



WHEELERS

MC UNIVERSITIES OF APPLIED SCIENCES FINLAND RY:n kerholehti Wheelers. Numero 2. Joulukuu 2011. www.mcuas.fi



Kiitokset kollegoille ja yhteistyökumppaneille ensimmäisestä toimintavuodesta! s.2

Ensimmäinen kerta s.2 Moottoripyöräseikkailuja maapallolla s.3

Moottoripyöräilyn uudet tuulet s.4

Uusia ystäviä, reittejä ja kokemuksia s.5 Ajamisen arvoinen reitti s.6

Moottoripyörien Talvisäilytys s.7 Enduroenergiaa s.8 Hyppää Viivin kyytiin! s.9

”Miten noin pieni tyttö voi ajaa noin isoa pyörää?” s.10

Độc lập, tự do, hạnh phúc s. 12



Kiitokset kollegoille ja yhteistyökumppaneille ensimmäisestä toimintavuodesta!

Nyt on vuosi kulunut MC Universities of Applied Sciences Finland -moottoripyöräkerhon perustamisjulistuksen (10.10.-10) allekirjoittamisesta ja olemme saaneet toiminnan käyntiin. WWW-sivujen lanseerauksen (www.mcuas.fi) jälkeen huhtikuussa yhdistyksemme rekisteröitiin yhdistysrekisteriin, toukokuussa ilmestyi Wheelers-lehden ensimmäinen numero ja kesäkuussa järjestettiin ensimmäinen vuosiseminaari/kokoon-tumisajo. Välitän koko hallituksen lämpimät kiitokset jäsenkollegoille ja yhteistyökumppaneille ensimmäisestä toimintavuodesta! Toisen toimintavuoden kynnyksellä on käsissäsi Wheelers -lehden toinen numero, joka on ensimmäistä laajempi. Erityiset kiitokset haluamme osoittaa liiketalouden opiskelijoille (Laurea Peer to Peer, Tikkurilan Laurea), jotka ovat projektiopintojensa myötä mahdollistaneet lehden julkaisemisen.

Toimintavuoden 2012 tapahtumia

MC Universities of Applied Sciences Finland ry:n ensimmäinen sääntömääräinen vuosikokous järjestetään Haaga-Heliassa (Helsinki, Pasila) 23.4.2012 klo 15 alkaen, jolloin kokouksen yhteydessä järjestettävän tilaisuuden isäntänä toimii rehtori Ritva Laakso-Manninen. Moottoripyöräkerhomme toinen vuosiseminaari on kesällä 2012 Tampereella (18.6.-19.6.2012), jolloin teemana on palautuminen työssä ja työstä. Meidät toivottaa tervetulleeksi Tampereelle rehtori Markku Lahtinen, TAMK. Vuosiseminaari järjestetään kaupungin ydinkeskustassa, Hotelli Victoriassa ja kokoonnuttuamme ensin siellä, toteutetaan kokoon-tumisajo Pirkanmaan maisemissa. Toivottavasti tapaamme näissä tilaisuuksissa – kutsu mukaan myös kollegoitasi viihtymään ja harrastamaan yhdessä! Ammatillisen kasvun, toisilta oppimisen ja työn ilon hengessä!

Jouni Koski, puheenjohtaja



Jouni Koski

Ensimmäinen kerta

Muistelmia MC UASin ensimmäisestä ajoseminaarista 20.- 21.6.2011 Laureasta Vantaan Tikkurilasta Hamkin Rahtijärven kämpälle Lammille.

Autotalliin oli kertynyt toinen toistaan komeampia ”konehevosia” ja niiden ympärillä parveili puuhakkaita hahmoja kiinnittämässä pakkauksia, keskustelemassa ja tietysti kehumassa ajokeitaan. Aurinko nousi lupaavasti taivaalla: oli MC UAS -moottoripyöräseuran ensimmäisen ajoseminaarin.

Aterian jälkeen oli vuorossa ajoreitin esittely ja ohjeiden jako. Moottoripyörien luona kaikki sujui kuin rasvattu: kaikki käynnistivät ajokkinsa yhteisestä merkistä - tätä ei ollut harjoiteltu. Huumaava pauhu täytti autotallin ja osallistujat virnuilivat satuloistansa.

Porukka lähti matkaan kohti uutta seikkailua. Matka Evolle alkoi, olttiin yhdessä liikkeellä ja mieli oli lounaan jälkeen hyvä.

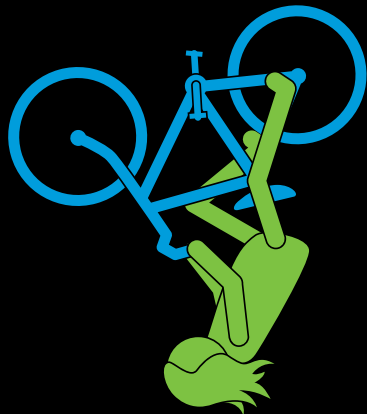
Ajomatka sujui iloisissa ja aurinkoisissa tunnelmissa vanhaa Lahdentietä seurailen. Muuta liikennettä oli vähänlaisesti ja saimme ajaa rauhassa, tie halkoi metsiä ja peltoja. Lahdessa pistäydymme moottoripyörämuseolla, tankkasimme ajoneuvot ja hotkaisimme kahvit ja pullat. Jatkoimme Hämeen ammattikorkeakoulun toimipisteelle Evolle, keskelle kauniita metsä- ja järvimaisemia. Myös vii-

meisellä ajo-osuudella meitä palkittiin kiinnostavilla, mutkaisilla maalaisteilla.

Hollolan kirkon tietämällä tauko-paikalla suunnittelimme hetken kirkon ehtoollisviinin kaappaamis-ta, mutta ajan puutteen takia jätimme tuuman toteuttamatta. Evolla, Rahtijärven kämpällä, tunnelmal-lisessa ympäristössä, nautimme il-lallisen sekä uimme ja saunoimme. Saunareissulla siivekkäät pienet ihailijat piirittivät moottorikansan vastaväitteistä huolimatta, mutta kuka nyt hytysenpuremista piit-taisi? Oli aivan hiljaista ja tyyntä. Illalla tuvassa mietittiin syntyjä syviä ja joillakuilla saattoi nukku-maanmeno sujua aamun koittaes-sa.

Hyvin nukutun yön jälkeen meillä oli aamupala Evo-keskuksessa ja MC UAS -tunnusviirin luovutus Hämeen Ammattikorkeakoulun rehtorille, Veijo Hintsaselle. Paluumatka halki hienojen mai-semien oli unohtumaton. Tohtori Veijo Ilmavirta tunsu mielenkiin-toisen oikotien kohti kotia - mut-ta se taas onkin toinen tarina, niin kuin Kipling sanoisi.

Haikeana muisteli Hannu von Brandenburg, MC UAS -jäsenre-kisterin hoitaja.



Koska aina ei mene putkeen.

Tapiolan UNDO-vakuutus korvaa lääkärikuluja, rikkoutuneita tavaroita sun muita takaiskuja. Kotona sekä reissussa.

Tilaa suoraan netistä alkaen 6 € / kk.

TapiolaUNDO.fi

Koska aina ei mene putkeen.

Palveluntarjoaja:
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Tapiola

TAPIOLA



Moottoripyöräseikkailuja maapallolla

PeterPanBike on suomalainen yksityinen matkanjärjestäjä, joka järjestää moottoripyörämatkoja ympäri maailmaa. Tyypilliseksi asiakkaakseen yritys määrittelee keski-ikäisen miehen, mutta asiakkaita löytyy laidasta laitaan.

Yrityksen omistaja Peter Ruotsalo sai idean työn ja huvin yhdistämisestä jo vuonna 1995, mutta PeterPanBike perustettiin vasta vuonna 2006. Mukana yrityksen toiminnassa Peterin lisäksi ovat Severi Virolainen, Sami Hokkanen, Jussi Väisänen ja Mika Ruotsalo, joista kaksi on päätoimista ja kaksi osa-aikaista työntekijää.

PeterPanBike järjestää matkoja ympäri maailmaa, tällä hetkellä kohteina ovat Venäjä, Valko-Venäjä, USA, Australia, Uusi-Seelanti, Laos, Japani, Islanti, Kambodža ja Etelä-Afrikka. Kohdemaat muuttuvat hieman vuosittain. Matkoja tehdään vuosittain keskimäärin kymmenen. PeterPanBiken haaveena on tehdä tulevaisuudessa matkoja vielä Egyptiin, Kiinaan ja Burmaan. Peter listaa omiksi suosikkikohteikseen moottoripyörällä Uuden-Seelannin mutkatiet ja endurolla Laosin raparannit.

Kohteesta riippuen voidaan moottoripyörät ottaa mukaan Suomesta tai vuokrata paikanpäältä. Pääajatuksena yrityksellä on se, että Euroopassa ja Venäjällä ajetaan omalla pyörällä. Matkan ollessa pidempi on helpompi käyttää vuokrapyöriä. Matkoilla on yleensä noin kymmenen osallistujaa ja matkanjohtaja. Yksityisryhmillä osallistujamäärällä ei ole ylärajaa.

