

MOTORISTI

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 osoiteilemasta 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



TULEVIA TAPAHTUMIA

| | | |
|-----------------------------------|------------------|--|
| Sivuvaunujen Syyskokoontuminen | 23. - 25.9.2005 | Sysmä |
| Enduropöräys | 24.9.2005 | Vilppula Ilmoittautuminen: Marko Tamminiemi, marko@tamminiemi.com p. 0400-511321 |
| MP69:n vuosikokous | 25.9.2005 | Vilppula |
| Pystymettä | 28. - 30.10.2005 | Lounais-Häme Keijo Lumme, kekku@surffi.net, 050-5623103 |

TALVISÄILYTYS 100e / pyörä / talvi

-Säilytys lämpimässä hälyttimillä varustetussa tilassa, mahdolliset hälytykset menevät suoraan vartiofirmalle.

-Tarvittaessa teemme pyöriin huollot ja korjaukset talven aikana, tietysti talvihintaan 39e/h. (talvihinta marras-helmikuu)

-Laskutamme huollot talven aikana joustavin maksuehdoin!

VARAA PAIKKASI AJOISSA!

METZELER- ja PIRELLI- Rengaspalvelu sekä HONDA-huolto
Moottoripyörä ja mopo varusteet / tarvikkeet

KATAFORI.fi

Avoinna: ark. 10.00-17.30 la. 10.00-13.00

Keskuskatu 2
37830 Viiala
p. 03-5435889
myynti@katafori.fi
www.katafori.fi

Motoristi

Nro 3 Elokuu 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: Moottoripyöräilijälle tärkeitä työkaluja.

HALLITUS

Puheenjohtaja

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

Kerhoisäntä

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

Koulutusvastaava

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

www-vastaava

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

Sihteeri

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

Päätöimittaja

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

Nuorisovastaava

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

Kassanhoitaja

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

Kansainvälisistä asioista vastaava:

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

Jäsenkirjuri

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

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osioite: PL 769, 33101 TAMPERE

Jäsenmaksutili: Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

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

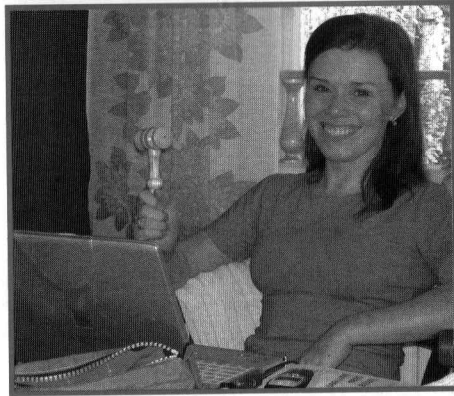




Vuoden 2005 Kontioralli on tähän mennessä eteläisin Kontioralli. Korpikontio keräsi yli 2200 telttailevaa motoristia nauttimaan kesästä Puumalan Pistohiekalle. Järjestelyistä on tullut toistaiseksi pelkkää kiitosta. Palvelut toimivat, tila oli juuri sopivasti, maisemat upeita ja ruoka hyvää. Näin korkea laatu vaatii valtaavan suuret ponnistelut järjestäjiltä. Näin tasokkaat järjestelyt näkyvät myös kustannuksissa. Lopulliset luvut eivät ole vielä selvillä tätä kirjoittaessani, mutta varmaa on ettei näin upea ralli ole MP69:lle lottovoiton veroinen rahasampo. Mutta juuri tästähän on ollut puhetta. Tapahtumassa ei saa olla rahastuksen makua. Tämän kerhon tehtävänä on taata jäsenilleen sellaiset korkeatasoiset tapahtumat, joista on samalla rallin järjestäjälle yhdistykselle sen verran taloudellista hyötyä, että he saavat palkkioksi vaivoistaan paremmat edellytykset järjestää hyvää paikallista toimintaa oman alueensa motoristeille.

24.9.-25.9. kerholla on tapahtumien täyteen viikonloppu Vilppulassa. Ensin lauantaina 24.9. ruovitetaan enduropöräys Marko Tamminiemen tekemällä reitillä. Ilta huipentuu Markon uuden rantasaunan koeajoon. Sunnuntaina 25. päivä jatketaan enduropöräyksen lähi- maastossa vuosikokouksella luomutila Peltolassa. Kokous aloitetaan noin kello 12 ja sitä ennen tarjoillaan lounas seisovasta pöydästä. Kokous kestää noin 3-4 tuntia. Kokouksen jälkeen nautitaan lähtökahvit ja jatketaan uusilla evästyksillä seuraavaan toimintakauteen. Enduropöräyksen jälkeen voit muuten varata itsellesi majoituksen Peltolan luomutilalta (alk. 27 €/hlö). Peltolan tarkemmat tiedot löydät osoitteesta www.peltolanluomutila.com.

Vuosikokouksessa tullaan pyytämään ajatuksia mm. MP69:n rahojen käyttämisestä [www.sivujen uudistamiseen](http://www.sivujen.uudistamiseen) ja lehdestä aiheu-



tuviin kuluihin. Lehden osalta keskustelua syntyy varmasti myös ilmestymiskertojen määräs- tä ja ilmestymisajoista. Vuosikokouksessa esitellään lisäksi vaihtoehtoinen tapa hoitaa jäsenrekisterin ylläpito ja tietojen säilyttäminen. Toivottavasti keskustelua syntyy myös siitä, mitkä ovat toiminnan painopistealueet tulevana kautena. Tähän pohjustuksena voi toimia esimerkiksi toimintakertomuksen yhteydessä esiteltävä keväällä 2005 tehdyn tulevaisuusanalyysin yhteenveto. Vuosikokouksessa päätetään myös jäsenmaksun suuruus ja tulevan hallituksen kokonpano. Koska sinua kuitenkin hieman kiinnostaa kurkistaa tänne kullisten taakse, niin tartu luuriin ja soita jollekin meistä istuvan hallituksen jäsenistä ja kysele miten pääsisit katsomaan kerhon tekemisiä oikein aitiopaikalta. Kaikki on mahdollista siihen asti, kunnes vuosikokous on tehnyt valintansa. Toisaalta perinteisesti vuosikokouksessa ei paikolla valita ketään hallituksen jäseneksi. Olet erittäin tervetullut syömään lounasta, morjestaamaan muita kuusysiläisiä ja ottamaan osaa keskusteluun. Tervetuloa vuosikokoukseen!

Päivi

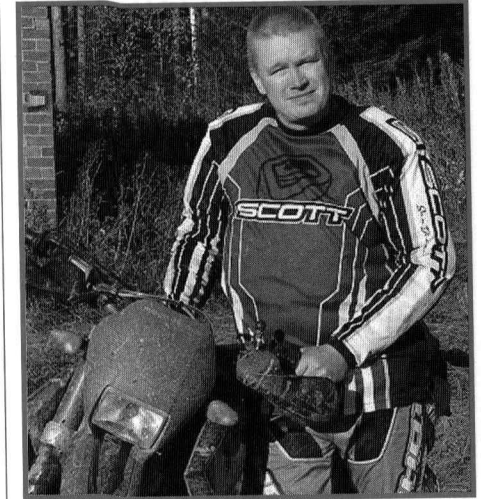
Päätoimittajan terveiset

Motoristin tapahtumarikas kesä alkaa taivuttamaan syksyksi. Kauden tapahtumista on tässä lehdessä teidän ihanien motoristien kirjoittamia juttuja - kiitos!

Kesän päätapahtumasta Kontiorallista ei valitettavasti ole tarinaa. Toivottavasti joku teistä oli paikalla ja kirjoittaa jutun seuraavaan lehteen. Olisi noloa jättää raportti kirjoittamatta hyvin onnistuneesta rallista, joka pidettiin legendaarisella juhannusviettopaikalla Puumalan Pistohiekalla. Juttuja ja kuvia kaivataan edelleen, nälkä on ehtymätön.

Tulkaahan vuosikokoukseen sankoin joukoin tapaamaan toisianne ja päättämään lehden toimittamiseen ja julkaisemiseen liittyvistä asioista.

Veijo Änäkäinen



MP69 päätoimittaja
(03) 3622506, 040-7092703
[veijo.anakainen//www.mp69.fi/](mailto:veijo.anakainen/www.mp69.fi/)

**Marraskuun
Motoristin
aineistopäivä on 18.10.**

Tule kuulemaan mitä kerholle kuuluu
ja vaikuttamaan seuraavan kauden
meininkeihin!

Voisiko Sinusta tulla hallituksen jäsen?

Vuosikokous

Sunnuntaina 25.9.2005 kello 12.00

Peltolan luomutila
Poukantie 162, Vilppula
www.peltolanluomutila.com



Terwetuloo!

Aikataulu:

klo 11-12 lounas ja
saapuminen kokouspaikalle
klo 12-16 kokous
klo 16 lähtökahvit

Majoitus: mahdollista varata majoitus suoraan Peltolan luomutilalta alkaen 27 €/hlö

Vuosikokouspaikalle on opasteet tieltä 347 ja 348

Ajo-ohje:

- Tampereen suunnasta Jyväskylän suuntaan 9-tietä Orivedelle, josta 58-tietä Mänttää kohden. 58-tietä käännetään vasempaan Vilppulaan 348-tielle. Tietä ajetaan noin 9 km. Kirkon jälkeen käännetään vasempaan Poukantielle, jota ajetaan 1,6 km ja käännetään oikealle pihaan.

- Jyväskylän suunnasta ja Jämsästä 56-tietä Mänttään. Mänttää 347-tietä Vilppulan keskustan ohi ja yli 348-tien (orivesi-keuruu), josta ajetaan suoraan Poukantielle. Poukantieta ajetaan 1,6 km ja käännetään oikealle pihaan.

- Virtain suunnasta 346-tietä 348 tielle, (Ähtäristä Haapamäelle tai Keuruulle) Haapamäeltä 3482-tietä 348 tielle ja Keuruulta 348-tietä Vilppulaan päin. Vilppulan keskustan tuntumasta käännetään oikealle Poukantielle, jota ajetaan 1,6 km ja käännetään oikealle pihaan.

Mikäli eksyt matkalla, soita Peltolaan (03) 4716 114 tai 044 525 3539.

Sääntömääräinen VUOSIKOKOUS

Aika Sunnuntai 25.9.2005 klo 12.00 - _____

Paikka Peltolan luomutila, Poukantie 162 35700 Vilppula

Läsnä _____ kerhon jäsentä

1

Kokouksen avaus

Kerhon puheenjohtaja Päivi Sopanen avaa kokouksen.

2

Kokouksen järjestäytyminen

Päätösesitys:

Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, pöytäkirjan pitäjä, kaksi pöytäkirjantarkastajaa sekä kaksi ääntenlaskijaa.

3

Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Päätösesitys:

Todetaan kokous laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Kokous on laillisesti kokoon kutsuttu, mikäli kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta.

4

Esityslistan hyväksyminen

Päätösesitys:

Hyväksytään esityslista.

5

Ilmoitusasiat

Käsitellään mahdolliset ilmoitusasiat.

6

Kauden 2004 - 2005 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen

Kuullaan kauden 2004- 2005 toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto.

Päätösesitys:

Hyväksytään hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle tai päätetään muista toimenpiteistä, joihin tilintarkastajien kertomus antaa aihetta.

7

Hallituksen jäsenten vaali

Päätösesitys:

Valitaan kerholle hallitus, johon kuuluu puheenjohtaja ja seitsemästä (7) kymmeneen (10) jäsentä.

8

Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali

Päätösesitys:

Valitaan kaksi tilintarkastajaa ja heille henkilökohtaiset varamiehet.

9

Kerhon jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruuden päättäminen

Päätösesitys:

Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta.

Kerhon sääntöjen mukaan ainaisjäsenmaksun on oltava vähintään 15-kertainen vuosijäsenmaksuun verrattuna.

10

Kauden 2004 - 2005 toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksyminen

Päätösesitys:

Hyväksytään kauden 2005 - 2006 toimintasuunnitelma ja talousarvio.

11

Muut esiin tulevat asiat

12

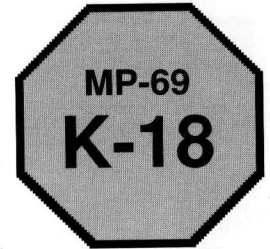
Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päättää kokouksen.

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

K-18

10.-12.6.2005



Nuorten oma kokoontumisajo starttasi taas kesäkuun alussa aurinkoisen kelin saattelemana Pornaisissa Isojärven leirimajalla. Mitään tungosta näihin kekkereihin ei ollut. "Vanhoja" naamoja oli muutamia, mutta uusia motoristeja ilmestyi, jopa odotettua enemmän. J Tietysti porukkaan kuului perinteisesti Saarenheimon Pertti, joka saapui paikalle lauantaina aamupäivällä.

Perjantai kului vaihtaessa kuulumisia ja tutustuessa toisiimme. Tietysti saunakin oli lämpimänä ja ahkerassa käytössä. Lauantaina lähdimme pienelle ajelulle Mäntsälän suuntaan. Kävimme pyörähtämässä kahvilla mäntsäläläisen Moosehead bikers'in kerholla sekä paikallisessa Hanxin myymälässä. Sitten kurvailimmekin sopivia mutkateitä kierrellen takaisin leiri paikalle.

Ajeluun meni suunniteltua enemmän aikaa, joten loppuilta kuluihin makkaraa paistaessa ja saunoessa. Sunnuntaiamuuna koti kutsui jo.

Kokonaisuutena K-18 oli onnistunut. Paikalla oli yhteensä n. 15 henkilöä ja mukavaa oli. Enemmänkin olisi porukkaa tietysti saanut olla, mutta ehkä ensi vuonna sitten. Kelikin oli positiivinen yllätys, sillä muutamat viime vuodet on k-18 vietetty sateessa. Oli mukava huomata että pidemmältäkin oli vaivauduttu tulemaan.

Täytyy sanoa, että tästä pienestä kokoontumisesta jäi hyvä mieli meille ja toivottavasti myös muillekin.

Kaisa & Matti

Erään motoristin Survival päiväkirja

2004: Kaveri sai houkutelua innostumaan harrastuksesta ja lainapyörällä pari reissua sekä liittyminen MP69:iin.

05.02.2005 MP-Messuilla ilmoittautuminen Survivaliin MP69 osastolla. Tästä se lähtee!



02.04.2005 Kaupat ensimmäisestä omasta pyörästä ja ajo kotiin 140km lumikasoja väistellen.

huhti-toukokuu noin 3500 kilsaa harjoittelua Survivalia varten erilaisissa olosuhteissa.

14.05.2005 Tänään on SE päivä!

06.00: Herätys kotona epäinhimilliseen aikaan.

06.30: Keula kohti Nokiaa, menomatka pienempiä teitä eli käytännössä vanhaa tietä (130) koko matka. Osan matkaa motoristiporukassa, neljäntenä pyöränä.

09.00: Saapuminen Nokian renkaiden testiradalle ajallaan huomatekseni tilaisuuden akateeminen vivahdus ja yleinen järjestäytyminen 15 min myöhässä.

09.15: Ryhmiin jako ja opettajien esittely. Tässä vaiheessa vielä en tiennyt mikä mäihä meille aloittelijoiden ryhmälle kävi saadessamme ryhmäämme hyvän kouluttajan. Ilmeisesti aloittelijoita kohtaan oli varovaisempia.

**Kouluttajamme
Tero Ahlqvist.**



Jarrutusnäytös

09.30: Yleistä esittäytymistä ja kenttäluento moottoripyöräilyn aakkosista. Meidän ryhmässä opettajana oli Tero Ahlqvist ja apuopena Jaska. Läpi käytiin pyörällä ajamisen perusjuttuja kuten ajoasentoa ja hallintalaitteita. Tuolla alustuksella kelpaa kyllä lähteä harjoittelemaan ajamista.

10.00: Hidasajon näytöt. Kyllä se pyörä näyttää tekevän juuri mitä käsketään kunhan sen osaa.

10.30: Hidasajon harjoittelu. Muutaman kerran jälkeen se alkoi onnistumaan, suuri kiitos asiantuntevien vinkkien. Vaikka kyllä se aluksi pahaa teki vanhana autoilijana jatkuvasti luistattaa kytkintä.

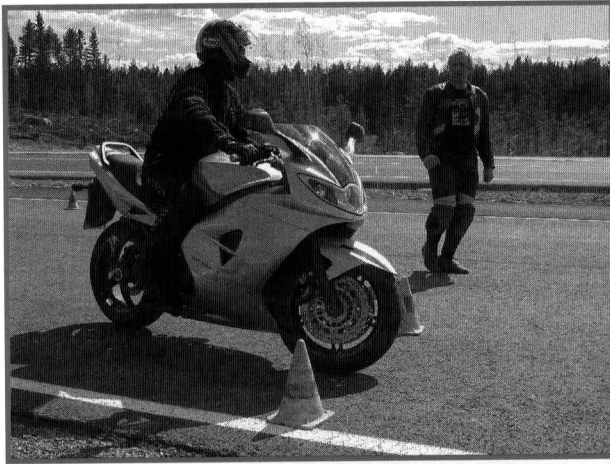
11.00: Pujottelun näytöt: Opettajat näyttivät miten pujottelu ja ympyrä sujuvat ja tekikin jo mieli päästä itse koittamaan.

