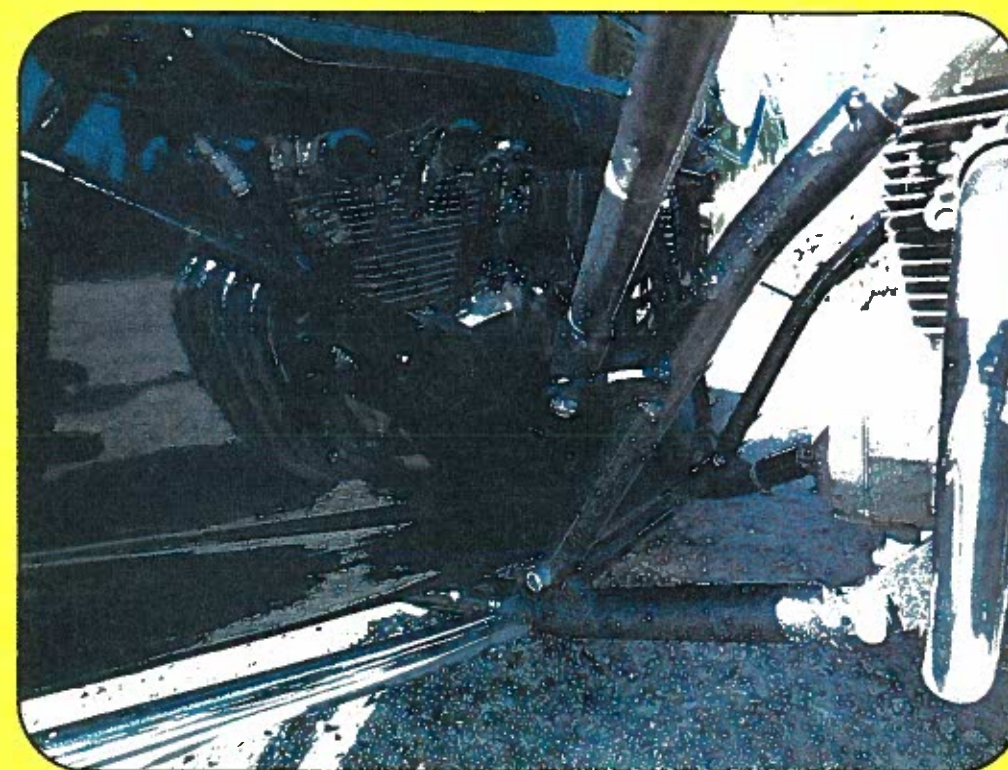


**”PERHEELLISEN
PELASTUS”**



Kuka on sanonut, että sivuvaunun veturin on oltava vähintäänkin 1000-kuutiainen Megabike, kun toimeen tullaan varsin hyvin pienemmälläkin, ja taloudellisesti. Tämä, ja paljon muuta tuli esiin MP-Lehden koeajassa kolmipyöräyhdistelmän Suzuki GS 650 GT/EML Super Tour.



Moottori vaunun pellaamana. Suzukin 650-kuutiainen moottori osottautui koeajossa yllättävän sitkeävääntöiseksi ja tehokkaaksi vetojuhdaksi.

SUZUKI GS 650 GT/ EML SUPER TOUR

Teksti Seppo Neste
Kuvat Jorma Vainio

Lulla, pulkka, akantappovaunu!, ja mitä niitä onkaan lempinimiä sivuvaunulla, on useimmiten sopiva ratkaisu motoristin sen seitsemään ongelmaan, kun kyse on motskan kuljetuskyvystä. Siinä kulkee mukana pesue lapsineen, tai mikä ettei koirakin. Lullassa matkustavalla kumppanilla on penkin pohjalla tosi lokoisat oltavat, ja mitkä tavaratilat onkaan käytettävänä.

Kolmisen vuosikymmentä sitten si-varit olivat jokapäiväinen näky liikenteessä autojen nihkeän saannin vuoksi, tuolloin moottoripyörä oli todellisessa hyötyajossa. Viimeisten parin, kolmen vuoden aikana tämä kolmipyörävenpele on keksitty uudelleen käyttöön täydentämään moottoripyöräilyn monivivahteista ilmettä. Kalusto on melkoisen kirja-

vaa, osa on vanhaa itse kunnostettua, ja osa uutta tuotantoa. Vaikeutena vanhan lullan kanssa on sen usein työtehtävät restaurointi ja kiinnikkeiden teko, mikä ei kaikilta luonnistu. Uudet yhdistelmät taas ovat melkoisen yhdistelmän hintaisia, mikäli vetojuhtana jylisee joku iso superpyörä.

