



* . MG93 *

Moottoripyöräkerho 69 ry
PL 769 33101 Tampere



Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna
2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti
3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitelemasta 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:

Sähköpostiosoite:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

Pekka Vuorelma

**Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 1 • HELMIKUU 2007

MOTORISTI



TAPAHTUMAKALENTERI:

8.-10.6.	Akkaralli	
6.-8.7.	Kontioralli	Kontrolli 6.7. klo 10 - 7.7. klo 18 kahvila Taukotupa Hartola
17.-19.8.	Eestin etappiajo	
23.9.	MP 69 kerhon vuosikokous	

KATAFORI

Keskuskatu 2, 37830 VIIALA

**MESSU-UUTUUDET
HYLLYSSÄ!!!**

www.katafori.fi

Motoristi

Nro 1 Helmikuu 2007. 37. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, touko-, elo- ja marraskuussa.
Painopaikka: Esa Print, Tampere 2007
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €
Kansikuva: Asko Pystynen. Itsenäisyyspäivän maisemaa
Asikkalan Pulkkilanharjulla. Oli muuten tosi hyvä ajokeli.

HALLITUS

Puheenjohtaja:

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

Koulutusvastaava:

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

WWW-vastaava:

Risto Vainio
Jussinkatu 31
33420 TAMPERE
Puh. 050 487 6826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Päätoimittaja:

Oiva Lepola
Niilontie 1 B 6
35600 Halli
Puh. 050 528 9239
Email: oiva.lepola@mp69.fi

Sihteeri:

Risto Vainio
Jussinkatu 31
33420 TAMPERE
Puh. 050 487 6826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Kerhotavaravastaava:

Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11
33400 TAMPERE
Puh. 0400 96 343
Email: arja.siukonen@mp69.fi

Jäseneduista vastaava:

Osmo Winter
Laaksolahdetie 9 c 7
02730 Espoo
Puh. 050-372 5537
Email: osmo.winter@mp69.fi

Kerhoemäntä:

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

Kansainvälisistä asioista vastaava:

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

Jäsenasioista vastaava:

Pekka Vuorelma
Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE
Puh. 050 576 8480
Email: pekka.vuorelma@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

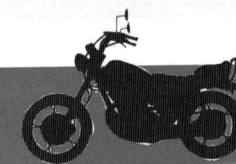
Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

Jäsenmaksutili:

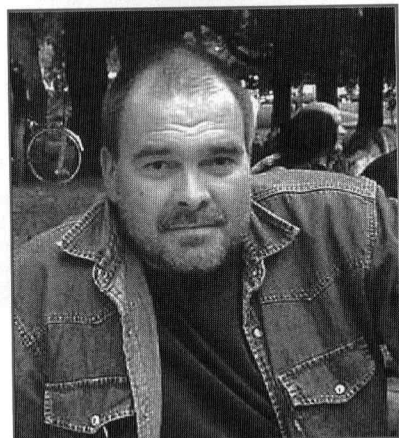
Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

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





TALVI- UNET HÄIRIINTYY



MP-näyttely meni ja se esitteli taas paljon uusia pyöriä ja varusteita ja laittoi monen itsehillinnän koetukselle. Siihen ei auttanut kuin mennä kylmään suihkuun ja hakata tyhjällä lompakolla ohimoon. Messukeskuksessa monikymmentuhantinen motoristijoukko muistutti turskaparvea jota kiinnostaa kaikki mikä kiiltää ja sitähan riitti. Messut ovat perinteisesti olleet se motoristimaailman alkuräjähdyks josta vuodesta toiseen meidän maailmankaikkeus alkaa laajeta uudestaan ja uudestaan. Historiaan kirjoitetaan taas uusi luku tulevalle ajokaudelle. Nyt on vaan niin ettei ole vielä kunnolla edellinäkään ajokausi

loppunut kun uudesta haaveillaan. Itsekin ajoin vielä tammikuussa, kiitos jatkuvan vakuutuksen. Sitä en ole ennen tehnyt. Autoilijoiden katseista oli helppo kyllä lukea mitä heidän mielessä liikkui. Et sitten sinäkään pöljä älyä lopettaa ajamista ajoissa, nythän on tammikuu! Mutta eihän moottoripyöräilyä tarvitse kalenterin mukaan harrastaa vaan olosuhteiden. Hiihdetäänhän Lapissa vielä ainakin toukokuussa. Ei tosin ole tarvinnut tiuhaan morjestella tien päällä mutta näkyi siellä muitakin nautiskelijoita. Marraskuun yhdeksäs päivä vaihdettu pyörä antoi vielä uutta intoa ja mittariin ehti kertyä toista tuhatta

kilometriä. Siistiä vai mitä?

Olisiko näin lämmin syksy ja alkutalvi pelkkä tilastollinen luonnonoikku vai olemmeko meidän läpi vuoden mahdollistavaan ajokauteen. Jos niin tapahtuisi, niin söisikö se sitä ajamisen poltetta joka syntyy joka talvi vuodesta toiseen pakollisen talvitaun myötä? Nukkuvathan kontiotkin talviunta ja nousevat nälkäisinä ja energisinä taas uuden kesän rientoihin. Eihän autolla-ajostakaan enää saa kiksejä kun sitä on saanut tehdä läpi vuoden, pois laskettuna alkuviehätys kortin saatuaan vuosia sitten. Onneksi ilmasto ei muutu yhdessä talvessa, joten nukutaan vielä ne talviunet jonkin aikaa tulevaisuudessakin ja laitetaan kello soimaan helmikuun ensimmäiselle

viikonlopulle. Ja kun keran herätettiin näyttelyä varten niin pysytään valveilla ja lähdetään tekemään tuttavuutta muihin kollegoihin ja pitämään hauskaa motoristiristeilylle Tukholmaan maaliskuun puolessa välissä. Kuullaan mitä mieltä Ruotsalaiset motoristit ovat ilmaston muutoksesta.

Hyvää kevään jatkoa ja uuden ajokauden odotusta kaikille.

Olkoon kipinä kanssanne.

T: Asko

HÖJ-X

på Silja Symphony
16-18 mars 2007

Årets partyresa med
Kenneth & the Knutters

Desertom kan du kolla in bojar, handla mc-kläder, tärvla i Finn-kampen & få spa-behandling. Missa inte bra band & trubadurer eller chansen att träffa massor av partygurna motorcyklister.

Prorpar & utvalde
presterar
i kommande MC-feliet.
Väl du vara med bland
utvalderna Vortaktar
de åter i Nordens 09
Sida: tel 0290 3045 09

SMC letar ut en korridor
2007 med CSS bland dem
som samlar sig före
31 december 2006.



Boka din biljett nu!
Boka hos Silja på telefonnummer 08-22 21 40
eller on-line via webben www.silja.se. Klocka på
Specialresor. Uppgåe bokningskod Höj-X.
Du får två procent biljetter mot om du bokar
ditt sätet med en resal bussanslutning
får ett 40-tal ordrar kan du boka genom Silja.

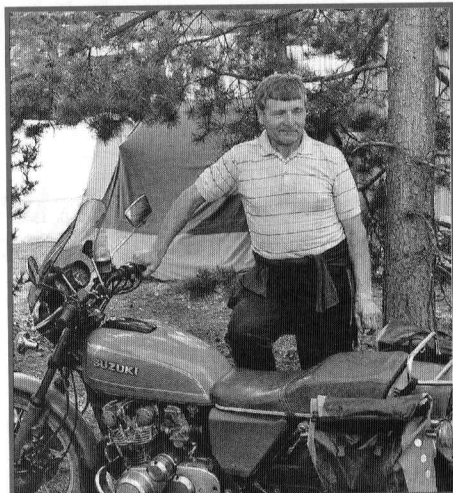
Arresa från Stockholm fredagen
16 mars kl 21.00. Uppendri i Helsingfors
under lördagen kl 10.00-17.00. Åter i
Stockholm söndagen 18 mars kl 06.00.



Päätoimittajan terveiset

Vuotta on meneillään ja matka jatkuu viikellä tahtia kohti kevättä. Talven tulon toinen yritys tammikuun puolivälissä vihdoin onnistui ja helmikuun alussa pakkaslukemissa oli pitelemistä. On oikeasti puhuttu maailmankirjojen sekaisin menosta. Kuka lienee ja milloin sellaiset kirjoittanut. Käsittelemättä joka tapauksessa, että piti opetella viettämään pelkkää syksyä pitkälle tammikuun puolelle. Pimeää ja synkkää riitti masennukseen asti. Pyöräilykelia olisi ollut tarjolla mutta kun ei siitäkään ollut masennuksen poistajaksi. Pohjoisessa tunnetaan kaamosmasennus. Hyvä kysymys, kuinka tätä eteläistä masennusta olisi pitänyt käsitellä. Tilanne kun ei sopinut minkäänlaisen tunnetun asian piikkiin. Mutta vuorevarmaa on, että kevät ja ajokausi odottaa. Siinä ei joku alakulotunnelma tunnu missään.

