-pyöriä edustava sekä jälleenmyyvä liike, jolla on jatkuvasti noin 50 – 80 kpl, erittäin hyvässä ja siistissä kunnossa olevaa sekä selvästi paremmin lisävarusteltua BMW-pyörää tarjolla. Ja lisäksi ne ovat suomalaisittain todella edulliseen hintaan tarjolla, pelätty ajoneuvovero mukaan laskienkin. Hinnat kun ovat sijainnista johtuen noin 1000 € edullisempia kuin Pohjois-Saksan, kuten Hampurin tasalla. Lenggries kun on aivan Etelä-Saksassa, juuri siellä mistä Alpit alkavat.

"BA-686"



69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	24,00 €
COLLEGE	20,00 €
T-PAITA	12,00 €
BUFFIT	13,00 €
RUKAKUKSA	16,00 €
SNAPSIKUKSA	9,00 €
LIPPIS	10,00 €
MOTORISTIKANSIO	5,50 €
KANGASMERKKI	3,50 €
LINSSITARRA	2,00 €
ISO TARRA	1,00 €
PIENI TARRA	0,50 €
POSTIKORTTI	1,00 €
PYÖRÄMERKKI	18,50 €
PERUSLAATTA	8,50 €
KONTIOSTARA -LAATTA	13,00 €
VUOSILAATAT	2,50 €
AVAINNAUHA	6,00 €
RINTANEULA	6,00 €
SOLMIONEULA	9,00 €
EUROLASKIN	6,50 €
SUOMEN KARTTA	10,00 €
MOOTTORIPYÖRÄT CLASSIC	25,00 €
ROADRACE	20,00 €
SUPERBIKE	20,00 €
CUSTOM	15,00 €
MOTOCROSS	15,00 €
SPRAY ÖLJYT	5,00 €

Soita ja tilaa!

69 SHOP, Asko Vesinen

Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI

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

email: shop@mp69.fi