



# WHEELERS

MC Universities of Applied Sciences ry:n jäsenlehti  
TOUKOKUU 2011 numero:1



## Kontiorallin taikaa

**Suomen Moottoripyörä-  
museo avaa ovensa**

**Mp-messut 3-6.2**

**Arkea moottoripyöräpoliisin  
kyydissä**

**Ihmiset MC UAS Finlandin  
takana**

**Iron Butt**

**Höyryvelosipeidistä Superbike-  
pyöriin**

## MC Universities of Applied Sciences – moottoripyöräkerhon ensimmäinen toimintavuosi 2011.

Ajatus moottoripyöräkerhon perustamisesta ammattikorkeakouluissa työskenteleville ammattilaisille syntyi vuonna 2010, kun kauniina kesäpäivinä ajelin Keski-Suomen teillä yhdessä poikieni Nicon ja Tommyn kanssa. Työskenneltyäni ammattikorkeakouluissa jo n. 15 vuoden ajan, on ammattikorkeakoulusta muodostunut keskeinen osa ammatti-identiteettiäni. Moottoripyöräkerho tuntui mahdollisuudelta tutustua ja verkostoitua ammattikorkeakouluissa työskenteleviin ammattilaisiin vahvistaen yhteistä ammatti-identiteettiä.

Lämpimät kiitokset haluan esittää perustajajäsenille, jotka lähtivät kanssani perustamaan MC Universities of Applied Sciences Finland – moottoripyöräkerhoa: Hannu-Antero von Brandenburg, Satu Hyökki, Mikko Karppanen ja Taina Viiala. Moottoripyöräkerhon perustamisjulistuksen allekirjoitimme 10.10.-10, jossa vakuutimme, haluavamme kehittää ja ylläpitää ammattikorkeakouluissa innostusta moottoriurheiluun erityisesti moottoripyöräilyyn, sekä kasvattaa mielenkiintoa moottoripyöräilyyn erityisesti lakien-, asetusten-, liikennesääntöjen hengessä. Asetimme tavoitteeksemme myös kasvattaa moottoripyöräilyn liikennekulttuurin ja -turvallisuuden vaatimuksista selvillä olevia, taitavia ja huolellisia kuljettajia sekä edistää ammattikorkeakouluissa työskentelevien verkostoitumista, toisilta oppimista ja työn iloa.

Eriyiskiitoksen haluan esittää perustajajäsen Mikko Karppaselle, joka teollisena muotoilijana on luonut moottoripyöräkerholle tunnuksen, jota voimme kerhon jäsenenä ylpeänä kantaa. Hän on luonut moottoripyöräkerholle myös visuaalisen ilmeen rakentaen www-sivustomme (www.mcuas.fi). Eriyiskiitokset myös liiketalouden koulutusohjelman opiskelijoille (Laurea P2P, Tikkurilan Laurea), jotka ovat toteuttaneet tämän MC Universities of Applied Sciences Finland – moottoripyöräkerhon ensimmäisen lehden projektiohjelmaan.

Moottoripyöräkerhon ensimmäisen toimintavuoden tärkein tapahtuma on

kokoontumisajo, joka järjestetään 19.-21.6.2011. Moottoripyöräkerhon ensimmäinen vuosiseminaari toteutetaan laajalla metropolialueella siten, että sen myötä perehdytään ammattikorkeakoulujen strategiseen FUAS-liittoumaan (Federation of Universities of Applied Sciences), jonka muodostavat Hämeen ammattikorkeakoulu, Lahden ammattikorkeakoulu ja Laurea ammattikorkeakoulu.

Hyvä AMK-kollega ja MP-harrastaja! Haluamme kutsua sinut mukaan moottoripyöräkerhoomme. Meitä ei ole vielä paljon, mutta toivomme, että ensimmäisen toimintavuotemme myötä jo enemmän. Toivotamme sinut tervetulleeksi luomaan ammattikorkeakouluammattilaisten yhteistä MP-kulttuuria ja -perinteitä sekä viihtymään yhdessä, hyvässä seurassa!

Toivottavasti tapaamme jo moottoripyöräkerhomme ensimmäisessä vuosiseminaarissa kesäkuussa.

*Jouni Koski  
Hallituksen puheenjohtaja*





## Kontiorallin taikaa



Metsäteillä hiekka pölyää

Viimeistä kertaa avoimelle yleisölle järjestetty Kontioralli sijoittui vuodelle 2010. Nykyään järjestäjähdistyksen MP69 jäsenet saavat osallistua kyseiseen tapahtumaan. Vaikka tapahtuma on tänä päivänä muilta suljettu, käsittelee MP69 järjestö tuhansia jäseniä, joten kävijäkunta tuskin tulee romahtamaan. Tämä artikkeli on kirjoitettu antamaan yleiskuva Suomen yhdestä suurimmasta koontumisajosta ja maustettu muutamalla kuvalla parin menneen vuoden tunnelmista.

Kontioralli on vuosittain heinäkuun alussa järjestettävä Moottoripyöräkerho 69 ry:n tapahtuma, joka on

Suomen vanhin ja tunnetuin koontumisajo. Kontioralli järjestettiin vuonna -67 ensimmäistä kertaa Venevain järjestäjähdistyksen MP69 jäsenet saavat osallistua kyseiseen tapahtumaan. Vaikka tapahtuma on tänä päivänä muilta suljettu, käsittelee MP69 järjestö tuhansia jäseniä, joten kävijäkunta tuskin tulee romahtamaan. Tämä artikkeli on kirjoitettu antamaan yleiskuva Suomen yhdestä suurimmasta koontumisajosta ja maustettu muutamalla kuvalla parin menneen vuoden tunnelmista.

Tapahtumien kulkuun liittyy kontiopalkintojen jako, jotka myönnetään pisimmän matkan ajaneille kevytmoottoripyöräkuljettajalle, suomalaiselle mies- ja naiskul-

jettajalle, ulkomaalaiselle mies- ja naiskuljettajalle sekä vanhimmalle seniorille. Vuosien mittaan erilaisia palkitsemisperusteita on myös ollut ensimmäiseen kontioralliin osallistunut, joka saapui Huippukontioon 2007 sekä 40 kertaa yhtäjaksoisesti Kontiorallissa käyneet 2009.

Osallistuminen ei ole sidottu pyörän laatuun tai merkkiin ja paikalla on ollutkin joka vuosi niin enduro-, matka-, kyykky-, custom- sekä piikkipyöriä, joka vuosi joku saapuu paikalle myös mopilla.

Kuvat: Wilman Veljet



[www.star-service.fi](http://www.star-service.fi)

**YAMAHA** **PEUGEOT**

**KYMCO** **CEMOTO**

**SYM** **Beta**

**RIEJU** **MH**

**Star Service**

**NETTIKAUPPA - TALVISÄILYTYS**  
**HUOLLOT - RENKAAT - VARAOSAT**  
Aamuruskontie 6, 2.krs, 00750 Helsinki



### Näin voit liittyä jäseneksi MC UAS FINLAND Ry:een

- Voit liittyä jäseneksi, jos työskentelet suomalaisessa ammattikorkeakoulussa
- Täytä lomake osoitteessa [www.mcuas.fi](http://www.mcuas.fi)
- Saat tiedon hyväksymisestä jäseneksi sähköpostiisi
- Jäsenmaksu on 30 € vuodessa



## Suomen Moottoripyörämuseo avaa ovensa 28.5.2011

Moottoripyöräilijöiden kesän 2011 ehdoton nähtävyys Suomen Moottoripyörämuseo avaa ovensa 28.5.2011. Kansainväliset avajaiset järjestetään Hymyilevän motoristin kevätpäivän yhteydessä.

