

Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.

53. vuosikerta huhtikuu 2024

Lähde mukaan hallitukseen

Vuosikokous 28.4.



Tervetuloa Moottoripyöräkerho 69 ry:n sääntömääräiseen vuosikokoukseen!

Kokous on sunnuntaina 28.4.2024
Aloitamme kello 12:00 ruokailulla ja
kokous alkaa klo 13:00.

Kokouspaikkana on
Auton ja tien museo Mobilia
Kustaa Kolmannen tie 75,
36270 Kangasala

Kokoukseen voi osallistua myös etäyhteydellä. Linkki
julkaistaan kokousta edeltävällä viikolla Kerhon
nettisivuilla jäsenosiossa.

Ruokailu on ilmainen paikalle tuleville kokoukseen
osallistuville jäsenille.

Ravintola tarvitsee ruokailijoiden määrän etukäteen,
joten pyydämme ilmoittautumaan 19.4.24 mennessä
joko tekstiviestillä nroon **050 586 6669** tai sähköpostilla
antti@mp69.fi ja samalla ilmoittamaan mahd.
erityisruokavaliot

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY VUOSIKOKOUKSEN ESITYSLISTA

Aika: 28.4.2024

Paikka: Auton ja tien museo Mobilia



1. Kokouksen aloitus
2. Kokouksen järjestäytyminen
3. Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
4. Esityslistan hyväksyminen
5. Ilmoitusasiat
6. Kauden 2023 toimintakertomuksen, tilinpäätöksen ja tilintarkastajan/toiminnantarkastajan lausunnon hyväksyminen
7. Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen
8. Puheenjohtajan ja hallituksen jäsenten vaali
9. Tilintarkastajien/toiminnantarkastajien ja heidän varamiesten vaali
10. Jäsenmaksu vuodelle 2024
11. Kauden 2024 toimintasuunnitelma ja talousarvion hyväksyminen
12. Kunniajäsenten kutsuminen
13. Muut mahdolliset asiat
14. Kokouksen päättäminen

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

HALLITUS 2023 - 2024

Puheenjohtaja
Antti Kortesus
044 588 69 69
antti.kortesus@mp69.fi

Varapuheenjohtaja,
nuorisovastaava
Emilia Halonen
045 6510996
emilia.halonen@mp69.fi

Kassanhoitaja
Tero Laine
tero.laine@mp69.fi

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
050 67155,
markku.ahlsten@mp69.fi

Sihteeri
Matti Vilkkö
040 8332830
matti.vilkkö@mp69.fi

Koulutusvastaava / Jäsenvastaava
Jarmo Iivari
050 5367875,
jarmo.iivari@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Toimihenkilöt
Maija Pispä, oikolukija

Muut yhteystiedot
Kerhotavarat
shop@mp69.fi, kauppa.mp69.fi
Motoristi-lehti
motoristi@mp69.fi

PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO



Kevään merkit: vuosikokous ja Kontion odotus

“Kevät keikkuen tulevi”, on vanhan kansan sanonta ja sopii se meille motoristeillekin. Kevään ensimmäiset ajot tuntuvat hieman horjuilta, kunnes vanha ajotuntuma palautuu. Toki se horjunta nopeasti häviää ja luottamus omiin taitoihin palaa. Mutta ensimmäisen yllätystilanteen myötä käykin mielessä, että onko itseluottamus sittenkään realistisella tasolla.

Helpotuksen kevään ajoruosteen poistamiseen saa osallistumalla päivän kursseille; Survival Tour starttaa Vantaalla 19.5. ja seuraavana viikonloppuna se on Tampereella, Jyväskylässä ja Rovaniemellä. Toivottavasti käytätte nämä mahdollisuudet vanhojen tuttujen asioiden kertaamiseen ja uusien näkökulmien oivaltamiseen

Vuosikokous on huhtikuun viimeinen sunnuntai. Tervetuloa lounaalle klo 12, jonka jälkeen päätämme kuluvan vuoden asioita; tapahtumat, hallitus ja toiminnan suunta-aiheet. Mobilian näyttely “Reissun päällä” on myös mielenkiintoinen meille matkamotoristeille. Muistakaa ilmoittautua antti@mp69, jotta ruokaa riittää kaikille. Ilmoittautumalla varmistat myös, että erityisruokavalioidesi otetaan huomioon.

Meillä on sama haaste kuin kaikilla harastekerhoilla: jäsenistön keski-ikä nousee vuodella joka vuosi. Toivon keskustelua vuosikokouksessa, että mitä meidän tulisi tehdä toisin, jotta kerhomme jäsenistö uusiutuisi luonnollisen poistuman vastapainona. Onko mahdollista saada uusia sukupolvia kiinnostumaan matkamoottoripyöräilystä? Vai onko matkamoottoripyöräily muuttanut muotoaan ja kerho jäänyt jälkeen kehityksestä?

Kontioon on enää reilu 2 kk. Pääsemme jälleen ihailemaan Lapin maisemia, tällä kertaa toisella laidalla Suomea. Pallas on kaunista luonnonpuistoa, joten Kontiolle kannattaa varata aikaa, vaikkapa yöpymään ja ihailemaan maisemia. Kontiota sinne ei voitu järjestää, koska siellä ei saatu teltta-alueita, mutta luonnonkauneutta on liian luvassa rallipaikallakin. Tapaamisiin siis Kontiossa.

<https://mobilia.fi/fi/nayttelyt/motoristisurvival.fi>

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

PERUSTETTU 1969

TAVOITTEET 2019-2029

SUOMEN YHTEISÖLLISIN
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 2029



1967 Kontiolahti



PARAS
KAIKKIEN
KERHO!



Ukot, akat,
nuoret, vanhat,
pyörät kuin pyörät

Motoristihenki

Kerhomme on lungi jengi, johon mahtuu vaikka minkämoista motoristia ja motoristihenkistä jäsentä. Kaveria ei jätetä ja mukaan mahtuu.

Vastuullisuus

Emme pelkää ottaa kantaa vaan vaikutamme niin kotimaassa kuin ulkomailla. Yhteistyö eri tahojen kanssa ja vastuullinen ajaminen ovat meille kunnia-asia.



Avoimuus

Innostumme uusista asioista ja erilaisista ihmisistä.

Lungi
jengi!



YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.

Miten?

MOTORISTI 1/2024

2 Vuosikokouskutsu ja esityslista
3 Puheenjohtajan palsta
5 Pääkirjoitus

6 Kerhotalouden lyhyt oppimäärä 2023
8 Kerhoedustus MP24-messuilla
10 Motoristi Survival -koulutuksia
tänä kesänä
11 Kontioralli 2024

12 Jääkarhun kyytiä MP 69 Talvirallissa, 47
pyörää talvea selättämässä Pieksämäellä
16 29. FIM-rally 1974 - Krems, Itävalta
24 Minustako nopean
ryhmän ratapäiväkuski?
28 Japanilaisten Suomen valloitus
32 Aina moottoripyöräilijä

Tehdäänkö kerhojuttuja yhdessä?



PÄÄKIRJOITUS:
SELINA KUSTULA

Tämän lehden tekemisessä iso apu ja inspiraatio oli keskustelu Antti Urrilan kanssa sekä lehdestä että kerhon toiminnasta. Sain vahvistusta ja tukea ajatuksilleni siitä, miten meillä on kaikki eväät kiinnostavien lehtien kasaamiseen ja olemassa olevat prosessit ovat juuri sitä, mitä tarvitsemme.

Loppujen lopuksi se on yksittäisistä jäsenistä kiinni, mitä lehteen saadaan. Ja sitähän tämä lehti saakin olla: jäsentensä näköinen. Tällä kertaa se tarkoittaa tarinoita menneestä sekä pohdintaa tulevasta. Tietysti myös kevään ja kesän fiilistelyä ja vuosikokouksen lähestymistä.

Vuosikokouksessa on jälleen kaikki hallituspaikat jaossa. Ottakaa rohkeasti yhteyttä nykyisiin hallituslaisiin ja kysykää rooleista lisää. Hallituksessa pääsee oppimaan uutta, kokeilemaan erilaisia juttuja ja ennen kaikkea tutustumaan mukaviin tyyppeihin ja vaikuttamaan kerhon toimintaan.

Iso kiitos jälleen kerran kaikille kirjoittajille, kuvaajille ja oikolukijalle!

Juttuja saa laittaa totuttuun tapaan:
selina.kustula@gmail.com

Kerhotalouden lyhyt oppimäärä 2023

TEKSTI: TERO LAINE

Kerhon virallinen tilinpäätös sekä toimintakertomus löytyvät webbisivustomme jäsenosiosta ennen vuosikokousta, tässä kuitenkin katsaus menneeseen vuoteen ja vähän tulevaisuuteenkin talouden näkökulmasta.

Maksaneiden jäsenten osalta on edetty ennustelulla polulla, eikä jäsenmäärässä suurta vaihtelua ole esiintynyt. Positiivisinta on ehdottomasti pääasiassa koulutusten kautta saatujen uusien jäsenten määrä, vaakakupin toisella puolella puolestaan nuorisojäsenien määrän lasku. Tähän ei ole odotettavissa suuria muutoksia myöskään lähitulevaisuudessa.

Koulutustoiminta teki pienen miinuksen, tässä ei kuitenkaan ole huomioitu uusien jäsenten tuomaa jäsenmaksujen osuutta laisinkaan. Jouduimme myös perumaan pari isompaa koulutustapahtumaa viime vuodelta, koska sopivaa koulutuspaikkaa ei saatu järjestymään odotetusti.

Kerhotavaramyynnin ulkoistuksen johdosta oikein mikään luku ei ole vertailukelpoinen keskenään. Mutta pientä plussaa tehdään tälläkin osiolla. Tilinpäätöksessä on kuluna huomioituna myös täysimääräisesti vanhan varaston alaskirjaus, tästä tuli tappiota lähemmäs kolme tuhatta euroa tilinpäätökseen. Tavaraita ei kuitenkaan ole mihinkään hävitetty, vaan niiden myyntiä jatketaan webbikaupan sekä tapahtumien yhteydessä eli kyseessä oli enemmänkin tilinpäätöksen järjestelyerä. Sovittelimme myös vanhat velkamme kontiolaattojen toimittajan kanssa ja pääsemme jatkamaan toimintamallin hiomista ns. puhtaalta pöydältä uuden kerhotavara-kaupamallin suhteen näidenkin tuotteiden osalta. Kerhotavaroiden odotetaan tuottavan pientä positiivista tulovirtaa tästä eteenpäin.

Motoristin osalta poikkeamaa suunnitelmaan syntyikin sitten merkittävästi. Lehtiä ilmestyi vuonna 2023 aiotun neljän sijaan

ainoastaan kaksi, kolmas numero lipsahti juuri vuoden 2024 puolelle. Tämä näkyy nyt tilinpäätöksessä sitten 'plussana' suunniteltuun verrattuna. Vuoden 2024 aikana on tarkoitus ottaa tämän osalta kiri ja joulukaista neljästä viiteen lehteä.

Edunvalvonnan, messutoiminnan sekä hallinnon osalta vuosi meni pitkälti suunnitelmien mukaisesti. Hallituksen kokoustaessa pääasiassa etänä, ei syntynyt myöskään suunniteltuja matkoja ja kokouskuluja. Jäsenistön kulujen osalta meillä kulkee edelleen merkittävä määrä jäsenpostituksesta (lähinnä siis jäsenmaksulaskuista) perinteisellä postilla. Noin neljältä sadalta jäseneltä uupuu jäsenrekisteristämme sähköpostiosoite. Tässä olisi siis kerhollemme vielä säästöpotentiaalia, mikäli saisimme postituksen valtaosin sähköiseen muotoon.

Varsinaista kerhotilaahan meillä ei tällä hetkellä ole, vaan tuon rivin kulut liittyvät Tampereella sijaitsevan varastotilan vuokraan ja muihin kuluihin. Tällä systeemillä on tarkoitus jatkaa tulevaisuudessakin.

Tapahtumien osalta Kontiorallin tuotto on edelleen osin arvio, meiltä uupuu viimekesäisen tapahtumajärjestäjän lasku järjestelyistä (mikä pitää muistaa mikäli luet taseesta esimerkiksi pankkitilin saldoa). Talvirallia tai pikkujouluja ei järjestetty vuonna 2023.

Vuosi 2023 päättyi siis taloudelliselta kannalta luultavasti kaikkien aikojen parhaimpaan tulokseen. Tämä oli kuitenkin lopputulosta lähinnä siitä, että kaikkia suunniteltuja aktiviteetteja ei saatu toteutettua taikka ne siirtyivät seuraavalle vuodelle (kuten vuoden viimeinen motoristi-lehti). Tämä jaksotusero myöskin selittää sen, miksi vuoden 2024 budjetti on laadittu lähtökohtaisesti jo negatiiviseksi.

