smoto SUOMEN MOTORISTIT RY FINLAND
www.bajahill.net

KEVÄTPÄRISTIN

Ducati Club Finland r.y. ● Eläintarhan Moottoripyöräilijät-ZOO MC r.y. ● Nummelan Moottorikerho r.y. ● Touring Finlandia Moottorikerho r.y.

Alppien Solat – Passot ja Collet

”Vielä viimeinen mutka ja sitten… avautuu eteeni henkeäsalpaava maisema – vuorenhuippu, jyrkät rinteet ja kaunis turkoosivetinen järvi…” Untako? Ei! Tämä on totta jossain Alpeilla mutkatien päässä.

Kuulin kavereilta jo 1970 -luvulla ensimmäisen moottoripyöräni aikoihin huhuja alppiteistä ja kuinka mahtavia mutkia niissä on. Olen unelmoinut niistä siitä lähtien. Enkä vain unelmoinut, vaan kiertänyt niitä jokaisena kertana kun siellä päin olen liikkunut viimeisen 10 vuoden aikana.

Miksi Alpeille?

Ne ovat vastakohtiensa huikaiseva kokonaisuus -lunta ja jäätä, aurinkoa ja lämpöä, kinttupolusta mahtavaan vuorten läpi jyräävään moottoritiehen. Ja ennen kaikkea Alpeilla on lähes määrätön joukko solia valloitettavaksi ja kerättäväksi.

Maantietoa

Alpit ovat muodostuneet Afrikan ja Euroopan mannerlaattojen yhteentörmäyksessä. Vielä nytkin mannerlaatat hierovat toisiaan ja Alpit nousevat joitain millejä vuodessa. Eroosio pitää huolen siitä, etteivät huiput nouse taivaisiin. Alpit alkavat Wienin takaisilta tasangoilta ja jatkuvat 1300 km pituisena vuorijonona Nizzan lähelle. Alppien alue on noin 160 000 km^2 ja ne levittäytyvät kahdeksan valtion alueelle. Näitä ovat Itävalta, Sveitsi, Ranska, Italia, Saksa, Slovenia, Lichtenstein ja Tsekinmaa.

Alpien raja on jyrkkä. Itävallan ja Saksan rajamailla Bodenseen itäpäässä vuoret nousevat aivan järven rannasta. Italiassa esimerkiksi Garda –järven toinen pää on Pon tasangolla ja toinen Alppien sylissä.

Alppien korkein kohta on Mont Blanc (Monte Bianco) yli 4700 m ja muutenkin Alppien korkein alue on tällä seudulla.

Alpit jakavat Eurooppaa – ei vain maantieteellisesti, vaan myös ilmastollisesti. Mont Blancista itään kulkee Alppien pääharjanne, jossa on monia noin neljä km korkeita huippuja. Harjanne jakaa ilmaston pohjoiseen ja eteläiseen. Etelässä ovat lämpimät välimeren ilmamassat ja pohjoispuolella kylmemmät alppi-ilmat.

sivulle 8

Vakuutusten voimassaolo ajoharjoitteluissa

Jukka Vehkaoja

Suljetulla alueella tapahtuvat ajoharjoittelut ja rata-ajot ovat joutuneet vakuutusyhtiöiden tarkempaan syyniin. Perusteluna on vakuutuskorvausten kasvu. Kulukehityksen muuttuminen huonompaan suuntaan on aiheuttanut sen että vakuutusyhtiöt ovat muuttaneet vakuutusehtojaan kireämpään suuntaan. Osa yhtiöistä ei korvaa lainkaan moottoriradalla tai muulla suljetulla alueella tapahtuvia vahinkoja vapaaehtoisesta vahinkovakuutuksesta - Kaskosta. Omavastuuosuuden korotus on myös merkittävä.

Suuren suosion saavuttaneet ajoharjoittelut moottoriradalla ovat käytännössä vakuutusyhtiöiden pannassa. Tänä vuonna suurin osa yhtiöistä on kiristänyt ehtojaan. Käytännössä mälliä moottoriradalla ei korvata enää lainkaan tai vain pieneltä osalta. Muutama poikkeus on. Pohjola –ryhmällä vakuutus on voimassa jos tilaisuus on SMOK:n (Suomen Moottoripyöräkouluttajien) kouluttajan tai Liikenneturvan EAK –kurssin käyneen opettajan johtama ajokoulutustapahtuma.

Vakuutusyhtiöt perustelevat kiristynyttä linjaansa runsailla vahingoilla. Totta varmaan onkin, että onnettomuudet ovat lisääntyneet rata-ajon suosion myötä. Niin on myös moottoripyöräily. Asian kääntöpuoli on se, että oikeakin ajoharjoittelu - siis pyörän hallinnan opettelu - on alistettu samaan kastiin. Nyt käytännössä ajoharjoittelu pitää tehdä liikenteen seassa että vakuutus olisi voimassa. Tämä ei oikein liene järkevää menettelyä ajotaidon parantamiseksi.

sivulle 10

Kevätpäivä starttaa Nummelasta

Järjestyksessä 27. Hymyilevän Motoristin Kevätpäivä järjestetään lauantaina 21.5.2005. Kevätpäivä alkaa Vihdin Nummelan lentokentältä, jonne motoristit kerääntyvät kello 10 alkaen. Tapahtuman suojelija on Tasavallan presidentin puoliso, tohtori Pentti Arajärvi.

Paraati kohti Helsinkiä alkaa kello 14. Motoristit ajavat letkassa Turun moottoritietä pitkin Munkkiniemeen. Paraati päättyy VR:n makasiineille, jonne yleisöllä on vapaa pääsy. Makasiineilla pidetään perinteiset puheet noin viiden aikaan. Makasiineilla on myös moottoripyöränäyttely.

Iltabileissä soittaa muun muassa Popeda.

sivulle 12

Rata-ajo harrastuksena s.16
Luovuta verta s.18
Ajokiellot tiukkenevat s.21
Vakuutuksiin tehopaino-hinnoittelu s.4
EMPY s.6-7

Artisti maksaa taas

Monet vakuutusyhtiöt ovat kiristäneet vapaaehtoisten kaskovakuutusten ehtoja. Uudet ehdot aiheuttavat päänvaivaa motoristille, joka haluaa kehittää ajotaitoaan. Ääritapauksessa vakuutus ei korvaa, mikäli ajoharjoittelu ei ole ajokorttiin tähtäävää ja liikenneopettajan antamaa. Osallistuttaessa ennakoivan ajon kurssille, joka järjestetään muulta liikenteeltä eristetyllä alueella, kasko ei välttämättä ole uusien ehtojen mukaan voimassa.
Vakuutusyhtiöiden kantaan ovat vaikuttaneet kaatumiset moottoriradoilla ohjaamattomassa rata-ajossa. Eväämällä suljetulla alueella tapahtuneiden vahinkojen korvaukset on ongelma jonkun mielestä ratkaistu. Jos esimerkiksi jarrutus- ja väistöharjoituksia tekee muun liikenteen seassa ja ilman opettajaa, vakuutus on taas voimassa. Uskon, että ehtoja tullaan tällä ajokaudella vielä tarkistamaan motoristien eduksi. Näin teki jo viime vuonna Pohjola, joka loivensi ehtojaan kouluttajia koskevissa vaatimuksissaan.

Janne Tervola

KEVÄTPÄRISTIN

Päätoimittaja:
Janne Tervola
janne.tervola@bajahill.net, puh. 0400 44 44 09

Julkaisija:
Ducati Club Finland ry

Painopaikka
Kirjapaino Oy West Point

Painos 20 000

Toimituskunta:
Santtu Ahonen, santtu.ahonen@bajahill.net
Jukka Vehkaoja, jukka.vehkaoja@bajahill.net

Ulkoasu:
Christina Palmu, c@bajahill.net

Ducati club Finland toivottaa sinut tervetulleeksi Suomen suurimpaan moottoripyöräparaatiin!

DCF on yksi tämän tapahtuman neljästä pääjärjestäjäkerhosta ja meidän panoksemme tämän kevätpäivän järjestelyissä näet konkreettisesti muun muassa tämän kädessäsi olevan lehden muodossa.

Kerhomme on Ducati –merkkisiin pyöriin erikoistunut moottoripyöräkerho. Joku on luonnehtinut meitä niin, että olemme Suomen aktiivisin merkkikerho. Tiedä häntä, mutta meitä lämmittää se, että toimintamme on huomattu.

Toimintamme pääalueet ovat moottoripyöräilyn perusasioissa. Pienenä kerhona (jäseniä n. 300) emme pysty tekemään aivan kaikkea mitä haluaisimme. Keskitymme kahteen toimintamuotoon, Ducati –tietouden lisäämiseen ja ajokouluttamiseen.

Ducati –tietoutta parannamme järjestämällä teknisiä iltoja muun muassa opettelemalla nokkahihnojen vaihtoa ja venttiilien säätöä. Kytkimen säätö ja korjaus ovat ainakin ducatisteille keskeisiä. Lisäksi teknisellä puolella tutustumme jousituksen säätöön ja sen saloihin.

Koulutusrintamalla panostamme ennakoivan ajon (EAK) koulutukseen järjestämällä kursseja myös eiducatisteille. EAK on tärkeää aloittelevalle motoristille. Myös kokeneille siitä on apua keväisenä "ruosteenpoistona".

Ajokoulutukseen liittyy myös ohjattu ajoharjoittelu moottoriradalla. Moottoriradalla tehtäessä se tapahtuu muulta liikenteeltä suojassa ja valvotuissa olosuhteissa. Radalla ei ole vastaantulijoita, joten esimerkiksi kaarreajoa voi harjoitella rennommin. Samalla voi hakea myös niitä omia rajojaan. Jarrutukset kovemmasta vauhdista on hyvä ja turvallista tehdä juuri radalla. Nyt vain vakuutusyhtiöt katsovat tätä hiukan karsaasti eli vapaaehtoiset vakuutukset eivät kata tätä toimintaa, jos vahinkoja sattuisi.

Lisäksi meillä on moottoriradoilla pelkästään rata-ajoon ja sen harjoitteluun liittyviä ratapäiviä Motoparkissa, Alastarolla, Botniaringillä ja Kemorassa.

Ennakoivan ajon ja rata-ajokoulutuksen lisäksi järjestämme endurokoulutusta. Oman pyörän omistaminen ei ole välttämätöntä, yhteistyökumppanimme vuokraa pyörät ja varusteet.

Tämän vuoden erikoisuus toiminnassamme on neljäs kansainvälinen Yöajo eli Night Ride 17.-19.6. Idea tapahtumassa on ajaa yöttömässä yössä kauniita suomalaisia mutkateitä tällä kertaa Savon sydämessä Saimaan rannoilla. Lähtöpaikkana on Mannilanniemen vapaa-ajankeskus Ryhälässä. Reitti on perinteisesti noin 300 km ja kiertelee Sulkavan, Puumalan, Savonlinnan alueilla. Kansainvälistä tuulahdusta tilaisuudelle antaa Giancarlo Falappa, joka on Superbiken maailmanmestari ja tulee mukaan Ducatin tehtaan edustajana.

Kerho järjestää myös perinteisiä kokoontumisajoja. Keväisin osallistumme muiden italialaisten merkkien kuten Aprilia, Benelli, Gilera, MotoGuzzi ja MV Agusta kanssa yhteiseen tapaamiseen. Kerholla on myös oma klubitapaaminen syyskesällä perinteisesti Räyskälän RR-ajojen yhteydessä.

Yhteiset motoristien tapaamiset ovat moottoripyöräilyä parhaimmillaan ja perinteisimmillään. Moottoripyöräilyyn liittyy olennaisesti myös tämä sosiaalinen puoli. Ehkä monet uudet motoristit eivät ole vielä löytäneet sitä. Suuri osa meistä harrastaa lajia juuri tuon sosiaalisen luonteen takia. Täältä löytyy uusia tuttavia ja myös monia ystäviä. Ilahduttavaa on naisten lisääntyvä osanotto joskus pelkästään miehiseltä kuulostavaan harrastukseen. ■

Toivotan kaikille motoristeille hyvää ajokautta tästä eteenpäin. Pitäkäähän kumipuoli alaspäin!

Jukka Vehkaoja
Ducati Club Finland ry
Puheenjohtaja

Iltabileet ja mp-näyttely makasiineilla

Teksti ja kuva
Janne Tervola

Kevätpäivän virallisen ohjelman lisäksi Makasiineilla on moottoripyöränäyttely. Jo päivällä on tarjolla live-musiikkia. Illalla Rock´n Roll Stationilla soittaa Popeda ja kaksi muuta bändiä. Makasiinien tapahtuman tiloista, ohjelmapalveluista ja vastaa LC-entertainment. Se on tapahtumatalo, joka on saanut alkunsa Leningrad Cowboys -yhtyeestä. Makasiinit toimii tilausravintolana ja sitä vuokrataan erilaisiin tapahtumiin, kuten nyt kevätpäivää varten.

- Olemme järjestämässä Suomen suurinta mp-kokoontumista. Tarjolla on hyvää ohjelmaa, ruokaa ja seuraa, Lassi Kiviniemi LC-entertainment Ltd:stä kertoo.

Jo päivällä Makasiineilla tapahtuu. Toistakymmentä näytteilleasettajaa on ilmoittautunut mp-näyttelyyn, joka on avoinna tapahtumapäivänä klo 11–20. Ulkona soittavat Lumottu maa ja BFS. Tarjolla on myös maukasta ja kohtuuhintaista ruokaa.

- Kaikki merkit viittaavat siihen, että paikalle on tulossa tuhansia ihmisiä. Täytyy kiitellä virkavallan positiivista suhtautumista tapahtumaan. Myös tapahtumaa järjestämässä olevien kerhojen henki on ollut hyvä.

Noin kello 20 ravintolapalvelut keskeytetään vähäksi aikaa ja Rock´n Roll Station siivotaan iltabileitä varten. Popedan lisäksi siellä soittaa kaksi muuta yhtyettä. 10 euron hintaisia lippuja on myyty ennakkoon lähes tuhat kappaletta. Ovelta voi vielä kysellä 15 euron hintaisia lippuja.

- Vapun jälkeen mainosspotit alkavat pyöriä Suomipop-radiokanavalla, niissä on lisätietoa tapahtumasta. ■

Tervehdys hymyilevän motoristin kevätpäivään osallistujille

Tänä vuonna 30 vuotta täyttävä Nummelan moottorikerho on mukana järjestämässä motoristien vuosittaista valtakunnallista suurtapahtumaa, Hymyilevän motoristin kevätpäivän kokoontumisajoa. Nummelan moottorikerho on yksi Vihdin aktiivisista toimijoista. Nämä toimijat ovat tärkeitä paikkakunnan monipuolisten harrastus- ja toimintavaihtoehtojen kannalta. Tällainen kansalaisaktiivisuus tarjoaa niin Vihdin asukkaille kuin muillekin eri alojen harrastajille kunnan järjestämien palvelujen lisäksi hyvät mahdollisuudet harrastaa, toimia ja viihtyä Vihdissä. Tällaiset tapahtumat antavat nähtävää ja elämyksiä myös niille vihtiläisille, jotka eivät ole alan aktiivisia harrastajia.

Keväinen Vihti tarjoaa hyvät olosuhteet tapahtumalle. Kunnan hyvät liikenneyhteydet eri suuntiin mahdollistavat suurenkin liikennemäärän joustavan kulun tapahtumaan ja sen toiseen osioon Helsinkiin. Vihtiläinen luonto ja maisema näyttäytyvät toivottavasti miellyttävänä myös motoristien silmään. Toivottavasti osallistujilla on mahdollisuus tutustua myös Vihdin monipuoliseen palvelutarjontaan.

Toivotan juhlavuottaan viettävälle Nummelan moottorikerholle onnea ja menestystä toiminnalle myös tulevina vuosina. Samalla toivotan Hymyilevän motoristin kevätpäivän kokoontumisajoon Vihdin ulkopuolelta tulevat tervetulleiksi viettämään viihtyisää kevätpäivää Vihdissä. Vihtiläisten puolesta kiitän järjestäjiä tapahtuman toteutuksesta ja osallistujia sisällön ja elämän antamisesta tapahtumalle. ■

Petri Härkönen
kunnanjohtaja
Vihdin kunta

Nummelan moottorikerho 30 vuotta

Kuva Janne Tervola

Tänä vuonna Nummelan moottorikerholla on tuplajuhlavuosi. Kerho täyttää kunnioitettavat 30-vuotta ja sai järjestettäväkseen Hymyilevän Motoristin Kevätpäivän, yhdessä neljän muun kerhon kanssa.

Nummelan Moottorikerho on perustettu 9. toukokuuta 1975. Alkuun se oli Vihdin Nuorisotoimen alajaos, mutta toiminnan laajetessa siitä tuli oma, itsenäinen kerho. NMK:sta on vuosien saatossa kasvanut merkittävä kerho. Tänä päivänä kerhossa on noin 240 jäsentä ja 800 neliön toimivat tilat. Kerhotiloissa on mahdollisuus huoltaa, korjata ja pestä pyöriä. Talvisin säilytyksessä on noin 100 pyörää. Yläkerrassa on toimisto, oleskelu- ja kokoustilat sekä sauna.

Kerhossa on kaksi jaosta: katupyöräjaos ja kilpailujaos. Kilpailupuolen pääpaino on enduro. Lisenssillä ajavia kuljettajia on parikymmentä. RR-kuljettajia on myös muutama. Nummelan Moottorikerho on järjestänyt endurokilpailuja jo parin vuosikymmenen ajan. Kerhon kilpailut tunnetaan nimellä Nummelan Nostotalkoot. Vuonna 1998 NMK järjesti kaksipäiväisen EM, PM ja SM-kilpailun. Nummelan Moottorikerho on SML:n ja SMOTOn jäsenkerho.

Nummela sijaitsee läntisellä Uudellamaalla. Se on yksi taajama Vihdin kunnassa. Asukkaita kunnassa on noin 25 000. Vihdin kauniit kumpuilevat maastot ja mutkikkaat tiet ovat tulleet tutuiksi monille pääkaupunkiseudun motoristeille. Kesäiltaisin ja viikonloppuisin on moottoripyöräletkat tuttu näky Vihdin kirkolla, josta motoristit suuntaavat ajoreitit Jokikunnan ja Koisjärven kautta Lohjanharjulle.

Näillä reiteillä ajellessa saattaa jopa tällainen vanha, paatunut motoristikin löytää jälleen sitä mitä moottoripyöräily parhaimmillaan on! Saattaa jopa hetken tuntea sitä joka väliin tungettua adjektiivia, kun haastatellaan jotain keskieurooppalaisella pyörällä ajavaa pariskuntaa, että mikä tässä viehättää? ”No se vapauden tunne”. Höh, onko se nyt vapautta kun joka mutkaan tullessa saa pelkää onko edessä routareikä, irtohiekkaa vai isäntä Belaruksen ja sontakuorman kanssa poikittain? Tai pulitat parin kuukauden palkan vakuutusmaksuina, että yhtiöt pystyvät laajentamaan marmoripalatsejaan? MP-veroista puhumattakaan. Karpoa lainatakseni ”Taas on pientä ihmistä huijattu”.

Se paljon mainostettu vapauden tunne tuo minulle lähinnä mieleen tilanteen kun aikanaan moposta sai sen käyntiä estävän nokipiikin poistettua sytytystulpasta ja sai räjäytettyä ne kaikki 1,5 hevosvoimaa valloilleen. Ja kuolemaa halveksuen pyyhki kylän läpi jarrupolkimeen kajoamattakaan. No, mitä se olisi auttanut, eivät ne jarrut kuitenkaan olisi toimineet. Mutta tuo oli sitä vapautta jos mikä!

Ensimmäinen Motoristin kevätpäivä järjestettiin Helsingissä 14.5.1977. Mukana oli tuolloin 762 moottoripyörää ja 1450 motoristia. Seuraavan kerran Kevätpäivä vieraili Helsingissä 1996. Tuolloin paraatiin osallistui ennätykselliset 2500 - 3000 pyörää.

Itse osallistuin ensi kerran motoristin kevätpäiville kasikolme tai kasineljä Imatralla. Putkikassi tankkilaukkuna Jytäjammun tankilla. Ekan tankkauksen yhteydessä huomasin, että putkikassin pohjassa oli metallinapit (5 kpl). Ne hieroivat oikein aistikkaat kuviot juuri maalatuun tankkiin. Hotelli, jossa yövyimme, oli edullinen. Hinta johtui varmaan siitä, että huoneemme ikkunan alla oli paikallisen karvarallin kääntöpaikka. Ja karvarallia kesti aina aamu kuuteen saakka, kun nuoriso vingutti kumia hikikorolloilla ja taunuksilla ja näin yritti tehdä vaikutusta vastakkaiseen sukupuoleen.

En kuitenkaan saanut ensimmäisestä kerrasta kammoa moiseen juhlaan, vaan tuosta oikein innostuin kiertelemään niin kevätpäiviä kuin kaikenmaailman kokoontumisajoja. Parhaana vuonna tuli käytyä noissa kokkareita yli kymmenessä vuoden aikana, talviralli ja pystymettä mukaan lukien. Oli siinä nuoren miehen kunto koetuksella. Kun siihen aikaan ei rallipaikoilla ollut olutteltoja, pyrittiin paikalle kantamaan tisleet mahdollisimman kompaktissa muodossa. Ja seuraukset sen mukaiset: Whisky pysyi nuoren miehen kropassa ja pitkään! Kokkotreffenistä yksi vuosi viimeinenkin järjestäjä jo istui kotisaunan lauteilla, kun minä vielä mittailin tyhjää nurmikenttää. Kello oli puoli kolme sunnuntai-iltapäivänä, kun paikalle saapui paikallinen poliisi. Pyysin puhaltaa johon pohjalaanen konstaapeli auliisti suostui. Puhallettuani mittariin kysyi konstaapeli ”Notta onko klopiilla pitkäkin matka kotia”. Kerrottuani matkaa olevan reilut 500 kilometriä näytti vallesmanni mittaria ja tokaisi: ”Tuloo pitkä ilta”. Mittari näytti 1,4.

Hurahtihan tuo serkkunikin keskisuomesta samaan lajiin. Ja niinhän me tavattiinkin harvase viikonloppu milloin missäkin mp-karkeloissa. Juotiin tytöt näteiksi ja kehuttiin sukulaisia. Ja eikös jossakin sukujuhlissa rakas äitini siskolleen kehumaan kuinka meidän Heikki ja teidän Harri ovat löytäneet yhteisen, terveen harrastuksen. No saattaa niitä huonompiakin löytyä, ei vaan näin äkkiseltään tule mieleen.

No ei, onhan tuo moottoripyöräily antanut paljon, tällaistakaan höpönlöpöä tuskin julkaistaisiin missään Rotareitten vuosijulkaisussa, korkeintaan varottavana esimerkkinä viinan vaaroista. Ja paljon on harrastuksen kautta löytynyt uusia ystäviä. Tämäkin Kevätpäivä olisi jäänyt tekemättä ilman sitä h... tin hyvää tiimiä, jotka ovat uhranneet omaa ja perheen aikaa sen eteen että saamme aikaan Suomen suurimman ja näkyvimmän MP-tapahtuman.

