

Siniset Ritarit



www.blueknights.fi

Lainvalvojien MP-kerho 3/2020

TUTKIMUSPYÖRÄ JARNO KEHITTÄÄ MOOTTORIPYÖRÄÄ

havaittavaksi ja älykkääksi
osaksi liikennettä

HYVÄNTEKEVÄISYYTTÄ JA HYVÄÄMIELTÄ

Lahjoitus Nokian Pyry ry:lle
vähävaraisten lasten ja nuorten
harrastusten tukemiseen

PALA POHJOISTA NORJAA 2020

Stykke Nord-Norge

20-LUVUN PYÖRILLÄ UUDELLE VUOSIKYMMENELLE



POLIISI



RAJAVARTIOLAITOS



TULLI



PUOLUSTUSVOIMAT



RIKOSSEURAAMUSLAITOS



SYYTTÄJÄNVIRASTO



Blue Knights International

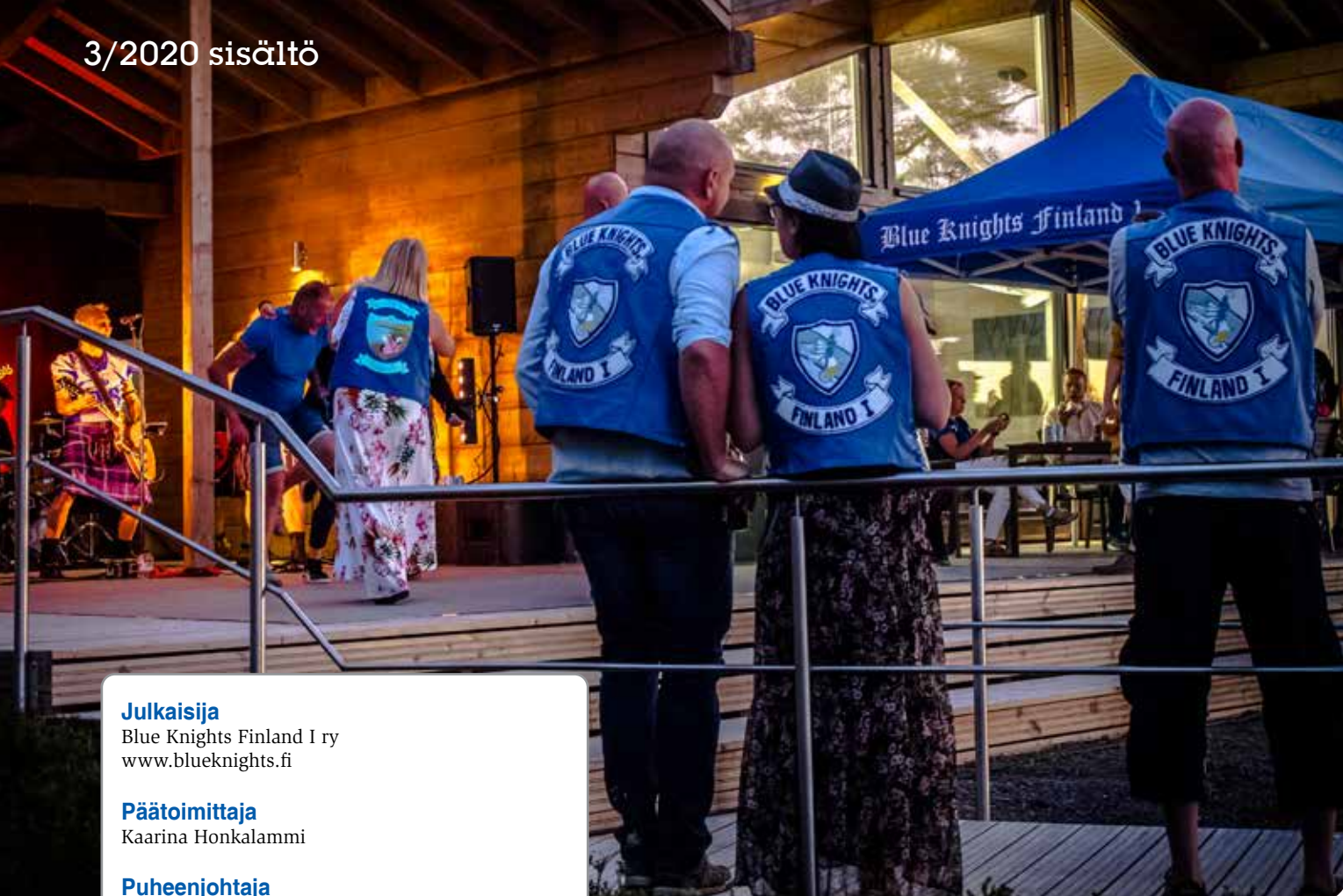
- maailmanlaajuinen
organisaatio jolla on
jäseniä yli 19500

Blue Knights on perustettu huhtikuussa 1974 Yhdysvalloissa Bangorissa paikallisten poliisien kesken. Kerho päätettiin perustaa ikään kuin vastapainoksi rikollisille moottoripyöräjäengeille. Blue Knights -nimi ja -logo ovat kansainvälisesti rekisteröityjä tavaramerkkejä.

Blue Knights International on levinnyt maailmanlaajuisesti organisaatioksi. Paikallisosastoja on ympäri maailman mm. Amerikassa, Australiassa, Euroopassa, Skandinaviassa. Euroopan lähes jokaisessa maassa on tällä hetkellä vähintään yksi Blue Knights -osasto. Jäseniä kerhossa on yli 19500.



www.blueknights.org



Julkaisija

Blue Knights Finland I ry
www.blueknights.fi

Päätoimittaja

Kaarina Honkalampi

Puheenjohtaja

Ari Pihkala

Painatus ja ilmoitusmyynti

Printmix Oy
Vaihde: 045 202 2265
myynti@printmix.fi

Taitto

Mika-Matti Trogen
mika.trogen@printmix.fi

Sisälllys

Pääkirjoitus 6
Puheenjohtajan palsta 7

Ajankohtaista

Tutkimuspyörä Jarno kehittää moottoripyörää 8
havaittavaksi ja älykkääksi osaksi liikennettä 12
Hyväntekeväisyyttä ja hyvää mieltä 13
Kevätkokous nuijittiin poikkeuksellisesti syksyllä 14
Blue Knights International Meeting 2020 Virroilla 14

Henkilöhaastattelu

Esittelyssä uusi jäsenemme Marko Puikkonen 16

Mukana matkoilla ja tapahtumissa

TETtiä ja vähän muutakin – etelän reiteillä 17
Pala pohjoista Norjaa 2020, Stykke Nord-Norge 18
15th Northern meeting 20

Motoristin helmiä

A1-kortti opetusluvalla vaatii 22
sitoutumista sekä opettajalta että oppilaalta 24
20-luvun pyöriillä uudelle 24
vuosikymmenelle osa 2



12

Päätaphtumassa lahjoitettiin 1100 euroa Nokian Pyry Ry:lle vähävaraisten lasten ja nuorten liikuntaan. Lahjoituksen vastaanotti yhdistyksen puheenjohtaja Riikka Katajainen.

8

Tutustu VTT:n
tutkimusmoottoripyörä
Jarnoon!



14

Vuoden 2020 päätapahtuma saatiin järjestettyä nuorisokeskus Marttisissa Virroilla iloisissa merkeissä, vaikka korona asetti haasteita. Lauantai-illan huumaa koettiin Sorrowheartsin tahdittamana Virtain tyynen kauniissa illassa.



24

Koeajojutut jatkuvat! Lue, miten taittui maantiellä Yamaha Niken ja miltä tuntui käynnistää kaikkien aikojen suurin sarjavalmisteen kaksisylinterinen boxerimoottori. Mikko Salon arviot ja kuvitus ovat taattua motoristikamaa!

Yhdessä tekeminen on yhdistysten liima

Suomea on jo kliseeseen asti sanottu yhdistysten luvatuksi maaksi. Oma Blue Knights Finlandimme on yksi maamme yli sadastuhannesta yhdistyksestä. Itse olen ehtinyt olla mukana useammankin yhdistyksen toiminnassa, joissakin enemmän, toisissa en lainkaan aktiivisena jäsenenä.

Kaikilla yhdistyksillä on nimensä mukaisesti jokin asia, mikä on tuonut ihmiset yhteen. Toimintaa tehdään usein suurella sydämellä ja tunteja laskematta. Osallistuminen ja yhdessä tekeminen on parhaimmillaan todella hauskaa ja toiminnasta saa takaisin paljon enemmän, kuin mitä sille antaa.

Tuskin on suuri salaisuus, että yhdistystoiminta voi joskus tuntua myös kivireen vetämiseltä. Yhdistykset ja ihmiset elävät ja muuttuvat, ja on normaalia, että toiminta ei aina voi olla silkkaa innostusta. Aktiivitkin saattavat uupua, jos kiva harrastus alkaa tuntua työltä. Joskus sitä saattaa kysyä, miksi yhdistys on olemassa, miksi tätä teen?

Uskallan väittää, että slogan Ride With Pride tiivistää pitkälti sen, mikä meidät Blue Knightit on tuonut yhteen. Sen lisäksi, että yhdistykseen kuulumalla saa samanhenkistä, moottoripyöräilyä kiinnostunutta seuraa, voimme toiminnallamme edistää hyvää motoristihenkeä sekä turvallista moottoripyöräilyä ja olla mukana hyväntekeväisyydessä.

Parhaita hetkiä yhdistystoiminnassa ovat poikkeuksetta olleet kerhokaverien yhteydenotot, kun jollakin on ollut hyvä idea tai kun joku on vain soittanut kysyäksesi kuulumisia. Olen saanut olla ylpeä lehdestämme ja jutuiista, joista on tullut vuoden mittaan hyvää palautetta. Lehden teon merkeissä olen taas tavannut toinen toistaan hienompia tyyppejä. Siinä oma vastaukseni, siksi tätä teen.

