

Perhelulla:



Suzuki GS 1100 G/ EML Famile GT

Sivuvaunuja on olemassa isoja ja pieniä, EML Famile GT kuuluu lajissaan sinne kookkaampaan luokkaan. Nimensä mukaisesti se on perheystävällinen lulla, istumatilakin on reilusti kahdelle.

Teksti Seppo Neste
Kuvat Jorma Vainio

Joku pessimisti on aikoinaan lausautanut, että sivuvaunuilussa yhdistyvät autoilun ja moottoripyöräilyn varjopuolel samaan olemukseen, liikenteessä se on yhtä kömpelö kuin auto, ja sateella ajaessa sen päällä kastuu. Kieltämättä asiassa on jonkin verran perää, ainakin jos sadevarusteet ovat unohtuneet matkasta. Silti sivaristien määrä on Suomessa tasaisessa nousussa, oma yhdistys on perustettu juuri äskettäin, ja yksi sivuvaunukokoonmisten päätapahtumista,

Jumbo Run, järjestettiin viime keväänä ensimmäistä kertaa Suomessa, Ahvenanmaalla, joten lajin juuret tuntuvat jälleen olevan tukevasti maassa malliin "kuin silloin ennen". MP-Lehti käväisi Jumbo Run'issa Suzuki GS 1100 G/EML Famile GT yhdistelmällä, ja samalla ajokokemuksia kertyi talteen alun toista tuhatta kilometriä.

EML Famile GT-lulla on hollantilaisvalmistajan malliston lippulajiva, ja kooltaan sieltä suuremmasta päästä. Nimensä mukaisesti se on

perheystävällinen, toisin sanoen yhteisen moottoripyöräharrastuksen ei tarvitse välttämättä tyrehtyä omaan mahdollisuuteensa, vaikka perheessä olisi kaksikin jälkeläistä, sillä lullasta löytyy istumapaikat kummallekin perillisille. EML Famile GT:ssä istutaan rinnakkain, toinen vaihtoehtohan olisi peräkkäinen istumajärjestys, kuten esimerkiksi Watsonian ja Squiren perhemalleissa, mutta tuolloin joudutaan tinkimään kapeuden vastapainoksi matkatavaratilasta jota koeajoyhdistelmän takakontissa on ruhtinaallisesti 130 litraa.

Vaikka perhemalli on ulkomitoiltaan 150 mm leveämpi kuin EML:n yksipaikkaiset lullat, niin silti Suzuki GS 1100 G/Famile GT-yhdistelmän kokonaisleveys on vain 40 mm enemmän kuin vastaavassa Sport-versiossa (1600 mm ja 1560 mm), eli käytännössä lisäistuinpaikan merkitys yhdistelmän käsiteltävyyteen ja ajettavuuteen on suhteellisen mitätöntä luokkaa. Tuntuimmmin yksi- ja kaksipaikkaisen välisen eron huomaa kuormattuna, isomman vaunun ollessa kokonaispainoltaan raskaampi. Samoin sen isommasta otsapintalasta johtuva ilmanvastus on luonnollisesti suurempi. Sen sijaan ulkoisten ulottuvuuksien kasvua ei ajaessa noteeraa. Massiivisuutta vaunun yleiskuvaan luo sen suhteellisen korkea vyötärölinja, sekä 125 x 12" kokoinen pyörä, joka vaunun kupeessa näyttää kokonaisuuteen verrattuna perin ujoilta.

Tykkipyörät

● Koeajoyhdistelmän veturin paikalla seisoi EML:n muutossarjalla madallettu Suzuki GS 1100 G, johon vaunu on kytketty neljästä pisteestä kiinni. Ison "Keppi-Suzukin" suosiota sivuvaunukäytössä puoltaa sen tukeva, vanhanmallisella stereoperällä varustettu kaksoiskehtorunko, tehokas ja alhaalta vääntävä moottori, sekä kardaaniaveto.

