

**Ensin kultainen sormus
pujotetaan sormeen ja
sitten rautaiset kiinnik-
keet moottoripyörään.
Onko sen jälkeen sekä
hyvä mies, että hänen
pyöränsä pilalla?**

Siitä olikin varsin pitkä aika kun viimeksi olin ajanut sivuvaunupyörällä. Se ei ollut niitä kaikkein mukavimpia kokemuksia, joten suhtauduin kyllä näihinkin ajolaitteisiin varauksella. Totesin kuitenkin jo alkuun, että pyörä/vaunuyhdistelmäkin saattaa olla täysin ajettavissa. Tuntuivat molemmat nimittäin edellistä kokeilemaani huomattavasti mukavemmilta ajaa.

Sivuvaunupyörät ovat olleet pitkään poissa ja ovat nyt taas tekemässä paluuta. Moni vannoutunut motoristi on kytkenyt perheenlisäyksen takia vaunun pyöränsä kylkeen. Vanhat, perinteiset, vau-
nut olivat yhden hengen "lullia", "akantapajia". Nykyiset vaunut ovat yleensä kahden istuttavia, menee sekä akka että anoppi samassa. Ennen muinoin ei vetureissakaan ollut paljoakaan puhtia, nykyajan sivuvaunupyörä kuitenkin liikkuu ja kiihtyy varsin ripeään. Me kävimme kokeilemassa kahta eri yhdistelmää; Yamaha FJ 1100/Speeding 2 WS ja Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide/Ultra Sidecar. Ensin mainittu edustaa uutta sukupolvea ja jälkimmäinen "vanhaa".

MUTKAAN JA MATKAAN

Yamaha/Speeding on vikkeläliikkeinen. Ohitukset sujuvat tällä yhdistelmällä lähes yhtä nopeasti kuin soolopyörällä. On vain muistettava että vaunu vie oman tilansa. Tässä koeajoyhdistelmässä oli soolopyö-



PALLO JALKAAN JA BAANALLE

Teksti: Max Ekqvist Kuvat: Gerry Nordström, Max Ekqvist

rän välitykset, joten ohituksissa oli syytä vaihtaa neloselle.

Aluksi hieman hirvittää ajaa pyörällä jolla ei voikaan mutkassa kallistaa, mutta ajatuksen kerran omaksuttuaan kaikki sujuu ikään kuin mutkattomasti. Oikealle kaartuvissa mutkissa tosin on syytä pitää mielessä, että vaunu saattaa nousta il-

maan. Se, mikä heti iskee mieleen on, että moottoripyörällä ajettaessahan ei ohjaustankoa varsinaisesti liikuteta, vaan ohjaus tapahtuu kallistelemalla pyörää. Koska ohjausgeometria on veturissa suunniteltu sen mukaisesti on ohjaus sivuvaunullisessa pyörässä, jossa on alkuperäinen teleskooppihaarukka, yleensä





todella raskas. Ohjausliikkeet ovat yhdistelmässä Yamaha/Speeding erittäin lyhyet ja ohjaus tarkka kuin Formula-autossa. Tämä tietenkin vielä korostuu kun veturissa on kapeahko ohjaustanko. Kaik-

Pelkästään tehokas etujarru ei riitä, myös taka/vaunun jarrun pitää hidastaa menoa.

pyörä on kääntäessä avuksi, muttei autu-aaksi tekevä.

Vaikka teleskooppihaarukka siis ei sivuvaunupyörään olekaan mitä ihanteellisin ratkaisu, tuntui tämä FJ:n keula sivusuunnassa riittävän jäykältä ja tukevalta. Kuopion Motovaruksen valmistamassa vau-

nussa on kääntyvä sivuvaunun pyörä ja vaunun alla piileksii säädettävä ohjauskunvaimennin. Vaunun jousitus on myös säädettävissä kuorman ja nopeuden mukaan. Vaunun jousitus toimi mukavasti ja Yamahan keula kesti raskat yllättävän hyvin. Ainoa mikä kiusasi oli, että yhdistelmä jatkuvasti veti oikealle. Jo soolonaikin heikko takaiskari on kyllä tässä käytössä syytä vaihtaa esim. Öhlinsiin. Kiihdytettäessä kovempaa koko yhdistelmä nimittäin keinuu ja heiluu villisti vaihdettaessa. Kallistuksen vakaaaja tulee olemaan vakiovaruste vaunuissa ensi vuonna.

