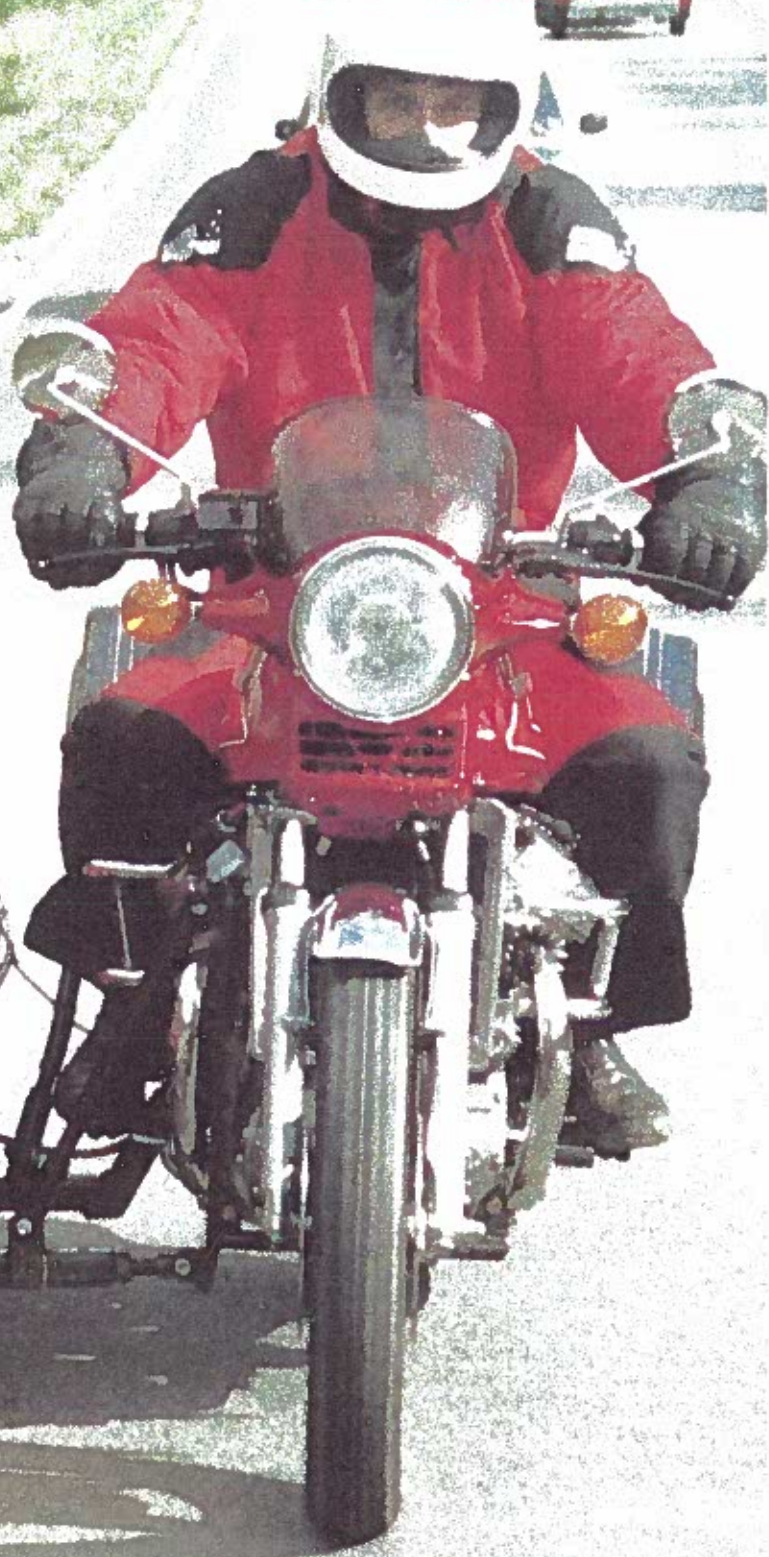
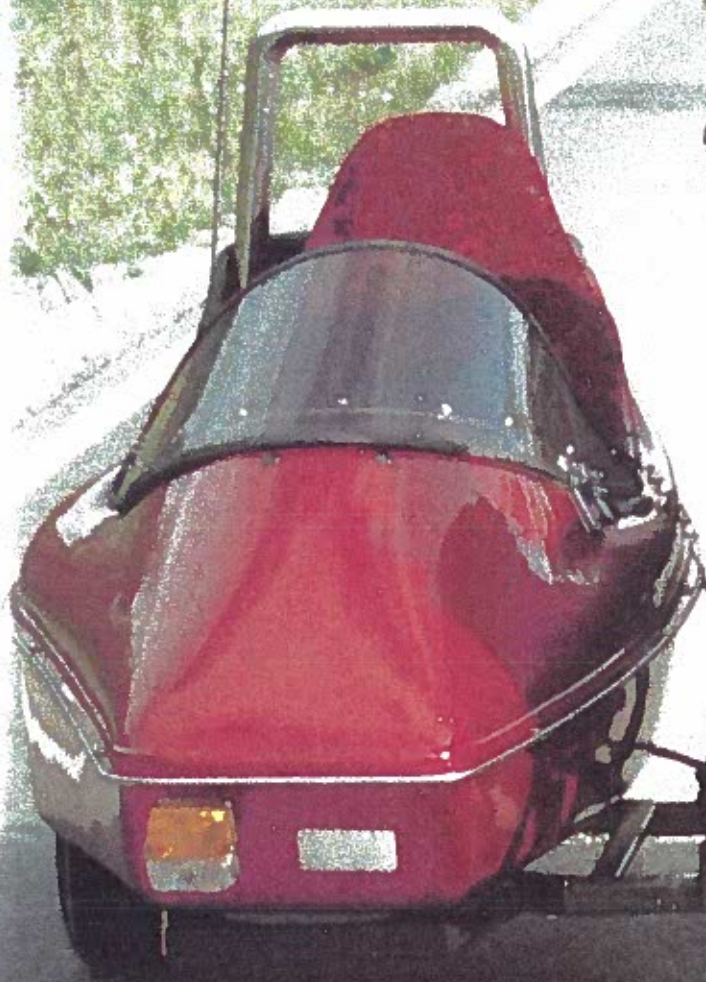