Moottoripyörämuseo tulee olemaan enemmän kuin perinteisellä museolla yleensä käsitetään. Siitä tulee paikka, jossa viihdytään, käydään usein ja jota tullaan katsomaan kauempaakin, kertoo Suomen moottoripyörämuseon avainhenkilö Riku Routo. Suomen moottoripyöräkulttuuri on vielä nuori ja kokee paraikaa suurta muutosta. Arvostus alaa ja sen kulttuuria kohtaan kohoa Suomessa hieman muuta maailmaa jäljessä, sillä muualla se on todella suosittua.

Riku Routo on kerännyt koko elämänsä moottoripyöräilyn liittyviä vanhoja tavaroita ja nyt kauan taltioidut tavarat saadaan vihdoin esille. Esitteillä Suomen moottoripyörämuseossa on Roudon itse keräämiä sekä muilta yksityisiltä alan ihmisiltä saatuja tavaroita. Osa näytelyn tavaroista on saatu jopa lahjoituksina. Museossa vierailijat voivat nähdä esimerkiksi 39 kappaletta Pietarista tulleita Harley Davidsonin sotamoottoripyöräiden moottoreita ja näytillä on myös Peugeot moottoripyörä vuodelta 1911. Museon ehdoton vetonaula on vuoden 1935 Harley Davidsonin lisenssillä Japanissa valmistettu Rikuo-moottoripyörä. Esillä on myös muun muassa Jarno Saarisen käyttämä nahkainen ajopuku, jolla hän voitti maailmanmestaruuden vuonna 1972.

Museo on ollut pitkäaikainen haave, joka vihdoin toteutuu ja tavarat saavat arvoisensa paikan. Rakentaminen on sujunut hyvin ja odotusten mukaisesti. -Meillä on ollut sitoutu-

nut ryhmä sponsoreita ja tukiryhmiä, jotka ovat auttaneet, kiittää Riku. -Ihmiset ympäri Suomea ja ulkomaillaakin ovat olleet todella innoissaan projektista ja odottavat innolla avajaisia. Jo nyt on tullut eri kerhoilta yms. kyselyitä ja varauksia, että he haluavat kokoontua museolla kesällä, kertoo Riku.

Museolle sovitaan yhä ja on tähän mennessä jo nyt sovitettu useita MP-kerhojen kokoontumisia, merkkipäiväisiä ja esimerkiksi Naismotoristipäivä, Offroad-päivä, rakennettujen pyöräpäivä sekä erilaisia kokoontumisia klassikko ja urheiluautoille. Tapahtumaa museolla siis riittää! Museon ihanteellinen sijainti Vesijärven rannalla tarjoaa myös muutoin aurinkoisien kesäpäivien vieton ympäristön ihme nähtävyyksineen.

Riku Routo (vas) ja Paul Teutul Orange County Choppersin perustaja

Kansainväliset avajaiset järjestetään lauantaina 28.5.2011 Hymyilevän motoristin kevätpäivän yhteydessä. Sunnuntaina 5.6.2011 Mukkulassa myös TT-ajot!

Viralliset avajaiset järjestetään 10.-12.6.2011 isona spektakkelina, jolloin on luvassa muun muassa livemusiikkia ja arvokkaita kutsuvieraita!

Museo sijaitsee Niemen satamassa (Veistämönkatu 1, 15140 Lahti).

Museo ja Ace Corner ovat alustavasti auki kesällä tiistaista sunnuntaihin klo 9-21 aina syyskuun loppuun asti. Lisätietoa Suomen Moottoripyörämuseosta [www.moottoripyoramuseo.fi](http://www.moottoripyoramuseo.fi).

**thomas** your business. your people. but better

#### KULJETTAJA!

Tunnista oma toimintatyyli kuljettajana/ työtoverina/ esimiehenä ja mitä sinun tulisi tietää muiden erilaisuudesta saadaksesi oman tahtosi perille/kulkiessasi sinne minne tahdot.

Autamme sinua ja työtoveriasi mm. näissä asioissa.

Yhteydenotot:

Oy SLG Thomas International Ab/toimistomme  
09-174 700 tai konsulttimme Jari Rantanen 0400 699 787





# MP MESSUT

## 3. - 6.2.2011

Suomen suurin ja kaunein moottoripyöräharrastajien ja alan yrittäjien kokoontuminen MP-messut 2011 järjestettiin jälleen 2.-5.2.2011 Helsingin Messukeskuksessa. Kävijöitä koko tapahtuma keräsi yhteensä 66 251 ja tarjolla oli neljä hallillista – yli viiden jalkapallokentän verran – motoristin taivasta. Tarjolla oli kaikkien tärkeimpien merkkien edustajien lisäksi menevää viihdettä: ajonäytöksiä, työnäytöksiä ja tietoisuuksia. Wheelersin toimitus kävi tutustumassa messujen tarjontaan.

**INTENSIO**

**Mitattavaa asiakashyötyä**

**K**  
GUSTAV KÄSER TRAINING INTERNATIONAL®

*your global partner for management and sales training*  
*Results count!*

www.gustavkaeser.com +358 50 5666 763



## ARKEA MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN KYYYDISSÄ

Haastattelimme moottoripyöräpoliisi ylikonstaapeli Kimmo Järvisä MP-messuilla Helsingin Messukeskuksessa torstaina 3.2.2010. Hän on iältään 41-vuotias ja on toiminut moottoripyöräpoliisina vuodesta 1992 alkaen. Tällä hetkellä hän työskentelee ylikonstaapelina Liikkuvassa poliisissa Helsingin yksikössä. Katsotaanpa, mitä sanottavaa hänellä on moottoripyöräpoliisin työstä ja siihen liittyvistä asioista.

**Millaista on arki moottoripyörän kyydissä? Millainen on moottoripyöräpoliisin työpäivä?**

Työpäivä alkaa Malmilta. Ensin laitetaan päälle varusteet, eli moottoripyöräpoliisin asu varusteineen kaikkineen. Sen jälkeen meillä on ryhmän kanssa Malmilla aloituspalaveri, jossa käydään läpi, missä ollaan, minkälaisia tehtäviä tehdään ja millä kokoonpanolla lähdetään liikenteeseen. Sen jälkeen me siirrytään autohallille, jossa moottoripyörät ovat säilytyksessä. Alkuun tarkistetaan moottoripyörän kunto ja varustelu. Sen jälkeen me lähdetään tien päälle. Joka päivälle meillä on määrätty tietty teema tai tietty suunta, eli että mennään jollekin alueelle ja toimitaan siellä poliisitehtävissä. Poliisitehtäviä monenlaisia. Itse olen Liikkuvassa poliisissa ja työtehtävät painottuvat liikenteen valvontaan. Lähimmän partion periaatteella voisi sanoa, että tehtäviä on laidasta laitaan. Itse työ tapahtuu ryhmässä. Ryhmässä on yksi siviili-auto, kaksi tunnuksin varustettua poliisiautoa ja kaksi tai kolme moottoripyörää. Me lähdetään ryhmänä johonkin suuntaan ja tehdään ryhmänä töitä, ei kuitenkaan välttämättä että oltaisiin koko ajan vieressä, vaan kuitenkin toisiaan auttaen.

Normaali työpäivä meillä on, että me kokoontutaan

kaksi kolme kertaa johonkin ja pidetään jotakin tiettyä teemavalvontaa sekä välissä tehdään yksikseen tai erikseen erilaisia poliisitehtäviä, mutta lähinnä liikenteeseen painottuen.