11.30: Pujottelun harjoittelu: Kyllä se cebarikin näyttää kääntyvän yllättävän pienessä tilassa jos vaan tietää mitä tekee. Miten se olikaan niin vaikeata autokoulun ER5:lla, kyllä täällä on parempi opettaja. Jälleen kerran suuret kiitokset asiantuntevista vinkeistä.

12.00: Kohti lounasta hiekkatietä pitkin ja ennen lähtöä alustus hiekkatiellä ajamisesta sekä ryhmäajosta. Muista kimpassa ajaessa pitää huoli takanasi tulevas-ta!

12.15: Lounas Ylöjärven Shellillä, ruoka oli maukasta vaikka suuri tilaus näyttikin tulevan keittiölle yllätyksenä.

13.00: Takaisin lounaalta tuttua hiekkapätkää pitkin. Pakko sanoa ettei toi huonokuntoisella hiekkatiellä ajaminen ole mun juttuni. Samaa mieltä oli moni muu.



Tilannekuva päivästä.

16.00: Väistöjen näytöt.

16.30: Väistöjen harjoittele. Alkaen 20km/h nopeu-

desta Vähän jo alkaa väsymys painamaan kun on koko päivän ollut pyörän päällä ja liikenteessä.

17.30: Palkintojenjako. Kaikille kurssin läpäisseille stipendi käteen ja lyhyt kertaus päivän tapahtumista.

18.00 Keula kohti kotia ja tällä kertaa motaria (3) koko matka.

20.00: Saunan lauteilla päivän mietiskelyä ja tyhjentävä selvitys tapahtumista vaimolle.

Myöhemmin illalla: Kliseenomaisesti väsynyt mutta onnellinen. Onneksi tuli lähdeä.

kesäkuu: tässä juttua kirjoitellessa keli vaihteeksi näyttääkin sellaiselta että on aika siirtyä ulos nauttimaan turvallisista kilometreistä.

Kiitokset järjestäjille ja erityiskiitos opettajalle!

t: **Petteri, jäsen nro 5965**

13.30: Onnettomuuksien läpikäyntiä tuplatiimi-menetelmän muodossa. Parikseni sattui samanhenkinen mukava tyyppi jonka kanssa löysimmekin paljon yhteistä mietittävää onnettomuuksien tiimoilta. Kyllä tuo pisti miettimään että millä tavalla pystyy selviytymään hengissä monimutkaisessa liikenteessä. Muista nähdä ja tulla nähdä sekä varautua ennalta arvaamattomaan!

14.30 Jarrutusten näytöt. Erot pelkän etujarrun, takajarrun vs. molempien käytössä on huima. Eipä tulisi enää mieleen jarrutella vain takajarrulla.

15:00: Jarrutusten harjoittelu: Alkaen 20km/h nopeudesta testasimme opettajien ensin näyttämät jarrutusmetodit ja ikäänkuin vahingossa huomasimme miten se jarrutus kuuluu tehdä. Lukkojarrutus pelkällä takarenkaalla piti tehdä monta kertaa minkä idea minulta jäi ymmärtämättä. Ehkä pari lisäopettajaa ei olisi ollut pahitteeksi sillä odotteluaajat olivat aika pitkiä.

Sienessä



Olimme broidin kanssa värikylläisessä lokakuuisessa sekametsässä. Koivujen kyljet kiilsivät kosteina ja oksat varisuttivat keltaisia lehtiään. Tuulen mukana puista varisi vesipisaroita yöllisen sateen jäljiltä. Metsässä tuoksui märkä sammal ja esiin ryöpätty suomuta. Uskoo ken haluaa, mutta me olimme toteuttamassa operatiota "Sienessä".

Varustuksenamme oli tietysti saappaat, sienestyskypärät, nyloninen takki ja housut syndeineen, sekä vyötäröllä heiluva pussi, johon mahdolliset sienet sitten kerättäisiin.

Molemmilla oli toki oma enduromoottoripyöräkin mukana, mten lie unohtunut jalkoväliin.

Olimme nimittäin naapureiden metsissä, omalla luvalla, emmekä aikoneet poiketa mainioilta traktoriurilta minnekään mättäikköön. Paitsi karkuun... Muuten emme olisi olleet ollenkaan siellä, koska nämä naapurit eivät perustaneet moottorin pyrinästä, eivätkä ymmärtäneet tästä lajista mitään. Emme mekään halunneet ketään tahallaan härnätä yritimme olla hienotunteisia ja näkymättömiä. Siksi me ajoimme näissä metsissä vain pari kertaa kuussa ja aina lauantaisin. Varsinkin sateinen syyslauantai oli ehdottomasti turvallisin ajopäivä. Isännät lämmittelivät saunojaan jo iltapäivästä ja lipittelivät samalla kossua.

Tälle luvattomalle ajoalueelle oli varsin hauskaa mennä, koska siirtymä oli kokonaan maastossa. Välillä se ajettiin siirtymänä ja toisinaan taas pikiksenä.

Mitä eroa näillä sitten oli vauhdin suh-

teen – EI MITÄÄN!

Ensin rykäistiin oman metsän spoorit läpi kaikin mahdollisin variaatioin ja samalla keksittiin jotain uusia juttuja, mitä ei ennen oltu kokeiltu. Sitten joutomaan kautta läheiselle crossiradalle. Siellä viivattiin rataa pitkin yleensä vain muutamia kierroksia, koska se touhu oli mielestämme tosi tylsää. Jos ei vielä siinä vaiheessa hiki ollut irronnut, ajettiin hiekkakuopan vanhoja rinteitä ylös alas.

Taukoa ei pidettäisi ennen kuin olisimme tavoitteessamme. Nyt matka jatkui vanhaan kuusimetsään luvallista polkua pitkin vaihtuen sittemmin traktoriuraan. Tällä pätkällä oli varsin haastava leveän metsäoajan ylitys. Jos et ollut tarkkana, sait työntää tai kaivaa. Tästä metsästä löytyi vielä kaksi huippujuttua; toinen oli noin pari sataa metriä pitkä mäkinen nousu, jonka rinteille saisi vaikka Kuuden Päivän ajot, mutta olimme luvanneet maanomistajalle ajaa vain olemassa olevia uria pitkin. Tässä mäessä katsottiin aina broidin kanssa, kumman Kotari on ensin ylhäällä.

Ajoimme rinnakkaisia traktorinuria pitkin ja se innosti meidät välillä keulimaan oikein kunnolla kesken kiipeämisen. Se, joka oli ensin männikköisen mäen päällä, sai taas vetää. Tästä eteen päin oli ajoalustana vanhaa, nopeaa polkua, jossa jo hankittu hiki alkoi kuivua. Tämän jälkeen tuli toinen huippujuttu: se oli kapea huonokuntoinen metsäautotie. Siinä oli taas helppo ohittaa, jos vaan pystyi puristamaan ohi. Kun tien laajoissa syvänteissä oli sateen jäljiltä vettä, oli kiire ehtiä edelle, koska rinnakkain ajettaessa sai toisel-

ta melkoisen kuraryöpyyn päälleen. Toisinaan oli pakko ajaa pitkissä sladeissa siten, että jäljessä tuleva varmasti rappautui edestä umpeen. Tie oli noin kaksi kilometriä pitkä käyttämältämme osalta, muuten sillä oli matkaa toinen mokoma. Tien puolivälissä oli matala maakivi, jonka yli ajamalla sai kammo loikat. Siitä eteenpäin noin puoli kilsaa oli jyrkkä mäen töyräs, joka ajettiin ylös niin kovaa kuin uskallettiin, koska huipulla hyppäsi taas komeasti. Seuraavat 50 metriä oli tasaisista ja se piti keulia alusta loppuun. Se oli tosi hauskaa!

Kohta oli löysättävä kaasua, alettiin lähestyä rajalinjaa, jota pitkin oli ajettava 500 metriä sienipaikalle. Tässä vaiheessa kierrokset matalina hiivimme päät pyörien metsäautotien laitaan ja nopealla kaasun käänöllä hävisimme rajalinjalle.

Tuntematta isoakaan omantunnon tuskaa luvattomasta ajosta, me pujottelimme kapeaa rajalinjaa seisaaltaan ajaen, väistellen kiviä ja kantoja. Tällä pätkällä olivat ensimmäiset vanhat metsäojat, joista hypättiin yli tai mentiin pohjan kautta.

Vihdoin olimme mantsaparatiisissa, missä ei koskaan järjestettäisi luvallisia isoja. Traktorinuraa riitti syvälle loputtomalta tuntuvaan metsään. Vedimme sy-



vään henkeä ja puhalsimme menemään. Karkea nappularenkas puri hyvin kosteaan humukseen ja ryöpytti uran reunalle mustaa multaa, jossa sienirihmasto taatusti menestyisi tulevana vuonna. Urassa oli paljon hakkuujätteitä, joita meidän oli joskus pysähdyttävä raivaamaan. Kepit ja oksat olivat muuten uran suojana tarpeellisia, etteivät urat kuluisi suotta ja paljastaisi rumaa touhuiluamme. Märkyys teki urat vaativiksi. Erään kerran tulin hyvää vauhtia parin maakiven yli, joista pyörä linttasi omaan suuntaansa eli läheiseen koivuun. Se oli tyyly pysäys ja aiheutti lievästi remppaa paikan päällä. Toisaalta oli kehittävää kaivaa työkalupussista avaimia esille ja alkaa asennustöihin maasto-olosuhteissa. Metsässä oli myös laaja rahkasammalalue, suo, joka oli jo merkattu kepein ojitettavaksi. Näitä ojalintoja emme säälineet, niillä annettiin palaa! Jo etukäteen tiesimme, että takana tuleva on tuomittu. Veljellisesti ajoimme vuorotellen ojalintat peräkkäin. Näille linjoille oli äkkiä muodostunut syviä reikiä ja yhtenäisen selvästi näkyvä vetinen ura.

Täällä katsottiin kumpi oli siksakin mestari ja pääsi ajamaan upottamatta pyörää suohon. Kerran broidi ajoi edellä ja sen pyörästä alkoi vauhti hyytyä. Kierrokset olivat kyllä korkealla, niinkuin piikissä normaalisti, joten en huomannut mitään kummallista. En malttanut innoissani löysätä minäkään vaan jouduin nappularenkaan kantomatkan sisäpuolelle. Samassa alkoi sataa mättäitä, turpeita ja repalleisia juurakoita. Yllätys oli täydellinen ennenkuin ehdin painaa leukaa rintaan, saadakseni pitkän lipan suojaamaan kasvojani. Sain kämmenen kokoisen kylmän ja haisevan orgaanisen maanäytteen keskelle nenää ja

ajolaseja. Syljeskellessäni suomutaa suustani, uudet pommit mätkähtelivät hartioihini ja kypäräni päälle, uhaten katkaista niskani ja haudata koko Kotarin alleen. Tulitus hiljeni ja uskalsin jo nostaa kasvoani. Broidi oli jo päässyt eteenpäin ja minäkin väänsin puolikkaan kahvasta.

Suopursu kukkii, rahkasammal aava rannaton, hyrisin ekstaasissa ja tunsin kiten KTM oli kuin nykyajan Hullu-Jussi, joka tekisi suonojituskoneen tarpeettomaksi. Hurmioni sai uusia muotoja, kun huomasiin lentäväni ohjaustangon yli kohti sammalmattoa. Olen kaatunut enduroilla satoja kertoja, kuten muutkin kuskit ja minusta kaatuminen on kivaa (paitsi kisoissa). Usein kaatumisen aikana minulla on mahdollisuus valita laskeutumiskohta ja -tapa. Nyt näin kaiken tosi selvästi. Halusin laskeutua pyöreän pehmeästi tekemällä kuperkeikan sammaleessa. Päärintaa vasten ja jalat koukkuun ja niin kierähdin maahan selälleni. Koskaan myöhemmin ei tullut tilaisuutta toistaa tätä näyttävää tempua.

Nousin polvilleni noin viiden metrin päässä Kotaristani. Se seisoj suossa etupää uponneena salakavalaan reikään. Broidi oli pysähtynyt nyrkin kantaman ulkopuolelle ja nauro katketakseen niin, että horjahti pyörän päällä ja kaatui. Nyt oli minun vuoroni nauraa ja nyt hekottelimme kumpikin tahoillamme pystyyn.

Takki alkoi olla tyhjänä jo molemmilla ja päätettiin säästää tätä hauskaa rähjäämistä toiseenkin kertaan. Reidet täristen aloitimme paluun, jonka aioimme suorittaa vähän oikaisten. Oikopolku oli lehtoperäistä maastoa, jossa oli kovaa ja nopeaa polkua. Nyt sille oli kaatunut pari koivua. No problem! Kaasulla keula ylös ja väännöllä märän rungon yli ja sama uudestaan. Polun loppupäässä oli syvät traktorispoorit, jotka olivat täynnä vettä. Oli hypättävä kannakselle spoorien keskelle, jos ei halunnut kastella saappaitaan. Tyyli puhtaasti kuin lämminverisillä arabialaisilla ylitimme esteen helposti ja jatkoimme matkaa kannasta pitkin. Silloin tällöin oli pakko uhitella ja sutaista vähän, ettei toinen ajaisi aivan "tappituntumassa".

Muutama kilsa kotiin ja pyörien pesu ja rasvaus. Sitten saunaan! Puulämmitteinen kiuas antoi hyvät, kosteat löylyt ja hikeä riitti meistä vielä saunanlauteillekin. Samalla kun korvasimme nestehukkaa, ajoimme päivää uudestaan. Kai se kuuluu samaan nautintoon. Jossain vaiheessa tuli naisväkeä varmistamaan ettemme ole jääneet spoorin laidalle maakaamaan. Huomenna mentäisiin oikeasti sieneen ilman konevoimaa!

Perttulan Paroni

Tämän vuoden Jumbo Run oli Ahvenanmaalla sen pääkaupungissa Maarianhaminassa 17.6 - 19.6.2005. Tapahtuman organisoivat meidän puolelta Ove Westerlund; samoin hän teki kaksikymmentä vuotta sitten.



Jumbo Run 2005

Tämän vuoden Jumbo Run oli Ahvenanmaalla sen pääkaupungissa Maarianhaminassa 17.6 - 19.6.2005. Tapahtuman organisoivat meidän puolelta Ove Westerlund; samoin hän teki kaksikymmentä vuotta sitten.

Majapaikkana meillä oli Prästö Stugor & Camping Sundissa. Mukavan kodikas leirintäalue, joka sijaitsi parinkymmenen kilometrin päässä kaupungista. Osa meistä

saapui laivalla ja osa taas lautoilla saaristoa pitkin. Illan mittaan kuitenkin pääsimme asettumaan ja saunomaan. Tosin tavat ovat sen verran ruotsalaisia, ettei saunaa oltu ennakkoon sovittu. Ei täällä ole tapana kokoontumisissa joka ilta saunoa. Mutta asia hoitui ja sauna lämpeni. Forssasta oli tullut pariskunta, joka oli ollut yhtenä kolmesta osallistujasta (mantereelta tulleita) silloin kaksikymmentä

vuotta sitten. Samaa pyörää heillä ei ollut enää, mutta vaunu löytyi autotallista ja teltaa tykötärpeineen oli sama kuin silloin.

Tanskalaisia oli mukana kaksi pyöräkuntaa ja loput olivatkin sitten ruotsalaisia. Heillä ei vain ollut lapsia mukana ollenkaan. Tai olihan Hansilla tytär, mutta tämä jo itsekkin ajoi sivuvaunua, joten ei oikein lapsiksi voinut laskea. Lapset pelasivat keskenään jalkapalloa tai lentopalloa tai muuten vain parveilivat. Ilta kului grillaamisen merkeissä ja aamulla olimme virkeinä valmiita lenkille ja päivän ohjelmaan.

Tapahtuma lähti Maarianhaminan keskustasta Tivolilta. Itse Tivoli on siellä DUV:n eli kehitysvammaisten tukiryhmän ylläpitämä ja heidän suurin tulonlähteenä. DUV oli myöskin yhteistyökumppanina Jumbossa. He olivat kutsuneet ajokaverimme ja hoitaneet linja-autokuljetuksen



kyytiläisillemme. Itse järjestäytyminen oli hiukan kaoottista, mutta intoa ei ainakaan puuttunut porukoilta. Kaikki olivat kovasti lähdössä. Olihan tämä

kuitenkin ainutkertainen tapahtuma. Paikalla oli myös kiitettävä määrä paikallisia motoristeja. Lähdimme komeasti letkassa poliisiauto etunenässä. Poliisit sulkivat risteyskierroksia, jotta pääsimme yhtenäisenä letkana ajamaan. Samoin he saattoivat meidät lenkin päätteeksi takaisin. Ajolenkki suuntautui Breidablickiin kaikkia ihanteellisia moottoripyöriteitä pitkin. Reitti oli valittu hyväkuntoisista teistä ja niin että siellä oli kaikkea mukavaa katseltavaa mutta silti vaihtelevaa maastoa. Oli mutkia ja mäkiä. Lenkin kääntopaikkana oli tuo Breidan ja siellä saimme soppaa ja kahvia. Täällä sitten tauon jälkeen vaihdoimme uudet kyytiläiset ja palasimme takaisin Tivoliin. Seuraavana olikin makkaran syöntiä ja lapset kiep-





Saaristo- matkailua Ahvenanmaalla



puivat vehkeissä.

