



Hamaan menneisyyteen joutaa ne käsitykset, että sivaryhdistelmä olisi köyhän miehen perhekuluneuvo. Vai mitä ajattelet yhdistelmästä, jonka veturi maksaa noin 160 tuhatta markkaa, ja lullasta joutuu pulittamaan vielä pyöreät 30 tonnia päälle?

Väkisininkin käväisee mielessä vanha naiivi vertaus samanarvoisesta katetusta nelipyöräkulkuneuvosta ja sen mukavuudesta. N...ta kääntääkö se katseet liikenteessä samalla tavalla puoleensa ja voiko ajofiiiliksiä vertailla keskenään. Eipä kai. Harrastus mikä harrastus.

Hondan Gold Wingit ovat olleet jo pitkään nojatuolimatkaajien suosiossa. On näköä, kokoa, suorituskykyä, ja ennenkaikkea mukavuutta. Samat argumentit purevat sivaristiinkin, uuden kuusipytybokserin höyryveturimainen vääntö tekee ajamisen helpoksi ja massa luo turvallisuudentunnetta. Massasta puheenollen, sitä tämänkertaisesta koajajo-

yhdistelmästä löytyy - yli puoli tonnia.....

Toisaalta, Gold Wingin jenkkiolimus asettaa omat rajoitteensa vaunun valinnalle. Mikä tahansa pulkka tai kannoitiin muotti ei välttämättä pue Kultasiipeä. Kookkaan Wingin rinnalle sopii luontevasti kaksipaikkainen, rinnakkain istuttavakin malli, jollainen Speeding 2SW on.

Aloittaessaan Speeding 2SW:n suunnittelun, Kuopion MotoVaruste Ky:n "sielu" Jukka Riekinen totesi, "maailmalla on kyllä sivuvaunuja tarjolla, mutta yksikään ei vastaa nykypäivän vaatimuksia ainakaan ulkomuotonsa puolesta. Nykypäivän sivuvaunun tärkeimpinä ominaisuuksina pidetään, että se on hyvännäköinen. Siihen on helppo nousta kyytiin, ja siinä on tilaa kahdelle, koska yksin lapsi ei vauussa viihdy. Siinä on oltava myös riittävästi tavara-tilaa, vesitiivis kangaskatto, säädettävä istuin sekä kojelauta raitisilmasuullak-

kein".

"Ohjaavalla sivuvaunun pyörällä varustettu Speeding 2SW-sivuvaunu soveltuu parhaiten kytkettäväksi pyöriin, joissa on korkea ja leveä ohjaustanko. Tällöin ohjaus on riittävän herkkä ja välttyään kalliilta etuhaarukan muutostöiltä. Vaunu on myös helposti irroitettavissa (5-10 min) ja uudelleen kytkettävissä (10-15 min). Saksan TÜV-katsastuksessa Gold Wing GL1500 Speeding 2SW-sivuvaunulla varustettuna on ainoa yhdistelmä, josta vaunun saa ottaa irti ja ajaa pelkällä moottoripyörällä, soolona."

Ulkonäköseikat ovat aina makuasiaina vaikeita arvostella, mutta henkilökohtaisesti pidän Speedingin kaarevista muodoista, ja kaiken kaikkiaan sävy sävyyn pyörän väriin maalatun vaunun työnjälki on mallikelpoisen siistiä. Samaa laatua kuvastaa täysin nitisemätön kyyti, minkä eteen on jouduttu tekemään paljon töitä. Ainevahvuuksia kasvatta-

malla ja saumojen yhteensopivuutta tarkistamalla on päästy eroon lasikuiturakenteille ominaisesta pärekköppävaikutelmasta.

Vaunun sisäänkäyminen sujuu vaivatta eteenpäin avautuvan ns. flippikeulan ansiosta. Säädettävässä istuimessa on asialliset tilat aikuiselle ja lapselle. Tyypilliseen tapaan leveä selkänöja ei tarjoa sivuttaistukea yksinistuttaessa, kuten urheilullisemmassa kuoppaistuimessa, mutta muutoin istuin vaikutti plyyshiverhoituna siistiltä ja asialliselta. Uusimmissa malleissa istuaan käyttämään hieman jäykempää ja paksumpaa pehmustetta, ettei pitemmällä matkoilla ala tulla puisevaa oloa. Joskaan puolen tunnin kyyditsemisen jälkeen en lisäpehmusteen puutetta havainnut, mutta se saattaa johtua henkilökohtaisista ominaisuuksista.