**Miten moottoripyöräpoliisin työ eroaa muiden poliisien työtehtävistä?**

Pääero on se, että moottoripyörän päällä on vain yksi poliisi. Autopareittain kuin lähdetään, niin pääsääntöisesti siellä on kaksi poliisia. Suuri eroavaisuus on se, että vaikka työtä tehdään ryhmässä, niin työ tapahtuu yksin. Yksi eroavaisuus on se, että ollaan säiden armoilla ja sitä kautta työ on myös fyysisempää.

**Milloin moottoripyöräpoliisit työskentelevät? Mitä moottoripyöräpoliisit tekevät talvisin?**

Lämmittelykurssien jälkeen alkaa ajokausi. Ensimmäiset lämmittelykurssit pidetään huhtikuun puolivälin paikkeilla ja osa siirtyy toukokuulle asti. Ajokausi kestää huhtikuusta loka-marraskuulle, riippuen säästä, työtehtävistä ja miten pystyy käyttämään moottoripyörää. Talvella työtehtävät ovat samat, mutta liikkumisväline on eri eli ollaan autopartiossa ja pääsääntöisesti siellä on kaksi poliisia autossa.

**Millaisia ovat moottoripyörät, joilla moottoripyöräpoliisit kulkevat? Onko kaikilla**

**moottoripyöräpoliiseilla samanlainen pyörä? Onko jokaisella moottoripyöräpoliisilla "nimikopyörä"? Millä perusteella moottoripyörät hankitaan?**

Riippuu yksiköstä, kuinka monta on moottoripyöräpoliisia ja kuinka monta on pyörä. Meillä Helsingin yksikössä joka pyörälle on yleensä kaksi kuljettajaa. Yksi kuljettaja on vastuukuljettaja, joka vastaa pyörästä ja aina kun hän tulee töihin, hän lähtee sillä pyörällä. Jos hän ei tule töihin, pyörällä lähtee niin sanottu kakoskuljettaja. Meillä on tällä hetkellä valtamerkkinä Yamaha. Meillä on Yamahan FZS tuhatkuutiosta pyörää ja Yamahan FJR 1300-kuutiosta pyörää. Aikaisemmin meillä oli BMW-merkkisiä pyöriä, mutta tällä hetkellä Yamaha on se valtamerkki. Lisäksi meillä on joitakin enduro-pyöriä ja sitten meillä on siviilipyöriä, joita on erilaisia merkkejä. Valtionhankinnat tänä päivänä pitää kilpailuttaa ja moottoripyörät hankitaan testien perusteella. Kriteereit ovat hinta, huolto, käännyvyys ja ergonomisuus. Sopimuksia pyörästä tehdään useammaksi vuodeksi.

**Työskentelevätkö samat henkilöt moottoripyöräpoliiseina vuosittain vai vaihtuvatko henkilöt?**

Pyörämiehillä on työtehtäviä useamman vuoden ja siihen

tähdätään sillä itse koulutus kestää seitsemän viikkoa, neljä viikkoa syksyllä ja kolme viikkoa keväällä, mikä on melko pitkä aika. Myös varusteiden hankinta on kallista. Mitä useamman vuoden moottoripyöräpoliisi ajaa, niin sen parempi. Ensimmäiset pari vuotta on töissä opiskelua, sen jälkeen voidaan sanoa, että kaveri osaa hommat. Meillä ei ole mitään sopimuksia asian suhteen. Jos joku haluaa siirtyä muihin tehtäviin, niin sitten siirtyy. Mutta niitä on onneksi aika vähän. Aika hyvin tilannetta kuvastaa se, että olen ajanut vuodesta -92 lähtien moottoripyörää ja ollut samassa työpaikassa töissä. Jos terveys kestää, ajan eläkkeelle asti.

**Millaiset ovat vaatimukset moottoripyöräpoliisiksi?**

Ensimmäiseksi pitää olla töissä sellaisessa yksikössä, jossa on moottoripyöräpoliiseja. Jos yksikössä tarvitaan uusia moottoripyöräpoliiseja, sieltä lähetetään pääsykokeisiin. Pääsykokeet ovat Lopella Räyskälässä ja ne kestävät kaksi päivää. Siellä on teoriakoe, fyysisiä kokeita ja ajotaidollinen testi. Jos pääsykokeista pääsee läpi, alkaa seitsemän viikkoa kestävä kurssi. Maksimi-ikä on 31 vuotta, sillä työ on fyysistä ja jotta saadaan enemmän käyttövuosia irti.

**Millainen on tyypillinen moottoripyöräpoliisi? Onko olemassa jokin moottoripyöräpoliisin stereotopia?**

Muutama vuosi sitten me kysyttiin kaikilta moottoripyöräpoliiseilta tiettyjä kysymyksiä. Muistelin, että keski-ikä pyöriä 40 ikävuoden paikkeilla, Keskimääräinen moottoripyöräpoliisi 40 vuotta, keskipaino oli 83-84 kg, keskipituus noin 182 cm,

keskimäärin 1,2 lasta. Ei ole olemassa mitään stereotypiaa. Sanotaan, että lähtökohdat ovat ne, että tykkää moottoripyöräilyä, pitää selviytyä yksin työtehtävistä ja pitää olla riittävä fyysinen kunto. Asenteen pitää myös olla kohdillaan.

**Mikä rajoittaa moottoripyöräpoliisin työtä? Onko olemassa joitain rajoituksia?**

Lähtökohdatilanne on se, että ollaan moottoripyöräpoliiseja, jos mennään piiriin ja on esimerkiksi hälytystehtäviä, niin mennään autolla. Rajoittavia tekijöitä ovat keuhkosuhteet ja työturvallisuusasia: voiko toimia yksin vai pitääkö pyytää kaveria mukaan.

**Moottoripyöräilevätkö moottoripyöräpoliisit myös vapaa-ajallansa?**

Osa moottoripyöräilee ja osa ei. Meitä on samalla lailla kuin muitakin monenlaisia – osa on intohimoisia, mutta suurin osa ei aja, koska se on työtä.

**Mikä on mieleenpainuvuin kokemus työssä moottoripyöräpoliisina?**

Toisaalta niitä asioita on paljon, voi olla jopa sellainen asia, että joskus illalla työtehtäviä tehdessä oikein hienolla tiellä auringonlaskun aikaan on makeet maisemat ja tulee mieleen "onpa mulla upea ammatti". Se että talvella on moottoripyörämessut ja pääsee tapaamaan motoristeja, on yksi hieno juttu myös. Joskus seuranta-ajot, kansankiehellä "takaa-ajot" jäävät mieleen, sillä ne ovat osalta myös vaarallisia.

**Mitä turvallisuusvinkkejä ja -neuvoja voisitte antaa moottoripyöräileville lukijollemme?**

Ensimmäinen asia on selkeästi se, että tutustuu ensin moottoripyöräänsä eli tietää miten se toimii ja sen jälkeen menee harjoittelemaan mielellään suljettuun paikkaan. Ensin voisi harjoitella myös jollakin kurssilla. Sitten kun liikutaan liikenteessä, pitäisi ennakoida ja valmistautua tilanteisiin. Ensiksi siis on se että opettelee ajamaan ja sitten on asennepuoli – nämä kaksi asiaa ovat selkeästi ne, joissa on puutteita.



