

Tenavat haluavat retkelle mukaan, mitä tehdä?



JOUKKOJENSIIRTOA

TEKSTI: PAULI YLIKOSKI
KUVAT: ASKO PYSTYNEN, ARI-PEKKA SIRVIÖ, PAULI YLIKOSKI,
THE FABULOUS BIKER BOYS

Moottoripyöräily on kokenut harrasteena melkoisen nousun verrattaessa vuosikymmenen taakse, mutta kaikki moottoripyöräilyn lajit eivät ole olleet suosion kasvussa mukana. Ehkäpä harrastajaporukan nousut keski-ikä näkyy siinä, että lasten kanssa reissaamiseen soveltuvia perhepyöriä eli sivuvaunuyhdistelmiä liikkuu teilläämme vähän. Uralin kaltaisten neuvostoboksereitten myötä ainoa porukka, jossa lullat ovat kokeneet renessanssin, ovat veteraanipyöräilijät. Tosin näillä tee-se-itse -henkisillä kavereilla sivuvaunupyöräily ei useinkaan liity perheeseen.

Nykyaikainen vaihtoehto sivuvaunuluun: Zeus Side Bike. Tämä yksilö oli ranskalaisen pariskunnan ajokki Talvirallissa Alavudella. Peugeot-diesel jyrisee...

Jo moottoripyörähistorian alkumärissä mietittiin keinoa parantaa pyörän vaatimatonta kuljetuspasiteettia. Erilaisten kokeilujen jälkeen käyttöön jalostui pyörän kylkeen liitettävä sivuvaunu. Perävaunuvirtelmiin tai kolmipyöräisiin tavaramoottoripyöriin verrattuna sivuvaunu soveltuu yhtä lailla niin henkilö- kuin tavarakuljetukseen. Lisäksi sivuvaunuyhdistelmän etu verrattaessa muihin kolmipyöräisiin oli siinä, että vaunu oli kätevä liittää pyörään tai ottaa

pois. Tämä seikka ei valitettavasti enää nykyisiä vaunuvirtelmiä koske.

Sivuvaunu säilyi painoonsa ja hintaansa nähden kuljetuskykyisenä ja maastokelpoisena laitteena suosiossa aina niin kauan, kunnes autojen hinnat putosivat siedettäväksi. Siellä, missä autojen saatavuus oli kehnoa, pysyivät erilaiset sivuvaunupyörät tuotannossa pidempään. Liukuhihnoilta putkahtelee yhä Uraleita ja intialaista Royal Enfieldiä varustettuna valmistajan omalla vaunulla.



Yhdysvalloissa autojen saatavuudessa ei ole ollut ongelmia, mutta siitä huolimatta Harley-Davidsonilla on ollut omaa vaunutuotantoa jo vuodesta 1914. Nykyään on harvinaista – ellei peräti ainutlaatuisia – että läntisellä tehtaalla on tarjota oma vaunumalli pyöränsä kylkeen, ja yhä harvinaisemmaksi se lienee käymässä, sillä huhujen mukaan Harleyn vaunutehtailu on aiottu lakkauttaa tänä vuonna. Kiirettä pitää, jos aikoo hankkia aidon H-D-lullan!

Millä matkaan?

Kun haluaa saada perheensä mukaan mp-retkelle, on nykyaikaisin vaihtoehto hommata alle joku nimenomaan sivuvaunupyöräksi valmistettu ajokki – kuten vaikkapa Zeus Side Bike. Tällainen ajoneuvo rekisteröidään moottoripyöräksi, mutta tekniikka on hyvin omaperäistä. Oikeastaan ei voi puhua vaunu + pyörä -kombinaatiosta, sillä laite on erottamaton kokonaisuus. Kaksi matkustajaa saa lokoisaa kyytiä ilmastoidussa kabiinissa, kuljettaja puolestaan istuu taivasalla skootterimaisessa interiöörissä. Moottori ei ole jalkojen välissä, vaan siellä, missä normaalisti sijaitsee sivuvaunun tavaratila. Epäilemättä mukavuus ja ajo-ominaisuudet ovat huippua – haittapuolena on lähinnä hinta. Pysykäämme kuitenkin jo isoisän nuoruudessa käytetyssä perinteisimmässä ja edullisimmassa perheenkuljetusmuodossa: lisätään vaunu tallista löytyvän pyörän kylkeen.

