

Motoristi



Moottoripyöräkerho 69 ry, 44. vuosikerta, 3/2014 Elokuu

**Mitä
uutta
luvassa
messuille?**

**Katso
kuvat
Konttiosta**



Valtteri vei YROY:n

HELPOTA ja NOPEUTA ENSIAPUA ONNETTOMUUSPAIKALLA

Medical Card on nyt rantautunut Suomeen.

1. Korttiin kirjataan olennaiset henkilö- ja lääkeainetiedot, ja se sijoitetaan kypärän sisälle. Kortti on valmistettu kosteudenkestävästä materiaalista.



Allergiat Allergies	Nimi Name
Sairaudet Diseases	Hetu Date of Birth
Lääkitys Medication	Postinro Zip code
Verenhennus Anticoagulant	Kansalaisuus Nationality
Sairaala Hospital	Lähiomainen Next of kin
	Puhelin Phone

2. Kortista kertova Medical Card -tarra sijoitetaan kypärän ulkopintaan näkyvälle paikalle.



Lisätietoja www.mp69.fi/



Talkoohenki ei taida sittenkään olla mennyttä

Tämänvuotinen Kontioralli piirtyi ainakin omiin historiikirjoihini parhaana Kontiona, missä olen käynyt, tai mitä olen ollut toteuttamassa.

Matkaa rallipaikalle eivät kaikki päässeet tekemään parhaassa mahdollisessa säässä, mutta viimeistään lämpimänä valjennut lauantaiaamu sulatti loputkin sateessa paikalle ajaneet motoristit.

Daikkana Inarin Partakossa sijainnut Jounila oli meille motoristeille kerrassaan oivallinen. Kaikille tuntui riittävän mukavasti tilaa, mutta telttaleirit eivät hajanuuneet liian suurelle alueelle. Alueella kiertely ja uusien sekä vanhojen jäsentemme jututtaminen kruunasivat muutakin mahtavan viikonlopun.

Mahtavinta koko rallissa oli kuitenkin huomata, kuinka talkoohenki on yhä olemassa. Pirkanmaan matkamotoristit rakensivat kontiorallia hyvässä hengessä ja hymyssä suin pari edeltänyttä päivää.

Lisäksi Hanna Kortesuso rallipäällikkönä ja Tero Laine talousvastaavana tekivät suurenmoista työtä läpi vuoden rallin onnistumiseksi. Suuri kiitos pirkanmaa-



laisille sekä erityisesti Hannalle ja Terolle työpanoksestanne!

Hienoa oli myös kuulla, että joukossamme on vielä aktiivisia ja rohkeita ihmisiä, jotka ovat valmiita ottamaan vetovastuun Kontioralleista sekä muistakin kerhomme tapahtumista myös tulevaisuudessa. Muistakaahan tehdä töitä hymyillen, turhia pingottamatta ja positiivisessa hengessä, niin saamme varmasti jatkossakin nauttia tämän maan parhaista kokoon-tumisajoista. Me motoristit itse

luomme ralliin sen il-mapiirin ja tunnelman mistä itse nautimme!

Kesään on itselleni mahtunut muitakin mukavia kerhomme tapahtumia. MotoristiSurvival -kurseilla saimme kehitettyä jäsenistömme pyöränkäsittelytaitoja ja Max22 -tapahtumassa annoimme nuorille mahdollisuuden tutustua rata-ajoon ja pyöränsä rajoihin. Tarjosimme heille vielä pientä esimakua kokoontumisajojen tunnelmasta yhteisellä illanvietolla ratapäivän päätteeksi.

Tällä kertaa sadetta pitäessämme muutama paikallinen nuori kävi valuttamassa Volvosta öljyä radalle, ja sotkun siivoamisessa menikin sitten heiltä ja ratahenkilökunnalta loppuilta. Korvaukseksi tapahtuneesta saimme mahdollisuuden jatkaa ajovuoroamme puuttuneiden tuntien osalta vielä sunnuntaina, jolloin sääkin suosi ja saimme ajaa komeassa auringonpaisteessa.

Loppukesä huipentui vielä Young rider of the year -tapahtumaan, josta voit lukea lisää tästä lehdestä.

**Kesäterveisin,
Rami**

Motoristi



Moottoripyöräkerho 69 ry:n jäsenlehti

44. vuosikerta, ilmestyy neljästi vuodessa

Toimitus: Päätoimittaja, taitto: Katja Sirviö, puh. 0400 699 103,
motoristi@mp69.fi

Painopaikka: Tammerprint Oy, Tampere

Motoristi ottaa mielellään vastaan lukijoiden lähettämää materiaalia.

Toimituksella on kuitenkin oikeus m(u)okata sille lähetettyä materiaalia.

Kannen kuva: Pyry Collander Yroy:ssa, kuva Miika Venäläinen

Talkoohenki ei taida sittenkään olla mennyttä	3
Motoristiuutiset	3
Vuoden nuori kuski löytyi Juupajoelta	8
.....	
Kontioralli 2014	10
MP-messut - nuoret messiin	14
Mikä Akkaralli ja miksi	15
.....	
Tarina erästä talvirallista	17
.....	
Antti Koon vika	20

Moottoripyöräkerho 69 ry

Osoite: PL 769, 33101 Tampere

Jäsenmaksutili: Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

<http://www.mp69.fi>

mp69@mp69.fi



*Pyry Collander
sijoittui hienosti
neljänneksi vuoden
nuori kuski
-kisassa.*



*Akkarallinkin
takana on
nainen. Kuvassa
Päksy ja
Rymypalkinto.*

”En päässyt kuin kaupungin
toiselle laidalle kun kädellä
piti sulattaa visiiriä. Minul-
la oli rukkasten sisällä lam-
masrukkaset, mutta kädet
oli jo ennen Rantasalmea
ihan jäässä.”

Hallitus

Puheenjohtaja

Rami Kotilainen
Nevastie 12,
36110 Ruutana
puh. 044 726 7374
rami.kotilainen@mp69.fi

Varapuheenjohtaja

Tommi Lumiaho
Piettasenkatu 42 A 8,
33580 Tampere
puh. 050 409 3450
tommi.lumiaho@mp69.fi

Kerhoisäntä

Timo Lauro
puh. 040 954 452
timo.lauro@mp69.fi

Päätoimittaja

Katja Sirviö
puh. 0400 699 103
katja.sirvio@mp69.fi

Sihteeri

Veera Hahtala
veera.hahtala@mp69.fi

Kassanhoitaja

Malla Ferreira
050 543 2720
malla.ferreira@mp69.fi

Koulutusvastaava ja kansainväliset asiat

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19,
33900 Tampere
puh. 050 67 155
markku.ahlsten@mp69.fi

Jäsenvastaava

Tapani Aakkula
Sarastuksentie 4-8 D 11,
36110 Ruutana
puh. 050 337 1748
tapani.aakkula@mp69.fi

Kerhotavaravastaava

Juha Räsänen
puh. 050 384 3598
juha.rasanen@mp69.fi

Nuorisovastaava

Joonas Tikkanen
050 403 9072
joonas.tikkanen@mp69.fi



Vasemmalta Jari, Soili, Michael (Moto Club Jarno Saarinen) ja seuraavat ovat paikkakunnan viranomaisia sekä ihan oikealla pieni osa yleisöstä.

Jarno Saarisen muistopuisto

Tänä vuonna FINITA-2014 -ajon keskuspakka oli Italiassa Trasmimeno-järvessä olevalla kauniilla Polvese-saarella. Ajon ohjelmaan kuului mieliin painuvana yllätyksenä Jarno Saarisen Muistopuiston juhlallinen vihkiminen Petrignano d'Assisi – Perugia Italiassa helteisenä lauantaina 7.6.