## Ihmiset MC UAS Finlandin takana

Jäsenlehden ensimmäisessä numerossa haastattelemme distyksen perustettiin. Hallituksen jäsenistö esittelee itsensä

yhdistyksen hallituksen jäseniä, joiden ansiosta yhdistyksen perustettiin. Hallituksen jäsenistö esittelee itsensä



Nimi: Jouni Koski  
Asuinpaikkakunta: Akaan Toijala  
Tehtävä hallituksessa: Hallituksen puheenjohtaja



Nimi: Taina Viiala  
Tehtävä hallituksessa: Varapuheenjohtaja



Nimi: Mikko Karppanen  
Asuinpaikkakunta: Lahti  
Tehtävä hallituksessa: Sihteeri ja web-master



Nimi: Satu Hyökki  
Asuinpaikkakunta: Tuusula  
Tehtävä hallituksessa: talousasiat ja Facebook -ryhmä



Nimi: Hannu von Brandenburg  
Tehtävä hallituksessa: jäsenrekisterivastaava

1. Ystävänä pitkäaikaisen suostuttelun tuloksena kokeilin hänen pyöräänsä (Kawasaki 500 EN). Lyhyen ajatuokion (n. 30 min) jälkeen ilmoitin välittömästi, että olen löytänyt uuden harrastuksen.

2. Vasta muutamia vuosia, vaikka moottoriajoneuvot ovat aina kiinnostaneet kovasti. Mm. vanha moottorikelkka (550 cc) on ilahduttanut minua kovasti talvisin vielä pidempään. Jälkeenpäin olen hämmästellyt, että en löytänyt pyöräilyä aiemmin, vaikka aikoinaan kevarin hankkimatta jättäminen harmitti kovasti.

3. Ikimüistoinen. Tämä harrastus on minua varten - se on siinä.

4. Kevyt pikkucustom (250 cc), jolla oli hyvä harjoitella pyörän hallintaa.

5. Yamaha XV (535 cc) vm. 1996, alkuperäinen peruscustom. Pyörä on samalta vuodelta, jolloin aloitin työt ammattikorkeakoulussa eli se symboloi minulle paljon.

6. Yhteiset ajoretket lämpiminä kesäpäivinä, jolloin poikani Nico tai Tommy ovat olleet kyydissä.

7. Olen lähinnä keskittynyt ajamiseen - aina, kun siihen on ollut tilaisuus. Ajan kuitenkin vain vapaa-ajalla eli työmatkoja en ole - ainakaan vielä - pyöräillyt. MC UAS Finland - moottoripyöräkerhon löydän varmasti uusia ulottuvuuksia harrastukseeni. Olen jo oppinut monta "niksiä" pyöräileviltä kollegoiltani.

8. Pyörän merkityksestä kertonee aika paljon, että olen jo päättänyt, mikä on seuraava pyöräni, kun henkilökohtainen merkkipäivä joskus koittaa Yamaha Dragstar Classic (1100 cc) - ehdottomasti käytettynä. En olisi muutama vuosi sitten uskonut, että innostun siitä harrastuksesta niin paljon. :-)

1. Vuonna 1998 mieheni osti ao. pyörän ja siitä lähtien olemme olleet motoristeja.

2. Motorisoidut pyörät jo pitkään, ajoin mopolla ikävuodet 16-18 :). Moottoripyöräajokortti on myös.

3. 16-vuotiaana serkun moottoripyörällä, en muista merkkiä, mutta keltainen - ehkä japanilainen pyörä.

4. Ensimmäinen oma pyörä on hankintavaiheessa, madallettu BMW voisi olla kiva.

5. Ohjaan enimmäkseen takapuskurilta.

6. Kesäiset kokoontumisajot, esim. ajo 60 pyörän letkassa Hangon seudulla - aurinkoinen päivä, hyvä fiilis ja paljon samanhenkisiä pyöräilijöitä.

7.1-3 kokoontumisajoa per kesä plus omat reissut päälle mieheni kanssa. Jonkin verran muita tapahtumia ja näyteikkunan takana kuolaamista kts. vastaus 4.

8. Tämä asia tulee yhdistämään Suomen amkilaiset motoristit - upea juttu!

1. Silloin joskus -70 luvulla kavereiden "keveareilla" tuli harjoiteltua. Siihen se sitten jäi kun mopo kausi meni ohi ja piti hankkia ajokortti ja auto.

2. Aloitin uudelleen joskus tuossa 1999 aikana uudelleen pyöräilyn.

3. Joskus 1970 tienoilla kaverin kevytmoottoripyörällä ajaminen (taisi olla Yamaha 80cc)

4. Ensimmäinen oma moottoripyörä oli Suzuki GR 650 1987 mallia

5. Tällä hetkellä pyöränä on Kawasaki Z7s.

6. Niitä on monia mutta ehkä parhaimpia on ajaminen kesäyönä mutkasta tietä, kesäisessä suomessa. Muutama tällainen kokemus on, ajoin aika myöhään yöllä ja kaikki värit ja tuoksut olivat jollain tavoin erityisen voimakkaita. Tällaista ei voi kokea autolla ajaen.

7. Kyllä, jonkin verran olen käynyt Kontio rallissa ja tietyksi MP-näytelyissä.

8. Moottoripyöräily on kokonaisvaltainen kokemus kun ajaa moottoripyörällä ei oikein voi tehdä mitään muuta vaan on keskittävä siihen ajo tapahtumaan, siinä on sen viehätys.

1. Itselläni ei ole moottoripyöräilyyn oikeuttavaa ajokorttia, mutta olen innokas takaritsillä matkustaja. Innostuin pyöräilystä mieheni Samin vanavedessä.

2. Pari ensimmäistä ajokautta sen jälkeen kun mieheni ajoi kortin, ajelimme lainapyörillä ja teimme kyllä muutaman pidemmän reissunkin. Se toki ruokki halukkuutta hankkia oma kaksipyöräinen alle, ja näin tapahtuikin keväällä 2010.

3. Lainapyöräajan ensimmäisenä kesänä ajelimme lähinnä Honda CB 750:llä. "Seven-fifty" soveltui hyvin siihen alkuun, kaksi päälläkin ajoon. Seuraavan kesän lainapyörä olikin sitten täysin erityyppinen, Yamaha 1200 W-Max. Ei pyöränä ihan sitä meidän tyyppiä.

4. Ensimmäinen oma ja samalla nykyinen pyörämme on Yamahan tuhatkuutioinen Fazerin sininen. Kyseinen pyörä oli ollut mieheni haave jo pidemmän aikaa. Olemme olleet Fazuun kyllä tosi tyytyväisiä, hienoa oli löytää hyvin pidetty yksilö käytettynä.

5. Omalla pyörällä tehty ensimmäinen pidempi reissu Viron Pärnuun toimi hyvänä harjoitusreissuna tulevien kesien haaveissa oleville Euroopan turneille.

6. Enemmähän tuo harrastaminen meillä keskittyy ajokauden aktiivisuuteen eli kavereiden kanssa ajelut ja ajoretkien suunnittelut on sitä parasta antia.

7. Lapsiperheessä harrastaminen on joskus melkoista tasapainoilua, mutta aikaa kahdenkeskelle ajelullekin on yllättävän hyvin riittänyt. Ja tuohan kaksipyöräinen itse asiassa lisää "liikkuvuutta" yhden auton perheeseen.

1. ja 2. Kaikki sai alkunsa siitä, kun lapsena katseltiin silmät pyöreinä isompia kavereita moottoripyörän päällä. Ainakin lapsuuden 1960-luvun Tampereella oli moottoripyöräjäjä, joita ihailtiin ja toisaalta pelättiin. Muistaakseni kuvassa oli ainakin Triumph -merkisiä... Muitakin englantilaisia saattoi olla.

