

Motoristi

**SUURI
KONTIOKOOSTE**

**PYSTYMETTÄ
KUTSUU**

Moottoripyöräkerho 69 ry. 54. vuosikerta – elokuu 2025

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?

HALLITUS 2025 - 2026

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

Varapuheenjohtaja
Jouni Valkeejärvi
jouni.valkejarvi@mp69.fi

Sihteeri
Matti Vilkkö
matti.vilkkö@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
Puh: 050 671 55
markku.ahlsten@mp69.fi

Koulutusvastaava
Tero Puranen
tero.puranen@mp69.fi

Jäsenvastaava
Ari Rasimus
Puh: 050 5928386
ari.rasimus@mp69.fi

Oiva Lepola
oiva@mp69.fi

Toimihenkilöt

Kassanhoitaja
Tero Laine
tero.laine@mp69.fi

Päätoimittaja
Anne Urrila
anne.urrila@mp69.fi

Puheenjohtajalta

Pari kuukautta on mennyt kesän tärkeimmästä tapahtumasta, Kontiorallista, josta tänä vuonna on tullut paljon hyvää palautetta. Ja ensi vuoden Kontiollekin on jo järjestäjä tiedossa – ekaa kertaa koronan jälkeen näin ajoissa. Tulevaisuus näyttää valoisalta.

Heinäkuun helteillä pidin taukoa moottoripyöräilystä - tuntui hyvältä rauhoittua kesään kevään ajokoulutusten ja Kontion valmistelujen jälkeen. Helteellä tuntui myös ahdistavalta sulloutua kuumiin ajo-varusteisiin. Näin on jo monena kesänä käynyt; heinäkuussa tulee vähän kilometrejä ja elokuussa taas ajelu maistuu. Niin kuin tänäkin kesänä Latvian reissulla.

Mietin Motoristi Survival -filosofiaa "Haluamme innostaa motoristeja ajattelemaan ajamistaan, jotta moottoripyöräily olisi aina hauskaa ja turvallista!" katsellessani moottoripyöräilijöitä helteellä liikenteessä. Moni näytti viilentävän oloaan jättämällä ajohanskat pois, mitä lienee ajatelleet.

Toinen asia, joka kiinnitti huomiotani, oli muodostelmassa ajaminen. Onhan siinä yhteenkuuluvaisuutta, kun ajetaan rinnakkain ja peräkkäin. Mutta tuskin kukaan silloin ajattelee mahdollista hätäjarrutusta ja -väistöä. Se lieneekin muodostelmana aika

haastava suoritus. Joten kannustetaan edelleen toisiamme ajattelemaan ajamistamme.

Kerhon jäsenten keski-ään noususta olen esittänyt huolestumistani jo moneen kertaan, lähinnä oman kerhomme tulevaisuuden kannalta. Niinpä olikin mielenkiintoista lukea Juhannuksen tienoilla uutinen "Liivijengeistä on tulossa vanhenevia ukko-kerhoja". Taitaa siis olla universaali haaste tuo ikääntyminen kaikenlaisille moottoripyöräilijöille.

Hyviä ajeluita syyskauteen ja pidetään kumipyörät alaspäin!



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

Päätoimittaja kiittää!

PÄÄKIRJOITUS: ANNE URRILA
KUVA: ANTTI URRILA



Oli ilo koota tätä lehteä sillä erilaisia juttuja tipahteli parin viime viikon ajan posti-laatikkoon kiitettävän paljon. Ja ihan vaan vähän olin kysellyt ja kinunnut juttuja. Toivottavasti sama jatkuu vielä syksyn pimeinä iltoinkin. Loka-marraskuussa onkin hyvää aikaa koota kesän kuvia ja muistella tehtyjä retkiä. Unohtamatta tulevien retkien suunnittelua, sehän on matkailussa melkein pä kivointa!

Itsellä on vielä työn alla yhteenveto alkukesän retkestä Dolomiiteille (kuva seuraavalla sivulla). Matkareitti suunniteltiin merkitsemällä ensin karttaan kiinnostavimmat solat (Passo San Boldo, Passo di Sella, Passo dello Stelvio, Passo del Maloja, .). Aika monta ylitystä tulikin tehtyä. Alkukesä on mukavaa aikaa matkailla Euroopassa, koska paikalliset eivät vielä silloin lomaile. Mutta kyllä niitä pyöriä mutkateilla riitti! Ja kun pysähtyi kahville johonkin mukavaan motoristihenkiseen kuppilaan, ei tuntenut itseään ollenkaan keskimääräistä vanhemmaksi - harmaata löytyi aika monen kypärän alta.

Kun tämä lehti tipahtaa postiluukusta, on suurin osa kesän tapahtumista jo takana-päin. Mutta aina sitä löytää syyn jollekin moporetelle! Tänä vuonna pidetään 69-ajelupäivä syyskuun 6. päivänä, siis 6.9. Lisätietoja takakannessa. Tule mukaan!

Paljon on puhuttu jäsenkunnan ikääntymisestä ja harventumisesta, suru-uutinen on tässäkin lehdessä. Kontio-kävijöiden ikärakenne puhuttaa, kuinka kauan sedät ja tädit jaksavat pyörän päälle nousta ja telassa nukkua. Aina kun ei sisämajoitusta ole tarjolla niin runsaasti kuin heinäkuussa Keurusselällä.

Mutta jotain siinä Kontiorallissa on sellaista, joka vetää puoleensa vuodesta toiseen. Ennakkoilmoittautumisen yhteydessä kysyttiin, kuinka mones Kontio on tulossa - tai siis onko kyse ihan ihka ensimmäisestä kontiosta vai 2. - 5., 5.-10., tai joko on takana yli 10 Kontiota. Analysoin tuloksia ja pieni yhteenveto löytyy Kontion kuvagallerian yhteydestä. Mutta ennen kuin käännyt sen sivun esiin, niin koitappa arvata mikä osuus Kontio-kävijöistä oli ihan ensimmäistä kertaa paikalla? Ja toisaalta, millä osuudella rallikansaa oli takana jo vähintään 10 Kontiorallia?

Toimitus ottaa edelleen mielellään vastaan kaikenpituisia ja -aiheisia juttuja. Teksti jossain muodossa ja kuvat alkuperäisinä tiedostoina osoitteeseen motoristi@mp69.fi. Liikaa ei pidä ujostella tai pelätä kirjoitusvirheitä - selkeät kirjoitusvirheet korjataan (tai ainakin pyritään korjaamaan) toimituksessa. Ja persoonallinen tyyli on pelkästään positiivista!

MOTORISTI 3/2025

3 Puheenjohtajan palsta
4 Pääkirjoitus
6 Muistokirjoitus:
Jussi Martti Vanha-aho
8 Kontioralli 2025
22 Primustreffet
26 Norjaa Nordkappin
molemmin puolin
30 Ikinuoreksi
moottoripyöräilemällä?

32 MYBIKE: Hanna Tapio
34 Motoristi 50v sitten
36 FEMA: Määräaikaiset
(vuosittaiset) katsastukset
moottoripyörille ja mopoille?
37 Kouluttajien WhatsApp-
ryhmässä keskusteltua...
37 FIM-ralli 2026
38 Aineistopäivänä
tapahtunutta
38 Pystymettät

Kannessa kolmannen polven
kyyssyläinen Veera Tossavaisen
kyydissä. Kuvaaja: Anne Urrila



Jussi Martti Vanha-aho

– yli 200 kokoontumisajon motoristiveteraani on poissa

12.3.1946 – 17.7.2025

Heinäkuussa saimme suru-uutisen Jussi Vanha-Ahon poismenosta. Vanha-Jussina tunnettu pitkän linjan motoristi eli ja hengitti kaikkea, mikä liittyi moottoripyöräilyyn.

Hän oli isähahmo niin paikallistoiminnassa Alavudella, kuin MP69:n kerhotoiminnassakin. Vuodesta 1991 vuoteen 2000 hän toimi MP69:n hallituksessa ensin aluetoimintavastaavana ja sitten kerhoisäntänä. Näitä tehtäviä hän hoiti sillä pohjalaisella jämäkkyydellä mistä hänet opittiin tuntemaan. Näiden hallitusvuosien jälkeenkin hänen puoleensa pystyi kääntymään hyödyntäen hänen mittavaa motoristiyhteyksien verkostoaan uusien tapahtumien suunnittelussa. Vanha-Jussin värikäs pohjalainen persoona jätti varmasti pysyvän muiston kaikille hänet tunteville.

*Vanha-Jussin muistoa kunnioittaen
Moottoripyöräkerho 69 ry*

**”Oma elämä
on eletävä itse
omilla ehdoillaan”
– Wanha-Jussi**

Jussi Martti Vanha-aho syntyi Alavuden Risuperällä 12.3.1946 ja kuoli 17.7.2025. Hän joutui kantamaan vastuuta jo nuoresta. Isä kuoli 1963, kun Jussi oli vasta 17-vuotias. Leskeksi jääneen äidin ja kolmen veljen elämän turvaamiseksi työnteko ja vastuunkanto olivat ainoat vaihtoehdot. Alkuvuosina hän antoi palkkansa suoraan äidilleen. Veljessuhteet ovat kantaneet mallikelpoisesti läpi elämän. Nuorin veli Pekka loukaantui vakavasti moottoripyöräonnettomuudessa ja menehtyi vuosia myöhemmin 2018. Jussi jatkoi omaa motoristiuraansa veljensä traagisen onnettomuuden jälkeen. Oma elämä on eletävä itse omilla ehdoillaan, tuumi Jussi silloin.

Jussi oli pitkään Alavudenseudun Moottoripyöräilijät ry:n (ASMP) kantava voima. Hänet on nimetty ASMP:n kunniapuheenjohtajaksi. Jussi oli useita kertoja Murronnevan motocross-radalla järjestettyjen kilpailujen johtotehtävissä. Hän vaikutti myös valtakunnallisella tasolla. Jussi oli MP69:n hallituksessa useita vuosia, ja hänet on nimetty kerhon kunniajäseneksi. Jussille myönnettiin Suomen Moottoriliiton hopeinen ansiomerkki 2016.

ASMP järjesti Jussin kunniaksi muistoajon pian kuoleman jälkeen. Reitti kiersi Alavudelta lähipitäjien tuttuja teitä takaisin Alavudelle kohti Jussin synnyinkotia. Muistoajo oli kerholta hieno kunnianosoitus hyvälle ja tärkeälle motoristiyhteydelle. 75 moottoripyörän letka oli vaikuttava näky. Monet sanoivat, että paljon on kerhosta poissa tämän jälkeen, kun Jussia ei enää ole.

Moottoripyöräyhteisö oli Jussin perhe. Sille hän antoi aikaansa lukemattomia tunteja vuosikymmenten mittaan. Jussi tunnettiin monilla lempinimillä. Tunnetuin lienee Wanha-Jussi, mutta myös Old John MP69:n piirissä. Nuoruudessa kaikkien tuntema lempinimi oli Jurttila, eikä se lähipiiriltä ole unohtunut vieläkään. Aktiivisuus ja vastuunkanto ASMP:ssä oli nuorisotyötä parhaimmillaan vaikka sellaisena sitä ei ole juuri ajateltu. Jussi oli monen sukupolven yhdistäjä ja myös kasvattaja omalla esimerkillään. Jussin elämäntyö moottoripyöräyhteisön hyväksi on esimerkki siitä, kuinka omistaudutaan sydämen asialle.