Alueen pormestari, kunnanjohtaja ja Moto Club Jarno Saarisen varapresidentti pitivät Jarnon muistoa kunnioittavat puheet.

Kirkkoherra saapui paikalle moottoripyörän kyydissä ja vihki puiston.

Runsaan yleisön lisäksi paikalla olivat kunniavieraina Jarnon leski **Soili**, veli **Jari** ja mekaanikko **Olli** sekä paljon motoristeja monista eri maista. Kunnia muistopuistohankkeesta kuuluu Assisin MP-kerholle: ”Moto Club Jarno Saarinen”.

Soili kiitti herkästä ja juhlallisesta tilaisuudesta ja siitä, että Jarnon muistoa vaalitaan näin kauniilla



tavalla. Tilaisuuden päätteeksi lauloimme kaikki yhdessä Suomen kansallislaulun.

Onnea 30-vuotias Bike

BIKE-lehti täyttää tänä vuonna kunnioitettavat 30-vuotta, ja lehti päättikin järjestää bileet sen mukaan. 12.7.2014 joukko motoristeja kokoontui BIKEn toimitukseen jo aikaisin aamulla, ja jokainen sai

haltuunsa kartan.

Karttaan oli piirretty koko päivän mittainen reitti, jonka varrella sai kerätä leimoja todisteeksi suorituksestaan. Viimeisen leiman sai ajotaitorastilta Kangasalan Mobili-

assa, jossa MP69:n kouluttajat pitivät koulutushetkeä.

Noin 20 motoristia kävi keräämässä pisteeltä leiman.

Kelit olivat hienot ja bändi soitti lujaa! Onnea 30-vuotias BIKE!

Vielä on ajokesää jäljellä...

Etelän Pystymettä 24. - 26. 10. 2014

Isojoki, Vanhakylä

Tiedustelut:

Kari Ketola 0400336923

Minna Patoranta 0407231744

TERVETULOA!

Muista varoa

**koululaisia
liikenteessä.**

Kiitos

TALVIRALLI 2015 kaipaa järjestäjää!

Olisiko tänä vuonna teidän vuoro järjestää perinteinen MP69:n talviralli? Ralli ajetaan yleensä helmikuussa, joten aikaa suunnittelulle on vielä hyvin.

Talvirallin järjestämisestä lisää tietoa saa kerhoisäntä

Timo Laurolta 0400 954 452.

Toivotavasti juuri sinun kiinnostuksesi heräsi.



Finaalin tulokset:

Valteri Kortesusu, Kawasaki ER-6f, Juupajoki

Jalmari Kortesusu, Honda CBR 125, Juupajoki

Tino Hietala, Honda CB 125 F, Seinäjoki

Pyry Collander, Honda CBR 125, Pori

Kilpailun voittaja sai tänä vuonna Aprilia RS125 -kevytmootoripyörän. Toiseksi sijoittunut saa vapaavalintaisen Michelin-rengassetin, kolmannelle luovutettiin 250€ lahjakortti Hanx-myymlään, ja neljäs sai ilmaisen pääsyn MP69n MotoristiSurvival-kurssille sekä Max22-rata-ajokokoonnutumiseen.

Vuoden nuori kuski löytyi Juupa- joelta!



MP69n kouluttajista koostuva YROY-tuomaristo

Teksti: Tommi Lumiaho
Kuvat: Miika Venäläinen,
Jouni Heikola

26.–27.7.2014 kokoontui Vantaan auringon alle joukko jännittyneitä motoristeja. Smoton ja MP69:n yhteistyössä toteuttaman Young Rider of the Year -kilpailun viimeinen vaihe oli juuri alkamassa.

YROY on 16–22-vuotiaille motoristeille suunnattu liikenneturvallisuus- ja taitoajokilpailu. Kisan on aikanaan ideoinut Eurooppalaisten moottoripyöraorganisaati-

oiden yhteenliittymä FEMA, mutta nykyään Suomi on ainoa, joka YROY-perinnettä pitää yllä, nyt 14. kertaa.

Koko viikonlopun paahtanut aurinko piti huolen haastavista kilpailuolosuhteista: lauantaina lämpöä oli 28 astetta, sunnuntaina 32. MP69:n mp-kouluttajista koostunut tuomaristo testasi kilpailijoita koko viikonlopun aamusta iltaan.

Hitaista tehtävistä, erilaisista jarrutustehtävistä, ohjaustekniikan testaamisista ja maastoajostakin

koostunut kilpailu testasi kuljettajia monipuolisesti ja piti huolen tapahtumalle ominaisesta kovasta vaatimustasosta.

Vuoden 2014 kisan voitti 18-vuotias **Valteri Kortesusu** Juupajoelta, pyöränään Kawasaki ER-6f.

– Tänäkin vuonna kilpailun voittajaksi selvisi se kuljettaja, joka kykeni tasaisiin ja varmoihin suorituksiin kerta toisensa jälkeen. Kaikilla finalisteilla oli omat huippuhetkensä, mutta Valteri näytti



sp, Smoton edustaja Keijo Salakari, sekä kilpailijat voittopyörän luona. Kuva: Miika Venäläinen

hallitsevansa kaiken testatun tasaisen hienosti, totesi YROY-päätuomari ja MP69:n kouluttaja **Tommi Lumiaho**.

Valtteri Kortesus, mitkä olivat fiilikset, kun sait kuulla voittaneesi?

– Olin sekä yllätynyt että onnellinen, ehkä vähän hämmentynytkin. Eniten onnellinen.

Kannattaako YROY:n kaltaista kilpailua järjestää

mielestäsi Suomessa?

– Kyllä YROY:ta kannattaa järjestää, tietääkseni liikennehenkisiä kisailuita kumminkaan ei muita ole.

Kenelle suosittelisit YROY-kisaan lähtemistä?