3. Allekirjoittanut ei koskaan omistanut mopoa, mitä nyt vähän kavereiden ajokeilla vähän ajeltiin. Hauskin muisto oli, kun samassa talossa asunut paljon isompi poika antoi meidän lasten eräänä iltana ajella (ilman bensaa) omalla kevarillaan... Alamäkeen ajaen oli puolen kilometrin reissu ja toinen ylämäkeen.

4. ja 5. Ensimmäisen oman "mopon" hommasin vuonna 2005, tosi romun vanhan Hondan. Opin sillä ajamaan moottoripyörää. Noin vuoden kuluttua ostin käytettynä Ducati Monster 620- moottoripyörän. Sillä olen sitten viimeiset vuodet ajellut.

6. Mitään megapitkiä reissuja ei ole, ainakaan vielä, ajeltu. Eräänä kesänä ajelin armottomassa kaatosateessa Lopelle Ilmes-meetingiin. Sää sitten kyllä onneksi vaihtui ja oli erittäin hieno reissu... Yleensä olen ajellut muutaman tunnin pyrähdyskiä Tuusulan, Nurmijärven tai Porvoon suuntaan. Hienot maisemat ja mutkittavat kauniit tiet sekä hyvät fiilikset...

7. Moottoripyöränäyttelyissä käyn aika ajoin sekä luen moottoripyörälehtiä.

8. Mielestäni moottoripyöräily on hyvä harrastus. Kukaan ystäväistäni ei ole loukkaantunut maantiellä enkä itsekin ole onneksi edes kaatunut pyörällä. Yhä enemmän olen varmistunut siitä, että jokaisen ajan kannattaa satsata kunnolliseen harjoitteluun ja turva-ajatteluun. (Tien päällä vaaratilanteita ilmenee melkein joka ajokerralla, vaikka olenkin huolellinen ajaja).

Ei sitten muuta kuin Steppenwolfin "Born to be wild"- kappale soimaan ja baanalle...

## Veijo Ilmavirta - yhdistyksen ensimmäinen jäsen

Veijo Ilmavirta on 63-vuotias Laurean ammattikorkeakoulun hallinnossa työskentelevä MC UAS:n jäsen. Hän osti ensimmäisen moottoripyöränsä jo opiskeluaikoinaan vuonna 1970. Pyörä oli Venäläinen IC Planeta 350 cc, joka palveli Veijoa kolme kesää. Pitkän tauon jälkeen vuonna 2007 hän osti Condor Ducati 350 A -moottoripyörän, joka on Sveitsin armeijan ja rajavartioston pyörä vuodelta 1975. "Maastossakin kelloinen peruspyörä, ei turhaa voimaa eikä kierrosherkkyttä mutta kuitenkin riittävä sitkeys pienimuotoiseen ajoon. Pyörä ei kuitenkaan ole kovin mukava pitkille matkoille". Veijo osti keväällä 2009 myös toisen museoajoneuvotason moottoripyörän, harvinaisen Honda CBX 550 -pyörän vuodelta 1983. "CBX oli kohtuullisesta koostaan huolimatta erityinen voimapesä ja hyvin kierrosherkkä, mikä oli osasyynä kaatumiseen toisella ajoreissulla. Myin pyörän kunnostuksen jälkeen pois." Unelmiensa pyöräksi Veijo paljastaa museoajoneuvon ikää lähestyvän 1000cc-koneella varustetun BMW 100:n. Hänen mielestään se on tyylikäs ja jäykkä pyörä, jossa on turvallinen kardaniveto, mutta siinä ei ole turhaa machoilua tai tehoihin pyrkimistä.

Veijo kertoo upean fiiliksen ja vapauden tunteen olle evänsä, mikä saa hänet nousemaan kaksipyöräisen selkään keväisin. "Kun lumet alkavat sulaa, alkaa kummasti houkuttamaan autotalliin ja kokeilemaan pyörän käynnistämistä." Moottoripyöräilyyn liittyy usein myös erityisiä muistoja, joita ajokilometrien aikana on kerty-

nyt. Kesäkilometrit Lammin kunnassa pro gradu -aineistoa kerätessä ovat jääneet Veijon muistoihin. "Erityisen mielenpainuvia olivat ajot lämpiminä kesäiltoina maaseudun rauhallisilla hiekkateilla. Muuta liikennettä ei juuri ollut, kunhan muusti varoa lehmä, jotka silloin tällöin karkasivat ajoradalle. Lämmin ilma hiveli ihoa. Ajaessa laaksoihin ja painanteisiin saattoi tuntea ilman viileyden ja kosteuden. Kaikki maaseudun tuoksut ja hajut olivat aistittavissa. Hienoa, kertaa kaikkiaan. Ajo omissa ajatuksissa pikkuteillä on rentouttavaa ja ainutlaatuinen kokemus. Moottoriteille ja vilkkaille ajoradalle en moottoripyörällä mene jos ne voin välttää." Unelmiensa moottoripyörämatkan Veijo ajaisi muutaman pyörän seurueessa kiireettä ja rauhallisesti Nordkapiin pikkuteitä kulkien. Suuressa ryhmässä riskit vahinkoihin lisääntyvät ja liikenteen sujuvuus häiriintyy, siksi Veijo valitsee mieluummin pienen ryhmän, jossa muut ajajat antavat apua ja turvaa. "Jos sataa ei ajeta ja maisteltaisiin paikallista olutta. Jos ei huvita ajaa, samoiltaiisiin tuntureilla. Matkassa olisi yllin kyllin haasteita mutta ei riskinottoa kuten olisi esim. Karjalan kierroksella Venäjällä, mikä sinällään kohteena kiinnostaisi, eväköiden jälkeläinen kun olen. Venäjälle tai keskeisen Euroopan ruuhkaisille teille en moottoripyörällä halua lähteä." Yhdistykseltä Veijo odottaa mukavaa yhdessäoloa, verkostoitumista ja yhteisiä leppoisia ajomatkoja ja tietoa moottoripyöräilystä.

### Haluatko jäseneksi?

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

- Voit liittyä jäseneksi, jos työskentelet suomalaisessa ammattikorkeakoulussa
- Täytä lomake osoitteessa [www.mcuas.fi](http://www.mcuas.fi)
- Saat tiedon hyväksymisestä jäseneksi sähköpostiisi
- Jäsenmaksu on 30 € vuodessa

# Iron Butt

Osa tiellä vastaantulevista motoristeista on suuren yleisön näkymättömissä hankkinut itselleen maailmanlaajuisesti tunnustetun arvonimen Iron Butt.

Suomessa vaadittavia arvonimeen oikeuttavia suorituksia valvoo Iron Butt Association Finland ry. IBA Finland pyrkii edistämään matkamoottoripyöräilyä ja liikenneturvallisuutta sekä tekemään tunnetuksi IBA:n sääntöjen mukaisia matka-ajosuorituksia. IBA Finland neuvoa ajojen suorittamisessa, järjestää ajosuoritustilaisuuksia sekä jäsenten tapaamisia ja on valtuutettu hyväksymään suomalaisten motoristien ajosuorituksia. Jäseneksi pääsee ainoastaan suorittamalla kansainvälisen Iron Butt Associationin (IBA) sääntöjen mukaisesti hyväksytyt matka-ajon.