MP69 ry
Tero Laine

	Toteuma 2022				Budjetti 2023				Toteuma 2023				Budjetti 2024			
Jäsenmaksut	kpl	a	yht		kpl	a	yht		kpl	a	yht		kpl	a	yht	
Uusia jäseniä	63	35	2205		40	35	1400		87	35	3045		85	35	2975	
Jäseniä	1209	30	36270		1200	30	36000		1143	30	34290		1140	30	34200	
Nuorisojäseniä	20	15	300		20	15	300		7	15	105		10	15	150	
Muut tuotot			105								-380					
			38880				37700				37060				37325	
Koulutusmyynti			14944	-4418			16000				10335				10500	
Koulutuksen kulut			-19362				-16000				-11194				-11500	
Kerhotavaramyynti			5715	-7337			2500				969					
kulut			-13052				2000				1334					
Motoristi			-14095				-15820				-7618				-23125	
postitus			-5313				-6400				-2521				0	
painatus			-6302				-6800				-2986				0	
taitto			-2480				-2480				-2110				-23125	
Edunvalvonta			-2879				-3661				-2878				-2743	
suomen hostellijärjestö			-235				-235				-235				-235	
FEMA			-2524				-2506				-2508				-2508	
Liikenneturva			-100				-100				-100				0	
Helsingin liikenneturva			-20				-20				-20				0	
Matka ja muut kulut			0				-800				-15				0	
Messutoiminta			-2036				-4500				-4030				-4500	
muut messut			-5148				-7000				-588				-750	
Hallinto			-632				-2000				-2420				-5200	
Kirjanpito ja tarkastus			-1603				-2000				-596				0	
Hallituskulut			-202				-500				-107				0	
ATK-laitte ja ohjelmakulut			-727				-1000				-113				-113	
Vuosikokous			-1984				-1500				-450				-450	
Muut kulut			-3927				-3860				-1154				-4637	
Jäsenistö			-1800				-1900				-4359				-4400	
Flomembers + paytrail			-2127				-1660				-1971				-1971	
jäsenkortit ja postitus			0				-300				-2388				0	
Muut kulut			-770				-1023				0				-2429	
Kerhopesä			-447				-2200				-884				-1200	
konttorialli			1116				0				1085				-1700	
pystymettät			-1335				-1200				1792				0	
talviralli			0				-1000				-707				-1200	
pikkujoulet			-228				0				0				-500	
Tilikauden voitto/tappio			-2177				1636				16813				-7293	

Kerhoedustus MP24-messuilla

TEKSTI: MATTI VILKKO

Tämänvuotiset MP-messut järjestettiin 2.-4.2.2024. Messuvalmistelut alkoivat jo viime vuoden puolella, kun kerho varasi messuständin. Nykyään kerhon messuosallistuminen on varsin vaivatonta. Messukeskuksen verkkotyötilan kautta tilaukseen liittyvien yksityiskohtien hoitaminen sujuu näppärästi ja messujen projektijohtajan asiallisten viestien avulla viimeisetkin yksityiskohdat saatiin hoidettua. Julisteet ja banderollit oli helppo päivittää vanhojen tallessa olevien tiedostojen avulla ja tulosteet sai painotalosta mukaan matkan varrelta.

Messurakentajat lähtivät liikkeelle torstaina, kaikki ständin tavarat sopivat auton takaluukkuun ja auton sai ajettua suoraan ständin viereen. Parissa tunnissa pöydät oli kasattu, ständi koristeltu julisteilla ja banderolleilla ja videot pyörivät näytöllä. Ständin kasaamiseen ei tarvita kuin pari motoristia.

Perjantaiamuna messuvieraat pääsivät alueelle kymmeneltä. Kolme minuuttia yli kymmenen oli ensimmäiset jäsenet tutkimaassa Kontio-karttaa. Koko kolmen päivän ajan kartta oli huomion kohteena ja tyypillinen tarina kulki jotenkin näin: "... vuonna 83 – vai oliko se 85 – oltiin Paten kanssa Taivalkoskella ..." tai "... mutta kartasta puuttuu alkuperäinen ... me oltiin siellä kolme kertaa ja toisella kerralla Jaskan kytinkin ...". Aika monta tarinaa kartan vieressä kerrottiin. Selvästi messuständi oli kerhon talviajan tärkein kokoontumispaikka.

Messuilla julkistettiin kesän koulutukset. Samaan aikaan niille ilmoittautuminen avattiin verkossa. Viimevuotiseen tapaan ständillä oli arvauskilpailu, jossa sai arvutella Konton painoa. Veikkauksen voittajan palkinto on ilmainen osallistuminen valitsemalleen kurssille. Arvontalapuissa ehdoton suosikki oli Kaarre Daytona Circuitilla 9.6.2024.

Perjantaina juna- ja bussilakko ei vaikuttanut kävijämääriin päivällä, mutta illalla oli normaalia rauhallisempaa. Lauantaina ständi oli kansoitettu, paikalla oli sekä ständin esittelijöitä, paljon kerhon jäseniä ja vielä enemmän kerhosta ja veikkauksesta kiinnostuneita. Sunnuntai alkoi vilkkaana ja paikalla oli paljon perheitä, eli vanhemmat toivat nuorison saamaan vaikutteita. Messut sulkeutuivat viideltä. Messurekviisi on niin hyvin suunniteltu, että ständi oli purettu ja kamat siirretty pyörällisillä koirantrimmauspöydillä autoon ja rakennusporukka oli tien päällä varttia yli viisi.







MOTORISTI SURVIVAL 2024



Tour Vantaa
19.5.2024

Tour Jyväskylä
26.5.2024

Tour Rovaniemi
25.5.2024

Tour Tampere
26.5.2024

Adventure Kierinki
26.5.2024

Kaarre Daytona Circuit
9.6.2024

Adventure
3.-4.8.2024

- motoristilta motoristille -

Motoristi Survival -koulutuksia tänä kesänä

Motoristi Survival tour Jyväskylä 26.5.2024,
Jyvässeudun ajoharjoittelurata

Motoristi Survival tour Vantaa 19.5.2024,
Uudenmaan ajoharjoittelurata, UAR, Vantaa

Motoristi Survival tour Tampere 26.5.2024,
Nokian ajoharjoittelurata

Motoristi Survival tour Rovaniemi 25.5.2024,
Mäntyvaaran ajoharjoittelurata

Motoristi Adventure Kierinki, 26.5.2024,
Kierinki

Motoristi Survival Kaarre 9.6.2024,
Akaa, Daytona Circuit Akaa

Motoristi Survival 3-4.8.2024,
paikka ilmoitetaan myöhemmin

Motoristi Survival Adventure 3.-4.8.2024,
paikka ilmoitetaan myöhemmin

Motoristi Survival Kaarre (naisille) 25.8.2024,
Daytona Circuit Akaa



*Lisätietoja koulutuksista voi kysyä kerhomme
koulutusvastaavalta Jarmo Iivarilta!
jarmo.iivari@mp69.fi – 050 5367875*

Seuraa kerhon verkkosivuilta tiedotusta koskien Kontiorallia! www.mp69.fi

KONTIO

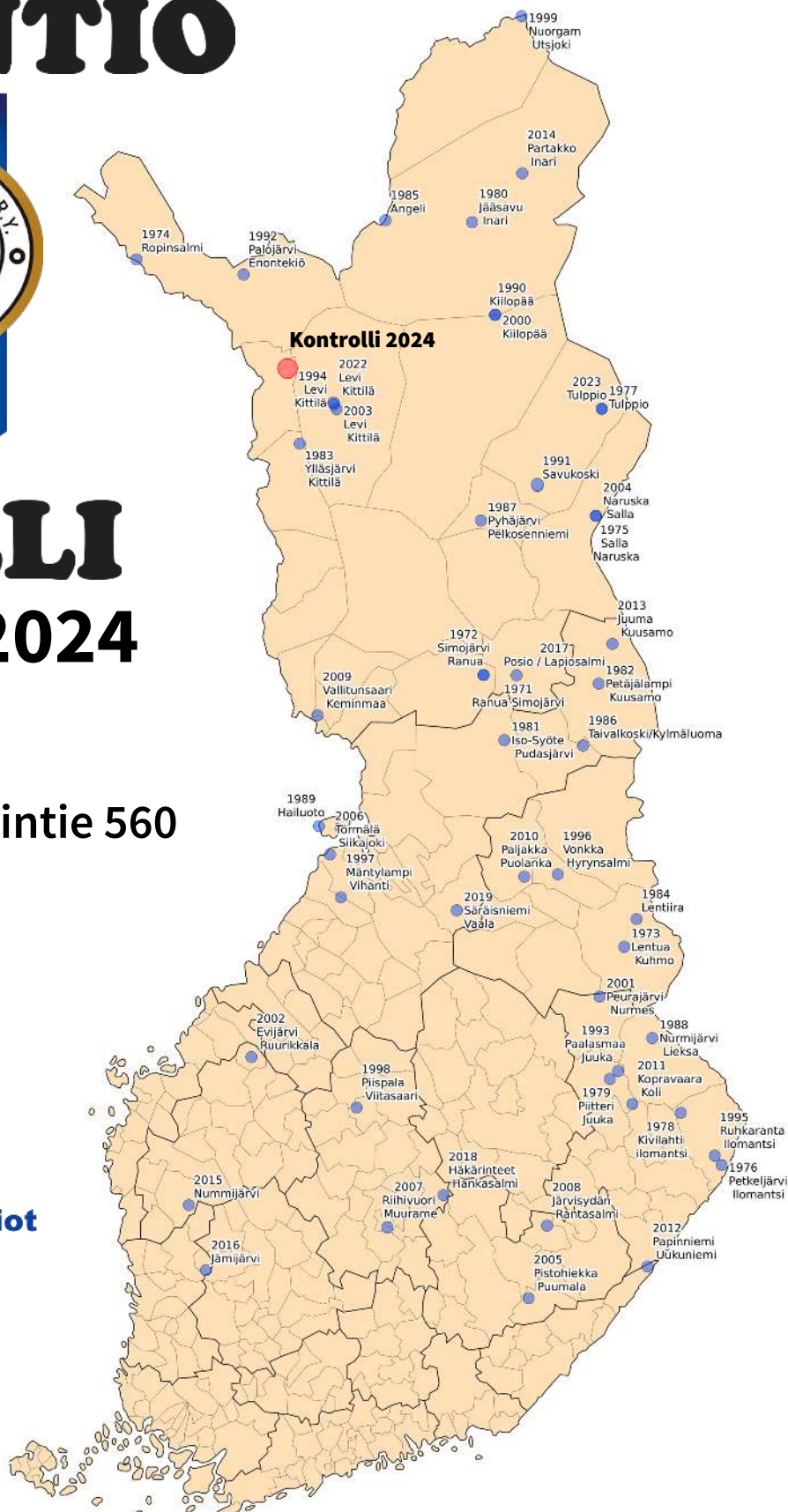


RALLI

5.-7.7.2024

Kontrolli:
Pallastunturintie 560
99330 Pallas

**Muistatko Kontiot
kautta aikain?**



Jääkarhun kyytiä MP 69 Talvirallissa, 47 pyörää talvea selättämässä Pieksämäellä

TEKSTI JA KUVAT: OIVA LEPOLA



Lähtöaamuna perjantaina pakkasmittari näytti kovaa lukemaa -28 astetta. Päivällä lieveni vähän mutta kylmä kyyti piti selvittää. Pakkien ottaminen ei ollut vaihtoehto kun pyörä lähti pihamaalla käyntiin.



Kipinämikot hoitivat telttojen lämmitysvuorot niin olo pysyi kohdillaan, unikin maittoi. Sisätilaa oli käytettävissä jos oli tarvetta.



Oma CX500 on ollut hyvä työmyyrä. On selvinnyt kesäkeikoista ja nyt talvipyöränä hoitaa talvikeikkoja ja siirtymisen syksystä kevääseen.

Viikko Helsingin MP messujen jälkeen on ollut tapana suunnata Talviralliin. Paikasta riippuen matka on ollut joskus pitkä ja monta muutakin juttua on ollut pohdittavana, kun lähtö on ollut suunnitteilla. Juurikin säätila on hankalimpia asioita, pikemminkin esteitä. Lumisade on torpannut lähdön useampaan kertaan. Joskus lumi vielä lentää tuulessa vaakasuoraan, tai tiellä on jääuria, sohjoa, märkää tiesuolan kuraa, tai on muuten yleisesti epämurkavaa.

Tänä vuonna lähdön este oli tavallista kovempi. Kohtuullinen matka suuntautui Pieksämäen Moottorikerhon kerhotalolle. Vain yksi asia laittoi miettimään. Lähtöpäivän aamuna pakkasmittari näytti kovaa lukemaa, -30 astetta. Myös mieliala oli pahoin miinuksen puolella. Miten olo kestäisi kylmyydessä, vielä pykälää arveluttavampaa oli se, miten pyörä selviäisi. Yksinäisellä matkalla ei ollut ketään auttajaa. Kävipä lopulta vielä niinkin, että ajoin poliisipartion perässä perille.