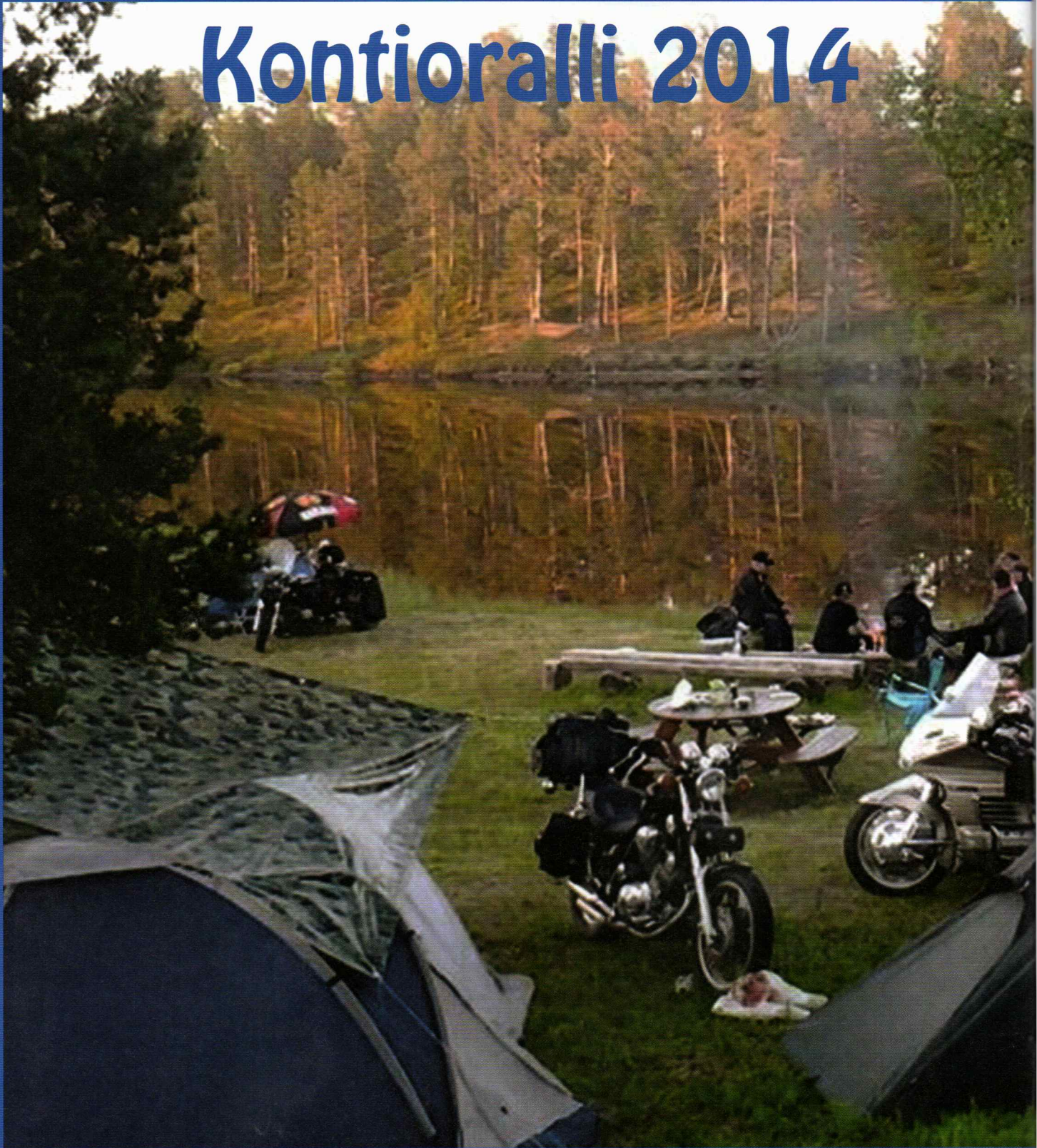
– Kaikille ajotaitoaan haastaville nuorille.

Smoton puheenjohtaja, Jouni Heikola, kuinka kannustaisit nuoria osal-

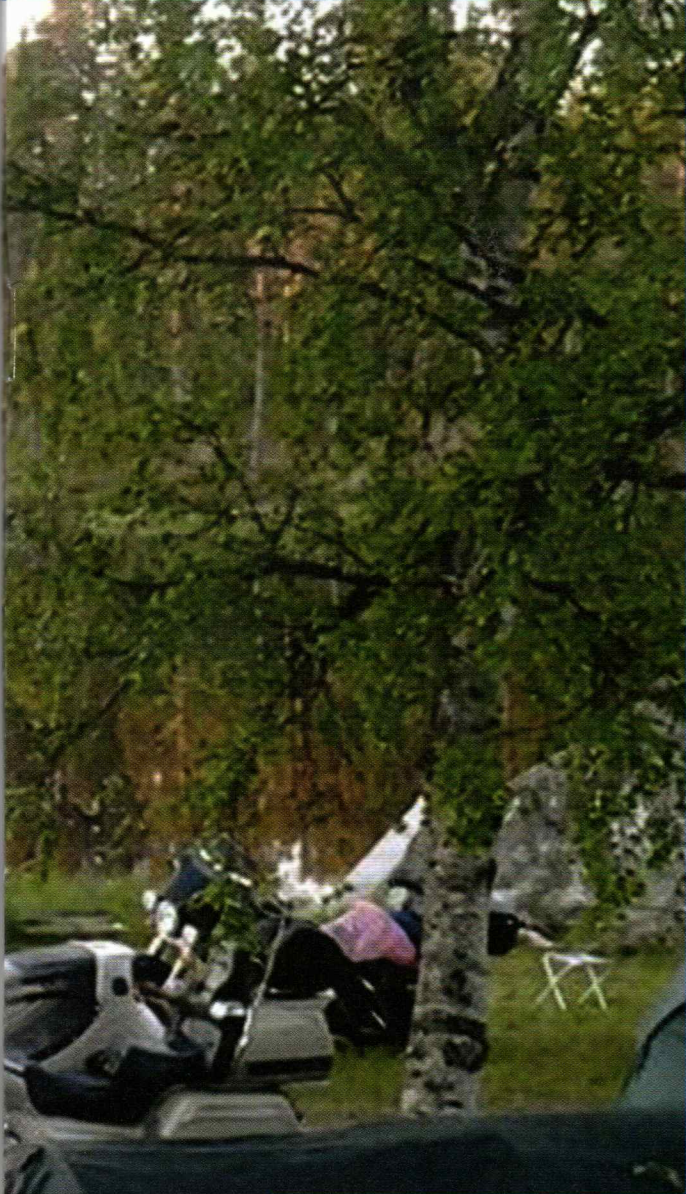
listumaan YROY:n kaltaiseen kilpailuun?

– YROY on hauska ja mielenkiintoinen kilpailu, jonka tarkoituksena on nostaa hyvien, moottoripyörän ajamisen hallitsevien nuorien kuljettajien ajotaitoa kilpailun aikana, hioa asioita, joita ei välttämättä ilman asiantuntevan kouluttajan apua pystyisi kehittämään. Kilpailun tarkoitus on löytää paras kuljettaja, mutta myös nostaa kaikkien osallistujien taso erittäin korkeaksi.

Kontioralli 2014

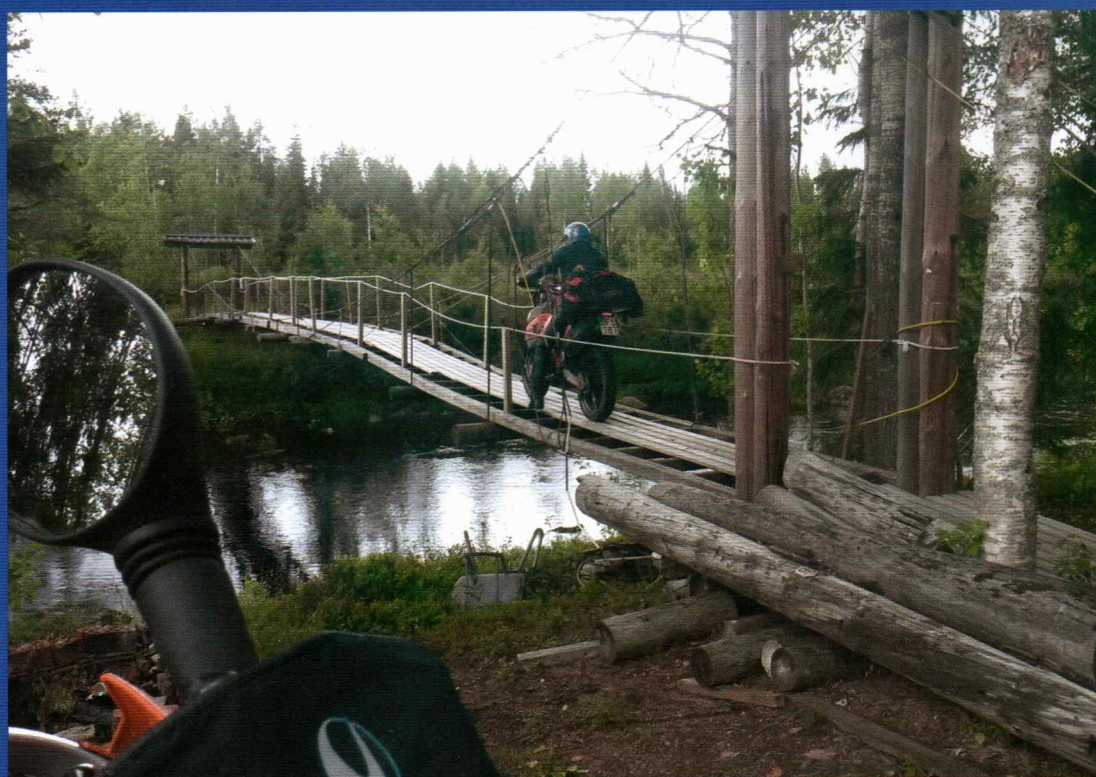


Iso kuva yllä: Markku Haapamäki tallensi keskiyön auringon. Oikeassa yläkulmassa: Jäämeren rannalla Varangin vuonon lahdella (Sahuri Tamminiemi). Oikealla alhaalla: Pomokairassa Marko puron ylityksessä (Sahuri Tamminiemi).





