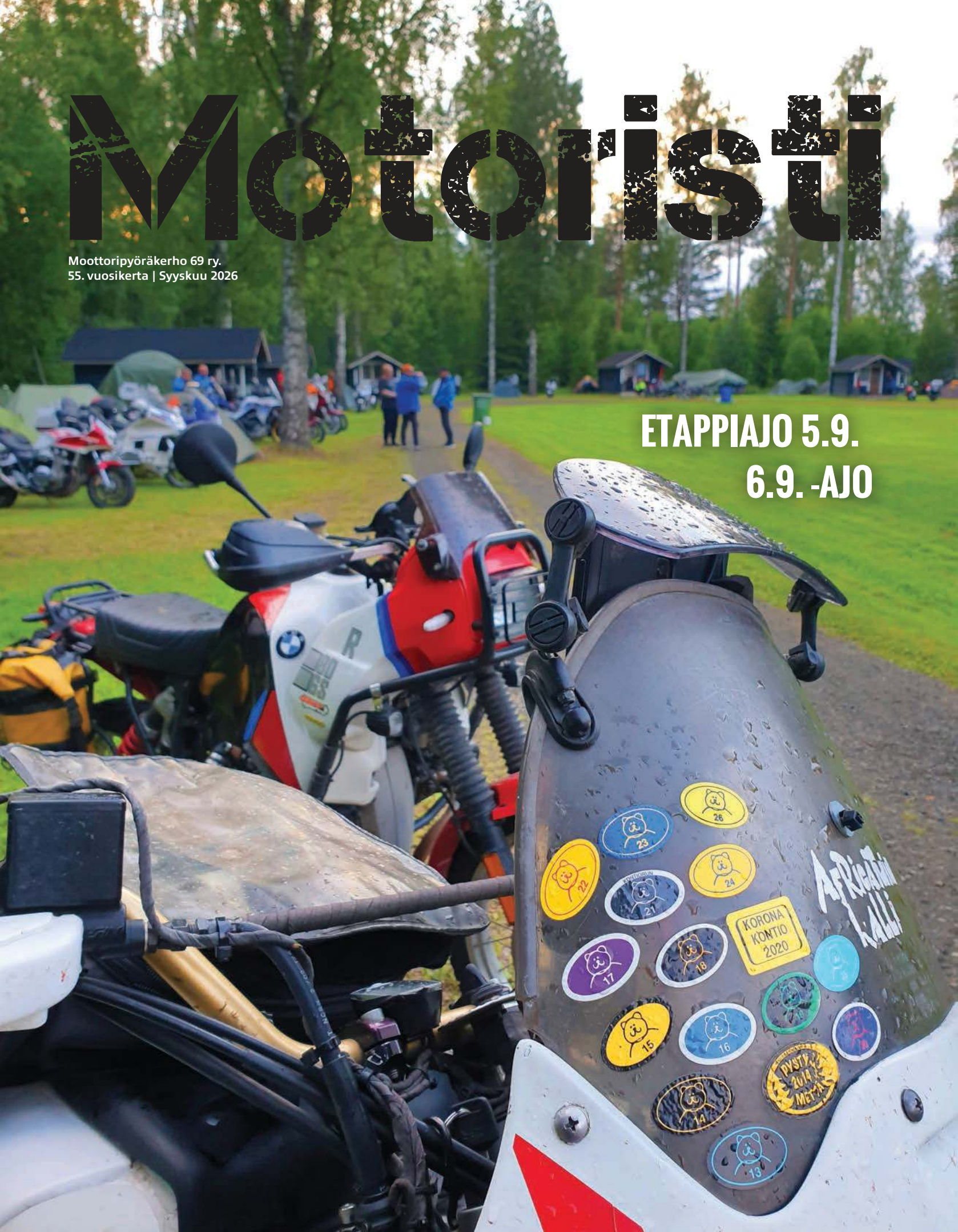


Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.
55. vuosikerta | Syyskuu 2026

ETAPPIAJO 5.9.
6.9. -AJO



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

Varapuheenjohtaja
Jouni Valkeejärvi
jouni.valkeejarvi@mp69.fi

Sihteeri
Matti Vilkko
matti.vilkko@mp69.fi

Tapatumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Nuorisovastaava
Eppu Laine
eppu.laine@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

Kati Taipale
kati.taipale@mp69.fi

Toimihenkilöt

Kassanhoitaja
Tero Laine
tero.laine@mp69.fi

Päätoimittaja
Anne Urrila
anne.urrila@mp69.fi

AJOTAITO EI KEHITY KATSASTUSJONOSSA

60. Kontiorallia vietettiin Virtasalmella Motoparkissa perinteiseen tapaan heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna. Kiitos jälleen erinomaisista järjestelyistä Pieksämäen Moottoripyöräkerholle!

Mahtoiko sateinen keli vähentää lähtöhaluja – vai houkutteliko kuiva kotisohva tällä kertaa tavallista enemmän? Paikalle saapui 373 osallistujaa, mikä jäi juhluvuo- den tapahtumassa hieman toivottua pienemmäksi määräksi.

Yksi osallistujia mahdollisesti karsinut tekijä oli Imatranajo, joka järjestettiin jälleen samana viikonloppuna Kontiorallin kanssa. Moni onkin kysynyt, eivätkö nämä kaksi merkittävää motoristitapahtumaa voisi olla eri aikaan.

Kontio on perinteisesti järjestetty heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna. Ensi vuonna teemme kuitenkin poikkeuksen ja järjestämme Kontiorallin heinäkuun toisena viikonloppuna. Ajankohta osuu silloinkin kaksi viikkoa juhannuksen jälkeen. Toivottavasti Imatranajo puolestaan pysyy ensimmäisessä viikonlopussa, jotta mahdollisimman moni voisi osallistua molempiin tapahtumiin.

Tämän vuoden Kontiossa kokeiltiin myös asuntoautoparkkia. Se tarjosi mahdollisuuden majoittua autossa rallialueen ulkopuolella. Parkkiin ei kuitenkaan tullut yhtään autoa, joten kokeilu ei ainakaan tässä muodossa näytä tarvitsevan jatkoa. Tänä vuonna kouluttajat halusivat järjestää jälleen kaksipäiväisiä kursseja. Pedagogisesti kaksipäiväinen koulutus olisi tehokas: ensimmäisen päivän aikana harjoiteltu asia vahvistuu levon ja unen aikana, ja toisena päivänä tekeminen sujuu jo paremmin. Samalla koulutuksiin toivottiin hieman kokoontumisajon tunnelmaa – ”kuten vanhoina hyvinä aikoina”.

Koulutukset jouduttiin kuitenkin perumaan osallistujien vähyyden vuoksi. Kokeilusta lienee pääteltävä, että monen on nykyään vaikea sitoutua kokonaiseksi viikonlopuksi. Ensi ajokaudella lienee siis viisainta palata pääasiassa yksipäiväisiin koulutuksiin.

Moottoripyörien niin sanottu katsastuspakko on puhuttanut motoristeja jo pitkään. Jotkut kannattavat sitä, mutta useimmat suhtautuvat siihen kriittisesti. Kerho on antanut asiasta seuraavan lausunnon:

”MP69 ei kannata EU ehdottamaa moottoripyörien vuosikatsastuksen yhdenmukaistamista. Mielestämme ei ole mitään painavaa syytä ottaa vuosikatsastusta käyttöön, koska moottoripyöräonnettomuuksien ensisijainen syy on todella harvoin ajoneuvon tekninen kunto. Suurin osa onnettomuuksista johtuu kuljettajan käyttäytymisestä ja infrastruktuurista.” Näiden ajatusten mukaisesti kerho panostaa jatkossakin jäsenistön yhteisiin ajoharjoituksiin ja koulutuksiin. Kuljettajan taitojen, ennakkoinnin ja oman toiminnan kehittämällä on motoristin turvallisuuteen paljon suurempi vaikutus kuin määräaikaikaisella katsastuksella.

Toivottavasti olemme tästä mahdollisimman yksimielisiä – ja osoitamme sen osallistumalla ensi ajokauden koulutuksiin sankoin joukoin. Koulutukset voidaan järjestää vain silloin, kun mukaan tulee kouluttajien lisäksi myös koulutettavia.



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

MOTORISTI 3/2026

2 Puheenjohtajan palsta

3 Pääkirjoitus

6 KONTIORALLI 2026

7 Neljäkymmentä vuotta mun ekasta Kontiosta

8 150 Kontiota

10 Kontiokarhut jälleen uusille omistajilleen

11 Kontio kuvina

16 MYBIKE: Honda-uskollisuutta, katurataa ja satojatuhansia kilometrejä

18 Mitä moottoripyörien katsastukselle kuuluu

19 FEMA pohti motorismin tulevaisuutta Helsingissä

20 Adventureajelu 2026

23 Mopedilla lisalmesta Imatralle ja takaisin

28 Käyttövoimana sähkö

31 Arvoisa Urmas Läpsiäinen

Omaa vai tekoälyä?

Viimeaikoina on ollut kovasti keskustelua tekoälystä ja sen eri käyttökohteista. Eräs tyypillinen tapa käyttää tekoälyä on antaa sen kirjoittaa vaikkapa lehtijutun. Tai sitten käyttää tekoälyä jutun kirjoittamisen ja muokkaamisen apuna. Niin on toimittu Motoristi-lehdessäkin.

Tässä numerossa on hyvä esimerkki siitä, miten tekoälyä on käytetty. FEMA:n kokouksesta oli Markun tekemät muistiinpanot ja niistä piti saada aikaiseksi lehtijuttu. Kun Copilotille annettiin Markun raportti ja lisäksi lista kokouksen tärkeimmistä asioista, niin tuloksena syntyi ihan lehtijutun oloinen tuotos. Markku tarkasti sen, ja muokkasi hieman. Muutama valokuva lisäksi, ja niin saatiin tähänkin lehteen juttu viimeisimmästä FEMA:n kokouksesta.

Samansuuntaisesti on joskus aikaisemminkin toimittu. MUTTA. Jos ja kun tekoälyä käytetään tekstin (tai kuvan) luomiseen, niin siitä on maininta jutun yhteydessä. Näin ainakin toimitaan silloin, kun päätoimittaja tietää tekoälyä käytetyn tekstin tuottamisessa. Eli lehdesä voi olla jatkossakin juttuja, joiden tekstiä on muokattu lukijaystävällisemmäksi tekoälyä käyttäen. Sisältö on kuitenkin jatkossakin toimitettua materiaalia, aihe ja sisältö on kirjoittajan omaa. Kielimalleilla ei lehtijuttuja tehdä.

