

Musta lammas



XA

pyörä omaan makuun



Piikkiöläinen Lasse Ristikankare näki American Iron Magazine -lehdessä 4/1998 jutun Harrikan harvinaisesta bokserimallista. Jutun otsikkona oli Black Sheep – musta lammas, mikä kertoi sekä pyörän värin että peitellymmän BMW:ltä kopioidun XA-mallin aseman H-D-mallistossa.

Kiillotetuilla alumiini- ja kromiosilla koristeltu musta pyörä teki vaikutuksen. Lasse päätti rakentaa itselleen samanlaisen.

Harley-Davidson ei koskaan tehnyt keiluasteelle jääneestä XA-sotapyörästään siviiliversiota. Tiettävästi sellaista harkittiin, mutta sodan jälkeen ei saksalaisuus ollut oikein muodissa ja hankkeesta luovuttiin.

Armeijan ylijäämävarastoista siviiliin myydyt pyörät päätyivät aikanaan harrastajille. Se vähä, mitä tuhannen kappaleen valmistusmäärästä oli jäljellä.

Lasse Ristikankare tiesi, että alkuperäisen XA:n hankinta olisi vaikeaa tai ainakin tuhoisan kallista. Hän tiesi myös, että sopiva aihio löytyisi sopuhintaan itäisen naapurimaamme pyörämalleista.

Amerikkalaisten lisäksi myös venäläiset kopioivat bokseri-BMW:n sotapyöräkseen. R71-kloonina tehtiin siellä eri versioina ja useassa tehtaassa. Lassen M-72 vuodelta 1958 on lähtöisin Uralilta, Irbitistä.

Pyörä tunnetaan paremmin Uralina, vaikka venäläiset itse alkuun välttivätkin nimen käyttöä. M niin kuin motocikly (moottoripyörä) ja numerosarja riittivät tunnukseksi.

Viisikymmentäluvun M-72 oli vielä uskollinen saksalaiselle esikuvalleen ja siksi hyvä lähtökohta XA:n näköisen pyörän rakentamiseen. Lassen pyörää ei voi pitää replikana, eihän Harley-Davidson itse tehnyt tällaista. Ei, tämä on amerikkalaiseen asuun puettu venäläinen emigrantti, eikä rakentaja halua muuta väittääkään.

Näkyvin ja merkittävin muutos Lassen pyörässä on H-D WLA-mallin etuhaarukka. Puolellatoista tuumalla isomman maavaran saamiseksi jatkettu ja yhdellä nestevaimentimella vahvistettu lyhyt keinuhaarukka. Täsmälleen samanlaista käytettiin Amerikan XA:ssa.

Isoimpia muutostöitä olivat lasikuidusta tehdyt pyöreäpohjainen polttoainetankki sekä H-D:n tavarankuljetusvaunun kaltainen kantikas sivuvaunun kori. Vaunussa on kyllä istuinkin vähemmän nirsolle matkustajalle. Työn jälki ja viimeistely on huipuluokkaa, niin kuin ammatikseen veneitä rakentavalta mieheltä sopii odottaa.

Lopusta naamioinnista on selvitty muutamilla harkituilla H-D:n osilla ja koristeilla. Äänenvaimentimet ovat uustuotantoa, nopeusmittari on Harrikan tuon aikakauden mailimittari ja valot niin edessä kuin takanaakin ovat valtamarentakaista mallia.

Moottori on alkuperäinen venäläinen, tietysti kunnostettu ja laakerit vaihdettu länsimaisiin. Venäläiset kaasuttimet ovat saaneet väistyä Harrikan käyttämien Linkertien tieltä, jotka on asennettu XA:n malliin ylempäs sylintereihin.

Myös moottorin ilmanottoa on muutettu valokuvien perusteella XA:n kaltaiseksi ja jakopään kotelonkin Lasse on tehnyt kuvien mukaan.