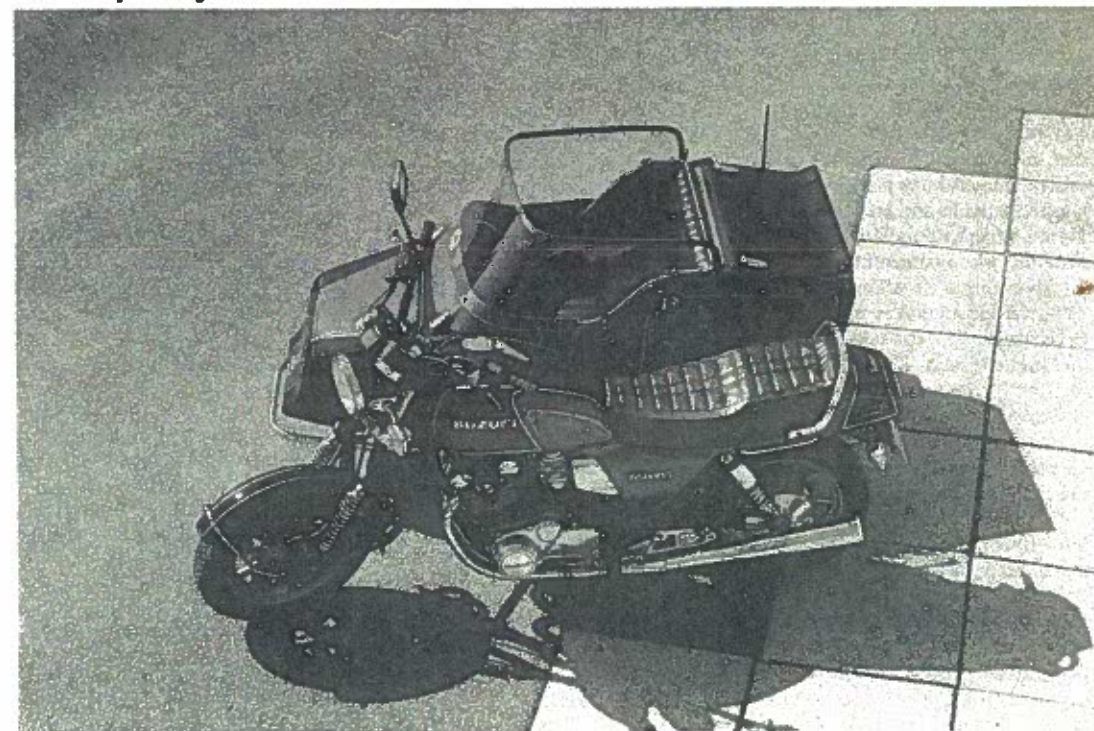
Muutossarjan käyttö sivuvaunuyhdistelmässä ei suinkaan ole välttämätöntä, vaikkakin sillä on omat kiistattomat etunsa. Ensinnäkin keinuhaarukajousitteinen etupää kestää huomattavasti paremmin sivuvaunukäytössä syntyvää sivuttaista vääntörasitusta kuin tavallinen teleskooppihaarukka. Ja toiseksi, sillä saadaan kätevästi muutettua etupään kulmaa sivuvaunuajoon sopivammaksi — kevyemmäksi ohjata — ja samalla myös pyörän akseliväli saa jonkin verran lisää mitta, joka parantaa suuntavakavuutta ja tasoiittaa yhdistelmän kaarrekäyttäytymistä.

Muutossarjan toinen puolisko koostuu kahdeksanpuolaisista teräspyörästä — tykkipyörästä — jotka kestävät paremmin keskipakovoiman rasitusta kuin pinnapyörät tai alumiiniset valuvanteet. Läpimitaltaan viistoitatuina ne pudottavat jonkin verran yhdistelmän painopistettä alemmaksi, ja läpimit-



EML:n keinuhaarukajoustettu etupää on sivuvaunukäytössä tukeva ja kevyt ohjata.

