

RIKASTIN



BMW Motorcycle Club
Finland



Kestävä
ja terve
motoristi

Viikossa Lofoteille,
Tromssaan ja
takaisin

BMWKLTI BMixOF:
LT-kekkereistä
BMW Summeriin



FLEXO-R & FLEXORINA



DEFENCE & COMFORT™

HIGH PERFORMANCE MOTORCYCLING OUTFITS AND ACCESSORIES

SEE THE PRODUCT IN OUR LATEST CATALOG



RIKASTIN

BMW Moottoripyöräkerho ry:n jäsenlehti. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa, ja se jaetaan kaikille jäsenille. Lehti ei ole kerhon ulkopuolisten tilattavissa tai ostettavissa.

Päätoimittaja: Tuomas Aho

Materiaalin toimitusosoite:

rikastin@bmwmc.fi

Kaikki lehteen tuleva aineisto tulee lähettää tähän osoitteeseen. Vastaanottokuittaus tulee aineiston saavuttua perille.

Kansikuva: Reija Jokinen

Ulkoasu ja taitto: TDDT / Taina Kiviniemi

Paino: Hannun Tasapaino Oy, Espoo

Ilmoitushinnat:

Takakansi 450 €

koko 215 x 258 mm + 3 mm leikkuuvarat

Sisäkannet 350 €

Muut sivut 250 €

koko 215 x 285 mm + 3 mm leikkuuvarat

1/2 sisäsivu 150 €

vaaka 215 x 142 mm + 3 mm leikkuuvarat

pysty 107 x 285 mm + 3 mm leikkuuvarat

Ilmestyminen:

Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa, noin kuukauden kuluttua aineistopäivästä.

Aineistopäivä lehteen 2/26: 6.3.2026

Lehden vastuu ilmoituksen poisjäämisestä tai julkaisemisessa sattuneesta virheestä rajoittuu ilmoitushinnan palauttamiseen.

Aineisto:

- Aineistopäivään mennessä
- kuvat suurikoisina ja hyvälaatuisina tiedostoina (suositus 250–300 dpi lopullisessa julkaisukoossa, tiedostomuodot jpg, tif tai psd)
- teksti mielellään docx- tai rtf-muodossa
- Lehden toimitus pidättää itsellään oikeuden editoida julkaistavaksi valittua materiaalia, tekstiä ja kuvia.

TÄTÄ KIRJOITTAESSANI MIETIN, että vielä tällä jouluviikolla näin jonkun (tyhmän) rohkean ajavan kyykkypyörällä Länsiväylää (Espoo). Oli ihan ajotakki, farkut ja lenkkarit, ja nilkat paistoivat paljaana. Toki jokainen ajaa tyylillään, eikä tästä tule mitään mo-
raalisuutta, mutta kyllä jaksoi ihmetyttää asia tätä pientä kulkijaa! Saisi se talvi tulla tänne eteläänkin! Ja koska talvi on varsin pitkä, saimme meidän salitamme varsin ammattitaitoisen fyssarin tekemään meille motoristeille jumppaohjeet, jotta kunto kestää ajaa seuraavan kauden. Kiitos **Essi Grönlund**, että heittäydyt tähänkin haasteeseen mukaan!

ERI KESKUSTELUPALSTOILLA, muun muassa Facebookissa, on ollut paljon keskustelua moottoripyörien katsastuspakosta. Noin periaatteellisella tasolla katsastushan on ihan hyvä asia. Sillä turvataan, että ajoneuvot ovat teknisesti kunnossa ja säädösten mukaisia, mutta asiassa piilee myös pieni sudenkuoppa. Toivottavasti



Essin tunnin jälkeen tulee yleensä kuuma... kannattaa kokeilla tuleeko jumppaohjeilla yhtä hikinen olo!

BMW MOOTTORIPYÖRÄKERHO TÄYTTÄÄ TÄNÄ VUONNA 50 VUOTTA ON JUHLIMISEN ARVOINEN ASIA! TAPAHTUMAA TULEE OLEMAAN PALJON JA YKSI HUIPPUKOHDISTA ON VARMASTI NE VIISKYMPPISET KESÄLLÄ.

katsastuksesta – siis jos sellainen tulee – ei tehdä liian tiukkaa ja poisteta rakentelun mahdollisuutta lainsäädännön rajoissa. Tämä nimittäin voisi poistaa sitä intoa, jota on nähty Moottoripyörämessuilla esimerkiksi Jonnelassa ja rakennettujen pyörien osastolla.

MOOTTORIPYÖRÄMESSUT AVAAVAT KAUDEN, ainakin omasta mielestä. Tuntuu, että monet odottavat messuja juuri hyvien tarjousten vuoksi, ja monet taas tapahtuman sosiaalisuuden vuoksi. Itse kuulun ehdottomasti tähän jälkimmäiseen porukkaan. BMW Moottoripyöräkerhon hallitus ja aluetoiminta tulee olemaan paikan päällä vahvalla edustuksella, joten tulkaa ihmeessä paikan päälle!

OLEN SIVUSTA SEURANNUT ajokoulutustii-
min touhuja ja voin kertoa, että he siellä kuopivat jo lähtökuopissaan ja varmasti on hyvää settiä tulossa keväälle ja kesälle. Todennäköisesti keltaliiviset ajokouluttajatkin vilahtavat osastolla.

BMW MOOTTORIPYÖRÄKERHO on siis jo perinteiseen tapaan messuilemassa Bike-
teamin osastolla 6g50! Nähdään siellä! ■

Mielenkiintoisia ja innostavia lukuhetkiä Rikastimen parissa.

Ollaan yhteydessä!

Tuomas Aho
tuomas.aho@bmwmc.fi
puhelin 040 531 1742



1/26 sisältö

- 3 Päätoimittajalta
- 5 Puheenjohtajalta
- 6 Muut lehdet
- 8 Norjan reissu, kesä 2025
Viikossa Lofoteille, Tromssaan ja takaisin
- 16 Visiirin takaa
– Neljä moottoripyörää ja 29 ajokautta
- 18 Matka Portugaliin kesällä 2025
Häät Porton liepeillä – ja sinne prätkällä osa 1/2
- 22 Moottoripyörällä Italiassa, helposti ja nopeasti
- 24 Tuomas testaa
– Rukka Armageddo-R
- 26 Milanoon!
- 28 Kestävä ja terve motoristi
– talvikauden voimaharjoittelulla kapasiteettia ajoon
- 32 Tuomas testaa
– BMW Connected Ride älylasit
- 33 Visiirin takaa – Pyöräsafareilta kohti elämän seikkailuja
- 34 Siekkisten matkavinkit
– BMW Motorrad Day
- 38 BMW-aikakin joskus loppuu...
- 40 LT-Kekkereistä BMW Summeriin
- 44 Traffic Module 3
– Adventure Lite Basic
- 47 Vuosikokouskutsu
- 48 Rukka lehdistötiedote
- 50 Ruosteenpoisto on osa ajotaitoa
– moottoripyöräkoulutuksen merkitys ajokauden alussa
- 51 Visiirin takaa – Varsinais-Suomen uusi aluetoimija
- 52 BMW 2V-kokoontuminen 2025
- 53 Jäsenedut





BMW Motorcycle Club
Finland



Kaikkien sähköpostiosoitteiden loppuosa on @bmwmc.fi. BMW Moottoripyöräkerhoon voi liittyä joko netissä osoitteessa www.bmwmc.fi tai ottamalla yhteyttä jäsenvastaavaan: info@bmwmc.fi

KERHON HALLITUS

Puheenjohtaja
Johanna Ikävalko
p. 044 988 1066 | johanna.ikavalko@bmwmc.fi

Rahastonhoitaja
Ari Ignatius
p. 0400 483 346 | ari.ignatius@gmail.com

Jäsenasiat ja markkinointi
Tuomas Aho
p. 040 531 1742 | tuomas.aho@bmwmc.fi

Aluetoimintavastaava
Mikael Toivanen
p. 0500 926 960 | mikael.toivanen@bmwmc.fi

Tapahtumavastaava
Ahti Kuikka
p. 045 600 2006 | ahti.kuikka@bmwmc.fi

Oldtimers
Jouni Pekonen
p. 050 669 49 | oldtimers@bmwmc.fi

Allroad
Juho Renfors
p. 0400 969 414 | juho.renfors@bmwmc.fi

Ajokouluttaja
Nina Brigatti
p. 0500 660 011 | nina.brigatti@bmwmc.fi

TOIMIHENKILÖT

Graafikko
Reija Jokinen
p. 040 536 0499 | reija.jokinen@bmwmc.fi

Ajokoulutus
ajokoulutus@bmwmc.fi

BCEF-edunvalvoja
Juha Saari | bcef@bmwmc.fi

Rikastimen toimittaja
Reino Laukkanen
reino.laukkanen@studiolumi.com

Puheenjohtajalta

Uusia tuulia

KUN YKSI OVI SULKEUTUU, TOINEN VOI AUETA.

Kun vanha vuosi kääntyy loppuun, seuraava voi alkaa. Olkoon uudet ovet ja vuodet kulkureittejä kohti valoa, iloa ja jotain parempaa!

Omassa henkilökohtaisessa elämässäni on juuri tänään kääntynyt merkittävä lehdykkä, kun päätin lopulta vastata Tromssan arktisen yliopiston työtärjoukseen "kyllä". Tämä harkittu muutos tarkoittaa tietenkin merkittäviä järjestelyitä elämän perusasioden suhteen, kuten kodin löytäminen, Suomen kilvissä olevan auton ja moottoripyörän verotus ja käyttöluupa, sosiaaliturva, eläkesäästöt ja tietysti arjessa puhuttava kieli. Norjassa kun puhutaan yksiselitteisesti norjaa – sillä selvitin kaksi työhaastattelukierrosta. Taikuri yllättyi itsekkin!

Mutta on asioita, jotka ovat ja pysyvät. "Kahta en vaihda"... Yksi niistä on Suomen BMW Moottoripyöräkerho ja toinen... No, sitäpä en osaa nyt sanoa.

Tänä vuonna kerhomme juhlii upeasti sen 50-vuotistaivaltaan! Koko vuosi on pelkkää juhlaa, sillä se alkaa perinteisesti Helsingin MP-messuilla ja jatkuu aluetoiminnan sekä ajokoulutuksen käynnistämällä. Tutuksi tulleita retkiäkin järjestetään ja lupaan itsekkin katsoa, miten saisin taas ohjelmaani mahdutettua Harhaanjohtajan Norjan-reissun.

Juhlavuoden todellinen huippukohta on varmasti heinäkuussa Keski-Suomen Laukaalla järjestettävät nelipäiväiset 50-vuotisjuhlat! Ilmoittautuminen tapahtumaan aukei jo viime vuoden syksyllä, ja paikat ovat menneet kaupaksi varsin hyvin. Ja miksei olisi mennytkin: onhan luvassa kaikkea lavatanssijumpasta päiväristeilyyn – kaikki tietysti mitä parhaimmassa, samanhenkisessä seurassa.



Ja siitä uudesta vielä: haastan jokaisen pohtimaan, millä saisimme myös nuoret kiinnostumaan kerhomme jäsenyydestä. Vaikka jäsenmäärämme kasvaa tasaista tahtia, on jäsenistömme keski-ikä varsin korkea. Kerhomme ei ole siinä poikkeus muiden vastaavien mp-kerhojen joukossa, mutta me haluamme olla näkyvä poikkeus siinä, että vedämme puoleemme myös nuoria motoristeja. Mikäli sinulla niin sanotusti välähtää ja uskot löytäneesi polun viisasten kivelle, niin olehan yhteydessä! ■

Johanna



Muut lehdet

Teksti ja kuvat: **Reino Laukkanen**

Allt om MC, Nr 1 2026

Big Twin -lehden sisäänsä ahmaissut perinteikäs AoMC on nykyään Motorrad Nordic Ab:n omistuksessa, jonka omistukseen Suomessa kuuluu kolmen lehden yhteenliittymä. Suomen Motorrad-lehti ja MP Maaailma yhdistettiin vuonna 2015 ja mukaan otettiin Bike-lehti helmikuussa 2019, kuten Wikipedia tietää kertoa.

Tuoreessa numerossa on artikkeli, joka lähentelee Rikastin-lehden Kaarten-metsästys-sarjaa. Lounais-Ruotsista, Dalslandissa, löytyy Nössemarksvägen, viralliselta nimeltään O 2183, jota artikkelin kirjoittaja kehuu Ruotsin parhaaksi moottoripyörätieksi. Tie vie pohjoiseen paikkakunnalta Ed, taajamasta, jossa kartan mukaan sijaitsee ruokapaikka nimeltä Local idiot. Netissä pikkuravintolaa kehutaan vuolaasti. Tämä ei suinkaan ole ainoa ravintola näillä seuduilla, valinnanvara kuulemma on.

Artikkelin kirjoittaja on majoittuneena rautatieaseman päärakennuksessa sijaitsevassa Bed & Breakfast -paikassa. Vaikkei Ed ole suuri taajama, sijaitsee siellä moottoripyörä- ja moottorimuseo, jossa 1000 neliömetrin alalla on nähtävissä mekaanista historiaa. Paikkakunnalla on myös hirvifarmi, kansallispuisto

ja vaellusmahdollisuuksia. Dalslandista on 25 prosenttia vettä. Kalastusmahdollisuuksia löytyy.

Tie Nössemarkiin on mutkainen ja mäkinen sekä kapea. Kirjoittaja on ihastunut tien profiiliin, hän uskoo tien piirtämisen tehtäväkseen saaneen henkilön olleen motoristi tai ainakin hän on saanut palkkionsa sen mukaan, kuinka monta metriä hän on piirtänyt. Mutkista jopa varoitetaan kylteillä. Sehän häntä riemastuttaa. Näin tuumaa motoristi, joka ajaa pyörällään kädet hartioiden tasolla.

Retki on tehty säästä päätellen syksyllä. Tiellä ei ole paljoa liikennettä, eikä varsinkaan muita motoristeja. Vilkkaimpaan aikaan tietä käyttävät erilaiset motoristikerhot, jopa ulkomaalaiset. Nössemarksvägen-tiellä on pituutta 30 kilometriä, eikä se pääty umpikujaan. Matkaa voi jatkaa moneen suuntaan, vaikka Norjaan. Siellä odottavat terävämät mutkat, eikä samaa metsäisyyttä löydy kuin Nössemarksvägenillä, tuumaa artikkelin kirjoittaja.

Lisää tiestä ruotsinkielellä: <https://www.dalslanningen.se/plats/nossemarksvagen>

Valitettavasti ilmaiseksi saa tutustua vain otsikoihin ja avauskuviin. Tietöitä tehdään. Kovin tuntuu rekkoja kaatuvan ojaan.

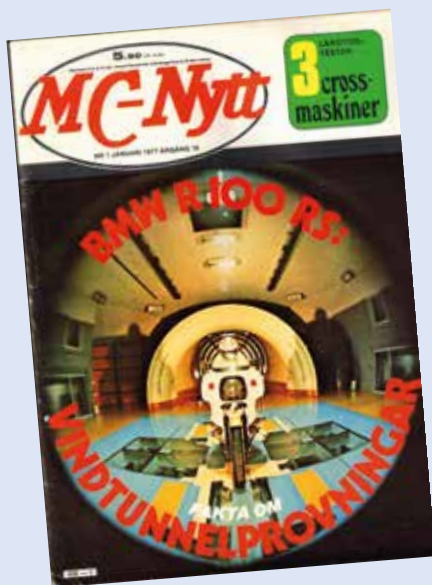
Muistutus päällejääneestä vilkusta

Lehdessä on mainos tuotteesta nimeltä Vibroblink. Se muistuttaa motoristia vilkun päällä olosta tärisyttämällä satulaa. Tuote kiinnitetään tietysti satulan alle, jossa oskillaattori jyskyttää vilkkujen tahtiin silloin kun vilkkuja käytetään. Nettisivuilla on paremmat mainostekstit. Hinta Ruotsissa 1295 kruunua inkl. moms. <https://www.vibroblink.com/products/vibroblink-alert-module>

Kirja talvimotoristista

Emil Duvander on kirjoittanut kirjan talvisesta moottoripyörämatkailusta Pohjois-Skandinaviassa. Kokeneen motoristin kirjan nimi on Skandinavisk vinter på en motorcykel. Kirjaa on saatavilla myös englanninkielisenä. Scandinavian Winter on a Motorcycle.





MC-Nytt, Nr 1 Januari 1977, årgång 19

Lehden kansikuvajuttuna on uutuuksipyörä nimeltään BMW R100RS. Sivulla 5 on kokosivun mainos viidestä BMW:n mallista. Ajan tyyliin pienen ryhmäkuvan alla on pari postikortillista tiivistä tekstiä. Tehoillaan ylvästelevien japanilaispyörien tultua markkinoille BMW korostaa, "ettei moottoripyörän arvo riipu yksin hevosvoimista. Myös ongelmaton mekaniikka, kaikkien yksityiskohtien luotettavuus, viimeistelyn laadukkuus, joiden lopputuloksena on huoleton ajonautinto. Eikä vähäisimpänä myöskään jälleenmyyntiarvo. BMW:llä on hyvin korkea jälleenmyyntiarvo – johtuen osittain siitä, että se on suhteellisen valmis jo vakiomuodossaan."

Seuraavaksi mainos kehottaa vertaamaan omaa pyörää BMW:n teknisiin ratkaisuihin. Seitsemäntoista kohdan viimeisenä on "Nopea varaosapalvelu – jopa loma-aikoina. Me emme ole koskaan lomalla."

Virtaviivaisuus mukavuuden ja turvallisuuden vuoksi

Yli kahden sivun mittainen artikkeli sisältää paljon asiaa aerodynamiikasta. "Moottorin voimasta suuri osa menee

ilmanvastuksen voittamiseen, ilmanvastushan kasvaa nopeuden neliössä."

"Katteita suunnitellessa pitää ajatella myös sivutuulten vaikutuksia. Ne eivät saa vaikuttaa niin paljoa, että pyörä poikkeaa suunnitellulta ajolinjalta. Se vaara syntyy, mikäli kate suojaa koko etuosaa. Ilmanvastus kyllä vähenee, mutta ajoväkärsä. Sen takia aerodynaaminen keskipiste pyritään saamaan samaan paikkaan kuin pyörän painopiste."

"BMW:ltä kerrotaan, ettei ensisijainen päämäärä ole ollut lisätä katteilla huippunopeutta. Vaikka katteilla on pienennetty ilmanvastusta 5,4 prosenttia, tärkeimpänä BMW pitää viittä muuta kohtaa.

PAREMPI AJOVAKAUS. Ajo-ominaisuudet ja vakaus tiellä on parantunut ja se koskee myös hitaita nopeuksia. Sivutuulen vaikutusta on pienennetty peräti 60 prosenttia.

PAREMPI AJOKÄYTÖS. Katteen muoto painaa pyörää paremmin tienpintaa kohti. Numeroilla mitattuna etupyörän noste on vähentynyt 17,4 prosenttia. Tähän vaikuttaa myös tankin alapuolella olevat spoilerit. (Artikkelissa on tästä havaintokuva.)

SÄÄSUOJA. Kate antaa erittäin hyvän suojan sateelta ja kylmältä. Selän takana ei ole kylmää ilmapiörrettä. Sen sijaan ilmavirta ylittää ja "ohittaa" ajajan aivan toisella tavalla kuin nakupyörän ajajan.

MIELLYTTÄVÄMPÄÄ AJAMISTA. Ajovii-man paine vartaloa vasten on poissa, ajamisesta tulee rauhallisempaa. Voi ajaa väsymättä pitkiä päivätmatkoja.

PIENEMPI POLTTOAINEENKULUTUS. Yhä merkittävämpi yksityiskohta moottoripyöräilyn yhteydessä. Ilmanvastuksen pieneminen verrattuna samoihin nopeuksiin kuin aiemmin ajettuna vähentää polttoaineenkulutusta."

Tuulitunnelikokeilu Italiassa

"Mahdollisimman autenttisten tuulitunnelikokeiden suorittamista varten BMW haki apua italialaiselta korifirma Pinin-Farinalta. (Kannessa ja lehden sivuilla on kuvia tästä tapahtumasta.) Alun perin

tuulitunneleita käytettiin lentokoneiden testaamiseen, sittemmin niillä on parannettu myös nopeiden maakulkuneuvojen ominaisuuksia."

Tuulitunneli on suuri putki, jonka läpi ilma virtaa ilma halutulla nopeudella. Artikkeliki kertoo putken toisessa päässä olevan monilapaisen potkurin, jota lentokoneen moottori pyörittää. Artikkeliki ei kerro, minne moottorista tuleva lämpö menee, eikä sitä, mistä ilma tulee ja minne se menee. Olen nähnyt konstruktioita, joissa ilma kiertää suljetussa kierrossa aina uudestaan kohteen ohi.

"Moottoripyörä on kiinnitetty helposti liikuteltavaan jigiin eli kehikkoon, asentoon, joka vastaa normaalia ajotilannetta. Tämä rekisteröi kaikki voimat, jotka pyörään kohdistuvat. Voidaan mitata renkaiisiin kohdistuvat voimat, kokonaisilmanvastus sekä muita suureita.

Katteeseen kiinnitetyillä narunpätkillä nähdään, kuinka tuuli käyttäytyy. Kaikki mittausarvot rekisteröidään, usein tietonauhalle (magneettinauhalle). Lisäksi otetaan paljon valokuvia ajoneuvon reaktioista ajoviimaan."

Omat sanansa pääsee alkuperäisen artikkelin kirjoittaja viimein kertomaan.

"BMW ei ole aivan ensimmäisiä moottoripyörävalmistajia, jotka myyvät pyöriään täyskattein varustettuna, mutta ainoa "moderneina aikoina". Tulee olemaan mielenkiintoista nähdä, seuraavatko muut perässä. (Japanista?) Monet moottoritoimittajat ovat vuosien saatossa mielikuvituksissaan miettineet samanlaisia konstruktioita ja ennustaneet nakupyörien kuolemaa, mutta eivät ole osuneet oikeaan. Onko nyt aika?"

Lehdellä on oma keräilysarjansa keskiaukeaman kuvista. Tällä kertaa siinä poseeraa BMW R100RS. Onneksi se on tallessa tässä lehdessä.

Tuoteseloste Muut lehdet –juttuihini: Etsin mediasta Rikastin-lehden lukijoille kiinnostavia juttuja ja referoin niistä oleellisia asioita. En niele kaikkea purematta ja pistän väliin omia ajatuksiani. Suorat lainaukset ja suomennot – niin uskollisesti alkuperäistä vastaavina kuin hyvällä suomenkielellä suinkin mahdollista – ovat lainausmerkkien sisällä.

NORJAN REISSU, KESÄ 2025

Viikossa Lofoteille, Tromssaan ja takaisin

Teksti ja kuvat: **Reino Laukkanen**

Olen monena vuonna halunnut käydä Lofoteilla. Aina on sattunut jokin este, esimerkiksi käytettävissä olevan ajan puute. Nyt kalenterista on poistunut apurahan tienaanemisen edellyttämä työvelvoite tahdostani riippumattomista syistä ja vapaa-aikani on lisääntynyt merkittävästi.

Suunnittelin aloittavani reissun Kontiorallista ja sieltä jatkaisin suoraan pohjoiseen. Kävi kuitenkin niin, että talven jäljiltä mukaan ottamistani tarvikkeista puuttui yksi oleellinen naru, enkä kyennyt pystyttämään beduiinitelttaani Kontiorallissa. Lisäksi aloin järkeillä, että yöpyisin yhdessä paikassa vain yhden, korkeintaan kaksi yötä. Miksi nähdä vaivaa konstruktion pystyttämiseen ja heti kohta sen purkamiseen?

Armeliaasti tämänvuotinen Kontioralli oli vain reilun sadan kilometrin päässä Keski-Suomen tukikohdastani. Lähdin Kontiorallista lauantai-iltana, koska sunnuntaiamuksi oli ennustettu vesisadetta. En halunnut kastua pakatessani märkää telttaa. Karautin maaseuturesidenssiini viettämään laatuai-kaa.