Useat ystävät kertovat, että minne vain menikin ASMP:n kerhotakki päällä, niin heti kysyttiin ”missä Wanha-Jussi on” tai ”mihin se Vanha-ahon Jussi on jäänyt”. Ystäviä oli ympäri Suomen.

Moottoripyöräyhteisön jäsenet muistelevat Jussia ASMP:n kantavana voimana. Hänet kysyttiin vielä vuosikymmentenkin jälkeen neuvoja toimintaan liittyen ja tarkistuksia, kuten ”ketäs hallituksessa silloin olikaan?”. Vastaukset tulivat kuin apteekin hyllyltä. Jussi muisti ilmiömaisen tarkasti vanhojen valokuvien henkilöiden nimet tai rallien vuosiluvut ja tapahtumat.

Kontioralleja Jussille ehti kertyä 34 ja kokoontumisajoja kaikkiaan noin 200. Muistotilaisuudessa ihasteltiin hänen ruu-tuvihkoaan, jossa oli kirjattuna jokainen kokoontumisajo perustietoineen. Myös rallien vuosilaatat olivat esillä pitkinä nau-



hoina muistopöydällä. Se oli hieno näky. Jussi oli oikea moottoripyöräilyn sielu ja esikuva. Ajovuosisia kertyi noin 60. Viimeinen osallistuminen oli vielä helmikuun -25 talviralli Töysän Sepänniemessä. Hän vastaili neuvonantajana puhelimen päässä kysymyksiin ja pääsi jopa käymään paikan päällä.

Jussi oli tarinankertoja. Useimpiin juttuihin liittyy hauskoja muistoja. Jussin omina takeiset sanonnat ja tokaisut osuivat ja upposivat. Hän ei juuri mielipiteitään vessittänyt kiertelyillä, vaan sanoa pätkeytti niin kuin asia oli. Hänen kielenkäyttönsä oli värikästä, osuvaa ja ilmaisuvoimaista. Pohjalainen murre kuului puheenparressa vahvasti. Rallien konkarina hän opasti ”opetuslapsensa” Mikon (toinen kirjoittajista) Kontiorallien maailmaan. Kun telta oli pystyssä ”lähätetään poika kierrokselle”, oli Jussi todennut. Eihän siitä mitään tullut. ”Metri kerrallaan... vuorokausi ei riittänyt” kaikkien tuttuja kanssa kuulumisten vaihtoon.

Alavuden ”Aakkosbaarissa” kuultiin monet Jussin tarinat, kuten 2016: ”Noita älyrakineita en oo vielä tarvinnut, enkä tarte, mulle piisaa Nokian kapula, jolla voin soit-

taa, jos on muuta asiaa, niin tiätävät, mistä hakia...” ja naurettiin päälle hersyvästi. Yritimme kertoa jotakin Internetistä ja FB:stä. ”Sitä päivää ette näe, notta minä niihin rupian”. Muutamaa kuukautta myöhemmin hän kutsui FB-kaverikseen ja ehti loppuvuosinaan suoltaa lukemattoman määrän kuvia henkilö- ja tapahtumatietoineen siihen rakkineeseen.

Mistä Jussin motoristiura sitten alkoi? Hänen ensimmäinen moottoripyöränsä oli kevari Vasama 75 ccm 15-16-vuotiaana 1962. Sitten saksalainen Maico 250 ccm 1970-luvun taitteessa. Siitä todennäköisesti motocross-innostus sai alkunsa. Myöhemmin Jussi oli vannoutunut harrikkakuski, kunnes vaihtoi Moto Guzziin, josta tuli hänelle se ainoa oikea moottoripyörämerkki. Mies oli oman tiensä kulkija tässäkin. Jussin viimeinen Moto Guzzi ja ajovarusteet ovat aktiivikäytössä lähipiirissä.

Jussi oli aina kiinnostunut koneista ja laitteista. Myllymäen kuljetusliike oli hänen työpaikkansa vuosikymmenten ajan. Yrityksen toimintavuosien mukaan Jussi oli linja-autonkuljettaja, rekkamies ja remontoiija, joka osasi käytännössä kaikkea. Rolls Roycen moottori- tai vaihdelaatik-

koremontti onnistuivat ilman apumiehiä. Jussin pitkäaikainen työnantaja Mikko Myllymäki muisteli arvostuksella uskollista työntekijäänsä laajasta osaamisesta ja ehdottomasta luotettavuudesta.

Jussiin jos kehen sopii, että hän oli elävä legenda ja pysyy sellaisena niin suvun kuin moottoripyöräyhteisön ystävien piirissä. Hänen tarinankerrontaansa ja sutkauskiaan jäädään kaipaamaan samoin kuin hänen osaamistaan ja tietämystään. Ollaan kiitollisia, että olemme saaneet jakaa yhteistä elämää ja kokemuksia Jussin kanssa. Suuri persoona ja ystävä on poissa.

*Mikko Sohlström, serkun poika, motoristi
Pentti Vanha-aho, serkku, harrastajamotoristi*

KONTIORALLI 2025

“Kontioralli on joka vuosi erilainen” – tämä pätee myös kuluneen kesän Kontioralliin. Runsaasti sisämajoitustilaa, aamiaiset sisätiloissa ja valkoiset pöytäliinat pöydissä, kylpylä käytössä aamuin illoin, ... Mutta myös iloista pulikointia rantasaunojen laiturilta raikkaassa järvivedessä, makkarantuoksut nuotioilla ja kenttä täynnä telttoja. Ja ennen kaikkea vanhoja ja uusia tuttuja sekä motoristihenkeä.

Keurusselän kauniit maisemat kehystävät oheisia tuokiokuvia Kontiosta, iso kiitos kaikille kuvaajille!

Kuva: Merja Männistö



Kuva: Ari Rasimus



Ex-puheenjohtajan Rami Kotilaisen pyörä täytti täydet sata juurikin Kontion portilla. Onnittelut pyörälle ja Ramille hienosta ajoituksesta! Kuvat: Anne Urrila





Kuva: Antti Urrila

Kontiossa oli jotain uutta, jotain vanhaa,
sinistä oli ainakin Keurusselän vesi.



Kuva: Antti Urrila



Kuva: Anne Urrila

Lauantaiaamulla kahviteltiin
hallituksen ja kouluttajien kanssa.



Kuva: Anne Urrila



Kuva: Antti Urrila



Kuva: Antti Urrila

Iltapäivällä kuunneltiin Karppisen Reijon huimasta Marokon retkestä sekä Urrilan Antin tarinaa ajopukujen kehityksestä 70-luvulla. Illalla sitten perinteiset puheet ja kontiokarhujen jako.



Konttiokarhut löysivät uudet omistajansa

Tänä vuonna palkittiin perinteiset pisimmän matkan kontrolliin ajanut, vanhin ja nuorin itse paikalle ajanut sekä vanhin paikalle ajettu pyörä. Lisäksi kokeiltiin uutta kategoriata: "Eniten motoristihenkeä osoittanut Konttiomatka". Tarkoituksena tällä uudella kategorialla oli lähinnä mahdollistaa myös muiden kuin erittäin pohjoisessa tai erittäin etelässä asuvien 'keski-ikäisten Kontti-kävijöiden' palkitseminen. Kyseessä ei siis ollut mikään elämäntyö-palkinto, vaan yksinkertaisesti tällä Kontti-matkalla motoristihenkeä osoittaneen motoristin palkitseminen.

PISIN MATKA: Pekka Lappalainen

VANHIN ITSE PAIKALLE AJANUT: Martti Lantta

NUORIN ITSE PAIKALLE AJANUT: Mika Hyvärinen

VANHIN PYÖRÄ: Royal Enfield, ensirekisteröinti 1952, Arttu Ylinen

MOTORISTIHENKI: Arsi Jurmu



Perustajajäseniä rivissä. Kuva: Tommi Lumiaho



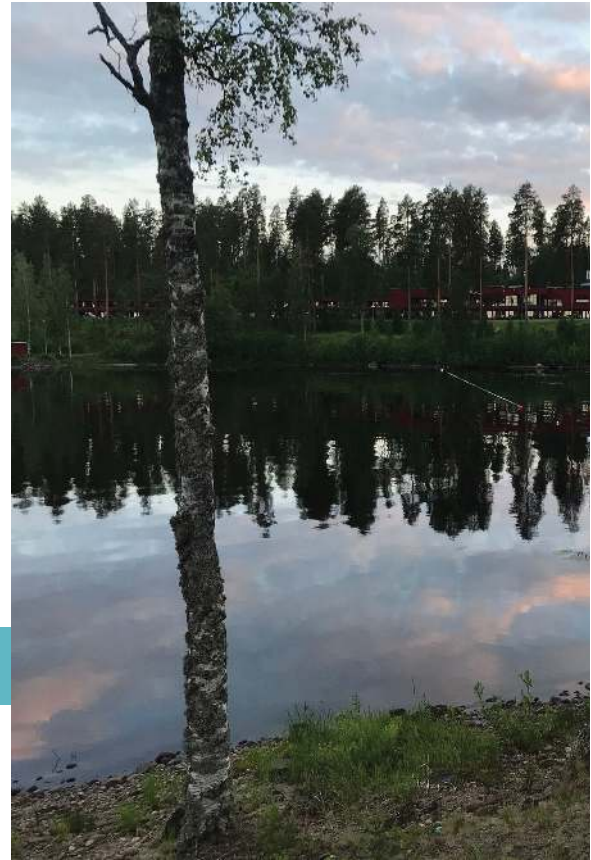
Puheenjohtaja Antti Kortesus ja rallipäällikkö Anne Urrila. Kuvat: Tommi Lumiaho

Tuutilla ekaan Kontioon

TEKSTI: SATULAPUMMI WAKKA-HÄMEESTÄ



Tuutille Kontio oli tarroista päätellen jo ainakin kolmas, mutta Tuijalle ihan eka. Kuva: Satulapummi



Keurusselän parkkipaikalta bongasin alkuperäiskuntoisen Tuutti-Hondan, niin kuin varmasti moni muukin. Erityisesti alkuperäinen Hämeen läänin kilpi ja Hämeenlinna-tarra pyörän perässä saivat kellot soimaan, että tässä pyörässä täytyy olla jotain erityistä. Tero minulle oli maininnut Kontrollissa, että Hämeenlinnasta joku, minulle ennestään tuntematon naisihminen oli myös tulossa Kontioon...

Aikani alueella kuljettuani onnistuin sitten Tuijan bongaamaan ja sain kuulla myös pyöränsä historian, joka on kyllä huikea! Edesmenneen isänsä uutena ostama pyörä, joka oli vuosikausiksi "unohdettu" tallin perälle, oli nyt elvytetty ajokuntoon. Kontioreissu olikin sitten ihan Tuutin testiajo ja toihan tuo luotettavasti Keurusselälle ja samoin myös takaisin kotiinkin.

Kun laitoin Tuijasta ja Tuutista kuvan hämeenlinnalaisten "seniorimotoristien" keskusteluun, niin pyörän tunnistamisen jälkeen alkoi tarinaa tulla, niin tuosta pyörästä, kuin sen ensimmäisestä omistajasta,



Kuva: Jari Salakka

Jokesta. Ana oli tehnyt ekan Imatran reisin Joken kyydillä 68, Syrkkyy oli ostanut ekan pyöränsä Jokelta ja Mikko oli päässyt kokemaan juuri kyseisen Tuutin kyydissä, silloisen superpyörän mahtavan suorituskyvyn.