Ja tämä tiedoksi myös juttujen kirjoittajille. Jutut pitää olla omia, mutta toki tek-

nologiaa voi käyttää tietojen hakemiseen ja kieliasun muokkaamiseen. Siitä olisi hyvä myös lehden toimitukselle kertoa. Ja kannustan vahvasti tarkastamaan kaikki tekoälyn tuotokset!

Sama pätee myös lehden kuvitukseen. Mikäli kuva on tuotettu tekoälyllä, siitä tulisi kertoa.

Kerhon tietotekniikkakuiskaaja KooHoo on tehnyt OCR-työkalulla (OCR = optical character recognition) kaikista skannatuista Motoristi-lehdistä tekstitiedoston jota voi käyttää tekoälyn lähdemateriaalina. Nyt on helppoa hakea mitä on jostakin asiasta vuosien saatossa lehdessä kirjoitettu. Kun kysyin mp-koulutuksesta, antoi chatGPT seuraavan tiivistelmän: "MP69:n moottoripyöräkoulutus pyrkii tekemään motoristista paremman, turvallisemman ja tietoisemman kuljettajan – ja samalla pitämään ajamisen ilon mukana." Ei se keinoäly aina väärässä ole!

Vielä ei tekoälyllä moottoripyörää ajeta, mutta kyllä se vahvasti uusien pyörien suunnitteluun vaikuttaa. Sen sijaan matkamotorismin oleellisesti kuuluvassa reissukohteiden valinnassa ja reittien tekemisessä tekoälyllä voi jo nyt olla rooli.

Itse käytän silloin tällöin tekoälyä matkojen suunnitteluun - "mitä nähtävää on kaupungin X ympäristössä?". Ja nähtävästi jonkin sortin algoritmi on myös käyttämäni navigointiapurin reittivalinnassa. Valittavana on yleensä kaksi tai kolme op-

tiota: fast, fun ja relax. En tiedä mitä kaikkea algoritmi huomioi, mutta fun -reitit on aika usein kivoja.

Tekoälyä en tarvitse siihen, että tiedän iltojen pimenevän ja pyörän menevän kohta talvilepoon. En kuulu siihen joukkoon motoristeja, jotka pakkasta ja lumisadetta uhmaten ajavat vuoden ympäri. Mutta kukin tavallaan. Ja jos tavoitteena on kokemus, niin ei voi epäonnistua.

**PÄÄKIRJOITUS: ANNE URRILA
KUVA: UA**



MP69 järjestää:

ETAPPI

AJO

Pitkän tauon jälkeen MP69 järjestää jälleen etappiajon 5.9. yhdistettynä 69-päivän tapahtumaan



Klo 10.00 kokoontuminen Vehoniemen automuseolle, jossa omatoiminen tutustuminen näyttelyyn (vapaa pääsy). Kahvila myös avoinna.

Klo 11.00 Lähtö mutkaisille teille kohti Mänttää ja Serlachius-kartanoa. Ajoaika n. 2 tuntia. (Reitti päällystettyjä teitä myöden, mutta löytyy myös soratievaihtoehtoja!

Klo 13.00 Serlachius-kartanon klassikot ja Anish Kapoor-näyttelyt tai vain tutustumista kartanon miljööseen. Lippu näyttelyihin 16€ !

n. klo 15.00 Lounas rantaravintola Isabellassa, jonka jälkeen siirtymä Pirkanmaan mutkateitä pitkin Keuruun Nyyssänniemen leirintäalueelle, jossa majoittuminen. Majoittumisen voit varata itse Nyyssänniemestä (esim. mökkejä 22kpl). Ravintola auki klo 20 asti, myös saunamahdollisuus!

Sunnuntaina klo 11 lähtö Jyväskylään 69-päivän ajelulle Alvar Aalto-museolle tutustumaan Rallia Jyskälässä-näyttelyyn

Yhteydenotot/ilmoittautumiset



+358 40 015 1650



jouni.valkeearvi@mp69.fi

SUNNUNTAIN 6.9. 69-AJELU

Tervetuloa kaikki mukaan!

Kohteena Jyväskylän Aalto2 -museo ja siellä opastus näyttelyyn "Rallia Jyskälässä - Soraa, sankareita ja sirkusta 75 vuotta".

Opastus alkaa klo 12.

Museon sisäänpääsy on 15 - 18 euroa (riippuen siitä kuinka iso ryhmä meitä on).
Museokortti käy myös.

Tervetuloa!

Huom! Ensi vuoden Kontio järjestetään 9.-11.7.2027.

Pystymettä

Pistä kalenteriin!

18.-20.9.

18.-20.9. Pohojojen Pystymettä

Järjestäjä: Napapiirin MP & MP 69

Kokoontumisajo jossakin selkosilla.

Tiedot täydentyvät myöhemmin.

Lisätiedot: Mikko Laitila, 0400 188 429

23.-25.10.

23.-25.10. Etelän Pystymettä

Järjestäjät: Juha Katainen ja

kaverina Haapalainen Lepe & MP69.

Tapahtumapaikan osoite:

Lappetelänkyläntie 230, 74550 Pörsänmäki.

Lisätiedot: katainen.juha@hotmail.com,

0500670316

Nuoriso-osasto lähdössä
kotimatalle.
Kuva: Reino Laukkanen,
Studio Lumi



Kontioralli 2026

Neljäkymmentä vuotta mun ekasta Kontiosta

TEKSTI JA KUVA:
SATULAPUMMI WAKKA-HÄMEESTÄ



Ja tälle vuodelle sattui sitten myös ihan virallinen ”Juhla-Kontio”, olihan kyseessä 60. Kontioralli. Mun eka Kontioni oli siis 1986 Taivalkoskella järjestetty. Nuoresta pojasta asti olin haaveillut Kontioon osallistumisesta, sillä niin kiehtovia tarinoita tästä tapahtumasta olin lukenut Tekniikan Maailmasta, Tapio Sunell’in kirjoittamana. Tosin kaikki muutkin Sunell’in jutut tuli miltei ulkoa opeteltua, mikä entisestään lisäsi kiinnostusta moottoripyöriä ja moottoripyöräilyä kohtaan. Aikansa kesti valtion pienipalkkaiselta virkamieheltä kerätä riittävästi rahaa sellaiseen pyörään, millä uskaltautui Kontioon asti lähteä, mutta ’86 se sitten toteutui. Neljäkymmenen vuoden aikana on vuosilaattoja kertynyt minulle vain 21 kappaletta, kun monesti on esimerkiksi FIM Ralli sattunut ”vääriin aikaan”.

Tämä 60. Kontio oli sitten oikeastaan – ainakin minun mielestäni! - malliesimerkki siitä, miten Kontioralli tulee nimenomaan nykyään järjestää. Kaikki oli todella hyvin hoidettu, hienoa telttailumaastoa, erittäin hyvät ruuat ja mukavan runsaasti myös niitä nykyään vaadittavia sisämajoitusmahdollisuuksia. Silloin Taivalkosken aikaan ei olisi tullut mieleenkään vaatia sisämajoitusta, telttakin oli kaverilta lainattu kahden hengen harjatelta... Tänä vuonna telttapaikkoja olisi kyllä riittänyt paljon suuremmallekin porukalle, mutta eiköhän tässäkin tapauksessa laatu korvannut määrän! Voisi kuvitella, että tämänvuotisen rallin kehumiset kuuluvat isommallekin porukalle ja kenties ’27 on jälleen enemmän kerholaisia nauttimassa yhdistyksen päätapahtumasta. Helpo se on seuraavan Kontion järjestäjän

ottaa vain mallia tästä Pieksämäen tapahtumasta ja hoitaa järjestelyt samaan malliin, niin Kontiorallin tulevaisuus on turvattu.

Ekan kerran olin Kontiossa sisämajoituksessa Peurajärvellä, vuonna 2001 ja seuraava olikin sitten viime vuonna Keurusselässä, joka tuntui myös hienolta Kontiorallipaikalta. Siellä tosin taisi telttapaikkoja olla hieman liian vähän. Mutta näin seitsemänkymppin lähestyessä, kyllä sitä vaan hyvin mielellään nukkuu ihan sängyssä, lakanoiden välissä. Tosin, aina löytyy porukasta teitäkin, joille teltta on ehdottomasti ainoa majoitustapa ja se teille toki suotakoon. Tietysti Pystymetässä teltta tai joku muu, mukana kuljettava oma majoitus kuuluu taas asiaan ja siellä minäkin katselen makoisia unia omassa laavussa.

Tänä päivänä Kontion väkeä katsellessa on helppo todeta, että kovin monella on jo se viimeinen väri parrassaan, mutta jokin vaan vetää edelleen mukaan Kontioon. Varmasti siinä on osaltaan myös sitä nostalgiaa, mikä saa heinäkuun ekan viikonloppuna pakkaamaan pyörän ja suuntaamaan kohti vielä matkalle lähtessä tuntematonta päämäärää. Kontrolli on sellainen perinne, mikä ehdottomasti kuuluu Kontioon ja luo tietysti ihan oman osansa tapahtumaan, kun joka vuosi ollaan eri paikassa, joka sekun kerrotaan sitten vasta Kontrollissa.

Motoristien, siis tosi monien, nostalgian tunteet kohosivat myös sen Kontiossa olleen 70-mallisen Tuutin, millä Tuija sinne saapui, äärellä. Vaikea on arvioida, kuinka moneen kuvaan tämä pyörä päätyi

viikonloppun aikana, mutta ei sata kuvaa riitä millään. Harva alueella kulkenut seurue pystyi ohittamaan tämän aikakoneen ja vielä harvempi näistä porukoista oli sellainen, missä kenelläkään ei olisi ollut omakohtaisia kokemuksia tai muisteluja tästä pyörämallista. Mukava niitä tarinoita oli kuunnella, olisi vaan pitänyt tallettaa kaikki jutut, niin niistähän olisi varmaan kirjan saanut koottua! Oli juttuja omista Tuuteista, kokemuksia kaverien kyydeistä ja myös toteutumattomista haaveista. Kaikki kuitenkin tärkeitä tarinoita ja ehdottomasti kertomisen ja kuulemisen arvoisia, sen Tuijan Tuutin äärellä.