Matkan hintaan sisältyvät moottoripyörä vakuutuksineen, polttoaineet, vapaavalintaiset aamiaiset ja päivälliset, majoitus 2 hengen huoneessa 2-4 tähden hotellissa, suomalainen matkanjohtaja sekä vuokraamokuljetukset.

Aloita tulevan moottoripyöräseikkailun suunnittelu jo tänään. Käy tutustumassa yrityksen internetsivuihin: www.peterpanbike.fi



Tiina Kokkonen ja Sami Hokkanen ylittämässä Mekong jokea paikallisella pikalossilla Laosissa.

Facebook-kysymysten vastaukset

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. Gottlieb Daimler ja Wilhelm Maybach | 8. Marco Simoncelli |
| 2. BMW R1200GS | 9. Ne olivat vaarallisia ajaa |
| 3. Honda (2007) | 10. Kevytmoottoripyörä |
| 4. 373,78 km/h | 11. 231 970 kpl (30.6.2011) |
| 5. 1955 | 12. Vuonna 1977 |
| 6. Giacomo "Ago" Agostini | 13. Joonas Kylmäkorpi |
| 7. Iso-Britannia | 14. Superior SS100 |

Löydät MC UAS:n Facebookista
MC Universities of Applied Sciences ry

Oivalluksia ja TULOXSIA



Vaikuttavaa valmennusta



www.balentor.fi

Onko toimintasi ja tietohallintosi tyhjäkäynnillä?

Ota meidät kyytiin.



www.cerion.fi



Moottoripyöräilyn uudet tuulet

Tieteiselokuvien moottoripyörät ja varusteet, jotka vaikuttivat vain muutama vuosikymmen sitten täysin mahdottomilta toteuttaa, ovat nykyään arkipäivää. Teknologian tarjoamia mahdollisuuksia on hyödynnetty jo monella tavalla, mutta paljon on myös luvassa.

Hoksaavat haalarit

Suomalaiset lähtivät kehittämään älyvaatteita ensimmäisten innokaiden joukossa reilu kymmenen vuotta sitten. Monet älytekstiilit on jo keksitty, mutta varsinaisten tuotteiden läpimurto odottaa vielä teollisuuden panosta ja markkinoiden hyväksyntää.

Työ on kantanut hedelmää ja suomalainen Rukka onkin kerännyt kansainvälisiä palkintoja moottoripyörävarusteiden kehitystyöstään. Rukka valmistaa esimerkiksi polvi- ja kyynärsuojia, jotka taipuvat notkeasti käyttäjän päällä, mutta kovettuvat, kun niihin kohdistuu isku. APS Air -nimiset suojat ovat hengittävät ja mukavat päällä, mutta tarvittaessa suojaavat kantaansa ja jakavat iskun laajemmalle alueelle.



Rukka Smart Riders Outfit (SRO)

Tämän hetken puvuissa on tärkeää, että ne on entistä enemmän suunniteltu myötäilemään käyttäjänsä muotoa - ne ovat kuin toinen iho. Uusinta tekniikkaa on kangasmateriaaliin upotettu Outlast-vaha. Mikroskooppisen pienet määrät vaha auttavat pukua säätelemään ajajan kehon lämpöä ilmaston mukaan.

Älykkääseen ajopukuun on mahdollista liittää myös paljon muita toimintoja. – Esimerkiksi kesäteitä ajeleva motoristi voi saada varoituksen eteen juoksevista hirvistä infrapunatutkan ja äänihälyttimen avulla. Puku pysyy kuivana joka säällä, ilmastointijärjestelmä pitää lämpötilan jatkuvasti miellyttävänä ja älypuvun ilmaisimet mittaavat ajajan vireystasoa ja hälyttävät, kun kuski on lepotuokion tarpeessa. Kypäranään voidaan liittää karttanäyttö, josta ajaja näkee heti, missä kulloinkin mennään. Sähkövirran kaikkeen tähän puku saa moottoripyörästä.

Vaikka edellä mainittujen ominaisuuksien lisääminen varusteisiin olisi jo teknisesti mahdollista, ei näin kehittyneitä varusteita vielä kaupasta löydä. Ominaisuuksia lisätään vähitellen ja uudet ominaisuudet pyritään pitämään sen verran maanläheisinä, että asiakkaat haluavat hankkia niitä.

Kenkäpuhelimesta mediakypäranään

Ihmisten välisen kommunikaation helpottuessa ja yleistyessä on tullut tärkeäksi pysyä yhteyksissä myös tien päällä. Tämän vuoksi on kehitetty kypäran sisälle asennettavat langalliset tai bluetooth-tekniologialla toimivat kypäräpuhelimet. Kypäräpuhelimilla on mahdollista pitää yhteyttä jopa neljään ajokaveriin samanaikaisesti, ja useimmat kypäräpuhelimet ovat myös yhteensopivia MP3-soitinten kanssa. Laitteeseen kuuluu kypäran lähelle korvaa asennettava kuuloke sekä kypäran mahtuva mikki. Normaaleihin bluetooth-kuulokkeisiin verrattuna kypäräpuhelimien kuulokkeissa on parempi äänieristys, sillä ne on suunniteltu käytettäväksi hieman kovemmassakin melussa ja vauhdissa. Myös käyttömukavuus on huomioitu, jotteivät kuulokkeet aiheuta korvalle rasitusta pitkienkin ajomatkojen aikana. Kypäräpuhelimien asennus tapahtuu useimmiten jälkiasennustyönä, joskin on olemassa myös muutamia kypärämalleja, joihin kuulokejärjestelmä on sisäänrakennettu. Puhelimeen vastaaminen kuulokkeilla onnistuu joko ääniohjatusti tai nappia painamalla.

Kypäräpuhelimien hinnat Suomessa vaihtelevat hieman alle sadasta eurosta useisiin satoihin euroihin riippuen valmistajasta. Tunnettuja valmistajia ovat Sena, Starcom sekä Autocom.

Vaihtamatta paras

Huolimatta siitä, että pitkään uskottiin manuaalivaihteisten moottoripyörien olevan ainoa oikea tapa ajaa ja automaattivaihteistoa pidettiin lähinnä skoottereiden ominaisuutena, ovat moottoripyörävalmistajat viimeisen parin vuoden aikana alkaneet tuoda markkinoille myös automaattivaihteistolla varustettuja moottoripyöriä. Alan on aiemmin uskottu kangistuneen kaavoihinsa, ja ainoat uudistukset pyörissä ovat tähän asti olleet lähinnä kosmeettisia. Automaattivaihteistoilla valmistajat haluavat laajentaa moottoripyöräilykokeen laajemmalle yleisölle. Automaattivaihteistoja on tarjolla kahdenlaisia, täysin automaattisia tai puoliautomaattisia. Täysin automaattisessa vaihteistossa vaihteen vaihto tapahtuu itsestään, kun taas puoliautomaattisessa se tapahtuu napin painalluksella, jolloin ajajan ei tarvitse koordinoida käsiään ja jalkojaan samanaikaisesti kytkimen painamiseen ja vaihteen vaihtoon. Puoliautomaattiset moottoripyörät siis sopivat valmistajien mukaan sekä automaattivaihteistoa kaipaaville motoristeille.

Automaattivaihteiset moottoripyörät ovat hintaluokaltaan hieman manuaalivaihteisia kalliimpia. Suosituimpia malleja ovat esimerkiksi Hondan DN-01 sekä Aprilian Mana.



Aprilia Mana

Hitaammin, hiljempaa, puhtaammin

Öljyn hivetessa moottoripyörävalmistajien on kehitettävä uusia keinoja liikuttaa pyöriään. Yhtenä öljyn vahvimpana haastajana pidetään sähköä. Sähkömoottoripyörissä on kuitenkin vielä paljon kehittämistä, jotta moottoripyöräharrastajat innostuisivat niistä. Suurin ongelma on toimintasäteen lyhyys. Vuoden 2009 Zeron S-mallin akku tyhjenee rauhallisessa kaupunkiajossa 53 kilometrin kohdalla ja rajummalla ajotyylillä jo 40 kilometrin jälkeen. Maantiejassa akun luvataan kestävän 80 kilometriä. On siis vielä turha haaveilla tekevänsä pitkiä matkoja Suomen kesässä sähkömoottoripyörällä. Pikku pyrähdysiini ja lyhyisiin työmatkoihin sähkömoottoripyörät kuitenkin jo soveltuvat. Myöskään nopeus ei ole sähkömoottoripyörien valtti. Esimerkiksi Zero S:n huippunopeus jää 75 kilometriin tunnissa. Akun lataaminen täyteen kestää alle 4 tuntia, ja se on helppoa - pyörän voi ladata vaikka auton sähkötolpalta. Sähkö on bensiinin verrattuna halpaa, joten sähkömoottoripyörien käyttökustannukset ovat jopa viidenneksen bensapyörien kustannuksista. Pyörät eivät kuitenkaan ole halpoja. Ne maksavat halvimmillaankin 8000 euroa, mikä karsii ostajakuntaa. Onneksi huolto on vähäistä. Huoli päästöistä ei tule vähenemään tulevaisuudessa. Sähkömoottoripyörien etu on juuri päästöttömyys. Ajomukavuutta,



etenkin helteillä lisää se, että sähkömoottoripyörät eivät hohkaa lämpöä. Myös hyvä kiihtyvyyden ja ketteryyden ovat sähkömoottoripyöräriiden valtteja.