Hollantilaisten EML-sivuvaunujen maahantuoja Nakkilan Pyörä ja Mopo on asian oivaltaan kytkemällä muutamia vaunuja 650-kuutiosten BMW R65 ja Suzuki GS 650 GT:n rinnalle. Näin paketin hinta on pudonnut supereihin verrattuna pyöreät 15 tuhatta markkaa, eli keski-kokoisen yhdistelmän saa lähes tonnin soolon hinnalla. Sekä ajo-että matkustamukavuus on pysynyt entisellään, ainoastaan suorituskyvystä on tingitty, mikä toisaalta Suomen kuristetuissa nopeuksissa ei pääse näyttämään kovinkaan suurta osaa.

Veturina Susna GS650GT

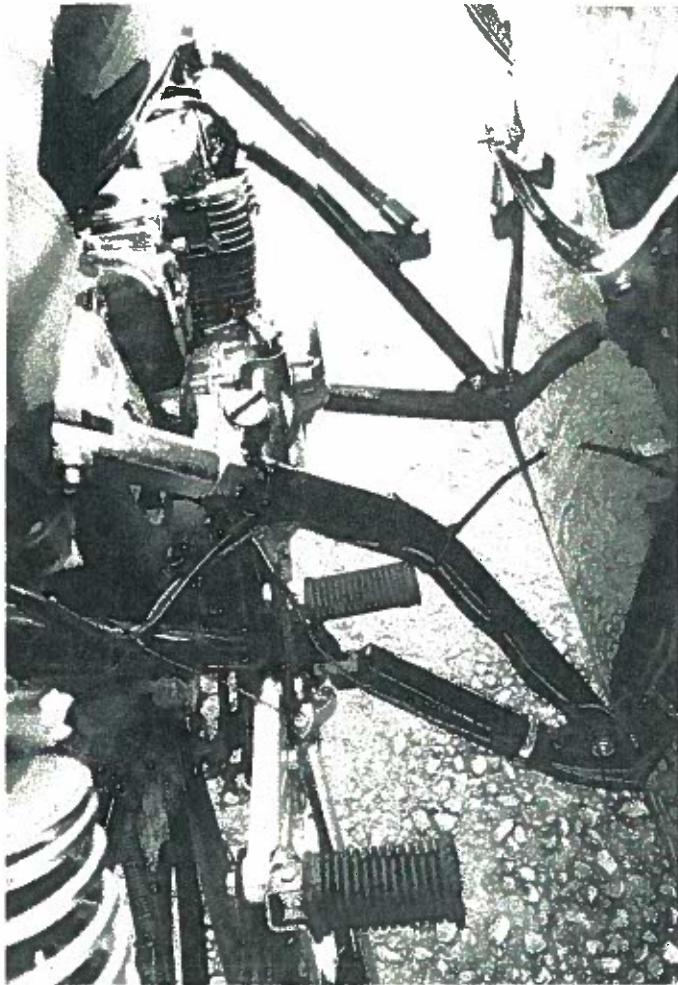
Inflaation syödessä ahaasti kaksipyöräisten koneitten kuutiometriä, 650-kuutiosta katupyörää pidetään yleisesti välikokona, joka usein sivuutetaan huomaamattomana soolonakin, kuinka se sitten suoriutu sivarijuhtana, on mielenkiintoista nähdä. Tosin paperitietojen valossa tehoa on reippaasti 64 hevosvoimaa 9000 kierroksella minuutissa, paras vääntökin on 5,49 kpm kierrosluvulla 8000 r/min, mutta ne ennakkoluulot!

Rakenteeltaan Susnan kone ei juuri mitään erikoista tarjoa. Konstruktio on perin juuriin tuttu japskimylly, ilmajähdytteinen nelitahtinen rivinelikko. Kahdella kannen yläpuolisella nokka-akselilla toimiva venttiilikoneisto on varustettu "vain" kahdella venttiilillä palotilaa kohti. 99 oktaaninen polttoaine kulkeutuu sylintereihin neljän Mikuni BS 32 FF kaasuttimen sekoittamana. Moottorin puristussuhde on 9,4 :1. Hevosvoimat ohjataan määrän monilevykytkimen kautta viisiloviselle vaihdelaatikolle, josta toisioveto takapyörään tapahtuu kardaaniakselin välittämänä.

