

# Gold Wing

JÄSENLEHTI 4/93



**GOLD WING CLUB  
OF FINLAND  
RY:N JÄSENLEHTI**



ILMESTYY 4 KERTAA VUODESSA:

MAALISKUUSSA, TOUKOKUUSSA,

ELOKUUSSA JA JOULUKUUSSA

ILMOITUSHINNAT:

1/1 SISÄSIVU 500,-

1/2 SISÄSIVU 300,-

PAINO: PR-PAINOTALO NUMMELIN

& PUHAKKA OY, P. 90-452 2828

ILMOITUS- YM. MATERIAALI:

ARTO KUPARINEN

VIIPURINTIE 47

13210 HÄMEENLINNA

PUH. 917-6748731,

FAX 917-6748173

PAULA SAARELAINEN

KENTTÄTIE 5

15700 LAHTI

PUH. 918-7875870,

949-842468,

FAX. 918-7875160

HALLITUKSEN JÄSENET:

HANNU RANTALA, PUHEENJOHTAJA

SAMMONTIE 3 B, 04230 KERAVA

PUH. 90-243046,

949-460365

HANNU TISSARI,

VARAPUHEENJOHTAJA

PUH. 918-550037,

949-340803

PAULA SAARELAINEN, SIHTEERI,

INTER.REP.

KENTTÄTIE 5,

15700 LAHTI

PUH. 918-7875870,

949-842468,

FAX. 918-7875160

TERTTU KUPARINEN,

RAHASTONHOITAJA

VIIPURINTIE 47,

13210 HÄMEENLINNA

PUH. 917-6748731

AKI KOMULAINEN

PUH. 971-2632139

JORMA KUITUNEN

PUH. 971-2833929

HARRI LANDEN

PUH. 90-2222715

JUKKA MUILU

PUH. 941-3100126,

941-624144

KAI-PEKKA HEINONEN

PUH. 931-620936

1994 JÄSENMAKSU 100,-/JÄSEN.

MAKSA 31.1.94 MENNESSÄ

OHEISELLA PANKKISIIRROLLA.

SEURAAVA LEHTI LÄHETETÄÄN VAIN

JÄSENMAKSUN MAKSANEILLE.

UUDET JÄSENET: TÄYTTÄKÄÄ

MYÖS OHEINEN JÄSENILMOITUS JA

POSTITTAKAA SE OSOITTEELLA:

TERTTU KUPARINEN, VIIPURINTIE

47, 13210 HÄMEENLINNA

# TERVEHDYS WINGISTIT!

Gold Wing -kerho on Otto Brandtin avustuksella hankkinut Valtion Tietokonekeskuksesta tiedot kaikista Gold Wingeistä, joita löytyi rekisteristä 322 kpl. Tämä kerholehti tulee siis kaikille wingisteille riippumatta siitä, ovatko he kerhon jäseniä tai eivät. Tervehdys siis myös uudet tuttavuudet! Tarkoituksemme on tällä tavoin esittäytyä Teille, jotka ette vielä ole liittyneet kerhoomme. Tervetuloa mukaan toimintaamme!

## MIKÄ WINGI-KERHO JA MIKSI LIITTYÄ SIIHEN JÄSENEKSI?

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Gold Wing Club of Finland on toiminut jo 11 vuotta. Suomen ja 15 muun Euroopan maan kerhot (yhteensä 11.000 wingistiä) kuuluvat GWEF:iin eli European Federationiin. Eli Suomen Winge-kerho on harjoitellut EY-toimintaa jo vuosikaudet. Suomen kerhon jäsenet saavat tämän lehden välityksellä tietoja eurooppalaisista kokoontumisajoista sekä GWEF-jäsenkortin, jolla näihin kokoontumisiin pääsee halvemmalla. GWEF muuten neuvottelee parhaillaan alennuksia laivalippuihin. Katsotaan miten siinä käy!

Kotimaassa kerholla on myös toimintaa ja muutamia kokoontumisia vuoden varrella. Näistä on lisää juttua tässä lehdessä. Ensi kesänä on Suomen vuoro järjestää Scandinavian kokoontuminen, johon toivottavasti saadaan pari-kolme sataa ulkomaalaista wingistiä vieraaksi.

Kerhomme jäsenet saavat vapaaehtoisia vakuutuksia Vakuutusyhtiö Palonvarasta erikoisehdoin. Esimerkiksi pyörän kaskovakuutus on erittäin edullinen.

Jäseneksi liittyminen onnistuu täyttämällä oheisen ilmoittautumislomake ja postittamalla se Terttu Kupariselle sekä maksamalla jäsenmaksu oheisella pankkisiirtolomakella.

## KATSAUS 1993 TAPAHTUMIIN

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Vuosi alkoi perinteisesti MP-Näyttelyllä Helsingin Messukeskuksessa. Paikalle oli saapunut runsaasti kerhomme jäseniä. Katseltuaan pyörät porukat siirtyivät läheiseen Sateenkaari-ravintolaan. Illan kuluessa ajettiin Alppienkin yli moneen kertaan.

Vappuajelu suuntautui Pälkäneelle Vehoniemen automuseoon. Siellä oli mielenkiintoinen näyttely sota-ajan kulkuneuvoista. Vappusää oli ihanteellinen!

Kevätkokoontuminen oli Himangan Sautinkarissa. Perjantaina oli hieman ongelmia mökkien avainten kanssa. Avaimet löytyivät lopulta ja kuopiolaisetkin pääsivät majoittautumaan. Lauantaipäivänä katselimme Himangan henkeäsalpaavia nähtävyyksiä ja vierailimme paikallisen baarin terassilla. Sunnuntaina suuntasimme – tai ne jotka heräsivät suuntasivat -Motoristien Kevätpäivän paraatiin Kokkolaan.

Kesäkokoontuminenhan on perinteisesti se suurin tapahtuma. Ensi kesänä – ja joka kolmas vuosi – päätapahtuma on Scandinavian meeting, joten kesäkuussa -94 ei varsinaisesti järjestetä mitään ohjelmaa, mutta toki kokoonnutaan jokatapauksessa viikko ennen juhannusta. Palataan tähän tulevissa lehdissä.

1993 kesäkokoontuminen oli Kuusamossa, tarkemmin Kuusamon Tropiikissa. Paikka ja puitteet olivat ihanteelliset. Periaattemme oli että nukku- maan mennään kun tulee pimeä. Ilmankos reissu oli aika rankka!

Majoitusvaihtoehtoja olivat telta, mökki ja hotellihuone. Teltoista en tiedä, mutta mökit olivat tilavia suihkuilla ja keittiöillä varustettuja. Mökkiyö mksoi 100 mk aamupalan kanssa, joten hinta oli varsin kohtuullinen. Ohjelmaan kuului perjantaina sauna + -kaljat + -makkaraa. Lauantaina aamupalan jälkeen lähdimme virkeinä Oulankajoen kansallispuistoon suuntautuneelle kiertoajelulle. Ajomatka oli n. 150 km yhteensä. Paluumatkalla leiriin teimme kierroksen Kuusamon keskustaan.

Saavuttuamme kiertoajelulta meitä odotti jo bussi, jolla lähdettiin koskenlaskuun. Perillä ahtaudimme kehdeksan hengen kumiveneisiin ja oppaiden ohjeiden mukaisesti syöksyimme kuohuihin. Olipa mahtavat maisemat ja useimmille varmasti ainutlaatuinen kokemus!

Ennen illanvieron alkua pidimme vielä kerhokokouksen. Suunnittelimme syksyä ja jopa jo seuraavaa kesää. Illalla oli ohjelmassa taas sauna, kaljat, makkaranpaistoa ja arpajaiset.

Kuusamossa oli paikalla 42 pyörää ja 60 henkilöä, joista ulkolaisia pyöräkuntia oli 3. Keskimääräinen ajomatka osallistujilla oli 801 km. Kokoon-tumisajomaksu oli 50 mk, jonka lisäksi kerho osallistui 250 mk:lla / hlö kustannuksiin (sauna + tarjoi-lu + koskenlasku).

Kerhon vieraana oli heinäkuun alussa "The ama-zing Tri-Wing" ja kuljettajansa rouva Darquise Hoff-man Kanadasta. Rouva Hoffman on 64-vuotias iso-äiti, joka matkasi täältä Venäjälle. Tarkoitus oli ajaa Itä-Euroopan läpi etelään, Turkkiin tai Kreikkaan talveksi. Hän ajoi Baltian kautta Puolaan ja päätti lentää jouluksi kotiin, koska kuten hän asian posti-kortissa ilmoitti, pyörä oli väsynyt ja levon tarpees-sa. Hän palaa keväällä Eurooppaan ja toivottavasti myös kesällä Suomeen.

Heinäkuun lopulla kerhon vieraana oli myös Europa-Tour, eli 34 pyörää Euroopan eri kerhoista. Veimme vieraat Hämeenlinnaan Aulangolle. Järjes-timme heille ohjelmaa kuten kiertoajelu puisto-junalla, saunomista, vihtomista ja uimista. Illalla ke-räännyimme Aulangon tekosaareen nuotion ääreen ruokailemaan. Tarjosimme vieraille savukalaa, sa-laattia, patonkia, makkaraa – myös mustaa – ja vir-vokkeita. Lisäksi vieraat saivat nauttia Vesihiisi show'n ensi-illasta, esiintyvänä taiteilijan Pekka Pel-li.

Vieraat olivat erittäin tyytyväisiä järjestelyihin kuten saunaan, nuotioon, auringonlaskuun sekä ker-holaisten ystävällisyyteen ja vieraavaraisuuteen. Kii-tos vielä kerran kaikille osallistuneille!

Syyskokous ja vuosikokous, joka sai runsaan osaanoton, pidettiin Ellivuoressa. Vuosikokoukseen osallistujat olivat erittäin aktiivisia: syntyi keskus-telua, jonka päätteeksi jo yksitoista vuotta toiminut kerho päätettiin rekisteröidä ja sille valittiin halli-tus.

Marraskuun 8. päivä maanantaina minulle tuli puhelu, joka alkoi näin: "Hello, it's Emilio Scotto who's speaking..." No, ajattelin että Vinksi siellä harjoittelee Amerikan kieltä. Hetken kuunneltuani

kuitenkin tunnistin miehen: puhelimesta oli argen-tiinalainen kaveri, joka on kiertänyt jo yli kahdek-san vuotta 1100 Wingillä (vm.-80) maailmaa. Olin tavannut Emilion aikaisemmin vuonna -90 Espanjan kokoon-tumisajossa, joten kyseessä oli tuttu mies. Tällä kertaa hän oli Suomessa. Teimme treffit tiis-taiksi.

Tiistaina aamupäivällä tavattuamme haimme Emilion tavarat hotellista ja hän muutti luokseni Keravalle. Seuraavat päivät kuuluivat Emilion oppaa-n milloin lehtihaastatteluissa ja sponsoreita etsien.

Saarelaisen Jari ja Emilio tapasivat myös toista-miseen. Molemmat maailmanmatkaajat olivat nimit-täin vieneet kesällä -91 pyöränsä Singaporessa päi-vän välein toisistaan tietämättä paikalliseen Honda-liikkeeseen huollettavaksi. Jari vähän sen jälkeen kun hänen pyöränsä oli ongittu joesta. Siinä on ollut palvelualttius koetuksella!