HD/Sidecar yhdistelmä on luonteltaan täysin toisenlainen. V2-moottorin vauhdittamana kiihtyvyys ei ole huima, normaalin henkilöauton luokkaa. On pysyvä jo-

nossa, siinä missä autotkin. Veturin välityssuhde tässäkin yhdistelmässä oli liian pitkä, viitosvaihteella 110 km/h nopeudessa kierroksia oli vain 2 500. Cruise-Control kytkettynä tosin vauhti pysyi 100-115 km/h välillä täydessäkin kuormassa. Tehaan ohjeiden mukaisesti säädetty vauvuyhdistelmä ei vedä oikealle eikä vasemmalle kiihdytettäessä, jarrutettaessa tai muuten ajettaessa. Tuskin edes huomaa ajavansa sivuvaunupyörällä! Vaunun runko ei ole jousitettu, vaan itse vaunu on kiinnitetty runkoon kahden lehtijousen varaan. Vaunussa matkaava keinuu matkassa mukana majesteettisen arvokkaasti. HD-yhdistelmä ei ole läheskään niin raskas ohjata kuin Yamaha/Speeding ja pysyy kiihdytyksissään vaivatta suunnittelussa kurssissa. Pyörässä on ilma-avusteinen jousitus sekä edessä että takana ja ohjauskunvaimennin kuuluu vaunun vakiovarusteisiin. Harrikan vakiovarusteisiin kuuluva stereo säätää äänivoimakkuuden sopivaksi automaattisesti ja pyörän neljän, sekä vaunun kahden, kaiuttimen kautta musiikki kuuluu hyvin joka paikkaan (muuallekin). Vaunussa on lisäksi oma äänivoimakkuuden säädin sekä kanavanvalitsin. Kun olet saavuttanut sopivan nopeuden, vaihtanut viitosvaihteelle, kytket vakionopeussäätimen päälle ja nautit olostasi.

Toivon mukaan koeajopyörämme vaihteistossa oli jotakin hämärää, sillä kolmen hengen kuormalla laukut ja lulla tavaraa täyteen ahdettuna vaihdelaatikko piti todella kovaa meteliä. Ääni saattaa myös nimittäin johtua siitä, että neljän ensimmäisen vaihteen rattaat ovat suorahampaiset ja viitosvaihteen rattaat vinohampaiset. Sivuseisontatuki nakersi myös ensiövedön koppaan lovea, pitäen varsin epämu-kavaa ääntä; kuminen vaimennin puuttui ensiövedon kopasta ja puutteellisen maadoituksen takia stereo räitisi kierrosluvun mukaan.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Speeding-yhdistelmä sopii paremmin mutkaiselle tielle kovaan ajoon (jos käsi-voimat riittävät) ja H-D puolestaan paremmin suoremalle taipaleelle matkantekoon. Tämä johtuen siitä, että H-D:n vaunu nousee helpommin ilmaan oikealle kaartuvissa mutkissa, kun taas Speeding 2 WS paremmin pysyy tien pinnassa.

TOPPAAKO?

Jarrutustekniikka onkin sitten syytä opetella aivan uudestaan. Etujarrua käytettäessä Yamaha/Speeding yhdistelmä nimittäin pyrkii vasemmalle ja taka/vaunun jarrua käytettäessä oikealle. Koeajettavana ollut yhdistelmä heilui kuin käärme myös jarrutuksissa. On opetettava sopiva suhde joka pitää yhdistelmän suorassa. Kestää kauan, ennen kun tämä sopiva suhde luonnistuu hätätilanteessa. Tämä saattaa olla jopa kohtalokasta opetella vasta kovasta vauhdista äkinäisessä tilanteessa. Täysin integroidut, yhdistetyt, etu-, taka- ja vaunun pyörän jarrut, jotka toimisivat sopivassa suhteessa yhdessä, pitäen yhdistelmän suorassa jarrutettaessakin, olisi tietenkin ihanteellisin ratkaisu sivuvaunullisessa pyörässä. Vähimmäis-

vaatimus on kuitenkin, että yhdistelmän pystyy pitämään suorassa jarrutettaessa.

Tämä on ongelma joka ilmenee oikeastaan kun uuteen urheilullisempaan pyörään kytketään vaunu. Sporteissa kun nimittäin on tarkoituksellisesti alimitoitettut takajarrut lukkiintumisvaaran vähentämiseksi. Sivuvaunupyörän pysäyttämiseen käytetään kuitenkin normaaliajossa pääasiassa taka-/vaunun jarrua, eikä etujarrua kuten pyörän suunnittelija on tarkoittanut.