Pettämätön valopilkku keväästä ja uudesta ajokaudesta oli jälleen kerran MP-näyttely Messukeskuksessa. Siellä kirjattiin ennätysyleisö, noin 73 000 vierailijaa. Omalla osastollamme riitti kävijöitä tasaiseen tahtiin. Uusia jäseniä kirjattiin ja yksi onnekas jäsentulokas, Marja Kuosmanen Tampereelta voitti arvonnassa Motoristi Survival kurssin. Perjantaina tilaa oli jotenkuten halleissa liikkumiseen. Uutuudet keräsivät pisteitä ja ihailijajoukkoja. Messujuttu tulee toukokuun numeroon. Kerhomme edustaja oli mukana lehdistötilaisuudessa. Joitakin piirteitä muutaman kuvan säestyksellä mukana tässä numerossa. Suosikkipyöriä ei pystynyt kuvaamaan



Toukokuun
Motoristin
aineistopäivä **16.4.**

näyttelyn aikana yleisötulvan takia.

Ajokauden virittely ja lämmittely sen kun lähenee. Koulutuspuolella on varattu viimevuotiseen tapaan Kuoreveden Hallin paloasema lauantaina 9.6. Tällä kertaa vuorossa on Lady Survival Day kurssi. Muut koulutuspaikat ovat Motoristi Survival 1 19.5. ja Motoristi Survival 2 26.5. Nokian Renkaiden radalla. Pyörien määrä kasvaa edelleen nopeaa tahtia. Moottoripyöriä oli viime syyskuussa 170 359 ja mopoja melkein saman verran 165 268. Määrän lisäksi näkyvä liikenteessä ja koulu-

tuspuolella tarve kasvaa koko ajan. Oman kerhomme kouluttajat tekevät laadukasta työtä ja uusia kouluttajia on saatu joukkoa vahvistamaan.

Toinen pettämätön ajokauden lämmityskierros on HOJ-X risteily maaliskuun 16.-18. päivinä. Risteily on ruotsalaisten järjestämä Silja Symphony laivalla. Suomalaiset pääsevät mukaan kahteen vaihtoehtoiseen lähtöön Helsingistä, torstaina 15.3. tai lauantaina 17.3.

Ajokauden huipputapahtuma, Kontioralli on vuorossa 6.-8.7. Kontrolli on avoinna 6.7. klo 10.00 lähtien 7.7. klo 18.00 asti. Paikka on Kahvila Taukotupa, Pohjolanraitti, Hartola. Tarkempi ilmoitus asiasta on toukokuun numerossa. Järjestelyt ovat hyvässä vauhdissa, joten luvassa jälleen antoisa heinäkuinen viikonloppu. Lisäksi toukokuun numerossa tuttuun tapaan kotimaan täydellinen rallikalenteri.

Kuluneen ajokauden Motoristissa julkaistujen juttujen kirjoituspalkkioita selvitetään tarkemmin kevätkauden aikana. Palkkioesineitä pyritään toimittamaan kirjoittajille myös postitse, kun muita mahdollisuuksia on vähän tarjolla. Palkkioiden jakelupiste on tarkoitus järjestää

Kontiorallin Kontioshopissa. Tavoitteena on nimellä varustetut paketit, jolloin Shoppin hoitajien työ vähenee. Toiveita yrittään noudattaa, mikäli sähköpostiviestien kautta saadaan kirjoittajilta ennakkotietoa valinnoista.

Suunnitelmissa on pohjoisen kierros Norjassa. Altan lähellä on Polartreffet tapahtuma 13.-15.7., joka on tavoitteena liittää retken varteen. Edellisenä viikonvaihteena Kontioralli tietenkin osoitteena. Laittakaapa ajokaudella tapahtuneita kokemuksia muistiin ja lähettäkää Motoristin palstoille kaikkien luettavaksi. Parin kuukauden päästä voidaan päästä jälleen tien päälle. Ellei sitten ennusteet ole tosia. Nimittäin luvassa on viivästyneen talven takia kylmää ja kolkkoa kevättä. Sellaisille jutuille viitataan kuitenkin lähinnä kintaalla ja karrataan pyörä tielle, kun sulaa baanaa löytyy.

Toivotan mukavaa ja antoisa ajokautta kaikille. Pidetään vielä se ajo hanskassa, niin saadaan kivat muistot ja kokemukset talteen.

Terveisin
päätoimittaja

*Kiitän kaikkia asiaan syllistyneitä
saamastani huomionosoituksesta.*

Esa Myyryläinen

Hotelli
LAHTI
Hämeenkatu 4, 15110 LAHTI

Hotelli-Ravintola-Kokoustilat

**Rauhallista, viihtyisää ja
edullista majoitusta
Lahden ydinkeskustassa.**

*Aloita ajokausi jo talvella kesän
matkareittejä suunnitellen ja
maukkaasta ruoasta nauttien.
Päristele motoristiystävälliseen
Hotelli Lahteen nauttimaan
ruokaravintola Dallasin reilun
kokoisista pizzoista, pihveistä ja
salaateista!*

TARJOUS

Moottoripyöräkerho 69 jäsenille,
2-hengen huone saunalla ja aamiaisella

69 €!

Hallipaikka pyörille.

(Tarjous voimassa vuoden 2007 loppuun,
tarjous ei voimassa suurtapahtumien aikaan.)

Hämeenkatu 4, 15110 LAHTI

Puh. 03-817 21

www.hotellahti.fi,

info@hotellahti.fi



MP69 kerhotakki



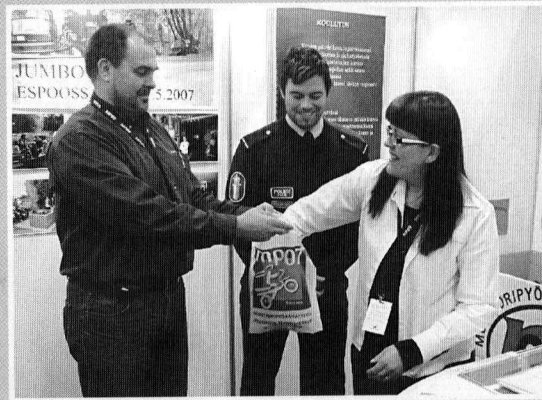
**Kunnon rotsi suojilla nyt edullisesti
jäsenhintaan 199,- postikuluineen!**

MP69 tarjoaa jäsenilleen mahdollisuuden tilata upean nahkaisen ajotakin edulliseen hintaan. Rotsi on vahvaa nahkaa ja siinä on suojat kyynär- ja olkapäissä sekä selässä. Tikattu lisälämpövuori on helppo irroittaa kun ajokelit paranevat. Helmenharmaat MP69:n tunnukset on brodeerattu ja teree toimii heijastimena. Hihansuissa on säädettävä kiristys ja helmassa resori. Vetoketjutaskut sivuilla + povitasku. Koot S- 3XL. Mallitakit nähtävissä ja sovitettavissa Tampereella ja tarvittaessa myös Helsingissä. Tarvitsemme 50 sitovaa tilausta, jotta saamme takit näin edulliseen hintaan ja siksi tilatessa pitää suorittaa 10 euron varausmaksu!

**Tiedustelut: Arja Siukonen, puh. 0400-963 434
sähköposti: arja.siukonen@mp69.fi**

MP-NÄYTTELYSSÄ KUULTUA, KERROTTUA JA NÄHTYÄ

Oman kerhomme MP69 näyttelyosastolla arvottiin kerhoon liittymisilmoituksensa jättäneiden kesken Motoristi Survival kurssi. Onnekas kurssin voittaja oli Marja Kuosmanen Tampereelta. Toivotetaan joukolla uusi jäsen onnittelujen saattelemana tervetulleeksi kerhoon. Kouluttajat ottavat kurssin järjestelyn osalta yhteyttä Arvontakassia pitelee puheenjohtaja Asko Vesinen ja onnettarena kerhotavaroista vastaava Arja Siukonen. Virallisenä valvojana poliisin edustajana Staffan Söderström. Vierailijoita kävi tasaiseen tahtiin ja jäsenjoukko vahvistui. Valok. Risto Vainio.



Kaksipyöräiset ovat lisääntyneet nopeaa tahtia, varsinkin moposkooterit. Tässä laadukas ja hyvän näköinen kulkupeli Kymco. Muotoilijalla on ollut silmää eikä ihme, että siitä on tullut nuorisolle mieleinen liikenneväline. Kelta-sinivärinen ulkoasu kaipaisi värikuvaa.

Poljettava fillariko ikävä, askeettinen ja primitiivinen? Tässä malliksi uutta fillari-lookia. Polkijan imagoille ylimääräistä kohennusta kulkineen säästyksellä.



Entisöintiosastolla riitti myöskin katsojia. Tämä Harley Davidson kaipaa vielä osaavaa kättä, mutta aikanaan ilmestyy yleisön nähtäväksi tammikunossa. Entisöinti on oma tieteenalansa. Vaivoja ja työtä säästämättä ajopeleistä syntyy kaunottaria. Oleellinen osa on pyörän historia.

