www.MMAF.fi

Jäsenkirje

3/2012

Sisällysluettelo

Puheenjohtajan palsta 3
Helsinki Bike Show keräsi Tokoinrantaan joukon maailman hienoimpia moottoripyöriä 4
Eräs Bike Show -visiitti eli sananen ajettujen kilometrien ansainnista 12
Moottoripyörien melunvalvonnasta - osa 1 13
SMOTO tiedottaa 14
FEMA tiedottaa 15
Svingin jatkot ja TraFi 18
SMOTO:n jäsenedut.....19
MMAF kauppa 19

Olethan muistanut maksaa vuoden 2012 jäsenmaksun!

Tarjous jäsenistölle

Olemme tehneet Readme -kustantamon kanssa sopimuksen, joka koskee tässä vaiheessa Kustomeita Härmästä -kirjaa. Sopimusta saatetaan laajentaa muihinkin saman kustantamon opuksiin, mikäli sopivia löytyy.

Jäsenistölle tarkoitettu tarjous löytyy osoitteesta:
www.readme.fi/mmaf/

Puheenjohtajan palsta

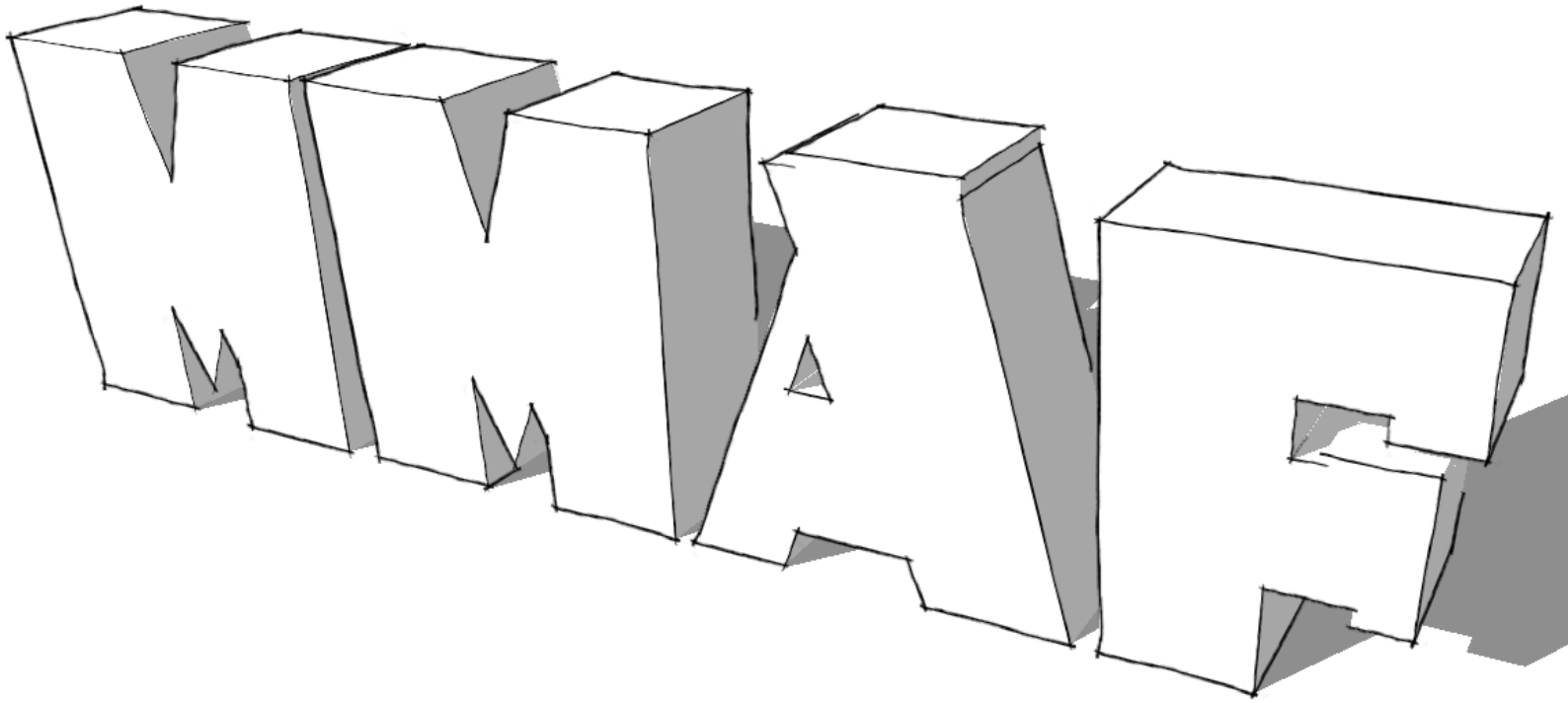
Juha Vengasaho

Äänet, niiden voimakkuus, mittaustapa jne. on ollut kuuma puheenaihe niin netissä kuin kahvipöytäkeskusteluissa viime viikkoina. Lopetan kuitenkin tämän aiheen vatvomisen osaltani tässä alkuunsa, koska toisaalla tässä lehdessä on aiheesta kirjoitus, joten se siitä.

Jokainen voi kuitenkin tahoillaan miettiä, mikä tässä yhteiskunnassa on asioiden tärkeys, tai voisipa sanoa tässä tapauksessa vaarallisuus järjestys?, Hesari kirjoitti 1.6. ruorijuopumuksen rajojen laskusta esimerkiksi näin:

”Ruorijuopporajan lasku kaatui alkometripulaan”
”Eduskunnan mukaan valvonta veisi liikaa poliisin voimavaroja”

O sancta simplicitas!



Helsinki Bike Show keräsi Tokoinrantaan joukon maailman hienoimpia moottoripyöriä

Teksti Santtu Ahonen & Petri Suuronen
Kuvat Santtu Ahonen

Järjestyksessään kahdeksas Helsinki Bike Show (HBS) järjestettiin lauantaina 9.6.2012 Tokoinrannassa. Pilvinen päivä ei onneksi karsinut yleisön tai pyörien määrää. Tontille saatiin yli 70 näyttelypyörää ja kansainvälistä väriä toi muutama osallistuja Eestistä ja Ruotsista. Parkkipaikoilla oli vielä toinen mokoma kovatasoisia pyöriä, jotka eivät syystä tai toisesta halunneet osallistua itse näyttelyyn. Yleisön määrästä viitteitä antaa yleisöäänien määrä, liki 500 kappaletta. Koska totuttuun tapaan vain murto-osa vieraista antoi äänensä, on turvallista sanoa, että tonteilla kävijöiden määrä oli nelinumeroinen.

Moottoripyörien viimeistelyn taso oli HBS:ssä jälleen päätähuimaava. Paikalla oli useita maailmanluokan pelejä. Rakentajien käsityötaito, pitkähkö rakentelukausi ja jääräpäisyys tuottavat joka vuodelle mitä hienoimpia pelejä. Vaikka näyttelypyörien taso asettaa joka vuonna riman korkeammalle, on upeaa huomata kuinka se vuosi toisensa jälkeen ylitetään. Rakentajien kädentaidoille ja mielikuvitukselle ei onneksemme tunnu löytyvän rajoja.