Kirjoitan tätä kauniissa Lapin maisemissa Kätkätunturin kupeessa Levillä. Vaikka maaliskuu on jo puolessa välissä, on öisin pakkasta – 32 astetta: Se siitä kasvihuoneilmiöstä ja ilmaston lämpenemisestä. Lunta on maassa lähes metri ja rinteet unelmakunnossa. Ensi viikolla pitäisi viedä Trumppa pajalle sisäänajoon ja ensihuoltoon, mutta lautaillaan nyt ensin tämä viikko. Kyllä Suomi on hieno maa asua ja harrastaa! ■

pj Heikki Penttilä
Nummelan
Moottorikerho ry

OIKEUSTIETEEN TOHTORI PENTTI ARAJÄRVEN TERVEHDYS

Hyvät hymyilevät motoristit

Tunnetusti kevään merkkejä on kaksipyöräisten ilmestyminen maanteille ja katukuvaan. Hymyilevän motoristin kevätpäivä on epäilemättä hyvä ja näyttävä tapa muistuttaa esimerkiksi autoilijoita siitä, että tämä on tapahtunut. Samalla se on varmasti hyvä tapa muistuttaa itse motoristeja siitä, että merkittävä osa liikenneturvallisuudesta on itsestä kiinni. Vastuullinen ajotapa ja itsensä suojaaminen hyödyttävät kaikkia. Tapahtumanne yhden osan mukaisesti on paljon parempi luovuttaa omaa verta hallitusti Suomen Punaiselle Ristille kuin valuttaa omaa tai muiden verta maantielle. Toivotan motoristeille mitä parhainta ja turvallisinta kevätpäivää ja ajokesää.

Pentti Arajärvi

Touring Finlandia MK - motoristi matkalla

Uuden kokeminen on aina ainutlaatuista. Matkustamien vie meidät tutustumaan uusiin ihmisiin, paikkoihin, ruokiin, juomiin ja mutkateihin. Paljon jäi luettelosta mainitsematta, mutta uskoisin että moni matkamotoristi, tai siitä haaveileva, tunnistaa näistä osan omakseen. Kavereitten tapaaminen oman asuinalueen ulkopuolella on aina mukavampaa kuin rappukäytävässä. Rappukäytävässä harvemmin jutellaan niitä näitä, mutta jo 50 kilometrin päästä kotoa ollaankin jo paljon paremmissa väleissä.

Touringin jäsenet tuppaavat olla joka paikassa. Välillä jopa niin sankoin joukoin, että esimerkiksi FIM-ralleista tulee kerholle kaikenlaista pystiä milloin suurimmasta osallistujamäärästä, ajetuista kilometreistä kuin myös naisosallistujista! Touringin yhtenä tavoitteena on edistää matkamoottoripyöräilyä niin kotimaassa kuin ulkomaillakin. Kerhon jäsenistä löytyy paljon kokeneita motoristeja, jotka ovat olleet tämän harrastuksen kanssa pitkään tekemisissä. Monet maat ja mannut on kierretty ja useimmiten on tultu vielä takaisinkin. Meiltä voi kysyä mitä vaan! Vaikka miten pääsee jalka paketissa kotiin Espanjasta ja miten saa pyörän sieltä takaisin. Tietoa ja taitoa löytyy joka lähtöön.

Kerhon tarkoitus

”Kerho pyrkii kasvattamaan jäsenistään ajokulttuurin vaatimuksista selvillä olevia huolellisia ja taitavia kuljettajia ja matkustajia.”

TFMK järjestää jäsenilleen myös EAK - koulutusta, ratapäiviä, kokoontumisajoja ja mahdollisuuden osallistua FIM-ralliin. Touring Kaskovakuutus on ainoastaan jäsenillemme suunnattu ja jonka tarjoamista eduista kannattaa ottaa selvää. Ota yhteyttä meihin niin kerromme mielellämme lisää tai käy katsomassa www.tfmk.com. ■

Aurinkoista kevättä toivottaa

Stephan Öström
TFMK ry puheenjohtaja

Toiminnanjohtajan turinat

Kuva Janne Tervola

Kirjoitan tätä Maaliskuun viimeistä edellisenä päivänä. Ylihuomenna on aprillipäivä. Ulkona aurinko paistaa kirkkaasti, mutta pohjoisesta puhaltaa jäätävä tuuli, eikä lumi näytä millään sulavan. Tänä keväänä on olut harvinaisen raskasta odottaa kesän tuloa ja ajokauden alkua. Motoristin talvimasennus, sitä se on. Tuleva kesä ja sen odotus auttaa jaksamaan. Tietty nyt vähän kutittelee arvailu siitä, mitähän Bajahill aprillipäivänä 2005 keksii. Monena menneenä vuonna se on onnistunut naruttamaan jopa valtamedioita veret seisauttavilla MP-uutisilla. Osansa ovat saaneet niin AKE, vakuutusyhtiöt ministeriöt, verottaja, kauppiaat. Kukaan ei ole turvassa, kun Bajahill julkaisee Huhtikuun 1. päivän uutisensa. Paitsi ne, jotka aidosti harrastavat tai edistävät moottoripyöräilyä.

Mikä tahansa näistä otsikoista voisi olla ylihuomenna, aprillipäivänä, Bajahillin etusivulla, mutta ei ole, koska nämä ovat tositarinoita.

> *MP-vakuutuksille tehopainohinnoittelu*
> *Työryhmä pohtimaan parempaa liikennevakuutuslakia*
> *Vakuutusyhtiö ei korvaa vapaaehtoisessa ajokoulutuksessa tapahtunutta vahinkoa*
> *Vanhojen moottoripyörien verotus laski 8 prosenttiin*
> *Ake lähettämässä 2 milj. euron laskua motoristeille*
> *Valmistellaanko käyttömaksua moottoripyörille kaikessa hiljaisuudessa*
> *Moottoripyörien rakentelua ja omavalmisteiden tekemistä aiotaan helpottaa*

Pohjola avasi pelin MP-vakuutusten tehopaino hinnoittelussa. Pohjola suunnittelee MP-vakuutusten hinnoitteluperusteiden muuttamista teho/paino suhteeseen perustuvaksi, nykyisen kuutiotilavuuteen perustuvan hinnoittelun sijaan. Tämä merkitsisi hinnanalennuksia raskaille ja pienitehoisille pyörille, joita ovat tyypillisesti custom –tyyppiset pyörät. Mitalin toinen puoli on kuitenkin se, että suuritehoisten ja kevyiden sporttipyörien vakuutusmaksut Pohjolassa nousisivat vastaavasti. Pohjola pyrkii toimitusjohtaja Eero Heliövaaran mukaan tulevaisuudessa entistä oikeudenmukaisempaan vakuutusmaksujen hinnoitteluun.

Tuoko muutos kauan kaivattua kilpailua? Millaiseksi hintahaitari muodostuu? Se jää nähtäväksi. Varmaa on kuitenkin, että muiden yhtiöiden on reagoitava, mutta muuttuuko kaikkien yhtiöiden hinnoitteluperusteet jälleen samanlaisiksi vai syntyykö uutta, nyt kovin vaikeasti havaittavaa hintakilpailua, siitä on kiinnostunut suuri joukko meitä motoristeja.

Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus on täydessä vauhdissa. Tämän vuoden lopulla pitäisi olla luvassa tuloksia ja uusia lakiesityksiä. Kiinnostako tämä meitä? Kannattaisi kiinnostaa. Liikennevakuutus on lakisääteinen, se on pakko ostaa jos aikoo ajaa prätkällä tien päällä. Hinnat määräytyvät näennäisesti vapailla markkinoilla entisen, ministeriön suorittaman hintasääntelyn sijaan.

Minkälaiset markkinavoimat siten jylläävät markkinoilla, joilla tuotetta on pakko ostaa. Tarjous on kuin Kummisetä elokuvasta, siitä ei voi kieltäytyä. Toimiiko hintajousto, väheneekö tuotteen kokonaismyynti hintatason noustessa, muuttuvatko markkinaosuudet? Lakisääteisen maksun hinnoitteluperusteet ovat väkisinkin erilaiset tavalliseen kaupalliseen tuotteeseen verrattuna. Lainsäädäntö määrittelee pelisäännöt. Nyt meillä on mahdollisuus vaikuttaa niihin pelisääntöihin. SMOTO on muodostanut tarvittavat kontaktit, perustanut laajapohjaisen työryhmän ja työ konkreettisten ehdotusten valmistelemiseksi on alkanut. Siitä, mitä ehdotamme ja miten ehdotuksemme perustelemme, tullaan tiedottamaan tiiviisti www-sivuillamme www.smoto.fi

Moottoripyörien verotuksen suhteen on pitkästä aikaan positiivista kerrottavaa. Vuosina 1958-1973 käyttöön otettujen moottoripyörien verotukseen on tullut tärkeä kevennys. SMOTOn pitkäjänteinen työ on tuottanut tulosta ja tulli on pudottanut mainitun ikäluokan pyörien verokannan 8 prosenttiin.

Tähän asti näistä pyöristä on peritty veroa joko museopyörän, ikävähennysjärjestelmän tai uuden autoverolain mukaan markkinahinnan perusteella verokannan ollessa kuutiotilavuudesta riippuen 8-23 %. Verotus on kaikissa tapauksissa saattanut olla EU oikeuden vastaisesti syrjivää. Veroa ei saa periä enemmän, kuin mitä niistä on aikoinaan peritty. Korkeaa erillisveroa alettiin kerätä vasta vuonna 1974.

Tämä uusi tulkinta tietää veronpalautuksia lukuisille harrastajille ja hyödyttää erityisesti veteraanipyörien harrastajia, jotka voivat nyt hankkia harrastuspelin Euroopan suurista valikoimista. Ne, jotka ovat vuonna 1999 tai sen jälkeen tuoneet maahan vuosina 1958-73 valmistetun moottoripyörän voivat odottaa verotuksen korjaamista. Paikallisten tullipiirien pitäisi korjata näiden moottoripyörien verotukset automaattisesti, mutta harrastajien kannattaa olla tässäkin asiassa aktiivisia, voit viitata tullin ohjeeseen 154/340/04.

Mainittakoon kuitenkin, että kaikki ao. ikäluokan EU-vero-oikeudelliset ongelmat eivät vielä tulleet ratkaistuiksi, vaikka muutos onkin kiistatta oikeansuuntainen.

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) valmistelee muutosta vakuutusten seisonta-aikailmoitusten siirtämisestä sen hallinnoitaviksi. Tämä tarkoittaa sitä, että seisontailmoitukset tehtäisiin jatkossa vakuutusyhtiön sijasta AKE:lle. Suunnitelmaan kuuluu, että sekä seisonnan aloitus- että käyttöönottoilmoituksesta perittäisiin ns. pienin mahdollinen toimenpidemaksu joka on tällä hetkellä 9 euroa. Tämä merkitsisi ainakin kahden miljoonan euron lisäkulua pois motoristien kukkaroista.

Tuleeko käyttömaksu? Kaikki merkittävät vaikuttajatahot vaativat nykyisen autoverolain uudistamista ja erillisverotuksesta luopumista. Tämä tarkoittaa todennäköisesti käyttömaksuun siirtymistä. Seisonta-ilmoitusten viranomaishallinnan arvioidaan yleisesti olevan valmistumista käyttömaksun perimiselle. Käyttömaksuahan ei peritä ajalta, jolloin ajoneuvo on seisonnassa.

Valitettavasti verolakien valmistelu ei noudata länsimaisen demokratian normaaleja pelisääntöjä. Valmistelu tapahtuu suljetuin ovin ja salaisissa kabineteissa jonne vain hyvillä veljillä on pääsy. Kansalaisjärjestöillä on käytettävissään joukko erilaisia painostuskeinoja silloin, kun normaali demokratia ei toimi. Vuoden 2003 alussa käynnistimme massiivisen kampanjan, jonka avulla moottoripyörät saatiin mukaan silloiseen verouudistukseen. Myös tällä kertaa voimme käyttää, ja käytämme jo, useita erilaisia diplomatian ja suoran toiminnan keinoja.

Liikenne- ja viestintäministeriöstä kuuluu hyvää. Ministeriö on perustamassa työryhmää, jossa pohditaan keinoja sovittaa lainlaatijan, verottajan ja ajoneuvoharrastajien intressejä yhteen. Tämän pitäisi tarkoittaa sitä, että nyt ensi kerran yritetään yhteistuumin kehittää parempaan suuntaan mm. moottoripyöräharrastuksen olosuhteita Suomessa. SMOTOn lähtökohtana tulee olemaan se, että harrastusta ei pidä rajoittaa enempää kuin on liikenneturvallisuuden kannalta tarpeen. Työlistalla tulee olemaan muunmuassa rakenteluharrastus ja muista EU- maista ostetut erikoiset moottoripyörät. Ken elää, se näkee.

Työntäyteinen kesä tästä tulee, toivottavasti jää aikaa myös itse asialle eli ajamiselle ja ystävien tapaamiselle. ■

Hyvää ajokesää ja turvallisia kilometrejä kaikille veljilleni ja sisarilleni, motoristeille.

Hannu Virta,
Toiminnanjohtaja,
SMOTO
-ride free-

Näistä ja monista muista asioista voit lukea lisää SMOTOn www-sivuilta www.smoto.fi

Puheenjohtajan kevättervehdys

Forssassa siirtyivät monet vanhat parrat syrjään aktiivisesta hallitustyöskentelystä, onneksi eivät kokonaan SMOTOn toiminnasta. Me uudet, kuten minä puheenjohtajana saan heiltä korvaamatonta tukea ja neuvoja unohtamatta toimivan hallituksen jäsenten panosta.

Yksi tärkeimmistä tehtävistäni, jota jatkan edeltäjieni tapaan on SMOTOn jatkuva uudistaminen ja kehittäminen vastaamaan jäsenistön muuttuviin tarpeisiin ja jäsenistön mielipidettä ei voi kertoa kuin jäsenistö. Kertokaapa ideanne ja mielipiteenne hallituksen jäsenille, työryhmille tai kerhojenne yhteyshenkilöille.

SMOTO on kerho siinä missä jäsenkerhommekin ja kerhot ovat yhtä kuin jäsenet, josta kertoo mielestäni hyvin juttu, jonka tyttöystäväni löysi netistä (kirjoittaja tuntematon).

Yhteistyön arkea

Neljä tyyppiä
JOKAINEN, JOKU, KUKA TAHANSA, EI KUKAAN
ryhtyi tuumasta toimeen.

JOKAISTA pyydettiin hommiin.
JOKAINEN oli varma
Että JOKU sen tekee.
KUKA TAHANSA olisi voinut sen tehdä
mutta EI KUKAAN sitä tehnyt

JOKU tuli vihaiseksi
Koska se oli JOKAISEN hommia.

JOKAINEN ajatteli
Että KUKA TAHANSA sen tekee
Mutta EI KUKAAN oivaltanut
Että JOKAINEN ei voi sitä tehdä

Homma päättyi siihen
että JOKAINEN syytti JOTAKUTA
kun KUKAAN EI tehnyt sitä
minkä KUKA TAHANSA olisi voinut tehdä

Eipä siinä sitten muuta, kuin tervetuloa kevätpäiville ja muistakaa käydä EAK ajokauden alussa, niin taas onnettomuustilastot kaunistuvat.■

Jussi Rusanen
SMOTOn pj.

SMOTOn ulkoministerin esittely

Keijo ”Kekku” Lumme päätti tänä vuonna luopua SMOTOn ulkoministerin virasta, hoidettuaan sitä tätä ennen kunniakkaat yhdeksän vuotta! Siitä Suurkiitokset hänelle. Forssassa oli Helmikuun 12 päivänä SMOTOn vuosikokous, missä minut valittiin SMOTOn hallitukseen ja siinä vastuualueena kansainväliset asiat, elikkä uusi ulkoministeri.

Kuka minä sitten olen? Nimeni on Christian ”Häbä” Lind ja asustelen Espoossa. Kerho, jota edustan SMOTOssa on Touring Finlandia Moottorikerho, TFMK. Sitten se tärkein, että millä pyörällä ajelen? Noh, sehän on tietenkin Suzuki GSX-R 1000 ja sitten hommasin tänä talvena GasGas EC 200 -enduropyörän, jotta pysyisi tuo ajotuntuma näin talvikaudellakin. Ikävä kyllä en ole juurikaan ehtinyt sillä ajelemaan vielä, mutta eiköhän tässä vielä päästä ajelemaan kunhan nuo pahimmat ”kiireet” hellittävät!

Ulkoministerin hommista tärkein on olla yhteyshenkilönä FEMA:aan (Federation of European Motorcyclists Associations), tämä on järjestö, joka valvoo meidän motoristiemme etuja EU:ssa.

FEMA:n pääkonttori sijaitsee Brysselissä, siellä missä muukin päätöksenteko EU:ssa tapahtuu.

Kirjoittelen tätä Pääsiäisenä ja olen menossa ensimmäiseen FEMA kokoukseen 2.4.

Onneksi Kekku on lupautunut lähtemään mukaan tälle ensimmäiselle reissulle, muuten voisi olla aika orpo olo, kun ei tiedä minne oikein pitäisi mennä, eikä tunne vielä ketään.

Kuten sanottu, nyt on Pääsiäinen ja bongasin jo ensimmäiset prätkät liikenteestä!

Aika hyvin, maaliskuussa jo pyörät liikenteessä, taitaa tuo kasvihuoneilmiö tehdä tehtävänsä. ■

Ei muuta kuin mukavia ajokelejä ja turvallista matkaa!

Terveisin Minister of
Foreign Affairs
Christian Lind

Vuosikymmen pyyteetöntä auttamista, eli Jussi ja sen Possut

Kun H-DCF:n jäsen Juhani "Jussi" Aartima aloitti rahankeräyksen lasten syöpäosasto 10 hyväksi vuonna 1995, ja hänelle tätä varten anottiin H-DCF:n toimesta valtakunnallinen keräyslupa, kukaan ei arvannut, millaisiin saavutuksiin asialleen omistautunut mies voi päästä.

Alusta lähtien keräys on hoidettu lipaskeräyksenä, pääasiassa sen takia, että tämän keräysmuodon kulut ovat pienet. Lippaat on saatu lahjoituksena pankeilta ja ainoa vuosittainen kulu on rahankeräysluvan lunastus. Tämä kulujen karsiminen on ollut yksi johtoajatus koko ajan, Jussi päätti jo alussa, että keräyksen tuotto lahjoitetaan pennilleen ja ilman mitään kuluja kohteeseensa. Näin on myös joka vuosi tapahtunut, mutta sivusta seuranneena voin kertoa, että minkä kuluissa säästää sen jalkatyössä häviää.

Alkuvuosina toiminta oli pienimuotoista. Keräyspossu kulki Jussin mukana hänen työpaikallaan eli Helsinkiläisessä taksissa, ja vapaa-aikana possu nähtiin erilaisissa Harrikka –tapahtumissa ympäri Suomen. Näennäisesti pienimuotoinen toiminta johti kuitenkin pian melkoisiin tuloksiin kun sitä hoiti tarpeeksi ahkera mies. Jo ensimmäisten vuoden aikana Jussi sai kokoon 55000 mummon markkaa, parhaimmillaan keräyksen tuotto oli vuonna 2002, jolloin päästiin niinkin huikeaan summaan kuin 25000 euroa. Vuosittain possujen määrää lisättiin pikkuhiljaa ja Jussi alkoi jakaa niitä kiinteisiin sijoituspaikkoihin. Moni on varmaan törmännyt Jussin possuun ravintolan tiskillä tai hotellin respassa. Parhaimmillaan lääninhallitukselta anottiin lupaa 600:lle lippaalle ja ne kaikki olivat käytössä.

Vuosien aikana kerääjä itse on sairastunut pari kertaa vakavasti ja joutunut muun muassa tilapäisesti luopumaan ammatistaan. Joka kerta iso mies on saanut itsensä sitkeydellä ja jääräpäisyydellä hoidettua kuntoon ja keräys päässyt jatkumaan. Keuhko- ja sydänveritulppa eivät ole miestä pysäyttäneet.

Mikä sitten on noin kymmenen vuoden aikana saavuttu? Kokonaissaldo on 152 000 euroa, joka on lyhentämättömänä lahjoitettu Lasten Syöpäosasto 10 hyväksi. Rahalla on päivitetty tietokoneohjelmia hoitolaitteisiin ostettu pelikonsoleita ja kuulemma maksettu jopa palkkoja. ■

Jussi Katajainen,
puheenjohtaja,
Harley-Davidson Club
Finland ry.

Lisätietoja kerääjältä itseltään: Juhani Aartima 0500 412 358

SMOTOn moottoripyöräarpajaiset 2005

UNELMASI VOI TOTEUTUA KYMMENELLÄ EUROLLA !

Pääpalkinnon voittaja voi valita palkintonsa seuraavista (toimitukset varastovarauksin):

BRANDT
Honda: CBR 600 RR, CB 900 F Hornet, NT 650 V Deauville, VTR 1000 F

SUMEKO
Harley Davidson: XL 883 Sportster, XL 883 C Sportster. Kawasaki: VN 800 Classic, Z750 S, ZZR 600

ARWIDSON
Yamaha: YZF R6, FZS 1000, XVS 1100 A, XJR 1300, TDM 900 ABS

HAILAC
Ducati: Monster S2R, Multistrada 620

MOTO-ITALIA
Moto Guzzi: California Stone.
Royal Enfield: Bullet 500 Sixty-5 (2 kpl)

SUZUKI GMBH
Suzuki: GSX R-600, GSX 1400

HELSINGIN PYÖRÄ JA MOPO
Aprilia: Pegaso 650 Strada
+ 3500 eurolla varusteita

Lisäpalkinnot: 400 €:n lahjakortti, 300 €:n lahjakortti, 200 €:n lahjakortti, sekä Bike-, Moto-, Kopteri- ja Bomber Magazine -lehden vuosikerta.

Arvan hinta 10 euroa.
Arpajaiset järjestetään Etelä-Suomen lääninhallituksen luvalla 1613 A.
Arpojen lukumäärä 4000 kpl.
Myyntiaika 28.01. - 24.07.2005.
Myyntialue koko Suomi Ahvenanmaata lukuunottamatta. Arvonta suoritetaan Forssassa perjantaina 29.07.2005. Voittajalle ilmoitetaan henkilökohtaisesti. Voittoarvat julkistetaan myös SMOTOn nettisivuilla. Pääpalkinto luovutetaan 20.08.2005 Yyteri-Meetingin yhteydessä Porissa.

Myyjinä toimii mm. SMOTOn jäsenkerhojen yhteyshenkilöitä www.smoto.fi/kerhot.html Lisätietoja arpavastaava Heli Wahlroos p. 050-5930616 h.wahlroos@mobiili.net Myös sähköpostitse on mahdollista ostaa arpoja: ota yhteyttä simo.ruuska@smoto.fi Arpajaiset järjestää Suomen Moottoristit r.y. (SMOTO), lisätietoja www.smoto.fi. Arpatuotto käytetään SMOTOn toimintaan ja sitä kautta kaikkien motoristien hyödyksi.