Vaunun pyörän jousituksesta

vastaa keinuhaarukka ja Konin Gold Wingiin valmistama tarvike-iskari. Niin vaimennuksen kuin jousenkin osalta jäykimmilleen säädettynä jousitus on yllättäen urheilullisen jäykkä, hyvin vaimennettu, mutta ei turhankova. Kevyemmälle kuormalle jouta olisi voinut löysätäkin, mutta se olisi vaatinut vaunun pyörän irrottamisen.

Jälleen kerran on todettava, että vaunut on mitoitettu mieluummin alle kuin yli 180-senttisille kyyditettävälle, joiden näkökenttä eteenpäin rajoittuu tuulilasin yläreunan vuoksi turhankin lähelle vaunun nokkaa. Mutta lyhyemmille siitä ei ole haittaa. Jalkatila riittää mukavasti pitemmällekin miehelle.

Ilman "pressua" ajettaessa tuulilasin kaltevuus ohjaa ilmavirran pyörteet istumatilatakaosaan. Varsinaisesti "syyliin" ei tunge minkäänlaisia pyörteitä ylhäältä eikä sivuilta, mutta alkuun niskavilloja pölyttänyt pyörre hävisi, kun avasi takaikkunan josta ilmavirrat pääsivät jatkamaan vapaasti matkaansa.

Kesäkuumalla raitisilmaventtiili ja juomapulloteline ovat varmastikin täyttä asiaa. Samoin mukavuutta lisääviä yksityiskohtia ovat kojelaudan tuplakauhimet äänenvoimakkuussäätöineen (jos ei ole kypäräpuhelinsysteemiä käytössä) sekä hämärässä lukemista helpottava karttalampuu.

Kun kyseessä on laadukas lukuvaunu ja kun vielä kaiken lisäksi tuulilasi on naarmuuntumatonta materiaalia, niin saattaisi olla täysin paikallaan, että ainakin lisävaruste- luettelosta löytyisi lasinpyyhkijä pesimineen. Sateella se lisäisi matkustusmukavuutta tuntuvasti ja jos "navigointitehtävä" kartanlukuineen on luotettu purkkiorjalle, niin silloin hyvä näkyvyys myös vaunusta on must.

Sateesta puheenollen, kostealla säällä ja kylmässä eteentuleva ongelma on vaunun ikkunoiden huurtuminen sumeaksi. Silloin kun veturi on nestejäähdytteinen (lähes poikkeuksetta) apu ongelmaan löytyisi

lullaan asennettavasta pienestä kenosta puhaltimiseen, joka on liitetty moottorin jäähdytysjärjestelmään. Ei mikään mahdoton idea, joskin hinta-va ja vaunun irroitusta ajatellen toimenpiteet tulisivat turhan monimutkaisiksi.

SARVISTA KIINNI

Vasta satulasta käsin saa oikean kuvan kuinka kookas yhdistelmä Honda GL1500/Speeding 2 WS todellisuudessa on. Ohjaustanko on jenkkiytyyliin korkea ja leveä, ja katteet peileineen sitä vieläkin leveämmät. Jalkakäytävälle, tai pientareelle päin yhdistelmän leveys kasvaa lähes puolellatoista metrillä veturin keskiviivalta mitattuna. Huh, huh!

Joku elämän pessimisti on josain vaiheessa tokaissut, että sivuvaunuilussa yhtyvät autoilun ja moottoripyöräilyn haitat toisiinsa. Siinä kastuu, ja sillä jää ruuhkaan jumiin. No, räiti päälle ja Gore-Texit on keksitty, mutta ne ruuhkat... Toisaalta, jonoissa sinut ainakin huomataan, ja katseista päätellen täysin positiivisessa mielessä.