Maailmalla toimii edelleenkin sivuvaunutehtailijoita: tunnetuimpia alan tekijöitä lienevät hollantilainen EML, brittiläiset Watsonian-Squire ja Hedingham sekä tshekkiläinen Velorex, muutamia mainitakseni.

Watsonian-tehtaalla on yhä toimivista sivuvaunufirmoista pisimmät perinteet: juuret ulottuvat niinkin kauas kuin vuoteen 1912. Varhaisella 1980-luvulla Watsonian löi hynttyyt yhteen Squire-tehtaan kanssa ja tuloksena näkyy yhä laaja vaunuvaiikoima. Tuotannossa on niin brittiläisen perinteen muotoilemia klassikoita kuin moderneja luomuksiakin.

Hollantilaisella EML-tehtaalla on juurensa sivuvaunucrossissa varhaisella 1970-luvulla. Kisalaitteiden lisäksi myös tavallisten sivuvaunujen tuotannossa ideat ovat olleet ennakkoluulottomia. EML:n insinöörit ovatkin vieneet alan tuotekehittelyä reippaasti eteenpäin. Tuloksena tarjotaan

Asko Pystysen klassikkovaunu Watsonian Palma.



Viime vuonna Watsonian-tehdas pääsi harrastamaan ns. tuotesijoittelua, kun Potter-saagan toiseksi viimeisessä osassa tarvittiin dramaattiseen takaa-ajokohtaukseen sivuvaunupyörää. Harry sai Metsänvartija Hagridilta reipasta kyytiä Royal Enfield Watsonian Manx-yhdistelmällä.

mm. tilavaa kaksipyöräistä kääntyvällä etupyörällä varustettua vaunumallia (eli sivuvaunuyhdistelmästä tulee nelipyöräinen!).

Hedingham on mainituista vaunutehtailijoista nuorin: ensimmäiset vaunut valmistettiin 1978. Tavoitteena oli kevyt yksipaikkainen sivuvaunu, joka olisi sovitettavissa mahdollisimman moneen pyörämalliin. Vuosien myötä valikoima on laajentunut ja käsittää nykyään viisi mallia.

Paljonko maksaa?

Sivuvaunuyhdistelmän hinnassa itse vaunu on suurin tekijä, mutta paljon muutakin huomioonotettavaa löytyy. Motoristi saa pienen perheensä mukaan kolmipyörään varsin kohtuullisella rahapanoksella, tosin vaatimusten kasvaessa kaluston suhteen saa kyllä rahaa palamaan paljonkin.

Tavara liikkuu EU:ssa näppärästi, joten vaununsa voi tilata tarvittaessa ulkomailta. Sivuvaunuhan ei ole moottorijoneuvo, joten sitä eivät koske minkäänlaiset autoverot. Edullisimmasta päästä lienee tshekkiläinen Velorex, joka on alun perin suunniteltu Jawan kylkeen. Konstruktio on ilmeisen onnistunut, sillä eri Velorex-malleja tapaa usein myös Jawa suurempiin ja vauhdikkaampiin pyöriin kytkettyinä. Nettipuodeissa Velorexin pienintä mallia 562 näkee myytävän alle 1900 € hintaan. Velorexin yleismallinen kiinnikesarja maksaa noin 250 €. Tässä mainituissa hinnoissa on huomioitu ALV, mutta ei paketointi- ja rahtikustannuksia.

Vaunun kiinnittäminen etenkin tuorempiin pyöriin voi olla haastavaa ▶





Suomessakin valmistettiin vaunuja Finntour- ja Speeding-nimisinä. Jälkimmäistä tehtiin vuosituhaten vaihteen jälkeen Nefiti-merkillä. Sekä Finntour että Speeding/Nefiti olivat perusteellisesti suunniteltuja ja tukevia vaunuja. Molemmissa oli erikoisia ominaisuuksia: Finntourissa mahtui aikuinen yöpymään, Speedingissä oli puolestaan ohjauksen mukaan kääntyvä sivuvaunun pyörä. Tällä hetkellä ei maassamme ole enää vaunuvalmistusta. Kuvan Finntour-malli lanseerattiin markkinoille 1980-luvun puolivälissä.

runkomallien poiketessa toisistaan yhä enemmän. Monessa tapauksessa vaaditaan mallikohtaisia kiinnityssarjoja. Eikä pelkkä kiinnittäminen riitä: vaunun ja veturin pyöräkulmat sekä kallistus on säädettävä oikein. Tämä on äärimmäisen tärkeä yksityiskohta: väärissä säädöissä oleva yhdistelmä on vähintäänkin rasittava ja pahimmillaan hengenvaarallinen ajettava!