Maanantaina alkaa tää

Lähdin liikkeelle, enkä siis yhtään myöhässä alkuperäisestä aikataulusta. Edellisillan olin kirjoittanut kannyni osoitetietoihin leirintäalueiden osoitteita sekä tehnyt selväksi sopivat tankkauspaikat. Sain lähteä liikkeelle kuivalla kelillä.

Suuntasin tietä pitkin Jyväskylään ja sieltä kohti pohjoista, suoraa tietä, renkaiden keskikohtaa kuluttaen. Uudellamaalla ennen kesäreissulle lähtöä olin tarkastellut takarenkaan tilannetta. Olihan se kulunut, mutta keskellä oli vielä pitkittäinen ura, joka kertoi kulutus pintaa sentään olevan ainakin lakitekstin ilmoittama riittävä määrä.

Suvikumit

Miten olisi kaiken varalta uuden renkaan hankinta? Takarenkaan koko on nykyään sen verran harvinainen, ettei viimeisim-

piä testivoittajia sitä varten löydy. Kooltaan sopiva ja toiseksi tai kolmanneksi parhaat laatukriteerit täyttävä pyöräly löytyisi kaukaisesta varastosta, josta rengas saapuisi ties mitä kuriiripalvelua käyttäen, joskus.

Turha uskoa mainoslauseeseen tavarantoimittamisesta kotiovelle. Ettäkö pitäisi olla kytyksessä kotona? Yhtäkkiä pitäisi saada töistä vapaata epämääräiseksi ajaksi. Lopulta joudut itse hakemaan renkaan keskusvarastolta, esimerkiksi Vantaan teollisuusalueelta. Niinpä sinnittelin vanhalla renkaalla, kaiken lisäksi moottoritie alkoi olla jo aika kuuma.

Kylien läpi

Tässä nyt mennään kohti Konginkangasta. Laukaa jää tyystin sivuun tältä reitiltä. Ei lie ne kovin montaa pitkän linjan rekkareittiä, joiden tarvitsisi koukata sen kautta. Mutta mistä löytyy Putaa, **Karman** biisin kolmas paikkakunta?

Vauva.fi-sivustolla nimimerkki Vierailija kertoi kyseessä olevan oikeastaan Pudas, joka ”on Tornionjoen rannalla sijaitseva Tornion kaupungin lähio”. Bingo! Voin vaikka vilkuttaa sille ohiajaessani, jos muistan.

Viitasaari

Voi miten mukava onkaan päästä vesistöjen ympäröimälle Viitasaarelle. Kaiken lisäksi vesialueet myös näkyvät kulkijalle. Paikkakunnalla järjestetään heinäkuun alussa kla-

sariporukan keskuudessa tunnettu festivaali, Musiikin aika. Tapahtumassa pääsee perehtymään nykymusiikin nykynäkyymiin, jos kohta myös menneisyyteen.

Olen kerran ollut näissä kekkereissä. Mieleeni on jäänyt italialaisen jousisoitin-kvartetin konsertti, jonka äänimaisema vei ajatukseni italialaisen kaupungin iltapäiväruuhkaan. Palan halusta päästä uudestaan tälle festivaalille, vaikka ajankohdan vuoksi joutuisin lähtemään Kontioralliin kesken festarin.

Pihtipudas

Saavun karnevaaleistaan kuuluisalle Pihtiputaalle. Kyllä paikkakunta on muustakin tunnettu. Paikkakunnan kuuluisin henkilö lienee tietty isoäiti-ikäinen naishenkilö. Jokin aika sitten sain kuulla, että hän on kuollut - siis tämä fiktiivinen henkilö, ei hänen reinkarnaationsa - joksi valitaan sopiva vartunut naisoletettu.

Tai mistä minä sen tietäisin, voihan mummo kuolla, vaikka kesken virkakautensa. Kolmessa vuodessa ehtii tapahtua monenlaista.

Eniten minua kuitenkin kiinnostaa, mikä on Amerikassa 1950-luvulla syn-

tyneen ns. nuorisomusiikin asema tällä paikkakunnalla nykyään. Vieläkö rock'n roll on pirun harvinaista?

Yllättäen **Ratsia**-yhtyeen kappaleessa ”Lontoon skidit” ei keihäänheitosta lauleta mitään, vaikka yleisö oli levyn ilmestymisen aikoihin hurrannut heitoille jo yhdeksänä kesänä. Joku kelvoton kehtasi netissä väittää biisiä humoristiseksi, mutta kyllä se aika-naan oli silkkaa pelkistettyä todellisuutta.

Mitä karnevaalien keskeiseen urheiluvälineeseen tulee, voin vakuuttaa, ettei tästä reissusta tule mitkään seiväsmatkat. Voin silti riemumielin rallatella: Vaimo lapset näkemiin, faija lähtee Lofoottiin!

VAIMO LAPSET NÄKEMIIN, FAIJA LÄHTEE LOFOOTTIIN!

Vaskikello

Ensimmäinen tankkauspiste on Vaskikkelossa. Tapaan siellä varttuneemman herrasmiehen, jonka ajopelinä on hieman yli kaksisataa tuhatta kilometriä ajettu R1150RT. Juttelen hänen kanssaan matkasuunnitelmistani. Bemaristi on pessimistinen Lofoottien suhteen. Siellä on ruuhkaista, ei kannata mennä. Hän itse on lähdössä Rovaniemelle.

Puen sadetakin päälle, vaikka ajotakini pitäisi olla vedenpitävä. Ilma on kolea, pohjoisen suunnassa on tummia pilviä, lisää lämpö ei ainakaan olisi pahitteeksi. Pitkään ei tarvitse ajaa, kun ilmankosteus tiivistyy pikkupisaroiksi.

Koska

Päässäni soi väkevä-äänisen **Lehtojärven Hirvenpää**-yhtyeen solistiin **Jaakko Laitisen** laulama kappale Koska pasahtaa. Erityisesti kertosäe: ”Koska pasahtaa, koko paska kosahtaa.” Nykyajan luonnonsuojelulaulu, tangon sävelin.

Omalta kohdaltani ajattelin, mahtaako reissuni onnistua? Huolenaiheeni on takarengas, jonka kestävyys käy mielessä. Keski-kohta on melkein sileä, mutta keskellä oli vielä ura, kun lähdin liikkeelle.

Matka kohti pohjoista jatkuu sateen yltäessä. Ohitan muutaman hitaammin ajavan motoristin. Koetan improvisoida jonkinlaisen tervehdyksen ohi ajaessani.

Vauhti kiihtyy

On hurjaa nostaa nopeutta Oulun eteläpuolella alkavalla moottoritieellä, kun vettä tulee taivaalta tiiviiseen tahtiin. Sadetta jatkuu Kemiin saakka, mutta onneksi teltta ei kassin sisällä kastu.



Kun Haaparannassa viimein olin saanut asiani kuntoon ja menin pyörälleni, oli tilanne tämä.

Matkaan lähtiessä kulutus pintaa näytti olevan riittävästi. Renkaanvaihto olisi matkan jälkeen.



Sopii odottaa. Pahalta näyttää jo tässä vaiheessa. Matkaa Jällivaaraan olisi enää nelisenkymmentä kilometriä.



Yksi parhaista Quattro Stagioneista. Vuodenaikoja ei ole sekoitettu keskenään, toisin kuin maailmassa muuten näyttää nykyään tapahtuvan.

Gällivare Camping, teltan viereen pääsee asfalttia pitkin.





Puolisen tuntia Jällivaarasta kohti Kiirunaa ajettuani oli edessä tällainen liikennemerkki. Kuka väistää ketä?



Make salad not war. Mieluummin salaattia kuin sotia. Palanpainikkeeksi inkivääri-smoothie. Mieluummin tätä kuin Falukorv-makkaraa. Näin Kiirunassa.

Vaskikellosta Kemiin on matkaa 270 vestistä kilometriä. Kemin jälkeen sää kuivuu ja loput 30 kilometriä Haaparantaan sujuvat leppeässä ilmanalassa.

Haaparanta

Toisen tankkauspaikan osuminen Haaparantaan on taktisesti onnistunut valinta, vaikken sillä mielellä ollut suunnitellut. Käy nimittäin niin, että yrittäessäni tankata, pumppu ei anna minun tehdä sitä. Sen sijaan saan tekstiviestin, jonka mukaan kortiltani olisi veloitettu 19,00 SEK ja sitten toisen tekstiviestin, jonka mukaan kortiltani olisi veloitettu 2000,00 SEK. Eihän tämä voinut olla mitään muuta kuin huijausviesti, eihän?

Käyn huoltamon sisällä kysymässä syytä boikotoimiseeni. Asia ei selviä. Ajan pyöräni pysäköintialueen laidalle ja menen uudestaan myymälään. Keksin soittaa pankkiini. Takaisinsoittoa pitää odottaa lopulta tunnin verran. Sen ajan olisi ketjuvetoisen pyörän omistaja hyödyntänyt uurastamalla sormet ruvella voimansiirtonsa kimpussa. Itse olen varsin tyytyväinen pyöräni konstruktiin.

Pankkitoimihenkilö tietää, mistä on kyse: Kortillani on maarajoitus. Niinpä sitten yksissä tuumin laajennamme taloudellisten transaktioideni tapahtuma-alueita käsittämään matkani edellyttämät maantieteelliset alueet sekä vaatimattomissa haaveissani olevat tulevaisuuden kohteet.

Lopulta saan tankattua ja tietenkin syön välipalan. Tankkauspaikka sijaitsee siinä mielessä sopivasti, että tässä vaiheessa kännyni saa vielä yhteyden Suomeen. En tiennyt, että siinäkin oli eräänlainen maarajoitus.

Jos olisin ajanut pitemmälle Ruotsin sisämaahan tankkausta yrittämään, en olisi voinut olla yhteydessä Suomeen ja selvittää asioitani. Ehkä joku fiksu länsinaapurilainen olisi neuvonut, miten kännyni roaming-asetukset asetetaan kohdalleen.

Kohti Jällivaaraa

Määränpäästä on tehty hauska laulu, jota muistan lapsena kuulleen radiosta niin usein, että saan sävelet yhä mieleeni. Tangoa Jällivaarassa, esittäjänä **Siw Malmkvist**, ruotsalainen laulaja ja näyttelijä, joka lauloi

edellä mainitun kappaleen suomeksi. Tässä syy, miksi mieltäni on lapsuudesta asti kutkuttanut käydä Jällivaarassa.

Kerrottakoon laulajaan liittyvä Suomiyhteys. Hän oli Suomen-miniä hyvän aikaa ennen **Geena** ”Rennyn puoliso” **Davisia**. Siw Malmkvist oli vuosina 1963-1969 naimisissa musiikin monitoimimies Lasse Mårtensonin kanssa. Hän ehkä ymmärtäisi, mikäli laulaisin: Kaikki, paitsi moottoripyöräily, on turhaa.

Matkaa Haaparannasta Jällivaaraan on 256 kilometriä. Ensimmäinen pysähdys on 90 kilometrin jälkeen, E10-tiellä. Olen siis sillä samalla tiellä, joka Luulajasta alkavana päättyy Lofoteille. Vai meneekö se toisin päin? Tällä tiellä kun pysyn, en eksy.

Ilmanala on sellainen, että harkitsen sadetakin päälle laittoa. Päätän kuitenkin selvittää ilman. Seuraava pysähdys on 133 kilometrin jälkeen, nyt sadetta on jo nimeksi.

Odotusta korvessa

Matka on sujunut ihan leppoisasti, kun joudun pysähtymään, vaikka en haluaisi. Asfalt-



Kymmenen kilometriä Kiirunan jälkeen kulutuspinna ei ollut paljoa kulunut.



Kuivaa huumoria. Mitkä ovat vaihtoehdot?



143 kilometriä Narvikista, tietyömaa ruuhkauttaa. Rekkoja liikenteessä.



Vasta Svoldvaerissa, ajettuani Narvikista 228 kilometriä, rauhoituin niin paljon, että maltoin ottaa maisemakuvia.

ti loppuu, kun matkaa illan päämäärään on vielä 45 kilometriä.

Väliaikaisissa liikennevaloissa palaa punainen valo, jonka vaihtumista vihreäksi vartoo myös autoilija. Kyltti käskee odottamaan saattoautoa. Sitä sitten odotetaan. Kasettu liejuinen tie, jonka pinnalla on perunan kokoisia kiviä, on inhottava näky. Lopulta saattoauto lähtee vetämään letkaa, jonka toisena olen.

Leveiden renkaiden lumo

Saattoauto vetää letkaa muutaman kilometrin, kääntyy pois edestä ja saan jatkaa matkaa omin avuin. Tien pinta vaihtuu kuivaksi, mutta pinta on edelleen irtokiviä täynnä. Joskus kivien välistä saattaa löytyä puhtaampi ajoura, mutta se on vain väliaikaista.

Ajo sujuu kauhun vallassa, eikä sitä yhtään vähennä eteen ilmestynyt, puolta tien leveydestä peittävä hinausauto, joka yrittää vetää tielle laakean ojan toiselle puolelle joutunutta valkeaa, aika tuoretta vuosikertaa edustavaa Mercedes-Benz E Coupé'ta. Kuulalaakerisora on huono alusta huolettomalle ajajalle.

Joudun ylittämään monta pitkästä sepeleharjannetta. Tällaisella pinnallahan ei ote ohjaustangosta saa olla tiukka, ei mitään hartialukkoa, vaan eturenkaan pitää antaa elää, ovat adventure-kuskit minulle kertoneet.

Toivon kolmen-neljänkymppin vauhtini kehittävän riittävästi hyrrävoimia pitämään minut pystyssä. En uskalla edes ajatella, mitä tapahtuisi, jos joutuisin pysähtymään.



Moskenes Camping Lofootien kärjessä. Turistit joko teltailevat tai käyttävät matkailuautojaan.

Sepelitanner loppuu ja alkaa taas siunattu asfaltti. Sitä onnea ei kauaa kestä. Saan taas ajaa täysremontissa olevalla tiellä. Via Dolorosa, kärsimysten tie.

Olisi pitänyt selvittää Ruotsin tietyöt. Suomessa julkaistaan joka vuosi uusi paperinen tiekartta, johon on merkitty sen vuoden tiettykohteet. Miten Ruotsin vastaavan kartan olisi voinut saada Suomesta?

Jällivaara, viimein

Päsen lopulta kaatumatta Jällivaaraan. Lei-riydyin paikalliselle camping-alueelle ja lähdin kaupungille etsimään ruokapaikkaa.

Illalla puoli yhdentoista aikaan on vielä avoinna Pizza Bagar'n, josta saan syödäkseni yhden parhaista Quattro stagioneista, joita olen koskaan syönyt. Pizzan nimi tarkoittaa

neljää vuodenaikaa. Täällä kaikki vuodenajat ovat omissa neljänneksissään. Pidän kovasti tästä ratkaisusta.

Keskustelen henkilökunnan kanssa äskeisestä tietyömaasta. Moni on rikkonut autonsa renkaat ja vanteet niillä seuduilla.

Kiiruna, Pohjolan San Francisco

Hyvin nukutun yön jälkeen koittaa tiistai-aamu, aamupuuhat ja leirin purku. Tarpeellisen tankkauksen jälkeen lähdän kohti kaivoskaupunki Kiirunaa. Puolentoista tunnin kuluttua saavun perille, välimatkaa on suunnilleen 123 kilometriä.

Suuntaan saman tien paikalliseen jättiruokakauppaan, ICA Kvantumiin. Yllättäen kaupassa on samoja ihmisiä, joita näin Haaparannassa. Kerään salaattiannoksen

Kivimuuri suojaa Reinen satamaa myrskyiltä.
Taustalla Reinebringen-vuori.





Norjan puolella alkoi paras osa matkasta, syheröinen tie Lofootille. Vettä milloin vasemmalla, milloin oikealla, milloin alla, milloin yllä.

Picadelin tiskistä, palanpainikkeeksi ostan vitamiinipommin, inkivääri-shotin. Nautin aterian kaupan ulkopuolella penkillä istuen.

Kiirunan taajama on kasvanut rautamalmia louhivan kaivoksen ympärille, tai oikeastaan sen päälle. Tästä on ollut se etu, että työmatkat ovat olleet lyhyitä. Tämä on tärkeää talvisaikaan, kun kaamos kestää joulukuun puolivälistä tammikuun alkuvuikoihin ja pimeää on pitkään sekä ennen että jälkeen auringotonta aikaa. Ei sitten helpolla eksy työmatkalla. Talvella ulkoilmaelämää voi haitata kova tuuli, runsaat lumisateet ja kova pakkanen.

Maaperästä taajaman alla on tullut huokoista. Aivan kuten San Franciscon alta on ennustettu maan petteävän, on samaa pelätty myös Kiirunassa. Maaperän romahdusvaara ymmärrettiin jo vuosikymmeniä sitten. Kaivoksesta luopuminen nähtiin kalliimpina vaihtoehtona kuin utopistiselta kuulostava taajaman siirto.

Siinä penkillä istuen koetan nähdä merkejä siirto-operaatiosta. Näky on niin kuin missä tahansa muualla, samoja arkiaskareita täälläkin tehdään.

Haluaisin ottaa kuvan pyörästäni Kiirunan kirkon vieressä. Luulin kirkon löytyvän helposti, eihän tämä niin kovin iso kaupunki ole. Enpä vaan onnistunut.

Tie vie näppärästi pois Kiirunasta. Ei yhtäkään kylttiä opastamassa kirkolle, niin on maallistunut tämä paikka. Olisi pitänyt laittaa muistiin kirkon osoite, navigaattori olisi kyllä opastanut. Huonosti tein kotiläksyt.

Taas sorapintaa

Kuuden kilometrin ajon jälkeen edessä on taas tietyömaa. Tämä on helppo tapaus, irto-

soraa kyllä löytyy, mutta ajourissa kiviaines on pakkaantunut tiiviiksi. Siitä huolimatta vastuulliset viranomaiset ovat pystyttäneet kyltin, jossa työmaan kerrottiin voivan aiheuttaa kiveniskemän. ”Mikäli mahdollista valitse toinen tie.”

Jopas on kuivaa huumoria! Tuon neuvon noudattaminen tarkoittaisi ajaa takaisin Kiirunaan ja sieltä Svappavaaraan, josta jatkaisin tielle E45 ja ylös pohjoiseen, Suomen käsivarteen! Sieltäpä sitten ajelin varsinaisen ketunlenkin kautta Narvikiin moninkertaisen matkan jälkeen. Mikä edes takaisi, että tie olisi ehjä kaikilta osin sitä kautta ajaen? Jatkan matkaa Narvikiin alkuperäisen suunnitelman mukaan.

Ylitän Norjan rajan vain hieman vauhtia hidastaen. Kohta alkaa näkyä vuoria, joiden rinteillä on lumilaikkuja. Narvik on sopivalta etäisyydellä tankkausta varten. Jotta sinne pääsee, täytyy poiketa päätieltä melkein yhtä pitkän matkan, kuin mitä olisi tiellä jatkaen Bjerkvikiin. Tarkemman matkasuunnittelun perusteella olisin jättänyt Narvikin menomatkalla välistä pois.

Narvik

Nyt olin siis menossa Narvikiin. Vuono pitää ylittää Hålogalandin siltaa pitkin. Pituutta sillä on 1,5 kilometriä, vapaasti riippuva osuus on 1,1 kilometriä pitkä. Kamerat kuvaavat sillan ylittävät autot menen tullen ja lasku tulee postissa. Tuudittaudun uskoon, ettei moottoripyöristä peritä maksua.

Vinkki autoilijoille

Silta on mahdollista välttää ajamalla vuonon pohjukan kautta. Suomesta tullessa tullaan T-risteykseen, jonka oikealla puolella on Ha-

erslettan leirintäalue. Risteyksestä käännytään vasemmalle, tielle 7575. Tie vie vuonon rantoja pitkin Narvikiin. Yritin löytää tuon tien, josta olin saanut matkalla vinkin, mutta epäonnistuin.

Vihreä on laaksoni

Tankkaukseen päästyäni matkaa on kertynyt 305 kilometriä. Sitten taas suunnaksi Lofootit. On hienoa ajaa laakson pohjalla kulkevalla tiellä, kun molemmiin puolin tasainen maaperä kohoaa hiljalleen lähes pystysuoraksi seinäksi.

Jostain mieleni syövereistä hiipii tajuntaan fiktiivisen takametsien miehen mietelmä: ”Vua eepä tuo ou paljo misteän kotosi. Oha nuita nähty.” Ikään kuin muka olisi nähty! Tällaiset täysin kokemukselle vastakkaiset mielipiteet saattoivat olla mielen lääke päästä keskittymään kaikesta upeudesta huolimatta pelkästään ajamiseen.

Lofootit

Lofootit muodostuvat ryhmästä saaria, jotka vielä 1990-luvulla olivat lauttayhteyden päässä toisistaan. Nykyään saariryhmän mantereelta katsottuna kaukaisimpaan kohtaan pääsee ajamaan siltojen ja tunneleiden kautta. Tämä infrastruktuuri on jo maksettu, kukaan ei ole perimässä tietulleja. Hieno kokemus ajaa saarelta toiselle, milloin veden yli, milloin ali.

Kun ajaa Lofootille, on hyvin pian ajanut kaikkiin ilmansuuntiin, niin paljon tie mutkittelee. Pilvisellä ilmalla tätä ei helposti huomaa, varsinkin kun pitää koko ajan keskittyä eteen tuleviin mutkiin.

Toinen havainto on, ettei näkymiä pääse minnekään ihailemaan, saati kuvaamaan. Ei



Tapperiet Bistro toimii ympärivuotisesti kuten myös Moskenes Camping. Tähän voisi lomasesonin ulkopuolella tulla laulamaan karaokea.

ole levennyksiä ja jos on, ne ovat sorapintaisia ja niiden sekä tien välissä on kynnyks, niin kuin kyse olisi jalkakäytävän reunasta.

Lofootien pääkaupungin, Svolvaerin tankkauspisteessä olen 228 kilometrin jälkeen, melkein neljän tunnin ajon jälkeen. Samalla on aika syödä hieman ruokaa.

Lopulta illalla yhdentoista jälkeen saavun Moskenesin satamaan. Täältä moni jatkaa

matkaansa laivalla Bodö 'hön, minne tie sieltä ikinä viekään. Minä lähdän toiseen suuntaan, Moskenes Campingiin, vaikka isoon nimikylttiin on laitettu lisätietoa: "Kaikki mökit ja matkailuautopaikat ovat loppuunmyyty".

Perillepääsy edellyttää ajamista ylämäkeen soratietä pitkin, hammasta purren. Perille päästyäni voin vain todeta: miten upeaa onkaan matkata moottoripyörällä teltoa ja makuupussi mukana. Aina löytyy tilaa.

Respassa vuoroani odottaessa ja matkamuistoihin tutustuessani näen usean retkeilyautolla liikkuva käyvä kääntymässä ja poistuvan valoisaan kesäyöhön. Muodollisuudet hoidettuani lähdän hakemaan telttapaiikkaa ja niitähän riittää. Moni on löytänyt ainutlaatuisen yösijan viereisen pikkuvuoren pieniltä tasanteilta.

Teltan pystytyksen jälkeen en malta mennä nukkumaan, vaikka yösija on valmiina. Ajan E10-tien päähän. Olin ollut tällä tiellä melkein Haaparannasta asti. Tie tuo mieleen puunjuuren, samalla tavalla kumpikin kapenee sitä mukaa, miten kauas se kurottuu. Kesäyö on kaunis ja hiljainen.

Keskiviikko näin

Seuraava päivä on lepopäivä. Tutustun maastoon ja merinäköalaa patikoiden. Ilta-päivällä laajennan reviiriä, lähdän ajelemaan taas tien päähän.