Tätä lehteä varten pääsin Pirkkalaan seuraamaan, mitä kuuluu VTT:n tutkimusmoottoripyörälle Jarnolle. Suuret kiitokset vieraanvaraisuudesta ja hankkeen esittelystä koko Robot Car Crewlle! Lisäksi palaamme kesän päätapahtuman tunnelmiin ja kerromme hyväntekeväisyyskohteesta, johon lahjoitimme varoja. Kiitokset kaikille lehden tekoon osallistuneille ja haastateltaville! Parhaisiin tuloksiin on aina päästy yhdessä tekemällä, niin nytkin. 🇫🇮

Kaarina Honkalampi
päätoimittaja

 Kuva: Timi Tikkanen



Tervehdys Ritarit!

Tätä kirjoittaessani Sohva-Bemmi on jo laitettu kaiholla talviteloille, mutta vanha sotaratsu, Varadero, hyrisee edelleen kelien niin sallies-sa. Nytkin se nakottaa hieman yksinäisen näköisenä puoliksi asuntomme räystäään alla odottaen, että joku muistaisi välillä istua satulaan, käynnistäisi moottorin ja pärisyttäisi edes vähän, ennen kuin akku menee tyhjiin ja aika (mittariston kello) pysähtyy.

Ehdin pitää parin viikon syysloman ja Bemmin satulassa tuli istuttua reilut 2500 km. Arvokasta aikaa omalle itselleni. Minusta on saattanut tulla ”syksytykkääjä”. Sain ajella kiireettä akselilla: koti - Tampere - Imatra - koti - Himos - koti - Juankoski - Nurmek - koti. En haikaillut pohjoiseen, sillä etelämmässäkin riitti näkemistä ja kokemista. Kelit suosivat ja matkan varrelle osui upeita luontoelämyksiä vaaroista soihin - koko värikirjossaan. Erilaisia elikoitakin näin, mutta onneksi riittävän etäältä tehdäkseeni niihin sen lähempää tuttavuutta. Testasin itselleni hieman erilaista lähestymistapaa moottoripyörällä kurvailuun. Sen sijaan, että olisin ajanut navigaattorin ohjeistamaa reittiä paikasta A paikkaan B, otin tavoitteekseni ajaa vain oikeaan ilmansuuntaan eli ”sinnepäin”. Olipahan positiivinen kokemus, kun ei ollut kiire minnekään. Löytyi aivan mahtavia reittejä ylempään ja alemman tieverkon välillä ja uusi näkökulma prätkäilyyn. Olisipa vielä ollut mahdollisuus vaihtaa menopeliä ympäristön vaatimusten mukaisesti. Ainoan sateen sain pyörän etupleksiiin n. 20 km ennen kotia, paluumatkalla syystapahtumasta.

Hieman on ollut, sanoisinko, haasteellinen vuosi. Ei liene syytä sanoa miksi. Peräänkuulutin vuoden ensimmäisessä lehdessä osallistumista ja itsensä likoon laittamista. Jotenkin noilta sanoilta tuntui tippuvan pohja omalla kohdallanikin vallitsevan tilanteen vuoksi. Vaimo osti meille paidat ”Perutaan kaikki” ja pojalle ”Pysy kotona” -tekstein.

Ulkomaisia kokoontumisia peruttiin ja siirrettiin. Matkustusrajoitukset vaikuttivat ja edelleen vaikuttavat meihin kaikkiin. Tun-

nollisina virkamiehinä olemme jatkuvasti joutuneet seuraamaan viranomaisien ohjeita ja suosituksia. Oman yhdistyksemme toiminta ei kuitenkaan pysähtynyt kokonaan. Siitä kiitos järjestäjille ja osallistujille! Saimme kulloistenkin suositusten hengessä onnistuneesti järjestymään megasuosion saavuttaneen päätapahtuman Virroilla ja useita muita pienempiä tapahtumia etelästä pohjoiseen. Kevätkokouskin saatiin pidettyä - vaikkakin pienellä viiveellä. Tarjolla on ollut jokaiselle jotakin ja halutessaan kaikki jäsenet olisivat varmasti saaneet vastinetta jäsenmaksuilleen. Syyskokousjärjestelyt ja pikkujoulut tyssäivät kiristyneisiin suosituksiin ja edessä oli uusi haaste - sääntömääräisen syyskokouksen

järjestäminen etäyhteyksin. Ensimmäinen kerta kerhon historiassa - ainakin minun muistini mukaan. Ehkä siitäkin selvittää.

Jäsenille ja kerhon hallitukselle kiitos kuluneesta vuodesta ja uudelle hallitukselle tsemppiä 2021 haasteisiin! Onneksi moottoripyöräkypärä päässä ei ainakaan toistaiseksi tarvitse käyttää hengityssuojainta. 🦺

#blueknights #getyourmotorrrunning

Ride With Pride;
Ari Pihkala
Presidentti 2020
Blue Knights Finland I ry





Jarno kehittää moottoripyörää havaittavaksi ja älykkääksi osaksi liikennettä

Teksti ja kuvat KAARINA HONKALAMMI

- Tutkimuspyörä Jarnon avulla tutkitaan motoristien turvallisuutta parantavia ratkaisuja. Kesän aikana on edistytty ajoneuvojen välisessä kommunikaatiossa

Tuttu tilanne liikenteessä on, että muut tienkäyttäjät eivät havaitse moottoripyöräilijää. Motoristin kauhun hetkiä ovat ne, kun auto uhkaa vaihtaa kaistaa viereistä suoraan kylkeen tai kun mutkan takaa eteen juokseekin hirvi tai pari. Moottoripyöräilyssä ennakoinnin ja tarkkaavaisuuden merkitys korostuu. Motoristi on tien päällä pitkälti omien havaintojensa varassa sekä autoilijoiden armoilla.

Moottoripyörästä älykäs osa liikennejärjestelmää

VTT:n automaattista ajamista koskeissa tutkimushankkeissa on jo pidempään tutkittu sitä, miten teknologia voisi toimia kuljettajien apuna ajamisessa ja havainnoinnissa. Erilaisten anturien ja tiedonsiirron avulla on mahdollista tunnistaa eteen ilmestyviä ihmisiä ja esteitä sekä saada tietoa ympäristöstä ja lähestyvistä ajoneuvoista.

Kevästä alkaen VTT:n tutkimuksessa on ollut mukana myös tutkimusmoottoripyörä, KTM joka on nimetty Jarnoksi. Jarnon avulla tutkitaan moottoripyörien osalta tiedon keräämistä erilaisilla teknologioilla ympäristön olosuhteista ja muista tiellä liikkujista. Toinen tutkimussuunta on autojen ja moottoripyörien välinen kommunikaatio. Koska moottoripyörät ja sitä kevyemmät ajoneuvot ovat olennainen osa tieliikennettä, on tärkeää, että Jarnon avulla saadaan ulotettua tutkimus myös niihin.

Jarnon ”ensiesiintyminen” oli helmikuun MP-messuilla Helsingissä, mihin mennessä

”Jarnon lisäksi radalla ovat automaattiauto Martti sekä Marsu”

pyörään oli juuri ehditty asentaa muun muassa laserskanneri, lämpökamera ja tutka. Kaikkien kolmen järjestelmän tuottamaa tietoa yhdistämällä voidaan tehdä havaintoja liikkuvista kohteista ja tarvittaessa lähettää varoitus motoristille. Messujen aikaan Jarnon mittariin ei ollut ehtinyt kertyä lainkaan testikilometrejä, ja varsinainen työ oli vasta alkamassa.

Radalla Jarno, Martti ja Marsu

Lokakuussa Pirkkalan MotorSpace -radalla VTT:n RobotCar Crew esitteli vieraille, mitä Jarnon kanssa on saatu kesän mittaan aikaan.

-Tällä hetkellä kukin ajoneuvo pystyy välittämään tiedon sijainnista, suunnasta ja reitistä. Motoristille pystytään välittämään viestit väärälle kaistalle ja vastaantulijan kanssa samalle reitille ajautumisesta sekä risteyksen fyysisistä ominaisuuksista, kertoo tutkimusryhmän johtava tutkija Aki Lumiaho.

Jarnon lisäksi radalla ovat automaattiauto Martti sekä Marsu, joka osoittautuu vaunuksi,



Jarnon varusteita. Kevään MP-messuille Jarnoon oli juuri saatu kiinnitettyä ensimmäiset anturit ja tiedonsiirtolaitteet. Kesän mittaan varustusta on hieman muutettu ja päivitetty tarpeen mukaan. Vielä keväällä pyörän keulassa oli laserskannerin lisäksi myös lämpökamera. Nyt Jarnossa on lisäksi 5G- ja lyhyenkantaman radiot ja avustettu GPS-paikannus. Jarno varusteineen vaatii myös paljon akuilta, koska laitteet vievät paljon virtaa.

jossa on testeissä tarvittava laitteisto. -Kaikilla pitää olla nimet, kertoo Lumiaho hymyillen. Jutustellessa paljastuu, että Marsua on käytetty myös poliisin keskinopeusmittauksiin ja rekisterikilpien lukemiseen liittyvissä tutkimuksissa.

Ajoneuvojen ja laitteiden lisäksi työn tuloksia ovat radalla esittelemässä RobotCar Crew:stä Pasi Pyykönen, Petri Saarinen ja Maria Jokela.

Testipäivänä painopiste 5G-matkaviestinverkon hyödyntämisessä

Lumiaho kertoo, että päivän demoissa hyödynnetään 5G-matkaviestinverkkoa ajoneuvojen välisessä kommunikoinnissa. Martin tehtävänä on varoittaa sen reitille ajautuvaa motoristia.

-Marsu käyttää ajoneuvojen välistä kommunikointijärjestelmää. Se pitää myös yllä käytettävää verkkoa sekä valvoo latenssiaikaa.





10 Jarnon kuljettajana demopäivässä toiminut RobotCar Crew:n ohjelmisto- ja laitteistoasiantuntija, tutkija Pasi Pyykönen ja johtava tutkija Aki Lumiaho.



10 Ensimmäisessä näytössä Jarno lähestyy rataa pitkin ja on ajautunut automaattiauto Martin reitille. Marsun kannella olevalta näytöltä näemme, että motoristi saa varoituksen yli sata metriä ennen kohtaamista. Näyttö näyttää saman, mitä motoristi näkee Jarnoon asennetusta padista.