Aurinkoisena päivänä puoleen päivään odottelu ei paljoa auttanut, edelleen oli reilu -20 astetta. Pyörään oli luottamusta, uskollinen CX 500 hoitaisi homman. Lämpöpuhaltimen ja laturin avustuksella pyörä lähti matkaan. Oma oloni sen sijaan herätti kysymyksiä. Mutta ajo oli sujunut $10-15$ asteen pakkasella, viimeksi tuollainen keli oli ollut etelän Pystymetässä Sastamalassa syksyllä, niin päättelin että sujuisi nytkin.

Pakkien ottaminen ei käynyt vaihtoehdoksi. Jyväskylää ohittaessani pääsisin kyllä perillekin. Pieksämäellä illan hämähäys lähestyi. En huomannut oikeaa katuja, minne piti kääntyä, kun taakseni ilmestyi poliisiauto, olikohan jotain pulmaa. Siinäkin autossa taidettiin miettiä, mitä tekemistä minulla oli karkeassa kelissä. Ei ollut pulmia, muuta kuin että olin ajanut harhaan. Kerroin että Vilhulantielle pitäisi päästä, PiMoKen kerhotalolle Talviralliin. Poliisit taisivat tietää tapauksen ja lupautuivat oppaaksi. Niinpä sitten ajoin loppumatkan partioauton perässä.

Perillä porukkateltat alkoivat täyttyä. Sain tilan kaminan kyljeltä. Se kuumensi vähän liikaakin, mutta oli silloin varsin erinomainen juttu. Järjestäjät pitivät hyvää huolta, kipinämikot lämmittivät kaminoita, niin



Pyörät saivat osansa pakkasesta. Moni pyörä tarvitsi syystä apua kotimatalle lähdössä.

Nina ja Aulis ja sivuvaunupyörä ovat paikalla jos on kyseessä Talviralliä tai Pystymettä. Pyörän alla paloi lämmityslaitteena pieni grillilaatikko kun lähtöamuna pakkasta oli tuttua lukemaa n. -30 astetta.



Ylähallissa osa säilytyspyöriä. Sinne oli mukava mennä ruokailuun ja muuten lämpimään istuskelemaan.



Mittava rakovalkea hyvä lämmittelypaikka. Makkaroita paistui suupalaksi.

olo pysyi kunnossa. Yhden kerran lisäsin klapia. Kaminan ilmaluukku piti olla oikein, levällään ollessa kamina kuumeni liikaa, jos oli liian pienellä, hiipi kylmyys.

Päiväaikaan muistettiin ruokkia kaminaa, joten illalla oli mukava majapaikka. Kun aamulla mittari paukutti likimain -30 astetta oli siistimpää istuskella kerhotalon lämmössä. Ruoka ja erinomainen sauna saivat olon kohdilleen. Kiitokset järjestäjille.

Vakiovieraana talviralleissa paikalle saapui saksalainen pyörä. Porukka viittasi kintaalla kylmyyksille. Sivuvaunupyörillä kulkee tavaroita, kelikään ei isommin haittaa. Oma CX500 kohtalaisen matalilla nastoilla selviää jääkelillä, lumipyryt ja sohjat maadoittavat pyörän talliin. Pitkiä nastoja ei voi käyttää jos ajaa asfalttiteillä.

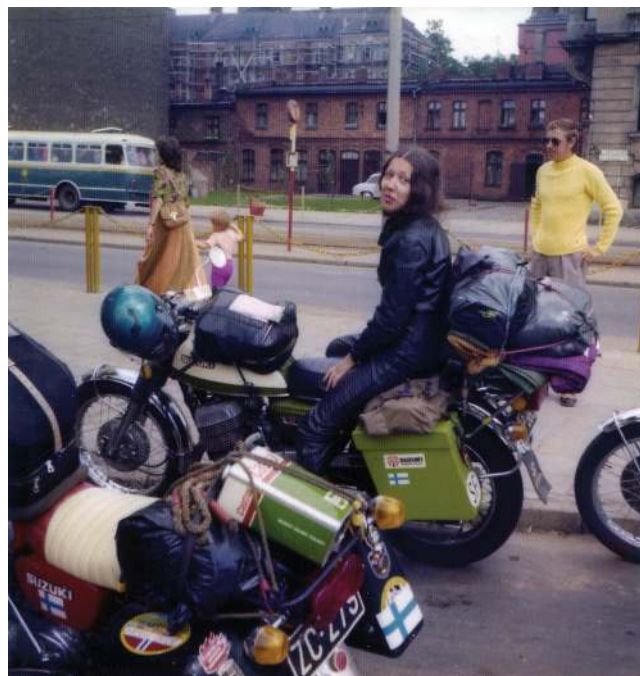
Totuus paljastui lähtöpäivänä. Yöllä oli tavallinen tuttu -30 asteen pakkasen. Moni pyörä lähti silti käymään, apuakuille oli kyllä käyttöä. Monelle pyörälle pakkasen oli liikaa niin apuvoimia tarvittiin. Joku laittoi pyörän alle pienen grillilaatikon lämpölähteeksi, liian isoa tulta piti varoa. Roikkajohdoilla oli käyttöä, puhaltimia, latureita kuskattiin pyörien luokse. Joitakin pyöriä työnnettiin sisätiloihin. Oma CX500 hyytyi, sille riitti tuokio sisälläoloa.

Kotimatalle latasin tankin täyteen, se riitti kotiin asti. Samaan suuntaan lähti Kymäläisen Jari sivuvaunupyörällä. Päätettiin että olon salliessa ajetaan Jämsän ST:n suojiin. Paikka tunnettiin aikoinaan Patalahden Essona. Bensaa en tarvinnut mutta vähän kylmä olo katosi. Minulla oli enää pätkä kotimatkaa. Jari jatkoi vielä eteenpäin, kiitos ajokaverille.

Jääkarhun kyyti kuvaa hyvin tätä Pystymettä. Tiukoilla oltiin ja kylmää matkaa ajettiin, mutta tunnelmat nousivat sitäkin korkeammalle. Noin kovassa kelissä en ole aikaisemmin pyörämatkalla ollut, joten ravakka annos haasteita siitä kertyi. Joskus olo menee olosuhteiden edelle, joskus kipinä sytyttää vaikka olisi tiukempaakin paikkaa odottamassa, vielä mielikuvatkin kulkevat mukana matkassa. Hattua pitää nostaa pyörällekin, on ollut uskollinen kaveri vuosikymmenien ajan. Kiitokset PiMoKe, porukalle, kaikille tutuille, prätkähiiri Minna, Nina, Aulis, Harri Eronen, joka avustajineen luotsasi meille hienon talven pöräyksen. Komeaa aurinkoista talvea oli maisemissa, kun pakkasen paukutteli.

29. FIM-rally 1974 - Krems, Itävalta

TEKSTI JA KUVAT: KARI KOSKINEN



Eka stoppi Puolassa-Torun

Vuonna 1972-1973 olin armeijassa – toisaalta ystäväni olivat mukana perustamassa MP69:n kylkeen Touring Finlandia ry:n päästäkseen FIM:n jäseneksi. Joihinkin kokoontumisiin tuota jäsenyyttä tarvittiin. Siviilin päästyäni minäkin liityin, sillä porukka oli lähdössä 1974 FIM-ralliin Itävaltaan ja halusin mukaan.

Intistä päästyäni möi Aution Ola minulle Bensowilta lähes ajamattoman edellisvuotisen vihreän Suzuki T500J-pyörän jonka totesin hyväksi ja luotettavaksi pyöräksi. Edellisen kulkuvälineeni BMW R26:n olin myynyt vuotta aiemmin (pilkkahinnalla) Pulkkinen Jussille (entinen 69:n toimitaja) rahoittaakseni armeija-aikani ja sitä edeltäneen Elefanttirallireissun. Takana oli myös muutama Troll-ralli joten kokemusta ulkomaan reisseistä oli jo hieman, toisin kuin tyttöysävälläni Jaanalla (tuleva vaimoni), joka oli istunut kyydissäni kotimaan reisseillä vain yhden kesän ennen FIM-rallia.

Töistä sain lomaa sopivan verran sopivaan aikaan ja niin sovittuna aikana kurvasimme melko isolla porukalla satamassa odottavaan Puolan Gdanskiin suuntaavaan lauttaan. Hyttipaikkoihin ei kaikilla ollut

varaa, joten nukuimme kuka missäkin...istuimilla, rappujen alla, hattuhyllyillä.

Gdanskin satamassa rampin auetessa olimme valmiita. Jonossa kurvasimme ulos ja suuntasimme etelään. Juuri silloin, ja ainoan kerran, eikä koskaan sen jälkeen, Suzuki päätti temppuilla: Se kävi vain toisella pytyllä, eikä kukaan porukassa sitä huomannut tai taakseen vilkuillut. Säikähdin mutta toivoin parasta ja roikuin perässä. Pysyin näköetäisyydellä kunnes lopulta toinenkin pytty suureksi helpotuksekseni heräsi eloon. Kuvassa on ensimmäinen pysähdyksemme Torunissa. Kaksitahtisia Suzukeita meillä oli paljon ja kaikilla oli omat öljypurkit messissä.

Pysähdyimme siis melko pian aamiaiselle, joka jäi melko heikoksi – kielimuuri oli korkea ja syötävän tilaaminen vaikeaa. Sen opimme heti, että 1974 oli ruokailu puolalaisissa ravintoloissa erilaista kun Suomessa. Ruokalistoissa mainittuja aterioita ei juurikaan ollut saatavilla – ei ainakaan lihaa sisältäviä. Sain eteeni teetä jossa oli jonkinlaisia maitoa seassa. Kamalaa.

Myöhemmin käydessämme ravintoloissa aloitimme kyselyn kalleimmista ja pää-

dyimme listan halvempiin – keittoihin tms. sillä muuta ei ollut saatavilla – siis Puolassa, vuonna 1974.

Surkean aamiaisen jälkeen jatkoimme matkaa – minä melko nälkäisenä ja myös entistä vihasempänä sillä pyörien luo kerääntynyt sankka yleisö kätki joukkoonsa henkilön, joka oli ehtinyt irroittaa ja varastaa mittaristoon kiinnittämäni kellon. Puolasta ei tullut tuona päivänä suosikkimaatani ja kerron kohta miksi.

Turisteja kun olimme, kävimme matkalla katsomassa Auschwitz-Birkenau keskitysleiriä, mikä ei herättänyt mitään hyviä tunteita. Sitä oli muutenkin melko vaikea löytää, sillä kovin pieniä olivat siihen aikaan sinne vievät opasteet, eikä niissä nähty Auschwitz-nimeä lainkaan. Lähetin sieltä kuvakortin töihin esimiehelleni ja siinä toivoin, että hän olisi kortissa mainitussa paikassa. Huumoria.

Krakovan ja suunnitellun leirintäpaikan lähestyessä joukkomme (ehkä 10-15 pyörää) lähestyi liikennepyörää, jonka toisella puolella näimme poliisauton, jolta ajattelimme saada reittiohjeita.

Ohjeiden sijaan silkkaa puolaa sujuvasti solkkaava poliisi päätti sakottaa kolmea



Auschwitz



Camping Krakova. Kalevi Autio tekee säätöjä.

ensimmäistä motoristia – syynä oli (käsit-
tääksemme) väistämismorallisuuden nou-
dattamatta jättäminen – liikenneympyrän
toisessa liittymässä oli pysähtyneenä Pobe-
da jonka omistaja ihmetteli epätavallista
seuruettamme ja hänen kulkuoikeuttaan
me olimme muka loukanneet...siis kolme
ensimmäistä. Minä olin se kolmas – muut
pääsivät ilman. Sen verran suutuin, että
annoin ymmärtää etten maksa noin 10
markan suuruisia (zloty’issä) sakkoa mutta
taivuin kun järkevämät kaverit tarjoutu-
vat maksamaan sakon, jotta matka jatkuisi.
Pakkohan se oikeasti oli, kun herralla oli
kädessään minun passini. Valitusosoitetta
tms. ohjeita emme saaneet, mikä ei ollut
yllätys.

Krakovan leirintäalueelle löysimme ilman
virkamiehen neuvoja ja siihen mennessä jo
rauhoutuinkin. Laitoimme Suzukit riviin
ja teltat kuntoon.

Karokovasta suuntasimme Tšekkoslovaki-
aa kohti...letkassa ajamisessa on riskinsä
ja niin kävi, että vain hetken ajettuamme
Tasavuoren Jari joutui eräässä notkelmassa
ja melko hitaassa nopeudessa jarruttamaan
likaisella pinnalla ja suistui nokilleen. Pyö-
rälle ei käynyt kuinkaan, mutta Jarin oikea
ranne murtui. Osa porukasta saattoi Jarin
takaisin Krakovaan ja sairaalaan, jonne hän
jää tutkittavaksi.

Kipsi ranteessaan hän myöhemmin poru-
kan luo Kremsiin kuitenkin ehti.

Seuraavan yön vietimme siistillä leirintä-
alueella Tsekeissä, jossa oli hyvin ystävällis-
tä väkeä – jätimme sinne pyytäjille joitain
suomalaisia kolikoitakin – olimme ilmei-
sesti melko harvinaisia vieraita.