DUCATI

SBK 2004 World Champion

DUCATI Hinnasto 2005

MONSTER
620 Dark SD ..... 10.900 €
620 Dark DD ..... 11.500 €
620 ..... 12.200 €
1000 DS ..... 16.200 €
1000S DS ..... 17.300 €
S2R Dark ..... 13.900 €
S2R ..... 14.900 €
S4R ..... 19.900 €

MULTISTRADA
620 Dark ..... 12.900 €
620 ..... 13.900 €
1000 DS ..... 18.900 €
1000S DS ..... 21.500 €

SUPERSPORT
1000DS ..... 17.500 €

SPORT TOURING
ST3 ..... 18.900 €
ST4S ..... 21.900 €
ST4S ABS ..... 23.800 €

SUPERBIKE
749 Dark ..... 18.900 €
749 ..... 19.900 €
749S ..... 21.900 €
749R ..... 29.900 €
999 ..... 27.500 €
999S ..... 33.900 €
999R ..... 49.900 €

SPORTCLASSIC
GT 1000 ..... 15.400 €
SPORT 1000 ..... 16.800 €
PAUL SMART
1000 ..... 21.200 €

Hinnat vapaasti varastossamme. Sis. alv.22 %. Hinnat voimassa toistaiseksi, pidätämme oikeuden muutoksiin. Toimituskulut lisätään.

Maahantuoja:
Hailac Oy, Metsäkyläntie 4, Klaukkala, puh.(09) 2766 570
e-mail: myynti@ducati.fi

www.ducati.fi

Uusi MULTISTRADA 620/620DARK

Multistrada-malliston pienempi versio tarjoaa saman hämmästyttävän yhdistelmän käsiteltävyyttä, hallittavuutta ja ajomukavuutta kuin Multistrada 1000, ja lisäksi se on täydet 13 kg kevyempi ja 20 mm matalampi.
Mallistossa nyt myös 1000S DS, Superbike-tason Öhlins-jousituksella ja hiilikuituosilla, jotka mahdollistavat väännön ja ajo-ominaisuuksien täyden hyödyntämisen.

620/620DARK: 90° V-2 (618cc) 46,4 kW / 9.500 rpm 55,9 Nm / 6.750 rpm 183 kg
1000S/1000S DS: 90° V-2 (992cc) 67,7 kW / 8.000 rpm 92,2 Nm / 5.000 rpm 196 kg

MOOSEHEAD BIKERS

HIRVIRALLI 2005

ORIMATTILA, SALUSJÄRVEN LEIRIKESKUS 17.-19.6.2005

- Motoristi meininkiä
- Live musaa: DALTONS
- LA: aamupala ja lounas SU: aamupala
- Virvokkeita motoristi hinnoin
- Kilpailuja ja arpajaiset
- Rajoitetusti sisämajoituspaikkoja portilta 10 egee
- Telttapaikkoja
- Järvi
- Sauna ja suihku
- Leirituli

Kartta ja info: www.mooseheadbikers.org
Yhteyshenkilö: Bado Kraft 050 569 5920

Kevään vinkit EMPY:n jäsenkirjalaisille

EMPY, Elossa Olevien Moottoripyöräilijöiden Yhdistys on kerho, johon kaikki maailman motoristit kuuluvat ja josta kukaan ei halua erota. Näin keväisin on syytä aina muistuttaa autoilijoiden puusilmäisyydestä ja siitä omasta vaarallisuudesta. BajaHillin pakinoitsija kirjoitteli kevään kunniaksi hengissä pysymisvinkkejä:

★ Nou baanalle ilman kunnon suojia olevissa kuteissa, ja päälle rääsyä mieluummin paljon kuin vähän. Kylmissään oleva motoristi ei ole skarppina, mielessä on vain päätepisteen lämpöinen...

★ Potan visiiri tiskataan (avokkaita käyttävät tiskaavat silmänsä) joko tullessa retkeltä tai uudelle lähtiessä, sen kitinimys kopsauksen jätöksen taakse voi piiloutua nivelikäs linkkari (en pystynyt kirjoittamaan nivelbussi... nyyh...) sopevasti sattuessaan...

★ Vaikkei mopoa muuten kiillotelisikaan renkaiden kunto ja ilmanpaine tarkastetaan silloin tällöin. Intohimoisen puunauksen yksi ainoa etu on, että voipi näplätessään huomata vaikkapa ohjaussimpukan löystyneen.....täh..?

★ Mopoilemaan ei kannata ylitsepään lähteä wäkewästi wittuuntuneena, sienessä, eikä kaweri mopolla selvinpäinkään...

★ AINAKIN muutama kilsa pikkuhiljaa (ei koske luonnollisesti customaattoreita, eihän ne muutenkaan....eho eho...) kylmä läski on roisin liukas eritoten kalsalla kevät tiellä....

★ Jokaisesta pimeästä risteyksestä on tulossa lokomon veturi, porcshe, soutuvene (lue: laatokka jossa töyhtöhattuinen kuljettaja, nais tai ei...) noppacarillo, miliisit, alaston nainen, matalalla lentävä usalainen vakoilulennokki, eeteecee...siis ainakin löysät pois jarrupaakista.

★ Niillä ihastuttavilla nopeilla mutkateillä oikea ja ainut ajolinja on keskellä oikeata kaistaa, juu juu...siis nimenomaan OIKEANPUOLEISEN kaistan keskiosalla...koska sisäkurvissa voi olla rompoolia, rekkareita keräävän hirven suurehko pää (saattaa se toki kyllä sijaita tien muissakin kohdissa), alaston naisliftari peukaloa kerjäämässä, koneremppaa tekevä HD kuljettaja... (kjäh..kjäh..) kun taas vastaantulevien kaisteleella köpöttelevät yliohjautuvat toyotahiacet (eh tota...mullakin sattuu oleen sellainen..öh), pellon myrkytyksestä kotiin palaavat moniaisisotakapyöräiset valmetit, moottoripyörän ostoon kiiruhtava keski-ikäinen bmwkuski, jane, jane...

★ Taustapeileihin luurataan aina ohittamaan lähdettäessä, ettei van ole hra Kauko Kiito samoissa aikeissa, mitään vilkkuvan sinistä ei ole takhaa tulossa, ja ETTEI se mahdollinen ajokolleega vaan pääse salakavalasti yllättämään...

★ Voidaan ym. tilanteessa käyttää sitä keltaista kaukovalonäpykkää siellä vasemman etusormen kohdalla, koskee ainakin yapaninmopedisteja, eli niinkuin valomerkki pikaisesta ohituksesta....

★ MOIKATAAN KAIKKIA REILUSTI TIETÄ ANTAVIA AUTOILIJOITA, koska niitäkin on yllättävän paljon osunut ainakin omalle kohdalleni (busan pelko on viisau...juu, ei jatketa ei...)

★ Ohitus tapahtuu vasemman kaistan vasemmalla reunalla ajaen (no ei tietenkään soralle saakka, paitsi tietty Panze ja knit, nehän voi ohittaa halutessaan allikonkin kautta...) koska saattahan se isohkon maasturin omistama karavaanrikin lähteä letkasta sivuitse juuri samaan aikaan kerallasi.....

★ PYSÄHDYTÄÄN AINA SUOJATIEN kohdille sattuessa, mikäli ajoradalle on pyrkimässä nuorehko kauniimmanpuoleinen alaston nainen, jolla on nahkagleddjut ja potta pykälässä, ja jolla on anova katse.....KERSOJA, MUMMOJA, FAAREJA tahi muita kulkijoita. Siinä sitä terroristimotoristien imago nousee pojat monta pykälää kerralla. Minä en ainakaan pysty unohtamaan sitä sitä vihreäsilmäistä hymyä, jonka kerran sain kun olin juuri.....hyvä on, hyvä on....asiaan krmhhh

JokkeBusa

Totista tarinaa moottoripyöräonnettomuuksista ja niihin johtaneista syistä voi lukea BajaHillin Mp Onnettumuus-sivulta www.bajahill.net/mponnettomuus.html

MoTukka

Suomen Motoristit ry käynnisti kriisiapu- ja tukihenkilötoiminnan vuoden 2003 alussa. Tuolloin luotiin vapaaehtoinen kriisiapu- ja tukihenkilöverkko.

Idean "äitinä" toimi Tarja Suhonen, jonka aloitteesta toiminta käynnistettiin.

Toiminnan lähtökohtana oli kriisipalvelun riittämättömyys, johon Tarja oli törmännyt ja josta meille SMOTOn "ammattilaisille" viestitettiin. Projektivastaavaksi ryhtyi lahtelainen työterveyshoitaja, psyk. erikoissairaanhoitaja Marja Suominen.

Näin syntyi MoTukka, jonka kultaiseksi säännöksi on muodostunut: KAVERIA EI JÄTETÄ.

Vapaaehtoistyöhön perustuva MoTukka toimii maksuttomana palveluna kriisiapua ja tukea tarvitseville. Sen toiminta perustuu psykologisen jälkihoidon periaatteisiin. Se on tarkoitettu motoristeille heidän omaisilleen ja läheisilleen, joita on kohdannut onnettomuuden mukanaan tuoman traumaattinen tunnereaktio. Tarkoituksena on lievittää tapahtuman jälkeistä tunnereaktiota ja estää tai vähentää henkistä tai ruumiillista stressireaktiota.

Lisäksi olemme tukeneet ja auttaneet henkilöitä, joilla on ollut muitakin elämäntilanneongelmia.

Kriisiapu- ja tukihenkilöryhmän jäsenet, jossa toimii alan ammattilaisia sekä kaksi vertaistukihenkilöä, ovat myös itse motoristeja.

Psykologinen jälkihoito tapahtuu pääsääntöisesti puhelimitse ja tarvittaessa henkilökohtaisin tapaamisin.

Kriisiapuryhmän jäsenet toimivat Helsinki-Oulu-akselilla.

Toiminnan laadun takaamiseksi ovat alan ammattilaiset saaneet oman työnsä ohella koulutusta sekä työnohjausta. Vertaistukihenkilöiltä koulutus puuttuu. Olemme tarvittaessa järjestäneet heille mahdollisuuden purkaa omia reaktioitaan alan ammattilaisten kanssa.

Vuoden 2003 aikana yhteyttä otti 21 henkilöä ja vuonna 2004 61 ikävuosiltaan 15–50, vaikkakin vuoden 2004 moottoripyöräonnettomuudet vähenivät Suomessa.

Toiminnan ovat rahoittaneet kriisiryhmän jäsenet itse, koska avustusta emme ole saaneet toiminnalle.

Kulut, jotka muodostuvat puhelin-, atk- ja koulutuskuluista, jotka ryhmäläiset siis maksavat itse.

Toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi on SMOTOssa käynnistymässä lahjoituskampanja "Kaveria ei jätetä".

Lahjoitusvarat ohjataan lyhentämättöminä MoTukan toimintaan.

Motoristien kriisiavun tunnetuksi tekemiseen tarvitsemme kaikkia motoristeja, sillä emmehän halua jättää kaveria pulaan. ■

Turvallisia kilometrejä
Marja Suominen
MoTukka-koordinaattori

Alppien Solat – Passot ja Collet

sivulta 1

Ilmamassojen kohdatessa syntyy muun muassa kuuluisa Föhn –tuuli. Pääharjanne toimii joskus kielimuurinakin tai kulttuurirajana. Saksaa tosin puhutaan kaikissa alppimaissa virallisen kielen lisäksi.

Alpeilla vuorten muodot ja mallit vaihtelevat runsaasti. Italian Dolomiitit ovat ehkä jyrkkäseinäisyydessään ja korkeudessaan koko alueen parasta ja kauneinta.

Itävallan Tiroli on myös kaunista selvine muhkeine rinteineen ja laaksoineen. Esimerkiksi Lechin ympäristö kuuluu näihin tai Hohe Tauern lukuisine jäätikköineen.

Sveitsin alueella on taas kaunista ”perinteistä” vuoristomaisemaa yltäkyllin. Zermattin pohjoispuolella on turkoosia järvimaisemia ja korkeita jäätikköhuippuja.

Ranskan Alpit ovat kauttaaltaan rosoisempaa ja vähän karumpaa. Mutta ei sieltäkään kauneutta puutu.

Korkeimmat solat ovat Ranskassa ja Italiassa. Tässä yhteydessä tarkoitetaan korkeimmilla solilla sellaisia, mitkä voi saavuttaa kuka tahansa ja joihin tiet ovat hyväpintaisia. Eri lukunsa ovat ne solat ja reitit, joille pääsee vain offroad-laitteilla ja hyvän ajotaidon turvin.

Solat

Alppien yli on aina ollut tarve päästä. Vertaus muinaisiin roomalaisiin ei ole ontuva aasinsilta, vaan se on sola. Milloin sotajoukot idästä aina Mongoliasta asti ovat ylittäneet Alpit tai sitten Rooman joukot matkalla pohjoiseen.

Solatiet ovat muotoutuneet niihin kohtiin, josta vuorijonon yli pääsee kätevimmin.

No se on suhteellinen käsite. Ihmettelin ensimmäistä kertaa kiivetessäni Passo dello Stelvioon, että mikä voima on saanut ihmiset tekemään kulkutiensä juuri tästä kohdasta eikä muualta. Panoraamakartasta vilkaisemalla asia selviää. Kiertotie pisteiden välillä olisi ollut liian pitkä. Siksi on etsitty vaihtoehto eli sola, josta pääsee yli, vaikka se olisi liki 2800 m korkeudessa. Stelvionkin (valm. v. 1826) ympäristössä Ortler –massiivilla on monta pitkälti yli 3000 m huippua.

Jotkut solareitit ovat syntyneet puhtaasti sotatarpeisiin. Monin paikoin on vieläkin näkyvillä 1. maailmansodan aikaisia rakennelmia ja vanhemmista linnoitustöistä puhumattakaan.

Korkeimmalla on Ranskassa Col de la Bonnette. Se sijaitsee yli 2800 m korkeudessa. Niissä korkeuksissa ilmakin on niin ohutta, että kone käy kuumana ja tehot laskevat monta kymmentä prosenttia. Toiseksi korkein on myös Ranskassa eikä kovin kaukana edellisestä. Col de l’Iseran on 2770 m korkeudessa. Kolmantena tulee Passo dello Stelvio (Stilffersjoch) Italian ja Sveitsin rajan tuntumassa lähellä Bormiota 2760 metrillään.

Reittisuunnittelu

Reittejä on jokaisen matkailijan makuun. Paras opas suunnitteluun on Denzel: ”Grosser Alpen Strassen Führer”.

Alppien yli pohjoisesta etelään pääsee ”helposti” vain tiettyjä pääreittejä pitkin. Mutta muitakin vaihtoehtoja löytyy.

Saksan Berchtesgadenista (täältä löytyy mm. Kotkanpesä) Zell am Seen ja kauniin GrossGlocknerin solatien kautta Italiaan, Saksasta Innsbruckiin ja sieltä Brennerin solan kautta Italiaan, Itävallasta Rechsenpassin kautta Italiaan. Sveitsistä pääsee St. Moritzista Italiaan Bernina Passin ja Falzaregon kautta, Splügenpassin kautta Italiaan, Berhardin solan kautta Italian Aostaan. Ranskan Grenoblesta pääsee Merialppien yli Nizzaan ja Monacoon.

Ranskassa on ”Route des Grandes Alpes” n .680 km. Tämä ns. kesäreitti kulkee Genevestä Nizzaan. Reittiä alettiin rakentaa vuonna 1912. Se kulkee kaikkien merkittävien solien kautta. Sen varrella ovat mm. Mont Blanc, Col du Galibier, Col du Lautaret, Col de l’Iseran. Siis jäätiköiltä merialppien kautta lämpöön. Siellä on myös ”Route Napoleon”, jota kyseinen keisari käytti palatessaan Elbalta vankeudesta takaisin Pariisiin. Hänen matkansa Alppien alueella alkoi Cannesista ja päättyi Grenobleen. Tapauksen muistoksi on pystytetty reitin varrelle Lac de Leffrey –järven rannalle pronssinen Napon ratsastajapatsas.

Monacon lähellä on eräs Monte Carlon rallista kuuluisa reitti, josta mutkia ei puutu. Col de Turinin pikataivalta kutsutaan rallimaailmassa pitkien puukkojen yöksi sen kilpailulle ratkaisevan merkityksensä vuoksi. Kannattaa tutustua. Reitti kulkee Menton-Sospel-Turini-St. Martin, jossa yhtyy ”Route des Grandes Alpesiin”. Lisäksi Ranskasta löytyy eri vaikeusasteisia teitä ja paljon vanhoja, hyvä- ja huonokuntoisia, sotateitä.

Italian tieverkosto on ehkä paras Alppien alueella. Italialaiset ovat rakentaneet tiestönsä rungon jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Moni nykyinen hieno solatie on rakennettu sotatoimia varten. Reitti Bolzanosta Canazein kautta Cortina d’Ampezzoon on eräs tällainen tie.

Offroadeille löytyy erityisesti soveltuvia reittejä. Italian Liguriassa oleva rajatie on Mussolinin rakennuttama maailmansotien välillä. Tie kulkee lähellä Ranskan rajaa sellaisissa korkeuksissa, että päätä huimaa. Osa reitistä on päällystämätöntä ja pinta on nyrkin kokoista kiveä ja irtosoraa.

Ajaminen

Se on yhtä juhlaa. Omien kokemusteni mukaan ylösmentäessä on vauhtia pidettävä yllä oikealla kaasun ja kytkimen käytöllä. Jos pyörä pääsee pysähtymään tiukassa mutkassa vastaantulevan liikenteen takia, on kippaaminen enemmän kuin mahdollista. Monesti näissä kohdissa juuri tukijalan puolella tie viettää jyrkästi alaspäin ja jos jalka on lyhyt… Siksi on tarkkailtava ylhäältä vastaantulevaa liikennettä kurkistelemalla mutkan taakse mahdollisimman ajoissa. Ajolinjan voi sitten valita ulkoa-sisään metodilla. Helpompi mutka on vasen, koska vasemmalta alas tulevan tien näkee paremmin eikä kurvassakaan tarvitse leikata sisään niin paljon. Oikea kurva onkin sitten aloitettava aika vasemmalta, siis keskeltä tietä, että pystyy leikkaamaan heti mutkaan sisään. Hankalaa on ellei pääse hakemaan tarpeeksi ulkoa koska silloin ajautuu väkisin vastaantulijan kaistalle.

Alppitiet ovat näissä kurveissa, ”sherpoissa”, varsin kapeita ja jyrkkiäkin. Kurvat on kallistettu melkein joka suuntaan. Jos pystyy ajamaan kohtuullisesti ajolinjoja noudattaen, vauhti pysyy sopivana ja nautittavana.

Liika vauhti taas on vaarallista. Siitä ei voi nauttia kunnolla, koska tuntemattomat mutkat estävät näkyvyyttä ja tien pinta saattaa olla huono ja päänkokoisia vuorelta pudonneita irtokiviä täynnä. Kaikki alppimutkat eivät ole jyrkkiä, vaan kauniisti sveeppaileviakin on paljon.

Ohittaminen on turvallista silloin kun se sitä on. Motolla tosin pääsee ohi autosta helposti ylöspäinkin mentäessä. Monesti tiet ovat niin kapeita, ettei tilaa yksinkertaisesti ole. Siis malttia ja varovaisuutta. Sveitsissä ja Itävallassa täytyy antaa tilaa erityisillä postiteillä postibus-

Kuka osaa pahvit ja pakkaukset?

Pakkausten lisäksi voimme tarjota näyttävät kokonaisuudet myyntipisteitä ja suoramainontaa varten. Myös pakkaussuunnittelu on tärkeä osa toimintaamme.

Toimivan ratkaisun tarjoamme kustannustehokkaasti ja nopeasti. Asiakkaan etu on lähtökohtamme.

Teollisuustie 2, 02880 Veikkola
Puh. (09) 819 0430
Fax (09) 8190 4340
Käy tutustumassa tarjontaamme myös Internetissä: **www.pa-hu.fi**

Hyllyt kaikelle

Logistep Espoo
Logisto Oy
Puh. (09) 8494 970
www.logistep.fi

LOGISTEP®

seille. Näillä teillä on usein ohituspaikkoja, mutta autot enemminkin joutuvat niitä käyttämään.

Alaspäin tultaessa kannattaa pitää yhtä pykälää suurempaa vaihdetta kuin ylösmennessä. Ne, joilla on kunnon koneet ja esimerkiksi iso V2, käyttävät moottorijarrutusta. Muut joutuvat luottamaan vain jarruihinsa... Varovaisuutta kannattaa noudattaa yhtäkaikki.

Useilla reiteillä on myös tunneleita. Monet niistä on rakennettu suojaamaan lumi- ja maavyöryiltä. Tunnelit ovat mutkaisia ja usein liukkaita rinteeltä virtaavasta vedestä. Myöskin meno suoraan kirkkaasta auringosta pimeään tunneliin sokaisee kummasti.

Mitä voi sattua?

Kaikkea! Kerran GrossGlocknerin solassa parempi puoliskoni nousi parkkipaikan vieressä olevalle lumivallille (heinäkuun alussa) katsellakseen maisemia ja horjahti pettävän lumipenkan mukana. Lähellä oli lähes päättymätön pehvamäki yli 200m alemmas. Tai kerran mahtavassa sumussa eli siis pilvessä meinasin kaataa pyörän erään tunnelin jälkeen kun tiellä oli yllättäen sohjoa ja jäätä. Matkan jatkaminenkin oli siinä ja siinä, koska taivaalta tuli räntää, visiiri ja silmälasit olivat huurussa eikä ilman lasejaan näe. Tai tiesulku, joka oli syntynyt rankkasateiden jälkeen vuoren seinältä romahtaneista mahtavista kivenjärkäleistä. Ajelimme Ranskan Alpeilla erästä jokilaaksoa pitkin emmekä osanneet kiinnittää huomiota joihinkin kyltteihin tien varrella "Route barree… 5 km" kunnes tulimme kohtaan, josta ei voinut erehtyä – verkkoaita oli edessä. Optimistisena ajattelin, ettei se mopoja koske ja jatkoin aidan sivusta ja pientä siltaa pitkin ohi kivikasan.

Siitä tie jatkui normaalisti, kunnes tulimme paikalle, jossa oli mieletön määrä kivenlohkareita tiellä ja sen sivussa. Paikkaa oli jo sen verran korjattu, että motolla pääsi ohi. Tulimme sitten toisen aidan luo, eli sen suljetun kohdan toiseen päähän. Tässä paikassa oli juuri muutama motoristi työntämässä jotain amerikkalaista pyörää rakentamaansa siltaa pitkin yli betoninorsujen. Ei muuta kuin laukut irti ja jonon jatkoksi. Pyörä heilahti betoninorsujen yli kevyesti. Herrat saksalaiset rakennusinsinöörit purkivat aidasta rakentamansa sillan pikavauhtia runsaan autoilijajoukon ihmetellessä tapahtumaa.