13.11. lauantaina Emilio ja Jari olivat Pellit auki -ohjelmassa. Emilion sponsoreina olivat Suomessa PEPSI ja Lufthansa. Sunnuntaina Emilio lähti kohti Madridia.

Kausi 1993 on ollut vilkas ja toiminta aktiivista. Kiitän kaikkia mukana olleita ja toimintaan osallis-tuneita! Vuosi 1994 alkaa MP-Näyttelyllä 14-16.1. Kerhon osasto on Motarin siipien suojissa, josta kii-tos Arto ja Terttu Kupariselle. Nähdään siellä!

**HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA  
TULEVAA VUOTTA!**

**TERVEISIN PUHEENJOHTAJA-HANSKI ○**



**RENKAAT  
EUROMASTERILTA**

- 7
- LAHTI Apilakatu 1 p. (918) 513 033
  - KOUVOLA Eräpolku 1 p. (951) 371 3686

RENKAITA FILLARISTA PILLARIIN

# GOLD WING CLUB OF FINLAND

## REKISTERÖIMÄTTÖMÄN YHDISTYKSEN VUOSIKOKOUS

## REKISTERÖITÄVÄN YHDISTYKSEN PERUSTAVA KOKOUS

Paikka ja aika: Ellivuori 11.9.1993,  
klo 16

Läsnä: 50 jäsentä

1. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Arto Kuparinen kerhon puheenjohtajan puuttuessa paikalta ja sihteeriksi valittiin Paula Saarelainen. Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Heimo Tuomisto ja Antero Vainio.
2. Kokouksen puheenjohtaja avasi kokouksen kerraten kuluneen kauden toimintaa ja esittäen kokoukselle työjärjestyksen, joka keskustelun jälkeen hyväksyttiin.
3. Koska kerho on jo vuoden -92 vuosikokouksessa päätetty rekisteröidä ja asia on edelleen hoitamatta, velvoitettiin valittava hallitus valmistelemaan kerhon säännöt ja rekisteröinti.
4. Kerhon puheenjohtajaksi äänestettiin Hannu Rantala, jolle myönnettiin käyttöoikeus kerhon tiliin, OP-Hättilä 568027-419551. Tilinkäyttöoikeus poistetaan entiseltä puheenjohtajalta Erkki Ripalta.
5. Hallituksen jäsenten määräksi päätettiin 8 puheenjohtajan lisäksi. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan, sihteerin, rahastonhoitajan ja Inter Rep:in, eli henkilön, joka hoitaa kirjeenvaihdon muiden Euroopan kerhojen kanssa sekä edustaa Suomea GWEF:n (European Federation) kokouksissa.
6. Hallituksen jäseniksi oli ehdolla seuraavat henkilöt: Hannu Tissari, Hannu Kotilainen, Kai-Pekka Heinonen, Arto Kuparinen, Harri Landén, Jukka Muilu, Aki Komulainen, Jussi Hellström, Heimo Tuomisto, Jorma Kuitunen, Paula Saarelainen ja Terttu Kuparinen. Suoritettiin suljettu lippuäänestys, jonka perusteella jäseniksi valittiin: Kai-Pekka Heinonen, Hannu Tissari, Harri Landén, Aki Komulainen, Jukka Muilu, Jorma Kuitunen, Paula Saarelainen ja Terttu Kuparinen.
7. Kerhon tilintarkastajiksi valittiin Hannu Kotilainen ja Aarno Ihatsu ja varatilintarkastajiksi Kari Puhakka ja Jussi Hellström.
8. Jäsenmaksun suuruudesta keskusteltiin. Ehdotukset olivat 100,-/300,-/jäsen/vuosi. Jäsenmaksu päätettiin pitää entisellään eli 100,-/jäsen ja 50,-/kannatusjäsen.
9. Scandinavian meeting pidetään Suomessa 28-31.7.1994. Paikaksi ehdotettiin Kuopion Rauhanlahtea, Järvenpään Vanhankylänniemeä ja Tampereen Härmälää. Äänestettiin ja päätettiin Kuopio.
10. Kuten jo vuoden -92 kokouksessa päätettiin, pidetään kokoontumisajankohdat entisellään eli talvikokoontuminen MP-näyttelyn yhteydessä, kevätkokoontuminen Motoristien Kevätpäivän yhteydessä, kesäkokoontuminen viikko ennen juhannusta ja syyskokous syyskuun toinen viikonloppu.
11. Kunnollisen kerholehden toimittamisesta ja aikataulusta keskusteltiin ja jätettiin asia hallituksen päätettäväksi/järjestettäväksi.
12. Kerhon logo on jo viime kokouksessa päätetty uusiksi. Esitettiin ehdotus kerhon logoksi. Hallitus valtuutettiin päättämään asia.
13. Kerhon ikäpresidentti Heikki Laiti päätettiin valita vapaajäseneksi.
14. Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 19.00.

Arto Kuparinen  
puheenjohtaja

Paula Saarelainen  
sihteerin

Pöytäkirjantarkastajat:  
Heimo Tuomisto  
Antero Vainio

# TULITERÄN SAAPUMINEN

Ensinäkeminen on sopusoinnuton. Ikävänruskea, iso pahvilaatikko, jonka kyljessä isoilla sinisillä kirjaimilla **H O N D A - M O T O R B I K E**. Laatikko seiso i tutun pyöräkaupan pihamaalla ja se sisältäisi ensimmäisen tehtaan uuden moottoripyöräni melkein kahteen vuosikymmeneen. Olin tullut todistamaan sen paljastamista kuljetuslaatikostaan sekä laittamista lähtökuntoon.

Ne jotka ovat vierailleet Marysvillessa, Ohiossa, kaikkien Gold Wingien syntymäpaikassa, tietävät kuinka uudet pyörät lähtevät tehtaalta osittain valmiiksi asennettuna ja pakattuna pitkäkin kuljetusta varten. Vasta pyörän myyntipaikassa tehdään lopullinen asennus. Tuntui kuin olisin todistamassa jotakin uuden syntymää.

Kuljetuslaatikko siirrettiin huolto-osaston lattialle. Pidättelin hengitystäni kun asentaja saapasteli paikalle varustettuna sorkkaraudalla, isolla timpurinvasaralla ja muilla työkaluilla. Yhdessä pyöräliikkeen johtajan kanssa he nostivat pahvikuoren sievästi ylös, jolloin alta paljastui puinen pakkausrunko jonka välistä siinteli massoittain polystyreenikelmua, puutukia, pahvipakkauksia sekä pakkausmuovin läpi kuultavaa ja loistavaa valkoista maalia ja kromia. Sydämeni tuntui läpättävän tavallista tiheämmin. Se oli hämmäntävä hetki. Tuijotin ensi kertaa "Häntä joka tulisi kuljettamaan minua ja matksutajaani tulevisssa Kohtaloissa ja Unelmien Seikkailuissa."

Kun Gold Wing oli vapautettu kääreistään Hän seiso i hydraulinosturin varassa työhuoneen lattialla. Lukuisista pakkauksista kaivettiin melkoinen määrä erilaisisa osia, ruuveja, muttereita ym., jotka tarkastettiin ja ryhmiteltiin kiinnitysjärjestykseen. Asentaja työskenteli kiirehtimättä mutta tehokkaan tuntuisesti kooten osakokonaisuuksia etukäteen valmiiksi asennusta varten.

Sivukotelon alta paljastettiin isokokoinen akku, joka täytettiin akkuhapolla ja laitettiin laturiin lopullista tankkausta varten. Kannulliset öljyä ja muita elinesteitä täytettiin ja tarkastetiin ja varmistet-

tiin. Kiiltävä tuulilasi kiinnitettiin ja säädettiin haluamalleni korkeudelle. Etupyörä jarruineen asennettiin ja testattiin jonka jälkeen valossa heijastelevat jarrulevyjen kromisuojat kiinnitettiin paikoilleen. Takalaukku ja antenni asettuivat paikoilleensa, istuin istui paikalleen, kiinnittyi matkustajan kahvoihin. Askel askeleelta, pala palalta Amerikan Hondan lippulaiva nosti takilaansa.

Kun Hänelle oli asennettu akku, voitiin tarkastaa kaikki elektroniikka, valot, äänimerkki, radiot, pumput, varoitusvalot, mittariston toiminta. Tosin aika paljon jäisi säätämistä vielä sisääjokauteenkin.

Kaiken tuon jälkeen tuli totuuden hetki. Napulataarkistuksen jälkeen asentaja painoi starttinappulaa. Isokuutonen kurnutti hetken ja hönkäisi eloon kuin olisi tehnyt sitä jo vuosia. Tasaantuen puhaltamaan soundilla jonka vain Gold Wingin omistaja voi näin syvästi tuntea. Tämä ääni tulee kuljettaamaan minut 21. vuosisadalle.

Asentaja näyttää tyytyväiseltä. Hän käyttää paljon aikaa pyyhkimällä olemattomia jälkiä katteesta. Selvästi helpottuneena että on löytänyt kaikille osille paikkansa ja työhönsä tyytyväisenä han puhkeaa monisanaisuuteen.

Jään miettimään miten hyvin tämän uuden pyörän toimittaminen on ajateltu. Jos joutuisin hakemaan pyöräni ajamalla Marysvillestä, tai että se kuljetettaisiin jossain rekassa valmiiksi kasattuna, niin varmaankin saisin laittaa sen samantien käytettyjen myyntiin.

Työhuoneen ovet avataan, Hän tulee ulos pihalle ensi kertaa elämässään. Kiertelemme kaikki pyörää ja kehumme sitä ja toisiamme. Aivan kuin olisimme itse valmistaneet koko laitteen. Kiinnitämme rekisterikilven. Paperit ovat olleet jo aikaisemmin taskussani. Puen ajovarusteet päälleni. Huomaan nahkojen kuluneisuuden Hänen rinnallaan ja lupaan tehdä asialle jotain. Nousen istuimelle ja katselen vielä oudot hanikat paikalleen sikäli kuin osaan. Käynnistän. Kytkin. Ykkönen. Katson liikkeen henkilökuntaa ja heilautan oikeaa kättäni. Luen ilmeistä

jotain heille epätavanomaista, aivan kuin olisin viemässä jotain varkain. Hah, ostakoot omansa, me olemme yhtä, Hän ja minä.

Ensimmäiset kilometrit pyörää kotiin viedessä ovat mahtava sekoitus ekstaasia uudesta ajoneuvosta ja pelkoa, että mokaan jotain tottumattomuuttani. Jokainen tiellä kulkeva katsotaan tarkkaavaisesti.

Liikennemerkkit, nopeusrajoitukset noudatetaan pilkun tarkasti. Raottelen kypärän reunaa kuullakseni paremmin Isokuutososen äänen. Ei huolta. Päätän tältä istuimelta mennä Ennakoivan Ajon Kurssille. Heti kun satun ehtimään.

Rentoudun tarkkailemaan ajokkiani. Kaikki tuntuu sopivan tarkalleen minulle. Istuin on juuri oikean mallinen ja sopivan kova. Ohjaintanko on paikallaan, no, ehkä pari millia alamma. Tuulenviimasta ei aiheudu melua kypärään eikä sivutuulesta-kaan tule päätä ravistavaa turbulenssia. Koitan kurkkia katteen ohi etujousitusta, kun tuntuu että ajan jotain valtakunnan parasta asfalttia. Näen pienen osan vasenta haarukan alaputkea. Se pelaa ylös-alas pientä liikettä kuin paraskin pasunisti.