Yamahan etujarru on riittävä, mutta taka/vaunun jarrun yhdistelmän pitäisi olla tehokkaampi ja paremmin tasapainotettu keskenään. Vaikka yhdistelmällä sujuvasti pystyy ajamaan 160 km/h on pysähtymisen tästä nopeudesta hidasta ja epävarmaa, suorastaan vaarallista. Vaunussa istuja kiinnitti aina turvavyön nikottelematta jo lyhyen matkan jälkeen. Kaikissa rakennelmissahan on syytä pitää mielessä, että laitteen on ehdottomasti oltava turvallinen ja käsiteltävissä

Mikäli haluaa välillä ajaa pelkällä moottoripyörällä, onnistuu molempien vaunujen irrottaminen ja kiinnittäminen yhtä nopeasti.

rakenteelliseen huippu nopeuteen asti. Tämä yhdistelmä, näillä jarruilla, on mielestäni ainoastaan varsin turvallinen mikäli pitäytyy lain sallimissa nopeuksissa, joskin silloinkin yllättävässä tilanteessa saattaa olla ongelmallista suorittaa turvallinen jarrutus. Väistöliike onnistuu kääntyvän vaunun pyörän ansiosta varsin hyvin kovastakin vauhdista, mutta yhtäaikainen jarrutus ja väistöliike on varsinainen sirkustemppu.

HD/Sidecar yhdistelmän jarrut ovat suorastaan huippuluokkaa verrattuna Yamaha/Speeding yhdistelmän samoihin. HD:n tehdasyhdistelmä kulkee jarrutettaessakin suoraan, on silloin myös ohjattavissa ja pysähtyy riittävän hyvin täyteenkin kuormattuna. HD-yhdistelmän huippunopeus on näillä välityssuhteilla n. 120 km/h.

VARUSTUS

Sivuvaunuyhdistelmät keräävät katseita ulkonäöllään ja uteliaita riittää myös ihmettelemään laitteita pysähdyksissä. Speeding WS 2-vaunuun mahtuu yksi aikuinen ja yksi lapsi. Kuljettajan taakse mahtuu hätätilanteessa vielä yksi, joten kaiken kaikkiaan tässä kulkee yhteensä neljä ihmistä. Matkavarusteet kulkevat mukana isokokoisessa lukollisessa tavaratilassa vaunun takaosassa. Jos tavaratila tuntuu ahtaalta on tietenkin mahdollista kiinnittää pyöräänkin perä- ja sivulaukut. Kääntyvä vaunun pyörä on avuksi kääntäessä, sekä paikallaan, että vauhdissa. Vaunuun on saatavissa sekä kova, että rätkikatto. Vakiovarusteisiin kuuluu turvakaari ja turvavyön saa lisähintaan. Vaunussa voi myös yöpyä. Melutaso on huomattavasti korkeampi kuin HD:n vaunussa, varsinkin kova katto kiinnitettynä. Tien pinnassa olevat kuopat huomaa myös varsin hyvin.

Harley-Davidson Ultra Sidecariin mahtuu yksi aikuinen, ja sylivauva. Varusteille ei ole yhtä paljon tilaa kuin Speedingissä, eikä tavaratila ole lukittavissa. Pyörän al-

kuperäisvarustukseen kuuluviin lukittaviin sivu- ja perälaukkuihin mahtuu tosin varsin paljon tavaraa. Vaunussa ei ole turva-kaarta, eikä mahdollisuutta vyöttää itseään kiinni. HD:n vaunun melutasosta emme saaneet varsinaista kommenttia, sillä lähes vuoden vanha Anna nukahti aina lullaan ja kaikki muut nauttivat musiikista ja mellevästä menosta. Tässä lullassa

Hintaan nähden H-D:n varustelutaso on korkea, mutta pyörän viimeistelyssä on toivomisen varaa.

matkustettaessa eivät kuopat pääse häiritsemään. Vakiovarusteisiin kuuluvan intercom puhelimien kautta voi kommunikoida muiden matkaajien kanssa, kunhan hankkii lisävarusteisiin kuuluvan mikrofonin/kaiutinsarjan.