Sitä tarinoiden kertomista meidän harmaapartaisten motoristien Kontion vietto muutenkin on. Ja joka reissulla syntyy kuitenkin uusia kokemuksia, joita sitten seuraavassa Kontiossa kokoonnutaan toisillemme kertomaan. Toki joskus voidaan puheenvuoro antaa myös nuoremmillekin, jos heilläkin sattuu jotain kerrottavaa olemaan, ennen parran harmaantumista!

Semmoisia ajatuksia laitteli tämä Satulapummi paperille, kun päätoimittaja erehtyi taas kyselemään jotain juttua Motoristiin. Aihetta sen paremmin rajaamatta...

t: Satulapummi Wakka-Hämeestä

PS. Tuijan Tuutista voit lukea lisää kaivamalla arkistostasi esille sen Motoristin numeron, missä kerrottiin vuoden 2025 Kontiosta!

Petkeljärvelle löydät seuraamalla seuraavaa

viitoitusta:



aja
suoraan



käänny
oikealle



käänny
vasemmalle



huomio

Kemihäärän
rajavartiostoon

TULPPIO

Kontio-
ralli

22 km

Petkeljärvi on luonnonpuisto, joten alueen

käytössä on muutamia rajoituksia. Tarpeeton

ajaminen moottoripyörällä, avotulen teko,

puiden kaataminen, yms. alueen luonnon

vahingoittaminen on kielletty.

Roskat ym. jätteet laittanette rallipaikalla

teille jaettaviin jättepusseihin. Kalastaminen

alueella, sisälampia lukuunottamatta on

sallittua leirintäalueen elintarvikekioskista

myytäviä kalastuslupia vastaan.



1.-3./7
1977

XI Kontioralli pidetään Savukoksen Tulppiossa, noin 130 km:n päässä Katesuopelkalta. Viimeisen tankkausmahdollisuus on Martin kylässä, josta on matkaa perille noin 70 km.

Alue on herkkää Lapin luontoa, joten kaikenlainen maaston kuluttava toiminta on kiellettyä. Turha maastoties ei tietenkään harresta, ettei myöskään aja vieraisella lentokentällä. Metsähuollon teillä suurin sallittu ajonopeus on 50 km/h. Huution teko on myös kielletty muualla kuin valmiilla huutiopelkeillä.

Huutokarvikeita myydään rallipaikalla sekä perustina että lauantaina. Kalastuslupia paikalla saa alueen hoitajalta.

Sauna on käytettävissä koko lauantain. Päämääränsä jake tapahtuu lauantai-iltana klo 20. Rallimerkkejä myydään sunnuntaina klo 10:stä lähtien.

TERVETULOA!



1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

3.-4./7 1976

KONTIORALLI

PETKELJÄRVI

AIKATAULU

lauantai 3/7

16.00-18.00 ruokailu

19.00- tervetuliaispuhe, muistolaattojen

jako, rajavartioston näytös, palkintojen jako

rantakalan pyynti, valmistus ja syönti.....

sunnuntai 4/7

08.00.- aamupala

10.00 - rallimerkkien myynti

Alueen saunan pesuhuoneissa on pesumahdollisuus

sekä naisille että miehille jatkuvasti.

Varsinaiset saunavuorot lauantaina 3/7

miehille klo 14.00-18.00 ja 20.00----

naisille klo 12.00-14.00 ja 18.00-20.00

Palkinnot jaetaan

pisimmän matkan ajaneelle ulkomaalaiselle

osanottajalle

pisimmän matkan ajaneelle suomalaiselle mies-

ja naisosanottajalle

sivuvaunulla pisimmän matkan ajaneelle osanottajalle

pienimmällä pyörällä pisimmän matkan ajaneelle

osanottajalle

ralliin saapuneen vanhimman pyörän ajajalle

nuorimmalle ja vanhimmalle osanottajalle

Arvosteluperusteena käytetään kunkin osanottajan

oma ilmoitusta kohtuudella hyväksyttävistä

kilometrimääristä.

Kiistatapauksissa ratkaisee ilmoitettu matka

jaettuna moottoripyörän kuutiotilavuudella.

38 km

5 km

Rova-
niemelle

Kuusamoon

150 Kontiota

TEKSTI JA KUVAT: ANNE URRILA

Kuvassa näkyy 150 Kontiorallia. Tuula ja Raimo Meriläinen Sotkamosta ja Pentti Asukas Raahesta ovat kokeneita kontiokävijöitä, yhteensä 150 kontiorallia! Kypärännoston arvoinen suoritus!

Ja olipa Raimolla tallessa ja mukana(!) pari kiinnostavaa dokumenttia. Kutsut vuoden 1976 ja 1977 Kontioralleihin. Vuonna 1976 rallipaikkana oli Petkeljärvi Ilomantsissa ja seuraavana vuonna ajettiin monille nykykontiolaisillekin tuttuun paikkaan Savukosken Tulppioon. Kiinnostavaa kutsuissa oli se, että lopullinen rallipaikka on niissä kerrottu - ei siis tarvinnut arvuutella kontrolliin saakka sitä, missä päänsä kallistaa. Tulppioon mennessä oli toki 'katsastus' Pelkosenniemellä.

Petkeljärven kutsussa oli listattuna erilaiset palkintokategoriat - kovin tutuilta kuulostavat! Hauska yksityiskohta on se, että jos pisimmän matkan jaettaessa ei päästä yksimielisyyteen - eli useammalla on sama matka, niin kisa ratkaistaan jakamalla matka moottoripyörän kuutiotilavuudella! Nykyisin google mapsin aikakaudella samaan metrimatkaan päätyminen on enempi epätodennäköistä, mutta vuosi sitten oltiin aika lähellä. Ei tainnut eroa olla kuin alle kilometri!

Kontioon ilmoittautumisen hyväksymisen ilmoitettiin myös mitä kohteliaimmin oikein paperikirjeellä.



Meriläisten nykyinen kulkupeli on möhkö-Kawa



Kuvassa vasemmalta oikealle Jukka Viljanen, Vesa Ylimartimo, Juhani Vehnilä, Lasse Lehtonen, Anne Urrila, rallipääallikkö Arto Avelin vieressään palkintojen jaossa avustanut Eila Telin, lavalla kerhon puheenjohtaja Antti Korteso. Kuvaaja: Jukka Jaatinen

Kontiokarhut jälleen uusille omistajilleen

10 MOTORISTI 3/2026 *Kirjoita juttu Motoristiin!*

PISIN MATKA KOTIMAA

Vesa Ylimartimo Rovaniemeltä, 637 km. Naapuri hävisi kahdella kilometrillä tämän kisan.

VANHIN OSALLISTUJA ITSE PAIKALLE AJAEN

Juhani Vehnilä 80 v 9 kk, 10 kk kaula edeltävään kilpailuun osallistujaan.

NUORIN OSALLISTUJA ITSE AJAEN

Jukka Viljanen, 15 v 11kk

EDELLISEN VUODEN KONTIORALLIN RALLIPÄÄLLIKKÖ

Anne Urrila

ENITEN MOTORISTIHENKEÄ KONTIORALLIMATKALLA OSOITTANUT

Lasse Lehtonen, pappatunturilla Vammalasta kontioralliin, isoja teitä vältellen. N. 400 km, ajoaika 13,5 tuntia. Yhden tulpan vaihdolla selvittiin reissu! Lassen matkasta kirjoitettiin myös Aamulehdessä 16.7. Olikin hyvä juttu.

LISÄKSI PALKITTIIN

kaikki 50 käyntikertaa kontiorallissa saavuttaneet sekä eniten uusia jäseniä paikalle tuonut jäsen. Motonetin satasten lahjakortti meni viimeisestä kategoriasta Matti Kurimukselle.

Komeassa kunnossa oleva Moto-Guzzi Le Mans 1000 V jostain 1980/90-lukujen taitteen tienoilta. Näillä on aikanaan ajettu luokkansa nopeusennätyksiä Nevadan autiomaassa. Kuva: Ari Rasimus



Näyttää toi sama Tuutti puhuttelevan meitä VMPK-suuntaan kallellaan olevia esteetikkoja. Samasta pyörästä ja silloin kuskistakin oli nimittäin Satulapummin kuva jo viime vuoden Kontiosta Motoristissa 3/2025. Kuva: Ari Rasimus



"Pyörä kuin pyörä, Kontioon pääsee. Vaikka matka olisi kestänyt hieman pidempään kuten oheisella Pappa-Tunturilla 13 tuntia."

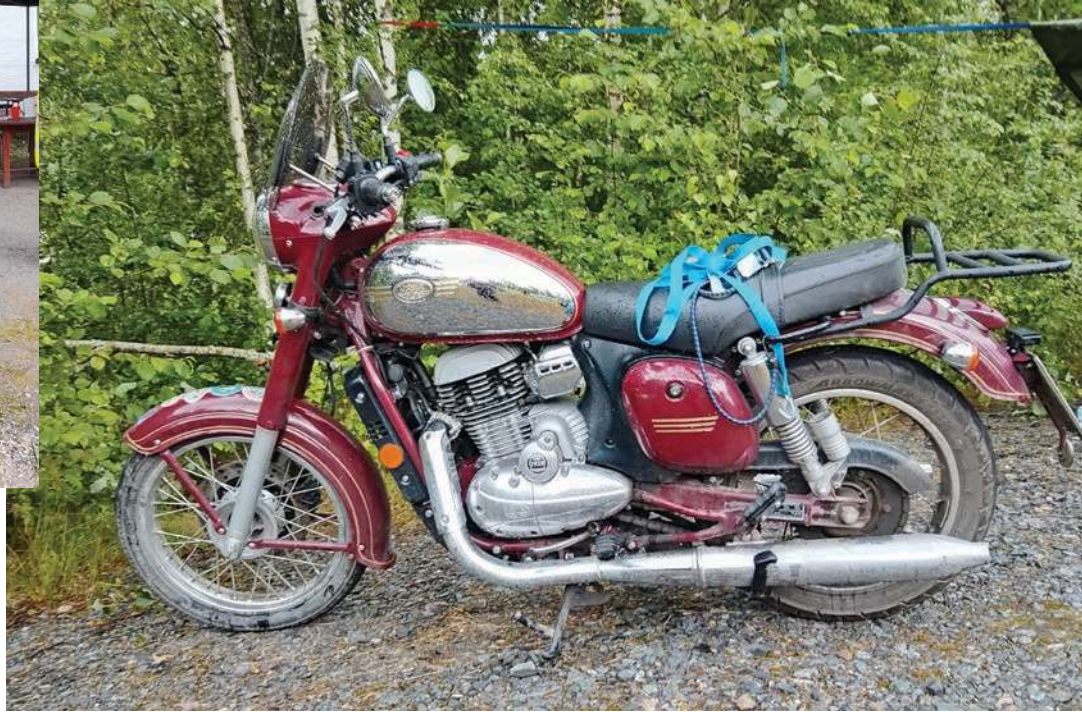


Kuva: Ari Rasimus

Jo hieman elämää nähnyt tsekkiläinen Jawa vakiopaikallaan PiMoKe:n kerhotalolla, missä pidettiin tämän vuoden Kontion kontrolli... Kuva: Ari Rasimus



