

# **MMAAF**

**Jäsenkirje 1/2009**

Huom! Sisältää vuosikokouskutsun.



## Sisällysluettelo

Vuosikokouskutsu.....	3
Vuosikokouksen esityslista.....	3
Toimintakertomus 2008.....	4
Toimintasuunnitelma 2009.....	7
Autoverolain muutos.....	8
MMAF:n hallituksen jäsenten rakentelukokemuksia.....	9
ADHD pudottaa rappauksetkin seinistä.....	9
Chopper project by MMAF Webmaster.....	10
Apinakiikkua ja tarpeeksi pitkä chopper.....	11
Kankea Climax.....	11
Tämä tarina on tosi.....	12
Tarina.....	12
Veronkiertoa? Kehätiellä ruuhka-aikana.....	13
Syksyn viimeinen.....	14
Savonia Chopper julkaistaan.....	15



**HELSINKI  
BIKE  
SHOW**  
13.6.2009, 11-16 Kaivopuisto

## Terveisiä jäsenkirjurilta

Kuntaliitokset ovat muuttaneet monen katuosoitetta. Onhan sinun osoitetietosi ajan tasalla myös MMAF:n rekisterissä?

Voit päivittää tietosi postitse PL 115, 00511 Helsinki tai sähköisesti [jaskenkirjuri@mmaf.fi](mailto:jaskenkirjuri@mmaf.fi) tai [www.mmaf.fi/jaskenrekisteri](http://www.mmaf.fi/jaskenrekisteri)



# VUOSIKOKOUSKUTSU

Kutsu yhdistyksen sääntömääräiseen vuosikokoukseen 31.1.2009.

Aika: lauantaina 31.1.2009 klo 14.00

Paikka: Helsingin Messukeskus, Halli 2:n sosiaalitila

Kokoontuminen MMAF:n osastolla klo 13.45

Lisätietoja MP-näyttelyn aikana MMAF:n osastolta 4d11.

## Vuosikokouksen esityslista 31.1.2009

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen § 11 määräämät asiat.

- 1. Kokouksen avaus**  
Puheenjohtaja avaa kokouksen.
- 2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi ääntenlaskijaa**
- 3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**  
Hallituksen on kutsuttava yhdistyksen kokoukset koolle vähintään seitsemän vuorokautta ennen kokousta jäsenille postitettuihin kirjeillä, sähköpostilla tai alan lehdissä julkaistulla ilmoituksella. Lokakuun lopussa postitetussa jäsenkirjeessä oli ensimmäinen kutsu.
- 4. Hyväksytään kokouksen esityslista**
- 5. Esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja tilintarkastajien lausunto**  
Vuosikokouksen järjestelyjen takia lopullinen tilinpäätös on saatavilla vasta kokouksessa.
- 6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille**
- 7. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet**  
Hallitus esittää jäsen- ja kannatusjäsenmaksujen säilyttämistä ennallaan.
- 8. Valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet**  
Sääntöjen mukaan ”yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja 6 muuta varsinaista jäsentä sekä 3 varajäsentä. Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika”.  
Edellisessä vuosikokouksessa valittiin hallituksen varsinaisiksi jäseniksi Santtu Ahonen (puheenjohtaja), Jussi Katajainen (varapuheenjohtaja), Rami Yliniemi, Kai Tanninen, Veli Koskivirta, Jukka Rissanen ja Samuel Heikkinen. Varajäseniksi Teemu Lindfors, Timo Hurri ja Timo Mäki. Vuosikokous evästi hallitusta valitsemaan sihteerikseen hallituksen ulkopuolelta Niclas Hallgrenin.
- 9. Valitaan yksi tai kaksi tilintarkastajaa ja heille varatilintarkastajat**  
Edellisessä vuosikokouksessa valittiin varsinaiseksi tilintarkastajaksi Timo Muilu ja varatilintarkastajaksi Risto Sulin.
- 10. Kokouksen päättäminen**  
Mikäli yhdistyksen jäsen haluaa saada jonkin asian yhdistyksen vuosikokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokoukseen.

# MMAF ry:n toimintakertomus 2008

## Toiminnan tarkoitus

Vuonna 2005 yhdistyksen vuosikokous hyväksyi seuraavan kuvauksen toiminnan suuntaviivoiksi:

*Yhdistyksen tarkoituksena on edistää moottoripyörien rakenteluharrastusta. Moottoripyörien rakentamista ei tule rajoittaa enempää kuin on turvallisuuden ja ympäristön kannalta tarpeellista.*

*Viranomaisten perimiä kustannuksia, kuten katsastusmaksuja, veroja ja muita hallintokuluja tulee alentaa siten, että niistä ei tule kohtuuttomia kuluja harrastajalle. Moottoripyörien hankintaverottamisesta on luovuttava.*

*Oma- ja piensarjavalmisteilta sekä muunnelluilta moottoripyöriltä vaadittavien mittausten ja testien tulee olla kohtuullisia ja suoritettavissa Suomessa. Testeissä tarvittava tietotaito sekä laitteisto on oltava harrastajien ulottuvilla kohtuullisin kustannuksin.*

*MMAF pyrkii yhdistyksenä siihen, että sillä on käytettävissä valtakunnan paras tietotaito moottoripyörien muuntelun saralla.*

*Jäsenistölle tarjotaan tilaisuuksia ja paikkoja vaihtaa kokemuksia ja osaamista. Tällaisia voivat esimerkiksi olla jäsenille tarjotut www-sivut ja keskustelupalstat, näyttelyt, sekä jäsenistön ylläpitämä testaus- tai muu rakenteluun liittyvä palvelu.*

*MMAF kerää tietoa muunneltuja moottoripyöriä koskevasta viranomaistoiminnasta ja ajaa harrastajien etua vuorovaikutuksessa viranomaisten kanssa. Harrastajien yleisen edun nimissä MMAF voi halutessaan antaa myös konkreettista oikeusapua.*

*MMAF toimii yhteistyössä muiden alan järjestöjen kanssa. MMAF on Suomen Motoristit ry:n, eli SMOTO:n jäsenyhdistys.*

Hallitus on edelleen pyrkinyt seuraamaan toimintansa ohjeena näitä periaatteita. Helmikuun 2008 vuosikokouksessa yhdistyksen jäsenistö asetti kuluvaan kauden päätavoitteeksi viranomaisyhteistyön jatkamisen, tutkimus- ja tarkastustoiminnan jatkokehittämisen, jäsenpalvelujen-, tiedotus- ja näyttelytoiminnan jatkamisen sekä yhdistyksen taloudellisen tilanteen vakauttamisen.

## Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

Ajoneuvohallintokeskuksen johtaman vaihtoehtoisia teknisiä hyväksyntävaatimuksia ja testausmenettelyjä käsittelevän työryhmän loppuraportti, ns. APU-II -raportti julkaistiin heinäkuussa 2008. Työryhmän jäsenenä olivat AKE:n ja MMAF:n ohella katsastustoimipaikat, A-Testcenter sekä autoharrastajien edustajat. Työryhmän tarkoituksena oli valmistella voimassa olevassa lainsäädännössä edellytetyt kalliita testausmenettelyjä kevyempiä ja kustannustehokkaampia menettelyjä omavalmisteisten ja muutettujen moottoripyörien rekisteröinti- ja muutuskatsastuksia varten. MMAF:lla oli työryhmässä moottoripyörien osalta merkittävä ja aktiivinen

rooli tutkimustiedon tuottajana sekä kehittämisehdotusten valmistelijana. Viranomaisyhteistyön osalta tämän työryhmän työskentelyyn on käytetty selvästi eniten MMAF:n resursseja.

Raportin ehdotusten toteuttaminen edellyttää useita lainsäädäntömuutoksia. SMOTO:n toimeksiannosta MMAF on kirjoittanut lausunnon mm. raportin ehdotuksiin liittyvästä ajoneuvolain muutosehdotuksesta.

Lausuntoja on annettu vuoden aikana myös itse APU-II-raportista, EU:n moottoripyöriä koskevan tyyppihyväksyntädirektiivin uudistushankkeesta sekä määräaikaikatsastusten käyttöönottoa koskevasta ehdotuksesta. APU-II raportin ehdotusten toteuttamisen edistämiseksi MMAF on ollut useita kertoja kuultavana myös eduskunnassa. Tätä kirjoitettaessa näyttää siltä, että pääosa raportin ehdotuksista saadaan voimaan vuoden 2009 kuluessa.