Keinuhaarukkajousitus

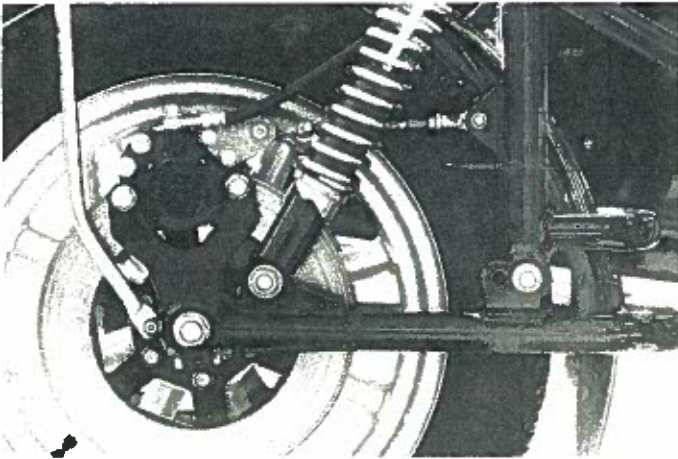
Sivuvaunukäytössä moottoripyörän runko rasittuu huomattavasti enemmän kuin soolokäytössä. Kaarreajon keskipakovoimat asettavat runkoputken jäykkyyden koetukselle, kuten myös takahaarukan laakerointi ja emäputken tuenta on oltava tukeva, muutoin runko elää, ja se ei lupaa sille pitkää ikää. Eikä muutoinkaan ole hauska käsiteltävä epätarkkana luokiteltavana.

Suzuki GS 650 GT:n runko näyttää ensisilmäyksellä kelvolliselta em. käyttöön, on kaksoiskehtotyyppeä ja valmistettu paksulapimittaisesta putkesta. Muutostyön yhteydessä alkuperäinen teleskooppihaarukka on saanut väistyä hyllylle, ja tilalle on



Vaunu on kiinnitetty emäpyörään tukevasti neljästä pisteestä. Yläkiinnikkeiden yhteydessä on vaunun ja pyörän välisen kallistuskulman säätö.

Etupään kaksoislevyjarrut puristimiseen ovat EML-tehtaan omaa tuotantoa. Puristimet on laakeroitu etuakselille, ja ovat ns. kelluvaa tyyppiä, ankkurointi on vedetty säädettävillä pinnapulteilla haarukkaputkeen.



asennettu EML-tehtaan oma keinuhaarukkajousitus. Vaimentimena on mustat neste-Konit, jotka periaatteessa ovat ikuiset, ovat nimittäin purettavaa mallia, joihin on saatavana erillinen korjaussarja vian ilmetessä. Ensimmäisissä EML-etuhaarukoissa käytettiin hyviä, mutta lyhytikäisiä punaisia kaasu-Koneja.

Jämäkkyytensä ansiosta keinu-

haarukkajousitus puoltaa hyvin paikkaansa sivarikäytössä, ja toiseksi keinuhaarukan mitalla on helppo säätää akselivälää pitemmäksi, samalla etupään kulmat saadaan sivuvaunukäyttöön soveliaaksi, eli huomattavasti teleskooppihaarukkaa herkemäksi. Sivusuuntaisen vaarpumisen estää paikallaan pyörittäessä jäykkä ohjausikunvaimennin.

15-tuumaiset tykkipyörät

Vaunun ja etuhaarukan lisäksi EML:n sivuvaunupakettiin kuuluu myös 15-tuumaiset teräspyörät. 8-puolaiset "tykkipyörät" kestävät kokemuksen mukaan huomattavasti paremmin keskipakorasiitusta kuin alumiiniset valuvanteet, jotka pyrkivät helposti murtumaan. Pinnapyörrien heikkous taas on katkeilevat pinnat, niinpä tehdas päätyi teräspuolavanteisiin, jotka ovat tukevat, mutta joustavat kuitenkin riittävästi.

Ei ollut sattumaa, että pyöräkooksi on valittu 15 tuumaa, sillä se mahdollistaa suuren rengasvalikoiman, voi näet käyttää tavallisia autonrenkaita, jotka ovat huomattavasti edullisempia kuin MP-kumit, ja ennen kaikkea renkaan leveä profiili antaa suuren kulutuspinnan verrattuna tavanomaisiin kaksipyöräkumeihin. Rengaskoko kaikissa kolmessa pyörässä on sama 125 x 15", rengasmerkki on Uniroyal.

Menoa hillitsee edessä kaksi EML:n vahurautalevyä puristimiseen, jarrut ovat ns. kelluvat — laakeroitu etuakselille, ja lukittu teräspinnapultein haarukkaputkeen. Takana vanteeseen on pultattu kiinni Susnan oma levy, myös puristin on alkuperäinen.

Vanhempia EML-jarruja vaivannut kiinnihapettuminen on ratkaistu uudella valmistusmateriaalilla. Tämän lisäksi mäntien ympärille on asennettu suojaavat huulikumit, jotka vanhemmista jarruista puuttuivat kokonaan.