Helpointa – ja asennuksen onnistumisen kannalta varminta – on tilata vaunu kiinnikkeineen, säätöineen ja asennuksineen avaimet käteen -periaatteella.

Alan palvelua löytyy myös kotimaasta. EML:n valmistamia trike-muunnossarjoja maahantuovan Arekan Ari Kainulainen kertoo firmansa myyvän ja asentavan myös EML:n sivuvaunut. EML:n mallikohtaisten vaunukiinnikkeiden lista löytyy tehtaan nettisivuilta. Myös Watsonian-vaunuilla on kotimainen maahantuoja ja asennuspalvelu. Moto-Italia importista kerrotaan asennus- ja säätötyön tapahtuvan

näppärimmin firman edustamiin Moto Guzziihin, mutta tarvittaessa muihinkin pyöriin vaunuasennukset onnistuvat. Hintaesimerkkinä oheisissa kuvissa esiintyvä Watsonian Manx, jossa itse vaunu maksaa n. 4400 € + rahti on n. 650 € + mallikohtainen asennussarja 160 € + asennustyö. Asennuksen työmäärä vaihtelee tietenkin pyörästä riippuen, joten kustannukset ovat venyvä käsite. Hintalappua työlle kertynee 600 eurosta ylöspäin.

Tyypillisesti vaunu tarjoillaan tehtaalta raakana, eli hintoihin ei yleensä kuulu esimerkiksi kuomua tai jarrua. Yksipaikkaiseksi rekisteröidyssä vaunussa jarru ei ole lakisääteisesti pakollinen, mutta kylläkin suotava varuste.

Mahdolliset pyörän muutostyöt

Ennen vaunuhankintaa kannattaa ottaa selvää, mitä mieltä veturiksi aiotun moottoripyörän valmistaja on mahdollisesta sivuvaunukäytöstä. Sivuvaunun kuljettaminen aiheuttaa runkoon melkoisia voimia, joten useat pyörät – niin vanhemmat kuin nykyaikaisemmatkin – saattavat vaatia jonkinlaisen apurungon käyttämistä (kuten mm. oheisissa kuvissa esiintyvä vanha 7-sarjan BMW). Monet vaunufirmat myyvät mallikohtaisia apurunkoja. Esimerkiksi Hedinghamilla apurunkojen hinnat lähtevät tonnista.

Veturin moottorin tehosta riippuen saattaa toisiovälityksen tihentäminen olla paikallaan lisääntyneen massan ja ilmanvastuksen vuoksi. Vetoketjulla varustetuissa pyörissä homma on helppo hoitaa, ja onpa eräisiin kardaani- ja pyöräihin saatavana tiheämpi välityssuhteita.

Takarengkaan kulumisen lisääntyminen voimakkaasti sivuvaunukäytössä. Muutamia pyöriä löytyy vannesarjoja, joilla rengaskoko voidaan muuttaa joku autonrengaskoko. MP-renkaihin verrattuna auton renkaiden kestävyys sivuvaunukäytössä on huikkea,



EMLGT 2001 veturinaan K-sarjan BMW LT.

lisäksi hankintahinnat ovat edullisia. Rengaskoon pienentäminen vaikuttaa kokonaisvälitykseen, mikä saattaa tehdä toisiovälityksen tihentämisen tarpeettomaksi.

Yksi eniten muokattuja yksityiskohtia sivuvaunupyörissä on etuhaarukka. Kun pyörän ohjausgeometria on suunniteltu alun perin kaksipyöräiseen ajoneuvoon, ei se välttämättä toimi kalliustelemattomassa kolmipyöräisessä. Tämä on seikka josta ei tule automaattisesti ongelmaa: monet sivuvaunuilijat ovat tyytyväisiä alkuperäiseen teleskooppiin, mutta jos ohjaus tuntuu sietämättömän raskaalta tai uraherkältä, voi ongelman ratkaista vaihtamalla etuteleskoopin toisen tyyppiseen, geometrialtaan kolmipyöräiseen paremmin soveltuvaan rakenteeseen.