Alastulo Moskenesin leirintäalueelta irtosorapintaa pitkin edellyttää reipasta taka-

jarrun käyttöä. Ennen kuin pääsen asfaltoidulle poikkitielle, on oikealla puolella tietä loppuun asti tiheää puustoa ja sitten heti on käännäyttävä jyrkästi oikealle. Takajarruni on harvoin, jos koskaan, joutunut minulla näin kovalla käytöllä.

Käyn ostoksilla kalastajakylän pikkukaupassa, jonka aukioloajat näyttivät olevan samat, olipa turistisesonki tai ei. Kaupan ohi kävelee ihmisiä, jotka varmasti tarvitsevat energiaa kallioilla koluamiseen, joten luulisi täällä saavan myyntiä aikaiseksi.

Ahtaassa Matkroken-kaupassa on pari muuta asiakasta. Päätän kohteliaisuuden vuoksi ostaa jotain. Löysin hiukopalaksi Sweet & Salty Nut Mix -pussin, COOPin tuote. Oletin maksunperijän ilahtuvan, kun hän saa myyntiä. Valitettavasti hänen ilmeensä on ymseä, millä hän varmaan viestittää, etten ole tervetullut. Tämä asenne turisteja kohtaan tuntuu maailmassa lisääntyvän.

Tien päähän tullaan tunnelin kautta. Perillä on parkkipaikka ja lopun matkaa saaren kärkeen voi kävellä. Ilma on puolipilvinen. Leppeä merituuli pitää lämpötilan ajopuvun sisällä sopivana.

Tämä lomareissu olisi toisenlainen, mikäli mukanani olisi oikeat patikointikengät. Muutaman kerran vuoria katsellessani mietin, ovatko paikalliset edes kerran elämässään kiivenneet jonkun lähistöllään olevan vuoren huipulle. Minua kyllä asia vaivaisi, mikäli asuisin näissä maisemissa.



Varhain torstaiaamuna takarenkaan kunto näytti hälyttävän huonolta. Laidoilla sentään oli kulutuspintaa kunnolla jäljellä. Nyt todella tarvitaan mutkateitit.

Reine

Tuntuu olevan ruoka-aika. Ajan kymmenen kilometriä takaisin mannerta kohti, Reinen kalastajakylään.

Täällä saa olla tarkkana, mihin pyöränsä pysäköi. Olin jo jättänyt pyörän ruutuun, kun huomasin kyltin, jossa on runsaasti pienellä painettua tekstiä: ”Detaljert informasjon.” Pysäköinti on maksullista, kamera rekisteröi auton alueelle tullessa ja poistuessa.

Niin juuri, auton. Kaksipyöräisistä ei mainita mitään. Katson kuitenkin paremmaksi poistua alueelta välittömästi.

Pienen kiertelyn jälkeen löydän pysäköintipaikan Tapperiet Bistron vierestä. Sää antaa mahdollisuuden syödä ulkoterassilla.

Valitsen Päivän kalan kera perunoiden, kasvien ja kermaisen kastikkeen. Palanpainikkeeksi tölkestä puhdasta kuplivaa norjalaista vettä. Annos on herkullinen. Jälkiruoksi kinuskilla kuorutettua omenapiirakkaa sekä hieman kermavaahtoa. Kyllä on hyvää.

Tapperiet Bistro on perheravintola, jossa kolme sukupolvea tekee töitä asiakkaiden parhaaksi. Bistro on auki ympäri vuoden. Heidän Instagram-julkaisujensa mukaan iltaisin on usein soittoa, laulua sekä karaokea. Tänne pitää tulla joskus syyskuussa, iltatun-

nelma on varmaan ihmeellinen, kun ulkona valoa riittää myöhään.

Reinen kylän lounaislaidalla, E10-tien toisella puolella, on jyrkkärinteinen Reinebringen-vuori. Vuosina 2016–2019 toisesta vuoristoisesta maasta, Nepalista, saapui sherpa-kansan edustajia rakentamaan kunnolliset portaat 448 metriä korkealle vuorelle. Mitenkähän ajosaappaat olisivat soveltuneet patikointikäyttöön?

Reinebringenin huippua hätistelee pilven reuna. En hyödyntänyt tilaisuutta käydä vuorenhuipulla. Sen sijaan lähden tutustumaan satama-alueeseen. Jaloittelen tasamaalla ja katselen maisemia. Vedestä nousee monella suunnalla vuorenhuippuja. Varjon puolella on monessa kohtaa lunta. Ehkä se ei ennä tulla ennen seuraavaa talvea.

Uhkakuva

Lähdän leirintäalueelle. Ylämäkeen ajaessa pyöräni ääni on riittävän voimakas varoittamaan huolettomasti tiellä käveleviä jalankulkijoita siirtymään syrjään.

Laitettuani Bemun parkkiin teen huolettavan havainnon. Takarenkain keskiosassa on näkyvissä valkoisia lankoja. Rengas pitää vaihtaa pikimmiten. Missä sen voi tehdä?

Mikä paikkakunta on riittävän suuri, jotta siellä olisi rengasliike ja vieläpä osaamista moottoripyörien renkasiin?

Svolvaeriin on matkaa 124 kilometriä, liian pieni paikkakunta, Narvikiin on matkaa 345 kilometriä, sieltä voisi löytyä apu. Kaiken lisäksi olen matkassa vanhan liiton malliin. Älykännykkäni ei löydä kenttää, enkä niin muodoin pääse nettiin. Enkä ole täällä pusinperällä tutustunut yhteenkään ihmiseen. Kaikki ovat tiiviisti omissa joukoissaan.

Keneltä kysyisin apua? Miten saisin uuden takarenkain tänne tai matkanvarrelle ja ennen kaikkea, kuinka saisin renkaan vaihdetuksi? Ei millään pahalla Bemu, mutta mielessäni kuulen säkeen: ”Koska pasahtaa, koko paska kosahtaa?” ■

Jatkuu seuraavassa numerossa.

Lisätietoa:

Rehellinen opas Lofootteille ja Reinen ympäristöön, naamiot riisuttuina:

<https://guidetolofoten.com/campng-around-reine-lofoten/>

<https://www.lofotenbeachcamp.no/maps>

Café Lättis
MUTKATEIDEN PARAS KAHVIPAikka
RAUTAKOSKENTIE 2079, 12750 PILPALA - FINLAND

SEURAA MEITÄ
FACEBOOKISSA



Palstalla esitellään ajankohtaisia tai muuten kiinnostavia henkilöitä pyörän päällä ja vähän pientareellakin.

Neljä moottoripyörää ja 29 ajokautta

Teksti Jouko Virta Kuvat Sirpa ja Jouko Virta, Erkki Kulo



BMW K1200LT, 10 ajokautta, n. 13 tkm/kausi.

NELJÄ MOOTTORIPYÖRÄÄ, 29 ajokautta ja reissuja Saaristokierrokselta Alpeille sekä USA:han. Bemarista Wingiin on vaihdettu merkkiä, mutta matkamotoristin suunta on pysynyt samana – aina vähän kauemmas.

Ensimmäinen bemari ja motorismin siemen

Aloitin moottoripyöräilyn oikeastaan vuonna 1994, kun lainasin siskoni miesystävän jouktilaana ollutta 10 vuotta vanhaa vuosimallin 1984 BMW R65:tä. Laina-aika oli kolme viikkoa ja siinä ajassa motorismin siemen tuli kylvettyä.

Kolme vuotta myöhemmin, kesäkuussa 1997, minulla oli ylimääräistä vapaa-aikaa ja kysyin samaista kapistusta uudestaan lainaan – mutta siinä kävikin niin, että minusta tuli sen pyörän omistaja.

Tällä pyörällä tuli etsittyä omaa paikkaani muiden motoristien joukossa. Vuosina 1998–1999 kävin joissain motoristitapahtumissa ja vaimon kanssa Saaristorallissa. Noihin aikoihin liityin myös BMW Moottoripyöräkerhoon ja MP-69:iin. MP-69:stä jäin pois jo muutaman vuoden jälkeen, mutta BMW:n kerhojäsenyys kesti noin 20 vuotta.



BMW R65, 5 ajokautta, n. 8 tkm/kausi.

Tuohon aikaan – kun tuli silloin tällöin piipahdettua uusien BMW-pyörien koeajoissa – tuntui niiden jälkeen oman pyörän ajotuntuma paljon huonommalta. Koeajoja järjestettiin muun muassa Hämeenlinnan Ahveniston moottoriradalla, mikä nykyisin kuulostaa jo aika oudolta.

Ensimmäiset pidemmät reissut

1990-luvun lopulla teimme vaimoni Sirpan kanssa ensimmäiset kotiseutua laajemmat mp-reissut. Niihin kuuluivat muun muassa Saaristokierros (Kustavista Maarianhaminan kautta Turkuun) sekä Keski-Euroopan matka, jonka päätepaikaksi oli Berliini.

Gospel Riders -moottoripyöräkerhoon (GR) liityin vuonna 2000. Olen ollut siitä lähtien aktiivisesti mukana GR Lahden alueen toiminnassa. GR:ssä oli siis jo tuolloin käytössä aluetoiminta, joka on täällä BMW:llä kovin tuore toimintamuoto.

R65:stä K1100LT:hen – matkamotoristiksi

Viiden R65-ajokauden jälkeen keväällä 2002 oli ensimmäisen pyörän vaihdon aika. Kun olin tunnistanut itseni matkamotoristiksi, pyöräkseni valikoitui Rikastimen 1/2002 myyntipalstalta löytynyt BMW K1100LT vm-92.



BMW K1100LT, 5 ajokautta, n. 15 tkm/kausi.

Nyt uusien pyörien koeajojen jälkeen omaan pyörään palaa-
minen ei enää tuntunut taantumiselta. Tämän pyörän kanssa
jatkoimme Euroopan reissuja. Päätimme muun muassa lähteä
Luxemburgiin, koska meidän piti käydä hakemassa sikäläiset
eurojen ja senttien kolikot – Luxemburgin leimalla olevia ei juuri
liikkunut näillä main.

Tämän pyörän aikana myös GR:n hallitusvastuu tuli osakseni
useammaksi vuodeksi ja Lahden aluetoiminta vilkastui. Olin yhden
kesän jopa GR Lahden aluevastaavan tuuraajana, kun varsinais-
ella aluevastaavalla oli pääteemana oman talon rakentaminen.
BMW-kerhon toimintaan osallistuin tuolloin vain satunnaisesti.

LT-kausi alkaa – Eurooppaa ristiin rastiin

Jälleen viiden vuoden päästä, keväällä 2007, oli seuraavan
pyörän vuoro: BMW K1200LT vm-04. Tässä vaiheessa tuli
mukaan myös aktiivinen toiminta BMW Summeria edeltäneen
BMWKLTIbMxOF:n "järjestelykomediassa" lähes koko sen kym-
menvuotisen olemassaolon ajan.

Tämän pyörän aikakaudella tuli osallistuttua Ignatiuksen Arin
aktivoimana pariin kertaa saksalaisten LT-bemaristien LT-Treffen-
-kokoontumisajoihin. Ensimmäinen osallistuminen oli vuonna
2008, jolloin kokoontuminen oli Etelä-Saksassa Altmühltalissa.
Sieltä jäimme vaimon kanssa viikoksi Itävaltaan ajelemaan. Pa-
luumatkalla kiersimme Sveitsin eli palasimme Saksaan Italian ja
Ranskan kautta.

Toisen kerran osallistuimme LT-Treffeniin vuonna 2011, jolloin
kokoontuminen oli Sveitsin Silvaplanassa. Tällä kertaa paluumat-
kalla kiersimme Sveitsiä. Tältä kokoontumisajolta jätin vaimoni
Innsbruckin lentokentälle ja rippikouluaikainen kaverini lensi
minua vastaan Müncheniin, josta matkasimme kotiin parin viikon
ajan. Tämä on ollut pisin mp-reissuni: se alkoi toukokuun lopussa
ja kotona olin juhannukseksi.

USA:n reissu ja peurakolari

Vuonna 2009 teimme – jälleen Ignatiuksen Arin aktivoimana –
viiden LT-bemaristin porukalla kahden viikon mp-reissun USA:han.
Siellä osallistuimme vuokratuilla Gold Wingeillä sikäläiseen BMW-
kokoontumisajoon, ja tämä olikin ensikosketukseni Wingeihin.

LT:n aikana ikävin tapahtuma oli peurakolari toukokuussa 2010.
Kolarissa ei kaaduttu eikä meille vaimoni kanssa tullut mitään
vahinkoa. Bemu sen sijaan sai osumaa, joista suurin osa oli kos-
meettista muovisälää. Korjauskustannus oli yli 6 000 euroa, joten
kerrankin kaskolle tuli vastinetta.



Honda Gold Wing, 9 ajokautta, n. 9 tkm/kausi, taustalla E. Kulon RT.

Sinänsä pyörä säilyi kolarista teknisesti täysin ajokuntoisena,
eikä ajettavuus kärsinyt yhtään. Korjausosien saanti kesti kuiten-
kin muutaman kuukauden, joten se kesä meni vähän raasumman
näköisen ajokin kanssa.

Kymmenen LT-vuotta ja merkin vaihto

Edellisten pyörieni tapaan olisi viiden vuoden jälkeen ollut pyörän
vaihdon aika, mutta en oikeastaan löytänyt mitään, mihin sen
olis in vaihtanut. Niinpä kyseisellä K1200LT:llä mentiin peräti
kymmenen vuotta ennen kuin tuli vaihdon aika.

BMW:ltä ei silloin löytynyt mieleistä vaihtoehtoa, joten oli aika
vaihtaa merkkiä. Maaliskuussa 2017 tilalle tuli Honda Gold Wing
vm-14. Sinä vuonna erosin BMW-kerhosta ja liityin Gold Wing
-kerhoon.

Näiden menneiden yhdeksän Wingi-ajokauden aikana ei ole
tullut tehtyä pidempiä ulkomaanmatkoja, mutta bemariporukoi-
den kanssa tuli käytyä itärajan takana jokunen kerta ennen rajan
sulkeutumista. Muutaman Wingi-vuoden jälkeen totesin, etten
kotiutunut kerhon porukkaan ja päätin erota kerhosta.

Paluu BMW-kerhoon ja Viron reissut

Korona-ajan jälkeen liityin takaisin BMW-kerhoon. Viime vuodet
olemme reilun kymmenen hengen Bemu/Wingi-porukalla pistäy-
tyneet kerran kaudessa Viron puolella. Näiden reissujen – kuten
menneiden itärajan takaisten reissujenkin – matkanjohtajina ovat
toimineet **Erkki Kulo** ja **Katri Salonen**.

Wingi-vuosien pisimmät matkat ovat kuitenkin olleet kotimaas-
sa tehtyjä, enintään viikon mittaisia etelä-pohjoinen-reissuja.
BMW-kerhon aluetoiminnassa olen ollut mukana muutaman
kerran kesässä. Tämä aluetoiminta on kyllä porukkaa aktivoivaa,
kuten olen sen Gospel Ridereiden puolelta kokenut.

Honda vai BMW – kumpi on parempi?

Merkin vaihtumisen jälkeen moni on kysynyt, onko Honda parempi
kuin BMW? Mielestäni kumpikaan ei ole toista parempi – ainoas-
taan Wingin satula on parempi istua kuin yhdenkään BMW:n.

Nimi: Jouko Virta

Ikä: 64

Perhe: Vaimo, Sirpa

Kilometrejä viime kaudella: 6 500 km

Ajokki: Honda Gold Wing vm. 2014

Maailman korkeimmaksi
tituleerattu Jeesus-patsas
Swiebodzinissa Poznanista
länteen.



MATKA PORTUGALIIN KESÄLLÄ 2025

Häät Porton liepeillä – ja sinne prätkällä

osa
1/2

Teksti ja kuvat: Hannu ja Hannele Halme

Saimme kutsun kesäkuussa 2025 vietettäviin Hannelen lapsuudenystävän pojan häihin Portugaliin, lähelle Portoa. Päätimme tehdä matkan moottoripyörällä.

Tammikuusta alkaen menomatkaa suunniteltiin tosissaan. Ajatus oli ajaa Baltian läpi, ja pituusarvio oli 4350 kilometriä yhteen suuntaan. Matkan varrella oli tarkoitus tutustua aina-kin Kaunasiin, Plzeňiin ja Gardaan. Lisäksi listalla oli yksi klassikko: Monte Carlo -rallin kuuluisa erikoiskoe Col de Turini.

Pyörä huollettiin syksyllä viimeisiksi töiksi, mittarissa oli silloin noin 184 000 kilometriä. Akku piti uusia ja renkaatkin vaihdettiin juuri ennen matkaa. Ranskan ja Benelux-maiden sekä Saksan uudet kartat olivat tilauksessa – eipä saatu kuin Ranska. Huonosti saa paperikarttoja nykyään kirjakaupoista.

Valmistelut keväällä: lautta, hotellit ja ”sopiva ajopuku”

Maaliskuussa varattiin lautta 12.5. Vuosaa-resta Muugaan Eckerö Linelta. Hyvät alennukset saatiin kerhon kautta: pyörä ja kaksi aikuista maksoivat 31,50 euroa! Varasimme myös huoneet Valgasta Hotelli Metsisistä ja Kaunasista kaksi yötä hotelli Babilonista.

KUN HÄÄKUTSU TULEE
PORTON KULMILLE,
SUOMALAINEN EI KY-
SELE LENTOAIKOJA –
VAAN ALKAA LASKEA
KILOMETREJÄ.

Edeltävällä viikolla Suomessa oli kylmää: aamuisin 2–3 astetta ja iltopäivällä vain viisi. Arvoimme ajopukua ja päädyimme Lindstrandsiin tarkenemisen varmistamiseksi. Tarvittaessa lämpövuoret voi riisua ja tuuletusluukut aukaista.

Tavaroiden keräilyä riitti pitkin kevättä. Puolan läpiajon reittisuunnittelua teimme

huolella, ajattelimme poiketa katsomaan muun muassa ”maailman suurinta Jeesus-patsasta”. Susiparille YouTubessa kiitos vin-kistä! Plzeňissä oli tarkoitus nauttia Pilsner Urquellia.

11.5.2025 mittarissa 184 439 km – vielä pyörän pesu ja sitten kohti satamaa.

Päivä 1: Tampere – Valga

Aamuseitsemältä herätys, kotoinen aamu-pala, ja pyörän päälle nousimme tavaroiden kera kello 8.30. Lämpöä oli noin kuusi astetta, aurinko paistoi. Ystävällinen ohikulkija otti lähtökuvan kotikadulla.

Bensaa tankkasimme Aapiskukossa, ja sääkin lämpeni hieman. Tiiriössä pidimme vessataukoa ja parkkipaikalla juttelimme asuntoautoilevan pariskunnan kanssa. He totesivat, että moottoripyöräily on heidän havaintojensa mukaan muuttunut niin, että takapenkkiäisten määrä on selvästi vähentynyt. Myöhemmin matkalla huomasimme saman trendin.

Vuosaareen saavuimme hyvissä ajoin – jonnossa oli kuusi moottoripyörää ja runsaasti asuntoautoja. Aikataulussa pääsimme laivaan, pyörien sidonta sujui rivakasti ja kahvilaan ehdimme ennen kuin ehti edes ajatella toista kierrosta. Katkarapuleipä, eväsläivät, kahvia ja kaakaota. Tyyni meri. Aika matala...

Muugasta lähdimme liikkeelle yllättävän sujuvasti. Vain muutama virhevalinta tehtiin reitin suhteen, mutta Kohilan, Raplan, Tyrin ja Viljandin kautta pääsimme kohti etelää.

Valgassa on noin 12 000 asukasta, se sai kaupunkioikeudet jo 1500-luvulla. Nykyään se on rajakaupunki niin, että Latvian ja Viron raja kulkee keskellä entistä Valgaa – Latvian puolella kaupunki on nimeltään Valka.

Hotelli Metsisissä olimme vasta kello 20.30. Metsis on tyylikäs kartanomainen hotelli, jonka nimi tarkoittaa metsoa. Illallisella vielä jaksettiin: borssikeittoa, katkarapupastaa ja viinilasilliset. Hyvä aloitus.



Vaikuttavia muraaleja Kaunasissa.

Päivä 2:

Liettuaan – ja ”nopein reitti” soralle

Pieni aamukävely lähipuistossa ennen aamiaista. Sitten ajoimme etelään lämpimässä ja kuivassa säässä.

Reittiä oikaistessa jouduimme noin 30–40 kilometrin pätkälle soratietä. Navin ”nopein reitti” ei meille kyllä nopein ollut. Lounaalla haimme voimia Hesburgerilta – ja taas tuli yli 400 kilometrin päivä.

Kaunasissa on noin 310 000 asukasta ja perimätiedon mukaan se on perustettu jo vuonna 1030. Hotelli Babilon löytyi helposti, mutta neljanteen kerrokseen sai kiivetä omilla jaloilla: hissiä ei ollut. Huone oli viileä ja siistihkö. Respa möi viiniä ja pikkukauppa lähistöllä juustoa – eli tärkeimmät palvelut olivat kunnossa.

Kävelimme alamäkeä vanhaan kaupunkiin. Ihastelimme kaupungilla hienoja mu-



Plzeňin keskuskukio hotellin yläkerrasta kuvattuna.

raaleja ja kiitellyssä Hop Doc -gastropubissa nautimme viinistä – sekä kovaäänisestä musiikista. Hotellille kävelimme takaisin ylämäkeen euroviisukarsintoja seuraamaan. Hyvät unet.

Päivä 3: Kaunasta vielä rauhassa

Söimme aamiaisen hotellissa pienen korttelikierron jälkeen. Sitten kaupungille: kävelykatuja, ravintoloissa istuskelua ja kaupungin menon katselua.

Lounaaksi raastesalaatti ja katkarapusaalaatti – ja tietysti hiukan valkoviiniä. Iltapäivällä alkoi harmillinen sateilu. Illansuussa kauppareissun jälkeen tihkusateessa kiipesimme takaisin hotelliin. Tavallinen reittisuunnittelusessio ja vaatteiden kuivattelu.

Päivä 4: Puolaan – rakeita ja +6 astetta

Aamukävelyllä bongasin turkinkyyhkyn – pohjoisin tällä reissulla. Aurinkoinen aamu, ja Hannelella huoneessa eväsaamiainen. Edellisen päivän sade oli puhdistanut pyörän pölystä ja ötököistä.

Liikkeelle pääsimme kello 9.30 aamun viileydessä, ja ajoimme Kaunasista etelään kohti Puolaa. Seuraavan yön huone oli varattu pikkukaupunki Ciechanówista.

Ajoimme Suwalkin käytävää pitkin, välillä moottoritietä. Sateen lisäksi saimme rakeita. Ilma oli viileä, noin +6 °C. Moottoritierakentamisen vuoksi GPS, kartta ja mieskin olivat

välillä sekaisin, mutta perille pääsimme Korona-hotelliin.

Ciechanówissa on noin 45 000 asukasta ja se on perustettu 1400-luvulla. Hotellin alakerrassa oli pikku ravintola, jonka laaja paikallisolutvalikoima ilahdutti. Illalliseksi schnitzel ja tonnikalasalaatti. Iltaaduksi taas euroviisukarsintoja.

KUN NAVIT, TIETYÖMAAT JA SADEL
LYÖVÄT KÄTTÄ, TÄRKEINTÄ ON
YKSI ASIA: ETTÄ ILLALLA LÖYTYY
LÄMMIN HUONE JA JOTAIN
HYVÄÄ LAUTASELLE.

Päivä 5: Środa Wielkopolskaan

Edelleen sateli ajoittain ja rakeita ropisi. Aamulla +5, iltapäivällä välillä jo +10 astetta.

Reittiä etsittiin Poznańin länsipuolelle Środaan. Hotelli Almarco oli siisti ja palvelu hyvää. Talo oli aiemmin palvellut seudun ainoan ison rakennustarviketehtaan henkilökunnan asuntolina. Puolassa on muuten kaksi Środa-nimistä kaupunkia – tämä oli Środa Wielkopolska, jossa on noin 22 000 asukasta.