Super Tour -lulla

EML:n viiden vaunun sarjassa Super Tour edustaa lähinnä tilavaa yhden hengen matkailuvaunua. Korin materiaalina on käytetty kevyttä ja teollisesti helposti muotoiltavaa lasikuitua. Super Tourin istuma-asento on automaattisesti pysty, pehmeä istuin on keinonahkaverhoitu, sivuttaistuki puuttuu. Vaunun raskasta sivuprofiilia korostaa ylös nostettu vyötärölinja sekä saranoitu tuulisuoja, joka on korkea ja sivullekääntyvä antaen hyvän tuulensuojan. Sadekelillääkään ei kyydittävän tarvitse kastua, siitä pitää huolen kääntönepeillä kiinnitettävä keinonahkakatos, joka pingotetaan kiinteiden kaarien yli. Vaunun hyvä viimeistelyä lisää pehmeä keinonahkaverhoitus, joka samalla osaltaan eristää sisääntunkeutuvaa melua, lattialla on paksu harjasmatto.

Vaunun takaosassa on lukittavan kannen alla iso tavaratila, josta moni pikkuautoilija on varmasti kateellinen, ja aiheesta kyllä. Tilavuudeltaan takaboksi on sitä luokkaa, että sinne mahtuu helposti kolmen motoristin telttailuvälineet.

Super Tourin runko on yhdellä poikittaisella putkella tuettu teräsputkikehikko, pyörän jousitus on to-

teutettu lyhyellä keinuhaarukalla, pumppuna Koni. Myös lullan pyörään on kytketty jarru, jona toimii piskuihin levy, puristimena Brembo. Jarru on kytketty takapyörän sylinterin nestepiiriin toimien takajarrun kanssa samanaikaisesti, mikä on käytössä helppo, kun ei tarvitse hakea erillistä poljinta. Kuten tunnettua, vaunun jarrun kanssa on muutamia ongelmia, koska se ottaa mielellään eriaikaan ja eritehoisesti takajarrun kanssa. Tätä on pyritty ratkaisemaan käyttämällä vaunussa samaa pyöräkoko kuin takana vetopyörässä.

Vaunun kori on kiinnitetty neljän kumityynyn varaan runkokehikon päälle, joiden tehtävänä on poistaa loput värinat mitä pääsee vaimentimen lävitse runkoon. Itse vaunu on kytketty vetojuhtaan neljästä pisteestä. Teräksiset kiinnitysliipat on pultattu runkoon; satulan alle, takahaarukan laakeroinnin kohdalle, koneen etukiinnitykseen, sekä emäputken alle sylinterikannen eteen. Vaunun runkoon kiinnihitsatuissa kiinnitysasioissa on vaunun ja pyörän välisen kallistuskulman kierresäätö lukitusmutterein.

Sitkeävetoinen

Ulkonäköarviona tuntuu, että Super Tour -lulla on kohtuuttoman suuri piskuisen Susnan rinnalla. Voisi olettaa, että vaunu vie pyörää eikä päinvastoin, ja sama on muuten ensireaktio vielä pyöränkin selässä. On todella ikimuistoinen tapahtuma, kun lähtee ensi kertaa raitille sivarin puikoissa!

Koeajo-Susna on kallistettu jonkin verran pystylinjan ohi vaunun puolelle, taka-ajatuksena tukevampi pito tiehen ja paremmat ajo-ominaisuudet. Pyörän päälle istuutuessa kallistuksen huomaa selvästi. Mitoituksestaan Suzukin ajoasento on matkajoon nappiin osunut. Ohjaustangon, satulan ja jalkatappien välinen suhde on sopiva. Isoon pyörään totuneelle 16 litran tankki ja satula tosin tuntuvat alkuun kapeilta, mutta antavat riittävän tuen, eikä takalisto puudu satulassa pitemmälläkään matkalla. Takana matkustavaisen jalkatappi on myös onnistuttu sijoittamaan oikeille paikoilleen riittävän alhaalle.

Viileinä, noin +5° aamuina Suzuki kaipasi ryyppyä käynnistyäkseen ja tovin lämmittelyt ennen kuin moottori lähti vetämään nikottelematta. Tämä tulee esiin paikoiltaan lähtiesä, sillä 650-kuutioinen vaatii reippaasti kierroksia sisään ennen kuin lähtee sujuvasti. Kun Susna on liikkeellä, isompaa perään ja moottori tuntuu yllättävän sitkeältä ja juohelta, ainoastaan lähtökierrokset hämäävät luulemaan pyörää kierroskoneeksi. Pienentyneestä pyöräkoosta johtuen kokonaisväilytys on jonkin verran tiuampi, mikä sivarikäyttöön on vain hyvä. Ykkönen on sopivan



Sivuvaunullussa ompi tunnelmaa!

pieni eikä kytkimen liirasta tarvitse tehdä. Vaihteet menevät vuorollaan hyvin pesään, jopa ilman pykintä...