Haluaisin kokeilla uutta ajokkiani vielä mutkaisemmalla tiellä ennen kotiutumista joten pudotan meidät moottoritien rampista ulos. Tiedän tämän taipaleen jo monelta edelliseltä kerralta. Myöskin monenlaisella pyörällä ajettuna.

Eläydyn pyörääni kuullostellen kaiken aikaa renkaita, jarruja, kiihtymistä. Yleensä sitä minkälainen on Hänen tasapainoisuutensa. Vou! Hän vastaa kaikkeen täydellisesti. Kova kovaa vastaan. Pehmeä pehmeään. Rauhoitun ja pudotan nopeutta. Katse- len kesämaisemia ja nautin.

Saavun kotipihaan ja työnnän pyörän autotal- liin koska näyttää siltä että alkaa sataa. Riisun ajo- vausteet kierrellen valkoista ladyani. Kanssamatkus- taja on huomannut tuloni ja tulee autotalille. Taval- lisesti puhelias co-rider hiljenee ja hitsaa kylkeen. Katselemme. Katselemme ja koskettelemme, haem- me kontaktia uusiin pyörän muotoihin. Sovittelem- me Intercomin ja kasettisoittimen äänitasoja. Pu- humme lähes kuiskaillen ja suunnittelemme kesän menoja.

Huomenna heräämme hyvin aikaisin!

A.K.O

# AUTOTARVIKKEIDEN YKKÖSPAIKAT

**Järvenpään  
VARAOSAKESKUS**

**TARVIKEVALINTA**

VANHA YHDYSTIE 10 JÄRVENPÄÄ  
Avoinna  
ark. 9-18 la 9-14

Sibeliuksenkatu 26  
Avoinna  
ark. 9-18 la 9-14

# SIVUVAUNUN KEHITTELY, PITKÄ PROJEKTI

Tämä on artikkeli kuopiolaisen Jukka Riekkisen kehittälemästä Speeding 2 WS -sivuvaunusta.

”Jos olisin arvannut, että sen kehittelyyn sarjatuotantovalmiiksi kuluu aikaa yli 2 vuotta ja yli 5 000 työtuntia, niin tuskin olisin aloittanut koko projektia niin vähäisin rahavaroin. Mutta kun kerran aloitin, niin keskenkään en jätä.” Näin toteaa Jukka Riekkinen vaunuprojektistaan.

Jukka Riekkisen omistama Kuopion Moto-Varuste Ky, joka aiemmin valmisti moottoripyörien katteita ja pleksejä, on käyttöpääoman puutteessa ”ajanut koko ajan varatankilla asemalta toiselle ja välillä bensa on jopa loppunutkin”.

Vaunun suunnittelu sai alkunsa, kun Riekkinen totesi moottoripyörien katteiden ja pleksien valmistuksen olevan Suomessa liian yksilöllistä eikä menekkiä voi tulevaisuudessa kasvattaa suurellakaan mainonnalla. Myös katteiden ja pleksien vienti ulkomaille on liian hankalaa ja kallista järjestää. Ja niin Riekkinen mietti, olisikohan sivuvaunu se tuote, josta saisi sarjatuotteen ja jolla voisi joskus jopa rikastuakin.

Sivuvaunun korin ainoa oikea valmistusmateriaali on lujitemuovi (eli polyesterihartsia ja lasikuitumatto) ja työmenetelmä käsin laminointi. Näin pienen pyöreälinjaisen tuotteen kehittäessä suurin ongelma on monimutkaisten lasikuitukappaleiden sovittaminen toisiinsa sekä muihin osiin kuten alusta, kiinnikkeet, turvakaari, penkki ja rätkikatto (vaunun sivut ovat epäsymmetriset).

Aikataulun pitkittyminen johtui myös siitä, että ”nälkä kasvoi syödessä” eli Riekkinen kehitteli vaunuun paljon sellaista mitä ei ollut alun perin suunnitellut. Toinen syy pitkään aikatauluun oli rahan puute, jonka vuoksi lähes kaikki oli tehtävä itse. KERA:n tuotekehitysavustuskin jäi erittäin pieneksi, koska ei uskallettu laittaa hakemusta riittävän suurena peläten, että hakemus hylätään kokonaan.

Kokemusta erilaisista moottoripyöristä Riekkisellä oli jo 16 vuoden ajalta sekä 10 vuoden kokemus lasikuitualalla suunnittelun, muotoilun ja valmistuksen parissa. Tämä kokemus sekä teknikon (rakennusmestarin) koulutus antoi hänelle erinomaiset lähtökohdat toteutukseen. Kokemusta sivuvaunuista ei

ollut ollenkaan, vaan kaikki oli itse opiskeltava, kyseltävä harrastajilta, tutkittava toisten käyttämät ratkaisut ja paranneltava niitä sekä pyrittävä keksimään jotakin aivan uutta (perinteet ei rasitteena).

Riekkinen totesi, että maailmalla on kyllä sivuvaunuja tarjolla, mutta yksikään ei vastaa nykypäivän vaatimuksia ainakaan ulkomuotonsa puolesta.

Nykypäivän sivuvaunun tärkeimpinä ominaisuuksina pidetään, että se on hyvännäköinen (vrt. autot Vectra, Primera...), siihen on helppo nousta kyytiin ja siinä on tilaa kahdelle, koska yksin lapsi ei vaunussa viihdy. Siinä on oltava myös riittävästi tavaratilaa, vesitiivis kangaskatto, säädettävä istuin sekä kojelauta raitisilmasuulakkein.

Speeding 2 WS -sivuvaunussa on lisäksi paljon muita hienouksia, mitä muista vaunuista ei löydy.

Näytettyään vaunun luonnoksia useille alan harrastajille Jukka Riekkinen sai erittäin rohkaisevia mielipiteitä ja päätti aloittaa tarkemman suunnittelun.

Tietoja Riekkinen joutui hankkimaan koko projektin ajan alan lehdistä, harrastajakavereilta sekä ystävien vihjeitä ja kommentteja kuuntelemalla. Käytettäviä osia hän joutui etsimään mm. alan liikkeistä ja tarvikeluotteloista, ja niinpä osat löytyivätkin pikku hiljaa. Loput osat oli tehtävä itse, koko ajan miettien kuinka vaikea kukin osa on valmistaa sarjassa.

Nyt kun kaikki osat on perusteellisesti testattu ja tutkittu ja vaunu on saanut erittäin hyvän vastaanoton, niin sarjatuotanto voidaan aloittaa.

Kotimaan markkinat ovat suhteellisen pienet, mutta koko Euroopan markkinat ovat erittäin suuret. Saksassa on 12 000 sivuvaunua (vuosimarkkinat n. 1 000 kpl), Ranskan vuosimarkkinat yli 500 kpl jne...

Näin suuren kehittämisprojektin jälkeen on välttämätöntä suunnata Euroopan markkinoille, jotta sarjat saataisiin riittävän suuriksi ja valmistus tehokkaaksi. Tätä varten perustettiin tammikuussa -92 uusi osakeyhtiö SF-Sidecar Oy. Yhtiön oli tarkoitus valmistaa sivuvaunuja Tuusniemellä, joka sijaitsee noin 60 km Kuopiosta Joensuuhun päin.

Tehokkuuden vuoksi lähes kaikki osat suunniteltiin teetetäväksi alihankkijoilla. Esim. Kuopion



Moto-Varuste Ky valmisti kaikki hitsattavat metalliosat sekä suoritti asennustyöt, tuotekehittelyn ja järjesti koeajo- ja esittelytilaisuuksia.

SF-Sidecar Oy ei kuitenkaan pystynyt järjestämään rahoitusta tuotantovälineiden ostoon ja tuotantoon eikä Tuusniemeltä löytynyt sopivia toimitiloja. Tämän vuoksi Moto-Varuste sanoi sopimuksen SF-Sidecar Oy:n kanssa irti ja yrittää nyt itse saada rahoituksen, markkinoinnin ja tuotannon käyntiin, ja siinäpä työtä riittääkin.

Vaunuja on kesäkuun -93 loppuun mennessä valmistettu 41 kappaletta, joista 12 Suomeen, 6 Ruotsiin, 2 Norjaan, 20 Saksaan sekä yksi koekappale USA:han.

Heinäkuun aikana saadaan valmiiksi 30 kappaaleen sarja erilaisia pienosia ja osakokonaisuuksia, joita onkin uskomaton määrä. Näitä osia ovat mm. rungot, pyörän ripustukset, ohjausvivustot, turvakaaret, penkin säätimet sekä muut pienet metalli- ja muoviosat.

Heinäkuussa aloitetaan myös merkkikohtaisten kiinnikesarjojen valmistus 5-10 kappaaleen sarjoissa.

Muut kalliit ja helposti saatavat osat, kuten vanneet, renkaat, iskunvaimentimet, valaisimet, penkit

ja lasikuituosat ostetaan 1-2 viikkoa ennen sovittua vaunun toimitusaikaa.

Sivuvaunu on ehdottomasti sellainen tuote, että niitä olisi jatkuvasti oltava muutama kappale valmiina jälleenmyyjillä eri puolilla Eurooppaa sekä valmistajalla varastossa 10-20 kappaletta maalaustavalle valmiina. Kukaan ulkomainen asiakas ei tilaa vaunua suoraan tehtaalta jonkin mustavalkoisen esitteen pohjalta eikä varsinkaan, jos toimitusaika on jopa kuukausia.

Jotta tämän sivuvaunun tuotannon saisi tehokkaasti käyntiin, niin jostakin olisi löydettävä markkinointiin ja käyttöpääomaan yhteensä 300 000-400 000 markkaa (investointeja ei juurikaan tarvitse tehdä).

Tämän päivän Suomessa ja varsinkin Kuopiossa näyttää rahoituksen järjestäminen toivottomalta, mutta vielä ei ole toivoa heitetty... varsinkaan, kun Toivo ei tykkää että sitä heitellään. Pian käy kyllä niin, että kilpailijat "ajavat ohi ja olisi taas alettava virittämään uutta konetta".

Moto-Varuste jatkaa "polttoaineen" etsimistä, ja Jukka Riekkinen lähtee "öljynporaushommiin".

**Kaiken varalta**



**PALONVARA**

Keskinäinen Vakuutusyhtiö

Saimaankatu 29, 15140 Lahti  
puh. (918) 7522 611, telefax (918) 7522 629

Kerholaisille  
erikoisehdoilla  
kasko ym.  
vapaaehtoiset  
vakuutukset!

# TEE ITSE ROISKEVEDEN OHJURIT MOOTTORIN SUOJARAUTOIHIN

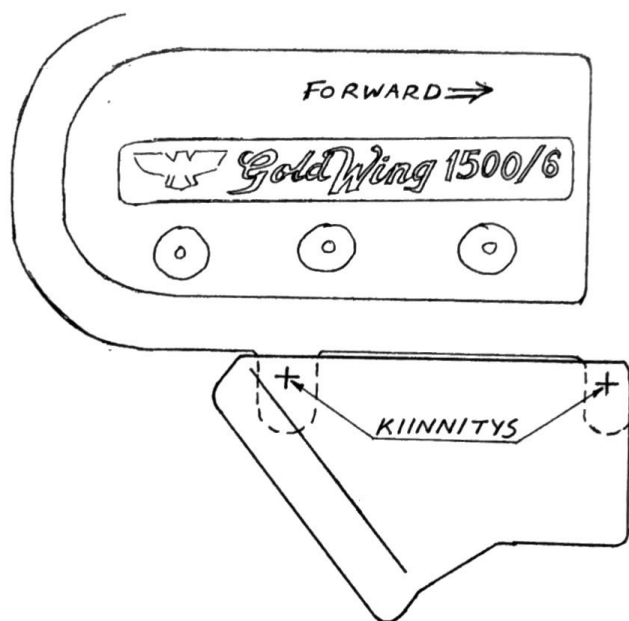
(GL 1500)

Malli kehitetty Marklandin ohjureista. Ohjaavat eturenkaasta roiskuvan veden ohi saappaiden, ei kuitenkaan estä vesisumun pyörteilemistä saappaille.

