

# Tyypeissä Kari Tiaisen Husqvarna 610 TE

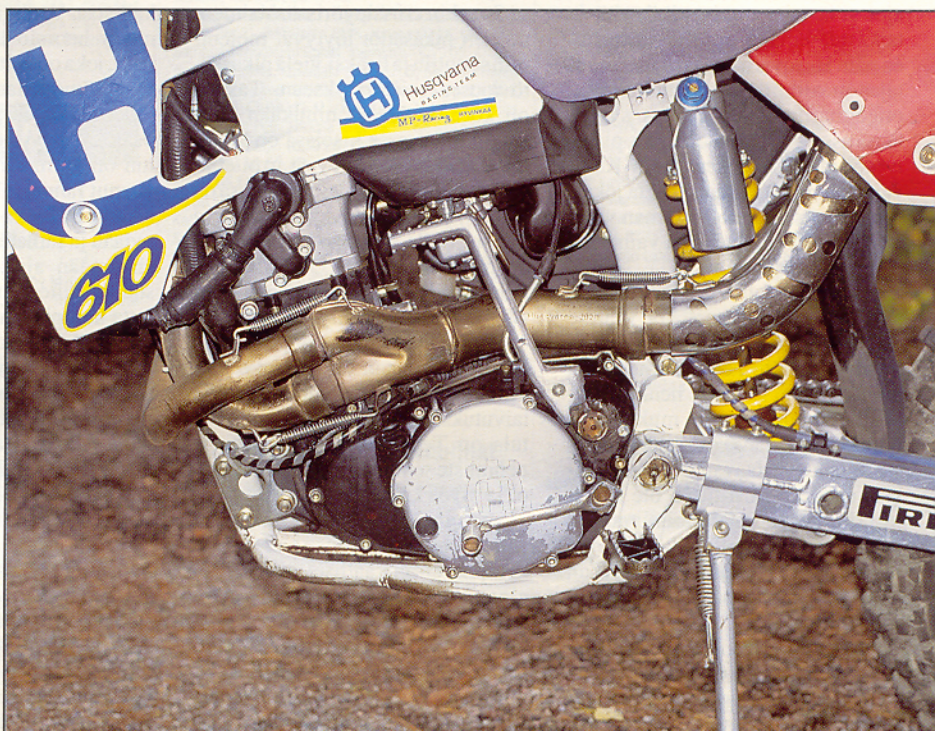


MA



Kuutisenkymmentä hevosvoimaa ei tunnu tänä superpyörien aikakautena kummoiseltakaan tehokemalta, mutta kun se yhdistetään ympärillä vilistäviin kuution kokoisiin kiviin ja mäntyihin, niin tilanne muuttuukin toiseksi. Tuo kuusikymmentä hevosvoimaa tulee nimittäin ulos Husqvarnan nelitahtiendurosta, jollaisella Kari Tiainen ajoi itsensä tällä kaudella maailmanmestariksi.

Pääpiirteiltään Tiaisen työkalu on aivan vakiopyörä, mutta höystettynä lieville tehtaan herkuilla ja kuljettajan henkilökohtaisilla muutoksilla. Mikään jokajon kuntopyörä se ei kuitenkaan ole, sillä kaasua käännettäessä todella tapahtuu. Yksi asia on myös varma! Harvalle tulee tämän pyörän satulassa mieleen virityspuuhat, sillä nykyisenkin voiman kurissa pitäminen vaatii metsäpoluilla muutakin kuin ruista ranteessa.



Ison nelitahtisen Husqvarnan moottoria ei ole maailmanmestari Tiaistakaan varten tarvinnut viritellä, mutta pyöriviä massoja on kevennetty peräti 1,5 kiloa, jotta kierrokset "tärähtäisivät" herkemmin ulos. Tavalliselle metsäpolkujen samoilijalle ei muutoksesta ole pahemmin hyötyä, vaan pikemminkin päin vastoin. Pyörä alkaa helposti viedä miestä!

# ANSIIRTOKONE





**K**okeiltavana olleella pyörällä Kari Tiainen ajoi kaksi tämän vuoden ensimmäistä MM-osaa ja sen jälkeen se siirrettiin harjoituskäyttöön. Kisoissa Karin "reppumies" Mario ajoi sillä teitä pitkin pikikseltä ja tarkastuasemalta toiselle varmistaen näin Husqvarna tallin tähtikuljetajan maaliin pääsyä mahdollisissa ongelmatilanteissa. Tästä syystä tämä ns. reppupyörä on myös pidetty täysin samanlaisena kuin Karin varsinainen kisalaittekin, jotta jokainen osa olisi mahdollisimman yhteenevä, mikäli niitä jossain vaiheessa olisi yllättäen tarvittu.