...ja melko tuliterä Jawa rallipaikalla. Kaksitahtisen Jawan valmistus Intiassa on jatkunut vuosikymmeniä, välillä nimellä Yezdi. Tämän uuden 300CL:n erottaa esikuvastaan ainakin kaksi lisätahtia, nestejäähdytys ja pieni digitaalinen matkamittari muuten klassisessa mittaristossa. Kuva: Ari Rasimus



PiMoKe:n hienoihin järjestelyihin kontrollissa kuuluivat mm. juhlaputus ja tulijan käteen ojennettu laatta pyörän sivutuen alle. Kuva: Ari Rasimus



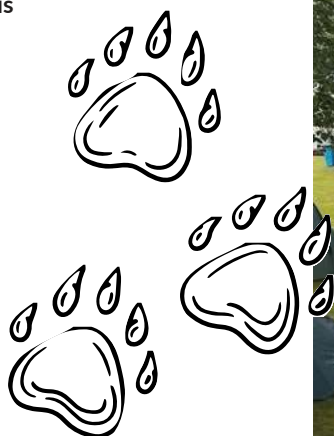
Rauhallista odottavaa tunnelmaa rallipaikalla
perjantaina klo 14. Kuva: Ari Rasimus



...ja vähän lyhyempi Valkyrie
telttaleirissä sateen tauottua.
Kuva: Ari Rasimus

Pitkähkö Honda Valkyrie sivuvaunu- ja
peräkäräyvarustein kontrollipaikalla...

Kuva: Ari Rasimus



ppst. Ensi vuoden Kontio 9.-11.7.



Sami Haanpää kertoi Motoparkin radasta ennen kiertokävelyllä lähtöä ja opasti kävelyllä oikeisiin ajolinjoihin.
Kuvat: Reino Laukkanen, Studio Lumi



Juise puhuu. Viidessäkymmenessä Kontiorallissa mukana ollut Raimo Meriläinen ottaa kuvia.
Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi



Valtteri Niemi vapaa-ajan asussaan kypärä nuorison tyyliin oikeaoppisesti päässään.
Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi



Tässä lienee ennätys mitä tulee moottoripyörällä mukana tulevien telttojen kokoihin. Tietysti tarvitaan peräkärry, mutta kyllähän Goldwing vetää. Teltan sisällä voi lukea telttakankaaseen kirjoitettuja päiväkirjamerkintöjä.
Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi

Nimimerkillä Larsex Youtubeen postaava motoristi oli jättänyt Buellinsa kotiin ja tuli paikalle Tampereen takaa Sastamalasta. Hänen matkastaan oli myös kiva juttu Aamulehdessä. Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi



Sivupeilit sopivat saappaille kuivatustelineiksi. Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi

Perinteisen kontiopuun sijaan istutettiin tänä vuonna Kontiokukka (logistiikkaongelmista johtuen päädyttiin näppärämmin pyörän mukana kulkevaan kukkaan puun sijasta). Asetelma on kuitenkin hieno! Muistokukan istutuksen yhteydessä kukka sai hömpsyt. Kuva: Reino Laukkanen, Studio Lumi





Motoristin MYBIKE-juttusarja esittelee jäsenistömme pyörähistoriaa ja kokemuksia motoristina. Tällä kertaa Esa Perkiö jakaa oman tarinansa.

MYBIKEMYBIKEMYBIKEMY

Honda-uskollisuutta, katurataa ja satojatuhansia kilometrejä

Kaikki alkoi jostain paljon epävakaamasta kuin kaksipyöräinen. Ensimmäinen ajoneuvoni oli nimittäin eturenkaasta poljettava kolmipyöräinen. Se oli erittäin kiikkerä ja taisi viettää enemmän aikaa kyljellään nurmikkoa kyntäen kuin pystyssä, mutta ehkä se opetti tarvittavat tasapainon alkeet tuleville vuosille.

Mopoikä toi tullessaan Solifer Export -mopon, runkotankillisen automaatin – ei kovin häävi, mutta komeasti se vei hiekkaiteita, ojanpohjia ja metsäpolkuja. Vuonna 1991 merkittävä muutos tapahtui reviiirin laajetessa Honda NS 125 R:n (1988) myötä, ja siitä kipinä Hondan tekemiin moottoripyöriin syttyi toden teolla. Tällä matkustin aina Lappiin asti mm. Kontioralliin.

Moottoripyöräharrastus otti vielä enemmän tuulta purjeisiinsa vuoden 1993 Honda CBR 600 F:n myötä. Kävin motoristi Survival -koulutuksen ja sain lisää eväitä omaan turvalliseen ajamiseen. Matka jatkui vuonna 1995 elämäni ensimmäiselle

Keski-Euroopan retkelle, aina Välimerelle saakka. Matkakuume tarttui baanoista ja alppiteistä pysyvästi. Vuonna 1996 päivitin vuoden 1995 CBR:ään, jolla reissattiin taas Keski-Euroopassa ja huristeltiin jopa Kanaalitunnelin kautta Englantiin.

Kolmas CBR 600 F, vuosimallia 1996, osoitti pyörän monipuolisuuden. Sillä tuli kokeiltua kisakuskin elämää Tallinnassa, Piritan radalla järjestetyssä Kalev Suursöit -katuratakilpailussa vuonna 1998. Rata muistutti monella tapaa legendaarista Pyynikkiä. Lähdössä oli 34 kuljettajaa, ja vaikka ajoimme 1000- ja 600-kuutioiset samassa lähdössä, onnistuin ajamaan maaliin neljäntenä – ja olin luokkani ensimmäinen 600-kuutioinen. Se oli huikea kokemus! En uskaltanut kuin kerran, ehkä hyvä niin.

Vuonna 2001 tuli ensimmäinen mahdollisuus hankkia aivan uusi pyörä – vuoden 2001 Honda CBR 600 FS. Se oli mainio laite, etenkin jousitus ja pienet FS -yksi-

tyiskohdat tekivät siitä unohtumattoman elämyksen. Myös unohtumaton kokemus oli vuoden 2002 matka Tampereelta Nordkappiin ja takaisin, jonka rouva istui takapenkillä alusta loppuun. Se oli suoritus, jota edelleen arvostan suuresti. En olisi siihen itse mitenkään pystynyt. Muka-vuodenhalu vei kuitenkin voiton, ja vuonna 2003 talliin saapui toinen uutukainen, vuoden 2003 CBR 600 F.

Sitten tuli se perinteinen tarina: omakotitalon osto ja perheenisäykset. Vuonna 2005 CBR vaihtui pikkiriikkisen vanhempaan, jo kerran koettuun ja hyväksi havaittuun vuoden 1993 malliin. Totesimme kuitenkin nopeasti, että vanha ratsu pelasi aivan yhtä mainiosti kuin uudemmatkin, kun suuntasimme vaimon kanssa jälleen Välimeren suuntaan. Perheen kasvaessa kolmella lapsella vuoden 1993 CBR pysyi luotettavana ratsuna, ja sitten vuonna 2012 aikajana toisti jälleen itseään, kun hankin sen kaveriksi vuoden 1995 CBR 600 F:n. Vuonna 2018 kokoelma täyden-

tyi vuoden 2006 CBR 600 F:llä. Sillä olen ajellut nyt yhdeksän vuotta, mutta vanhat nostalgiset 93- ja 95-mallit pääsevät yhä välillä myös nauttimaan mutkateistä. Keski-Euroopassa MP-retkeilyssä oli taukoa aina vuoteen 2024, jolloin kävimme kahden kaverin kanssa jälleen siellä. Vuoden 2006 CBR 600 F pysyi hyvin GTR 1400 ja 1300 Busan vauhdissa niin baanalla kuin alppiilyksilläkin.

Vuosi 2026 toikin mukanaan uusia vanhoja hankintoja: talliin kotiutuivat itselleni toinen vuoden 2001 CBR 600 FS sekä hieno museokatsastettu vuoden 1974 Honda CB 250.

Onko minulla sitten aina ollut CBR? No ei aivan. Jutusta olisi tullut liian pitkä, jos olisin luetellut aivan kaiken, kuten sen, että vuonna 1995 oli noin parin kuukauden "hairahdus" Kawasaki ZZR 600 kanssa ja vuosina 1998–2000 ajoin SM Superbike-osakilpailuja Kawasaki ZXR750RR:llä. Lisäksi lapset ovat oppineet ajamisen taitoja Hondan krossipyörillä (CRF 70, 150 ja 450), joita olen itsekin kokeillut. Onpa matkan varrella tullut lainattua myös R1-Yamahaa ja ZXR400R-Kawasakia joksikin aikaa. Ja onhan tallissa ollut myös Derbi-mopoja, kiinan Monkey 50 ja Peugeotin Kisbee skootteri.

Tällaiset pyörät ovat kuljettaneet minua yksin, kaksin ja isommalla seurueella Kontioralliin katkeamattomasti vuodesta 1992 lähtien – tänä vuonna tuli täyteen 35. kerta Kontiorallia! Muissakin haiskoissa kotimaisissa kokoontumisajoissa on tullut käytyä jonkin verran. Yhteensä moottoripyörien matkamittareihin on kertynyt luultavasti noin 400 000–500 000 kilometriä portaatonta maisemanvaih-dinta säättäessä. Olen ajellut pikkuteitä, baanoja, asfalttia ja soraa niin kotimaassa kuin Keski-Euroopassa ja Pohjois-Norjassakin. Honda-uskollisuus on kantanut läpi vuosikymmenten – tallissa on nyt CBR 600 F(S) '93 '95 '01 '06 sekä CRF70 ja 450, CB250 '74 sekä edelleen NS 125 R '88 entisöitynä hänkin. Toivottavasti matka jatkuu vielä pitkään.