Sähkö on melko uusi ja vähän kehitetty tapa liikuttaa ajoneuvoja. On mahdollista, että tulevaisuudessa sähköajoneuvot ovat toimivampia kuin nykyiset bensiinillä toimivat. Sähkömoottoripyöräriiden ulkonäköä voi muokata paljon, koska esimerkiksi tankkia niissä ei ole ollenkaan.

Yksi moottoripyöräilijöitä askarruttava asia on sähkömoottoripyöräriiden äänettömyys. Monet pitävät pyöräriiden pärinästä ja se onkin osa viehätystä. Koska sähkömoottoripyörät ovat käytännössä äänettömiä, on monen vanhan koulukunnan moottoripyöräilijän ollut vaikea sopeutua sähköpyörään. Äänettömyys saattaa aiheuttaa myös vaaratilanteita. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat tottuneet, että

kaikki moottoriajoneuvot kuuluvat ennen kuin näkyvät. Miten käy kun näin ei ole?

Luultavasti sähkömoottoripyöräriä kehitetään niin, että suurempia puutteita ei jää. Vaikka se vaikealta tuntuukin, myös äänettömyyteen voi tottua.

Luonnonvarojen ehtyessä ja ympäristötietoisuuden lisääntyessä moottoripyörävalmistajat tulevat muokkaamaan moottoripyöräilyn tulevaisuutta entistä vihreämpään ja turvallisempaan suuntaan. Nämä teknologiset uudistukset yhdessä kommunikaatiota helpottavien keksintöjen kanssa pitävät takuuvarmasti huolta siitä, että moottoripyöräily antaa jatkossakin uusia mahtavia kokemuksia.



Zero S

Uusia ystäviä, reittejä ja kokemuksia

Matti Hyppänen on 57 -vuotias joensuulainen. Matti on syntynyt lappeenrantalainen, mistä hän on muuttanut vuonna 1978 Joensuuhun. Matti työskentelee Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulussa toimitilapäällikkönä. Hän on harrastanut moottoripyöräilyä yli 15 vuotta. Matti on MC UAS:n uusi jäsen.

Matti alkoi harrastaa moottoripyöräilyä 16-vuotiaana 1970-luvulla. Hän säästi rahaa ensimmäisestä kesätyöpaikastaan ja osti 2100 markkaa maksaneen sinisen Yamaha YGS 80 kevytmoottoripyörän. Kevytmoottoripyörä toimi Matin kuluneuvona kolme vuotta.

Ajokortin saaminen sekä perheen perustaminen veivät kuitenkin voiton moottoripyöräilystä ja moottoripyöräilyharrastus jäi noin 25 vuoden ajaksi. Harrastus kuitenkin sai taas uuden kipinän 15 vuotta sitten. Tutkittuaan paljon myynti-ilmoituksia, Matti löysi Tampereelta Honda CX 500:n ja helmikuussa 1999 Matti haki pyörän itselleen ilman koeajoa. Moottoripyörässä oli kaikki mitä matkamootoripyörässä tarvittiin, vesijäähdytys, kardaaniveto ja kolme laukua.

Harrastuksesta tuli yhteinen ajanviete

Matti ajoi ensin Hondallansa yksin, mutta pian hänen avopuolisonsa Anna-Maija innostui myös moottoripyöräilystä. He kiersivät kolmen vuoden aikana ympäri Suomea ja kävivät myös kerran Ahvenanmaalla. He ajoivat 5000-7000 kilometriä kesässä. Matti ja Anna-Maija huomasivat moottoripyöräilyn olevan kivaa ja he kiinnostuivat moottoripyöräilyä ulkomailla. Pidempää matkoja varten tuli tarve etsiä suurempi matkapyörä ja vanha pyörä siirtyi Matin pojalle.

Syksyllä 2001 hankittiin moottoripyöräksi Kawasaki GTR 1000 vuosimallia 1987. Seuraavana kesänä he suuntasivat kesälomamatkansa läpi Ruotsin Göteborgiin, laivalla yli Norjaan Kristiansandiin ja sieltä aina Stavangeriin asti. Matkalla kilometrejä kertyi 3600 ja matka kesti kymmenen päivää.

Matin nykyinen pyörä on Kawasaki GTR 1000, vuosimallia 2001. Pyörällä on ajettu 45 000 kilometriä, se on 1000-kuutioinen ja siinä on tehoa noin 100 hv. Moottoripyörä on alunperin belgialainen ja ostettu tax-freenä imatralaisen moottoripyöräliikkeen kautta.

Moottoripyörä on Matin mielestä



Matti ja Anna-Maija Hampurissa 2011

erittäin hyvillä katteilla varustettu matkapyörä kahdelle. Moottoripyörän pitkä akseliväli ja hyvin vääntävä moottori tekevät ajamisesta rauhallista. Suuriin sivulaukkuihin, takalaukkuun ja tankkilaukkuun mahtuvat hyvin kahden ihmisen tavat, sekä pienet tulariset. Matilla on haaveissa ostaa BMW K 1200 LT -pyörä vuonna 2012.

Uusi jäsen numero 20

MC UAS -kerhoon Matti liittyi saatuaan MC UAS -jäsenlehden työpaikastaan markkinointipäälliköltä. Matti sai kerhon web-osoitteen ja liittyi jäseneksi numerolla 20. MC UAS:n lisäksi Matti on ollut jäsenenä jo viisi vuotta GTR Club Europe -kerhossa. GTR Clubin eurooppalaisten jäsen-ten kanssa Matti ja Anna-Maija ovat ajaneet paljon ympäri Eurooppaa ja todella pitäneet tutustumisesta uusiin ihmisiin, uusiin maihin ja tietenkin uusiin reitteihin.

Matille ja hänen avopuolisolle moottoripyöräily merkitsee tapaa matkustaa sekä Suomessa että ulkomailla. Moottoripyörän kanssa he saavat helpommin kontaktin toisiin ihmisiin ja ajaessaan he tervehtivät jokaista vastaantulevaa motoristia. He tuntevat yhteenkuuluvuutta muiden moottoripyöräilijöiden kanssa ja tietävät, että voivat turvautua toisiin motoristeihin, jos jotain ongelmia matkan aikana tulee eteen.

Upeita maisemia ja rankkasadetta

Parhaimmaksi moottoripyöräreissuksi Matti mainitsee matkan Alpeille vuonna 2006. Hän ajoi avopuolionsa kanssa Saksan läpi Itävaltaan, jossa upeat maisemat kruunasivat matkan. Yhtä hienoksi reissuksi Matti mainitsee viime kesän Norjan matkan, jonka aikana he ajoivat mutkaisia ja kapeita teitä Stavangeriin ja Bergeniin asti ja sieltä jopa 11 kilometriä pitkiä tunnelleita pitkin lopulta Osloon.

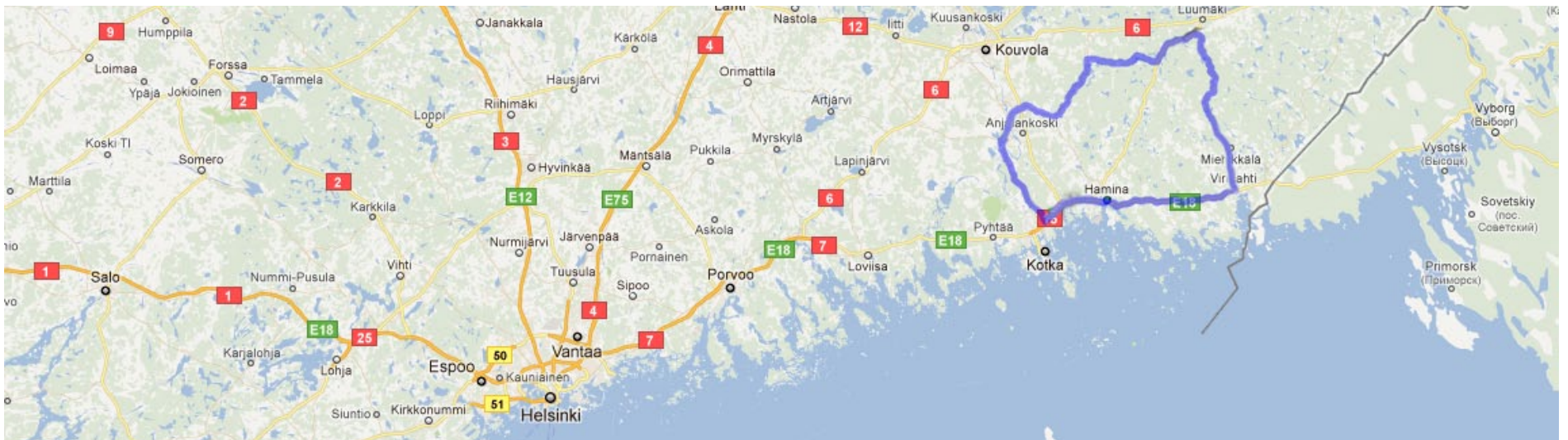
Ikävin moottoripyöräreissu on Tanskasta vuodelta 2003, kun heillä oli tarkoituksena ylittää silta Fyn-saarelta kohti Kööpenhaminaa. Rankkasateen vuoksi sillalta ei näkynyt maisemia, motelli johon he jouutuivat tyytymään oli ylihinnoiteltu ja seuraavana päivänä heidän ajaessaan Ison-Beltin siltaa pitkin Ruotsiin ei maisemia näkynyt rankkasateen vuoksi. Reissu jatkui kahden rankan päivän jälkeen suunnitellusti ja aurinkokin tuli taas esiin.

