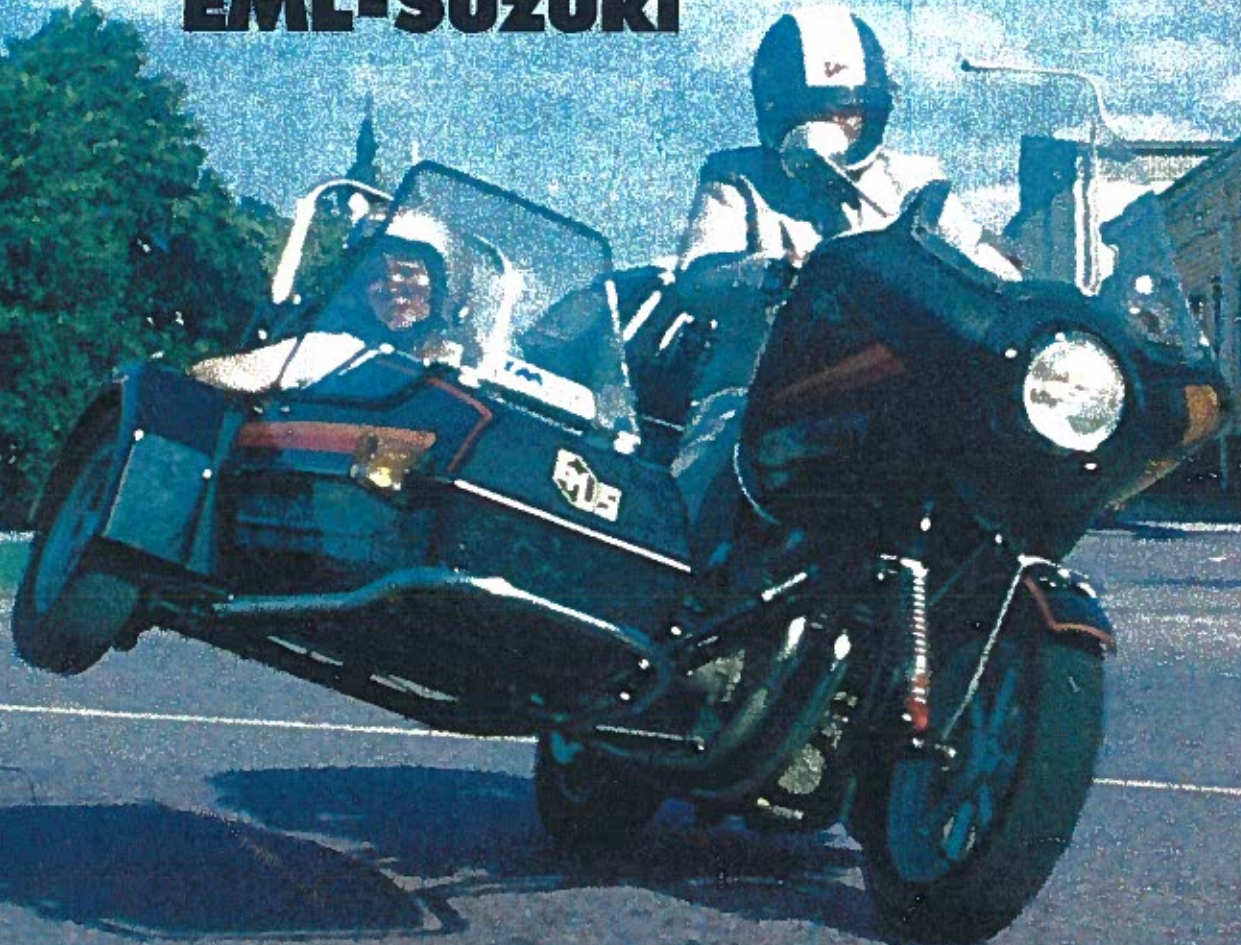


TM 15/81

EML-Suzuki

NIKSIT opittuun voi valitka näyttää meidän matkaseuralla parhaimmista vinkkelistä. Suzuki EML on järkevä ja toiminnallinen ajettava. Pitkällä kehitetyllä vaatii pitkällä tiedyn ajotaidon. Täällä on ajoneuvo sivuvaunuyhdistelmä kuuluu tasuun. Tyhjällä luvulla ajaminen ei soki ole mukavaa. Hiidä ja haulipussit korvaavat kyytiläsen. Haulipussit eivät muuten urputa eivätkä kummemmin kahvitaukoja kaipaile.