Terveisin
Esa, Jäsen 3882





Mitä moottoripyörien katsastukselle kuuluu

**TEKSTI: RISTO KAIVOLA
KUVA: GERA CEJAS**

Moottoripyörien katsastus voi alkaa vasta, kun eduskunta on hyväksynyt sitä koskevan lain. Eduskunta tekee lain myös siitä, mitä katsastuksessa aikanaan tai ehkä tapahtuu, kertoo Traficomien johtava asiantuntija Timo Ojala.

Lain voimaantuloon tulee myös siirtymäsääntö. Aikaisintaan moottoripyöriä siis katsastetaan vuosikymmenen lopulla. Jos eduskunta niin päättää. Asia ei kuitenkaan ole vielä edes valmisteltavana.

Traficomien virkamiehet ovat pyrkineet vaikuttamaan EU-tason säädösvalmisteluun siten, ettei suomalaisille motoristeille aiheutuisi tarpeettomia kustannuksia ja että ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta voitaisiin huolehtia ilman kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

Mikäli moottoripyörien katsastuksia otetaan Suomessa tulevaisuudessa käyttöön, on tärkeää arvioida huolellisesti katsastusvaatimusten taso, jotta katsastusten hinta ja palvelujen saatavuus eivät muodostu ongelmaksi.

Teknisesti, laitteita moottoripyörien katsastukseen on olemassa. Mitä niistä sitten tänne halutaan, riippuu taas kerran

eduskunnasta, eli siitä mitä asioita katsastetaan. Päästöjen, eli pakokaasujen ja äänien mittaaminen on toki kuitenkin haasteellista.

Vaikka EU siis pakottaisi Suomen tekemään mp-katsastuksia, meillä on paljon mahdollisuuksia vaikuttaa katsastuksen sisältöön.

MISTÄ POMPPAA

Olen tähän kerännyt tilastoista pienen selvityksen siitä, mikä saa mopon pomppaamaan katsastuksessa Ruotsissa. Tässä esitetty tilastotieto on tietysti ylimalkaista, jos sitä vertaa autojen katsastuksista saatavaan dataan Suomessa. Kovin syvään en jaksanut sukeltaa ruottalaisten tilastoihin.

Ruotsissa moottoripyörät pitää katsastaa ensimmäisen kerran neljän vuoden liikennekäytön jälkeen ja sitten joka toinen vuosi. Länsinaapurissa kävi vuonna 2025 katsastuksessa noin 26 000 moottoripyörää.

Puutteita oli noin joka neljännessä pyörässä. Hiukan useampi kuin joka kymmenes piti näyttää konnalla uudestaan.

Puutteita, jotka johtivat korjauskehotukseen, oli 11,6 prosentilla, mutta niitä ei siis tarvitse käyttää uusinnassa.

Ruotsissa suurin ongelmaryhmä oli (7 %) merkinantolaitteissa, pyörissä ja niiden ripustuksessa oli seuraavaksi suurin osuus (2,5%). Huomautuksia saatiin lähivaloista, kuluneista renkaista, jarruvalloista ja rekisterikilven valosta, ketjuista sekä heijastimista.

Väärin suunnattu lähivalo voi häikäistä vastaantulijaa, kuten myös kaukovalon käyttö, ja vaikka se ehkä auttaa motoristin huomaamisessa. Näin sanoo siis viranomainen, Bilprovning.

Muutkin tiedot tähän on siis saatu Traficomien Timo Ojalalta ja kaiveltu Bilprovningin aineistoista. Bilprovning myös kehuu, että moottoripyörät ovat Ruotsissa muita ajoneuvoryhmiä useammin hyvässä kunnossa.

FEMA pohti motorismin tulevaisuutta Helsingissä

TEKSTI: MARKKU AHLSTENIN RAPORTIN
POHJALTA COPILOTIN AVUSTAMANA
KUVA: WIM TAAL

Suomen Motoristit ry (SMOTO) isännöi 6. kesäkuuta Helsingissä järjestettyä FEMA:n (Federation of European Motorcyclists' Associations) kokousta. Kokouksen ohjelma oli tällä kertaa aiempaa tiiviimpi, mutta käsiteltävänä oli useita motoristeille merkittäviä eurooppalaisia edunvalvonta-asioita.

Kokouksessa kuultiin myös katsauksia FIM:n (Fédération Internationale de Motocyclisme) eri työryhmien toiminnasta. FEMA:n edustajat ovat osallistuneet FIM:n kokouksiin, ja niistä on odotettavissa lisätietoa myöhemmin.

Merkittävä osa päivästä käytettiin ryhmätyöskentelyyn. Osallistujat jaettiin kolmeen ryhmään pohtimaan, mitkä ovat motoristien edunvalvonnan kolme tärkeintä vaikuttamisaluetta tulevina vuosina. Keskusteluissa nousivat esiin erityisesti liikenneinfra ja motoristin toimintaympäristö, moottoripyöräilijöiden ajovarusteet sekä koulutus sen eri muodoissa.

Suomen näkökulmasta tärkeimmäksi tekemäksi arvioitiin koulutus. Tällä tarkoitetaan niin kuljettajakoulutusta, jatkokoulutusta kuin yleistä motoristien osaamisen kehittämistä. Ryhmien näkemykset kootaan myöhemmin yhteiseksi muistioksi, jonka pohjalta FEMA voi suunnata tulevaa vaikuttamistyötä.

ROMUAJONEUVODIREKTIIVI PUHUTTI

Kokouksessa käsiteltiin myös EU:n valmistelemaa ELV-direktiiviä (End-of-Life Vehicle), joka koskee ajoneuvojen elinkaaren loppupäätä ja kierrätystä. Motoristeja kiinnostaa erityisesti se, miten käytöstä poistettujen ajoneuvojen osia voidaan jatkossakin hyödyntää varaosina ja kierrättää tarkoituksenmukaisesti. Keskusteluissa korostettiin, että ajoneuvon omistajalla tulisi olla mahdollisuus vaikuttaa siihen, mitkä osat katsotaan romuksi ja mitkä voivat edelleen olla käyttökelpoisia ja kierrätettäviä.

KATSASTUSASIA EDELLEEN AUKI

Moottoripyöräiden määräaikaikatsastusta koskeva keskustelu jatkuu edelleen Euroopan tasolla. Suomen kanta on pysynyt ennallaan: pakollista moottoripyöräkat-
sastusta ei haluta ottaa käyttöön.

FEMA puolestaan korostaa jäsenmaiden-
sa oikeutta päättää asiasta itse. FEMA:n
kanta on, että jäsenvaltioilla tulee säilyä
mahdollisuus tehdä kansallisia ratkaisuja.

Asian ympärille on muodostettu myös pysyvä vaikuttajaryhmä, jossa ovat mukana useat jäsenmaat sekä FEMA ja FIM. Ryhmä seuraa valmistelua ja pyrkii vaikuttamaan päätöksentekoon.

SUOJARUSTEIDEN KÄYTTÖ KORKEALLA TASOLLA

Kokouksessa esiteltiin myös tuloksia moottoripyöräilijöiden suojarusteidensu-
ojavarusteiden käyttöä kartoittaneesta kyselystä. Tulosten perusteella 65 prosenttia vastaajista ilmoitti käyttävänsä täydellisiä ajovarusteita. Kypärän käyttöaste oli erittäin korkea, sillä 91 prosenttia vastaajista kertoi käyttävänsä kypärää ajon aikana.

Tulokset vahvistavat käsitystä siitä, että motoristit suhtautuvat turvallisuuteen vakavasti ja käyttävät suojarusteita laajasti.

NUORIA MUKAAN TOIMINTAAN

Kokouksen lopuksi nostettiin esiin tarve saada nuorempia motoristeja mukaan kansainväliseen järjestötoimintaan. FEMA:n presidentti tiedusteli jäsenjärjestöiltä mahdollisia nuoria edustajia loka-
kuussa Amsterdamissa järjestettävään kokoukseen.

Ajatus sai myönteisen vastaanoton, ja myös Suomesta selvitetään mahdollisuuksia lähettää nuori osallistuja mukaan tapahtumaan. Nuorten aktiivinen osallistuminen nähtiin tärkeänä keinona varmistaa, että tulevaisuuden motoristien näkökulmat tulevat huomioiduiksi eurooppalaisessa edunvalvonnassa.



Adventureajelu 2026



Ajajakokous, jossa Antti ohjeisti jonossa ajamisen periaatteet

Valmistautuminen lähtöön, sään suosiessa



TEKSTI JA KUVAT: MATTI VILKKO

Ei ole parempaa tapaa testata seikkailupyöriä, niiden renkaita ja kuskien ajotaitoja kuin kiertää kesäinen lauantaipäivä suomalaisia ralliteitä, joissa irtosora, hyppyrit, torpparin asfaltti ja sateen pehmitämä savipinta laittavat kuskien ajotaidot koetukselle.

Ja koska tämä tosiasia haluttiin jälleen todistaa, Antti aloitti jo talvella suunnittelemaan reittiä. Tavoitteeksi asetettiin 15 Jyväskylän suurajojen pikatavalta sisältävä reitti. Pikataipaleiden tuli olla osa Suurajoja joskus miesmuistin aikana ja niiden tuli sijaita jossain Jämsän ja Tampereen välillä.

Kesäkuun kuudes kokoonnuttiin Vehoniemen munkkikahvilaan, johon saapuikin toistakymmentä pyörää kukseen ja Antin avukseen rekrytoimat Ari ja Ari. Ja koska tavoitteena oli soralla ajettava seikkailu, pyörän merkistä ja tyypistä riippumatta kaikki pyörät tulkittiin seikkailupyöriksi.

Ennakkotilaukseen kuului myös poutakeli ja hieman kostea sorapinta, jotta välttyttiin pölyltä. No, pölyltä välttyttiin. Ennen lähtöä Antti kertasi jonossa ajamisen perusteet. Ohje oli, että kaikki ajavat omaa ajoaan haluamallaan nopeudella ja edellä

menevään pidetään riittävä etäisyys: jos pystyy lukemaan edellä ajavan rekisterinumeron, ajaa liian lähellä. Risteyksiin tullessa näytetään suuntavilkku hyvässä ajoin ja varmistetaan, vaikka jäämällä odottamaan, että takana tuleva lähtee perässä samaan suuntaan.