Samasta Hondasta on kuvia myös Mobilian seinillä, VMPK:n juhlanäyttelyssä. Kuvia on mm Kontiosta ja "Putkelta", joka aikoinaan oli hämeenlinnalaisten motoristien Kirkon takana sijainnut kokoontumispaikka.

Toivottavasti nähdään Tuija ja Tuutti seuraavissakin Kontioissa, onhan monesti todettu, että on hienoa saada nuoria mukaan toimintaan. Myös tämän upean historian omaavan Tuutin näkemisessä Kontiossa on jotain aivan erityistä...

Kiitos, Tuija, että tulit Tuutillasi Kontioon, mihin tullaan tapaamaan vanhoja ja uusia tuttuja!

Terveisin Pekka äL eli Satulapummi Waka-Hämeestä



Kuva: Ari Rasimus

Tilastotietoa

Ennakkoilmoittautumisen yhteydessä kyseltiin, kuinka mones Kontioralli on kyseessä.

Yksinkertaisuuden vuoksi oli mahdollisuus valita, onko kyseessä 1. Kontioralli, 2. - 5. Kontioralli, 6.-10. Kontioralli vai 10+ ralli. Kyseessä oli siis vain ennakkoilmoittautuneet, eli mitään maailmojasyleilevää tilastotoanalyysia ei tästä saa.

Mutta 65% ilmoittautuneista kertoi, että kyseessä on yli kymmenes Kontioralli! Uskollisia rallikävijöitä on siis runsaasti, ei mikään ihme että rallissa tuttuja piisaa! Ensikertalaisia oli 8%.



Kuva: Antti Urrila



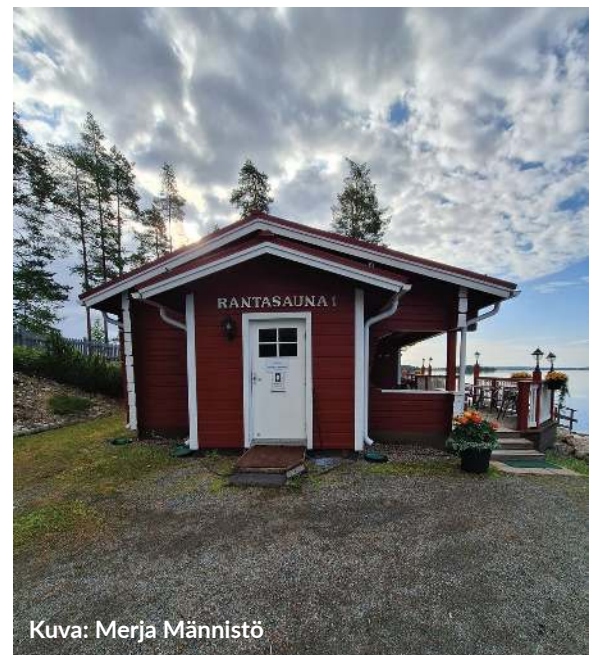
Kuva: Ari Rasimus



Kuva: Ari Rasimus



Kuva: Merja Männistö



Kuva: Merja Männistö



”Siperianlehtikuusi istutettiin perinteen aloittajan ja viime joulukuussa taivaan teille siirtyneen Harri Honkasen sekä muille sinne hänen kanssaan lähteneiden motoristien muistoksi. Muisteltavia henkilöitä oli monta. Hiljaisen hetken jälkeen kilistelimme pilven reunalla istuvien kanssa Ratzeputsilla ja skumpalla.”
– Julia Virtanen

Kontiokukka



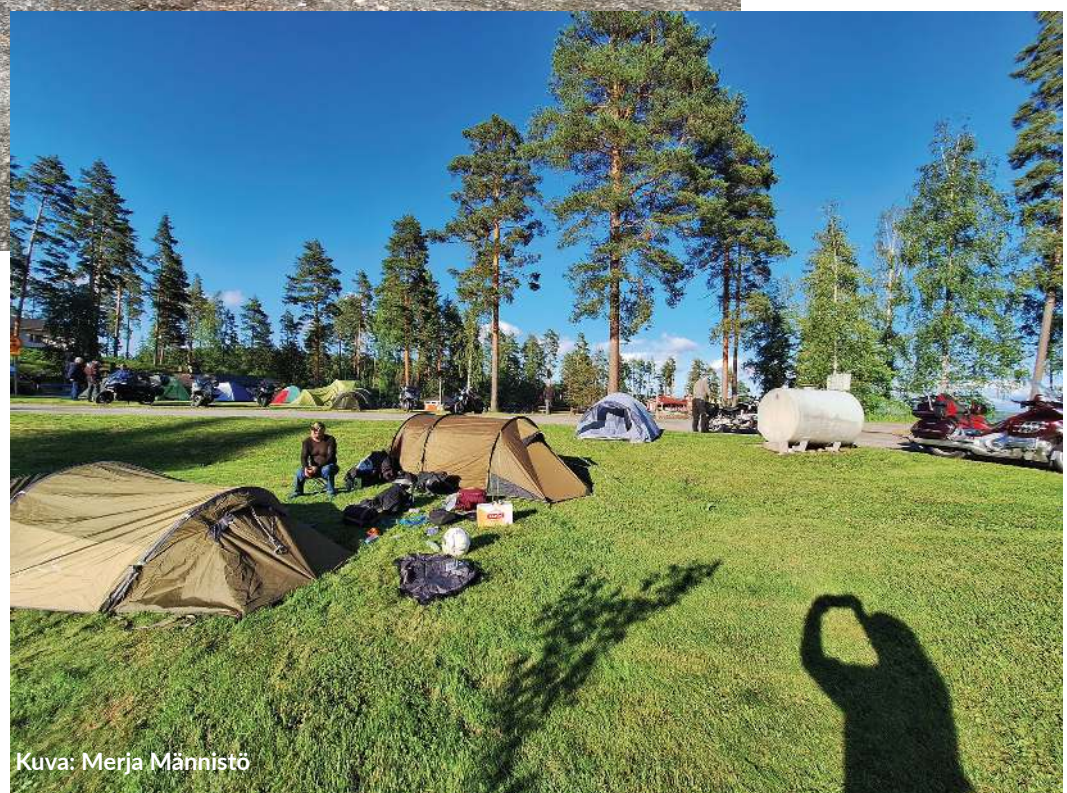
Kuva: Jari Salakka



Kuva: Antti Urrila



Kuva: Jari Salakka



Kuva: Merja Männistö

Koo-Kontio



TEKSTI JA KUVAT: MP

Kesäkuussa katsoimme kalenteriin; Kontioralli keskeisessä kotimaas-
sa! Kilometrejä kertyisi kaiken kaikkiaan kolmisensataa. Kiinnitim-
me kimpsuja, kampsuja, kretonkeja kuormaliinoilla kuljetettavaksi
kesäiseen kokoontumisajoon.

Kaljat, konjakit, kabanossit kylälaukkuun. Kumisaappaat kotiin ...?
Karttaa katsottiin kotona, käärittiin kokoon, koska ”kokeneet” kul-
jettajat karsastavat karttaa. Kulkuneuvojen käynnistystä... kytöntä,
kaasua, kerran käynnistyi kummatkin. Käykö kutsikin...?!

Kerrastoa, kypärämyssyä, kauluria, kypärää, käsineitä kesälläkin
kaivataan. Katselimme kumpikin, kuinka kankeasti kumartelemme
kohti kenkiä, kevyt keppi-/ kyykkyjumpa kirjoitettiin kalenterin
kulmaan kuulakärkikynällä. Kummallista kylläkin, kumpikin kapuaa
kohta kulkimiensa kyytiin.

Kylätierä kiemurrellen, kuoppia, kiviä, kaivinkoneita kiertäen kär-
sivällisesti kumpikin kuljettaja katsoo keskittyneesti kaukaisuuteen,
kiittäen kypärissään kylätien korjaajia.
Kontrolliin kurvatessa, kysymys kuuluu; kuinka kauas Kontioon kö-
rötellään? Kahvia kulautettiin kupillinen; kuulumme Keurusselän
kutsuvan kuiskauksen.

Kontiorallin kilometrejä kulkeneen kuluneen kankaan kainalosta
kurvasimme Keurusselän kentturalle. Katselimme kangasmajalle
kutsuvaa, kuivaa kiintopistettä. Kepit, kiilat kerran kesässä käytettä-
vät, kohtalaisesti kiinnittivät kankaan kotimme. Kaverimme, kol-
menkymmenen kalenterivuoden kuluessa kerätyt, kokosivat kotinsa
kortteliimme. Kymmeniä kysymyksiä kuluneesta kesästä kartoitim-
me.

Kesken kokoontumisen koimme kivan kokemuksen; kokosimme
kontiokavereita kierrokselle kiinnostavan Keurusselän kierrokselle.
Kahvit kera konjakin, kaljat, kuplivat kumosimme kostukkeiksi kui-
viin kurkkuihimme. Kiinnostavaa katseltavaa kuivanmaan kravuille.
Kipparille kiitos!

Kontio-karhujen kaatajia kävimme katsomassa, karhut kiinnostavat
kaikkia. Kaverien kesken keskustelimme kiivaasti karhujen kaata-
misen keinoista; kuka kumma keksii konstikkaimman kertomuksen?
Kuinka kummassa kahdeksankymppiset kykenevät karauttamaan
Kontioon? Kymmenien Kontioiden kiertäjät kilisivät kulkiessaan,
katkeamattomat ketjut keräävät katseita, kunnioitusta.

Keskustelimme kuuluvasti Kontion kohtalosta; kuka keksisi keinon,
kuinka kokoontumisajomme kestäisi kesäisten kekkereiden kilpai-
lussa. Kesällä kalenterissa kaikkialla kaikenmoisia kissanristiäisiä;
Kontioralli kohooa kilpailussa korkealle! Kahden kovan kokoontu-
misajon kilpailu keskenään, karsii kävijöitä kummastakin.

Keskiyöllä kömmimme koloihimme koisimaan, kuorsausta, korinaa
korvatulpilla karkoitetaan. Kukonlaulun koittaessa kiiruisimmat
karkasivat koteihinsa. Kiireettömimmät käänsivät kylkeään, käydäk-
seen kaurapuuron, kananmunan, kahvin kimppuun kellon kolkutel-
lessa kymmentä. Kokosimme kampeemme kuormajuhtien kyytiin,
kunnes kaikilla koti kutsui.

Kiitos kaikille kanssa kulkeville <3



Kuva: Jari Salakka



Kuva: Antti Urrila



Kuva: Merja Männistö



PRIMUSTREFFET

KUVAT: PENA
TEKSTI: KÖPI

21.-23.2.2025

Primustreffeillä on pitkät perinteet vuodesta 1970 alkaen. Aikanaan ei suvaittu muita lämmönlähteitä kuin bensa/petrolikeittimet sekä telttalämmittimiä. Tapahtuma on Pystymettä-tyylinen. Paikan päällä on vain vessa. Asikkalan pystymetässä heräsi ajatus Norjan reissusta. Siitä lähti suunnittelu ja valmistelu käyntiin. Pena määrättiin matkanjohtajaksi sekä Hannu reittipäälliköksi. Pyöriä huollettiin ja koeajettiin Alavuden seudun moottoripyöräilijöiden järjestämään Talviralliin Töysään. Hyvissä ajoin varattiin koko porukalle laivaliput reitille Naantali – Kapellskär.

MAANANTAI 17.2.