Krems on pieni kaunis kaupunki Tonavan
rannalla. Suuri nurminen niitty joen äärel-

lä oli asetettu leirintäalueeksi ja sinne me
suomalaisetkin auringon porottaessa teim-
me oman leirimme.

Vieressä oli mukava pienehkö ravinto-
la, jossa kävimme lounaalla ja illallisella.
Puolan nälkäkuurin jälkeen söimme nyt
vaihteeksi hyvin. Aamiaishedelmät haim-
me torilta. Aurinko paistoi. Kipsikätinen
Jarikin oli siis jo ehtinyt paikalle.

Rallin ohjelmaan kuului ilmoittautumi-
nen paikallisella urheilustadionilla, jonne
kokoonnuimme maittain. Me suomalaiset
olimme muistaakseni kaikki Touring Fin-
landian jäseniä. Osalla oli kerhon T-paidat
sen osoituksena.

Aution Ola oli suomalaisista ilmoittautu-
jista ensimmäisten joukossa – ajokkina uu-
den uutukainen Suzuki GT250.



Seisen Make ja GT550 jossain Brno'n liepeillä Tsekeissä.



Krems Camping. Kuvassa Aution veljekset Ola ja Kale sekä Seisen Make.

Pyöriä ja kansallisuuksia oli runsaasti ja aikaa kului....sitten oli viimein valmista. Ajettiin paraati kaupungin halki ja liput hulmusivat komeasti.

Ohjelmaan kuului mm. nähtävyyksien kiertäminen ja yhteisruokailuja – mitään valtavan kiinnostavaa ei eteen tullut, kun muistikuvat ovat niistä ovat jääneet hatariksi, vaikka tapahtumasta ei ole kuin 50 vuotta.

Viikonlopun jälkeen mietittiin vähän pienemmällä porukalla, että mitä nyt? Joku ehdotti, että ajetaan ensiksi vaikka Salzburgiin. Syytä en muista, mutta pakkasimme kamat ja kun muilla lähtö kesti ilmoitin, että ajelen edellä. Nähdään Salzburgissa, eihän se kovin iso paikka voi olla.

Matkaa oli n. 300 km ja aikaa ajoon kuului reilut 3 tuntia. Perillä odottelimme aikamme, mutta ketään ei perässä tullutkaan, joten ajoimme takaisin Kremsiin selvittämään, mitä on tapahtunut. Perillä tapasimme tutun porukan samalla leirintäalueella, josta aamulla lähdimme.

Kävi ilmi, että Olan Suzukista oli mäntä hajonnut heti Kremsistä lähdön jälkeen ja kaverit palasivat lähtöpaikkaan. Kännyköitä sai vielä pitkään odottaa, joten minulle ei tietoa voinut millään välittää..

Olivat tilanneet männän jostain ja sitä odotellessa pikkuveli Kale viilaili pyttyä

”Rallin ohjelmaan kuului ilmoittautuminen paikallisella urheilustadionilla, jonne kokoonnuimme maittain. Me suomalaiset olimme muistaakseni kaikki Touring Finlandian jäseniä. Osalla oli kerhon T-paidat sen osoituksena.”



Juhis ja Touring Finlandian T-paita

siistiksi (tehdn samalla niin hyvää työtä, että Suzuki kulki korjauksen jälkeen paremmin kuin ennen).

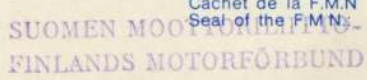
Oli kuuma kesä ja kaiken ajamisen jälkeen uimaan teki mieli. Tonavan ruskea vesi ei houkutellut, joten kyllästyneenä odotteluun päätimme Jaanan kanssa lähteä Välimerelle uimaan. Eihän se kaukana ollut, uimaranta. Vain reilut 600 km etelään. Erosimme aamulla ystävistämme ja lähdimme Jaanan kanssa kaksistaan uuden suunnitelmamme mukaan Kreikkaa kohti. Opin kyllä pian, että vuoristoa ylittäessä ja serpentiinejä kierrellessä aikaa ja bensaa kuluu.

Illan tullen olimme vielä jossain korkealla vuoristossa ehkä 300 km ajettuumme. Pienen kylän kohdalla havaitsimme majatalon ja sen vieressä leirintäalueen. Ravintolan asiakaskunta oli kovin hurjan oloista vuoristoväkeä ja meitä katsottiin pitkään ja vieroksuen. Sen verran säikähdettiin, että vuokrasimme pienen lautamökin – saimme sen oven lukkoon ja tunsimme olomme vähän turvallisemmaksi.



Aution Ola oli suomalaisista ilmoittautujista ensimmäisten joukossa – ajokkina uuden uutukainen Suzuki GT250.



FÉDÉRATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE	
CARTE DE MEMBRE MEMBERSHIP CARD	 1973-74 № 041736
Nom Name	Kari Koskinen
Adresse Address	Merikorttitie 7 c 468 00960 Helsinki 96, Finland
F M. N.	SML
Signature du titulaire: Signature of bearer	Cachet de la F.M.N. Seal of the F.M.N. 

Mošćenička Draga



Ylä-Itävaltaa



Aamulla jatkettiin matkaa ja lopulta kun vuoret jäivät taakse ajoimme reipasta kyytiä pitkin tasaista ja avaraa ylänköä. Vähän kuin yllättäen saavuimme melkoisen jyrkänteiden reunalle ja eteemme kaukana alhaalla avautui kimalteleva Välimeri!

Olimme siis saapuneet itse asiassa Adrianmeren rannikolle Jugoslaviaan (nykyinen Kroatia) ja ihan sattumalta päädyimme pienen kylään nimeltä Mošćenička Draga jossa oli leirintäalue, pieniä ravintoloita ja vieressä hiekkaranta.

Missään ei vissiin pääse maanmiehistä eroon. Täälläkin parissa karavaanarissa liehui pienet siniristiliput ja saimme reis-

saajilta ystävälliset moikkaukset – Paikka tuntui mukavalta ja pystytimme leirin.

Mošćenička'ssa lepäilimme useita päiviä, söimme aamupalaksi ja lounaaksi hedelmiä ja iltaisin jopa lämmintä ruokaakin – ja makoilimme auringossa ja uimme.

Tässä vaiheessa reissua oli aikaa ja rahaa jo kulut sen verran, että Kreikka sai jäädä ja päätimme, ettei etelämmäksi enää jatketa. Ehkä takaisin ajettaessa kävisimme vilkkaissa Italiaa? Joka tapauksessa kotimatka oli vielä edessä, eikä rahaa ollut liiaksi.

Kun oli aika poistua lähdimme pohjoiseen Pulan kaupungin kautta rannikkoa pitkin

kohti Italian rajaa. Paahtavassa helteessä saavuimme rajalle...ja käännymme pois. Valtava ruuhka ei houkutellut ja muutimme suunnitelmia. Lähdimme kotia kohti – Unkari-Slovakia-Puola.

Suuntasimme Unkarin Balaton järvelle, jossa uimme ja leiriydymme yöksi. Unkari oli matkan ainoa paikka, jossa bensa saanti meinas muodostua ongelmaksi. Vietimme ikuisuuden todella pitkässä lähes horisonttiin ulottuvassa jonossa. Polttoaineiden oktaaniluvut vaihtelivat reissun aikana suuresti mutta Susnalle kelpasi kaikki.



Bensajonossa Unkarissa



Kari - Taas Alpit Edessä

Aamulla jatkoimme Budapestin läpi kohti Tšekkoslovakian rajaa ja sieltä Tatra-vuoriston kiemuroille.

Nyt satoi...ensimmäisen kerran koko reissun aikana. Sadevarusteet nahkapuvun päällä etsimme kartassa merkittyä leirintäaluetta, mitä sitten ei (enää?) siellä ollutkaan. Yritimme löytäämme hostelliin yöksi, mutta vallyttavarantomme ei sisältänyt tarpeeksi paikallisia korunoja ja dollareita eivät yllättäen sitten hyväksyneet. Hiukan masentuneina jatkoimme sateessa eteenpäin. Jonkin ajan kuluttua näimme tiensivussa kävelevän seurueen joilta kysyimme, mistä löytäisimme yösijan ja he neuvoivat lähellä olevan oppilaitoksen asuntolan pihaan. Kyllä, paikan vahtimestari ilmoitti huoneen löytyvän ja niin halvalla, että meitä ihan hävetti. Tuntui oudolta nukkua oikeassa sängyssä ihan puhtaiden lakanoiden välissä. Jo ollessamme nukkumaan menossa tuli vaksi koputtamaan oveen ja vaati, että Suzuki piti vie-



Gdanskin satama



Kari Laivassa

dä pihasta autotalliin turvaan. Sekin vielä! Täydellistä melko ikävän päivän jälkeen.

Aamulla matka jatkui Puolan rajalle, josta selvisimme sujuvasti kuten koko reissun aikana.

Kerran tullimies – vissiin Tsekin rajalla – raotti tankkilaukun vetskaria muutaman sentin ja viittasi sitten jatkamaan matkaa. Samalla rajalla näimme kauhean salakuljettaja-rikollisen jäävän kiikkiin: Mies oli kätkenyt Trabantin lokasuojien sisään ajovalojen taakse puukenkiä joita riemastunut tullimies kaivoi masentuneen rosmon silmien edessä esiin. Jatkoimme matkaa, emmekä tiedä, mikä kohtalo miestä odotti.

Taisin jo mainita, että Puola ei herättänyt minussa lämpimiä tunteita huonon ruuan, kellon nyysimisen ja kahelin sakuksen takia. Päätimme ajaa yhtä soittoa suoraan Gdanskiin. Siellä oli joku melko alhainen nopeusrajoitus moottoripyörille (kuten taisi olla tuolloin Unkarissakin)

ja tien sivussa oli kylttejä joissa ystävällisesti varoitettiin tutkan paikoista, joissa usein päivysti poliisin Pobeda tai moottoripyörämies. Ajoin nyt melko rivakasti tutkista välittämättä Krakovan kautta aina Gdanskin sataman läheisyydessä olevalle leirintäalueelle asti, johon leiriydyimme Helsingin lautta odottamaan. Satuimme Krakovan yliopiston opiskelijaporukan kanssa naapureiksi ja koska osasivat auttavasti englantia tulimme hyvin juttuun. Tsekin tuliaisina minulla oli isohko pullo hyvää rommia, jonka jaoimme (kalliin Cockin kanssa) ilahtuneiden opiskelijoiden kanssa leirinuotiolla, jossa pian laulettiin ja kitaraa soitettiin. Tunteeni Puolaan kohtaan lievenivät huomattavasti – uusien ystäviemme johdolla tutustuimme seuraavana päivänä Gdanskin nähtävyyksiin ja he tarjosivat meille pienessä ravintolassa suurta herkkuaan kanannahkakeittoa. Häpeäkseni on sanottava, että ”meillä ei ollut juuri nyt nälkä”.

Laiva saapui aikanaan ja me siirryimme sen mukana Helsinkiin.

Olimme yli kolme viikkoa reissussa ja budjetti oli kahdelle hengelle 2000 markkaa. Yhden yön olimme lautamökissä ja yhden yön asuntolassa – muun ajan teltailimme. Vaikka söimme ja joimme vaatimatonta, ei seikkailumme tuntunut vaatimattomalta. Matkaan varatut rahamme riittivät – tosin vain juuri ja juuri.

Suzukille ostettiin bensaa ja tuoreöljyyn täydennystä löytyi omista varastoista – mitään remonttia ei tarvinnut tehdä pientä ketjujen kiristystä ja rasvausta lukuunottamatta. Matka-Jawaksihan sitä haukuttiin eikä syyttä. Hieno pyörä se oli, eikä polttoaineen kulutus suuri ollut, kun ajoi maltillisesti - ja tasamaalla.

Sellainen reissu se oli – melko tarkkaan 50 vuotta sitten.

Minustako nopean ryhmän ratapäiväkuski?

**TEKSTI: TERO PURANEN
KUVAT: TERO PURANEN,
TIMO HOLLÄNDER,
KALLE PARKKINEN**



Valmennuspäivien selfie.
Kuva: Tero Puranen



Kuva: Tero Puranen

"Voi luoja toi menee kovaa." Seisoin kesäisenä lauantaina Virtasalmen Motoparkissa ja katson kuinka punainen Ducati Panigale kiihdytti lähes kahtasataa kilometriä tunnissa bussipysäkin mutkaan. Heti tämän perään ohitseni pyyhälsi vihreä Kawasaki-kuski lähtösuoran sinkki kireällä, jarruttaen viime hetkellä pyörän suoran päässä kohti loivaa oikeaa. Hetken päästä kyseisen Kawasakin sinkki kiristyi jälleen, kiihdyttään raivoisasti kohti samaista bussipysäkin mutkaa. Olin nähnyt vauhdikasta ajoa televisiosta, mutta livenä paikan päällä vauhdin todella tunsin. Motoparkin ratavarikolla istuessani ja yli 160-hevosvoimaista Suzuki GSXR:ääni katsellessani tajusin, etten osaa hyödyntää sen koko potentiaalia. Kuskin potentiaali ei yltänyt pyörän potentiaaliin. Minäkin haluan ajaa yhtä lujaa. Mutta miten?