Uutta ja luovaa suunnittelua on todella käytössä pyörämarkkinoilla. Näyttely todisti taas kerran, että pyörämaailmassa tapahtuu ja ideat ovat kovassa kurssissa. Ominaisuuksia osataan arvostaa, jos tosin myöskin hinta kiipeää varustetason mukana. Isoja pyöriä myydään silti koko ajan vilkasta tahtia. Laatua ja mukavuutta vaaditaan ja valmistajan on pystyttävä vastaamaan haasteisiin, jos aikoo pysyä kovassa laatukilpailussa mukana.

Näyttely on vuotuinen ilmiö, megaluokan tapahtuma, jota ei voi ohittaa. Vaikka ei olisikaan viimeisen päälle vannoutunut

Laadukasta muotoilua myös crossipyöriin. Tämä Beta on ilo silmälle. Näitä pyöriä saa myös tieliikenteeseen ja kelpaa lähteä cruisailemaan, tien laadusta riippumatta. Sähkökäynnistys, mukava nelitahtikone ovat ajajalle laadukkaita ominaisuuksia. Kelta-puna-oranssinvärisen ilme ei näy mustavalkoisessa kuvassa.

kaksipyöräisiin. Toiveita ja unelmia voi kelata niin, että talvi menee vilahtamalla ohi ja uusi pyöräkausi tuntuu lymyilevän nurkan takana.

Tieliikenteessä isot pyörät vaativat kyllä ajajaltakin. Siksi ajokoulutusta pitää viedä eteenpäin. Kokematon kuljettaja isolla, tehokkaalla pyörällä on huono yhdistelmä. Kerhojen järjestämät ajokurssit ovat avainasemassa. Tutussa porukassa tieto siirtyy luontevimmin uusille ajajille. Kun ei olla pinna eikä pipo kireällä, niin ajokoulutuksesta tulee hauska ja mieleen jäävä tapahtuma. Opit jäävät muistiin. Liikenneturvallisuus on nyt syystäkin yleisenä puheenaiheena.

t. päätoimittaja

KOULUTUS- NURKKA

Kulunut talvi on ollut mielenkiintoinen MP69:n kouluttajille. Antti Urrila esitteli syksyllä yritysten riskienhallintaan suunnitellun työkalun, jonka käyttöä moottoripyöräilyn riskien tunnistamiseen ja evaluointiin päätettiin kokeilla. Kyseinen työkalu perustuu yrityksen pienimpienkin riskitekijöiden tunnistamiseen ja erityisellä pisteytysmenetelmällä näiden seasta merkittävimpien uhkatekijöiden seulomiseen. Pisteytys perustuu sekä riskin todennäköisyyteen, että - uhkatekijän mahdollisesti toteutuessa - seurausten vakavuuteen.

Seuraavaksi prosessissa keskitytään näin löytyneiden riskien omistajiin, ja toimenpiteisiin, joilla riskien esiintymistodennäköisyyttä voisi pienentää tai seurauksia minimoida. Tavoitteena olisi tietysti eliminoida kokonaan mahdollisimman monta riskiä. Mutta milloin yritys ei ole itse riskien omistaja tai milloin riskit liittyvät inhimillisiin virheisiin, näitä ei voida kokonaan eliminoida. Silloin pääpaino on niiden kompensoinnilla tai niihin varautumisella muilla tavoin.

Talvella siis kouluttajajoukon voimin pyrittiin kartoittamaan kaikki pienimätkin - no ehkä hyttystä isommat - motoristia vaanivat uhkatekijät. Tämän jälkeen ne pisteytettiin fataliteettinsa ja tilastollisen yleisyytensä tai uhkatekijän kohtaamistiheyden mukaan, ja tätä kaut-

ta pyrittiin tunnistamaan sellaiset riskit, joiden kompensointiin tulisi kiinnittää erityistä huomiota, jotta ajamisemme maanteillämme ja kaupungeissamme saataisiin entistäkin turvallisemmaksi.

Mutta miksi kaikki tämä työ? Viisas kouluttaja saarnatessaan omaa evankeliumiaan saattaa tulla sokeaksi muuttuvalle liikenneympäristölle. Toisaalta tähänkin asti on voinut olla asioita, joihin kursseilla on viitattu hyvin pintapuolisesti, mutta tarkemmin ajatellen voisi olla hyödyllistä uhrata joku minuutti enemmän. Prosessin edetessä odotus oli kova: löytyisikö tuloksista jotain yllättävää?

Motoristi on moottoripyöränsä, valintojensa ja toimintansa kanssa varsin yksin tuolla liikenteessä. Siis ei tullut yllätyksenä, että omistajaksi suurimpaan osaan riskejä kirjattiin motoristi itse. Sensijaan hieman yllättävää oli, kuinka paljon riskejä liittyi jo ennen ajamaan lähtöä tapahtuviin strategiaan päätöksiin. Ajokunto, ajovarusteet, ajoreitti, aikataulu ja se, kuinka paljon uhrataan oman ajotaidon kehittämiseen luovat edellytykset turvalliselle matkalle. Useimmat näistä päätöksistä tehdään jo ennen kuin starttinappia on edes painettu. Näin valitaan se perusriskitaso, ne pelikortit, joilla uhkapeliin ryhdytään.

Toinen mielenkiintoinen ryhmä riskejä löytyi toiminnan puolelta. Virheelliset toimintamallit tai väärin ymmärretyt

signaalit liikenneympäristöstä voivat olla osasyynä siihen, miksi tilannenopeus mitoitetaan totaalisen väärin, tai tienvarressa seisovaa hirveä ei koeta uhkana. Siinä missä päätöksenteon puolella meille tärkeää on mahdollisuus vaikuttaa ajamisemme edellytyksiin, tämä valinnanvapaus tulisi säilyttää myös toiminnan puolella, itse ajotilanteessa. Ongelmat kasautuvat, kun menetämme valinnanvapautemme tai pahimmassa tapauksessa teemme väärän valinnan tai joukon väärä valintoja.

Olivat esille tulleet asiat sitten uusia tai eivät, niin prosessin läpikäyminen antoi meille kouluttajille uusia näkökulmia moneen asiaan. Kevään aikana tarkoitus olisi vielä miettiä miten tästä materiaalista

saataisiin ajateltavaa myös kurssilaisille. Kevään kursseilla se viimeistään selvinnee, miten tässä on onnistuttu.

KURSSIEN AJANKOHDAT OVAT SEURAAVAT:

Motoristi Survival 1
19.5.2007 Nokian Renkaat radalla

Motoristi Survival 2
26.5.2007 Nokian Renkaat radalla

Motoristi Lady Survival
9.6.2007 Kuorevesi,
Hallin paloasema

JÄSENTIETOJEN PÄIVITTÄMINEN NETISSÄ:

1. Mene osoitteeseen www.mp69.fi
2. Klikkaa "Jäseneksi" painiketta
3. Klikkaa "Osoitteenmuutos" linkkiä
4. Syötä tietosi asianomaisiin kenttiin. Muista ilmoittaa jäsennumerosi, joka löytyy Motoristi lehden takakannesta.
5. Klikkaa "OK"

Ylläolevalla tavalla jäsentiedot hoituvat nopeasti kuntoon. Tärkeää on, että ilmoittaisitte sähköpostiosoitteenne. Kerho lähettää yleisiä tiedotuksia merkittävistä tapahtumista ym. Viestit ja tiedotukset kulkevat oikeilla osoitteilla kätevästi kaikkien luettavaksi.

Terveisin

Pekka
jäsenkirjuri

LOMAREISSU

Sveitsiin kesällä 2006

Keväällä päätimme tytön kanssa osallistua kansainväliseen naisten kokoontumiseen Sveitsissä. Vapaa-anomukset kouluun ja töihin oli hoidettu ajoissa ja matkaliput tilattu Superfastille. Tämä oli ainut linja jolta löytyi aikataulusta yksi päivä jolloin Rostockiin saavuttaisiin aamulla. Suunnitelmissa oli pitemmän matkan ajo heti ensimmäisenä päivänä ja yöpymispaikan etsiminen kaikessa rauhassa. Koska aika oli kortilla, olimme valinneet suoraan Saksaan menon, vaikka se hävyttömän hintainen olikin. No toteutuneiden yhtiökauppojen takia saimme kesän aluksi soiton, jossa kerrottiin lähtömme ja paluumme siirtyneen. Olipa hauska tieto. Ei voinut muuta kuin hyväksyä, vaikka kyllä otti aivoon. Nyt sitten saapuisimme Saksaan illalla.

Ennakkoon ehdimme kuulla kauhutarinoita kyseisen laivan palvelustasosta ja hinnoittelusta. Tämän vuoksi varauduimme juotavalla ja syömisellä ennakkoon. Olimme lisäksi tilanneet Verkkokauppa.comista Tomtom Rideriin lisäkartan jossa olisi Euroopan maat. No se ei kuitenkaan tullut ennen reissuun lähtöä, joten varustauduimme vanhoilla kartoillamme matkaan. Useamman kerran ehdin manailla navigaattorin puutetta matkan aikana. Matkustajan kartan lukutaito kun ei ollut niitä parhaimpia, puhumattakaan innosta.