10 Jarno on saanut varoituksen jo ennen mutkaa. Kauempana radalla näkyy lähestyvä Martti.

Tämä tarkoittaa sitä, että jos esimerkiksi viestin saaminen perille hidastuu, järjestelmä huomaa sen, ja voi varoittaa motoristia, että ilmoitukset eivät ole luotettavia, kertoo Jarnon kuskina toimiva Pasi Pyykönen.

Toinen vaihtoehto viestintään olisi lyhyen kantaman laitteiden käyttö, jolloin ajoneuvot ovat suoraan yhteydessä toisiinsa.

-Suorassa viestinnässä on 5G:hen verrattuna se etu, että siihen eivät pääse helposti muut väliin eikä verkko tukkeudu. Tämä toimii hyvin myös paikoissa, joissa motoristit usein ajavat, eli syrjempänä pienemmillä teillä, toteaa Lumiaho.

-Nykypäivän kehityksessä on sekä hyvää että huolestuttavaa. Hyvää on se, että autovalmistajat ovat ottamassa käyttöön lyhyen kantaman laitteita tulevan vuoden uusiin automalleihin. Huolestuttavaa taas on, että ollaan nojautumassa lyhyen kantaman radioon, kun myös 5G-ratkaisut olisi hyvä huomioida. Vielä on menossa jonkinlainen jaakobin paini 5G:n ja lyhyen kantaman välillä, pohtii Lumiaho.

Kolme demoa radalla esittelivät Jarnon "osaamista"

Päivän kolmesta demonstraatiosta ensimmäisessä näytettiin, miten järjestelmä varoittaa motoristia, joka ajautuu lähestyvän auton reitille. Pasi ja Jarno lähtevät kiertämään rataa, ja mutkassa lähestyessään Marttia Jarno ajautuu sen kanssa samalle kaistalle. Reilut sata metriä ennen kohtaamista motoristille lähtee varoitus. Varoitus ilmestyy Jarnon ohjaustangon eteen asennetulle padille. Saman varoituksen näemme Marsun kannella olevalta näytöltä.

-Tämä on vasta demo varoittamisesta. Todellisuudessa varoitus ei voi tulla näytölle tai mihinkään, mistä motoristi joutuu sitä katsomaan, vaan se täytyy saada esimerkiksi äänenä kypäräpuhelimeen tai vaikka värinä motoristin varusteisiin, Lumiaho selostaa.

Motoristin varoittamiseen liittyen on tutkittava myös langattoman tehonsiirron mahdollisuuksia.

-Varustevalmistajat eivät halua tehdä varusteita, joihin tarvitaan piuhoja. Tähän tarvitaan siis niin sanottua "hyppysähköä", kertoo Lumiaho.

Ajovarusteiden sähköistäminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja pukuihin voidaan tuoda haptiikkaa eli tuntoaistiin perustuvia toimintoja.

Toisessa demonstraatiossa motoristi lähestyy risteystä tarkoituksenaan ajaa T-liittymässä päätieta suoraan. Auto lähestyy liittyvältä tieltä kolmion takaa ja motoristi saa varoituksen. Varoitus tulee riittävän ajoissa, jotta



10 Toistaiseksi motoristi saa varoitukset Jarnon ohjaustankoon kiinnitettylle padille. Tarkoitus on, että ne saadaan kuljettajalle esimerkiksi äänellä tai värinällä kypärään tai muualle ajovarusteisiin.



10 Viimeisessä näytössä havainnollistettiin sitä, miten tutka havaitsee suoraan edessä olevan moottoripyörän. Alkuun suoraan Martin eteen ajettua Jarnoa ei näkynyt tutkan näytöllä lainkaan. Edestä kapea ja nykyään usein muoviosista koostuva moottoripyörä ei ole tutkalle helppo havaita. Kun Jarnon molemmille sivuille eteen kiinnitetyt, peitetyt kämmenen kokoiset metallilevyt paljastettiin, ilmestyi punainen täppä tutkaan

”Syksyn mittaan testit Jarnolla jatkuvat. Tarkoitus on testata muun muassa ohitustilanteita”

motoristille jää aikaa reagoida tilanteeseen ja tarvittaessa vaikka tehdä tehokas jarrutus.

Viimeisenä esitellään sitä, pystyvätkö auton tutkajärjestelmät havaitsemaan pyörää ollenkaan. Kyse on samanlaisesta tutkasta, jota käytetään nykyautoissa esimerkiksi mukautuvassa vakionopeussäätimessä. Tästä aiheesta on surullisia esimerkkejä, kun automatiikalla varustettu auto on kaikesta huolimatta ajanut motoristin perään. Radalla asiaa havainnollistetaan Martin tutkalla, joka on toimintavarma myös sateella, toisin kuin vaikka laserskanneri. Demossa Jarno pysäköidään parinkymmenen metrin päähän suoraan Martin eteen. Pääsemme katsomaan Martin tutkanäyttöä, josta voimme todeta, että mitään ei näy. Tilanne on hyvä esimerkki siitä, että havainnon tekeminen kapeasta kohteesta, kuten moottoripyörä, on vaikeaa.

-Nykyipyörissä on enemmän ja enemmän muovioita, jolloin tutka ei niitä havaitse yhtä hyvin, kuin metallipintoja ja -rakenteita, kertoo Lumiaho.

Tähän näytetään myös ratkaisu. Pasi Pyykönen käy paljastamassa pyörän sivuihin

kiinnitetyt kämmenen kokoiset metalliosat, jotka toimivat ns. tutkaheijastimina. Kun nyt katsomme tutkaa, on Jarno ilmestynyt punaisena pisteinä näytölle.

Jarnolla riittää töitä pitkälle syksyyn

Syksyn mittaan testit Jarnolla jatkuvat. Tarkoitus on testata muun muassa ohitustilanteita ja esimerkiksi sitä, miten järjestelmä antaa motoristille merkin, kun on turvallista ohittaa. -Jatkamme sitä, että Jarnolla aiheutetaan Martille erilaisia häiriöitä, Lumiaho sanoo. On myös vietävä eteenpäin kuljettajan saamaa varoitusta siten, että hän saa sen kypäräänsä tai varusteisiin.

Kevään koronatilanne on venyttänyt tutkimuksen aikatauluja ensi keväälle. Pasi Pyykönen kertoo, että myös talvella on mahdollista ajaa nastarenskailla, ja että ajoja aiotaan jatkaa niin pitkälle syksyä kuin mahdollista. Pääsääntöisesti ryhmän työskentely tapahtuu VTT:n hallitiloissa, ja radalle on varattu aika kerran viikossa.



10 Jarno edestä. Kuvasta näkyy hyvin, kuinka kapea moottoripyörä on suurista muoviosista takalaukuista huolimatta. Etuvalon alapuolella on Jarnon tutka ja sen molemmin puolin kiinnitetyt metalliosat (ns. tutkaheijastimet), joiden avulla pyörä näkyi auton tutkassa. Taustalla mekaniikka-asiantuntija, tutkija Petri Saarinen RobotCar Crew:sta.

Näkemyistä moottoripyöräilystä löytyy tästä tiimistä omasta takaa. Käy ilmi, että Jarnon kuljettaja Pasi Pyykönen on suorittanut A-kortin edellisvuonna Jarno-hankkeen myötä. Hänellä on suunnitelmissa myös oman pyörän hankinta. Aki Lumiaho on ajanut vuodet ympäriinsä. Hän on luonnollisesti saapunut ratapäivään omalla moottoripyörällään, joka odottaa varikon reunalla. Niin ikään Petri Saarinen paljastuu motoristiksi. Ei siis yllätä, että juttua moottoripyöräilystä riittää radan reunalla. 🏍️

Hyväntekeväisyyttä ja hyvää mieltä

Päätapahtumassa tehtiin 1100 euron lahjoitus Nokian Pyry ry:lle vähävaraisten lasten ja nuorten harrastusten tukemiseen

Teksti **KATJA LEHTOVUORI**

Kuvat **VEIKKO AHO**

Blue Knights Finland on vuosittain jakanut varoja hyväntekeväisyyteen kesän päätapahtuman yhteydessä. Perinteeksi on muodostunut valita hyväntekeväisyyskohteeksi joku kohde samalta alueelta päätapahtuman kanssa. Tänä vuonna jo pelkästään valitsemalla päätapahtuman paikaksi Virtain Nuorisokeskus Marttisen, tuimme koko Suomen nuorisokeskusten nuorisotyötä.

Varsinaisen hyväntekeväisyyslahjoituksen saajaksi valikoitui tällä kertaa Pirkanmaalta Nokian Pyry ry, joka toiminnassaan pyrkii monilla eri tavoin tukemaan vähävaraisia lapsia ja nuoria ja heidän mahdollisuuksiaan harrastaa monipuolisesti. Nokian Pyryllä on toiminnassaan erittäin pitkät perinteet ja vuosi 2020 onkin ollut Nokian Pyryn 115. juhlavuosi.

Lahjoitetut varat käytetään monipuoliseen lasten ja nuorten liikuntatoimintaan

Nokian Pyry ry:n puheenjohtaja Riikka Katajainen kertoo, että yhdistyksen juhlavuonna pääpaino on vähävaraisten lasten ja nuorten liikunnan tukemisessa ja mahdollistamisessa.

-115 kausipaikkaa seuran eri jaostojen lajeihin on luovutettu Nokian kaupungin perhepalveluille, mistä he katsovat avun ja tuen tarvitsijat ja osoittavat ilmaisille harrastuspaikoille. Lajeina ovat muun muassa paini, uinti, voimistelu, jalkapallo, yleisurheilu ja pesäpallo, Katajainen kertoo.

Katajainen sanoo, että lisäksi kaikille nokialaisille lapsille ja nuorille tarjotaan ilmaista korttelikerhotoimintaa koulujen



Blue Knights Finland I:n ja II:n presidentit, Ari "Tahko" Pihkala ja Marko Niemi, saivat kunian ojentaa Nokian Pyry ry:lle Virroilla 15.8.2020 yhteensä 1 100 euron arvoisen lahjoituksen toimintaan vähävaraisten lasten ja nuorten hyväksi.

kesäloma-ajalla kaupungin lähiliikunta-paikoilla Siuron kisakentällä, Harjuniityn dinosauruspuihosta, Pinskarin Kravin ministadioneilla. Kerhotoiminta on joka viikko samana päivänä, samaan kellon aikaan ja ilman ilmoittautumista.