Millaisia ajoja motoristin on siis suoritettava päästäkseen tähän arvostettuun joukkoon? Tunnetuin ja suosituin ajosuoritus on ns. Saddle Sore 1000 (SS100) jossa ajan on IBA Finlandin sääntöjen mukaan ajettava yhdessä vuorokaudessa (24 h) 1000 mailia (1609 km). Ajoa varten reitti on suunniteltava huolellisesti ja enakkoon valituilta reittipisteiltä on otettava esimerkiksi tankkauskuittit, joista käy ilmi siihen mennessä ajatut kilometrit. 24 tunnin ja 1000 mailin uuvuttavan urakan jälkeen ajan on täytettävä rekisteröintilomake, numeroida ja kopioida kuitit sekä kirjoittamaa matkalla pidetty loki puhtaaksi IBA:n sivuilla olevan PDF-lomakkeeseen. Maksettavaksi tulee ajon tarkastusmaksu, joka on

jäseniltä 30e ja muilta 40e. Saddle Soren 1000:n lisäksi motoristi voi suorittaa lukuisia muitakin haasteita, mm. Saddle Sore 2000K, jossa ajetaan vuorokaudessa 2000 km, Bun Burner 1500, jossa ajetaan 1500 mailia puolessatoista vuorokaudessa. Jos mielenkiintoa löytyy, voi motoristi suorittaa näitä ajoja haluamansa määrän ja näin myös mahdollisesti ansaita itselleen Iron Butt arvonimen.

IBA Finland antaa jokaiselle hyväksytysti ajonsa läpäisseelle:

- \* Kunniakirjan
- \* Ajosuorituksen mukaisen pinssin
- \* Suomalaisen IBA Finland-pinssin
- \* Jäsenarran
- \* Rekisterikilven alustan TAI vaativista ajoista vaihtoehtoisesti "IBA Finland Pro" lakin
- \* Suomalaisen IBA Finland-kangasmerkin
- \* Merkinnän sekä kansainvälisen järjestön että IBA Finlandin omaan suoritusrekisteriin
- \* Jäsenyyden IBA Finlandissa suoritusvuoden loppuun

Lisätietoja: [www.ibafinland.fi](http://www.ibafinland.fi)

## Reittivinkit



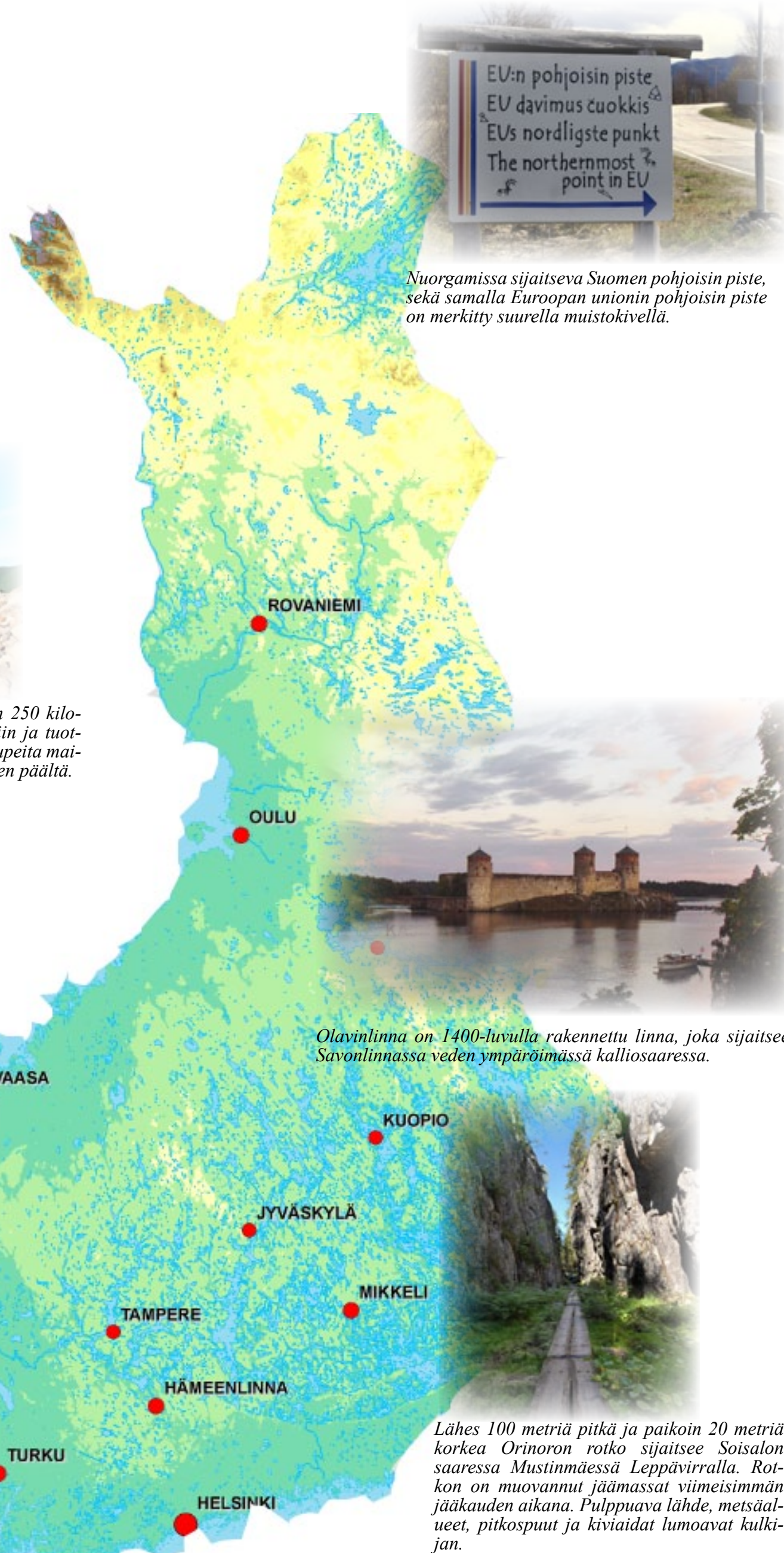
Isonkivenvaara on Nuorgamissa Pulmankijärventien varrella sijaitseva tunturi, jonka päältä voi aurinkoisena päivänä nähdä jopa satojen kilometrien päähän. Kulttuurimaisuutena Isonkivenvaarassa on "Istumakivi", jolla aikoinaan kylästä nousseet ovat voineet hengähtää ennen matkan jatkamista. Kuvassa näkyy Pulmankijärventien läheisyydessä sijaitseva kivistä koottu ympäristöteos "Nuorgamiin menijä". Myös itse Suomen pohjoisimmalla järvellä, Pulmankijärvellä kannattaa upeiden maisemien takia vierailta. Lisätietoa löytyy Utsjoen kunnan verkkosivuilta.



Suomen ja Norjan rajalla kulkeva Teno-joki on 250 kilometrin ja kuuluu Pohjois-Euroopan suurimpiin ja tuottavimpiin luonnontilaisiin lohijokiin. Teno-joen upeita maisemia voi ihailta vaikka sen rinnalla kulkevan tien päältä.



Imatran koski kuuluu Suomen yksi tunnetuimmista matkailunähtävyyksistä jo vuosisatojen ajan. Kosken kuohuntaa voi ihailta musikin ja upean valaistuksen kera.



Nuorgamissa sijaitseva Suomen pohjoisin piste, sekä samalla Euroopan unionin pohjoisin piste on merkitty suurella muistikuvalla.

Olavinlinna on 1400-luvulla rakennettu linna, joka sijaitsee Savonlinnassa veden ympäröimässä kalliosaarella.

Lähes 100 metriä pitkä ja paikoin 20 metriä korkea Orinoron rotko sijaitsee Soisalon saarella Mustinmäessä Leppävirralla. Rotkon on muovannut jäämassat viimeisimmän jääkauden aikana. Pulpuuva lähde, metsäalueet, pitkospuut ja kiviaidat lumoavat kulkijan.