Raaka-aine: 0.8 tai 1.0 mm paksu kiiltäväksi hehkutettu ruostumaton teräspelti (suojakelmu kiiltävällä puolella).

Mitat: 260 mm \* 142 mm puolellaan, yhteensä 260 mm \* 285 mm:n kokoinen pala

Kiinnitys: Kahdella 3,5 mm:n peltiruuvilla suojarautoihin porattuihin 2.5-3 mm:n reikiin, kts. kuva 1. Ruuvien kannat voi peittää 13 mm:n snaps caps:lla, joita saa Motarista.



Kuva 1

Valmistus: Leikkaa sapluuna irti ja piirrota sen avulla ohjureiden muodot peltiin, huomioi että vasemman puolen ohjuri on peilikuva oikean puolen ohjurista. Leikkaa ohjurit irti levyleikkurissa, älä käytä esim. peltisaksia koska rosteri taipuu herkästi ja reunasta tulee epäsiisti. Huomioi myös numerolla 1 merkattu viiva jota voit käyttää apuna leikatessasi alalaitaa.

Siisti reunat ja pyöristä nurkat nauhahiomakoneella, samoin poista numerolla 2 merkattu alue. Työn jäljen voit siistiä esim. 600:lla hiomapaperilla, varo kuitenkin kiiltävää pintaa vaikka siinä onkin suojakelmu päällä.

Seuraavaksi pokkaa katkoviivalla osoitetusta kohdasta taivutus koneella ohjuri n. 35-40 asteen kulmaan (mitä jyrkempi kulma sitä enemmän pyörteilyä jättöreunassa ja sitä enemmän vesisumua jaloille kostealla ajettaessa, kuitenkin roiskevesi pitää ohjautua ohi jalkojen).

Kts. kuva 2.



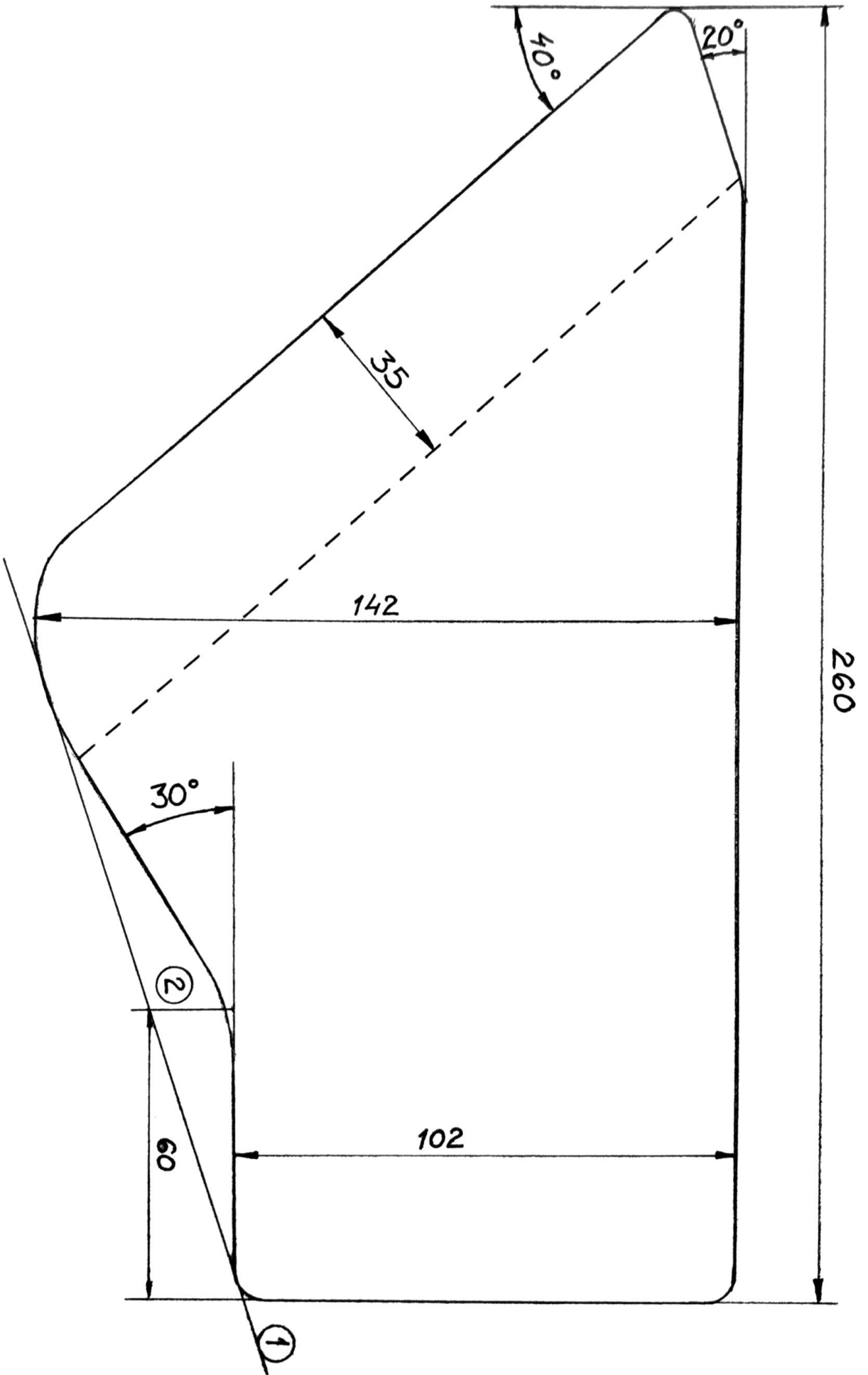
Kuva 2

Tämän jälkeen poista suojakelmu ja kiillota näkyvä puoli ja pokatun ohjuri osan takaosa tarkoitukseen sopivalla kiilloitusaineella esim. huopalaikkaa käyttäen.

Sovita ohjuri paikalleen, piirrota kiinnitysruuvien paikat ja poiraa ne 2,5-3 mm:n poralla. Näitä reikiä apuna käyttäen voit piirrottaa reikien paikat pokarautoihin ja porata samankokoiset reiät niihin, kts. kuva 1.

Jos tekovaiheessa tai asennuksessa tulee ongelmia, soittelu Kuopion suuntaan, puh. 971-2632139 Komulaisen Akille, olen tehnyt muutaman parin ko. ohjureita ja pyrin neuvomaan asiassa.

ROISKEVEDEN OHJURI (OIK) 1:1



# EMILIO SCOTTO KIERTÄÄ YHDEKSÄTTÄ VUOTTA MAAILMAA

Argentiinalainen Emilio Scotto lähti moottoripyörällään maailman ympärysmatkalle Buenos Airesista 14.1.1985 taskussaan 300 dollaria, pokettikamera ja valtava määrä uskoa. Matkaa hän oli suunnitellut 15 vuotta, pikkupojasta saakka, tutkinut karttoja ja pohtinut reittejä.

– Useimmat pitivät minua hulluna ja sanoivat, että on olemassa unelmia, jotka pitäisi jättää unelmiksi. Olin varma, että saan apua kun ihmiset kuulevat tarinani ja näkevät, että suurimmatkin unelmat on mahdollista toteuttaa, sanoo Emilio ja lisää, että kuka tahansa voi ne toteuttaa, sillä kukaan ei synny seikkailijaksi.

– Ensimmäisten vuosien aikana kiersin maailmaa aivan tavallisten ihmisten, miesten ja naisten avulla. Sain heiltä ruokaa, yösijan, tietoja ja jopa rahaa. Kaikkea mahdollista apua.

Nyt Emilio on paluumatkalla. Takana on yhdeksän vuotta ja 560 000 kilometriä, mutta ne eivät Emiliolle riitä. Lisäkilometrit Emilio hakee Kanadasta, Alaskasta ja Yhdysvalloista, vaikka hän onkin ne jo kertaalleen nähnyt, sillä perillä pitää mittarissa olla jotakuinkin täsmälleen 700 000 kilometriä. Lukema on tärkeä, sillä saman verran on maasta matkaa kuuhun ja takaisin.

Tämä on Emilion lento kuuhun, matka tunteuttomaan. Kuten esimerkiksi Afrikkaan, pippurirannikolla sijaitsevaan Liberiaan, jonka asukkaat palloittelivat epäsuositun presidenttinsä vuonna 1989.

Liberiassa ihmiselämällä on toisenlainen arvo kuin Euroopassa tai oikeastaan missä tahansa muussa maailman kolkassa, vaikka sitä ei Emilio kylläkään ajatellut istuessaan paikallisessa vankilassa asepiippu ohimolla. Hän mietti vain, miten selvitä ulos vankilasta, Liberiasta ja sillä hetkellä mieluiten koko Afrikasta. Emiliota luultiin jonkinlaiseksi vakoojaksi.

– Kun on tuntien ajan vastannut ilmeettömän afrikkalaisen yhteen ja ainoaan kysymykseen ”Missä tarkoituksessa olet täällä?”, ei enää tiedä mitä puhuu. Sitä vain sanoo jotakin.

Ilmeisesti Emilio sanoi kuitenkin oikeat asiat, sillä hänet vapautettiin. Kaiken kaikkiaan hän koki Afrikassa saman neljä kertaa, mutta Liberian pidätys oli pahin.

## NICARAGUASSA HENGEN LÄHTÖ OLI LÄHELLÄ

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Vuonna 1985, kun Nicaraguassa sodittiin, Emilio oli maassa turistina. Hän huristeli pyörällään pitkin pölyviä teitä ja kohtasi sodan silmästä silmään.

– Yhtenä päivänä olin pysäyttänyt pyöräni hetkeksi, mutta en ehtinyt edes nousta satulasta, kun vain parinkymmenen sentin päähän oikeasta jalastani osui sarja luoteja.

Emilio ei uskaltanut liikahtakaan.

– Minuutin parin kuluttua selän takaa komennettiin huonolla englannilla ”hei sinä, tule tänne”. Käänsin päätäni varovasti ja nostin kädet ylös, mutta takaa käskettiin tulla pyörän kanssa.

Emilio kääntyi ja ajoi hitaasti kohti kaulaa myöten aseistautuneita miehiä, jotka osoittautuivat hallituksen joukoiksi, ei kapinallisiksi.

– Onneksi meillä on sama kieli, joten pystyin selvittämään miesten komentajalle, että en ole nicaragualainen, vaan argentiinalainen.

Komentaja halusi nähdä Emilion passin.

– Sanoin, että se on povitaskussani, mutta en uskalla ottaa sitä sieltä, etteivät sotilaat käsittäisi liikettä väärin ja luulisi minun havittelevan asetta. Komentaja vastasi, että asia on OK, eikä mitään tapahtu.