Aikakautemme

'akan tappaja'



OLOF RYTOVAARA, teksti ja kuvat

Nyt niitä saa. Sivuvaunuyhdistelmät ovat palanneet maanteillemme. Uudenpolven akantappajat eivät ole valtaamassa takaisin autoille aikolnaan menetettyä asemaansa vaan tuomassa omaa uraansa hauskana, suorituskykyisenä matkalaitteena. Super-sivari on melko kaunis, eikä erityisen halpikäyttöinenkään. Keskipienen auton hinnalla saa kuitenkin kolmipyöräisen, joka on vailla vertaansa. Jo hankittuun suurehkoon matkapyörään voi myös liittää hollantilaisen EML-vaunun. Pelkistä pulttiliitoksista ei ole kyse. EML-sivuvaunusarjaan kuuluu lisäksi moottoripyörän muutos-sarja, joka sisältää mm. pienet tykkipyörät, jarrut ja etuhaarukan. Sivuvaunumoottoripyörä ja sivuvaunulla varustettu moottoripyörä on eri asia. EML-Suzuki on tyyppikatsastettu sivuvaunumoottoripyöräksi.

■ ■ ■ SIVUVAUNUYHDISTELMÄT ovat lähes tyystin kadonneet maanteiltämme. Askel autoon syrjäytti tämän monelle rakkaita muistoja herättävän lullan 50-luvun lopussa. Muutamia itäeurooppalaisia rakenteita lukuunottamatta käytössä oleva kalusto on koostunut kotiviritelmistä sekä uudelleen käyttöön otetuista saksalaisista ja englantilaisista yhdistelmistä. Tuskin nytkään voidaan puhua sivuvaunun uudelleen tulemisesta, sillä nykyinen tehdasvalmisteen sivuvaunuyhdistelmä on kallis laite, joka ei kilpaile auton eikä moottoripyörän kanssa. Nykyllä on erikoisajokki erikoisille motoristeille; mukava, hauska, sanoin kuvaamatoman kokemuksen arvoinen ihme. Lystissä löytyy, mikäli lompakossakin. Hyvin varustetun yhdistelmän hinta hipoo 50 000 markkaa. Hinta on huima. Toki turha on muistella menneitä halpoja Jawa-pulkkia, nykyisar on yhtä kaukana Jawa-yhdistelmästä kuin mopo moottoripyörästä.

Lentävä hollantilainen

Hollantilainen EML on harvoja yrityksiä maailmassa, joka on ottanut asiakseen kehittää ja valmistaa sivuvaunuja. Tehtaan perustaja Hennie Winkelhuis on itse ollut aktiivinen sivuvaunumotocrossin harrastaja. EML-tehdas valmistaa tätä nykyä noin 300 vaunusarjaa vuodessa. EML-yhdistelmät ovat pitkien kokeilujen tuloksia. Nykyisiin superpyöriin ei sivuvaunun liittäminen onnistu pelkällä pulttikiinnityksellä. Winkelhuisin sivuvaunusarjat ovat pyöräkohtaisia yksilöllisesti eri moottoripyörämalleihin kehitettyjä. Sivuvaunusarjaan kuuluu vaunun korin ja rungon lisäksi vetojohdan muutos-

sarja. Tämä sisältää etuhaarukan, pyörät, jarrut, joustimet, etulokasuojan, ohjauksen iskunvaimentimen sekä jossain tapauksissa myös moottoripyörän muunnetun rungon. Sarjoja on tarjolla useisiin japanilaisiin sekä eurooppalaisiin matkamoottoripyöriin.

EML:n komponentteja toimitetaan myös osa osalta, itserakentajien on ajateltu. EML:n tuotteiden laadusta ja luotettavuudesta kertokoon se, että esimerkiksi Saksan tyyppikatsastusviranomaiset ovat hyväksyneet EML:n valmistamat yhdistelmät maantielikenteeseen. Suomessa EML-tuotteiden maahantuojat Nakkilan Pyörä ja Mopo on tyyppikatsastanut mm. Suzuki GS 1000 G -yhdistelmän. Laitteet täyttävät siis meidänkin tiukan asialliset säännökset. Periaatteessahan sivuvaunun saa kytkeä katsastuksesta laitteeseen kuin laitteeseen, kunhan vaunu on vetojohdan oikealla puolella ja muutakin asiallinen. EML-sarjojen varusteet kuten etuhaarukka, jarrut ym. vaativat rakennemuutoksastuksen.

