

**Metsähän menevän mieli. Polut ja metsäautotiet houkuttelevat yhä useampia motoristeja. Moottoripyörästä on muodostumassa myös retkeilyväline. Eikä retkeilypyörän tarvitse olla pelkästään "sata- ja-piikki". Varttuneemmillekin on vaihtoehtoja. Vaikkapa varttilitraisia.**

■ ■ MAASTOON tarkoitettu ja moottoripyörä on monenmoisia aina armeijakäyttöön tarkoitettua jyrkävistä ajokista luotettavuuskilpailujen keveään ja tehokkaaseen kilpapyörään. Puhumattakaan muista erikoispyöristä - trial- ja motocross-pyöristä.

Viime vuosina ovat "kaksineuvoiset" moottoripyörät yleistyneet valtavasti. Ja lähinnä USA:n vaikutuksesta. Markkinathan muuallakin tuntuvat melko voimakkaasti noudattelevan samoja linjoja kuin rapakon takana - joskin hitaammin.

Kaksineuvoinen tässä yhteydessä tarkoittaa lähinnä tavalliseen maantie- ja katukäyttöön tarkoitettua moottoripyörää, joka soveltuu myös maastossa ajamiseen. Jokaisella itseään kunnioittavalla valmistajalla on sellainen ohjelmassaan. Vieläpä useammassa sylinteritilavuusluokassa. Tällä kertaa valitsimme vertailtavaksi meillä Suomessa saatavissa olevat varttilitraiset eli 250 cm<sup>3</sup> endurot.

Oikeastaan nimitys enduropyörä on näiden kohdalla sikäli väärä, että moottoripyörän yhteydessä termi alunperin tarkoittaa meidän luotettavuusajojamme vastaavaa kilpailumuotoa USA:ssa, eikä mukana olleista pyöristä ole siihen leikkiin edelleen rakentamatta. Nimitys on kuitenkin laajentunut kattamaan myös nämä mukavimmat, runsaammin varustetut ja hienostuneemmat vaihtoehdot.

**Valitkaa vaan vapaasti - kolmesta**

Moottoripyörämarkkinoittemme nykytilaa kuvaa selvästi tilanne

näiden hieman varttuneempien maastopyörän kohdalla. Saatavissa olevat vaihtoehdot supistuvat kolmeen merkkiin ja malliin: Honda XL 250, Kawasaki F 11 ja Suzuki TS 250. Näiden kolmen maahantuoja oikeastaan ansaitisivat erityisen kiitoksen laakerinlehtien kera siitä, että uskovat alan tulevaisuuteen tämänhetkisistä vaikeuksista huolimatta.

Tässä yhteydessä lienee turha kertoa niistä merkeistä ja malleista, joita muualla läntisessä maailmassa on tarjolla. On kuitenkin aiheellista todeta, että tässä vero puree jokapäiväisessä työssään moottoripyörää tarvitsevien ryhmää jos missään. 250-kuution enduro olisi maastokelpoisena erittäin sopiva esimerkiksi metsurin tai poromiehen ajokiksi tai vastaavaan huonoissa olosuhteissa tapahtuvaan käyttöön. 125-kuution vastaava on monen mielestä liian pieni ja vaatii turhaa vingutusta, koska voimaa on tarjolla kapeammalla kierroskualueella.

40 % moottoripyörävero (250 cm<sup>3</sup>) yhdistettynä muuhun yleiseen hintojen nousuun tekee ajokeista sen verran kalliita, että useat maahantuoja ovat laskeneet tuonin kannattamattomaksi. Tämän "rimakauhun" johdosta varttuneempien varttilitraisia on tarjolla vain kolme.