Yhdistys on ollut esittelemässä ja kertomassa ajankohtaisia asioita Jurvassa 23.6. järjestetyssä Motoparlamentissa yhteistyössä SMOTO:n kanssa. Tilaisuuteen osallistui harrastajien kutumina kansanedustajia, tulli, AKE, tiehallinto ja poliisi. Motoparlamentin jälkeen MMAF:n puheenjohtaja osallistui kansanedustajien moottoripyöräkerhon, Mp Arkadian, järjestämään reilun viikon mittaiseen yhteisajoon Suomessa ja Ruotsissa.

Lainsäädännön kehittämistyön lisäksi MMAF on pitänyt palaveria poliisin kanssa Helsinki Bike Show:n (HBS) tiimoilta. MMAF:n työ ajoneuvoteknisten vaatimustenmukaisuuksien ääressä kantaa paremmin hedelmää, jos tärkeimmät sidosryhmät voivat löytää tapoja toimia yhteisymmärryksessä MMAF:n tavoitteiden kanssa.

Yhdistys on myös opastanut jäsenistöä liikennesakkojen valituksien käsittelyssä sekä avustanut selkeästi virheellisten tapausten eteenpäinviennissä. Yksi ennakkotapaus koskien ohjaustankoa ja rengastusta vietiin käräjäoikeuden kautta hovi-oikeuteen asti. MMAF toimi tapauksessa asiantuntijatoimistajana (ja tapaus voitti!).

## Silver Bullet omavalmistepilotti

Silver Bullet oli ajokauden 2008 käytössä Ajoneuvohallintokeskuksen MMAF:lle myöntämällä koenumerotodistuksella. Lisäksi Bullet oli viranomaisten ja kansanedustajien koeajettavissa kesällä järjestetyssä Motoparlamentissa Botnia Ringin radalla Jurvassa.

Silver Buletia ei ole tarkoitus viedä rekisteröitäväksi (vaikka se olisi mahdollista) ennen kuin APU-I:n ja APU-II:n ehdottamat lakimuutokset on saatu valmiiksi. Silver Bullet on toiminut näiden laki- ja asetusmuutosten teknisenä koekappaleena ja pilottina. Kun siis joskus näet Silver Bulletissa oikean rekisterikilven se tarkoittaa sitä, että omavalmisteiden rekisteröiminen on mahdollista kaikille harrastajille!

## Tutkimus- ja tarkastustoiminta

Lainsäädännön kehittämisen pohjaksi tarvittavaa tutkimustoimintaa on jatkettu vuoden 2008 aikana. Tutkimustoimin-

nan painopiste on ollut omavalmisteisten ja muutettujen moottoripyörien testaamiseen tarvittavan tietotaidon kehittämisessä. Suurin osa lainsäädännön kehittämistä varten tarpeellisesta tutkimustiedosta on APU II-raporttia varten hankittu ja dokumentoitu, mutta eräillä osa-alueilla tutkimustoimintaa on tarpeen jatkaa ja tietämystä syventää. Yhteistyö Savonia AMK:n Savonia Chopper-opetusprojektin kanssa tuottaa MMAF:n käyttöön mm. tietoa moottoripyörien runkojen lujuustarpeista, väsymiskestävyydestä ja suunnittelusta. Runkojen osalta tavoitteena on laatia suunnittelumallikirjasto, johon sisältyviä suunnittelumalleja noudattaen täysin omavalmisteisetkin rungot voitaisiin hyväksyä yksinkertaisia menettelymalleja noudattaen liikennekäyttöön.

Hallitus on vuodesta 2006 alkaen valmistellut MMAF:lle roolia omavalmisteisten ja muutettujen moottoripyörien teknisenä tarkastajana. Vuoden 2008 kuluessa tässä työssä on edistytty merkittävästi. APU-II-raportin ja siihen liittyvän ajoneuvolain muutosehdotuksen mukaan MMAF voisi vuoden 2009 aikana hakea lupaa toimia laissa määriteltynä ”hyväksyttynä asiantuntijana” ja kirjoittaa katsastajia sitovan todistuksen moottoripyörien tietyistä teknisistä vaatimuksista.

MMAF:n testattavia moottoripyöriä olisivat ensinnäkin omavalmisteet, joiden osalta testauspalvelu käsittää todistukset ajodynamiikan ja jarrujen toiminnasta ja nopeusmittarista. Toinen laajempi kohderyhmä ovat ajodynamiikan ja painojakauman osalta merkittävästi muutetut (akseliväliltään yli 2000 mm) moottoripyörät, joiden osalta testauspalvelu käsittää todistuksen ajodynamiikan ja jarrujen toiminnasta. Tarpeen vaatiessa MMAF tarjoaa myös pelkkää jarrutestiä esimerkiksi sellaisille ulkomailta tuoduille moottoripyörille, joille ei muualta ole saatavissa todistusta jarrujen vaatimustenmukaisuudesta.

### Jäsenpalvelut ja tiedotustoiminta

Vuonna 2008 jäsenistölle on lähetetty kolme jäsenkirjettä. Koko jäsenkunnalle lähetettävien kirjeiden lisäksi uusille jäsenille on lähetetty liittymisen yhteydessä jäsenkortti sekä tietopaketti yhdistyksen toiminnasta.

Yhdistyksen tärkeimmät tiedotuskanavat ovat olleet internetsivujen ja jäsenkirjeiden lisäksi MMAF-palstat Kopterilehdessä ja Bomber Magazinessa. Näiden lisäksi MMAF on julkaissut kirjoituksia muissa lehdissä kuten S-Moto. Helsinki Bike Show '08 noteerattiin useissa valtakunnallisissa ja paikallisissa medioissa, sekä ennakkouutisina että tilaisuuden jälkeen kuvien kera.

Vuoden 2008 aikana yhdistys otti käyttöön uuden jäsenrekisterisovelluksen. Samalla jäsenrekisterin pitäjä vaihtui.

### Näyttelytoiminta ja tapahtumat

Yhdistys osallistui aktiivisesti tapahtumiin ja näyttelyihin vuonna 2008.

MMAF:lla oli oma osastonsa MP messuilla helmikuun alkupäivinä. Osastolla oli yleisön ihmeteltävänä streetfighter skeneä edustanut Yamaha V-Max. Osastollamme kävi lukuisia harrastajia, viranomaisia sekä kansanedustajia keskustellessaan ajankohtaisten hankkeiden etenemisestä. Yhdistyksen vuosikokous pidettiin MP08-näyttelyn yhteydessä.



MMAF:lla oli laaja ja näyttävä osasto FHRA:n American Car Showssa Helsingin messukeskuksessa pääsiäisenä. Näyttely kesti totuttuun tapaan neljä päivää perjantaista maanantaihin ja osastolla vieraili runsaslukuisesti harrastajia ja muuta messuyleisöä.

Yhdistys vieraili myös Jyväskylässä Keski-Suomen mp-näyttelyssä omalla osastollansa.

MMAF:lla oli oma osastonsa myös Hot Rod & Rock Show:ssa Tampereella 26.–27.4. sekä Bike Expo näyttelyssä Forssassa 28.–29.6.

MMAF:n jo perinteiseksi muodostunut Helsinki Bike Show järjestettiin 14.6.2008 jo viidennen kerran. Näyttely järjestettiin toista kertaa yhteistyössä Aliens MC:n kanssa, paikka oli Helsingin Kaivopuistonrannassa kuten aikaisempinakin vuosina. Vaikka sää ei aivan loistava ollutkaan, näyttely keräsi ennätysmäärän moottoripyörillä saapuneita harrastajia ja tuhansia katsojia. Yleisöllä oli näyttelyalueelle vapaa pääsy. Varsinaisella näyttelyalueella oli reilu 100 moottoripyörää. Tämän lisäksi Kaivopuistossa nähtiin satoja toistaan hienompia ajopelejä. Edellisvuoden tapaan myös useat mediat noteerasivat tilaisuuden positiiviseen sävyyn. MMAF haluaa kiittää yhteistyökumppaneita. Päätös näyttelyn järjestämisestä 13.6.2009 yhdessä Alien MC:n kanssa on jo tehty.

MMAF käyttipuheenvuoron kummassakin vuoden 2008 Biker Meetingissä.

### Yhdistyksen ja hallituksen kokoukset

Yhdistyksen vuosikokous 2008 pidettiin 2.2.2008 (MP08-näyttelyn yhteydessä).

Vuosikokous valitsi yhdistykselle hallituksen; puheenjohtaja Santtu Ahonen, hallituksen varsinaiseksi jäseniksi; Jussi Kattainen (varapuheenjohtaja), Rami Yliniemi, Kai Tanninen, Veli Koskivirta, Jukka Rissanen ja Samuel Heikkinen. Varajäseniksi Teemu Lindfors, Timo Hurri ja Timo Mäki.