KUKKAROYSTÄVÄLLINEN YHDISTELMÄ: HONDA CX500/FINN-SPORT



TEKSTI: Seppo Neste
KUVAT: Kari Avikainen ja
Seppo Neste

Sivuvaunuyhdistelmän ei välttämättä tarvitse maksaa omaisuuksia ollakseen toimiva. Suuret kuutiot ja tehot eivät tässä lajissa ole pahitteeksi, mutta vähemmälkin tullaan kyllä toimeen. Ja jos kaiken lisäksi on hieman kättentaitoa hallussa, niin täysin ajettavan yhdistelmän voi koota kukkarostävälliseen hintaan.



HONDA CX500/FINN-SPORT

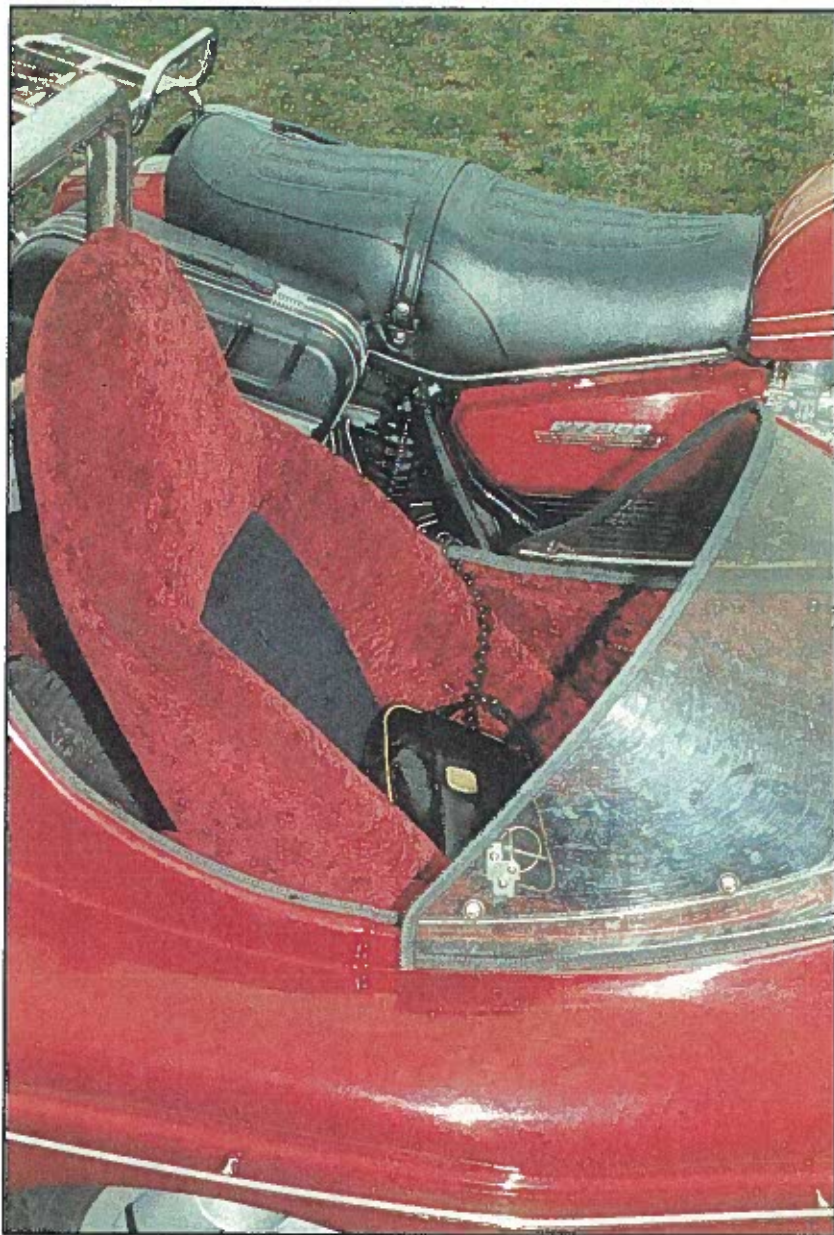
Seitsemisen vuotta sitten MP-Lehti esitteli ja koe ajoi Lamiteam Oy:n valmistaman Finn-Tour sivuvaunu-uutuuden. Kotimainen lulla herätti huomiota omaperäisillä ratkaisuiltaan, eikä vähiten aerodynaamisilla ominaisuuksillaan. Kovakattoinen, peräkään istuttava kahden hengen Finn-Tour oli näet kääntyvän selkänojan ja tilan puolesta tarvittaessa mahdollista muuntaa hetkessä yhden hengen yöpymispaikaksi. Vastavasti kiilamaisen muotoilun ansiosta lulla imeytyi perinteistä "kanoottimallista" vaunua huomattavasti tukevammin tiehen kiinni parantaen näin yhdistelmän ajettavuutta etenkin suuremmilla nopeuksilla liikuttaessa.