Kontiomatkalla. Sahuri Tamminiemi



Huteralla pinnalla. Sahuri Tamminiemi



*Juuri ennen inarin kontrol-
lia lemmenjoen nurkilla.
Sahuri Tamminiemi*



*Eero Niskanen päivitti kuvan
Kontiorallin kotimatkalta.*



MP-messuista – Nuoret messiin!!

Moro! Avaamme tämän keskustelun nyt hyvissä ajoin, koska uudistuksia on tulossa. MP-messut eivät toki ole vielä pitkään aikaan, mutta valmistelutyöt ja rekrytointi on hyvä tällä kertaa aloittaa ajoissa, sillä uutta jengiä on toivottavasti tulossa kuvioihin mukaan.

Tulevan vuoden mp-messuilla haluamme erottua uudella tavalla: Messuosaston nuorekkuudella. Visiomme tällä hetkellä on, että osastolle tulisi siis töihin pelkästään nuorsojäseniä (puheenjohtajaa lukuun ottamatta), ja esillä olisi heidän ajokalustoaan. Vaikka kerhon jäsenten keski-ikä on yli 50 vuotta, on meillä nuorsojäseniä, eli 25-vuotiaita ja nuorempia, silti reilut 50 kappaletta.

Esitämmekin nyt kutsun kaikille nuorsojäsenille, jotka kokevat haluavansa näkyä kerhon osastolla tammi-helmikuun vaihteessa: Ilmoittakaa halukkuudestanne! Nuorten jäsenten on helppo myydä MP69:ä vanhemmallekin väelle, mutta toisin päin tilanne on hankalampi. Näin saamme toivottavasti lisää nuorisoa innostumaan kerhosta, varttuneempia motoristeja unohtamatta.

Tiedossa on toki työntäyteinen viikonvaihe valmistelutöineen, mutta luvassa on väistämättä hauska kokemus. Mittava kerhohistoriikin tunteminen ei ole tarpeen, kaikki oleelliset knoppitiedot kerrotaan kyllä yhteisessä palaverissa. Toimenkuvaan kuuluu kerhon osastolla e dustaminen, eli tapahtumien promoaminen sekä jäsenyyksien, kerhotuotteen ja koulutusten myynti.

Messut eivät toki jää töissä olevilta näkemättä. Aikaa riittää kyllä myös messujen kiertämiseen.

*Jos sisälläsi heräsi edes pieni kipinä lähteä touhuun mukaan, laita mailia osoitteeseen
tommi@mp69.fi tai joonas@mp69.fi.*

Tavoitteenamme on tuoda tulevilla messuilla esiin vähemmälle huomiolle jäänyttä MP69n puolta, nuorisotoimintaa!!

*Tommi Lumiaho, varapuheenjohtaja
Joonas Tikkanen, nuorisovastaava*



Kotiin päin, hyvillä mielin.

Mikä Akkaralli — JA MIKSI?

Maria Vitkala, turhautunut nainen

Niin kuin hyvin usein, kaiken takana on nainen... Ja naisen harmitus. Siitä alkoi Akkarallinkin tarina: **Leila Prustia** harmitti, kun kokoontumisajoissa ei koskaan tiennyt, kuka naisista oli kyytiläinen, kuka mahdollisesti ajoi itse. Kaikki ohjelmat ja kisailut "sattuivat" myös aina naisten saunavuoron ajalle. Tästä heräsi ajatus perustaa aivan oma tapahtuma pyörää ajaville naisille ja samalla rohkaista yhä useampia naisia tarttumaan itse stongaan takana istumi-

sen sijaan.

Leila alkoi puuhata naisten kokoontumista yhdessä **Raila Rinteen** ja **Irja Loirin** kanssa vuonna 1977. Ensimmäinen Akkaralli järjestettiin Jaalan Puralassa, mukana oli kahdeksan naiskuskia, edustettuina Turku, Hämeenlinna, Salpa kangas, Kuusankoski, Lappeenranta ja Riihimäki.

Ohjelmaan kuului alusta alkaen monenlaista moottoripyöräilyyn perehdyttämistä. Vuosien varrella ovat naiset päässeet harjoittelemaan ajamista muun muassa paikalle järjestetyillä trial-pyörillä, joilla on rymytty pitkin ryteikköä,

on harjoiteltu hidasajoa, pidetty liikenneturvallisuuskisoja – mitä kukin järjestäjä sitten on keksinytkin. Yksi hauskimpia harjoituksia oli varmasti 25-vuotisrallissa Iitissä: tehtävänä hitauslasku mäkeä alas, ajokkina moottoripyörän runko, jossa moottorin paikalla jökötti iso kivi. Vuosittain ohjelmassa on ollut myös lauantainen kiertoajelu.

Rallien järjestäjävastuu on alusta alkaen kiertänyt porukan sisällä. Seuraavan vuoden järjestäjä on valittu yhteisesti lauantain kokouksessa, kokoontumispaikan järjestäjä on sitten etsinyt vuoden aikana. Alkuvuosina eväät tuotiin

itse, nykyisellään kunkin vuoden järjestäjä hoitaa ruokailut ja pyrkii saamaan sponsoriapua mahdollisuuksien mukaan. Talkoohenki on naisten kesken sen verran voimakas ja tapahtuma niin rakas, että seuraavan vuoden järjestäjät on yleensä löydetty kivuttomasti. Onpa käynyt niinkin, että joku vihreä kävijä oli ollut niin hilpeällä mielellä, että nosti kätensä ylös sen enempiä miettimättä luvaten höveliä päikkäreillä olleen kaverinkin puolesta ruveta emänniksi. Mutta ralli saatiin aikaiseksi silloinkin – tuona vuonna taidettiin päästä Rymättylän rannoille.

Majoitusta on ollut tarjolla sisätiloissa, mutta osa naisista nukkuu sitkeästi, sisukkaasti ja sikeästi vuodesta toiseen teltoissa – kelillä kuin kelillä. Näin esimerkiksi pikantista rallipukeutumisesta tunnettu MC Losers.

Osallistujamäärä on vuosien varrella alun kahdeksasta vakiintunut 30–50 välille, suurimmillaan mukana on ollut noin 80 naista. Kaksi uskollista, Ipu ja Leila, ovat olleet mukana kaikki 38 kertaa, **Siku** yltää miltei samaan – hyvä näin, sillä Sikun mukana ralliin on saatu vuosittain omalla painatuksella varustetut rallipaidat ja -tarrat. Kateellisena olen katsellut myös joidenkin naisten yllä upeaa mp-kuvien varustettua aamutakkia.