Matin mielestä mukavinta moottoripyörämatkailussa on, että on joku jakamassa näitä kokemuksia, koska kahdestaan koettu on paljon arvokkaampaa kuin yksin koettu.



Ajamisen arvoinen reitti

Reitti on rauhallinen liikenteeltään ja mukavia maisemia riittää koko reitin pituudelta. Mutkia löytyy jokaiseen makuun ja tiet ovat suurimmaksi osaksi hyvässä kunnossa. Reittiä voi helposti pidentää, sillä hyviä vetopätkiä löytyy reitin joka kulmasta. Jos tykkää aktiivisesta ajotyylisestä, tätä reittiä kannattaa ehdottomasti kokeilla. Kilometrejä reitillä kertyy mittariin noin 180 ja aikaa reitillä kuluu kolmisen tuntia ilman pysähdyksiä.



Kartta

Reitti alkaa Haminan keskustasta ja kulkee kohti Virojokea maantietä, joka on osa Turusta Viipuriin johtanutta niin sanottua Suurta rantatietä 1300-luvun lopulta. Museotie kulkee 35 kilometrin matkalla Virojoelta Haminaan, ja matkan varrella on mahdollista tutustua nähtävyyksiin, palveluihin ja tapahtumiin. Kesäisin järjestetään muun muassa toritapahtumia. Ylimääräisen mutkan arvoinen nähtävyys museotiellä on uudelleenrakennettu sodanaikainen näkötorni, josta on hienot maisemat. Tälle paikalle rakennettiin 1935 ilmavalvontatorni, joka oli purettava toisen maailmansodan jälkeen rauhannehtojen mukaisesti. Vuonna 1995 torni kuitenkin rakennettiin uudelleen säilyneiden valokuvien perusteella alkuperäiseen asuunsa.

Museotien osuus kerää kehuja mutkaisesta tiestä, mutta miinuksena ovat routavauriot, joista osa

ajajista on saanut jopa pyöränsä lentoon.

Virojoella kannattaa pysähtyä tankkaamaan Teboil Rajahovissa, joka on ympäri vuorokauden avoinna. Rajahovi on kuuluisien arkkitehtien Mikko Heikkisen ja Markku Komosen suunnittelema, sylinterin muotoinen rakennus, joka on eräs suurimpia Teboilin liikenneasemia. Virojoelta Miehikkälään ajettaessa sattuu reitin varrelle käymisen arvoinen Salpalinja-museo. Salpalinjan rakennushistoriaa esittelevä sotahistoriallinen museo on rakennettu alun perin komppanian puolustuskeskukseksi. Tämä Sallaan ja Savukoskelle ulottuva linnoitus on ollut sotilaallisista syistä salainen aina 1980-luvulle saakka. Museon aukiolot vaihtelevat kesäkuukausina, joten ne kannattaa tarkistaa etukäteen. Sisään museoon pääsee kuuden euron hintaan ja pääsylipun

hintaan sisältyy opastettu kierros maastossa (kesto 1-2 tuntia), multimedia-esitys ja perusnäyttelyyn tutustuminen.

Miehikkälästä reitti jatkuu Muurlantietä (384) Taavettiin ja Haminaassa Husulan tienoilta Metsäkyllään päin ja Liikalan sekä Sippolan kautta Anjalankoskelle. Anjalankoskelta Elimäentielle missä kannattaa poiketa Hurukselantielle ja pysähtyä kahville tai kylmälle juomiselle Susikosken kahvilaan. Kahvilaan on erittäin helppo pääryyttää pyörällä ja siellä viihtyy hieman pidempäänkin kosken kuohuja katsellessa. Kahvila on toiminut vuodesta 1996 lähtien ja se on avoinna kesäisin joka päivä iltaan asti. Kahvilasta löytyy myös anniskeluoikeudet ja juotavan voi nauttia myös ulkona suurella terassilla.

Kahvilalla on oma moottoripyöräkerho Susikoskibikers, jonka jäsenet koontuvat kesäiltoisin kahvilalle. Susikoskibikers järjestää jo perinteeksi muodostuneita syys- ja kevätpäryyksiä, joihin voi vapaasti osallistua. Päryys lähtee kahvilalta, jossa reitti on kaikkien nähtävissä. Vuonna 2010 päryyksellä kerättiin varoja Kymenlaakson koululle ja kahvila tarjosi 400 nälkäiselle motoristille hernekeittoa. Tänä syksynä päryykseen osallistui 60-70 pyöräilijää. Kahvilasta on siis muodostunut osa moottoripyöräkulttuuria Kymenlaakson alueella ja siellä kannattaa vierailla.

Reitti jatkuu Muhniemeen, mistä käännetään Vastilaan ja Pyhtäälle päin. Pyhtäältä suunnataan takaisin kohti lähtöpistettä. Reitin viimeiset irrottelut ja vauhdit voi ottaa moottoritiellä ennen Haminaa.



GUSTAV KÄSER TRAINING INTERNATIONAL®

your global partner for management and sales training
Results count!

www.gustavkaeser.com +358 50 5666 763

Mark Richard's
Business English Oy

“Assisting your organisation on the international stage”

Mark Richard's Business English Oy
Kaisaniemenkatu 4 A
00100 Helsinki
tel. +358 (0)9 6124 0362
www.mrbe.net



Moottoripyörien talvisäilytys

Suomessa ajokausi ei valitettavasti kestä koko vuotta. Lähes kaikki jättävät ajokkinsa lepäämään talvikuukausien ajaksi.

Otimme selvää Etelä-Suomen talvisäilytystä myyvistä liikkeistä ja varastoista, millaiset tilat he tarjoavat ja mitä hintaan kuuluu. Huolto ei yleensä kuulunut tarjoajien hintaan ja hintaerot olivat aika suuria. Huollon voi saada lisämaksusta.

Vantaalla sijaitseva MP-hotelli tarjoaa talvisäilytyksen hintaan 35 euroa (sis alv 23 %) ja isompien pyörien, kuten Honda Goldwing, maksaa, 49 euroa kuukaudessa. Hintaan sisältyy myös akun irrotus ja lataus talven aikana sekä rengaspaineiden tarkastus ja ketjujen (mikäli ketjuvetoinen) voitelu keväällä. Loput huollot ovat normaalin huoltohinnaston mukaan. Heillä on myös noutopalvelu, joka toimii pääkaupunkiseudulla ja maksaa 60 euroa.

Häti sijaitsee Riihimäellä ja talvisäilytyksen hinta on 27 euroa kuukaudessa. Hintaan ei kuulu mitään muuta kuin tila, koska tämä on veneisiin keskittynyt varastohotelli. Pesun voi saada 25 euron hintaan.

Espoon Motokassa talvisäilytys maksaa 280 euroa (isommat pyörät 335 e) aikavälillä 12.9.-30.4. Säilytykseen voi varata lisäpalveluja: akun kuntotesti kuormitusmittauksella 7 euroa, kevytpepu 25 euroa, Hondan öljyn ja suodatimen vaihto 75 euroa (muut merkit +10 e). Keväthuolto maksaa 69 euroa sekä turvallisuustarkastus saman verran. Kuljetuspalvelu (nouto tai palautus) 69 euroa kummatkin erikseen ja nouto sekä palautus yhdessä 129 euroa pääkaupunkiseudulla.

Sgn-Service tarjoaa talvisäilytystä Vantaalla 250 euroalla lokakuusta huhtikuuhun. Hinta sisältää säilytyksen lisäksi pesun, akun latauksen, polttoaineen säilöntäaineen ja kuntotarkastuksen. Talvisäilytyksen yhteydessä voi saada myös muita huoltopalveluja lisämaksusta.