Vuosikokous evästi hallitusta valitsemaan sihteerikseen hallituksen ulkopuolelta Niclas Hallgrenin. Yhdistyksen kirjanpitäjänä on toiminut vanhaan tapaan Marja-Liisa Pitkonen. Jäsenkirjurina toimi alkuvuodesta Marika Lampinen ja syyskuusta eteenpäin Samuel Heikkinen.

Hallitus kokoontui toimintakaudellaan 2008 vuoden loppuun mennessä yhteensä 10 kertaa. Kokoukset olivat avoimia kaikille yhdistyksen jäsenille ja niistä tiedotettiin yhdistyksen www-sivuilla sekä jäsenkirjeissä.

### **MMAF tuotteet**

Vuoden 2008 aikana valmistui kerhokaupan valikoimaa täydentämään kankainen hihamerkki. Sen ohella paitoja ja huppareita on saatavilla web-kaupasta, sekä messutapahtumista.

Paitsi että yhdistys saa paidoista ja huppareista tuloja toimintansa ylläpitoon, ne tuovat myös paljon odotettuina ja toivotuina itsessäänkin lisäarvoa jäsenistölle. Samalla on ollut ilo huomata MMAF:n tarrojen näkyvyys lehdistössä esitellyissä rakennetuissa pyörissä.

### **Taloukatsaus**

Yhdistyksen toiminnan kasvaessa vanhan mallinen talousarvio todettiin talouden seurannan tarpeisiin toimimattomaksi jo keväällä. Edelliselle vuosikokoukselle esitetystä ja nyt siis ns. vanhan mallisessa talousarviossa kustannukset jaettiin tileille jolloin esim. HBS:n ja testausprojektin kuluja voitiin seurata vain yhden rivin könttäsommuna. Hallitus päätti keväällä muuttaa talousarvion ja talouden seurannan rakennetta niin, että perustetaan kustannuspaikat merkittävimmille projekteille jolloin eri projektien kulujen seuranta tarkentuu ja talousarvion ja toteuman mahdolliset erot tulevat selvemmin esiin. Tämän takia nyt vuosikokoukselle esitettävä vuoden 2008 talousarvio ja toteuma poikkeavat muodollisesti hiukan viime vuosikokoukselle esitetystä. Summiin ei siis ole kosketu mutta tarkkuutta on parannettu.

Tämä yhteenveto on kirjoitettu hallituksen taloukatsauksen 21.12.2008 perusteella. Muutamia pieniä kuluja on vielä kirjaamatta ja suuremmista kuluista Motoparlamentin (viranomaisyhteistyö) kulut ovat tässä vielä pelkkä arvio. Osa kuluista saattaa myös olla kirjattuna väärälle kustannuspaikalle,

tämä korjataan tilintarkastuksen yhteydessä tammikuun alussa. Näillä ei kuitenkaan pitäisi olla vaikutusta kokonaisuuteen. Lopullinen tilinpäätös on esillä vuosikokouksessa.

### **Tulot**

Jäsenmaksuja ja muita tuloja kertyi vuonna 2008 yhteensä 22553,-. Yhdistyksellä on jäsenmaksunsa maksaneita jäseniä 812, joilta yhdistys on saanut jäsenmaksuja 16240,-. Kannatusjäsenmaksujen tuotto on vuonna 2008 ollut 3540,-, kannatusjäseniä on 35 kappaletta. Muita tuloja on saatu krääsämyynnillä yhteensä 773,- sekä valtion avustuksena 2000,-.

Talousarviossa vuoden 2008 tuloiksi arveltiin 21000,-. Tuloja on kertynyt siis reilu 1500,- enemmän kuin mitä osattiin arvioida.

### **Menot**

Menojen suunnittelussa vuoden alussa osattiin ottaa huomioon kuluneen kauden aktiivinen näkyminen eri tilaisuuksissa, testaustoiminta ja viranomaisyhteistyö, joten suuria yllätyksiä ei tullut.

Suurimmat kuluerät ovat muodostaneet tutkimus- ja testaustoiminta, messut, painatuskulut, jakelu ja postitus sekä SMO-TO:n jäsenmaksu.

Testaustoimintaan kului noin 1300,-, talousarviossa varauduttiin kuitenkin noin 6000,- kuluihin. Testaustoiminnan budjetti oli siis reilusti ylijäämäinen, tämä johtuu lainsäädäntötyön ja aliprojektien odotettua hitaammasta etenemisestä. Tällä ei kuitenkaan ole suurta vaikutusta MMAF:n muuhun toimintaan, testaustoiminnan suunnitellaan olevan omavaraista eikä sen ei ole tarkoitus tuottaa voittoa tai kuluttaa MMAF:n resursseja.

MP08, ACS08 ja HBS08 maksoivat yhteensä noin 2500,- mikä on noin 1500,- vähemmän kuin talousarviossa oli arvioitu. Viranomaisyhteistyön osalta kuluja on noin 1000,-. Yhdistyksen tilikauden tulos osoittaa 5474,45 ylijäämää (vuonna 2007 tulos oli 5556,49 ylijäämäinen).

Kaiken kaikkiaan yhdistyksen taloustilanne näyttää hyvältä myös jatkoa ajatellen.

21.12.2008, MMAF Hallitus

# MMAF ry:n toimintasuunnitelma 2009

## Toiminnan tarkoitus ja tavoitteet

Vuosikokouksen 2005 hyväksymä lausuma on esitetty Toimintakertomuksessa 2008.

APU-tyon valmistuminen tulee muuttamaan MMAF:n toiminnan painopistettä taustalla tapahtuvasta lainsäädäntö- ja viranomaisyhteistyöstä nykyistä enemmän suoraan jäseniä palvelemaan toimintaan. Vuoden 2009 hallituksen tulee tätä vasten arvioida toiminnan tarkoituksen ja tavoitteiden päivittämisen tarvetta.

## Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

MMAF jatkaa yhteistyötä eduskunnan, liikenne- ja viestintäministeriön, ajoneuvohallinto-keskuksen, katsastustoimen, tullilaitoksen, poliisin ja muiden viranomaisten kanssa. Tavoitteena on saada monivuotinen työ APU-I1:n ja APU-II2:n osalta vihdoin päätökseen.

Vuonna 2009 komission valmisteleva 2- ja 3-pyöräisten puitedirektiivi tulee todennäköisesti olemaan työläimpiä hankkeita. Myös muita harrastukseemme vaikuttavia lainsäädäntöhankkeita nousee tasaisin väliajoin esiin ja vastaamme niihin tarpeen mukaan.

## Tutkimus- ja tarkastustoiminnan jatkokehittäminen

Moottoripyörien teknisiä vaatimuksia koskevaa tutkimustoimintaa jatketaan toimintavuonna 2009. Työtä tehdään yhteistyössä mm. Savonia Ammattikorkeakoulun kanssa.

Testauspalveluja kehitetään edelleen vuonna 2009 siten, että ohjausgeometrian ja jarrujen testaamisesta sekä muista esimerkiksi omavalmisteisten moottoripyörien rekisteröimisessä tarpeellisista testeistä laaditaan harrastajille tarjottava tuote. Tavoitteena on, että uuden lainsäädännön mahdollisesti voimaantullessa keväällä 2009 testauspalveluja voidaan tarjota niitä tarvitseville harrastajille.

## Jäsenpalvelut

MMAF jatkaa aktiivista tiedottamista ja tiedon jakamista. Jäsenistöä pyritään auttamaan moottoripyörien rakenteluun liittyvissä lainopillisissa ja oikeudellisissa ongelmissa silloin, kun ne ovat ennakkotapauksia tai muuten auttavat laajempaa harrastajakuntaa.

MMAF jatkaa SMOTO:n jäsenenä. SMOTO toimii tärkeänä valtakunnallisena kattojärjestönä. MMAF:n toiminnan kannalta on välttämätöntä, että Suomessa on toimiva ja laaja-pohjainen edunvalvontajärjestö. SMOTO:n jäsenedut ovat jäsenten käytettävissä.

## Tiedotus- ja näyttelytoiminta

MMAF:lla on oma osasto Helsingin MP09-näyttelyssä 29.1.–1.2.2009 sekä American Car Show:ssa pääsiäisenä. MMAF

järjestää yhteistyössä Aliens MC:n kanssa Helsinki Bike Show '09 ride-in moottoripyöränäyttelyn 13.6.2009. Tämän lisäksi yhdistys pyrkii mahdollisuuksien mukaan olemaan esillä muissa näyttelyissä ja tapahtumissa ympäri Suomea. MMAF jatkaa aktiivista tiedotustoimintaa. Yhdistyksellä on oma palsta Kopteri ja Bomber Magazine -lehdissä. Tarvittaessa artikkeleita toimitetaan myös muihin lehtiin ja medioihin.