Iltaohjelmassa meillä oli leirintäalueella Husbandetin konsertti. Ohjelma oli aika rokahtava ja artistit eläytyivät täysillä. Varsinkin basistin tukka vain liehui kun hän jammaili. Selväksi tuli myös Maarianhamina IFK kannatus. Tämän jälkeen otimme muutaman ottelun maittain. Lajeina oli polkupyörällä ajoa, veden kuljetusta, pähkinän heittoa. Jäimme jostain syystä jumboiksi. Mutta toisaalta meillä olikin nuorin joukkue ja jumbohan olikin tavoitte? Kisat voitti Tanskan joukkue. Tämän vuoden tapahtumista seuraava Jumbo Run

olisi Ruotsissa elokuun puolivälissä ja Tanskassa olisi myös elokuussa iso sivuvaunutapahtuma. Ja taas saunoimme että grillasimme.

Mukava reissu ja tuntui aivan kuin olisi käynyt pitkälläkin ulkomaan reissulla. Saimme muistoksi Ahvenanmaan mustan leivän ja vaikka suhtauduin hiukan epäillen tuohon mustaan möykkyyn, niin hyvää oli. Mitäpä sen parempaa naposteltavaa, kuin ohuita leipäpaloja voilla voideltuna. Tosi positiivinen yllätys.

Iris Riihiluoma



Muistan vielä ajan, jolloin saaristolautat olivat maksuttomia paikallisille, ja turisteillekin mikäli yöpyivät matkan varrella. Motoristin oli helppo lähteä matkaan saaristolauttoja käyttäen, sillä moottoripyörän sai yleensä kenkälusikalla johonkin lautan nurkkaan tai poikittain autojonon perään, vaikka ei olisi varannut paikkaa.

Tänä päivänä saaristolautat eivät ole ilmaisia. Jos yöpyy välillä ja varaa lippunsa etukäteen, pääsee halvemmalla tariffilla, joka moottoripyörälle on 10 euroa manteeelta Ahvenanmaalle tai takaisin riippumatta käyttäkö pohjoista Brändön vai eteläistä Kökarin reittiä. Jos mieli ajaa yöpymättä päästä päähän, hinta on 39 euroa suuntaansa sesonkiaikana. (Autolla vastaavat hinnat ovat 14/19 euroa (pohj/etelä) ja suora reitti 77 euroa.) Säästää siis n.30 (60) euroa kulutettavaksi saariston hyväksi.

Olimme tässä (suokaa anteeksi, autolla) perheen kanssa Ahvenanmaalla, ja menomatka Brändön kautta sujuikin juuri tuon kaavan mukaan. Telttapaiikka ajoneuvon kera maksoi 10 euroa, ja suihkuun tuhlautui pari euron polettia. Leirintäalueen ravintolakin ilahdutti kansainvälisellä olutvalikoimallaan. Ruoka oli hyvää ja normaalihintaista. Brändön visiitistä jäi

hyvä maku, ja jotain samanlaista odotimme paluumatkalla Kökarilta.

Maarianhaminassa telttamme hajosi, ja päätimme varata mökin Kökarilta. Käsitimme ainoan Klobbars Gästhemin jäljellä olevan mökin maksavan 78 euroa. Totesimme, että nautitaan sitten luksusmökin suihkuista sun muista. Hinta kun antoi odottaa omaa saunaa ja taivaskanavia. 60 euron säästö lauttahinnassa kyllä hupenisi tuohon, mutta tuetaan nyt saaristoa mieluummin kuin lauttayhtiöitä, ajattelimme.

Kun pääsimme Kökarille, olin kuin puulla päähän lyöty. 78 euron mökki oli 30 vuotta vanha 'kevythirsimökki', josta päivä paistoi hirsien välistä. Mökille johtava polku oli heinikköä lapsiamme kainaloihin (punkkivaara), vesipiste oli heinikon laidassa mökin ulkopuolella ja ainoa vessa oli puucee liukkaana kallion takana, jonne oli 50 metrin henkeäsalpaava kävely pieni lapsi kainalossa. Suihkuun olisi päässyt heti rantasaunalle, mutta illalla jos haluaisi suihkuun, olisi varattava sauna 10 eurolla tunti. Saunan suihkun lämmin vesi olisi vielä maksanut euron / 6 min lisää.

Kun wc:t ja pesutilat olivat surkeammat kuin yhdelläkään käyttämällämme leiri-alueella, kysyimme mitä maksaisi jos ot-

taisimmekin neljän hengen huoneen (wc:t käytävällä, kapeat kerrossängyt)? Hinta 133 euroa hymyilytti. Emme vaihtaneet.

Eräät paikalle sattuneet motoristit kertoivat olleensa Ahvenanmaalla laadukkaassa B&B:ssä noin 50 eurolla, ja että tämä oli siihen verrattuna riistoa. Itse olimme tähän asti olleet leirintäalueilla, ja niissä mökit olisivat maksaneet 30-50 euroa. 50 euron mökki olisi ollut jo omalla wc:llä.

Yleensä kun kohtaa tällaista palvelua, kehotetaan äänestämään jaloillaan ja poistumaan paikalta. Mutta minkäs teet, kun teltta on rikki, lapset väsyneitä ja viimeinenkin lautta saarelta lähtenyt. On alistuttava riistoon tai sanoisinko matkailijoiden hyväksikäyttöön. Täytyy myöntää, että jos pohjoisesta reitistä ja Brändöstä jäi hyvä maku, niin Kökarista jäi sitäkin kitkerämpi. Siitäkin huolimatta, että lapset sanoivat mökkiä kivaksi, emmekä punkkejakaan saaneet.

Jos saaristoa yritetään pitää hengissä matkailuelinkeinolla, niin paremmin se mielestäni onnistuisi hyvillä palveluilla ja kohtuullisilla hinnoilla. Jos henkilökuntakin silmät suurina valittelee: ”joo, no me ollaan vähän kalliita” tai: ”voittehan te vaikka käydä katsomassa, jos se mökki edes kelpaa teille”, ollaan väärillä jäljillä. Seuraavaksi taidamme tukea lauttayhtiötä ja viettää yhden yön enemmän Ahvenanmaalla.

◆ Teksti: Jarkko Vuori

Moottoripyörä ja GPS

Tässä kaksiosaisessa artikkelisarjassa tarkastellaan paikannus- ja reititysjärjestelmän hyödyntämistä moottoripyöräkäytössä. Edellisessä osassa esiteltiin satelliittipaikannuksen historiaa ja yleisiä toimintaperiaatteita. Tässä toisessa osassa tutkitaan laitteen valintaa motoristin näkökulmasta, laitteen kiinnittämistä pyörään sekä esitellään käyttökokemuksia.

Moottoripyörä asennuspaikkana

Moottoripyörä on laitevalmistajalle varsin haastava käyttöympäristö. Lämpötilat vaihtelevat rajusti, kosteutta on ajoittain tarjolla runsaastikin ja tärinä tuhoaa hitaasti ja varmasti komponenttien liitoksia.

Moottoripyöräkäytössä paikannus- ja navigaatiolaitteiden pitäisi olla jossain määrin vesitiiviitä. IPX7-luokan tiiviys (kestettävä 30 minuuttia 1 m syvyydessä) on yleensä riittävä. Monet paikannuslaitteet toimivat omilla paristoilla tai akuilla. Jatkuvassa käytössä nämä kuitenkin tyhjenevät varsin nopeasti. Siksi liityntä moottoripyörän sähköjärjestelmään on yleensä suotavaa. Mikäli laite liitetään moottoripyörän sähköjärjestelmään, sen täytyy myös kestää moottoripyörän sähköjärjestelmissä esiintyvät puolijohteita tuhoavat transientit. Käytännössä laite joka on tarkoitettu toimivaksi auton tupa-

” Satellite’s gone, Up to the skies

Thing like that drive me, Out of my mind

Satellite of love, Satellite of love

Satellite of love, Satellite of”

Lou Reed: Satellite of Love, Transformer, 1972

kansyyttimen virralla, on toimiva myös moottoripyörän sähköjärjestelmässä.

Laitteen asentaminen pyörään onkin hankalampi ongelma. Pyöriä ja laitteita kun on niin monenlaisia, mitään yleispätevää ratkaisua ei oikein ole olemassa. Erilaisia asennustelineitä on tarjolla paljon, esimerkiksi amerikkalaisia RAM-mount telineitä (<http://www.ram-mount.com/>) on monenlaisia joiden avulla laite saadaan kiinnitettyä ohjaustankoon tai tankin kiinnitysruuveihin. Useissa versioissa on pallonivel, jonka avulla laitteen saa halumaansa katselukulmaan kätevästi. Saksalaisella Touratechillä (<http://www.touratech.de/>) on taas oma näkemyksensä laitteiden kiinnittämisestä, heillä on jopa tärinävaimennettuja erikoismalleja joita suositellaan erityisesti kaksipytyisten omistajille. Lisäksi joissain heidän mallissaan on lukko jolla varmistetaan että arvokasta laitetta ei kuskin ruokatauon aikana varasteta parkkipaikalta. Saengilla

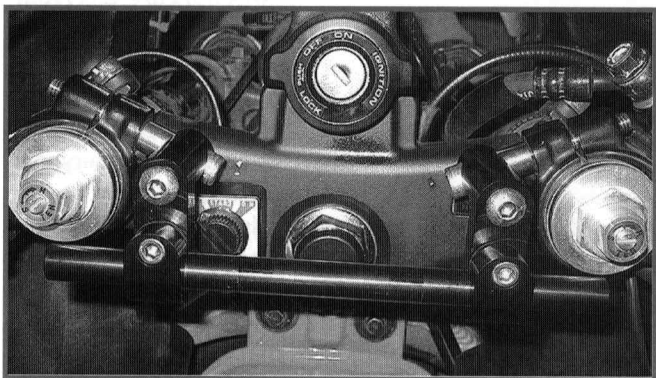
(<http://www.saeng.com/>) on myös erilaisia varsia joiden avulla laitteita voi ripustaa pyörään.

Tärkeintä asentamisessa ovat omat mieltymykset. Missä kohtaa laitteen haluaa näkökentässään sijaitsevan. Jotkut laittavat laitteen varsin korkealle, jolloin katseen siirtäminen tiestä laitteen näyt-

töön on helppoa. Toiset haluavat laitteen olevan ajajan lähellä jotta ylipäättään näkevät tekstin laitteen näytöllä. Yhdet haluavat että laite on lähellä kahvoja jolloin laitteen nappien painaminen on helppoa. Toiset taas arvostavat sitä että laite on tukevasti pyörässä kiinni jolloin sen varastaminen ei ole niin helppoa. Koska mieltymyksiä on useita, yleispäteviä neuvoja kiinnittämiseen ja laitteen sijoittamiseen on vaikea antaa.

Itse arvostan eniten laitteen kiinnityksessä sitä että se on tukevasti kiinni pyörässä. Silloin ei tarvitse olla jatkuvasti huolissaan että vähäisemmät sielut anastaisivat laitteen heti kun pyörän lähettyviltä poistuu. Pyöräni (Honda CBR 600F4) on myös sellainen jossa ei ole kovin montaa helppoa paikkaa kiinnitykselle. Siksi innostuin amerikkalaisen säätäjän (www.gadgetguy.net) pikkupajassaan tekemistä vempelistä. Vempele (Bracket kit III) koostuu 7,5 tuumaa pitkästä tangosta joka on kiinni kulmien ja holkkien kautta

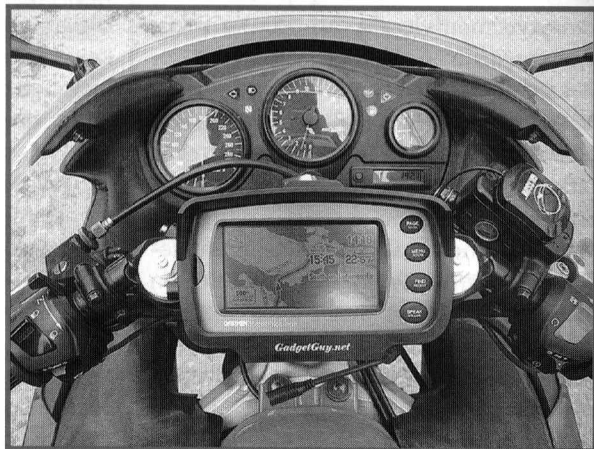
ohjaustangon clip-onien kiinnityspulteista, Kuva 1. Tähän jämakästi pyörässä kiinni olevaan tankoon on sitten helppo ripustaa erilaisia laitteita.



Kuva 1. Clip-onien kiinnitysruuveihin liitetty

Kiinnityspultit ovat tuumaisilla kuusiokoloilla joten kun kierteisiin pistää hiukan ruuvilukitetta, niin Euroopapalaisella vorolla ei ole aivan helppoa irrottaa tankoa pyörästä. Tankoon kiinnitin sitten samasta paikasta hankitun erityisen kotelon paikanninlaitteelle. Kotelo on tukeva ja lukollinen joten laitteen voi jättää huoletti vähäksi aikaa ilman valvontaa. Jämäkkä ratkaisu ja laite on sopivassa paikassa suoraan ohjaustangon keskellä. Sähköt laitteelle otin pyörän jäähdyttäjän puhaltimen piiristä kun siinä oli ylimääräistä kapasiteettia; 10A sulake eikä muita laitteita kuin puhallin. Näin käyttöjännite laitteelle kulkee virta-avai-

men kautta jolloin ei ole pelkoa että laite jäisi vahingossa päälle tai joku laittaa sen ilkeyksissään päälle akkua tyhjentämään. Syötön sai näppärästi ryöstettyä puhaltimen liittimen juuresta, liitos juotamalla ja päälle kuristemuovia niin liitos on varma. Asennettuna koko komeus kuskinkin kannalta katsottuna näyttää tältä, Kuva 2. Laite ei peitä näkyyttä mittareihin ja on nopealla vilkaisulla katsottavissa.



Kuva 2. StreetPilot 2610 asennettuna.

Markkinatilanne ja oma valintani

Paikannus ja navigointijärjestelmiä on kahenta pääluokkaa. Erillislaitteita jotka ovat valmistettu vain tätä tarkoitusta varten tai

sitten PDA-laitteita tai kännyköitä joihin on ladattu paikannus- ja navigointiohjelmit. Erillislaitteet voivat periaatteessa olla paremmin suunniteltu omaa tarkoitustaan varten mutta pienemmistä valmistusmääristä johtuen ne ovat kalliimpia. Erillislaitteet jakautuvat lisäksi kädessäpidettäviin ja ajoneuvossa pidettäviin. Kädessäpidettävän voi ripustaa ajoneuvoon ja lisäksi sen voi ottaa tarvittaessa mukaansa vaikkapa metsälenkille. PDA-laitteepohjaiset järjestelmät ovat halvempia, mutta niissä voi olla kiusallisia puutteita sillä alun perin ne eivät ole tehty paikannuskäyttöä varten, esim. vesitiivisyys on monen PDA-laitteen kompastuskivi. Toki erilaisia vedenpitäviä koteloita on PDA-laitteille tarjolla, mutta sitten taas laitteen käytettävyys useassa tapauksessa kärsii kovasti.

Vielä runsas viisi vuotta sitten GPS-laitteiden kanssa näprääminen vaati teknistä näppäryyttä. Laitteiden liittynät olivat sekavia, käytetyt koordinaatit eri maisia erilaisia. Laitteisiin ei mahtunut karttatietoa kovinkaan paljoa ja karttoja piti kerätä useammasta eri lähteestä. Siksi monet friikit väsäilivät omia GPS:lle pyhitettyjä nettisivuja, esimerkiksi gpsinformation.net on yksi parhaimmista. Sieltä löytyy perustietoa GPS-tekniikasta sekä laitteiden esittelyä ja vertailua. Nykyisin laitteet ovat arkipäiväistyneet ja karttojen ja koordinaattien kanssa pelaaminen yksinkertaistunut niin että laitteet herättävät sinänsä yhtä paljon intohimoja kuin paineilmakompressori. Tämä näkyy siinä, että nettisivujen sisältö muuttuu pikkuhiljaa teknispainotteisesta pölinästä laitteiden ulkoisista ominaisuuksista (koko, väri, näyttö) vehtaamiseen ja laitevalmistajat keskittyvät laitesuunnittelun sijasta brändien hallintaan.