Pian tilavaunu sai jatkoa pienestä ja urheilullisesta Finn-Sport-aihiosta, mutta varsinaisen leipätyön (metallialan verstaas) vaatiessa tuolloin kaiken liikenevän ajan ja energian, se jäi keskeneräisenä nurkkaan pölyntymään. Kunnos sitten viimetalvena lasikuitumuotit- ja lestit kaitettiin uudelleen esille, minkä lopputuloksena syntyi ensimmäinen sarjavalmistustasasteelle kehitetty Finn-Sport proto.

Ajatus sivuvaunuyhdistelmästä tuo hakematta mieleen kaikinpuolin isokokoisien veturien, jossa on rutkasti voimaa ja vääntöä ja jonka massiivinen koko tekee siitä tukevan ajettavan. Kun veturi on kookas, niin lulla on luonnollisesti samaa paria. Kieltämättä ajatus on myös käytännössä hyväksi koettu ratkaisu, mutta haittapuolena on poikkeuksetta yhdistelmän kova hinta. Toinen valmis vaihtoehto on entisen rautaesiripun suojissa suunnitellut arkiset menopelit savuttavine kaksitahtimoottoreineen. Jälkimmäinen vaihtoehto tarjoaa hinnalleen paljon vastiketta, suurimman ajonautinnon kuitenkin pilaa vajaan hengen moottori, joka ei rehelligesti sanottuna enää riitä tämän päivän liikenteen rytmisissä pysymiseen. Rauhalliset pikkutiet ovat asia erikseen.

KUKKARO-YSTÄVÄLLINEN

Sirolle ja tyylikkäästi muotoilulle Finn-Sportille uskoisi olevan markkinarakoa perhemotoristien keskuudessa näin tarkan markan aikoina. Modernin metalliverstaan koneistusta hyödyntämällä Lamiteamin vaunujen valmistus sujuu tänä



Sivuvaunun sisustusta hallitsee mukhean miellyttävä, Cobran valmistettu oleva kuoppaistuin.

päivänä alusta loppuun saman katon alla. "Alihankintavaiheiden poistuminen merkitsee tarkempaa hinnoittelua ja tuntuu myös ostajan kukkarossa", kertoo Lamiteam Oy:n vetäjä, yrittäjä Ilmo "Jere" Leikas. Finn-Sport on suunniteltu erityisesti ns. keskikokoisia moottoripyöriä silmällä pitäen, jolloin pienelle ja kevyelle lullalle riittää veturiksi joku 500-kuutioinen laite eikä tarvitse tuntea itseään tien tukoksi, kuten koeajommekin asian osoitti. Ja mikä parasta, tee-se-itsemotoristi voi ratkaisevasti vaikuttaa yhdistelmänsä hintaan omien taitojensa avulla, sillä Finn-Sportia myydään ainoastaan rakennussarjana.