Helsinki Bike Showssa voittajat valitaan näyttelyyn osallistuneiden keskinäisellä äänestyksellä. Näin parhaat mahdolliset asiantuntijat, eli rakentajat itse valitsevat keskuudestaan kunkin luokan voittopelit. Tämän lisäksi yksi pytty on varattu tuomaristolle, yksi yleisöäänestykselle sekä satunnaisia erityispalkintoja sponsoreille.

- Miksi noita moottoripyöriä oikein pitää tuolla lailla muunnella?, kysyi eräs valtakunnallisen median naistoimittaja jokunen vuosi sitten.
- No miksi naisilla pitää olla monta erilaista mekkoa, miksei kaikki voi kulkea samanlaisessa mekossa?, oli vastaus. Toimittaja ymmärsi heti.

Näyttelyn luokkajaot

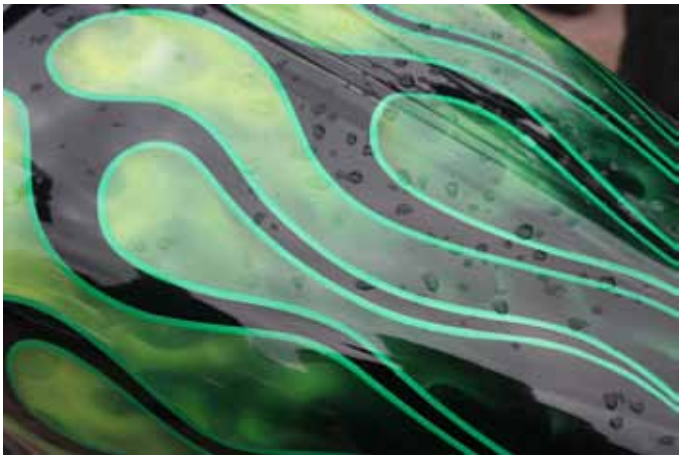
Rakentelun luokkajako on aina pitkähkön keskustelun aihe. Monille luokille on vuosien kuluessa vakiintunut melko tarkat määritelmät, toisten luokkien kanssa yhä haetaan suuntaa. Joskus asiaan vihkiintyneen harrastajankin on todella vaikea sanoa mihin luokkaan tietty pyörä pitäisi sijoittaa. Tämän lisäksi joku tuo paikalle silloin tällöin laitteen, joka toisten harmiksi ja toisten onneksi rikkoo ja sotkee kaikki luokkarajat. Luokkajako perustuu siis pitkälti kirjoittamattomaan kulturelliseen käytäntöön harrastuksen tyylisuuntien mukaan. Määritelmät elävät samalla tavalla kuin esimerkiksi muodissa korkojen tai hameen helman pituus. Tänä vuonna Helsinki Bike Shown pyöräkategoriat olivat Cafe Racer, Sportbike, Street Fighter, Custom, Classic Custom ja Chopper.

Edellämainittujen lisäksi palkittiin paras maalaus, rumin satula ja tuomariston, yleisön sekä HD of Helsingin valinnat.

ML-52

BIKE
SHOW
Café
Racer

I RODE MINE - HBS12



HELSINKI BIKE SHOW

Custom

HBS12 palkitut

Cafe Racer:

1. Teppo Saaristo - Yamazaki

2. Teppo Väisänen - Suzuki

3. Virtanen - Kawasaki '78

Sportbike:

1. Tomi Hyvärinen - Yamaha R1

2. Jone Ketonen - Kawasaki 6R

3. Jani Immonen - Hayabusa

Street Fighter:

1. Toni Kivinen - Suzuki

2. Isto Ikonen - Suzuki PVR1100T

3. Heikki Kemppainen - Honda CBR

Custom:

1. Sami Lahtinen (Ohno Mc Jyväskylä) - Panhead

2. Uba (Aliens Mc Vantaa) - H-D

3. Joni Kauvo - H-D

Classic Custom:

1. Samuli Kaivola - Shovelhead '78

2. Jussi Lindgren - H-D Sportster '93

3. Lauri Levon - H-D '31

Chopper:

1. Jude Packalen - BSA

2. Markus Pulkkanen (Ohno Mc Jyväskylä) - Chopper Maug

3. Mutu - Shovelhead -78

Chancey77 Custom Leather Worst Seat -award: Arto Vestman - Shovelhead '76

Juryn valinta: Markus Pulkkanen (Ohno Mc Jyväskylä) - Chopper Maug

Tuomaristona toimivat Johnny "Lone Hog" Martinsson, Gugge Roth sekä Roffen Plebs Choppers Stockholmista.

Best paint: Jude Packalen - BSA

HD Of Helsingin valinta: Joni Kauvo - H-D

People's Choice: Anne Nyman - VLMC Chopper

Helsinki Bike Shown järjestivät yhteistyössä MMAF ja Aliens MC. Yleisölle ja osallistujille ilmainen näyttely takaa sekä yleisön että näyttelypyörien runsaan määrän ja on omiaan tuomaan moottoripyörien muuntelu- ja rakenteluharrastusta lähemmäs asiaan sen kummemmin perehtymättömiä.

Eräs Bike Show -visiitti eli sananen ajettujen kilometrien ansainnista

Teksti ja kuva: Make Heino

Tarina alkoi jo varhain perjantai-iltana, kun töiden jälkeen aloin kasaamaan kiireen vilkkaa koneen yläkertaa. Jokakuisen tiivistelymanööverin yhteydessä olin näet huomannut männänrenkaan katkenneen ja arvelin että sen vaihtamisesta ehjään ei ole haittaakaan. Toki sain uudet renkaat jo edellisenä päivänä, joten olin ajoissa liikkeellä. Itse koneen kasaaminen ei ole kummoinenkaan urakka, mutta kun osia odotellessa olin ehtinyt purkaa puolen tusinaa muuta kohdetta jotka vaativat parantelua.

Seurasi toistakymmentä tuntia maanista mellastamista ympäri tallia, työkalujen ja osien hukkailua sekä sopimatonta kielenkäyttöä. Kello viiden jälkeen aamulla pyörä oli ajokunnossa, jarrut oli taas kasattu, ja jotain muuta pientä nikkaroitu. Puoli kuudelta nukkumaan.

Puoli seitsemältä tunsin itseni riittävän levänneeksi, hoidin aamuaskareet (venttiilivälysten säätö ja hammaspesu) ja matkaan Lohjalta kohti tapahtumien keskipistettä. Matkaa ehti kertyä varmasti toista kilometriä ongelmitta, siitä vielä vähän ennenkuin kumarruin moottoritien pientareelle palvomaan kätteni jälkeä. Sytytykseen olin saanut aikaiseksi tärinän mukaan maadoittuvat katkojan kärjet. Tämän aiheuttajaksi ilmenivät osat jotka olivat edelleen tallissa. Perinteiset MacGyver-viritykset käyttöön, ja iloinen laukka jatkui - Kehä kolmoselle asti.