Keskiviikkona kuitenkin lähdimme kohti Hankoa ja matka pääsi alkamaan aurinkoisissa merkeissä. Satamassa pyörät kerättiin yhteen ja pääsimme laivaan yhtenä ryhmänä. Paikkamme oli hassun matala tila ja hiukan ihmettelimme saksalaisen sivuvaunun sito-

mista kiinni. Kuski tosiaan satoi sen kunnolla kiinni liinoilla, aivan kuin soolopyörätkin sidottiin. Emme kuitenkaan uskoneet niin kovaan myrskyyn ja jätimme omamme sitomatta. Laivalla tuntui olevan vain eläkeläisiä. Sitä se koulujen alkaminen teki suomalaisille lomailijoille. Laivan saapuminen satamaan ja autokannelle pääsy tuntui kummalliselta. Sinne tosiaankin pääsi vasta kun laiva oli satamassa. No siinä sitten meni oma aikansa ennen kuin olimme valmiina poistumaan.

Ajoimme noin sata kilometriä ulos Rostockista moottoritietä ja vaihdoimme pikkutielle. Aikomuksenamme oli suunnata jollekin vastaantulevalle leirintäalueelle. Ajoimme aika monen kylän läpi ennen kuin löytyi leirintäalue. Siellä oli jo toimisto kiinni ja aikamme päilytyä löytyi sumneri ja saimme asiamme hoidettua. Eli telttapaikan maksettua. Leirintäalue oli järven rannalla ja ihan mukavan näköinen päiväsaikaan. Emme kuitenkaan jääneet pidemmäksi aikaa. Seuraavaksi jatkoimme matkaa suuntana Sveitsi. Laskimme että olemme vielä yhden yön Saksan puolella ja ajelimme hiljakseen pikkuteitä pitkin. Välillä tosin kävimme moottoriteilläkin, mutta niillä oli paikka paikoin menossa remontit tai ne olivat muuten vain yllättävän huonossa kunnossa. Ei jotenkin huvittanut niiden kiertotiet ja jonot.

Seuraavaksi meidät hävitti kartalta kiertotie. Meillä oli selkeä päämäärä, mutta kun jouduimme jonkun palokuntanuorten festivaalien takia menemään kiertotielle, niin siinä se taas oli. Olimme eksyksissä jossain. Kylässä oli menossa myös joku mu-

siikkitahtuma ja kun olimme parkkeeranneet tienviereen karttaa tutkimaan, pyyhälsi meidän viereemme joku maastoauto ja isäntä tiedusteli mitä haemme. Alkoholin hiukan tuoksahteli ja me olimme lievästi kauhuissamme. Onneksi turhaan. Saimme ajo-ohjeet leirintäalueelle ja tosi mukava alue olikin. Leirintäalue sijaitsi Issigaussa ja siinä oli motelli puolikin samassa. Oli varmaankin joku entinen kartano. Miljöö oli sellainen.

Seuraavana päivänä sitten sadekuurot löysivät meidät, muttemme vielä kovin pahasti kastuneet. Tiia halusi käydä Itävallassa ja kun se ei tehnyt mutkaa reittiin, niin suuntasimme sinne. Muistelin, että aina on Itävallassa satanut, kun olemme sinne menneet ja niinhän kävi nytkin. Sitä paitsi kun siellä sataa ja on ilta, niin pimeäkin tulee hurjan äkkiä. Maisemat alkoivat olla upeita ja parin kyselyn jälkeen löytyi yöpymispaikka. Tällä kertaa tuhlasimme ja otimme huoneen. Mahtavaa oli aamulla herätä ja huomata että osa maisemasta oli pilven sisällä. Upea kokemus.

Seuraavaksi suuntana oli sitten Sveitsi. Olimme ajatelleet mennä paikalle sunnuntai-iltana kun kokoontuminen alkoi maanantaina. Edessä oli tosi upeita maisemia ja koska kartoistamme toinen oli liian suuripiirteinen ja toinen ikivanha, oli ostettava uusi kartta. Tämä oli kannattava ostos. Siinä oli kunnolla merkattu vuorten nousut ja se olikin meille erittäin tärkeä asia, kuten tulimme huomaamaan. Maisemat olivat mahtavia. Ainut vain,

Matkalla Sveitsiin, matkustajan näkökulma sivuvaunusta.



niitä ei ajamisen aikana paljoa pystynyt ihaillemaan, kun oli keskityttävä ajoon. No ajan kanssa tulimme korkeampiin nousuihin ja kas kummaa, FJ alkoi nykiä. Nousu oli tosi tuskastuttavaa, kun ei edes ykkösellä tahtonut päästä eteenpäin. Tajusin että ongelmana oli bensen saanti ja huomasi tankin olevan puolella välissä. Ehkä se ei vain saanut tarpeeksi bensa. Bensaletku kylläkin lähti mielestäni aika peräpästä tankkia, mutta josko se silti olisi syynä. Ei muuta kuin u-käännös ja takaisin tankkaamaan. Se ei nyt kuitenkaan ollut parin kilsan lenkki vaan parikymmentä suuntaansa. Mutta saatiin tankki täyteen ja uuteen yritykseen.

Karttaa tarkastellessa huomasimme, ettei meillä ollut kuin kaksi ylitysvaihtoehtoa ja se toinen olisi vielä jyrkempi nousu. Pääsimme nyt hiukan ylemmäksi, mutta kyllä se meno oli onnetonta. Otimme ilmanputsarin irti seuraavassa paikassa mihin jäimme jumiin. Ja vaikka kuinka puhutaan ystävällisistä motoristeista, niin jokainen kylläkin painoi kysymättä meidän ohi, kun purimme pyörää. Ehkä syynä olivat vieraat kilvet ja sivuvaunu. Tämän uusimman korjauksen avulla pääsimme nousemaan vuoristoa ylös. Meno oli kylläkin onnetonta kaasun ja kytkimen

kanssa leikkimistä. Vauhtia tuli aina kun löytyi pieni tasainen tai loiva nousu.

Sain jotenkin kammon yli 13 asteen nousuihin. Kylmä tosiasia oli, ettei FJ:n kaasarit saaneet tarpeeksi polttoainetta. Tämä taasen johtui uimureiden rakenteesta. Esimerkiksi Goldwingissä ne ovat jousien varassa. Ja taasen normaalissa sooloajossa, noilla nousuilla, pyörä kallistuu sen verran kummallekin puolelle, että polttoainetta riittää. Ensi kerralla Alpeille lähtiessä on kaasarit säädettävä rikkaammalle, josko se sitten auttaisi. Kyllä sydäntä kylmäsi tehdä ne muutamat u-käännökset vuoriteillä.

Seuraavaksi laskimme koko päivän alaspäin. Tuntui kuin se Sveitsi sijaitisi jossain laaksossa. Tosin olimme valinneet sata kilometriä pitemmän reitin, jotta emme joutuisi enää samaan tilanteeseen. Ilmanputsarikin oli taasen kiinni. Reittiimme kuului alaspäin laskujen lisäksi useampikin tunneli. Ne olivat myös huiman pitkiä. Tunneleissa vastaantulevat rekat jostain syystä tykkäsivät väläytellä meille valoja ja niinpä huolestuneena tutkailin onko lamppu palanut. Mutta ei ollut. Syy ei selvinnyt vaan jäi mietityttään.

Ensimmäiseltä huoltoasemalta Sveitsissä ostin sitten moottoritietarran. Se on voimassa alkuvuoteen 2007 ja sitä ei ole pakko liimata näkyville. Se on kuitenkin oltava pyörässä liimattuna. Sopiva paikka oli toppiboksin sisäkansi. Siellä se pysyisi eikä kukaan voi nysyä sitä. Olimme myös kuulleet että täällä kameravalvonta koskee myös moottoripyöriä. Ne nimittäin kuvaavat ajoneuvon edestä ja takaa. Sveitsi ei kuulu EU:hun, joten heillä oli oma valuutta ja passitarkastus rajalla. Olinkin kotona ihmetellyt tarvitaanko sitä vielä passia mukaan, mutta onneksi olimme ne ottaneet. Itse treffipaikalle oli vielä parikin yli 13 asteen nousua, mutta ne olivat vain lyhyitä pätkiä. Ei ehtinyt tulla ongelmia.

Kokoontumispaikkana oli laakso hiihtokeskuksen juurella. Siihen nähden hiukan huono, kun siellä saattoi aamulämpötila olla vain 5 astetta ja oli kuitenkin elokuu. Muutaman kilometrin päässä oli lämpöä jo toistakymmentä astetta.