Kuluttajasektorilla erillislaitteiden valmistajista kaksi suurinta ovat Garmin (www.garmin.com) ja Magellan (www.magellangps.com). Amerikkalainen Gary Burrell ja taiwanilaisyyntyinen tohtori Min Kao perustivat Garmin Corporationin vuonna 1989 tavoitteenaan tuoda GPS-paikannus useille uusille markkinasegmenteille. Yhtiön nimi tulee perustajien etunimien alkuosista. Pörssiin yhtiö listautui vuoden 2000 lopussa, siitä lähtien liikevaihdon kasvu vuosittain on ollut 20% luokkaa. Tällä hetkellä yrityksessä on n. 2500 työntekijää joista puolet Yhdysvalloissa ja puolet Taiwanissa. Tuotekehitys on pääosin Yhdysvalloissa ja halvempien tuotteiden valmistus tapahtuu Taiwanissa. Yhtiö valmistaa tuotteita sekä kuluttaja- että ilmailusektorille ja väittää olevansa alan markkinajohtaja. Toinen suuri paikannus- ja navigointilaitteiden valmistaja Magellan on perustettu Kaliforniasa vuonna 1986, Magellan valmisti maailman ensimmäisen kaupallisen kädessäpidettävän GPS-paikantimen vuonna 1989 (Magellan NAV 1000). Yrityksen nimi tulee Espanjalaisen Ferdinand Magellanin mukaan joka ensimmäisenä purjehti maapallon ympäri 1500-luvulla. Vuonna 2001 pääosin ranskalaisomisteinen Thales yhtiöryhmittymä osti Magellanin ja liitti sen osaksi navigointitekniikkaan keskittyntä Thales Navigationa. Thales on keskittynyt lähinnä sotilaselektronikan valmistukseen, mutta monialaisena yritysryhmittymänä on monessa muussakin mukana, mm. Bayer kemikaalit kuuluvat yritysryhmittymään. Euroopassa monet pankkikorttien lukulaitteet ovat Thalesin valmistamia. Thales on myös mukana yhdessä konsortiossa joka on tehnyt tarjouksen Galileo-järjestelmän toteuttamiseksi. Yritys on listautunut Pariisiin ja Saksan pors-

seihin. Yhtiössä työskentelee 57 000 työntekijää joista reilusti yli puolet Ranskassa.

PDA-pohjaisia järjestelmiä on saatavilla useilta valmistajilta, nettisivu <http://www.pocketgpsworld.com> on hyvä sivusto josta näkee tarjolla olevia malleja. Hollantilainen TomTom (www.tomtom.com) on perustettu vuonna 1991 ja on yksi suurimmista PDA-laitteiden navigointiohjelmistojen valmistaja. Viimeaikoina yritys on tehnyt hiukan modifioituista PDA-laitteista valmiita navigointikononaisuuksia, mm. TomTom GO-sarja. Lisäksi vuoden 2005 aikana heiltä pitäisi tulla erityinen moottoripyöräilijöille suunnattu laite, TomTom RIDER. Laite on vesitiivis, siinä on kosketusnäyttö jota voi käyttää ajohanskoillakin sekä Bluetooth-liityntä jolloin ajo-ohjeet saa langattomasti kypärässä olevaan Bluetooth-headsettiin (esim. Schuberthin Bluesonic, <http://www.schuberth.de/bluesonic/index.htm>). Lisäksi laite kykenee toimimaan Bluetooth-liityntäisen puhelimen kanssa, ohjaamaan puhelut headsettiin sekä hakemaan puhelimen avulla tietoja liikenne-ruuhkista sekä säätilasta (joskin TomTom'in omasta palvelunumerosta johon soittaminen tietysti maksaa jonkin verran). Suomalainen Navicore (www.navicore.fi) tekee Series 60 ja 80-älypuhelin sopivaa ohjelmistoa joka GPS-moduulin avulla muuntaa matkapuhelimen täysveriseksi navigaattoriksi. Tämä on yksi halvimmista keinoista saada navigoinnin ja paikannuksen edut käyttöönsä. Kännykkä vedenpitävään povitaskuun, GPS-vastaanotin minigrip-pussiin tankkilaukkuun ja Bluetooth-headset päähän, niin pääsee nauttimaan GPS-tekniikasta halvalla.

Markkinoiden erillislaitteet sekä suurin osa PDA-laitteista teknisesti eroavat

toisistaan yllättävän vähän. Kaikissa on pääosiltaan sama tekniikka; ARM7-prosessori, taustavalaistu värillinen kosketusherkkä LCD-näyttö, GPS-vastaanotinpiiri ja muistit. Eli oikeasti laitteiden valmistus ja kehittelykustannukset ovat melkein samoja. Luultavasti käytetyt komponentitkin ovat pitkälti samoja. Hämmäntävintä on että ns. kalliit ammattilaitteetkin (esim. VDO:n todella laajan katselukulman navigointilaitteet) pohjautuvat pääosin samaan arkkitehtuuriin (joskin VDO:ssa on MIPSin prosessori). Laitteiden myyntihinnan määrääkin käytännössä markkinatilanne sekä tuotemerkki, koska laitteiden valmistuskustannuksissa on vain pieniä eroja. Siksi laitteiden hinnat voivat muuttua melkoisestikin lyhyellä aikavälillä. Myös tuotedifferentiaation merkitys on suuri, valmistajat käyttävät enemmän aikaa miettiessään mitä ominaisuuksia mihinkin malliin sisällytetään kuin itse ominaisuuksien tekniseen tekemiseen. Luultavasti tulevaisuudessa laitteita suunnittelee ja tekee vain muutama alihankkija ja nykyiset valmistajat keskittyvät vain tuotemerkin, tuotesortimentin sekä markkinoinnin hallintaan. Vastaavatyypinen kehityshän on jo nähty kännyköiden yhteydessä.

Valitessani navigaattorilaitetta halusin ensisijaisesti navigointikäyttöön ja yksinomaan ajoneuvossa pidettäväksi suunnitellun laitteen. Koska en juuri liiku metsissä, silloin laitteen akkukäyttöisyydestä ja kannettavuudesta ei ole mitään etua. Luultavasti akkukäyttöisyyden takia joudutaan tekemään kompromisseja näytön valaistuksen kirkkaudessa ja prosessorin kellotaajuudessa, joten jos akkukäyttöisyyttä ei tarvitse se voi olla jopa haitallinen ominaisuus. Lisäksi laitteen pitää kestää roiskevettä eikä sen muistivälineenä

saa olla microdrive joka tuskin pidempään kestäisi moottoripyörän tärinöitä. Siihen täytyy myös mahtua koko Euroopan kartasto kerralla, en jaksata jatkuvasti latailla eri kartastoja koneeseen tai vaihdella muistikortteja. Motoristi haluaa olla vain vapaa, eikä leikkiä läppärin kanssa karttoja lataillen. Lisäksi halusin että reittejä suunniteltaessa voi ohjeistaa laitetta valitsemaan pikkuteitä sekä kulkemaan ennalta asetettujen reittipisteiden kautta. Ennalta asetetut reittipisteet (VIA, via points) on erittäin tärkeä ominaisuus motoristille, niiden avulla saadaan koneen automaattisesti suunnittelemat reitit kulkemaan myös tarvittaessa kiintoisien nähtävyyksien ja upeiden pikkuteiden kautta. Lisäksi laitteessa olisi hyvä olla yksinkertainen toiminto hakea korvaavaa tietä jos reittiin valittu tie ei jostain syystä miellytä tai on ruuhkainen. Nämä vaatimukset karsivatkin mahdollisuudet kahteen laitteeseen; Garmin StreetPilot 2610 tai TomTom RIDER (Magellan RoadMate 500:ssa ei voi asettaa kauttakulkupisteitä ja Magellan RoadMate 700:ssa on tärinälle altis kovalevy). Koska TomTom'in laitetta ei vielä saanut eikä saatavilla olevien tietojen perusteella voinut olla varma onko ko. laitteessa kaikki vaaditut ominaisuudet, oli päätös helppo.

Garmin StreetPilot 2610 esiteltiin kesällä 2003. Ensimmäinen Garminin StreetPilot-sarjan laite esiteltiin jo vuonna 1999, joten valmistajalle on kertynyt mukavasti kokemusta mitä asiakkaat autonavigaattorilta haluavat. StreetPilot 2610 oli ensimmäinen kosketusnäytöllä, kaukosäätimellä ja nopealla prosessorilla varustettu autonavigaattori. Vuonna 2004 StreetPilot 2600-sarja toi konsernin liikevaihdosta 14%. Garmin StreetPilot 2610:a on arvosteltu että siinä on turhan paljon eri-

laisia valintoja ja käyttöliittymä on monimutkainen. Näppäin- ja menuvalintafräikkinä sekava ja monipuolinen käyttöliittymä on minusta vain etu, onhan sitten ainakin riittävästi toimintoja ja parametreja joista valita. Laite on ollut markkinoilla jo kaksi vuotta joten se on koeteltu malli, ohjelmisto on stabiili ja sen käytöstä on saatavilla useita eri lausuntoja. Lisäksi laitteelle löytyy nettisivustokin (<http://home.socal.rr.com/diverhank/SP26X0UndocumentedFeatures.htm>) jossa on esitelty kaikenlaisia hyödyllisiä käyttövinkkejä. Käyttäjien kokemukset ovat pääosin olleet positiivisia joten päätin painaa ostonappia. Ostin laitteen Tanskalaisesta SportExtremestä koska ostohetkellä se oli halvin (760e). Takuuasoiden suhteen olin huoleton, nykylaitteita ei enää korjata vaan ne vaihdetaan suoraan. Tämän luulisi onnistuvan vaikka myyntipaikka on hiukan kauempanakin. Siksi laitetta ostaessa kannattaa käyttää Internetin hakukonetta ostopaikkaa etsiessä. Sitten kun on postikuluineen halvin hinta löytynyt, katsotaan hakukoneen avulla mitkä keskustelupalstoilla sanotaan kyseisestä myyjästä. Jos palaute on suopeaa, niin ostopäätöksen voi tehdä. Tehokasta markkinataloutta parhaimmillaan. Nykyaikainen teollisuustuotteiden jakelulogistiikka on hämmästyttävän tehokasta. Laitteeni lokista näin että sen käyttöönottotesti oli tehty Taiwanissa 6.4.2005. Tilasin laitteeni 12.4. ja se saapui 21.4. – vain kaksi viikkoa siitä kun se oli valmistettu miltei toisella puolella maapalloa. Globalisaatiosta on turha puhua tulevaisuudessa, se on jo nyt täällä.

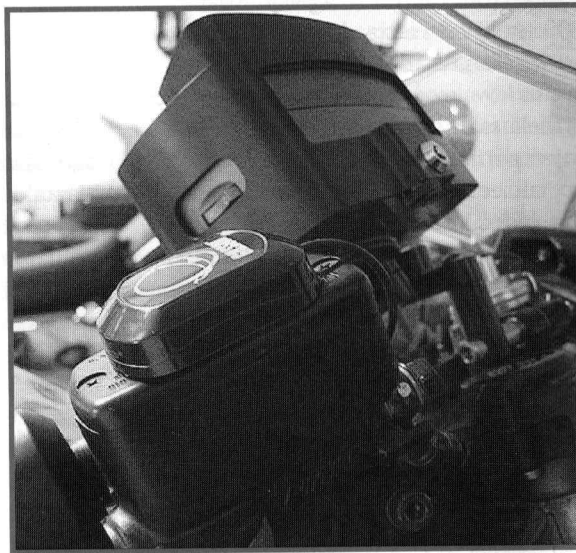
Lisäksi ostin erikseen 2 GB Compact Flash (CF) muistikortin johon mahtuu kerralla koko Euroopan kartasto, eipähän tarvitse jatkuvasti vekslata eri karttojen

kesken. StreetPilot 2610 on CF-kortin liitännän suhteen jo senverta vanha, että ylimääräisestä nopeudesta CF-kortin suhteen ei ole mitään hyötyä. Siksi muistikortti kannattaakin valita halvimman hinnan mukaan, ei suorituskyvyn.

Käyttökokemuksia

Ilmassa oli suuren urheilujuhlan tuntua kun tein ensimmäisen GPS-ohjatun matkan autotallilta lähimmälle huoltoasemalle. Ongelmaksi kuitenkin osoittautui välittömästi satelliittien heikko signaali, paikannus ei toiminut lainkaan. GadgetGuyn GPS-teline on umpialumiininen ja siinä on päällä pieni aukko sisäistä antennia varten. Minun asennuksessani laite on melko pystysuunnassa jolloin laite vastaanottaa lähinnä vain edestä tulevia signaaleja, siksi signaalit olivat heikkoja ja paikannus katkeili suurimman osan aikaa. Onneksi StreetPilotissa on MCX-liitin ulkoista antennia varten, joten hankin Gilssonin (www.gilsson.com) ulkoisen antennin jonka kiinnitin sitten kahvassa olevaan jarrunestesäiliön kanteen. Gilssonin antenniin päädyin koska se oli halvin (alle \$20), pienikokoinen, siitä oli saatavilla MCX-kulmaliitinversio joka mahtui koteloon ja siinä oli näppärä magneettikiinnitys, Kuva 3. Ulkoisella antennilla toiminta parantui dramaattisesti, satelliitteja on tyypillisesti aina kuuluvilla 6-11 ja jopa korkeitten rakennusten ympäröimänä kaupungissa yhteys yleensä säilyy muutamaa satelliittiin jolloin paikannus toimii. Tämä johtuu

siitä että antennin asennuspaikalta on suora näköyhteys ylöspäin kaikkiin suuntiin, toisin kuin monesti autossa jossa katto estää osan signaaleista. Tunneleissa joissa GPS-signaalit katoavat, mutta StreetPilot olettaa että ajoneuvo jatkaa samalla vauhdilla samaan suuntaan. Suomessa tunnelit ovat niin lyhyitä että tällä olettamuksella laite toimii erittäin hyvin. Lisäksi StreetPilot osaa odottaa oikeita GPS-signaaleja heti kun ne tulevat kuuluville, joten tunnelista ulospäästyä laite paikantaa itsensä välittömästi oikeaan paikkaan. StreetPilot näyttää vastaanotettavien satelliittien loogiset numerot ja aseman taivaankannella. Tätä on hauska seuraila, jopa niinkin hauskaa että melkein ajoin ojaan innostuksissani kun uusin GPS-satelliitti numero 02 nousi taivaanrannasta.



Kuva 3. Ulkoinen antenni kiinnitettynä etujarrun jarrunestesäiliön kanteen.

Garmin StreetPilot 2610 on osoittautunut olevansa kehujensa arvoinen. StreetPilot on varsin jämakästi rakennettu, onhan se vesitiivis. Näyttö on selkeä ja näkyy kohtuullisesti ulkokäytössäkin, toki sopivasta kulmasta tuleva auringonvalon tekee lukemisen hankalaksi joskin valkoisella pohjalla olevat ajo-ohjeet näkyvät silti auttavasti. Näytön resoluutio voisi olla parempikin (nyt se on vain 305 x 160), kartat kun sisältävät paljon kaikenlaista pikkutietoa. Vaikka näytön päivitys on nopeata tehokkaan prosessorin ansiosta, niin itse näyttömoduli ei ole hirveän nopea, kun kuva liikkuu, niin perään jää pientä häntää. Harvoin tosin ajaessa näyttöä ehtii niin tarkasti silmäilemään että nuo hännät haittaavat. Käytännössä näytöltä ei ajaessa ehdi karttaa kovin paljoa tutkailemaan, sitä varten on erikseen pysähdyttävä. Ajo-ohjeet ovat niin selkeitä, että ne ehtii hyvin havaita. Kosketusnäyttöä voi käyttää myös ajohansikkaat kädessä. Kartan siirtäminen koskettamalla näyttöä ja samanaikaisesti vetämällä on hiukan hankalaa. Hämmästyttävää kyllä, ajohansikkaat kädessä kosketusnäyttö tuntuu toimivan jopa luotettavammin kuin pelkällä sormella. Laitteen käyttöliittymä on perinteisistä tietokoneista tuttu, valintalistat, liukusäätimet, dialogit muistuttavat hyvin paljon Windows-maailman vastaavia komponentteja ja ne toimivat hyvin pitkälle samoilla periaatteilla. Välttämättä ohjekirjasta ei tarvitse lukea lainkaan jotta laitteella pääsee alkuun. Laitteen käynnistyminen ottaa aikansa, ensimmäinen paikanmääritys käynnistymisestä tulee keskimäärin 20-30 sekunnin päästä ja tämä on vielä

usein melko harhainen. Joskus tämä voi olla kärsimättömälle käyttäjälle ongelma. Kaikkia laitteen toimintoja voi silti käyttää vaikkei paikanmääritys olisikaan vielä valmis.