Perinteikkäin sivuvaunupyörän etukahveli on keinuhaarukka, joita löytyy valmiina sarjoina vaikkapa Hedinghamilta noin 300 erilaiseen pyörämalliin. Kehuvat Hedinghamilla testanneensa haarukkaansa aina Saharasta Napapiirille saakka! Allekirjoittaneen yhdistelmässä oleva vastaava EML-haarukka on toiminut kyllä hienosti myös Ivalossa ja Nuorgamissa...

Pidemmälle viety versio perinteisestä keinuhaarukasta on EML:n valmistama teleskooppi- ja keinuhaarukan parhaita piirteitä yhdistävä ExtensioDive-haarukka. Maahantuoja Arekan Ari Kainulainen kertoo samaa keularatkaisua käytettävän muun muassa Goldwingin trike-muunnoksissa.

Voimansiirtoon, jarruihin ja haarukoihin kohdistuvat muutostyöt ovat varsin vaativia operaatioita. Tarpeelliset sähkötyöt eivät puolestaan ole kovin ihmeellisiä. Pyörän oikean puolen vilkut täytyy kytkeä toimimattomiksi, ja niiden virta luovutetaan vaunun vilkuille. Lullassa on oltava myös eteen valkoista ja taakse punaista näyttävä valo. Sähkötyöiden yhteydessä on mahdollista tehdä eräs jippo, jolla on positiivinen vaikutus ajo-ominaisuuksiin. Jos vaunusta puuttuu matkustaja, saattaa se tuntua eräissä ajotilanteissa liian kevyeltä. Tätä ongelmaa voi vähentää siirtämällä pyörän akku sivuvaunun ruumaan, jolloin painoa saadaan jaettua tasaisemmin. Jos tila antaa myöten, voi samalla hankkia hiukan reilumman akun – eivätpähan lopu ampeeritunnit kesken syksyn viileimpinäkään aamuina. Sivuvaunun kiinnittämisen, sähkötyöiden ja mahdollisten pyörän muutostöiden jälkeen ajokki on katsastettava L4-luokan ajoneuvoksi.

Ari-Pekka Sirviön Goldwing/Nefiti-yhdistelmällä on retkeilylaajalti. Tässä ollaan isommalla porukalla Unkarissa. Etualalla Ari-Pekan kartturi Joel.



Tsekkiläinen Velorex 562 ja California-Guzzi.