Viikko kului nopeasti kavereiden seurassa. Jätimme suosiolla Passien rastiajot väliin, kun prosentit olivat sen verran korkeat. Minulla alkoi hammas oireilleen ja edessä oli hammaslääkärin etsiminen. Se löytyi ihmeekseni kymmenen kilometrin päästä ja pääsin Sveitsiläiseen juurihoitoon vielä samana päivänä. Tai antoihan hammaslääkäri hampaan poisvedon halvemmaksi vaihtoehdoksi. Yhtä hankala se varmaan olisi ollut loppumatkan. Jouduin nimittäin useamman kerran turvautumaan särkylääkkeeseen. Suomessa selvisi, ettei ollut saanut kokonaan juurikanavaa putsattua. Matkavakuutukseen meni ensimmäinen juurihoito. En silti toivo kellekään moista ongelmaa reissussa.

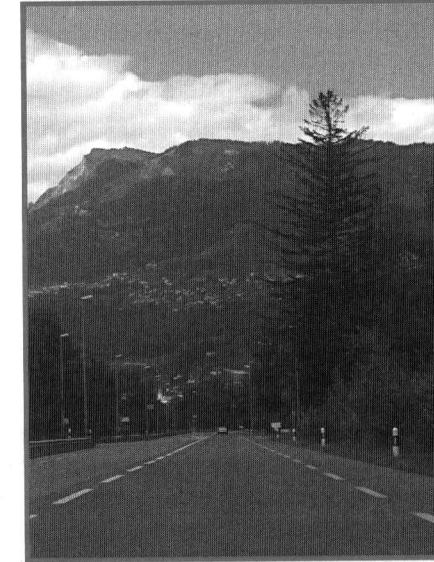
Paluumatkalla halusimme käydä lilliputtivaltiossa eli Liechtensteinissä. Jännä maa. Se on 26 km pitkä ja 21 km leveä. Sen pääkaupunki on Vaduz. Virallinen valuutta oli Sveitsin frangi ja kielenä kuitenkin saksa. Ajelimme kaikessa rauhassa pääkatua pitkin ja haimme parkkitilaa, kun eteemme tuli Goldwing sivuvaunulla. No seuraavassa liikenneympyrässä hän oli kurvannut peräämme. Hiukan olimme ihmeissämme ja kuljettaja oli vielä enemmän ihmeissään, kun ei ollut ennen tavannut naista sivuvaunun sarvissa. Hän kuitenkin ystävällisesti esitteli meille maataan ja kertoi siitä. Ainut vain meidän saksankielen taito on melkein nolla. No mukavaa silti oli. Hän oli vielä niin ystävällinen, että halusi välttämättä opastaa meidät pois maastaan ja vielä pois Sveitsistäkin. No siinä sitten ajoimme aika haipakkaa kaikenlaisia mutkateitä pitkin. Hän kun oli kai kuvitellut, ettei meillä ole mootto-

ritiimerkkiä, joten välttelimme moottoriteitä. Kiersimme myös kaikki liikenteen tukospaikat. Jos aivan tarkkoja ollaan, niin olisimme kylläkin hiukan enemmän voineet kyseistä maata tutustua. Mutta jääpä jotain ensikertaan.

Tultuamme Itävaltaan huokasimme ja hölläsimme hiukan vauhtia. Ja tulipa kokeiltua jarrujakin. Hyvin pitivät. Seuraavaksi saimmekin ajokavereiksi trikeporukan. Eivät halunneet ajaa meistä

ohi vaan letkassa ajelimme. He hävisivät johonkin, kun tulimme tunneliin, minkä suulla oli tutka. Oli ne kieltämättä hiukan hurjan näköisiä vehkeitä, kun ei ole tottunut näkemään. Seuraavaksi matkamme jatkui Saksaa pitkin. Tai tulimme vanhan Itä-Saksan kautta. Oli hurjan näköisiä kaupunkeja/kylämissä oli isoja kerrostaloja tyhjillään ikkunat rikottuina. Jotenkin ankean näköistä. Loppumatkan varrella yövyimme muutaman kerran majatalossa. Ne olivat elämyksiä. Keskellä ei mitään. Toisen omistaja oli joku sotafani, kun aamiaishuoneen seinillä oli kuvia venäläisistä miehitysjoukoista ja niiden etenemisestä, sekä sotilaspuku ja pienoispommikoneita. Onneksi illan pimeydessä emme niitä huomanneet. Ei sinne olisi uskaltanut jäädä yöksikään.

Jouduimme myös hotellissa yöpymään, kun oli niin pimeätä eikä leirintäaluetta löytynyt. Siis se meidän uusi kartta ei sisältänyt Saksaa, joten suunnistus oli taasen sinnepäin, ja toisaalta kun ei ollut vielä kiire



Saavumme Liechtensteiniin, matkustajan näkökulma sivuvaunusta.

vaikka olimme ajaneetkin hieman kiertoteitä. Satamassa oli muitakin motoristeja ja aika kului rattoisasti. Kivaa oli katsoa, kun autoilijat olivat huisin tarkkoja, ettei heitä vain kiilata jonossa. Kuitenkin pääsimme vikoina portista ja ensimmäisinä laivaan sisään. Siinä eräskin karavaanari ei millään meinannut uskoa, kun häntä käskettiin peruuttaa, että mahduin betoniporsaan ja auton välistä. Itse olisin suosiolla mennyt monta metriä taaksepäin kerralla autoilijana. Lopputuloksena ajoin muutaman sentin päästä ja polvet tiukasti tankissa kiinni että mahduin. Illan myötä sitten laivaan saapui muitakin tuttuja motoristeja, jotka olivat vaihtaneet paluulippunsa. Itse asiassa laiva oli aika tyhjä. Mutta matka kuitenkin taittui ja pääsimme aurinkoiseen Hankoon. Täältä suuntasimme koko porukka yhteiselle aamiaiselle, ennen kuin hajaannuimme kukin suuntaansa.

Iris Riihiluoma

laivalle. Hotelli sijait- si kaupungin laidalla ja kun purkauduimme huoneeseemme, kävi naapuritalon nuorukainen laittamassa autonsa ovet lukkoon. Ja me kun olimme apikoineet pysyyköhän loput tavarat pyörässä. Itse kaupunki oli kuin aavekaupunki. Ei ketään liikkunut illalla kaduilla eikä mistään oikeastaan kuulunutkaan mitään.

Loppujen lopuksi olimme hyvissä ajoin satamassa odottamassa laivaan pääsyä,

Kun mikään ei riitä

Enemmän, kovempaa, tehokkaammin; kevyempää, halvempaa ja paremmalla hyötysuhteella. Tätä laulua tänä päivänä veisaavat niin osakkeenomistajat kuin johtoryhmätkin yhdestä suusta. Elektroniikan sopimusvalmistajat yrittävät viemällä tuotantoaan halpamaihin vastata markkinoiden kysyntään. Työntekijöiden selkänahasta revitään tulosta tuloksen perään, mutta tuloksen tekeminen ei saisi maksaa mitään.

Mitä? Eikö tämä ollutkaan Taloussanomata? Aloitetaan siis alusta:

Enemmän, kovempaa, tehokkaammin; kevyempää, halvempaa ja paremmalla hyötysuhteella. Tätä laulua tänä päivänä veisaavat niin motoristit kuin jälleenmyyjätkin yhdestä suusta. Moottoripyörävalmistajat yrittävät huipputekniikan ja -materiaalien turvin vastata markkinoiden kysyntään. Pienistä moottoreista revitään tehoa ja ominaisuuksia, mutta tehon tuottaminen ei saisi painaa grammaakaan ylimääräistä.

Tämän vuoden moottoripyöränäytely kertoi karua kieltään. Tehokilpailu jatkuu ja jatkuu. Jo kymmenkunta vuotta sitten FEMA yhdessä Euroopan moottoripyörävalmistajien kanssa pohti mahdollisuutta moottoripyöräteollisuuden itsensä alkaa rajoittaa tätä kehitystä. Nähtiin vaarana, että mikäli kehitys jat-



kuu tämänsuuntaisena, moottoripyörävalmistajien pitäytyminen koh- tuudessa voisi tuottaa hyvin toimivia, riittävän tehokkaita ja vähäpäästöisiä moottoreita. Eri maiden rajoitusten ja ajokorttimääräysten puitteissahan me tiedämme jo, mitä moottorien keino- tekoinen kuristus tekee. Ei ainakaan paranna päästöjä saati tee moottorin käytöstä juoheammaksi.

Vakuutusyhtiöt ovat myös antaneet oman viestinsä asettamalla vakuutus- maksujen yhdeksi kriteeriksi teho- pai- nosuhteen. Ne eivät sentään ole kieltä- tyneet tyystin myöntämästä vakuutuk- sia liian tehokkaiksi katsomilleen pyö- rille - vielä.

Mutta mitä tekee moottoripyöräte- ollisuus? Kahden suosituksen moottoripyö- räluokan vertailu kertoo paljon: 80-90 -lukujen taitteen 600-kuutioisissa oli saman verran tehoa kuin ensimmäisissä litraisissa 20 vuotta aikaisemmin. Nyt jäl- leen parikymmentä vuotta myöhemmin kuussatasten tehot ovat saavuttaneet tuonaikaisten tuhatkuutioisten tason. Ja mitä teho-painosuhteen kehitykseen

tulee, tämän päivän tonniset vastaavasti painavat saman verran kuin kuussatset 20 vuotta sitten. Maaginen 1kg/hv on ohitettu jo aikaa sitten. Valentino Rossin tämän päivän työkalu kertoo karua to- tuuttaan siitä, missä katupyörätkin ovat kenties kymmenen vuoden päästä, ellei teollisuus tule järkiinsä.