Moottorin käyntinopeuden noustessa 5000 kierrokseen minuutissa, ohjaustankoon tulee voimakas resonanssi, joten tavallisessa ajossa mielellään piti kiepit alle tuon alueen. Ilmeisesti resonointi on GS 650 GT:lle tyypillinen, ja katsottava malliiviaksi. Toisaalta moottori jaksaa kakistelematta vetää alta 2000-kierroksen viitosella ja kiihtyä siitä, hietaasti tosin, mutta vaihtamistarvetta ei välttämättä ollut. Kaupunkiliikenteessä meno on sitkeyden ansiosta vaivatonta ja äänetöntä, kun pakoäännetkin on saatu hyvin kuriin.

Pikku niksejä

Sivaripyöräilyssä on muutamia omia niksejä, jotka vasta maantienopeuksissa tulevat selvemmin esiin, ja vasta-alkajia kummeksuttavat, nimittäin kaarreajo sekä kiihdytys- ja jarrutus-tekniikka, ja samat konstit tulivat Susnallakin esiin. Vasemmalle käännökset sujuvat Suzuki-Super Tourilla pehmeästi, huomattavasti pehmeämmin kuin vastaavalla 1000-kuutioisella. Selitys löytyy pyörän pienemmästä tehosta, ja ennen kaikkea Suzukin suuresta kallistuskulmasta vaunun päin.

Oikean käden kaarrot vaativat soolopyöräilyyn totuneelta pienestä "luonteen muokkaamisesta", varsinkin tyhjällä lullalla ajo, sillä keskipakovoimasta johtuen yhdistelmä kallistuukin vasemmalle ulkokaarteeseen päin ja keventää vaunua. Oi-

kean curveissa on muistettava pitää veto päällä, ja tilannetta voi auttaa vaunun jarrulla, jolloin lulla imee kaarteeseen varmemmin.

Kiihdytettäessä vaunu kampesi hitaampaan ojaan päin ja vastaavasti kun kaasun käänsi äkinäisesti kiinni, vaunu jatkoi mieluusti eteenpäin ja käänsi Susnaa keskelle tietä. Mainitut piirteet liittyvät kuitenkin kaikkiin tavanomaisiin sivareihin, tosin isopyöräinen Vetterin Terraplane käyttäytyi tässä suhteessa hieman vakaammin kuin EML. Suzuki-Super Tourin luikertelu häviää kokemuksen myötä, kun ei kampea vastaan, ja näin lisää nykimisilmityä.

Suorituskykyinen

Suorituskyvyiltään Suzuki GS 650 GT/EML Super Tour yllätti positiivisesti testiryhmän. Parhaimmillaan kaksipäällä loivaa myötäistä laskiesä mittariin saatiin 150 km/h lukema, tasaisella tiellä 140 km/h mittarilukema ei Susnalle tuottanut vaikeuksia. Kiihtyvyyttä 100 km/h huippunopeuteen viitosella on koeajon perusteella kuta kuinkin keskiluokan auton suorituskykyyn verrattavissa, joten minään tien tukkuna ei yhdistelmällä itseenä tarvitse tuntea.

Miellyttävän matkanopeus Susna-Super Tourilla on kuitenkin 100 km/h nopeus, ei ole poliiseista pelkoa, ja toiseksi kierrosloku on tuoloin hivenen alle 5000 varvin, jolloin pyörän ohjaustankoon ja vaunun sisälle tulee ikävä resonanssi ja sormia kutittava värinä. Resonanssi häipyä pois vasta 7000 kierroksen paikkeilla, jolloin pyörä liikkuu jo pitkälle