-Palkkaamme kaksi nokialaista nuorta, joista toinen on täysi-ikäinen, ohjaamaan

toimintaa. Toimintana korttelikerhoissa on pelit ja leikit. Kannustamme osallistujia harrastamaan ja osallistumaan. Kulut näistä juhlavuoden erityiskohdennuksista katetaan talkootyöllä, ei nostamalla kausimaksuja, jotta Pyry olisi edelleen kausimaksultaan halpa ja mahdollisuus harrastaa olisi kaikilla, Katajainen päättää. 🇫🇮

Kevätkokous nuijittiin poikkeuksellisesti syksyllä

Blue Knights Finland I kevätkokous
järjestettiin Himospeilissä 04.-06.09.2020

Teksti ja kuvat **ARI PIHKALA**

Kyllä, aivan oikein – kevätkokous pidettiin sattuneesta syystä syyskuussa. Paikkana oli Himos ja kokouksen pitopaikaksi valikoitui tilava ja erittäin hyvin tarkoitukseen sopiva mökki, Himospeili, vain reilun kilometrin päässä laskettelukeskuksen ”ytimestä”. Perjantai-iltapäivänä, jälleen kerran AUTOON tavaroita pakatesani, mietin pariinkin otteeseen suhdettani MOOTTORIPYÖRÄkerhoon. Perustelin valintaa tavarain paljoudella ja päätin ottaa matkaseuraksi mukaan myös koiran.

Lämmin vastaanotto

Himoksella oli lämmin vastaanotto; niin respassa kuin mökilläkin. Mökin tuuletusikkunat olivat auki, mutta yläkerran lämpömittarin celsiusasteikko näytti lukemaa 35, alakerrassa oli vielä lämpimämpi. Eipähän tarvinnut lämmittää saunaa iltasella. Onneksi minua varoitettiin asiasta etukäteen jo respassa. Huoltomiestä jouduin vaivaamaan pariinkin otteeseen ja sunnuntaihin mennessä lämpömittari tasoittuikin näyttämään lukemaa 24. Ensimmäinen ilta meni valmistelujen merkeissä mökillä Yodan kanssa kaksin. Himos-Areenalla olisi tosin päässyt ihastelemaan Laura Voutilaista, mutta en tohtinut lähteä.

Kokous läpi kahdeksan osallistujan ja koirien voimin

Lauantaina, kokouspäivänä, meitä olikin sitten jo ”huomattavasti” enemmän. Pihaan mahtui hyvin muutama auto ja kaksi moottoripyörää. Kokous saatiin päätösvaltaiseksi neljän jäsenen ja neljän hallituksen jäsenen voimin. Lisäksi ennen kokousta oli toimitettu yksi valtakirja. Tukijoukkoina oman äänensä antoivat yhteensä kolme hauvelia. Kokouksessa kerrattiin edellisen vuoden vuosikertomus ja edelliselle hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus talousasioissa. Kunniajäseniä ei tällä kertaa valittu. Liekö kokousaiheet vaikuttaneet siihen, ettei jäseniä ilmaantunut paikalle enempää?

Kokouksen jälkeen osalla oli jo kiire muualla. Jäljelle jääneistä arvottiin grillimestarit

ja söimme varsin proteiinipitoisen aterian rupattelun lomassa. Lopulta mökille jäivät vain minä ja Jari J ynnä karvakamu. Käytiin iltakävelyllä laskettelurinteen kupeessa ja vietettiin ilta mökin lämmössä.

Seuraavana aamuna laitettiin kimpsut kasaan ja oli kotiinlähdön aika. Palautin mökin avaimen pienen positiivisen saatelappusen kera, jossa kiitin henkilökuntaa lämpimästä vastaanotosta ja hyvistä tilaisuuksista. Loppuun kiteytin lauseen ”Himoksella on aina juhannus”.

Kiitokset Jaakolle valmistelutoimenpiteistä ja kokousväelle läsnäolosta! 🐾



Kokouksen jälkeen oli aikaa yhteiseen ruoanlaittoon ja syömiseen.



Kevätkokouksen karvaisia osallistujia ulkoilutettiin Himospeilin pihamaalla.

Blue Knights International Meeting 2020

Virrat, Nuorisokeskus Marttinen 14.-16.8.2020

Teksti **KATJA LEHTOVUORI**

Kuvat **VEIKKO AHO, MIKKO SALO JA JOUKO JAATINEN**

Blue Knights International Meeting 2020 järjestettiin pitkästä aikaa Pirkanmaalla, tarkemmin Pohjois-Pirkanmaalla Virroilla, Nuorisokeskus Marttisen upeissa puitteissa.

Kevään koronatilanne uhkasi pahimmillaan jo tapahtuman suunnitelmia ja toteutumista, mutta kiitos Nuorisokeskus Marttisen huikean jouston, saatoimme huoletta jatkaa tapahtuman järjestelyjä. Kesällä tilanne parani ja rajoitusten lievennyttyä kaikki halukkaat ilmoittautuneet pääsivät mukaan. Osallistujia oli lopulta kaikkiaan reilusti yli 60 jäsentä ja perheenjäsentä.

Tapahtuman International -puolikin toteutui, kun Virosta saapui paikalle kolme Patriot Legionin jäsentä viettämään kekkereitä kanssamme.



📍 Ihastusta herättivät niin juhlapaikan näkymät järvelle, kuin Finland II:n uudet Lady-liivitkin.



📍 Marttisen Vihtasauna valmiina Blue Knights -viikonloppuun.



10 Nuorisojoukkue tikkarastilla.

”Kaksi uutta jäsentä saivat juhlallisten valojen vannomisten jälkeen Blue Knights Finland I viralliset jäsenliivit ylleen”

Riemukkaita jälleennäkemisiä ja aurinkoinen paraatijao

Perjantaina tapahtuma starttasi majoittautumisella ja riemukkailla jälleennäkemisillä. Myös media piipahti paikalla, kun Marttinen tarjoi maukkaan illallisen ja Blue Knights Finland I:n presidentti Ari ”Tahko” Pihkala toivotti kaikki tervetulleeksi ja avasi kesän päätapahtuman. Pian päästiinkin jo kisaamaan ritarihengessä joukkueittain ja ilta jatkui rennosti mahtavasta seurasta nauttien. Saunomaankin päästiin hienossa Vihta-saunassa puolille öin asti.

Meetingin pääpäivä lauantai avautui aurinkoisena ja aamupäivällä starttattiin moottoripyörät perinteiseen paraatijoon. Paraatijao mutkitteli ensin Torisevan kahvimajalle, jossa saatiin nauttia pullakahvit Torisevan rotkojärvien avautuessa maisemana edessämme.

Suut makiana paraatijao jatkui hiljaiselle Virtain kylälle ja pysähtyi vielä Virtain torille, jossa Jaatisen Jokke otti yhteiskuvan yläilmoista. Paraatijaelun jälkeen oli luvassa vapaata oleilua ja iltpäivällä I ja II chapterien hallitukset kokoon tuivat perinteisesti epäviralliseen kokoukseen.

Virallisessa osuudessa muistettiin, palkittiin, lahjoitettiin ja luovutettiin liivejä

Pian olikin jälleen päivällisen aika, jonka jälkeen pressa Ari ”Tahko” Pihkala avasi juhlaillen

virallisen osuuden. Muistettiin pyöreitä vuosia, palkittiin ja kohokohtana kaksi uutta jäsentä saivat juhlallisten valojen vannomisten jälkeen Blue Knights Finland I viralliset jäsenliivit ylleen, onnea! Finland I:n ja II:n presidentit saivat myös kunnian ojentaa hyväntekeväisyyslahjoituksen tällä kertaa Nokian Pyry ry:lle, joka 115. juhlayötään on erityisesti kohdistanut toimintaansa vähävaraisten lasten ja nuorten liikuttamisen tukemiseen.

Ilta ei suinkaan loppunut tähän, vaan lavan täytti seuraavaksi aiwan mahtava folkrock-bändi Sorrowhearts. Menevän musan tahdissa saatiin myös nauttia iltapalaksi Ravintola Helvetin Portin maukkaita villisikahampurilaisia. Kaiken kaikkiaan ilta täyttyi puheensorinasta, musasta ja naurusta parhaassa Blue Knights -hengessä!

Kotimatalle mukaan hauskoja muistoja

Sunnuntaina maittavan aamupalan jälkeen olikin pian hyvästien ja kotimatkan aika ja varmasti jokaisella mukanaan taas kasa uusia hauskoja muistoja.

Tapahtuman järjestäjän ominaisuudessa haluan kiittää vielä kerran Nuorisokeskus Marttista, Torisevan kahvimajaa, Ravintola Helvetin Porttia, Sorrowheartsia ja ennen kaikkea järjestelyissä mukana olleita jäseniä ja perheenjäseniä sekä kaikkia tapahtumaan osallistuneita ikimuistoisesta meetingistä! RWP 🇫🇮



11 Uudet ritarit liivitettyinä.



12 Paraatijoon lähtöä.



13 Jamit meneillään.

Esittelyssä tuore jäsen

Marko Puikkonen

Teksti KAARINA HONKALAMMI JA MARKO PUIKKONEN

Kuvat MARKO PUIKKONEN



Kuka olet ja mistä tulet?

-Marko Puikkonen "Lahest".

Milloin liityit Blue Knightsin jäseneksi ja miten sinut houkuteltiin mukaan?

-Tämän vuoden toukokuussa. Työkaverini Hannu täytti jäsenhakemusta ja ehdotti sitä myös minulle. Katselimme kerhon nettisivuja sekä Vesa Kaartin YouTube-videoita kerhon toiminnasta ja ajattelin heti, että nyt jos koskaan. En yksinkertaisesti keksinyt ainuttakaan syytä, miksi en liittynisi.

Millä pyörällä ajat ja miksi juuri sillä?

-Yamaha XVS 1100 Dragstar Classicilla, koska 1) edullinen hankintahinta, 2) edulliset käyttökulut (vähän vikoja) ja 3) saa tarvittaessa hyvin osia. 300 kiloinen custom ei ole parhaimmillaan sorateillä, joten aion hankkia jonkun kovalaukkuisen matkapyörän tulevaisuudessa.