Mutta miten kehtaan väittää, että teollisuus ei olisi järjissään ja ettei ke- hitys olisi tervettä? Moottoripyöräkou- luttajana ja liikenteessä hengissä sel- viämisen puolestapuhujana en voi olla vilpittömästi sitä mieltä, että nykyisen kaltaiset muoviluodit tai supermotot olisivat pelkästään hyvästä. Ennen vain harvat uskalikot ja tekniikkataiturit saattoivat ajaa takapyörällä. Nykyään kaupasta saa runsaasti malleja, jotka nousevat nöyrästi takapyörälleen vain kevyesti kaasua kääntämällä. Sadekelillä näillä saa olla kaasukäden kanssa tosi

tarkkana ja kuivalla asfaltillakin pito voi kirvota herkästi. Nykypyörillä kuljettajan itsehillintää koetellaan todella. On kuin antaisi lapselle karamellipussin matkaan ja käskisi olla syömättä siitä.

Miksei meille motoristeille sitten mikään riitä? Vaadimmeko todella aina vaan tehokkaampia pyöriä, vai ovatko markkinavoimat uskotelleet meille, että kehitys johtuu vain meidän haluistamme, eikä insinöörien halusta pistää aina vaan paremmaksi kuin kollegansa naapuriteh- taassa? Oli totuus sitten mikä hyvänsä, niin nykyisten trendien valossa moot- toripyörätehtäiden tehokehityksen hil- litseminen näyttää yhtä todennäköiseltä kuin elektroniikan sopimusvalmistuksen ja alihankinnan lisääntyminen jälleen Suomessa.

-Tero-

Myydään

Honda CBR 125R vm. 2004. Pyörä ollut yhdellä työllä, tosi siistissä kunnossa
Ajettu 3813 km. Ei kaaduttu. 1500 km huolto tehty.
Väri puna/musta

Kysy lisää puh: 0400 963 434

Etelä-Euroopan kierros 29.7-16.8.2006

Olin suunnitellut keväällä moottoripyörämatkaa joka suuntautuisi Kroatian Adriaanmeren rannalle. Reitin suunnittelu alkoi toukokuulla ja sopivaksi lähtöpaikaksi ja ajaksi osoittautui Jögeva Treffen Virosta. Ajoreitti Baltian kautta Puolan Augustowiin, Krakowaan, Pudepeestiin, Bosnian Banja Lukaan, Kroatian Plitziin, Venetia, Kardajärvi, Alppien yli Salzburgiin, Praha, Leipzig ja Rostock. Matkalle lupautuivat lähtemään myöskin Heikki Ruotsalainen ja Jukka-Pekka Honkala Haapavedeltä, ajokkeina Yamaha FJR 1300, Harley-Dawidson, ja minulla Bokseri-Bemari.

Lähtöpaikaksi sovittiin Tartto. Jögevan päätöspäivänä sunnuntaiamuna käynnistimme moottorit. ajelimme Valga, Latvia, siitä edelleen Riikaan, jossa tietyöt häiritsevät liikennettä sunnuntainakin. Matka sujui hitaasti tietöiden ja huonosti merkattujen kiertoteiden vuoksi. Ajokilometrejä tuli yllättävän paljon lisää. Liettuassa Siaulian jälkeen pidimme lounastauon hyväoloisessa tienvarsiravintolassa. Ruoka oli hyvää, mutta maksun kanssa tuli ongelmia, ei kelvannut visa eikä eurot. Aikamme levitettiin käsiämme ja päätimme, että lähdetään menemään kun raha ei kelpaa. Mutta sitten tulikin jo vähän isompi pomo paikalle selvittämään asiaa, saimme maksettua laskun, 5 €/ lärvi.

Matka jatkui moottoritietä Kaunasiin ja siitä edelleen kohti Puolan rajaa. Tullissa tarkastettiin vain passit, niinkuin edellisissäkin rajanylityspaikoissa ja matka sai jatkaa. Puolassa Warsovan tie muuttui mut-

kaisemmaksi ja kapeammaksi, maasto vaihtelevammaksi ajaa pyörillä. Yövyimme Augustowin laitamalla uudehossa turistihotellissa, jossa oli vartioitu pysäköintialue. Hotelliaamiaisien syötyämme jatkoimme E67-tietä kohti etelää. Rekkaliikennettä oli yllättävän paljon. Se hidasti menoa ajoittain heikkokuntoisilla, kapeilla ja mutkaisilla teillä.

Ohitimme Warsovan itäpuolelta ajaen teitä, jotka olivat pieniä ja kiemuraisia, mutta pyörillä mukavia ajaa. Vanhassa Kozienicen pikkukaupungissa pyöräytimme keskustan kolme kertaa ympäri, kun TomTom Raider ei löytänyt ulosmenotietä keskustasta. Jälkeenpäin huomasin, että minulla oli lukivirhe ruudusta, kun risteykset erkanivat 20m:n välein. Käännyin 20 m liian aikaisin ja aina takaisin keskustaan. Tankattuamme Radomissa etenimme E77-tietä etelään hyvää vauhtia. Tie oli hyväkuntoista ja liikennettä vähemmän. Maasto muuttui yhä vaihtelevammaksi Krakowaa lähestyttäessä, metsä loppui, näkyi vain keltaisia viljapelloja silmäkantamattomiin kumpuavassa maastossa. Saavuimme Krakowaan illansuussa. GPS-ohjasi meidät keskustaan hotellin eteen. Hotellista saimme upean 150 neliön huoneiston kahdeksi yöksi kohtuullisella hinnalla.

Illan hämärtyessä katselimme keskustan puistoja ja ruokailimme vanhanajan tyyli-ssä ruokapaikassa. Näitä löytyy Krakowassa joka lähtöön. Aamu valkeni hieman harmaana, kun olimme lähdössä päivän retkelle Oswiecimiin, Auschwitziin, juutalais-

Luukku on auki, tervetuloa vossikka-ajelulle.

ten keskitysleirille. Päätimme ajaa pikkuteitä GPS:n opastuksella, mutta kun yritimme kaupungista ulos, siellä oli tietyöt käynnissä. Kiertotietä ei heti löytynyt ja GPS itsepintaisesti yritti ohjata tietyömaa-alueelle, missä ei voinut ajaa. Ihmeteltiin ja tutkittiin karttaa, lopuksi meitä tuli opastamaan nainen polkupyörällä ja kyllähän sieltä huonokuntoinen kiertotie löytyi.

Taivas tummuu ja kohta saimme valttavan vesikuuron päällemme, mutta sitä ei kestänyt kuin 20 min. Taivas selkeni ja tuli kaunis lämmin ilma. Museo löytyi helposti muutaman kilometrin päästä keskustasta. Pyörät parkkiin jo melko täynnä olevalle P-alueelle ja astelimme rautaportista sisään. Yläpuolella komeili suurin kirjaimin: TYÖ TUO VAPAUDEN. Museon aidan sisäpuolella oli noin kolmekymmentä hyvin säilytettyä rakennusta, joihin oli koajan opastettuja kierroksia. Rakennusten seinien sisällä oli tuhansittain valokuvia ja kertomuksia leirin aikaisesta väestä, vangeista, tapahtumista, kidutuksista ja te-loituksista. Tunnelma museossa oli erikoinen, väki kulki käytävillä hiljalleen, mitään puhumatta omissa aatoksissaan.

Palasimme iltapäivällä Krakowaan. Katselimme tämän hienon vanhan kaupungin menoa, iso keskustaukio, paljon ruokailupaikkoja, väkeä ja puluja! Vossikka-ajeluita lähti jatkuvasti torin reunalta, hinta 10 € puolen tunnin ajelukierros. Krakovan kulttuurihistoriallisessa kaupungissa olisi voinut viettää vielä toisenkin päivän. Näkemättä jäi paljon, mutta aikataulu oli laadittu päivän pysäykselle.



Aamiaisen jälkeen kamat kassiin ja pyörän keulat kohti Slovakiaa. Tie muuttui mutkaisemmaksi ja enemmän vuoristoiseksi. Auto ja rekkaliikennettä oli runsaasti, matkanteko välillä hidasta, vähän väliä pysähdyksiä, tienparannus- ja siltatöiden vuoksi. Slovakian raja ylitettiin vaivatta passia vailtauttamalla, maisemat olivat vuoristoisia ja kauniita. Ylämäissä junnasimme rekkajonon perässä 30-40:n nopeutta. Euroopan kartat loppuivat. GPS-näyttö ei enää toiminut näissä maissa, joten piti tyytyä tankkilaukkukartan näyttöön. Teimme huomion, että M-P-turisteja, eikä paikallisiaakaan moottoripyöräilijöitä koko matkan aikana juurikaan näkynyt, vaikka elokuun alku pitäisi täällä Keski-Euroopassa olla parasta lomakautta. Moottoripyöräily näytti olevan vielä melko tuntematon käsite näissä maissa.