Yllättävä yhdistelmä

Sivuvaunun kuljettaminen on aloitajalle erittäin outoa ja pelottavaakin. Esimerkiksi purjelautailun vasta-alkanut kokee samanlaisia "ei oo totta"-elämyksiä. Ajaminen on kuitenkin alusta alkaen yhtä riemua. Hymykuopat kehittyvät tosi näyttäväksi jo muutamissa sadoissa kilometreissä. Ajamisen niksit opitaan 2000-3000 km:n kuluessa, jos vaan keksimisen ja kokemisen intoa on pannussa.

EML-yhdistelmä poikkeaa vanhoista Jawa, BMW - Steib JA-Watsonian yhdistelmistä yhtä paljon kuin road racing -vaunut 60-luvulla ja

nykypäivinä. EML-yhdistelmä on matala ja varustettu pienillä leveillä pyörillä. Laitteissa on puhtia 80-120 hevosvoimaan. Ohjausliikkeet ovat välittömät, jousitus tanakka ja yhdistelmä jäykkä. 20-30-luvulla valmistetut Indian ja Harley-Davidson yhdistelmät olivat samaa maata. Näissä muutamissa, jopa nelisylinterisissä yli 1000-kuutioisissa laitteissa oli aikakautta ajatellen samoja piirteitä. Suorituskykyä, vakavuutta ja mahtavaa menoa. 50-60-luvun vajaakuutioiset eurooppalaiset eivät pystyneen pitämään kolmipyöräisen lip-pua samassa arvossa.

EML-yhdistelmien suorituskyky, jarrut ja ajo-ominaisuudet ovat omaa luokkaansa. Koeajossa ollut EML-Suzuki GS 1000 G pysähtyi nopeammin kuin auto ja jopa soolopyöräkin. Pyörä kiihtyi 0-100 km/h alta kahdeksan sekunnin kahden kuormalla ja kulki reilut 160 km/h. Soolopyörään verrattuna suorituskyky on vaatimaton. Tämä johtunee suuresta ilmanvastuksesta ja painosta. Polttoaineenkulutuksessa EML-Suzuki ei kuitenkaan ollut kovin heikolla sooloihin verrattuna. Taloudellisesti ajettuna yhdistelmä kulki 4,5-6 l/100 km lukemiin. Autobaanoilla luvut kohovat kuitenkin jopa toiselle kymmenelle. 90 hevosvoiman juhta nielaisee pyytäessä reilut 300 gramma/hevosvoima/tunti. Yli 3000 km koeajomatkan aikana EML-Suzuki kulutti kahden kuormalla keskimäärin 6,5 l/100 km. Koeajomatkaan sisältyi Kontiorallissa käynti Pudasjärven seuduilla, työmatkoja ja heit-tokeikkoja. Jos ei kyyditettäviä ollut niin tilalle lastattiin haulipusseja. Nämä eivät vaatineet kahvia, tupakkaa, taukoja tai muita kohtuuttomuksia. Tyhjä sivari on ikävä ajaa. Sivuvaun-



EML-SUZUKISSA on runsaat tilat matkatavaroille. Lukittavan takaluukun tilavuus on toistasataa litraa. Matkustamon jalkatilaan mahtuu pienempiä matkalaukkuja. Istuimen sivussa on myös tilaa pienemmille käsilaukuille ja eväspusselle. Lisävarusteena on tarjolla erilaisia tavaratelineitä. Lukittavaa hansikaslokeroa jää kaipaamaan. Näppärä rakentaja pystyy varusteimaan EML-vaunun lukuisilla salalokeroilla ja jopa lisäpolttoainesäiliöllä takalokasuojan kanteeseen. Koeajopyörään oli myös asennettu sivulokeroilla varustettu Windjammer kanteella sekä perä- että sivulaukulla. Tavaratila on kunhan vain muistaisi mitä milloin missäkin on. EML-Suzuki maksaa kaikkine kuvan lisävarusteineen noin 52 000 mk.

EML-SUZUKILLA on mukava matkustella kun ei tarvitse edes pysähtyessä laittaa kenkää maahan. Uuden aallon supersivari on raskas ja suorituskykyinen yhdistelmä. Liki sata hevosvoimaa liikuttelee puolta tonnia elopainoa kohtuullisen mukavasti. Pienipyöräiset EML-yhdistelmät viihtyvät parhaiten pitkeillä. Pikkuteilläkin pärjää, mutta umpikujiin ei ole asiaa sillä Suzukissa ei ole pakkia. Kääntöympyrä on kuitenkin pieni, vajaa neljä metriä, perää sudittamalla ja etujarrua käyttäen vieläkin pienempi.