Karttapohja on varsin karu, kartalla näkyvät vain tiet, suuremmat vesistöt sekä rautatiet. Tämä on ymmärrettävää sillä oman paikan selvittämiseen karttaa ei tarvita, paikannuslaite huolehtii siitä. Siksi kartasta on poistettu suurin osa paikan selvittämiseen liittyvästä informaatiosta ja keskitytty vain yhteyksien osoittamiseen. Yhteydetkin on osoitettu vain pelkällä loogista yhteyttä kuvaavalla viivalla, ei mustien reunaviivojen rajoittamalla paksulla viivalla kuten paperikartoissa. Teiden numerointi on amerikkalaiseen tyyliin jossa tien numero on soikion sisällä. Suurempien teiden numerot ovat taasen perinteisen neliön sisällä. Erot ovat kuitenkin pieniä suomalaisen merkintäkäytäntöön nähden ja niihin tottuu varsin nopeasti.



Kuva 4. Opastusnäyttö.

Opastus ajon aikana on riittävän selkeää. Kartalla näkyy oma sijainti keskitetynä sekä suunniteltu reitti hiukan matkaa etukäteen, Kuva 4. Näytöllä näkyy

myös vasemmalla reunalla etäisyys seuraavaan käännokeeseen sekä käännoksen suunta (kuvassa käännoke oikealle 150m päässä). Myös tien nimi jolle ollaan käänntymässä näkyy näytöllä. Tämä on arvokas apu auttamaan tapauksissa joissa yhteys satelliitteihin vähäksi aikaa menetetään, jos oma sijainti ei olekaan tiedossa, niin ainakin voidaan kuikuilla koska seuraavan tien nimi näkyy. Kartan orientaatio on valittavissa mieltymyksen mukaan, kuvassa menosuunta on aina suoraan edessä ja pohjoisen suunta ilmoitetaan vasemmalla yläkulmassa olevalla nuolella. Koskettamalla pohjoisen nuolta, kartta muuttuu perinteiseen karttatilaan jossa pohjoinen on aina ylhäällä. Kartan mittakaava on säädettävissä, koskettamalla mittakaavasymbolia vasemmassa alakulmassa näyttöön tulee + ja - symbolit joilla mittakaavaa saa muutettua. Näytölle saa myös haluamiaan parametreja, kuvassa näkyy kellonaika ja arvioitu saapumisaika kohteeseen sekä arvioitu aika seuraavaan käännokeeseen. Näyttö on niin selkeä että sitä voi vilkaista nopeasti ajon aikana ja oleellinen tieto tulee huomattua. Käytettävän kielen saa valita useista eri vaihtoehdoista ja suomikin on valinnoissa mukana.

StreetPilotin reititys toimii varsin hienosti. Reititykseen voi määrittellä oman



Kuva 5. Omien reittiparametrien asettaminen.

parametrijoukon jonka avulla laitteen voi houkutellessa suosimaan pikkuteitä, Kuva 5. Liukusäätimillä on suositeltu koneelle pienten teiden käyttöä ja välttämään suurempien teiden käyttöä. Käytännössä tällä parametrijoukolla laitteen saa varsin mukavasti suosimaan moottoripyöräilijälle nautittavia pikkuteitä. Laite on erittäin herkkä Major-luokan teiden liukusäätimen asennolle. Hiukan kun sitä kuvan asennosta muuttaa, niin reitin luonne muuttuu radikaalisti. StreetPilotissa on myös valmiiksi asetetut parametrit lyhimälle ja nopeimmalle reitille. Näin voin nopeasti tehdä päätöksen minkälaisen reitin haluan. Esimerkiksi jos haluan mahdollisimman nopean reitin Jyväskylästä Lahteen, laite ohjaa minut käyttämään nelostietä, Kuva 6. Jos taas haluan mahdollisimman lyhyen reitin, laite ohjaa minut vanhalle nelostielle Jämsän ja Padasjoen kautta. Jos taas haluan käyttää omia reittiparametrejani, laite valitsee upean maisemareitin Jyväskylästä Korpilahden, Luhangan ja Sysmän kautta Lahteen. Tämän yksinkertaisemmaksi reittien valinta ei juuri voi tulla.

Reititys on myös sopeutuvainen. Jos en suostu ajamaan ohjeiden mukaisesti, StreetPilot yrittää ensin huomauttaa että kääntyisin takaisin. Jos kuitenkin häikäpäisesti jatkan eteenpäin, StreetPilot ei suutu, vaan nöyrästi laskee minulle uuden reitin. Ainakin vielä kone on ihmisen nöyrä palvelija. Tämä reitin uudelleenlaskenta on näppärä ominaisuus silloin kun on kiintynyt ajettavana olevaan tiehen. Silloin voi vain ajaa minne nenä näyttää, ja kun makoisa osuus päättyy niin silloin voi ruveta seuraamaan Street Pilotin ohjeita. StreetPilot ottaa täyden vastuun paikantamisesta ja siitä että määränpään päästään. Kuski voi keskittää huo-

mionsa vain ajamisen oman mieltymystensä mukaisesti. Vapaus motoristille ja vastuu koneille.

Ei automaattinen reititys kuitenkaan täydellinen ole. Koska se on pääasiassa suunniteltu autoilijoille, reititys välttää



Kuva 6. Eri reitinvalintoja.

hyvin pontevasti todella pieniä teitä – varsinkin jos suurempia teitä käyttäen matka kasvaisi vain hiukan tai on jopa lyhyempi. Esimerkiksi Räyskälän lähellä 10 ja 54 teiden risteyksen lähellä Hämeenlinnasta tullessa on vaikea päästä vanhalle Härkätielle koska reititys toteaa että pääteitä käyttämällä matkanteko on joutuisampaa. Siksi kauttakulkupisteen käytömahdollisuus on tärkeä ominaisuus.

Asettamalla kauttakulkupiste vanhalle Härkätielle, automaattinen reititys suostuu ottamaan tämän pisteen ympäriltä teitä käyttöön ja motoristi pääsee nauttimaan perinteikkään tien kulusta, kuva 3.

Toisaalta pikkuteiden voimallinen suosiminen voi johtaa hölmöihin valintoihin, esimerkiksi Jyväskylässä Tampereelta päin tultaessa StreetPilot suosittaa siirtymään Keljonkankaan liittymän kohdalla moottoritieltä pois ja sitten samasta liittymästä takaisin moottoritiele, hoh hoijaa. Tämä johtuu orgallisesti pikkuteiden suosimisesta, StreetPilot ei huomioi lainkaan sitä että kannattaa-ko noin pienen pyräyksen taktia lainkaan lähetä pois koneitieltä.

StreetPilotiin voi tallentaa karttapisteitä, jotka ovat lähinnä symbolinen nimi koordinaateille. Näitä laitteessa voi olla 500 kappaletta. Reitit voi asettaa kulkemaan haluamiensa karttapisteiden välille, tai sitten reitti voi kulkea haluttujen karttapisteiden kautta. Karttapisteen nimen maksimipituus on 10 merkkiä eikä

Lyhin reitti

Nopein reitti

Maisemareitti

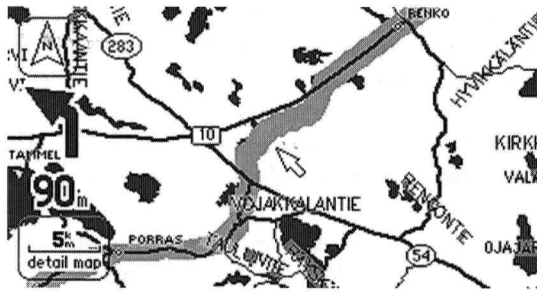
siinä saa olla skandinaavisia erikoismerkkejä. Tämän tuntuu hiukan kiusalliselta rajoitukselta halpojen muistikorttien aikana. Karttapisteiksi kannattaa laittaa sellaisia paikkoja joissa tulee usein käytyä. Silloin niihin viittaaminen on erityisen helppoa pelkän kuvaavan nimen perusteella. StreetPilot tuntee myös osoitteet joten reitit voi määrätä kulkemaan suoraan johonkin osoitteeseen.

Jotta reititys toimisi hyvin, reitityksen pohjana olevat karttatiedot täytyy olla oikeat. Jos karttatiedoissa on virheitä, reittien valinta epäonnistuu kokonaan tai reitinvalinta on huono. Esimerkiksi Hämeenlinnan kohdalla reititys ei suostu millään Padasjoelta tullessa käyttämään 10-tietä Hämeenlinnan ydinkeskustan sivuitse, vaan ohjastaa motoristin suoraan Hämeenlinnan ytimeen ja sitä kautta pieneen moottoritiepyräykseen, kuva 4. Kauttakulkupisteidenkään käyttäminen ei muuta tilannetta, tämä johtuu siitä että ennen Katumajärven liikenneympyrää 10-tiellä tien attribuutti on väärä (ilmeisesti yksisuuntainen tie) jolloin reititys ei suostu kyseistä pätkää käyttämään toiseen suuntaan ollekaan.

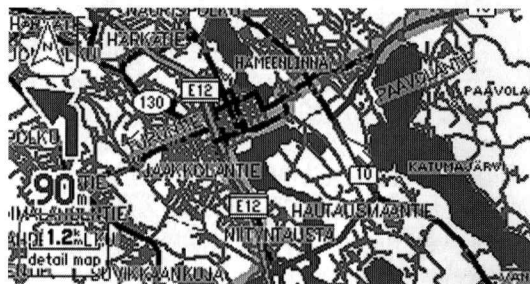
Käyttökelpoinen toiminto on myös ollut korvaavan reitin etsintä. Jos tuntuu siltä että tätä tietä on junnattu jo tarpeeksi ja mieli on utelias löytyykö lähitoltta joltain uutta, vain muutama näppäimenpainallus, niin StreetPilot yrittää nopeasti päästä ajettavalta tieltä pois uusille urille.

Ylipäätään kartan tarkkuus Suomen osalta on erittäin hyvä. Jopa pienet, lähinnä jo metsäau toteiksi luokiteltavat tietkin ovat mukana. Nyt jopa minäkin kykenen ratsuni suuntaamaan Lylyn takametsien kiehtovan sekavaan hiekkatiesokkeloon pelkäämättä eksymistä, Kuva 9.

Täysin ajan tasalla kartta ei kuitenkaan ole, käytännössä kartastossa on runsaan vuoden vanha ti-



Kuva 7. Reitit pakottaminen kauttakulkupisteillä.



Kuva 8. Virheet karttaphojassa aiheuttavat oimittuisia reitinvalintoja.



Kuva 9. Pienetkin hiekkatiet ovat mukana.

lanne. Esimerkiksi nykyinen City Navigator 7 julkistettiin vuoden 2005 alussa joten kartan tilanne vastaa vuoden 2003-2004 tilannetta. Sen jälkeen tehdyt muutokset eivät näy kartalla. Esimerkiksi Jyväskylässä Rantaväylän ja Survontien risteyksessä tehdyt muutokset vuoden 2004 alkupuolella eivät näy kartassa. Tämä on iloinen yllätys kun StreetPilot ohjeistaa kaupungilta tullessa kääntymään vasemmalle Survontielle, mutta siellä onkin odottamassa keskikaide. Oikeasti pitäisi kääntyä oikealle ja mennä Rantaväylän ali jotta pääsee Survontielle. Tällä ei ole mitään merkitystä uneliaassa suomalaisessa pikkukaupungissa, mutta epäilemättä Luigin maan kiivastempoisessa liikenteessä äkkiä rupeaa jännittävää ohjelmaa pukkaamaan kun StreetPilot ohjeistaa megaliikennesolmussa tielle jota ei olekaan.

Hauska lisä kartastossa ovat myös lautat ja lossit. Myös ne ovat sisällytetty kartastoon ja jopa reititys ymmärtää ne. Esimerkiksi reitin voi pyytää Ahvenanmaan Jurmoon, Kuva 10. Reitti kulkee Kustavista yhden lossin ja kahden lautan kautta. Lossiaikatauluja ei laite sentään vielä tunne, mutta ehkäpä joskus tulevaisuudessa nekin saadaan tietoliikenneyhteyksien kautta välitettyä. Pientä hämmennystä

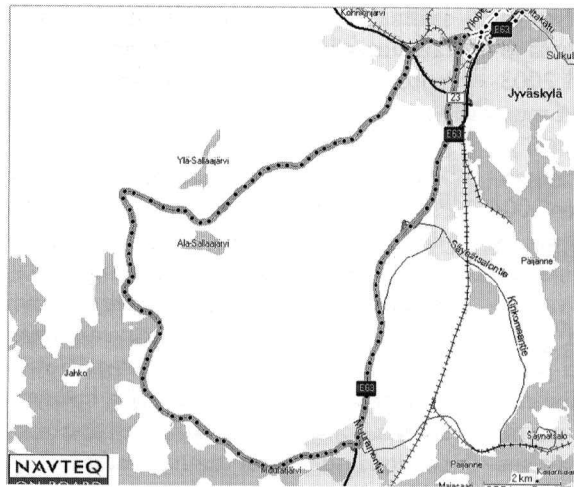


Kuva 10. Lautatkin ymmärretään.

saattaa aiheuttaa se että laite tuntee myös talvitiet eikä se erota niitä losseista ja lautoista. Eli jos kartalla näkyy yhteys vesistön yli, se voikin tarkoittaa talvitietä joka ei olekaan käytössä kesäaikaan.

Reittejä voi suunnitella etukäteen myös PC:llä. StreetPilotin mukana tulee Garminin MapSource-ohjelma jolla tämä reittisuunnittelu voidaan tehdä. Tämä on paljon helpompaa PC:n tehokkaamman käyttöliittymän avulla. Kun halutut reitit ovat valmiina, ne voidaan ladata StreetPilotiin. StreetPilot tallettaa myös lokia kulkemistaan. Lokiin mahtuu 2000 reittipistettä, se riittää noin neljän tunnin matkaan. Tätä lokia voi sitten tarkastella MapSource-ohjelmalla. Lokin avulla voi jälkepäin muistella mitä vauhtia tulikaan ajettua siihen ja siihen kurviin, Kuva 11. Kuvassa näkyy ensimmäinen testilenkkini ulkoisen antennin kanssa. Reitit varrella olevat pienet mustat pisteet ovat pisteitä joissa StreetPilot on ottanut näytteen paikasta ja nopeudesta ja tallettanut sen lokiin. Lokiin tallennus ei tapahdu tasavälein, vaan StreetPilotin itse määräämin välein.

Otin StreetPilotin mukaan runsaan kolmen viikon ja 6100 km mittaiselle Euroopan reissulle. Jaoin matkan päivittäisiin osiin ja suunnittelin nämä osat StreetPilotin mukana tulevalle ja PC:ssä toimivalle MapSource-ohjelmalla. Ohjelma on näppärä apuväline päiväkohtaisten ajosten suunnittelussa, sillä se kertoo matkan ja ajoajan joten päivittäiset ajomatkat on helppo pitää kohtuullisen kokoisina. Latasin reitit StreetPilotiin jolloin jokaisena päivänä tarvitsi vain aamulla ottaa valmis reitti ajettavaksi. Reittejä ei tarvitse orjallises-



Kuva 11. StreetPilotin loki MapSource ohjelmalla katsottuna.

ti noudattaa, vaan niihin voi tehdä muutoksia paikan päällä joko StreetPilotin kautta tai sitten itse ajamalla toisin kun kone ehdottaa. Laite osoitti ensimmäisen kerran voimansa kun Saksan Bremenissä piti nopeasti etsiä tankkauspaikka. Haku-toiminteella löytyi lähin asema 800m päästä ja hämmästys oli suuri kun mutkan takaa todella löytyi bensa-asema. Matkalla ei tarvinnut juurikaan tuhlata aikaa hölmöön bensa-ajoneuvojen ja hotellien etsimiseen. Pariisin kehätiellä harjaantumattoman motoristin kaikki huomiokyky on kohdentunut eteen yllättäen syöksyvien erilaisten ajoneuvojen välttämiseen, edellä olevista autoista putoilevaan romuun sekä omiin puikkelehtimisiin. Ilman StreetPilotia tuskin olisin päässyt haluamaani paikkaan, liikennemerkkien lukemiseen kun siinä hektisessä ympyrässä ei juuri jää aikaa. Käyttökelpoiseksi osoitettiin myös saapumisajan arviointi, sen avulla näppärästi tietää kuinka paljon on aikaa pysähdellä matkan varrella siten että

on säälliseen aikaan perillä. Toki laitteessa on karttatietojen virheistä johtuvia puutteita, Ranskan Setessä StreetPilot ohjasi väärään suuntaan yksisuuntaiselle kadulle (katu oli äskettäin muutettu yksisuuntaiseksi), Biarritzissa samoin. Col de Tourmaleelle kone ei suostunut ohjaamaan lainkaan koska virallisesti tie avataan vasta heinäkuun alussa. Kevät oli ollut kuitenkin jo lämpimämpi, ja huippu oli jo auki. Espanjan Cadaquesissa ja Seu de Urgellissa karttatieto oli puutteellinen, vain kaupungin päätiet oli-

vat koneella. Tuossa vaiheessa olin jo niin tuudittautunut hotellien etsimisessä koneen apuun, että pytytti suuresti kun joutui hotellit etsimään perinteisillä menetelmillä. Ranskalaisissa vanhoissa kaupungeissa täytyi olla tarkkana koneen ohjeita seurattaessa, sillä risteykset olivat sekavia ja niitä oli paljon. Väärän tien valitseminen ei ole kuitenkaan kohtalokasta, kone laskee uuden reitin heti kun se on huomannut että on ajettu vikaan. Hyödylliseksi toiminnoksi osoittautui myös bensa-ajoneuvojen haku tulevalta reitiltä, sen avulla voi arvioida jo etukäteen missä on hyvä tankata. Satelliittien signaalien kuuluvuus ei ollut suuri ongelma, pitkissä lehtipuiden alla kulkevilla tiesessioissa Ranskassa StreetPilot ilmoitti satelliittien kadonneen. Silloinkaan ongelmaa ei syntynyt, sillä StreetPilot olettaa ajettavan samaa vauhtia ja noudatettavan ajo-ohjeita. Ylipäätään kartta-aineisto on yllättävän kattavaa Ranskassa ja Saksassa, Espanjassa on puutteita etenkin pienemmissä kylissä.