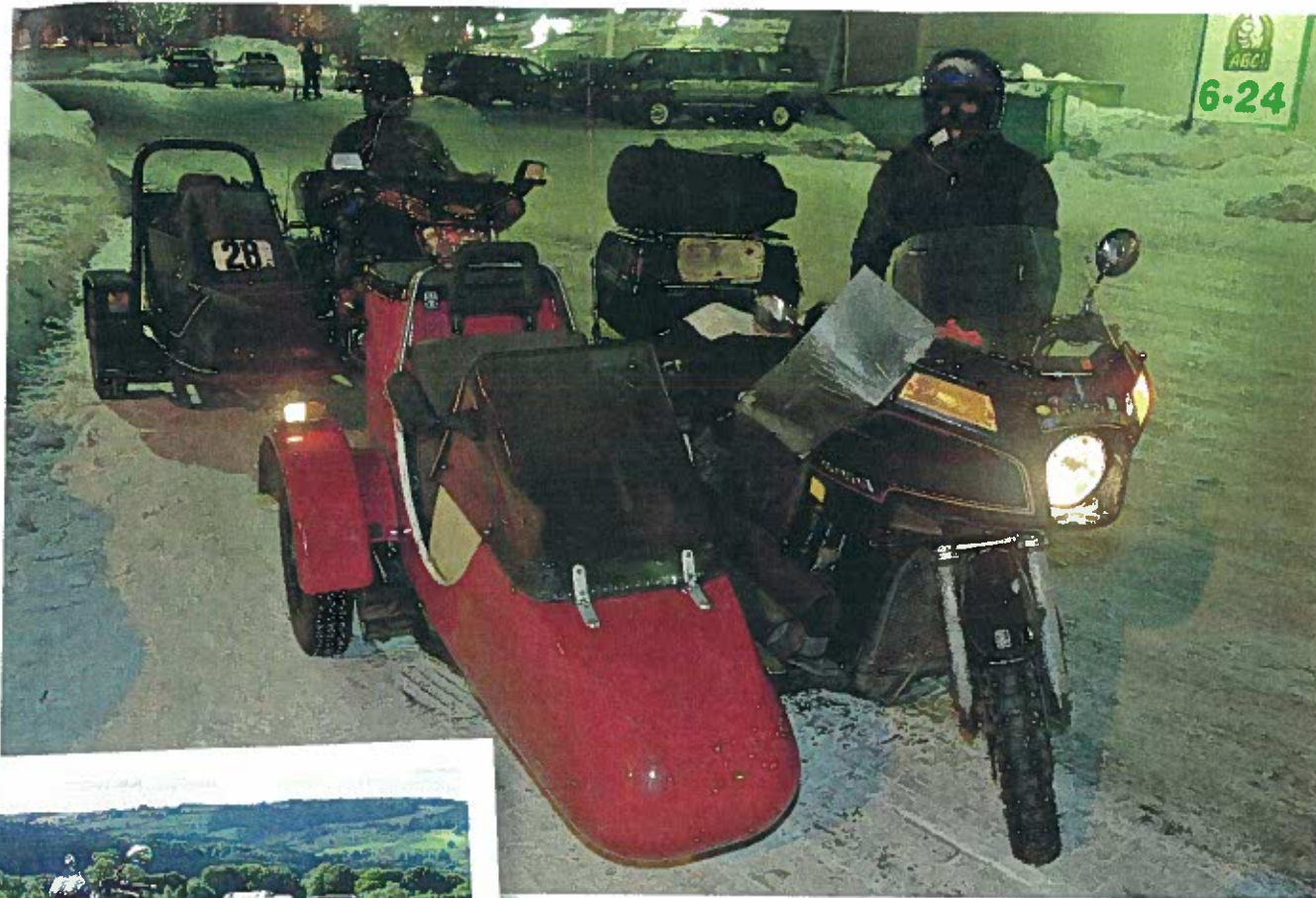
Sivuvaunun kanssa liikenteessä

Allekirjoittaneen ajokokemus sivuvaunullisilla lasketaan vasta muutamissa vuosissa, joten sormi pystyssä ei ole vararhytyä neuvomaan muita ajoharjoittelussa. Vaunun kanssa ajamisen oppii kuulemma sitä helpommin, mitä vähemmän on kaksipyöräisellä moottoripyörällä ajanut. Uskon vahvasti asian olevan juuri näin. Sivuvaunupyörä on aivan oma lajinsa, eikä sitä voi verrata edes trikellä ajamiseen: vaunuyhdistelmään on epäsymmetrinen, millä on vaikutuksensa niin kääntymis- kuin jarrutustilanteisiin. Nämä ovat juuri niitä seikkoja, joita on syytä treenata eniten. Harjoittelu autiolla parkkipaikalla on erittäin suotavaa. Eihän vaunun kanssa ajaminen niin ihmeellistä ole, etteikö liik-

keelle pääsisi, mutta ajamisen maneerit pitää saada automaattiseksi toiminnoiksi takaraivoon ja selkärankaan – ja juuri tämä teettää töitä – melkein kuin oikeakätisenä opettelisi vasuriksi. Mutta vaivannäkö on välttämätöntä! On hengenvaarallista, jos liikenteen seassa vaunuyhdistelmän puikoissa reagoi äkinäiseen tilanteeseen samoin kuin kaksipyöräisellä ajaessa (vrt. vastaohjaus väistötilanteessa).

Sivuvaunuyhdistelmän ajamiseen liittyvistä seikoista on Jussi Juurikkala kirjoittanut hyvän jutun. Teksti löytyy Suomen sivuvaunuyhdistyksen kotisivuilta osoitteesta personal.inet.fi/yhdistys/sivuvaunu. Juurikkalan juttu on ensimmäistä kertaa julkaistu jo 1975, mutta se on yhä erinomainen ohje sivuvaunuyhdistelmän kuljettajalle. Samojen fysiikan lakien





Kolmas pyörä auttaa pysymään pystyssä liukkailla keleillä. Tässä raahe-laisia sivuvaunumotoristeja kotimatalla Talvirallista 2011. Kummassakin Goldwingissa on lullana Squiren vaunuihin perustuva paranneltu versio. Lähempänä kameraa Pentti Asukas ja taustalla Reijo Hautala, pakkasta kuvanottohetkellä rapeat -30 °.