Hondan uusi kuusipytyinen Wingi on siitä armoitettu vaunun veturi, että siinä on pakki. Ei ole väliä mitenkä päin tai mihin suuntaan yhdistelmäsi parkkiin jätät. Pakkivipu pystyy ja startinappulaa painamalla Wingi jaksoi peruuttaa vaivatta vaununkin kanssa.

Muuten paikallaan vekslaaminen leveästä ohjaustangosta huolimatta on raskasta puuhaa. Ohjausiskunvaimennin ja alhaalla makaava etuhaarukka eivät yhtään auta asiaa. Mutta tilanne on sama kaikilla alkuperäiskeulaa käyttävillä vetureilla.

Speeding 2 WS:n erikoisuus on sen patentoitu, ohjauksen mukaan kääntyvä vaunun pyörä. Ilmeisesti-kin siitä suurin hyöty koiuu kaupunkiliikenteessä, tai vastaavassa suht hitaalla nopeudella tapahtuvassa ajossa, johon yhdistyy tiukat mut-



SUZUKI, KAWASAKI YAMAHA, APRILIA

Täyden palvelun moottoripyörätalo - Ilman käsirahaa. Auto vaihdossa

KATUPYÖRÄT:

Model	Year	Price
SUZUKI Cavalcade	-85	65.600,-
GSX 1100F uusi		76.400,-
GSX-R 1100	-87	49.500,-
GSX 1100 ES	-85	28.600,-
DR 800 Big	-92	38.600,-
GSX-R 750	-91	59.800,-
GSX 750 ES	-87	40.200,-
GT 750	-77	63.600,-
GSX 500 ES	-86	41.000,-
RG 500	-88	36.300,-
GS 450	-89	26.000,-
GS 450	-84	53.400,-
GS 450	-81	8.800,-
GN 250	-93	660,-
RG 125	-93	9500,-

KAWASAKI

ZX 10	-89	28.400,-	48.600,-
GPZ 750 Turbo-83			23.900,-
GPZ 500 S	-90	19.200,-	26.300,-
GPZ 500 R	-87	33.100,-	24.800,-
KLE 500	-91	5.700,-	34.600,-

YAMAHA

FZR 1000	-90	22.000,-	69.800,-
FZ 750	-89		32.500,-
TZR 125	-90	22.800,-	14.500,-
TZR 125	-89	21.500,-	13.400,-

HONDA

VF 1000 R	-85	39.200,-	32.500,-
VFR 750 F	-86	38.700,-	27.300,-
CB 750 K	-82	49.000,-	15.600,-
CB 500 K	-79		9.800,-
CB 500	-72		2.500,-
MSR 125	-91		19.900,-

APRILIA

Futura	-91		23.900,-
Replica	-89		16.500,-
Cagiva C12	-91		17.800,-

CUSTOMIT:

SUZUKI VS 750 Intruder		uusi	63.900,-
SCOOTERIT:			
Aprilia Amigo		uusi	12.900,-
Yamaha Beluga		uusi	16.700,-

YAMAHA

Beluga	-92	7.000,-	16.700,-
--------	-----	---------	----------

ENDUROT:

SUZUKI DR 350 S	-90	3.100,-	25.800,-
RMX 250	-91		20.800,-
RMX 250	-90		18.300,-
TS 125 R	-89		10.900,-

YAMAHA

DT 125 R	-91		14.700,-
DT 125 R			13.700,-
DT 125 R	-88		11.300,-

APRILIA

Tuareg rally	-88		13.400,-
HUSQVARNA WR 125	-91		18.900,-

KTM

GS 600	-89		25.600,-
GS 250	-90		17.200,-
GS 125	-90		17.200,-

MOTOCROSS

SUZUKI RM 250	-91		13.600,-
RM 125	-92		14.800,-
RM 125	-91		12.200,-

YAMAHA

PW 80	-90		5.400,-
KAWASAKI KX 250	-88		8.900,-
KX 125	-89		9.900,-
KX 80	-89		5.900,-
KX 60	-89		6.800,-

KTM MX

MX 600	-90		16.400,-
MX 250	-89		9.900,-

HONDA

CR 500	-90		13.600,-
CR 125	-90		9.000,-
CR 80 isop.	-91		10.600,-
XR 80	-87		5.200,-