Ilmasto

Alpeilla on aina kaunista eikä sada! Ainakin kuvissa on niin. Mutta totuus on toisenlainen. Alpit ovat paikoin kahden säävyöhykkeen rajamailla ja varsinkin niiden eteläinen pääharjanne. Siellä sää saattaa muuttua aivan yhtäkkiä. Sade ja sumu (siis pilvet) voivat yllättää koska tahansa lähes kirkkaalta taivaalta. Parasta aikaa on alkukesä eli kesä- ja heinäkuu. Useimmat solat ovat lumen takia suljettuja suurimman osan vuodesta ja avautuvat vasta toukokuussa. Poikkeuksiakin on. Tärkeimmät pidetään auki talvellakin. Elokuussa sataa usein.

Varusteet

Mitään alppivarusteita kuten hakkuja tai reppuja ei tarvita! Normaalit matkavarusteet, mitä muutenkin käyttää matkalla, ovat riittäviä.

Varaosia voi pitää mukana, kuten kytkin- ja kaasuvaijerit, paikka-ainepullo sekä varatulpat ja ylimääräisiä työkaluja. Tosin yleensä puuttuu juuri se varuste tai työkalu, jota tarvitsisi kipeimmin.

Kuormaus

Tarvikkeiden kuormaus ei täällä edellytä mitään normaalista poikkeavaa. Pääsääntö on tietenkin se ettei ylitetä pyörän valmistajan suosituksia painoista. Painavat tavarat kannattaa joka tapauksessa sijoittaa mahdollisimman alas painopisteen saamiseksi matalalle. Alpeilla painopisteellä on merkitystä. Kiikkerällä pyörällä on vaikea ajaa tiukoissa ja hiljaa ajettavissa mutkissa.

Kustannukset

Moottoritietullit ovat käytössä Sveitsissä, Itävallassa ja Italiassa. Itävallassa on erikoisteissä lisäksi käytössä erillinen maksu "Maut". Brennerin solatiestä joutuu maksamaan n. 7 € maksun suuntaan. 9 € menee Timmelsjochin ylitykseen ja saman verran GrossGlocknerin ajamiseen. Reitit ovat "luonnonsuojelualueella" ja maksu menee herkän alppiluonnon suojeluun. Muuallakin on maksuja, mutta ne ovat satunnaisempia.

Tiemaksut ovat sekä Sveitsissä että Itävallassa moottori- tai moottoriliikenneteille ja maksu maksetaan lunastamalla erillinen tarra. Alppien pisimmät tunnelit ovat myöskin maksullisia. Italiassa pelkästään moottoritiet maksavat ja maksu peritään ajettujen kilometrien mukaan erillisillä tietulliasemilla.

Luonto

Alppien luonto on monimuotoista. Yhtäällä on jäätä ja lunta ja toisaalla auringon lämpö hellii niittyjä ja laaksoja. Alpeilla on runsaasti kauniita vesiputouksia, jokilaaksoja, puroja ja kirkasvetisiä järviä. Viimeisen 20-30 vuoden aikana luonnonsuojeluväki on saanut aikaan paljon rohkaisevia tuloksia. Monet lähes sukupuuttoon hävitetyt eläimet ovat palanneet tai palaamassa asuinsijoilleen. Tänne on jo kotiutunut maakotka, susi, maakarhu, ilves, alppikauris, gemssi, visentti ja alppimurmeli.

Epilogi

Tämä juttu on kirjoitettu omien kokemusten ja eri lähteistä kerättyjen tietojen pohjalta. Lähdeluettelo ei ole täydellinen, koska internet-sivuja tulee lisää ja jotkut sulkeutuvat. Mutta luultavimmin mukana on kuitenkin tämän hetken tilanne hiukan toimitettuna. Valitettavasti kieli saiteilla on useimmiten saksa. Puhutaanhan saksan kieltä valtakielenä lähes koko Alppien alueella. ■

Jukka Vehkaoja
Ducati ST3, '04

Reittikuvauksia:

Ohessa on kuvauksia yhdistelmäreiteistä, jotka kulkevat useamman solan kautta. Osa niistä on myös merkitty maastoon erityisin kilvin.

Ranska:

Suuri Alppireitti (Route des Grandes Alpes): Kokonaan päällystetty hyväpintainen reitti. Pituus n. 690 km. Ajoaika 2-3 vrk tarpeista riippuen. Yöpaikkoja kämppäreiden lisäksi kesäaikaan löytyy hyvin mm. hiihtokeskuksista, joita reitillä useita.
Geneve - Bonneville – Cluses - Sallanches - Albertville - Moutiers - Bg. St. Martin - Val d'Isere - Col d'Iseran - Lanslebourg - Modane - St. Michel - Col du Galibier - Col du Lautaret - Briancon - Col d'Izoard - Guillestre - Col de Vars - Jausiers - Barcelonette - Col de la Cayolle - Guillaumes - Villars - Nizza.

Napoleonin reitti (Route Napoleon): Pituus n. 320 km. Ajoaika 1-2 vrk. Majoituksia kämppäreillä sekä tienvarsihotelleista.
Cannes - Digne - Sisteron - Gap - La Mure - Grenoble.

Urheilullinen ja vaikeahko ylämaanreitistö parhaasta päästä: Reitti koostuu monesta todella haastavasta osuudesta, joiden läpäisyyn tarvitaan Offroad -pyörää ja kokemusta. Osa on sekä sora ja kivipintaista että yksikaistaista tietä. Pituus: 250-300 km yhdistämistavoista riippuen. Ajoaikaa on ehkä mahdoton määritellä. Majoituksia tienvarsihotelleissa.
Col des Rochilles - Col De Fréjus - Col du Glandon - Col de Valbelle - Col de Parpaillon - Valmasque - Baisse de Peyrefique - Baisse d'Urne.

Italia:

Ligurian rajatie: Tämä reitti on vain Enduroille. Reitti kulkee pääosin 1900 - 2000 metrin korkeudessa ja se on lähes pelkästään kapeata irtosorapintaista ja kivistä. Colle Tendan läheisyydessä löytyy linnoitus Fort Tabourde. Pituus n. 110 km. Ajoaikaa ehkä mahdoton määritellä tarkasti.
(Ventimiglia) Pigna - Colla di Langan - Colla Melosa - Colla di Sanson (yhteys Ranskaan Col Linaireen)- Passo di Collardente - Passo di Tanarello - Colle delle Vechie - Col des Seigneurs - Colle Malaberghe - Col de la Boaire - Colle di Perla - Colle di Tenda, josta yhteys Cuneoon tai Ranskan Tendeen.

Dolomiittien vanhin tie: Pituus 109 km, ajoaika n. 1 vrk. Yöpyä voi mm. Moenan, Canazein ja Cortinan hiihtokeskuksissa.
Bolzano - Passo di Costalunga - Canazei - Passo Pordoi - Passo di Falzarego (täältä pääsee köysiradalla Sella Gruppelle) - Cortina d'Ampezzo.

Dolomiittien ympäri: Reitti on osa vanhaa sotilasreittiä ja se kulkee monen kauniin solan kautta. Pituus n. 170 km, ajoaika 1-2 vrk. Yöpyminen hiihtokeskuksissa.
Bolzano - Passo Nigra - Passo di Costalunga - Canazei - Passo Pordoi - Passo di Falzarego - Cortina d'Ampezzo - Passo Tre Croci – Dobbiaco - Brunico.

Karnis -Alppien rengasreitti: Reitti koostuu oikeastaan kahdesta renkaasta. Läntinen kiertää lähempänä Cortinaa ja itäisempi lähempänä Sloveniaa. Pituus: 1 rengas n.180 km, ajoaika 1-2 vrk. 2. rengas n. 200 km, ajoaika 1-2 vrk. Majoituksia runsaasti kämppäreillä ja tienvarsihotelleissa.
1. rengas: *Dobbiaco - Passo di M. Croce di Comélico - S.Stefano - Cima Sappada - Mieli - Passo di M. Croce - Kötschach - Untertillach - Dobbiaco* ***2. rengas:*** *Tolmezzo - Pontebba - Sella di Camporosso - Arnoldstein - Hermagor - Kötschach - Passo di M. Croce - Tolmezzo.*

Sveitsi:

Sveitsi on ehkä solien kantaäiti ja täällä on muutama todella viehättävä rengasreitti klassisista solista ja keskeisellä alueella. Tämä reitti koostuu paria poikkeusta lukuun ottamatta yli 2000 metriä korkeista solista. Pituus n. 700 km riippuen yhdistämistavoista. Ajoaika 4-6 vrk. Majoituksia löytyy hyvin kämppäreiltä sekä useista "bikers welcome" tienvarsihotelleista.
Flüela - Ofen - Albula - Julier - Bernina - Splügen - San Bernardino - St.Gotthard - Furka - Grimsel -Susten - Simplon - Iso St. Bernhard.

Kolmen solan reitti: Pituus n. 110 km. Ajoaika 1-2 vrk. Majoitus ks. yllä.
Susten - Grimsel - Furka.

Lähteet ja linkit

Juttuun liittyvät linkit löytyvät osoitteesta http://www.bajahill.net/mpmatka-alpit.html

Kirjallisuus

Denzel:
"Grosser Alpen Strassen Führer"
ISBN 3-85047-763-0.
RV Verlag:
Motorrad Reisenkarten – Alpen
Michelin kartat
Reise Motorrad
Das Motorrad: Edition Unterwegs

Vakuutusten voimassaolo ajoharjoitteluissa

sivulta 1

Seuraavassa on vakuutusyhtiöiden vastaukset Kaskon voimassaoloon ajoharjoittelussa moottoriradalla sekä ajovarusteiden korvaamiseen. Tekstin lopussa on yhteenvetotaulukko.

Määritelmänä vakuutusyhtiöt käyttävät seuraavaa:

”Ajoneuvo ei ole liikennevakuutuslaissa tarkoitetussa liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin. (LvL 2 §) ” Kaikki ajoharjoittelut moottoriradalla ja suljetulla alueella esim. EAK –kursseilla kuuluvat siten tähän kategoriaan.

FENNIA

Liikennevakuutuksen voimassaolo kilpailu- ja ajoharjoittelutilanteissa:

Olemme tiukentaneet Fenniakaskon vakuutusehtoja 17.1.2005 alkaen. Uusien ehtojen mukaan Fenniakasko ei korvaa vahinkoa, joka aiheutuu osallistuttaessa kilpailuun tai sen harjoitteluun tai ajoharjoitteluun yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella tai tieosuudella tai ajettaessa muuten moottoriradalla, ellei kysymyksessä ole ajokortin hankkimiseen vaadittava ajoharjoittelu tai ajotaidon ylläpitämiseen liittyvä liukkaan kelin, pimeän tai ennakoivan ajon kurssi. (Uudet Fenniakaskon ehdot, ehtokohta 4.7.2). Lisäksi Fenniakaskon ehtojen mukaan korvausta voidaan alentaa tai evätä, jos vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta (Ehtokohta 7).

Liikennevakuutus on voimassa normaalisti.

Varusteet

Fenniakasko ei korvaa vakuutuskelvottomia laitteita ja varusteita, joita ovat esimerkiksi helmiäishohto-, koriste- ja muut erikoismaalaukset ja erikoisteippaukset sekä moottoripyörien, moottorikelkkojen, mönkijöiden sekä mopojen radiot, soittimet, kuvantoistolaitteet ja puhelimet.

Fenniakasko korvaa moottoripyörän laukut ja kuljettajan kypärän. Kuljettajan ajovarusteet, matkustajan kypärä ja ajovarusteet ym korvataan kotivakuutuksesta.

www.fennia.fi

IF

Alueilla, joilla harjoitetaan nopeus-, ajoharjoittelua tai muuta siihen rinnastettavaa toimintaa, on vahingon sattuessa omavastuu kolminkertainen, kuitenkin vähintään 20 prosenttia vahingon määrästä.

Korotettu omavastuu vähennetään törmäysvahingoista.

Ehto on lisätty, koska riski törmäysvahinkojen sattumiseen erilaisissa ajoharjoitteluissa on lisääntynyt. Korotettua omavastuuta ei vähennetä valvotussa ja ohjatussa autokoulun liukkaan kelin harjoittelussa sattuneista vahingoista.

Varusteet

Vapaaehtoisen ajoneuvovakuutuksen törmäysturvasta (täyskaskosta) korvataan kypärä ja kypäräpuhelin.

Muut (ajo)varusteet (puku, saappaat, kellot, silmälasit)sisältyvät kotivakuutuksen kodin irtaimeen urheilu- tai harrastusvälineinä normaalisti ja ovat siten vakuutuksen kohteena asiakkaan valitseman turvan ja omavastuun mukaan.

www.if.fi

LÄHIVAKUUTUS

Lähivakuutus on uudistanut autovakuutusehtoja 1.1.2005 alkaen. Ehtojen mukaan ajoharjoittelut ovat

vakuutuksen kohteena seuraavasti:

Lähi-Kasko autovakuutus ei ole voimassa

- moottoriradalla
- osallistuttaessa kilpailuun, kilpailun harjoitteluun, ajoharjoitteluun tai nopeusharjoitteluun.

Vakuutus on kuitenkin voimassa osallistuttaessa:

- koulutukseen joka tapahtuu liikenneturvan järjestämän ennakoivan ajon kouluttajakurssin(EAK) suorittaneen henkilön johdolla ja ennakoivan ajon tai vastaavan koulutusohjelman mukaisesti
- ajokorttiasetuksessa tarkoitettuun liikenneopettajaluvan saaneen henkilön antamaan ajo-opetukseen tai tällaisen henkilön muuhun antamaan ajo-opetukseen
- ajokorttiasetuksessa mainitun opetusluvan tai harjoitusluvan mukaisessa ajoharjoittelussa.

Ajovarusteista vakuutuksen kohteena Lähi-Kasko autovakuutuksessa on:

- kypärä ja kypäräpuhelin
- ajon aikana myös matkustajien kypärät

Muut ajovarusteet kuten ajohaalarit ja ajohanskat kuuluvat kotivakuutuksen kohteisiin.

www.lahivakuutus.fi

POHJANTÄHTI

Ehtomme muuttuvat 1.5.2005 alkaen radalla ajon suhteen seuraavasti:

Kaskosta ei korvata

”Vahinkoa, joka aiheutuu osallistuttaessa kilpailuun, sen harjoitteluun tai muuhun ajoharjoitteluun tai ajettaessa muuten moottoriradalla tai yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella tai tieosuudella”

Korvausta maksetaan kuitenkin vahingosta, joka aiheutuu osallistuttaessa ajoopetusluvan saaneen liikenneopettajan tai TLL:n 68 §:ssä 1 momentissa tarkoitetun opetus- ja harjoitusluvan saaneen henkilön antamaan ajo-opetukseen. Korvausta maksetaan myös vahingosta, joka aiheutuu osallistuttaessa liukkaan kelin ajoharjoitteluun sille tarkoitetulla ja valvotulla ajoharjoitteluradalla.

Muutokset tulevat voimaan vakuutuksen vuosieräpäivästä alkaen.

Kypärä korvataan pyörän vakuutuksesta, muita ajoharjoittelussa moottoriradalla rikkoutuneita varusteita ei korvata.

Liikennevakuutuksen osalta asiat ennallaan.

www.pohjantahti.fi

POHJOLA / A-VAKUUTUS

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjolan autovakuutusehdoissa muutettiin 1.6.2004 alkaen rajoitusehtoa, jonka mukaan autovakuutus ei ole ollut voimassa mm. osallistuttaessa kilpailuun tai kilpailun harjoitteluun. Ehtotekstiä tarkennettiin myöhemmin EAK -koulutuksella.

Uusi muutettu Pohjolan autovakuutusehtojen kohta on:

4.8 Vahingot, joita esinevakuutuksesta ei korvata

Kohtien 4.1 - 4.6 ja 8.2 mukaisista vakuutuksista ei korvata vahinkoja, jotka aiheutuvat osallistuttaessa kilpailuun, kilpailun harjoitteluun tai ajoharjoitteluun tai ajettaessa muuten moottoriradalla tai yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella tai tieosuudella. Korvausta maksetaan kuitenkin osallistuttaessa liikenneopettajan antamaan ajoharjoitteluun talviajon tai pimeän ajon kurssilla sekä autokoulun, Suomen moottoripyöräkouluttajat ry:n tai Liikenneturvan Ennakoivan ajon kouluttajakurssin (EAK) suorittaneen kouluttajan antamaan ajo-opetukseen.

Ajovarusteista on mahdollista saada korvausta kotivakuutuksen irtaimistovahinkona tai matkavakuutuksista.

Liikennevakuutus on voimassa.

www.pohjola.fi

TAPIOLA

Tapiolan liikenne - ja kaskovakuutukset ovat voimassa ajoharjoitteluradalla ajettaessa, mikäli ajoneuvolla ei ajeta kilpailussa tai kilpailuun tähtäävässä harjoittelussa.

Tapiolassa on tullut seuraava muutos, joka tullut voimaan 1.1.2005 tai sen jälkeen alkaneissa vakuutuksissa sekä 1.1.2005 ja sen jälkeen uudistuvissa vakuutuksissa pääeräkuukausittain.

Osallistuttaessa ajo- tai nopeusharjoitteluun moottoriradalla tai muulla alueella tai tieosuudella, on vahingon sattuessa omavastuu 50 % vahingon määrästä, kuitenkin vähintään vakuutuskirjaan merkitty euromääräinen omavastuu. Omavastuukorotus ei koske liikenneopettajan antamaa ajokoulutusta.

Varusteet

Tapiola korvaa moottoripyörän kaskovakuutuksesta vakuutuksenottajan vahingossa vaurioituneen ajopuvun, kypärän, ajokengät ja ajokäsineet. Korvauksen ehtona on, että varusteet ovat nimenomaan moottoripyöräilyyn tarkoitettuja.

www.tapiola.fi

TURVA

Turvan autovakuutusehdoissa korvausvastuun rajoituksissa sanotaan sanatarkasti:

harjoitettaessa nopeus-, ajoharjoittelua tai muuta siihen rinnastettavaa toimintaa yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella tai tieosuudella omavastuu nelinkertainen, kuitenkin vähintään 15% vahingon määrästä.

Varusteet

Ajovarusteista kypärä korvataan kaskosta ja muut vaatteet kotivakuutuksesta. Jos kotivakuutus ja kaskovakuutus ovat samassa yhtiössä, peritään vain yksi omavastuu. Liikennevahingossa syyttömän varusteet korvataan syyllisen liikennevakuutuksesta.

www.turva.fi

VERITAS

Vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut ajettaessa moottoriradalla tai yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella tai tieosuudella. Tämä ei kuitenkaan koske liikenneopettajan antamaa ajokortin saamiseen edellyttämää ajokoulutusta.

Varusteet

Kypärä on vakuutuksen kohteena vain ollessaan käytössä varsinaisen käyttötarkoituksensa mukaisesti. Muu ajovarustus kuten ajosaappaat ja ajohaalari kuuluvat yhtiössämme kotivakuutuksen korvauspiiriin.

www.veritas.fi

BUNKKERI.FI
Elimäki
SÄILYTYSTÄ & VUOKRAUSTA
Tarjoamme turvallista ja lämmintä säilytystilaa moottoripyörille yms.
(VARAA ENSI TALVEN PAIKKASI AJOISSA)
VUOKRATAAN:
esim. HONDA CBR 1100 XX 100€/vrk
160 hv matkasportti (Ei aloittelijoille!)
TULOSSA:
UUTTA VUOKRAKALUSTOA KESÄLLE -05!
www.bunkkeri.fi
050 5500323 info@bunkkeri.fi

FINLAND 2005 KOKKO-TREFFEN
KANSAINVÄLINEN MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KOKOONTUMISAJO
35. KOKKO-TREFFEN
10. – 12. 6. 2005
OSANOTTOMAKSU .....22 €
Jälki-ilmoittautuneet .....27 €
YKSI SUOMEN VANHIMMISTA KOKOONTUMISAJOISTA
TERVETULOA REILUUN MOTORISTIEN PORUKKAAN!
Himangan luonnonkauniilla ”Sautinkarilla”
noin 35 km Kokkolasta valtatie 8:n varrella, meren rannalla.
– KONTROLLIPAIKKA Sautinkari: AVOINNA 10.6. klo 17.00 – 03.00
11.6. klo 10.00 – 17.00
– OPASTUS KOKKOLASTA JA HIMANGALTA SAUTINKARIIN.
– OSANOTTOMAKSUUN SISÄLTYY: leiriytyminen, ohjelmat, ateria, aamukahvi, saunominen ja kokoontumisajo-tarra.
– Lauantaina erilaisia kilpailuja, sekä perinteinen kokonpoltto.
– Palkintojenjako lauantai-iltana. Uutuutena: Matka Enduro ajo.
– Vuotuinen kävijämäärä n. 1500 henkilöä.
– ALUEELLA ON mm: Baari, sauna, uimaranta, Maretaario mökkejä n. 40 sekä olutteltta.
– ENNAKKOILMOITTAUTUMINEN SUOTAVA JÄRJESTELYTEHTÄVIÄ HELPOTTAVASTI VIIMEISTÄÄN 31.5. 2005
Sampo pankki 800014-328630.
MENOSSA MUKANA:
FREUD MARX ENGELS & JUNG
Järj. KOKKO MC-CLUB r.y.
TIEDUSTELUT JA MÖKKIVARAUKSET: c/o Mykrä Harri, Ilkantie 24 A4, 67100 KOKKOLA. Puh. (06) 822 4656, 040 554 7063 ILTAISIN!

Koulutusta aloittelijoille sekä osaaville

Ajokauden alkaessa useimmat motoristit ovat jälleen aloittelijan asemassa. Talven aikana taidot ovat ruostuneet ja moottoripyörän ajo-ominaisuudet voivat yllättää kokeneenkin. Piikkirenkailla maastossa möyrineet endurokuskit ovat toki voineet ajamatonta motoristia paremmin säilyttää ajotuntumansa. Siitä huolimatta liikennetilanteet ja -olosuhteet ovat talvikauden ajamattomuuden jälkeen kaikille meille taas hieman outoja.

Onneksi monet kerhot järjestävät keväisin jäsenilleen ruosteenpoistokursseja ja koulutukseen osallistumishalukkuus on muutenkin lisääntynyt. Joillakin paikkakunnilla on kysyntää ollut jopa enemmän kuin kursseja on pystytty järjestämään. Uusmotoristit ja hieman kokeneemmatkin moottoripyöräilijät ovat viime vuosina olleet hyvin halukkaita osallistumaan opetukseen.

Osaamattomuus näkyy viime vuosien vakavissa onnettomuuksissa. Viiden viimeisen vuoden aikana on menehtynyt yhteensä 93 moottoripyöräilijää. Vuosien 2000 - 2004 kuolonkolareista 36 oli tieltä suistumisia ja 24 törmäyksiä vastaantulijaan. Tieltä suistumisessa ja törmäyksessä vastaantulijaan saattaa olla kysymys samasta asiasta: motoristi ei osaa ohjata moottoripyörää ja ajautuu vastaantulijan kaistalle tai ulkokaarteesta ulos, kaarteen suunnasta riippuen. Moottoripyörän ohjaamisen lisäksi vaikeinta on tehokas jarrutus. Osaamattomuus johtuu useimmiten vähäisestä ja puutteellisesta koulutuksesta.