Seuraavaksi ihmettelin oikeanpuoleista öljyistä lahjetta, ja silmiini osui koneen kyljestä pultti jota ei enää ollut - kirkas muistikuva yön pimeimmistä tunneista, joihin liittyi ajatus "tuo pultti pitää muistaa kiristää" Tässä vaiheessa suunta kääntyikin itä-Vantaalle työpaikalleni, jonne hissuksiin köröttelin etsimään täytettä tyhjiin pultinreikiin.

Reiät tuli tukittua ja pieni liuotinpesu alkoi olemaan siinä sotkussa myös paikallaan. 2 tuntia kotoa lähdön jälkeen sain pyörän ajamalla areenalle vertailukohdaksi hienoille pyörille. Perillepääsy oli taas kerran suuri voitto. Myös lokit noteerasivat hienon suoritukseni ja yksi kakkasikin palkinnoksi kypäräni ohimoon näyttelypäivän mittaan. Itse tapahtuma ja ihmiset siellä olivat niin loistavia, että kannatti nähdä vaivaa sinne pääsyn eteen.

Kotimatkalla kastuin läpimäräksi, mutta pyörä toimi hienosti.

Moottoripyörien melunvalvonnasta - osa 1

Teksti: Teemu S. Lindfors

Johdannoksi

Moottoripyörien melu on ollut julkisen keskustelun aiheena. Keskustelu alkoi, kun liikkuva poliisi tiedotti hankkineensa desibelimittareita käyttöönsä. Julkisissa medioissa aihetta on pyöritelty monin tavoin – usein kuitenkin vailla parempaa tietoa. Tämän kirjoituksen tavoitteena on tarjota tietoa moottoripyörien melun sääntelystä ja sen tulkinnasta. Kirjoituksen ensimmäisessä osassa selostetaan, mitä laissa melusta ja sen mittaamisesta sanotaan. Myöhemmin julkaistavassa osassa pyritään selvittämään, miten valvova viranomainen lakia tulkitsee ja millaisia ongelmia melun sääntelyyn liittyy.

Kaksi mittaustapaa

Melumittauksista puhuttaessa on tärkeää ymmärtää mittaustapojen käsitteet ja pitää ne erillään toisistaan. Laissa puhutaan kahdesta eri mittaustavasta, joille molemmille on omat raja-arvonsa.

Ohiajomelun mittaus on se mittaustapa, johon moottoripyörien hyväksyntä lähtökohtaisesti perustuu. Ohiajomelun mittauksessa motskarilla ajetaan aluksi tasakaasulla nopeudella 50 km/h. Testiradalla olevan merkin kohdalla kaasu avataan niin suuressa määrin kuin sutimatta ja keulimatta on mahdollista, kiihdytetään 20 metriä, jonka jälkeen kaasu suljetaan kokonaan. Mittaus tapahtuu ajolinjaan nähden 7,5 metrin etäisyydeltä moottoripyörän sivulta kiihdytysmatkan puolenvälin kohdalla ja se tehdään molempiin suuntiin. Vaihteiden lukumäärästä riippuen mittaus tehdään joko kakkosvaihteella tai kakkos- ja kolmosvaihteiden keskiarvona. Jokainen mittaus tehdään vähintään kahteen kertaan ja tuloksista lasketaan keskiarvo. Ottaen huomioon kaikki laissa säädetyt mittausepävarmuuksia koskevat vähennykset ja -toleranssit raja-arvot ovat pyörän käyttöönottoajankohdasta riippuen 85-91 dB(A).

Paikallaan mittaus, toiselta nimeltään staattinen mittaus, puolestaan on se mittaustapa, jonka perusteella melua lähtökohtaisesti tien päällä valvotaan. Vanhempien pyörien osalta paikallaan mittaus kelpaa Suomessa myös muutoskatsastuksessa osoituksena meluvaatimusten täyttymisestä. Paikallaan mittauksessa mittari asetetaan 0,5 metrin etäisyydelle ja 45 asteen kulmaan suhteessa pakoputken ulostuloon. Mittaus käynnistetään, kun moottorin käyntinopeus vastaa puolta maksimitehon kierroksista. Tämän jälkeen kaasu käännetään täysin kiinni, ja kun moottori on saavuttanut tyhjäkäyntinopeuden, mittaus lopetetaan. Testi toistetaan kolmeen kertaan. Tulos on korkein A-taajuuspainotuksella ja F-aikapainotuksella saatu dB(A)-lukema mittausjakson ajalta.

Paikallaan mittauksen raja-arvot määräytyvät hiukan eri tavoin tyyppihyväksytyille ja muille kuin tyyppihyväksytyille motskareille. Tyyppihyväksytyissä motskareissa raja-arvo ja oikea mittauskierrosluku on merkitty valmistajan kilpeen. Tämä ns. valvonta-arvo määräytyy tietyllä tapaa satunnaisesti. Se nimittäin perustuu siihen, että ohiajotestissä hyväksytylle pyörälle tehdään tyyppihyväksynnässä myös paikallaan mittaus ja valvonta-arvoksi merkitään valmistajan kilpeen se, mikä pyörästä sattuu tulemaan. Käytännössä tyyppihyväksyttyjen pyörien valvonta-arvot vaihtelevatkin 85 ja 106 dB(A) välillä. Suomessa valmistajan kilpeen merkittyyn valvonta-arvoon sallitaan laissa enintään 5 dB(A) suuruinen ylitys.

Muiden kuin tyyppihyväksyttyjen moottoripyörien paikallaan mittauksessa sovellettavat raja-arvot on säädetty Suomessa laissa: ennen 1992 käyttöön otetuilla raja-arvo on 106 dB(A) ja 1992 tai sen jälkeen käyttöön otetuilla 103 dB(A). Näihin arvoihin ei sallita muutoskatsastuksessa ylityksiä.

Mitä sääntöjä juuri minun pyörääni sovelletaan?

Otsikon kysymys on yleinen, mutta siihen vastaaminen ei ole aivan yksinkertaista. Melulainsäädäntöä ei nimittäin voi luonnehtia kovin selkeäksi.

Ensimmäiseksi on selvitettävä, milloin moottoripyörä on otettu ensi kertaa käyttöön, sillä käyttöönottoajankohdan perusteella määräytyy se, mitä pakoputkistolle saa tehdä. Käyttöönottoajankohdan mukaan prätkäkannan voi karkeasti jakaa kolmeen kategoriaan:

1) Jos pyörä on käyttöönotettu 1.7.2004 tai sen jälkeen, siihen ei saa vaihtaa mitään muuta kuin kyseiseen pyörään e-hyväksytyn pakoputkiston taikka sen osan. Pelkkää pakoputkiston muutosta ei tällöin ole tarpeen muutoskatsastaa.

2) Jos pyörä on käyttöönotettu ennen 17.6.1999, siihen voi vaihtaa minkä tahansa pakoputkiston edellyttäen, että meluvaatimukset (ja pakokaasupäästövaatimukset) täyttyvät. Pyörä on tällöin muutoskatsastettava ja melu voidaan muutoskatsastuksen yhteydessä mitata katsastuskonttorilla paikallaan mittauksena.