Miten moottoripyöräharrastuksesi on alkanut (mitä pyöriä ollut)?

-Ajelin nuorena paljon mopolla ja ajettuani KT-kortin 16-vuotiaana ostin Yamaha DT:n (125) vm. -82. Autokoulun jälkeen moottoripyöräharrastus oli satunnaista, kunnes keväällä koeajoin kaverin Dragua. Oli yksinkertaisesti saatava oma.

Millaisia reissuja ajat moottoripyörällä?

-Tänä kesänä pisin reissu oli Etelä-Saimaan ympäri. Vapaapäivinä ajelen tietysti aina kun mahdollista ja valitsen mutkaiset pitkitiet ympäri Lahtea.

Mitä reittiä suosittelisit?

Lahtelaisena tietysti Vesijärven ympäri sekä Pulkkilanharjun kautta Kalkkisiin ja Kop-suontietä Vesivehmaalle, joka on ehdoton suosikkini. Jos lähden Helsingin suuntaan, valitsen Orimattila – Pukkila – Askola reitin, jossa etenkin Pukkila – Askola väli on hyväkuntoinen ja todella mutkikas.

Paras hetkeni moottoripyörällä oli, kun...

-Ajoin ensimmäistä kertaa 1000 kuutioisella 125:n jälkeen. Kontrasti teki tehtävänsä.

Pahin hetkeni moottoripyörällä oli, kun...

-Auto tuli kolmion takaa eteen. Onneksi sen taakse jäi tilaa väistää ja pysyin tiellä.

Mitkä ovat sinulle tärkeimmät asiat ajamisessa, että pääset turvallisesti perille?

-Lähden ajoissa, jos on aikataulu. Kiire ei saa olla. Yleensäkin ennakoiva ajo. Etenkin turvavälillä selviää myöskin turhilta jarrutteluilta.

Onko sinulle tärkeintä moottoripyöräilyssä a) vauhdin hurma b) kauniit maisemat c) kivat kahvipaikat d) kaverien kanssa oleminen e) mahdollisimman pitkä matka f) pyörän rassaaminen g) muu, mikä? ja miksi?

-A, B, C ja D ovat tärkeitä. Pitkän matkan jätän seuraavalle pyörälleni. Tärkeintä kuitenkin on kiiretön "vapaus".

Mihin Blue Knightsin tapahtumiin olet jo ehtinyt osallistua?

-Päijänteen ympäriajoon ja päätapahtumaan Marttisilla Virroilla.

Onko sinulla avec, joka myös on mukana kerhon toiminnassa?

-Vaimo, joka oli mukana päätapahtumassa.

Mille Blue Knightsin toiminta näyttää avecin näkökulmasta?

-Blue Knightsin toiminta näyttää rennolta ja yhteisölliseltä meiningiltä, joiden jäseniä yhdistää moottoripyöräilyn lisäksi samankaltainen ammattiala. Blue Knightseilla on hieno me-henki ja meidät uudet tyypit otettiin tosi lämpimästi vastaan niin, että tuli tervetullut olo.

Millaisiin kerhon tapahtumiin haluaisit jatkossa osallistua?

-Seuraan kerhon tapahtumakalenteria ja pyrin pääsemään mahdollisimman moneen. 🇫🇮

TETtiä ja vähän muutakin



Etelän reitillä

Helsingistä Kuopion eteläpuolelle on noin 500 kilometriä TET-reittiä ja suunnilleen saman verran takaisin päin eli yhteensä reissua oli tarjolla hieman yli 1000 kilometriä, pääosin hiekkateitä. Suunnittelin yhdellä yöpymisellä pääseväni Kuopion eteläpuolelle ja toisen yöpymisen suunnittelin Pistohiekan nurkille ennen paluuta Helsinkiin. Mukaan siis teltta ja reipasta mieltä ja startti.

Sanottakoon, että Etelä-Suomessa TET-reitti kulkee oikein mukavia pieniä asfalttiteitä ja palvelut pelaavat, kun jäätelöautotkin kulkevat edellä. Hämeen härkätietä seurailen reitti kiersi Hämeenlinnan kautta Jämsään ja sieltä Tikkakosken kautta kohti Suonenjokea / Kuopiota. Kelit suosivat ja kahvipaikat olivat mahtavia, kun nyt korona-aikana pyrin välttämään huoltamoja. Oli hyvä, että retkikahvit pystyi nauttimaan luonnon kauneutta ihastellen.

Tarjolla pääosin hyvin ajettavia hiekkateitä

Mukavia hiekkateitä sekä Suomen luonnon kauneutta riitti kilometrikaupalla. Toki löytyi haastavampaaakin osiota, mutta TET



Hieman vaativampaa maastoa



Kahvimaisemia

Jaakko Ritola on kirjoittanut aiemmin TET (Trans Euro Trail) -juttuja lehtiin. Reittihän lähtee Suomessa Helsingistä tai Turusta ja nousee sorateitä pitkin pohjoiseen Suomeen asti. Tänä kesänä olemme tutustuneet tuohon reittiin. Toukokuun lopulla ajoimme Kuopiosta eteenpäin sekä Sorarallissa pohjoisempaan TET-reitistöä, mutta hieman jäi kurvailtavaa täältä etelästä Savon korkeudelle.



Hämeen Härkätie

sisältää pääosin normaaleja suomalaisia hiekkateitä. Kuopion nurkilta palailin Savonlinnan ja Sulkavan kautta Puumalaan, jossa yövyin toisen yön Pistohiekan vanhalla leirintäalueella. Oikein hyvä yöpymispaikka luonnonkauniissa maisemassa, mikäli satut siellä päin kurvailemaan. Pistohiekalta reitti jatkui Ristiinan kautta Mäntyharjulle ja siitä pieniä päällystettyjä teitä Nastolan kautta Orimattilaan ja Pukkilan kautta takaisin Helsinkiin suunnalle. 🇫🇮

Pala Pohjoista Norjaa 2020

Teksti ja kuvat JARI SÄRKINIEMI



Kesä 2020 oli monin tavoin erilainen edellisiin verrattuna. Koronarajoitusten vuoksi suunnitelmat Keski-Euroopan matkasta sulivat loman lähetessä kuin jäätelö kesähelteessä.

Norja, tuo vuonojen ja villapaitojen luvattu maa piti kuitenkin rajat auki suomalaisille, joten päätimme toteuttaa edellisen kesän suunnitelman ja ajella vuonoille.

Matkalle lähdettäessä oli vain kaksi paikkaa, missä piti käydä ja yksi tehtävä. Ystävä vinkkasi aiemmin, että Hamningberg olisi hieno kokemus, ja toinen tietysti Nordkapp, jokaisen motoristin ”must”, ja se tehtävä oli tietysti uida Jäämeressä.

Näinhän ne on reissut yleensä tehty, että jokin määränpää, ajetaan ja katsotaan päivän mittaan missä yövytään ja varataan huone netin kautta tai sitten ajetaan jonkun Hostellin

pihaan, ja kysytään, olisiko tilaa makuupussille. Norjaan matkustaneet tosin tietävät, että majoitus kannattaa varata ajoissa, me emme tehneet niin, ja hotellit maksavat usein 2x Suomen hinta. Halpaa on vain turska ja makuupaikka vuonolla teltassa.

Siitä se sitten taas lähti

Napapiirin tuolle puolen päästyä tuli mieleen Junnu Vainion laulun sanat ”matkalla pohjoiseen”, ja tietysti oli ajettava Kaamasen kautta. Poronsarviuutetta olisi matkalla ollut tarjolla Luosto-hotellin pihassa, missä näillä ”lapin mersuilla” oli oma kokoontumisajonsa.



Suomen puolella ennen Norjan rajaa oli tietysti pistäydettävä Sevettijärvellä kahvilla. Sieltä lähtikin samaan aikaan muutama kalastaja vesitason kyydillä erämaajärville kalaonnea kokeilemaan.



Tie Kaamasesta oli upeassa kunnossa aina Suomen ja Norjan rajalle saakka.

Norjan puolelle päästyä tie olikin paljon huonompi, vaikka luulisi norskeilla öljyä ja rahaa riittävät raja-alueillekin.

Rajan jälkeen käänsin Gessun kohti Kirkenesia eli kotoisammin Kirkkoniemeä, mistä olimme varanneet edullisen hotelliyön.

Hotelli oli ensi näkemältä juuri sellainen mitä sillä rahalla voi saada, ...jos oltaisiin Venäjällä. Oli vähän haikea katsella lähellä olevaa neljän tähden hotellia, jonka parkkipaikalla oli muutama pyörä, merkkiä mainitsematta, mutta Wingkuskeja olivat.

Kirkkoniemi on kuitenkin käymisen arvoinen paikka, vaikka päiväseltään kuten Helsinkiin, ja hyvää ruokaa saa kävelykadulta.



Jatkoimme aamulla matkaa kohti Hamningbergia. Tankkaamaan pysähtyessä saimme matkaseuraa kolmen pyörän koplasta Varsinais-Suomesta, olivat menossa Vuoreijaan. Sikäli mielenkiintoinen saari, että sinne mennään tunnelin kautta meren alta.

Sitten tullaankin mielenkiintoiseen asiaan, nimittäin sivutuulella ajamiseen suoralla tiellä 45 asteen kulmassa. Mereltä puhaltava tuuli oli todella navakka ja oli koomista ajaa 80km/h lähes suoralla tiellä kuin kaarteessa vasen jalkatappi lähes asfaltissa, ja vielä 60km. Tie Hamningbergiin oli kuin jostain Uudesta Seelannista, tie Tylypahkaan tai Hornan tuuttiin. Kapea ja mutkainen, tien vieressä jyrkkiä ja teräviä kivipaaseja ja välillä meri hipoi kyynärpäitä. Tuli Juicekin mieleen norjalaispaitoineen. Suosittelen!



Päätin jo matkalla omassa kypärässäni, että Hamningbergissa uimaan jäämereen ja niin käytiin. Ilma oli +6 ja vesi noin 5cm, hieno kokemus!