Pena starttasi Raahesta kohti Vilppulaa.

TIISTAI 18.2.

Kaikkien retkeläisten lähtö. Tapaaminen klo 18 Naantalintien Str- asemalla. Lähdimme hyvissä ajoin Vilppulasta. Pena, Marja (purkkiorja) ja Köpi. Naantaliin tulivat myös Hannu Järvelästä sekä Pike Marttilasta. Tuttuja motoristeja kävi toivottamassa meille hyvää matkaa. Kello 21 siirryimme lauttarantaan ja pian päästiin jo laivaankin. Taxfree ja ravintolaosasto tarkastettiin ennen yön unia.

KESKIVIikko 19.2.

Herätys oli aikaisin. Aamupala syötiin ja kampeet päälle. Ulos päästiin laivasta kello 7.

Matka jatkui pikkuteitä kohti Uppsalaa kirkkaassa 12 asteen pakkasessa. Illaksi saavuimme Hagforssiin, jossa oli yöpaikka varattuna.

TORSTAI 20.2.

Aamupala ja aamulenkki, jonka jälkeen matka jatkui muutaman asteen pakkasessa Torsbyn suuntaan. Illaksi pääsimme Gardemoen Osloon pohjoispuolelle.

PERJANTAI 21.2.

Aamutoimien jälkeen paanalle. Yöllä oli satanut kymmenen senttiä märkää lunta. Pyörät olivat olleet onneksi katoksessa suojassa. Matkalla kävimme Roa -nimisessä kylässä hoitamassa kauppaostokset viikonlopuksi. Jevnakerissa käännymme pienemmälle tielle ajaen Randsfjorden-järven länsirantaa kohti rallipaikkaa Bjonerora.

Perille oli jo saapunut paljon väkeä. Pyörät parkkiin ja kevyemmät vaatteet päälle vaihdettua pantiin lumilapiot heiluun. Teltalle piti lapioida paikka metriseen lumihankeen. Edellisenä vuonna lunta oli puolitoista metriä, joten nyt pääsimme helpommalla. Aikamme uurastettua saimme teltan asumiskuntoon. Pike toimi muonavastaavana tänä päivänä. Iltaa myöten väkeä saapui vielä lisää paikalle. Suomi-vahvistusta lisäsi Paavo Kokko Pihtiputaalta sekä Ensio Taavetti Revonlahdelta.



Matkalla mukana

Pentti (Pena) Asukas, Raahe, Honda GL1200, vm 1984 EML sivuvaunulla
 Hannu Myller, Järvelä, Honda GL1100, vm 1982 Velorex sivuvaunulla
 Pirkko Keskinen, Marttila, Suzuki GS1000G, vm 1980 EML sivuvaunulla
 Kyösti (Köpi) Kivimäki, Vilppula, BMW R100 GS, vm 1988
 Marja Kivimäki, Vilppula, Dnepr sivuvaunu

LAUANTAI 22.2.

Aamu valkeni pienessä tihkusateessa. Päivä menikin hyvästä seurasta nauttien. Paikallinen halkokauppias hoiti puuhuollon maksua vastaan. Muonavuorossa meillä oli Marja ja Köpi. Iltaa kohden tihkusade muuttui kaatosateeksi. Sade jatkui pitkälle yöhön. Paikalle oli saapunut 64 pyörää yhdeksästä eri maasta.

SUNNUNTAI 23.2.

Aamutoimien jälkeen leirin purku ja siivous periaatteella ”kaiken mitä toit viet poisikin”. Pyörät pakattiin ja menoksi. Omia jälkiä takaisin järven rantaan, josta käännyttiin pohjoiseen. Dokasta matka jatkui Lillehammeriin päin. Yöpaikka oli lähellä Hafjellissa, jossa sauna odotti. Illalla tutustuttiin paikalliseen ravintolaan.

MAANANTAI 24.2.

Aamu valkeni muutamassa pakkasasteessa. Päivän reitti kulki E6:sta, koska pieniä teitä oli suljettu. Seuraava yöpymispaikka oli satavuotias Oppdal Turist Hotell. Söimme maittavan illallisen hotellin ravintolassa. Vielä jaksomme käydä iltalenkillä kaupungilla.

TIISTAI 25.2.

Aamu oli selkeä, pientä pakkasta. Aamulenkin ja tuliaisostosten jälkeen tien päälle kohden Trondheimiä. Trondheimissä oli lämmintä 12 astetta, vastaan tulikin neljä soolopyörää. Viikonlopulla täällä oli ollut Olympiahiihdot, mutta lunta ei näkynyt enää missään! Matkaa jatkettiin pohjoiseen kohden Grongia. Grong-hotellin ravintola meni kiinni juuri, kun saavuimme. Hannu muisti läheisen pizzerian, joten söimme siellä iltapalaksi pizzat.

KESKIVIIKKO 26.2.

Hyviksi todettujen aamutoimien jälkeen tie kutsui. Troforsista käännyimme itään. Tie muuttui lumiseksi ja jäiseksi. Jatkoimme Ruotsin puolella E12 kohden seuraavaa yöpaikkaa, joka oli Storuman. Täälläkin löysimme hyvän ravintolan hotellin vierestä. Henkilökunta oli hyvin kohteliasta, eivät hermostuneet, vaikka ruokailumme kesti yli sulkemisajan.

TORSTAI 27.2.

Aamurutiinien jälkeen lähdön aika ja E45 määräsi suunnan. Sandselen jälkeen vaihdomme pienemmille teille kohden Piteåta. Yöpaikka oli Luulajassa.

PERJANTAI 8.2.

Aamu valkeni sumuisena, lämpötila oli nollan tienoilla. Aamutoimien jälkeen suuntasimme Haaparantaan, jossa oli ”pakollinen” tauko. Sitten matka jatkui Raahen moottorikerholle, jossa sauna odotti jo kuumana. Saunamajuri Torvisen Tapsalle kiitokset tästä. Raahen moottorikerhon porukkaa tuli illalla paikalle vaihtamaan kuulumiset.

LAUANTAI 9.2.

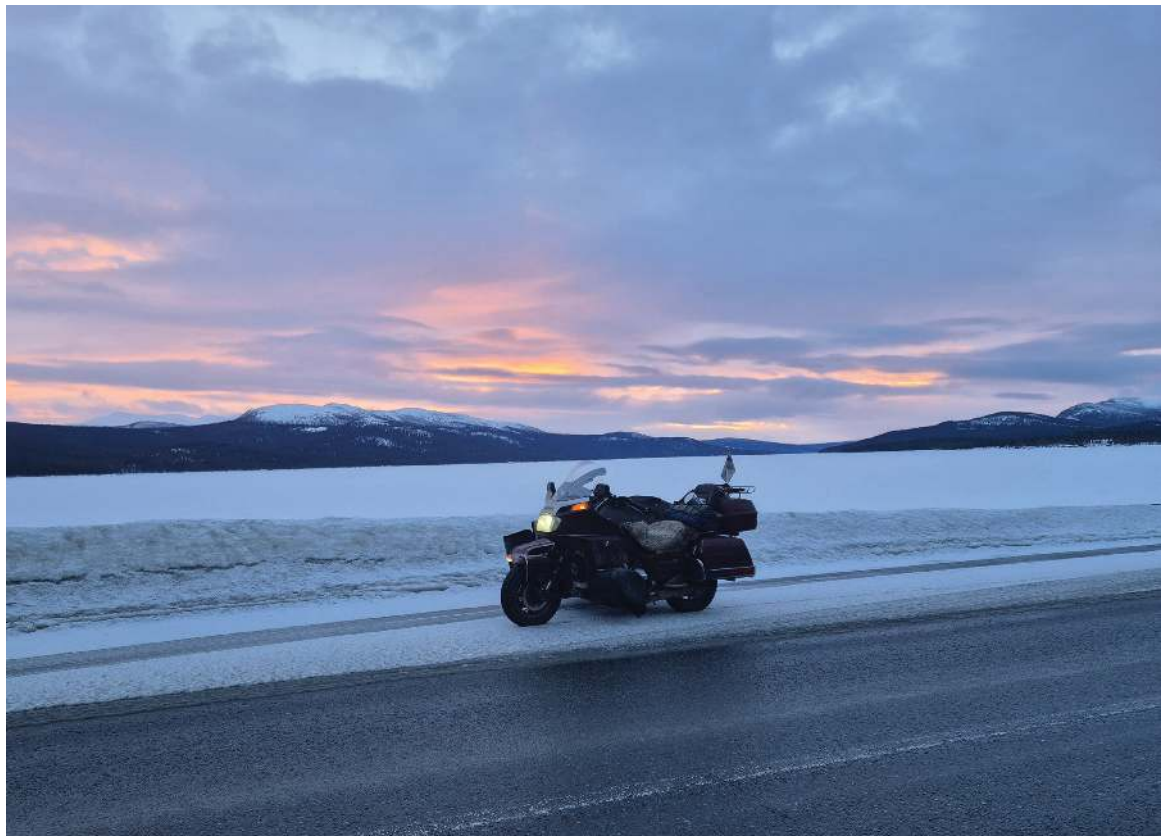
Penan osalta reissu olikin maalissa. Pike jatkoi Marttilaan, Köpi ja Marja Vilppulaan. Matkaa reissulta kertyi 3080 kilometriä. Hannu ei vielä luovuttanut, vaan teki pyörään neljänsadantuhannen kilometrin huollon, jonka jälkeen ajeli itärajan kautta Pielisen yli jäätietä kohden Joensuuta ja sieltä Imatralle. Hannu oli kotona Järvelässä vasta 9.3.



P.S.

Eihän reissu ole mitään, jos kaikki menisi ”putkeen”. Käynnistysvaikeuksia yhdellä (pyörällä siis), tiesuolavesi aiheutti toiselle pyörälle käyntihäiriöitä. Kolmannelle rakko kantapäässä aiheutti häiriöitä liikkumiselle. Neljänneltä särkyi ajotakin vetoketju. Viides suistui loskatieltä lumihankeen. Mutta kaikesta selvittiin.