Ruokatauko Zvolenissa, ja E77-tietä kohti Budapestia. Liikenne vilkastui koko ajan keskustaa lähestyttäessä, moottoritien kaistat olivat täydet molempiin suuntiin. Keskustassa tuli suunnistusongelmia, motellimme katua ei löytynyt. Pyörimme ympyrää kaupungilla toista tuntia, taas kerran karttaa tutkiessamme pysähtyi paikallinen motoristi ja kysyi onko ongelmia. Vastaus oli myöntävä, etsittyä paikkaa ei löydy.

Yritettyään selittää meille kartalta reittiä ja paikkaa hän ilmeisesti totesi, ettei nuo tollot mitään tajua, pyysi meitä hyppäämään pyörien selkään ja seuraamaan perässä. Kymmenen minuutin vauhdikkaan kaupunkiajon jälkeen olimme Magret-kadulla, mutta hakemaamme motellia ei löytynyt vaikka jalkauduimme kadulle. Kyselimme paikallisesta konsulaatista, jonka eteen sattumalta pysähdyimme, mutta tuloksetta. Sellaista paikkaa ei ilmeisesti ollut olemassaakaan, sitten tehtiin pieni kierros pyörillä Tonavan rannan kautta ja yöpymispaikaksi sopiva hotelli löytyi tuota pikaa. Pyörät vietiin parkkihallin alakertaan, jossa lämmintä oli + 40C. Tuli pieni hiki päällensä!

Iltapäperöt nautimme kadunvarsiterasilla ja muutamat paikalliset oluet palanpainikkeeksi. Sitten katselemaan Tonavan rannaa. Kaupunki ja sillat olivat hienonäköisiä iltavalaistuksessa, mutta aamulla katseltuamme samoja paikkoja näkymä oli kovin harmaan olinen.

Budapestin keskustasta oli helppo suunnistaa etelään (myöskin pohjoiseen), seurattiin vain Tonavan jokivartta, ja kohta olimme etelään vievän uuden moottoritien päässä. Tankattuamme pyörät ja itsemme matka jatkui kohden Bosniaa.

Tiestö muuttui yhä mutkaisemmaksi ja kapeammaksi, pieniä kyliä, hevosajoneuvoja, traktoreita sekä tienvarsilla ja tiellä lehmiä ja lampaita. Pari kertaa ajoimme pätjän harhaan, mutta Heikki tarkkana kaverina huomasi töppäilyni ja mentiin taas oikeaan suuntaan. Ennen Bosnian rajaa saimme vielä kunnon kaatosateen niskamme. Rajatulli ylittyi nopeasti, vain passin tarkastus. Saavuttuamme Banja Lukaan, hotellin etsintä kovassa vesisateessa vei het-

ken, mutta uudehko hotelli löytyi ja sadekin taukosi. Pyörät saimme parkkiin vartioidulle alueelle kadun toiselle puolelle. Iltakierros kaupungilla oli kummallinen, terasseja ja baareja oli paljon, mutta olutta ja ruokaa niistä ei saanut. Väki nautiskeli vain kahvia sekä jäätelöannoksia. Meillä oli kauhea nälkä ja jano. Lompsimme takaisin hotelliin, asia korjaantui, palvelu erinomaista ja ruoka hyvää.

Aamulla matka jatkui etelään, suuntana Kroatia ja Piltz. Bosniassa näkyivät yhä yli kymmenen vuotta sitten päättyneen verisen sisällissodan taistelun jäljet, luotien ja räjähteiden jälkiä oli rakennusten sienissä, sekä sotakaluston jäänteitä siellä täällä. Uudisrakentamisen vauhti oli vahvaa, uusia betoniharkkotaloja nousi kuin siennä sateella.

Tie oli kiemuraista ja vuoristoista, oikeaa motoristin unelmaa. Maaseutuväki näytti elävän täällä kovin alkeellisesti, mutta valoa silti näkyvillä, parempaan päin varmasti ollaan menossa. Kroatian tullissa odotettiin läpipääsyä jonkin aikaa. Siinä löytiin oikein leimat passeihin.

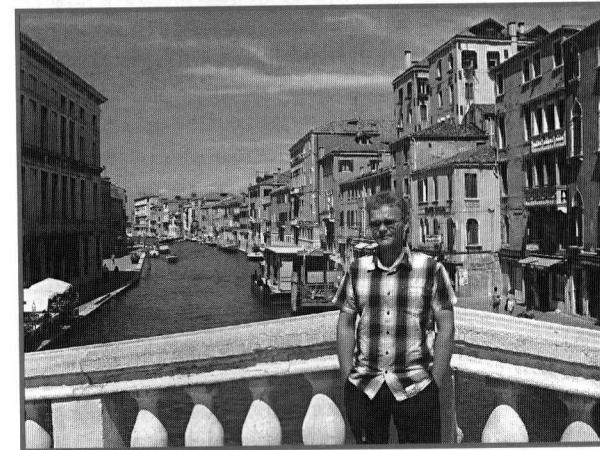
Piltzin kaupungin laidalta.



Piltzin kaupunki näkyi hienosti tultuamme ylhäältä moottoritietä alas kaupunkiin. Pysähdyimme syömään ja tankkaamaan kaupungin laitamilla. Päätimme jatkaa Adrianmeren rantatietä ylöspäin, kun ilma oli kaunis ja maisemat hienoja. Meren vesi loisti hienon syväsinisenä. Rantatie oli todella kiemuraista, pyörän renkaat kuluivat enemmän reunoilta kuin keskeltä. Vastaantulevia moottoripyöriä oli täällä jo huomattavan paljon. Saavuimme illaksi Zadariin, jossa otimme rantahotelli Presidentistä kaikille omat huikeahintaiset huoneet. Tungosta ei ollut ja pyörätkin viettivät yönsä melkein hotellin aulassa.

Aamulla matka jatkui kaunista Adrianmeren rantatietä. Loppupätjän Rijekaan ajoimme uutta moottoritietä. Maksupaidalla tuli ongelma, kuinka saada puomi auki. Tietullin automaattinen asema oli ns. kylmäasema, joka toimi jollain korteilla. Aikamme pähkäilyämme huomasimme, onhan tuossa visan merkkikin. Työntelin visaa eripäin lokeroihin ja viimein puomi aukeni,

J-P ja Venezian kanavia.



Tästä alkaa Italia, EU ja eurot.

huh huh, torvet soi takana jonossa ja minulla hiki päässä! J-P-kin selvitteli puomin auki. Pidimme pienen neuvottelutauon ja päätimme jatkaa samalla Veneziaan saakka, olisimme siellä kaksi yötä.

Rijekasta jatkettuamme olimme kohta Slovenian rajapuomilla. Vajaa sata ajettuamme olimme Italiassa, EU-maassa, jossa kävi maksuksi eurot ja GPS toimisi. Mutta eipä toiminutkaan, raiderin ruutu pysyi pimeänä aukaisuyrityksistä huolimatta. Enempää ei ihmetelty vaan ajettiin moottoritietä Mestreen, lähelle Veneziaa, josta otimme huoneen kahdeksi yöksi.

Illansuussa suunnistimme keskusaukiolle terassikierrokselle, jossa aika venähti pitkälle yli puolen yön. Aamulla lähettelin tekstiviestejä tapani mukaan ja mainitsin siinä GPS-laitteeni olevan kaput. Kohta tuli Vihannista Pölläsen Arilta ohje, kokeile tuikata latauspistokkeen viereistä pikku-reikää kirjeklemmarilla, tein työtä käskettyä ja laite alkoi

Gardajärven jyliä maisemia.

toimia! Etsin kyllä re-setointinappia, mutta tätäpä en huomannut.

Veneziaan lähdimme J-P:n kanssa taksilla. (Heikki oli vielä kovin uninen ja lupasi tulla myöhemmin perässä) Siellä ei ajella mopoilla eikä autoilla, vaan joko kävellään tai mennään jokiveneillä.

Ilma oli lämmin. Kapeat ja ahtaat kävelykadut täynnä väkeä. Torikauppiaita, myyntikojuja ja kirkonkellot kilkattivat melkein kokoajan. Kanavia, joissa tavarat ja matkalaukut liikkuvat mukavasti, oli melkein yhtä paljon kuin kävelykatuja, niitä kulki ristiin rastiin läpi saaren. Pari tuntia käveltyämme aloimme ihmetellä missä ollaan, kartasta emme sijaintiamme tunnistanee, oli vaan samanlaista kanavaa ja kujaa. Kysyimme neuvoa paikalliselta kioskimyyjältä, asia selvisi. Olimme kulkeneet jo melkein saaren toisen puolen rannalle. Takaisin tullessa meillä oli suuntima auringosta, enää emme eksyneet. Venezia on erikoinen paikka, mutta ei oikein syyttänyt motoristia. Siellä en viettäisi pidempää lomaa.