R.M.Heinolta saat -15 %:n alennuksen uusista renkaista, jos hankit ne talvisäilytyksen yhteydessä. Talvisäilytyksen normaalihinta on 189 euroa/kausi Tampereella sekä Lahdessa ja Espoossa 230 euroa. Isommat pyörät maksavat 280 euroa. Säilytys sisältää polttoaineen säilöntäaineen, akkuhuollon sekä kevättarkistuksen. Talvisäilytyksen lisäksi on saatavana lisämaksusta muita huoltopalveluja. Pesu maksaa 25 euroa ja vahauksen kanssa 50 euroa.

Starservice sijaitsee Helsingissä ja moottoripyörän talvisäilytys maksaa 35 euroa/kk ja isommat pyörät 47 euroa kuukaudessa. Hintaan sisältyy akun lataus, rengaspaineiden tarkistus, kevytpepu ja ketjujen rasvaus keväällä. Noutopalvelu on 59 euroa Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla ja muilta paikkakunnilta erillisen tarjouksen mukaan.

Prätkäpajassa säilytys maksaa 250 euroa yhden talven ajalta. Aikaa ei ole erikseen rajattu, mutta kesto on puoli vuotta. Säilytykseen sisältyy polttoaineen lisäaine, akkuhuolto ja pesu. Talviaikaan huolto on edullisempaa, joten se kannattaa teettää mieluummin silloin kuin keväällä. Prätkäpaja sijaitsee Helsingissä Malmin lentokentän kupeessa.

Paikka	Hinta	Sijainti	Noutopalvelu
Mp-Hotelli	35€/kk	Vantaa	On
Häti	27€/kk	Riihimäki	Ei
Motokka	280€/kausi	Espoo	On
Pelican	alkaen 25€/kk	Helsinki	Ei
Sgn-Service	250€/kausi	Vantaa	Ei
R.M.Heino	189€/kausi	Tampere	Ei
R.M.Heino	189€/kausi	Lahti	Ei
R.M.Heino	230€/kausi	Espoo	Ei
Starservice	35€/kk	Helsinki	On
Prätkäpaja	250€/kausi	Helsinki	Ei



HONDA MERKKIHUOLTO

Talvisäilytys


Montesa-Honda trialpyörien myynti ja varaosat

Kysy huoltotarjouksia tammi-helmikuussa 2012!

www.motokka.fi

Moottoripyöräilevien ammattikorkeakouluumattilaisten toinen vuosiseminaari ja kokoontumisajo järjestetään kesällä 2012 Tampereella ma 18.6.- ti 19.6.

Seminaarin teemana on palautuminen työssä ja työstä. Ohjelmassa muun muassa: Luentoja, ruokailuja ja yhteinen ajomatka.



Töihin R.M. Heinolle

Opiskelija, kysy harjoittelupaikkaa.

Vastavalmistunut, seuraa avoimia työpaikkoja

www.rmheino.fi tai lähetä avoin hakemus.

R.M. HEINO
haaveista totta

Tampere, Espoo, Lahti www.rmheino.fi



R.M. Heino Oy
Tampere
Espoo
Lahti

BMW
Ajamisen iloa



Enduroenergiaa

Jokaisessa Wheelers-lehden numerossa otetaan tarkasteltavaksi yksi moottoripyöräurheilulaji, joita ovat muun muassa enduro, motocross, rata-moottoripyöräily ja supermoto. Tässä numerossa paneudutaan tarkemmin enduroon ja tutustutaan lajin tuoreeseen mitalistiin Antti Kujanpähän.

MIKÄ IHMEEN ENDURO?

Enduro on moottoripyörien luotettavuusajo ja sen luonnehditaan olevan kuin moottoripyörien rallia. Endurolle ominaista ovat sen vaativat maastot sekä kilpailujen pituus, joiden ansiosta endurosta on aikaisemmin käytetty nimeä luotettavuusajo. Suomen moottoriliiton (SML) säännöissä määritellään kilpailun tarkoituksiksi testata ajajien ja pyörien kykyä selviytyä määritellystä reitistä annetun aikataulun puitteissa sekä nopeutta erillisillä maastokokeilla. Endurossa yhdistyvät motocross, trial ja hulluus.

KILPAILUN HAASTEET

Kuljettajat ajavat ja kisailevat erilaisissa maastoissa tiukan minuuttiaikataulun puitteissa. Endurossa paremmuus ratkaistaan aikojen perusteella. Sekunteja ja minutteja mitataan Suomen soista ja kivikkoisista metsistä aina Etelä-Euroopan haastaviin vuorenrinteisiin. Vaikka endurokilpailujen reitit ovat kokonaan merkittynä maastoon, saattavat kilpailijat joutua tekemään siirtymiä yleisillä teillä, eli ajajia voidaan nähdä yleisen liikenteen seassa kisojen aikana.

Kilpailuja voidaan käydä myös stadioneilla ja yleensä lyhimmat kilpailut ovat stadionenduroita tai endurolenkkejä, joissa ajetaan muutama kierros 5-12 kilometrin mittaista reittiä. Pidemmässä kilpailuissa on usein 2-4 maastokokeita 40-80 kilometrin mittaisella kierroksella. Lisäksi reitillä on aikataarkastusasemia, joilla tarkaillaan ajajien pysymistä aikataulussa. Maastokokeet ovat yleensä 2-15 kilometrin pituisia. Kilpailijat saavat kokeeseen ilmoittautuessaan aikakortin, johon merkitään lähtöaika, aikataarkastusasemien välimatka ja ihanneaika asemien välillä. Ihanneajan lisäksi ilmoitetaan myöhästymisraja. Jos ajaja myöhästyy aikataarkastuksesta,

hänelle rapsahtaa sakkominuutteja. Jos kilpailija taas myöhästyy paljon (kilpailusta riippuen 30-60 minuuttia), hänet suljetaan kilpailusta. Jokaisen maastokokeen välillä on siis aikataarkastus ja tämän lisäksi vielä reittitarkastus, joiden avulla nähdään, pysyykö ajaja aikataulussa ja oikealla reitillä.

Kilpailijat eivät saa ennakoon tutustua tulevaan ajoreittiinsä muutoin kuin jalan. Ei ole siis sallittua, että kilpailijat kävisivät testiajamaassa reittejä. Pyörän saa työntää varikolta työskentelyalueelle kymmenen minuuttia ennen lähtöaikaa. Pyörää saa huoltaa työskentelyalueella. Lähdön lähestyessä kilpailijat valmistautuvat lähtöön, mutta eivät saa käynnistää pyörää ennen kuin oma lähtöaika koittaa. Lajin kuvaan kuuluu, että kaikki huoltavat pyöränsä itse kilpailun aikana ja tästä johtuen kuljettavat ajavat usein pieni korjausvälinepussi mukanaan.

OTETAAN MITTAA

Suomen tunnetuin endurokilpailu on Päijänteen ympäriaajo. Kyseinen kilpailu on järjestetty yli 50 vuoteen. Päijänteen ympäriaajon reitti on ylipitkä ja erikoiskokeita on runsaasti, tästä syystä Päijänne-ajossa jo maaliin pääsyä pidetään voittona. Kansainvälisesti enduron vanhin arvokilpailu on Kansainvälinen kuuden päivän ajo, International Six Day Enduro (ISDE), jota on järjestetty vuodesta 1913 lähtien. Nimensä mukaisesti ISDE-ajossa maajoukkueet ja kerhojoukkueet mittelevät paremmuudesta peräti kuuden päivän ajan. Kilpailu järjestettiin edellisen kerran Suomessa 2011 Kotka-Hamina seudulla, jossa suomalaiset menestyivät hyvin saavuttaen miesten MM-kultaa ja naisten MM-hopeaa! Vuodesta 1990 alkaen maailmanmestaruuskisoissa on ollut joukkuesarjojen lisäksi myös henkilökohtainen sarja. Vuosien saatossa Suomeen on

tullut useita mitaleja ja mestaruuksia sekä joukkue- että henkilökohtaisista MM-kilpailuista.

EI ESTEITÄ

Enduron harrastajiin ja kisaajiin kuuluu niin naisia kuin miehiä ja yllätyksellistä kyllä, nuori ikäkään ei ole este harrastukselle. Esimerkiksi Mäntsälän Moottorikerhossa nuorimmat ajajat ovat vain 5-vuotiaita. Kilpailuun tarvitaan ajokortti, joka oikeuttaa ajamaan kilpailupyörää, kilpailulisenssi sekä tarvittavat paperit kilpailupyörästä (rekisteriote tai tullin leimaama lupa, jossa kilpailija hakee lupaa käyttää verovapaata menopeliä kilpailussa). Miltei kuka tahansa voi siis päästä nauttimaan tästä hurjapäisestä harrastuksesta!

ANTTI KUJANPÄÄ



Antti Kujanpää, 2011

Pienestä pitäen moottoripyöräurheilua harrastanut Antti Kujanpää on nuori motocross-tähti, joka ajoi tämän vuoden toukokuussa elämänsä toisen endurokilpailun ja tuloksena oli sarjansa voitto.

Kuka olet?

Olen Antti Kujanpää Itä-Vantaalta. Olen 16-vuotias ja olen harrastanut



Enduron monimuotoiset maastot

motocrossia ja enduroa kymmenen vuotta.