Kotisivuja kehitetään edelleen niin, että ne tarjoavat entistä paremmin tietoa.

MMAF voi myös resurssiensa puitteissa tuottaa maksullisia julkaisuja harrastajien tarpeisiin.

Vuonna 2009 tullaan laatimaan ja lähettämään 2-5 jäsenkirjettä, näistä mahdollisesti osa sähköisessä muodossa.

## Talous

Jäsenmaksut muodostavat merkittävän osan MMAF:n vuosituloista. Jäsenmaksut jakautuvat varsinaisten henkilöjäsenten (arviolta 800-900 henkeä vuonna 2009) vuosimaksuun sekä kannatusjäsenten vuosimakuun (arviolta 35 yritystä/ yhteisöä vuonna 2009).

Testaustoiminnasta kerättyjen maksujen tulisi kattaa toiminnan kulut eikä sillä siten ole pitkäaikaista vaikutusta MMAF:n toimintaan. Toiminnan käynnistämisen yhteydessä joudumme kuitenkin tekemään hankintoja jotka katetaan MMAF:n toiminnasta saaduista tuloista.

Tämän lisäksi hallitus jatkaa paita- ja muuta krääsämyyntiä. MMAF:lla voi olla myös muita satunnaisia tukituloja mutta niitä ei ole otettu mukaan talousarvioon niiden hankalan ennustettavuuden takia.

Hallitus voi päätöksellään myös hakea apurahaa testaus- ja tutkimustoiminnan tarpeisiin. Mahdollisia apurahoja ei tässä vaiheessa ole kirjattu mukaan talousarvioon.

Toiminnan kulut aiheutuvat tutkimus- ja tarkastustoiminnan kehittämisestä, näyttely- ja tiedotustoiminnasta, näkymisestä ja edustamisesta eri tilaisuuksissa sekä viranomaisvaikuttamisesta ja siihen liittyvistä kuluista.

Näiden lisäksi osa taloushallintopalveluista ostetaan ulkopuoliselta taholta. Hallitus voi tarpeen mukaan myös ulkoistaa jäsenrekisterin ylläpidon.

## Hallinto

Yhdistyksen hallitus tulee kokoontumaan tarpeen mukaan 10-20 kertaa. Hallituksen kokoukset pidetään jäsenille avoimena. Kokousaikataulu löytyy yhdistyksen www-sivuilta, esityslistan, tarkemman paikan ja ajan saa kysymällä hallituksen jäseneltä.

21.12.2008, Hallitus

1) Ajoneuvojen prosenttisääntöjen uudistamistyöryhmä, LiVM:n vetämä.

2) Vaihtoehtoisten testausapojen kehittämistyöryhmä, jatkoa APU-I:lle, LiVM:n toimeksiannosta AKE:n vetämä.

# Autovero-ooppera

Teemu Lindfors/Santtu Ahonen

## Kohtauksia eräästä autovero-oopperasta

Autovero-ooppera jatkuu 51 vuotta vanhasta historiastaan tuilla linjoilla. Laki valmistellaan virkakabineteissa ja tuodaan viime tingassa eduskunnan käsiteltäväksi. Uusin lakiehdotus paketoitiin mm. vihreiden arvojen parantamisen alle. Jos sitten erehtyy tätä pakettia vastustamaan, niin leimautuu helposti ympäristöstä välinpitämättömäksi saastuttamisen kannattajaksi. Samalla vastustaja tulee sotkeneeksi valtion budjetin, sillä kysymys on ns. budjetilaista, joka on pakko käsitellä ennen kuin budjetista voidaan päättää. Tällaisessa tilanteessa eduskunnasta ei siis tahdo löytyä vastapainetta valtionvarainministeriön virkahenkilöiden toimille vaan lakimuutos nuijitaan enemmittä keskusteluita läpi.

Lähes sama menettelytapa toteutuu vuodesta toiseen jokaisen autoverolain muutoksen yhteydessä. Milloinkaan ei ehditä keskustelemaan kunnolla muutosesityksen sisällöstä ja todellisista vaikutuksista, saati sitten autoverolain muista ongelmista.

## Motkareita koskevia muutoksia

Mutamia muutoksia on kuitenkin luvassa. Ensinnäkin ELV (autoveron arvonlisävero) poistuu, mutta itse autoveroa nostetaan vastaavasti. Toiseksi ns. mallikohtaisista veroproसेnteista luovutaan ja kaikki niin uusina kuin käytettyinäkin verotettavat moottoripyörät verotetaan jatkossa suoraan lakiin kirjoitettujen veroprosenttien mukaan. Ennen vuotta 2003 valmistettujen prätkien laissa säädetty verokanta hieman kevenee kolme prosenttiyksikköä. Riippuen merkistä, mallista ja vuosimallista verorasitus saattaa hieman keventyä tai kiristyä. Prätkien kohdalla kovin suurista summista ei kuitenkaan ole kyse. Ikävin asia tässä on se, että myös vm. 1958 vanhemmat sekä vm. 1958-1973 prätvät verotetaan jatkossa laissa säädettyjen prosenttien mukaan. Koska vanhan raudan verotusarvo määritetään kuitenkin kuten ennenkin ikävähennysjärjestelmän mukaan, ei veroprosenttien kiristymisellä ole käytännössä suurta merkitystä.

Veron perustan muuttamisesta seuraa mielenkiintoinen tilanne käytettyjen maahantuonnin kannalta. Eurooppaoikeuden perusteellahan käytettyjen maahantuomisen yhteydessä ei veroa saa periä enempää, kuin on vastaavassa jo aikaisemmin maahantuodussa jäljellä. Nyt kun mallikohtaisista veroprosenteista luovuttiin, mutta mitään muuta muutosta veron perusteeseen (ajoneuvon rekisteröinti käytettäväksi liikenteeseen) ei tehty, voidaan perustellusti kysyä, täyttääkö uusi laki EU-oikeuden vaatimukset syrjimättömästä verokohdelusta.

## Kapuloita muiden pinoihin

Hallituksen esitys autoverolain muuttamiseksi oli totuttuun tapaan pitkäkoko ja maallikolle käytännössä mahdoton ymmärtää. Yllä mainitun EU-oikeudellisen ongelman lisäksi siihen sisältyi useita muitakin ongelmia, mutta niihin ei eduskuntakäsittelyssä puututtu huolimatta siitä, että muutamat lausunnonantajat MMAF ja SMOTO mukaan lukien kiinnittivät niihin huomiota. Seuraavassa tiivistettynä pari otetta oopperan libretosta.

Ammatikseen käytettyjä ajoneuvoja maahantuovien kannalta lainmuutoksessa on koukku. Jos maahantuoja ei ole tullissa rekisteröity verovelvollinen niin autoveroa ei katsota arvonlisäverotuksessa läpikulkueraiksi. Toisin sanoen pienkauppiaiden on tulevaisuudessa pakko joko rekisteröityä tulliin tai myydä ajoneuvo tax-freenä. Muuten he joutuvat maksamaan ALV:n myös autoverosta - siis siitä samasta autoverosta, jota lainmuutoksella jo korotettiin ALV:n osuuden verran. Tavaltaan ALV kannetaan siis näissä tilanteissa autoveron osuudesta kahteen kertaan! Luonnollisesti tämä on EU-oikeuden mukaan tuonnin rajoitusta vaikutuksiltaan vastaava toimenpide, mutta moinen pikkuseikka ei tuntunut kiinnostavan sen enempää virkamiehiä kuin kansanedustajiaakaan.

Verotusarvon (yleinen vähittäismyyntiarvo) osalta lakia täsmennettiin siten, että ajoneuvon oma kauppahinta ei missään tapauksessa voi enää olla verotusarvon määrittämisen lähtökohdana. Käytännössä tästä seuraa, että verotusarvo määräytyy todellisuudessa tulliin lottokoneistossa, jonka toimintaa verovelvollisella ei ole tosiasiallista mahdollisuutta riitauttaa. Perustuslain mukaan veron määrästä ja perusteesta on säädettävä lailla. Koska verotusarvo ei tosiasiasissa enää määräydy lain, vaan tulliin lottokoneen toiminnan perusteella, jää mainittu perustuslain vaatimus toteutumatta.