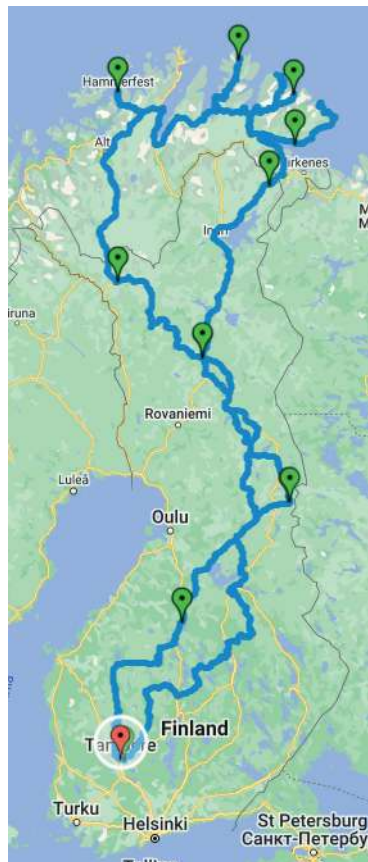


Norjaa Nordkappin molemmin puolin

TEKSTI JA KUVAT: MATTI VILKKO

Jäämerta





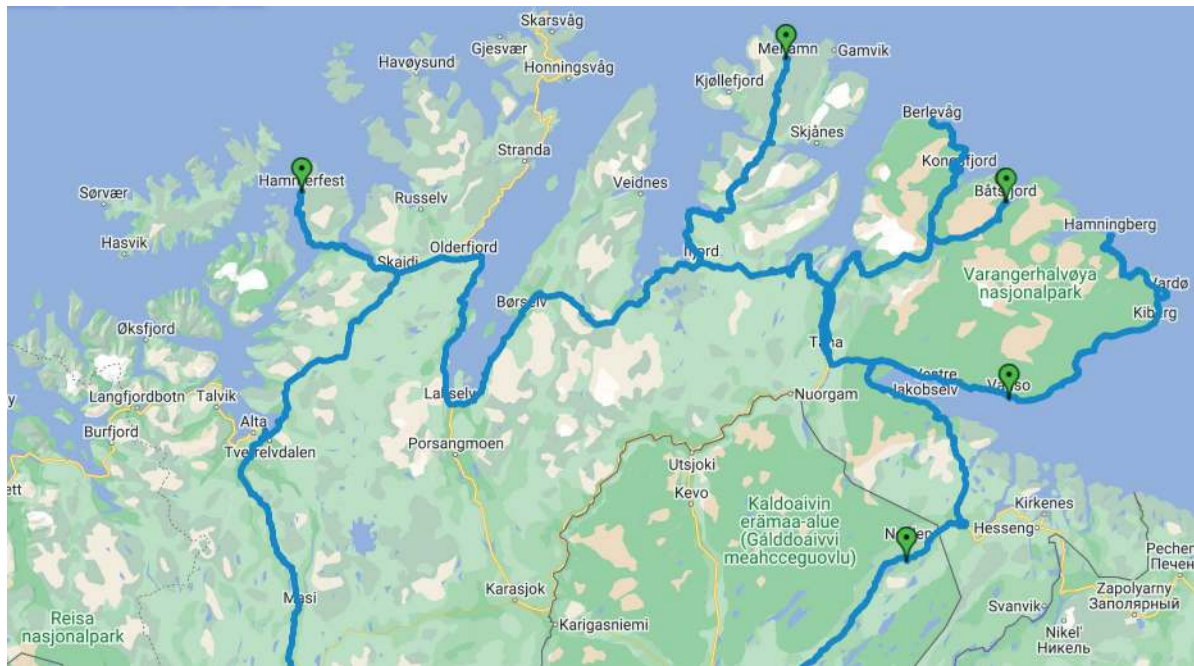
Aikaisemmassa lehdessä (2024/4) ollut Annen juttu tiestä numero 55 innoitti minua kehumaan pohjoisen Norjan mereen päättyviä teitä. Joka kerta kun moottoripyöräilee Pohjois-Norjassa ei ole pakko mennä Nordkappiin, vaikka kaikki siihen suuntaan pyöräilevät tuntuvat sinne menevän. Hyviä vaihtoehtoisia kohteita löytyy muitakin, ja niissä toistuu sama teema kuin Nordkappissa: tietä ajetaan kohti pohjoista niin kauan kuin sitä riittää ja sitten ajetaan takaisin. Muissa pohjoisen Norjan umpipe-
rissä ei ole samanlaista ruuhkaa, mutta ei myöskään mitään sisäänpääsymaksuja eikä turistihoukutuksia.

Itäisin umpiperä on Hamningberg. Sinne pääsee mukavasti Raja-Joosepin raja-ase-
man kautta. Matkalle sattuu Vesisaaren ja Vuoreijan kaupungit, mutta niistä ei kannata vielä kääntyä takaisin vaan kannattaa ajaa perille saakka. Maisema on mielenkiintoinen. Missään muualla ei törmää samanlaisiin kallioihin ja kivikkoihin. Perillä ei ole majoitustiloja, mutta matkalla olevissa kaupungeista löytyy lintupongareille tarkoitettuja hotelleja, joissa motoristikin voi yöpyä.

Seuraavat matkaan mukavasti sopivat umpiperät ovat Båtsfjord ja Berlevåg. Sinne johtava tie kulkee mukavaa puutonta ki-

vikkoista ylänpöytä. Muu liikenne näkyy jo kilometrien päästä, mutta koska tie kulkee kumpuilevassa maastossa saattaa lähitietä olla näkymättömissä parin sadan metrin päässä. Rajoitustenkin mukaisella nopeudella ajaminen tuntuu jännittävältä, kun pitää arvata mihin suuntaan tie kääntyy. Tie on looginen ja lyhyen ajon jälkeen sokeiden mutkien suunnan arvaaminen sujuu luontevasti.

Poikkeamalla tielle 888 päätyy Mehamn. Myös tämä tie kulkee puuttomien kivisten maisemien läpi ja sekin tie kannattaa ajaa aurinkoisena päivänä. Olo on kuin ajaisi maan ja taivaan rajalla. Sumussa ja sateessa ei samaa tunnetta saa yhtä vahvana. Mehamnin jälkeen matkalla länteen tie jatkuu laaksoa pitkin vuorten välissä ja helteellä luulee olevansa Arizonan aavikolla. Matkalla täytyy olla tarkkana, jos haluaa välttää Nordkappin. Ryssämarkan kohdalla kannattaa lukea karttaa tarkasti, että osaa suunnistaa vaikka Hammerfestiin. Hammerfestissä kannattaa yöpyä ja tutustua paikalliseen museoon ja paikan historiaan. Se on varmasti kiinnostavampi kuin Nordkappin historia.



Verryttelyä Pohjois-Norjassa



Matkalla Hamningsbergiin



Tenon rannassa



Ikinuoreksi moottoripyöräilemällä?

TEKSTI: TERO PURANEN,
INSTAGRAMISSA @PURANENTERO
KUVA: KOTIALBUMI

Satavuotias motoristi - onko sellaista?

Näin YouTubessa pysäyttävän trailerin What's Next-dokumentista, joka kertoi 100-vuotiaasta lääkäristä. Ensimmäinen ajatukseni ei liittynyt siihen, että jenkkiläinen eläkejärjestelmä olisi pahasti epäonnistunut, vaan siihen, kuinka sanavalmis elokuvan päättähti, tohtori Howard Tucker, oli. Minäkin haluan säilyttää kristallinkirkkaan ajattelukyvyyn satavuotiaana. Voisiko moottoripyöräily olla siinä apuna?

Mietin tien päällä traileria – miltei tuntuisi elää 100-vuotiaana yhä aktiivista ja mielekästä elämää. Perinteinen mielikuva eläkeläisistä – petanqueta, pubivisaa ja kortinpelua – ei oikein houkuttele. Mutta moottoripyöräkouluttajana olen saattanut löytää pienen vinkin salaisesta reitistä: elinikäinen kehittyminen.

Aivot eivät koskaan stabiloidu

Osalle ihmisistä keho on aivojen siirtämisväline, osalle aivot ovat turha painolasti. Kolmannelle tyyppille aivot ja keho muodostavat kokonaisuuden, josta kannattaa pitää huolta. Kuulun itsekin tähän viimeksi mainittuun ryhmään. Itsensä kehittäminen on aina kiehtonut minua – vuosien saatossa painotus on vain muuttunut.

"Ihminen ei ole koskaan stabiilissa tilassa. Hän joko kehittyy tai surkastuu, mutta ei koskaan pysy paikallaan", totesi hyvä ystäväni kerran. Tätä kutsutaan myös "käytä tai menetä" -teoriaksi. Ihminen on elävä organismi, joka muuttuu koko elämänsä ajan. Pohdin, miten pitkään ihminen voi kehittyä.

Otin ilolla vastaan tiedon, että ihmiselle kehittyy uusia aivosoluja vielä yli 100-vuotiaana. Ongelmana on usein vain se, ettei niitä käytetä, jolloin ne kuolevat pois.

Edesmennyt tv-lääkäri Michael Mosley tutki pitkän iän salaisuutta. Mosleyn "Secret of the Superagers" -sarjassa esiteltiin Kalifornian yliopiston Rachel Wu'n johtama tutkimus, jossa selvitettiin, miten uusien asioiden opettelu vaikuttaa kognitiiviseen suorituskyykyyn – eli aivojen neuroplastisuuteen. (Kts. Youtube: "COGNITIVE STUDIES IN OLDER ADULTS: Can Older Adults Still Learn?") Mitä plastisemmat aivot ihmisellä on, sitä nopeammin ja kirkkaammin hoksottimet toimivat.

12 viikon testissä osallistujat opiskelivat espanjaa, iPadin käyttöä ja taidemaalauksia. Kriteereinä olivat haastavuus ja soveltuvuus arkeen.

Tulokset olivat erittäin kiinnostavia. Testin lopussa kontrolliryhmän aivot olivat nuorentuneet noin 48-vuotiaan tasolle. Osa ryhmästä jatkoi opiskelua vuoden, ja heidän kognitiivinen tasonsa, eli aivojen plastisuus, vastasi 18-vuotiaan tasoa. Tosin polvet olivat edelleen 74-vuotiaan, kuten eräs osallistuja totesi.

On mielenkiintoista ajatella, millaista matka- ja keskusteluseuraa on ihminen, jolla on 18-vuotiaan aivot ja eläkeläisen elämäntilaisuus.

Kaksi näköä - ja kahdet aivot

Kuten edellisessä Motoristi-lehdessä kirjoitin, ihmisellä on kaksi näköaistia: tarkka ja ääreisnäkö. Samalla tavalla ihmisellä on kaksi ajattelun tasoa: nopea ja kevyt ajattelu, sekä hidas ja raskas ajattelu.

Teorian esitti edesmennyt Nobel-palkittu Daniel Kahneman, jonka "Thinking, Fast and Slow"-kirja (suom. Ajattelu, nopeasti ja hitaasti) on yksi maailman luetuimmista tietokirjoista.

Nopea ajattelu liittyy mm. ilmeiden tunnistamiseen. Hidas ja raskas ajattelu taas vaatii täyden keskittymisen – kuten matematiikan tehtävän ratkaiseminen, hidasajo moottoripyörällä tai lentokoneen laskeutuminen.

Päivän aikana vaihtelemme ajattelun tasojen välillä lukemattomia kertoja. On hyvä tiedostaa, että emme yleensä pidä raskaasta ajattelusta – koska se myös tuntuu raskaalta. Sanotaankin, että ihminen on raskaan ajattelun suhteen kuin kissa ja uiminen: kissa osaa uida, muttei mielellään tee sitä.

Wun tutkimuksessa osallistujia laitettiin juuri ajattelemaan – opiskelemaan uutta. Aivot joutuivat töihin ja sopeutuivat uuteen tilanteeseen. On lohdullista tietää, ettei opiskeltava aihe ole olennaista – aivoille on samantekevää, mitä opiskelee. Pianonsoitto aktivoi eri alueita kuin kielten opiskelu, ja hidasajo eri kohtaa kuin kielikylpy. Tärkeintä on uuden asian kanssa puna-rinti ja tekeminen.

Ikinuoret aivot - kroppa vaatii omat tempunsa

Urheilussa puhutaan kehon tasapainotilasta nimeltä homeostaasi. Kun keho kohtaa tilanteen, jossa sen kapasiteetti ei riitä – esimerkiksi haastava enduro- tai motocrosskierros – se alkaa kehittyä ja pyrkii takaisin tasapainoon.

Kun keho saa riittävästi polttoainetta eli ruokaa, se pystyy kehittämään itseään. Kärjistäen: se, mikä tänään on vaikeaa, on huomenna helppoa. Mutta jos ei haasta itseään, tapahtuu silti muutosta – vain väärään suuntaan. Keho sopeutuu siis sohvalle pötköttelyynkin. "Käytä tai menetä" -teoria toimii siis tässäkin kohtaa.