Kuten edellisestä Motoristi-lehdessä kerroin, matkani kohti ajoharjoittelupäivän nopeaa ryhmää alkoi tonnisella K4 Suzuki GSXR:llä. Koska radalla ajaminen vei mukanaan, siirryin tunnetun kisakuskin Kari Vehniäisen suosituksesta Yamaha R6:een. Vuosimallin 2006 R6:n ajoasento ja tankki sopivat minulle, joten valinta tulevasta konttorista oli sillä selvä. Lisäksi R6:ssa on varsin toimivaksi todettu, hyvillä säädöillä varustettu alusta sekä hyvät jarrut ja luis-tokytkin.

Olen hankkinut tärkeät renkaat MP-Sto-
resta, joka on muuten MP69:n yhteistyö-
kumppani. Ajan tällä kaudella edelleen Pi-
relli Diablo Rosso IV -renkailla. Nopeasti
lämpenevä ja pitävä rengas. Tunnettu alus-
tavelho Topi Topi-Serviceltä vastaa alus-
tastani. Tärkeimmät pyörän ominaisuudet
ovat nyt kohdallaan. Radalla ajettaessa pito
kun on kaikki kaikessa. Pitoon vaikuttavat
erityisesti rengastus, rengaspaine ja alusta
sekä ehkä noin tuhat muuta asiaa. Tuosta



R6 parkissa Pesämaellä kouluttajien ruosteenpoistopäivillä. MP69:n hallituksen puheenjohtaja Antti Kortesus näyttämässä mallia. Kuva: Tero Puranen



Ilmankos tunnen itseni nuoremaksi. Kuva: Tero Puranen

luottokortin kokoisesta alueesta renkaan ja radan välillä, pitäisi saada erityisesti keskimutkassa maksimihyöty irti.

Tästä kokonaisuudesta pyörä on 20 prosenttia, ja kuski loput 80 prosenttia. Tai näin on todennut Jeremy Burgess, joka toimi tallipäällikkönä Wayne Gardnerille, Mick Doohanille sekä Valentino Rossille. Tosin meillä tavallisilla kuolevaisilla suhdeluku lieenee lähempänä 5/95, kuin tuota alkuperäistä toteamusta. Moottoripyöräkuskilla on siis isompi merkitys vauhtiin kuin esim. Formula 1:ssä, jossa auto edustaa jopa 90 prosenttia kokonaisvauhdista.

Olen yrittäjänä ja entisenä yritysvalmentaja oppinut, että mikä tahansa ongelma voidaan ratkoa pilkkomalla se pienempiin osiin. Olin vuoden vaihteessa Moottori-liiton valmentajakurssilla, ja siellä meille annettiin tehtäväksi rakentaa oma valmennuskonsepti. Tavoitteeni päästä nopeaan ryhmään sai minut ottamaan tehtävän mieluisana oppimismatkana. Olinhan nopeateni puolesta vasta niin sanotusti keskikastissa.

Enkä ole enää nuori ja huima. Olen ohittanut jo fyysisten ominaisuuksien osalta huippuvuodet. Olin nuorempana turval-

lisuusalalla ja treenasin parhaimmillani jujutsua yhdeksän kertaa viikossa. Se oli silloin, nyt on nyt. Koska rinnalle on tullut perhe ja korvien välissä on muutakin kuin huimautta, keinojen kannattaa olla erilaiset. Painijan kanssa ei painita, ja nyrkkeilijän kanssa ei nyrkkeillä -tyyppinen ajatus sopinee tähänkin. Erinäisistä yhteyksistä tiedän, etteivät kirjat ja opiskelu ole kovinkaan monen nopean kuskien ykkösvalinta. Siispä Amazoniin kirjatilaukset vetämään ja rakentamaan valmennuskonseptia urheilijalle.

Nopean ryhmän kuskia voisi verrata urheiliijaan. Jotta urheilija voi kehittyä omassa lajissaan, pitää koko paketin olla kasassa. Pyörässä tärkeintä on pito, urheilijalla taas palautuvuus. Kuinka nopeasti palautut kisa- tai harjoittelusuorituksesta? Esimerkiksi viikonlopun mittainen ajoharjoittelu Alastarolla sisältää keskimäärin seitsemän 20 min ajosessiota per päivä. Kulutus on kovaa: sykemittarin datan perusteella päivän kalorikulutus on noin 3800 kcal. Siinä saa makaronilaatikkaa lapioida ihan huolella.

Ralliautoilija Jyrki Kankkusen legendaarinen lausahdus: ”se mikä tehoissa hävitään, se hanskalla paikataan” on aina puhutellut

minua. Jos rahallisia resursseja ei ole, kompensoidaan tekemistä älyllä ja osaamisella. Minusta resurssipula on aina ollut äärimmäisen mielenkiintoista. Oleellista on ymmärtää, mistä löytyy suurin vipuvarsi. Laikankorotus rahat titanium koko putkistoon vai ajovalmennukseen?

Menestys rakentuu pala palalta

Urheilijan valmennuskonseptin kokonaisuus muodostuu seitsemästä osa-alueesta. Osa-alueet ovat prioriteettijärjestyksessä; uni, ravinto, peruskunto, voima, liikkuvuus, lajitaidot sekä taktiikat. Näistä muodostuvat lopputuloksena harjoitettavuus ja kisatulokset. Osa-alueiden takana on crossi- ja jääkiekkopuolella enemmän vaikuttavilta Jyrki Louhelta, opittu nerokas korkoakorolle -ajatus.

Uni - nukkuuko ukko tarpeeksi? Uni on kaiken palautumisen ja oppimisen perusta, mestarit tehdään nukkuessa. Matthew Walkerin Miksi nukumme-kirja antoi paljon hyviä ja halpoja vinkkejä tähän. Riittävän pitkät, riittävän laadukkaat ja riittävän kauan hyvin nukkutut yöt rakentavat hyvän peruspohjan. Makuuhuoneen pitää olla yhtä pimeä kuin studio, jossa kehitetään negatiivista valokuvia. Varsinkin miehet



Kymringillä 2023. Kuva: Timo Holländer - holtsun_napsut

huomaavat aamuisen pimeyden vaikutuksen. Psykologi Ilona Rauhala on todennut varsin osuvasti ”siinä ei paljon pakurikäppä auta, jos jengi ei nuku.” Ilona on erittäin oikeassa.

Ravinto - saanko tarpeeksi rakennusaineita ja palaudunko treeneistä? Ravinnolla on valtava merkitys koko paletin pyörittämisessä. Syksyn ja talven aikana kreikkalainen ruokakolmio on tullut tutuksi. Opin että kananmuna maailman energiatiheintä ravintoa, ja sisältää käytännössä täydellisen jakauman proteiineja, hiilihydraatteja, sekä pehmeitä rasvoja 2/3 ja kovia rasvoja 1/3. Vielä kun oppisin juomaan vettä riittävästi.

Peruskunto - palaudunko riittävästi? Kun on nukuttu ja syöty hyvin, on aika siirtyä fyysisiin ominaisuuksiin. Siinä kaiken lähtökohta on peruskunto. Juoksen omaksi ilokseni testimelessä Cooperin testin kaksi kertaa vuodessa. Nuoret taistelijat juoksevat vuosittain armeijassa saman testin, ja kyseisen testituloksen toimii kirittäjänä: onhan se nyt hieno fiilis päihittää yli 20

vuotta nuoremmat tässä hommassa. Mittarina toimii ko. vuoden keskiarvo. Vuonna 2022 keskiarvo oli vain 2 376 metriä. Oma tulokseni jäi helmikuussa ärsyttävästi noin 50 metriä vajaaksi, tuloksen ollessa 2320 metriä. Mutta ohi mennään, se on varma. Salaisuus on yli tunnin sauvakävelylenkit Kake Randelinin ja Haddawayn kanssa. Mutta pidetään tämä minun ja lukijoiden välisenä salaisuutena.

Voima - millaista ja minkä verran voimaa on käytössä? En edes ollut tajunnut, että voimaa on olemassa kolmea erilaista. Nopeus-kesto-maksimivoima-kolmio on tullut tutuksi. Painonnostossa tarvitaan maksimivoimaa, maantiepyöräilijät ja soutajat kestovoimaa, moottoriurheilussa ja esimerkiksi pingiksessä nopeusvoimaa. Siksi treenaan tällä hetkellä kaksi kertaa viikossa, neljällä erilaisella ohjelmalla, joissa on erilaiset painotukset sekä jaksotus huomioituina. Jaksotus taas liittyy siihen tärkeään palautumiseen.

Liikkuvuus - onko ukko rautakanki vai liikkuva? Itselleni tuli yllätyksenä, että

liikkuvuus on jopa 10–20 prosenttia voimantuotosta. Lisäksi liikkuvuuden vaikutus lajitekniikoihin ja palautumiseen on suurempi, kuin mitä olin ajatellut.

Lajitekniikat - osataanko sitä, mitä tässä lajissa pitäisi osata? Kun ollaan tähän asti ns. lämmitelty, on aika hypätä syvään päähän: lajiosaamiseen. Lajiosaaminen on kriittinen osa kokonaisuutta. Olisihan se hyvä, että ukkeli osuu kiekolla tolppien väliin tai akkeli osaa heittää painimatolla juntan. Samalla tavalla kovavauhtisessa rata-ajossa on oma lajitekniikkansa.

Vähän yksinkertaistettuna rata-ajo jaetaan kolmeen osaan; kiihdytys suoralla (helppoin), jarrutus ja kääntö mutkaan (vaikein) ja apexin jälkeinen kiihdytys (keskivaikea). Teoriassa homma on helppoa pisteeltä pisteelle ajelua, mutta käytännössä jutussa on omat haasteensa. Ja se tekeekin tästä hommasta niin supermielenkiintoista.

Oletko esim. koskaan miettinyt, miksi MotoGP-kuskit roikkuvat sisäkurvin puolella? Syy on jälleen kerran pidossa. Rengas tekee

käytännössä hyvin vain yhtä asiaa kerrallaan: kiihdyttää, jarruttaa, tai kääntyy. Jos kallellaan olevaa rengas joutuu samaan aikaan sekä kiihdyttämään että kääntymään, yhtälö ei toimi, ja usein lopputuloksena on pidon loppuminen ja tuskallisen näytävä ilmalento asfalttiin. Roikottamalla yläkroppaa, pystyy kuski pitämään pyörän (ja renkaat) mahdollisimman pystyssä. Siksi kurvista tullaan ulos kaasua hitaasti kirstäen, äkkinäisiä tupen kääntämissä välttäen. Mutta näistä enemmän juttusarjan seuraavassa osassa. Renkaan pitoa ja toimintaa avattiin sekä Bernt Spiegelin mainiossa The Upper Half of the Motorcycle -kirjassa Kamm's Circle nimellä, että John Bradley'n The Racing Motorcycle kirjasarjan kolmannessa kirjassa Friction Circle nimellä.

Kisataktiikat - osaako urheilija käyttää älyä? Vaikka urheilijalla olisi maailman paras tekniikka, aivan loistava kunto ja välineetkin viimeisen päälle, tarvitaan kirsikaksi kakun päälle älyä, eli tarkemmin sanottuna taktista ajattelua. Tämä koskee niin jalkapalloilijaa, hiihtäjää, crossikuskia kuin ratapyöräilijää. Kuten alussa mainitsin, aina on joku nuorempi, rikkaampi tai fyysisesti parempi kuin allekirjoittanut. Siksi tämä osa-alue ja ohittaminen kiinnostaa minua erityisesti. Tosin harjoituksissa ohitukset tehdään kaikissa nopeusryhmissä

sä turvallisuus etusijalla, ilman kiilaamista sulkeutuvaan ajolinjaan. Kisatilanne on kisatilanne ja pidetään se poissa ajoharjoittelupäiviltä.

Mutta kisataktiikat ovat mielestäni yksi tärkeä elementti urheilijan menestystä. Vertailun vuoksi, esimerkiksi jalkapalloilijoille taktiikoiden opetus aloitetaan Suomessa noin kahdeksan ikävuoden paikkeilla. Heikki Mansikan Hornet-lentäjä-kirja toimi taktiikoiden osalta minulle isona innoittajana. Kirjan mukaan Hornet-lentäjillä on käytännössä kahdenlaisia lentoja: operatiivisia ja koulutuslentoja. Ei ole olemassa hupilentoja. Kun lentäjä osaa ns. peruslentämisen, on aika siirtyä taitolentämiseen. Vasta tämän jälkeen otetaan askel taktiseen lentämiseen. Ei voi juosta, jos ei osaa ensin kävellä. Eli ensin pitää taidot olla sillä tasolla, että tämän kaltaiselle (taktiselle) ajattelulle on ylipäättään kaistaa.