kat tai käännökset. Joka tapauksessa ohjaus on tuntuvasti jäykempi kuin keinuhaarukalla varustetulla pyörällä ajaessa, kaikissa olosuhteissa. Valtateillä tapahtuvassa matka-ajossahan ohjausliikkeet ovat hyvin lieviä, ohituksissakin. Silloin ei haarakoiden välisiä herkkyyseroja niinkään tunne, jos kulmat ovat muuten kohdallaan, niin että yhdistelmä kulkee suoraan ilman vänkäystä.

Koeajo-Wingi kulki kyllä vakaasti. Tyyliin sopivasta herrasmiesmäisestä ajotavasta johtuen tasaisessa kiihdytyksessä ei vaunun massan aiheuttamaa jälkeenjäämistä, siis oikealle kampeamista niinkään huomannut. Sen sijaan kokemattomuudesta johtuen jarrutukset tuli joskus jätettyä viime tippaan jolloin lulla pyrki jatkamaan matkaa kammeten yhdistelmää vasemmalle. Samat fyysikanlait pätevät kaikkiin sivareihin. Tasainen kaasu ja maltilliset jarrutukset pitävät suunnan suorassa.

Wingin integraalijarrut opettavat polkemaan myös takajarrua ja sen viereistä vaunun poljinta, sillä pelkällä etujarrulla vauhti ei hidastu toivotulla tavalla. Tietenkin paino vaikuttaa asiaan, mutta myös se, että etujarru vaikuttaa vain toiseen etulevyyn.

Omalla kompressorilla varustettu paineilmajousitus on vaivaton säätää ajotavan ja kuormituksen mukaiseksi. Näin takana, mutta etupäässä ei ole säädön säätöä mihinkään suuntaan, mikä on kyllä lapsus tämän hintaluokan rukissa. Vaikka vaunun jousitus ja takapää pelaavat, niin nykyisellään etupää niiaa jarrutuksissa turhan syvään. Mutta asiaan on kyllä tulossa parannus, sillä Riekkinen on etsimässä alihankki-



Kunnon vaunussa on säädettävä istuin, johon sopii kaksi henkeä ja kääntyvä pyörä helpottaa käsitelyä. Speeding 2WS sivuvaunun viimeistelyn taso on myös huippuluokkaa.

jaa jämakämmille vietereille.

Suorituskyvystä sen verran, että moottori hyrrää loikkarilla tasaisesti 2750 kierrosnopeutta, kun nopeusmittari kertoo vauhdiksi 100 km/h. 100-120 km/h matkanopeudella kulutus pyörii kympin paikkeilla satsella.

VIENTILAATUA

Lama-Suomen kotimarkkinoiden varaan ei tällaisen tuotteen valmistusta kannata laskea, sen realistina Riekkinen tietää. Niinpä koe-eriä onkin viety Norjaan, Ruotsiin ja Saksaan. Ennen kaikkea Keski-Euroopan markkinat kiehtoivat mieltä, sillä jossain Saksassa tai Ranskassa vuosittainen vaunukauppa koostuu lähemmäs tuhannesta uudesta vaunusta per vuosi. Siellä saataisi olla markkinarakoa suomalaisellekin tuotteelle, en usko että kaupat jäävät ainakaan laadusta kiinni.

Speeding 2 WS sivuvaunun tekniikkaa:

Istuinleveys:	790 mm
Kokonaispituus:	2100 mm
Korkeus:	1100-1210 mm
Vaunuunnousukork.:	450 mm
Yhdistelmän leveys	1370-1450 mm (moottoripyörän keskeltä)
Leveys:	1000 mm
Maavara:	110-160 mm
Tavarasäiliö:	250 l
Rengaskoko:	155 x 13
Paino:	120 kg
Kantavuus:	220 kg
Ovh:	29.500,- (ilman kiinnikkeitä)
Valmistaja:	Kuopion Moto-Varuste Ky Teräskatu 8, 70150 KUOPIO Puh. 971-2831 295