Suzuki GS 1100 G/EML Famile GT on nimensä mukaisesti perheystävällinen, sillä tarvittaessa yhdistelmä tarjoaa riittävät tilat neljälle hengelle.



tansa puolesta vanteilla voidaan käyttää auton renkaita (125 x 15"), jotka sopivat profiililtaan paremmin sivuvaunukäyttöön kuin moottoripyörän renkaat, ja ovat kaiken lisäksi myös pitempi-ikäiset ja hankintahinnaltaan edullisemmat.

Omaperäinen ohjaus

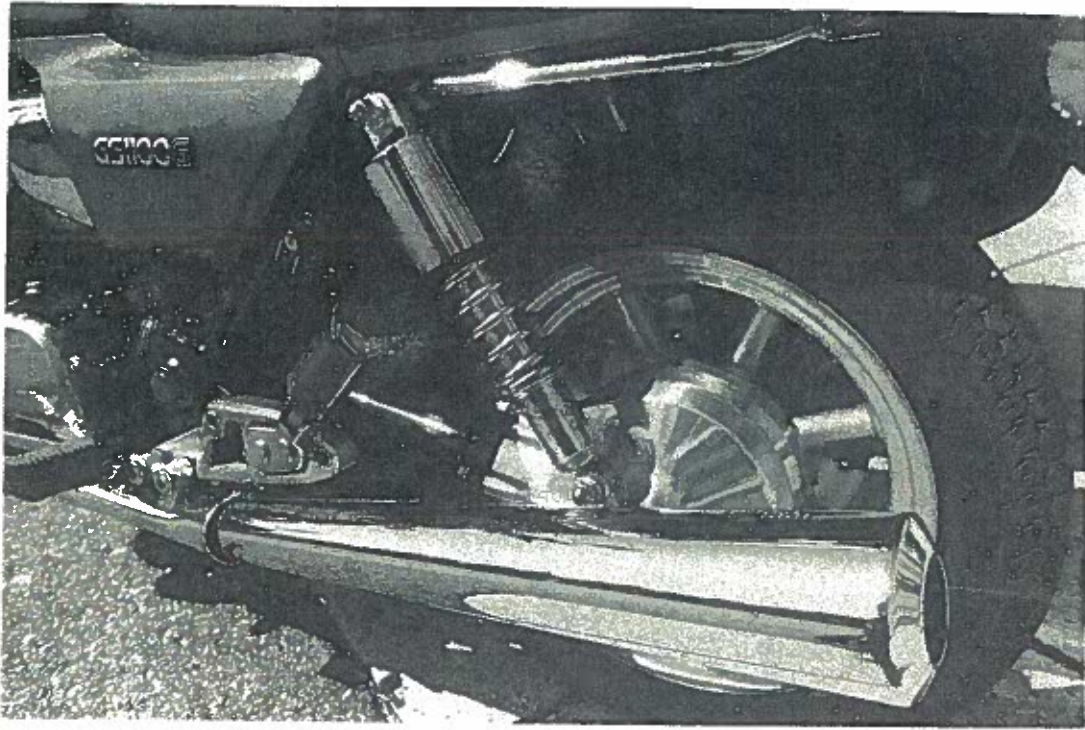
● Ensikertalaista, tai aikaisemmin vain isopyöräistä yhdistelmää ajanutta kummeksuttua alkuun EML-Suzukin sivuttaissuuntainen luikerteleva meno, joka vain pahenee jos sitä pyrkii korjaamaan — ja varmasti jokainen pyrkii!! Ilmiö on tuttu kaikille pienipyöräisille sivareille, joissa on keinuhaarukkaetupää, mutta kokemuksen myötä ajolinjat vakiintuvat kuin itsestään. Kaiken kaikkiaan EML-Suzukin ohjaus on yllättävän kevyt ja nopealiikkeinen.