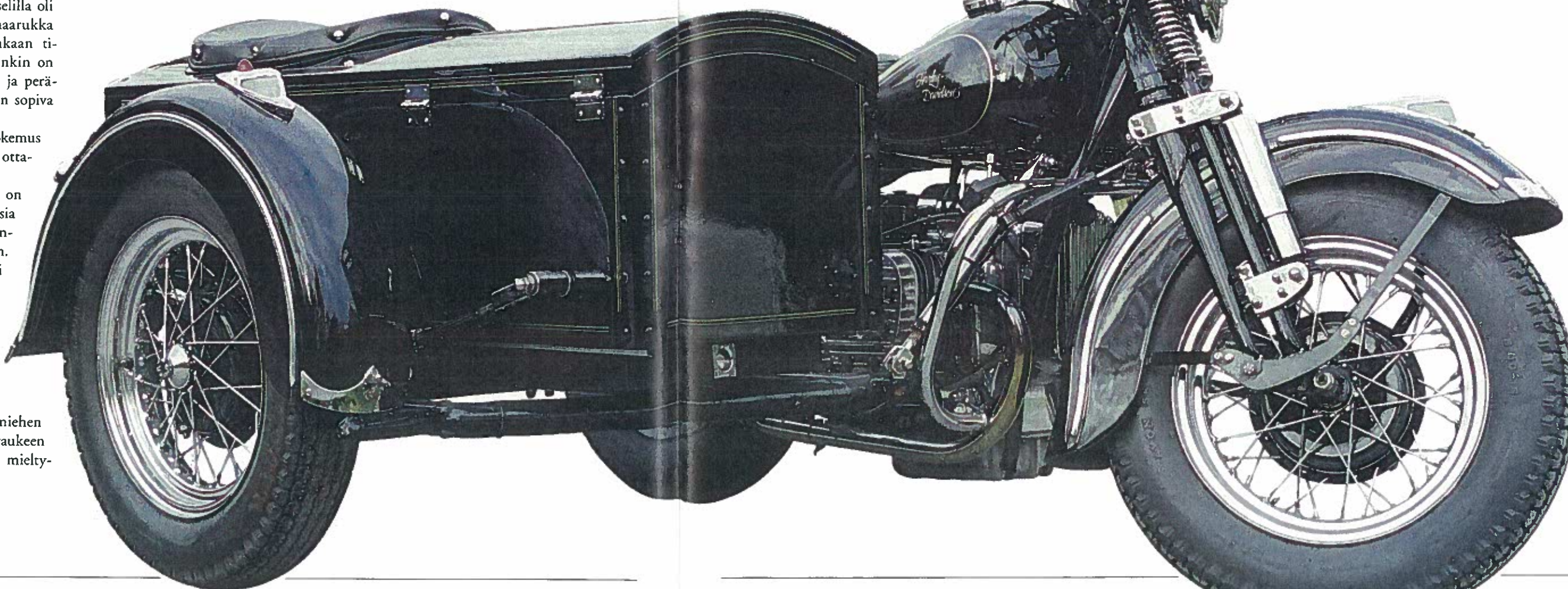
Alkuperäisen XA:n kardaaniakselilla oli kaksi murrosniveltä, koska takahaarukka oli levennetty paksun maastorenkkaan tilantarpeen mukaan. Niinpä tähänkin on asennettu tuo ylimääräinen nivel ja perävälitys on maantieajoon paremmin sopiva nopeampi ns. miliisiperä.

Lassella on yhden ajokauden kokemus takanaan ja sähkölaitteita lukuun ottamatta ajokki on toiminut hyvin.

– Laturi ja latauspuoli tässä on vielä murheena. Näitä pienitehoisia tasavirtalatureita ei aikanaan rakennettu jatkuvaa täyttä tehoa varten. Valojen käyttö imee laturista kaikki mehut, se lämpenee liikaa ja alkaa piiputtaa.

– Täyteen ladatulla akulla ajaa kyllä tuollaiset 400–500 kilometriä ja minullahan on tätä tavaratilaa vaikka kahta akkua varten, kertoo Lasse.

Tämän armoitetun Harrikkamiehen tallista löytyy kyllä aitoakin Milwaukeeen rautaa. Sekin tietysti omistajansa mielmysten mukaan persoonallista.



Harley-Davidson XA

– jotain lainaa, jotain vanhaa

Amerikka katseli pitkään sivusta Euroopassa syttynyttä toista maailmansotaa. Motorisoitujen saksalaisjoukkojen menestys salamasodassa yllätti amerikkalaisupseerit ja pisti armeijan varustautumiseen vauhtia.