Varsinaisesti Tiaisen työkalussa ei ole mitään ihmeellistä, vaan se on lähestulkoon samanlainen, kuin -93 myyntimalli. Tottakai jousitus ja muut asiat on säädetty henkilökohtaisten mieltymysten mukaisesti, mutta kuka tahansa saa rahalla ostamalla lähes vastaavan laitteen. Sikäli ei enduron MM-titteli ole kalustosta kiinni. Sen sijaan toimivuuteen panostetaan kunnolla, sillä eihän ole mitään järkeä säästää varaosissa, kun muuten hommaan satsataan autolasillinen liiroja.

Koko vuoden aikana Tiasella oli käytössään kolme eri pyörää ja varsinaisella MM-kaudella kaksi. Vaikkei teknisiä ongelmia ilmennytkään, niin varmuuden vuoksi moottori pistettiin lähes totaalisesti uusiksi aina kahden kisan jälkeen.

Perustaltaan on 560 kuutioinen moottori vakio, mutta kaikki on sovittu käsityönä kohdalleen. Tehoa ei ole haettu lisää, mutta neliventtiilinen kansi on kokenut pientä hienosäätöä. Suurin muutos on tehty kampiakseliin, jonka pyöriviä massoja on kevennetty peräti puolitoista kiloa. Tällä on pyritty saamaan tahmeasti kaasun ragoiva neleri herkeämin herääväksi, mutta samalla myös sitkeys katoaa jonkin verran. Pako-putkisto on vakio, mutta molemmin puolin sijaitsevat äänenvaimentajat on jonkin verran avarrettu. Myös ilmanputсарin kotelo on reijitetty kuin tahkojuusto, jotta ilman saanti olisi taattu. Muutosten jälkeen pyörä menee siinä ja siinä äänimittauksista läpi.

Kaiken lisäksi koeajohetkellä oli kiinni vain yhdellä isolla äänenvaimentajalla varustettu putki, jolla laite mylvii aikalailta.

Etupäänä on -93 mallinen Showa, jonka sisarversio on myös uusissa Suzukin crossipyörissä. Vaimennuksen pikasäädöt löytyvät molempiin suuntiin ja lisäksi vielä pikasäätö jousen esijännitykseen. Takana oli koeajopyörässä niinkään Showa, mutta osassa kisoissa on kiinni ollut Öhlins. Siitä syystä irroitettavassa alumiinisessa takarungossa on myös ylimääräinen kiinnityskorva hydrauliselle jousen säädölle, joka on mahdollista liittää Öhlinisiin. Asfalttiradoillahan systeemi on ollut käytössä jo useamman vuoden.

Rungoltaan pyörä on aivan vakio ja ainoastaan ohjaustanko alumiininen Tiaisen henkilökohtaisella taivutuksella oleva Tommaselli. Satula on Tecnosellin valmistetta ja pehmuste sentin tavallista korkeampi ja myös kovempi.

Takaratas on alumiinia kevyempää ja kovempaa ainetta ergalia ja ketjuina O-renkaalliset mustat Reginat. Niitä ei tarvitse kiristellä oikeastaan ikinä ja käyttötunnit ovat tavallisiin ketjuihin verrattuna moninkertaiset. Suomeen ei kyseisiä vittoja taideta edes tuoda, sillä hintaa kertyisi myös moninkertaisesti verrattuna tavallisiin.

### Vikuroiva ori!

Satulaan kiipeämin aiheuttaa aluksi lähes huimausta, sillä istuin korkeutta on vakioon verrattuna pidemmistä joustovaroista johtuen runsaanlaisesti. Jousitus ei myöskään painu pahemmin kasaan, joka sekini lisää korkeuden vaikutelmaa.

Käynnistäminen on helppoa ja kylmänä moottori vaatii korkeintaan kolme yritystä ryyppy päällä. Automaattinen puolipuristin mahdollistaa kevyen polkaisun, kunhan muistaa aina palauttaa polkimen aivan ääriasentoonsa ennen uutta yritystä. Tyhjäkäynnillä ääni on mukavaa putputusta, mutta kaasun kierto aiheuttaa värähtelyä vatsan pohjassa. Kytkin on lähes höyhenen kevyt

käyttää, eikä kaasunkaan kääntäminen vaadi mitään voimanostajan lihaksia.