Yhteistä useimmissa onnettomuuksissa on hallinnan menetys, suuri tilannenopeus ja puutteellinen havainnointi - joskus myös tahallinen riskinotto. Kaikkiin näihin osatekijöihin voidaan vaikuttaa koulutuksella, kunhan koulutukselle varataan hyvät edellytykset ja riittävästi aikaa.

Uusmotoristit ja vastaalkajat tarvitsevat koulutusta

Jo lähtötilanteessa eli ajokorttia suorittaessaan moottoripyöräilijä on autoilijaa huonommassa asemassa. Autokoulussa moottoripyöräopetuksen vähimmäismäärät ovat riittämättömät. Moottoripyöräkortin ajaja joutuu opettelemaan auto-oppilaita huomattavasti vaikeammin hallittavalla laitteella samassa liikenteessä ja silti hänen oletetaan selviävän noin kolmasosalla siitä, mikä on autokorttia suorittavien ajoharjoittelumäärä. Tietenkin vielä huonommassa asemassa ovat ne vanhemmalla iällä moottoripyöräilyn aloittaneet, jotka ovat kokonaan jääneet ilman perusopetusta.

Siksi jatko-opiskelu, mieluiten kokeneen kouluttajan ohjauksessa, on jokaiselle motoristille tarpeen. Kurssiin pitää sisällyttää käsittelyharjoitusten lisäksi maantieharjoittelua todellisilla ajonopeuksilla. Maantieolosuhteissa voidaan havainnollistaa nopeuden merkitys esimerkiksi risteysajossa tai kohtaamistilanteissa, oikea kaarreajotekniikka sekä soratiellä ajaminen.

Kursseilla harjoittelu aloitetaan useimmiten hitaasti ajamisen harjoittelulla. Kävelynopeudessa tasapainon säilyttäminen ja pyörän hallinta on tärkeää aivan normaalissa ruuhkaliikenteessä – tai vaikkapa motoristien paraatissa. Vauhdissa pyörä pysyy pystyssä itsekseen, mutta hitaassa nopeudessa kuljettaja pitää pyörän pystyssä. Onnistunut suoritus ja tasapainon hallinta on kaikkien osataitojen yhteisvaikutusta. Hitaassa nopeudessa pyörän hallitseminen on perusedellytyksenä vaativampiin ajosuorituksiin.

Myös jarrutusharjoittelu on syytä aloittaa alhaisesta nopeudesta. Hitaassa nopeudessa voi hakea tuntuman jarrujen käyttöön ja etsiä etupyörän lukkiutumisen rajaa. Vasta lukuisten onnistuneiden toistojen jälkeen on turvallista nostaa nopeutta. Kokenut kouluttaja on hyvänä apuna suoritusten arvioinnissa ja mahdollisten virheiden karsimisessa.

Moottoripyörän ohjaamis- ja väistöharjoittelu vaatii vähintään 50 – 60 km/h nopeuksia. Kursseilla perusasioiden harjoittelu tapahtuu moottoriradalla tai riittävän isolla kentällä. Kaarreajotekniikkaa on ihanteellista harjoitella moottoriradalla, mutta usein kursseilla joudutaan etsimään rauhallinen tieosuus ajolinjojen hiomista varten. Tärkeintä on kuitenkin päästä harjoittelemaan myös maantienopeuksilla ja ennen kaikkea jokaiselle motoristille elintärkeää työntö- eli vastaohjausta.

Osaatko havainnoida oikeita asioita?

Ajaminen alkaa havaintojen teosta. Oikeiden asioiden havaitseminen ja vaaratekijöiden tunnistaminen on ennakoivan ajamisen ehto. Kaikkea ei voi koskaan havaita. Siksi on tärkeä löytää oleellisimmat ja keskittyä niihin. Mitä asioita havaintojen teossa on sitten otettava huomioon?

Havainnoinnin pitää olla tietoista tilanteiden ja olosuhteiden tarkkailua. Motoristin pitää etsiä koko ajan mahdollisia vaaratekijöitä. Vaaratekijä pitää tunnistaa ja siihen sisältyvä riski on osattava ennustaa. Sen jälkeen voi päättää toimintatavasta ja toteuttaa sen.

Yksittäisten vaaran tunnusmerkkien lisäksi on nähtävä kokonaistilanne ja katsottava tarpeeksi kauas. Tilanne olisi nähtävä ainakin 10 sekuntia etukäteen. Mielikuvia on hyvä käyttää apuna ja mielessään voi aina etsiä pakoreittejä.

Motoristin on hyvä muistaa, että myös autoilijoiden havaintokyky on puutteellinen. Moottoripyörä pienenä havaintokohteena voi jäädä auton sivupilarin tai peilin katveeseen. Autoilijaa ei pidä yllättää rajuilla kiihdytyksillä, liiallisella nopeudella, ajamalla ilman valoja tai sijoittumalla siten, että pyörää on vaikea havaita.

Oikeaa havainnointia ja katsomista voi tietoisesti opetella ja harjoitella aina ajaessaan. Motoristin pitää oppia käyttämään myös muita aistejaan. Kuulo- ja tutoaistit kertovat esimerkiksi renkaan lukkiutumisesta jarrutuksessa, vedestä ajourissa, moottorin käynnistä. Haju- ja jopa makuaistikin kertovat joskus ajoolosuhteista.

10 keinoa kehittää havainnointikykyä:

1. näkökenttä on kapea - tarkkaile kokonaistilannetta
2. katseen tarkennuspiste - katso tarpeeksi kauas (vähintään 10 s etukäteen)
3. havainnot valikoivia - liikuta katsetta
4. muiden havainnot puutteellisia - vältä katvealueita
5. mielikuvat apuna - etsi pakoreittejä
6. etsi vaara - mikä on vaarallisen näköistä?
7. tunnista vaaratekijät - muut ajoneuvot, jalankulkijat ja eläimet, olosuhteet ja tien pinta?
8. ennusta riskit – mieti, mitä teet, jos vaaratekijä muuttaa suuntaa tai nopeutta?
9. valitse toimintatapa - ilmoita itsestäsi tai muuta nopeutta ja/tai sijaintia
10. toteuta valintasi

Hae oppia pätevältä kouluttajalta

Suomen Moottoripyöräkouluttajat SMOK ry on valtakunnallinen moottoripyöräkouluttajien järjestö, jonka tarkoituksena on kehittää moottoripyöräopetusta sekä edistää moottoripyöräopettajien ammattitaitoa ja kouluttajavalmiuksia. Taustalla on ajatus siitä, että kaikkien motoristien turvallisuus paranee, mitä parempia ja ammattitaitoisempia kouluttajat ovat.

Moottoripyöräkouluttajille on vuosien aikana luotu laatuvaatimukset, jotka saavuttaakseen kouluttajien pitää jatkuvasti kehittää omia valmiuksiaan. SMOKin auktorisoimaksi moottoripyöräkouluttajaksi pääsee kouluttajakoulutuksen ja testien kautta. Testit ovat vaativia, koska niiden kautta halutaan nostaa suomalaisen moottoripyöräkoulutuksen tasoa ja arvostusta.

Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry on riippumaton järjestö eikä ole sidoksissa mihinkään autokouluketjuun, moottoripyöräkerhoon tai moottoripyörämerkkiin. Yhdistyksen jäsenet ovat henkilöjäseniä. Jäseniä oli vuodenvaihteessa yhteensä 154. Kaikki kouluttajatestit on suorittanut 42 kouluttajaa. Uusia auktorisoituja kouluttajia hyväksyttiin viime vuonna yhteensä viisi, joille luovutettiin Mp -näyttelyssä diplomit osoituksena testien suorittamisesta hyväksytysti. ■

Jari Jokilampi
puheenjohtaja
Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry

VIHDIN KUNTA
PL 13
Asemantie 10
03101 NUMMELA

09-224 221
www.vihti.fi

koyo
Motorcycle batteries
ISO 9002 ISO 14001
www.heaviside.fi
09-294 3607 tai 050-566 5936

Kevätpäivä starttaa Nummelasta

Järjestyksessä 27. Hymyilevän Motoristin Kevätpäivä järjestetään lauantaina 21.5.2005. Kevätpäivä alkaa Vihdin Nummelan lentokentältä, jonne motoristit kerääntyvät kello 10 alkaen. Tapahtuman suojelija on Tasavallan presidentin puoliso, tohtori Pentti Arajärvi.

Seuraa kevätpäivä -kylttejä saapuessasi Nummelaan. Vältä ajoa Nummelan keskustan kautta, sillä se ruuhkautuu. Ole paikalla ajoissa, viime tingassa paikalle tulijat vaikeuttavat paraatin liikkeelle lähtöä. Lentokentällä on ravintolapalvelut.

Ohjelma Nummelassa

10.00 Kokoontuminen Nummelan lentokentällä alkaa

14.00 Paraati kohti Helsinkiä alkaa

Reitti

Paraati kohti Helsinkiä alkaa kello 14. Motoristit ajavat letkassa Turun moottoritietä pitkin Munkkiniemeen. Paraati päättyy VR:n makasiineille, jonne yleisöllä on vapaa pääsy. Makasiineilla pidetään perinteiset puheet noin viiden aikaan. Makasiineilla on myös moottoripyöränäyttely. Iltabileissä soittaa muun muassa Popeda.

Alustava ohjelma makasiineilla

17.00 Järjestäjien tervehdys

17.05 Tapahtuman suojelijan tervehdys

17.10 Helsingin kaupungin tervehdys

17.20 Hyväntekeväisyyslahjoituksen luovuttaminen. Kuntoutuspalvelupäällikkö Marjo Liimatainen, Invalidiliiton Käpylän kuntoutuskeskus.

17.30 Poliisin puheenvuoro

17.35 Suomen Motoristit ry puheenvuoro

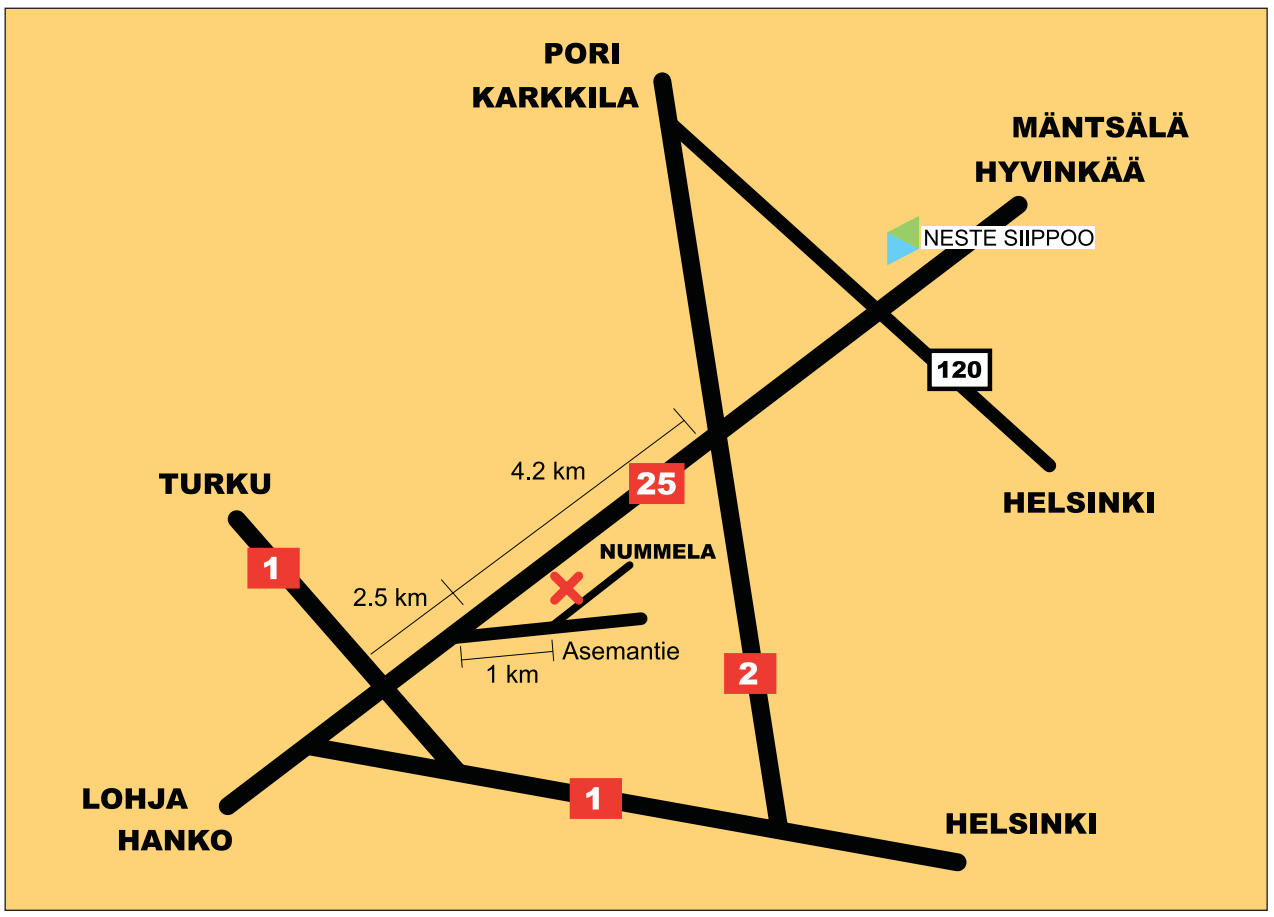
17.45 Verta pakkiin hallitusti
- SMOTOn verenluovutushaastekampanja Simo Ruuska, SMOTOn kampanjavastaava ja Helena Hurri, viestintäpäällikkö, SPR:n Veripalvelu

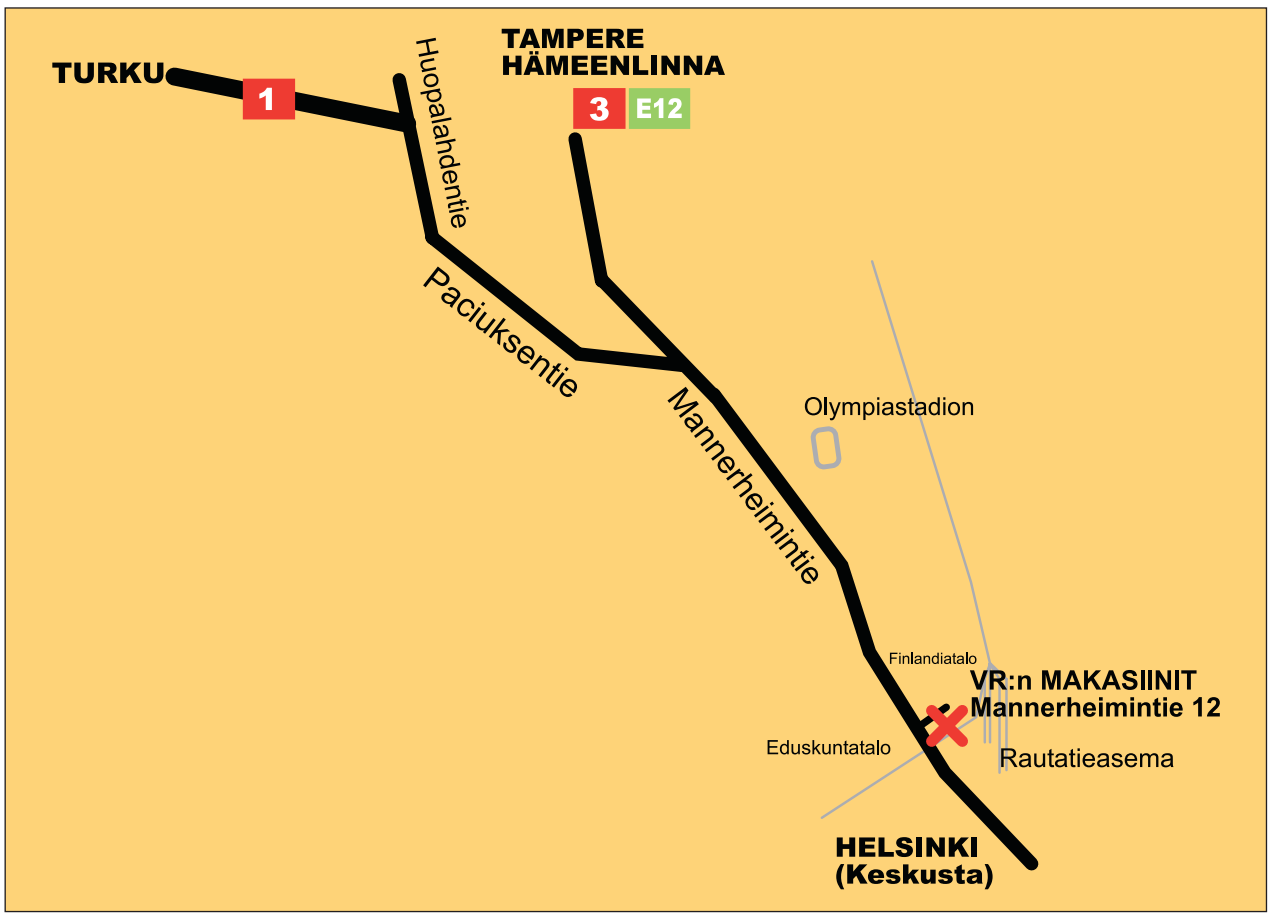
17.55 Vuoden 2006 Kevätpäiväjärjestäjän esittäytyminen ja kiertovanteen luovutus

18.00 Virallinen ohjelma päättyy

Katso viimeisimmät ohjelmatiedot Kevätpäivän kotisivuilta, osoitteesta www.smoto.fi/hmkp

Iltabileet Rock 'n Roll Stationilla alkavat kello 21.





Moottoripyörien rakentajien oma yhdistys

Teksti: Santtu Ahonen

Muunneltujen Moottoripyörien yhdistys eli Modified Motorcycle Association of Finland, MMAF, on perustettu ajamaan moottoripyörien rakenteluharrastuksen asiaa koko valtakunnan alueella. Tavoitteena on alentaa moottoripyörien rakenteluharrastuksen viranomaiskustannuksia sekä saattaa käsityöläisiä ja rakentajia yhteen.

MMAF perustettiin vuonna 1998. Yhdistys oli harrastajien reaktio kiihtyneeseen ja omituisiakin piirteitä saaneeseen viranomaistoimintaan rakennettujen ajoneuvojen saralla. Sittemmin tilanne on normalisoitunut ja muunnellulla prätkällä saa taas ajella melko rauhassa. Tämän päivän moottoripyörien rakentajat tuntevat MMAF:n Bomber ja Kopteri –lehtien palstoilta sekä internetistä. MMAF tiedottaakin aktiivisesti rakenteluun liittyvien sääntöjen ja asetusten muutoksista.

MMAF:n mielestä moottoripyörien rakentelua ei saa rajoittaa enempää kuin on liikenneturvallisuuden kannalta välttämätöntä. Vaikka nykyiset asetukset sallisivat melko vapaankin rakentelun, niin sekavat ja kohtuuttoman tiukat tulkinnat asettavat ymmärryksen ylittäviä esteitä harrastamiselle.

MMAF:iin kuuluu noin 500 moottoripyörien rakentelijaa koko Suomessa. Rakentelijoihin mahtuu tavallisia bolt-on peilien ja vilkkujen vaihtajia aina extreme ammattilaisiin. He rakentavat lähes koko pyörän, muutamia valmispultteja ja laakereita lukuun ottamatta, kokonaan itse. Yhteisenä ajatuksena on palo tehdä prätkästä omanlainen, kahdella renkaalla liikkuvaa taidetta. Vaikka MMAF aatteensa mukaisesti keskittyy muunneltuihin moottoripyöriin, joutuvat myös monet entisöijät ja korjaajat samojen pykäläongelmien eteen. MMAF:iin kuuluukin siten myös moni "tavallisen" moottoripyörän omistaja.

Yhdistys piti vuosikokouksen Pääsiäisen alla. Kokouksessa yhdistyksen puheenjohtajaksi valittiin Santtu Ahonen, jonka lisäksi hallituksessa istuvat Jukka Räsänen (varapuheenjohtaja), Ropsu Nummi (sihteeri ja rahastonhoitaja), Tapio Haapanen, Sami Laitinen, Teemu Lindfors, Hannu Virta sekä varajäseninä Matti Tahlo ja Kai Tanninen.

MMAF:n jäsenmaksu on 15 euroa vuodessa. Yhdistyksen sihteeri sihteeri@mmaf.fi antaa ohjeet jäsenmaksun suorittamiseksi. ■

Yhdityksen kotisivut ovat osoitteessa www.mmaf.fi

Hymyilevän Motoristin Kevätpäivän paraatin ajo-ohje

Lue nämä ohjeet huolellisesti. Muuttuneista järjestelyistä tai ohjeista vastaa Kevätpäivän paraatin järjestelytoimikunta. Kuuntele järjestäjien ja viranomaisten kuulutukset paraatin lähtöpaikalla huolellisesti ja noudata niitä – näin takaat muillekin onnistuneen paraatiajon.

- ★ Täytä tankki ja tyhjennä rakko ennen saapumista ajoissa kohtaamispaikalle.
- ★ Pukeudu asiallisesti sekä säänmukaisesti.
- ★ Kuuntele tarkoin ja noudata järjestäjän ohjeita.
- ★ Ensimmäinen ryhmä lähtee klo 14.00 Nummelan lentokentältä.
- ★ Toinen ryhmä starttaa noin 10 minuutin päästä ensimmäisen ryhmän lähdöstä.
- ★ Paraati etenee parijonossa Nummelan keskustan kautta.
- ★ Moottoritielle saavuttaessa ryhmän vasen jono siirtyy vasemmalle kaistalle limittäin siksak-muotoon. Ensimmäinen pyörä on ajokaistansa vasemmassa reunassa, seuraava oikeassa reunassa.
- ★ Oikea jono siirtyy moottoritien oikeanpuoleiselle kaistalle samalla tavalla.
- ★ Paraati ajaa koko moottoritien leveydeltä nelijonossa.
- ★ Edellä menevään pidetään 25 metrin välimatka.
- ★ Seuraa lähelläsi ajavien liikkeitä ja ennakoi ajamistasi. Älä itse tee mitään turhia, äkkinäisiä liikkeitä.
- ★ Risteyksissä ja hitaassa ajossa jono tiivistetään. Vasemmalla puolella ajokaistaa ajava menee ensin.
- ★ Paraatiajossa muiden pyörien ohittelu on ehdottomasti kielletty.
- ★ Saavuttaessa Helsinkiin (Kehä I) jono hiljentää vauhtia ja etäisyyttä edellä ajavaan pienennetään kaupunkinopeuksia vastaavaksi.
- ★ Helsingin läpi ajetaan nelijonossa.
- ★ Paikoitukseen saavuttaessa aja ripeästi paikoituspaikallesi, jonne sinut ohjataan.
- ★ Jos pyöräsi rikkoutuu moottoritiellä, aja rauhallisesti sivuun ja jää odottamaan. Takana tuleva järjestäjien auto ilmoittaa ajojärjestelijöille asiasta ja sinut noudetaan pois reitin varrelta.
- ★ Keskeyttäessäsi ajon kaupunkialueella vian tms. takia etsi lähin paraatin liikenteenohjaaja, hän soittaa apua.
- ★ Jos kaverisi joutuu keskeyttämään matkansa, älä pysähdy auttamaan. Paraatin järjestäjä auttaa.