Passi tutkittiin ja kun sotilaat tajusivat Emilion todella olevan turisti, he räjähtivät nauruun.

– Kohtelu muuttui heti ystävälliseksi, mutta se heidän oli silti vaikea uskoa, että joku oli maassa turistina sellaisena aikana.

Onneakin Emiliolla oli, sillä komentaja kertoi, että yleensä joukoilla oli tapana ampua kyselemättä kohti, jos kulkijaa ei heti tunnistettu omaksi väeksi.

Myös Somaliaan Emilio saapui väärään aikaan eli juuri silloin, kun maassa syttyi sota, mutta amerikkalaiset eivät olleet vielä tehneet kuuluisaa rantaantumistaan kameroiden ja salamavalojen ristitulessa.

Mogadishussa makasi ruumiita kadulla ja ihmiset pakenivat hillitöntä ammuskelua. Oli pakko päästä suojaan, mutta Mogadishussa ei ollut Argentiinan lähetystöä, eikä Amerikan lähetystöön otettu muita

kuin amerikkalaisia. Jostakin syystä Emiliolle kuitenkin avattiin portit. Hän oli lähetystön ainoa ulkomaalainen.

– Olin lähetystössä viikon ja käytännöllisesti katsoen koko ajan korkeintaan puolen metrin päässä maasta. Me liikuimme kontaten, pelasimme korttia istuallaan ja nukuimme lattialla. Kukaan ei uskaltanut nostaa päätään ikkunoiden tasalle luotien pelossa.

## LAINSUOJATTOMIEN KANSSA AMAZONILLA

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

Brasiliassa Emilio ja hänen pyöränsä lipuivat osan matkaa pienellä veneellä pitkin Amazon-jokea. Yhtenä iltana pysähdyspaikkana oli vähäinen kylä keskellä sademetsiä, Ovidos.

– Kylässä asui yksinomaan lainsuojattomia – miehiä, jotka ovat tehneet jonkun rikoksen ja lähteneet tuomiota pakoon. Brasiliassa ja muuallakin maailmassa heitä kutsutaan nimellä garimpeiros. Miehillä on omat raat’at lakinsa, joilla ei ole mitään tekemistä sivistyneen maailman lakien kanssa.

Ovidoksessa asui myös Pedro-niminen mies, joka kertoi tappaneensa tuttavansa ja joutuneensa siksi lähtemään metsiin. Perhettään hän ei kuitenkaan ollut hylännyt.

– Pedro kuten muutkin garimpeirokset elävät etupäässä kultaa etsimällä, ja Pedro lähetti jatkuvasti kullasta saamian rahoja perheelleen Puenos Airesiin.

Illat Ovidoksessa vietettiin korttia pelaten. Pannoksena oli joko rahaa tai kultaa.

– Yhtenä iltana miehet houkuttelivat minutkin mukaan. Yritin kieltäytyä selittämällä, ettei minulla ollut rahaa, mutta loppujen lopuksi pyynnöt muuttuivat sen verran uhkaaviksi, ettei niistä voinut kieltäytyä.

Emilio sai Pedrolta lainaksi pienen summan rahaa ja peli alkoi.

– Omituista kyllä, mutta minä voitin jatkuvasti. Jossakin vaiheessa iltaa edessäni oli kasapäin seteleitä, dollareissa ehkä noin 2 000. Suomessa tai monessa muussakaan maassa 2 000 dollaria ei ole kovin paljon, mutta Brasiliassa se on pieni omaisuus. Ihmettelin hyvää tuuriani, kun melkein työkseen ilta illan jälkeen pelaavat miehet hävisivät pelistä hyvin vähän tietävälle tulokkaalle.

Pelin kuluessa garimpeirokset naureskelivat ja kuiskuttelivat toisilleen. Merkillisen pelin kulku selvisi myöhemmin: miehet olivat hävinneet tahallaan,

sillä he halusivat lahjoittaa Emiliolle maailmanympärimatkaan rahaa, mutta suoraan lahjoittaminen ei kuulunut heidän elämäntyyliinsä.

## LOUNAS YRITTI KARATA SUUSTA

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

Matkansa aikana Emilio on syönyt jos jonkilaaisia aterioita, joista ehdottomasti mieliinpainuvimman Meksikon maaseudulla.

– Ruoka oli yhtä kuin sormenpään kokoisia mustia eläimiä, jotka olivat elossa. Meksikolaiset kutsuvat niitä nimellä jumiles. En tiedä tänä päivänä näkään, mitä ne tarkalleen ottaen ovat, enkä usko, että haluan edes tietää,...

Ruokaa tarjoillut nainen otti toiseen käteensä laakean taikinalevyn, vähän kuin pienen pizzapohjan.

– Sen jälkeen hän kauhaisi kulhosta mukillisen mustia eläimiä, kaatoi ne taikinalevyn päälle ja kierto taikinan nopeasti tiukaksi nyytiksi. Ruoka oli valmis syötäväksi. Sitä ei siis paistettu, ei keitetty, eikä grillattu, vaan syötiin sellaisenaan.

Meksikolaiset eivät ole rikkaita, mutta vieraille tarjotaan ruokaa vähästäkin. Nainen katsoi odottavasti Emiliota.

– Otin taikinanyytin käteeni ja tunsin, kuinka eläimet liikkuiivat kämmentäni vasten. Päätin olla ajattelematta mitään: haukkaan, puren sekä nielen – ja nopeasti!

Emilio haukkasi,... ja tunsin, kuinka eläimet liikkuiivat suussa.

– Pureskelin niin nopeasti kuin voin, mutta ne liikkuiivat edelleen. Osa kuoli ja ratisi hampaissa, mutta loput vain liikkuiivat ja liikkuiivat.

Emilion käteen jääneeseen puoliksi syötyyn nyyttiin sulloitetut eläimet puolestaan yrittivät kipittää karkuun hänen käsivarttaan pitkin. Siinä vaiheessa Emilion olisi pitänyt napsia niistä suuhunsa niin monta kuin mahdollista. Niin tekevät meksikolaiset. Nainen katsoi innokkaasti vieraaseensa ja yritti kysellä, miltä ateria maistui.

– En pystynyt vastaamaan.

## VENÄLÄISIÄ KIINNOSTAA AMERIKKALAISTEN PALKKA

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

Suomeen Emilio tuli entisen Neuvostoliiton ja Kiinan kautta.

– Hain viisumin Kiinan Venäjän suurlähetystöstä ja luulin tarvitsevani useita eri viisumeita, mutta

kumma kyllä, Venäjän viisumi kelpaa kaikkialla muualla entisessä Neuvostoliitossa paitsi Ukrainassa.

Viisumin lisäksi Emilio sai Venäjän olympiakomitealta kirjeen, jossa käskettiin viranomaisia auttamaan häntä matkalla.

– Se on paljon tärkeämpi paperi kuin passi tai viisumi. Se oli kuin taikasana monissa rajanylityspaikoissa.

Neuvostoliiton hajoamisesta on niin vähän aikaa, että muu maailma on heille moskovalaisia luukuunnottamatta tuikituntematon.

– Ihmiset olivat hyvin jännittyneitä. Tällainen moottoripyörä oli heille kuin avaruusalus. He kysyivät siitä kaiken. Monet eivät uskaltaneet edes koskea siihen ja ne, jotka koskivat, koskivat eri tavalla kuin vaikkapa afrikkalaiset. Arasti.

Emilio korostaa, etteivät entisen Neuvostoliiton alueella asuvat ihmiset ole hölmöjä, mutta niin äärettömän tietämättömiä muusta maailmasta, että he vaikuttavat helposti typeriltä. Länsimainen moottoripyörä oli heille täydellinen arvoitus. Joku arveli, että yhdessä sivulaukussa olisi wc sekä pyörän etupäässä ilmastointi(!) ja joku toinen, että pyörän satulan voisi varmasti rullata auki sängyksi.

Pyörästään niin entisessä Neuvostoliitossa kuin muuallakin maailmassa Emilio piti tarkkaan huolta.

– Jos sen turvallisuudesta ei ollut takeita, se tuotiin sisään. Ei siis autotaliin, vaan esimerkiksi hotellin vastaanottoon tai jopa huoneeseen.

Pyörä oli suuri ihme ja kiinnostava kapistus kaikkalla entisessä Neuvostoliitossa, mutta vieläkin kiinnostavampi oli amerikkalaisten palkka. Vähän joka puolella kysyttiin, että onko todella totta, että amerikkalaiset saavat jopa 20 000 dollaria palkkaa!

## **AFRIKKA OLI VIEDÄ JÄRJEN**

Vain muutaman kerran Emilio oli niin lopen uupunut reissaamiseen, että oli valmis jättämään sen sikseen.

– Yksi kerta osui Afrikan kilometreihin, kun olin tehnyt matkaa monta päivää yksinäni, ja olin peloissani, väsynyt sekä sairas. Join vettä joista ja söin mitä sattui olemaan. Viidakko oli niin tiheää, että pääsin etenemään vain 12 kilometriä päivässä.

Koettelemuksen loppukilometreillä Emilion mieli alkoi elää ikään kuin omaa elämäänsä.

– Puhuin itsekseen, enkä pystynyt lopettamaan. Yritin kyllä ja komensin itseäni ääneen: ”Lopeta, Emilio, ole nyt hiljaa. Hiljaa!”. En vain pystynyt. Tiesin, että 60 kilometrin päässä olisi kylä ja kylässä ihmisiä. Se olisi pelastus.

Sitten tuli sade. Sellainen sade, joka kaatui maahan ja teki viidakosta suon. Pyörällä ei päässyt enää mihinkään.

– Jätin pyörän siihen ja lähdin kävelemään ajattelemta yhtään, että viidakossa ei kuljeta 60 kilometriä noin vain. Kävelin ja kävelin, mutta ehkä noin kilometrin päässä alkoi järki palata päähän. Sanoin itselleni, että nuku yön yli ja etsi toinen reitti.

Emilio palasi pyörän luo. Aamulla kaikki oli paremmin ja toinen reittikin löytyi matalien vuorten rinteitä seuraten.

## **MUSEO SEIKKAILIJOILLE**

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Emilion matka päättyy puolentoista vuoden kuluttua, mutta hän unelmoi jo suraavasta. Se suuntautuisi Etelämantereelle.

Sitä ennen Emilio toteuttaa kuitenkin toisen unelmansa. Hän perustaa seikkailijoiden ja maailmankiertäjien museon. Sinne kelpuutetaan kengät, joilla on kävelty tuntemattomasta paikasta toiseen, köysi, jota on käytetty vuorten ylittämiseen ja myös pyörä, jolla suomalainen Jari teki oman maailmanympärimatkansa. Jos Jari vain raaskii siitä joskus luopua...

Lähde: Keski-Uusimaa 12.11.1993/Riitta Suomalainen ○

# TO SAP-TOUR OR NOT TO SAP-TOUR ?

”Sveitsiläinen britti” ravintolalalla työskentelevä Jed Halpern on järjestänyt Wingeille alppitoureja jo yhdeksän vuoden ajan. Muuttaessaan Sveitsiin Jed lumoutui alpeihin ja ideoi SAP- eli SWIS ALPS and PASSES -tourin.