Rallipaikat ovat vaihdelleet ympäri Suomea, pohjoisin Raahessa, eteläisin Porkkalan niemessä. Kaukaisin vieras on ajanut paikalle Ruotsista. Tiedotus rallista kulki alussa puskaradion kautta, nyt tämän lisäksi laajemmin netissä: facebookista löytyy Akkaralli-ryhmä, johon pääsee pyynnöstä jäseneksi. Myös MP69 on ollut mukana tiedottamassa, ja esim. Kekun rallikalenterissa julkaistaan rallin paikka ja aika sekä yhteystiedot.

Akat Dorissa 2014

Kesäkuun alussa ihanat naiset ajoivat rannalle Yyterin santon viereen Leppäraan. Paikalla oli runsaasti sisämajoitustiloja, joten kaikki halukkaat saivat petipaikan. Porin piruttaret, **Liisa**, **Pipsa** ja **Tuija** olivat löytäneet oivallisen paikan viikonlopun viettoon. Ja kyllä meillä olikin sekä leppoosaa että hauskaa: ohjelmassa perinteinen joukkuekilpailu tällä kertaa kokonaisuudessaan luonnon helmassa, rattoosaa yhdessäoloa saunoen ja rupertellen sekä maukkaista ruuista nauttien.

Naiset osoittivat heti perjantaina oivallisesti taitonsa toimia yllättävissä tilanteissa: Rakennuksen harjalla olleesta lokin pesästä oli poikainen luistanut räystäskouruun. Seurasimme tilannetta herkeämättä, kunnes **Ode** koppasi räystäältä putoavan lokinpoikasen hattuunsa, **Heidi** kiikutti sen rohkeasti takaisin katolle kotipesään – emon tarkkaillessa pelastusoperaatiota hieman epäluuloisena ja hyökkäysvalmiina katon harjalta. Loppu hyvin, ja kaikilla helpottunut mieli.

Lauantain kilpailulajeissa jou-

duimme harjoittamaan monenlaisia ajotaitoa avittavia ominaisuuksia: motoriikkaa, nopeaa reagointia sekä ryhmässä toimimista. Viestikapulan kuljetus polvien välissä, nestepinnan pikainen alentaminen merkistä, nelipyöräisen kulkuneuvon kelaus maaliin ja joukkueen yhteinen vaatekettu olivat kieltämättä raikkaita tapoja taitojen hiomiseen – ja katsojillekin riitti riemua!

Lauantaina kokoustiin ja jaettiin jokavuotiseen tapaan kiertopalkinnot: Rymypalkinto sekä Amatsonipokaali. Järjestäjien vastuullisiin tehtäviin kuuluu perustellusti valita näiden arvostettujen palkintojen saajat. Tänä vuonna Rymypalkinnon kiikutti kotiin **Päksy**, joka ajoi ralliin jalkavaivastaan huolimatta omalla pyörällä, kainalokeppi pakaaseissa. Amatsoniksi valittiin, luultavimmin hormonilaastarin mitalla, **Marja**. Mitä ei nainen tekisi joukkueensa puolesta?

Osallistujia oli reilut 30, mukana onneksi taas muutama uusi kävijä. Itsekään en vielä kuulu veteraaniosallistujiin. Olen ollut mukana nyt viidesti, kerran on tullut vii-

tattua järjestäjää valitessa – eikä kaduta yhtään. Akkaralli on se kesän tapahtuma, jota en mistään hinnasta jättäisi väliin, päinvastoin, sitä alkaa odotella jo tammiin pakkasilla!

Ensi kesänä kokoontaan todennäköisesti Kannonkoskella 12.–14.6. Tämä nyt jo tiedoksi uusille naismotoristeille, mukaan kyllä mahtuu ja mukavaa on! Akkarallin facebook-ryhmään pääsee helposti mukaan ja saa ajantasaista tietoa tulevasta. Voisinpa melkein luvata, että kun kerran tulet, aina tulet...



Harjoittelua Hämeenlinnan kokoontumisessa 1979.



Tarina eräästä talvirallista

Kirjoittelin veteraanipyöräklubin foorumille kokemuksistani syksyllä 2012 kokeilumielellä hankkimastani, entisöimättömästä mutta kunnostetusta 250 1960 mallisesta 353 Jawasta. Muutamat tutut ovat kyselleet että pääsitkö sillä sinne Talviralliin?

No pääsinhän minä, vaikka työt meinasi sen reissun estää. Töistä ei saanut perjantaita vapaaksi. Koska matka oli pitkä, niin ajattelin, etten lähde ollenkaan. Koska Jawa oli tuota rallia silmälläpitäen hankittu, niin päätin, että lähdän piruuttain sitten muuten vaan ajamaan lauantaina niin pitkälle kun sinä päivänä kerkeän, jään yöksi johonkin ja ajan seuraavana päivänä pois.

No alkuvuikosta selvisi, että voisi olla mahdollista käydä aamulla hoitamassa perjantain kiireisemmät työt töissä alta pois ja päästä sitten vapaalle. Joten perjantaina ennen seitsemää töihin ja sitten yhdeksän jäl-

keen nopeasti kotiin jossa pyörä odotti pakattuna. Rytkyt niskaan ja matkaan.

Keli oli pikkupakkasta ja jäätävää sumua! Koko talven ajan olin ajellut avokypärällä ja ajolaseilla, mutta pari päivää aiemmin olin päätenyt turvallisuussyistä ottamaan kokokypärän ja laittanut visiiriin huurtumista estävän kalvon. Se oli toiminut hämmästyttävän hyvin testireissulla. Nyt visiiri jäätynyt poikkeuksellisessa kelissä heti molemmilta puolilta jäähän!

En päässyt kuin kaupungin toiselle laidalle kun kädellä piti sulattaa visiiriä. Minulla oli rukkasten sisällä lammasrukkaset, mutta kädet oli jo ennen Rantasalmea ihan jässä, kun visiiriä piti pysähdellä sulattamaan. Ajo visiiri auki kymmenen asteen pakkasessa tuntui hengenvaaralliselta, mutta oli välillä pakko jotta näki eteensä. Se kalvokin sitten tippui irti joten laitoin sen taskuun. Rantasalmen tie oli

totaalisen jäinen ja urainen ja meno oli yhtä nuljuamista.

Viitostielle päästyäni alkoi homma sujua kun jäätävä keli muuttui kunnan pakkaskeliksi. Kuopiossa tankkasin ja lämmittelin. Puin taas lammasrukkaset käsiin. Tuntui lämpimältä, jalat ei tosin kerinneet tauolla lämmetä kun piti kiirehtiä eteenpäin. Moottoritie oli tasainen ajella.

Oli upea olla tien päällä. Tämä on rock'n rollia!

Totesin mielessäni kiitokset sille mikkililäiselle joka aiempia juttuja lukiessa oli lähettänyt minulle tankkorukkasit. Ne olivat hyvät!

Siilinjärven kohdilla Jaawa hyytyi. Ei eloa. Rekat pyyhkivät liian läheltä ohi! Potkin pyörää käyntiin, hikeä pukkaa. Nyt nopeasti pitää keksiä jotain. Ei eloa.. Päätin ryyppytää kaasarin yli. No niin taas alkoi käydä nikotellen. Rykien baanalle. Siitä se sitten alkoi toimia taas... Kelasin vaihtoehtoja ja päädyin siihen, että kaasarin jäätyminen oli syy.

Vedin menemään sen mitä Jaawa kulki. Se meni sellaisista 95km/h alamäissä, muutoin matkavauhti oli n. 75-80.

(Päätin körötellessä, että se vapen sytkä pitää vielä tutkia. Veto ei ole kohdillaan. Olisin sen jo laittanutkin, mutta sanoivat että vapessa ei ole varsinaisesti säätömahdollisuutta. Ja muutoinkin oli ajatus, että kun edellinen Jawa-asiantuntija on pyörän tekniikan kerta laittanut niin ajan vaan... Aika montaa kohtaa tosin olin pakon edessä pikkasen jo laitellut.)