Yhteenveto

StreetPilot 2610 on osoittautunut oivaliseksi apuvälineeksi huonosti suunnistamasta taitavalle motoristille. Nyt voi keskittyä vain ajamiseen ja jättää ikävän suunnistustyön koneen huoleksi. Pois masentava ahdistus siitä että pitäisi jatkuvasti olla selvillä missä kuljetaan. Reititys on nopeaa ja motoristinkin toiveita myötäilevää. Pääosin pysytellään mutkaisella asfaltilla mutta joskus myös hiekkaleikin joutuu, tämänkin voi kieltää jos ei hiekkapölyä halua nauttia. Ei StreetPilot tuki täydellinen ole, autokäytössä tupakansytyttimeen asennettu kaiutin ei ole kovin helppokäyttöinen, suomen kieli on kökköistä, ääniohjauksen Bluetooth-yhteys puuttuu, aurinko sopivasta kulmasta paistaessaan tekee näytön vaikealukiseksi, sadetutkakuvia karttapohjalle ei laitteeseen saa ja näyttökin voisi olla parempiresoluutioinen. Luultavasti uudet mallit tulevaisuudessa korjaavat ainakin osan em. puutteista.

Kuten nykyään kaikessa kulutuselektronikassa, mitoitin laitteen investoinnin 5 vuoden käyttöä ajatellen (poistot 20% vuodessa). Tämän ajan se teknisesti toiminee moitteetta, sen jälkeen sen tekniikka on vanhentunutta ja jälleenmyyntiarvo vähäinen. Vanha laite heitetään menemään, ja hankitaan uudempi laite. Siinä on sitten luultavasti hybridivastaanotin (GPS ja Galileo) tai ainakin uudemman GPS-sig-

naalin vastaanottomahdollisuus, langaton kypärämikrofoni- ja GSM-liitäntä, inertia-kompassi tunneleita ja katvealueita varten, ja ehkä myös TMC ja parempi näyttö.

Tarkempi reitin suunnittelu StreetPilotin näytöllä ei ole helppoa, pienelle näytölle kun ei kovin suurta karttaa saa tolkkullisesti nähtäville. Silloin kaipaa perinteistä paperikarttaa tai PC:tä avukseen. Mutta nyt mukana kulkeva paperikartta voi olla pienikokoinen josta näkee vain kokonaisuuden, StreetPilot hoitaa sitten yksityiskohdat. Paperikartassa on puolensa, mutta se ei ole yleensä vesitiivis, se on repaleinen ja tuuli vie sen helposti mennessään eikä sitä ole käännetty aina oikealle kohdalle.

Nykyaikaiset modernit paikannuslaitteet yhdistettynä ajan tasalla olevaan karttatietokantaan ovat poistamassa paikallistuntemuksen tarpeen liikkeeltä. Eivät paikallisasukkaat tarvitse teille nimiä, he tietävät ne itsekin. Teiden nimet ovatkin vain ulkopaikkakuntalaisille. Paikannuslaitteiden avulla ulkopaikkakuntalaisetkaan eivät tarvitse teille nimiä, hyvin saattaa käydä niin että tienviittoja eikä teiden nimiä tulevaisuudessa tarvita lainkaan. StreetPilot tekee etenemisestä niin helppoa että väkisinkin herää kysymys katoaako suunnistustaito 20 vuoden kuluttua, niin kuin on käynyt laskutaidon tasukulaskimien tultua markkinoille



Seisontailmoitukset viranomais-hallinnointiin?

Nykykäytännön mukaisestihan meistä jokainen ilmoittaa vähintään kahdesti vuodessa vakuutusyhtiönsä seisonta-ajan muutoksista, seisonnan aloituksesta sekä iloisemman tapahtuman, käyttöönottoilmoituksen. Ajoneuvohallintokeskus (AKE) kaavailee kuitenkin tähän muutoksia niin, että tuo ilmoitus tehtäisiinkin jatkossa AKEen eikä vakuutusyhtiöön. Taus-talla on luultavimmin usean vaikuttajat-ahon (usean kansanedustajan, tullin, AKE:n, kauppiaiden sekä harrastajien) vaatimus autoverolain uudistuksesta ja siihen liit-tyen moottoripyörien erillisverotuksesta luopumista. Käytännössä tämä tarkoittaisi samalla siirtymistä käyttöveroon myös-kin moottoripyörien osalta.

Koska mahdollista käyttöveroa ei pe-rittäisi seisonta-ajalta laisinkaan on viran-omainen siis ottamassa niiden hallinnoin- nin omiin käsiinsä. Harrastajien kannalta tämä voi osittain johtaa uusiin kustan- nuksiin, koska AKElla on tapana periä toiminpidemaksua kaikista sen rekisteröi- mistä tapahtumista ja muutoksista. Ny- kyisen pienimmän mahdollisen AKE:n pe- rimän toiminpidemaksun ollessa yhdek- sän euroa tarkoittaisi se meille jokaisel- le vähintään 18 euron lisäkustannusta vuodessa, yhteensä vähintään kahden mil- joonan euron siirtoa motoristien taskusta valtion kirstuun. Erityisen kohtuuton mak-

su on niitä kohtaan, joiden ainoa keino usemmalla pyörällä ajoon on tähän saak- ka ollut rytmittää sopivasti seisonta-ai- koja niin, että ajossa on aina ollut yksi pyörä kerrallaan ja sitä seurannut sitten aina minimi 30 päivän seisonta-aika/pyö- rä. Tällaisella harrastajalla seisontailmoi- tuksia voi helposti olla toistakymmentä vuodessa.

Mahdollisen käyttömaksun määräyty- minen on myöskin mielenkiintoinen avoin kysymys. Verottajan kannalta olisi toki edullista käyttää viime vuosien erinomais- ta moottoripyöräkaupan ja maahantuon- nin verokertymää pohjana laskettaessa käyttömaksun suuruutta/vuosi. Tämä joh- taisi vain suhteettoman korkeaan vuosi- maksuun ja perusteet maksun määräyty- miselle tuleekin löytää jostain muualta. Moorripyöräilykin tulisi jo nähdä harras- tuksena muiden joukossa ja verotus olla samassa linjassa kuin esim. veneilyssä tai moottorikelkkailussa.

Uusien verolakien valmistelu tapahtuu toistaiseksi suljetuissa kabineteissa, mut- ta verotyöryhmä (kts. motoristi 5-6/2004) seuraa tilannetta aktiivisesti ja pyrkii vai- kuttamaan lain valmisteluun kaikin käy- tettävissä olevin keinoin.

Tero Laine

◆ Jukka-Mikko Karjalainen



Turdan rotko lähellä Cluj-Napocaa, van- ha Maailman tieto -kirja kertoo kuva- tekstissään. Kuvassa näkyvät bussi ja hu- vila vehreiden vuorten ympäröimässä laaksossa. Aatokset liitävät lämpöiseen etelään. Pääsisipä taas sinne.

Onhan maailmassa vuoria, jyrkanteitä ja rotkoja ja muita. Niin kuin Les Gorges du Pont du Diable Thononin lähellä Sveit- sissä. Miksi patikoida Helvetinkolulle, jos on käynyt pirun siltaonkaloissa? Vai kolu- aisiko lomallaan sittenkin vain kolkkoja kotikorpia? Mikä saa kaipaamaan Ander- mattin korkkiruuviin, Passo di Gavian sy- heröön tai Falzaregon? Miksei näkymä Brekovicin moskeija pihalta Una-joen laaksoon Bosniassa unohdu? Syynä ei eh- kä ole maisema, vaan siellä kuullut kam- motukset sotkuisesta sisällissodasta. Mut- ta miksi lähteä kauas etelään, kun lähem- pänä Norjassa ovat Geirangerit, Dalsnib- bat ja Trollstigenit?

Kuva Turdan rotkosta ei jätä rauhaan. Turda on Romanian Transilvaniassa, ja sin- ne on nyt imua. Ylistävät sen kauneutta. "Elävä museo", kehuu valokuvakurssilla Romaniasta juuri tullut taiteilija. "Kolozs- varin yliopisto on upea ja tiet hyväkun- toisia. Tuttavani Susanna auttaa varmaan löytämään majapaikan. Hän osaa vähän suomeakin", kehuu tuttu Jyväskylästä. Mieleen tulee tyyli valtias kreivi Dracula. Hänen lajitoverinsa Ceausescu, Karpaat-

tien nero, metsästi villisikojä Kekkosen kanssa. Ceausescu vietiin lopulta saunan taakse.

Ylinopea autolautta

"Antero", sanoo hytin ovesta sisään as- tuva Paavo Nikulaa muistuttava mies ja paiskaa kättä. Olen juuri saanut levitellyksi kamani hytin lattialle. "Siivoilen nämä tästä kyllä", pahoittelen. "Ei se mitään. Meitä on täällä vain kaksi, sanottiin vastaanotto- tiskillä. Kaksi punkkaa jää tyhjiksi. Luk- susta!", Antero sanoo ja katoaa. Hytin ikkunasta näkyy Hangon satamarakennuk- sia ja verkkoaitaa. Lokki kaartelee har- maalla taivaalla. Vähän tihuttelee taas. No, oli pa Ruovedellä poutajuhannus. Antero löytyy baarista, jossa mopomiehiä ja -nai- sia on yllättävän vähän. Anteron kanssa käydään hartaasti turpakäräjiä. Ne jatku- vat hytissä maanantain aamyön puolelle.

Herään hytin ikkunasta räköttävään au- rinkoon. Antero lähtee aamupalalle. Tun- nin tirsat elvyttävät, kunnes aamiaisravin- tola kutsuu. Se on suljettu. Riitäkööt säm- pylä ja tee. Iltapäivällä lataudun pari tun- tia hytissä. Kämpäkaveri tekee saman. Kello tulee kolme. "Haluan lihapullat, rus- keaa kastiketta ja muusia. Näin ravinto- lan ovella, että ne kuuluvat menyyntä", sa- non Anterolle. Syömään siis. Mutta ravin- tola on suljettu. Korvike makkarasta ja

fetasalaatista. Vain tosi nopeat ehtivät syödä Superfastilla.

Laivan ramppi laskeutuu. Teräs paukkuu, kolisee ja vingahdelee. Heput ovat ajoissa irroitaneet motukoittensa kiinnitykset. Laivaan tultaessa henkilökunta autteli kytkemisessä, toisin kuin Jetillä ja Ruotsin-laivoilla. Parisenkymmentä pyörää on aivan portin vieressä. Päästään ulos ensimmäisten joukossa. Rostockin sataman läheisten vaimalaitosten suipot tornit löyhyttelevät höyrypatsaita. Muuta näkyvää kosteutta ilmassa ei ole. Mopoletka suuntaa kohti motaria. Mustan Bläckärin valot näkyvät peileistä. Se ohittaa ja sen takapenkkiäisen pitkä vaaleat hiukset hulmuavat ajoviimassa kantajansa muotoja tarkkaan myötäilevän mustan nahkapuvun päällä. Lienee silti paras keskittyä liikenteeseen, jos aikoo Turdaan.

Yö hotelli Spreeblickissä Lübbenissä Berliinin eteläpuolella on antanut voimia 50 euron hintaan. Kamat pyörän päälle ja menoksi. Baana on käsittämättömän tyhjä. Pitkät pätkät kahta viittä ja nolaa. Ajo- viima käy perälaukkuun välillä niin, että makkara-aamiaisesta voimistuneet sormet puristavat kahvakumit litteiksi. Joskus saa kyllä laukku jäädä rannalle.

Ipaneman tyttö

Tsekin ja Slovakian kautta oikaistessaan näkee kurjaa kauppaa. Tsekin rajan jälkeen tienvarrtta reunustavat sormiaan koukistelevat eri ikäiset naiset. YK:n ihmiskaupparaportit kertovat siitä, miten heitä huijataan tänne Romaniasta ja Moldovasta. He eivät aavista, mihin joutuvat. Näky ahdistaa. Äkkiä eteenpäin.

Pohjoisesta päin tultaessa Praha avautuu laaksossaan satumaisen näköisenä suurkaupunkina. Tällä helteellä ei noin

isossa kylässä viitisii pitkään pörrätä. On kai läpiajotiet hyvin merkitty?

"Mitenkähän tästä pääsee etelään joltavalle valtatielle?, kysyn parkkipaikalla koppelakkimieheltä, jolle näytän kädessäni olevaa karttakopiota, josta ei erota katuja joesta. Mies syventyy monisteeseen. Ympärillä vaeltaa lapsia vanhempineen kohti porttirakennelmaa, jonka päällä lukee Zoo. Mies alkaa puhua: "Ehkä olette tässä. Tämä on Prahan eläintarha." Sitten hän alkaa huitoa ilmaan: "Hier rechts und dann links und..." Juu juu, ja siitä Turdaan.

Vlatavan silloilla tungeksii turisteja keposissa mekoissaan. Kai joukkoon yksi Härmän äijä mahtuu. Jostain löytyy juuri ja juuri motukan mentävä parkkikolo. Nyt pitää kysyä reittiä. Sopiva uhri lähestyy: kolmekymppinen paikallinen pariskunta. "Anteeksi, onko teillä hetki aikaa", kysyn. Pari pysähtyy. Kumpikin tuijottaa epäillen. "Voitteko näyttää tästä kartasta, missä suurin piirtein olen?, kysyn. Mies rohkautuu, kurkkaa monistettani ja vastaa: "En tiedä. Olemme Rio de Janeirosta." "Vai Riosta", hämmästyn, "Tunneteko Antonio Carlos Jobimin?" "Kaikkihan siellä Jobimin tuntevat", hän vastaa. Kiva kuulla. Mies palaa jalkakäytävälle. Nainen ojentaa käden, johon mies tarttuu. Ja Laila Kinnunen laulaa pehmeästi: "Viivähtää ei päätään kääntämään tyttö Ipaneman voi mennessään, eikä nähdä hän silmäin sytyvän saa..."

Tois puolt jokke

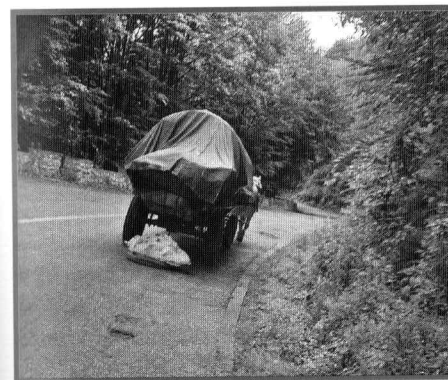
Tähtään parkkiruutuun Mlynhotelin pihaan Jihlavassa muutama kymmenen kilometriä Prahasta kaakkoon. Kello lähe- nee iltakuutta. Revinkö ajokamat päältä vähän näyttävämmiin vai avaanko vetoket- jut asiallisesti? Jos minussa olisi läskiä, se

olisi sulanut öljyksi ja valunut lahkeista tielle. Kypärä peiliin roikkumaan. Väännän hupun kuin rätiin.

Mlynhotelin isännän kasvot tuovat mieleeni opettaja Juhani Forsbergin, jonka kanssa juttelin ravintola Laivurissa yhden syysillan 80-luvun alussa niin intensiivisesti, että ostamani pakastevihannekset su- livat Seston kassissa kesäkeitoksi. Isäntä ei silti ole Forsberg, vaan hotellinomista- ja: "Tämä paikka on minun. Baarista saa näin iltaisin juomia ja 'etwas wüerst'. Mut- ta tien toisen puolen ravintola kuulu isäl- leni. Siellä voi syödä kunnolla."

"Forsberg" ojentaa autotallin avaimet. Motukka sinne. Avain tallin lukkoon. Nart- tukissa viisine pentuineen pinkaisee jalko- jeni välistä hotellin pihaan. Ne pysähtyvät kymmenen metrin päähän katsomaan taakseen. Niin ne tekisivät Suomessakin.