3) Jos pyörä on käyttöönotettu aikavälillä 17.6.1999-30.6.2004, määräytyvät pakoputkiston muutoksia koskevat säännöt sillä perusteella, minkä pakokaasupäästönormin mukaan pyörä on alun perin hyväksytty liikenteeseen:

a) Jos pyörä on Euro 2-tasoa, siihen ei saa vaihtaa muuta kuin e-hyväksytyn pakoputken tai sen osan. Tällöin menetellään kuten kategoriassa 1).

b) Jos pyörä on Euro 1-tasoa, siihen saa vaihtaa myös muun kuin e-hyväksytyn pakoputken. Tällöin melu voidaan mitata katsastuskonttorilla paikallaan mittauksena ja raja-arvona pidetään valmistajan kilpeen merkittyä valvonta-arvoa, joka saa ylittyä enintään 5 dB(A).

c) Jos pyörä ei ole tyyppihyväksyttyä mallia, siihen saa vaihtaa minkä tahansa pakoputken edellyttäen, että melu- ja päästövaatimukset täyttyvät. Tällöin menetellään kuten kategoriassa 2): pyörä on muutoskatsastettava ja melu voidaan mitata katsastuskonttorilla paikallaan mittauksena. Raja-arvo on tällöin 103 dB(A).

Kategoriat 1) ja 2) ovat varsin selkeitä: e-hyväksyntä kategoriassa 1) ja muutoskatsastus kategoriassa 2). Sen sijaan kategoria 3) aiheuttaa päänvaivaa. Kategoriaan 3) kuuluva pyörä voi olla tyyppihyväksytty Euro 2-tasoon, tyyppihyväksytty Euro 1-tasoon tai ei-tyyppihyväksytty. Sovellettavien vaatimusten selvittämiseksi on siis ensin selvitettävä, onko pyörä tyyppihyväksytty.

Mistä tietää, onko pyörä tyyppihyväksytty? Rekisteriotteessa on tyyppihyväksyntää varten oma kohtansa, josta pitäisi löytyä tyyppihyväksyntänumero. Samoin valmistajan kilvessä on mainittuna tyyppihyväksyntänumero. Valmistajan kilvestä löytyvä tyyppihyväksyntänumero on kolmiosainen. Ensimmäinen osa sisältää pienen e-kirjaimen sekä hyväksynnän myöntäneen maan numerokoodin, esimerkiksi "e4". Toinen osa sisältää direktiivin numeron, johon tyyppihyväksyntä perustuu, esi-

merkiksi "2002/24". Kolmas osa on varsinainen tyyppihyväksyntänumero, esimerkiksi "0142". Kaikki kolme osaa erotetaan toisistaan asteriskilla, esimerkiksi näin: "e4*2002/24*0142". Sovellettavan vaatimustason kannalta vain tyyppihyväksyntänumerolla on merkitystä, muut merkinnät, kuten vanhoja E-sääntöjä koskevat merkinnät tai Yhdysvaltalaiset hyväksyntämerkinnät voi tässä kohtaa jättää huomiotta.

Entä mistä tietää, onko pyörä Euro 1- vai Euro 2-päästötasoa? Tässä on todellinen ongelma, sillä tietoa ei välttämättä ole missään julkisissa rekistereissä. Edes TraFi ei kykene tietoa aina luotettavasti selvittämään. Pari peukalosääntöä voi esittää. Jos pyörässä on katalysaattori, se todennäköisesti on Euro 2-tasoa. Toisaalta mitä lähempänä pyörän käyttöönotto on päivämäärää 1.7.2004, sitä todennäköisemmin se on Euro 2-tasoa. Aukottomia nämä peukalosäännöt eivät kuitenkaan ole.

Wanhat melusäännöt

Yleisesti on totuttu ajattelemaan, että vanhalla prätkällä saa lain mukaan huoletta paukuttaa suorilla putkilla. Näkemys pitää paikkansa – mutta vain tietyissä rajoissa: tällöin prätkän tulee olla todellakin vanha.

Kopterilain 2 §:ssä sanotaan, että ajoneuvoa saa muuttaa siten, että ajoneuvo muutosten jälkeen täyttää joko kopterilain 2 luvun vaatimukset tai ensimmäisen käyttöönottoajankohtansa vaatimukset. Tämä tärkeä sääntö ilmaisee periaatteen, jonka mukaan ajoneuvo voidaan aina hyväksyä sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan vaatimuksilla, eikä uusia vaatimuksia sovelleta taannehtivasti jo käytössä oleviin ajoneuvoihin. Säännöstä seuraa, että harrastaja voi valita, tahtooko ajoneuvonsa hyväksyttäväksi käyttöönottoajankohtansa mukaisilla (vanhoilla) vaatimuksilla vaiko kopterilain "yleisillä" muutoskatsastusvaatimuksilla.

Varhaisin moottoripyörien äänenvaimennusta koskeva sääntö löytyy jo vuoden 1926 laista. Sen mukaan moottoripyörässä tulee olla "tehokas äänenvaimennus". Mitä tämä merkitsee käytännössä, on tulkinnanvarainen asia. Nähdäkseni viisain lähtökohta tulkinnalle on se, että muutettua pakoputkea verrataan johonkin alkuperäiseen pakojärjestelmään, koska muutetulta pakoputkistolta ei ole perusteltua vaatia enempää kuin alkuperäiseltäkään. Tällaisella tulkinnalla vaatimuksen tehokkaasta äänenvaimennuksesta täyttää jo putken päässä oleva supistava "kalanpyrstö". Vaihtoehtoisesti putken sisällä tai sen päässä pitäisi olla ainakin jonkinlainen vaimentava elementti kuten "huilu". Yhtä kaikki, täysin vaimentamattomilla putkilla ei lain mukaan saisi ajella liikenteessä pyörällä, joka on käyttöönotettu vuonna 1926 tai sen jälkeen.

Seuraava melusääntöjä koskeva muutos tuli lakiin 1.12.1957. Tuolloin moottoripyörien äänenvoimakkuudelle annettiin ensi kertaa Suomessa raja-arvot. Isokokoisilla moottoripyörillä ohiajomelun raja-arvo oli 84 fonia. Fonirajat olivat voimassa 31.12.1970 saakka. Teoriassa aikavälillä 1.12.1957 – 31.12.1970 käyttöön otetun motskarin voisi muutoskatsastuksessa hyväksyä myös fonimittauksen perusteella. Käytännössä fonimittauksia tuskin kuitenkaan mistään saa, joten katsastuskonttorin paikallaan mittaus on ainoa varteenotettava mittaustapa. Se on halpa ja periaatteessa mahdollista suorittaa millä tahansa asiansa osaavalla katsastustoimipaikalla. Ja kun raja-arvo tämän ikäluokan laitteissa on 106 dB(A), siitä pääsee jopa kohtuullisella vaivannäöllä läpi.