Mikä sai sinut harrastamaan juuri motocrossia ja enduroa?

Pienenä pidin paljon pärisevistä moottoripyörästä ja olin kiinnostunut niistä, joten sain ensimmäisen motocross-pyöräni ja tästä eteenpäin harrastus jatkui mielenkiintoisena. Vanhempana harrastuksesta on tullut melkein pä elämäntapa.

Miten valmistaudut koitokseen juuri ennen kilpailua?

Ennen kilpailua yritän saada hyvän fiiliksen päälle musiikkia kuuntelemalla sekä venyttelen ja lämmittelen paikkoja valmiiksi ennen kilpailua.

Miten talvi vaikuttaa lajin harrastamiseen?

Talvella harjoittelu muuttuu enemmän peruskunnan parantamiseksi ja ylläpitämiseksi, koska ajoharjoittelu muuttuu vaikeammaksi pimeiden iltojen myötä ja yleensä ajamaan pääsee kunnolla vain viikoloppuisin. Treenejä pidetään kuitenkin melkein joka päivä.

Millainen moottoripyörä sinulla on?

Minulla on KTM 125 sx-mallinen pyörä, joka on rakennettu endurokäyttöön sopivaksi.

Voitko antaa joitakin vinkkejä peruspyöräilijälle tai lajista kiinnostuneelle?

Peruspyöräilijän kannattaa pitää mielessä, että harrastuksen pitää olla kivaa eikä ajoja kannata ottaa aina liian tosissaan. Lajista kiinnostuneiden kannattaa käydä kyselemässä tarjouksia paikallisista pyöräliikkeistä sekä selvittää paikallisten moottorikerhojen toimintaa ja harjoittelupaikkoja.



Viivi Pumpanen

Hyppää Viivin kyytiin!

Mikä saa nuoren, kauniin naisen kiinnostumaan niinkin miehisenä pidetystä lajista kuin moottoripyöräilystä? Kysyimme Viivi Pumpanelta, vuoden 2010 Miss Suomelta, mistä hänen moottoripyöräharrastuksensa on lähtenyt ja mikä moottoripyöräilyssä viehättää.

Viivi on aloittanut moottoripyöräilyn jo lapsena isänsä kyydissä istuen. Myöhemmin moottoripyöräilyn pariin vei kaverit ja viime vuodesta lähtien Viivi on ajanut itse. Viivi hankki moottoripyöräkortin viime vuonna ja teoriakoe sekä inssi menivät heti ensimmäisellä yrittämällä läpi. "Kovasti joutuinkin lukemaan", sanoo Viivi. Viivin innostus moottoripyöräilyyn on lähtöisin lapsuusajoilta ja

Ducatile tehdyt mainos- ja messukeikat vain lisäsivät palavaa kiinnostusta moottoripyöräilyyn. Viivi hankki heti kortin saatuaan ensimmäisen pyöränsä, joka oli Ducati 696 Monster, jolla hän ajalee edelleen.

Halusimme myös tietää, mikä moottoripyöräilyssä viehättää. "En osaa sanoa, sitä ei vaan voi verrata autolla ajamiseenkaan ja

siinä on ihan oma tunteensa. On ihan erilainen fiilis kun ajaa moottoripyörällä lämpimänä kesäpäivänä ja aurinko sekä tuuli tuntuu kasvoilla", Viivi kertoo. Viivi myös listaa yhdeksi rankimmaksi ajokokemukseksi keskellä yötä kaatosateessa ajamisen. Tämä on yksi sellainen ajokokemus, joita Viivi ei haluaisi hetkeen kokea uudelleen.

VIIVI-INFO

- Syntynyt 20.7.1988
- Asuu Vantaalla
- Miss Suomi 2010
- Tanssii Tähtien Kanssa-kilpailija 2011

Viivi ajalee pyörällään lähinnä työ- ja vapaa-ajan matkoja, mutta on myös yhden pidemmän reissun tehnyt Helsingistä Ouluun ja takaisin muutamalla tankkauspyhädyksellä. Mieleenpainuvimpia reissuja ovat Viivin mukaan olleet ensimmäiset ajokokemukset ja etenkin motocross-kokemukset ja Turussa ajettu näytösajo SuperCross-kisoissa.

Viivi on työskennellyt Ducatin tallissa jo viisi vuotta edustaen moottoripyörämessuilla, rata- sekä ajopäivillä ja tehden yhteistyötä mainonnassa.

Viivi tekee yhteistyötä Suomen Moottoriliiton kanssa. Jo kolmen vuoden ajan Viivi on ollut SuperCross-kisojen kasvona, emännöinyt kisoja, tehnyt varikkohaastatteluja sekä toiminut kuskien lähettäjänä.

Kysyttäessä Viivi myöntää moottoripyöräilyn olevan enemmänkin miesvaltainen laji, mutta toteaa, että kyllä naisiakin on alalla jo ihan mukavasti. Viivillä on myös monia naispuolisia ystäviä, jotka harrastavat moottoripyöräilyä.

Mikä moottoripyörä Viivi itse olisi? "No Viivi olisi varmaan myös tuollainen pieni ja pippurinen, kuin tämän hetkinen pyörä. Katupyörä tai ehdottomasti Monster tai StreetFighter. Väriykseltään tietysti mustavalkoinen!", Viivi kertoo.



”Miten noin pieni tyttö voi ajaa noin isoa pyörää?”

Harley Davidson Dyna Switchback 1690 cc ei ehdi ajokaudella paljon lepäämään. Sirpa Salomaa kiertää kesäisin Suomea ja toisinaan Eurooppaa niin yksin kuin moottoripyöräkerhonsa jäsenten kanssa. Hän on harrastanut moottoripyöräilyä kuusi vuotta ja se on hänelle sekä harrastus että elämäntapa. Kesät rakentuvat moottoripyörämatkojen ja tapaamisten ympärille, kun taas syksyisin ja talvisin tämä aktiiviharrastaja kiertää erilaisissa moottoripyörätapahtumissa ja – kokoontumisissa, joihin kuuluvat muun muassa Motoristiristeily marraskuussa sekä tietenkin moottoripyörämesut vuoden alussa. Heti kesän ajokauden päätyttyä alkaa seuraavan kevään odotus. Mutta miten naiskusiin suhtaudutaan liikenteessä tai bensa-asemalla? Kokeeko Sirpa olevansa kunnioituksen vai ihmetyksen kohteena vai kuski siinä missä muutkin?

Moottoripyöräily on ollut Sirpan haave nuoruudesta asti. ”Aina kun näin moottoripyöriä tien päällä, pysähdyin niitä katselemaan ja ajattelin, että jonain päivänä minäkin ajan ja olen yksi heistä.” Hän piti kiinni unelmastaan ja päätti ottaa muutaman ajotunnin katsoakseen, oliko moottoripyöräilyä sitä, mistä hän oli aina haaveillut. Juttu tuntui heti omalta, eikä paluuta enää ollut.

Vaikka Sirpa olikin heti ajamista kokeiltuaan täysin myyty, aloitti hän ajamisen kuitenkin järkevästi pienellä pyörällä (250cc), joka vaihtui nopeasti innokkaan ajamisen ja taitojen kehittymisen seurauksena isompaan (500cc). Nälkä kasvoi samalla kun ajokilometrejä kertyi ja Sirpa osti lopulta itselleen punaisen Kawasakin (900cc), jonka kanssa yhteiselo riitti neljän vuoden ja tuhansien kilometrien ajan. Hiljattain Sirpa toteutti kuitenkin moottoripyöräilyyn liittyvän suurimman unelmansa ja osti Harley Davidsonin, vuoden 2012 mallin Dyna Switchback (1690cc). Kaikki Sirpan pyörät ovat olleet customeita – painopiste alhaalla ja lupsakka ajoasento, sillä hänelle pääasia ei ole päästä perille nopeasti, vaan ajomatkat ovat osa nautintoa. ”Moottoripyöräily tuo elämäni paljon iloa – siinä on vain sitä jotakin”.

Jo harrastuksensa alkuvaiheessa Sirpa liittyi moottoripyöräkerhoon ja hän kuuluu tällä hetkellä valtakunnalliseen Executors –moottoripyöräkerhoon, jonka nimi viittaa käsitteeseen vaikuttajat. ”Sosiaalinen kanssakäyminen samanhenkisten iloisten ihmisten parissa tuo



Sirpa Salomaa, TAMK

paljon elämäniloa ja ryhmässä on turvallista lähteä pidemmillekin matkoille”, hän kertoo. Ryhmän kanssa on tullut kierrettyä Baltian maat, minkä lisäksi he olivat viime kesänä Gotlannissa ja tänä kesänä Puolassa. ”Aivan huikeita matkoja, täynnä elämää ja elämyksiä”, tiivistää Sirpa. Pyöräkerhon naiset tekevät niin ikään joka kesä yhteisen matkan ja tulee Sirpan ajeltua ystäviensäkin kanssa pienemmällä joukolla pitkin kesää. Yksi reissu kesässä kuitenkin täytyy hänen mielestään tehdä yksin: Lapinmatka, jolloin nautitaan luonnosta, tuoksuista ja vapaudesta. Kaikkien näiden ajeluiden ja reissujen seurauksena kilometrejä tälle aktiiviselle motoristille kertyy kesän aikana lähes 20 000, joten eipä ehdi Harrikka ajokauden aikana paljon pölyntyä.