Siinä ne osa-alueet olivat. Aikamoinen pala kakkua. Mutta uskon että asiat ratkeavat ja kehittyvät pala palalta. Inhoan työelämässä hyvin tuttua osaoptimointia, ja haluan välttää sitä. Mielestäni on fiksumpaa miettiä asiaa kokonaisuuden kautta. Tai ainakin se on mielenkiintoisempaa.

Missä siis olen nyt? Useinhan ajoharjoittelupäivillä on tapana jakaa porukat nopeus-

den mukaan kolmeen tai neljään ryhmään. Otan esimerkiksi Kymiringin. Kymiringillä kierrosaikani pyöri viime kesänä noin 2.24–2.28 tienoilla. Nopean ryhmän alarajana on 2:10. Eli vielä pitäisi kiristää ajasta pois noin 14 sekuntia tai mielellään enemmän. Käytännössä se tarkoittaa Kymillä vähän vajaa sekunti per mutka. Se on aika paljon se. Mutta uskon että se on täysin mahdollista. Ja vaikkei olisikaan, niin ainakin tämä ”matka” on äärimmäisen mielenkiintoinen. Vertailun vuoksi, Mika Kallion aika KTM:n MotoGP pyörällä oli 1.49,1, ja takasuoralla mitattiin yli 320 km/h huiput. Voin paljastaa, ettei R6 kulje läheskään yhtä lujaa.

Ajokausi 2024 lähestyy päivä päivältä. En usko, että pääsen vielä tänä kesänä tavoitteeseen, mutta uskon että pystyn nipistämään 5–8 sekuntia (Kymiring) ajasta pois. Verrattuna viime kesään, fysiikan puolella käytössä on enemmän resursseja, mikä mahdollistaa laadukkaammat treenit. Laadukkuus taas tarkoittaa täsmällisempiä ja tavoitteellisempia harjoituksia ja harjoitusviikonloppuja. Veikkaisin, että Alastaron ratavarikko tulee tänä kesänä tuuksi. Olen varma, että tästä tulee mielenkiintoinen ja hyvä kesä. Morjestetaan kun kohdataan.

Instagram: puranentero



Vierumäellä Moottoriliiton valmennuskursilla Cooperin-testiä analysoimassa yhdessä Tero Valkosen (kesk) kanssa. Kuva: Kalle Parkkinen

JAPANILAISTEN SUOMEN VALLOITUS

TEKSTI JA KUVAT: PEKKA ÄL ELI SATULAPUMMI WAKKA-HÄMEESTÄ

60-luvun alussa suomalaisten motoristien, tai silloisten "pärinäpoikien" alla papatti ja savusi useimmiten Jawa tai joku muu itäeurooppalainen moottoripyörä, ellei sitten omat tai vanhempien varat riittäneet johonkin Britannian tuotteeseen. Mutta sitten alkoi kaukana idässä tapahtua jotakin, joka muutti muun maailman ohessa myös suomalaisten motoristien maailman. Yhdeksi oli kohtuuhintaan tarjolla hyvän suorituskyvyn omaavia japanilaisia pyöriä useimmille harrastajille sopivaan hintaan!

Silloin 60 vuotta sitten "japanilainen" ei tosiaan ollut mikään mainesana, oikeastaan millekään tavaralle. Niihin aikoihin moottoripyöräily eli jonkinlaista taantuma-aikaa, kun suomalaisillakin alkoi riittää rahat auton ostamiseen, jolloin arkiajoja ei enää tarvinnut Jawalla paukutella. Eikä kuitenkaan sellaista talouden nousua ollut koettu, että jotain harrasteajoneuvoa olisi perheisiin hankittu. Niin itäpyörät, kuin brittipyörätkin joutivat nuorison harrastuskäyttöön. Uusiin pyöriin harvalla nuorella oli varaa, jonka vuoksi vanhoja pyöriä elvytettiin ajelukuntoon. Toki lehdistä luettiin jo silloin, kuinka Japanista tuetaan uusia pyöriä, joiden suorituskykyarvot herättivät lähinnä epäuskoa kestävydestä. "Eihän tuollaisilla kierrosmäärillä mikään moottori voi kestää!", olikin tyypillinen toteamus, kunnes japsipyöriä alkoi ilmestyä kulmille. Ja niillä pysyikin brittipyörien vauhdissa, eivätkä - ainakaan hyvin huollettuna - olleet epäluotettaviksi.

Pieniähän japsipyörät alkuun olivat ja kaksitahtisia, Hondaa lukuunottamatta. Hondan CB 450 taisi olla ensimmäinen "iso" japanilainen, joka vuosien myötä alkoi muotoilultaankin sopia nuorten silmään. Joku 45 hevosvoiman teho oli jo varmasti riittävä takavalon näyttämiseen useimmille sen ajan brittipyörille. Huoltotarpeeltaan juuri tuo nelipuolikas oli kuitenkin

Jarmo Jämeri team

KATTEET

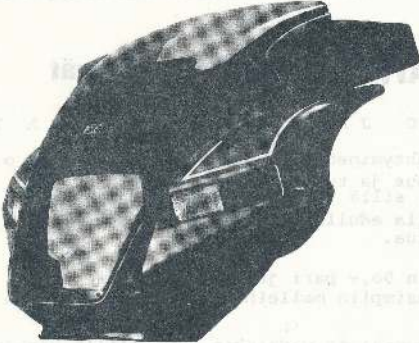
Kate on yksi moottoripyöräilyn tärkeimmistä varusteista. Se antaa suojaa ja ulkonäköä. Katteita on jos jonkun näköisiä ja kokoisia.

Kokokatteet ovat upeita ja kalliita. SHOEI on nykypäivän käsite kokokatteissa. GS-1 ja GF-2 ovat motoristin unelmia. Korkealuokkaista japanilaislaatuun kohtuuhintaan ja kiinnikkeissä löytyy lähes kaikkiin pyörämalleihin. Varusta pyöräsi laadukkaalla SHOEI katteella. Se on esim. Ruotsissa eniten myyty kokokate.

Tavallisin kate, jonka motoristit valitsevat on VARTTIKATE. Niitä löytyy todella mittava valikoima jokaiseen makuun. Sellaiset merkit kuten WINDLINE, DRIVER, FUTURA, SHOEI ja CRUZIATA edustavat tyylikästä laadusta laitaan, aivan makusi mukaan.

CRUZIATA katteet nyt ERIKOISHINNAIN. CRUZIATA katteista nyt 40% TFMK alennus, niin kauan kuin nykyistä varastoa riittää. Käy hakemassa oma CRUZIATA katteesi niin kauan kun se on todella edullinen.

ART. CR 526 - MOD. LASER



KATTEIDEN HINNAT 1984

SHOEI GF-1 kokokate	3.950,-
SHOEI GF-2 kokokate	3.690,-
WINDLINE CHIBLI varttikate	1.495,-
WINDLINE MISTRAL "	1.635,-
DRIVER CX2 varttikate	1.050,-
DRIVER DELTA "	715,-
DRIVER V/12 "	610,- - 775,-
FUTURA DE LUXE "	1.405,-
SHOEI FM5 "	940,-
(8" pyöreälle tai kulmikkaalle umpiolle)	
CRUZIATA LASER varttikate TARJ.	1.137,-
CRUZIATA CR512-514 "	915,-
CRUZIATA CR 508 "	750,-

Kaikki muut paitsi CRUZIATA katteet TFMK alennus 10%

JARMO JÄMERI TEAM

Urho Kekkosenkatu 4-6, 00100 Helsinki 10, P. 90-6941155

Matkustusmukavuutta pyrittiin parantamaan sivu- ja perälaukkujen lisäksi myös erilaisin kattein. Olihan tuollainen saman valmistajan yhdenmukainen kate- ja laukkusarja todella näyttävä, saaden samalla myös pienemmänkin pyörän täyttämään maailmanmatkaajan tarpeet.

YAMAHA XS2



Yamahan 650 XS2 sai Suomessa lempinimen Jytä-Jammu, joka ei kuitenkaan ollut pelkästään positiivinen nimitys, sillä paljolti britti-tyylinen moottori myös tärisi esikuviansa malliin. Malli jäi kuitenkin elämään vielä senkin jälkeen, kun seuraajakseen suunnitellun TX 750:n valmistus oli jo lopetettu.

melko vaativa aikana, jolloin osien ja oikeiden ohjeiden hankkiminen ei todellakaan käynyt niinkuin tänä päivänä.

Kaksitahtisia valmistanut Kawasaki sitten 60-luvun lopussa avasi varsinaisen suorituskilpailun, tuomalla markkinoille ensimmäisen 3-pyttyisen 2-tahtisen, eli H1 500:n. Tuohon aikaan Tekniikan Maailma oli se lehti, mistä moottoripyöristä luettiin ja sen toimittaja Tapio Sunell kävi tuon Kawan koeajamassa, muistaakseni Hollan-

nissa. Ja olihan se tarina! Liekö edellinen koeajo ollut vaikka neuvostoliittolaisesta IC 350:stä, mutta kontrasti oli kyllä melkoinen. Kertomuksessaan Sunell kirjoitti liikennevalokiihdyttelystä jonkun Bemarin kanssa, kommentoiden jotenkin näin: "... kolmosta! Ja wuff! Voi Bemari parka...

Sen jälkeen tehtaot oikeastaan jatkoivat suorituskyyky edellä pyörien suunnittelua, mikä tietenkin sopi nuorille motoristeille. Seiskapuolikas Tuutti-Honda on tieten-

kin sellainen legenda, ettei sitä voi jättää mainitsematta. Sen 200:n huippunopeus oli jotain ennen näkemätöntä. Kevyesti ja varmasti napilla käyntiin, sekä niin siististi käyvä kone britteihin verrattuna, että melko asennoitunut täytyi olla, jos Hondaa jotenkin moittia yritti. Olihan tosin niitä kateellisia (?) irvileukoja, joiden mielestä Honda-kuskin tunnistaa pienistä jaloista ja suurista peukaloista. Toki Tuutissakin alkuun heikkoja kohtia oli, osin myös käytäjän aiheuttamia, kuten katkenneiden ketjujen aiheuttamat moottorivauriot.

Mach III:n onnistuneen konseptin pohjalta Kawasaki loi kokonaisen lyhyen kantan ohjusten armadan, Mach I – Mach IV, jonka huipulla oli seiskapuolikas, Lesken tekijä-lempinimen saanut H2. Kavat oli kuitenkin suunniteltu lähinnä liikennevalokiihdytyksiin, eikä niistä oikeasti ollut matkakäyttöön. Olisi Hikollakin varmasti jäänyt pallo kiertämättä, ellei olisi Tuutilla ajellut. Kun äärimmäisestä suorituskyyvystä huolimatta Kawa jäi Hondalle "toiseksi", oli nelitahtisen superpyörän aika. Ja sillä Kawa meni jälleen suoraan maaliin! Ysisatainen Kawa tietenkin pesi tuutin, niin ajettavuudessa, kuin suorituskyyvyskin. Z1:n osalta Suomessa päästiin ensimmäisenä Euroopan maana sen ominaisuuksista nauttimaan. USA:han menevät ysisataset tuotiin junalla Suomeen ja samasta kyydistä myös tänne saatiin niitä jäämään pieni erä. Sitten Assenin kisoissa suomalaiset 900:t herättivät kovasti kiinnostusta, jopa niin paljon, että "Ysi-pyssyn" ääntäkin nauhoitettiin talteen!

Toki muutkin japanilaiset tehtaot, Suzuki ja Yamaha tuottivat samaan aikaan pyöriä. Jammu kaksitahtisia, vain 350:een asti. Jammun 4-tahtinen seiskapuolikas, joka tehtiin hyvin pärjänneen ja suosittu Jytä-Jammun kehitysversiona. Harmi vain, että TX750 päästettiin liian aikaisin markkinoille, pilaamaan merkin mainetta vuosiksi eteenpäin. Pyörä oli rungoltaan parempi ja isompi, edessä oli tupla-levyt ja Jytä-Jammun huonoin puoli, mahdoton tärinä oli kumottu tasapainoakselein. Mutta, juuri nuo tasapainoakselit sitten, ainakin aikalaisten käsityksen mukaan, aiheuttivat voiteluhäiriöitä ja moottorivaurioita!

Suiza teki myös 3-pyttyisiä savukoneita, jotka suorituskyyvyltään jäivät Kawan jalkoihin. GT 750 oli vesijäähdytteinen ja sen myötä vähän paremmin pidemmillekin matkoille sopiva, mutta 2-tahtisuudesta

YAMAHA 650 STREET XS2

TEKNISET TIEDOT:

Työtapa (tahti)	4	Vaihteiden lukum.	5
Syl. lukumäärä	2	Paino (kg)	194
Tilavuus (cm³)	653	Huippunopeus (km/h)	185
Syl. halkaisija × iskunpituus	75×74	Tyyppi	Street
Puristussuhde	8,7		
Teho (hv/kierr. min.)	53/7000	OVH	

YAMAHA XS2:ssa ON TEHOKAS NESTETOIMINEN LEVYJARRU.