Supistuneen valikoiman johdosta ja etenkin kun supistumisen syynä on korkea hinta - olkoon sen korkeuden syyt mitkä tahansa - tulee helposti mieleen, että saatavissa olevat tavarat eivät ehkä olekaan laadultaan aivan parasta luokkaa. Tästä ei 250-kuution enduroitten kohdalla meillä toki ole kysymys. Onpahan vain muutamia maahantuoja, jotka eivät turhia rimakauhuja pode.

**Honda XL 250 - se nelitahtinen**

Honda XL 250 edustaa tehtaan Motosport-sarjaksi ristittyä mallistoa. Ainakin tällä nimellä ne liikkuvat anglosaksisissa maissa. XL 250 poikkeaa vertailun muista ajokeista tuntuvasti moottorinsa suhteen.

Voimanlähde kun on hondamaiseen tapaan nelitahtinen. Sen yksi ja ainoa sylinteri on varustettu kannen yläpuolisella nokka-akselilla, joka käyntelee peräti neljää venttiiliä.

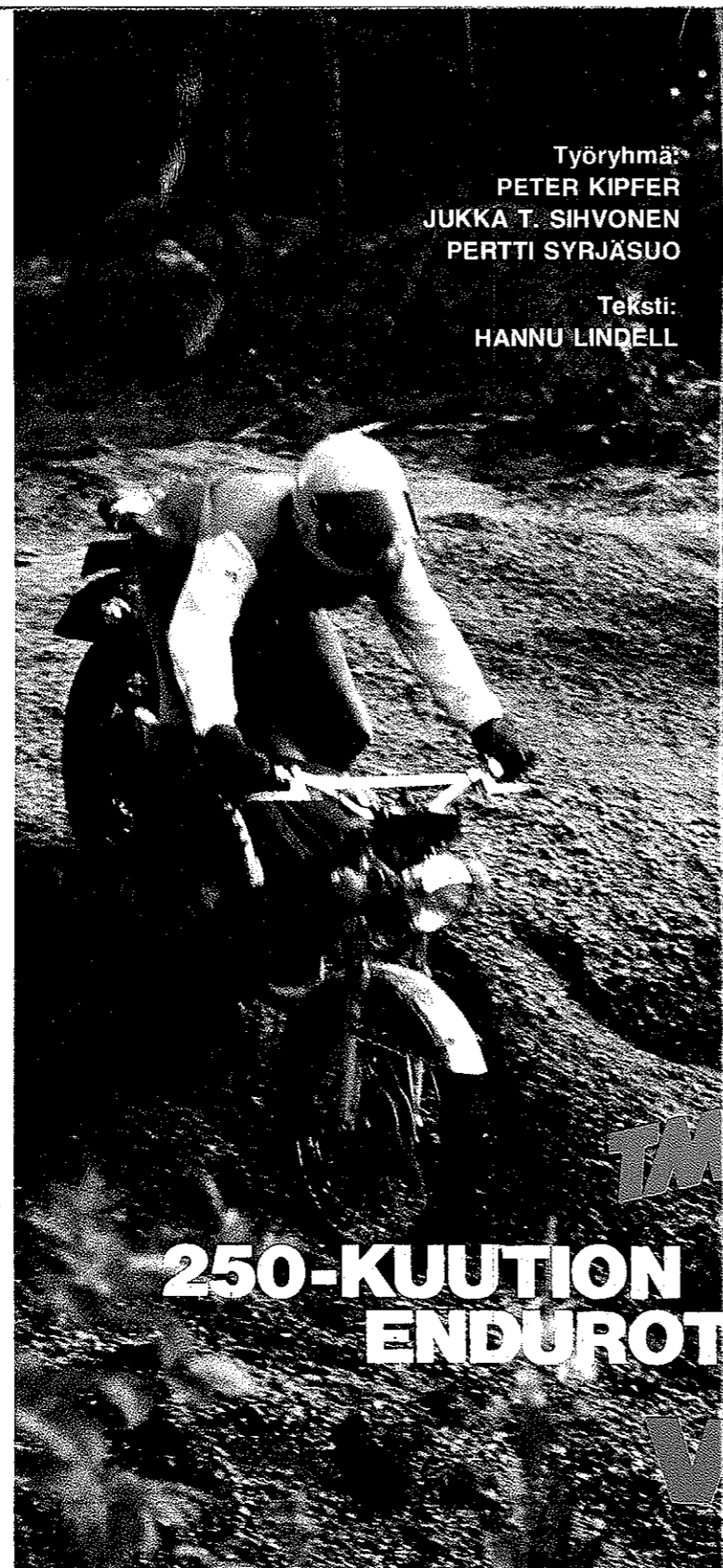
Nokka-akselia pyörittää moottorin vasemmalle puolelle sijoitettu ketju, joka samalla käyntelee kärkiä. Hondan putkirungossa on yksi etuputki, joka moottorin alla haarautuu kahdeksi, jotka vuorostaan nouse-