Laitoin tekoälyn etsimään maailman ranskinta urheilulajia. Poistin pitkät yksinpurjehdukset, ultramaratonit ja muut erikoisuudet. Sain vastaukseksi kaksi lajia: rugby ja motocross. Tämähän kuulosti heti lupaavalta. Koska rugbyssä tulee pää ja korvat kipeäksi, se ei ehkä ole eläkeläiselle sopiva. Mutta motocross nuorentavana lajina sai uutta potkua. Kuultuani toisaalla vielä 83-vuotiaasta suomalaisesta, joka ajelee Espanjassa päivittäin motocrossia, tavoite kirkastui: moottoripyöräilen itseni nuoremaksi. Pitäähän miehellä joku projekti olla menossa.



Motocross on mielestäni mielenkiintoisempi harrastus kuin petanque. Kierros radalla tai maastossa työllistää koko kehon – päästä varpaisiin. Aivot prosessoivat ajoa koko ajan, sydän pumppaa lihaksille verta tuoden happea ja vieden laktaattia, lihakset työskentelevät pitäen kehon ja raajat oikeassa asennossa ja hermosto säkenöi välittäen informaatiota edestakaisin.

Koko kroppa on hommissa – ja se on hyvä asia. Jos se ei haasta, se ei kehitä.

Haastaminen nuorentaa

Moottoripyöräkouluttajana olen joskus todennut, että jos se ei haasta, se ei kehitä. Mutta olen päivittänyt ajatusta hieman: jos se ei haasta, se ei nuorena.

Entä tarvitseeko hommia tehdä hampaat irvessä, verenmaku suussa? Ei tarvitse. Useimmiten riittää, kun vie itsensä kasvun alueelle – sinne missä kehitys tapahtuu.

Usein kuulee puhuttavan mukavuus- ja epämukavuusalueesta, mutta vähemmän kasvun alueesta. Todellinen kehitys kun

tapahtuu juuri siellä. Kasvun alue sijaitsee mukavuus- ja epämukavuusalueen välissä. Siellä nostetaan haastetta vain yhdellä pykälällä:

Esimerkiksi jos hidasajo onnistuu tänään 4 km/h nopeudella, asetetaan uudeksi tavoitteeksi 3 km/h. Jos soitto kulkee 60 bpm, nostetaan tempo 61:een. Haasteen nostaminen pykälällä riittää, silloin pysytään kasvun alueella. Ja mihinkäs tässä on kiire, elämään mahtuu aika monta maanantaita.

Oma suosikkitreeniini moottoripyörällä on hidasajo. En ole kouluttajana koskaan nähnyt kenenkään tekevän sitä hampaat irvessä – mutta satoja kertoja keskittyneenä kylläkin. Olenpa muutaman kerran kohdannut liikenteessä motoristin, joka harjoittelee hidasajoa matkalla liikennevaloisiin. Annan kuskille mieleissäni aina peu-kun: siinä menee ikinuori motoristi.

Onko paketti valmis?

Uutta oppimista, hikoilua moottoripyörän selässä – eikö paketti ole siinä? Ei ihan vielä. Yksi tärkeä osa puuttuu: ystävät.

Kaikissa pitkää ikää käsittelevissä tutkimuksissa korostuu sosiaalisen elämän merkitys. Siinä saattaa olla mukavia haasteita meille suomalaisille. Kasvotusten käydyt pitkä ja hyvät keskustelut ystävien kanssa kantavat yllättävän pitkälle. Tiputetaan siihen sekaan hauskoja tarinoita elämästä, niin paketti alkaa olemaan valmis. Siksi esimerkiksi motoristien yhteiset reissut, etapit ja kokoontumiset ovat erittäin hyödyllisiä ja tärkeitä myös pitkän iän kannalta.

Ehkäpä pitkän ja aktiivisen elämän salaisuus onkin moottoripyöräily ystävien kanssa – ja se on aika hyvä lähtökohta.

Ps. Niin mikä se traileri oli? Etsi Youtubesta "what next trailer doctor". Video löytyy otsikolla What's Next? | Trailer #1



MYBIKE-juttusarja esittelee jäsenistömme pyörähistoriaa ja kokemuksia motoristina. Tällä kertaa esittelyssä Hanna Tapion ensimmäinen moottoripyörä.

Vasemmalla kuvassa kirjoittaja ja nykyinen pyörä.



Tetsarin uusi elämä kunnostettuna. Kuva: Matias Lehto

Tetsari kavereiden kanssa lauttajonossa Ahvenanmaan saaristoon



Tätä kirjoitusta miettiessäni mieleeni nousee ehdottomasti ensimmäinen moponi Yamaha TZR 250 eli Tetsari. Sain Tetsarin käyttööni 1993. Se oli vuosimalliltaan 1987. Kaunis kuin mikä, rakkautta ensi silmäyksellä. Ensi tapaamisella en uskaltanut kuin istahtaa satulaan. Lumi oli maassa ja sitä tuli taivaalta sakeasti lisää. Koeajoa piti siis odottaa kevääseen. Tetsari oli juuri oikean kokoinen minulle. Jalat ylettyi maahan. Mopo oli pieni, mutta tavattoman pippurinen. Koin aina vieväni Tetsaria eikä päinvastoin. Enkä muuten kaatunutkaan sillä koskaan.

Tetsarilla ajaessa, tai jo sen käynnistäessä, piti olla kuuloaisti tarkkana. Kun virran laittoi päälle, piti kuunnella että YPVS toimii asiallisesti. En ole tekniikasta niin kiinnostunut, että osaisin selittää YPVS:n syvintä olemusta, mutta sain käyttöohjeen että tuota ääntä tulee seurata. Se oli suraus suuntaan ja takaisin. YPVS:ää olin monta kertaa mukana huoltamassa ja vaijereita siinä ainakin oli. Sitten olikin aika polkaista mopo käyntiin, siis nimenomaan polkaista. En muista, että käynnistämisesä olisi koskaan ollut suurempia ongelmia. Toki vissiin joskus piti vähän jonkun tönätä lisää vauhtia. Tetsari oli kaksitahtinen, eli käyntiääni oli raikkaan pärisevä. Joku joskus mainitsi pakoputkesta tulevasta savusta, joka vissiin johtui tuorevoitelusta, mutta se varmaankin oli vain kateellisten pahaa puhetta. Hyttyset ainakin häipyi kun vähän kaasutteli. Tuorevoitelun johdosta piti Juppikassin sivutaskussa aina olla varuilla Shellin öljypullo. Useimmiten öljy loppui säiliöstä silloin kun huoltoasemaa ei ollut lähettyvillä. Ja Juppikassin sivutasku oli juuri sopivan kokoinen tuolle öljypullolle.

Kaksitahtisuus aiheutti sen, että Tetsari tarisi mukavasti. Koko ajon ajan. Tärinän vuoksi en juurikaan ajellut yksin. Mieluiten takanani piti ajaa jonkun, joka keräili moposta tippuvat osat. Yhdenkin kerran, syyspimeässä, siinä Notskin lähistöllä sähkölinjan paikkeilla, yritin vaihtaa vaihdetta. Vasen jalkani ei millään tavoittanut vaihdepoljinta. Aloin jo vähän hikeentyä ja oli pakko pysähtyä tien laitaan. Ei ihme ettei jalka osunut polkimelle, kun se oli tippunut tärinän voimasta. Onneksi Antti ajoi takana, löysi ja asensi osat paikoilleen ja matka jatkui.

Vaihdepoljin oli Tetsarilla ajaessa muutenkin kovassa käytössä. Kuuloaisti oli kovas-

”Kaikki kauniita ja kaikki kivoja mopoja. Mutta...”

sa käytössä, myös ajaessa. Tai suhteemme alussa, piti silmä kovana seurata kierros-lukumittaria ja sen perusteella vaihdella vaihteita. Yhteisen matkan edetessä opin kuulemaan, koska vaihdetta tuli vaihtaa. Ja sitä vaihdettiin paljon ja usein. Kierrosko-neeksi Tetsaria kutsuttiin. Ajotapa kasvoi kiinni ajatteluuni niin, että vasta tämän kesän ajoissa olen oppinut ettei vasenta jal-kaa tartte koko ajan polkea kuin tulpaton-ta mopoa. Nykyään ajan BMW 700GS:llä, jossa taas on sitä vääntöä. Aina välillä yllä-tyn kuin motoristilegenda konsanaan ”jaa tässä on vielä yksi vaihde käyttämättä”.

Tetsarilla ajelin etelässä monet Eestin pikkutiet ja polut. Sillä tuli voitettua Ees-ti-Suomi hidasajon naistensarjan mesta-ruus. Lännessä ajeltiin Oslovuonon ran-noilla. Sieltä kotiinpäin tullessa kohtasi tuttu ongelma; eturatas kului pyöreäksi ja matka Tukholman läpi satamaan olikin juttu sinänsä. Pohjoisessa tavoitettiin Båt-sfjord. Idässä Möhköstä tullessa koin sora-tiellä riemua, kun Kuljun perässä päästel-in Tetsarilla ja opeteltiin ajolinjoja.

Tetsarilla pääsi ihan minne vaan, ainakin sinne minne tarttikin päästä. Jotkut ih-metteli, miksen vaihda isompaan mopoon. Koskaan ei ollut sellaista tunnetta. Tetsari oli riittävä. Sillä pääsi tarpeeksi pitkälle, ja useimmiten takaisinkin, ja sillä pääsi ihan tarpeeksi lujaa. Varsinkin jos osasi kuun-nella kierroksia, kiihdyttää ja vaihtaa vaih-teita oikea-aikaisesti. Kaikki kolme poikaa-ni ovat olleet Tetsarin kyydissä jo ennen syntymäänsä. Mahan vähän kasvaessa piti lainata isompaa pyörää, Tetsarin ajoasen-tohan oli tosi tiukka.

Kuljetuskapasiteettia Tetsarissa ei juu-rikaan ollut. 90-luvun puolivälissä Kes-ki-Korpelan perhe alkoi valmistaa jo en-nen mainitsemiani Juppikasveja. Sellainen

keikkui Tetsarinkin takapenkillä. Mag-neetilla toimiva tankkilaukku oli kätevä, ja sitä sai tarpeen mukaan suurennettua ylöspäin. Tankki piti suojata kontaktimuo-vin suikaleilla. Teippaus ei varsinaisesti ol-lut mikään kukkanen, mutta toimiva. Tuo ajatus kuvasti muutenkin Tetsaria. Ei sitä pesty, puunattu ja hinkattu, se oli tehty käyttöä varten.