Fonirajat muutettiin desibelirajoiksi 1.1.1971. Yli 500-kuutioisilla moottoripyörillä ohiajomelun raja-arvo oli tuolloin 86 dB(A), ja sellaisena se pysyi aina 31.12.1991 saakka. Sittemmin raja-arvot laskivat ensin 82 dB(A):an ja lopulta 80 dB(A):an. Ottaen huomioon kaikki laissa säädetyt toleranssit ja mittausepävarmuuksiin perustuvat vähennykset käytännössä sovellettavat raja-arvot ovat näitä arvoja 5 dB(A) korkeampia.

Vaikka vanhin desibeleissä ilmaistu ohiajomelun raja-arvo on toleranssit huomioiden 91 dB(A), myös aikavälillä 1.1.1971-31.12.1991 käyttöön otettujen prätkien pakoputkiston muutoskatsastuksissa varteenotettavin tapa on kuitenkin konttorilla tehty paikallaan mittaus 106 dB(A) raja-arvolla. Ohiajomittaus vähintään hyväksytyn asiantuntijan pätevyysvaatimukset täyttävän testauslaitoksen toimesta on nimittäin melko kallista lystiä. Toisaalta todennäköistä on, että ohiajomelun raja-arvot täyttävä pyörä täyttää myös paikallaan mittauksen 106 dB(A) raja-arvon, jolloin ohiajomittausta ei muutoskatsastusta varten tarvita lainkaan.

Välitilinpäätös

Kirjoituksen tässä osassa esitetyin ohjein lukijan pitäisi pystyä arvioimaan, mitä motskarin pakoputkille saa melun osalta lain mukaan tehdä ja mitä ei. Seuraavassa osassa tarkastellaan meluasiaa hiukan käytännönläheisemmistä näkökulmista. Odotettavissa on mm. poliisin mietteitä aiheesta sekä eräitä käytännön havaintoja ja mittaustuloksia. Sitä odotellessa toivotan lukijoille hyviä ajokelejä ja mukavia ajoretkiä!

SMOTO tiedottaa

SMOTOn ylimääräinen kokous

Suomen Motoristit ry:n ylimääräinen kokous pidettiin 9.6.2012 Maisansalossa, ruoka- ja juhlaravintola Maisassa,Tampereella. Kokouksessa oli edustettuna 16 jäsenkerhoa ja 2 henkilöjäsentä. Kokouksessa käsiteltiin seuraavat asiat:

Jäsenmaksujen oikaisu

Jäsenkerhojen SMOTO:lle maksamat jäsenmaksut oikaistaan vuosilta 2007 ja 2008. Vuoden 2007 jäsenmaksu on 19,80 € /kerho ja vuoden 2008 jäsenmaksu 39,60 € /kerho. SMOTO palauttaa jäsenkerhoilleen kyseisinä vuosina liikaa maksetun osuuden.Kuitenkin niin, että jos jäsenkerholla on SMOTO:lle maksamattomia rästimaksuja, ne pidätetään maksettavasta palautuksesta.

Kestääkö SMOTO:n talous:

Jäsenkerhojen vuosina 2007 ja 2008 maksamat jäsenmaksut ovat yhteensä hiukan alle 94 000 €. Kun summasta vähennetään liikaa maksetut, oikaistut
jäsenmaksut, kerhoille palautettava summa on yhteensä 87 000 €. Jäsenmaksupalautukset katetaan SMOTO:n edellisten vuosien ylijäämillä.Palautuksen jälkeen SMOTOn maksuvalmius pysyy hyvänä ja toiminta jatkuu nykytasolla, tosin palautus siirtää kauemmas sitä tavoitetta, että motoristien edunvalvontaa voitaisiin hoitaa palkatun henkilöstön avulla, eikä pelkästään vapaaehtoisvoimien varassa.

Palautuskäytäntö ja aikataulu:

SMOTO:n hallitus ottaa yhteyttä jokaiseen kerhoon erikseen ja sopii jäsenmaksun palautuksesta ja tarkemmista käytännön toimenpiteistä.

Joiltakin kerhoilta on tullut tiedusteluja, voiko kerho olla ottamatta palautusrahoja vastaan. Halutessaan kerho voi näin tehdä. Osassa kerhoista on tällainen päätös tehty ja näin haluttu tukea SMOTO:n toimintaa moottoripyöräilijöiden edunvalvojana. Kunkin kerhon päätös on kerhon sisäinen asia. Lähtökohtana siis on, että SMOTO käy palautuksiin liittyvät keskustelut jokaisen kerhon kanssa yksitellen.

Talousarvio vuodelle 2012

Kokousessa esiteltiin ja hyväksyttiin myös SMOTO:n uusi talousarvio vuodelle 2012, jossa jäsenmaksupalautukset on otettu huomioon satunnaisina kuluina vuodelle 2012.

***

Tähän liittyen MMAF:n hallitus päätti kokouksessaan 15.5.2012, että MMAF ei ota vastaan liikaa perittyä osuutta vuosien 2007 ja 2008 jäsenmaksuista, vaan maksut jätetään SMOTOn parhaaksi katsomallaan tavalla käytettäväksi.

***

Motoristiristeily 2012

Smoton perinteinen syysristeily järjestetään 3.-4.11.2012
Reitti: Turku - Tukholma – Turku, laivana Silja Europa
Lähtö: lauantaina 03.11.2012 kello 20.15
Paluu: sunnuntaina 04.11.2012 kello 19.15

Ohjelmassa lauantaina
20.30 Illallinen – Buffet-ravintolassa, juomina olut, valko- ja punaviinit

Sunnuntai
8.00-10.00 Aamusauna, laivan saunaosastolla

12.00 SMOTO-gaala, ohjelmassa mm. ajankohtaiset asiat ja palkitsemiset

Hinnat (henkilöhintoja)

De LUXE hytti 1-henkilö 165 €
De LUXE hytti 2-henkilöä 99 €

A-luokka hytti (Seaside) 1- henkilö 119 €
A-luokka hytti 2- henkilöä 82 €
A-luokka hytti 3-henkilöä 69 €
A-luokka hytti 4-henkilöä 59 €

B2 hytti (sisäkansi) 1-henkilö 94 €
B-luokka hytti (sisäkansi) 2-henkilöä 72 €
B-luokka hytti 3-henkilöä 60 €
B-luokka hytti 4-henkilöä 56 €

Hintaan sisältyy:
- risteily valitussa hyttiluokassa
- Buffet-illallinen lauantaina, jossa ilmaiset ruokajuomat ml olut ja viinit
- sunnuntaina aamusauna
- Tervetulojuoma SMOTO-galassa

Risteilyn myyntiaika on 16.7-26.9.2012

Paikkoja on rajatusti. Varaukset käsitellään ilmoittautumisjärjestyksessä.

Varaukset pyydetään ainoastaan sähköpostilla osoitteeseen kalevi.kankaansyrja@smoto.fi (osoite toimiivain määräajan 16.7.–3.11.)