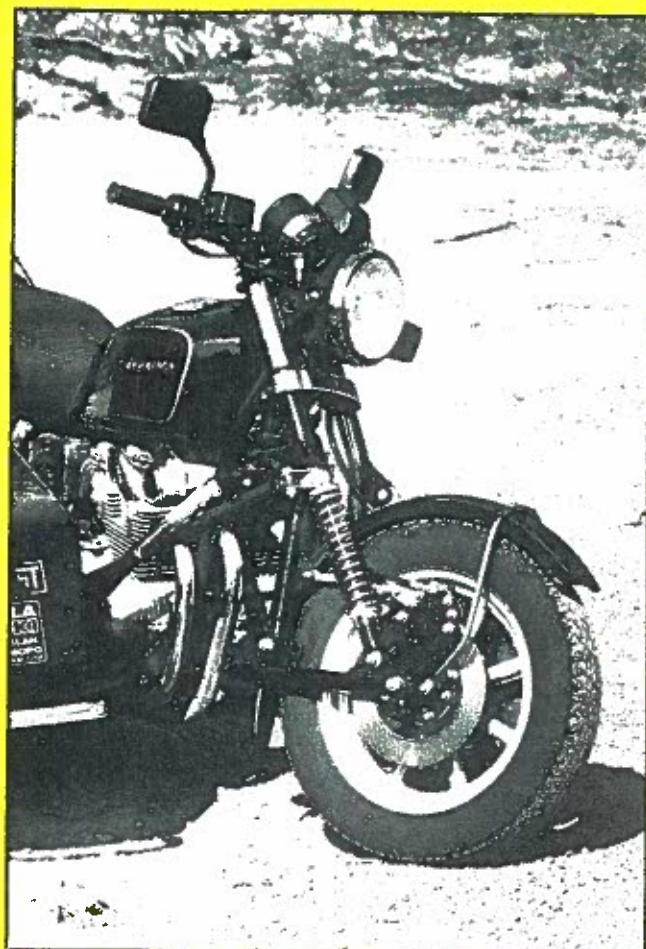
sakko-opeuksissa.

Jousitus on kokonaisuutena onnistunut, etupään Konit poimivat kuopat hyvin, ja takapäin alkuperäisiskarinkin hoitivat moitteetta tehtävänsä. Vaunun iskarista sinänsä ei ollut huomauttamista, mutta terävissä kuopissa korin ja rungon välisen kumityynyvaimennus kolautti korin runkoon ikävästi paukkuun.

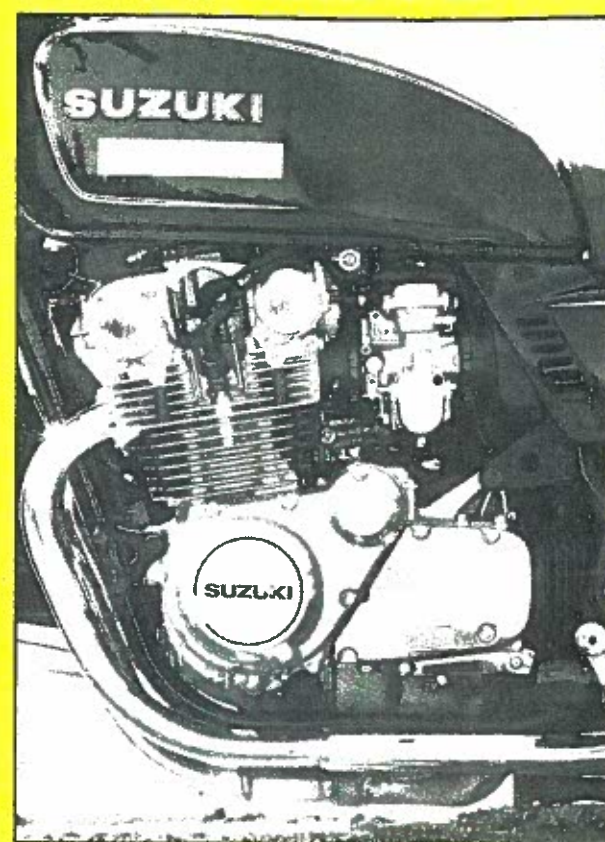
Lullan rinnallekytkemisen kautta moottoripyörän paino lisääntyy melkoisesti, yhdistelmän kuivapaino on 320 kiloa, asettaen jarrut käyttöön kovaan testiin, mutta Suzuki/Super Tourin hillitsimet selviävät urakastaan kunnialla. Kuorma päällä jarrut ottavat tasaisesti ja tunnokkaasti. Kun taas tyhjiällä ajaessa lullan jarru haukkaa helposti lukkoon äkkipysäytyksissä, mistä asfaltin pintaan jää muistoksi mustaa vanaa. Myös etujarrut ottavat hyvin normaalilla puristusvoimalla. Miinuspuolelle koeajoyhdistelmän etujarruista voidaan merkata ikävä vinokuminen, jota yksin ajaessa lullan lukkiutuneen pyörän kirkkuna panniikkistepeissa vienosti säesti.

Vain tippa bensaa...