Tetsarin käyttö ei olisi ollut mahdollista il-man osaavaa tukiverkkoa, kun itse tykkäsin enemmänkin ajamisesta kuin tekniikasta, korjaamisesta ja huoltamisesta. Sen ver-ran tarvittiin tieto-taitoa, joka 90-luvulla olikin varsin normaalia. Itte korjattiin ja kaverilta kysyttiin. Kuten alussa mainitsin, Tetsari oli tilavuudeltaan pualikas. Tai oli ainakin alunperin. Joskus sattui sille, että mopoa huollettiin ja ilmanputsari asennettiin asentoon rikas. Ajelin Nokian motaria perjantai iltapäivän ruuhkassa, au-rinko paistoi ja fiilis oli muutenkin hyvä. Vasenta kaistaa oli mukava päästellä ja ohitella autossa hikoilevaa kansaa. Yhtä-kiä tajusin, just siinä suoralla ennen Epilän Shellille nousevaa loivaa mäkeä, että tehot alkaa häipyä. Vilkku oikeelle ja kaistan-vaihto. Samantien tajusin, että tehoja ei ole enää yhtään. Matka loppui juuri siihen loivan mäen alle. Raikkaasti kulki Tetsari siihen asti kun sulatti kummatkin männät. Oli hikinäinen homma tönätä mopo se mäki ylös Shellille. Eikä se avun soittaminen sii-hen aikaan ollut yksinkertaista. Kuka nyt kotona oli puhelimeen vastaamassa kau-niina kesäpäivänä. Tetsariin tuli remontti, hoonaus ja isommat männät.

En enää muista kuinka paljon tai kuinka monta vuotta Tetsari oli aktiivikäytössä. Kaverilta ostettiin samanlainen Tetsari, kun alkuperäinen alkoi kulua loppuun. Mut ei se ollut se sama. Elämä oli eden-nyt ja touhua tullut lisää, aikaa ajeluun oli

vähemmän. Niinpä jälkimmäinen mopo myytiinkin eteenpäin. Tetsari jäi varastoon odottelemaan parempia päiviä. Sellaiset päivät koitti muutama vuosi sitten, kun Tetsari löysi kodin intohimoisen mootto-ripyöräharrastajan luota. Tetsari taidettiin purkaa atomeiksi ja nyt se on kasattu ko-koon, käy ja kukkuu, on ehempi kuin uu-tena.

Moottoripyöriä minulla on ollut kolme: Tetsari, Herkkku (Honda CBR 600) ja nyt tuo pikku Gessu. Kaikki kauniita ja kaik-ki kivoja mopoja. Mutta kyllä Tetsari on se mopojen mopo. Tetsarin kanssa koin todellista ajamisen riemua ja opin ajatus-maailman että mopolla pitää päästä sinne minne haluaa. Tetsari antoi minulle pohjan siihen millainen motoristi minusta on tä-hän mennessä tullut. Mutta se taitaa olla jo toinen juttu. Olisiko se Me biker - Minä Motoristi.



Kirjoittaja ja MYBIKE vuonna 1993

HALUAISITKO JAKAA MUISTOJASI OMASTA PYÖRÄHISTORIASTASI?
KUULISIMME MIELELLÄSI TARINASI, JOTEN OLE YHTEYDESSÄ
MOTORISTI@MP69.FI!

Motoristi 50v sitten

FIM-RALLY. 1975

XXX Fim-rally, isäntämaana jo kolmatta kertaa Puola, tapahtumapaikkana Lublin 4.–6.7.

Sataakuuttakymmentäyhtä suomalaisosanottajaa suosi mitä kaunein sää koko rallin aikana. Oli hellettä kyllä nahoissa tarkeni. Perille saavuttuamme meidät yllätti sekaannus mikä vallitsi vastaanottopaikalla; järjestäjä paikallinen Moottoriliitto PZM oli alunperin mitoitannut rallipaikan 1000:lle motoristille. Ja näin ollen n. 1800:n hengen saapuminen paikalle aiheutti ”kärsivällisyysvieterin” venymistä puolin ja toisin.

Lievään kaaokseen oli järjestäjä varautunut ja se osaltaan helpotti tilanteen laukeamista.

Kun kulkuvälineet oli siirretty paikalliselle stadionille; saimme eväät. Täysin rauhoittuneina heittäydymme aurinkoisen taivaan alla levittäytyvälle nurmelle mussuttamaan paikkakunnan eväitä. Toiset asiaa havaitsematta siirtyivät vastamaalatuille stadioninpenkeille. Joten hetken kuluttua saimme nähdä keltaisia ja vihreitä pyrstöjä. Oli pojat maallanneet penkit muutamaa tuntia aikaisemmin, siten saivat pöksy pyykkiä kaikki varjoon auringolta pyrkineet.

Hetken siinä lepäilyämme, alkoi rituaali nimeltä majoitus. Ja kyllä siitä ”rituaali” muodostuikin kaikkineen papeineen. Alkoi jo tuntua siltä, että paikallisen murteen hallitseminen olisi sentään

melkoisen hyvä asia, näitä asumus juttuja ratkottaessa. Systeemit kuitenkin selvisivät, sillä eräs sievä puolatar astui kuvaan ja tulkitsi vaihtoehdot sujuvalla englannilla.

Osa majoittautui ”Hotel Studenskaan” paikalliseen ylioppilasarunkotilaan, ja toiset katsoivat parhaaksi mennä Camping alueelle telttailemaan, joka helteisen sään ansioista oli varmasti parempi vaihtoehto.

Perjantai illan hämärtyessä siirryimme ”WestiwSport” hallin avajaisiin. Tervetulo toivotuksen jälkeen, saimme siellä eteemme paikallisen kansallisruoan ”Gulaschin”, jota nautimme paikallisen janojuoman, ja kansantanssien sekä laulujen säestyksellä.

Meidät oli toivotettu tervetulleeksi XXX Fim-ralliin.

Lauantaina aamiaisen jälkeen lähdim-

Vanhoja Motoristeja
voi tutkia osoitteessa:
<https://arkisto.mp69.fi/>

Tämäkin juttu löytyy sieltä:
”Motoristi 1975-4+5”

me kiertoajelulle: kohteina Nateczow ja edelleen Pulawy:n kautta Kazimierziin. Jälkimmäisessä söimme lounaan. Päivä vierähti iltaan yllämainittujen paikkakuntien nähtävyyksiin tutustumisessa.

Lauantai-iltaa jatkettiin vielä Albrechtowka nimisellä paikkakunnalla, missä meille oli järjestetty ”puistojuhla”. Kärsitimme ”krakovaa” ja sammutimme janomme ”astiapivalla”, lisänä oli tietysti maan tavan mukaan laulua ja tanssia, silmän ja korvan iloksi, näin päättyi lauantai-ilta.

Oli aika siirtyä linja-autoihin ja palata Lubliiniin.

Sunnuntaina aamiaisen jälkeen seurasi kiertoajelu ja lounas Lublinissa. Yhtenä kiertoajelun kohteista mainittakoon ”Majdanekin” keskitysleiri, jäänne toisen maailmansodan kauhuista. Kansojenparaati juhlisti sunnuntai-iltapäivän, oli aika

näyttää, koko mahtava konepyöräkalusto paikallisille asukkaille. Suuria ja pieniä koneita jyrähteli käyntiin, oli touring mallia, sekä näyttäviä sportteja, ja siltä väliltä. Ilmassa oli todella suuren juhlan tuntua. Kyllä paikkakunnan kansalla riitti katsottavaa. Paraati oli kyllä mieliinpainuva näky, kun 20 eri kansallisuutta edustavaa konepyöräilijää teki ohimarssin.

Sunnuntai illan hämärtyessä siirryimme "Wostiw Sport Halliin" minne oli järjestetty illallinen sekä palkintojen jakotilaisuus, hyvän ohjelman myötä.

Runsas osanottomme palkittiin seuraavasti:

41 pist	1 sija	"CHALLENGE ITALIA"
73 pist	1 sija	"TROPHEE AUSTRIA" Touring Finlandia
161 pist	3 sija	"CHALLENGE MARCEL HAECKER"
37.478 pist	1 sija	"PRIZE OF HONOUR" Touring Finlandia
7.200 pist	2 sija	"PRIZE OF HONOUR" Keski-Suomen moottorik.
Henkilökohtaiset	1 jaettu sija	Seppo Ikonen Pohjois-Karjalan
	2 sija	Erkki Luolamo Moottorikerho
		Matti Tuominen Keski-Suomen moottorik.

Kokonaiskilvassa Suomi sijoittautui 20 maan joukossa 8 sijalle 69.041 pisteellä.

Ylivoinainen voittaja

- 1 sija ITALIA 270.574 pist
- 2 sija HOLLANTI 195.894 pist
- 3 sija RUOTSI 158.194 pist

Palkintojenjaon jälkeen FIM:in presidentti Roger Lesnerin puheenvuoro missä hän mm. puhui rallin merkityksestä nuorisoa yhdistävästä harrastuksesta, sekä painotti kaikkien kontaktien luomista rallin osallistuneiden kansojen kesken.

Tämän jälkeen seurasi kiitokset ralliosallistuneille ja järjestäjille.

XXX Fim-rally, oli päättynyt.



Sihteerimme aamiainen ruohikolla.

Kuva Aimo Karlsson

Toivottavasti lähdemme ensi vuonna entistä suuremmalla joukolla jaloos kilpaan, mikä käydään Romaniassa 6.—8.7. 1976. Mustan meren rannalla Neptun nimisessä kylpyläkaupungissa. Matkaa kertyy n. 3000 km.

P.S. Voidellaan rattaat ja tavataan Neptunissa. Toivotan kaikille "Keileitä ajokelejä"

MP terveisin Aimo Karlsson

*Kansien ja keskiaukeaman
kuvat vuosikokouksesta*



Määräaikaiset (vuosittaiset) katsastukset moottoripyörille ja mopoille?

TEKSTI: MARKKU AHLSTEN

ETCS European Transport Safety Council eli Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto esittää määräaikaikatsastuksen käyttöönottoa moottoripyörille ja mopoille. Edellisen kerran katsastusta esitettiin vuonna 2021.

PIN (Road Safety Performance Index)

Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (ETSC) julkaisi 19. PIN-vuosiraporttinsa, jossa analysoitiin EU:n teillä vuonna 2024 tapahtuneita 20 017 kuolemantapausta. Tässä raportissa ETSC kehottaa jälleen suorittamaan määräaikaiset tekniset tarkastukset kaikille moottoripyörille ja mopoille esittämättä kuitenkaan mitään todisteita turvallisuuden parantumisesta katsastuksen myötä.

ETSC suosittelee katsastusten laajentamista koskemaan kaikkia moottoripyöriä, myös mopoja. Ensimmäinen katsastus neljän vuoden kuluttua, seuraavat tarkastukset kahden vuoden välein ja sen jälkeen joka vuosi.

EU on asettanut tavoitteeksi puolittaa liikennekuolemien määrä vuoteen 2030 mennessä vuoden 2019 tasoon perustuen. Useimmilla Euroopan mailla on samanlaiset kansalliset tavoitteet. 19. PIN-raportti antaa ristiriitaisen kuvan: selkeää edistystä joissakin maissa, erityisesti Norjassa ja Liettuassa, mutta yleiset eurooppalaiset trendit jäävät jälkeen tavoitteesta. Kuolemien määrän vähennyttyä vain 12 % vuodesta 2019 ja vakavien loukkaantumisten määrän tuskin kohentuessa, EU on kriittisen käännekohdan edessä.

ETSC -konferenssi FEMAn pääsihteerin Wim Taal'in kertomana:

Vuosittainen ETSC-konferenssi on tärkeä tapahtuma kaikille liikenneturvallisuuteen osallistuville. Se ei ainoastaan anna meille kaikkea saatavilla olevaa dataa, vaan auttaa myös ymmärtämään onnettomuuksien syitä. Minulla on kuitenkin ongelma sen kanssa, miten jotkut mahdolliset toimenpiteet tieliikennekuolemien vähentämiseksi on muotoiltu. Esimerkiksi sekä ETSC:n toimitusjohtaja Antonio Avenoso että EU:n liikenneturvallisuuskoordinaattori Kristian Schmidt korostivat puheissaan "näyttöön perustuvien toimenpiteiden" tarvetta, mutta heidän toiveensa ottaa käyttöön määräaikaiset tekniset tarkastukset kaikille moottoripyörille ja mopoille kaikkialla Euroopan unionissa eivät tarjoa mitään relevanttia näyttöä. Joten ehkä kenenkään ei pitäisi sisällyttää pakollista katsastustarkastusta "näyttöön perustuviin toimenpiteisiin" liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kunhan julkisesti saatavilla olevassa EU-tutkimuksessa ei ole havaittu vankkaa hyötyä tai turvallisuushyötyä."