SAP-tour viikko rakentuu viidestä päivästä. Viikko vietetään yleensä samalla leirintäalueella, josta tehdään päiväretkiä alpeille. First day oli helppo, jonka tarkoituksena oli johdattaa viikon teemaan. Toisen päivän lenkki oli jo pitempi, jo silloin tiesimme, että tänne kannatti tulla. Keskiviikko oli vapaa päivä, jolloin ei ollut ohjattua alppiretkiä. Teimme oman lenkin Jediltä saamiemme reittikarttojen pohjalta. Lenkkimme päättyi Montreauxin Jazz-festivaaleille, jossa kävimme haistelemassa tuulia. Torstaina teimme pitkän retken, jonka parhaana antina oli ajo pitkän armeijan tunnelin läpi. Tunneli oli sen verran matala ja kapea, että laskimme vähän renkaista ilmaa, ettei kypärä raapinut tunnelin kattoon... niin ja peilit käännettiin... muistaakseni. Tunneli oli one-way ja sen suunta vaihtui 15 min. välein, joten koneen oli kestävä loppuun saakka. Tunnelin käyttöön oli saatu erikoislupa, joten omalla kesälomareissulla sen kokeminen ei ole mahdollista. Reitillä oli mukavasti myös sorapintaa – sen pinta oli kovaa, joten ajaminen oli helppoa. Perjantai oli pitkä päivä ja upea kokemus. Olimme onnekkaita... sää oli perjantaina kaunis, joten selvisimme lenkistä kymmenessä tunnissa – pienessä lumi- ja vesi-

sateessa päivän lenkki olisi kestänyt vuorokauden. Viikko huipentui perjantai-illan päätösillalliseen, jonne oli järjestetty paikallista ruokaa ja mukavaa ohjelmaa. Osallistujia jäi leirintäalueelle vielä lauantai-illaksi, joten pidimme vielä päätös-päätösillan. En edes yritä kuvailla, miten hauskaa meillä oli – tiedättehän te osaavathan ihmiset hauskaa pitää – puhumattakaan moottoripyöräilijöistä !

Oleskelu samalla kämppäriillä mahdollistaa kuivan teltan ja maukkaat lihagrillaukset joka päivä. Näytti myös, että tapa jolla britit ja hollantilaiset wingistit lomailevat ei houkuttele jokapäiväiseen paikanvaihtoon – mukana pitää olla kaikki mitä traileriin mahtuu. Ja ilman huvilatelttaa ei ainakaan voi lähteä, ei edes yksin! VOI LUOJA !

SAP-tour II-lla oli tänä kesänä mukana 21-mopedia ja n. 35 henkeä. Yleensä Keski-Eurooppalaisten tulee varata kesän tour jo aikaisin talvella, sillä osallistujien määrä on rajattu. Touriin ilmoittautuneista yleensä vain puolet mahtuu mukaan. Tavoitteena on kerätä joka tourille edustava otos eri kansallisuuksia. Skandinaavien kiintiössä on yleensä tilaa. Itse saimme paikan lähes ”viime tipan varuksella”, koska olimme ensimmäiset suomalaiset SAP-tourilla.

Ilmoittautumisemme jälkeen Jed lähetti SAP-tour paketin, jossa kerrottiin tourin luonteesta. Kerrottiin myös, että jos pelkää jyrkkiä laskuja ja nousuja tai ajoa hiekkatiellä etc. this is not for you. Koettumme tourin olemme sitä

mieltä, että jokainen suomalainen Wingi-kuski selviytyy SAP-tourin reiteistä. Kirje oli kaiketi tehty eurooppalaisille sunnuntai-ajelijoille.

## MITÄ MUKAAN ?

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

LA-puhelimessa kuulee päivän parhaat pilat, ota ihmeessä mukaan. Vesipistooli on helppo avaus sosiaaliseen kanssakäymiseen. Järjestäjillä on jo ”konekivääri”-tyyppiset – yritä pistää paremmaksi !

Kaiken kaikkiaan SAP-tour oli mielenkiintoinen kokemus. Parasta oli mukavat ihmiset ympäri Eurooppaa, joihin tutustuminen tuotti mukava kokemuksia.

To Sap-Tour or not to Sap-Tour – why not !

JUKKA & SARI MUURAMESTA ○

PS. Tiedätkö mikä on LAP-tour? Ei Jedkään ennen tiennyt.

---

## GARDA MEETING

Viime kesän Garda Meeting oli tyypillinen esimerkki siitä, miten järjestäjät voivat nähdä paljon vai-vaa turhan takia. Turhan takia sik-si, että italiaanit eivät koskaan muistaneet kertoa kenelläkään mitä on tapahtumassa. Juuri kun luulet saapuvasi viinifarmille olet-kin parkkeerannut pyöräsi paikal-lisen kirkon eteen. No löytyihän se viinifarmikin ... aikanaan. Lau-antaina päivän TOURin päätteek-si ajoimme suuren maatilan pihal-le, kuvittelimme että nyt tutus-tumme Italian maatalouteen, kun-nes farmin sisäpihalle astuessam-me näimme suuret katetut päiväl-lispöydät. Viiniäkin oli riittävästi. Syödessämme emme vielä tienneet kuuluiko safka rallin osallistumis-maksuun. Kukaan ei kuitenkaan pyytänyt rahaa lähtiessämme. Vä-häisellä ja vain Italiankielisellä tie-dottamisella ei yhteisiin tilaisuuk-siin saanut suuria väkijoukkoja.

Italialainen Special Price ei tarkoita alennettua hintaan vaan se tarkoittaa, että saat tietyn hyö-dyksen samalla hinnalla kuin ih-misetkin, vaikka oletkin mootto-ripyöräilijä.

Gardan Sirmionessa pidetty tapaaminen keräsi noin 300-400 osallistujaa .. tarkkaa lukua ei il-moitettu, edes Italiaksi. Oli muu-ten muovinmakuinen meno kun 100-200 wingiä ajoi perätysten Gardan rantabulevardilla. Oli ai-nakin italialaisille kovasti mieleen. Suomesta oli mukana viisi pyörää ja yksi Kawasaki. Se oikeutti muis-taakseni seitsemänteen palkintoon. Sijaluvun voi tarkistaa Motarin palkintokaapista.

Garda Meetingistä voi ottaa ensi kesän Skandinavia meetiinkiin paljon oppia:

1. Tiedottaminen happenin-

geistä rallin aikana riittävän useil-la kielillä. 2. Kielitaitoiset puuha-miehet (Italiassa vain Inter-rep puhui englantia!!!) 3. Kaikki ra-hankeruu pitää perustua osallistu-jan vapaaehtoisuuteen. (Ei könt-tä- hinnoittelua) 4. Olut pitää olla halpaa. 5. Osallistujat tulee ma-joittaa (teltoittaa) yhtenäiselle alu-eelle. 6. Puuhamiehet eivät saa muodostaa omia kuppikuntia.

J&S O

---

## SKANDINAVIA MEETING I LILLEHAMMER

Vettä, vettä, musiikkia pirun ko-valla metelillä, kuraa, kiertoajelu-kin maksoi muutaman kymmenen kruunua (omalla pyörällä). Lille-hammer on kiva pikku kylä, joka osaa rahastaa Olympialaisista jo nyt. Seuraavaa kertaa ajatellen mökki kannattanee varata kerhon puolesta ja ajoissa (meni kuka meni). Mökki on ainut halpa asia Norjassa. Kesän Skandinavia Mee-ting oli mitäänsanomaton ralli. Ja jos oikein muistelee niin mieleen tulee Gold Wing Club Norwayn Italiassa valmistetut froteesukat, jotka kuului kylläkin osallistumis-maksuun.

J&S O

---

## PYSTYMETTÄ 29.31.10.1993 SAVONLINNA

Läksin ajelemaan kirpeänä pakka-saamuna kohti Savonlinnaa ajatel-len mielessäni lämpimää teltaa, jonka Wingi-klubi oli varmasti jo ehtinyt pystyttää keskelle korpi-mettä. Lunta ei ollut nimeksi-kään, joten ajaminen kesärenkain raskaalla muovipyörällä oli hel-poa. Perille päästyäni huomasin

kauhukseni ettei kerhon teltaa ollut pystytetty. Paikalla oli en-nestään vain yksi Wingi ja sekin kolmipyöräisenä.

Eiköhän sovita, että seuraava-ssa pystymettä-kokoontumisessa kerholla on oma telta ja kami-na, ettei tämä talvi tuntuis niin hi-ton pitkältä. Vai tavataanko jo Uudenvuoden ajossa?

JUKKA O

## ORITUPA

**TUTTU JA TURVALLINEN  
TAUKOAIKKA  
MYÖS ISOILLE  
RYHMILLE!**

- Kahvila-jakeluasema  
24 h
- A-oikeuksin varustettu ravintola
- Maittava lounas  
ma-pe 11.00-17.00
- Seisova pöytä viikon-loppuisin
- À la Carte-annokset
- Kahvi laadukkaasta  
Presidentti-kahvista
- Hyvät liittymät, iso piha
- Motellimajoitusta
- VALTATIE 9 35300  
ORIVESI

- PUH. 931-335 7001
- FAX 931-334 0300
- 100+40 RUOKAILU-  
PAIKKAA
- 24 H



# 1994 KOKOONTUMISET:

## TALVIKOKOONTUMINEN:

15.1. MP-Näyttelyn yhteydessä, Helsinki

## KEVÄTKOKOONTUMINEN:

Motoristien Kevätpäivän yhteydessä, Uusikaupunki

## KESÄKOKOONTUMIEN:

17-19.6.1994 "kimppaviikonloppu" paikka avoin

## SCANDINAVIAN KOKOONTUMINEN:

28-31.7.1994

Kuopio, Rauhanlahti Camping

## SYYSKOKOONTUMINEN:

9-11.9.1994

Tampere

## EUROOPASSA:

BELGIA	Koekelare	31.3- 4.4.94
RANSKA	Bretagne	12.5-15.5.94
HOLLANTI	Nistelrode	20.5-23.5.94
(ESPANJA)		11.6-12.6.94)
(PORTUGALI)		18.6-19.6.94)
SAKSA	Balingen	23.6-26.6.94
ITALIA	Sirmione	1.7-3.7.94
ITÄVALTA	Traiskirchen	7.7-10.7.94
SUOMI	Kuopio	28.7-31.7.94
RUOTSI	Söderhamn	4.8-7.8.94
IRLANTI	Birr	12.8-14.8.94
ENGLANTI	Norwich	18.8-21.8.94
LUXEMBURG		2.9-4.9.94

Suluissa olevat kokoontumiset varmistuvat Belgias-  
sa, eli siellä päätetään hyväksytäänkö ko. kerhot  
GWEF:iin.

## KIERTUEITA EUROOPASSA:

BEBELUX TOUR	29.4-1.5.94
AUSTRIA TOUR	26.6-10.7.94
SAP TOUR I	3.7-9.7.94
SAP TOUR III	17.7-23.7.94
SAP TOUR IV	23.7-30.7.94
SAP TOUR V	31.7-5.8.94

AJO-OHJEITA JA OHJELMIA NÄIHIN EU-  
ROOPAN KOKOONTUMISIIN SEKÄ ILMOIT-  
TAUTUMISKAAVAKKEITA KIERTUESIIN SAA  
PAULALTA, PUH. 918-7875870 TAI 949-842468.  
SCANDINAVIAN MEETINGIN JÄRJESTELYT  
OVAT JO HYVÄSSÄ VAUHDISSA. KIITOS  
KUOPIOLAISET!