Polttoaineen kulutuslukemiksi tässä todella vauhdikkaassa testissä saimme molemmille yhdistelmille 9—10,5 l/100 km. Hieman säädyllisemmin ajettaessa kulutus on pienempi. Molemmat vaunut ovat

yhä helposti ja nopeasti irroitettavissa ja uudelleen kiinnitettävissä jos välillä haluaa ajaa moottoripyörällä.

Mikäli minun pitäisi valita näiden kahden yhdistelmän välillä hankkisin ehdottomasti HD:n! Sillä: Se on kalliimpi, vaunun että pyörän laukujen viimeistelyn pitäisi olla parempi näin kalliissa yhdistelmässä, vaunun tavaratila ei ole lukittavissa ja on pienempi, sateella kastuu (eikä lullassa ole pohjaproppuakaan), vaunussa ei voi nukkua ja muutenkin on sään armoilla. MUTTA: Sillä koko perheen on ylivoimaisen paljon parempi, turvallisempi, matkatta!

Ja HD:n varustelutason ollessa lähes täydellinen vakionopeussäätiminen, laukuineen, stereoineen LA- ja intercom-puhelimineen ei hintaeroakaan ole mainittava.

Ja mikäli luovutushuolto tehdään asianmukaisesti stereo ei räitise kierrosluvun mukaan, eikä sivuseisontatuki hakkaa ensiövedon koppaan.

PALLO JALKAAN JA BAANALLE

	YAMAHA FJ 1200/SPEEDING 2 WS	H-D FLHTC/Ultra Sidecar
VAUNUN VAKIOVARUSTEET:	<ul style="list-style-type: none"> - Ohjaava vaunun pyörä - Erikaisvanne vaikea, kulta, kromi - Rumpujarru ja Koni-iskunvaimennin - Ohjausiskunvaimennin - Irroitettava kova katto - Särkymättömät värilliset polykarbonaattilasit - Kääntyvä "flippikeula" kaasupumpulla (nousukorkeus 450mm) - Kahden istuttava (lev. 790 mm) - Kääntyvä selkänoja (nukkumismahdollisuus) - Ilmastointisuulake kojelaudassa - Sarjoitettavat kahvat ja lukot - 220 litran tavaratila - Vinoklirnekkeissä vanttiruuvit - Uputetut valaisimet - Sähköjohdot, lattiamatot ja verhoilu - Turvakaari 	<ul style="list-style-type: none"> - Pehmustettu, säädettävä istuin - Jalka- ja niskatuulet - 2 isokokoista karttataskua - 2 kaiutinta, kaukosäädin stereolle, 40 Watin vahvistin, kypärä- ja LA-puhelinliitäntävalmius - Takaosassa matkatavaratila (väh. 2 koria kaljaa) - Ohjausiskunvaimennin - Jousitus kahdella lehtijousella - HD valuvanne valkosivurenkaalla - Nestetoiminen rumpujarru - Irroitettava suojapeite - Kirkas plexi - Jarru-, suunta- ja äärivalot - Kiinnikkeet ruuveineen - Sähköjohdot, lattiamatot ja verhoilu - Astinlauta
VAUNUN LISÄVARUSTEET:	<ul style="list-style-type: none"> - Rättikatto - Stereo - Kaluttimet - Pelli - Turvavyöt 	<ul style="list-style-type: none"> - Taakkateline
VAUNUN TEKNISET TIEDOT: PENKIN LEVEYS	790 mm	—
PITUUS	2 100 mm	1 999 mm
LEVEYS	1 370 - 1 450 mm	975 mm
KORKEUS	1 100 - 1 210 mm	872 mm
MAAVARA	110 - 180 mm	146 mm
PAINO	110 - 120 kg	124 kg
KANTAVUUS	220 kg	—
TAVARASÄILIÖ	220 litraa	vähintään 70 litraa
RENGASKOKO	155 x 13	130 x 90-16
HINTA	Gelcoatpintaisena, keinoahkapekkillä, kiinnikkeittä 23.000,- (kiinnikkeet n. 1.000,-)	Maalattuna kiinnikkeineen 25.900,- (Saatavana kaikilla H-D väreillä 1983 ylöspäin)
YHDISTELMÄN HINTA LISÄVARUSTEITTA VÄRI	97.400,- (73.400,-(FJ 1200)/24.000,-) Vallinnainen	142.200,- (116.300,-/25.900,-) Valinnainen
MAAHANTUOJA/VALMISTAJA	Kuopion Moto-varuste Ky Vanttiitie 7 70460 Kuopio Puh: 971-341 924	Harley Man PL 65 00971 Helsinki Puh: 90546793