FEMAn reaktio moottoripyörien ja mopojen katsastukseen:

"FEMA vastustaa jyrkästi kaikkea EU:n laajuista yhdenmukaistamista, joka velvoittaa moottoripyörien ja mopojen määräaikaisiin teknisiin tarkastuksiin, ja korostaa niiden marginaalista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. FEMA väittää, että tekniset viat ovat vastuussa vain hyvin pienestä osasta (enintään noin 1 %) moottoripyörien onnettomuuksista. Eurooppalaiset tietoaaineistot

(mukaan lukien MAIDS ja SaferWheels) vahvistavat tämän alhaisen kynnyksen viikoihin liittyville onnettomuuksille. Euroopan komission SaferWheels-tutkimuksessa todetaan, että ajoneuvojen viat harvoin vaikuttavat vakaviin onnettomuuksiin, eikä se tue pakollista ajoneuvojen katsastusvaatimusta. Tutkimuksessa suositellaan, että turvallisuusparannukset kohdennetaan paremmin käyttäytymiseen, valvontaan, teknologiaan ja infrastruktuuriin tarkastusten sijaan. FEMA väittää, että koulutuksella, kuljettajien käyttäytymisellä, moottoripyöräilijäystävällisellä infrastruktuurilla ja valvonnalla on paljon suurempi vaikutus onnettomuuksien vähentämiseen.

Lisää FEMAn toiminnasta (englanniksi):
<https://www.femamotorcycling.eu/>

KOULUTTAJIEN WHATSAPP-RYHMÄSSÄ KESKUSTELTUA...

TEKSTI: KOULUTTAJAT
KUVA: TOMMI LUMIAHO

Kouluttajilla on oma keskusteluryhmä, jossa pääosin sovitaan koulutuksen yksityiskohdista, mutta joskus keskustelu lähtee keulimaan. Viimeisin keuliminen lähti liikkeelle kun Tero luki ja raportoi, miten polkupyörällä ajo opitaan. Yhtenä näkökulmana on, että pyörän nopeuden pitää olla määrätyn kynnysarvon suuruinen tai suurempi, jotta oppiminen on mahdollista. Jokainenhan tietää, että paikallaan oleva kaksipyöräinen ei pysy itsestään pystyssä, mutta kovassa vauhdissa kuskinsa menettänyt moottoripyörä jatkaa itseohjautuvuuden ansiosta suoraan ensimmäiseen esteeseen saakka.

Tekoäly tiesi kommentoida, että riittävän nopeasti liikkuvaan moottoripyörää ilman kuskin ohjausta pystyssä pitäviä itseohjausmekanismeja on kaksi: pyörievien osien hyrärävoimat ja eturenkaan trail. Mitä enemmän sitä vakaammin pysyy pystyssä.

Masa tähän kommentoi, että "ohjauslaakerin kunnolla on varmaan suuri vaikutus tuossa 'trail' vakaudessa. Itsepalautuvuus tulee nykyksittään, mikä varmaan sotkee tasapainoa pahastikin."

Henkka tarkensi itseohjaustapahtumaa: "MP pystyy tekemään itsestabiloinnin, eli ohjaus korjaa koko ajan pienellä liikkeellä. Mutta kun laakeri on kulunut ottaa laakeripesän harjanne ensin hiukan vastaan ja sen jälkeen tulee taas pesässä kuoppa / alamäki, jolloin ohjaus muljahtaa hiukan liikaa kääntösuuntaan. Sitten kuski vais- tomaisesti korjaa takaisin saman harjan- teen yli, josta seuraa kevyt yliohjaus toiseen suuntaan ja taas on pakko korjata toiseen suuntaan."

Ville ja Arttu tarkensivat, että laakerin mo- mentti täytyy olla oikea: "Jos on kulunut, niin tekee klappia, eli on muuttuva keula- kulma. Liian tiukalla, niin tulee pykälä/py- kälä niin että ohjaus ikään kuin jumittuu". Minde raportoi, että kuluneella laakerilla on oikeasti vaikutusta ajamiseen: "Luulin



kerran, etten osaa enää ajaa ollenkaan hi- dasajoa ja syyllinen olikin laakeri. Pelotti myös mutkatiellä, koska "muljahti" alta jyr- kemmässä mutkassa..." ja "Kursilla on ollut monia, kellä pykältää laakeri.. ja sen kor- jauksen jälkeen jopa ajopelko on hävinnyt."

Keskustelun johtopäätöksenä oli ainakin että jatkossa kurssilaisten pyöristä tarkiste- taan laakerin kunto, jos ajaminen takkuua tai kuskia pelottaa. Sekä lisäksi Tommi ra- portoi "Täällä juuri asennetaan (kuva)"

FIM-ralli 2026



Ensi vuonna FIM-ralli on Suomesta kat- soen melkein Euroopan toisella laidalla. Matka on pitkä, mutta maisemat ovat varmuudella upeat.

FIM-rallin osallistujien tulee kuulua maan- sa kansalliseen moottoripyöräilyliittoon, tai sen alajärjestöön. Suomessa siis Moot- toriliittoon kuuluvaan kerhoon. Jos matka Kreikkaan kiinnostaa, niin huomaathan että MP69 EI ole Moottoriliiton jäsen, si- nun tulee siis kuulua esim. johonkin pai- kalliskerhoon, joka puolestaan on Mootto- riliiton jäsen.

Jos FIM-ralli kiinnostaa, mutta et oikein tiedä mistä on kyse, niin viime Motoristis- sa (2/2025) oli Satulapummilta hieno kir- joitus muutamista viime vuosien ralleista. Kannattaa lukea!



Rallijärjestäjät itse markkinoivat tapahtu- ma seuraavasti:

23.–28. toukokuuta 2026 Naxoksesta tulee maailman moottoripyöräilyn pääkaupun- ki, ja se isännöi ensimmäistä kertaa Krei- kassa legendaarista FIM-rallia.

Globaalin moottoripyöräilyn sydän sykkii kovaa Naxoksessa toukokuussa 2026. 79. FIM-ralli, suurin ja pisimpään jatkunut kansainvälinen moottoripyörätapahtuma, saapuu ensimmäistä kertaa Kreikkaan ja valitsee tapahtumapaikakseen Kykladien suurimman saaren, Naxoksen.

23.–28. toukokuuta 2026 sadat ajajat yli 100 maasta tulvivat saarelle ja tuovat mu- kanaan FIM-rallin ainutlaatuisen energian, instituution, joka alkoi vuonna 1935 Brys- selissä ja jatkuu keskeytyksettä (muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta) tähän päi- vään asti. Naxos ottaa viestikapulan Nor- jalta, joka isännöi turnausta vuonna 2025 ja valmistautuu "pelaamaan" maailmanlaajui- sella laudalla.

**Seuraavan lehden
aineistopäivä
14.11.2025**

Motoristi 2025



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

TOIMITUS

Päätoimittaja: Anne Urrila
anne.urrila@mp69.fi
motoristi@mp69.fi
Taitto: Selina Kustula TMI,
selina.kustula@gmail.com

Motoristi on jäsenten oma lehti ja kaikki sen sisältö tulee jäseniltä. Ilman materiaalia ei ole lehteä, joten suuri kiitos kaikille tekemiseen osallistuneille.

Lähetä teksti ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

Oikolukija etsinnässä!
Olisitko se sinä?

JULKAISIJA

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

OSOITTEENMUUTOKSET:

ari.rasimus@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

PAINOPIKKA

PunaMusta

AINESTOPÄIVÄT

14.11., 20.2., 1.5., 8.8.

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.

AINEISTOPÄIVÄNÄ TAPAHTUNUTTA



Tero: Puunkaatohommissa



Jukka: Työpaikalla Hallissa. Kohta keula osoittaa kohti Tuusulaa.

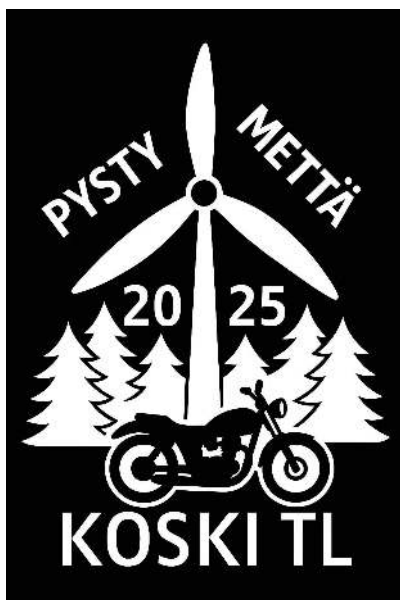


Masa: Matkalla Norjaan. Pitää kerran pysähtyä jossain päin Ruotsia.



Anne: Ilta-ajelulla kohti Vehoniemeä

8.8.



Pystymettät järjestetään perinteiseen tapaan syys- ja lokakuun lopussa. Kuten tapahtuman nimestäkin voi päätellä, ei paikalla paljoa muuta ole kuin mettä pystyssä, eli omat teltat ja syömiset mukaan. Jos kaipaan lisätietoja, niin rohkeasti yhteyttä järjestäjään.

19-21.9. POHOJOSEN PYSTYMETTÄ

Kokoontumisajo jossakin selkosilla.

Hae kartta Neste Reissumies -huoltamolta, Alakorkalontie 22 Rovaniemi

Lisätiedot Mikko Laitila, 0400 188 429

Järjestäjä: Napapiirin MP & MP 69

24.-26.10. ETELÄN PYSTYMETTÄ

Paikka: Vähäkankaantie 242, 31500 Koski TL

Lisätiedot: p.kulmanen@hotmail.fi

puh: 0400 528883

Vapaamuotoinen 69-päivän ajelu Lahden Moottoripyörämuseolle lauantaina 6.9.

Jos tämän vuoden näyttelyt Lahden Moottoripyörämuseolla ovat vielä näkemättä, niin lauantai 6.9. on oivallinen tilaisuus nähdä ne 69-päivänä opastuksen kera, luonnollisesti pysyvä näyttely mukaan lukien.

Sisään pääsee Museokortilla tai 14 euron pääsymaksulla. Rikun kanssa on järjestetty kuusysiläisille opastettu kierros, joka alkaa klo 14. Mukaan pääsee niin moni kuin samaan ryhmään voidaan kätevästi ottaa. Kierroksella mitä luultavimmin kuullaan myös Rikuo-moottoripyörän tarina...

Ja paikallahan on myös Ace Cafe, jonka antimiin voi keskittyä, jos museon puoli on jo tältä vuodelta suoritettu. Museo on lauantaina auki klo 20 asti, kahvila klo 18 asti (syyskuussa ei enää ruoka-annoksia). Ja osoitehan on Veistämönkatu 1, Lahti.

Tule yksin tai yhdessä – alkusyksyn ajelu Lahteen tuttuja tapaamaan!