vat ylös takajousien kiinnityskohtiin. Yläputki puolestaan kaartuu satulan etureunan kohdalta alas takahaarukan akselille. Satulan alla kulkevat kaksi putkea kiinnittyvät sekä yläputkiin että alhaalta tuleviin runkoputkiin muodostaen näin takarungon yläosan. Varsin tavallinen rakenne siis.

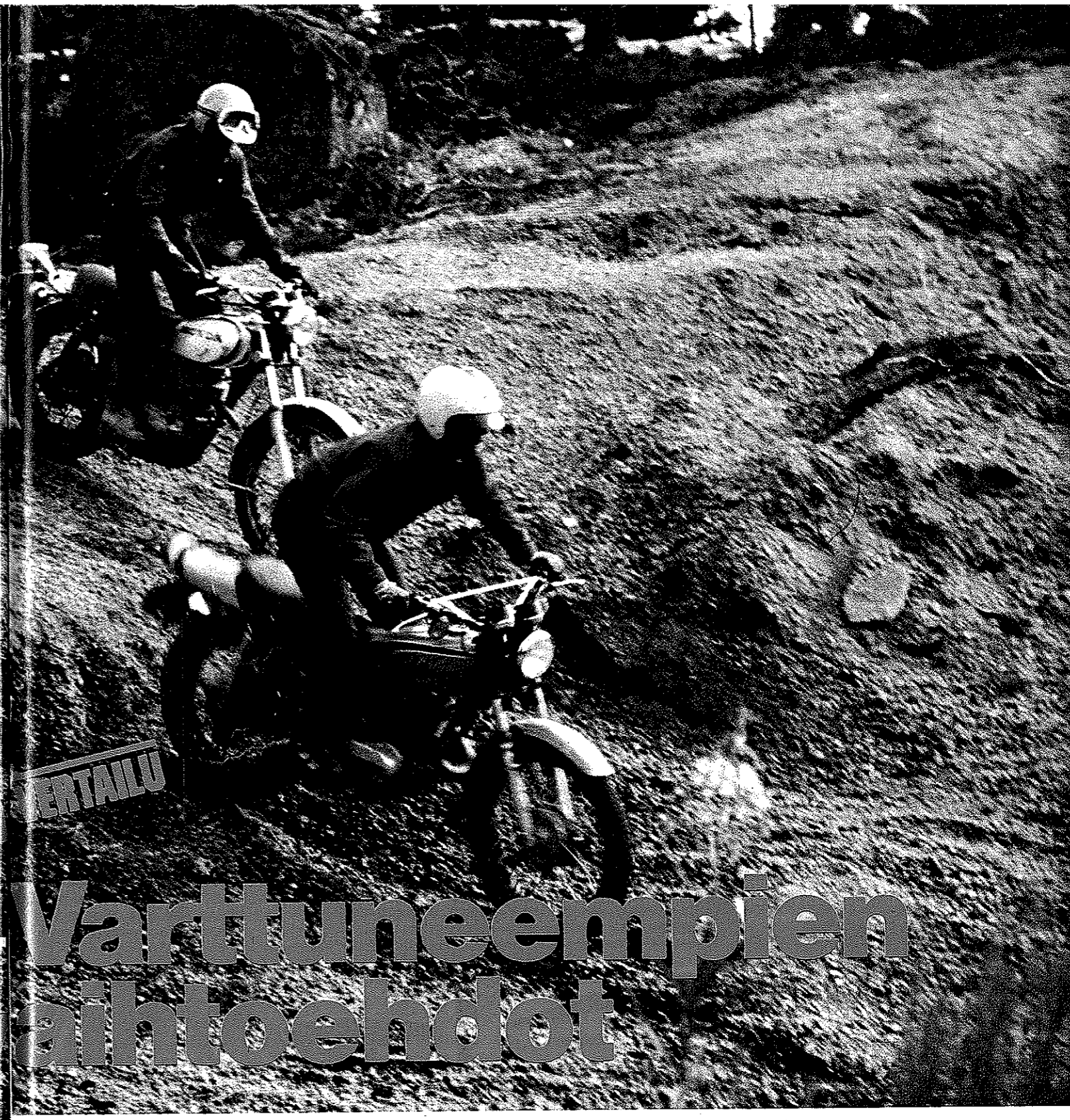
Mitään erikoisuuksia eivät tarjoa myöskään joustolaitteet. Edessä teleskooppihaarukka ja