Turdaan on vielä matkaa. Tätä menoa on yövyttävä parissa muussakin hotellis- sa. Kamat lentävät huoneen kaappiin. Pi- haan kuuluu ajavan boxeri- tai V-kone- mopo. Varmaan sakemanneja. Mlynhote- lin terassilla voi lipittää jotain paikallista. Sen teen ja parin pöydän päässä on neli- kymppinen pariskunta samalla asialla. "Ro-



**Vankkureihin sidottu lohkar-
jarruttaa valjakkoa alamäessä.**

maniaan menossa?", mies huutaa turku- laisittain. Pan European Suomen kilvissä näkyy taaempaa. Se oli V-kone. "Forsberg" kavalsi minut.

Budapestin silloilta Matran rinteille

Budapestin läpiajo sujuu, vaikka flekti pu- haltaa reisiin ainakin sata-asteista ilmaa ja aurinko polttaa selkää. Ilmiö pakottaa ihmettelemään, miksi prätkän ja puvun pi- tää olla mustia. Aivan hyvin tarkenisi jos- sain vaaleassa ja harsomaisessa, jollaiseen noin puolet suojateitä ja jalkakäytäviä sip- suttavista budapestiläisistä on kietoutu- nut. Yritän silti keskittyä liikenteeseen, opasteisiin ja tankkilaukun taskuun tun- gettuun karttaan. Budapestissä on takuulla muutakin nähtävää kuin yöt, joista Annik- ki Tähti lauloi 50-luvulla ja sillat, joita Kat- ri Helena kuvaili kymmenen vuotta myö- hemmin.

M 3 -viitta kohti Gyöngyösiä. Joissain tienvarren kylteissä lukee pihenöhely. Py- sähdyn pihenöhelylle juomaan ja jatkan Gyöngyösiin, joka tarjoa mopomatkailli- jalle vain huoltisan ja valtavan Tesco-mar- ketin. Kartan mukaan tie jatkuu Gyöngyö- sistä Matra-vuorille ja Egeriin. Eger-viini, Egri Bikaver, Erkin pikakivääri, ajatuskin jomottaa. Mieluummin siis Matralle. Solis- tiytye Suomi ja Pekka Hartonen haitarei- neen tunkevat jostakin: "...rinteillä Tat- ran...". Se on Muistoja Karpaateilta -vals- si. Melodia soi, sanat eivät. Tatra on kai eri kuin Matra. Vaan liekö Tatrakin jos- sain täällä päin? Mikä olikaan Matra-Sim- ca? Eikö sellainen automerkki ollut 60- luvulla, joku Simcan urheilumalli?

Tie kurvailee Matran huipulle. Sen var- relle on pykätty autiolta vaikuttava ho- telli poikineen. Lenkkeilijöitä ja reppusel-

käilijöitä vähän väliä. Tämä on kai jokin kansallispuisto. Ylhäällä viilenee niin, että alan kaivata päivän hellettä. Liekö näitä kurveja painettu Matra-Simcoilla?

Tie laskeutuu Parad-kylään. Tämä on näköjään Lajos Kossuthin tie. Kossuth oli unkarilainen itsenäisyystaistelija, jonka Turdan rotkosta kertonut kirja mainitsi. Jollei olisi maininnut, Kossuthista tulisi mieleen vain yksi asia.

Hotelli Freskossa täppää. Huoneessa on kalanruotoparketti. Tämä on niin iso, että se on pakko mitata: 24 neliötä sisältäen kylppäriin. Eipä tarvitse etsiä kamoille paikkaa. Freskon ravintolassa selviää saksalla paremmin kuin englannilla. Siellä on lisäksi vain yksi asiakas, sekä tumma miestarjoilija ja hänen amazonivartaloineen tyttöstävänsä, jonka violetin ja tummanpunaisiksi värjätyt hiukset laskeutuvat keskelle selkää muodostaen ikään kuin nuolenpään. Salissa on parisataa istumapaikkaa. Se on vähän, sillä lattiaa on ainakin 500 neliötä. Syy hotellin Fresko-nimeen kirkastuu. Salin seiniä kiertää öljyvärein taiteiltu tummasävyinen valtava maalaus: sotaratsuja, väinämöishahmoja ja petoja sekä naisia ja miehiä kokovartalouikkareissa 30-luvun tyyliin.

Freskon aamupalalla pitäisi jaksaa Turdan rotkoon asti, jonne matkaa on enää kolmesataa kilometriä. Aamupalaa saa odottaa. Lopulta sen kattaa hiilkkapäinen kylmäkko. Eilisillan tarjoilija köllii ehkä amazoninsa sylissä jossain muualla. Onnea ja helppohoitoisia lapsia! Aamupalaan kuuluvat kuusi jääkiekon kokoista voinappia, pari sämpylää, makkaraa ja posliinimaitokannullinen teetä.

Tulli käskee keulia

Romanian rajalle on matkaa enää 100 ki-

lometriä. Kahvat hakkaavat käsiin parin kolmen sekunnin välein. Eikö täällä itä-Unkarissa osata tehdä asfalttipaikkauksia? Ajetaan sitten neljääkymppiä. Kaikki ohittavat. Kiroavat ehkä, että mikä maksaa, vaikka on tuollainen peli. Säälä mopoa.

Raja-aseman nimi on Valea Lui Mihai. Sen niminen kylä näyttää olevan muutama kilometrin päässä Romanian puolella. Ajan henkilöautojen perään. Tämä ei sujukaan EU-maiden notkeudella. Kaikkien autojen peräluukut ja konepellit avataan. Mitä ne etsivät? Minun vuoroni. Työnän passin tullimiehelle, jonka vyöllä keikkuu Lüger. Hän vie passin koppiin, joka vaatimattomuudessaankin edustaa valtaa ja voimaa. Tarkkaavaisia ilmeitä autojen ikkunoissa. Viitisen minuuttia kuluu. Tullimies palaa ja pyytää riisumaan kypärän, kiertää pyörän viidesti ja pyörittää päätään epäuskoisesti ilmehtien. Härmäläisen housut kastuvat, hiestä. Tullimies ojentaa passin, nauraa ja näyttää oikealla kädellä: Hanaa jätkä!

Asfaltti päättyy Valea Lui Mihain keskustaan. Vastaan on ehtinyt tulla muutama hevosvaljakko. Niitä on parkkeerattu kylään ruumisarkkumallisine vankkureineen enemmänkin. Elävä museo -puheet muistuvat mieleen. Pääsymaksu on vielä keräämättä. Romanian puolelle jonkin verran ulottuvasta Unkarin kartasta on vaikea päätellä, miten löytää pohjoiseen Satu Mareen tai etelään Oradeaan päin vievälle tielle. Koirat jolkottelevat sinne tänne. Valea Lui Mihain helteessä pölyävät tiet ja asemakaava tulevat tutuiksi, kun niitä pari tuntia surffailee. Musta pyörä harmaantuu. Kello on jo kuusi. Antaudun. Parkkeeraan Eri Bar -nimisen kuppilan viereen. Nuoripari pysähtyy eteeni. "Anteeksi, puhutteko englantia?", kysyn. Ympärille kerääntyy kymmenen miehen

joukko, lasken peileistä. Mitähän nyt tapahtuu? Kuuluu vilkasta keskustelua. Tilaanne on kaikesta päätellen harvinainen. Tytön eglanti on sujuvaa. Nuoripari opastaa suomalaisen tielle kohti Oradeaa, jossa on kuulemma iso hotelli.

Museon pääsymaksu

Sacueni, lukee taajamakylyssä Valea Lui Mihain ja Oradean puolivälissä. Tie kulkee iltahämärään kääriytyvään kylään. Koiria ja hevosia, muutamaa lehmää ajetaan kadulta pihoihin. Ei taida kannattaa enää yrittää Oradeaan. Yhtäkkiä vasemmalla keltainen puolitoistakerroksinen talo seinässään kyltti: Motel -Restaurant. Yhdistetty vastaanotto, baaritiski ja ravintola. "Syödä sopii näin ehtoollakin ja euroilla voi maksaa", tyttö kertoo. Sehän käy, kun ei ole vielä tämän maan pankkeja näkynyt. Entä mihin fillari? Kokki tulee ulos mittaillemaan. Ei se mahdu pääkadun puoleisesta portista eikä sitä pysty ajamaan kettiöntakaiseen välikköön kuin joku Tommi Ahvala. Jääköön kadulle.

Puran kamoja huoneessa, kun oveen koputetaan. Rukan prätkäpukumannekiinin näköinen nuorimies puhuu ranskaa ja esittelee talon isännän, jolla olisi parinsadan metrin päässä kotonaan lukollinen autotalli. Huokaus lyseon ranskanlehtori Madame Gummerrukselle kolmenkymmenen vuoden taa. Koulupoikana ei usko, mihin joutuu. Ranskan harjoituskirja oli siskoilta peritty, valmiiksi täytetty. Hyvinhän se tunnilla meni, vaan entäpä koikeissa? Kyllä romanialaisen on kelvannut ranskaa opiskella, kun omakin kieli perustuu latinaan. Seuraan isännän tuoretta Passatia. Talo on siisti ja nätti. Hotelli siis tuottaa. Honda jää tilavaan talliin. Sen avai-



Viikatemies Sacuenin kirkkomaalla.

met isäntä työntää taskuunsa ja esittelee vaimonsa.

Päivän lounaspihvi tulee eteeni vähän ennen puolta yötä. Saluuna täyttyy tupakansavusta. Tumma punaviini maistuu makealta. "Esittelen sinulle huomenna tämän kylän", kehuu pöytään istahtanut nuori rouva, joka lupaa tulla aamulla hakemaan turistin kyläkerrokselle. Saas nähdä.

"Minä olen Maria ja tässä on tyttäreni", aamupalalle ilmestynyt eilisiltainen rouva kertoo. Päivä ohjelmoituu. Käydään pankissa, Marian tädin luona kahvilla, kirkolla, tyttären koulussa, parturissa ja kaupassa. Iltapäivällä Marian isä esittelee viljelyksiään. Tätikin tulee ja patkitaan pari tuntia papuja. Maistellaan pihauunipullia. Jutun hinta on Marian avustamassa rahanvaihdossa hävinneet 500 000 leitä, n. 12 euroa. Pääsymaksu on maksettu.



Perhe hevosineen ostosmatkalla Sacuenissa.

Kumi puhki

Oradea jää taakse ja valtatie E 60 jatkuu itään, kun pysähdyn levennykselle. Onko-han tästä viisasta jatkaa? Ei ole tämän maan karttaakaan. Tuumaustauko. Musta dieselsavu sekoittuu helteeseen, kun Roman-kuormureita jyrää kumpaankin suuntaan. Kummasti mahtuu sekaan hevonen kärryineen, joiden penkillä mies tupruttelee väkeviä pöllähdyksiä. Heinäkuorman päällä istuu pojankloppi. Mitä hän mahtaa aatella? Liikenteen jyly koskee korviin. Peltoa joka puolella silmäkantamattomiin. Polkupyörämies lähestyy kaupungista päin. Tervehdimme käden heilautuksella. Samassa polkupyörän eturenkaasta kuuluu tsiihh... Se on tuttu ääni 60-luvulla pyörällä ajamaan oppineelle härmäläiselle. Mies pysähtyy, kääntää ajopelinsä levennyksen reunaan ylösalaisin ja kaivaa paikakavekheet laukustaan. Kuluu 15 minuuttia ja mies polkee taas. Hän ei tarvitse reiän hakuun edes vettä. Ojassa sitä olisi, mutta siinä lilluu sen verran erilaisia partikkeleita, että harva siihen sormiaan upottaisi.

Cluj-Napoca lähestyy. Bensaa ja tämän maan kartta pitäisi saada. Ennen Clujta tien oikealla puolella on iso OMV-huol-

sen tästä helpoiten Turdan rotkoon?" "Cheile Turzii, se on Trudan avain", kumpikin selittää. Samalla tulee monta muuta kohdevinkkiä: suolakaivoksia, Pestera Ursilor yms. Enää 40 kilometriä. Hyvää matkaa!

Cluj eli Kolozsvár, jota jyväsyläläinen mainosti, vaikuttaa isolta kylältä. Ei houkuttele. Keskustan kautta ei tarvitse ajaa. Tie tuntuu menevän valtavan hautausmaan läpi. Kaupungin ulkopuolella vaanii neljä tutkapartiota peräkkäin. Mikä lie nopeusrajoitus täällä päin? Hautausmaan ristimeri, tutkakuja, epätietoisuus nopeusrajoituksesta ja liikenteen jyly viilentävät menohaluja.

Tuttu maisema

Cheile Turzii, vaalea teksti ruskeapohjaisessa kyltissä. Siinä se on, viitta oikealle Turdan rotkoon! Hiki valuu. Rotkolle päin vie tasainen asfaltti. No nyt sujuu. Cheile Turzii -viitta, nyt vasemmalle. Tie laskeutuu Sandulestin kylään. Asfaltti päättyy. Kummallakin puolen tietä taloja, vasemmalla kirkko. Pitää väistellä kivenmurikoita ja sadevesiuria. Kuoppa, kuoppa ja kuoppa. Ei se voi olla täällä. Pakko pysähtyä karttaa tutkimaan. Koira räksyttää talon

pihassa. Isäntä huitoo rapulla: eteenpäin vain! Hän on siis ennenkin nähnyt epäuskoisen turistin.

Aurinko helottaa paljaalta taivaalta. Tie pölyää mopon alla. Moreeni narskuu. Ping!, kuuluu pulterien sinkoutuessa heinikkoon. Bridgestonen tehtaalla tuskin käsitetään, miten (W)-nopeusluokan moponakkeja oikein testataan. Terveiset Hondan insseille: kehittäkää yksikoloinen vaihdelaatikko. Se riittää täällä. Tie halkoo laidunta ja risteää oikealle. Keskellä ei mitään seisoo avolava-auto ja kolme joutilasta ukkoa sen vieressä. Mitään en ehdi kysyä, kun he viittovat: Aja siitä oikealle. Jaa tuota polkua? Laitumeen ovat painuneet autonraiteet. Mutta kivikko päättyy. Raiteet vievät ruohikkoiselle lehmänpaskalla koristellulle kumpareelle. Sen reunalta piirtyy silmiin tuttu maisema, Turdan rotko. Maantietokirjan kuva on otettu tästä. Kaukana alhaalla näkyy autoja, ihmisiä ja teltoja, siis leirintäalue. Kai sinne on mentävä, kun tähän asti on tultu. Laakson toisella puolella häämöttää tie. Muut ovat kai tulleet sitä. Ehkä tämä laidunpolkukin vie perille. Noin jyrkkään rinteeseen en ole aiemmin sukeltanut. Pyörä jää hetkeksi mielelle, kun käyn jalan tarkistamassa polun kuntoa. Lasku on parinkymmenen prosentin luokkaa, mutta onhan siinä ihan kuiva multapäällyste. Enduromeininkiä.

Pyörä on tallessa, kun palaan. Huurteinen maistuisi. Kukaan ei tarjoile. Takki kiinni ja menoksi. Onpa kitkaa Battlaxin ja mullankin välissä. Rinne loivenee ja kaartuu oikealle. Polku laskee laaksoon. Sivusilmällä aistin teltoja, autoja, motukoita ja porukkaa. He ovat paikallisia viikonlopunvietossa. Kuuluu hurrausta, vihellystä ja taputuksia, aplodeja. Vilkaistu äänten suuntaan. Porukat ovat nousseet seisomaan. Suosionosoitukset on kohdistettu

odottamatonta reittiä saapuvalla turistille. Samassa polku yhdistyy laakson pohjalla soratiehen, joka johtaa parinsadan metrin päässä vähän ylempänä näkyvälle majalle. Nousu näyttää turhan jyrkältä. Jos tässä alkaa sutia, niin kohta mennään hurraajien suuntaan takaperin, sillä dualit vaikuttavat kumpaankin pyörään vain eteenpäin ajattaessa. Ellei tämä onnistu, joku voi järjestää katteiden keräystalkoot. Murikat sinkoilevat takapyörän alta mäkeen 152 teoreettisen hepan potkimina, mutta mopo nousee valittamatta Turdan rotkon retkeilymajan pihaan.

Ei saa jäädä rotkoon makaamaan

Onnen odotus on onni itse. Onnen täytymys on onnen kuolo. Sellaista on päästä perille. Kuusi päivää on kulunut lähdestä. Tässä on Turdan rotko, Cheile Turzii eli Turdan avain ja suomituristi, joka on saanut ruokaa ja juomaa viimeksi kahdeksan tuntia sitten. Olo on kuin parhaat päivänsä nähneellä retkeilymajalla. Parasolit suojaavat rotkoretkeltään palanneita kaljaa latkivia vaeltajia. Auringonvarjojen vieressä mies paistaa jonkinlaisia tuoremakkaroita kaasugrillissä. Siinä isä ja poika tekevät bisnestä. Kauankohan makkarat ovat maanneet helteessä viereisellä pöydällä? Liianko kauan? Se selviää koikeilemalla. "Pari tuollaista makkaraa ja kivennäisvettä minulle, kiitos!" Nuorempi bisnesmies puhuu sujuvaa englantia ja tarjoilee herkun jonkin ajan päästä aurinkokatokseen, jonka katonrajassa poikiaan ruokkivat pääskyt päästelevät perinteisiä Kiesus Marii -huutojaan. Tehkoot niin, kunhan eivät ruiki sinapin tapaista makkaroilleni. Putkilihan epäilyttävä ulkonäkö ei vastaa makua, joka voittaa jopa Vaakon

nakin muinaiset lihatsut. Onnen täyty-
mys on Turdan pötkö.