## Kahvitauko 50-luvulla

Kauniissa maaseutumaisemassa, pienen kiemurtelevan asfalttitiien varrella Sipoon Paippisissa sijaitsee ajoneuvoharrastajien kohtauspaikka. Kyse on Moottorikahvilasta, joka houkuttelee kävijäänsä maalaisromanttisella 50-luvun tunnelmalla sekä tuoreen kahvin ja pullan tuoksulla. Vaikka kyse on moottorikahvilasta, ovat kaikki kiinnostuneet tervetulleita. Moottorikahvilan toinen omistaja Terhi Heloaho kertoo kahvilan arjesta ja perustamisesta.

Idea moottorikahvilan perustamisesta lähti omistajien, Terhin ja Riston, omasta ajoneuvoharrastuksesta ja harrastuspiireissä ilmeneestä kysynnästä. Tämänkaltaista pysähdyspaikkaa kaivattiin hyvän ja suosittuun ajoneuvoon varrella. Näin ollen yritysperustaminen pariskunta päätti käyttää tilaisuuden hyväkseen ja perustaa moottorikahvilan Paippisiin. Kahvilan pyörittämisestä pariskunnalla ei ollut aiempaa kokemusta. Mallia kahvilalle otettiin englantilaisesta, moottoriajoneuvoihin painottuvasta, legendaarisesta Ace Cafesta. Pariskunta hankki keväällä

2008 vanhan kyläkauppakirjasto, jonka pihapiiriä piirittää 30-luvulta peräisin oleva pikkuruinen Shell-asema. 50-luvun hengen säilyttäneisiin kauppatiloihin remontoitiin ajoneuvoharrastajille suunnattu kahvila, joka avattiin 15.5.2009. Vuonna 1952 rakennetun kahvilakiinteistön lisäksi tilalta löytyy myös 1700-luvulta peräisin oleva hirsirakennus, joka toimii moottorikahvilan katettuna kesäterassinä. Kahvilan toiminta käynnistettiin tarjoamalla moottoriajoneuvojen harrastajakerhoille vakioiltoja ja pian muutkin asiakkaat löysivät tiensä kahvilaan.



### Yhteystiedot

Paippistentie 457  
04170 PAIPPINEN, SIPOO  
info@moottorikahvila.fi  
Yhteysthenkilö:  
Terhi Heloaho  
GSM 040 586 8852

**Aukioloajat**  
ke-pe 16-20 ja la-su 12-18  
Muutokset  
tapahtumakohtaisesti  
mahdollisia.



laan. Moottorikahvilan sesonkiaika alkaa toukokuun puolesta välistä ja päättyy elo-syyskuun vaihteessa. Kahvila on myös talvisin auki keskiviikkoiltoisin, mutta tällöin asiakaskunta koostuu lähinnä kyläläisistä, jotka tulevat vaihtamaan kuuluisia kahvin äärelle. Vuonna 2010 kävijöitä kahvilassa oli noin 15 000. Terhi Heloaho kertoo kahvilan olevan avoinna kaikille, mutta valtaosa asiakkaista on ajoneuvoharrastajia. Noin puolet kävijöistä kuuluu eri merkkikerhoihin ja toinen puoli on satunnaisempia moottoripyöräilijöitä, myös kyläläiset ovat otaneet kahvilan omakseen. Itse kahvilan lisäksi kaunis maaseutu ja sijainti suosittuun ajoneuvoon varrella vetävät asiakkaita puoleensa. Rakennuksen ja sen ympäristön perinteinen ja idyllinen ilme on pyritty säilyttämään. Kahvila työllistää kaksi kokoaikaista ja yhden osa-aikaisen työntekijän. Kiireisinä kesäpäivinä saatetaan tarvita lisäapua. Kahvilan tuotevalikoima on laadittu asiakkaiden toiveiden pohjalta. Heloaho kertoo pitävänsä klassikkoautoharrastajia laatu-tietoisina ja

tuotteet tehdäänkin pääosin itse laadukkaista raaka-ainekista. Valikoima on laadittu erityisesti miesasiakkaita silmällä pitäen: munkki ja korvapuusti uppoavat paremmin kuin hienot macaron-leivokset. Kahvilassa on myös mahdollisuus lukea noin kolmeaikymmentä eri moottoriurheilu-, moottoripyörä- ja klassikkoautolehteä. Valikoimasta löytyy myös ulkomaalaisia lehtiä ja vanhat numerot arkistoidaan. Useilla vakioasiakkailta onkin tapana tulla lukemaan harrastelehtien uusimmat numerot kahvilaan. Tavallisenä kesäpäivänä avaamista odotetaan jo innokkaasti kahvilan ulkopuolella ja ruuhkaa riittää erityisesti kauniilla säällä. Päivän aikana kahvilan tiloissa kokoontuu eri merkkikerhojen ajoneuvoryhmiä. Ensi kesänä jatkuvat muun muassa perinteiset Corvetteklubin kokoontumiset joka toinen torstai ja Sportscar Breakfast Club joka toinen lauantaiamu. Kauden avajais- ja päättäjäispäivät vetävät perinteisesti myös toistatuhatta kävijää. Moottorikahvila toivottaa kaikki tervetulleiksi!

Moottorikahvilan omistavat Terhi Heloaho ja Risto Laine. Päätyökseen Terhi toimii markkinointipäällikkönä autoalalla ja Risto puolestaan toimii yrittäjänä ajoneuvoharrastajien ja autourheilun parissa. Omasta pihasta pariskunnalta löytyy vuoden -66 rallimini, viime syksynä hankittu vuoden -79 Mini sekä 142 rallivolvo vuodelta -72. Moottoripyöriä edustavat vuoden -56 Jawa sekä uudempi BMW:n matkapyörä. Risto on harrastanut autourheilua pienestä pitäen ja molemmat ovat aina työskennelleet alalla. Pariskunta myös omistaa yrityksen joka järjestää Lahden Classic Motorshow:n.