Varauksen vahvistus ilmoitetaan sähköpostilla, jolloin saa myös maksuohjeet. Varauksen yhteydessä on ilmoitettava hyteittäin matkustajien sukunimi, etunimi, syntymäaika (päivä, kuukausi, vuosi) ja matkan varaajan puhelinnumero sekä mahdolliset ruokailutilaukset ja
junamatkatodistukset.

Muuta:
Junamatkaa varten on mahdollista saada 50% alennustodistus. Tilauksesi yhteydessä ilmoita osoitteesi. Osallistumistodistus postitetaan lokakuun loppuun mennessä.

Risteilyn ikäraja on 21v. Tätä nuoremmat tarvitsevat holhoojan allekirjoitetun osallistumistodistuksen, jossa
on risteilylle hänelle nimetty vastuuhenkilö. Todistuksen voi tilata sähköpostitse osoitteesta kalevi.kankaansyrja@smoto.fi. Täytetty lomake otetaan mukaan risteilylle.

Peruutuksien kohdalla noudatetaan TallinkSiljan peruutusehtoja.

Matkaliput jaetaan Turussa Siljan terminaalin pohjakerroksessa, SMOTO-pisteessä, lauantaina 3.11.2012 klo 18.45. alkaen.

Lisätietoja: Kalevi Kankaansyrjä 050- 918 5923 tai kalevi.kankaansyrja@smoto.fi.

FEMA tiedottaa

Type Approval discussion enters crucial phase

Once adopted the regulation on the approval of two- and three wheelers will set new rules and technical requirements for manufacturers who sell motorcycles in the European Union. Following thorough discussions, the European Parliament and Council seem close to an agreement. FEMA outlines the remaining critical points as well as all issues of concern to motorcyclists in Europe.

In 2010 the European Commission published a proposal for a "regulation on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles" the so called L-category vehicles (L standing for light). IMCO (Committee on the Internal Market and Consumer Protection), the Committee of the European Parliament in charge of the regulation, adopted its report by the end of 2011 and proposed a long list of amendments (FEMA reported earlier).

At the moment the regulation is being discussed in trialogue - informal meetings between representatives of the Council (representing the EU member states), IMCO, and supported by the Commission – in order to reach a common position before the European Parliament as a whole votes on the proposal. The plenary vote is not expected to be held before October 2012, but IMCO and the Council are willing to reach an agreement before the summer break. If this does not happen, a change

in Presidency of the Council from Denmark to Cyprus would cause additional delays.

Riders defeat plans to prevent powertrain modifications on big bikes

The Commission originally proposed to equip all L-category vehicles "with designated measures to prevent tampering of a vehicle's powertrain" (laid down in Article 18[1]). Before, similar rules have only been in place for speed and power restricted mopeds, scooters and light motorcycles up to an engine capacity of 125 cm³. The inclusion of all kinds of motorcycles into Article 18 was justified by the Commission by environmental and safety concerns.

FEMA and its members have continuously criticised the Commission for trying to solve a problem that does not exist in practice. There are no data that indicate that modified motorcycles cause more pollution or are more likely to be involved in an accident. Also, the Commission has never made an attempt to investigate the scale of the problem.

Speculation is still rife as to what precisely these "designated measures to prevent tampering" would include as the Commission intends to develop them as part of a delegated act which has still not been drafted. Riders were therefore rightly worried of a scenario where manufacturers have to build motorcycles in a way that prevents the end user from any kind of modification, except maybe the replacement of rear mirrors.

Even Wim van de Camp, motorcyclist and Dutch Member of the European Parliament, appointed by IMCO as Rapporteur for the legislative proposal, recognised in his draft report "that within the motorcycle community a well established culture of modification exists, to improve the performance of their vehicles. Preventing this will disadvantage many qualified riders."

In order to ensure that riders remain free to rebuild and modify motorcycles FEMA worked hard to convince all crucial stakeholders to exclude motorcycles from Article 18 so they were not affected by any anti-tampering measure, irrespective of what measures the Commission would define in delegated acts later on. During the trialogue discussions, after long months of lobbying and campaigning by FEMA's national organisations, Wim van de Camp informed FEMA that an agreement between IMCO and Council to finally exclude motorcycles and sidecars without power restriction from Article 18 is likely.

Medium-performance motorcycles still subject to anti-tampering measures

At the FEMA Committee meeting on the 2nd of June the members of FEMA agreed that the exclusion of A3 motorcycles from Article 18 was a milestone, but that further efforts had to be made in order to save the new A2 category from anti-tampering measures as well. In line with the 3rd driving licence directive, the type approval regulation creates the L3e-A2 category for motorcycles up to 35kW.

A2 motorcycles tend to be affordable, fuel–efficient and light. Therefore, and unlike some regulators might think, A2 motorcycles will not only be ridden by A2-lincence holders but also by motorcyclists holding a full A licence. The latter should be given the opportunity to modify whatever part of the vehicle they choose, including the entire powertrain.

In any case, Article 18 foresees an arrangement to retain the possibility of restricting an A3 motorcycle (of under 70kw) in order to ride it as an A2 bike with an A2 licence. For this purpose a manufacturer will need to type approve both the restricted and the unrestricted version.
Should A2 bikes remain within the scope of Article 18 it will be crucial to keep an eye on the delegated acts since FEMA expects very sophisticated "measures to prevent tampering of a vehicles powertrain" to trigger disproportionately high costs for the conversion from an A3 to an A2 motorcycle (and vice versa).

Individual vehicle approval

A very small but very dedicated group of experts in Europe enjoy building of motorcycles from scratch or take the very basic components of an existing model to convert it into a unique vehicle. Such amateur built motorcycles can of course not be expected to fulfil the same type approval requirements as mass manufactured vehicles. Therefore these vehicles used to be approved individually, which was dealt with on the member state level according to national requirements.

The type approval regulation aims at harmonising individual approvals and provides exemptions from the general type approval rules. FEMA, and especially its Nordic member organisations, criticised the foreseen exemptions as insufficient and with the help of MEPs like Bernd Lange, Toine Manders, Eija-Riitta Korhola and Mitro Repo, amendments had been tabled in order to protect the freedom of amateur bike builders.

Still, a number of rider organisations remained sceptical about a harmonised approach of individual approvals and many member states called for the plans to be cancelled. Malcolm Harbour, who acts as IMCO Chair and Shadow-Rapporteur for the UK Conservatives, has already drafted an amendment that suggests mutual recognition of national type approvals which FEMA considers as a preferable outcome.

But as legal experts put it, this means that the Commission would need to issue a separate proposal in the future for the introduction of EU harmonised individual approvals that subsequently will have to be discussed and agreed upon by Council and Parliament. That way the situation for amateur bike builders would change as a common denominator has to be found between Member States and the Parliament in national individual vehicle approval rules throughout Europe. However, by recognising each others approvals it would become easier to sell, resell and buy such motorcycles within Europe.

(**Huom.** tiedote ei ole enää aivan tuore. Viimeisimmän neuvoston kokouksen perusteella IVA jää asetuksen ulkopuolelle, eli kansalliseen harkintaan.)