(vas.) ST3 edustaa Watsonian-Squiren malliston modernimpaa päätä.

mukaan kolmipyöräinen kulkee myös 2010-luvulla.

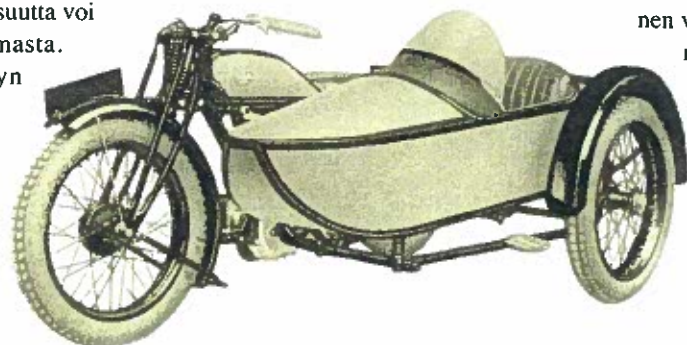
Turvallista?

Etenkin moottoripyöräilyä harrastamattomien kanssa keskustelu sivuvaunuista ohjautuu nopeasti siihen, onko lasten kanssa vaunuilu turvallista. Asiaa voi ensiksi tarkastella matkustajan kannalta: vanhanaikainen avovaunu tarjoaa kovin erilaista kyytiä nykyaikaiseen umpivaunuun verrattuna. Kannattaa pohtia, osaako lapsi käyttäytyä kyydissä oikein. Sivuvaunulla ajaessa matkustajan tekemisiä ei huomaa kovin helposti.

Ajoneuvon riittävää turvallisuutta voi tarkastella monesta näkökulmasta. Oikein asennetun ja säädetyt vaunuyhdistelmän aktiivinen turvallisuus on mielestäni kohdallaan: ajokki on ketterä ja pysähtyy topakasti – vaikkei tosin ihan kaksipyöräiseen verrattavalla tavalla. Aktiivisen turvallisuuden saralla tavalliseen

kaksipyöräiseen moottoripyörään verrattuna sivuvaunullisen etu on kuitenkin sen koko: kolmipyöräinen ei jää niin helposti

(alh.) Esitekuva vuodelta 1929. Triumphiin tehdas tarjosi uusien urheilullisten kansiventtiilipyöriensä rinnalle tyyliin sopivia sivuvaunuja. Kuvassa on ST 500:n kyljessä Super Sport -vaunu, jonka kehitystyössä vauhdikkuus oli etusijalla. Ilmanvastus on matala, ja painoa alumiinikorin ansiosta vain 55 kg! Esitteen julkaisun aikaan vaunu maksoi kotimaassaan 22 £, mainitun Triumph ST 500:n hinta oli puolestaan 59 £.



huomaamatta. Tuntuu, että sivuvaunun puikoissa törmää vähemmän autoilijan havaintovirheistä johtuviin tilanteisiin kuin kaksipyöräisellä ajaessa. Asiaan saattaa vaikuttaa sekin seikka, että kolmipyörällä tulee kuin itsestään liikuttua muun liikenteen kanssa samassa rytmissä, mikä puolestaan helpottaa kansakulkijoiden ennakoitua ja havainnointia.

Kevyen vaunukorin passiivinen turvallisuus ei luonnollisestikaan vedä vertoja autolle, mutta mikä on riittävä passiivisen turvallisuuden määrä? Tässä mielessä lienee turvallisinta kuljettaa lapset citymaasturin takapenkillä tai bussissa. Jokainen valitsee omalta ja lastensa osalta, mikä on tavoiteltujen asioiden – esimerkiksi yhteisten jaettujen kokemusten – ja riskin suhde. Monet muistorikkaimmista jälkikasvun kanssa vietetyistä hetkistäni olen elänyt nimenomaan sivuvaunuretkillä. □



Ensimmäisillä reissuilla – laatuaikaa lullapyörällä

Kun elinkautista motorismia oli pitänyt kärsiä jo 16-vuotiaasta saakka, oli luonnollista, ettei hommaa heitetty sikseen, vaikka elämään tuli rouvan lisäksi myös asuntolainaa ja poika. Piti keksiä edullinen ratkaisu, jolla pääsisi yhdessä pikku-ukon kanssa harrastelemaan.