Aamu valkeni kauniina, päätimme ajaa Gardajärvelle pikkuteitä, laitoin GPS:ään osoitteen ja välttä moottoreita komenuksen. Ohjaus toimi moitteettomasti, ajoimme kiireettömästi maaseutujen, pikkukylien ja kaupunkien halki 280 km:n matkan Gardalle Gargnanon pikkukaupunkiin. Tilaa majoituspaikoissa oli hyvin, vaikka elokuun alkupuoli on täällä parasta kesäloma- ja turistiaikaa. Iltapäivällä jäi mukavasti aikaa tutustua Gardan hienoihin maisemiin ja rantaterasseihin; pizzaa tietenkin piti syödä ja



punaviini oli juomana kun Italiassa oltiin, maassa maan tavalla.

Osoite Itävalta ja Lienz. Alkoi Alppien ylitys, moottoreita emme käyttäneet. Matkanteke oli hidasta, mutta mielenkiin-

toista kiemuraisilla alppiteillä. Noustiin korkealle ylös ja palattiin melkein samaan paikkaan takaisin, tie oli välillä niin kapeaa että mopoillakin oli vaikeuksia kohdata vastaantulevia autoja. Lämpötila laski korkeilla paikoilla +8 C ja alhaalla laaksossa oli 25 lämmintä. Maisemat olivat välillä huikeita katseltavia, kun vuoristo- ja laaksonäkymät avautuivat eteemme. Yövyimme lähellä Itävallan Saksan rajaa Reichenhallissa alppimaisemissa.

Aamupalan jälkeen pyörän keulat Berchtesgadeniin, joka oli toisen maailmansodan aikana natsihallinnon pääkallonpaikka. Lähistöllä sijaitsee Hitlerille 50-v. lahjaksi vangeilla rakennutettu kuuluisa kotkanpesä, joka sijaitsee 1834 m korkealla vuorenkielekkeellä. Osoitetta vaan ei tullut selvitettyä etukäteen tarpeeksi hyvin ja haeskeluun tuhraantui aikaa pari tuntia. Ajoimme kotkanpesän risteyksestä ohi 25 km. GPS ei yllättävää kyllä suoraan tunnistanut paikkaa kohteesta, erityiset nähtävyydet-museot tai emme kielitaidottomina osanneet lukea paikkaa, jonka osoite on: Obersalzburg Kehlsteinhaus. Paikka kuitenkin löytyi. Suuren pysäköintialueen vierestä ostimme liput, joilla pääsimme linja-autokyydillä kotkanpesään, 4



Matka jatkuu edelleen...

km suunta ja takaisin. Paikkaan ei päässyt omilla ajoneuvoilla. Paikka oli mahtava, kivestä tehty rakennelma oli erittäin hyväkuntoinen, erikoisesti suunniteltu ja taidokkaasti tehty. Ylös suureen avaraan takkahuoneeseen (oli Hitlerin vieras- ja neuvottelusalonki) ja ruokailuhuoneeseen kuljetti väkeä täysin messingistä tehty 35-paikkainen hissi. Huonoksi onneksemme pilviverho alkoi kotkanpesän alapuolelta, joten maata alhaalta ei näkynyt ja ilma oli kovin sumuinen. Paikka kannatti ehdottomasti käydä katsomassa.

Tästä matka jatkui Salzburgin Linzin kautta yhdellä tankkaus- ja ruokatauko pysähdyksellä Prahaan. GPS-ohjasi keskustaan ja hotelli löytyi tuota pikaa. Kamat kämppään ja ostoskierrokselle paikallisiin liikkeisiin. Löytyi uudenaikaista tavarataloa ja vanhoja pikkuputiikkeja. Edullisia tuliaistavaroita oli palattuani täysi kassillinen. Lähdimme kaupunkikierrokselle. Hienoja vanhan tyylin ruoka- ja olutpaikkoja toinen toisensa perään, musiikki soi ja kansaa vaelsi kaduilla. Tunnelma oli hyvin länsimaisen tuntuista tässä Tsekin tasavallan pääkaupungissa.

Prahan rakennustyylillä on keskiaikaista, se on kullattujen kupolien, roomalaiskatolisten kirkkojen ja tornien taianomainen

kaupunki. Kuuluisin nähtävyys lienee Pyhän Vaclavin katedraali, jota suuri väkimäärä kokoontui katselemaan tunnin välein, kun kellojen soiton aikaan apostolit näyttäytyivät kellon sivuilla olevista ikkunoista. Kirkko valmistui 1500-luvulla, siellä säilytetään Böömin kruununkalleuksia ja siellä sijaitsevat myös kuninkaallisten hautakammiot. Yöllä herätys oli tunnin välein, kun kellojen soittorumba alkoi. Praha on erikoisen kaunis kaupunki nähtävyyksineen.

Oli perjantai-aamu. J-P:llä ja Heikillä tuli ongelma: ollaanko vielä yö Saksassa, vai ajetaanko 500 km Rostockin satamaan. Soittelukierroksen jälkeen asia oli selvä. Lauantaiaamuna Hankoon lähtevästä laustasta löytyi paikat, ja laivaan pääsee jo klo 22 illalla. Aamupalan jälkeen baanalle kohti Saksaa ja Leipzigiä. Saksan tullissa pientä jonoa, pääsimme läpi parissakymmenessä minuutissa, ajo Chemnitzin ohi Leipzigiin, jolloin olimme jo moottoribaanaalla, jota jatkui koko loppumatkan. Ajojärjestyksemme oli melkein aina vakio: minä, Heikki, J-P, ajettiin 130:n nopeutta, vajaan sadan km:n ajon jälkeen pysähdyimme tauolle ja tankille. Tauon päätyttyä kysyin J-P:ltä, onko vauhti sopivaa? Vastaus oli, joo, antaa mennä vaan! J-P otti piikkipaikan ja matka eteni 150-160 keskinopeutta, niin että kyllä H-D:kin kulkee!

Yhteinen matka alkoi olla lopuillaan. Pysähdyimme kahville vajaa sata ennen Rostockia, pidettiin pieni kertaus matkan vaiheista, menttiin melkein suunnitellun aikataulun ja reitin mukaan, päivittäiset ajoamatkat olisivat voineet olla joltain osin lyhyemmät, muutamia harhaanajoja tapahtui, mutta ne kuuluvat asiaan tällaisilla retkillä. Ei pöyhöilty liikenteessä, koetettiin mennä "maassa maan tavalla", mitään vahinkoja tai kolhuja ei sattunut. Tällainen pieni ryhmä matkantekoon on hyvä, pääsee etenemään

liikenteessä joustavasti, se tuo turvallisuuden tunnetta ja aina joku keksii jotain ongelmatilanteissa. Kiitokset matkakumppaneille! Otettiin kuvat, päätettiin vielä palata aiheeseen, hyvää loppumatkaa ja moi!

Minä käänsin moottoritietä Plauerjärven leirintäalueelle ja sain kauhean vesisäderöyryn päälleni, joka loppui juuri ennen teltanpystytystä. Aamun sää oli aurinkoinen, matka Sassnitzin laivarantaan oli hidasta moottoritietöiden ja ruuhkan takia, autojonot seisoivat miltei paikallaan, mutta pyörällä pääsi etenemään autojonojen välissä 40-50 nopeutta. Niin paljon matka hidastui että myöhästyin klo 13.30:n Trelleborgin laualta 20 min.

4 tuntia odottelua satamassa, seuraava lautta lähti klo 18 ja oli Trelleborgissa 22. Vietin muutaman päivän Ruotsissa tutuilla, sitten Tukholmasta Turkuun. Kotona Kylmäkoskella olin keskiviikkona 16.8., ajokilometrejä tasan 6500, matkapäiviä 19.

Muutamia kommentteja matkalta. Keski- ja Etelä-Euroopan teillä keskinopeudet voivat pudota huomattavasti, johtuen teiden kunnosta, tietöistä, rekkaliikenteestä ja ruuhkista kaupunkien ulos- ja sisään-tulo-väylillä. Päivittäiset ajomatkat olisi suunniteltava nämä seikat huomioon ottaen.

– pidemmällä retkellä on hyvä pitää muutama huilipäivä.

– matkasuunnitelma reitit, yöpymiset, tärkeät kohteet ja osoitteet on syytä selvittää ennen matkaa.

– hyvää tietoa löytyy netistä STN-matkaopas: www.stn.fi www.supertravelnet.com

– visa ja master card kortti käy maksuvälineenä lähes kaikkialla

– GPS on erinomainen apuväline

Teksti: V.Flink

Kuvat: V.F H.R J-P.H

Kiitoksia seurasta.



69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	24,00 €
COLLEGE	20,00 €
T-PAITA.....	12,00 €
BUFFIT	13,00 €
TALVIBUFFI	19,90 €
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 €
AJO HANSKASSA OPASKIRJA.....	11,00 €
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, Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11, 33400 TAMPERE
Puh. 0400 963 434
email: shop@mp69.fi