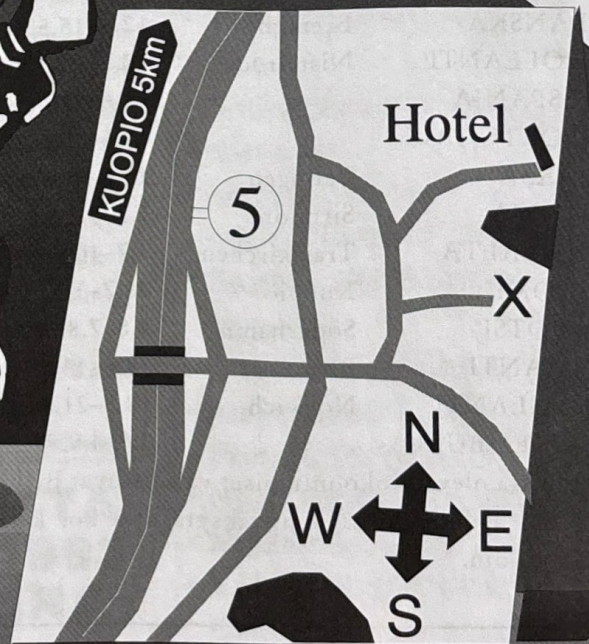
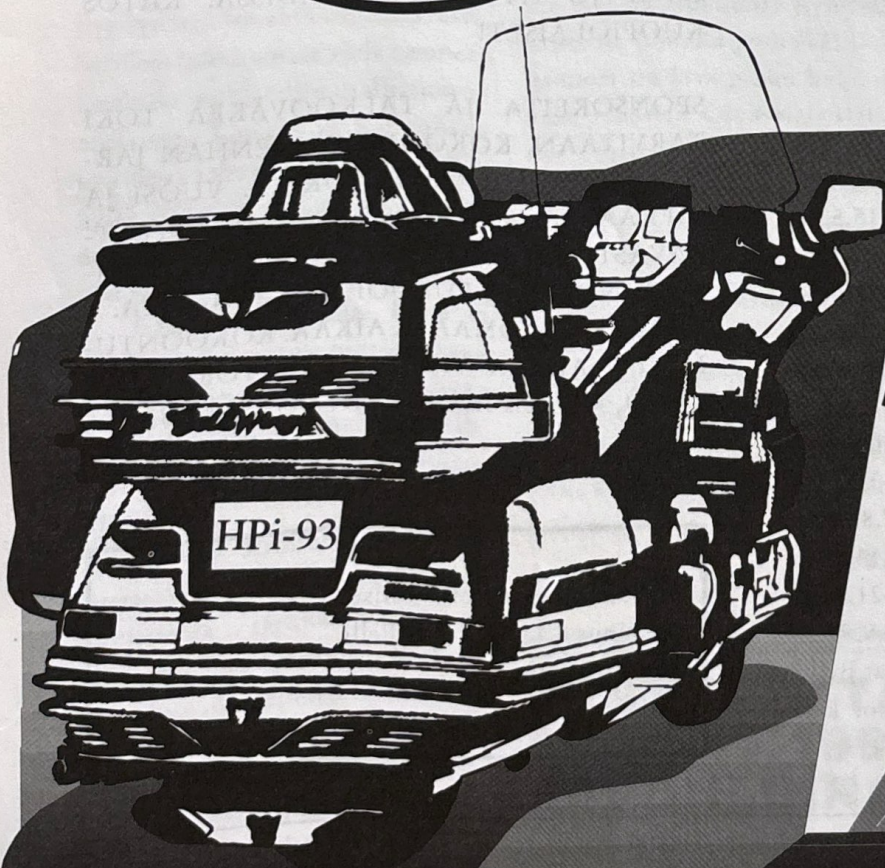
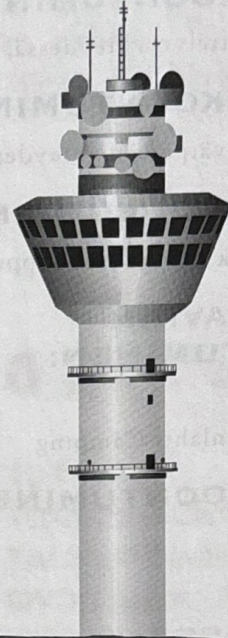
SPONSOREITA JA TALKOOVÄKEÄ TOKI  
TARVITAAN. KOKOONTUMINENHAN JÄR-  
JESTETÄÄN SUOMESSA JOKA 3. VUOSI JA  
VIERAAKSEMME SAAPUU RUNSAS (TOIVOT-  
TAVASTI) JOUKKO ASIAKKAITA SIIS VIERAI-  
TA WINGISTEJÄ EUROOPAN KERHOISTA.  
VARATKAA LOMAA JA AIKAA. KOKOONTU-  
MINEN ALKAA VIRALLISESTI TORSTAINA  
28.7.94, MUTTA ENNENKIN VOI SAAPUA.

Keskuudestamme on äkillisesti  
poistunut 8.11.93 Pertti Pelli.  
Surunvalittelumme.

## LAHDEN MAINOSPAITA

Jokitie 7 15610 LAHTI 61 Puhelin 352 555

# Gold Wing Club of Finland



**SCANDINAVIAN MEETING**  
28.-31.07.1994  
Kuopio Rauhalampi Camping

KERHON T-PAITOJA JA LIPPIKSIÄ  
SEKÄ KOMEITA  
GOLD WING-LÖYLYKAUHOJA  
ESIMERKIKSI JOULULAHJAKSI  
SAA RANTALAN HANSKILTA  
TAI KUPARISILTA.

\*\*\*\*\*

UUDET TARRAT JA KANGASMERKIT  
OVAT TYÖN ALLA.  
TOIVOTTAVASTI SAAMME  
NE JO MYYNTIIN MP-NÄYTTELYYN.

MYYTÄVÄNÄ:  
WINGI-TAKIT, -AJOASUT JA -VERKKARIT  
Tuija Ajo  
Rantatie 2 as 30  
13300 HÄMEENLINNA  
puh. 917-6196167

\*\*\*\*\*

Gold Wing -88, ajettu 80000 km  
lisävarusteet: selkänöja+kyynärtuet  
Hinta: 70.000,-  
Puh. 918-660049/Henkka

\*\*\*\*\*

Gold Wing 1100 Haynes-huoltokirja  
80,-+postikulut  
Puh. 924-388199/Hessu

\*\*\*\*\*

HALUTAAN OSTAA:  
Gold Wing 1100 selkänöja  
Puh. 924-388199/Hessu

\*\*\*\*\*

Gold Wing 1000 tai 1100, myös konevikainen  
Puh. 90-537188/Haapanen

---

# MP-NÄYTTELY 14-16.1.1994

**TAPAAMME MOTARIN OSASTOLLA, JOSSA  
KERHOKIN PÄIVYSTÄÄ  
JA/TAI  
HOTELLI PASILASSA LAUANTAINA 15.1**

- sauna 50,-/hlö klo 16.30-20.00  
- klo 20.00 **KOKOONNUTAAN**  
hotellin tiloissa, 2. kerros

- majoitus halukkaille:  
2 hgen huone 345,-  
1 hgen huone 270,-  
studio 2:lle 300,-

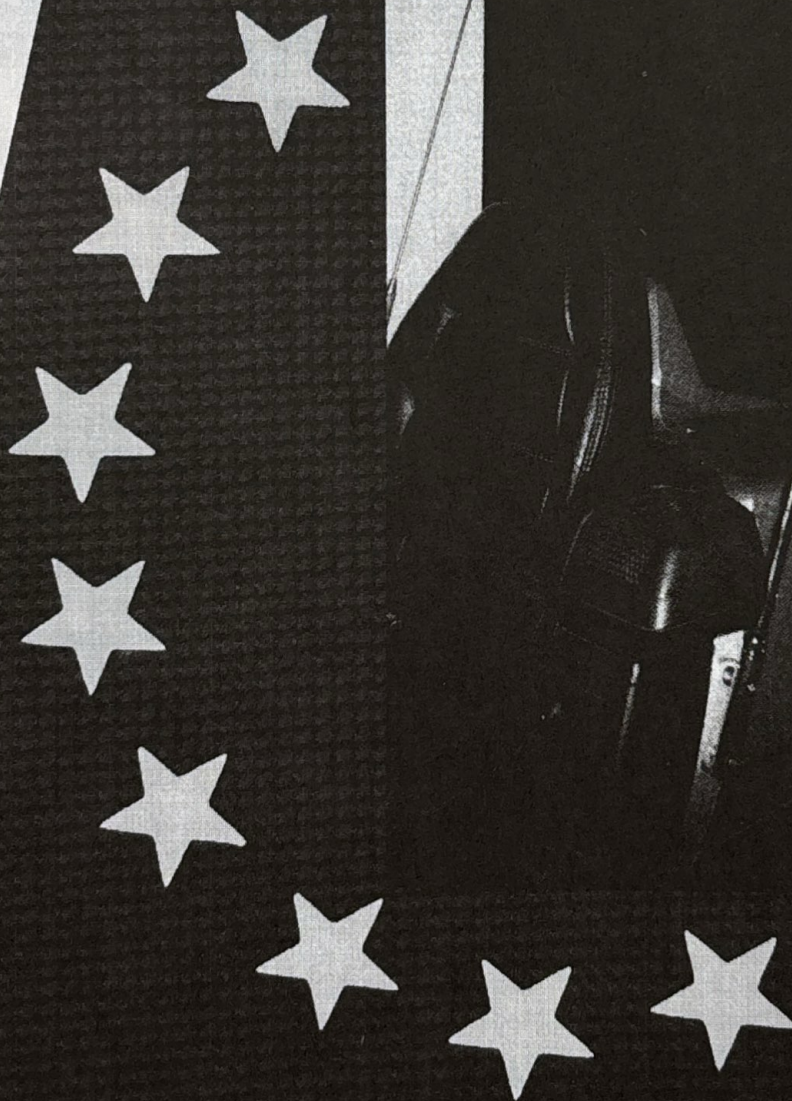
**HOTELLI PASILA, MAISTRAATINPORTTI 3**

**PUH. 90-148841.**

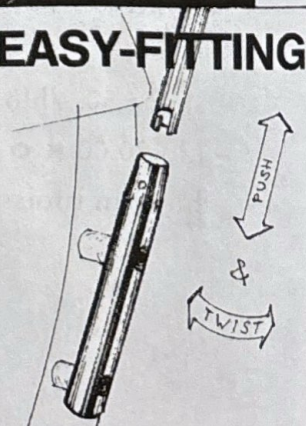
**MAINITSE HUONEVARAUKSEN YHTEYDESSÄ GW-KERHO/MESSUX/MP-  
NÄYTTELY, NIIN HINTA PÄTEE.**

# FLAGPOLE FOR GL 1500 SHOW & PARADE

"LIGHTNING ROD"



**EASY-FITTING**



**MANUFACTURER  
MOTARI**

VIIPURINTIE 47  
FIN 13210 HÄMEENLINNA  
FINLAND

Tel. +358 17 674 8731  
Fax +358 17 674 8173

# Left, over the horizon and then straight on...

Maahantuoja:

 **HELKAMA-AUTO OY**

Lautamiehentie 3, 02770 Espoo  
Puh. (90) 85 981

**METZELER** 

Putting the power where it belongs.