Reitin varrella pysähdyttiin merkittävimpiin rallikohteisiin, eli paikkoihin, joissa on ollut massiivisesti ulosajoja, liukkaita siltoja, parhaita hyppyreitä, ... ja joissa kaikissa Antti kertoi tarkemmat yksityiskohdat. Samalla testattiin, pystyykö moottoripyörällä nopeusrajoitusten puitteissa hyppäämään hyppyreistä ja muutenkin,



Ensimmäinen tutustumiskohde
Salmentaka/Sahalahti

"Reitin varrella pysähdyttiin merkittävimpiin rallikohteisiin, eli paikkoihin, joissa on ollut massiivisesti ulosajoja, liukkaita siltoja, parhaita hyppyreitä, ... ja joissa kaikissa Antti kertoi tarkemmat yksityiskohdat."

onko mahdollista pysyä tiellä. Tiellä pysyttiin, nopeus ei riittänyt ilmalentoon, mutta hieman tuntui kevennystä. Ouninpohjantie 1028 kohdalla pysähdyttiin oikein tutkimaan miltä kuuluisa keltaisen talon hyppypi näyttää. Västilässä onnistuttiin ajamaan Sébastien Ogieria paremmin se loiva oikea, jossa hän tämän vuoden suurajoissa paineli lepikkoon. Koko porukkamme selvisi kyseisestä mutkasta kunnialla. Meillä taisi olla paremmat nuotit tai paremmat alustan säädöt.

Reitti sisälsi kuuluisia Suurajojen pikataipaleita: Salmentaka/Sahalahti, Västilä, Päijälä, Ouninpohja/Kakaristo/Pitkäjärvi, Olkkola, Talviainen/Juupajoki, Juupajoki/Salokunta/Kokkola ja Siitama. Ajoreitin varrella olleita pikataipaleita ei pysty nimeämään yksikäsitteisesti, koska pikataipaleiden yksityiskohdat ja nimet ovat vuosien varrella vaihdelleet. Reittiin kuului vielä varakohteita: Hassi, Arvaja, Himos/Vaheri, ja Saakoski, mutta ne käydään tarkistamassa tulevien vuosien ajokerroilla.

Osallistujat olivat tyytyväisiä: "Reitin pituus ja kesto oli just sopiva", "Asfalttia ei ollut liikaa", "valittu reitti palveli erilaisia pyöriä", "Kolme ohjaajaa oli sopiva määrä", "Jono toimi hyvin". Myös kehitysideoita saatiin: "Taukoja voisi ehkä olla enemmän ja lyhyempiä", "Ohjaajilla voisi olla huomioliivit", "Pysähtyessä olisi hyvä tietää tauon pituus".

Homma toistetaan ensi vuonna, Kontiossa jo saatiin suostuteltua mukaan sitoutuneita ohjaajia.

Keltaisen talon hyppypi



Mopedilla lisalmesta Imatralle ja takaisin

lisesti perille



HOSTELLIREISSAAJATARINA JA KUVAT: TIMO KOSONEN
REISSUKOHDE: HOSTEL UKONLINNA, IMATRA
JULKAISTU ALUNPERIN: HOSTELLIT.FI



Olen työelämästä pikkuhiljaa eroa ottava vuosikymmenet kuljetusalalla leipäänsä hankkinut moottoripyöräilevä ukki. Suomineito on tullut melko hyvin tutuksi raskaan liikenteen kuljettajan ja kouluttajan ominaisuudessa.

Minulle moottoripyöräily on intohimoinen harrastus, tapa lähteä tien päälle rentoutumaan. Kun laitan kypärän hihnaa kiinni, niin tavoitteena on löytää sisäinen rauha ja päästä nauttimaan mutkateiden kilometreistä; ennakoivalla ajotavalla ja liikennesääntöjä noudattaen turvallisesti perille.

Moottoripyöräilyyn vaikuttava tärkeä turvallisuustekijä on ajoneuvon kunto. Pyörän pitää olla asianmukaisesti huollettu ja teknisesti moitteettomassa kunnossa. Euroopan unionin alueella moottoripyörien katsastusvelvollisuus on herättänyt laajaa keskustelua, mutta Suomessa ei ole toistaiseksi otettu käyttöön moottoripyörien pakollista määräaikaikatsastusta. Kymmenen kesää olen ajanut vuoden 2006 Triumph Rocketilla, ja hyvin se on tehtävänsä kesäisenä kulkuvälineenä täyttänyt.

Moottoripyörällä ajaessa ei ole kiire minnekään, joten ajoreitit tulee valittua hienan eri näkökulmasta kuin raskaalla kalustolla liikkeessä. Motoristimatkoilla en kuluta paljonkaan Suomen pääteitä, vaan reittivalinnat osuvat usein kolminumeroisille seututeille ja hyväkuntoisille nelinumeroisille teille.

Kun sain tiedon valinnastani hostellireissaajaksi, tuntui heti hyvältä vaihtoehdolta



lähteä reissaamaan kotikulmiltani Iisalmesta kohti Imatraa.

Ensimmäisen Imatran reissun moottoripyörällä tein jo kesällä 1973, jolloin Imatran ajo oli ratamoottoripyöräilyn MM-osakilpailu. Yleisöä oli kisapäivinä noin 54000 maksanutta katsojaa, ja kaiken huippuna Iisalmen Teuvo Länsivuori voitti 250-kuutioisten luokan.

Hostellireissaajamatkalle lähdän toukokuun viimeisellä viikolla Iisalmesta, reittejä ja tulevia etappeja ohjailee halu pysähtyä erilaisissa mielenkiintoa herättävissä kohteissa. Monet perinteiset kesäkahvilat eivät vielä ole avoinna, mutta se tuskin matkantekoa hidastaa.

Jo kansakoulun alaluokilla mieliaineitani olivat uskonto, historia, maantieto ja ympäristöoppi. Samat aiheet tulevat esiin tämänkin reissun aikana; maa- ja metsätaloutta, vesireitteihin liittyen siltoja ja kanavia. Paikkakunnan kirkko on usein rauhallinen paikka pysähtyä virkistytymään. Matkalla tulee varmaankin mo-



nenlaisia nostalgisia muistoja vuosikymmenten varrelta, mutta toivottavasti myös jotain aivan uutta ja ihmeellistä.

Tarkoituksena ei ole tehdä mitään rautaperseajoa, vaan matkalla saatan tehdä suunnitelmasta poikkeavia mutkia, välillä pysähdyn virkistytymään ja matkamuitoksi valokuvia ottamaan.

NÄIN SE REISSU MENI LÄHDÖSTÄ MAALIIN

Ke 27.05 Iisalmesta Varkauteen

Alkuperäinen aikataulusuunnitelma oli lähteä Iisalmesta torstaiaamuna ja ajaa Imatralle yöpymään, ja sieltä Varkauden Haasialahteen edesmenneen appiukkon kotipaikalle, joka nykyisin palvelee meitä vapaa-ajanviettopaikkana.

Torstain sääennusteet kuitenkin kannustivat lähtemään jo keskiviikkona, torstaille oli ennustettu sateista päivää. Lähtö olikin hyvin ajoitettu ja Varkauteen sain ajella suunniteltua matkatieireittiä sadehousut repussa.

Keskiviikkona klo 16.30 lähtö Iisalmesta. Ennen lähtöä vielä rengaspaineiden tarkastus, reppu selkään ja lähtökiihdytys viitostielle. Iisalmen ohiajotiellä vilkku oikeaan, ja mutkateitä kohti. Peltosalmen sillan jälkeen kohti Kotikylää ja Martikkalan kautta Maaningan ohi. Mustanvirran sillan alla pieni stoppi, lintutornilla bongaukset ja eväsrepusta savulihäsämpylän puolikas matkaenergiaksi. Meno jatkuu Länsirannantietä Hirvilahden kautta Puutossalmen Ihmetuvalle. Lossikyydillä Suomen suurimpaan saareen, Soisalon hyväpintaisia teitä Leppävirralle ja viitostietä Varkauteen.

Yöpaikka löytyi Varkauden keskustasta lankomiehen vieraana. Sukulaismiehen kanssa maailmanparantamiseen tähtäviä juttuja hyvän iltapalan kera ja sitten vaan unille.

To 28.05 Varkaus – Rantasalmi – Sulkava – Imatra

Talon isäntä oli jo aamulla aikaisin lähtenyt töihin, joten aamukahvin sain nauttia omaan tahtiin itseni seurassa.

Kahvin jälkeen ajoin Varkaudessa Taipaleen kanavakierroksen vanhalla ja vähän uudemmalla kanavalla. Sitten kylmäsemmällä tankki täyteen, sadehousut jalkaan ja kohti Imatraa. Sadekuuroja ennakoiden reittisuunnitelmassa vain yksi lukittu stoppi, Parkumäen taistelun muistomerkillä Rantasalmen ohituksen jälkeen. Parkumäessä vähän jo aurinkokin näyttäytyi, joten oli helppo laittaa terveiset muistomerkin vieraskirjaan.

Sulkavaa lähestyessä sadehousut hankkivat hintansa. Sateen sattuessa Sulkavan kylällä käynti jäi seuraavaan kertaan. Saderintama meni nopeaan ohi, joten Telakanavalla nopea pysähdys ja kanavan maisemien ikuistaminen.

Matka jatkui Lohilahden Vanhalle Unskalle, jossa ravitsemustauko ja Unskan uniikkijuoma reppuun odottamaan Imatralle saapumista.

Imatralle saapuminen aikataulun mukaan mahdollisti legendaariseen Imatran ajojen katurataan tutustumisen ennen majapaikkaan menoa.

Jäähalli oli tuttu paikka, mutta Hostel Ukonlinna ajelin opasteiden mukaan. Hostelliin ilmoittautuessa tuntui kuin olisi paikassa ennenkin käynyt, Taru ja Pete ottivat matkamiehen tuttavallisesti vastaan.





Huone 5, hieman kostuneet ajokampeet kuivumaan, ja repusta maalijuoma naamariin. Pari tuntia aikaa Suomi - Tsekki kiekko-ottelun alkuun, joten ilman isompaa kiirettä pääsin rantasaunan kosteista löylyistä nauttimaan. Uimaan menon luovutin saunakavereille.