Mandatory Anti-lock brake systems (ABS) for motorcycles

The European Parliament requests manufacturers to equip all new motorcycles with ABS as from 2016. Only Enduro and Trial motorcycles are exempted from the provision. The Commission had left the option to manufacturers whether to install a Combined Braking System (CBS) instead of ABS for light motorcycles with an engine capacity from 51 cm³ to 125 cm³ but IMCO surprisingly decided to tighten the Commission's proposal and to mandate ABS for A1 motorcycles as well.

The motorcycle manufacturers and FEMA criticised IMCO for that decision since for small bikes CBS has similar effects to ABS at significantly lower costs. As A1 motorcycles have always been an affordable entry option into motorcycling, this segment is particularly price sensitive and there is a high risk that

potential novice riders will be discouraged by significant price increases.

ABS remains the crux of the trialogue discussions since the Commission and Council agree with FEMA. Should IMCO insist on its position an instant agreement between Council and Parliament, a so called agreement in 1st reading, might not be achieved. If a second or even a third reading was required it would further delay the decision making process by many months and increase the uncertainty for motorcycle manufacturers considerably.

Within IMCO the main supporter of mandatory ABS for A1 motorcycles is Kerstin Westphal, shadow Rapporteur for the group of Socialists and Democrats (S&D), the second biggest group of the EU Parliament. One of the production sites of Bosch, the leading producer of ABS, is Bamberg - which lies within the constituency of Ms. Westphal. BMF and MAG UK, the British members of FEMA, have started to ask British labour MEPs (which also form part of S&D) for their opinion regarding ABS and many do not seem to share Westphal's opinion.

It remains to be seen if the Council and IMCO will manage to find a compromise for ABS requirements. FEMA advises IMCO to stick to the original Commission proposal and leave the option to install CBS instead of ABS for A1 motorcycles.

New emission limits

Due to the difficult economic situation the motorcycle industry has been facing since the 2009 crisis, manufacturers asked IMCO for sufficient lead time to comply with new approval requirements. Furthermore, approval procedures are time consuming and costly, therefore industry representatives called for bundling as many new requirements within as few application dates as possible.

As a result IMCO opted to skip the first emission step for motorcycles and to advance the introduction of the second step instead. From 2016 new types of mass manufactured motorcycles should meet Euro 4 standards and Euro 5 from 2020. (please note that, compared to the original legal proposal, Euro 4 relates to Euro 5 and Euro 5 to Euro 6 accordingly. In absolute terms the emission limit values do not change for 2016 and 2020 but the denomination).

In 2014 mopeds and scooters (L1Be) will have to comply with Euro 3, with Euro 4 in 2017 and with Euro 5 emissions as from 2020. The schedule is still subject to changes as well those of the emission requirements for existing motorcycle types. Manufacturers, IMCO and Council seem close to reaching a pragmatic solution.

Emission durability

The type approval regulation will introduce the requirement for manufacturers to provide emission durability for their engines. Riders can therefore rely on a motorcycle to not only meet a designated emission standard at the beginning of its life cycle but even after having completed a specified mileage.

The durability requirement for mopeds and scooters up to 50 cm³ is 11.000 km (for the Euro 4 level) and 12.000 km (Euro5). Durability requirements for motorcycles up to 125 cm³ are 20.000 km (Euro 4) and 30.000km (Euro 5), and for motorcycles with an engine capacity exceeding 125 cm³ emissions durability must be proven for 35.000 km (Euro 4) and 50.000 km (Euro 5).

The new durability requirement was a central condition for FEMA to support stricter emission levels. In countries with periodical inspection schemes comprising an emission test it should prevent riders from failing the test - and having to bear the follow-up costs.

Manufacturers are not opposed to a durability requirement as such but are concerned that the test cycles and testing methods, which will be defined by the Commission via a delegated act, are becoming too time consuming and costly. Manufacturers are calling for the test cycle applied in the US, with possibly Brazil, China, Taiwan and Thailand following as there is no modern alternative at an international level.

The Commission deems this so called US EPA AMA test cycle to be obsolete as it was developed in the 1970s for the US market in the pre-catalyst era and therefore aims at developing and applying the SRC test cycle which it claims to be closer to real life conditions for the vehicle fleet in the EU. Application of the US EPA AMA test cycle in the EU would initially save manufacturers from different testing standards in different major markets, but the Commission argues that the new SRC test cycle will take less time to complete and will therefore be less costly, so it might at some point be considered as attractive alternative for the obsolete AMA test cycle at an international level. A final decision has not yet been taken. Regardless the test cycle it appears that manufacturers will be able to choose among three different test methods to proof emission durability:

1. full mileage accumulation: after the required mileage has been completed the emissions will be tested;
2. half mileage accumulation: during and after half the required mileage has been completed the emissions are tested and the test results should then be extrapolated while still remaining below the specified limits.
3. mathematical method: after the accumulation of a very short distance (e.g. 100km) emissions are tested and then multiplied with a fixed deterioration factor set-out in the proposal. The product of test results multiplied with those deterioration factors must be under the specified emission limits.

Option 1 is of course most precise but also time consuming and therefore not favoured by manufacturers. Option 2 is less time consuming and less accurate, but the applied emission abatement system needs to work well resulting in emissions remaining below the allowed thresholds. Obviously the mathematical method is the least time consuming test for manufacturers as there is no need to accumulate a significant mileage before the motorcycle is introduced on the market and it offers the lowest predictability of real-world emissions. At the same time, manufacturers will have to apply rather elaborate emission abatement systems which might compensate for the time savings.

Environmental effect study

By 2016 at the latest the Commission is supposed to carry out an environmental effects study before confirming the enforcement dates for the Euro 5 step and its specific requirements, the durability measures and requirements as well as the introduction of on Board diagnostics stage II.

It is important to mention that today and as well for the next emission step in 2016 the emission limits of the Euro steps differ across categories. For example Euro 4 has different absolute emission limits for A3 motorcycles than for L1Be mopeds. With the introduction of the Euro 5 step in 2020 the Commis-

sion aims at harmonising the emission values across categories. The environmental effects study has to show, amongst others, whether this goal is feasible and justifiable.

Emissions of crankcase gases

A combustion engine cannot prevent a small amount of unburned fuel and exhaust gases from escaping around the piston rings and entering the crankcase, referred to as "blow-by" gases. These gases are extremely harmful, either for the environment when discharged to atmosphere or for the lifetime of an engine since the oil would become diluted and chemically degraded over time, decreasing its ability to lubricate. Condensed water would also cause parts of the engine to rust (for further explanations see Wikipedia).

The Commission proposed a test used in the car sector to prove that none of the blow-by escapes the engine. But manufacturers were reluctant as the proposed test procedure would have required a rebuilding of existing motorcycle engines. Manufacturers further criticised the Commission for trying to solve a non-existent problem since sealed systems are being applied by default. FEMA shares the critique of manufacturers since no problems with crankcase gases have been reported by riders using engines from well established manufacturers.

As Commission experts actually trust established manufacturers to master crankcase gases they proposed the manufacturers to come up with a procedure that allows approval authorities to test only those vehicles where the documentation describing the operation mode of the engine gives reason to doubt the ability of managing crankcase emissions successfully.