Sivuvaunulla ajetaan harvemmin yksin, tai ilman kuormaa, eikä se ole järkevääkään, sillä yksin "sooloillessa" vaunun puoli pyrkii nopeassa ajossa kevenemään, varsinkin oikealle taituvissa mutkissa — vaikka etuohjelmassa on keulaa alaspainava etuspoileri. Kokeneelle sivaristille se ei ole uutta, mutta varmuuden vuoksi yksinajassa on syytä aina pitää vaunussa mukana jonkin verran kuormaa, ettei yllätyksiä pääsisi satuttamaan — niinkin on käynyt.

Avarat tilat

● Vaunuun sisäänkäynti sujuu suhteellisen vaivattomasti, toimenpidettä helpottaa eteenpäin aukeava tuulisuojaja, joka sivustalta laskeutuu kaarevasti alaspäin ikäänkuin ovi-aukoksi, niin ikään vaunussa on as-

Suzuki GS 1100 G/EML Famile GT...



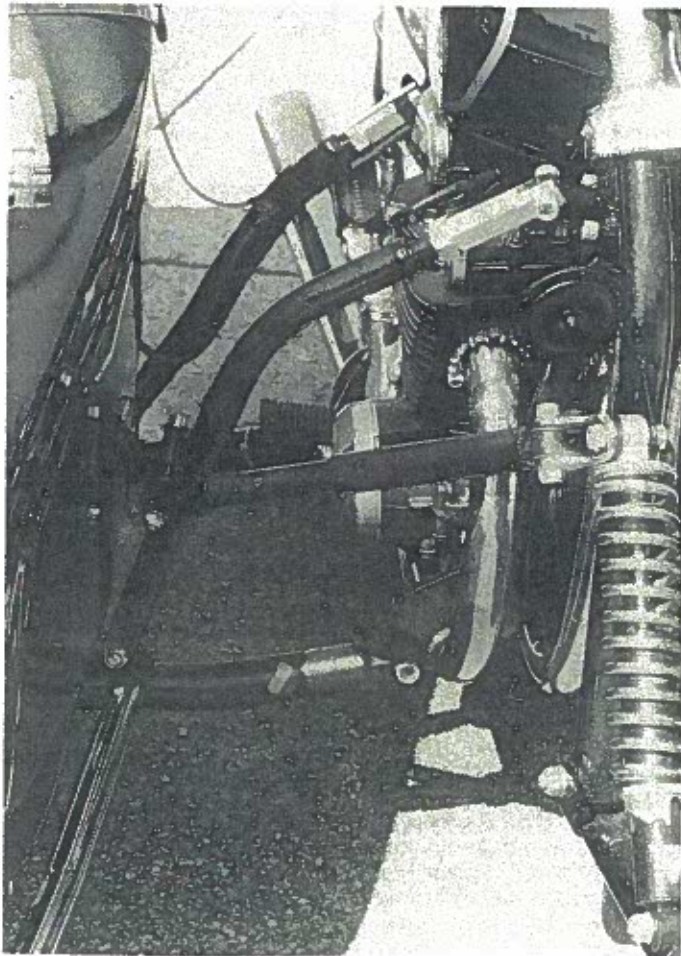
Kardaanimiedosta on sivuvaunukäytössä vain pelkkää hyvää sanottavana, sen sijaan Suzukin alkuperäiset takaiskunvaimentimet vaatisivat tilalleen ominaisuuksiltaan tehokkaammat ja jäykemmät pumput.

kolmehenkinen miehistö viikonloppuvarusteineen. Keskimääräinen polttoainekulutus sadalla kilometrillä vaihteli 6,5-8 litran välillä, kuormasta ja kiireestä riippuen.