Jo kesällä 1939 määräsi presidentti Roosevelt teollisuuden valmistautumaan. Liittolaiset saattaisivat tarvita varusteluapua, jos sota syttyisi. Ennen vuoden loppua Indian ja Harley-Davidson saivatkin jo tilauksia Euroopasta. Ranska ja Englanti olivat sodassa.

Saksan nopeasti liikkuvat joukot moottoripyörineen olivat hämmästyttäneet jo Puolan kukistamisessa. Marsalkka Erwin Rommelin tie voitosta voittoon Pohjois-Afrikan hiekka-aavikoilla sai korkea-arvoiset jenkkiupseerit miettelemään. USA:n armeijalla ei ollut kunnan maastoajoneuvoja.

Armeijan moottoripyörät olivat tavallisista siviiliversioista sotakäyttöön muutettuja. Harley-Davidsonin armeijamalli WLA ei ollut mikään maastopyörä. Pohjajanssarin alle jäi maavaraa niukat neljä tuumaa. Avoin ketjuveto olisi erityisen haavoittuva Afrikan hiekkaerämaiden kaltaisissa olosuhteissa. Saksalaisilla oli pitkä etumatka.

Isomoottoriset H-D ja Indian sivuvaunversiot painoivat varusteineen ja kuormineen jopa 500 kiloa. Ne etenivät maastossa huonosti pienen maavaransa ja vain yhden vetävän pyöränsä vuoksi. Ja koneet olivat kovilla. Keväällä 1940 suoritetun 4000 mailin harjoituksen jälkeen jouduttiin 81 mukana olleen pyörän moottoreista yli puoleen tekemään täysremontti.

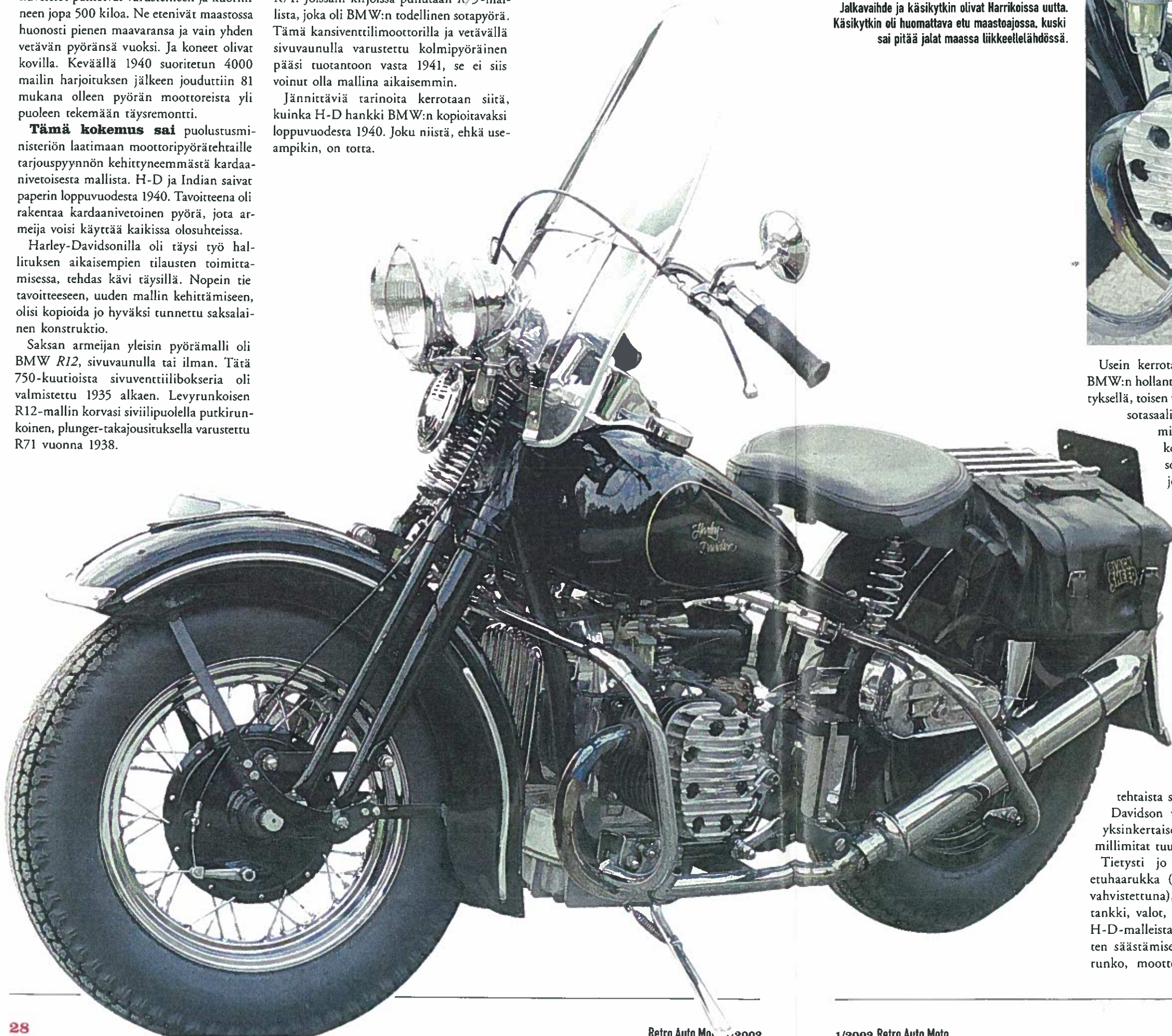
Tämä kokemus sai puolustusministeriön laatimaan moottoripyörätehtaille tarjouspyynnön kehittyneemmästä kardaanivetoisesta mallista. H-D ja Indian saivat paperin loppuvuodesta 1940. Tavoitteena oli rakentaa kardaanivetoinen pyörä, jota armeija voisi käyttää kaikissa olosuhteissa.