Hamningberg on idyllinen pieni kalastajakylä, ja jotain historiaakin paikalla on, mutta turskan kielen puutteessa jäi selvittämättä mikä, käymisen arvoinen paikka kuitenkin.



Matka jatkui kohti Tenoa, missä yövyimme 120 euron kahden tähden hotellissa lohen sekaisissa tunnelmissa.

Aamulla keula kohti pohjoista ja täytyy sanoa, että oli mukava ajella Norjan lähes tyhjiällä tiellä. Oli vain muutama suomalainen ja norjalainen karavaanari, jotka nekään eivät aiheuttaneet ruuhkia. Jos Suomen puolella aiemmin väistelimme sadealueita, niin täällä ilma oli selkeä +20. Maisemista ja ilmasta tuli mieleen Gardajärvi.

Tiet olivat hieman huonommat, eivät toisin meille, mutta P-paikalle pysähtyessämme tuli siinä olleen matkailuauton emäntä jut-



telemaan ja sanoi, että "on tämä yhtä tuskaa ajella 50km/h ja yhtä höykytystä". Kysyimme "miten niin muka?" Totesi, siihen että: "joo-o, olispa meilläkin moottoripyörä".

Sillai kai, kiitimme juttelusta ja kuvaamisesta ja lähdimme kohti Nordkappia.

Jos Nordkappissa on sumua, niin ilma voi kuulemma kirkastua hetkessä. Meillä ei ollut sumua, +20 ja aurinkoista.



Yövyimme Nordkappissa läheisellä leirintäalueella ja kävimme paikallisen kalastajan kanssa katselemassa Nordkappia mereltä käsin, oli hienot maisemat, vaikka valaita ei nähtykään.



Nordkappista 5km alaspäin tultaessa kääntyy pistotie Gjesvaeriin, mistä on upeat maisemat Nordkappiin.



Kaikki hyvä loppuu aikanaan, kuten tämänkin reissu. Vielä oli kuitenkin matkaa kartalla alaspäin, Altan kautta Koutokeinoon. Alkupätkä Altasta on todella hieno tie kapean vuonon pohjalla. Sen jälkeen tie Kokkolaan olikin kuin tasaisen tympeää talviaikaa seuraavaa ajokautta odotellessa.

Näin tuli taas yksi uusi reissu kokemuskarttaan, ja jäi vielä osa pohjoista seuraavaan reissuun.

Kiitos kaikille jutun lukemisesta, haastan teidät samoille apajille elämyksiä kokemaan! 🇳🇴

Blue Knights Finland 1 - The 15th Northern meeting

2.-4.10.2020 Nurmee, Hyvärilän Nuorisokeskus

Teksti ja kuvat **WALTSU, IDÄN KOUKKU**

Lokakuun alussa Blue Knightit oli kutsuttu syysmiitinkiin Nurmekseen. Tapahtuma vietettiin juhluvuoden johdosta hyvissä puitteissa ja paikalle odoteltiin toki vieläkin runsaampaa osanottoa. Liekö korona yhtenä osasyynä, ettei aiempiin tilaisuuksiin osallistuneita kasvoja Idän tapahtumassa juurikaan nähty.

Tapahtumaan saapuikin tällä kertaa Etelä-Suomesta parikin moottoripyörää, kuten motoristitapahtumaan ruukataan tulla - hehe.. Perjantaina majoituttiin ja meitä varten oli varattu Hyvärilän "miljoonasauna". Saunalla viihdyttiin ja turistiin.

Historiaa ja enduroa

Lauantaina seurueemme lisäytyi "kotilolla" ja parilla koiralla. Tutustuimme joukolla aivan Nurmeksen kaupungin äärellä olevaan entisöityyn salpalinjan pesäkkeeseen ja entisen varuskunnan muistoksi asetettuun muistomerkkiin, Nurmeksen Porokylän tuhoutuneen kirkon raunioihin. Samalla Porokylän kaupunginosan nimen synty avautui myös "melkein" paikkakuntalaisille yleistiedon lisäämiseksi. Sitten ajoimme idän ankkurin First Lady'n ohjeiden mukaisesti tapahtuman enduro-osion mennäksemme Nurmeksen entisen sairaalan muistomerkille, jossa pommituksissa kuolleille on asetettu oma muistomerkki. Lopuksi vierailimme Sankarihautausmaalla tutustuen sen historialliseen antiin.

Motoristi-pr:ää parhaimmillaan

Sattumalta paikalla oli myös toisen toimijan esittelytilaisuus apu- ja liikuntavälineistä liikuntarajoitteisille, joihin avautui mahdollisuus tutustua. Saimme osaltamme osoittaa "suurelle yleisölle" myös liivillisten motoristien olevan ihan jees-porukkaa ehkä karskin ulkoasun alla. Empipä joku ennen tutustumistamme, että "mitähän porukkaa noi on, kun on liivejä, moottoripyöriä ja susikoiria?" Onneksi empijä sai meistä kuitenkin ilmeisen positiivisen kuvan. (Oli paikalla myös pari pienempääkin koiraa...)

Spelejä, puheita ja musiikkia kodassa

Iltaa kohti tunnelmaa viriteltiin Waltsu-sedän perinteisillä "speleillä" pisteitä kahmien. Illanviettoon menimme meille varattuun kotaan, jossa takan loisteessa vietimme sitten iltaa Director 3 Joken musiikkitarjontaa kuunnellen ja turisten. Aluksi muuten tilaisuuttamme kävi tervehtämässä Hyvärilän henkilökunnan edustaja ja sitten siirryimme Idän ankkuri Waltsun puolituntisen puheen jälkeen Presidentti Arin osioon. BK Finland 1. luovutti tilaisuuden järjestäjille Waltsulle ja Lexalle hienot lasitaulut kiitokseksi tapahtumasta. Pidettyämme seremoniat nautimme "grillmeister" Villen paistamia pihvejä ja makkaraa sopivan juoman kera.

Ilma ja puitteet olivat mitä mahtavimmat! Yhdessäolo ja harvoin tavatut ystävät olivat tapahtuman parasta antia! Nähdään taas... OOOO...SOOO....🐼



*Kiitos lehden lukijoille
kuluneesta vuodesta*

*Hyvää ja Rauhallista
Joulua!*



A1-kortti opetusluvalla vaatii sitoutumista sekä opettajalta että oppilaalta

Teksti ja kuvat **NIKO MARONEN**

Moottoripyöräily on perheessämme varsin suosussa osassa kesän harrastuksia. Perhe on aina, kun mahdollista mukana moottoripyöräreissuilla. Tästä elämäntavasta jää myös jälkikasvulle halu jatkaa harrastusta, varsinkin kun ikää on karttunut riittävästi. Oli siis luonnollista, että poikani Rasmus on innostunut moottoripyöräilystä.

Projekti alkoi pyörän hankinnalla

Vuosi sitten syksyllä aloimme kartoittaa eri vaihtoehtoja kevytmoottoripyörämarkkinoilla. Tietyt ennakkokriteerit rajasivat pyörävalikoimaa huomattavasti: riittävän iso, hyvä matkapyörä, toimii niin soralla kuin asfaltilla. Harkinnan jälkeen pyöräksi valikoitui Honda Varadero 125CC, oman pyöräni pikkusisko. Markkinoilla kyseinen pyörä liikkui todella nopeasti, eikä sopivaa ehdokasta heti löytynyt. Eräässä seminaarissa tuli työkaverin kanssa

asiasta juttua ja kävi ilmi, että hänellä olisi myynnissä juuri kyseinen pyörä. Marraskuun 28. päivä vuokrapakettiauto suuntasi kohti Suomussalmelta jo keväisestä Lappeenrannasta. Suomussalmella oli vielä täysi talvi, joten koeajot jäivät suorittamatta, mutta pyörästä näki että se on hyvässä kunnossa. Uusi perheenjäsen sekä hymyilevä poika kyydissä oli helppo lasketella takaisin etelän lämpöön.

Ennen ajoharjoittelua

A1 opetusluvan saa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin opetettava täyttää 16 vuotta. Kun tämä tuli huhtikuussa täyteen, luvan saaminen oli helppoa. Henkilöllisyyden todistaminen, maksu tiskille ja opetuslupa käteen. Ennen varsinaista ajoharjoittelua, tuli Rasmuksen suorittaa vielä ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (EAS). Onneksi korona-aikana monet autokoulut tarjosivat tätä etäopiskeluna, minkä Rasmus suoritti yhdessä illassa.

Opettamista edesauttoi suuresti edellisenä vuonna käymäni Liikenneturvan järjestämä Ennakoivan ajamisen kouluttajakurssi (MPEAK®). Olin etukäteen tehnyt opetus-suunnitelman, mitä, milloin ja miten eri asioita Rasmukselle opetan.

1) Liikkeellelähtötarkastus

- a. Renkaiden kunto
- b. Jarrut
- c. Valot ja vilkut
- d. Pyörän yleiskunto

2) Hidasajo

- a. Pyörän hallinta
- b. Jarrun, kaasun ja katseen yhteiskäyttö
- c. Pyörän kääntösaiteen oivaltaminen

3) Liikennetilanteet

- a. Kaupungissa
- b. Maantiellä matka-ajossa
- c. Soratiellä

 Rasmus, minä ja Rilla lähdössä ensimmäiselle harjoitustunnille





10 Käsittelykoeharjoittelua Raja- ja merivartiokoulun Immolan ajoharjoitteluradalla.

4) Häätätilanteet

- a. Väistöt
- b. Jarrutukset
- c. Onnettomuuden seuraamusten lieventäminen: ajovarusteet

5) Ennakoiva ajaminen

- a. Ajatusmaailman luominen: tulevien tilanteiden tunnistamista, riskien tunnistamista sekä välttämistä omaa toimintaa muuttamalla
- b. Ajolinjat
- c. Näe ja tule nähdyksi

6) Käsittelykoeharjoittelu

Vaikka opetusluvalla opettaminen tähtää teoria- ja käsittelykokeen läpäisemiseen, oma ajatusmaailma lähtee siitä, että opetan Rasmusta liikennettä ja elämää varten, en käsittelykoetta varten. Perusteiden ollessa kunnossa, pystytään rakentamaan käsittelykoeharjoitukset luontaiseksi osaksi oppimistapahtumaa.