Moottorin miinuspuolena on kuitenkin mainittava määrättyllä alueella, 4000-5000 kierroksen välisellä käyntinopeudella, lähinnä ohjaustangon kautta ajajan käsiin johtuva värinöinti. Ilmeisestikin osasyylinen tähän on koeajopyörän ei-alkuperäinen, ohuesta materiaalista taivutettu ohjaustanko, joka oli altis resonoinnille. Lisäpainot stongan päihin olisi varmasti hyvä lääke kutinaan.

Niin ikään EML:n jarrut eivät ole olleet täysin ongelmattomia, niinpä ensivuoden malleissa ne tullaan korvaamaan pyörän omilla alkuperäisillä hidastimilla, vain kiinnikkeet ja ankkurointi ovat EML:n käsialaa. Toivon mukaan ne ovat samalla myös hieman tukevampaa materiaalia kuin tähän saakka, sillä kovassa rasituksessa pyörän akselille laakeroiduilla kiinnikkeillä on ollut taipumusta eitä jonkin verran, jolloin

EML käyttää vaunuissaan tukevasti nelipistekiinnitystä.



tinlauta. Sisällä on tilaa reilusti kahdelle kouluikäiselle, tai vaihtoehtoisesti äidille ja perheen kuopukselle. Istuin on keinoahkapäällysteinen, eikä tarjoa sivutukea, joten yksinistuessa asettuu mielellään nojaamaan jommalle kummalle sivulle saadakseen siitä tukea.

Vakiovarustukseen ei kuulu turvavöitä, varsinkin lasten kanssa ne olisivat täysin paikallaan. Tosin Familen korkea vyötärölinja ja tuulisuoja turvaavat kyydissäpysymisen, mutta nopeat kiihdytykset ja jarrutukset ovat tilanteita, jolloin vyöt takaisivat huolettoman matkanteon.

Uusitun keinohaarukan ja vaimennuksen pikasäätömahdollisuudella varustetun iskuvaimentimen ansiosta sivuvaunun matkustusmukavuus on nyt entistä mukavampi.