---

---

# HONDA GOLD WING CLUB FINLAND

**HÄMEENKYRÖN HARRASTEAJONEUVOKERHO KUTSUU**

**HONDA GOLD WING CLUB FINLAND:N JÄSENISTÖN KEVÄTAJOON  
HÄMEENKYRÖÖN 5.6.1994.**

**HÄMEENKYRÖSSÄ PIDETÄÄN KO. PÄIVÄNÄ II SUURI  
KALUSTONÄYTTELY, SEKÄ KADUNMIEHEN 1/8 MAILIN  
KIIHDYTYSKILPAILU.**

**KYSEESSÄ ON ERILAINEN MOOTTORIAJONEUVOTAPAHTUMA.**

**HHAK:N PUOLESTA TOIVOTAN TEIDÄT SYDÄMELLISESTI  
TERVETULLEEKSI.**

---

## GOLD WING CLUB OF FINLAND

Sukunimi \_\_\_\_\_ Etunimet \_\_\_\_\_

Ammatti \_\_\_\_\_

Kotiosoite \_\_\_\_\_ Postinumero \_\_\_\_\_

Puhelin koti \_\_\_\_\_ Työ \_\_\_\_\_

Pyörän rek.no \_\_\_\_\_ Vm \_\_\_\_\_ Väri \_\_\_\_\_

Kuutiotilavuus \_\_\_\_\_ Sivuvaunu \_\_\_\_\_ Perävaunu \_\_\_\_\_

Onko kielitaitoa tai mahdollista antaa apua Gold Wing omistajalle? Jos on, rasti ruutuun

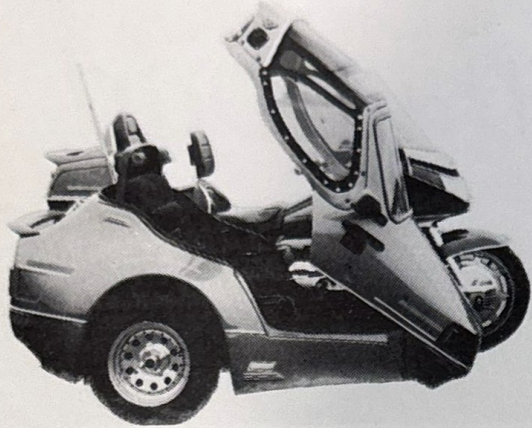
Kielitaito: Englanti  Saksa  Ruotsi  muu  mikä \_\_\_\_\_

Muu apu: Sisämajoitus  telttamajoitus  korjausapu tai työkaluja  talli

pakettiauto tai traileri  muu  mikä \_\_\_\_\_

# UUSI SUOMALAINEN 90-LUVUN SIVUVAUNU SPEEDING 2 WS

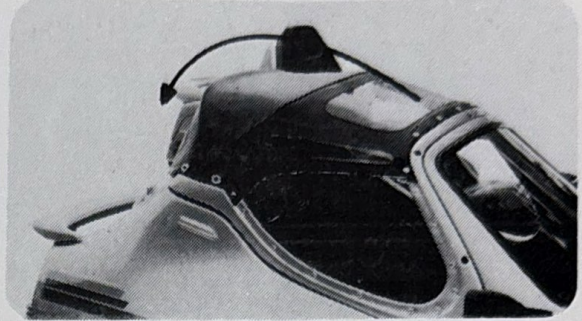
TARGA



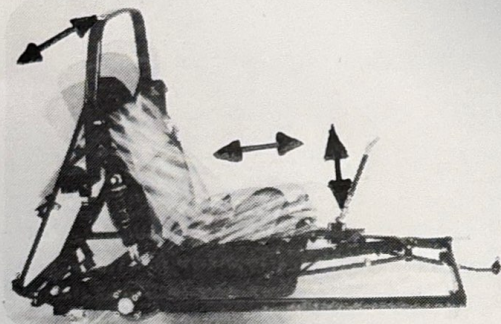
Kokonaan eteen aukeava "flippikeula" ja irroitettava "rättikatto" (PVC)

CABRIOLET

Design Jukka Riekkinen



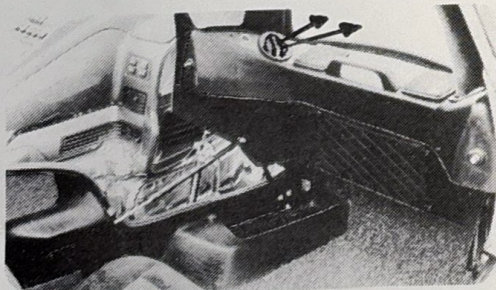
Taakse laskostettava tai kokonaan irroitettava "rättikatto" (vaunu näyttää matalammalta)



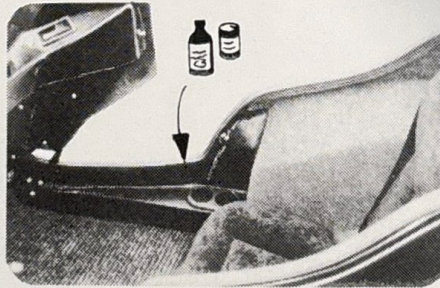
Moneen suuntaan säädettävä plyysi-istuin ja niskatyyny. (useita värvaihtoehtoja)

## ⊕ SIVUVAUNUSSA TULEE OLLA: ⊕

- Helppo kyytiinnousu myös lapsille
- Säädettävä plyysi-istuin kahdelle
- Sisätilan säilytyslokerot pikkutavaroille
- Teline kahdelle virvoitusjuomapullolle
- Kojelauta, jossa raitisilmasuulake
- Irroitettava kangaskatto irroitettavin ikkunoin (Cabriolet tai Targa-mallit)
- Runkoon kiinnitetty turvakaari turvavyövalmiuksin
- Naarmuuntumaton ja särkymätön tuulilasi
- Ohjaava vaunun pyörä (patentti n:o 85252)
- Säädettävä ohjausiskunvaimennin
- Erittäin tilava tavarasäiliö
- Muotoilu tämän päivän motoristille
- Aerodynaaminen muoto ja hyvä ulkonäkö
- ⊕ - Rakennussarjoissakin hieno Gel-Coat -pinta ⊕



Kojelauta, sisäkotelot ja tuulilasin kehyksen verhoitus nähkäjäljitelmäpintaiset. (useita värvaihtoehtoja)



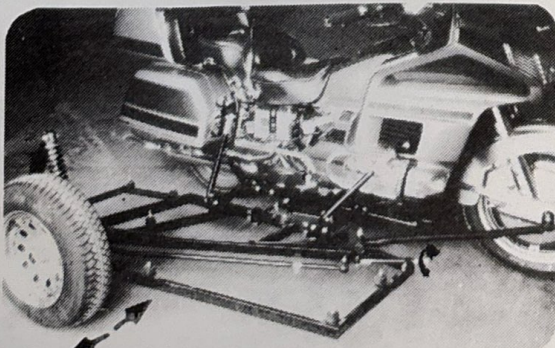
# SPEEDING

## ⊕ TEKNISET TIEDOT: ⊕

- Istuinleveys	790 mm	- Leveys	1000 mm
- Kokonaispituus	2100 mm	- Maavara	110-160 mm
- Korkeus	1100-1210 mm	- Tavarasäiliö	250 l
- Vaunuunnousukorkeus	450 mm	- Rengaskoko	155 x 13
- Yhdistelmän leveys (moottoripyörän keskeltä)	1370-1450 mm	- Paino	105-110 kg
		- Kantavuus	220 kg

Vakiovarusteet ja valmiusastevaihtoehdot löytyvät toimitussisältöluettelosta ja lisävarusteet hinnastosta

⊕ Ovh **30.200,-** (1.194 alk.) ⊕  
rak.sarja (K) ilman kiinnikkeitä



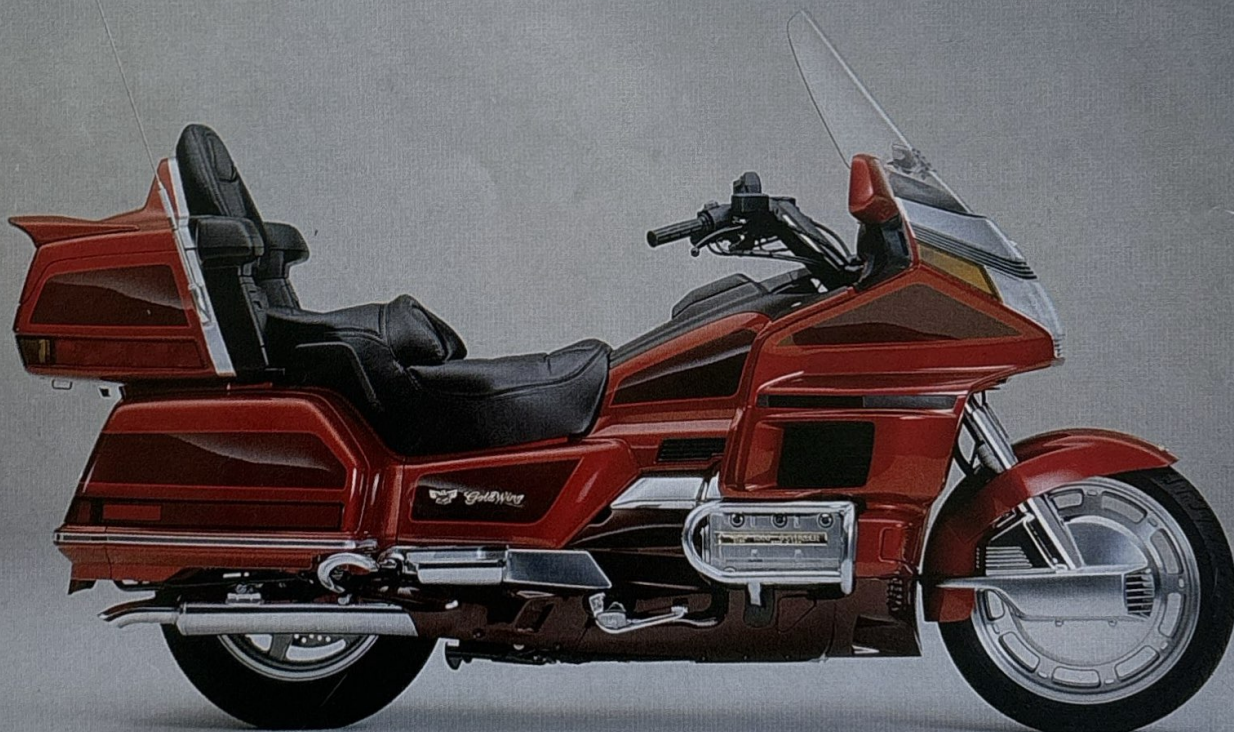
Saksan TÜV-hyväksytty alusta ja kiinnikkeet. Sivuvaunu voidaan iroitaa ja ajaa "soolona" Rumpujarru ja erillisjarrupoljin. Pyörän kääntömekanismi.

Valmistaja: **KUOPION MOTO-VARUSTE KY**  
Teräskatu 8, 70150 KUOPIO  
Puh.971-2831 295 Fax.971-2831 255

Toimisto: Latvustie 10, 70150 KUOPIO  
Puh. 971-2831 924

*Comfort on the road*

# *Gold Wing*



*At your service*

 **BRANDT**

Tuupakantie 4, 01740 VANTAA, puh. 90-895 501