Kevätpäiväparaatin turvapäällikkö
Teuvo Vessman
Puhelin 0500-818017

Naistiimi 200 mailin endurancekilpailuun

B-Superbike -luokassa ajava naistiimi vasemmalta Eeva Tamminen, Ilse Kokkonen ja Nina Mönkkönen.

Kuvat Janne Tervola

Ensimmäinen naisjoukkue Suomen Road Racingin historiassa osallistuu endurancekilpailuun tulevana kesänä Virtasalmen Motoparkin radalla. Mistä oikein on kysymys ja mitä endurance on?

Endurance on Road Racingin kestävyyskilpailu, joka ajetaan asfalttiradalla. Endurancetiimi koostuu kahdesta tai kolmesta kuskista, joista jokainen ajaa oman osuutensa kokonaismatkasta. Kilpailun voittaja on se joukkue, joka ensimmäisenä taittaa 200 mailin matkan, eli noin 322 kilometriä. Motoparkin radalla tämä matka vastaa noin 92 kierrosta, normaalin RR-sarjan SM-osakilpailun kierrosmäärä on 15. Endurance on tasaisesti kasvattanut suosiotaan vuosien varrella, ja se tarjoaakin katsojalle paljon mielenkiintoista nähtävää välitankkausten ja kuljettajavaihdosten muodossa.

Enduracen aika-ajot ovat lauantaina. Sääntöjen mukaan jokaisen tiimin kuskin täytyy ajaa vähintään kolme kierrosta aika-ajoa. Aika-ajotulokset määräävät pyörien lähtöjärjestyksen kilpailuun. Itse kilpailu ajetaan seuraavana päivänä. Kilpailun lähtö suoritetaan nk. Le Mans -tyyliin. Radalla ajetaan yksi tutustumiskierros, jonka jälkeen koneet sammutetaan ja pyörät ryhmittyvät aika-ajotulosten mukaiseen järjestykseen radan reunaan keula 45 asteen kulmassa starttisuuntaan. Avustajat pitävät pyöriä pystyssä kuskien ollessa radan toisella puolella lähtömerkkiä odottamassa. Merkin tultua kuskit juoksevat radan yli pyörien luo, starttaavat pyörät ja ampaisevat matkaan. Voittajajoukkue on se, joka ensimmäisenä on taittanut 200 mailin matkan.

Välitankkaukset sekä kuljettajien vaihdot aiheuttavat kisassa oman sirkuksensa, joten taktiikalla on oma osansa tässä lajissa. Kilpailun tiimellyksessä on otettava huomioon pyörän bensankulutus, jotta tankkaukset onnistuvat oikeaan aikaan, eikä kuskin eteen lankea tilannetta, jossa edessä on armoton urakka työntää pyörä radalta varikolle. Endurance on kilpailuna vaativa, mutta sitä luonnehditaan kuitenkin rennommaksi kuin Road Racingin SM-sarjan osakilpailuja, joissa jokainen kierros ajetaan niin täysillä. Endurance on kestävyysajo, kuten nimikin kertoo, ja se hieman muuttaa kilpailun luonnetta. Kierrosajat huippukuskeillakin jäävät keskimäärin pari sekuntia RR-osakilpailua hitaammiksi. Pieni vauhdin pudotus on välttämätöntä, muuten renkaat eivät kestäisi koko kilpailumatkaa.

Naiskolmikon kilpapyöränä toimii kaksisylinterinen italialaisvalmisteinen Superbike-kilpuri Aprilia RSV Mille, jonka Tapio Nevala on luovuttanut tiimin käyttöön. Helsinki Racing Clubia edustava Nevala tunnetaan Road Racingin puuhamiehenä monella eri taholla. Hänellä on ollut hyvin vahvasti sormensa pelissä naistiimin syntyhistoriassa. Hyväntuulisen realistiset naiset suhtautuvat tulevaan pitkään

➥

Lähtöä varten ryhmitytään radan viereen 45 asteen kulmaan. Avustajat pitävät pyöriä pystyssä ja lipun heilahtaessa kuljettajat juoksevat radan toiselta puolelta pyöriensä luo.

kilpailuun vakavuudella, ja heidät nähdäänkin varmasti tulevan kesän aikana useaan otteeseen Motoparkin radalla harjoittelemassa. Kilpailu tulee olemaan rankka, mutta naiset suhtautuvat siihen luottavaisin mielin, sillä kysymyksessä on joukkuekisa ja tämä tarkoittaa, ettei kukaan ole yksin, vaan mukana ollaan yhdessä, yhtenä tiiminä.

Helsinki Racing Clubin järjestämä kilpailu ajetaan Virtasalmen Motoparkin radalla 23.-24. heinäkuuta.

Joukkue

Naistiimissä ajaa kolme naista, jotka tuovat lisäväriä muutoin niin miehiseen lajiin. Ilse Kokkonen on 36-vuotias kahvilavastaava Vantaalta. Siviilipyöränä hänellä on Suzukin GSX-R 600, jolla ratakokemusta on kerätty tasaisesti vuosien varrella. Ilse harrastaa moottoripyörien lisäksi koiria, joten ulkoilu on lähellä sydäntä. Harrastuksiin kuuluu myös kamppailulaji savate forme.

Vapaa-aikanaan musiikkia ja piirtämistä harrastava Nina Mönkkönen on 36-vuotias Bike-lehden toimituksen sihteeri Orimattilasta. Myös Nina ajaa siviilissä Suzukilla. Hänen pyöränsä on GSX-R 1000 K5, joka vielä tällä hetkellä on omistajalleen uusi ja outo laite.

Ympäri vuoden polkupyöräilevä Eeva Tamminen on 38-vuotias sairaanhoitaja Helsingistä. Hän liputtaa Italian väreissä, siviilipyöränä on Aprilia RSV Mille R.

Jokaisella tiimin jäsenellä on takanaan useampia harrastusvuosia moottoripyöräilyn parissa, ja myös rataajo on tullut tutuksi. Tästä huolimatta jokainen tiimin jäsen on ensimmäistä kertaa kilparadalla ja yrittää tehdä kilpailussa parhaansa unohtamatta hyvää mieltä sekä hauskan pitoa. Tuleva kisa vaatii paljon harjoittelua ja kolmikko toteaa, että mikäli pääsee riittävästi treenaamaan, sekunteja pitäisi tippua kierrosajoista pois.

Naistiimin tukijat ovat: Anifix Oy, Bike-lehti, Pyörä ja Mopo Oy, Duell, Eiranen Transport Ky, Motopark Raceway, Auto Centre, Ratarengas Oy, Moottoripyöräilyn Tuki Ry, Ducati Club Finland ja Aprilia Club of Finland. ■

Kuljettajan vaihdot värittävät varikkotapahtumia. Tankkausta ei saa tehdä yhtä aikaa, vaan se tehdään siihen erikseen varatulla alueella.

Varikolla tapahtuu muutakin kuin tankkaus ja kuljettajan vaihdot. Kilpailu on niin pitkä, että tarvittaessa kerkiää tehdä pieniä korjaustöitäkin. Taipaleen veljeksille vaihdettiin Kemorassa 2003 takarengas.

Naisenergiaa vaativaan Six Days –enduroon Slovakiaan syyskuussa 2005

Kuvat Janne Tervola

Mairen, Tarun ja Tanjan päätä ei huimaa. Nämä naiset ovat valinneet harrastuksekseen enduron, mikä ei varmasti ole niitä naisellisimpia ja helpoimpia moottoripyöräilyn lajeja. Kuuden päivän ajo on lajin kansainvälisesti tunnetuin kilpailu ja vaativuudeltaan sitä tasoa, että tavallinen harrastaja vain unelmoi sen ajamisesta. Päivämatkojen pituudet ovat yli 250 kilometriä, eikä maantiesiirtymiä juuri ole luvassa.

International Six Days of Enduro eli ISDE ajetaan tänä vuonna 80. kerran ja on maajoukkueiden maailmanmestaruuskilpailu. Varsinaisten maajoukkueiden lisäksi kilpailuun saavat osallistua kansallisten liittojen valtuutuksella kolmen kuljettajan kerhojoukkueet. Naisjoukkue edustaa Riihimäen moottoripyöräkerho Kahvakoplaa ja on kaikkien aikojen ensimmäinen suomalainen naisjoukkue kilpailussa.

Joukkueessa vanhan konkarin lisäksi kaksi uudemman polven naiskuljettajaa

Maire Jäntti on naisenduron konkari Jyväskylästä, jonka monet muistavat jääradalta 1980- ja 90-lukujen taitteesta. Jääradan kautta ajohalut suuntautuivat enduropoluille.

– Ajoin kolme kautta jääratata miesten seassa, eikä koskaan viimeisenä, että hyvin on miesten seassa pärjätty, Maire muistelee jäärataajoja.

Huonosti ei ole Mairella mennyt endurossakaan, taskussa on maailman suurimman endurokilpailun, Gotland Grand Nationalin naisten luokan voitto vuodelta 1991.

– Viime vuosina en ole kilpaillut aktiivisesti, mutta sen verran olen ajanut, että tuntuma on säilynyt koko ajan. Nyt on aikaa ajaa ja keskittyä tulevaan syyskuun koitokseen, Maire kertoo. Mairen ajokkina on KTM:n 200-kuutioinen kaksitahtinen enduropyörä, EXC 200.

Espoolaisella Taru Koskisella on lyhyempi historia enduron parissa.

– Neljä vuotta on tullut harrastettua ja heti, kun kynnelle kykenin, lähdin kilpailuihin, Taru kertoo. Lajissa Tarua kiehtoo sen haastavuus –aina löytyy edeltä joku kiinni ajettava.

– Jos ei sitä heti saa kiinni, niin ensi vuonna sitten.

Tarun saavutuksiin kuuluu Päijänteen ympäriajo kolmesti vuosina 2002, 2003 ja 2004, PM-mitalejа sekä EM-sarjassa 4. sija vuonna 2004. Taru toimii kesäisin enduro-oppaana Lapissa, missä kilometrejä pyörällä kertyy useita tuhansia. Ajokkina on Husqvarnan 125-kuutioinen kaksitahtinen enduropyörä, WR 125.

Tanja Malinen edustaa Riihimäen moottoripyöräkerho Kahvakoplaa ja on myös uudemman polven naiskuljettaja. Tanja tunnetaan aktiivisena naisenduron kehittäjänä organisoiden mm. naisten enduroleirejä vuosittain.

Tanja Päitsillä 2005 Ohkolan maastokokeella.

- Maantiepyörän lisäksi hankin ensin motocrosspyörän ja sen jälkeen maantiet saivatkin jäädä, Tanja kertoo. Tanjan saavutuksiin kuuluu muun muassa Päijänteen ympäriajo 2005. Tanja ajaa GasGasin 200-kuutioisella kaksitahtisella, EC 200 -mallilla.

Haasteita koitoksessa riittää

Kuuden päivän ajossa ei ole erikseen omaa luokaa naisille, vaan reitti ja aikataulu ovat samat kuin muilla ker-

Viime vuosina en ole kilpaillut aktiivisesti, mutta sen verran olen ajanut, että tuntuma on säilynyt koko ajan. Nyt on aikaa ajaa ja keskittyä tulevaan syyskuun koitokseen, Maire Jäntti kertoo.

hojoukkueilla. Haastetta siis riittää jo aikataulussa pysymisessä.

– Suurin haaste joukkueellamme onkin kehittää seuraavan puolen vuoden aikana lisää vauhtia niin paljon kuin mahdollista, Taru kertoo.

– Ja sitä kovaa vauhtia on meidän tasoisten kuljettajien pystyttävä pitämään yllä koko päivä, ettei kilpailusta putoa AT-minuuttien vuoksi, Maire jatkaa.

Seuraava mutka matkassa onkin vuoristoisen Slovakian suuret mäet.

– Slovakian Sixissä on kuulemma paljon mäkiä. Näin meitä on ainakin peloteltu. Mäkiharjoittelu kuuluu siis harjoitteluumme yhtenä osiona, Tanja kertoo. Hurjia mäkiä harjoiteltavaksi löytyy Keski-Suomen lisäksi ainakin Riihimäeltä. Onneksi itse kilpailussa saattaa siirtymätaipaleilla saada apua yleisöltäkin.

Neljä vuotta on tullut lajia harrastettua ja heti, kun kynnelle kykenin, lähdin kilpailuihin, Taru Koskinen kertoo.

Edessä tiukka harjoittelukausi

Naisjoukkeen harjoitusohjelmaan kuuluu kolme useamman päivän leiriä kevään ja kesän aikana sekä Fyradagars -endurokilpailu heinäkuun alussa Ruotsissa. Lisäksi kaikilla on tarkoitus osallistua niin moneen kotimaan kilpailuun kuin mahdollista. Taustajoukoissa vaikuttavat useat lajin entiset huiput ja Riihimäen Kahvakoplan porukka.

– Ilman taustajoukkoja ja yhteistyökumppaneita tällaisen projektin toteuttaminen olisi mahdotonta. Onneksemme monet lajin parissa toimivat ovat innostuneet kisaan lähdöstämme ja ovat mukana tukemassa, Tanja kehuu.

Tänä vuonna Sixi ajetaan Slovakiassa, Povazka Bystricassa 13. - 18.9. Suomalaiset ovat pärjänneet viime vuosina Sixillä erittäin hyvin. Joukkuemaailmanmestaruuksia on peräti kuusi kappaletta vuosilta -96, -98, -99, 2002, 2003 ja 2004. Mika Ahola on voittanut yleiskilpailun kolmesti ja lisäksi suomalaisilla on useita luokkavoittoja vuosien varrelta. ISDE ajetaan Suomessa seuraavan kerran vuonna 2007. ■

Nordea Rahoitus Suomi Oy / Nordea Pankki Suomi Oyj

Yhdistele omien ja perheesi tarpeiden mukaan

Nordean MasterCard-valikoimasta löydät jokaiselle perheesi jäsenelle sopivan kortin. Solo-tunnuksilla haet MasterCard-kortin Nordean verkkopankissa. Lisätietoja ia korttihakemus mvös konttoristamme, 0200 3000

solo

Nordea

Nordea Vihti-Nummela
Vihdintie 4-6, 03100 Nummela

Motoristin vauhdissa mukana jo 36 vuotta

NESTE

Neste Siippoo
Vanha Porintie 1371
03300 Otalampi

Avoinna: ark. 6 - 21
la 7 - 21
su 8 - 21

puh. (09) 223 3398

Radalla tapahtuva ajoharjoittelu luo rutiinit, jolla selviydyt paremmin arkiliikenteessä. Pyörän kääntämisestä ja tehokkaasta jarrutuksesta tulee taitoja, joita tarvitset äkkitilanteissa. Tämän lisäksi rata-ajo harrastuksena on mielekäs ja haastava kuntoilumuoto.

Eeva Tamminen

Rata-ajo harrastuksena

Kuva Timo Nässi

Kaikki alkaa ohjaajakokouksesta

Hyvä rata-ajotapahtuman järjestäjä pitää aluksi ohjaajakokouksen, jossa kerrotaan tapahtuman pelisäännöistä. Aloittelijoille kerrotaan erikseen perusasioita ajamisesta ja moottoriradalla käyttäytymisestä.

Mene ensimmäisiä kertoja radalle vain ohjattuna, eli seuraat kouluttajaa ja hänen ajolinjojaan. Näin opit radan ajolinjoja ja ajamisesi on sujuvampaa. Muiden on helpompi ohittaa sinut, koska ajolinjasi ovat odotetun mukaisia. Jos järjestäjä ei riittävästi markkinoi opastusta, vaadi sitä! Kouluttajan täytyy myös huolehtia, että opastettavat pysyvät perässä. Hitain opastettava ajaa opettajan takana. Tämän mukaan määräytyy vauhti. Yhden kouluttajan perässä voi ajolinjoja opetella maksimissaan viisi oppilasta.

Ennen radalle menoa on tärkeää teipata peilit ja nopeusmittari. Näin ajat vain omaa ajoasi, et vilkuile peileistä taaksesi. Takaa tuleva on vastuussa ohituksesta eikä takaa tulevaa pidä väistää. Todennäköisesti väistät juuri sinne, mistä takaa tuleva on aikonut ohittaa. Nopeusmittariin on turha vilkuilla, keskity vain ajamiseen. Kun nopeustietoa ei ole, kehityt tuntemaan vauhdin ja tiedät mittaria katsomatta sopivan tilannenopeuden.

Ensimmäisillä kerroilla sinun ei tarvitse vähentää rengaspaineita. Kun taidot ja nopeus lisääntyvät, rengas kuumenee enemmän. Renkaista vähennetään painetta 0,2 bar edestä ja 0,4-0,6 bar takaa. Kylmällä kelillä painetta lasketaan vähemmän. Aja muutama kierros aluksi varovaisemmin. Kun rengas lämpenee, pito ja ohjattavuus paranevat.

Muista, että olet radalla ajoharjoittelemassa, et kilpailemassa. Harjoittelet kallistamista, vastaohjausta, ajolinjoja, ja kaarreajoa yleensä. Vaikka sinulla olisi miljoonan hevosvoiman supermopo, suoria ei tarvitse ajaa täysillä. Päästä nopeammin ajavat suorilla ohi. Pyöräsi pysyy todennäköisesti myös paremmin pystyssä, jos ajat suorat kohtuullisesti. Näin sinun ei tarvitse tehdä megajarrutusta ennen mutkaa ja kerkeät valmistautua kurviin.

Ennen mutkaa hiljennä vauhti mutkaan sopivaksi, valitse sopiva vaihde ja yritä ajaa mutka tasaisesti. Sopiva vaihde on sellainen, että moottori vetää hyvin, ei kuitenkaan huuda huippukierroksilla. Ajosta tulee suuremmalla vaihteella tasaisempaa ja ajolinjoista pyöreämpiä.

Vaikka sinulle on autokoulussa ja eak-kurssilla opetettu takajarrun käytön tärkeys, on se turvallisinta unohtaa radalla. Jarrutuksissa takapää kevenee ja moottori jarruttaa samanaikaisesi. Jo tämä aiheuttaa takapään pidon heikkenemistä. Takajarrun käyttö väärässä paikassa voi aiheuttaa takarenkaan luiston ja pyörän kaatumisen.

Mitä aluksi pelästyt?

Ahveniston radan korkeuserot saattavat säikäyttää. Pelästyttäessä saattaa tulla hartialukko, jolloin olet hetken toimintakyvytön. Älä yritä jarruttaa tai nostaa pyörää pystyyn, vaan kallista pyörää kurviin.

Nopeasti ohi menevät pyörät pelästyttävät, mutta siihen tottuu. Aluksi saattaa hetkellisesti unohtua, mitä olinkaan tekemässä, kun jäät ihmettelemään, että mitenkäs tuosta nyt noin ohi huitaistiin, ja seuraavaan mutkaan valmistautuminen voi jäädä viime tinkaan.

Jos pelästyt omaa vauhtiasi, saatat epähuomiossa mutkassa laittaa kytkimen pohjaan, nostaa pyörää pystyyn tai jarruttaa. Välttämättä tästä ei ole katastrofaalisia seurauksia, vaan seuraavat kierrokset ajat varovaisemmin.

Yleensä pelästyt myös sitä, kun pyöräsi osat (keskiseisontatuki, tai sivutuki pyörästä riippuen) ottavat ensimmäisiä kertoja maahan kiinni. Tästä kuuluu kova ääni, ja osa kampea hiukan pyörää pystyyn. Todennäköisesti nostat itse pyörää lisää pystyyn, varo ettei mutka mene liian pitkäksi. Ajat varikolle ihmettelemään ylpeänä, mitä tapahtui. Nyt sinulla on tieto, kuinka paljon voit omaa pyörääsi kallistaa.

Painonsiirto helpottaa kallistamista. Voit aloittaa siirtämällä yläkroppaa pyörän mukana. Jossain vaiheessa huomaat, että penkin ja takapuolesi välissä ei ole liimaa, kankkua voi myös siirtää. Pidä päkiät jalkatapilla aina kun mahdollista. Osa mutkaan valmistautumista on, että sisäkurvin puoleinen päkiä on tapilla. Näin ajosaapas ei osu niin helposti rataan.

Jos ajaudut radalta ulos yritä nostaa pyörä pystyyn ja pysäytä se käyttämällä vain takajarrua. Läheltä piti tilanteita tulee väistämättä ja niistä opit, missä raja sillä kertaa kulkee.

Katseen merkitys

Katso rataa eteenpäin mahdollisimman kauas. Ollessasi kurvissa katso ulostuloon ja suoralla seuraavaan kurviin. Huomaat pyörän taittuvan mutkaan sujuvammin ja pyöräsi menee sinne minne katsot. Liian lähelle katsominen tekee kurveista kulmikkaita ja kallistamisesta epävarmaa.

Aja myös sateella

Älä turhaan kammoksu märälle radalle menoa, koska ajathan liikenteessäkin sateella.

Märällä radalla ajat paljon varovaisemmin ja sinulla on aikaa havainnoida rataa ja ajolinjojasi. Märällä ajettaessa ajolinjasi pyöreys ja ajon jouhevuus kehittyvät. Märällä ajettaessa aloita jarrutukset ja kiihdytykset pehmeämmin kuin kuivalla.

Ota ajoittain radalla tiettyjä osa-alueita joita harjoittelet erityisesti muun muassa katseen käyttö ja painonsiirto. Aja tällöin hiukan hiljempaa jotta kerkiät tehdä harjoitteet kunnolla. Kun haluat harjoitella mutkanopeuksien nostoa, aja suorat maltillisesti ja keskity jarrutuspaikkoihin ja ajolinjoihin. Näin saat mutkiin vauhtia.

Kellottaminen?

Jossain vaiheessa sinua rupeaa kiinnostamaan kuinka nopeita kierroksia ajat vaikka se ei kuulu ajoharjoitteluun. Ajanotossa piilee se vaara, että silloin yrität liikaa ja kaadat pyöräsi.

Jos haluat kehittyä, hakeudu ratapäiville, jossa on paneuduttu opettamiseen! Ajolinjojen näyttäjä ajaa vuoron perään edessäsi ja perässäsi. Varikolla saat palautetta, mikä on mennyt hyvin ja missä on parantamisen varaa. Intensiivinen ajoviikonloppu opettaa kerralla enemmän kuin harvakseltaan radalla käynti. Siihen menee aikansa, kun muistelet radan ajolinjat aina uudestaan. Vaikka olisit jo "rataveteraani", kannattaa aika-ajoin kysyä opastusta ajolinjoihin. Olet saattanut tottua ajamaan jonkin mutkan väärin etkä itse huomaa sitä. Myös uuteen rataan kannattaa tutustua linjan näyttäjän perässä.