Moottorikahvilan omistajat Terhi Heloaho ja Risto

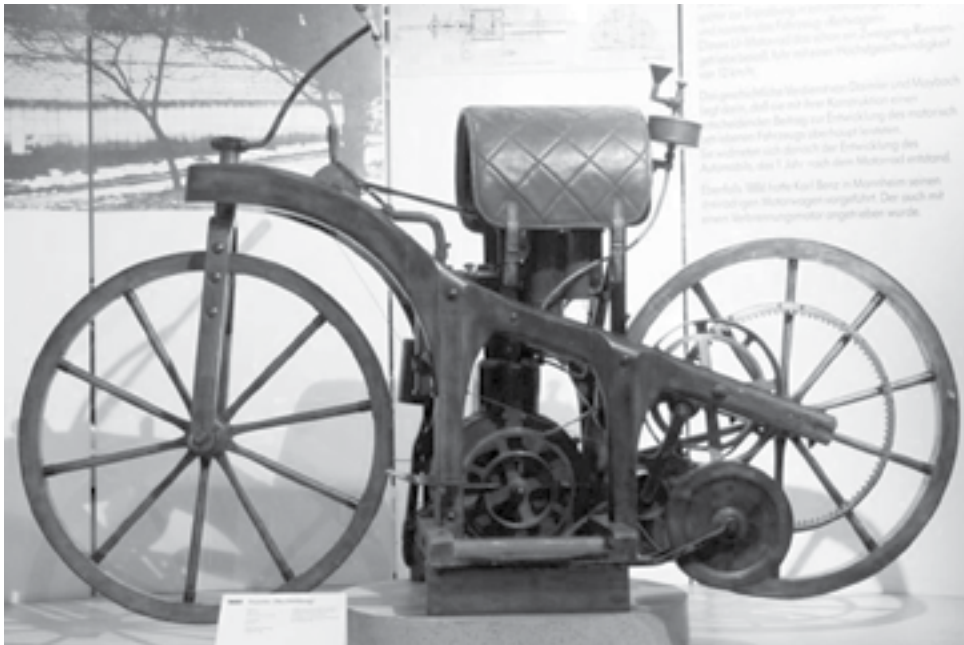




# HÖYRYVELOSIPEDEISTÄ SUPERBIKE-PYÖRIIN

## Kuinka moottoripyörä on kehittynyt? Miltä näyttää moottoripyörien tulevaisuus?

Moottoripyörä on kehittynyt polkupyöristä sekä höyryllä kulkevista, pyörämaisistä laitteista. Polkupyöriin syntyneet keksinnöt, kuten vapaanapa, ketjuveto, kuulalaakerit, levy- ja rumpujarrut, vaihteet sekä ilmatäytteiset renkaat, siirtyivät sellaisenaan myös moottoripyöriin. Raskaat höyrykoneet ja kolmepyöräiset ajoneuvot unohtuivat kuitenkin pian, kun keksittiin tehoon nähden ennennäkemättömän pieni polttomoottori, joka soveltuu täydellisesti liikkuvaan laitteeseen.



Maaailman ensimmäisenä pidetyllä moottoripyörällä, Gottlieb Daimlerin valmistamalla Einspurilla, ajettiin ensimmäisen kerran 10.11.1885.

Ensimmäisen moottoripyörän teosta kunnian sai Gottlieb Daimler vaikka moottoripyörien tuotekehittelyä teki useampikin. Daimlerin puurunkoinen kulkupeli, joka muistutti lasten pyörää, nimettiin Einspur-pyöräksi, joka tarkoittaa yksiraiteista. Daimlerin poika Paul ajoi tällä pyörällä, jossa oli 0,5 hevosvoimaa, 10.11.1885 Stuttgartissa, Saksassa ja tätä päivää voimme pitää moottoripyöräilyn maailman ensi-iltana.

Maaailman ensimmäisen sarjavalmistuksen moottoripyörän kehitti Hildebrand & Wolfmüller Motorrad, kun se vuonna 1894 esitteli ensimmäisen kaupalliseen tuotantoon tarkoitettua prototyypin. Heti Gottlieb Daimlerin protomallin jälkeen runkomateriaali oli vaihtunut puusta rautaan ja niin moottoripyörän rakenne kuin ulkoasu oli saavuttanut sen perustan, jolle ne rakennetaan nykypäivänäkkin.

Seuraavaksi ranskalaiset Albert De Dion ja Georges Bouton kehittivät yksisylinterisen nelitahtimoottorin, jonka iskutilavuus oli noin 125 cm<sup>3</sup>. Moottoreita oli tapana sijoittaa etupyörän päälle, kunnes pariisilaiset Wernerin veljekset löysivät moottorille paikan alhaalta pyörien välisestä metallirun-

gosta. Moottori pyöritti takapyörää nahkahihnan välityksellä. Wernerien kehittämä New Werner-pyörä polkupyörämaisine satuloineen, vannejarruineen ja parempine ajo-ominaisuuksineen näytti suunnan 1900-luvun moottoripyörille. Tämän jälkeen sekä Euroopassa että Amerikassa pyörävalmistajien määrä kasvoi ja moottoripyörien kehitys oli nopeaa.

Moottoripyörien seuraavia kehittelyn kohteita olivat jousitus ja vaihteisto. Ensimmäisen maailmansodan aikoihin kaikissa suuremmissa moottoripyörissä oli jonkinlainen jousitus etupyörässä ja takapyörän jousitus alkoi myös syntyä. Vuonna 1901 perustettiin Indian, joka on ensimmäinen amerikkalainen moottoripyörä. Siihen oli kehitetty kaksivaihteinen hammaspyörävaihteisto, jonka yhteydessä vaihteen vaihto tapahtui kytkimellä



Amerikkalaisvalmisteinen Indian vuodelta 1910.

ajon aikana.

1930-luvun lopulla moottoripyörät olivat jo kohtuullisen nopeita, luotettavia ja helposti ajettavia laitteita. Moottoripyöräily oli käytännön todellisuutta vain puoli vuosisataa Einspurin ensimmäisen matkan jälkeen.

1940-luvulla moottoripyörien kehitys ei ollut enää yhtä nopeaa. Tyypil-



Triumph 1930-luvulta. Kuva vuoden 2011 MP-messuilta.

isiä ominaisuuksia pyörille olivat polkupyörätyyppinen satula sekä matalapuristeinen moottori. Nopeusmittari, jarruvalo ja matkustajan jalkatuet olivat vielä lisävarusteita, joita ei joka pyöristä löytynyt. Jo seuraavalla vuosikymmenellä sekä nopeusmittarit, kahden istuttavat satulat että kehittyneemmät sähköjärjestelmät olivat tavanomaisia ominaisuuksia. Japani lähti haastamaan moottoripyörämarkkinoita 1960-luvulla. Siihen mennessä brittiteollisuus oli pitkään ollut hallitseva valmistaja. Japanilainen Honda osasi myös markkinoita pyöränsä kannattavasti. Hondaa seurasi vielä Kawasaki, Suzuki ja Yamaha ja heidän myötä brittiyhtiöt menettivät johtavan markkina-asemansa.

Samaiset valmistajat näyttivät myös tien kohti tulevaisuutta. Nokka-akselit ja 209 km/h huippunopeutenaan, Kawasakin Z1-pyörä vuonna 1973 vei moottoripyörien tekniikan jälleen uudelle ulottuvuudelle. Myös Italia oli kehittänyt unohtumattomia pyöriä, jotka näyttivät uutta suuntaa. Italialaiset osasivat säätää alustan ja näin pyörien ajettavuus parani, mikä toi heille edun moottoripyörämarkkinoilla.

1980-luvulla moottoripyörien kehityksestä kertovat yleistyneet katteet, matkatavaratilojen paraneminen ja takaiskunvaimentimen käyttö. 2000-luvun kehityksiä olivat suorituskyvyn parantaminen ja edistyneemmät polttoaineen ruiskutustekniikat.

Mitä voimme odottaa moottoripyöriltä tulevaisuudessa? Jo nyt on mahdollista ostaa sähkökäyttöinen Zero One MX-sähkömotocrosspyörä, joka on



Triumph Bonneville

täysin äänetön. Tällä hetkellä sillä voi kuitenkin ajaa vain noin 45 minuuttia. Hondan VFR 1200 FD-mallissa on kaksoiskytkein vaihteisto. Se on siis automaattivaihteinen eikä siinä ole kytkinkahvaa ja vaihdepoljinta. Tulevaisuuden moottoripyörissä hyödynnetään varmasti muitakin vastaavia keksintöjä, olivat ne vanhoja tai uusia. Voimme tulevaisuudessa myös odottaa, että moottoripyöristä, kuten autoistakin, tehdään entistä ympäristöystävällisempiä ja vähemmän kuluttavia. Pyöristä myös halutaan yksilöllisiä ja osista mahdollisimman vähän tilaa vieviä. Myös uusien valmistusmateriaalien käyttömahdollisuuksia tutkitaan. Kuitenkin vanhoistakin pyöristä tehdään uusia versioita, koska klassikkopyörät, kuten Triumph Bonneville, ovat edelleen haluttuja.

Artikkeli perustuu kirjoihin Maaailman moottoripyörät (Karisto), Kaksipyöräiset veteraanit: Suomalaisten harrastajien moottoripyöriä ja mopoja