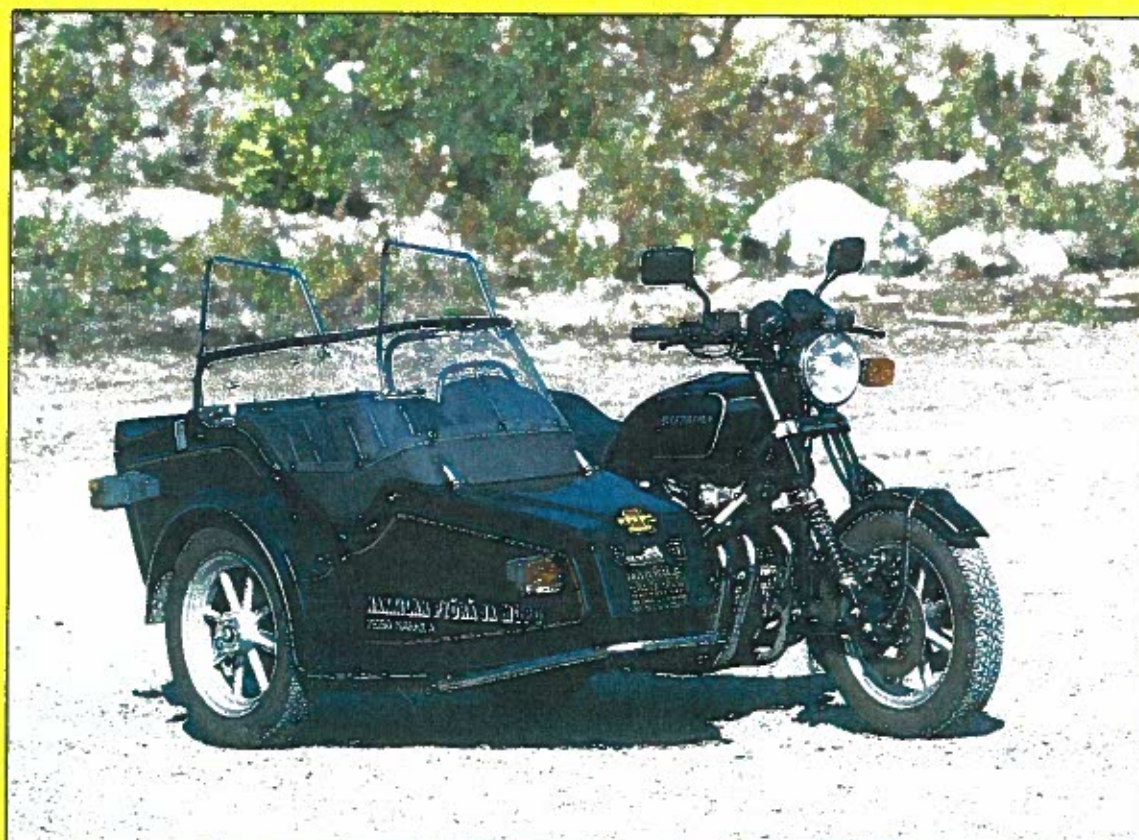
43600 markan hankintahintaan tilaa ja mukavuutta arvostava motoristi saa rahansa vastineeksi Euro-Aasialaisen yhteistyön hedelmän, jolla jatkossakaan ei kulut nouse kohtuuttomiksi. Ei ainakaan polttoaineen kulutuksen vuoksi, sillä koeajon keskimääräiseksi kulutukseksi mittasimme 5,8 litraa sataselle, mikä sekun hinnan lisäksi soolopyörän luokkaa.



Suzuki GS 650 GT:n nelikko kehittää 64 hv/9000 r/min, paras vääntö 5,49 kpm löytyy 800 kierroksella minuutissa.