**Työryhmä:  
PETER KIPFER  
JUKKA T. SIHVONEN  
PERTTI SYRJÄSUO**

**Teksti:  
HANNU LINDELL**



**250-KUUTION  
ENDUROT**



**Varttuneempien  
vaihtoehdot**

takana keinuhaarukka kierre-jousin ja putkinestevaimentimin. Varustus on japanilaisen katupyörän tapaan runsas. Suuntavilkut ja jopa etujarrusta syttyvät jarruvalot kuuluvat hienouksiin. Samaten alaslukitavan satulan alla oleva kotelo pyörän papereita varten ja kypäräkoukut, joiden tarkoituksenmukaisuutta olen henkilökohtaisesti alkanut epäillä.

Kypärävorohan ei tiedä edes

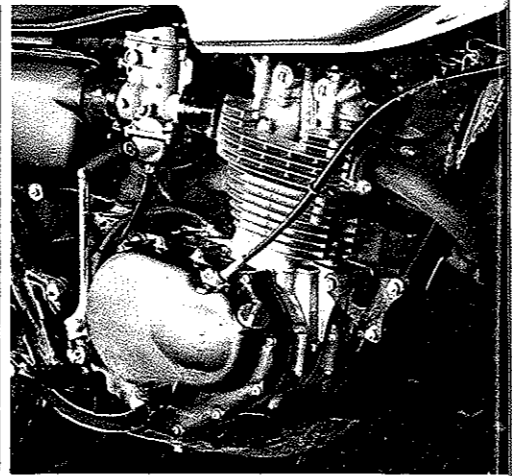
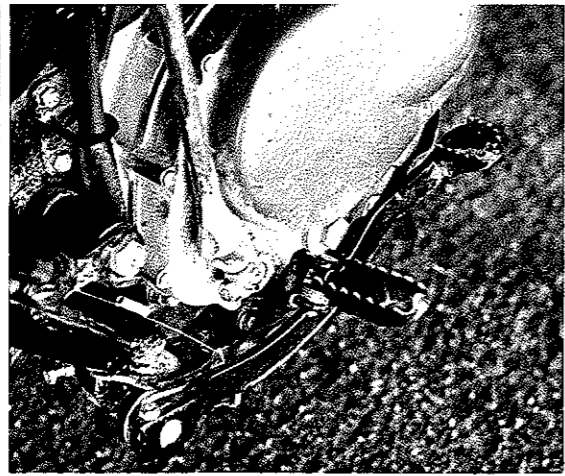
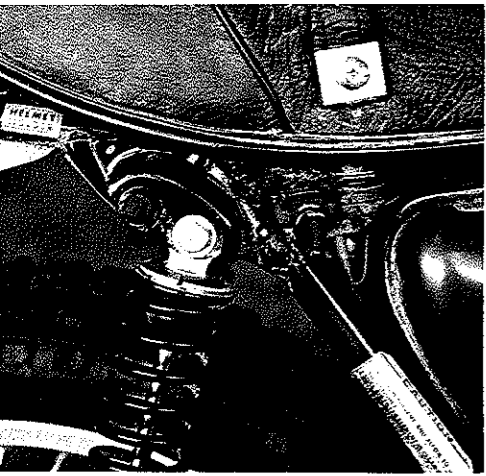
niin yksinkertaista asiaa, että toisen omaa ei saa ottaa. Mahtaako hänen tajuntaansa näin ollen mahtua, että hihnan katkaisu tekee kypärästä kelvottoman, koska metallisolkia ei saa alkuperäistä vastaavalla tavalla uudelleen kiinnitetyksi. Kyllä kypärä on syytä ottaa mukaan, kun pyörä jätetään yksikseen. Ja ellei voro viekään kypärää, niin kiusankeksijöitä aina riittää.