Retkeilymajan viereinen opastaulu ku-
vailee rotkon patikkapolut. Sinnekö pitäisi
raahustaa vielä puoli kilsaa näissä kamois-
sa tässä helteessä? Ei. Noita koloja riittää
ja lisää syntyy. Jostain pitäisi sen sijaan
löytää kämppä ennen pimeää. Honda
käynnistyy nöyrästi. Syyjärivesi ei ole eh-
tintyt pudota edes 75:een asteeseen.

Hotelli Ciprian on Cornestin kylässä
kymmenen km:n päässä. Prätjän saa park-
kiin sisäpihaan yöksi lukkojen taa. Siisti
huone, jossa on kylppäri ja tv, maksaa vii-
desosan siitä mitä vastaava Suomessa.
Kylppäri ikkunan takana kiekuu kukko
ja kyyhkyset huhuavat lakkaamatta.

Mummo myy hedelmiä Cornestin raitilla.



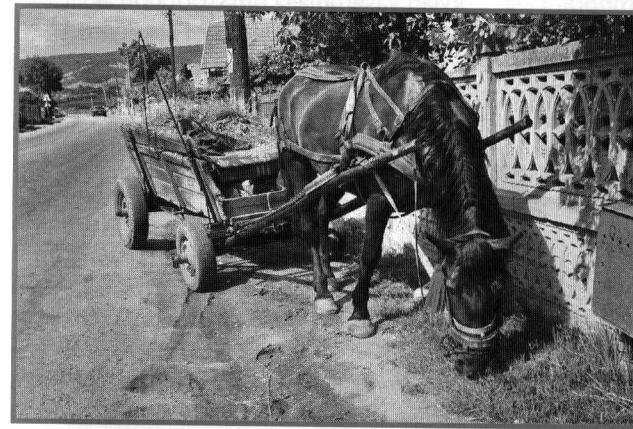
Vähemmän vakava messu

Pyhäaamu koittaa, siispä messuun. Kyläs-
sä on kolme kirkkoa. Joku pitää testata.
Yksi niistä on aivan kylän läpi kulkevan
tien varrella. Alumiinikatto, jollaisia näkyy
enemmänkin, loistaa aamun helteessä.
Liinapäisiä mummoja istuu kadun laidalla
koreineen vihanneksia ja hedelmiä myy-
mässä. Räsynukke vähän kookkaampi lai-
ha ja teräväliikkeinen punamyyssyinen tyt-
tö avaa kirkon oven, jonka lukkoon hän
työntää kenttälapion kokoisen avaimen.
Kello on kymmenen. Suntio tulee sisään,
tervehtii ja painuu torniin kelloja soitta-
maan. Käy ilmi, että jotain tapahtuu vasta
tunnin kuluttua. Kirkkoa vastapäätä tien
toisella puolella on kioski. Sen eteen on
parkkeerattu vankkurit ja hevonen, joka
hamuaa heinää aidanraosta. Mainio cap-
pucino-kahvi ja tömäys paikallista akva-
viittia maksavat yhteensä 28000 leitä eli
70 senttiä. Siis vähemmän kuin litra ben-
saa Suomessa.

Palaan kirkkoon, jonne tulee yhdeksän
naista ja kuusi miestä. Istuvat omille puo-
lilleen. N. 25-vuotias vaalea hujoppi toi-
mittaa papinvirkkaa päällään pikimusta
batmanviitta, valkoinen kauluspaita ja
musta kraka. Kirkossa ei näy ristiä, krusi-
fiksiä eikä alttaria. Outoa. Suntio kiipeää
vastapäiselle urkuparvelle.

Virsien numeroissa taitaa olla jotain
epäselvää. Pappi huutelee alhaalta sun-
tiolle, joka alkaa väitellä kanttorin kans-
sa. Kiivasta selittelyä. Mummoja naurat-
taa. Tämä ei taidakaan olla niin vakavaa
touhua, kuin voisi luulla. Alkuun lauletaan
pari virttä virsikirjoista, joissa lukee Pa-
rochia unitaria Cornestii. Nämä ovatkin
unitaareja, kalvinistisen protestantismin
erikoista äärilaitaa, moraaliltaan kuulem-

ma modernia porukkaa. Läsnaolijat ovat
kuitenkin vanhoja. Suntio polkee urku-
palkeita. Historia on nyt. Joku melodia on
aivan tuttu. Pappi seisoo pyöreän pöydän
takana. Kahdeksan minuuttia kestävän
puheen aikana miehet seisovat. Virsi. Papi
kapuaa kolmen metrin korkeudelle
pohjoisseinälle rakennettuun saarnastuo-
liin. Hän puhuu parikymmentä minuuttia
silmiin kuulijoitaan katsoen ja vain välillä
papereihin vilkaisten. Lopussa aamen. En
tunnista isämeitä. Varttia vaille yksitois-
ta koko porukka poistuu. Tiputan ovelle



Isäntä kahvilla, hevonen heinällä,
kaasulaatikko aidalla.

tuotuun kolehtirasiaan 100 000 leitä. Ukot
seisovat paahavassa helteessä kadun reu-
nalla pappinsa ympärillä, joka kohta pa-
kenee seuraavaan unitaarikirkkoon.

Romanesca ja Romanialainen kitara

Itapala hotelli Ciprianin terassilla on her-
kullinen possumedaljonki, keitetyt öljype-
runat ja salaatti. Hinta n. 100000 leitä eli
2,5 euroa. Siinä jää varaa tilata vähän pa-

rempiakin viinejä, joita täällä osataan kyl-
lä tehdä. Listalla on myös lehmänaivoja.
Tekisi mieli kokeilla, mutta rohkeus pet-
tää. Kadulla painaa mustalaisseurue he-
vosilla ja vankkureilla kovaa nauraen ja
mekastaen. Kello on puoli yhdeksän, kun
alkaa kuulua kopsetta ja ammuntaa. Ei
mitään vaarallista, lemmiä vain. Lasken
huvikseni: 31 sarvipäätä ja 15 vuolta laa-
hustaa kohti kylän keskustaa kuten eilen-
kin. Ne ohittavat kadun varteen pysäköi-
dyn Itävallan kilvin varustetun uuden Mer-
sun. Sen omistaa viereisessä pöydässä istu-
tuva kolmekymppinen

mies. Hänen seuras-
saan on beigeihin pit-
kiksiin, tiukkaan puna-
mustaan puseroon
puettu ja kontrastik-
kaasti ehostettu nai-
nen, joka pulputtaa ro-
maniaa ja vetää kaksi
tuntia röökiä ketjussa.
"Ruusu kaunein Roma-
nian on hän varmaan",
laulaa Olavi Virta Ja-
cob Gaden mahtavaa
tangoa.

Terassille nousee
kaksi näyttävää nuorta
uutta romanesca. He-

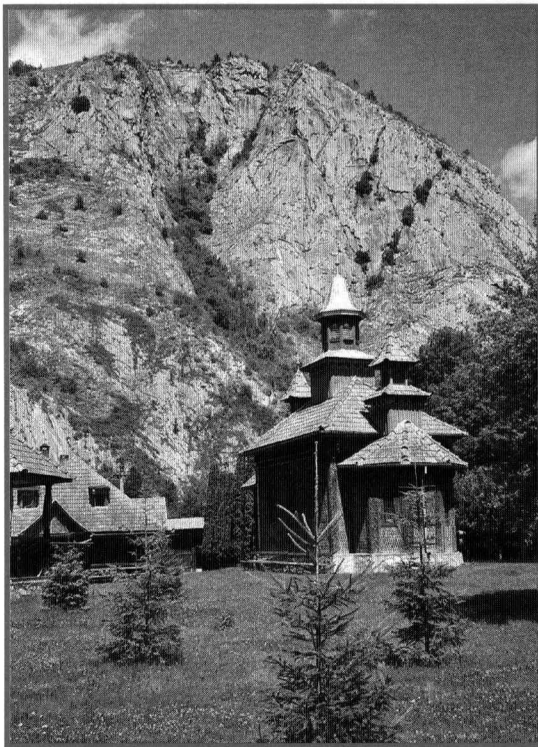
kin ovat ketjupolttajia. Yhden Cokiksen
ja oluen juontiin kuluu heiltä tunti. Suo-
men tytöt kiskaisivat siinä ajassa kuusi
kaljaa, kuten stripteasenaista tuijottavat
Kasevan pojat. Aurinko on juuri laskenut
Apuseni-vuorten taa ja ilma viilenee hel-
pottavasti. Terassin kaiuttimet toistavat
romaniaaista dunkka-dunkkaa. Miessolis-
ti kirjaillee melodiaa värikkäämmän kuin
Rosita Serrano. Selvästi paikallista mu-
siikka, jossa voi kuulla kreikkalaisia sävy-
jä. Siinä sekoittuvat disko, humppa, jenkka,

etnosoittimet, jouset, puupuhaltimet, balaria ykköselle polkeva rumpusetti ja kitara. Niin tulee taas Virran Olan vuoro: "Mulle muistoksi vain laulu jää, siksi soita kitarain!"

Sisäänvetäjä

Parin päivän päästä suunta länteen. Tähtäimessä on Nucet n. 150 kilometrin päässä. Pianhan sinne pöräyttää. Tie numero 75 on sitä itseään, vaikka onkin kestopäällysteinen. Yhtäkkiä tienviitta Manastirea Izvorul Posaga. Kyllähän luostarissa on poikettava. Hiekkatie on mopolle Via Dolorosa, mutta se kai kuuluu luostari-käynnin luonteeseen. Posagan kylä olki-

Posagan luostarin kirkko.



kattotaloineen on kuin historian oppikirjasta. "Olet Posagassa juuri nähnyt palan alkuperäisintä Romaniaa", selittää luostarin pihaan miesystävänsä kanssa ajanut tyttö. Luostarin rakennukset ovat hirsi- ja veistotaidetta parhaimmillaan, yhden munkin käsistä. "Yksi veljistämme on juuri kurssilla Heinäveden Uudessa Valamosa", kirkkoa esittelevä munkki kertoo. Eteisen vitriinissä paistaa kirjan selkämyksestä silmään nimi Tito Colliander. Yöpyäkin voisi, mutta pitää jatkaa.

Nucetista ei löydy yösjää. Ilta hämärtyy. Tie jatkuu halki pienen Campanin kylän. Vasemmalla omakotitalon aidalla vilahuttaa keltainen Zimmer Frei -kyltti. Uukkari ja portin eteen. Ei tarvitse odotella. Portille syöksynyt rouva kiskoo mopomiehen sisään: "Jäät tähän muutamaksi päiväksi lepäämään. Minä keitän iltateetä ja menet nukkumaan. Huomenna käyt katsomassa nähtävyyksiä." Näin toimii Pensiunea Marinelyn emäntä, jonka mies tienaa Saksassa. Tämä maa tarvitsee näitä yrittäjiä. Myöhemmin istutaan pihapöydän ääressä iltateellä rouvan, hänen poikansa ja parin muun matkailaisen kanssa ja opiskellaan Romaniaa.

Transilvania imee turistin entistä syvempään. Kuin itsestään ja vaivatta pääsee tuntemaan romanialaista elämänmuotoa, perhettä, lämpöä, työtä, kaipuuta parempaan ja halua irtautua eilisen traumaista. Yksille tämä on loma, toisille työtä. Ehkä joskus myöhemmin on aikaa tutkia Turdan rotko kunnolla. Muut Transilvanian kuopat tulevat mopoilijalle tutuiksi muutenkin.



Viisi syytä ajaa Transilvaniaan

Romanialainen

Parasta Romaniassa on ihminen, iloinen, mukava, ystävällinen, palvee ja neuvoo mielellään, puhelias, katsoo uteliaasti turistia (narsistin herkkumesta), haikailee lännen hyvinvointia ja vaurautta, toivoo EU-jäsenyyttä, moni osaa englantia, saksaa ja ranskaa.

Äänet

Uhuu-uhuu (kyyhkysää mahdottomasti joka puolella), klopoti-klop (hevonen vetää ruumisarkkumallista vankkuria), u-u-u-u-u (kukko kiekuu), ja möö-möö (lehmä ammuu).

Kylämaisema

Omakotitalot, portin vieressä keltainen Gaz metan -laatikko (sisältää luultavasti maakaasumittarin), nostalgiset sähkö- ja puhelinpylväät eristimineen ja ilmajohtoineen, koiria juoksentelee vapaina (eivät hauku eivätkä ole ihmisten perään), karjanajo kylänraiteilla aamuin illoin, mummot kadun varrella myymässä puutarhantuotteita. Viikatemiehet. Kanoja ja ankkoja lähes joka pihalla ja vapaina siellä täällä kaduilla. Turmeltumaton maaseutu.

Historia ja nähtävyydet

Transilvanian täyttävät elävä menneisyys (maatalous), tippukiviluolat kuten Pestera Ursilor (Karhujen luola), linnat, kirkot ja suolakäivokset. Kirjoita kohteiden ja kaupunkien nimiä Googleen, saat helposti tietoa. Maalaistori keskiviikkoisin Beiuksesta jonkin matkaa Oradeasta kaakkoon

E 79 tien lounaispuolella on ehdoton must. Transilvania on hevoshullun taivas. Upeat hoikat harmot, valkot, hiirakot ja raudikot laiduntavat vapaina teiden varilla aidoitta ja hoitajitta. Kulkupelit: Dacia-henkilöauto (Renault-lisenssivalmiste, nimi perustuu Rooman provinssiin Daciaan), polkupyörä tarakallaan iso vaalea säkki. Roman-kuormuri. Huivipäinen patikoiva mummo harava olkapäällä.

Halpaa

Suomalaiselle Romania on halpa maa, hinnat Suomeen verrattuina n. viidennes. Rahayksikkö leu (monikossa lei), kiva ikkuna seteleissä, joita voi pankista tai automaatista nostaa Visalla. Eurot kelpaavat paikoin. Syrjempänä tulee toimeen 500 eurolla kuussa, asuu ja syö ravintolassa hyvin. Ruoka, viinit ja juomat erinomaisia. "Olen rikas mies täällä. Omistan seitsemän asuntoa, kymmeniä hevosia ja karjaa, mutten rahaa. Tulisin mielelläni Suomeen.", kertoo Beiuksen torilla selväksi suomeksi mies, joka on 20 v. sitten toiminut suomalaisten oppaana. Romanias-tako EU-maa 2007? Käy arvioimassa. Suomikin on ollut köyhä: älä pröystäile. Kännykkäpuhelut länteen kalliita.



Ota huomioon!

Turvallisuus

Euroopan vaarallisin liikenne. Varkailta voi ehkä hyvinkin välttyä suuntaamalla kyliin ja maalle. Pidä huoli tavaroista ja matkaym. vakuutukset kunnossa. Oudolta voi tuntua, että passi otetaan turistilta majoit-

tumisen ajaksi pois. Poliisia moititaan korruptoituneeksi.

Liikenne

Kova liikenne ja vauhti valtateillä. Kulloistestakin nopeusrajoituksesta vaikea saada selvää (kuten Unkarissa). Sivuteillä hiljenee. Asfaltti kehoaa ja sivutiet kovin kuoppaisia. Paikkaspray mukaan. Matkasporteilla ajettava hiljaa. Varo liukasta lehmänpaskaa kaarteissa, roinaa teillä. Bensa-asemia riittävästi. Parhaat kartat saa Romaniasta. Katso esim.

www.cartografica.ro. Toimivat kartat esim. Huber – Niculescu: Romania tourist and road map, vaikka mittakaava onkin 1:600 000, sekä kierreselkäinen Cartografica Romania 2004, 1:500 000 (sis. kaupungit ja Keski-Euroopan 1:3 500 000).

Kielet

Romania on kiinnostava romaaninen kieli,

jota on kiva verrata latinapohjaisiin kielisiin. Transilvaniassa on myös unkaria ja saksaa äidinkielenään puhuvia. Nuorisotuntuu lukeneen koulussa englantia. Kieli kertoo kulttuurieroista, esim. Cluj-Napoca on unkarilaisvähemmistölle Kolozsvar ja saksalaisvähemmisölle Klausenburg. Kielitaidottakin pärjää.

Kauneus

Kaunis luonto. Rakennusten raplingit hilseilevät. Vaateri ja vinkkelit hukassa. Ränstyneitä tehtaita. "Linnat maatuu ja loisto kullan katoaa", lauloi Olavi Virta jo ennen kuin Ceausescun talous tuhosi kaiken. Ehkä petyt mainosten keuhuihin. Kauneinta ovat ryppynaamaiset mummot.

Kokemus, ei nähtävyys

Mene seikkailumielellä. Transilvania on kokemus, ei nähtävyys.



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