Päivä 6: Świebodzin ja 52-metrinen Kristus

Taas sateinen aamu. Aamiainen oli ok, ja tien päälle pääsimme heti kello yhdeksän jälkeen.

Aluksi ajoimme moottoritietä lännen suuntaan, osittain sateessa. Sitten käännimme etelään kohti Świebodzinia – maailman suurinta Jeesus-patsasta ihmettelemään. Pomnik Chrystusa Króla, Kuningas Kristus-patsas, on 52 metriä korkea, kun kumpu, jolla se seisoo lasketaan mukaan.

Matka jatkui edelleen etelään pääosin sateessa. Haimme myös pikkuteitä, joilla ei ollut paljon liikennettä. Viime vaiheessa tuli väärä valinta moottoritiele, ja saimme palkkioksi 30 kilometriä rankkasadeajoa.

Varattu pensioaatti löytyi Zgorzelecin kaupungista (noin 30 000 asukasta). Saksan Görlitz on siinä kohdassa Neisse-joen länsipuolella, ja Oder–Neisse-linjan joet ovat nykyään rajajokia.

Huone oli siisti – oikeastaan kolmelle tarkoitettu: kaksoisvuode ja yhden hengen peti. Tavaroille riitti laskutilaa. Pyörän saimme pihaan, vaatteet laitoimme kuivumaan ja seuraavan hotellin varasimme Plzeňistä. Illalliselle ehdimme ennen viisuiltaa.

Neisse-joen rannalta löytyi ikivanha kellariravintola. Samassa talossa on 1500-luvulla asunut suutarifilosofi Jacob Böhme.

Aamusella poikkesin Deutschlandissa kävelysiltä pitkin. Vahdissa ollut poliisiauton kuski hiukan kiinnostui, kun kuvasin Saksan puolella toisen maailmansodan muistomerkkiä: kuihtunut ihmisfiguuri ja rajamuuria markkeeraava betonirakenne.

Euroviisufinaali. Ei voittanut Erika! ■

FINLANDIA HOTELS



MAJOITU EDULLISESTI MATKALLASI



LIITY ILMAISEEN

Finlandia Hotel Clubiin
ja hyödyt heti

www.finlandiahotels.fi/bonus





Moottoripyörällä Italiassa, helposti ja nopeasti

Niinivirta European Cargo on suomalais-italialainen yhteisyritys, joka toimii Vantaalla, Tampereella ja Milanossa. Olemme logistiikka-alan yritys, jolla on kahden kotimaan terminaalin lisäksi myös päästötöntä jakelua pääkaupunkiseudulla sekä Pirkanmaalla. Pääliikenteemme on luonnollisesti Italian ja Suomen välillä ja Niinivirran trailereita liikkuukin viikoittain kymmeniä maiden välillä.

Olemme jo vuosien ajan tarjonneet suomalaisille motoristeille helpon ja nopean tavan kuljettaa moottoripyörä Suomesta Italiaan ja takaisin. Kuljetus rekan kyydissä säästää tutkitusti aikaa ja rahaa, esimerkiksi ajelulle jää jopa viisi päivää lisäaikaa, kun sen starttaa Milanosta. Monet varaavatkin meiltä meno-paluun, jotta moottoripyöräilylle jää takuuvarmasti tarpeeksi aikaa.

Italiassa ajokausi on huomattavasti pidempi, kuin Suomessa ja tarjoammekin halukkaille myös talvisäilytystä Milanon terminaalissamme. Tämä mahdollistaa ajelureissut myös talvella ja voit helposti ajella syysloman ajan Euroopassa, jättää moottoripyöräsi Milanoon ja lentää vaikka joului-, tai talvilomalla uudelleen

Milanoon ajelemaan. Myös lyhytaikaista säilytystä voi tiedustella meiltä.

Matkan suunnitteluvaiheessa kannattaa ottaa yhteyttä meihin ja varmistaa aikataulut moottoripyörän kuljetukselle, jotta varmistat paikan juuri haluamallesi viikolle, oli kyse sitten menosta tai paluusta. Lähetämme tämän jälkeen sähköpostilla Moottoripyörän tiedot -lomakkeen, jonka täyttämällä ja allekirjoitettuna palauttamalla varmistaa varauksen. Sähköpostin mukana tulee myös ohjeistusta esimerkiksi pyörän sidontaan ja vakuutuksiin liittyen ja ohjeet kannattaakin lukea tarkasti läpi. Lasku kuljetuksesta tulee perässä sähköpostilla ja se tulee olla maksettuna ennen kuljetusta.



Niinivirta

EUROPEAN CARGO OY

varmistamaan moottoripyörän vakuutuksen sisällön omasta vakuutusyhtiöstä, myös kuljetuksen ajaksi. Joissain tapauksissa kaskovakuutus on kattanut hinausauton kulut Italiassa. Myös Autoliiton jäsenyydestä on ollut joskus hyötyä, kun on tarvittu apua tien päällä Italiassa.

Kun olet tuonut moottoripyörän Vantaalle ja sitonut sen ohjeistuksemme mukaisesti, lähetämme sen kohti Milanoa. Lähdöt Vantaalta sekä myös Settalasta ovat perjantaisin, kesäaikaan Italiassa jo torstaisin mahdollisten perjantaisten ajokieltojen vuoksi. Trailerit, joissa on moottoripyöriä kyydissä liikkuvat aina kuljettajaysiköissä varmistaaksemme parhaan mahdollisen aikataulun. Mikäli matkalla ei satu viivästyksiä, moottoripyörät ovat noudettavissa terminaalistamme Settalasta seuraavan viikon keskiviikkona, sama koskee myös Suomeen tulevia pyöriä. Mikäli matkalla sattuu viivästyksiä, jotka ovat harvinaisia, mutta niihin on hyvä varautua, tiedotamme näistä aina meille ilmoitettuun puhelimeen soittamalla, tai tekstiviestillä sekä sähköpostilla.

Italiassa ollessa on hyvä ottaa huomioon heidän lounasaikansa, eli keskelle päivää osuva siesta. Sähköpostilla tulevassa ohjeessamme on terminaalin aukioloajat ja niitä on syytä noudattaa, sillä siestan aikana henkilökuntaa ei välttämättä ole paikalla ollenkaan, mutta toisaalta työpäivä venyy sitten iltaan ja henkilökunta on paikalla myöhempään, kuin mihin ehkä Suomessa on totuttu.

Milano on toiminut siis jo vuosia hyvänä tukikohtana aloittaa, tai lopettaa Euroopan reissu, mutta ensi kesälle 2026 meillä on mahdollisuus tarjota kuljetus Cataniaan Sisiliaan saakka. Cataniaasta käsin avautuvat mahdollisuudet lauttaliikenteelle koko Välimeren alueelle ja sieltä käsin on helppo aloittaa ja vaikka lopettaa koko Italian läpiajo. Sisilian kuljetuksista saa tarvittaessa lisätietoa ottamalla meihin yhteyttä, tulemme myös tiedottamaan asiasta Facebook ja Instagram -tileilläämme kevään 2026 aikana. ■

**Toivotamme vuodelle 2026 turvallisia kilometrejä,
ajelit sitten missä tahansa.**

Toivottua,

Niinivirta European Cargo Oy:n henkilökunta



**Niinivirta myöntää
BMW Moottoripyöräkerholaisille
etuja kuljetuksista.
Tarkista ne verkkosivuilta
jäsenedut-osiosta.**

Kun lähtöpäivä lähestyy, otetaan moottoripyörä erikseen etukäteen sovittuna päivänä vastaan Vantaan terminaalissamme. Kuljetus tapahtuu moottoripyörien kuljetukseen erikseen suunnitellussa telineessä, jonka avulla varmistutaan siitä, että pyörä pysyy kuljetuksen aikana pystyssä. Telineeseen voi pakata mukaan ajovarusteet, jolloin niitä sekä kypärää ei tarvitse kuljettaa lentokoneessa, vaan ne kulkevat näppärästi moottoripyörän mukana.

Terminaalit, johon moottoripyörät Suomesta lähdön jälkeen saapuvat ja josta ne myös lähtevät takaisin Suomeen, sijaitsevat Milanossa, Settala-nimisessä kaupunginosassa. Settalan terminaalissa on mahdollisuus vaihtaa vaatteita erillisessä tilassa, jossa on myös suihkut sekä wc. Terminaalia lähinnä oleva hotelli on noin kilometrin päässä, ja siellä on mahdollista kesäaikaan loikoilla vaikka uima-altaalla. Hotellin aamupala on myös todella hyvä.

Lähimmät lentokentät ovat Milanon Linate (noin 20 km) sekä Bergamon (noin 66 km) kenttä. Finnair lentää tällä hetkellä Malpensan kentälle, josta on autolla noin tunnin matka Settalaan (noin 86 km). Sähköpostin mukana tulevissa ohjeissa on kerrottu tiedot eri lentokentistä, Settalan taksista, sekä mahdollisuudesta liikkua julkisilla.

Ohjeessa ovat myös yhteystietomme Milanon terminaalille, josta saat tarvittaessa apua englannin kielellä. Puhelinnumero on siis hyvä tallentaa omaan puhelimeen, sillä siitä saat tarvittaessa apua esimerkiksi moottoripyörän rikkoutuessa. Joskus näitäkin tilanteita on ollut ja olemme tällöin auttaneet esimerkiksi hinausauton, tai vastaavan kaluston paikalle saamisessa. Ohjeistuksessa mainitaan myös siis vakuutusasiat ja suosittelemme aina



Rukka Armageddo-R

Teksti ja kuvat: **Tuomas Aho**

Sain mahdollisuuden testata Rukka Armageddo-R -pukua ensimmäistä kertaa Espanjassa, tarkemmin Andalusian lämmössä. Ja voin kertoa, että lämpöä riitti!

Kuvittelin, että kelit ovat viileitä loka-kuussa, mutta suomalainen viileys ei ollutkaan Espanjassa – siellähän oli kesä! Eli takin mukana tulevalla hybridivälikerrostakilla ei ollut muuta virkaa kuin roikkua naulakossa.

Eka reissu suuntautui tutusti Manilvan kautta Rondaan. Kuten ystäväni sanoi: "Kaikki tiet vievät Rondaan!" Ensimmäinen virhe oli pitää tuuletusvetoketjut kiinni. Lämpöä nimittäin oli 22 astetta lähdössä, ja se nousi mukavasti sinne 27 asteeseen.

Tuuletus, jäykkyys ja mitoitus

No, ensimmäinen näköalapaikka ja KAIKKI tuuletusaukot auki. Tässä on tehty selkeä parannus, koska esimerkiksi rinnan tuuletukset ovat keskellä, ja näin ilmavirta tulee paremmin takin sisään. Samoin hihoissa: edessä ja takana on ketjut, joten ilmankierto on varsin hyvä.

Ei ole yllätys, että takki on jäykkä, mutta huomasin käytössä, että kyllä se notkeutuu ajan myötä. Eli tästä ei kannata olla huolissaan. Joustavaa materiaalia on lisäilty vähän sinne sun tänne – selkeää kehitystä on tapahtunut esimerkiksi Shield-R:ään verrattuna.

Myös takin mitoitus on erilainen: se ei ole enää niin napakka kuin Shield-R oli. Tästä toki jokainen voi tehdä omat päätelmät, mutta ainakin itselle hieman väljempi mitoitus toimii mukavasti, eritoten kun Suomen keleissä alle saa lisätä kerraston ja sen välitakin.

Mutta palataan takaisin lämpimään Espanjaan. Kuten todettu, tuuletus toimii hyvin, mutta täytyy todeta, että kun lämpö on lähellä 30 astetta, niin kuumahan tuo on – eikä se liene yllätys kenellekään. Oikeampi valinta noihin lämpöihin olisi varmaan Rukka Air -tyyppinen puku.

Lisäksi plussaa ovat povitaskut molemmin puolin sekä rintapanssarin help-



Kahvilla Lättiksellä lokakuussa. Lämpöä 1 aste, puku toimii mainiosti!

po irrotus, jos esimerkiksi haluaa käyttää airbag-liiviä tms.

Puvulla tuli ajeltua Espanjassa noin 700 kilometriä, ja kyllä se vaan on varsin toimiva. Vaikkakin lämpö välillä vaivasi, oli tuuletusaukot varsin helppo vetää kiinni, kun noustiin ylemmäs vuorille, jossa sää viileni yllättävän nopeasti.

ANDALUSIA OPETTI: ARMAGEDDO-R VENYY MONEEN, MUTTA HELTEESEEN SE EI OLE – VUORILLE JA VAIHTUVIIN KELEIHIN SEN SIJAAN KYLLÄ.

Viileästä pääsin nauttimaan myös Suomessa, jossa lämpötilat putosivat 25 astetta. Pakkohan se oli vielä suunnata

uuden pyörän kanssa Lättikselle. Tällä kelillä se jo mainittu välitakki oli erinomainen lisä, ja mukava kun meni kahville: Armageddo-R pois päältä ja nauttimaan lämpimästä kahvilan – tyylikkäästi.

Yhteenveto:

kenelle Armageddo-R sopii?

Armageddo-R on vahvoilla, kun kelit vaihtelevat ja halutaan yksi puku, jonka saa säädettyä tilanteen mukaan. Tuuletus on selvästi mietitty uusiksi ja mitoitus antaa pelivaraa kerrospukeutumiseen. Helleajoon valitsisin itse edelleen kevyemmän, ilmavamman puvun – mutta reissupuuvuksi Armageddo-R on erittäin pätevä.

ARVOSTELU:



Faktaboksi

RUKKA TOURING moottoripyörätakki miehille

■ Kauluksessa pehmeää neopreenia. Outlast®-vuori. Integroituna joustava ATS GORE-TEX-kauluri, joka voidaan tarvittaessa piilottaa niskassa olevaan taskuun.

■ Hihansuissa vetoketjut ja vedenpitävät GORE-TEX-mansetit. Päälystänkin alla hybridi-välikerrostakki, jonka rinnan ja selän toppauksessa on käytetty REPREVE®-kuitua. Joustavaa materiaalia rinnassa, hihojen alapuolella ja selässä. Mukana kuitukankainen pukupussi takille. Hihan väljyyden säätö olkavarren neppareilla.

■ Helmassa ja hihansuissa tarrakiristys. Haararemmi ja vyötärön ympäri kulkeva yhdysketju housuun.

■ Päällismateriaalina kestävä, 100% hengittävä, tuulen- ja vedenpitävä GORE-TEX Pro CORDURA® -3-kerroslaminaatti.

■ Hankauksenkestävät CORDURA® 1500D -vahvikkeet olkapäillä ja kyynärpäissä. Kaksi vesitiivistä vetoketjutaskua päälyspuolella.

■ Kaksi vesitiivistä taskua sisäpuolella, joista toisessa paikka puhelimelle. Kaksi taskua irrotettavassa sisätakissa. Avainlenkki oikeassa etutaskussa.

■ Suojat: Rukka D30® Air XTR -olka- ja kyynärsuojat, CE normi EN 1621-1 2012, LVL 2.



Espanjan lämmössä, matkalla Manilvaan.

MYYNNISSÄ PALJON UUDEN KARHEITA BEMAREITA!



KULJETUSPALVELU



EDULLINEN RAHOITUS

KATSO PYÖRÄT
www.hotmotor.fi

MOTORCYCLE EQUIPMENT
HOTMOTORshop
VERKKOKAUPPA
MEILTÄ LÖYTYY
TUULILASI SINUNKIN
BEMARIIN!
www.hotmotorshop.fi

AUKI
24/7

BEMARI HUOLLON TARPEESSA?

Meillä on vuosien kokemus
BMW pyörien huoltamisesta ja
korjaamisesta.

Asiantuntevaa ja luotettavaa
BMW moottoripyörä huoltoa
www.hotmotorservice.fi



MYynti | vaihto | osto | rahoitus | huolto

MEIDÄT LÖYDÄT
Asulansuora 5
61400 Ylistaro

MOOTTORIPYÖRÄT
JANNE TAKA
050 327 3910
janne.taka@hotmotor.fi

TARVIKKEET
MARKUS LATVANEN
045 858 6710
markus.latvanen@hotmotor.fi

HUOLTO
TOMI HALKOLA
050 300 7656
huolto@hotmotor.fi



Milanoon!

Teksti: **Ari Korhonen**

Pari viikkoa Norjassa heinäkuussa ei vielä riittänyt yhden kesän ulkomaanajeluiksi. Mieleen hiipi ajatus, että joku pikkulenkki olisi kiva ajaa vielä loppukaudesta. Syyskuussa ajokelit Suomessa ovat kuitenkin varsin epävarmoja, joten katse oli käännettävä Baltiaan – tai vielä etelämmäksi.

Parin vuoden takainen Alppien valloitus syys-lokakuun vaihteessa oli hyvin mielessä, joten siitä sai hyvän pohjan uusille suunnitelmille.

Ryhmäreissu houkuttaa – mutta aikataulu ei

Peter Pan Bike pomppi silmille Facebookissa sen verran usein, että heidän tarjontansa

alkoi kiinnostaa. Viime vuosina olin tehnyt moottoripyöräreissut yksin, ilman sen suurempia suunnitelmia tai ennakkovarauksia. Olisiko nyt vuoro kokeilla toisenlaista ajokokemusta – liikkua ryhmän mukana ja suunnitellusti?

Balkanin lenkki ja vajaat 2000 kilometriä vuokrapiörällä (pikku-Gessulla) alkoivat houkuttaa. Mutta myöhässä olin, kuten ta-

vallista: matalamallista pyörää ei Kroatian Splitin vuokraamosta enää löytynyt.

Vaihtoehtoja oli kaksi: hylätä koko suunnitelma tai ajaa reissu omalla Gessulla.

Saksa ei kiinnosta, moottoritiet eivät houkuta – joten rekka Milanoon

Saksan läpiajoon ei ollut oikein aikaa, eivätkä moottoritietkään kiinnostaneet. Jäljelle



Moottoripyörä ja tavarat hyvin pakattuna matkaan.



jäi yhteydenotto kuljetusliike Niinivirtaan. Kaksi vuotta sitten pyörän kuljetus Milanoon oli mennyt hienosti, joten miksei onnistuisi tänäkin syksynä.

Balkanin seikkailu oli alkamassa torstai-iltana 18.9. Splitistä. Rekkakuljetus Milanoon olisi perillä keskiviikkoamuna, joten hyvinhän siinä ehtisi ajaa Italian ja Kroatian välin – noin tuhat kilometriä – reilussa päivässä.

Niinivirta European Cargo Oy:ltä sain nopeasti vastaukset tiedusteluuni. Kiitos siitä kuuluu **Topi Vauhkoselle!** Rekassa oli tilaa, ja kun ”mattimyöhänen” pääsi mukaan Balkanin seikkailulle, oli asia sillä selvä.

Kuljetuksen hinta oli 632 euroa (sis. kerhoalennus). Pyörä oli vietävä Vantaan terminaaliin joko tiistaina tai keskiviikkona. Rekka kohti Milanoa lähtee aina perjantaisin.

Vantaan terminaali: helppo tulo, mutta sidonta on kuskin vastuulla

Vantaalla terminaaliin tulo oli helppoa, ja toimistolta annettiin lisäohjeita. Terminaalihenkilökunta opastaa ja auttaa tarvittaessa pyörän sidonnassa kuljetustelineeseen – mutta lopullisesta sidonnasta vastaa aina asiakas.

Mukana on oltava neljä sidontaliinaa, jotka kestävät 750 kg vetolujuutta (eli ei niitä kaikkein heikoimpia). Kaikki reissutavarat ja ajokampeet kulkevat pyörän mukana

kohdemaahan – ajokamat jätetäänkin, ja menoksi.

Pyörä tuli tiukasti kiinni telineeseen tunnin puuhastelun jälkeen, ja sen jälkeen se oli siirrettävissä trukilla rekan kyytiin.

Milano: Settalassa odottaa sekä pyörä että hotelli

Niinivirran terminaali Milanossa sijaitsee reilun 20 kilometrin päässä keskustasta itään, Settalassa. Terminaalin lähellä, kävely-

keskiviikkoamuna. Vastaavasti Milanosta pyörät lähtevät Suomeen myös perjantaisin.

Balkanin seikkailu – ja paluumatkan realismi

Balkanin seikkailu meni hyvin: kuivaa, lämmintä keliä ja hyvää seuraa. Reissun jälkeen tarkoitus oli jättää pyörä kaverin hoteisiin Itävaltaan, mutta mönkäänhän se suunnitelma meni. Vaihtoehtoksi tuli suoriin tie Suomeen.

Kun oli kymmenen päivää ajellut upeissa maisemissa ja aurinkoisissa keleissä Adrianmeren rantavaltioissa, niin Baltian maisemat ja kaupunkien tutustumiset saivat jäädä seuraavaan kertaan. Nyt ajatuksena oli päästä Tallinnaan mahdollisimman pian.

Kelit sattuivat olemaan syyskuun viimeisinä päivinä melko kylmät, vain 6–10 astetta. Moottoritienopeuksissa kuski jäähtyy nopeasti, oli päällä miten paljon vaatetta tahansa. Niinivirta ja Finnair kävivät kyllä monesti mielessä 2400 kilometrin ja kolmen ajopäivän aikana.

Helsingistä oli vielä kotiin ajettavaa 300 kilometriä, mutta menihän se samoilla lämpimillä.

Pikku (vajaa 2000 km) lenkki Balkanille muuttui lopulta 5900 kilometrin seikkailuksi. No, tulipahan siinä lisää kiikkustuoliin muisteltavaa! ■

KUN VUOKRAPYÖRÄÄ EI ENÄÄ
SAA, AINA LÖYTYY VAIHTOEHTO:
OMA GESSU REKKAAN JA
LENTO PERÄÄN.

matkan päässä, on pari hotellia: Motel Hotel Charlie (itse käytin) ja Ibis Styles Milano.

Lensin Finnairilla tiistai-iltana Milanoon. Edellisellä reissulla lento oli Bergamoon Ryanairilla.

Aamulla olin terminaalissa jo klo 9.00. Pyörä oli silloin noudettavissa. Muita moottoripyöriä siellä ei enää tähän aikaan syksystä ollut.

Ohjeissa sanotaan, että nouto tapahtuisi klo 13.30 alkaen, mutta jos kuljetukset ovat menneet normaalisti, pyörän voi hakea heti

Kestävä ja terve motoristi

– talvikauden voimaharjoittelulla kapasiteettia ajoon

Teksti ja kuvat: **Essi Grönlund**

Kevät, ja kesäinen ajokausi tulee ennen pitkää taas eteen, tuoden mukanaan tunnit moottoripyörän päällä. Ajon ollessa tauolla, saattaa valmistautua uuteen ajokauteen suunnittelemalla ja muistelemalla menneitä reissuja. Kuluva ajanjakso on kuitenkin sopiva hetki myös valmistaa kehoaan jaksamaan ajossa ja kestäämään sen luomaa kuormitusta vahvemmin. Kestävä ja terve keho syntyy sopivasti vahvistamalla, monipuolisesti liikuttelulla ja kehoa käyttämällä. Talvikauden aikana rakentuvat paitsi suunnitelmat tuleville retkille, myös toimintakykyinen ja vahva keho, joka jaksaa kannatella kuljettajaa sekä mahdollistaa keskittymisen itse ajamiseen, hetkeen ja maisemiin.