Steerability

As part of the type approval regulation the Commission intends to include requirements for the steerability of vehicles. Manufacturers do not see the need for such a requirement because mass manufactured vehicles, especially two and three wheelers, are being tested extensively on closed test tracks during the entire development phase, which lasts for months or even years, with a particular focus on handling and steerability.

Therefore manufacturers are not concerned that their vehicles would fail any steerability test during the type approval procedure but seek to avoid the additional costs such a test would entail. Given these circumstances FEMA considers steerability tests as superfluous.

On the home stretch

So far many delays gave the impression that the decision making process is somehow tenacious and slow, but given the technical complexity and the fact that this regulation is one of the first to be adopted under the new co-decision requirements most delays have been reasonable.

The willingness of Commission experts as well as Malcolm Harbour and Wim van de Camp, representing the main players within the European Parliament, to discuss with FEMA representatives needs to be highlighted. On the member state level many representatives of the Council are in regular contact with FEMA national organisations. On the home stretch most critical issues of the type approval regulation seem to turn into positive or at least acceptable measures.

Svingin jatkot ja TraFi

Teksti: Petri Suuronen

Kopterilaki on tuonut monenlaista helpotusta pyöränrakentajille. B-yleisölle se lienee eniten tuonut iloa ahtoprojektien helpottumisen muodossa. Se ei suinkaan ollut tavoitteista ainoa, sillä lakia laadittaessa ajatuksena oli muun muassa se, että se sallisi tehdasvalmisteisten takahaarukan jatkojen käyttämisen. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi kuitenkin tulkitsee lakia siten, että nämä ympäri maailmaa lukemattomissa moottoripyörissä käytetyt osat muodostuvat Suomessa niin suureksi turvallisuusriskiksi, että niiden käyttö on kiellettävä, jos niiden turvallisuudesta ei saada erillistä selvitystä. Näin siitä huolimatta, että tiedossamme ei ole ainuttakaan takahaarukan jatkoista aiheutunutta ongelmaa, ja että ne itseasiassa ovat omiaan parantamaan tehokkaiden moottoripyörien turvallisuutta. Millaista selvitystä vaaditaan ja millaiset vaatimukset haarukan jatkojen on täytettävä? Siihen Trafilta ei ole osattu antaa suoraa vastausta. Asiaa on siis tutkittava.

Niinpä MMAF:n delegaatio jalkautui pitämään asiasta palaveria TraFin kanssa. Palaverissa selvisi, että TraFin lähtökohta on siinä mielessä positiivinen, että jatkot eivät tarvitse sen kummempia tyyppihyväksyntiä, kunhan ne vain ovat puolueettoman tutkimuslaitoksen kyseiseen malliin sopiviksi toteamat. Kuulostaako liian hyvältä?

Ongelma muodostuu siinä, että jokainen jatko olisi hyväksytettävä jokaiselle mallille erikseen. Äkkiseltään on helppo tajuta, että tällaisenaan savotta on liki loputon. Lisäksi TraFilta ei vieläkään anneta mitään mustaa valkoisella vaatimuksista, vaan puolueeton tutkimuslaitos saa oman harkintansa mukaan määrittää sopivuuden. Tilanne on siinä mielessä ongelmallinen, että tutkimuslaitoksen on hankalaa määritellä, täyttääkö jokin asia speksit, joita ei ole speksattu. MMAF pyrkii yhteistyössä TraFin ja Testmillin kanssa selvittämään tarkemmin haarukan jatkoille asetettavia vaatimuksia sekä niiden testaustapoja. Uhkana on, että mallisarjoittain tapahtuva hyväksyntämenettely saattaa testauksineen muodostua liian raskaaksi ja kalliiksi, jotta sitä olisi mahdollista tai järkevää suorittaa.

Että näin meillä Härmässä. On se mukavaa, että saa tuntea itsensä tarpeelliseksi pyrkimällä todistelemaan viranomaisille päivänselviä asioita. Ja kaikkein hauskimmaksi asian tekee se, että kuka tahansa saa tehdä ihan omin pikku kätösin pidemmän haarukan teräsputkesta, mutta tehdasvalmisteisten osien käyttämiseksi vaaditaan yhtä sun toista. MMAF:n työ ei ole todellakaan ohi. Aina kun joku mörkö saadaan siivottua pois jaloista, vaikuttaisi nurkan takaa tulevan kaksi isompaa.

Tässä vaiheessa asiasta ei ole juuri tämän enempää kerrottavaa, mutta jatkamme takahaarukan jatkojen käyttämisen selvittelyä, tarvittavan projektin sekä sen laajuuden/mielekkyyden/suorittamisen mahdollisuuden selvittämistä ja tiedotamme asiasta lisää heti, kun tiedotettavaa ilmenee.

Smoton jäsenedut 2012

MMAF:n jäsenenä olet oikeutettu Smoton neuvottelemiin jäsenetuihin.
Voimassa olevat edut löydät linkistä www.smoto.fi/index.php/jasenedut

Tapahtumia 2012

Löydät kaikki tapahtumat MMAF:n kalenterista www.mmaf.fi. Kaikki keskustelutaululle rekisteröityneet voivat lähettää tapahtumia MMAF:n kalenteriin. Toiveena kuitenkin on että, kalenterissa olisi nimenomaan prätkien rakenteluun liittyviä tapahtumia, kuten swappeja, näyttelyitä jne. Jos tapahtumasi puuttuu listasta, voit siis lisätä sen itse MMAF:n kotisivujen kautta!

Estonian Bike Weekend, Räpina/Värska	29.6.-1.7.2012	www.piratica.ee
Joutsa Chopper Show	7.7.2012	
Riverside Kustom Day, Kokemäki	21.7.2012	www.riversidekustomday.com
Shovelralli Kihveli, Vöyri	27.-29.8.2012	www.kihveli.com
Suisto Bikenic, Hämeenlinna	4.8.2012	www.suisto.fi
Pick-Nick, Forssa	5.8.2012	www.pick-nick.com
No Speed Limit Day, Pudasjärvi	11.8.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Bike Fellows Swap, Turku	12.8.2012	www.bikefellows.fi
Turku Kustom Show	18.8.2012	www.turkukustomshow.com
Kiihdytyspäivä, Pudasjärvi	25.8.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Mansen Mäntä Messut, Tampere	1.9.2012	www.koneitajakiisselia.fi
Rompetori, Havishalli, Vantaa	22.9.2012	japsistarat.fi

MMAF kauppa

Tuotteita on myytävänä tapahtumissa joihin MMAF osallistuu, sekä netissä Bomber Shopissa , shop.mmaf.fi

Kangasmerkki

5,-

T-paidat

Uusilla printeillä T-paita, nyt myös naisten malli.
Netissä ja shopissa 19,90
Tapahtumissa 20,-

Paitamyynnillä kerätään pääomaa harrastuksemme edunvalvonnan eteen tehtävän työn tarpeisiin, senttikään ei siis mene hukkaan.

www.mmaf.fi