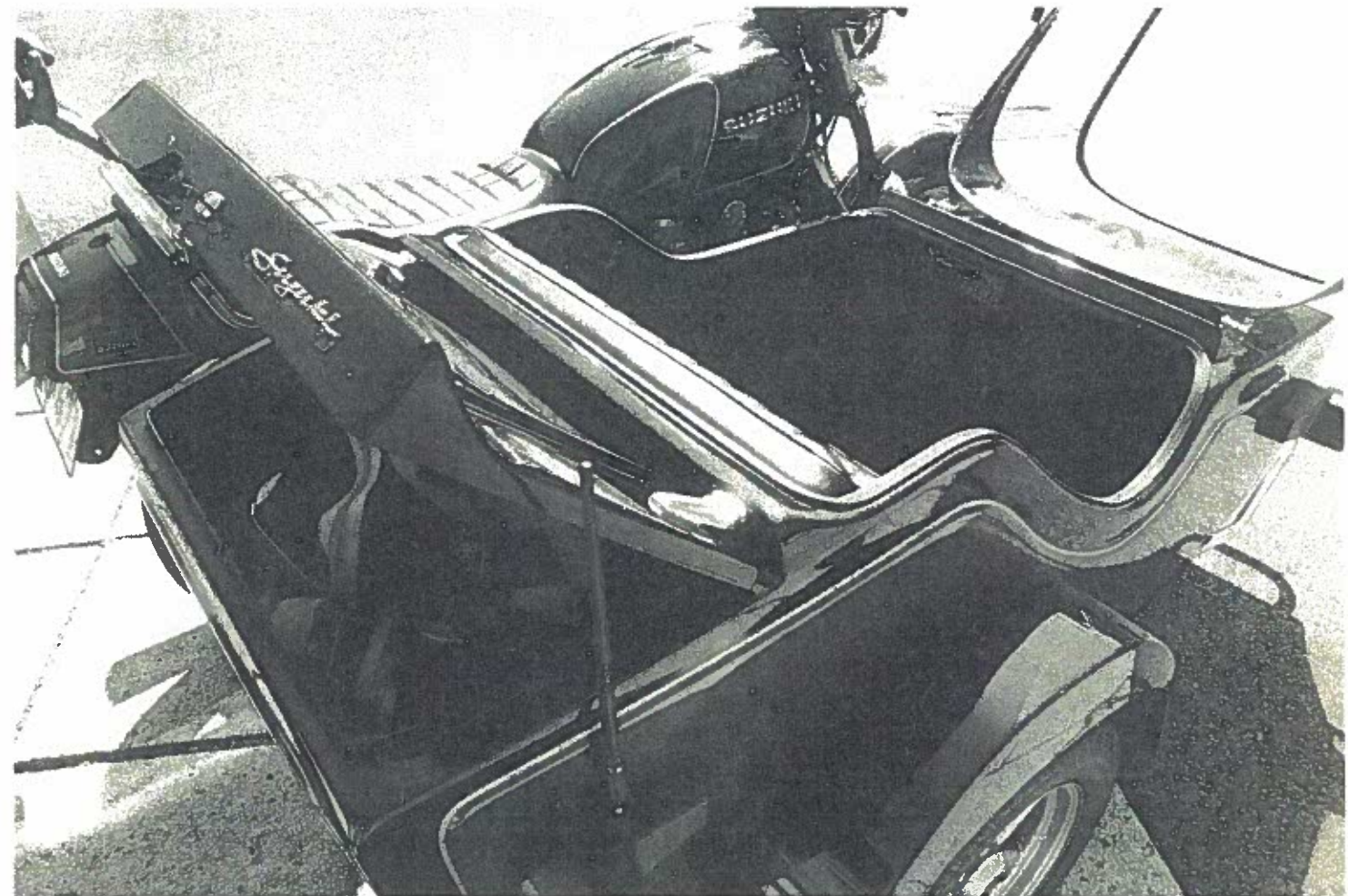
Etuhaarukan jousituksesta/vaimennuksesta vastaa Konin vanhanmalliset öljypumput, jotka ominaisuuksiltaan ovat kuitenkin täysin ajan tasalla, ja kaiken lisäksi ne ovat haaverin sattuessa korjattavaa mallia. Koeajoyhdistelmän takapäässä oli kiinni Suzukin alkuperäiset kaasuoiljypumput, jotka niin vaimennus- kuin jousen esijännityssäädöiltään jäykimmilleen asennettuna ajoivat kaupunkikurvailussa kohtalaisesti asiansa, mutta täydellä kuormalla matkustettaessa, jolloin myös takapenkki on käytössä, kaivattaisiin taakse kipeästi tukevampia pumppu-

ja. Soolopyörään mitoitettujen vaimentimien alitehoisuus tuli selvimmän esiin nopeissa ohitustilanteissa takapään velloessa tuolloin hervottomasti perässä, mikä tietenkin vaikutti heikentävästi koko yhdistelmän suuntavakavuuteen.

Miellyttävän hiljainen

● Suzuki GS 1100 G:n moottori on ilmajäähdytteiseksi rivinelikoksi mekaanisilta rapinoiltaan hiljaista lajia, ja pakoäänket ovat japanilaisittain tyypillisen vaimeat. Tuo kaikki edelläkerrottu on erityisesti sivuvaunuilussa laskettava pelkäsi plussaksi kyydittävän istuessa käytännöllisesti katsoen kosketusetäisyydellä moottorista. Moottorin hyvästä alakierrossitkeydestä ja pienentyneen pyöräkoon seurauksena tihentyneestä toisiovälityssuhteesta johtuen kytkimen luistatusta ei tarvitse kaupunkiliikenteessäkään, ja yleensäkin vaihtamistarve on Suzukissa vähäinen, taajamissa voi huoletta körötellä nelosella ja jopa viitosvaihteella.