## Autovero, demokratia ja hyvän lainsäädännön ominaisuudet

Autoverolaki on masentavan osuva esimerkki siitä, miten lakeja ei pitäisi hyvin toimivassa yhteiskunnassa laatia. Lain sisällöstä päättävät käytännössä vain pari valtiovarainministeriön virkamiestä, joita kukin istuva ministeri puolustaa ja eduskunta toimii kumileimasimena. Hyvään lainvalmisteluun kuuluisi muun ohella kaikkien eri sidosryhmien kuuleminen, mutta autoverolain osalta tämä rajoittuu lähinnä epäviralliseen ja pitkälle salassapidettyyn keskusteluun suurten kaupallisten automaahantuojaan kanssa. Veronmaksajalta ei koskaan kysytä yhtään mitään ja eurooppaoikeuden vaatimuksilla pyyhitään röyhkeästi takamuksia. Eduskuntaan lakiesitykset tuodaan aina "sopivasti ajoitettuina", jolloin keskustelua ei koskaan ehditä käydä. Ja viimeisimpänä mausteena keitossa vähäisimmätkin keskusteluyritykset vaiennetaan leimaamalla toisinajattelijat fasismia muistuttavalla tavalla "budjettiänkryöiksi" tai vihreiden arvojen vastustajiksi.

Ei voi kuin ihmetellä, minkä vuoksi autovero-oopperan anetaan jatkua vuodesta toiseen samanlaisena demokraattisen päätöksenteon irvikuvana. Verokertymän turvaaminen ei kelpaa syyksi, sillä sama verokertymä voitaisiin kerätä myös oikeudenmukaisesti toimivalla ja laajapohjaiseen keskusteluun perustuvalla lainsäädännöllä. Jostain syystä näin ei kuitenkaan tahdota tehdä millään päätöksenteon portaalla, vaan veronmaksaja saa rämpiä suossaan ilman yhdenkään lainsäädännöstä päättävän tahon apua. Tämän selostuksen päätteeksi onkin paikallaan siteerata erään moottoripyöräalan yrittäjän viranomaisille osoittamaa loppulausahdusta eräästä muutaman vuoden takaisesta tilaisuudesta:

HÄVETKÄÄ!



## MMAF:n aktiivien rakentelukokemuksia ja kommelluksia menneeltä kesältä

Keskustelimme eräässä hallituksen kokouksessa tulevien jäsenkirjeiden sisällöstä. Heräsi ajatus, että jokainen aktiivi ja kokouksissa käyvä voisi kirjoittaa pienen omakohtaisen tarinan menneen kesän kommelluksista

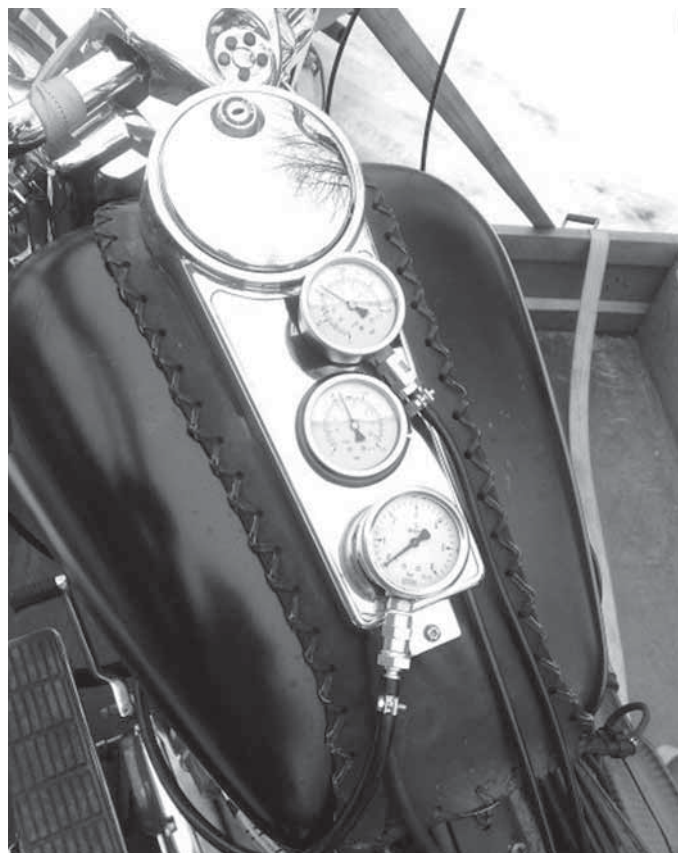
ja tapahtumista, jotka jotenkin liittyvät pyörien rakenteluun. Samalla jäsenille tulisi hallituksen jäsenet ja harvat aktiivit tutuksi muutenkin kuin vain lakilöpinän kautta. Joten täältä pesee, härifrån tvättas.

## ADHD pudottaa rappauksetkin seinistä

(Santtu Ahonen)

ADHD sai nimensä kuten kai useimmat pyörät, joku pitkäparta jossain keksii nimittää sitä jollain nimellä ja se nimi sitten vain jää... Itse kyllä toivon, että nimi juontaa AhDettu HD ajatuksesta. Niin tai näin, tämä jo monivuotiseksi projektiksi kasvanut matkalehmän mekaaninen ahtaminen eteni taannoisena kesänä vaiheeseen, jossa peliä käytiin kokeilemassa useammassakin eri dynossa. Muutoksastukseen kun tarvitaan tehonmittauslappu, muiden paprujen lisäksi. Valitettavasti tällaisessa itse tehdyssä konstruktiossa on sen verran lastentauteja, että niitä ei ihan yhdellä dynoajolla säädetä kuntoon.

melua ongelmaksi mutta nyt se oli pakko myöntää. Kun mököä tulee (ehkä hukkaportin liian jäykän jousenkin ta-



Tässä onkin muuten samalla mielenkiintoinen paradoksi. Muutoksastusta varten tarvitaan tehonmittauslappu ja sen saamiseksi pitää saada ainakin yksi suhteellisen puhdas veto dynosta, mielellään ilman paineosien räjähtelyä tai muita poikimisia. Tällaiseen tilanteeseen ei päästä ilman säätämistä ja testaamista, mutta liikenteessä ei saa säätää. Yksityishenkilö ei rehelligesti saa koekilpiä eikä punakilpiä tällaista säätämistarvetta varten (punakilvet irtoaa kyllä puolitotuuksilla, tai neljännestotuudella, tai...). Miten siis asian voisi hoitaa laillisesti?

Karsimme lastentauteja ja säädimme pyörää kotipihalla paikallaan sekä yksityisellä suljetulla alueella. Samalla tuli sitten todettua, että jos suorat megafoniputket ovat hiukan äänekkäät vakiokoneella niin ehdettuna rappingit putoavat seinistä, varashälytykset laukeavat kilometrin säteellä ja palokunta tekee ennätyslähdön. Harvoin olen kokenut

kia) samassa suhteessa kuin ylimääräistä ilmaa niin ilma väräjä ja lehdet lepattavat hienosta tunnelmasta. Tosiaan.

On muuten hieno todeta kuinka joskus tehdyt hyvät teot (?) voivat vuosienkin jälkeen kantaa hedelmää. Jos omassa elämässä tulee ongelmia ja aika ei riitä niinkin tärkeään ja terapeutiseen tekemiseen kuin mp:n räpläämiseen, niin apua voitulla monenkin sadan kilometrin takaa. Ja useamminkin kuin kerran. Erityiskiitokset Matille ja Repelle ADHD:n vierihoidosta!

Ai niin. Ostin sitten kunnan äänenvaimentajat. Ehkä sen sitten ensi kesänä jo saisi muutoksastustettua ja laillisesti kadulle.

# Chopper Project by MMAF Webmaster

Jarppi

Chopper projekti käyntiin – nyt tai ei koskaan! Tanskan Super Rallin (kevät 2008) ja Helsinki Bike Show'n jälkimainneissa ryhdyin etsimään sopivaa aihiota omalle projektilleni. Toiveissani oli löytää joko jäykkäperäinen Panhead tai Shovel ja sopivaan hintaan tietenkin. Aihoiden nettitarjonta oli kohtuu niukkaa kotimaassa sillä hetkellä, joten tutkailin myös rapakontakaisia markkinoita. Etsiskelyn jälkeen netistä löytyi kiinnostava kohde kotimaasta. Ensimmäinen kesälomaviikko käynnistyi ja hyppäsin satulaan ajaakseni katsomaan Saarijärvellä tarjolla olevaa jäykkäperäistä Panheadia vm.-54. Tämän 700km:n päiväreissun jälkeen palasin kotiin miettimään tilannetta. Kyselyäni pannun yksityiskohdista tuttavilta, joilla oli pannuista enemmän kokemuksia ja soitettuani tarjokkaan entiselle omistajalle, alkoi kohde kiinnostaa kovasti. Muutaman puhelun jälkeen sovimme myyjän kanssa, että pannu lähtee kohti Helsinkiä. Chopper – projektiin aihio oli vihdoin hankittu!