Harley-Davidsonilla oli täysi työ hallituksen aikaisempien tilausten toimittamisessa, tehdas kävi täysillä. Nopein tie tavoitteeseen, uuden mallin kehittämiseen, olisi kopioida jo hyväksi tunnettu saksalainen konstruktio.

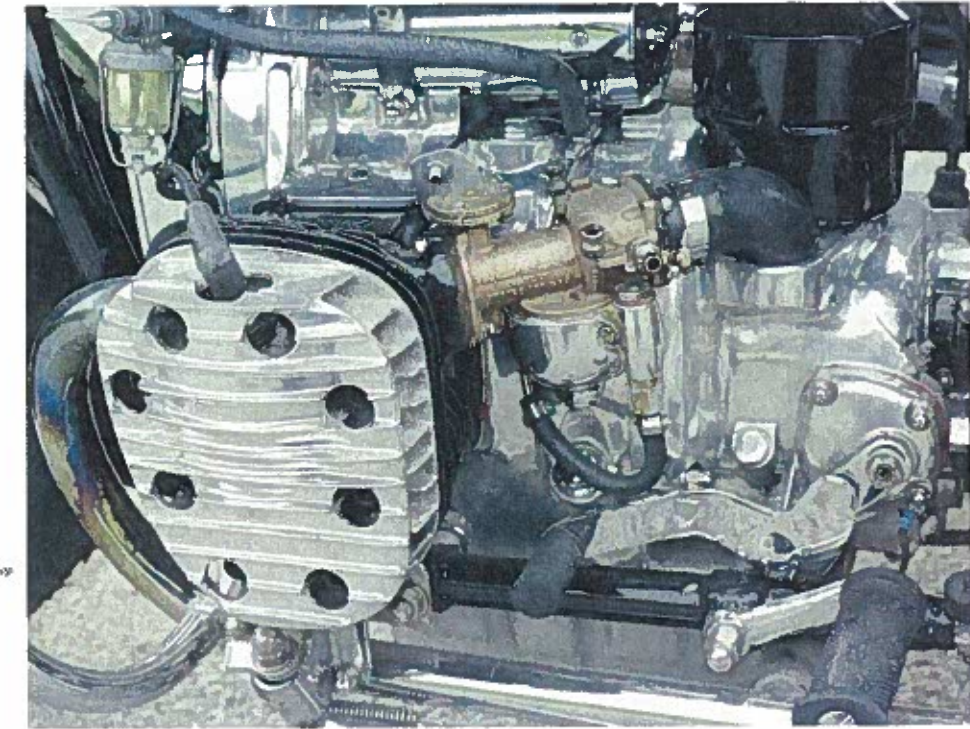
Saksan armeijan yleisin pyörämalli oli BMW R12, sivuvaunulla tai ilman. Tätä 750-kuutioista sivuventtiilibokseria oli valmistettu 1935 alkaen. Levyrunkoisen R12-mallin korvasi siviilipuolella putkirunkoinen, plunger-takajousituksella varustettu R71 vuonna 1938.