Mieleepainuvin kokemus Sirpalle on ollut ensimmäinen matka kohti Liettuaa. ”Kyllä siinä sydän väpätti, kun 50 moottoripyörän letka lähti kohti Helsinkiä, sieltä lautalla kohti Tallinnaa ja Tallinnasta 12 tunnin ajo kohti Liettuaa”, muistelee Sirpa. Siitä reissusta hänelle jäi mieleen erityisesti valtava yhteenkuuluvuuden tunne sekä muiden kannustus ja tuki. ”Ja kyllähän sitä oli voittajan fiilis, kun palasi kotiin.”

Vaaratilanteista ja niiden ennakoinnistakin Sirpalla on kokemusta, sillä heidän pyöräkerhonsa aloittaa joka kevät ajokauden ruosteenpoisto-koulutuksella. Nämä

koulutukset ovat tuoneet hänelle mukanaan varmuutta ja mahdollisiin vaaratilanteisiin nähden ennakoivan ajotyylin. ”Maantiellä motoristi häviää aina ja siksi moottoripyörän selässä täytyy keskittyä ajamiseen ja koska peltiä ei ole suojaamassa, on oltava herkempänä erilaisille vaaratilanteille kuin auton ratissa”, täsmentää Sirpa. Näiden kuuden vuoden aikana hänelle ei suurempia vaaratilanteita ole sattunut. Yksi peräänajo oli kerran lähellä, mutta siitäkin Sirpa selvisi ajokoulutuksista saamiensa oppien avulla. ”Siinä tilanteessa sai myös muistutuksen siitä, ettei väsyneenä kannata lähteä liikkeelle moottoripyörällä.”

Kun Sirpa aloitti pyöräilyä, hän ajatteli, että miehet saattaisivat jopa vähätellä naismotoristia, mutta kokemukset ovat olleet päinvastaisia. Sirpan mukaan hän on saanut miesmotoristeilta tukea ja kannustusta sekä kokenut miesten kunnioittavan sitä, että matkoilla hän on naismotoristina pärjännyt hyvin heidän joukossaan. Lisäksi esimerkiksi bensa-asemalla saamansa huomion Sirpa kokee pääosin olleen positiivista. Monet tulevat hänen mukaansa juttelemaan, kyselemään pyörästä, kehuun kaunista pyörää ja usein sanovat kunnioittavaan sävyyn: ”Miten noin pieni tyttö voi ajaa noin isoa pyörää”. ”Keskustelua käydään toki siitä, että kaikki eivät pidä motoristeista – mutta eiväthän kaikki tykkää karavaanareistakaan.” Jos-

kus Sirpa myös huomaa ohituksissa, että auto alkaa kiihdyttää, eikä haluaisi päästää moottoripyörää ohi, mutta nämä ovat olleet yksittäisiä tilanteita.

Luonnehdintaa naismotoristien ”äijämäisyydestä” tai kaikkien samankaltaisuudesta Sirpa ei vahvista, sillä naiset ovat hänen mukaansa jo sinällään erilaisia kuten miehetkin ja mukaan mahtuu niin naisellisia kuin äijämäisiäkin. Hän kuitenkin täsmentää, että jos nainen haluaa olla aina viimeisteltu, huoliteltu ja meikattu, niin moottoripyöräily ei varmasti ole hänen lajinsa. Vaikka Sirpan mukaan moottoripyöräilyyn yhdistetään paljon miehisiä elementtejä, näkee hän silti, että kysymys on kuitenkin viime kädessä ihmisen omasta persoonallisuudesta. Hänen oma periaatteensa on aina ollut säilyttää itselleen ominainen naisellisuus lajin maskuliinisuudesta huolimatta. Naisellisuus näkyy hänen harrastuksessaan muun muassa rakkautena kauniisiin sekä värikkäisiin ajovaatteisiin. Kokonaisuutena hän kokee naismotoristina olevansa positiivisen ihmetyksen ja kunnioituksen kohteena ja viime kädessä kuski siinä missä muutkin.

Sirpa lähettää vielä lopuksi terveisiä lukijoille: ”Elämä on tässä ja nyt – eilinen on mennyttä ja huomista ei kukaan tiedä – vaalikaa siis unelmianne! Turvallisia kilometrejä kaikille!”



Johanna Miettunen, Haaga-Helia

Vinkkilaatikko: aloittelevan naisen varusteet, hyvä peruspaketti

- * olka- ja kyynärpäsuojat
- * selkäpanssari
- * lonkka- ja polvisuojat
- * kypärä
- * ajotakki ja -housut
- * ajosaappaat ja -käsineet

Tiellä havaitsee nykyhetken hienouden

Johanna Miettusen moottoripyöräharrastus lähti hitaasti liikkeelle. Hän ajoi moottoripyöräkortin heti täytettyään 18 vuotta, mutta vasta seitsemäntoista vuoden jälkeen haave omasta pyörästä viimein toteutui: ”Viime kesänä lähdin eräänä lauantaina Vantaan Bike Worldiin katselemaan ajokkeja ja siltä reissulta löysin mustan Honda CBF600N – perusmotskarin.” Nyt ”Hontsukka” on hänen jokapäiväinen kulkupehkeensä paikasta toiseen.

Johanna ajaa enimmäkseen yksin ja vuonna 2010 kilometrejä tuli noin neljä tuhatta. Tänä vuonna ajokilometrejä on kertynyt jo kymmenisen tuhatta – Johanna ajaa lähes päivittäin. Töihin, kauppaan, kyläilemään... Lyhyen työmatkan ajaminen ei Johannasta ole ekoteko, mutta tuo eteen uusia tilanteita ja mukanaan ajovarmuutta.

Ensimmäisen yhteisajonsa Johanna ajoi MC UASin kanssa.

Hän kuuluu myös Suomenlinnan Viapori MC-kerhoon. Yhteisajossakin on puolensa: ”Yhteisajo on tietenkin erilaista ja on mahtava tuntea olevansa osa isompaa porukkaa”, hän kertoo. Hienoin kokemus on kuitenkin hänen yksin tekemänsä Suomen kiertoajelu kesälomallaan. Sukulaisten näkemisen ohella hän kertoo parasta olleen itsenäinen ajelu ja maisemien tutkiminen kiireettä.

Vaaratilanteiltakaan Johanna ei ole välttynyt. Taannoin pitkän päivän ajettuaan hän ajautui pientareen puolelle, mutta hätkähti onneksi hereille – hetkeä myöhemmin hän kuitenkin huomasi olevansa ajautumassa vastaan tulevien kaistalle. Silloin hän tajusi kaipaavansa unta. Väsymyksen lisäksi vaaratilanteita aiheuttaa liian suuri tilannenopeus esimerkiksi moottoriteiden rampeilla. ”Takana tulevien autoilijoiden painostuksesta ei kannata välittää: parempi ajaa omaa tahtia ja pysyä tiellä kuin lähteä uhmaamaan vieraita kaarteita”, Johanna neuvoo.

Johannan mielestä moottoripyöräily sopii kaikille ja pyörän selässä kokee maiseman ja liikkeen eri tavalla kuin esimerkiksi autoilla. ”Pyöräilläsä olet enemmän osa ohi liukuvaa maisemaa”, kuvailee Johanna. Hän suosittelee eniten hitaalla tempolla ajamista, jolloin voi nauttia näkymistä, tuoksuista ja

vapauden tunteesta. Johanna itse on kokenut paljon lyhyessä ajassa. Hän on saanut paljon positiivista palautetta sekä tutuilta että tuntemattomilta ihmisiltä. Hän myös kannustaa muita toteuttamaan haaveitaan moottoripyörän hankkimisen suhteen. Hänen oma ”Zorronhevossensa” on palvelut moitteettomasti ja on hänelle käyttöväline. ”Luotettava kumppani tekee matkanteosta mielekkäämpää”, hän toteaa. Johanna neuvookin valitsemaan moottoripyörän mieluiten omien mittojen, tarpeiden ja taitojen mukaan. Halpa harrastus moottoripyöräily ei ole. Johanna itse on hankkinut erilaisia varusteita hyvin maltillisesti. Hän painottaa hyvän kypärän tärkeyttä, koska sen läpi on nähtävä kaikissa eri olosuhteissa, myös yöllä. Hyvät varusteet tekevät ajamisesta mukavampaa, mutta lähinnä kyse on asenteesta ja kylmän- ja kuumansietokyvystä.. Kunnon laukusetti on myös reissaavalle moottoripyöräilijälle tärkeä varuste.