Jotta voimme ymmärtää sitä, mikä meitä haastaa, on mietittävä mistä olemme tulleet ja mihin olemme tottuneet. Kehollisesti ihminen on hyvin samankaltainen esi-isiemme, metsästäjäkeräilijöiden, kanssa, vaikka arki ympärillä on muuttunut hyvin toisenlaiseksi, ensiksi maanviljelyn ja sitten teollistumisen myötä. Keho kaipaakin edelleen paljon matalatehoista käyskentelyä, toisinaan hengästyttäviä pyrähdyksiä sekä lihasvoiman ponnistelua vaativia liikkeitä. Lepoa, aina kun siihen on mahdollisuus ja tarve. Keho vahvistuu siitä, miten sitä käytetään ja unohtaa kaiken sen, missä sitä ei käytetä. Pitkään käyttämättä olleista liike- ja toimintamalleista tulee hermostolle uhkaavia ja keholle tarpeettomia, jolloin kavennamme omaa toimintakykyämme. Onneksenne, mikään fyysinen kunnon osa-alue ei ole sellainen, ettei se harjoittelemalla vahvistuisi.

Meillä on luontainen kaipuu liikkeeseen ja asentojen vaihteluun, kaikki staattinen työskentely ja pitkään samassa asennossa oleminen on haasteellista. Paikallaan olevassa asennossa oleskelu vaikeuttaa verenkiertoa alueella, sekä lihaksen jatkuva jännittäminen että jatkuva venytyksessä olo supistaa verisuonia ja näin heikentää verenkiertoa alueella. Verenkierron heikkeneminen on lihasten aineenvaihdunnan kannalta haitallista ja sen seurauksena koemme usein kipua, tuntemuksia siitä, että jonkin on muututtava. Silloin usein luontaisestikin liikutamme kehoa, oiomme, kurkotamme, kierrämme johonkin suuntaan. Tätä tarvetta kannattaa kuunnella ja taukojen lomassa tehdä jotain täysin ajoasentoon vastakkaista, kuten monesti motoristin näkeekin tauolla toimivan.

Miten vahvistaa kehoa ajokauden ulkopuolella?

Ajokauden ulkopuolella on merkityksellistä vahvistaa kehoa toimimaan sille asetetuissa vaatimuksissa. Lihasvoima kehittyy läpi elämän säännöllisen harjoittelun avulla ja siitä onkin valtava määrä laadukasta tutkimusta, kuinka yli 90-vuotiaat ovat päässeet apuvälineistä eroon lihasvoimaharjoittelun avulla. Tämä merkitsee sitä, että voimaharjoittelu kannattaa iästä ja lähtötilanteesta riippumatta. Parempi voimakapasiteetti lisää liikkumisen ja olemisen taloudellisuutta, kun lihasvoima kasvaa, sama työmäärä vaatii suhteessa pienemmän siivun omasta voimakapasiteetista.

Ajoasennossa vaaditaan kapasiteettia kannatella itseään samassa asennossa, jolloin avainasemassa ovat niin keskivartalon

kuin yläselänkin lihakset. Ranteiden kuormittuneisuutta voidaan ennaltaehkäistä vahvistamalla lavan ja yläraajojen voimantuottoa. Päästäkseen ajoasentoon vaaditaan alaraajoilta liikkuvuutta ja liikehallintaa, kuitenkin itse ajossa ne ovat kohtuullisen passiiviset. Alaraajat kaipaavatkin siis vahvistusta eri syistä: lajin passiivisuuden vuoksi sekä moottoripyörän kyytiin nousemisen mahdollistamiseksi.

Nivelemme ovat syystä sellaisia kuin ovat, liikkuvat useissa eri liikesuunnissa samaan aikaan ja kaipaavat kaikkien liikelajuuksien käyttöä. Kaipaamme kiertoja, kääntöjä ja vääntöjä. Jos niin ei olisi, niin nivelemme olisivat luutuneet evoluution myötä yhteen, kuten häntäluulle on käynyt. Kiertosuunnan harjoittaminen vahvistaa myös suorassa asennossa pysymistä, sen takia näissäkin harjoituksissa on myös kiertoa mukana. Koko kehomme kaipaa muutamia asioita: työntöjä, vetoja ja kiertoja eri suuntiin voidakseen paremmin. Keho ei ole kuluva käyttötavara, vaan vahvistuu toiminnalla ja tottuu siihen, miten sitä käytetään.

Kehittävä harjoittelu voi olla valtaosan ajasta mukavuusalueella tapahtuvaa ja vain pieni osa voimakkaammin kuormittavaa. Kaiken liikunnan voi pilkkoa itselleen sopiviin palasiin, kehittyäkseen ei vaadita yhtäjaksoista harjoittelua, vaan se voi tapahtua pienissä pätkissä päivän ja viikon aikana.

Kipu ja harjoittelu

Liikkuminen on verrattain turvallista, sillä oikein toimiva kipu-hälytysjärjestelmä hälyttää ja varoittaa meitä ennakoivasti. Kaikkea liikkumista tulevaa kipua ei tarvitse välttää, sillä kipu ei ole aina merkki kudosauriasta tai tarkoita, että rikkoisi itseään. Lieviä tuntemuksia voi uusien liikkeiden äärellä tulla, ilman että se olisi haitallista tai vaarallista, voimakasta kipua on syytä välttää. Kivun tehtävä on suojella meitä uhkilta ja toisinaan uhka muodostuu siitä, ettemme ole käyttäneet kyseisiä liikelajuuksia ja lihaksia hetkeen. On kuitenkin merkityksellistä muistaa, että kipu on aina yksilöllinen kokemus ja toisinaan ammattilaisen kanssa tilanteen läpikäynti voi olla tarpeen.

Tee harjoitteet itselle sopivissa pätkissä ja ne on koostettu ajatellen ajoasentoa sekä pyörän kyytiin nousemista, mikä vaatiikin lonkilta hyvää liikkuvuutta. Joku tykkää tehdä esimerkiksi yhden tai kaksi liikettä kerrallaan kotonaan, kun toinen taas lähtee mieluummin muutaman kerran viikossa kuntosalille. Tavat toteuttaa liikkumista voi olla rohkeasti tekijänsä näköisiä. Kotona lisäpainoa saa esimerkiksi kirjoilla täytetyistä repusta, kuten ensimmäisen harjoitteen viimeisessä kuvassa on tehty. Voit myös itse soveltaa sitä, minkälaisilla painoilla liikkeet teet, esimerkeissä on yksinker- taistettu ja tehty kaikki liikkeet samalla levypainolla. Tee liikkeet itsellesi sopivilla liikelajuuksilla – jokaisen keho on varustettu erilaisin mittasuhtein ja liike voi hyvin näyttää erilaiselta kuin kuvissa ja silti olla aivan hyvä. ■

Harjoitteet

Voit tehdä harjoitteet supersetteinä, eli niin, että teet kahta liikettä vuorotellen ja kun olet saanut halutun sarjamäärän kumpaakin tehtyä, siirryt seuraavien kahden liikkeen pariin (esim. vuorotellen 1. & 2., 3. & 4. ja 5. & 6.). Taukoja voit pitää harjoittelun aikana omien tuntemuksien mukaan.

1. KYVKKY + TYÖNTÖ

Kyykisty oman liikkuvuuden mukaan sopivaan syvyyteen, ikään kuin istuisit penkille. Pysäytä liike alas ja työnnä kädet eteen painon kanssa. Palauta kädet lähelle rintakehää ja "työnnä jalat läpi maasta", suoristuen ylös suoraksi.



2. KÄSIEN VIENTI YLÖS SELINMAKUULLA

Käy selinmakuulle maahan tai penkille, työnnä paino kohti kattoa ja vie kädet korvien viereen niin, että kurkotat käsiä koko ajan mahdollisimman kauas kehosta, palauta samaa reittiä.

3. BULGARIALAINEN ASKELKYVKKY

Nosta toinen jalka korokkeelle, toinen jalka edessä maassa. Kurkota korokkeella olevan jalan polvea kohti maata, ylös palatessa työnnä etummainen jalka läpi lattiasta.



4. MAASTAVETO JA SOUTU

Lähtöasennossa: vie lantiota taaksepäin, kehon painoa kohti kantapäitä ja nojaa vartaloa eteenpäin. Työnnä jalat läpi maasta, lantio eteen ja suoristu. Palaa takaisin alas ja vedä kynnärpäät lähelle kylkiä, palauta alas ja toista.

1.



2.



3.



4.



1.



2.



3.



4.



5. SIVUKYYKYSTÄ KIERTO ASKELKYYKKYYN

Astu jalat reilusti irti toisistaan, vie painoa kohti toista jalkaa, niin, että polvi koukistuu. Mene vain niin syvälle, minne hyvin pääset. Käännä koko vartaloa kohti koukistunutta polvea ja kierrä rintamasuunta kokonaan siihen suuntaan, työnnä koukistunut jalka läpi maasta ja suoristu.

1.



2.



3.



4.



6. LANTIONNOSTOSSA KIERROT

Asetu yläselkä penkille nojaamaan, pidä lantio ylhäällä ja työnnä painoa kohti kattoa, kädet suoriksi. Kierrä painoa kohti penkkiä puolelta toiselle.

Motoristin rennoin meritie

Finnlinesin rahti-matkustajalaivoilla
matkustat helposti päivittäin Saksan baanoille tai
saaristoreittiä Ahvenanmaalle ja Ruotsiin.



Meillä koet meren.

Finnlines
a Grimaldi Group company



BMW Connected Ride älylasit

Teksti ja kuvat: **Tuomas Aho**



Gessu taloon

– ja uutta härpäkettä heti perään

Ehkä joku on huomannut, että vaihdoin moottoripyöräni gessuun. Siinä yhteydessä **Laura** ja **Tomi** Biketeamista kysyivät, haluaisinko testata ConnectedRide-älylaseja? No arvatkaa vaan, tarvitsiko toista kertaa kysyä!

Sovitus on kaiken A ja O

Ihan ensimmäisenä istahdimme alas ja aloimme sovittelaa laseja. Lasien mukana tulee nenätyynyjä, joiden avulla lasit saadaan oikealle korkeudelle, jotta se HUD (Head Up Display) näkyy.

Tässä kohtaa ensimmäinen huomio: varaa aikaa – ja ota oma kypärä mukaan

sovitukseen. On todella tärkeää, että lasit sovitetään kypärän kanssa, koska ne asettuvat eri tavalla kuin ilman kypärää.

Lisäksi kytkimme lasit Make Life A Ride -sovellukseen, jossa voi säädellä näytön paikkaa, kirkkautta ja informaation määrää laseissa.

Dataa naamalle – mutta sopivasti

Tämän jälkeen voidaan edetä tutun kaavan mukaan: puhelin kytkeytyy moottoripyörään, ja sitten lasit ovatkin valmiina heijastamaan mittariston tietoja.

Itse valitsin aluksi kaikki mahdolliset tiedot, mutta aika nopeasti huomasin, että dataa oli liikaa. Valitsin seuraavaksi hieman suppeamman tietomäärän, joka tarjosi muun muassa navigoinnin tiedot. Tämä selkeytti näkymää selvästi.

Ensimmäiset kilometrit tuli haettava silmillä näyttöä, mutta siihen tottui yllättävän nopeasti, eikä lopulta tarvinnut tehdä muuta kuin katsoa nuoliopasteita ja ajella menemään. Huikea lisä navigointiin, kun ei tarvitse vilkuilla näyttöä alaspäin.

Akku ja ajomukavuus

Valitettavasti testaus jäi muutamiin ajolenkkeihin, joten en osaa sanoa akun kestosta mitään kovin pitkäjänteistä. Sen voin kuitenkin todeta, että akku kesti ne lenkit hyvin enkä kokenut tarvetta ladata laseja välillä.

Mielestäni lasit ovat oiva lisä esimerkiksi juuri navigointiin, kun katse voi pysyä täysin tiessä. Mutta korostaisin erityisesti lasien sovittelusta ja niiden soveltuvuutta omaan käyttöön.

Itselläni huomasin laseissa pienen puutteen: lasien kallistus hieman eteenpäin.

Kaipaisin mahdollisuutta kallistaa laseja vielä vähän enemmän. Nämä ovat kuitenkin aika henkilökohtaisia juttuja, ja siksi painotankin lasien kokeilua nimenomaan oman kypärän kanssa.

Pienenä miinuksena antaisin sen, että lasit eivät ole yhteensopivat BMW:n ConnectedRide-navigaattorin kanssa, ainoastaan sovelluksen navigaation kanssa.

Linssit ja loppufilikitset

Laseihin tulee mukana kahdet linssit, kirkkaat ja tummat. Tämä on hyvä juttu, koska tavalla tai toisella niillä tulee kuitenkin ajettua sekä auringossa että hämärämmässä.

Älylasit tarjoavat aiemmin taistelukohteista ja sittenkin moderneista autoista tuttua HUD-näyttöä (head-up-display) nyt myös moottoripyöräilijöille. Lasien käyttö parantaa ajoturvallisuutta merkittävästi, koska ajaja voi keskittyä täysillä ajamiseen ja edessä avautuvaan maisemaan irrottamatta katsettaan lainkaan tiestä – edes vilaistakseen satunnaisesti nopeusmittarin näyttämää.

Yhteenvetona: Ajoturvallisuutta parantavat ConnectedRide-älylasit ovat mielenkiintoinen ja hyödyllinen lisä etenkin navigointiin, kunhan sovitukseen käyttää aikaa ja varmistaa, että paketti toimii juuri oman kypärän ja omien ajotottumusten kanssa.



ARVOSTELU:



Pyöräsafareilta kohti elämän seikkailuja

Teksti: **Essi Grönlund**, kuva: **Sofia Björkroth**

KIINNOSTUIN kaksipyöräisistä lapsena, nelivuotiaana minusta on otettu videota, kun hakkaan nauvoja lapsuudenkodin terassiin kypärä päässä, ilmeisen kiire on ollut avustamaan tai sitten turvallisuus on ollut ajatuksissani jo silloin tärkeänä. Naapurusten lasten kanssa käytiin pyöräilemässä isän perässä pujotellen ja leikitellen "pyöräsafareilla". Rinnalle tuli nopeasti nelijalkaiset ystävät, jotka kuljettavat maalaismaisemissa seikkailuille edelleen. Pyöräni ovat yleensä kulkeneet lihasvoimin ja pienen kylän tyttönä sitä pyöräiltiin paikasta toiseen myös silloin, kun mopoikä saavutettiin.

Kosketuspintaa moottoripyöriin on tuonut isäni harrastus. Vahvat muistijäljet jättivät polkupyörää vauhdikkaampi eteneminen ja jälleen toinen toistaan upeammat maalaismaisemat, kuitenkin sitäkin vahvemmin mieleen jäivät jaetut hetket isän seurassa. Joskus pysähdyttiin ja juteltiin niistä näistä, joskus sain kuulla retken lomassa ohjeita elämään ja teini-ikäisen mokailuihin. Ne eivät unohdu koskaan.

Arjessani edelleen kuljen polkupyörällä paikasta toiseen ja toisinaan sateessa, kuran roiskuessa ja loskan lomassa kirotessa, olen ajatellut, että ehkä seuraavassa pyörässä on edes sähköavusteisuus. Toistaiseksi maisemien ihailu ja liikkuminen kuitenkin jatkukoot ilman moottoria.

Työssäni saan auttaa ihmisiä liikkumaan kestävämmiin ja vahvistamaan kehoja kohtaamaan arjen kapasiteettiä, sekä liikkumaan luonnossa. Fysioterapeutin, erä- ja luonto-oppaan sekä ravintolakokin ammattien kombinaatiolla yrittäjän arki on vaihtelevaa ja värikästä – yritykseni Pystyvä Keho syntyi tarpeesta toteuttaa työelämää arvojeni ja osaamiseni pohjalta. Olen syvennyt pitkittyneen kivun maailmaan, joten joinain päivinä sukellan syvälle kehon fysiologiaan, elämän moninaisuuteen ja kivun pitkittymiseen – joinain liikumme luonnossa asiakkaiden kanssa hyvästä retkiruoasta nauttien. Työni lisäksi säässä kuin säässä ulos vie arkeani ihastuttavat (ja toisinaan raivostuttavat) eläimet, koirani Karma sekä suomenhevosori Mikki.



Nimi: Essi Grönlund

Ikä: 30 vuotta

Perhe: Eläinystävät sekä vanhemmat ja sisko perheineen

Kilometrejä viime kaudella: En ole laskenut!

Ajokki: Suomenhevosori Mikki & vaihtelevat polkupyörät

SIEKKISTEN MATKAVINKIT – BMW Motorrad Days

Teksti ja kuvat: Hannele ja Petri Siekkinen



Garmisch-Partenkirchenin alpit BMW päivien aurinkoisissa säässä.

BMW Motorrad Days Garmisch-Partenkirchenissä on kolmen päivän festivaali, joka tarjoaa sekoituksen moottoripyöräkuilua, toimintaa ja Alppien tunnelmaa.

Ensimmäiset BMW-päivät järjestettiin jo vuonna 2001 Seefeldissä, Itävallassa, nimellä ”BMW Motorrad Biker Meeting”. Sittemmin tapahtuma siirtyi Saksaan, kauniiseen Garmisch-Partenkircheniin (GaPa), jossa upeat alppimaiset ja mutkikkaat tiet tarjoavat täydellisen ympäristön motoristien yhteisöllisyyteen ja ajonautintoon.

Koronapandemian vuoksi tapahtumaa ei järjestetty vuosina 2020 ja 2021. Vuonna

2023 se siirtyi Berliiniin vuodeksi, ja vuonna 2024 se palautui takaisin Garmisch-Partenkircheniin – mikä oli suuri ilo monille motoristeille.

Joka vuosi tapahtumaan on kokoontunut noin 40 000 innokasta motoristia ja moottoripyöräilyn ystävää eri puolilta maailmaa. Tänä vuonna oli järjestyksessään 23. BMW Days (GaPa:ssa 20. kerta), ja me osallistuimme tapahtumaan jo neljättä kertaa: aiemmin vuosina 2010, 2013 ja 2018. Tapahtuman si-

sältö ja järjestelyt ovat pysyneet pääosin samankaltaisina vuodesta toiseen.

Saapuminen ja käytännön järjestelyt

Tapahtuma-alue sijaitsee Garmischin puolella Hausbergin juurella, josta kaupungin keskustaan on vain noin 10 minuutin kävelymatka. Tämä tekee paikasta ihanteellisen, sillä voit helposti nauttia sekä moottoripyöräilystä että kaupungin muista nähtävyyksistä ja alppimaisemista.



Kohti tapahtuma-aluetta, kadun kummallakin puolella motoparkkeja.



Parkkialueet nurmikentällä. Paikalliset ottavat kypärät ja takin mukaansa.

FREITAG 4. JULI 2025	
Tagesprogramm	
7:30-21:00	BMW Motorrad Probefahrten
9:00-18:00	BMW M Driving Experience
9:00-21:00	Ausstellungsbereich
9:00-19:00	Enduro Trainings
10:00-20:00	Fanshop
10:00-20:00	Stallwand-Shows
14:00-19:00	Kids Area
Shows und Highlights	
11:15 / 15:00 / 17:30	Stuntshow Dirk Manderbach - Event Arena
13:45 / 16:15 / 18:45	Police Rodeo mit Quinn Redeker - Event Arena
12:30	Einleitung der BMW Clubs - Event Arena
14:00	Instructor Show im Enduro-Park
20:00	Offizielle Eröffnung im Festzelt
Live-Music	
ab 20:30	Jimmy Connell and the Deadmen in der Heritage Area
ab 21:00	Gerry & Gary im Festzelt
ab 21:00	Byron beim Fire Ground
SAMSTAG 5. JULI 2025	
Tagesprogramm	
8:00-21:00	BMW Motorrad Probefahrten
9:00-18:00	BMW M Driving Experience
9:00-21:00	Ausstellungsbereich
9:00-19:00	Enduro Trainings
9:00-20:00	Fanshop
10:00-20:00	Stallwand-Shows
11:00-19:00	Kids Area
Shows und Highlights	
9:30 / 12:00	Stuntshow Dirk Manderbach - Event Arena
10:00	Toprak x Enduro
11:00 / 13:00 / 16:00 / 18:00	Police Rodeo mit Quinn Redeker - Event Arena
ab 11:30	Conco-Aufstellung im Skistadion, Abfahrt 12:00
12:00 / 15:00 / 18:00	Stuntshow Sarah Laffo - Event Arena
14:00	Toprak x Stuntshow - Event Arena
Live-Music	
ab 20:30	Exit207 im Festzelt
ab 20:15	Rob Ryan Roadshow in der Heritage Area
ab 21:00	Byron beim Fireground
SONNTAG 6. JULI 2025	
Tagesprogramm	
8:00-14:30	BMW Motorrad Probefahrten
9:00-14:30	BMW M Driving Experience
9:00-15:00	Ausstellungsbereich und Fanshop
9:00-14:30	Enduro Trainings
10:00-14:30	Stallwand-Shows
11:00-14:30	Kids Area
Shows und Highlights	
9:30	Motocross-Gottesdienst im Biergarten
ab 10:00	Frühstücken im Biergarten mit Kolbach Musik
10:00	Classic-Conco, Abfahrt 11:00 - Event Arena
11:15 / 13:45 / 14:15	Stuntshow Dirk Manderbach - Event Arena
12:00 / 13:30	Police Rodeo mit Quinn Redeker - Event Arena

Ohjelman sai kuvata puhelimeen Infopisteellä.

Ensimmäisellä kerralla ihmettelimme, mistä saamme ostaa pääsyliput, mutta yllätykseksemme tapahtuma olikin maksuton – samoin parkkipaikka. Parkkialue sijaitsee tapahtumapaikan välittömässä läheisyydessä ruohokentällä. Radan yli ja olet tapahtuma-alueella.

Moottoripyörällä voi saapua aivan alueen välittömään läheisyyteen, mutta varaudu ruuhkiin varsinkin lauantaipäivänä. Varusteiden säilytystiloja ei ole järjestetty alueelle. Paikalliset eivät näytä jättävän kypäriä tai ajotakkeja pyörän päälle, mikä kertonee siitä, että se on yleinen paikallinen tapa.

Majoitus ja liikkuminen paikan päällä

Jos nyt yrität varata majoitusta seuraaville BMW-päiville vuodelle 2027, niin saatat onnistua! Talvella 2025 majapaikan löytäminen oli melko haastavaa, ellei halunnut maksaa yöstä useita satoja euroja. Aikaisemmin olemme saaneet majoituksen melko läheltä, mutta nyt onnistuimme löytämään majoi-



Valkoinen telttakylä.

tuksen Grainauksesta, noin viiden kilometrin päästä tapahtumapaikasta.

Lähialueen kylästä pääsee alueelle useimmiten linja-autolla tai junalla. Lisäksi perjantai- ja lauantai-iltoina oli järjestetty ilmaisia bussikuljetuksia suoraan tapahtuma-alueelle lähialueen kylästä, ja yöllä oli useita vuoroja takaisin. Onneksi majapaikkamme emäntä antoi meille aikataulut. Linja-autojen aikataulut löytyivät myös www-sivuilta. Paikallisbussit ja Zugspitz Bahn ovat myös maksuttomia, jos olet saanut majapaikasta paikallisen Guestcardin.

Ohjelmaennakointi ja pienet muutokset

Seurasimme tapahtuman www-sivuja koko talven ajan, jotta voisimme tutustua ohjelmaan jo ennakolta ja suunnitella matkaamme tarkemmin. Aikaisemmin tapahtumasta on julkaistu pdf-muotoinen esite, jonka sai myös paperisena paikan päältä, mutta nyt esite ilmestyi pdf-muodossa melko myöhään. Kävimme kysymässä ohjelmaa infopisteestä ja kuulimme, että säästösyistä ohjelmaesitettä ei ole tulostettu paperille.

Lisäksi yksi muutos edelliskertaan verrattuna oli se, että perjantai- ja lauantai-illan

moottoripyöräarpajaiset olivat jääneet pois. Vuonna 2018 arpajaisissa meillä oli vain viimeinen numero väärin – vähän harmitti silloin. Silti tapahtuman odotukset olivat korkealla ja ohjelma vaikutti kiinnostavalta.