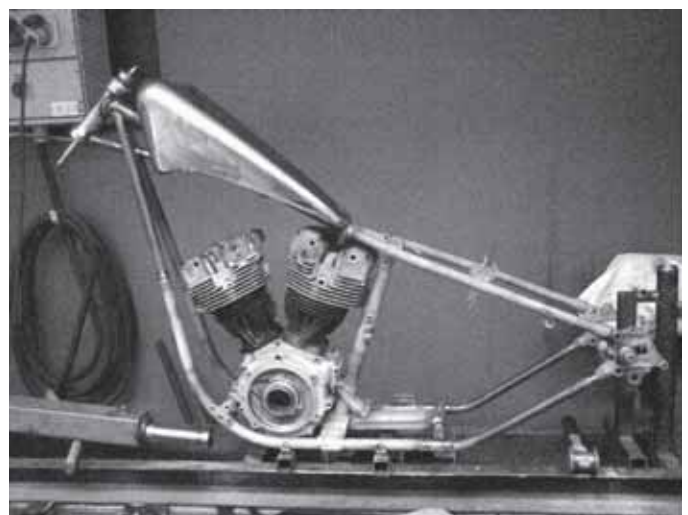
Kesän aikana en tehnyt mitään suurempia muutoksia hankintaani. Testailin tienpäällä tekniikan kuntoa ja opettelin pannun kiksiin käyttöä käynnistykseen -polven ristisiteet ovat yhä paikoillaan! Pannuralli osoittautui todella hyväksi tapahtumaksi kysellä neuvoja ja tietoja kyseisten menopelien tekniikasta. Tekniikka puoli tuntui toimivan ihan kohtuullisesti koko kesän, lukuun ottamatta pieniä öljyvuoja, jotka olivat korjattavissa kuluneiden stefojen, tiivisteiden ja osien vaihdolla. Suurimman ongelman aiheutti laturin ja mekaanisen jännitteensäätimen oikukas toiminta. Matka rottaralliin tüssäsi Mäntyharjun Nesteen pihalle latauspuolen pettäessä ja huhkimme kaverini kanssa tienvarressa tuona helteisenä iltapäivänä usean tunnin ajan vikaa etsiessä. Lopulta hoksimme jännitteen säätimen latauskelan kärkien hitsautuneet huonoon kuntoon, joka aiheutti sen, että akku ei latautunut. Kokemuksesta viisastuneena päätin uusia lataus puolella kaiken mahdollisen myöhemmin.

Elokuun loppu saapui ja pannun sen hetkisen kokoonpanon päivät oli luetut. Rungon stretsaajaa ja reikkaajaa olin etsiskellyt tarjosten perusteella ja pari erittäin hyvää tekijää olikin tarjolla. Siispä pannun runko tallilla paljaaksi tekniikasta ja sitten runko hiekkapuhallukseen. Toimenpide paljasti karme-

an totuuden rungon kunnosta. Runko oli alun perin ollut swingi ja siitä se oli muutettu jäykkäperäiseksi länsinaapurissa, josta tuo pannu oli joskus aikoinaan Pohjois-Suomen kautta kiertänyt minulle. Tuo ei ollut mikään uutinen, mutta rungon alakehtoputket olivat takaa vaurioituneet pahoin ja aikojen saatossa kuluneet puhki. Eli pelkkä emäputken ja etukehtoputkien stretsaus ei ollutkaan riittävä toimenpide vaan runko pitikin kunnostaa useasta kohdasta. Budjetäärisesti tämä oli huono juttu. Ensimmäinen pieni takaisku oli projektissa otettu. Rungon muutos ja korjaustyöntekijä oli vihdoin valittu ja suoritettavista töistä sovittu. Valitsemani bensatankin muoto määritteli tulevaa rungon muotoa ja keulaksi laitettiin +20" pituinen ja +3 asteen rakella varustettu springerkeula.

Rungon ollessa työstettävänä choppaajalla, keskityin moottorin ja vaihdelaatikon tekniikan läpikäymiseen. Aloitin vaihdelaatikosta: laatikon kansi meni vaihtoon ja lisäksi joukko muita pieniä osia ja tiivisteitä piti uusia ja siistiä. Vaihdelaatikon jälkeen siirryin moottorin kimppeeseen, josta kannet, sylinterit ja venttiilikopat pistettiin puhallukseen ja sen jälkeen maalailin sylinterit. Edellinen omistaja oli porannut sylinterit, joten sitä ei tarvinnut tehdä tällä kertaa. Moottori oli valmis kasaukseen. Kesän aikana oikutellut laturi ja mekaaninen jännitteensäädin olivat seuraavana vuorossa. Laturin ja jännitteensäätimen kanssa oli omat temput: latauskäämien pääteiliittimet oli hapettuneet ja hapertuneet, joten ne piti uusia. Lisäksi hankkimani uuden tyyppisen jännitteensäätimen johdotukset oli varaosavalmistajan toimesta ohjeistettu väärin. Oikeanlainen kytkentä selvisi useiden kokeilujen, foorumi keskustelujen ja vastaavanlaisten säätimien kytkentöjen vertailujen perusteella.

Tekniikkapuolen ollessa jotakuinkin valmis jäin odotelemaan rungon valmistumista. Joulukuun alussa sainkin odotetun soiton, runko oli valmis noudettavaksi...



Projektin tulevista vaiheista lisää seuraavassa jäsenkirjeessä.

# Apinakiikkua ja tarpeeksi pitkä chopper

Teemu

Oman pyöräni muutokset kesälle 2008 rajoittuivat vähän korkeampaan apinakiikkuun, etuvanteeseen ja uusiin pakoputkiin vanhojen ehdittyä ajan saatossa sangen huonoon kuntoon. Apen kasauksesta kiitokset Turusen Tompalle, stongasta tuli juuri sellainen kuin pitikin. Apea voi varauksetta suositella kaikille toimistoduunareille, niska- ja hartialihakset lepäävät kun apella kurvailee. Ja jopa erään epäuskoisen poliisin suusta sain kunnian kuulla kommentin, jonka mukaan "Ihan letkeältäähän tuo meno näytti!" Vanteesta kiitokset kuuluvat puolestaan mr Hemulille, joka sen oivallisesti pinnasi.

MMAF:n puuhastelua silmällä pitäen mielenkiintoisempi ajokokemus omalla kohdallani tapahtui pyörällä nimeltä Millennium Madness. Tästä kokemuksesta kiitos kuuluu Simolle, joka ystävällisesti lainasi härvelin allekirjoittaneelle pariaksi kuukaudeksi. Muutama tuhat kilometriä sillä tuli sitten ajeltua. Millennium Madness täyttää vähän vaativammankin chopper-määritelmän mittasuhteet, keulan pituus on "riittävä" ja akseliväliäkin on rapiat 270 senttiä...

Allekirjoittaneen ja Millennium Madnessin suhde alkoi jo syksyllä 2007, jolloin kävimme mr Welon kanssa testaamassa laitteen Joensuussa, jossa se oli Jep Jep Oy:n hallussa. Kiitokset herroille Kurko ja Swedu testausmahdollisuudesta. Tutkimushypoteesini oli, että rakkine ei pysähdy etujarrulla eikä käännä riittävästi. Se osoittautui yllätyksekseni vääräksi hypoteesiksi: Millennium Madness sekä pysähtyi että kääntyi riittävästi, vaikka melko rajoilla mentiin. Tätä havaintoa hetken sulateltuani tulin siihen tulokseen, että rakkine on saatava rekisteröityä Suomeen. Erinäisten vaiheiden jälkeen sitten katsastimme laitteen heinäkuussa 2008 ja verolappujen saavuttua rekisteröimme sen syyskuussa.

Muutaman tuhannen kilometrin ajokokemus näin äärimittaisella laitteella on ollut sanan positiivisessa merkityksessä opettavaista. Minulle on ensinnäkin turha tulla enää väittämään, että chopperilla ei voi ajaa tai että sillä ei pärjää liikenteessä. Päinvastoin, liikenteessä sillä nimenomaan pärjää



aivan hyvin, kunhan pitää järjen mukana. Radalla turbohahabusaa vastaan tai metsässä kurapyörää vastaan sillä sen sijaan ei pärjää, vaan eipä sitä sellaiseen ole tarkoitettukaan. Samalla kun olen omakohtaisesti todistanut, että todella pitkälläkin chopperilla voi ajaa, olen myös oppinut eräitä asioita, joita voidaan tehdä paremmin. Tästä on ollut suuri apu uutta kopterilakia valmistellessa, joten kiitokset vielä kertaalleen asiaan osallisille!



## Kankea Climax

Jukka Takkutukka (Jukka Rissanen)

Kesä on rakentajalle raskasta aikaa. Talven projektit täytyy saattaa hyvissä ajoin loppuun. (tai sitten jonkinasteiselle "pysäkillä", mistä on sit syksyllä hyvä jatkaa.) Kesällähän ei saa rakentaa...