Motoilua mopoa isommalla

Vielä toistaiseksi Johanna ei itse ole liittynyt mihinkään naisten omaan moottoripyöräkerhoon, vaikka onkin niiden foorumeita tutkaillut. Hänen mukaansa ”motoilu” on naisilla yleistä ainakin mopoiässä, mutta monikaan ei ilmeisesti vaihda skootteriaan myöhemmin moottoripyörään,

sillä vastaan tulevat moottoripyöräilijät ovat useimmiten miehiä. ”Ajavia naisia ja eläviä esimerkkejä tarvitaan, sillä siten voidaan muuttaa joitakin luutuneita käsityksiä harrastuksesta. Itse en ole törmännyt negatiivisiin kommentteihin tai nälvimiseen. Pikemminkin miesten suhtautuminen on arvostavaa ja kannustavaa”, Johanna kertoo.

Johanna ei erityisemmin mieti sitä, mitä muut ajattelevat hänestä tai muista naismotoristeista. ”Iällä tai sukupuolella ei niinkään ole merkitystä tässä harrastuksessa. Ehkä tärkeintä on asenne ajamista ja ajamisen ehtoja kohtaan”, hän mietiskelee: ”cruisaillessa huomio kiinnittyy ympäristöön, mutta samalla mieli usein vapautuu arjen ongelmista, työasioista ja aikatauluista. Tiellä ollessani havaitsen usein nykyhetken hienouden ja edessä olevat mahdollisuudet. Olisihan se mahtavaa tehdä road trippi halki Amerikan moninaisten teitten ja toki prätäkäily antaa siivet unelmoimille.”



Độc lập, tự do, hạnh phúc

Vietnamissa moottoripyöräilijä saa aina itse huolehtia hengestään ja kysymyksiin halutaan aina vastata, vaikka asiaa ei tiedettäisi mitään. Laurean P2P opiskelija Mikko Kajander kiersi Vietnamia moottoripyörällä.

Matka kohdistui Vietnamiin, sillä tein vapaaehtoistyötä Thaimaassa kesällä 2010 ja halusin vielä nähdä lisää Aasian kaakkoiskolkkaa. Olin vuokrannut prätjän jokaisessa kaupungissa päästäkseni katselemaan ympäristöä vapaammin ja ilman aikatauluja. Ajaminen Vietnamissa osoittautui luultua helpommaksi, joten Hoi Anissa keräsin rohkeutta ja lopulta päätin vuokrata moottoripyörän kahdeksi viikoksi ja suunnata etelään.

Paikalliset liikennesäännöt: autoilija on aina etuoikeutettu

Moottoripyörä (joista suurin osa 125 cc) ja vietnamilainen ovat lähes erottamaton kaksikko ja lähtökohtaisesti moottoripyöräilyyn suhtaudutaan hyvin käytännönläheisesti. Autot ajavat surutta päin ja moottoripyöräilijät saavat aina itse huolehtia hengestään.

Sisämaassa ja vuoristoisilla alueilla tiet ovat täynnä reikiä ja asfalttia on paikattu hyvin huonolaatuisesti, sen vuoksi missään ei saa ajaa moottoripyörällä kovempaa kuin 60 km/h. Pyörä toimi koko matkan moitteettomasti. Ketjut joutui kirstimään kaksi kertaa, mikä maksoi korjaamossa noin 20 senttiä.



Vietnamissa ei vielä kierrätetä, vaan roskat heitetään suoraan lattialle.

Makujen ja maisemien harmoniaa

Maisemat ovat erityisesti vuoristoisilla alueilla uskomattomia. Tiet kiersivät vuoria mutkitellen ylöspäin, osittain viidakon keskellä, samaa reittiä jota Vietkongin sissit käyttivät suojausena huoltoreittinä Vietnamin sodassa. Korkeimmalla oleva kaupunki sijaitsee noin 2500 metriä merenpinnasta.

Yöpymispaikka maksoi 5-15 euroa per yö ja guest houset sekä hotellit olivat yllättävän hyvätasoisia hintaan nähden. En varannut yhtään majapaikkaa etukäteen. Katsoin matkaoppaasta kaupunginosan, jossa on halpoja hotelleja ja suunnasin sinne.



Hetmittäin sai nauttia kauniista maisemista ja rauhallisesta liikenteestä.

Vietnamissa on pieniä ruokakojuja joka paikassa. Usein menua ei ole, vaan esillä olevista raaka-aineista valitaan mieleiset tai sitten valittavana ei ole muuta kuin jokin tietty ruoka. Ravintoloitakin kyllä löytyy, mutta usein kojuissa ruoka on yhtä hyvää ja paljon halvempaa. Usein en ollut täysin varma mitä söin, mutta jos paikan valitsee niin, että paikallisetkin näyttävät siellä syövän, voi syödä suhteellisen rauhallisesti mielin.

Halpamatka?

Lennot olivat yhteensä noin 800€, matkavakuutus noin 80 €, viisumi 50€, rokotukset/lääkkeet noin 150€ ja matkan aikana kului käyttörahaa noin 1000€. Kaikista näistä paitsi matkavakuutuksesta ja rokotuksista olisi voinut säästää tilaamalla lentolipun oikeaan aikaan tai hankkimalla viisumin vasta perillä sekä elämällä vielä säästeliäämmin matkalla. Moottoripyörän vuokra oli kahdelta viikolta alle 70 €.

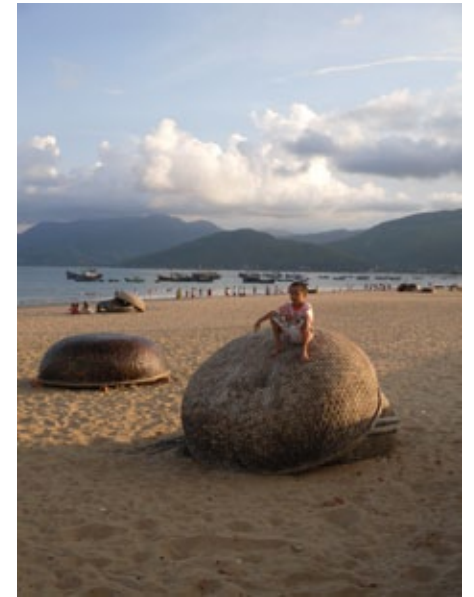
Vietnamissa eläminen hyvin halpaa verrattuna Suomeen. Kuukauden keskiansio on 70 euron paikkeilla. Budjettini ylittyi noin parilla sadalla eurolla. Matka oli kuitenkin hintansa arvoinen ja halpakin verrattuna vaikka kuukauden matkustamiseen Euroopassa.

Navigaattorina kynä ja paperia

Jos aikoo tehdä itsenäisen moottoripyörämatkan, kannattaa yrittää hankkia kunnon kartta jo Suomesta. Itse en sellaista Vietnamista löytänyt, vaan kyselin usein matkan varrella tietä. Englantia ihmiset ei juurikaan puhu, joten toistelin vaan määränpäini nimeä tai kirjoitin sen paperille. Vietnamilaiset haluavat aina auttaa ja auttavat joskus myös silloin, kun eivät oikeastaan edes tiedä vastausta kysymykseen. Mielipidettä kannattaakin kysyä muutamalta eri ihmiseltä. Yleensä ihmisiä kuitenkin kertyy itsestään auttamaan ulkomaalaisia. Kannattaa ottaa mukaan myös oma kypärä, Vietnamissa yleisesti saatavilla olevat kypärät ovat aika laaduttomia.

En välttämättä uskalla suositella omaehtoista moottoripyörämatkaa, sillä liikenne on siihen totuttomalle vähintäänkin erikoista ja tienviitat ovat aika puutteellisia. Itse kuitenkin jatkan tulevaisuudessaakin omatoimimatkoja. Ennen matkaa kannattaa lukea esimerkiksi Madventuresin matkaopas itsenäiselle matkailijalle. Useilta paikkakunnilta voi myös vuokrata oppaan sekä pyörän.

Kauppareissu paikallisen kotiin
Usein pienet kaupungit ovat samalla perheiden koteja joten jo pelkkä kaupassa asioiminen voi tuntua hyvin henkilökohtaiselta. Tavallinen ja eläväinen elämä näkyy joka paikassa, kaupungeilla ja maaseuduilla, junissa ja busseissa, tien päällä ja tien varrella.



Väsyrnyttä motoristia virvoittivat Etelä-Kiinan meren aallot.



Vietnamin sosialistinen tasavalta

Pääkaupunki: Hanoi

Pinta-ala: 329 560km²

Väkiluku: 88 577 000

Valuutta: dong

Aikavyöhyke: UTC +7

Motto: *Độc lập, tự do, hạnh phúc*

(*Itsenäisyys, vapaus, onnellisuus*)

Haluatko jäseneksi?

Kiinnostuitko yhdistyksen toiminnasta? Näin voit liittyä jäseneksi MC UAS FINLAND Ry:een

Voit liittyä jäseneksi, jos työskentelet suomalaisessa ammattikorkeakoulussa
Täytä lomake osoitteessa <http://www.mcuas.fi>
Saat tiedon hyväksymisestä jäseneksi sähköpostiisi
Jäsenmaksu on 30 € vuodessa