Äiteen ohjeita unohtamatta. Rata-ajossa tulee nopeasti hiki, vaikka ei olisi 30 asteen helle. Ota kuiva paita reppuun kotimatkaa varten, jotta et vilustu. Huolehdi myös riittävästä syömisestä, juomisesta ja lepotauoista. Innostuksissaan voit ajaa liian väsyneenä, jolloin riski ajovirheisiin kasvaa. Useimmat järjestäjät jakavat kuskit 20 - 30 minuutin ryhmiin ja näin lepotauko tulee sopivin välein järjestäjien taholta hoidettua. Aurinko tekee tepposia. Esimerkiksi Ahvenistolla on kohtia, jossa ilta-aurinko yllättäen sokaisee ja voit tehdä kaikki samat paniikkitoimet mitä säikähtäessäsi, joten aurinkolasit mukaan. ■

Ajolinjojen näyttäjät tunnistat turvaliivistä. Jos ajat kovempaa kuin opastettavien letka, älä jää sokkoilemaan jonon väliin. Kierrä hitaammat opastettavat riittävän kaukaa. Kuva Tommy Andersson

Kateus?

Saatan olla kateellinen kaverin uudesta pyörästä ja nopeammasta kehittymisestä rata-ajossa. Kateuden kanssa selviää kun myöntää sen itselleen. Jos kateuden tuoma raivo käy ylivoimaiseksi omassa nahkapuvussani ei ole mukava olla ja se näkyy myös ulospäin. Kypärästäni nousee sarvet ja minun on vaikea hyväksyä, että juuri tuo pyörä ohitti minut. Saatan jopa yrittää estää ohituksen ja näin vaarantaa toisen sekä oman ajoni. Kateuden kanssa rinnakkain kulkee vilpitön ilo kaverin menestymisestä. Tarvitsen siis molempia!

Ohittaminen on vaikeaa!

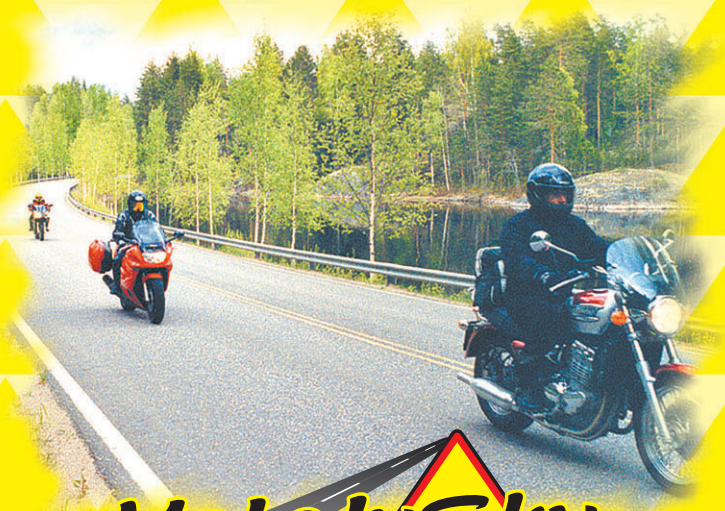
Ohittaessa sinun tulee osata arvioida edellä ajavan ajonopeus. Ohitus on tehtävä niin, että ohitettavan ajolinja ei häiriinny ja saat oman ajolinjasi "kiinni" ohituksen jälkeen. Älä ohita sisäkurvin puolelta, sillä jos kaadut, viet ohitettavan mukanasi. Turvallisinta on ohittaa suorilla. Parasta on, jos varikolla keskustelet muiden kuskien kanssa miten ohitukset menivät. Anna palautetta, jos koet, että sinut on ohitettu epäkorrektisti, esimerkiksi tungettu ajolinjasi eteen ja kun olet epävarma omasta ohituksestasi, mene kysymään. Näin kaikki oppivat.

Alemmuudentunne?

"minä olen täällä vain jarruna" -asenne heti pois! Olet yhtä oikeutettu ajamaan kuin kaikki muutkin ratamaksun maksaneet.

Ylemmyydentunne?

Minä osaan kaikki, olen nopeampi ja minua ei ohiteta, johtaa todennäköisesti siihen, että kaadat oman pyöräsi ja jonkun sivullisen mukanasi. Radalla kannattaa olla nöyrä, pysyt paremmin pystyssä.



ENNAKOIVAN AJON KOULUTUS

Kymmenen erilaista koulutustuotetta, joista löytyy oikea kurssi niin aloittelijalle kuin konkarillekin.

Käy tutustumassa:
www.motojysky.fi

MotoJySky

J.TENGMAN OY, Hämeenkatu 7, 11100 Riihimäki
puhelin (019) 733 833, gsm 0400 733 833, faksi (019) 722 833
info@motojysky.fi

ENDUROSAFARIT

- Ajopaikat Loppi ja Lappi
- Vaikea tai helppo reitti
- Oma tai vuokrapyörä
- Toiminta-aika – koko vuosi
- Aiempi enduron ajotaito ei välttämäton
- Ruokailut ja majoitus toiveiden mukaan
- Mahdollisuus myös muihin aktiviteetteihin

MotoJySky

J.TENGMAN OY, Hämeenkatu 7, 11100 Riihimäki
puhelin (019) 733 833, gsm 0400 733 833, faksi (019) 722 833
info@motojysky.fi

Käy tutustumassa:
www.motojysky.fi

Arkipäivän sankari voi olla monella tavalla

- esimerkiksi verenluovuttajana!

Verenluovuttaminen on helppo tapa auttaa lähimmäistä. Yhdestä veripussista on apua useammalle potilaalle, kun veri jaetaan osiin punasoluiksi, verihiutaleiksi ja plasmaksi.

Potilaalle annetaan vain sitä veren osaa, jota hän tarvitsee. Verenluovuttajia tarvitaan joka arkipäivä yli 1000. Punasoluja annetaan muun muassa leikkauspotilaille, onnettomuuksien uhreille, anemiaa sairastaville ja keskosvauvoille. Verihiutaleita käytetään puolestaan syöpäpotilaiden hoitoon. Plasmaa annetaan esimerkiksi suurten verenvuotojen yhteydessä. Jokainen meistä voi jonain päivänä tarvita verta.

Moni sopii luovuttajaksi

Verta voi luovuttaa, jos on terve, vähintään 50 kilon painoinen ja 18 – 65-vuotias. Uuden luovuttajan tulee olla alle 60-vuotias. Veren hemoglobiiniarvo tarkistetaan ennen jokaista luovutusta. Naisilla sen on oltava vä–hintään 125 g/l ja miehillä 135 g/l. Henkilöllisyyden varmistamiseksi tulee ottaa mukaan henkilötodistus tai luovuttajakortti.

Omaa verenluovutuskelpoisuuttaan voi tiedustella soittamalla lähimpään veripalvelutoimistoon tai infopuhelimeen (09) 580 1322 tai laittamalla sähköpostia osoitteeseen verenluovutuskelpoisuus@veripalvelu.fi. Verenluovutusedellytyksistä löytää tietoa myös Internet-osoitteesta www.veripalvelu.fi. Verenluovutuskelpoisuus arvioidaan kuitenkin aina tarkemmin paikan päällä.

Verenluovutukseen kannattaa varata puolesta tunnista tuntiin aikaa, jotta ehtii rauhassa täyttää terveydentilakyselyn ennen verenluovutusta ja juoda kahvit luovutuksen jälkeen. Varsinainen verenluovutus kestää vain noin 5 – 10 minuuttia, joten pienellä vaivalla saa hyvän mielen. Luovuttamalla verta voi olla varma, että apu menee perille. ■

Anne Lind, tiedottaja
Suomen Punainen Risti,
Veripalvelu
Kivihaantie 7
00310 HELSINKI
puh. (09) 580 11

Verta pakkiin hallitusti - SMOTOn Verenluovutuskampanja 2005

Suomen Motoristit ry (SMOTO) haastaa jälleen kaikki jäsenkerhonsa verenluovutuskampanjaan. Haastekampanja on ajalla 1.5.-31.10.2005 ja kampanjaa julkistetaan myös Hymyilevän Motoristin Kevätpäivillä Helsingissä 21.5.2005.

Luovutuskertoja voi olla yksi tai useampi kyseisenä aikana ja nopeimmat ehtivät jopa neljä kertaa (minimi aikaväli 60 vrk). Katso lisätietoja osoitteesta www.veripalvelu.fi, josta löydät myös luovutuspaikat. Kerhot voivat viedä nimenkeruulistan luovutuspaikkaan tai muulla tavoin kerätä jäsenistöltään luovutustiedot.

Marraskuun 10. päivään mennessä kunkin osallistuvan kerhon yhteyshenkilö ilmoittaa haasteaikana luovutettujen veripussien määrän sekä luovutusikäisten jäsenten lukumäärän (jäsentilanne 31.10.) allekirjoittaneen sähköpostiosoitteeseen. Jäsenmäärään huomioidaan kaikki 18 – 65 vuotiaat, koska luovutusesteellisten kartoittaminen olisi turhan hankalaa.

Tässä lähes "elintärkeässä" kisassa voi pienikin kerho menestyä - luovutettujen veripussien määrä nimittäin suhteutetaan kerhon jäsenmäärään nähden. Viime vuonna voiton vei Turun Moottoripyöräilijät (TuMP), toinen oli Konepyöräklubi Porista ja kolmantena Jyväskylän Moottoriklubi (JMK). Tänäkin vuonna parhaat palkitaan syksyllä SMOTO-risteilyn yhteydessä. SPR:n veripalvelu on yhteistyössä SMOTOn kanssa tässä kampanjassa.

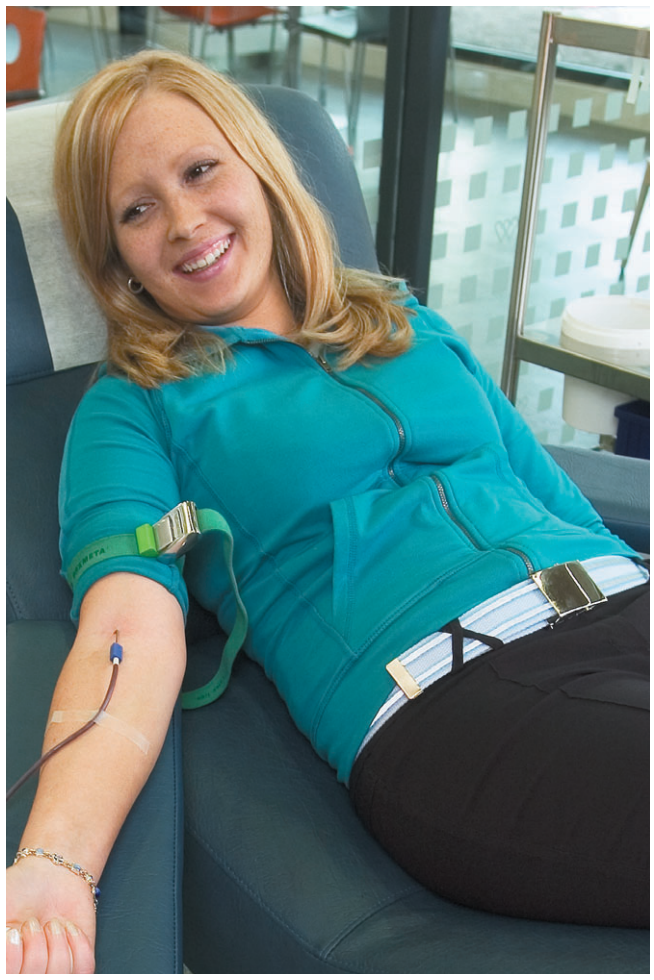
SMOTO toivoo laajaa osanottoa ja toivottaa kaikki jäsenkerhonsa tervetulleiksi mukaan tekemään hyvää ja arvokasta työtä meidän kaikkien eduksi! ■

Hyvää ja turvallista kesää kaikille

Simo Ruuska
kampanjavastaava
040 833 3337
simo.ruuska@smoto.fi
www.smoto.fi/uutiset/verta2005.htm

KERRAN KESÄSSÄ

HELSINKI Kivihaka, Kivihaantie 7, (09) 580 11, ma-to klo 8–18, pe klo 8–17,
Yrjönkatu 30, (09) 622 5911, ma, ti, to, pe klo 11–19, ke klo 8–13
HÄMEENLINNA, Palokunnank. 10, (03) 638 0575, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
JOENSUU, Siltakatu 12, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15, (013) 123 000
JYVÄSKYLÄ, Väinönkatu 40, (014) 213 065, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
KOKKOLA, Isokatu 2, (06) 822 4789, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
KUOPIO, Puijonkatu 23, 2. krs, (017) 366 5500, ma, to 11–19, ti, ke, pe 9–15
LAHTI, Lahden kaup.sairaala, Harjukatu 48, (03) 781 0234, ma, to 11–19, ti, ke, pe 9–15
LAPPEENRANTA, Kirkkokatu 8, (05) 451 3352, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
MIKKELI, Porrassalmenkatu 29, (015) 164 590, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
OULU, Isokatu 32 C, (08) 535 7500, ma, to 11–19, ti, ke, pe 9–15
PORI, Itäpuisto 1 A, (02) 633 8482, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
ROVANIEMI, Rovakatu 28, (016) 365 475, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
SEINÄJOKI, Maakunnankatu 3, (06) 412 2858, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15
TAMPERE, Biokatu 6, (03) 3140 6600, ma, to 11–19, ti, ke, pe 9–15
TURKU, Läntinen pitkäkatu 33, (02) 276 2222, ma, to 11–19, ti, ke, pe 9–15
VAASA, Alatori 1 A, (06) 317 1641, ma, ti, to 12–18, ke, pe 10–15



LUOVUTA! PISARAKIN VOI PELASTAA!

Tervetuloa verenluovutukseen!

www.veripalvelu.fi

Punainen Risti
Veripalvelu

Moottoripyöräkoulutus tuottanut tuloksia

Moottoripyöräilyn suosio jatkuu huikeana edelleen, tällä hetkellä rekisterissä on jo lähes 142.000 moottoripyörää.

1990-luvulla, menehtyi selvästi vähemmän moottoripyöräilijöitä verrattuna kahdeksankymmentälukuun. Moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuus on pitkällä aikavälillä parantunut selvästi.

Kuvaavaa onkin, että vuonna 1992 Suomessa kuoli 22 motoristia ja kymmenen vuotta myöhemmin vuonna 2002 kuoli 22 motoristia. Vuonna 1992 motoristeja oli 60 000 ja vuonna 2002 puolet enemmän eli 120 000. Kuolemaan johtaneita vahinkoja sattui kuitenkin sama määrä.

Vuoden 2004 aikana onnettomuuksien määrä ei ole noussut samassa suhteessa moottoripyörien lukumääräisen kasvun kanssa. Ennakkotietojen mukaan kuolemaan johtaneita vahinkoja sattui yhteensä 21, kaksi vähemmän kuin vuonna 2003. Loukkaantuneiden määrä oli 484, kun määrä vuonna 2003 oli 493. Moottoripyöräkantaan suhteutettuna vahinkokehitys näyttäisi olevan menossa parempaan suuntaan.

Jatkokoulutusta kehitetty

Suomen Motoristit ry, Smoto on kampanjoinut näkyvästi viimevuosina motoristien kouluttamisen puolesta. Smoto on kouluttanut yhdessä Liikenneturvan ja muiden moottoripyöräkerhojen kanssa yli sata moottoripyöräkouluttajaa, jotka kouluttavat Smoton jäsenkerhoissa eri puolilla Suomea.

Koulutuksessa pyritään vaikuttamaan juuri niihin asioihin, jotka ovat pitkäaikaisen kokemuksen ja tutkimusten kautta havaittu riskitekijöiksi.

Keskeisenä ongelmana on kuitenkin tavoittaa ne motoristit, jotka asenteidensa ja taitojensa puolesta eniten koulutusta tarvitsisivat.

Jatkokoulutuksen kehittämisessä Suomen Motoristit ry:llä on ollut merkittävä rooli, sillä pitkälti Smoton aloitteesta vuonna 2000 on saatu räätälöityä motoristien jatkokoulutusprojekti. Tämä on jatkoa Liikenneturvan kehittämälle EAK-koulutukselle ja kulkee nimellä Motoristin Peruskurssi.

Tämä on oiva osoitus toimivasta yhteistyöstä useampien moottoripyöräalan järjestöjen ja Liikenneturvan kesken.

Motoristeilla menee hyvin

Valitettavasti motoristit ovat viime kaudella olleet kuitenkin ikävällä tavalla esillä julkisuudessa. Suomen Motoristit ry:n mielestä kaikkia motoristeja ei pidä kuitenkaan leimata yksittäistapausten perusteella. Valtaosa Suomalaisista motoristeista selviää liikenteessä vuodesta toiseen moitteettomasti. Ikävä kyllä, muutama yksittäinen hölmöily liikenteessä pilaa helposti kaikkien motoristien maineen.

Kokonaisuutena meillä motoristeilla menee hyvin, suurin osa nautiskelee moottoripyöräilyn tuomista positiivisista tuntemuksista vuodesta toiseen joutumatta vahinkoihin.

Suurin osa vahingoista johtuu moottoripyörän hallinnan menetyksestä, joka oli itse aiheutettua, usein taustalla liian suuri tilannenopeus. Myös moottoripyörän hallintataidoissa tehokas jarrutus ja oikean ohjaamisen tunteminen olisi pelastanut monta kuolemaan johtanutta motoristia.

Tämä voi osoittaa myös sitä, että moottoripyörää ei osata ohjata. Työntöohjaus tuntuisi edelleen olevan monelle motoristille tuntematon käsite. Käännä moottoripyörän ohjaustankoa vasemmalle, niin moottoripyörä ohjautuu oikealle tai päinvastoin. Tämä kaksipyöräisen hallinnan perusasia on monelle moottoripyöräilyn alkeita opiskelevalle outoa, ihmeellistä ja jopa järjen vastaista. Tosin järki ja nautinto eivät aina kulje käsi kädessä.

Koska ajokorttiin tähtäävä kuljettajakoulutus usein keskittyy ajokorttikokeessa testattavien asioiden opettamiseen, EU komissio on kehittänyt uuden direktiivin ajokorttitestaamiseen. Tavoitteena on turhien onnettomuuksien vähentäminen. Direktiivi aiheuttaa muutoksia ajokorttitutkintoon, joista merkittävimpinä ovat vaaratilanteen välttämistoimenpiteet, eli väistö ja jarrutus. Miniminopeutena molemmissa tulee olemaan 50 km/h.

Jatkossa moottoripyöräilyn alkeita opiskelevan pitää siis oikeasti tietää, mihin suuntaan ohjaustankoa käännetään kaarteessa ja väistössä. Tämän keskeisen perustaidon puuttuminen on aiheuttanut monta turhaa kuolemaan johtanutta vahinkoa.

Jarruttamisesta löytyy toinen akilleenkantapää. Jarrua ei uskalleta käyttää tarpeeksi voimakkaasti. Oikeaoppisessa jarrutuksessa jarrutetaan etu- ja takajarrulla yhtäaikaisesti, riittävän voimakkaasti ja kuitenkin niin, että eturengasta ei päästetä lukkiutumaan.

Nuoret motoristit koulutuksessa - YROY

Suomen Motoristit ry on ollut vuodesta 1999 alkaen toteuttamassa nuorille 16-25 vuotiaille motoristeille suunnattua liikenneturvallisuus- ja koulutuskampanjaa. Kampanjassa on käynnistynyt kuudes toimintavuosi.

Young Rider of the Year 2005 eli YROY 2005 on nuorten moottoripyöräilijöiden taito- ja liikenneturvallisuuskilpailu. Kilpailulla pyritään vaikuttamaan nuorten motoristien asenteisiin ja motivoimaan aloittelevia motoristeja kehittämään pelitaitojaan.

Taitava motoristi selviää tilanteesta, johon hyvä ei edes joudu

Kilpailu on tarkoitettu kaikille 16-25 –vuotiaille moottoripyörän omistajille ja haltijoille. Nyt järjestetään Young Rider of the Year –kilpailu jo kuudetta kertaa. Viime kerralla kilpailun voittaja sai palkinnoksi moottoripyörän. Tänä vuonna kilpailun pääpalkintona on myös moottoripyörä ja muita hurjia palkintoja.

Finaaliin osallistujat karsitaan kirjallisen testin perusteella. Elokuussa 2005 on loppukilpailu Poliisikoulun ajoradalla, jossa testataan kilpailijoiden pyöränkäsittelytaitoa ja ajamista liikenteessä.

Loppukilpailu on kaksipäiväinen, johon kutsutaan 20 nais- ja miesmotoristia. Heistä kaikki kilpailevat lauantaina ja sunnuntaina finaalissa. Tehtävät on pyritty tekemään monipuolisiksi, ja ne mittaavat pyörän käsittelytaitojen lisäksi ajosilmää ja harkintakykyä. Finalistit ajavat liikenteessä moottoripyöräkouluttajan kanssa, ja lisäksi suorittavat vielä joitain käsittelytehtäviä. Kilpailun tuomaroinnista vastaa MoTo Survival Finland ry, jonka kaikki tuomarit ovat Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n testit suorittaneita kokeneita motoristeja.

Kilpailun mottona on pidetty, että älykkäästi ajaminenkin voi olla hauskaa. Tavoitteena on lisätä liikenteen sujuvuutta, motoristien tietotaitoa sekä aikaansaada pohdintaa ja keskustelua.

Kilpailuun osallistuminen tapahtuu täyttämällä esikarsintalomakkeen, joita löytyy Smoton jäsenkerhoilta ja autokouluista. Kilpailuun voi osallistua myös osoitteessa www.smoto.fi.

Suomessa YROY 2005 kilpailun järjestää yhteistyössä Suomen Motoristit ry, MoTo Survival Finland ry, Suomen Autokoululiitto ry sekä Liikenneturva. Menossa on mukana Moto Suomi-lehti sekä useita yhteistyötahoja. Yhteistyössä mukana on myös Opetusministeriö.

Elämä on motoristin parasta aikaa

Moottoripyörän merkkiin tai lajiin katsomatta kaikki ovat motoristeja ja kaikkien moottoripyörällä ajavien toiminta vaikuttaa siihen mielikuvaan, mikä motoristeista muodostuu. Olipa kyseessä kokenut matkamotoristi tai ensimmäistä koeajoaan suorittava vasta-alkaja.

Laadukkaan ja ammattitaitoisen koulutuksen tavoitteena tulee aina olla motoristin turvallisuuden lisääminen, vaikka taitava motoristi osaa selviytyä vaaratilanteista, joihin hyvä motoristi ei edes joudu. ■

Nautinnollista ajokautta kaikille motoristeille !