Kaverilta lainaamani paksummat pilkkihaalarit olivat lämpimät. Olin laittanut kokeneen tuttavien kehotuksesta pilkkihaalarin alle polvien kohdalle jumppapatjan palaset. Ne toimivat hyvin. Hommasin paksun ja leveän jumppapatjan makuualuseksi, koska jos pääsisin perille, niin siellä odottaisi telttamajoitus. Pakatessa olin joutunut kaventamaan patjaa kun se ei mahtunut pussiin. Ylimääräinen patja lämmitti nyt siis polviani.

Iisalmen jälkeen meni keli taas jäätäväksi ja ajosta ei meinannut tullut mitään, kun vähän väliä visiiri oli molemmilta puolin jäässä. Välillä umpisumussa näkyvyyskin oli olematon. Ja jotenkin Jaawa kulki nihkeästi.

Kädet ja jalat oli tietty jo ihan jäässä. Päätin mennä Viemäälle tankkaamaan. Pyörä hyytyi risteykseen. Taas poljettiin kuski lämpimäksi. Lähtihän se lopulta.

Kylällä en nähnyt huoltsikkaa. Matkaa jatkaessa arvelin, että seuraavassa kylässä sitten tankkaan. Siellä oli asema muuttunut kylmäasemaksi, ja kun oli tarkoitus lämmittelläkin niin jatkoin matkaa. Riittäisikö bensa seuraavalle asemalle? Visiirikään ei enää jäätynyt joten päätin jatkaa.

Autoilijoiden ilmeet olivat näkemisen arvoisia kun paristin Jawalla menemään..

Seuraavatkin kylät tuli ohitettua. Ynnäilin että hyvällä säkällä pääsen Piippolaan asti. Ja olinhan porannut aiemmasta reissusta viisastuneena varatankkiasennonkin hanasta auki. Piippolan huoltsikalla oli kyselijöitä ja ihmetelijöitä. Se on tunnelmallinen kylän kohtauspaikka. Toilettin etuhuoneessa rytkyjä pukiessani yksi maisteissa oleva kysyi "tulitko kelkalla?" sanoin että Jaawalla,

"Hullu!" hän vastasi.

"Joo se auttaa tässä hommassa", vastasin.

Kun kerroin mistä ja mihin niin sanoivat, että on täälläkin noita Jaawoja jollain paljonkin, mutta ei ne taida talvelle... Ja nämä normijutut että oli mullakin...

Kysymykseen, että onko tankkorukkasissa sähkölämmitys vastasin että ei, tämä on se Jawan malli jossa on sähkö-

valot!

Tankkauksen ja pienen välipalan jälkeen olin lämmennyt jo hieman. Alkoi hämärtää joten nopeasti tienpäälle. Nyt tie muuttui koneella uraiseksi vedetyksi ja Jaawa nuljusi ja tempoili välillä niin, että piti ajella jalat maassa monia kymmeniä kilometrejä. Visiiriinkin yritti taas jäätyä. Tuntui että pakkanen kiristyy vauhdilla. Ihmettelin ajaessa, miten ei ole persaukset vielä puutuneet vaikka olin ajanut jo 400 km. Javan ajoasento ja satulahan on hyvät!

Onkohan Jawassa jotain häikkää, kun aina liikkeelle lähtiesä kuuluu korinaa jostakin? Samanlainen ääni kun aiemmin, kun jonkun aiemmin korjaama ketjunkturistin oli pettänyt ja ketjut pääsi löysälle. Tarkistin, että se ei ole äänen aiheuttaja, olisiko kytkinhäkki jotenkin irti? No en sille mitään nyt mahda, joten eteenpäin..

Vaikka olin laittanut kelkkailukenkien huopatossujen ulkopuolelle muovipussit, joilla estin läpituulemisen ja sisään untuvatöppöset ja paksut sukat niin jalkoja palelsi. Villasukkia olin kokeillut lisäksi mutta niiden kanssa kengät vaikutti liian tiukilta. Asiaan pitää keksiä jotain.

Tuumasin että aiempi suunnitelmani, että ajan lauantaina niin pitkälle kuin kerkeän ja menen johonkin yöksi, ja seuraavana päivänä kotiin, ei olisi toiminut. Matkan paikat oli näivettyneet ja majapaikan löytyminen olisi ollut vaihalloista.

Matka eteni ja kun Raaheen oli alle sata kilometriä, niin jotenkin aloin uskoa, että tiedä, vaikka sinne pääsisi. Oli jo pimeää. Olin pysähtynyt laittamaan lisävaloksi lampun päälle laittamani tehokkaan led-valon päälle mutta se ei toiminutkaan! No näkihän näillä Jaawan valoillakin.

Raaha lähestyi ja perillä odottava sauna tuli mieleen. Opasteet perille oli hyvät ja ajoin RMKn kerhotalon pihalle.

Joku tuli kertomaan että tuohon kotaan voi mennä il-





moittautumaan. Sanoin että olisiko joku sisätila ensin, kun ei nämä sormet vielä oikein toimi! Sen verran kohmeessa tuli oltua. Katsoin ajovarusteitani. Ne olivat ihan huurussa ja jäässä!

Siinä korjaamohallissa kahvia juodessa kysyin, että onkohan ulkona paljon pakkasta? Juuri tullut kaveri sanoi että näkyi olevan 16 astetta ja yöksi kiristyy.

Siinä sitten vanhoja tuttuja morjestaessa kävin ilmoittautumassa ja purin kamoja pyörän päältä. Kahvin päälle sivulaukusta löytynyt konjakki lämmitti mukavasti.

Oli mukava, kun nastarenkaat minulle myynyt talviajo-konkari **Timo G** tuli juttelemaan ja puhui minulle iltapalaa järjestäjiltä, kun kerroin etten ollut tullut syöneeksi koko päivänä.

Etsin itselleni telttapaikan. Kävin järjestäjien varastosta aluseksi pari lastulevyn palasta. Se olikin hyvä veto koska myöhemmin kun maa sulii armeijan teltan sisältä, niin ei

tarvinnut uida lätäkössä.

Kävin saunomassa. Varaamani saunakaljat tosin oli jäässä, kun ne olivat olleet laukussa. Onneksi kerho tarjosi vierailleen olutta.

Yksi endurokaveri ”minut aiemmin tunnettiin Markkuna” kertoili saunassa että oli ollut edellisen yön -17 asteisessa junanvaunussa yötä! Kaverilla tuli yhteensä 1500 kilometrin reissu. Sanoin että aika sissi olet!

Hän kuten useat muutkin arvostivat suoritustaniajaa yhtä soittoa Savonlinnasta Raaheen Jawalla. Endurollakin kun kuulemma muussa kuin maastossa tuppaa tulemaan kylmä.

Jatkuu seuraavassa Motoristissa



Ilmeisesti jo jalkapallona käytetty tankki apuna mallaamisessa..



Yhdestä putkesta tulevat kiinalaiset pakokaasut piti saada menemään kahteen japanilaiseen pakoputkeen. Kemppi-liimasta oli apua tässäkin!

Saatte siis vapaasti syyttää Korttesuon Anttia, että mä jälleen kiusaan jäsenistöä teksteilläni... Tällä kertaa aiheena on vanha moottoripyörä. Tai oikeastaan useampikin.

Kaikki alkoi siitä, että ajopyörän rinnalle piti taas saada joku projekti, joka toimisi myös rospuuttokelien ajokkina. Pystymättänsä aikaan kun saattaa keli olla semmoinen, ettei matkamallin Harrikalla tee mieli lähteä reissuun. Laitoin kriteereiksi vähintään 250 kuutiota ja kaksi tahtia. Ajattelin, että pakkassäässä 2-tahtari on helpompi käynnistää!