Kiekkopelin alkua odotellessa ihailin urheiluaiheista seinätaidetta ja suurta määrää pokaaleja ja muita palkintoja. Kiekkopelin huumassa nautintoaineena talon makoisaa munkkia punaviinin kera. Otteluvoitto Suomelle, ja matkamies valmistautumaan yönulle.

Pe 29.05 Imatra – Puumala – Savonlinna – Haasialahti

Matkaa ei ole tarkoitus viettää makoi-lemalla, joten perjantaina jo puoli seitsemältä hostellin keittiössä omavalmisteinen aamiainen, ja valmistautuminen päivän teemaan. Tulomatalla tehdyn nuottikierroksen kokemuksella kiertämään kilparata uudestaan ja sen jatkoksi tutustumaan kaupungin keskustassa olevaan moottoripyöränäyttelyyn.

Imatran ajojen 60-vuotisjuhlan kunniaksi on kävelykadulle avattu mielenkiintoinen näyttely. Liiketilojen näyteikkunoissa on ihailtavana toistakymmentä 1950 – 80 luvun aitoa kisapyörää, joilla on kilpailtu Imatran katuradalla.

Näyttelyyn tutustumisen jälkeen matka jatkuu sadetutkan ohjeilla pois sateen alta

Puumalan kautta Savonlinnaan ja Oraviin, Tappuvirran lossin kautta Haasialahden ukkilaan yöksi.

Perjantapäivä oli varmaankin yksi toukokuun viileimpiä päiviä, ja kylmän kelin vallitessa annoin itselleni luvan ajaa Savonlinnan sataman lörtsykahvilan ja Oravin matkailukeitaan ohi pysähtymättä. Pakolliset pysähtymiset tein Puumalan sillan alla ja Kallislahden koulun pihassa. Puumalan silta valmistui vuonna 1996, joten monta Imatran reissua kuljettiin Puumalan lossia käyttäen.

Isäni on syntynyt Säämingin Pirhiänimessä ja käynyt kansakoulua Kallislahdessa, joten koulun pihassa vierailu oli lukittu reittisuunnitelmaan.

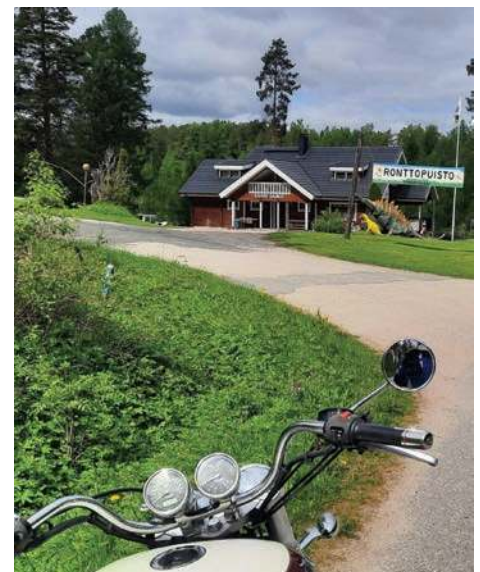
Ukkilan pihaan kurvatessa kohtasin tämän reissun suurimman yllätyksen: Rakas vaimoni oli anopin kanssa minua vastaanottamassa ruokapatojen ääreen.

Pe 29.05 klo 15.00 – Su 31.05 klo 12.00

Lakisääteinen 45 h viikkolepo sisältäen työnjohtotehtäviä savusaunan pesussa ja kukkaistutuksissa, polttopuiden pinoamista ja muita kesään valmistautumiseen liittyvää. Työnjohtokintaatkin sain käyttö-ohjeineen.

Su 31.05 Haasialahdesta Iisalmeen

Viikkolevon (Rankan työleirin) jälkeen matka jatkui kotia kohti.





Tappuvirran lossilta Varkauden suuntaan menevä seututie 468 on mainittu medias-
sa yhtenä Suomen huonokuntoisimmista
seututeistä. Näillä päällystevaurioilla
teillä tärkeänä turvallisuustekijänä koros-
tuu kuljettajan ajotavan lisäksi renkaiden
ja jousituksen toimivuus. Olipa hyvä ajella
kun Rocketin perinteisen talvihuollon li-
säksi etujouset oli ennen reissua laitettu
uutta vastaavaan kuntoon.

Eduskunnan joululahjarahaa on tälle
vuodelle seututie 468:n peruskorjauksen
suunnitteluun myönnetty 200 000 euroa.
Tien vakituksena käyttäjänä mielenkiin-
nolla odottelen, kuinka suunnittelu ja
korjaus etenee.

Monttuisen mutkatien jälkeen matka jat-
kuu valtatietä 23 pitkin Karvionkanaval-
le, lettukahvit ulkoterassilla ja mopedin
tankki täyteen. Heinäveden reiteillä viih-

tyisi pidempäänkin, mutta nyt suuntasin
lähellä oleviin kohteisiin Varistaipaleessa
ja Palokissa.

Varistaipaleen nelisulkuisessa kanavassa
oli jo veneilijöitä liikenteessä.

Palokin Ronttopuistossa pysähdyin, ja
sain ihailla vähän vanhempaa metsäko-
netta. Se on ensimmäisiä Einari Vidgre-
nin 70-luvun alussa perustamalta Pons-
sen tehtaalta valmistuneita koneita. Sulo
Pirosen koneille kävin säiliöautonkul-
jettajana viemässä polttoaineita samalle
tontille jo 80-luvun alkupuolella, joten
historian muisteluksi meni tämäkin etap-
pi. Finnharvest Oy on jatkanut Sulon pe-
rinteitä Suomen lisäksi useissa muissakin
Euroopan maissa ja nyt myös Amerikassa
asti.

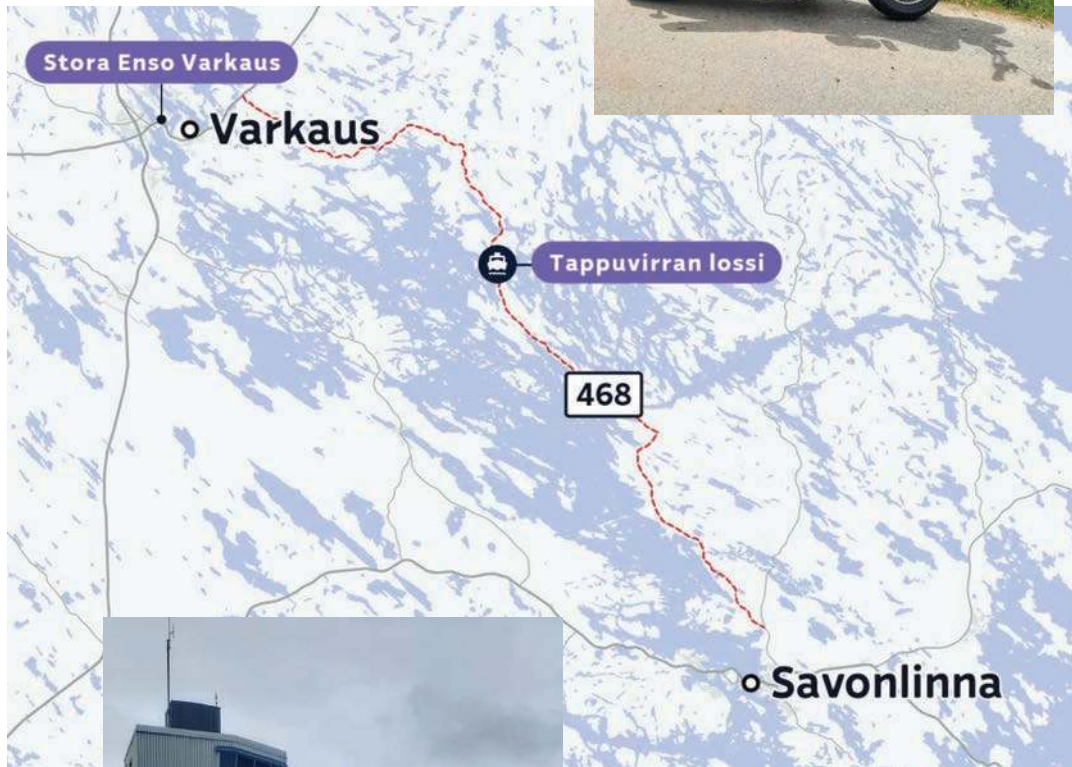
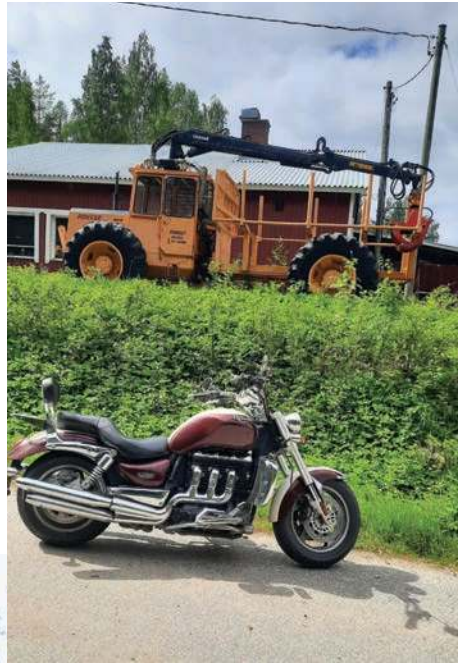
Sitten vaan hyvistä seututeistä nauttien

pyhäpäivän kirkkokierros Riistavesi- Kaa-
vi- Juankoski- Nilsia- Varpaisjärvi- Lapin-
lahti linjaa Iisalmeen.

**Turvallisesti perillä Iisalmessa sunnun-
taina klo 16.30**

Iisalmessa kiekkohuuma jatkuu maanan-
taina, kun 120 jääkiekkoilijan alkua pu-
kevat Suomi-paidat päälleen Olli Jokisen
vetämällä kiekkoleirillä.

Seuraava hostellireissu suunniteltu, ja on
tekemistä vaille valmis. Veneellä Linna-
saaren kansallispuistoon.