Olutta, esityksiä ja moottoripyöriä

Tapahtuma oli täynnä elämää ja monipuolista tarjontaa. BMW:n yhteistyökumppanit sekä erilaiset moottoripyöräilyyn liittyvät yritykset esittäytyivät päivillä monin tavoin. Mukana oli esimerkiksi Touratech ja Wunderlich, rengasvalmistajista Metzeler, moottoripyöräilyyn liittyviä vaatteita ja asusteita, matkakohde-esittelyitä ja paljon muuta.

Alueelle oli rakennettu viehättävä kylä, jossa valkoisista teltoista muodostui pieni yhteisö. Keskellä oli suuri saksalaistyypinen olutteltta. Alueella on myös muutamia pysyviä rakennuksia, kuten esimerkiksi myyntiosasto, jossa oli tarjolla BMW:n vaatteita ja varusteita.

Osa esittelijöistä myi tuotteitaan ja laitteitaan, mutta osalla oli tuotteita ja palveluita vain esillä. Kaikkien osastojen edustajat olivat innokkaita esittelemään tuotteitaan ja keskustelemaan vierailijoiden kanssa. He puhuivat sujuvasti saksan lisäksi ainakin



Taustalla BMW -pyörän esittelyrakennus ja sen edessä Event Arena.



Poliisin osasto ja esimerkkejä luvallisista ja luvattomista moottoripyörien tarvikkeista ja laitteista.



Keskustelimme osaston yhden poliisin kanssa ja kerroimme, että tulemme laatimaan artikkelin BMW-päivistä. Hän jakoi meille arvokkaita vinkkejä korostaen erityisesti muutamia tärkeitä seikkoja, jotka motoristien tulisi ottaa huomioon turvallisuuden ja lain noudattamisen kannalta. Näitä olivat muun muassa oikea nopeuden hallinta, moottoripyörän tekninen kunto ja varusteiden alkuperäisyyden tärkeys.

Muutamia huomioitavia seikkoja:

- Tarvikepeilien koko mitataan sabluunalla.
- Jarru- ja kytkinkahvat eivät saa olla ”tarvikkeisia”, koska niitä ei ole testattu eikä niiden laatua voi taata.
- Renkaissa tulee olla kulutus pintaa vähintään 1,6 mm.
- Pakoputkissa tulee olla dB-killerit ja desibelit eivät saa ylittää Euro 4 -normia.
- Oheisessa kuvassa voit katsoa, miten ylinopeuksista sakotetaan Saksassa.

englantia ja osa italiaa, mikä teki kommunikoinnista helppoa. Osastojen kiertäminen vei melko paljon aikaa, sillä edellisiin vuosiin verrattuna osastoja oli enemmän ja tarjonta oli laajempaa.

Perjantai-iltana ja lauantaina iltapäivästä iltaan olimme areenalla nauttimassa tapahtuman tunnelmasta. Kumpanakin päivänä sää oli melko kuuma, ja koska osastot oli rakennettu Hausbergin rinteeseen, aurinko porotti täydeltä terältä alueelle, kunnes se laski Alppiin taakse.

Järjestäjät olivat huolehtineet vierailijoiden viihtyvyydestä niin, että kaikille riitti virvokkeita ja ruokaa: joka kulmalla oli tarjolla ruoka- ja juomapisteitä. Kylmä olut maistui saksalaisille ja muillekin vierailijoille, ja hinta oli 6,50 euroa per 0,5 litran lasi.

Juomien oston yhteydessä maksetaan lasista pantti, joka on 2 euroa. Palauttamalla lasin ja poletin saa pantin takaisin. Ruokatarjonta oli monipuolista: tarjolla oli perinteistä grillattua broileria perunasalaatin kanssa, schnitzeleitä, hampurilaisia ja erilaisia makkaroita. Ruokaa ja juomia nauttiessa tunnelma oli rento ja yhteisöllinen – unohtamatta oluteltassa soitettua musiikkia.

BMW:N OMASSA LAAJASSA TELTASSA OLI NÄHTÄVILLÄ KAIKKI VIIMEISIMMÄT MALLIT

BMW:n omassa laajassa teltassa oli esillä kaikki uusimmat mallit, mikä teki siitä varmasti kiinnostavan kohteen kaikille moottoripyöräharrastajille. Siellä pääsi ihailemaan modernia muotoilua ja teknologiaa – ja vaikkapa kokeilemaan istumista erimallisten pyörien päällä.

Poliisin vinkit ja saksalainen tarkkuus

Poliisiosasto oli myös erittäin mielenkiintoinen! Olette ehkä saattaneet nähdä YouTube-bessa saksalaisten tai itävaltalaisen poliisin tekemiä moottoripyörien kunnon ja varusteiden tarkistuksia tien päällä sekä ylinopeuksien seurantaa – se on todellakin vaikuttavaa katseltavaa.

Polizeipräsident Oberbayern Süd

Bußgeldtabelle

Überwachung	innerhalb	außerhalb
80 - 100 km/h	30,- Euro	30,- Euro
11 - 15 km/h	50,- Euro	40,- Euro
16 - 20 km/h	70,- Euro	60,- Euro
21 - 25 km/h	110,- Euro, 1 Punkt	90,- Euro, 1 Punkt
26 - 30 km/h	180,- Euro, 2 Punkte	150,- Euro, 1 Punkt
31 - 40 km/h	240,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot	200,- Euro, 2 Punkte
41 - 50 km/h	400,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot	330,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot
51 - 60 km/h	560,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot	480,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot
61 - 70 km/h	700,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot	600,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot
Über 70 km/h	800,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot	700,- Euro, 2 Punkte 1 Monat Fahrverbot

Die Preise gelten nur für 1. Fahrer.
Bei Verstößen gegen diese Bußgelder wird außerdem eine Bußgeldkarte ausgestellt.
Sämtliche Bußgelder werden, falls ein Bußgeld wird verhängt.

KG MOTORRAD

Saksan poliisin ylinopeussakkotaulukko.

Matkailuosasto: reittejä ja inspiraatiota

Matkailuosasto on aina ollut meille yksi suosikkikohteistamme. Sinne oli rakennettu erityinen alue, jossa yritykset, jotka tekevät yhteistyötä BMW:n kanssa, esittäytyivät yhdessä maanosittain. Lisäksi eri maiden ja yritysten osastoilta sai upeita vinkkejä Keski-Euroopan eri reiteistä ja hotelleista, mikä oli erityisen inspiroivaa tulevien suunnitelmien laatimiseen.

Mukaan kotiin saattoi napata karttoja, joissa oli valmiiksi suunniteltuja reittejä esimerkiksi Alppiin alueelle. Näitä karttoja olemme käyttäneet vuosien varrella ja niiden pohjal-



Moottoripyörätaitaja areenalla.



Isäntä ja pyörä ovat matkanneet ympäri maailmaa 500 000 kilometriä.

ta olemme tehneet monia unohtumattomia matkasuunnitelmia. Jos taas oli kiinnostusta matkustaa muihin maanosiin, sieltä sai myös henkilökohtaista opastusta erilaisiin järjestettyihin valmismatkoihin.

Event Arena ja Enduro Park

Taitoajot olivat todella huikeaa katseltavaa Event Arenalla! Päivittäin noin parin tunnin välein järjestettiin erilaisia moottoripyöräesityksiä, jotka saivat yleisön haukkomaan henkeään. Yksi suosituimmista esiintyjistä oli saksalainen freestyle-ajaja **Dirk Manderbach**, joka esitteli uskomattomia stuntejaan ja temppuja. Samoin maailman paras naispuolinen stuntiajaja **Sarah Lezito** hurmasi yleisönsä omalla esityksellään useaan otteeseen.

Amerikkalainen Police Rodeo **Quinn Re-deker** puolestaan esitteli taitojaan ajamalla väliin takarenkaalla, väliin eturenkaalla, ohjaten yhdellä kädellä tai jopa ilman käsiä – ja joskus istuen väärin päin pyörän päällä. Aivan uskomatonta! On häkellyttävää nähdä, miten taitavia ja rohkeita ajajia he ovat ja kuinka upeasti he hallitsevat pyöränsä, innostaen samalla yleisöä henkeäsalpaaviin esityksiinsä.

Lisäksi tapahtumassa oli mahdollisuus kokeilla ajamista Enduro Parkissa. Hausbergin jyrkkään rinteeseen oli rakennettu endurorata, jossa pääsi testaamaan erilaisia GS-pyöriä ja haastamaan itseään radan tarjoamilla haasteilla. Oppaan kanssa kiertäessä ne tarjosivat varmasti jännittäviä kokemuksia ja mahdollisuuden kehittää omaa ajotekniikkaa.

Erikoispyörät, perhealue ja iltaohjelma

Vanhoiden ja erikoisvarusteltujen moottoripyörien näyttely on mielestämme yksi ta-

pahtuman kiehtovimmista osioista. Sinne on vuosittain koottu monen ikäisiä ja erilaisia pyöriä, jotka kertovat tarinoita menneistä ajoista ja nykyajan innovaatioista sekä motoristien taidosta toteuttaa omat ideansa pyörän varustelussa.

Osassa pyörissä oli upeita fantasiahahmoja ja hienoja maalauksia, jotka tekevät niistä kuin taideteoksia. Toiset pyörät taas ovat rakenteiltaan niin houkuttelevia, että niiden yksityiskohdat ja erikoisvarusteet herättävät ihailua.

Mielenkiintoisin tapaus oli eräs moottoripyörä ja sen haltija, sillä he olivat matkustaneet yhdessä pitkän matkan – kilometrejä oli kertynyt tähän mennessä 500 000! Toinen erityisen kiinnostava pyörä oli GS, joka oli varustettu grillillä, mikä toi ”hauskan ja käytännöllisen” lisän varustuksiin.

Tapahtuma on suunniteltu koko perheelle, ja myös lapsille on oma alueensa: Kids Area ja Kids Bike Course tarjoavat hauskaa ja turvallista tekemistä pienemmille, tuleville motoristeille.

Esittelypisteet olivat avoinna pe-la klo 9–20, ja illan tullen tapahtuma-alueella soi livemusiikki useassa paikassa, joissa bändit viihdyttivät motoristeja myöhäiseen yöhön asti. Lisäksi sunnuntaiaamuna oli mahdollisuus osallistua jumalanpalvelukseen. Sunnuntaina tapahtuma päättyi iltapäivällä. Maanantaiaamuna ajoimme tapahtuma-alueen kautta, ja melkein kaikki rakennelmat oli jo purettu ja alue siistitty.

Miksi BMW-päivät vetävät väkeä vuodesta toiseen?

Miksi BMW-päivät keräävät vuodesta toiseen ympärilleen moottoripyörästä kiinnostuneita ihmisiä? Yhdellä kattauksella voi tutustua koko BMW-pyörämallistoon, ja järjestäjä on saanut mukaansa runsaasti yh-

teistyökumppaneitaan esittelemään ja myymään omia uutuustuotteitaan. Yleisö kokee festivaalin hyvänä paikkana tavata myös muita BMW-motoristeja.

Aikaisempina vuosina olemme tavanneet tapahtumassa suomalaisia vierailijoita, mutta tänä vuonna emme kohdanneet ketään – harmi. Tiedossa on jo, että seuraava BMW Motorrad Days järjestetään heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna vuonna 2027, ja jatkossakin tapahtuma tullaan järjestämään joka toinen vuosi. ■

SIEKKISTEN MUISTILISTA

– näin selviät BMW Motorrad Days -viikonloppusta

- Varaa majoitus ajoissa: hinnat karkaavat helposti, ja lähikylät (esim. Grainau) voivat olla järkivalinta.
- Hyödynnä kuljetukset: tarkista etukäteen paikallisbussit/juna sekä mahdolliset ilmaiset iltabussit tapahtuma-alueelle ja takaisin.
- Guestcard kannattaa: jos majoitus tarjoaa Guestcardin, paikallisliikenne voi olla maksutonta.
- Saavu järkevään aikaan: lauantaina ruuhkat ovat pahimmillaan – aikainen saapuminen helpottaa.
- Varusteet mukaan fiksusti: alueella ei ole säilytystiloja, joten mieti etukäteen kypärän ja takin ”parkkeeraus”.
- Ohjelma talteen: seuraa tapahtuman sivuja ja tallenna ohjelma (pdf/verkko) puhelimeen – paperista ei välttämättä ole tarjolla.

BMW-AIKAKIN JOSKUS LOPPUU...

Teksti ja kuvat: **Raimo Kylmä**

Sotaratsu kiittää ja kumartaa

Ikää karttuu ja voimat hupenevat – on aika luopua vanhasta upeasta "sotaratsustani", BMW R 80 GS Basicista.

Pyörä palveli minua pitkään: 28 vuotta, noin 205 000 kilometriä ja reilut 4 500 tuntia. Sinä aikana koimme unohtumattomia hetkiä ja pitkiä retkiä, ja näimme paikkoja, joihin en muuten olisi koskaan "eksynyt".



Raimo ja Bemari
noin 5 vuotta sitten.



Tarina jatkuu: Syyskuun 11 pv Bemari siirtyi isältä pojalle, joka jatkaa sillä matkaa ja varautuu entisöimään ja museorekisteröimään sen 2027, jolloin se on mahdollista.

Pyörä jatkaa elämäänsä

Nyt on aika siirtää pyörä seuraavalle sukupolvelle, pojalleni. Hän voi jatkaa matkaa, koska pyörä on edelleen aivan reissukunnossa. Tai sitten – jos intoa riittää – hän voi entisöidä sen ja saattaa museorekisteriin.

Pyörä on eräänlainen keräilykappale. Tietojeni mukaan näitä valmistettiin marras–joulukuussa 1996 vain 3 001 kappaletta, joista 10 tuli Suomeen keväällä 1997. Käsitykseni mukaan tämä oli niistä ensimmäinen tänne rekisteröity.

28 VUOTTA, 205 000 KM JA 4 500 TUNTIA – YHDESSÄ PYÖRÄN KANSSA EHTII NÄHDÄ ENEMMÄN KUIN ARVAAKAAN.

Ajot eivät lopu – kalusto vain vaihtuu

Vaikka ikää ja kömpelyyttä on jo kertynyt, ajot eivät suinkaan lopu tähän. Vaihdoin viime kesänä ostamani pikku-Bemari G 310 R:n Kawasaki Z650 RS:ään. Miksi?

BMW:ltä ei löydy mitään uutta "välikoon" pyörää 310:n ja 900:n väliin – ja ne 900-mallitkin ovat melkoisia "möhkäleitä" näin vanhemmalle ukkelle. Onkohan BMW unohtanut koko ajan kasvavan ikääntyvien motoristien markkinan?

Kyllä näin yli 80-vuotiaana on jo lieviä vaikeuksia käsitellä isoa ja painavaa pyörää, varsinkin paikallaan. Ajaminen kyllä luonnistuu – jos vain pääsee melko korkealla olevaan satulaan.

Hinta ratkaisee yllättävän paljon

Sitten on vielä yksi tekijä: hinta. BMW:n hinnat ovat nousseet jo kipurajan tuntumaan, eikä niihin muutamiin jäljellä oleviin ajovuosiin ole enää halua panostaa isoja summia.

Joten Kawalla jatketaan. Mutta BMW-kerhoon aion kuulua edelleenkin – siihen ei liene estettä?

Sain Kawan syyskuussa ja ehdin sen sisäänajaa sekä teettää sisäänajohuollonkin ennen talviseisontaa. Nyt odotan kevättä ja ajoretkiä uudella pyörälläni.

PYÖRÄ VOI VAIHTUA, MUTTA MOTORISTI EI – SE ON ENEMMÄN ELÄMÄNTAPA KUIN MERKKI.

Jatkoa seuraa

Nyt on 1. joulukuuta 2025, joten jatkoa seuraa ensi kesänä ajokemusten merkeissä. ■

– Rami, 81 v.

Entinen BMW-motoristi, mutta motoristi edelleenkin.

Kaksi tapaa matkustaa Tallinnaan.

Aja moottoripyörä tai muu kulkupeli Helsingissä
kätevästi laivaan ja ylitä Suomenlahti mukavasti
m/s Finlandialla tai rahtilaiva m/s Finbo Cargolla.

Etu vain BMW Moottoripyöräkerho ry:n jäsenille
henkilö- ja ajoneuvolippujen reitti- ja risteilyhinnoista.

-20 %

1.1.-7.6.2026 ja 10.8.2026-28.2.2027

-10 %

8.6.-9.8.2026

Varaa osoitteessa eckeroline.fi
Katso alennukseen oikeuttava varauskoodi jäsensivulta.

Näillä **Finbon**
lähdöillä hinnoista

-50 %

VUOSAARI-MUUGA
ma klo 13.00, su klo 20.00

MUUGA-VUOSAARI
to klo 23.30,
pe klo 9.30 ja 16.30

Nyt myös **25 % etu**
seuraavilla lähdöillä:

m/s **Finlandia** ma 15.15, ti 9.00
m/s **Finbo Cargo** to 9.30, 16.30

Näillä **Finlandian**
lähdöillä hinnoista

-50 %

HELSINKI-TALLINNA
la klo 15.15, su klo 9.00, 15.15 ja 21.40,
ma klo 9.00

TALLINNA-HELSINKI
pe ja la klo 6.00, 12.00
ja 18.30



ECKERÖ  **LINE**

Tervetuloa kylään



Vuonna 2008 olivat melkein kaikki pyörät vielä LoTjia. Ryhmäkuvassa ollaan Mäntän Klubin pihalla.



Pari pitkämatkalaista. Rena Joy Australiasta ja Richad Harrowing Englannista. Richard saapui vaimoineen Ryanairin Boeing 737:llä Tamperele ja sieltä edelleen bussilla Himokselle.



Vuonna 2013 Heinolassa satoi hetken. Oli erittäin harvinaista kautta kaikkien tapahtumiemme, joten tämä epätavallinen ilmiö piti oikein kuvata.

LT-kekkereistä BMW Summeriin

Teksti **Ari Ignatius**

Kuvat: **BMWKLTIbMIxOF-komedia** (erityisesti **Jouko** ja **Sirpa Virta**, **Mikko Ojaniemi** ja muut)

BMWKLTIbMIxOF – jo pelkkä nimi kuulostaa siltä kuin joku olisi lyönyt otsansa näppäimistöön. Silti tuon kryptisen lyhenteen taakse kätkeytyy yksi kerhomme pitkäikäisimmistä ja hauskimmista perinteistä: nettifoorumilla heitetystä ideasta kasvoi ensin LT-kekkerit, sitten kansainvälinen kokoontuminen – ja lopulta kevyemmällä konseptilla pyörivä BMW Summer. Tässä tarina siitä, miten kaikki lähti liikkeelle ja miksi "seinät leveällä ja katto korkealla" on ollut alusta asti enemmän sääntö kuin poikkeus.

Kaikki alkoi foorumilta – ja yhdestä heitosta

Kaikki alkoi moottoripyörä.org-sivuston BMW-foorumilta joskus talvella 2006–2007. Taisi olla **Seppo Mäenpää**, joka heitti ilmaan idean BMW K 1200 LT -pyörien tapaamisesta. Kuten usein käy, porukka innostui – ja sitten asia näytti jäävän siihen.

Kesällä 2007 **Veli-Pekka Kukkonen**, alias monille tuttu talvi-pyöräilijä mc huurre, tarttui haasteeseen oikeasti. Hän järjesti yksin (perheensä ja tuttaviensa avustuksella) kaikkien aikojen ensimmäisen BMWKLTIbMITOF-kokoontumisen Tikkakoskella Ränssin Kievarissa elokuussa 2007.

Nimeksi mc huurre kehitti lyhenteen sanoista *Bayerische Motoren Werke K-series Luxus Tourer International Biker Meeting In Tikkakoski Of Finland*. Seuraavina vuosina nimi pysyi muuten samana, mutta kolmanneksi viimeinen kirjain vaihtui paikkakunnan ensimmäisen kirjaimen mukaan – ja perään liitettiin vuosiluku.

Järjestelykomedia astuu lavalle

Jo ensimmäisen tapahtuman osallistujat pitivät kokoontumista sen verran onnistuneena, että jatkoa päätettiin järjestää. Seuraavista vuosista vastasi yhden miehen sijaan "järjestelykomedia", jossa roolit jaettiin osaamisen mukaan:

- juhlapaikan etsintä ja ohjelma: **Erkki Kulo**
- painotuotteet ja käsiohjelmat (sekä yksi valokuvaajista): **Mikko Ojaniemi**
- tekstiilit: **Jyrki "Jysky" Salminen**
- valokuvakoosteet ja editoinnit: **Jouko Virta**
- esiintyjät ja ohjelman hankinta: **Kari Turunen**
- osallistujapalkinnot: **Pekka Into**
- yleisjärjestelyt, osallistujakortit yms: **Seppo Mäenpää**
- tapahtuman talous, ja "suurvisiiri": **Ari Ignatius**
- Ja aivan keskeisenä voimavarana komedian tomera nais-toimikunta: **Katri Salonen**, **Sirpa Virta**, **Sari Salminen**, **Irja Ignatius** ja **Lea Manninen**. He hoitivat tarjoiluja, myivät hyvän-keveysyysarpajaisten arvat joka kerta loppuun, toimivat myös kuvaajina – ja Katri virkkasi viimeiseen tapahtumaan osallistujien (120 henkeä) nimilappuihin kaulanauhut. Ja niin edelleen, sillä tekemisen lista oli aina pidempi kuin paperi.



Vuoden 2014 BMWKLTIbMIJOF osallistujat ryhmäkuvassa Alban sillalla, viralliselta nimeltään kai Ylistön silta. Jyväskylässä siis.

LT-kekkereistä kasvoi kansainvälinen ilmiö

Tikkakosken jälkeen "LT-kekkerit" kasvoivat vuosi vuodelta ja paikat vaihtuivat tiuhaan:

- Himos (2008 ja 2009)
- Imatra 2010 (Valtionhotelli)
- Hattula 2011 (Hotelli Petäys)
- Uusikaupunki 2012
(järjestäjänä vaihteeksi MC Äyhö Rauman suunnalta)
- Heinola 2013 (Hotelli Kumpeli)
- Jyväskylä 2014 (Hotelli Alba)
- Karjalohja 2015 (Hotelli Päiväkumpu)
- Porvoo 2016 (Haikon Kartano)
– kymmenes, viimeinen, suurin ja komein

Tapahtuma kasvoi ensimmäisen Tikkakosken Ränssin Kievariin mahtuneesta 34 hengen intiimeistä pikku treffeistä yli 120 hengen kansainväliseksi kokoontumiseksi. Vuosien varrella vieraiden kotimaina olivat Suomen lisäksi edustettuina muun muassa Italia, Norja, Saksa, Australia, Yhdysvallat, Belgia, Iso-Britannia ja Latvia.



MC Äyhö oli hankkinut vuoden 2012 BMWKLTIBMIUOF:iin asiallisen saunan osallistujien käyttöön.

Kisoja, tekniikkasessioita ja tekemisen meininkiä

Ohjelma torstaista sunnuntaihin oli tiivis. Kisailtiin tikassa ja kypäräheitossa – ja välillä myös vähemmän perinteisillä heit-tolajeilla, kuten japanilaispyörän männällä ja ketjunpätkillä. LT:n pakkivaihe pääsi luonnollisesti oikeuksiinsa peruutus kisassa, ja mönkkäreilläkin ajettiin tarkkuutta.

Kun K 1200 LT oli alkuvuosina osallistujien yleisin kulkupeli, järjestettiin myös tekniikkasessioita: testattiin tuulilaseja, takajousen esisäätäjään lisättiin uudet öljyt, bensakorkkeja muokattiin käytännöllisemmiksi, takalaukun lukituskahvoja vahvistettiin "särkymättömiksi" ja laivamatkojen sidontaa helpotettiin järkevillä kiinnityspisteillä. Sellaista hyötyä, joka tuntuu vielä seuraavallakin reissulla.

Joka tapahtumalle tehtiin oma käsiohjelma ja tarrat, ja joka vuosi suunniteltiin omat tekstiilit. Eräänä vuonna tilattiin Saksasta erityiset paidat, joihin jokainen sai selkään oman pyöränsä kuvan – oikean värisenä ja vielä omalla rekisterinumerolla varustettuna.