9500 markan hintaan sisältyä lasikuituvälis koru, istuinaiho, runko, pyörän ripustus, pyörä ja iskunvaimennin.

PIENIÄ MUUTOKSIA

Koeajovaunumme on kytketty Honda CX500:n rinnalle, vuosimallia 1982. Pyörän edellinen omistaja on ollut pappismies - ilmeisen lempeällä kädellä ohjattu CX ei niin teknisesti kuin ulkoasultaankaan uutta häpeä. Kilometrejäkin on kymmenen vuoden saatossa kertynyt mitariin vain kymmenkuntatuhatta. Uutta työtehtäväänsä varten Hondan alkuperäiset takapäin hyppykepit on vaihdettu progressiivisiin jousiin varustettuihin Konin Dial-A-Ride-iskunvaimentimiin, ja jouset jätettiin asentoon kierrettyinä. Vastavasti etuhaarukkaa olisi voitu jäykistää lisäämällä alkuperäisjousien jatkoksi esimerkiksi venttiilijousenpätkät, mutta nykyisellä kuormituksella se on toiminut asiallisesti alkuperäiskunnossakin.

Vaunun kytkennän myötä oh-

jaukseen tarttuva (etenkin hiljaisella nopeudella) wobblaus on pantu kuriin Sebackin säädettävällä kitkaohjausvaimentimella. Tässä tapauksessa, kun CX:n moottorin alta "puuttuu" runkoputki moottorin toimiessa kantavana rakenteena, se on jouduttu lisäämään jälkikäteen lullan kiinnityspistettä varten. Muutoin veturi on jätetty alkuperäis kuntoon, esimerkiksi pyöräkö ja toisiovälitys ovat vakiot.

ONNISTUNUT "PALAPELI"

Sivariyhdistelmä on aina pakettiratkaisu, joka koostuu monista osatekijöistä. Tässä tapauksessa hinta ja pyörän koko huomioonottaen palapelin kaikki osat ovat loksahaneet paikoilleen oikeassa järjestyksessä.

Vaunun runko on hitsattu nelikulmaisesta teräsprofiiliputkesta. Joustoista vastaa suhteellisen pitkä keinuhaarukka nestevaimennetulla jousi-iskarilla. Pitkällä keinuhaarukalla on helppo toteuttaa liikevaraitaan pitkä ja pehmeä jousitus, mikä luonnollisesti tietää ajomukavuutta kyydittävälle. Samaa asiaa palvellen lasikuitukori on kiinnitetty runkoon paksujen kumieristimien varaan. Itse vaunu kiinnitetty veturiin normaaliin tapaan neljästä pisteestä, lullassa käytetään Opelien peltivannetta rengaskoon ollessa 125SR 12.

Matala ja virtaviivainen Finn-Sport ei sanan varsinaisessa merkityksessä ole erityinen tilaishme. Toisaalta, harvemmin kai tämän tyyppistä vaunua hankitaan 54-numeron vaatteissa viihtyvän jatkuvaan kuljettamiseen. Koeajovaunun sisältä anastaa aimoannoksen mukheasti pehmustettu Cobran kuoppaistuin. Pikkuutytelin kuljettamista varten eteen ja korkealle asennettu istuin nostaa aikuisen turhan korkealle, jolloin tuulta ohjaava pleksi jää vastaavasti liian alas ja lähelle kypärän visiiriä. Rakennussarjan mukana kuuluu kuoppaa käyttämällä istuma-asento korjaantuu kohdalleen, ja eteenpäin saranoituna se helpottaa istuimen taakse jäävän asiallisenkokoisien tavaratilan käyttöä. Muuten jalkatilaa on riittämiin, ja pehmeä jousitus toimii hempeämmin (ilman läpilyöntejä) kuin jois-



sakin sporttisissa vaunuissa. Pleksin asennon voi jokainen säätää omien tarpeitten mukaiseksi.

Finn-Sportin maksimileveydeksi ilmoitetaan 84cm, josta istumaukon osuus on 57 cm. Vastavasti korin pituus on 190 cm (istumaukon pituus 98 cm.)