Malliksi valittiin tämä uudempi R71. Joissain kirjoissa puhutaan R75-mallista, joka oli BMW:n todellinen sotapyörä. Tämä kansiventtilimoottorilla ja vetävällä sivuvaunulla varustettu kolmipyöräinen pääsi tuotantoon vasta 1941, se ei siis voinut olla mallina aikaisemmin.

Jännittäviä tarinoita kerrotaan siitä, kuinka H-D hankki BMW:n kopioitavaksi loppuvuodesta 1940. Joku niistä, ehkä useampikin, on totta.



Moottori on rakennettu esikuvan mukaiseksi Linkert-kaasuttimia ja ilmanpuhdistinta myöten. Jalkavaihde ja käsikytkin olivat Harrikoissa uutta. Käsikytkin oli huomattava etu maastoajossa, kuski sai pitää jalat maassa liikkeellelähdessä.



Usein kerrotaan, että H-D osti malli-BMW:n hollantilaisen maahantuojaansa välityksellä, toisen version mukaan se olisi ollut sotasaalista. Mutta mutta: Saksa oli miehittänyt Hollannin jo toukokuussa 1940 ja USA joutui sotaan Saksa vastaan vasta joulukuussa 1941.

Erään version mukaan H-D-tehtaan työntekijä olisi matkustanut New Yorkiin, tekeytynyt BMW-liikkeen asiakkaaksi ja tuonut tuliaisinaan omistajan käsikirjan. Kerrotaan myös, että Milwaukeesta olisi löytynyt BMW:n omistaja, jonka pyörä lainattiin ohjekirjoineen vuorokaudeksi.

No, armeija halusi moottoripyörän, joka ominaisuuksiltaan vastaisi BMW:tä. Se ei moralisoinut kuinka kukin tehtaista sen toiveet täyttäisi. Harley-Davidson valitsi helpoimman tien ja yksinkertaisesti vain muutti BMW:n millimitat tuumiksi.

Tietysti jo tuotannossa olevia osia: etuhaarukka (yhellä nestevaimentimella vahvistettuna), lokasuojat, polttoainetankki, valot, mittarit ja useita pikkuosia H-D-malleista hyödynnettiin kustannusten säästämiseksi. Mutta ne tärkeimmät, runko, moottori ja voimansiirto, olivat

lainaa Baijerista. Tuotetta kutsuttiin koodinimellä XA (experimental + army).

XA oli monella tapaa merkillinen Harrikka. Se oli ensimmäinen H-D, jossa oli jalkavaihde ja käsikytkin. Hallintalaitteet olivat armeijan määräysten mukaisia, eli kaasua ja etujarru ohjaustangossa vasemmalla, kytkin oikealla. Tarkoitus oli jättää oikea käsi vapaaksi, niin että kuljettaja pystyisi ampumaan vauhdissa.

Nelivaihteisessa vaihteistossa oli myös käsivaihde, mutta koska kytkinkahvakin oli oikealla puolella, pystyi keppiä käyttämään vain vapaa-asennon etsimiseen pysähdyettäessä.

Bokserimoottoreista tehtaalla oli omaa kokemusta vuosien 1919–23 Sport Twin-mallista. 600-kuutioinen oli rungossa poikittain, sylinterit eteen ja taakse. Veto takapyörään sujui tavalliseen tapaan ketjulla. XA oli ensimmäinen – ja toistaiseksi viimeinen Harley-Davidson kardaanivetoisella. Se oli myös ensimmäinen malli, jossa oli jousitus myös takana. BMW:stä kopioitu plunger.

45-kuutiotuumainen (740 cm³) moottori antoi 23 hevosvoimaa 4600 kierroksella. Kampiakseli oli laakeroitu kuulalaakereihin, kiertokankien alapäässä käytettiin rullalaakereita. Hammerspöräpumppu imi moottoriöljyn öljypohjasta. Öljy jaettiin kanavien kautta runkolaakereille, vasemman sylinterin ja jakopään voiteluun. Kiertokangen alapää voi voidella linkorenkaiden avulla runkolaakereista tulevalle öljyllä.