

Easy riderin jäljillä



Muistan elävästi kun otsikon kulttileffa valmistui muistaakseni vuonna -67 ja meikäläiset pojan jolpit ihmetteli, jotta voiko noin pitkäkeulaisia motukoita ollakaan.

Nyt vuosien päästä niistä ajoista palasivat jutut muutamien tuttujien motoristien kesken taas pitkäkeulaisiin koptereihin ja niiden ajettavuuteen. Asiasta piti vihdoinkin saada selvää.

Nykypäivänä ei ole kovin helppoa löytää pitkäkeulaista kopteria, ainakaan sellaista, jota voisi kokeilla normaalilla tiellä, erilaisia viritelmiä kyllä löytyy, mutta tielle niillä ei juurikaan ole asiaa. Tiekäyttöön hyväksytyjen koptereiden määrä harveni joitakin vuosia sitten, kun ne joutuivat virkamiesten silmätkuiksi useampana kesänä peräkkäin.

Nykyisin tien päällä tavattavat laitteet ovatkin useimmiten katsastettuja ja asianmukaisesti rakennettuja. Aikani pyöräliikkeitä kierreltyäni vihdoinkin satumalta törmäsin laitteeseen jossa akseliväli oli melkoiset 2 metriä. Eipä muuta kuin rohkeasti kokeilemaan!

Tämä yksilö oli kaikin puolin pietetillä rakennettu ja konettakin oli hiukan piristetty, joten pirteyttä löytyi aivan riittävästi. Keulankulman suuruudella ja etupään mitoituksella on suuri merkitys pelin ajettavuuteen. Tässä kohtaa erittäin merkittäväksi nouseekin rakentajan kokemus ja tietämys kaikkien mitoitus-ten vaikutuksista ajettavuuteen. Aivan luudanvarrella ja metrimitalilla mittamalla hommasta ei selviä.

Kone käyntiin ja baanalle. Aluksi tosiaan täytyy tähtäillä minne etupyörän osoittaa, koska kääntösäde on pakettiauton luokkaa. Suoralla tiellä peli etenee rauhallisesti, ihan sallittuihin nopeuksiin asti. Mutkissa tulee käytet-

tyä koko kaistan leveys eikä ajolinjan korjaus käy kovin nopeasti. Montuissa voimakkaasti kallistettu etujousitus ei juurikaan joustanut ja iskut tuntuivat etupään vavahteluina ja vasta turhan kovaksi jousitetun takapyörän iskun tunki haittaavana tekijänä.

Kopterissa, kuten muissakin jalat edellä ajettavissa on tärkeää, että jalkatapat eivät ole liian etäällä satulasta, koska silloin ajo muodostuu todella rasittavaksi kun jalat eivät tahdo pysyä tapeilla.

Vaihtamisiin ja jarrutuksiin pitää varautua huolella, koska ergonomia näiltä osin ei osu aivan minun mitoille. Jarrutuksissa akseliväli lyhenee helposti kymmenen senttiä ja etujarrun merkitys onkin kopterissa paljon vähäisempi kuin tavallisissa motoissa.

Painon siirtoa ei kaukana edessä olevalle pyörälle tapahdu kovinkaan paljon. Takajarrulla on jarrutustehoa hämmäntävän paljon kun on tottunut tavallisiin motoihin, joissa takapyörä lukkiutuu melko pienistä voimista.

Kopterin ajaminen on sen verran työlästä että tuskin on vaaraa nukah- tamisesta. Toisaalta myös se, että ajoon joutuu keskittymään enemmän kuin tavallisella motolla tekee ajosta turvalisempää. Tapaukset joissa koptereille olisi sattunut onnettomuuksia ovatkin erittäin harvinaisia. Tokihan ajomäärät- kään eivät ole kovin suuria.

Kopterin hankinnan syyt ovat niin henkilökohtaisia asioita, ettei niistä kannata edes aloittaa keskustelua tai poh- dintaa miksi? Ehkä meissä kaikissa asuu pieni kapteeni amerikka elokuvan mallin mukaan. Ainakin alkuperäinen tarkoitus näkyä ja tulla nähdyksi tuntuu toimivan ajoipa missä tahansa. Myös melko hyvät saundit herättivät huomiota.

Mikko Paaso