Ensimmäiset mutkat crossiradalla sujuvat hiukan huojahdellen, sillä korkeaa pyörää pitää reilusti myös kallistaa. Vauhdin lisääntyessä kiinnittyä huomio jämäkkään jousitukseen, joka on kuitenkin riittävän pehmeä alkuosastaan. Jousitus tuntuu todella Tiaisen pyörään jopa hempeältä. Osasy pyhmeämpiin säätöihin on varmasti koko vuoden vauvannut ranne, joka on estänyt Karia tekemästä kaikkein huimimpia hyppyjään ja samalla pakottanut hiukan siistimään ajotyylä. Progressiivisuutta kuitenkin löytyy riittävästi, jotta kumpikään pää ei pyri yllättävästi pohjaamaan.

Nissinin jarrut pysäyttävät kurssakin ilman ongelmia ja ison nelitahtisen mahtava moottorijarrutus vielä tehostaa takapyörän hidastumista.

Luku sinänsä on teho. Siinä missä vakio 610 Hussella saa kääntää kaasun nopeasti auki ja tuloksena on raju, mutta tasainen kiihtyvyy, potkaisee Tiaisen pyörä kuin muuli persuksiin. Kampiakselin keventämisellä on todellakin uskomaton vaikutus moottorin käyttöön. Kierrokset heräävät melkein kuin viisisatasessa kaksitahtisessa ja takapää pyrkii sutimaan ykköselä kutoselle.

Tiainen ajaa aika lyhyillä välytyksillä ja vaikka ykkönen onkin suhteellisen pitkä, niin huippua pyörä ei kulje normaalia nelarivauhtia. Tottakai venyttämällä saa irti ehkä 140 kilometriä tunnissa, mutta siirtymillä on siedettävää edetä hiukan yli sataa. Tiellä tulee kevyt kampiakseli sikäli esiin, että parin millin ranteen kierto aiheuttaa kierrosluvussa muutoksia. Niinpä totuttamolla niska nytkähtelee ranteen kanssa samaan tahtiin, kun vauhti vuoroikihtyy tai etupää sukeltelee moottorijarrutuksen voimasta. Täytyy myöntää, että jos pitäisi ajaa tällä tai vakiolla Hussella hiukanikin enemmän hiekkateillä, niin ehdottomasti valitsisin jälkimmäisen. Sen sijaan crossityyppisessä ajossa tehdasmootorin ominaisuudet ovat var-

masti paremmat.

Metsäänkin suunnatessa Karin jousitus tuntuu edelleen mukavalla ja kivikossa on apua myös korkeasta maavarasta. Vaikka nelitahtinen helpposti sukelteleekin yllättäviin reikiin, niin jalkatapit eivät heti ole ankkuuromassa itseään turpeisiin. Vauhdikkaasti ajtaessa moottori vaikuttaa lähes kaksitahtiselta, mutta myös sammuu helposti jarrutuksessa. Sitähän taas vakio Husqvarna ei tee oikeastaan ollenkaan.

Muutaman kymmenen kilometrin rämpimisen jälkeen alkaa käsisä tempoilevat 60 hevosvoimaa kantaa veroaan ja samalla on hyvä kokeilla väsyneenä ajamista. Ainakin allekirjoittaneen tämänhetkiselle ajorutiinille se alkoi olla myrkyä. Kierrokset nimittäin pyrkivät karikailemaan yllättävissä paikoissa ja yllättävin seurauksin, eikä suoraan menemisestä tahtonut tulla mitään. Myös moottorin stumppaamisen seurauksena suoritettu käyntiin polkeminen, vaikka helppoa olikin, alkoi pikku hiljaa väsyttää.

Onneksi koeajoreitillä tuli välillä vastaan sänkipeltoja, joilla pyörä oli kuin kotonaan. Sängellähän pitoa on aina runsaasti, joten kaasun sai kiertää auki miten tahtoi. Multasuihku perässä senkun kasvoi vaihdetta suuremmalle plärätessä, eikä voima tuntunut loppuvan missään vaiheessa. Kuraisella, mutta pitävällä pellolla saakin etsiä nopeampaa kaksipyöräistä, kuin Tiaisen työkalu.

Tietysti pitää myös muistaa mihiin pyörä on tehty. Se on tehty voitamaan enduron maailmanmestaruus Kari Tiaisen ajamana ja siihenhän yhdistelmä myös pystyi. Ja kisathan ratkaistaan pikiksillä, joilla juuri tämänlainen teho ja ajokäytös on omiaan. Hatunnoston arvoista sen sijaan on se, että Kari pystyi kunnialla kallaamaan koko kauden läpi tällä pyörällä ja kipeällä kädellään kaikki ne tuhannet kilometrit liejuspooria ja kiviä vuorten rinteitä, sillä siihen käyttöön löytyy mukavampiakin kulkuvälineitä.