Nestetoiminen levyjarru ei väsy kovassa-
kaan käyttöä. Levyjarru ei kaipaa säätöjä
ja jarrutusteho säilyy aina samana. Kos-
touskaan ei vaikuta levyjarrujen tehokkuu-
teen. Näinkin suuren pyörän kuin 650
Yamahen pysäyttämiseen tarvitaan tehok-
kaat ja luotettavat jarrut ja niinpä tehdas
onkin päättänyt levyjarrun valintaan XS2
kohdalla.

Runsaat kuusi ja puolise-
taa kuutiainen nelitahtinen
moottori on aikaa ja väen-
tä riehästä alhaisilla kier-
roslukualetilla. XS2 on tosi
matkakone.

Levyjarrujen jarrunesteai-
lia on sijoitettu ohjauksen
koon. Edukkaan sijaintinsa
ansioista säiliöstä on todel-
la vaivatonta tarjottua nes-
temää.

Nestetoiminen levyjarru ei
väsy eikä kaipaa säätöjä.
Huonotkaan säätösuhteet
eivät muuta jarrun tehon.

Coriani-tyyppinen etuhaar-
rukka tekee ajosta peh-
meän. Rengaskoko edessä
on 3.50×19 ja takana
4.00×16.

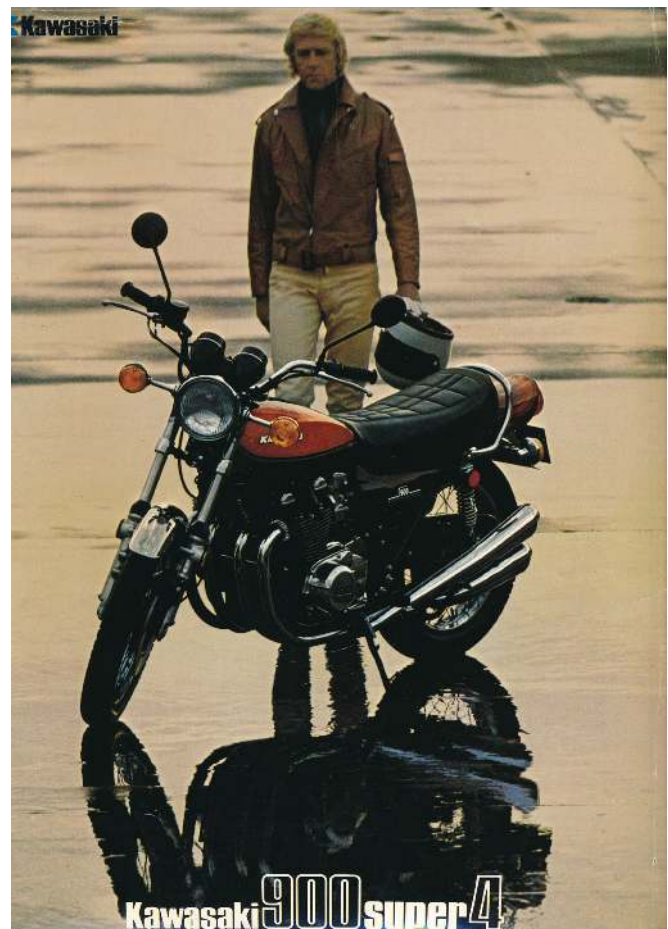
Näet ja näyt hyvin pimeillä
ajettessa. Ajovalo on te-
hokas ja perä-sokki jarru,
valo suoritkokolaiset.

Yamahen kestäväksi todet-
tu 5-portainen vaihteisto.
Voit vaihtaa pehmeästi suu-
rompaan tai pienempään
millä nopeudella tahansa
tiellä kuin tiellä.

Maahantuoja:
OY ARWIDSON & CO AB
Postilokero 399 — 00101 Helsinki 10
Puhelin 645 811 — Telex 12 1285
Näyttely: Annankatu 19

Telitä palvellee:

Printed in Japan



Kawasakin 900 Z1 löi Hondan CB 750:lle "luun kurkkuun", olihan Ysi-Pyssy suurempi, tehokkaampi, nopeampi ja hienommin viimeistelty, kuin Tuutti.

sekin kärsi. Olihan Suzukilla myös kaksi-pyttyinen 500-kuutiainen, Matka-Jawaksi kutsuttu malli. Sen ensimmäisten versioi-
den käytettävyyttä kärsi liian pienestä bensatankista, kun vapaiden nopeuksien aikaan viissataseenkin 2-tahtisen kulutus haittasi matkan etenemistä.

Tehosodan jälkeen

Tuohon ysi-Kawaan varsinainen tehosota sitten oikeasti päättyi ja Suomeen luotu moottoripyörien ns. ryöstövero käytännössä lopetti isompien pyörien myynnin kokonaan muutamaksi vuodeksi. Kun siitä alettiin toipua, olivat kaikki isommat japanilaiset muuttuneet 4-tahtisiksi. Edelleen kuitenkin mallistot pitivät sisäl-
lään vain ns. peruspyöriä, joita käyttäjät sitten varustelivat omien mieltymystensä ja käyttötarkoitustensa mukaisiksi. Pyrkivään ajotyylisiin matalampaa ohjaustankoa ja topparisatulaa, tai Easy Riderin mallin mukaan rodeo-stongaa ja selkänöjää. Sen kummempaa rakentelua eivät säännöt sal-

lineetkaan. Maailman vapautuessa monen motoristin teki mieli maailmalle ajelemaan ja siksi pyöriä alettiin varustamaan pidempiä matkoja silmällä pitäen, esimerkiksi sivu- ja perälaukuin. Jos niitä ei askarreltu itse, niin useimmiten valinta kohdistui englantilaisen Cravenin valkoiisiin tai mustiin laukkuihin.

80-luvun puolella alkoivat japanilaiset tehtaata laajentaa mallistoaan, että erilaisiin käyttötarkoituksiin saattoi hankkia ihan valmiin pyörän. Taisi olla vuonna 85, kun Suiza teki katukäyttöön ensimmäisen, kompromissittoman seiskapuolikkaan katuraaserinsa. Samalla vuosikymmenellä Honda alkoi varustaa suurinta malliaan, Gold Wingiä, niin katteilla, kuin täysillä laukkusarjoillakin. Markkinoille tuli myös paljon laukkujen ja katteiden valmistajien tuotteita, joilla pienempien tai vähemmän varustettujen pyörien omistajat saattoivat tavoitella Wingin kaltaista lopputulosta. Taas kävi niin, että japanilaisten osalta Honda toimi päässä avaajana, jota muut

merkit pyrkivät sitten parhaansa mukaan peesaamaan. Kawalla tehtiin 6-pyttyisestä Möhköstä täysin varusteltu Voyager, Yamaha synnytti Venturen V-Maxin tekniikan ympärille ja Suiza teki myös oman Cavalcadensa.

Silloin 80-luvun alussa keskikokoisissa pyörissä erilaisiin käyttötarkoituksiin valmistettujen pyörien erot olivat yksinkertaisimmillaan niin, että pyörä oli muuten sama, mutta erilaisella toisiovedolla, eli ketjulla tai kardaanilla. Tuolloin myös moottoripyörien valmistajat seurasivat erilaisia trendejä ja tämän myötä jokainen tehdas loi pakokaasuahtimella varustetun mallin. Eri kokoisina ja erilaisiin käyttötarkoituksiin suunniteltuina, mutta pääasiallinen oli se muotiasana, "Turbo", pyörän mallinimessä mukana. Nämä ahdetut mallit jäivät sitten jo muutamassa vuodessa pois mallistosta.

Kun kauppa kävi, oli tehtailla varaa antaa suunnittelijoiden välillä myös irroitella ja

joskus tästä seurasi hyvääkin, mutta on jokainen tehdas myös joskus flopannutkin. Esimerkiksi Yamahan Viragosta tehtiin suosion myötä omat versiot 125-kuutioisesta 1100:een asti, kaikissa ilmajäähdytteinen V2 ja pienimpiä lukuunottamatta kardaaniveto. Sitten taas jotkut jäivät ihan yksin omaksi mallikseen, Suzukin 650 kuutioinen Savage on hyvä esimerkiksi sellaisesta yksilöllisestä mallista, joka poikkesi kaikista muista: pienikokoinen yksipyttyinen custom, joka oli vielä hihnavetoinenkin, muiden Suzukin customien ollessa V2 koneisia ja kardaanivetoisia.

Hondan suunnittelijat päätyivät 80-luvulla luomaan V4-moottorin, joka asennettiin runkoon pitkittäin. Näistä etenkin ensimmäinen VF1000F kärsi lastentaudeista, jonka vuoksi konetyypin maine kärsi kovasti. Niinpä Honda palasikin tämän ”kokeilun” jälkeen rivinelosiin. Sen rivinelosen myötä syntyiikin Hondan ensimmäinen ”super tourer”, CBR1000F. Tämä ympäriinsä muoviin kiedottu oli ulkonäöltään aika poikkeava, mutta mahtavan moottorin ja suorituskyvyn myötä muodostui hyvin suosituksi malliksi. Hymyilevän Motoristin Kevätpäivien jonossa tällainen uuden uutukainen pyörä aiheutti pikkupojissa melkoista hämminkiä. Pojat kulkivat pyöriltä toisille ja huutelivat mittarien kilometrilukemia. ”200, 220, 250...” ja niin edelleen. Kunnes Cebarin vierestä kuului huuto: ”Jumalaut jätkät, kolmesataa!”

80-luvun lopussa alkoi sitten jokaisen

tehtaan mallivalikoima olla jo hyvin laaja, peruspyöriä, customeita, raasereita, sport tourereita ja touring-versioita. Näiden lisäksi luotiin vielä niin sanottuja matkaenduroita, joilla ei todelliseen enduroajoon ollut mitään asiaa, mutta ”seikkailu” myi ja näillä kun pystyi ajelemaan myös kotimaisia hiekkateitäkin pitkkin, on näillekin oma markkinarakonsa. Bemari on kyllä tässä luokassa ollut ja on edelleenkin se trend-setteri, jonka myyntimääriä japanilaiset yrittävät tavoitella. Jotenkin tuo mielletty maastokelpoisuus vaikuttanee moottoripyöräilyyn liittyvänä vapaiden tunteena, tyyliin: ”tietä käyden tien on vanki, vapaa on vain umpihanki”.

Omana luokkanaan voisi mainita myös keskikokoiset, 600-kuutioiset sportit, jotka moni on huomannut mainioiksi käyttöpöyriksi, jotka keveinä ja ketterinä ovat erinomaisia myös radalla ajellessa, eri yhteisöjen järjestämällä ratapäivillä tai muissa vastaavissa tapahtumissa. Esimerkiksi Hondan CBR 600 on jo vuosia ollut suosittu, moottoripyörien ”Toyota Corolla”, jonka 4-sylinterinen, vesijäähdytteinen moottori tarjoaa kevyelle pyörälle hyvän suorituskyvyn, ollen kuitenkin käyttökelpoinen ihan jokapäiväisessä tai matka-ajosakin.

Toki japanilaisten lisäksi myytiin (yritettiin myydä?) myös eurooppalaisia pyöriä, mutta markkinaosuudet olivat kuitenkin pieniä. Bemari oli hyvin pitkään vain ”vanhojen miesten” pyörä, nuorisoa ei sen

malleilla kosiskeltu. Sitten italialaiset, esimerkiksi Ducati ja MotoGuzzi jäivät japanilaisten rinnalla lähinnä kuriositeeteiksi. Brittipyörillä ei enää Tuutin tulemisen jälkeen markkinaosuuksia käytännössä ollut ja Harrikka oli niin kallis, ettei niillekään monta ostajaa vuoden 1952 ja 90-luvun nousukauden välillä Suomesta löytynyt...

Eivät japanilaiset tietenkään pelkästään Suomea valloittaneet, meidän markkinamme kun ovat heille vain hyvin pieni osa tuotannosta. Mutta mukavasti meillekin pyöriä saatiin, joskus ihan maailman ensimmäisenäkin maana. Autoverolain muutoksella myös käytettyjen pyörien tuonti helpottui ja halpeni huomattavasti, jonka myötä Suomeen on tuotu muista Euroopan maista ja USA:sta paljon sellaisiakin japanilaisia pyörämalleja, jotka eivät aikoinaan maahantuojien ohjelmaan kuuluneet. Koko ajan moottoripyöräilyä on harrastettu ja harrastetaan edelleen monella eri tavalla. Löytyy niitä joille joku tietty merkki on se harrastuksen pääasia, oli se sitten Honda, MZ, Benelli tai HD. On myös niitä, jotka viihtyvät vain oikeasti vanhojen pyörien parissa, jolloin monasti pääasiana on korjaaminen ja kunnostaminen. Tosin ensimmäiset japsipyörätkin ovat 60-vuotiaina jo ”oikeasti vanhoja” ja onhan 90-luvun pyöriäkin jo museokatsastettu.