Vaunun asentamisen ajopyörään katsoin aluksi liian monimutkaiseksi projektiksi, mutta onneksi tallin nurkasta löytyi vuonna 1958 valmistettu neuvostoliittolainen IC M56, joka oli helppo muuttaa vaunukäyttöön. Pääasiassa skoottereita ja gramofoneja valmistanut Vjatkan kombinaatti väsäsi aikoinaan muiden tuotteitensa ohella Issikkaan tarkoitettua pientä BP58-nimistä lullaa, jollainen löytyi sopivasti eräältä veteraanipyöräiharrastajalta. Vaunu oli helppo asentaa ja säätää, koska se on tarkoitettu nimenomaan IC:n kylkeen ja kiinnityspaikat olivat valmiina.

Niinä kesinä kun poikanen oli muutaman vuoden ikäinen, ajelimme pieniä retkiä lähiseudulla – ja voi sitä purkkiorjan intoa. Vaunuosastolla oli aina hillitön riemu, kun vastaan tullut motoristi heilautti kättä. Viimein saimme päättävältä taholta

lähtöluvan oikein kaukomatkalle: pariksi yöksi telttaretkelle Hailuotoon, matkaa yhteen suuntaan oli yli 100 km! ”Se on matkamotorismia, kun kirkontorni häviää näkyvistä”, sanoi kerhokaveri ilmeisesti ajokaluston laatuun viitaten. Reissua ja reittiä suunniteltiin hartaasti.

Kun matkanpäälle vihdoin päästiin, hämmästelmin sitä, kuinka voimakkaasti matkakumppanin tuntemukset vaikuttivat omiini. Ei siinä muistanut Alpeille ja autobaanoille kaivata, kun matkustaja oli niin elementissään. Retki kulki pitkien syrjäiteitä IC:n vaatimattomien vauhtivarojen vuoksi. Olin piirtänyt opetusmielessä karttaan reitin, ja koska kirjaimet olivat kartturille jo tuttuja, oli tärkeää pysähtyä joka risteyksessä suunnistamaan. Tomerana tavattiin OU-LUN-SA-LO – joo tästä mennään – ja matka jatkui. Välillä tosin navigointi unohtui kartturin nukah-taessa. BP58-vaunussa on pyöräntuennan vääntösauvajousen lisäksi kori kiinnitetty runkoon kierrejousoin – iskunvaimennusta taas ei ole missään välissä, joten lullan lempeä keinahtelu saattoi matkustajan aika ajoin höyhensaarille.

Ensimmäisen yhteisen telttareissun

tärkein oppi oli omalla kohdallani se, että mielipiteeni yhdessä tekemisestä parhaimpana laatuaikana sai vahvistusta. Pyörän kanssa värkkäämisessä ja leirielämisessä oli ohjelmaa yllin kyllin. Toki telttailu pienen lapsen kanssa vaatii aikuiselta paneutumista ja hermojakia. Arkiset asiat saattavat olla leiriolosuhteissa varsin haastavia – niin teknisesti kuin sosiaalisestikin. Esimerkiksi pojan estottomat kommentit suihkutiloissa tavatusta naapuriteltan karvaisesta sedästä naurattavat kyllä nyt myöhemmin.

Sivuvaunun mahdollistama retkeily oli myönteinen kokemus, joten olihan se laitettava vaunu ajopyöräänkin, jotta koko perhe pääsisi yhteisille matkoille. Issikan kapasiteetti kun ei kolmelle oikein olisi riittänyt.

Pidemmiltä sivuvaunureissuilta on nyt kahden kesän kokemus, ja hämmästyttävä havainto on se, kuinka kartturi vaunusaan viihtyy. Automatkalla ”koska ollaan perillä?” kuuluu jo kymmenen kilometrin päässä, mutta sivuvaunulla reissatessa on toisin. Ilmeisesti lapsikin osaa erottaa asian ytimen: autolla vain siirytään, mutta moottoripyörällä nautitaan kulkemisesta.