Keväällä oma läskiperäinen V-maxini oli vailla testausta, ja minä yritin asennoitua ottamaan vastaan kritiikin, minkä todellisuus tulisi tarjoamaan. Kone nimittäin poiki vuotta aiemmin Dynossa, kun annettiin huikka kaasua. Keulan ja perän muutoksetkin tulivat ensi kertaa asfaltille. (Suuret kiitokset Terolle lujuslaskelmista) Kesän aikataulu oli erittäin ruuhkainen, eli turhat mutterin kiristykset saivat jäädä myöhempään. Saahan niitä sit kaupasta..Vein pollen kärryllä vanhan asfaltitien varteen, etteivät naapurit repis taas kimonoonsa. Ovat aika desibeliherkkiä. Aluksi painopiste tuntui vievän koko paketin vasemmalle ihan väkisin, ja pyörän pystyssä pitäminen oli tosi raskasta. Alkukankeuden jälkeen saatiin renkaisiin

liikettä, ja hyrrävoimat nostivat Maxin pystyyn. "Vittu tää on hienoo!!!" Mutkat alkoivat suoristua, vaikka vähän tarkkana sai olla. Ahtimen kanssa ajaminen oli tuttua, mutta leveät renkaat muistuttivat joka mutkassa. Lisää kurveja!

Valitettavasti jarrut olivat huonot. V-Max on kuuluisa juustojarruistaan, ja nämä olivat vieläkin huonommat. Myös etupään jousitusta täytyy vahventaa.

Kun ostaa kaupasta, saa mitä haluaa. Ja kun tekee itse, tulee mitä sattuu.

Ehdin kuitenkin ajamaan edes sen reilut 60 kilsaa, eli elämä jatkuu. Talvella sit voi niitä jarrujakin ihmetellä, ja jousia vaihdella, ja vaikka mitä. Ei parane mennä mihinkään parkkitaloon käänteleen. Täytyy soittaa Leimanille.

## Tämä tarina on tosi

Proffa

Keväällä huomasi, etten ollut tehnyt mitään pyörääni koko talven aikana vaikka olin niin suunnitellut. Joten ajokauden jo alettua sain päähäni tilata uuden ohjaustangon pyörääni mallia matkalehmä ja vuoden 06 tuotantoa. Katalogia tutkituani totesin, ettei vaihtoehtoja ollut kovin montaa ja koska tarkoitus oli saada hieman korkeampi ns. miniape mallinen. Eihän sellaista ihan löytynyt, mutta löysin hieman korkeamman vaihtoehdon jonka saman tien tilasin. Kun se saapui liikkeeseen, totesin sen olevan hieman korkeampi kuin olisin halunnut, mutta tilasin saman tien uudet pidemmät vaijerit. Parin viikon päästä vaijerit olivat saapuneet, mutten kerinnyt hakemaan niitä ennen viikonloppua.

Ajoin pyörän talliin ja aloitin purkuhommat ja uusi tanko paikalle. Jouduin jättämään puretun pyörän odottamaan seuraavaa viikonloppua. Vaijereita ei vielä ollut ja otinkin vanhat vaijerit malliksi, kun lähdin hakemaan uusia liikkeestä. Yllättäen uudet vaijerit olivat lyhyemmät kuin alkuperäiset ja kun

tarkkaan tutkimme katalogeja, ei tarpeeksi pitkiä ollut edes saatavilla. Toisesta liikkeestä löytyi metritavarana kaasuvaijeria ja nippeleitä. Kytkinvaijeriksi löytyi lähes tarpeeksi pitkä vanhasta vaijerivarastosta samasta liikkeestä. Kaasuvaijerit tein itse käyttäen vanhoja säätöruuveja.

Seuraavaksi tarkoitus oli asentaa orkkis kahvanlämpärit, joihin piti jatkaa johdot ja tuupata ne paikoilleen. kaasukahva meni helposti paikoilleen, johdot sain vedettyä tangon läpi. Vasen kahva ei sitten mennytkään paikoilleen. Ohjaustangon materiaali oli niin paksuseinäisestä, ettei vastuspaketti mahtunut putken sisälle. Aikani mietittyäni heitin viltin pyörän päälle ja tartuin isoon laikkakoneeseen. Katkaisin tangon katkaisinkotelon alta, jotta hitsaus sauma jäisi piiloon ja korvasin palan vanhasta romutangosta ottamalla palalla. Hioin sauman tasaiseksi ja maalasin piiloon jäävän osan. Nyt sain kahvan paikoilleen ja pääsin asentamaan loput rojut paikoilleen. Lopputuloksena ilmeisesti Suomen ainoa matkalehmä apehangerilla.

## Parantumattoman pyöränrakentajan keväthuuma

Samuel Heikkinen

Omalta osaltani viime kesä näytti vielä maaliskuussa perinteistä poiketen sangen rauhalliselta, edelliskesäksi valmistunut pyörä odotti tallissa pressun alla öljyt vaihdettuna ja akku ladattuna ensimmäisiä ajokelejä. Normaalisti projektit ovat vielä huhtikuun lopussa siinä vaiheessa että viimeiset hitsausaumamat vasta jäähtyvät runkomuutosten jäljiltä. Sen kevään piti olla ensimmäistä kertaa toisenlainen. Paino sanalla piti...

Niinhan siinä sitten kävi että maaliskuun puolivälissä kaveri heitti puolihuolimattomasti vinkin amerikanmaalla myynnissä olevasta pyörästä joka kannattaisi ostaa pois kuleksimasta. Kyseessä oli paikallisen kiihdytyslegendan omaksi käyttöleluksen rakentamasta pyörästä ja myynti-ilmoitusta tutkituani tulini siihen tulokseen että pyörän pyyntihinta ei riitä edes siihen pultattujen performance-biittien ostamiseen. No, eihän se mitään maksa kysyä sähköpostilla onko pyörä vielä myynnissä – ilmoitus oli kuitenkin jo pari kuukautta vanha.

Pikakelataan tilannetta reilu kuukausi eteenpäin, laukkupyörä oli viety alan liikkeeseen myyntiin ja tuhti dollarinippu siirretty amerikkalaisen myyjän tilille ja nyt sitten sormet syyhyten odotettiin pyörän saapuvan kontissa Suomeen. Jälkeenpäin mietittynä aika riskillä näitä hommia hoidetaan, ostin pyörän parin huonon sähköpostilla saadun kuvan perusteella tuntemattomalta ihmiseltä vailla minkäänlaisia takuita siitä että koko laite on edes olemassa. Loppu hyvin, kaikki hyvin – pyörä saapui parahiksi muutama päivä ennen Helsinki Bike Showta ja oli jopa parempi kuin mitä myyjä oli lupailut.

Alkukesä menikin rutiinihommia hoidellessa – tiedättehän, rekisteröintikatsastus, veropäätös jne. Totta kai uutta lelua piti ”hiukan” heti muutella, eihän se muuten tunnu omalta. Siksi toisekseen ennalta suunnitellut muutokset on syytä

tehdä ennen rekisteröintiä, niin säästyy turhalta muutostasastukselta – onneksi suurin osa osista oli tullut tehtyä valmiiksi jo pyörän saapumista odotellessa niin että laite saatiin pidettyä ajokuntoisena koko ajan.

Vaikka viime kesä oli keliensä puolesta mitä oli, ei autolla tullut ajettua kuin muutamat kerrat kun piti kuskata jotain isompaa tavaraa. Kaikki päivittäiset ajot hoidettiin pyörällä ja siinä sivussa ehdittiin käydä monissa alan tapahtumissa ympäri Suomea. Olikin erittäin mukava tavata harrastajia kaikissa kesän tapahtumissa missä MMAF:n tiski oli, vastaanotto oli poikkeuksetta lämmin ja monia hyviä tuttavuuksia tuli kesän mittaan solmittua. Virkavaltakin oli tänä kesänä poikkeuksellisen ymmärtäväisen ymmärtämättömällä tuulella, ainakin allekirjoittaneen kohdalla. Kun ajaa päivittäin pyörällä niin todennäköisyys joutua ratsiaan on kuitenkin suuri, pariin kertaan tulikin koeponnistettua uuden pyörän rekisteriote viranomaisen valvovan silmän alla samalla kärsivällisesti selittäen: ”ei, siinä ei ole alkuperäinen moottori – se runkonumero on täällä oikealla puolella”. Ehdottomasti hillittömin tapaus oli kun Lindforsin Teemun kanssa ajettiin ratsiaan juuri ennen syksyn Biker Meettiä, Teemu kun oli tapahtumahetkellä liikkeellä Millenium Madnessilla – Suomen pisimmällä tielikenteeseen rekisteröidyllä pyörällä. Sanottakoon vaikka että oman pyörän tienvarsikatsastus ei juuri tuottanut siinä tilanteessa ongelmia...