Näin asiat on nähnyt, kuullut ja kokenut Pekka äL, eli Satulapummi Wakka-Hämeestä

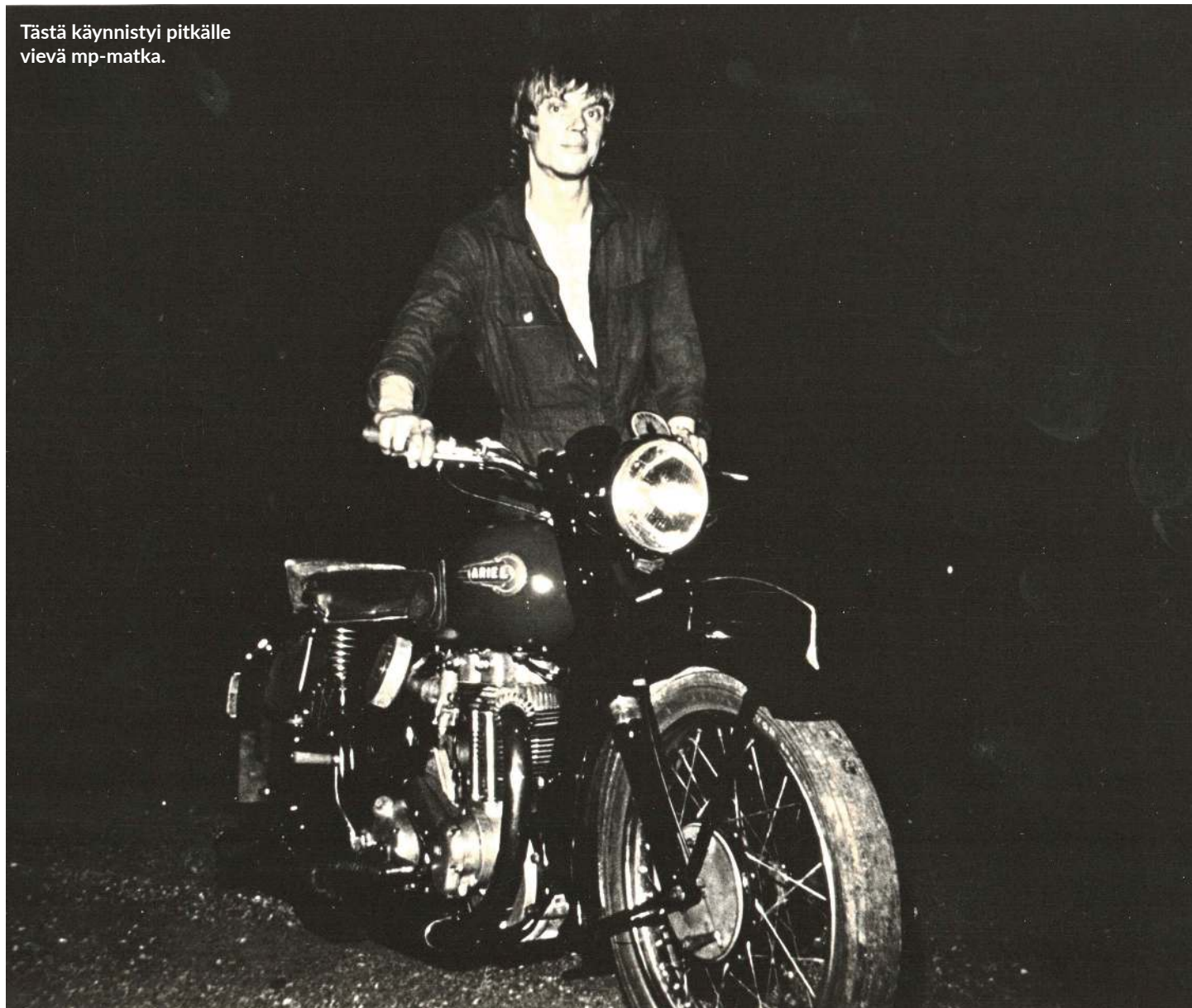


Hannu Lindell testasi Suzuki T500:ta matkalla Kontioralliin kesällä 1969.

Kuva: Japanilaiset moottoripyörät Suomessa 1960-1975, Alfamer 2009.

Aina moottoripyöräilijä

Tästä käynnistyi pitkälle
vievä mp-matka.



TEKSTI: ANTTI URRILA



Sepangin radalla Malesiassa on tututeltu hyvään vauhtiin.

Parin viikon Euroopan matkailu edellyttää hyvää varustautumista.



Voin hyvällä syyllä kutsua itseäni Moottoripyöräilijä 69:ksi. Mopovuosien jälkeen yhden kesän, 1969, ansiot riittivät oikean moottoripyörän hankintaan. Eivät tietenkään kiiltävään japanilaiseen, sellaiseen joita käytiin ihailmassa Ahtiaisen näyteikkunassa, vaan 350 cc Arieliin. Pyörä oli itseni ikäinen, mutta totuuden nimesä edusti jo 50 vuotta vanhaa teknologiaa, toisin kuin nuo mainitut kiiltävät verrokkit. Vanhoista brittipyöristä silmäni tunnisti silloin, ja tunnistaa edelleen, charmia ja kauneutta.

Ariel palveli koulumatkat, monta Lapin matkaa, Keski-Euroopan ja Norjan kierrokset, ja taisi siinä olla yksi häämatkakkin. Matkan puolivälissä oli useamman kerran Kontioralli, ja monet muut rallit Suomessa ja kauempanakin. Useimmiten kyytiin oli pakattu telttaa, makuupussia, keittovälikkeitä, järjestelmäkamera - ja varaosia. Toisin sanoen moottoripyöräily palveli liikkumisen tarpeita, laajensi elämän piiriä matkailun kautta ja välttämättömästi opetti myös perus teknisiä taitoja.

Moottoripyöräily tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden olla yksin itsensä kanssa, hallita tehoa ja voimaa ja haastaa itsensä voittamaan ulkoisia haasteita. Samalla moottoripyöräily on mitä sosiaalisin harrastus; aina vaihdetaan vähintään tervehdys tuntemattomankin kanssa. Joskus, pian 50 vuotta sitten, Ariel oli taas pakottanut pysähtymään huoltotoimenpiteitä varten tien varteen. Minulle ennen tuntematon Pekka siihen pysähtyi apunsa tarjoamaan. Sitä seuraavat keskustelut saivat meidät kutsumaan koolle samanhenkisiä

motoristeja, meitä jotka emme tunteeneet sen aikaisia moottorikerhoja omaksemme, mutta emme liioin löytäneet paikalliseen Koronan jengiin. Perustimme Veteraanimoottoripyöräklubin, joka vuosien myötä kasvoi monituhattajäseniseksi yhdistykseksi. Säännöissä halusimme "edistää motoristiveljeyden henkeä ja kunnioittaa vanhaa insinööriosaaamista...". Ja toden totta, sitä kautta sain suoraan tai välillisesti taas tuhansia ystäviä, motoristiveljiä. Silloin, muutama vuosikymmen sitten, verkostoituminen ja järjestäytyminen toi jäsenten ulottuville mittaamattoman määrän tietoa ja kokemusta. Apu tekniseen pulmaan tai matkasuunnitelmaan saattoi löytyä seuraavassa kokouksessa. Nyt on toisin: apu pulmaan on hakukonessa ja kokemus on puristettu kolmeen minuuttiin YouTubeissa. Sosiaalinen kontakti on yläpeukku Facebookissa. Yhdistykset, kuten MP69 tai VMPK joutuvat miettimään palvelunsa ja sitä kautta olemassaolonsa oikeutuksen muuttuneessa maailmassa - eikä minulla ole vastausta tähän haasteeseen.

Kerran moottoripyöräilijä, aina moottoripyöräilijä. On yli viiteenkymmeneen vuoteen tätä harrastusta mahtunut vuosia, etten ole ajanut lainkaan. Ariel on edelleen autotallissa, entistettynä, ajokuntoisena. Sittenmin olen hankkinut itselleni mielihyvää nykypyörällä alppimatkailla, kilparadoilla polvea asvaltissa laahaten ja enduropoluilla rypien. Sorateillä matkaendurolla kaverin pölyn nieleminen on ihan parasta. Ei kilpaillen, mutta paras palkinto minkä näissä lajeissa voi saada on se, kun oma poika hyväksyy fajian tasavertaiseksi kilpakumppaniksi. Poika, joka nyt ajan,

perherauhan ja muiden tekosyiden mahdollistamissa rajoissa hakeutuu matkailuun, jäärädalle, Kymiringille tai polulle, moralisoi isäänsä siitä, ettei vielä nuorempana tullut houkutelluksi mukaan isän harrastukseen. Tässä kohdassa kyllä muistan sen vastuun tunteen, kuinka toista haluaa varjella vaaroilta.

Jos harrastukseen on tullut taukoja, osa syy on ollut muutot tuhansien kilometrien päähän omista pyöristä. Ei se aina ole harrastusta tosin lopettanutkaan. Kun päätin ajaa Taiwanin saaren päästä päähän, niin paikallinen kollegani sanoi että "olisihan sen pyörän voinut kuljettaa junassakin". Se tietysti kertoo siitä, että skootteri on vain kulkuväline, eikä sillä ole harrastuksen kanssa mitään tekemistä. Tai sitten Kinnassa Endurokerholle tulitiin kauempaakin katsomaan, kun yli kuusikymppinen "vanhus" lähtee matkaan....

On moottoripyöräily näinä yli viiteenkymmenenä vuonna muuttunut. Ei ollut gore-textiilejä, vaan oikeasti uhmattiin olosuhteita. Ei ollut sähköstarttia, vaan ainainen huoli jostain öljypumpun toiminnasta ja kipinän riittävydestä. Kuitenkin, silloin ja nyt, matka on päämäärä.

(tämä teksti ei ole tekoälyn generoima)

A

Motoristi 2024

Motoristi on Moottoripyöräkerho 69 r.y:n neljästi vuodessa ilmestyvä kerholehti. Lehti jaetaan yli 2 000 osoitteeseen kerhon jäsenille ja yhteistyökumppaneille.

TOIMITUS

motoristi@mp69.fi
Oikoluku: Maija Pispä
Taitto ja päätoimitus:
Selina Kustula TMI,
selina.kustula@gmail.com

Motoristi on jäsenten oma lehti ja kaikki sen sisältö tulee jäsenten kynistä ja kameroista. Ilman materiaalia ei ole lehteä, joten suuri kiitos kaikille tekemiseen osallistuneille. Uusi lehti tulee taas pian, joten lähettäkää rohkeasti lisää! Kiitos.

Lähetä tekstit ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

JULKAISIJA

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
c/o Antti Kortesus
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ

OSOITTEENMUUTOKSET:

jarmo.iivari@mp69.fi
<https://byte.flomembers.com/mp69/user/login>

TEKNISET TIEDOT

Painopinta-ala:
215,9 x 279,4 mm
leikkausvara 3 mm
Nelivärinen
Painomenetelmä: offset,
rasteritiheys 70 linjaa,
CMYK

PAINOPAIKKA

PunaMusta



ILMOITUSKOOT JA HINNAT

Takakansi

215,9 x 249,4 mm
450,00 €

Koko sivu

215,9 x 279,4 mm
tai 169 x 264 mm
400,00 €

1/2 sivu vaaka tai pysty

215,9 x 138 mm
tai 108 x 279,4 mm
250,00 €

1/4 sivu vaaka tai pysty

138 x 108 mm
tai 108 x 138 mm
150,00 €

1/8 sivu vaaka

108 x 69 mm
90,00 €

Ilmoitusmateriaali painovalmiina pdf-tiedostona.

**Seuraavan lehden
aineistopäivä
5.5.2024**



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 4 HEINÄKUU 1977



**JÄSENKORTTI
SAAPUU
SÄHKÖPOSTIISI**

Jäsenkortti toimitetaan automaattisesti tiedoissasi olevaan sähköpostiosoitteeseen jäsenmaksulaskun maksamisen jälkeen. Jos avaat linkin älypuhelimessasi, voit tallentaa kortin pikakuvakkeen laitteesi aloitusnäytölle.

HUOM: Sähköposti tulee Flomembersin osoitteesta. Lähettäjä nimi on Moottoripyöräkerho 69 ry ja lähetysosoite flomembers@floapps.com.

Voit uudelleenlähettää kortin itsellesi jäsenintramme kautta (Päivitä yhteystietosi > Omat tiedot > Lähetä sähköinen jäsenkortti).

HELPOTA ja NOPEUTA ENSIAPUA ONNETTOMUUSPAIKALLA

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



Allergiat allergies	Nimi Name
Sairaudet Illnesses	Hetu Day of birth
Lääkitys Medication	Postinro Zip code
Verenhennus Blood group	Kansalaisuus Nationality
Sairaala Hospital	Lähiomainen Next of kin
	Puhelin Phone

ICE Medical Card

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



Lisätietoja www.mp69.fi/