Ajoharjoittelu alkuun parkkipaikalta

Ensimmäinen harjoituskerta tapahtui paikallisen marketin parkkipaikalla hidasajon merkeissä. Kypäräpuhelimella oli hyvä antaa

vinkkejä ja palautetta. Pian siirryttiinkin jo hakemaan kokemusta liikennetilanteista kaupungissa ja maanteillä. Noin kuukauden lähes päivittäisen harjoittelun jälkeen kävimme ajamassa ensimmäisen pidemmän ajolenkin: Lappeenranta – Parikkala – Savonlinna-Imatra. Sopivasti yhdistettynä mutkapätkää, soraä ja mahtavia maisemia.

Kesän aikana Rasmus päivitti pyöräänsä vaihtamalla äänenvaimentimen, vaihtamalla isomman visiirin sekä asentamalla kahvanlämmittimet. Ennen varsinaista käsittelykoetta kävimme vielä koko perheen voimin Blue Knights Finland I:n päättöpähtymässä Virroilla. Kaiken kaikkiaan harjoittelukilometrejä ennen käsittelykoetta ja inssiä tuli yli 7000 km. Häätätilanteita sekä käsittelykoetta harjoiteltiin 12 kertaa. Teoria-, käsittelykoe sekä inssi menivät Rasmukselta ensimmäisellä kerralla läpi ja tyytyväinen A1-ajokortin omistaja on ajanut sen jälkeen itsenäisesti 6000 km.

Sitoutuminen ja kouluttajaosaamisen onnistumisen edellytyksinä

Opetuslupa on erinomainen tapa hankkia ajokortti, mutta vain jos molemmat ovat sitoutuneet asiaan. Itseä auttoi opettajana valtavasti suoritettu Ennakoivan ajamisen kou-

Mitä kaikki maksoi?

Opetuslupa	30 €
EAS	60 €
Ajokorttilupa	50 €
Teoriakoe	35 €
Ajokorttilupa	35 €
Käsittelykoe ja Inssi	65 €
Yhteensä:	275 €

luttajakurssi. Ilman mitään vastaavaa taustaa en suosittele opetuslupakorttia suoraan, vaan kannattaa käyttää hyväksi ainakin osittain ammattilaisia ajotuntien muodossa. Toimiva ja häiriötön kommunikaatio opettavan ja opettajan välillä on turvattava. Nykyisin laadukkaat kypäräpuhelimet mahdollistavat tämän varsin helposti. Ensi keväänä kerrataan kaikki opittu ja lisätään vähän uusia elementtejä. Toivottavasti koronasulut helpottavat ja pystymme järjestämään ruosteenpoistotapahtuman suunnitellusti. Täällä Rasmus on taatusti mukana, sekä perheen seuraava motoristi Rilla! 🇫🇮



10 Pyörän siirrossa säilytyksestä oli käytettävä mielikuvitusta



 Yamaha Niken

20-luvun pyörillä uudelle vuosikymmenelle osa 2

Teksti ja kuvat **MIKKO SALO**

Ajokausi alkaa olla jo lähes kaikilla päätöksessä tämän vuoden osalta, niin myös koeajot. Kesän testatuista pyöristä eivät kaikki mahtuneet edelliseen numeroon ja vielä syyskuunkin löytänyt muutama mielenkiintoinen pyörä maisteihin. Yksi on jo hieman vanhempaa mallia, mutta varmasti erikoinen. Toinen on uutukainen, joka pääsi Suomessa nähtäville vasta 19. syyskuuta.

Tässä kohtaa on mielestäni kuitenkin hyvä kiittää näiden koeajojen mahdollistaneita paikallisia moottoripyöräliikkeitä, sillä ilman hyvää yhteistyötä ja pientä pilkettä silmäkulmassa ei näitä koeajoja olisi läheskään näin mukavaa ja helppoa ajella. Suuret kiitokset

siis TK-Biketeam Raisio ja Hannu Blomroos, Bike & Boat World – Turku ja Petri Romu, Harley-Davidson Turku ja Jani Lehmuslehto sekä Yamaha Center Turku ja Masa Helevaara.

Yamaha Niken ja Niken GT(2019)

Pyörä näyttää rollaattorin esikartanolta, mutta pyörä on siis kuten kaksipyöräinen eli ei pysy pystyssä ilman tukea. Kyseessä on siis Yamahan vuonna 2018 lanseeraama uutuus. Raidelvevyydeltään pyörä on niin kapea, että se luokitellaan moottoripyöräksi eikä kolmipyöräksi. Pyörässä on Ackermann-keularakenne ja se sallii 45 asteen kallistuksen. Moottori on vajaa 900-kuutiainen ja tehoa on 115hv, painoa pyörällä on vajaa 270 kg.

Ohjaamoon kiipeämisen jälkeen, kunhan silmä tottui tuohon valtavan laajaan keulaan, istuma-asento oli erittäin hyvä. Hieman vaatii pohjakaasua ja sitten menoksi. Quick-shifter-vaihteavustin mahdollistaa vaihteen käytön ilman kytkintä, mutta se toimii vain ylöspäin. Pyörän päällä istui tosi mielikseen ja käsittämättömän vaikutuksen antoi tuo uusi keula. Tuntui, että itseltä loppui kantti kallistuksissa kesken. Niken ottaa hienosti vastaan nämä nykyiset, järjettömän kurjat suomalaiset päällystetyt tiet. Ohjaus on todella tarkka ja tunnokas, hieman toki pyörän paino ja keulan yläpainoisuus verottavat hauskuutta. Jos jotain kriittistä pitää tästä kertoa, niin tulihan sitä muutaman kerran taas paineltua tööttä turhan päiten. Perusmalliin verrattuna GT -malli on varusteltu matkakäyttöä varten,



Yamaha Niken GT

siinä on korkeampi pleksi, kahvalämpöparit, parempi jakkara ja kassit. Pyörästä löytyy myös vakionopeudensäädin.

BMW R18 First Edition

Edellisessä numerossa maisteissa oli iskutilavuudeltaan maailman suurin tuotantomoottoripyörä. Tällä kertaa kyseessä on pyörä, jossa on kaikkien aikojen suurin sarjavalmisteen kaksisylinterinen boxerimoottori. Iskutilavuus on huikeat 1802 kuutiosenttimetriä! Ja perinteitä kunnioittaen jäähdytyksen hoitavat ilma ja öljy. Kuusivaihteisen vaihteiston jatkeena on hyvin harvoin moottoripyörässä nähty avoin kardaaniveto, jossa siis kardaaniakseli on näkyvillä. Niin ja pyörästä löytyy myös peruutusvaihte. Pyörän esikuvina ovat toimineet 1936 vuosimallin BMW R5 sekä sodan jälkeinen BMW R5 ½ vuodelta 1950.

Ensivaikutelma pyörästä on todella mielenkiintoinen, sivulle sojottavat sylinterit näyttävät todella massiivisilta. Sinänsä matalaan customiin on helppo kyllä nousta. Sitten pieni varoituksen sana – varsin leveästä ohjaustangosta on syytä pitää todella tukevasti kiinni ja jalat kunnolla maassa, ennen kuin painaa starttinappia. Nimittäin koko pyörä heilahtaa voimakkaasti ja terävästi vasemmalle käynnistyessään. Liikkeelle Bemari lähtee rauhallisesti. Kytinkahva on leveä ja vaihteet on vähän kuin sporttipyörässä, tosin itselläni ei aluksi tahtonut oikein vapaa löytyä, mutta ajon edetessä alkoi tämäkin juttu sujua. Tehoa pyörästä löytyy 91hv ja vääntöä isosta koneesta löytyy yli 150 Nm ja se on käytössä valmistajan mukaan kierrosalueilla 2000-4000. Eli pyörä jyskyttää kuutosvaihteella tasaista viittäkymppiä, vaikka kaasua ei koske lainkaan. Painoa tällä linjakkaalla kaunottarella on lähes 350kg.

Ajossa pyörä tuntui mukavalta, kun pienen totuttelun jälkeen sitä ohjaili erilaisissa maisemissa leveän ohjaustangon takaa. Pintakaasulla pyörä on lähes värinätön mutta kaasua reilummin avatessa värinöitä löytyy sen verran, että peilit sumenevat, kuten myös mittari ja tärinät tuntuvat myös ahterissa.

Ajomoodeja löytyy kolme (Rain, Roll ja Rock) ja ne on kohtuullisen helposti valittavissa myös ajon aikana, kytkimellä kuitaten. Itse koin ajomoodin Rock kaikkein mukavimmaksi, tällöin kaasuvaste oli mielestäni paras, eikä kuminauhamaisuutta ilmene lainkaan. Muutenkin pyörän vaihteisto, jarrut ja jousitus ovat kuin sporttipyörästä.

Ensimmäiset pyörät on erikoisvarusteltu. First Edition -pyörien varustukseen kuuluu mm. double pinstripe -maalaukset tankissa



Rock Rock



BMW R18



R18 Kardaani

ja takalokasuojassa sekä hyvin paljon erilaisia kromattuja osia. R18:n vakiovarustelu puolestaan kattaa mm. moottorijarrun säätömahdollisuuden, hätäjarruavustimen, kolme ajomoodia sekä viiden vuoden tehdastakuun. Hienoa oli päästä ensimmäisten (mittarissa oli 39 km) joukossa tätä pyörää testaamaan ja "vanhaa" kaunotarta kunnioittaen asusteet olivat myös sen mukaiset - Rock'N Roll!

Honda CRF1100L Africa Twin

Tämän vuoden malli on kokenut varsin mittavan päivityksen aikaisempaan malliin verrattuna, mm. runkoa on kevennetty ja moottorin kokoa kasvatettu. Tämä näkyy suorituskyvyn parantumisena. Lisäksi ajonhallintayksikkö mittaa nykyisin kiihtyvyyksiä kuudella eri akselilla. Uutuutena löytyy kaarre ABS, keulimisen ja takapäin nousun esto. Tämän kaiken kruunaa 6,5 tuuman väri TFT -kosketusnäyttö. Tehoa löytyy nykyisestä versiosta 102hp ja vääntöäkin 105Nm, painoa on ajokunnossa reilu 220kg. Pyörästä on myös saatavana automaattivaihteinen DCT -versio sekä Adventure Sports, jossa on hieman isommat katteet.