Hyväntekeväisyysarpajaiset – se iso rasti, mutta hyvästä syystä

Suurin järjestelykomedian työllistänyt kokonaisuus olivat hyväntekeväisyysarpajaiset. Tavoitteena oli lahjoittaa joka vuosi 1000 euroa (Mikko Ojaniemen taiteileman jättishekin muodossa) paikakunnan apua tarvitsevalle kohteelle: lastensairaalan odotustiloista syöpäsairaisiin lapsiin, kehitysvammaisten tukijärjestöihin ja nuorisokoteihin.

Palkintoja kerättiin "ker(j)äämällä" tutuilta liiketuttavilta ja muiltakin tahoilta. Ja koska muistotkin kuuluivat pakettiin, tapahtumien satoja valokuvia korjailtiin ja lajiteltiin, aluksi poltettiin CD-/DVD-levyille ja postitettiin osallistujille – kunnes jakelu siirtyi nettiin, kuten maailma muutenkin.

BMW Summer – kevyempi konsepti, sama henki

Vuoden 2016 Haikon tapahtumassa porukka päätti viimeisenä iltana, ettei hauskuus lopu tähän. Jatketaan – mutta kevyem-



Vuoden 2025 BMW Summerin osallistajat Bomban kesäteatterin katsomossa.



Valokuvaaminen otettiin BMWKLTIBMIxOF-tapahtumissa vakavasti. Tässä keikkui Sirpa Virta valmistautumassa kuvaamaan saapuvaa kolonaa vuonna 2010.



"Tuohonko jätät?" kysyy mc huurre Pauli Pulliselta, joka taisi voittaa tarkkuutta vaatineen peruutuskisan, joka jäikin tämän myötä historiaan. Muita vuoden 2011 Petäyksen kilpailuja oli frisbeegolf sekä tikanheitto.



Vuoden 2015 hyväntekeväisyysarpajaisen tuotto lahjoitettiin kehitysvammaisten tukena toimivalle Toivo & Rauha ry:lle.



Vuoden 2010 BMWKLTIIBIIIOF:in ohjelmassa arvottiin kolme onnellista Vuoksen vajjeriliu'ulla ylittäjää. Esko Vähäsöyrinki oli yksi voittajista.



Tuttuja kasvoja vuoden 2022 BMW Summerissa Vuokatissa. Ainakin turkulaisia ja tamperelaisia ihan sulassa sovussa...



Saksassa kynäruiskulla maalatut paidat olivat vuoden 2009 hitti.

mällä konseptilla. Näin syntyi BMW Summer, jonka pääjärjestäjäksi ilmoittautui **Kari Savolainen** (sittemmin myös kerhomme puheenjohtaja).

Uudessa mallissa järjestäjän kuorma keveni ratkaisevasti: ei painomateriaaleja, ei tapahtumateksteilejä, ei hyväntekeväisyys-arpajaisia, ei virallisia kuvaajia eikä keskitettyä rahaliikennettä. Pääjärjestäjä valitsi ajankohdan, paikan, ryhmäajon reitin ja lounaan – ja ilmoitus maailmalle. Majointi ja ruokailu maksettiin paikan päällä itse.

Ensimmäinen BMW Summer pidettiin Rovaniemellä heinäkuussa 2017. Seuraavana vuonna tapahtuma vietiin Rørosin pikkukaupunkiin Itä-Norjaan Ruotsin rajan tuntumaan (2018), ja kansainvälisyys pysyi vahvana: 35 suomalaisen lisäksi paikalla oli 21 ulkomaalaista.

Vuonna 2019 kokoonnuttii Kuopion Rauhalahdessa, ja vuonna 2020 koronavuoden helpotukset riittivät siihen, että BMW Summer pystyttiin pitämään Spa & Resort Järvisydämessä Rantasalmella. Vuonna 2021 kerhon 45-vuotisjuhlat yhdistettiin BMW Summeriin ja Kalajoen hiekkasärkillä osallistujia oli peräti 176. Vuonna 2022 oltiin Vuokatissa (Vuokatti Sport), vuonna 2023 Teiskon Murikanrannassa ja vuonna 2024 Anttolanhovissa – joka jäi Kari Savolaisen viimeiseksi BMW Summeriksi.

Päättäneen vuoden 2025 BMW Summerin puuhamiehenä toimi kerhomme uusi tapahtumavastaava **Ahti Kuikka**. Hän on myös pääkookki tämän vuoden heinäkuussa järjestettävän yhdistetyn kerhon 50-vuotisjuhlien ja BMW Summer 2026:n ohjelmien osalta. Tähän kaikkien aikojen suurimpaan kerhokokoonntumiseen

odotetaan noin 300 vierasta, joista tähän mennessä on ilmoittautunut jo noin 190.

Seinät leveällä ja katto korkealla

Vaikka kokoontumiset lähtivät alun perin liikkeelle yhden BMW-mallin ympäriltä, on tapahtumissa kautta aikain ollut "seinät leveällä ja katto korkealla" kaluston suhteen. Tai oikeastaan kulkuneuvojen: paikalle on saavuttu monen merkkisillä kaksipyöräisillä – ja kerran jopa Fordin isolla motorhomella.

Eräs brittipariskunta tuli taannoin Ryanairin Boeingilla ensin Lontoosta Tampereelle, jatkoi Paunun bussilla Himoksen risteukseen ja siitä edelleen silloiselta Kuvan Moottoripalvelulta lainaksi saadulla Fiat Ducatolla tapahtumapaikalle. Ryhmäajoon he osallistuivat erään suomalaispariskunnan VW Passatin takais-tuimella. Autoa ajoi pariskunnan parempi puolisko, kun kartturi oli edellisviikolla kaahannut pyörällään ajokorttinsa kuivumaan...! ■



Kokoontuminen Lammilla.

TRAFFIC MODULE 3 - ADVENTURE LITE BASIC

Teksti ja kuvat : **Toni Nieminen**

Kokemuksia koulutuksesta

Yksi merkittävimmistä syistä, miksi tuoreena moottoripyöräilijänä liityin kerhoon, oli ajokoulutustarjonta. Pirkanmaalla maaseudulla asuvana ”pikkugessun” omistajana minua kiinnosti erityisesti peruskurssi asfalttiteiden ulkopuolella ajamiseen – kerhon kielellä Traffic Module 3 – Adventure LITE Basic.

Kerhoon Facebookin kautta – ja koulutuslistan perässä

BMW-moottoripyöräkerhoon tutustuin ensin Facebookissa pyörähankintaa harkitsani. Sen jälkeen lueskelin nettisivuilta jäseneduista, ja erityisesti ajokoulutukset sekä TourStart-ohjelmisto saivat lopulta liittymään kerhoon. Työt ja lasten aktiiviset harrastukset haittaavat harrastamista, mutta olen sentään kerinnyt jo pariin tapahtumaan mukaan.

Kun kirjoitin toukokuussa 2024 Facebookin BMW MP -keskusteluun lyhyen palautteen käymästani koulutuksesta, sain välit-



Aloituskokous



Ei se ajettu matka kilometreissä aina merkitse kaikkea.

Mestari itse, eli Toni Nieminen.

tömästi viestillä ehdotuksen: kirjoittaisinko kokemuksestani hieman enemmän kerhon lehteen? No, tässä tulee.

Taustaa allekirjoittaneesta

Olen 45-vuotias, sähköautoileva bensalenkari, jolle moottoriurheilu eri muodoissa on ollut rakas harrastus koko ikäni. Moottoripyöräilyn aloitin kuitenkin vasta puolitoista vuotta sitten.

Mopopoika-ajoilta takaraivoon jäi kokemus, että kaksipyöräisellä liikkuminen on mukavaa puuhaa. Lähipiirissä tapahtunut kevari-kuolonkolari kuitenkin vaikutti niin, että kaksipyöräiset jäivät ja nelipyöräiset veivät mukanaan.

Ikäkriisiä en tunnusta, mutta kun turhia riskejä kaihtava autoinsinööriäni oli ensin taipunut antamaan esikoiselle luvan kevarikorttiin, seuraava askel oli antaa lupa A-kortin hankkimiseen myös itselleni.

Kesälomalla 2023 kävin Vammalan auto-koulussa ajamassa A-kortin. Ajotunnit antoivat hyvää pohjaa ja nöyryyttä lähteä parantamaan ajotaitoja liikenteen joukkoon.

Ajokortin käsittelykokeet olivat ennakkajatuksiini nähden tiukemmat, mutta kortin saatuani koin lähinnä saaneeni luvan harjoitella ajamista muun liikenteen seassa. Ei todellakaan ollut sellainen olo, että ”nyt olen valmis moottoripyörän kuljettaja”.

Vaikka nelipyöräisten ratissa on kilometrejä varmasti yli miljoona, kaksipyöräisellä ajaminen on ihan oma maailmansa. Opiskeltavaa on riittänyt, ja useasti olen joutunut mukavuusalueen ulkopuolelle. Mopokokeuksista on kuitenkin jo hyvälliset 30 vuotta, ja painavampi sekä tehokkaampi moottoripyörä vaatii ihan erilaista asennoitumista.

Kynnys ilmoittautua oli yllättävän korkea

Vaikka ajokoulutukset olivat merkittävä tekijä kerhoon liittymiselle, kynnys ilmoittautua Adventure LITE Basic -koulutukseen

oli lähes liian suuri. Löysin itseni useaan otteeseen miettimästä, pitäisikö ensin hankkia lisää ajokokemusta ihan omaan lukuun.

Syksyllä 2023 ostamastani vuoden 2013 F800 GS ”pikkugessusta” oli takana vasta noin tuhat kilometriä ajokokemusta – ja niistäkin noin 98 % asfaltilla.

Päädyin lopulta ajatukseen, että on parempi hakea heti ”pohjat kuntoon” kuin hakata ensin päätä itse seinään. Pahimmassa tapauksessa joutuu myöhemmin opettelemaan pois itseopituista vääristä rutiineista, mikä ei kuulosta kenenkään unelmalta.

Koulutus meinasi silti jäädä välistä päällekkäisen menon vuoksi, mutta onneksi tuli sähköposti vaihtoehtoisesta päivästä. Siinä ryhmässä oli osallistujia myös kerhon ulkopuolelta.

Varusteet: hiki pysyy sisällä, mutta pysyy kuskikin ehjänä

Myös koulutuspäivän varustus mietitytti etukäteen. Kyselin vinkkejä tutulta motoristilta ja ajo-opettajalta **Juha Vaskunlahdelta**. Keskustelut osoittautuivat todella hyödyllisiksi – sanoisin, että varustukseni osui enemmän kuin hyvin kohdalleen.

Hankin koulutuspäivää silmällä pitäen Alpinestarsin suojatakin, ajopaidan, neopreenihanskat sekä ”motocross”-tyyppiset tukevat ja korkeat ajosaappaat.

Ennakkoajatus oli, että ajetaan paljon ja hitaasti, joten nämä tuntuivat fiksummilta kuin mennä normaaleilla HANX-ajovarusteillani. Varsinkin kun olin päätenyt kalvoliseen takkiin, joka pitää erinomaisesti tuulen ja veden loitolla – mutta lämpimällä ilmalla hiki pysyy sitten sisällä yhtä erinomaisesti.

Luonnollisesti mukaan lähtivät iso vesipullo sekä reppu siirtymiä varten.

Koulutuspäivä Country Safarilla

Varsinainen koulutuspäivä alkoi Country Safarin tiluksilla kokoontumisella. Alkuun oli varattu 30 minuuttia ylimääräisten va-

rusteiden purkamiseen. Minulla oli vaihtovaatekerta mukana, joten ohjelmassa oli varusteiden vaihto ja laukujen irrottaminen. Ehdin myös jutella muiden osallistujien kanssa.

Ryhmäin jako tapahtui saman tien ilmoittautumisen yhteydessä: oli kolme ryhmää omilla ohjelmillaan.

Varsinainen koulutus alkoi aamukahvilla ja kouluttajien puheenvuoroilla. Valitettavasti en muista kaikkien nimiä – kuvista varmaan tunnistatte, keitä siellä oli, tai tiedätte muuten. Sen jälkeen siirryttiin perusasoiden läpikäyntiin.

Ajoasento – helppoa? No ei ihan

Ajoasento: senhän pitäisi olla helppo ja luonnollinen juttu? Aika monta huomiota ja hoksausta kuitenkin tuli, kun **Niko Virtasen**, **Sampo Kuikan** ja **Teemu Kylmäsen** johdolla käytiin ajoasento käytännön kautta läpi.

Moottoripyörän nostaminen

Kaatuminen tai kumoon kellahtaminen on varmasti edessä ennemmin tai myöhemmin, joten oli hyvä harjoitella kaatuneen moottoripyörän oikeaa nostotekniikkaa. Yllättävän hyvin se sujui, kun otteet ja asento olivat oikein.

Hitaasti ajaminen seisaaltaan – pohkeet huutavat Hoosiannaa

Hallitusti hitaasti ajaminen on varmasti kaiken perusta, mutta pahimmillaan 26 asteen lämpötilassa se oli melko rankkaa puuhaa. Varsinkin siinä oikeassa asennossa: seisaaltaan päkiöiden varassa, polvet hieman koukussa. Tottumattoman pohkeet huusivat Hoosiannaa varsin nopeasti.

Ensimmäisellä kierroksella radan keilojen kiertäminen ja tiukat käännökset vaikuttivat lähes mahdottomilta. Pikkuhiljaa uskallusta pyörän kallisteluun löytyi kuitenkin lisää ja lopulta pystyin ajamaan koko radan läpi. Fiilis oli hyvä – mutta kaltaiselleni yleiskonttoris-

tille ajaminen rasitti lihaksia, joita paperihaavojen välttelyssä ei tarvita. Se on varmasti hyvää, mutta tuntui paikoin jo vähän pahalta.

Tunnin harjoitteen aikana matkamittariin kertyi vain 4,1 kilometriä. Moottoripyörän hallinta parani hien virratessa niin, että kohina kävi. Ajaminen ei onneksi ollut tauotonta: välillä pidettiin juomataukoja ja käsiteltiin kouluttajien ajosta havaitsemia asioita koko porukalle.

Palautetta saatiin myös ajon lomassa. Vällillä kouluttajat ottivat jonkun löyhästä jonnosta sivuun ”täsmäpalautteeseen” – yksinkertaista, mutta toimivaa.

Mäkilähtö – päivän hauskinta antia

Mäkilähtö ja pyörän pitäminen paikallaan kytkimen avulla ovat periaatteessa helppoja asioita, mutta vaativat tarkkaa kaasukäden ja kytkinsormien koordinaatiota. Tämä oli mielestäni päivän hauskin harjoitus: oppimiskäyrä oli nopea ja oma pyörä kävi koko ajan tutummaksi.

Siirtymät harjoiteltiin luonnollisesti sitä oikeaa seisaaltaan ajoasentoa käyttäen, mikä edelleen lämmitti kivasti pohkeita.

Lounastauko tuli oivaan kohtaan – energiat alkoivat auringonpaisteessa olla jo vähissä.



Sää suosi ajoharjoittelua!

Jarrutus ja kääntäminen – hornankattilassa

Lounaan jälkeen vaihdettiin paikkaa: auringonpaisteesta peltomaisemasta siirryttiin hornankattilaa muistuttaneelle hiekkakuopalle. Siellä harjoiteltiin jarrutuksia istuen ja seisten, ABS-jarruilla ja ilman.

Siirtymillä jarrutuksesta lähtöpaikalle saatiin taas harjoitella rauhallisesti maastossa etenemistä – varsinaista ”joutokäyntiä” ei siis ollut.

Tässä vaiheessa päivän paahde alkoi iskeä osallistujien energioihin, ja esimerkiksi allekirjoittaneelta loppui puhti ihan oikeasti kesken.

Kouluttajat lukivat tilanteen fiksusti ja muokkasivat loppupäivän suunnitelmaa. Pienen viilentävän lenkin kautta vaihdettiin hiekkakuopalta takaisin Country Safarille ja harjoiteltiin muun muassa kääntämistä sekä hitaasti ajamista aiemmasta tutulla radalla.

Kun keräännettiin loppukahville ja yhteen-vetoon, olo oli väsynyt mutta tyytyväinen.

Yhteenveto

Tuoreelle harrastajalle on varmasti eduksi hakea heti suoraan oikeita käytäntöjä ja asentoja ja jatkaa sitten opiskelua itsenäisesti – ennemmin kuin ajaa ilman ohjeita ja opetella myöhemmin isolla vaivalla pois itse opituista huonoista tavoista.

Kouluttajat ottivat hienosti huomioon ryhmän erilaiset lähtötasot. Osalla oli jo kymmenien vuosien kokemus moottoripyöräilystä, mutta itseni tapaisia aloittelijoitakin oli joukossa. Uskallan väittää, että jokainen sai mukaansa jotakin uutta – toisille vain roppakaupalla enemmän kuin toisille.

Olin todella tyytyväinen koulutukseen kokonaisuudessaan, vaikka hellepäivä lisäsi merkittävästi päivän rankkuutta. Kokemukseni perusteella suosittelen lämpimästi koulutusta kaikille sorateille suuntaaville! ■

Mäkilähtöharjoittelua.





ELLIVUORI
RESORT

KUTSU BMW MOOTTORIPYÖRÄKERHO RY:N VUOSIKOKOUKSEEN

LAUANTAINA 2.5.2026, klo 14.00

PAIKKA: Ellivuori Resort, Ellivuorentie 131, 38130 Sastamala

Lisätietoja kokouspaikasta: www.ellivuoriresort.fi

Kokoustiloissa on tarjolla kahvia/teetä ja talon makeaa. Kokouksen jälkeen tarjotaan kerhon jäsenille buffetpäivällinen klo 17:00 Ellivuoren ravintolassa.

Sitova ilmoittautuminen 16.04.2025 mennessä: ari.ignatius@gmail.com

Ilmoita nimi, jäsennumero ja yhteystiedot sekä kerro, jättkö illalliselle vai et sekä mahdolliset ruoka-allergiat.

Huom! Itse vuosikokoukseen pääsee myös ilman ennakkoilmoittautumista, mutta illallistarjoilu on vain ennakkoon ilmoittautuneille!

Aiemmissa vuosikokouksissa on joskus ollut valittavan monia "no-show" ilmoittautuneita, joille varatuista tarjoiluista kerho on joka tapauksessa maksanut, joten jollet ilmoittautumisestasi huolimatta pääsekään, niin muista peruuttaa se viimeistään 24.4.

Majoitusvaihtoehtoja löytyy Ellivuoren kotisivuilta www.ellivuoriresort.fi

ja ne kannattaa varata osoitteesta <https://app.moder.fi/ellivuori-resort> ja tämän hetken hinnat ovat alkaen:

Yhden hengen huone sis. aamiaisen ja kuntosalin käytön 99 €

Kahden hengen huone sis. aamiaiset ja kuntosalin käytön 119 €

Lämpimästi tervetuloa! BMW Moottoripyöräkerhon hallitus

NEXX

SAAPUU SUOMEEN



100% made
in Europe

X nexx

WWW.NEXX-HELMETS.COM

Sovitettavissa Eurobikerin osastolla MP-messuilla

Eurobiker

WWW.EUROBIKER.FI



Mukavuuden uusi standardi touring-ajoon – RUKKA FLEXO-R ja FLEXORINA

Rukka FLEXO-R ja FLEXORINA ovat touring-moottoripyöräilijöille suunnatut uudet premium-asut, jotka yhdistävät laadun, turvallisuuden ja mukavuuden kaikissa ajolosuhteissa.

Uutuusmallit rakentuvat vuonna 2021 lanseerattujen RAPTO-R ja RAPTORINA-pukujen pohjalle, mutta ne vievät kokonaisuuden uudelle tasolle – teknisesti, toiminnallisesti sekä istuvuudeltaan. Rukka FLEXO-R ja FLEXORINA-puvuissa on korkealaatuinen, hengittävä, täysin tuulen- ja vedenpitävä joustava 3-kerroksinen GORE-TEX® Pro -laminaatti, joka tarjoaa huipputason suojaa kaikissa sääolosuhteissa. Päälliskangas on vahvistettu olka- ja kyynärpäiden sekä lonkkien, polvien ja lahkeensuiden kohdalta hankauksenkestävällä CORDURA® 1500D -materiaalilla. Puvussa on lisäksi erittäin hankauksen- ja kulutuksenkestävät, mutta kevyet ja joustavat PU Tek -vahvikkeet olka- ja kyynärpäissä sekä polvissa, mikä parantaa käyttömukavuutta ja liikku-
misen mahdollisuutta puvussa. Ilmanvaihtoaukkoja on lisätty; se takaa erinomaisen hengittävyyden pitkilläkin ajomatkoilla.

FLEXO-R-puvussa on Rukka D30® Air XTR Level 2 -selkä- sekä raajasuojat. Turvallisuutta täydentää uusi irrotettava D30® Chest CP2 Full L2 -rintasuojat. Naisille suunnitellussa FLEXO-

RINA-puvussa on täysin uudet kevyet ja hengittävät D30® Diablo™ Level 2 -raajasuojat sekä Rukka D30® Air XTR Level 1 -selkäsuojat. Tuotteeseen on mahdollista päivittää kaksiosainen D30® CP Level 1 tai Level 2 -rintasuojat sekä Rukka D30® Air XTR Level 2 -selkäsuojat.

RAPTO-R ja RAPTORINA-pukuihin verrattuna ventilaatioaukkoja on lisätty. Takeissa niitä on olkapäillä, hihojen etu- ja takaosassa, rinnassa, vartalon sivuilla ja selässä. FLEXO-R-takissa on yhteensä viisi taskua, joista kaksi vesitiivistä taskua on päällyspuolella ja kaksi sisäpuolella.

Toisessa sisätaskussa on paikka puhelimelle. Vasemman käden hihassa on lisäksi vetoketjullinen kortsitasku. FLEXORINA-takissa on kolme taskua, joista kaksi vesitiivistä on päällyspuolella ja yksi vetoketjullinen vasemmassa hihassa. Takkien istuvuutta voi säätää helman ja hihojen tarrakristysten avulla. Hihojen väljyyttä saa säädettyä olka- ja kyynärvarren neppareilla.

Hihansuiden vetoketju helpottaa hanskojen pukemista, ja vedenpitävät GORE-TEX®-mansetit estävät veden pääsyn hihojen sisään. Vyötärön ympäri kulkee yhdysvetoketju housuihin, ja takaosassa on kiinni haararemmi. Takeissa on uutuutena myös irrotettava vedenpitävä kauluri GORE-TEX® stretch -materiaalista.

FLEXO-R- ja FLEXORINA-housuissa on tuuletusaukot reiden etu- ja takapuolella. Kummassakin housumallissa on lahkeensuissa vetoketjut ja tarrakiristys. FLEXO-R-housuissa on säädettävä vyö sekä vyötäröllä neppari kiinnitys ja FLEXORINA-housuissa molemminpuolinen vyötärökiristys. Housuissa on kaksi vesitiivistä taskua etupuolella, irrotettavat Rukka Defence & Comfort -henkselit, yhdysvetoketju takkiin sekä valmius uudelle Rukka WIND-R ja WIND-R LADY -haalari-osalle.

Housujen takamuksessa on Rukka AirCushion ja Rukka Antiglide Schoeller® Keprotec® -luistonesto. Polvien kohdalla sisäsyryllä on kuumuutta ja hankausta kestävä nahkavahvikkeet paremman pidon varmistamiseksi.

FLEXO-R- ja FLEXORINA-pukujen mukana toimitetaan untuvapuku – DOWNRIDE-R miehille ja DOWNRIDE-R LADY naisille. Uusi untuvapuku on pidemmälle kehitelty versio edeltäjästään, aikaisemmin RAPTO-R- ja RAPTORINA-pukujen mukana tulleet DOWN-X 2.0 ja DOWN-Y 2.0 -untuvapuvuista. DOWNRIDE-R ja DOWNRIDE-R LADY ovat saaneet uudistetun kammioraken-

teen, mikä tehostaa lämmöneristystä. Sekä untuvatakin että -housujen mukana tulee oma säilytyspussi, johon ne on helppo pakata pieneen tilaan.