Vaihteisto on Hondassa tavallinen viisinopeuksinen eivätkä jarrutkaan tarjoa kummempia erikoisuuksia. Kenties hyvä onkin, sillä yksinkertaisuus on moottoripyörässä tietynlainen hyve. Maastollinen ajattelu kuvastuu Hondan kohdalla erityisesti jalkatapeissa. Ajajan jalkatapit ovat asiallisesti hammasistetut metalliset, joista vielä kertynyt savikin pääsee tippumaan läpi. Ja tietenkin ne

taittavat mukana. Jarrupoljin on pitkä ja tarjolla tarttumisiin, mutta onneksi meltoa ainetta joka mieluummin taipuu kuin taittuu ja jonka voi muutamana kerran oikaistakin polkimen katkeamatta.

**Kawasaki F 11**

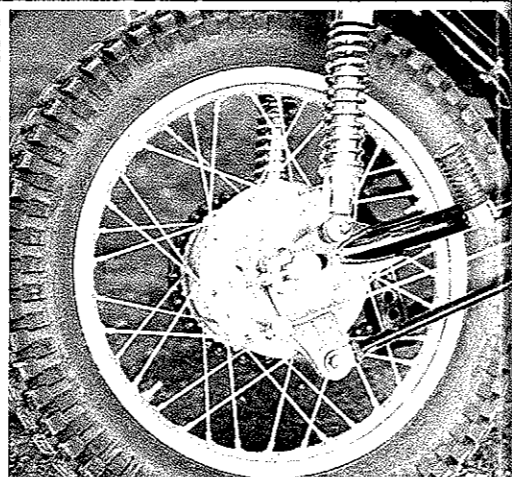
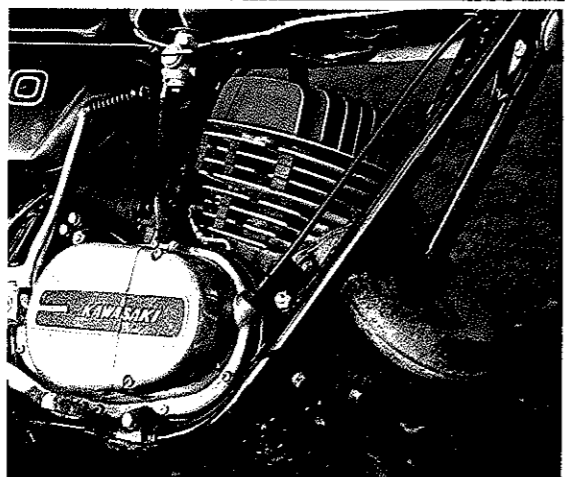
Varttilitraisten vanhimpiin enduromalleihin meidän markkinoillamme kuuluu Kawasaki F 11, joka oli myynnissä jo 1973.