Sattui sitten kotikaupungissa tulemaan myyntiin 1972-mallinen Suzuki T-250 J. Pyörä oli ajokunnossa, mutta jonkin verran kuitenkin muokattu. Tein tarjouksen ja ajoin Suizan kotiin, sankan sinisen savun saattelemana. Mielestäni pyörä oli ”helposti museoon”-kuntoinen, joka ei sitten tarkemmanperehtymisen jälkeen ihan pitänytään paikkaansa. Monet ilmiösuun vaikuttavat osat olivat viallisia ja/ tai väärän mallisia. Rompetorikierrokset

Antti Koon vika!

sitten osoittivat, ettei näitä pieniä japskeja paljoa harrasteta, joten osatarjonta on melko niukkaa. Sama on tilanne myös e-bayssa ja muissa nettikanavissa.

V a r a o s a h a n k i n t o j a helpottamaan ostin sitten toisen samanlaisen pyörän. Sekin oli rekisterissä ja meni ajamalla talliin. Tuosta löytyi esimerkiksi ohjausvaimennin, satula ja matkustajan kiinnipitorauta. Pyörä tulikin sitten purettua kokonaan aiemmin hankitun rinnalle ja luokittelin sitten osat A- ja B-luokkiin. Pyörä numero yksi sitten aikanaan ”valmistui” taas ajokuntoon ja odottelee vielä tankkimaalarin aikaansaannosta ennen museotarkastajalle esittämistä. Maalarin toimitusaika taitaa lähennellä jo Suomen ennätystä...?

Kun ykkösen kanssa puuhailu loppui, aloin ’ihmetellä’ B-osien määrää ja totesin, että kyllä näistä vielä kovasti Suzukin näköinen pyörä syntyy. Kone vaan ei vakuuttanut, vaikka – kuten kerroin – niin ajamalla se talliin tuli... Sitten syntyi jostain ihmeen syystä ajatus moottorin päivittämisestä 4-tahtiseksi! Nettiä selailemalla löysin mahdollisia moottorikauppiaita ja jämsäläisen kanssa kaupatkin syntyivät. Sain häneltä ensin moottorin tekniset tiedot ja ulkomitat. Mitat vaikuttivat lupaavilta ja katsastusmiehen näytettyä vihreää valoa tyyliin: ”Kyllähän siinä ainakin päästöt vähenee!” ja

minä komppasin, että: ”Juu, juu, maailma pelastuu!”

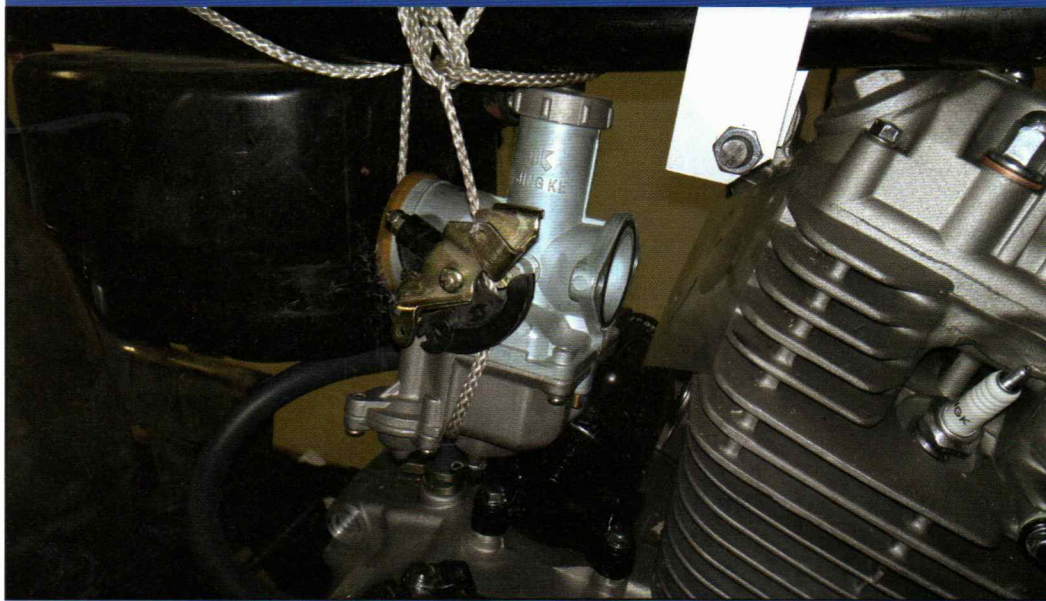
Jonain talvipäivänä tehtiin sitten autoretki Jämsään ja kuormattiin uunituore 250 cc 4-tahtikone tykötarpeineen auton perään. Semmoinen moka mulle sattui noiden varusteiden kanssa, että startin solenoidin unohdin listasta pois. Kaikki muu tarvittava – akkua lukuun ottamatta – paketissa mukana olikin. Ja sitten vaan kotitalliin moottoria sovittelemaan. Mahtuihan se raamin sisään. Kunhan olin yhdet moottorin alakiinnikkeet poistanut!

Ensimmäiset kiinnikkeet tein vanerin paloista ja niiden avulla sitten sain ketjulinjan, sekä koneen asennon määritettyä. Tein vielä alumiinista yhdet kiinnikkeet, joista edelleen mitat lopullisia kiinnitysosia varten. Piirustelin koneella dwg:t ja laserleikkaaja teki tarvittavat kappaleet, etu- taka- ja yläkiinnikkeet, sekä kaasuttimen tukiraudan. Tässä vaiheessa oli nimittäin jo tullut ilmi, ettei kaasutin sovi paikalleen omalla imusarjalla. Sahasin alumiinikurkun poikki ja silikoniletkun avulla siirsin kaasuttimen sopivaan paikkaan, jossa se tarvitsi tuon mainitun tukiraudan. Lisäksi sorvailin väliholkkeja, milloin kenenkin sorvilla. Sorviakunei omastatallista löytyi. Moottorin yläkiinnikkeet jouduin kiinnittämään hitsaamalla (2-tahtikoneessa ei yläkiinnitystä ollut!), muut tulivat pultaamalla ja sopivilla väliholkeilla

kiinni alkuperäisiin koneen kiinnikkeisiin. Simppeliä, eikö?

No, olihan siinä (hieman) muutakin säätämistä ja kun projektia tuli tehtyä vain silloin, kun mitään muuta tekemistä ei ollut, kesti valmistuminen joitain vuosia... En ole pitänyt mitään kirjaa tunteista tai kustannuksista, tähän on vain harrastusta. Johtoajatuksena oli käyttää mahdollisimman paljon Suizan osia, että ilmiasu ei heti paljastaisi tekemiäni muutoksia. Ikävä yllätys oli, että Suzukin kaasukahvan liike ei riittänyt kiinalaiselle kaasuttimelle. Tarvikekaasukahva taas johti siihen, että jarrukahvakin piti vaihtaa tarvikkeeseen! Aikamoinen rakennelma oli myös pakoputkiston rakentaminen niin, että yhdestä ulostulosta pakokaasut jakautuvat kahteen Suzukin käyrään. Taas oma erityispiirre tässäkin hommassa oli se, että Suizan käyrät ovat kiinteää rakennetta äänenvaimentimien kanssa... Kaasuvaijerikin piti sitten rakentaa kaksihaaraiseksi, kun jostain ihmeen syystä kiihdytyspumppu vaatii oman vaijerinsa.