Miesten FLEXO-R-takista on saatavana värit vaaleanharmaa/ musta (sisätakkina harmaa), musta/hi-vis (sisätakkina musta) ja kokomusta (sisätakkina musta) ja koot 46–66. Naisten FLEXORINA-takista saa värit vaaleanharmaa/musta (sisätakkina harmaa), musta/ruskea (sisätakkina ruskea) ja kokomusta (sisätakkina musta) ja koot 34–50. Molemmat housumallit ovat saatavana mustina ja mustin sisähousuin. Naisten housukoot: 34–50 lyhyempi lahje (C1), 34–50 normaali lahje (C2) sekä 36–48 pidempi lahje (C3); miesten koot: 46–66 lyhyempi lahje (C1), 46–66 normaali lahje (C2), 46–62 pidempi lahje (C3).

Sekä takki että housut ovat CE-sertifioitunut luokkaan A standardin EN 17092-4:2020 mukaisesti.

RUKKA MOTORSPORT

- Puh. +358 (0)44 484 3063
- Sähköposti: rukkamoto@luhta.fi

Rukka Motorsport -jälleenmyyjät löydät osoitteesta:
www.rukkamotorsport.com

PETERPANBIKE = MOOTTORIPYÖRÄSEIKKAILUJA MAAPALLOLLA



Tervetuloa elämäsi moottoripyörämatkalle!

Moottorimme käynnistyivät vuonna 1998, kun kymmenen Royal Enfieldiä starttasi Intiasta kohti koti-Suomea. Siitä lähtien olemme kiertäneet väsymättömästi maailman eri kolkkia kahdella renkaalla ja ajaneet yhdessä ryhmiemme kanssa yli 130 itsenäisessä valtiossa. PeterPanBike on myös ensimmäinen täysin kotimainen moottoripyöräelämyksiin erikoistunut matkanjärjestäjä.

Matkojemme ytimessä on aina monipuolinen kokemus, jonka selkärangan muodostaa moottoripyöräily. Ajamisen lisäksi viemme motoristit pois ruuhkaisilta turistipoluilta syvälle paikalliseen elämään ja kulttuuriin.

Matkanjohtaja puhuu aina suomea ja ryhmät pidetään sopivan kokoisina – kuten mottonamme kuuluu: **Pienet ryhmät, suuret seikkailut!**

Filosofiamme on yhtä selkeä kuin vuonna 1998: Moottoripyöräseikkailuja maapallolla hyvässä hengessä.

Tavoitteenamme on kehittyä maailman parhaaksi moottoripyörämatkoja järjestäväksi yritykseksi – kuitenkin unohtamatta seikkailun henkeä.

LIFE IS NOW!

Skannaa etusivulle
tai näppäile
www.peterpanbike.fi



Ruosteenpoisto on osa ajotaitoa – moottoripyöräkoulutuksen merkitys ajokauden alussa

Teksti: **Niko Virtanen**, BMW Moottoripyöräkerhon ajokouluttaja

Ajokauden alkaessa moni kokenutkin motoristi huomaa, että talven jälkeen ajaminen ei tunnu aivan yhtä luontevalta kuin syksyllä ajokauden päättyessä. Pyörä kulkee, mutta kuljettajan ja pyörän liikkeet eivät ole vielä luontevia, katse jää ehkä hieman alas ja jarrutukset sekä kaarreajo kaipaavat totuttelua.

Tässä kohtaa puhutaan ruosteenpoistosta – ”ajotaitojen” palauttamisesta ja perusasioiden kertaamisesta, jotta ne palautuvat nopeasti lihasmuistiin. Ruosteenpoisto ei ole merkki kokemattomuudesta. Päinvastoin: se on merkki vastuullisesta suhtautumisesta moottoripyöräilyyn.

Myös pitkään ajaneet kuljettajat hyötyvät ohjatusta harjoittelusta, jossa kerrataan pyörän hallintaa niin hitaissa nopeuksissa kuin jarrutus- ja väistötilanteissa. Meillä kaikilla on omia tiedostamattomia tapoja ja pieniä virheitä, joita teemme huomaamattamme ajaessa, mutta jotka kokenut ajokouluttaja osaa havainnoida ja auttaa korjaamaan.

City 1 – varmuutta arjen ajamiseen

Koulutuksessa keskitytään ajamisen perusasioihin, kuten moottoripyörän hallintaan, katseen käyttöön, jarruttamiseen ja ajolinjoihin. Harjoittelu tarjoaa mahdollisuuden tarkastella omaa ajamista ja korjata ajovuosien aikana syntyneitä pieniä rutiinivirheitä kokeneiden kouluttajien ohjauksessa.

Taajama- ja kaupunkiympäristö asettavat kuljettajalle omat vaatimuksensa, ja City 1 antaa näihin tilanteisiin varman ja turvallisen pohjan tulevan kesän ajoihin.

Ahvenisto Road – kaarreajotekniikkaa oikeissa nopeuksissa

Ahvenisto Road -koulutus vie harjoittelun seuraavalle tasolle. Suljetulla rata-alueella voidaan keskittyä kaarreajotekniikkaan taajama- ja maantienopeuksissa ilman ulkoisia häiriötekijöitä. Tavoitteena ei ole kovempi vauhti, vaan parempi pyörän hallinta, sujuvamat ajolinjat ja ennakoivampi ajotapa kesän mutkateille.

Moni kokee, että rataharjoittelu tuo myös arkiarjoon rauhallisuutta. Kun omat ja pyörän rajat on hahmotettu turvallisessa ympäristössä, ajaminen tuntuu luontevammalta myös liikenteessä. Ahvenistolla ajoharjoittelu tapahtuu kouluttajan johdolla pienissä ryhmissä.

Adventure- ja Adventure Extreme -koulutukset – lisää hallintaa vaihteleviin olosuhteisiin

Adventure-koulutukset tarjoavat monipuolisia vaihtoehtoja laajalle joukolle kuljettajia. Aloittelijoille ne antavat perustaidot soralla ja vaativammissa olosuhteissa ajamiseen, kokeneemmille taas mahdollisuuden syventää omaa ajotekniikkaa.

Extreme-koulutukset painottuvat vahvemmin maastoajoon ja vaativampiin tilanteisiin. Ne sopivat kuljettajille, jotka haluavat kehittää pyöränhallintaa pidemmälle ja kokeilla omia rajojaan turvallisesti ohjatussa ympäristössä.

Ajokoulutus kiinnostaa

Ajokaudella 2025 BMW-moottoripyöräkoulutuksiin osallistui yhteensä 193 kuljettajaa. Määrä kertoo siitä, että moni kerholainen haluaa kehittää omaa osaamistaan ja panostaa turvalliseen ajamiseen. 193 kuljettajaa on toki melko pieni osa kerhon jäsenistä, joten kaudelle 2026 toivomme porukan lähtevän rohkeasti mukaan kerhon tarjoamiin koulutuksiin.

Koulutus ei vie pois ajamisen iloa – se lisää sitä. Kun oma ajaminen tuntuu varmalta ja hallitulta, ajamisesta voi nauttia enemmän ja pidempään.

Ruosteenpoisto ei ole merkki kokemattomuudesta – se on merkki vastuullisesta suhtautumisesta moottoripyöräilyyn. ■



Varsinais-Suomen uusi aluetoimija

Teksti ja kuvat: Kalle Harju

MOOTORIPYÖRÄILYYN ajauhin marraskuussa 2022, kun ostin elämäni ensimmäisen moottoripyörän. Toisin kuin monet muut, näkemättä netistä ja vielä huutokaupasta. Hain pyörän henkilöauton perävaunulla Joensuusta marraskuun alussa, koko matkan satoi vettä eikä lämpöäkään ollut kuin muutama aste. Saadessani pyörän perille pääsin ensimmäistä kertaa ajamaan yli 1000cc moottoripyörää ja samalla tuli ensi kosketus BMW-merkkiseen moottoripyörään. Lyhyen koeajon jälkeen tuote vaikutti olevan kunnossa ja samalla selvisi millainen tuote se paljon puhuttu "iso-Gessu" on. Sitten olikin aika laittaa pyörä talviunille. Alkoi uskomattoman pitkän tuntuinen talvi ja ajokauden odotus. Talven aikana tuli täydennettyä ajovarusteita, kun se pyöräkin oli jo olemassa.

Suurin innoittaja moottoripyöräilyyn lienee YouTube ja lukuisat ajovideot. Algoritmit olivat myös onnistuneet täyttämään sosiaalisen median alustat erilaisista moottoripyöräilyyn liittyvistä jutuista, joka ei ainakaan vähentänyt prätäkuumetta. Ajovideoita tuli tuijotettua useampi hetki jo ennen oman pyörän hommaamista. Erilaiset testit ja esittelyt varmisti päätöksen moottoripyörän mallista ja "pakollisista" varusteista. YouTubesta "Onhan vielä pitkä matka", "Piispa köröttää" ja "JuhaMustonen" -käyttäjien videot on monesti katsottu ja vaikutteet saattavat näkyä ja tuntua. Näiden vaikuttajien myötä löytyi pyörä joka vaikutti hyvältä, enkä ole juurikaan katunut hankintaa.

Ensimmäisen mopon sain joskus 1980-luvun lopulla mökille, tarkka aika on unohtunut, kokemus ei. Mopo oli Yamaha PW 50, joka lienee edelleen tuotannossa. Kasvettuani ensimmäisestä moposta "ulos", tuli mökille Pappa-Tunturi jonka turvin ajeltiin pitkin mökkietä. Olen ensimmäistä ikäluokkaa jolle mopokortti on pakollinen ja saatuaani mopokortin tuli mopolla ajettua varhaisesta keväästä myöhäiseen syksyyn, kilometrejä laskematta. Moottoripyöräkortti tuli hommattua kun ikä riitti "täystehoiseen", mutta pyörään ei ollut mahdollisuuksia opiskelujen ohella. Lainakamppeilla pääsi jokusen lenkin heittämään useampana kesänä.

Keväällä 2023 pitkältä tuntunut talvi oli vihdoinkin ohi ja ensimmäinen ajokausi uusilla ajovarusteilla oli alkamassa. Lähdin Facebook ilmoituksen perusteella BMW-moottoripyöräkerhon ajelulle, jonka Harri Hjulgren veti särmällä ja varmalla otteella. Ilmoittauduin kura-ajo kurssille, jossa ajotaitoon tuli tarvittavaa tietojen ja taitojen päivitystä. Samalla löytyi uusia ajokavereita, joilla tuntui olevan samantyyppisiä moottoripyöriä ja kiinnostusta ajamiseen. Ajokokemusta kertyi niin hiekalla kuin asfaltilla, mutta pidempiä reissuja ei ensimmäiseen ajokesään ehtinyt kertyä. Kurateilla tuki tuli sitäkin enemmän ryvettyä ja ajokausi päättyi kaverin kanssa hiekkalennkiin, joka muistetaan "lunta, jättä ja susia" lenkinä. Susilauma oli samoilla teillä liikkeellä, hyvin mahdolltiin samalle reitille kesätassuun ohuesta lumipeitteestä huolimatta.

Työt pyörä raskaankaluston ympärillä, jonka piiristä löytyy myös paljon motoristeja. Olen mukana yhtiön motoristikerhossa joka kokoontuu vuosittain. Ensimmäinen järjestämäni tapaaminen sai uudenlaisen vivahteen, kun keksimme kysyä kollegoita Baltiasta



ja pohjoismaista. Ensimmäiselle järjestämälleni kokoontumiselle saapui 14 motoristia Liettuasta ja siitä alkoi yhteydenpito joka tuntuu jatkuvan ja on poikunut useamman tapahtuman Suomen ja Liettuan välisessä maastossa. Moottoripyöräily tuntuu yhdistävän erilaisia harrastajia, tyylistä riippumatta.

Viime ajokaudelle päätin järjestää aikaa moottoripyöräilylle tavallista enemmän. Ajelimme kaverin kanssa toukokuussa tuhannen mailin vuorokausiajon, huolellisesta suunnittelusta ja mukavasta ajelusta huolimatta tähän hetkeen mennessä ei ole tullut haettua todistusta. Kesälle oli suunniteltu pari ulkomaan reissua, jotka toteutuivat suunnitellusti. Reissujen eteläisin piste löytyi eteläisestä Liettuasta ja läntisin reuna Norjan länsirannikolta. Liettuassa päästiin ajamaan paikallisoppaiden voimin hiekalle, hyvän lenkin olivat suunnitelleet. Lomien pituus kummasti rajoittaa reissujen pituutta.

Moottoripyöräily on vienyt monenlaisiin paikkoihin ja tuonut uusia tuttavuuksia ja matka näyttää olevan vasta alkumetreillä...

Nimi: Kalle Harju

Ikä: 40 vuotta

Perhe: Puoliso, Kirsu

Kilometrejä viime kaudella: 13 000 km

Ajokki: BMW R1200 GSA



BMW

2V-KOKOONTUMINEN 2026

AIKA: 12.-14.6.2026

PAIKKA: Anttooran Lomakylä, Finnintie 33, 28900 PORI

**Tervetuloa perinteiseen BMW Moottoripyöräkerhon
2-venttiiliharrastajien kesäkokoontumiseen!**

Vuoden 2026 kokoontuminen järjestetään Porissa,
huikeissa maisemissa meren rannalla Anttooran saarella.
Toivotamme klassisista BMW-pyöristä kiinnostuneet
osallistujat lämpimästi tervetulleeksi,
sekä vanhat että uudet harrastajat.

ILMOITTAUTUMINEN:

Ilmoittautumisaika alkaa 1.4.2026 ja päättyy 25.4.2026.

Kohde ei ole hotelli vaan lomakylä.

Sen toimintamallin vuoksi joudumme menettelemään niin,
että sitovat ilmoittautumiset maksetaan kerhon
tilille ajoissa etukäteen.

**Ilmoittautuminen suoritetaan sähköpostilla osoitteeseen
2-venttiilit-26@proton.me**

Ilmoittautumisen yhteydessä saat tilinumeron ja maksuohjeet.
Mainitse sähköpostissa ilmoittautujien nimet. Mikäli haluat
kahden hengen huoneen, joita on rajoitetusti, mainitse
toivomasi huonetoverin nimi.

Ilmoita myös ruoka-aineallergiat etukäteen, jotta ne voidaan
ottaa huomioon. Lomakylällä ei ole anniskeluoikeuksia.

OHJELMA:

PERJANTAI

- kokoontuminen alkaa klo 15
- tulokahvi
- sauna ja iltapala

LAUANTAI

- aamupala
- antoisa yhteisajelu, noin 3 tuntia
- keittolounas
- iloista yhdessäoloa
- sauna
- illallinen

SUNNUNTAI

- aamupala
- kotiinlähtö omassa tahdissa

HINNAT:

Viikonlopun majoitus ja ateriat yhteensä 230 € / henkilö
Leiriytyminen teltassa ja ateriat 150 € / henkilö

HUOM:

Jokainen osallistuu tilaisuuteen ja yhteiseen ajotapahtumaan
omalla vastuulla. Yleisillä teillä ajattaessa noudatetaan
liikennesääntöjä, joiden noudattamisesta vastaa jokainen
henkilökohtaisesti, vaikka liikuttaisiinkin yhdessä.

KYSYMYKSET JA TIEDUSTELUT: 2-venttiilit-26@proton.me | Jukka Laiho, 040 522 5122

JÄSENILLE

SAITKO SEURALTA SÄHKÖPOSTIA?

Tiedotamme pääosin MailChimp-postitusjärjestelmän kautta. Mikäli jostain syystä et saa kerholta sähköpostia, ole ystävällinen ja ota yhteyttä Tuomakseen.

JÄSENREKISTERISTÄ

Järjestelmään pääsee sivulta www.bmwmoottoripyorakerho.fi. Valitse kohta "JÄSENSIVULLE".

Jos sinulla ei ole pääsyä jäsenjärjestelmään tai on muuta kysyttävää, voit aina olla yhteydessä Tuomakseen sähköpostilla tuomas.aho@bmwmc.fi tai puhelimitse 040 531 1742.

BMW Moottoripyöräkerhon jäsenjärjestelmä löytyy kerhon www.bmwmc.fi

Jäsenjärjestelmässä voit:

- päivittää omat tietosi
- ilmoittautua tapahtumiin
- tarkistaa laskut, kuten jäsenmaksun ja tapahtumamaksut.

RIKASTIN

On mahdollista saada vain pdf:nä. Olemme lisänneet jäsenjärjestelmään kentän, jossa jäsen itse voi valita, haluaako Rikastin-lehden ainoastaan sähköisesti, pdf-muodossa. Näin esimerkiksi usean jäsenen perheissä samaan osoitteeseen voi tilata vain yhden paperi-Rikastimen.

Jokaiselle jäsenelle, jolla on sähköpostiosoite jäsenjärjestelmässä, lähtee kuitenkin aina Rikastin-lehti myös pdf-muodossa.

Järjestelmään pääsee sivulta www.bmwmc.fi



KERHOTUOTTEET



Kerhotuotteista tarrat, buffit ja kilvenaluset saa tilattua Tuomakselta.

Vaatteet löytyvät kerhotuotekaupasta <https://www.dprint.fi/webshop/53-bmw-mc-club-finland>

JÄSENEDET

Katso kaikki jäsenedet: bmwmoottoripyorakerho.fi



Kyyjärvi Camping on motoystävällinen tukikohta Keski-Suomessa. Majoitu mökeissä järven rannalla, sauno ja nauti. Kerhoille hyvät alennukset, ota vaikka koko alue käyttöösi. Roope 040 412 2938 www.kyyjarvicamping.fi

ARKTIKUM

TIEDEKESKUS | MUSEO

Nyt tutustumaan arktisen alueen ihmeisiin!

Vuoden 2026 jäsenetuna pääset tutustumaan tähän kokonaisuuteen 17 euron pääsymaksun hinnalla (norm. 22 euroa). Muista siis ottaa jäsenkorttisi mukaan matkaan!

Varaa vierailuusi runsaasti aikaa, mieluiten koko päivä sillä arktiset ihmeet vievät sinut varmasti mukanaan! Arktikum toivottaa sinut tervetulleeksi!

www.arktikum.fi/arktikum

Finnlines

a Grimaldi Group company

ALENNUKSET REITTIMATKOILLA JA ERIKOISALENNUS PALUUMATKASTA.

Katso alennukset jäsensivulta

JÄSENETU hanx 2025

KAIKKI tuotteet -10%

- ORAVIKOSKI
 - HUMPPILA
 - VERKKOKAUPPA
- www.hanx.fi

Kerhosi jäsenkortilla tai verkkokaupassa omilla tunnuksilla. Alennus ei koske mittailia tai korjausompelua. Alennus lasketaan OVH hinnoista.

ECKERÖLINE

Eckerö Line myöntää BMW Moottori-pyöräkerho ry:n jäsenille jopa 50 %:n alennuksen edullisista päivän henkilö- ja ajoneuvolippujen sekä ajoneuvoyhdistelmien risteily- tai reittihinnasta.

Katso alennuskoodi jäsensivuilta
Katso lisää netistä jäsensivuilta.

TAUKO.Nukari etu:

TAUKO.Nukari tarjoaa jäsenille kahvista ja ruoasta -10% alen!

Hämeentie 139, 05450 Nukari (Nukarin SEO)
puh. 09 2507 562 | www.taukonukari.fi

EMC euro
motor
center

**JÄSENALENNUKSET
BMW MOOTORIPYÖRÄKERHOLLE:**

- Kaikki normaalihintaiset tarvikkeet -15%
- Kaikki normaalihintaiset ajovarusteet -15%

KÄYNTI: Vasaratie 2, 90410 Oulu
www.euromotorcenter.fi | www.emc24.fi



**BMW MC Club -jäsenet saavat
M-koon kahvin 1 € hintaan
esittämällä jäsenkortin.**

www.facebook.com/cafelattis/

aula
TOURS

Passion for Riding Motorcycles

AulaTours tarjoaa kerholaisille
kerhoedun Alpentour matkoista.

Sena-puhelintuotteet
päivän hinnalla

www.aulatours.fi

RIDE WITH STYLE
Eurobiker

www.eurobiker.fi

**Eurobiker tarjoaa
valikoiduista tuotemerkeistä
erikoishinnat/alennukset.
Katso koodi ja alennukset
jäsensivuilta.**

NIINIVIRTA
European Cargo Oy *****

MOOTORIPYÖRÄKULJETUKSET

Mikäli suunnittelet lomamatkaa moottori-
pyöräillen Italiassa tai muualla Euroopassa,
voimme kuljettaa pyö- räsi rekalla Italiaan
ja lomasi jälkeen takaisin Suomeen. Pyörä-
si kulkee turvallisesti pyöräin kuljetukseen
suunnitellussa telineessä

- **jäsenille 5 % jatkuva etu**
(myös sesonkiaikaan)
- **jatkuvaa etuun voi yhdistää voimassa
olevia muita tarjouksia (tällä hetkellä
maalis-huhtikuun lähdoissä
paluu -10 %)**
Sesonkiaikaa on yleensä kesäkuukaudet
(touko-kesä-heinä)

niinivirta.fi/erikoispalvelut/
niinivirta.fi/



**BMW Moottoripyöräkerho ry:n
jäsenille Finlandia Hotellien
Clubikortilla yöpyminen
alk. 78 €/2hh/vrk.**

Kaikissa hotelleissamme huonehintaan
kuuluu aamiainen, alv, Wi-Fi ja
maksuton pysäköintimahdollisuus.
Tarjoamme persoonallista majoitusta
yksityisissä hotelleissa
ympäri Suomen.

Liity ilmaiseen Finlandia Hotel
Clubiin ja hyödyt heti!
Lue lisää Clubikorttimme eduista
www.finlandiahotels.fi/bonus

Biketeam



RIDE WITH STYLE
Eurobiker

**JUVANMALMIN
KATSASTUS OY**

GO-KATSASTUS

**10 % alennusta määräaikais-, muutos- ja rekisteröinti-
katsastuksista Juvanmalmin Katsastuksessa Espoossa.**

Alennuksen voi saada normaalihinnoista sekä vielä alennetuista etuhinnoista esittämällä
kerhon jäsenkortin ilmoittamismuutoksessa asemalla. Etu on vapaasti käytettävissä.
Teemme myös moottoripyöräin maahantuonti-, vaurio- ja muutoksikatsastukset.

Lisätietoa kotisivuiltamme www.juvanmalminkatsastus.fi

RIKASTIN

**ILMESTYY NELJÄ KERTAA
VUODESSA. JAETAAN BMW
MOOTORIPYÖRÄKERHON
JÄSENIEN JA KERHON
YHTEISTYÖKUMPPANEILLE.**



**BMW
MOTORRAD**



UUSI R 1300 RS

SPORT & TOURING

MAKE LIFE A RIDE



2026 uutuusmallit R 1300 RS, R 1300 R, R 1300 RT ja R 12 G/S nyt Biketeamin liikkeissä. Mikä on sinun valintasi?

Biketeam.fi

Biketeam Vantaa

Antaksentie 4, Vantaa
puh 0207 417 217
biketeam@biketeam.fi

Biketeam Tampere

Autokeskuksentie 12, Pirkkala
puh 03 266 2411
tampere@biketeam.fi

Biketeam Raisio

Tuotekatu 12, Raisio
puh 02 4808 8900
myynti.raisio@biketeam.fi



**BMW
MOTORRAD**

EMC euro
motor
center

Biketeam



BMW R 1300 GS SUOMI EDITION
SUOMEEN RÄÄTÄLÖITY ERIKOISMALLI.
MERKITTÄVÄ HINTAETU SUOMI EDITION -MALLEISSA.

MAKE LIFE A RIDE