Ensi kesä näyttääkin taas tutun turvalliselta stressinkerääjältä – kaikki pyörät on kilon palasina ympäri tallia ja osia odotellaan saapuvaksi ympäri maailmaa. Rutiinit luovat turvallisuuden tunnetta, mikään ei tee kesää niin kuin ne viimeiset kaksi viikkoa kun projektia lyödään nippuun käyttäen hyväksi kaikki valveaika.

# Veronkiertoa? Kehätiellä ruuhka-aikana...

Welo



Oli aurinkoinen toukokuinen kaunis kevätpäivä menneenä vuonna. Linnut lauloivat ihanasti, puut ja ruoho olivat viheriöineet jo jonkin aikaa. Kaikesta tästä voi aistia että olisi mitä ihanin iltapäivä suorittaa keväinen koeajo tiedustelijamallisella etupyörällä varustetulla moottoripyörälläni.

Olin saanut koeajoluvan kaveriltani Ake:lta koska tiedustelijamalli oli vielä käsittämätön ajoneuvo viranomaisille. Suoritin siis erilaisia testejä ajaessani, Joten tuumasta toimeen ja ensin huoltoasemalle tankkaamaan. Oli muuten se ensimmäinen päivä vuodesta jolloin palkkani ei mene enää veroviranomaisille vaan saan käyttää sen miten haluan. Tankki täyteen halpaa bensaa ja menoksi. Tuuli hiuksissani ja hymy huulillani ajelin pitkin kehätietä. Oi tätä ihanuutta, ajattelin. Ajelin siinä fiiliksellä ja ohittelin hitaampia ajoneuvoja. Mutta ihanuutta ei kestänyt kauan kun näin peilistäni siniset vilkkuvalot Skodan maskissa. Ja eikun tien sivuun.



mäinen päivä vuodesta jolloin palkkani ei mene enää veroviranomaisille vaan saan käyttää sen miten haluan. Tankki täyteen halpaa bensaa ja menoksi. Tuuli hiuksissani ja hymy huulillani ajelin pitkin kehätietä. Oi tätä ihanuutta, ajattelin. Ajelin siinä fiiliksellä ja ohittelin hitaampia ajoneuvoja. Mutta ihanuutta ei kestänyt kauan kun näin peilistäni siniset vilkkuvalot Skodan maskissa. Ja eikun tien sivuun.

"Hyvää päivää" vai oliko se hyvä päivä vai miten se oli. Kuitenkin näin sanoin poliisimiehelle kätellen häntä samalla. Huomasin miehen katsovan minua ihmeissään. Poliisia kättelevä kansalainen, outoa? Hänen täytyy olla niitä sekopäitä, luin poliisin ajatuksista, ja vielä pitkä tukkakin! Vastaamatta hyvän päivän toivotukseeni, mies tiedusteli ylenkatsovasti ajokorttiani, rekisteriotetta ja ajoni tarkoitusta. Kerrottuaani suorittavani testiajaja ja kerääväni tietoa pyöräni ajo-ominaisuuksista, mies ihmetteli miksi suoritan sitä ruuhka-aikana? ja totesi että oli nähnyt minut ajavan myös edellisellä viikolla samalla tiellä. "Selvää veronkiertoa" hän lisäsi. "Ei ollenkaan" vastasin. "Tämä on kehänkiertoa, olemmehan KEHÄ I -tiellä". Tästä suivaantuneena, ohimosuonet pullistellen mies ilmoitti ottavansa koeajolupani pois. Istuin rauhallisesti tien pientareella soittaen muutaman puhelun ja totesin että poliisi



tekee mitä poliisin pitää tehdä. Aikansa puhisten mies sanoi tekevänsä ainakin ilmoituksen kaverilleni Ake:lle ja antoi paperini takaisin, toivottaen hyvää KOTIMATKAA. Kiitin ja toivotin miehelle sydämellisesti hyvää ja rauhallista päivän jatkoa ja jatkoin matkaani vieraisiin pitäjiin.

Mitä tästä opimme: Älä mene peräkkäisinä viikkoina koekilvillä ajelemaan samalle kehätielle ruuhka-aikana... Äläkä syö jäätelöä koekilvillä ajellessasi, mutta se onkin aivan toinen juttu.... Niin ja se keväthuuma on ihmeellinen ja ihana asia.. kuten koko elämäkin... Kiitos.

muistiinmerkitsi Welo  
kuvasi King

# Syksyn viimeinen

Jupi

Menneenä kesänä Silver Bullet haukkasi kuumaa asfalttia kohtuullisesti 5-6 tkm, ei kuitenkaan niin paljon kun edellisellä kesänä, mutta sama kaiho ja fiilis tulee aina mieleen kun olet "viimeistä" kertaa pyöräsi päällä ennen kun jätät sen talvehtimaan...

Oli lokakuun alkupuoli ja kiva syksyinen sää, ajotakin ylänapipi tiukasti kiinni ja Suomen Chopper Vapautusrintaman fleece-pusero takin alla antamassa ihanasti vaadittavaa lämpöä ajoviimaa vastaan..

Ajellessani mietin luonnollisesti mennyttä kesää, muistelin tekemiäni reissuja, kavereita, fiiliksiä, kokemuksia, palautin kaiken mieleeni sen muutaman tunnin aikana jonka SB:lla nautiskelin ennen talviunille siirtymistä.

Yksi asia teki mieleni suunnattoman onnelliseksi, sai vereni kiertämään reippaammin pelkästä ilosta, ja se sai jotenkin hymyn huulilleni ja fleece-pusero tuntui hetken jopa tukalan "kuumalle".

SB toimi ja oli aina toiminut moitteettomasti, ei teknisiä ongelmia, ei irtoilevia osia, ei kertakaikkiaan ikinä yhtään mitään ylimääräistä päänvaivaa, ja vielä kaupan päälle helvetin hyvä ajo geometria, eli se kuuluisa "jättö".

Totesin vaan itselleni, että olimme MMAF:n ja yhteistyökumppaneiden kanssa tehneet kerta kaikkiaan loistavaa työtä, nöyrästi harkitysti ja ammattitaidolla muutaman vuoden, ja lopputulos kongretisoituneena rullatessa allani, sai hymyn huulilleni.

Mieli oli haikea ajellessani kohti tallin ovea, katsellessani etupyörää pitkin kromista spingeriä, tiesin että tämä oli se viimeinen jarrun painallus, kytkikahvan puristus, viimeinen tuuli hiuksissa ja pöly kasvoillani ennen ensi kesää, mutta....SITÄ ON AINA YHTÄ HIENOA ODOTTAA.



# Savonia Chopper julkaistaan

Tatu Westerholm, projektipäällikkö

Savonia-ammattikorkeakoululla olleen opetuksen kehittämishankkeen tuloksena rakennettu moottoripyörä, Savonia Chopper julkaistaan Kalpa-Jyp sm-liigan ottelussa 30.12.

Projekti alkoi viime talvena, jolloin muotoiluakatemian opiskelijat alkoivat hahmottelemaan chopperin designia. Matkan varrella useat opiskelijat ovat jättäneet kädenjälkensä tälle opetuksen kehittämishankkeelle, joka jatkuu nimellä Savonia Drive. Tuloksena ei ole ollut pelkästään itse pyörä, vaan projektissa haettiin moottoripyörään liittyviä asioita eri koulutusaloilta. Esimerkiksi Kirsi Kukkaslahti-Kikari teki opinnäytetyönään Savonia Chopperille ajoasun. Kalustemuotoilun opiskelijat taas vastaavasti ovat suunnitelleet messuosaston ilmeen, joka tullaan näkemään MP09 messuilla Helsingissä. Graafisen muotoilun opiskelijat taas vastaavasti suunnittelivat koko projektille ulkoasun, sekä keksivät edellä mainitun nimekin siinä sivussa. Pohjana tälle työlle oli liiketalouden opiskelijoiden tekemä markkinointistrategia projektille.

Pyörän valmistaminen on ollut antoisa ja haastava kokemus sekä mukana olleille opiskelijoille, että henkilökunnalle. Kevään aikana on tarkoitus valmistella Savonia Chopper rekisteröitävään kuntoon, jotta se pääsee kesällä tositoimiin. Pikaiset koeajot pyörällä ehdittiin kuitenkin ajaa jo ennen lumien tuloa.

Savonia Chopperiin ja projektiin pääsee tutustumaan osoitteessa [www.savoniadrive.fi](http://www.savoniadrive.fi)



[www.mmaf.fi](http://www.mmaf.fi)