Jarmo "Jammu" Jokilampi, KTM

Kooste vuoden 2004 kuolemaan johtaneista onnettomuuksista

Sukupuoli	Ikä	Kunta	Pvm	Tyyppi	Muut osalliset	Lisätietoja
Mies	50	Simo	27.4.	Risteävät ajosuunnat	Kuorma-auto	Kuorma-autoilija tuli stop-merkin takaa eteen.
Mies	23	Seinäjoki	28.4.	Tieltä suistuminen	Henkilöauto	Menetti pyörän hallinnan ja liukui henkilöautoa päin.
Mies	40	Riistavesi	5.5.	Eläinonnettomuus	Hirvi	Hirvi syöksyi metsästä tielle.
Mies	15	Somero	6.5.	Tieltä suistuminen		Menetti pyörän hallinnan ja törmäsi puuhun.
Mies	44	Kuopio	13.5.	Ohitusonnettomuus	Kuorma-auto	Ohitti kuorma-autoa kovalla nopeudella, ohjausvirhe. 2,3 promillen humalatila.
Mies	27	Forssa	20.5.	Vastakkaiset ajosuunnat	Henkilöauto	Henkilöauto kääntyi vasemmalle eteen, motoristilla ylinopeutta.
Mies	20	Espoo	27.5.	Vastakkaiset ajosuunnat	Henkilöauto	Henkilöauto kääntyi vasemmalle eteen.
Mies	17	Kiihtelysvaara	5.6.	Törmäysonnettomuus	Yksityistien puomi	Törmäsi yksityistiellä olleeseen puomiin.
Mies	24	Liperi	19.6.	Tieltä suistuminen		Keuli, menetti pyörän hallinnan ja suistui tieltä.
*Nainen	34	Skotlanti	26.6.	Vastakkaiset ajosuunnat	Henkilöauto	Törmäsi sillalla ajaneeseen henkilöautoon.
Mies	50	Nilsiä	29.6.	Hallinnan menetys		Hyppäsi crossipyörällä sorakuopan hyppyristä 16 m.
Tyttö	13	Vehmaa	21.7.	Tieltä suistuminen		Kuljettaja menetti pyörän hallinnan, matkustaja kuoli. Kummallakaan ei kypärää, kuski puhalsi 1,4 promillea.
Mies	N	Espoo	27.7.	Risteävät ajosuunnat	Henkilöauto	Henkilöauto tuli huoltoaseman pihasta eteen.
Mies	39	Suomusjärvi	1.8.	Risteävät ajosuunnat	Henkilöauto	Autoilija kääntyi kärkikolmion takaa eteen.
Mies		Helsinki	5.8.	Tieltä suistuminen		Keuli kovaa vauhtia päin liikennevalopylvästä.
Mies	58	Siilinjärvi	5.8.	Risteävät ajosuunnat	Moottoripyörä	Toinen moottoripyörä kääntyi sivutieltä eteen.
Nainen	56	Siilinjärvi	5.8.	Risteävät ajosuunnat	Moottoripyörä	Matkustajana edellisessä.
Mies	44	Pedersöre	6.8.	Vastakkaiset ajosuunnat	Kuorma-auto	Ajautui vastakkaiselle kaistalle.
Mies	K	Vantaa	19.8.	Ohitusonnettomuus	Autojono	Motoristi menetti pyörän hallinnan ohitustilanteessa.
Mies	80	Eura	30.8.	Vastakkaiset ajosuunnat	Henkilöauto	Motoristi ajoi vilkku päällä suoraan, kun vastaantuleva autoilija kääntyi eteen.
Mies	23	Kuusankoski	3.10.	Tieltä suistuminen		Kypärättä ajanut motoristi suistui mutkassa ulos tieltä ja ajautui päin puuta.
Mies	16	Punkaharju	12.10.	Vastakkaiset ajosuunnat	Kuorma-auto	Ajautui vastaantulevien kaistalle ja törmäsi kuorma-autoon.

Iän lyhenteet: N (nuori) 16 - 30 vuotta, K (keski-ikäinen) 30 - 50 vuotta. * Ei tilastoida, sillä onnettomuus tapahtui Suomen ulkopuolella © Moto Survival Finland 2004

MASTON

Maston Oy
Teollisuustie 10
02880 Veikkola
WWW.MASTON.FI

Vain suihkaus Nummelasta Helsinkiin

2/05

MP MAAILMA

Lehtipisteistä kautta maan

Road Racing KAUSIOPAS 2005
(Kuljettajat, radat, jne)

Haastattelussa: Saija Varjus

Koeajoimme myös:
- MZ 1000S
- HONDA CBR600RR
- DUCATI Multistrada 620
- YAMAHA YZF-R1
- TRIUMPH Sprint ST

MP Maailma neuvoo: Pyörän kevätkunnostus

Koeajossa: Moto Morini 1200 Corsaro

3 naista erilaista moottoripyörää

Näin uusi moottoripyörä suunnitellaan

Muhkeat **132 sivua!**

Tilaa MP MAAILMA kotiisi hintaan 25 € / 4 numeroa

Tiputa tämä tilauslipuke lähimpään postilaatikkoon - olemme maksaneet postimaksun puolestasi! Voit myös tehdä tilauksen puhelimitse numerosta (09) 856 19 300

TILAUKSET / TILAUKSEN PERUUTTAMINEN
Tilaukseen kuuluu 4 painettua lehteä, sekä rajoittamaton käyttöoikeus Internet-palveluun osoitteessa www.mpmaailma.fi. Tilauksen peruutus on veloitukseton, kun peruutus tehdään 14 vrk:n kuluessa ensimmäisen lehden saapumisesta. Muussa tapauksessa asiakas on velvollinen maksamaan saamansa lehdet. Osoitteita voidaan käyttää ja luovuttaa suoramarkkinointitarkoituksiin. Ulkomaantilauksiin lisätään postimaksulisä.

KESTOTILAUKSEN SÄÄNNÖT
Kestotilaus jatkuu automaattisesti valitun laskutusjakson mukaisesti voimassaolevaan kestotilaushintaan. Kestotilauksen voi irtisanoa milloin tahansa, mieluiten kuukautta ennen uuden laskutusjakson alkua soittamalla, faksaamalla tai sähköpostilla.

Kyllä! ❑ Tilaan MP Maailma -lehden kestotilauksena 4 numeroa hintaan 25 €

MP Maailma maksaa postimaksun

Tilaajan teidot

Sukunimi

Etunimi

Osoite

Postinumero Postitoimipaikka

Puhelin

Sähköposti

MP MAAILMA

VASTAUSLÄHETYS
Tunnus 5011247
00003 Vastauslähetys

Kevätpäristin

Ajokiellot tiukkenevat

Ylikonstaapeli
Glenn Saloranta
Liikkuva poliisi
Helsingin yksikkö

Ajokieltoon määräämiminen on yksi yhteiskuntamme keinoista, jolla pyritään muuttamaan riskikuljettajien liikennekäyttäytymistä turvallisemmaksi. Ajokieltoa koskevia pykäliä on uudistettu. Yhtenä tärkeänä uudistuksen tavoitteena on yhdenmukaistaa ajokieltokäytäntöä siten, että kaikkia kuljettajia kohdeltaisiin kaikkialla valtakunnassamme samalla tavalla. Ajokieltoasioissa on samalla ryhdytty noudattamaan aiempaa tiukempaa linjaa.

Ajokiellot pitenivät jonkin verran entiseen lakiin verrattuna. Joissakin tapauksissa, aiemmista valtakunnallisista eroista johtuen, ajokiellot pitenivät paljonkin ja taas niillä paikkakunnilla, joissa jo entuudestaan sovellettiin tiukempaa linjaa, ei kovinkaan merkittävää muutosta ajokieltojen pituuksiin tullut. Vakavasta piittaamattomuudesta määrättävän ajokiellon vähimmäispituus on uusien säännösten mukaan, peräti yksi kokonainen kuukausi, mikä sinänsä on selvä tiukennus entiseen.

Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syyllistyneille rangaistukset kovenivat. Erityisesti uusintarikoksiin syyllistyneille ajokiellot pitenivät oleellisesti. Jos edellä mainittuihin tekoihin syyllistyy viiden vuoden sisään uudelleen, menettää ajo-oikeutensa vähintään puoleksi vuodeksi, joka useimmiten käytännössä tarkoittaa uuden kuljettajatutkinnon suorittamista, ajo-oikeuden takaisin saamiseksi. Mikäli samaan tekoon syyllistyy kolmasti viiden vuoden aikana, ajokiellon pituudeksi määrätään vähintään vuosi.

Yksi oleellinen muutos entiseen on, ettei ajokiellon alkamisajankohtaa enää voi siirtää, vaan se on määrättävä astumaan voimaan välittömästi, kun päätös ajokiellosta on tehty. Aiemmin oli mahdollista siirtää ajokiellon alkamista itselleen paremmin sopivaan ajankohtaan. Jotkut onnistuivat lykkäämään ajokieltoaan esimerkiksi loman ajaksi.

Toistuvien rikkomusten, eli TLL 75 pykälän 5) momentin perusteella, ajokieltoon määräämiseen vaikuttavien rikkomusten valikko laajeni. Aiemmin huomioitiin kaikki ylinopeudesta saadut rangaistukset, rikesakot mukaan lukien, sekä liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi katsotuista teoista annetut sakot. Nyt ajokiellon perusteeksi, yhteen laskettujen rikkomusten määrään, luetaan lisäksi Ajoneuvolain 962 perusteella, ajoneuvorikkomuksista annetut sakot. Sellaisia ovat esimerkiksi, ajoneuvon määräysten vastaisen kunnon, rakenteen tai varusteiden johdosta, annetut sakot. ■

Hyvää kesää ja
Räpätkää vain Radoilla!

t. Glenn Saloranta

Castrol

SUOMALAINEN MOTORISTI!
HYÖDYNNÄ JÄSENETUSI LIIKKEESSÄMME OSTAESSASI VARAOSIA, ÖLJYJÄ SEKÄ MUITA TARVIKKEITA MOOTTORIPYÖRÄÄSI.
SUORAAN VARASTOSTAMME MM. CASTROL ÖLJYT SEKÄ EXIDE AKUT, SUODATTIMET, JARRUPALAT, SYTYTYSTULPAT ETC.

EXIDE
AKKUJEN YKKÖNEN

PARIKKALAN AUTOTARVIKE Oy
59100 PARIKKALA, PUH. (05) 430 477, FAX (05) 430 775
Varaosat ja tarvikkeet autoihin ja moottorikelkkoihin sekä moottoripyöriin – Akut – Öljyt – Hihnat – Työkalut – Kilopultit – Laakerit – Hydrauliletkut ja –liittimet – Nivelakselit – Liukuovikiskot – ja paljon muuta osoitteesta
Parikkalantie 27, 59100 Parikkala

GWS

KASTEN

GWS Workshop - ihmisen ehdoilla toimiva työpiste.

KASTEN-hylly kannattaa aina

Palvelupisteet:
LOGISTEP
www.logistep.fi

Espoo	(09) 849 4970	Lahti	020 760 9850	Tampere	020 760 9760
Jyväskylä	(014) 449 9703	Lappeenranta	(05) 622 1200	Turku	(02) 431 0400
Kuopio	(017) 364 8400	Oulu	020 760 9770	Tuusula	020 760 9800
				Vaasa	020 760 9701

Lohjalla Muijalassa:
MP-huolto
POWERKINGS
Puh. 019-324 911
info@powerkings.fi
Mineraalintie 1, 08681 Muijala
(Mineritin tehdasalueella)

Valtuutettu ***HONDA*** huoltoliike

- Moottoripyörien (kaikki merkit) ja mopojen huollot,
- Kolarikorjaukset, varaosat ja tarvikkeet
- Renkaat ja rengastyöt moottoripyörille tarkoitetuin välinein
- Viritystyöt ja tehonmittaus tehopenkissä

Avoinna arkisin: 10 - 18
Muina aikoina sopimuksen mukaan.

PARMA

ParmaParaati julkisivut
ParmaParel laatat
ParmaTempo rungot
ParmaBasso meluseinät

www.parma.fi

Helpoin ratkaisu betonijulkisivun saneeraamiseen löytyy meiltä.

TURUN MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT RY.

SAARISTORALLI 2005
KEMIÖ
TAMMINIEMEN LEIRINTÄALUE
8.-10.7.2005

HINNASTO:

Aikuiset	25 €
12 – 16 v	15 €
< 12 v	0 €

RUOKAILUT:

Perjantai	Iltapala
Lauantai	Aamiainen
Lauantai	Päivällinen
Sunnuntai	Aamiainen

KIOSKISTA:
- Kahvia
- Pullaa
- Makkaraa
- Juomaa
- Karkkia
- Kebabia

OHJELMAA:
- Präkäretki
- Kemiö Grand Prix II
- Merkkikerhojen SM 2005
- Live musaa pe ja la
- Saunomista
- Uimaranta hyppytelineellä
- UUTTA: Telttasauna

Sijainti:

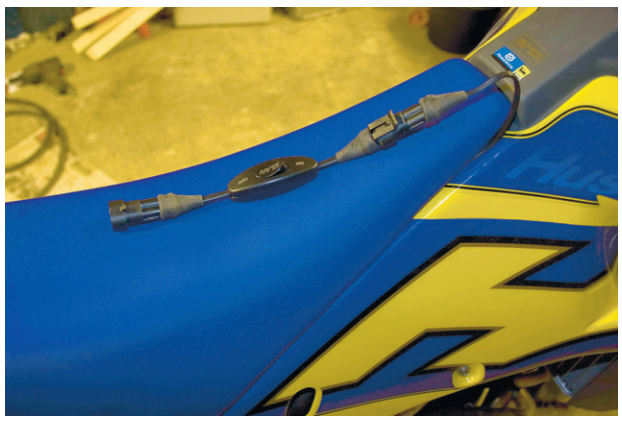
- *Meren rannalla*
- *n. 60 km Turusta kaakkoon*
- *n. 20 km Sauvon keskustasta*
- *Opastus Sauvosta, tieltä 181*
- *Kerhotelttoja pystytettynä á 60,- €*
- *Ei sisämajoitusmahdollisuutta*

Lisätietoja: www.tump.fi
Kerhoteltat: Rexi 040-580 1275

UUTUUS:
Ruokailut ja ohjelmat 500 m²:n teltassa
Enää ei kastuta, KUN satau...

Tervetuloa

Ajokausi pidemmäksi SÄHKÖLLÄ



Johto on riittävän pitkä liittimillä, katkaisijalla ja sulakkeella varustettu. Liittimet ovat kosteudelta suojattua mallia, joten sade tai lumi ei aiheuta ongelmia.

Teksti ja kuvat
Matti Sulanto

Pohjolan oloissa lämpimänä pysyminen on jonkinasteinen haaste, joskus jopa kesällä. Motoristi tai moottorikelkkailija on tuon haasteen edessä usein. Pilkkihaalareiden ja villapaitojen vaihtoehtona ovat lämmitetyt vaatteet, joissa sähkövastukset huolehtivat lämmön tuotosta. Italialainen Klan valmistaa kattavan valikoiman sähkövaatteita hanskoista kalsareihin ja valikoimasta löytyy myös lämmitettävät kädensijat. Kokeilin Klanin lämpiävää liiviä talven pikkupakkasissa sekä alkukevään viileissä ajokeleissä.

Vaate on laadukkaan oloisesti valmistettu ja materiaali on kestävää Corduraa. Liivi sietää kosteutta, mutta ei ole vedenpitävä. Johto on riittävän pitkä liittimillä, katkaisijalla ja sulakkeella varustettu. Liittimet ovat kosteudelta suojattua mallia, joten sade tai lumi ei aiheuta ongelmia. Akkuun kiinni tulevissa johdon päissä on kaapelikengät. Johto kannattaa vetää niin, että liitin on satulan etuosan kohdalla, jolloin liivistä ulostulevan johdon liitin osuu luontevasti kohdalleen.

Lisävarusteena voi ostaa myös irtoakun, jolloin virtalähde on kuljettajassa kiinni. Tuotetiedoissa ei ole mainintaa liivin tehontarpeesta, mutta mittasin virrankulutukseksi hieman yli kolme ampeeria. Valmistaja lupaa noin 80 minuutin toiminta-ajan 4,1 ampeeritunnin akun kanssa. Irtoakuksi kelpaa tietenkin mikä tahansa 12 voltin akku, jossa on kapasiteettia riittävästi, mutta Klanin omat akut on varustettu vyölaukulla ja valmiiksi sopivilla liittimillä.

Kokeilemani liivi on Klanin perusmalli, joka puetaan pään yli. Pukemista helpottaisi, jos liivin sivut olisivat auki ja kiinnittyisivät tarralla. Mitoitus on pohjoismaalaisittain niukka. Testattu, suurin koko numero 3 oli 176 -senttiselle kuljettajalle sopiva. Yli 185 -senttiselle liivin voi olettaa olevan tiukka.

Luontevin paikka liiville on lähellä ihoa, jolloin lämmitysteho on paras. Itse puin liivin heti urheilukerraston päälle. Kokeiluolosuhteet vaihtelivat kymmenen asteen pakkasista kevään muutamaan plusasteeseen. Ajelin enduropyörällä maaseudun hiekkateitä ja ajolenkkien pituudet olivat alle tunnin. Liivissä olevaa katkaisijaa ei ajon aikana tarvinnut käytellä, sillä ylikuumenemisen vaaraa ei tuntunut olevan. Ylävartalo pysyi kuitenkin lämpimänä niin, että muut paikat alkoivat paleltaa, jota ylävartalon lämpimyys tuntui vielä korostavan.

Satulasta pois noustessa pitää muistaa johto. Testasin liittimien kestävyyttä pari kertaa, kun unohdin olevani johdolla kiinni pyörässä. Enduropyörässä suoja ajoviimalta on olematon. Katteella varustetuissa pyörissä tilanne on toinen, eivätkä jalat ja käsivarret välttämättä ala palella yhtä nopeasti. Katukäytössä liivin joutuukin kytkemään pois päältä hiljaisessa kaupunkiajossa.

Niukasti katetun moottoripyörän omistajalle saattaisi saman valmistajan lämmitettävä alustakki olla parempi, jolloin myös käsivarret lämpiäisivät. Pakkasella tietenkin myös sormet alkavat palella ja oikeastaan ne lämmitettävät sukatkin olisivat miellyttävät.

Sähkövaatteissa on ideaa ja ne tuntuvat toimivan. Kannattaa kuitenkin miettiä ja tunnustella, mikä paikka omassa käytössä ensiksi kylmenee ja hankkia lämpövaatteet sen mukaan. Kokeillun liivin hinta on 99 euroa ja mainitsemani lämpöpusero maksaa 180 euroa. ■

Lisätietoja maahantuojan, Euro Motor Centerin internetsivuilta: www.emc.sci.fi

EEROLA-YHTIÖT
09-855 3040

LOKAPALVELU H. EEROLA OY
Läntinen Teollisuuskatu 30, 02920 ESPOO
puh 09-855 30 450, fax 09-852 1616
Säkkitie 11, 40320 JYVÄSKYLÄ
puh 014-675 888, fax 014-675 889

KULJETUSLIIKE P. EEROLA OY
Läntinen Teollisuuskatu 30, 02920 ESPOO
puh 09-855 30 460, fax 09-852 1616

PUTKISTOSANEERAUS EEROLA OY
Läntinen Teollisuuskatu 30, 02920 ESPOO
puh 09-855 30 470, fax 09-852 1616

KAARINAN PUTKISTOHUOLTO
Juristinkatu 1B, 20780 KAARINA
puh 02-24 33 666, fax 02-24 33 656

LEHILE OY
Läntinen Teollisuuskatu 30, 02920 Espoo
puh 09-855 30 433, fax 09-855 30 432

LOKAPALVELU HÄME OY
Päiviöntie 14, 12400 TERVAKOSKI
puh 019-766 622, fax 019-766 625
Mestarinkatu 3, 15800 LAHTI/HEINOLA
puh 03-756 1115, fax 03-756 1121
Yhdystie 3, 60510 Hyllykallio,SEINÄJOKI
puh 06-414 4088, fax 06-414 4089

www.lokapalvelueerola.fi

Kawasaki
no compromise

SUPER UUTUUS!

HONDA
The Power of Dreams

KAPINAA!

Älä jää funtsimaan, kun on päätösten aika!
Tule ja tee kaupat vuoden 2005 Honda-, Kawasaki- tai KTM-uutuuksista. Meillä on jatkuva mallistojen esittely.
Ratkaise nyt, mitä kahvaa käännät alkavalla kaudella.

Koeaja nyt vuoden 2005 Honda-, Kawasaki- ja KTM-uutuudet!

Suomen suurin moottoripyörätalo

BIKE WORLD

HELSINKI: Vattuniemenkatu 27 puh. (09) 4132 0200
VANTAA: Tuupakantie 7 puh. (09) 6154 1400
RAISIO: Tuotekatu 4 puh. (02) 434 9777
Avoinna: ark. 10.00-18.00, la. 10.00-14.00

Lisä info: www.bikeworld.fi

HONDA Kawasaki KTM PIAGGIO GILERA POLARIS Arai SCOTT JOFAMA Halvarssons rukka

WE'RE CELEBRATING
6 NEW WORLD CHAMPIONS.

WORLD ENDURANCE CHAMPION 2004
WINNER TOURIST TROPHY 2004
WORLD CHAMPION MX1 2004
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2004
SUPERSPORT WORLD CHAMPIONSHIP 2004
SUPERSTOCK EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2004

Pirelli is proud to toast its World Championship winning riders.

Duell
TEL. 06-322 7500 FAX. 06-322 2231
E-MAIL info@duell.fi www.duell.fi

PIRELLI competizioni
POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Oman tiensä kulkijoille.

Autoilijan MasterCard tarjoaa valinnan vapauden myös Sinulle motoristi. Voit parantaa pyöräsi varustelutasoa tai saada joustoa huoltopalveluiden maksuun. **Vuosimaksuton Autoilijan MasterCard** on kansainvälinen maksuaika- ja luottokortti, jota voit käyttää 22 miljoonassa myyntipisteessä ympäri maailmaa. Käteistäkin saat helposti automaateista, ja sekä ostoillesi että nostoillesi n. kuukauden korotonta maksuaikaa. Sinä päätät, maksatko laskusi heti korottomasti vai hyödynnätkö korttisi luotto-ominaisuutta.

Lisätietoja saat: **www.mainio.net/autot**
Täältä löydät myös liikkeet, joissa voit täyttää hakemuksen.

MasterCard

MasterCard – olet vapaa kulkemaan.

Hae vuosimaksuton MasterCard!

SUZUKI

Ride the winds of change

Bandit 1200S (GSF1200S)

Bandit 1200S on vertansa vailla oleva matkakumppani. Puolikatteeseen verhoutunut maanteiden kiitäjä tarjoaa kokeneelle ohjastajalle kaiken sen, mitä ronskiin menoon tarvitaan.

Hinta: 11.990 €

CATALYZER

SUZUKI TEHDASTAKUU 2 VUOTTA

Hayabusa 1300 (GSX1300R)

Hayabusan ominaisuuksista on turha elämöidä, sillä kaikki on itsestään selvää: Suorituskyky, hallittavuus, runkorakenne, jarrut ja ajomukavuus edustavat moottoripyöräilyn äärimmäistä huippua.

Hinta: 17.990 €

FI

CATALYZER

O2 sensor

SUZUKI TEHDASTAKUU 2 VUOTTA

TUUSMOTOR

Sulantie 2, Hyrylä • Puh. 09-2759 355 • Fax 09-2759 767 • Avoinna arkisin 10-18, lauantaisin 10-14 • www.tuusmotor.fi