Maantieajossa päälle 120 km/h matkanopeudet eivät näyttäneet raskaitaan liikaa 92 heppaista keppi-Suzukia. Hetkellisesti nopeusmittari näytti jopa 165 km/h huippua, mitä on pidettävä hyvänä saavutuksena, kun ollaan liikkeellä näinkin isolla lullalla, ja kun kyydittävänä istuu



Vaunun sisäänkäyntiä helpottaa eteenpäin avautuva tuulisuoja. Lukittavan tavarasäällön tilavuus on peräti 130 litraa.

jarrukaliiberi on päässyt hankautumaan vasten vinosti pyörivää jarrulevyä, minkä vuoksi em. laitteita on syytä tarkkailla aina silloin tällöin. Näin oli käynyt koeajopyörällekin, mutta muutoin molemmin puolin levyä puristavat jarrut toimivat tehokkaasti ja tunnokkaasti ja pienellä puristusvoimalla. EML:n jarrulevyt ovat tätänykyä siististi ruostumatonta materiaalia.

Hanki valmiina, tai rakennussarjana

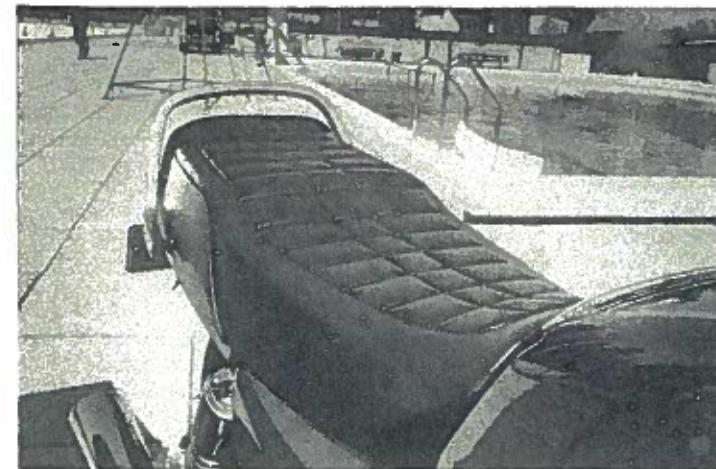
● Omassa pienessä piirissään EML:n sivuvaunut ovat saaneet käyttäjäkuntansa keskuudessa jonkinlaisen johtotähden maineen itselleen. Ja kieltämättä työn jälki on yleisesti siistiä, lasikuitupinnat ovat suoria ja erityisesti maahantuojan

toimesta veturin punamustaan metallinohjoväriin soinnutettu lullan maalaus on hyvää työtä ja yhdistelmä kokonaisuudessaan näyttävän näköinen. Mutta kaikella on hintansa, koeajoyhdistelmälle sitä on kertynyt n. 75.400 markkaa, josta veturin osuus on 49.900 markkaa (kevällä -85).

EML:n sivuvaunuja on saatavana myös itsekoottavana rakennussarja-

na, jolloin oman työn osuudella voi hinnasta tinkiä jonkin verran pois. Esimerkin vuoksi Famile GT:n hinta itsekoottavassa muodossa on n. 15.000 markkaa, ja valmiina, johon sisältyy maalaus, se on n. 2.500 markkaa kalliimpi. Muutosarjan hinnaksi ilmoitetaan 7.000 markkaa. EML-sivuvaunujen maahantuojana toimii Nakkilan Pyörä ja Mopo Ky, 29250 Nakkila, puh. 939-72 790. □

Vanhoillista muotoilua noudattava Suzuki GS 1100 G:n satula on pitkä ja leveä ja hyvin pehmustettu.



Koeajo-Suzukin ohjaustanko oli lilankin leveä ja korkea, sillä muutosarjan ansiosta yhdistelmä oli erittäin kevyt ajettava.