KÄYTTÖVOIMANA SÄHKÖ

TEKSTI: ANNE URRILA
KUVA: CHATGPT

Oletko kokeillut sähkömoottoripyörää? Minä en, vaikka hieman kyllä kiinnostaa – siis kokeilu. Ajatus sinänsä on mielenkiintoinen, mutta kestänee vielä vuosia ennen kuin sähköprätkät ovat yleisiä maanteilla. Trial- ja crossikäytössä ne ovat yleistymässä nopeasti, ja siihenhän sähkö sopii mitä parhaiten. Välitön vääntö helpottaa hankalissa kohdissa, ei ole meluongelmia joten trial-ratoja voidaan käyttää ilman naapureiden häiritsemistä vaikka vuorokauden ympäri. Trial-käytössä lataus sujuu mukavasti ajosuorituksen jälkeen tai tauolla.

Myös enduroon sähköpyörä sopii, tosin Päijänteen kierto ei vielä nykyisillä akuilla onnistu... Mutta lyhyet normaalit kisat. Ja tietysti ihan vaan yleinen enduroajelu, mikäs sen mukavampaa. Sähkökäyttöinen enduropyörä on helppo käsitellä ja kiitollinen ajettava. Sekä helppo huollettava - ei tarvitse ilmanputсарin huoltopeua. Itse asiassa uusien enduropyörien myynnissä on Stark VARG erittäin vahva tekijä. Ja myös KTM:llä on enduroon sopiva sähköpyörä, joita on Suomessakin rekisteröity useita. Ja endurossakin etuna on äänettömyys – erilaiset meluvalitukset voidaan unohtaa.

Entäs sitten matkan teko? Onko tarjolla järkeviä pyöriä? Ja ennenkaikkea, onko

range riittävä? No eipä taida olla. Suomessa on rekisteröity lukuisa määrä erimerkisiä ja -mallisia katukäyttöön suunniteltuja sähkömoottoripyöriä, mutta suurin osa niistä taitaa olla esittelykäytössä. Vai tuntee joku jonkun sähkömoottoripyörällä edes jonkinlaista matkaa ajavaa motoristia? Tai siis jotakuta joka ajaa muualta kuin maastossa?

Auto hankitaan yleensä kulkemisen tarpeeseen. Siis kun pitää kulkea paikasta A paikkaan B, eikä julkiset liikennevälineet tai kävely/polokupyöräily ole vaihtoehto. Silloin mukavuus, taloudellisuus, turvallisuus, ympäristöystävällisyys, jne ovat vahvoja argumentteja mallin ja käyttövoiman valinnassa. Mutta Suomessa on hankalaa perustella moottoripyörän hankintaa järkisyin - moottoripyörä on harrastusväline (joka tosin joskus ratkaisee myös tarpeellisen liikkumisen ongelman). Eli ajamisen edullisuus (tai edes ympäristöystävällisyys) ei ratkaise mitään. Vähän sama juttu kuin harrasteautoissa. Sen sijaan 'fiilis' ja tiettyyn viiteryhmään / genreen kuuluminen ovat määrittäviä tekijöitä.

Suurin osa tämän lehden lukijoista ei voisi kuvitellakaan ajavansa sähkömoottoripyörällä (muuta kuin ehkä maastossa). Ajamiseen liittyy vahvasti polttomootorin äänet ja 'tuntu'. Suurin osa uusista

rekisteröidyistä mopoista on kuitenkin nykyään sähköisiä. Eli siis kasvamassa on sukupolvi, jolle sähkö (tai polttomootorin puute) ei välttämättä ole mikään tunnekysymys. Ovatko nykyiset mopoilijat tulevaisuuden sähkömoottoripyöräilijöitä?

Teknologia on aina kehittynyt, ja kehitty edelleen. Mutta ihmismielen on usein hankala ottaa vastaan uusia ajatusmalleja - out of the box -ajattelu on aika harvinaista. Muistan kyllä itse, kuinka 90-luvulla (siis viime vuosituhanella!) naureskeltiin moottoripyörien ABS -jarruille. Eihän ne voi toimia! Eivätkä ehkä ensimmäiset absit niin hyviä olleetkaan. Mutta nykyörissä ABS alkaa olla itsestään selvä eikä kukaan enää naureskele niille. Taidettiin muuten myös naureskella moottoripyörän vakionopeussäätimelle. Itse ainakin pidän sitä tietystyyppisessä maantieajossa erittäin käteväänä!

Sähkömoottoripyörien rekisteröinti on kasvanut voimakkaasti parin viime vuoden aikana. Traficomien mukaan Suomessa on vuosien 2021 - 2026 aikana rekisteröity lähes 300 sähkömoottoripyörää, joista melkein 200 vuosina 2025 ja 2026. Ja vahva veikkaukseni on, että vuoden 2027 aikana määrä lisääntyy jälleen muutamalla sadalla.



Mielestäni kysymys katuajoon sopivasta sähkömoottoripyörästä on siis pelkäämään akkuteknologian kehityksestä kiinni - se on ratkaiseva tekijä sekä rangen että latausajan kannalta. Kunhan tämä kysymys saadaan ratkaistua, ja markkinoille tulee muuten 'itselleni sopiva' pyörä, niin uskoisin ainakin itse vaihtavani käyttövoiman sähköiseksi. Mutta voi hyvin olla että oma motoristin urani on ohitse siinä vaiheessa kun akkuongelma on ratkaistu.

Traficomien tilastojen mukaan Suomessa on tätä kirjoittaessa yhteensä 172 289 liikennekäytössä olevaa, moottoripyöräksi luokiteltua ajoneuvoa. Sähkökäyttöisiä niistä on 325 kpl (ja neljä dieseliä!). Mitä nämä moottoripyörät sitten ovat? Suuri osa on moottoripyöräksi luokiteltuja skootteri-tyyppisiä ajoneuvoja (esimerkkinä bemarkin CE04). Mutta suurin osa on off-road -käyttöön suunniteltuja pienheijojä tai keskikokoisia moottoripyöriä. Mutta onhan niitä katu- ja adventurepyöräksi luokiteltujakin, tosin vain muutamia.

Olemme varmaan kaikki lukeneet Donutlabin 'ihmeakusta'. Sehän voisi olla ratkaisu range-ongelmaan. Mutta siihen enempi kantaa ottamatta, täytyy myöntää että onhan Vergen takavanteeseen inte-

groitu moottori todella näyttävä ratkaisu. Verge lupaa myös 300 km toimintasäteen joka riittänee kaupunkipörräämiseen ja 'ilta-ajeluihin'. Matkaa sillä tuskin tekee, sillä vaikka 300 km tuntuu pitkältä, kestää lataus kuitenkin aika pitkään tankkaamiseen verrattuna.

Edellämainittu Stark VARG on markkinoiden merkittävin sähkömoottoripyörien ja myös mopojen tekijä. Pyörät ovat hyviä, teho riittävä ja hinta kohtuullinen. Ja koska niitä myydään melko paljon, on niillä myös jälleenmyyntiarvoa. Pyörät ovat tarkoitettu lähinnä off-road -käyttöön, ja siinä ne ovatkin hyviä.

Zero- sähkömoottoripyöriä löytyy monen eri käyttöön. Zero X-line pyörät ovat pieniä ja näppäriä ja sopivat maastoon. Suomeen onkin rekisteröity jonkin verran Zero-pyöriä. Yrityksellä on myös 'täysverinen adventurepyörä', jolle luvataan myös kohtuullista toimintamatkaa (172-288 km). Myös kevereitä ja katumalleja löytyy.

KTM Freeride E-XC -pyöriä on myös muutamia, varmaankin enduro-käytössä.

Myös Harley-Davidsonilla on oma sähkömoottoripyörämallistonsa. Perinteisempää harrikkatyylä edustaa S2 Mulholland, kun taas S2 Del Mar kallistuu

hieman adventureen päin. Ja muutama malli siitä välistä. Suomeenkin on rekisteröity muutama kappale kumpaan.

Suomessa on rekisteröity myös yksi Kawasaki Ninja e-1, yksi suunnilleen kevaria vastaava KINGCHE XX5000DT, muutama harrikka (kolmea eri mallia), ja niin edelleen. Suuri osa varmaankin esittelypyöriä, yksityiskäytössä tuskin montaa on. Ja jos nyt tämän jutun lukija tunnustaa omistavansa, tai tuntee jonkun joku omistaa, katukäyttöön sopivan sähkömoottoripyörän, niin Motoristin toimitus olisi enemmän kuin iloinen mahdollisesta haastattelusta!

Tämä jutun kirjoittajalla ei ole mitään kokemusta sähkömoottoripyörästä (ja hyvin vähän sähköautoistakaan), isot kiitokset Koohoolle ja Tapsalle datasta ja keskusteluista.

Seuraavan lehden
aineistopäivä
3.11.2026

Motoristi 2026



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 tekstit 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

PAINOPAIKKA

PunaMusta

AINEISTOPÄIVÄT

3.11.

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.

ARVOISA URMAS LÄPSIÄINEN



TEKSTI JA KUVA: RISTO KAIVOLA

Olen nyt sopimuksemme mukaan asentaneet moottoripyöräänne täyskultaiset painot kahvojen päähän sekä kullatut jarru- ja kytkinvivut. Toivomme teidän olevan tyytyväinen näihin tarvikkeisiin sekä asennustyöhön.

Koska varsinkin kahvapainot ovat sängen arvokkaita, laitoimme niihin ruuvilukitteen lisäksi n. 10 cm pitkät varmistusvaijerit. Vaijerit ovat huomaamattomasti kiinni ohjaustangon sisäpuolella ja estävät painojen katoamisen, vaikka kiinnitys irtoaisikin. Niitä on hyvin vaikea katkaista.

Teidän kannattaa silti säilyttää pyöräänne aina lukitussa tilassa. Suosittelemme myös vahvan ja lukolla kiinnitettävän peitteen käyttöä, jos matkoillanne joudutte jättämään moottoripyöränne hetkeksiinkin vartioimatta.

Tiedetään tapauksia, joissa koko moottoripyörä on viety. Jälkeenpäin se on löydetty painot ja vivut väkivaltaisesti irroitettuna.

Asentamamme tarvikkeet sekä asennustyö on vakuutettu täydestä arvostaan kahden viikon ajan ostohetkestä. Sen jälkeen voitte halutessanne eri maksua vastaan jatkaa vakuutuksen voimassaoloa meidän kauttamme tai kääntyä oman vakuutusyhtiönne puoleen. Tuotteitamme ja asennusta koskevista asioista voitte tietenkin aina kääntyä puoleemme.

Teidän

Arvo Kimallus, valtuutettu Bling-Bling asentaja

Kimallus & Loiste OY

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 lungijengi, 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?