No, joka tapauksessa tänä keväänä huomasin olevani sellaisessa tilanteessa, että: ”Nyt jos painan napista, pitäisi koneen pyöriä!” Japani-Kiina-sähköjärjestelmä oli siis liitetty yhteen. Siihen liittämiseen toi oman mausteensa se, ettei kiinalaisesta ollut kytkentäkaaviota! Myös kiinalainen tapa, että liittimissä



Koneen yläkiinnike ja kaasutin hakemassa paikkaansa. Eipä mahtunut tuo alkuperäinen ilmanputsari jäämään paikoilleen.

värit vaihtuvatkin ihan toiseksi lisäksi jännitystä. Mutta, pyöri se, kun painoin starttinappia. Seuraava testi sitten irtotulpalla ja uudella painalluksella saatoin todeta myös kipinän syntyvän!

Akun olin ottanut toisessa tallissa olleesta CBR:stä ja tehnyt akkutelineen sen mukaan. Hyvin tuossa tuntui potku riittävän 1-pyttyisellekin. Uutta intoahan noista kokeiluista tuli, eikä sitten enää mennyt kauaakaan, kun jo yritin opettaa kiinalaista käymään suomalaisissa olosuhteissa. Ensimmäinen starttaus vaati muutamaan kertaan huikat suoraan tulpan reiästä, mutta sitten se alkoi jo oppia tavoille. Jo muutamien testausten jälkeen tilasin sitten muutoksastusajankin...

Jännitysongelmia? Vai mitä lie olleet... Aamulla, ennen katsastusta, lähdin taas hieman testaamaan ja meno lakkasi jo kilometrin päässä kotoa. Työntämällä takaisin talliin. Tutkimuksia ja testauksia. Kaikki OK. Joka kerran napista käyntiin jne. Sitten kohti konttoria, kuitenkin tankkauksen kautta. Eikä tankkauksen jälkeen taaskaan starttaa! No, ihan varma olin siitä, että solenoidihan se on sökö, kun ruuvarilla oikokytkemällä startti pyöri ihan iloisesti. Siinä

askarrellessa totesin katsastusajan lähestyvän ja peruutin sen ja jatkoin renaamista.

Vikaa en löytänyt ja sitten se taas lähti käyntiin! Ei muuta kuin kotia kohti... Jaa mutta, konttorihan on matkan varrella ja sinne sitten. Kysymään, josko kuitenkin? ”Juu, katotaan vaan, kun se on jo täällä. Laitapa käyntiin niin kuunnellaan äänet.” Äänet kelpasivat mutta moitteita tuli siitä, ettei säädettävän stongan harmaita muovitulppia ollut korvattu viinipullon korkeilla, niin kuin 70-luvulla oli tapana! Muuta huomautettavaa ei siis ollut, joten pyörä hyväksyttiin tieliikenteessä käytettäväksi. Mutta, eihän se enää leimaamisen jälkeen lähtenyt käymään, joten hinurin lavalla tultiin kotiin. Tallissa sitten saatoin todeta, että kiinalainen pääsulake (lasiputkisulake) oli viallinen. Lanka oli toisesta päästä irti!

Katsastusreissulla olin kuitenkin jo todennut, että toisiovälitystä olisi luultavasti syytä harventaa. Ainoastaan ”luultavasti” siksi, ettei pyörässä ollut toimivaa kierroslukumittaria. Ihan helppo tuo välityksen muuttaminenkaan ei ollut, kun Suizaan ei pienempää takaratasta ollut tarjolla. Piti siis ostaa ratas aihiksi ja muuttaa siitä keskireikä ja pulttijako... Samalla

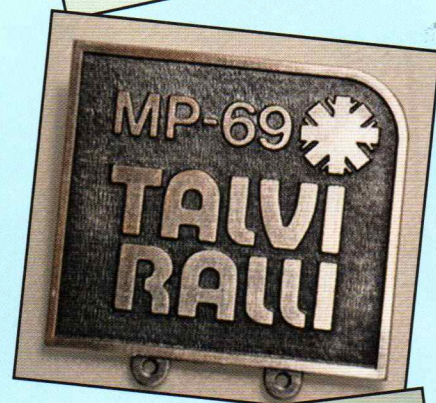
myös ketju kapeni ”pykälän”, eli eturattaan mukaiseksi, jolloin sen kulku ei enää ollut niin ahdas.

Tämän päivän tilanne on sitten se, että välitystä on nyt muutettu ja paristokäyttöinen kierroslukumittari asennettu odottamaan sitä päivää, jolloin moottoripyöräilymyönteinen sää ja testaamiseen tarvittava aika kohtaavat. Jos sitten pääsisi paremmin tuntumaan siitä, että ”mitäs sitä tulikaan tehtyä”!

**Satulapummi
Wakka-Hämeestä
Dekka äL**

MP69-shop, hinnasto

Vuosilaatta	3,50 €
Peruslaatta; Kontioralli	8,50 €
Peruslaatta; Kontioralli 25 v	13,00 €
Peruslaatta; Talviralli	8,50 €
MP69-linssitarra	2,00 €
MP69-tarra; iso	1,00 €
MP69-tarra; pieni	0,50 €
MP69-kangasmerkki	3,50 €
Buffi	10,00 €
Talvibuffi	15,00 €
MP69-T-paita	7,00 €
Kontioralli-teräsmuki	10,00 €
MP69-cooler	2,00 €
MP69-heijastinvyö; L/XL	30,00 €
MP69-kravaattineula	5,00 €



Tuotteet ovat nähtävissä kerhon nettisivuilla mp69.fi. Tilaukset voi tehdä sähköpostilla (shop@mp69.fi). Tilatut tuotteet toimitetaan postiennakolla parin viikon kuluessa tilauksesta.

Tuotteita on nähtävillä ja myynnissä myös joissain MP69:n tapahtumissa, kuten Kontiorallissa, ja MP-näyttelyssä.

Liity joukkoomme facebookissa

Moottoripyöräkerho 69 ry on aktivoitunut myös facebookissa. Käy tykkäämässä sivustamme MP69, ja osallistu keskusteluun ryhmässä *Moottoripyöräkerho 69 ry*.

Kerhon internet-sivut toimivat yhä osoitteessa www.mp69.fi. Sivuilta löytyvät muun muassa hallituksen yhteystiedot, tietoa tulevista tapahtumista ja jäseneduista, uusimmat uutiset sekä kerhotavara-kauppa.

Anna juttuvinkki – tai kokonainen juttu!

Mitä sinä haluaisit lukea Motoristista? Teitkö viime kesänä reissun, vai suunnitteletko tulevia? Tunnetko jonkun, joka kertoo hienoimmat jutut ja ansaitsee paikkansa Motoristin sivulla? Muisteletko itse mielelläsi menneitä, ja jaat muistosi muiden kanssa? Hyvällä jutulla, kuvalla tai vinkillä voi ansaita mp69-tuotepalkinnon.

motoristi@mp69.fi
Katja/0400 699 103



MG9 1



Itella Green

Osoite muuttunut?

Lähetä osoitteenmuutoksesi kerhon kotisivujen kautta
<http://www.mp69.fi> -> jäsenpalvelut -> osoitteen muutos
tai postin osoitteenmuutoskortilla osoitteeseen
Tapani Aakkula
Sarastuksentie 4-8 D 11
36110 Ruutana

**Seuraava Motoristi ilmestyy
joulukuussa.**

**Luvassa on ainakin jatkoa tarinalle
eräästä talvirallista.**

Mitä muuta?

Sinä voit vaikuttaa siihen.

**Anna kynän sauhuta tai vinkkaa jutun
arvoisesta henkilöstä.**

Motoristin 4 / 2014 deadline on 30.11.