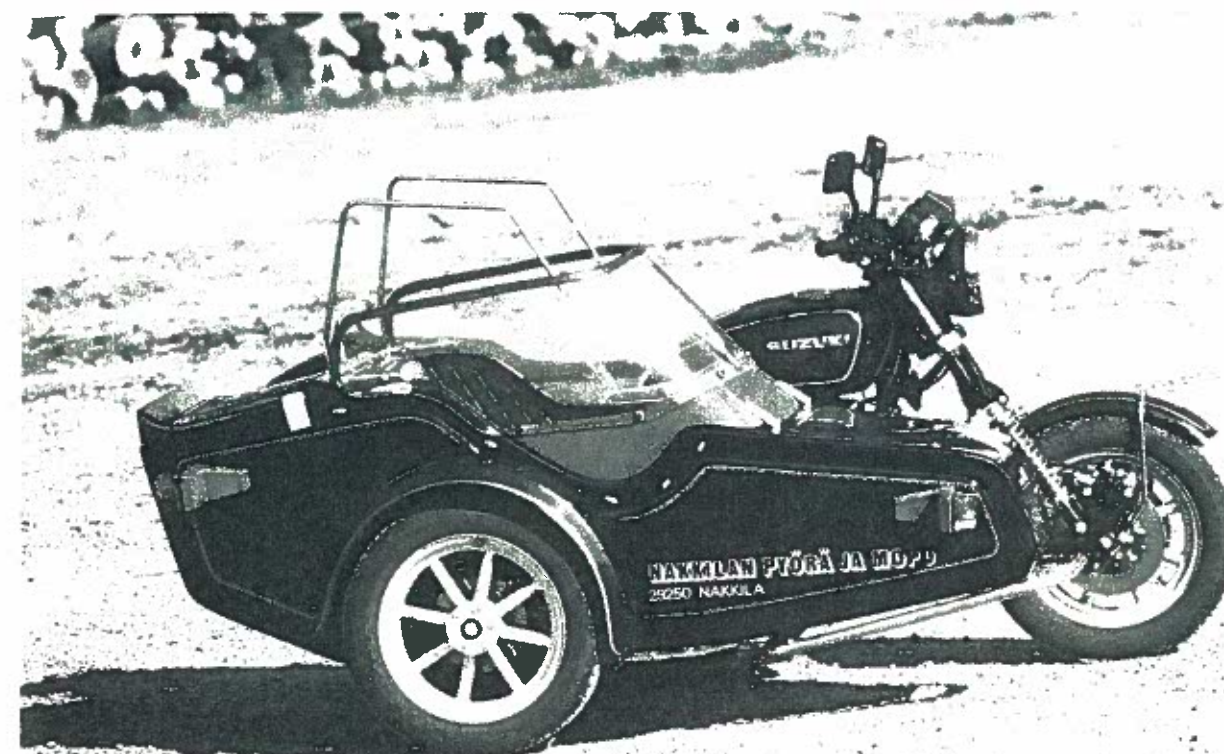


Sivuvaunukäyttöä varten on Suzukin teleskooppihaarukka vaihdettu alkuperäistä tukevampaan keinuhaarukajousitukseen. Samalla pidettyneen akselivälän ansiosta etupään kulma on muuttunut sovellymaksi uuteen käyttötarkoitukseen.



Musta on kaunista, eli muotokuva Suzuki GS650GT/EML Super Tour kolmipyörä-yhdistelmästä. Ylös-nostettu vyötäröllinja yhdessä korkean sivulataittuvan tuillasin kanssa antavat kyydittävälle hyvän tuulensuojan. Sadesäättä vastaan on varustauduttu kiinteiden kaarien yli pingotettavalla kernikatteella.

TEKNIKKAA:



SUZUKI GS 650 GT/EML SUPER TOUR

MOOTTORI:

Ajoviimajähdytteinen, 4-syl., 4-taht., rivimoottori, kaksi kannenyläpuolista nokka-akselia (DOCH)

Sylinteritilavuus: 673 cm³

Syl.mitat: 62 x 55,8 mm (poraus x isku)

Teho: 64 hv/9000 r/min.

Max.vääntö: 5,49 kpm/8000 r/min.

Puristussuhde: 9,4:1

Voitelu: märkäsumppu

Sytytys: kärjetön elektroninen

Kaasutin: 4 x Mikuni BS32FF ø 32 mm

Renkaat: Koni-iskunvaimennin 125 x 15" kaikissa pyörissä, rengasmerkki: Uniroyal
Jarrut: edessä: 2 x EML-levyjarru ø260 mm, takana: 1 x Suzuki levyjarru

MITAT JA PAINOT:

Akseliväli: 1580 mm

Leveys: 1570 mm

Paino: 320 kg

Vaunun paino: 82 kg

TILAVUUDET:

Polttoainesäiliö: 16 l

Hinta: 43.600 mk

Maahantuoja: SUZUKI:
Oy BENSOW Ab Solifer Tehtaat
Kirvesmiehenkatu 10
00810 Helsinki 81
Puh. 90-780 466

VOIMANSIIRTO:

Ensiöveto: hammaspyörin

Toisioveto: kardaniakseli

Kytkin: märkä monilevyinen

Vaihteisto: 5-nopeuksinen

Käynnistys: sähköinen

RUNKO:

Suzuki: teräsputkesta hitsattu kaksoiskehtorunko.

EML Super Tour: teräsputkirunko

Jousitus: edessä: EML-keinuhaarukka, Koni-iskunvaimentimet, takana: keinuhaarukka. Vaunu: keinuhaarukka,

EML-sivuvaunu:
Nakkilan Pyörä ja Mopo Ky
29250 Nakkila
Puh. 939-72 790