Honda CRF1100L Africa Twin

Kyytiin kiipeämisen jälkeen ajoasento on ihan hyvä ja jalatkin ylettävät tällaisella 180-senttisellä vielä maahan. Ohjaustanko on mielestäni juuri oikean levyinen tämän kaltaiseen pyörään. Kaksimukisen pyörän "rytkyttelyyn" kun taas tottui, niin meno oli oikeinkin leppoisaa. Kohtuullisen pienestä painosta johtuen pyörää on kiva käsitellä ja pyöritellä vaikka kaupunkiajossa. Reippaampivahtinen mutkapätkä antoi myös samanlaisen tuntuman, pyörää oli mukava viedä mutkasta toiseen. Pienen pätkän pääsin

”Pyörässä on mahtava suorituskyky ja persoonallisuus”

ajelemaan myös hiekkatiellä ja sielläkin ajokki tuntui menevän mukavasti. Varsin matalaa visiiriä ei meikäläisen kokoinen saanut suojaamaan kypärämelulta. Toinen asia, mikä jäi hieman kaivelemaan, oli vasemman käden valtava nappiviidakko, kun ei sattunut kypärän HUD -näytössä olemaan käyttöohjeita. Siinä tuli muutama kerta tottuttua, että äh – eiku...

Koeajon perusteella muodostui itselleni käsitys, että kovasti on pyörä kehittynyt edellisestä mallista, joka sekään ei ollut millään lailla huono.

Indian FTR 1200 S Race-Replica

Acran putkilla varustettu kilparatapyörän pohjalta suunniteltu herkkupala. Pyörää piti jo viime vuonna kokeilla, mutta tuli vasta tänä vuonna kokeiltavaksi Turkuun. 1200 kuutiota 115 Nm vääntöä ja tehojakin (123hp) tuntui piisaavan reilun 300kg:n liikuttamiseen (pyörä 231kg ja kuski). Pyörä on varustettu neliväri tft -kosketusnäyttöpaneelilla, joka toimii myös hanskat kädessä.

Pyörässä on mahtava suorituskyky ja persoonallisuus. Pyörä tuntuu ja onkin samankaltaisiin naapureihin verrattuna varsin kookas. Liikkeelle lähdettäessä ykkönen tuntuu aika lyhkäiseltä, mutta eipä se haittaa ja kuuluu pyörän luonteeseen ja kivahan noita vaihteita

on vaihdella reippaaseenkin tahtiin. Pitkästä akselivälisestä johtuen pyörää pitää selkeästi vastaohjata mutkapätkillä ja eipä satulajumpastakaan ole haittaa. Meikäläisen mittaiselle ajoasento on oikein mukava. Miinuspuolelle muuten mahtavasta pelistä jää eittämättä pieni tankkitilavuus (vain 13 litraa) eli toimintasäde on kovin vaatimaton, mutta eihän sitä tällaisilla lyhkäisillä maisteilla huomaa. Mukavaa on tätä pyörää koeajaa.

Kawasaki Z900

Tämän vuoden Zeta 900:een on tehty paljon uudistuksia, tehoa on 125hp ja pyörässä on ajomoodit, joissa huomaa kyllä erot esim. kaasun vasteeseen. Ajoasento on ihan ok, hieman eteen nojaava ja polvikulma jyrkähkö pyörän luonteeseen sopiva. Löysin kuitenkin itselleni ihan hyvän ajoasennon. Pyörän kahvoissa napit löytyivät ihan oikeilta paikoilta, kuten myös polkimet alakerrassa. Ohjaamoa koristava väri-TFT on todella selkeä paitsi, että joku eco -valo syttyi ja sammui itseksensä (tarkoitus ei selvinnyt).

Pyörä lähtee vaikka tyhjäkäynnillä liikenteeseen ja vetoa riittää hienosti koko ajan, isoilla kierroksilla on jonkin verran häiritseviä värinöitä. Mutkiin tultaessa pyörä selkeästi antaa ymmärtää, että voisi mennä huomattavasti tiukemminkin eli kääntyy mutkiin todella hienosti. Mukavista murinoista tässä pyörässä



Kawasaki Z900

huolehti tuttu Acra ja toinenkin hauska piirre pyörästä löytyi. Nimittäin rekisterikilpi. Oli kohan se sattumaa vai harkittua, että sieltä löytyi erästä soitinrautalogoa käyttävän tehtaan mallimerkki, joka muistutti meikäläistä omasta tukankuivaajastani (tyttären käyttämä nimi pyörästä). Kawasta jäi todella positiivinen vaikutelma, kun vertasin sitä edelliseen ajamaani 2018 vuosimallin Z900:een.

BMW S 1000 XR

Tälle vuodelle uusittu isompi XR ja tehoa on kasvatettu 160 hevosvoimaan ja vääntö 112Nm:iin. Tässä, kuten pikkuveljessäkin asento on tiivis ja jalkatapid varsin korkealla, no sillähän sitten pystyy kallistelemaan mukavasti. Jarrut tuntuvat tosi tehokkailta ja etujarrun sormista riittää yksi tarvittavan jarruvoiman saamiseksi normaalitilanteissa. Jousituksen elektronisen säädön huomaa hienosti, mutta maantiessä olevat ns. pitkät heitot saavat pyörän aina töyssyn jälkeen hieman jälkikeinahtamaan. Shifteri toimii kumpaankin suuntaan ja on hyvin sivistyneen oloinen, vaihteiden välistä nykäystä ei



Indian FTR 2



BMW 1000XR

juurikaan tunnu. Pleksiä en tässä saanut säädettyä mieleisekseni. Mittarinäytöt ovat kyllä näissä nykyisissä pyörissä varsin informatiivisia ja löytyy mieleinen näyttö, nyt käytin sport-näyttöä. Pyörässä myös avaimeton sytytys ja muistin jopa palauttaa avaimenkin. Lopputulemana on hieno pyörä hyvillä ominaisuuksilla.

BMW S 900 XR

Tänä vuonna sai BMW S 1000XR pikkuveljen. Koneena tässä on pikkugessun mylly, jota on hieman kasvatettu ja tehot nostettu 105 heposeen. Tämä pyörä oli varustettu myös shifterillä, jota käytettäessä tuli takapenkiltä kommentti, että meno on nykivää. Pyörä oli hiukkasan ahtaan oloinen eli tiivis. Tämä johtui osittain varmaankin siitä, että pyörässä istutaan yhdessä kohtaa ja paikkaa ei voi juurikaan liu'uttaa. Pyörä oli ihan mukava ajella kaikin puolin. Pieninä miinuksina on mielestäni pleksi, jota en saanut tässäkään pyörässä mieleiseeni asentoon ja vilkun kytkin on mielestäni tunnoton, toki palautus on selkeä. Takapenkkiäinen totesi koeajon jälkeen, että liian korkea, äiti ei tykkää.



BMW F 900 XR

Honda CB1000R



Triumph Tiger 900GT

Reippaampivauhtisessa kaarreaajossa pitkä jousitus painuu kasaan ja ohjaus ei ole niin herkkä, mutta toisaalta taas tuntuu, että jousivoima lähettää kaarteesta pyörän taas kohti seuraavaa mutkaa varsin kivasti. Liekö tämä sitten kesäkauden carvingia. En päässyt tätä pinnavanteista vesseliä kokeilemaan kuin päällystetyllä tiellä mutta uskon, että on hieno peli myös, kun päällyste loppuu.

Honda CB1000R Neo Sport Café

Pyörähän on jo muutaman vuoden ollut markkinoilla, mutta itselleni tarjoutui vasta nyt tilaisuus päästä tätä kokeilemaan. Nyt ajamani pyörä oli vuosimallia 2019. Tehoa tästä löytyy 145hp ja vääntöä 104 Nm ja pyörä painaa 212kg ajokunnossa, joten varsin on pirtsakka cafe raaseri. Muutenkin pyörän ominaisuudet nelimäntäisine radiaalijarruineen ja luistokytkimineen kertovat hyvästä suorituskyvystä.

No niin, kyytiin ja menoksi. Konttorissa on kaikki kohdallaan, "namiskukkelit ja vimpstaakit" löytyvät kohtuullisen helposti, ainahan toki on pieniä eroavaisuuksia eri pyörissä. Ajoasento on aika pysty ja yllättävän väljä, meikäläisenkin mahtui ihan mukavasti jakkaralle. Kaasu on "fly by wire" eli sähköinen ja siis täysin viiveetön. Valittavia ajomoodeja löytyy neljä. Pyörästä löytyy myös vaihdeavustin. Maksimitehot löytyvät tällaisissa yleensä sieltä jostain kauhean korkealta, joten eipä niitä juuri tule kokeiltua. Kaupungissa cafe raaseri oli erittäin näppärä ja reipasvauhtisessa mutkakurvailussa maantiellä pyörä kulki nästä ja sitä oli kiva ajella ja ajosta jäi rento fiilis. 🍷

Triumph Tiger 900Gt Rally Pro

Ensimmäisenä tuli mieleen pyörän pitkäjoustoisuus (240mm), kun sitä ensimmäisiä kertoja joutui enempi jarruttelemaan. 800 tiikeriin verrattuna äänimailma on selkeästi muuttunut karkeammaksi murinaksi, mikä johtuu muutetusta sytytysjärjestyksestä. Tällä keinoin on saatu vahvempi ala- ja keskikierrosten vääntö. Tehoa pyörästä löytyy 95hp ja vääntöä 87Nm. Ajomoodeja on 5 ja shifteri kumpaankin suuntaan. Shifteri oli Bemarin XR 1000 verrattuna selkeästi erilainen ja jokainen vaihteen vaihto tuntui selkeänä nykyksenä, jolloin tietyissä olosuhteissa tuli käytettyä kytkintä. Ajoasento löytyi helposti ja tuntui oikein mukavalta. Ergometria kahvojen nappuloiden ja valitsimien suhteen oli mielestäni hyvä, esim. ajomoodin valinta tehtiin vasemmalla kädellä eikä oikealla, kuten Bemun 1000 XR:ssä.