HARTIATEHOSTIN

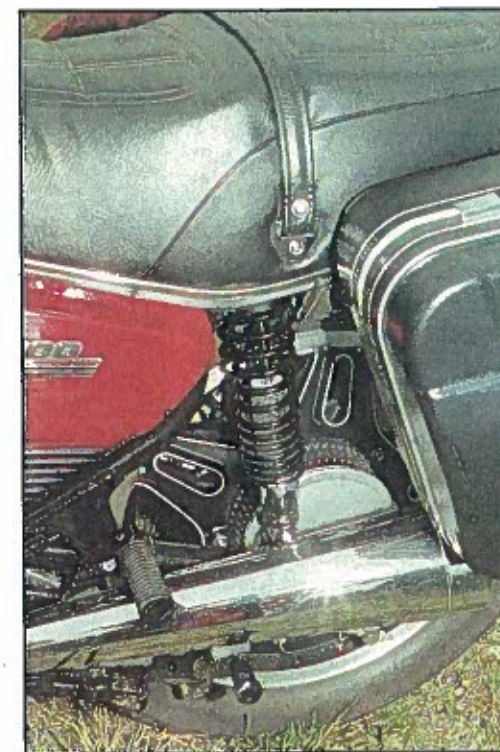
Siirryttäessä lullasta kuljettajan paikalle jo ensimmäisillä metreillä huomaa, että ajaminen käy hartialihasten bodauksesta. Normaali etuhaarukka ja pyöräkö tekevät yhdistelmästä tiukissa mutkissa raskaan käänneltävän, mutta vastaavasti suuntavakavuus suoralla haarukalla pysyy hyvänä. Alkuun yhdistelmän omistajaa kiusannut etupyörän sivuttainen "vemputus" hiljaa ajaessa saatiin kuriin säädettävällä ohjaussiskarilla.

Muutenkin Honda CX/Finn-Sport-yhdistelmä antoi itsestään rauhallisen kuvan, mikä kieli siitä että eräs taiteenlaji - vaunun kulmien säätö - on Lamiteamin hallinnassa. Jopa niin, että suoralla alustalla huipunopeutta kokeiltaessa, mitä Honda kelaa mittariin hieman reilut 140 km/h, molemmat kädet pystyi irrottamaan ohjaustangosta, ja matka jatkui haluttuun suuntaan. Ajajan kannalta mukavinta pienikokoisessa vaunussa on se, että sen enempää kiihdytyksissä kuin jarrutuksissaakaan Finn-Sport ei kampea sivusuuntaan, mikä yleensä opettaa vaunuille jalle tasaiset vaihtamiset ja ennakoivat jarrutustilanteet mikäli suinkin mahdollista.

Eräs vaikutin yhdistelmän va-



Honda CX-mallissa moottori toimii osana kantavaa rakennetta ja siksi pyörästä "puuttuu" moottorin alta kulkevat runkoputket. Sen vuoksi vaunun kiinnitystä varten ajokkiin on jouduttu rakentamaan kuvamme osoittama apurunko.



Alkuperäiset takaiskarit on korvattu progressiivisin jousin varustetuin Konin Dial-A-Ride-pumpuin.

kaaseen ajettavuuteen myöskin oikealle taipuvissa mutkissa täytyy löytä korin aerodynaamikasta. Ilmavirta painaa vaunua tietä vasten, juuri päin vastoin kuin perinteistä muotoilua edustavissa "kanoottivaunuissa", tämän lisäksi pitkät pehmeät joustot seuraavat hyvin vaimennettuna tien pintaa pitäen lullan pyörän turvallisentuntuisesti maassa jopa yksin ajattaessa. Mutta varoitan, ylilyönteihin on aina mahdollisuus!

Dramaattisimmin vaunun olemassaolon huomaa ehkä polttoaineenkulutuslukemista, ei niinkään matkanopeudesta. Soolona Honda 500CX tapaa viedä tuollaiset 4,5 litraa/100 km matka-ajossa, mutta lullan kanssa kulutus on pysynyt noin seitsemän litran tietämissä. Tämä johtuu siitä, että 90-110 km/h matkanopeuteen sopii nelos- ja viitosvaihteen suuren välityseron vuoksi pienempi vaihde paremmin. Viitosvaihte astuu käyttöön vasta kun kierrokset nousevat yli 6000r/min, jolloin vauhtia on jo 120km/h ja enemmän.

AJOKOULUTUS MAHDOLLISTA

Lamiteam Oy:n vaunujen markkinoinnin ja jälkihuollon on ottanut tehtäväkseen sivaripireissä tuttu kasvo Esa Ylönen. Myyntityön ohella hän tarjoaa apuaan ja kokemustaan kaikessa kiinnitykseen, asennukseen ja säätöihin koskevilla asioissa, ja jopa ajokoulutuskin on mahdollista jos niin halutaan.