**HONDAN** takajousien yläkiinnikkeitä on alunperin kaksi, joista etummainen soveltuu paremmin maastokäyttöön. Eroa muussa käytössä ei juuri huomaakaan. Satulan poikittaishihnan kiinnitys on haitallinen.

**AINOAT** maastokäyttöön kelvolliset jalkatapat, vieläpä hyvät sellaiset, on vertailtavissa vain Hondassa. Jarrupoljin on pitkä ja tartunnoille altis, mutta meltona sietää myös oikaisuja.

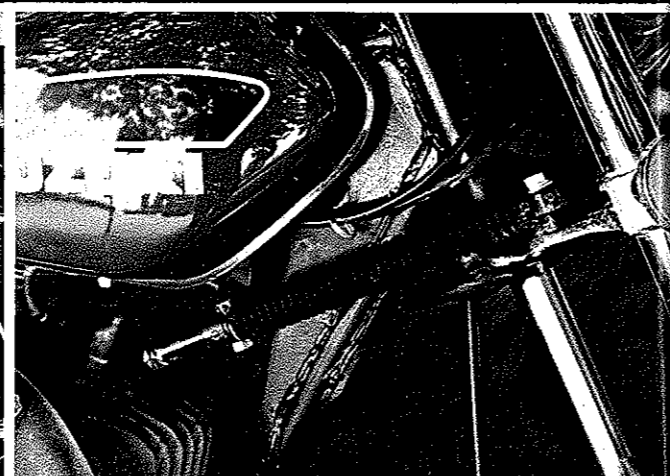
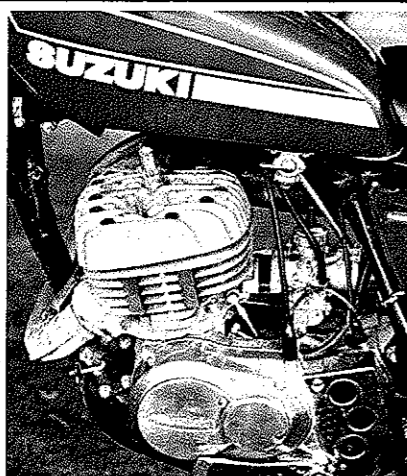
**XL 250** moottori – yksisylinterinen ja nelitahtinen – on varsin puhtaslinjainen ja kiehtovan näköinen. Pohjajapanssari on vaatimaton.



**KAWASAKI** on ainoana huomannut suojata kahvat varsin kätevin kumein, ettei kura ja vesi pääse tekemään tepposiaan vaijereihin. Kawan vaijereissa on myös voitelunipat.

**KAKSIPUTKISEN** rungon etuihin kuuluu tukevuuden ohella myös seikka, että sylinterin pakoaukko voidaan sijoittaa symmetrisesti keskelle – kaasujen virtauksia ajatellen ihanteellisesti. Tummasylinterinen Kawasaki moottori uhoo voimaa ulkonäköiläänkin.

**KAWASAKIN** jarrukilvissä on pieni yksityiskohta, joka helpottaa tarkistusta. Levittimen yhteyteen on rakennettu pieni osoitin ja asteikko, jonka avulla voidaan tarkkailla jarruhihnojen kuluneisuutta.



**ERÄS** osoitus tyyppikatsastusvaatimusten ajoittaisesta tarkoituksesta. Suzukiin eturoiskesuoja on jouduttu laskemaan alas ja tuotu niin lähelle etupyörää, että renkaan mukanaan tuoma kura tukkii välin.

**SUZUKIN** voimanlähteen mekaanisia ääniä vaimentaa osaltaan myös jäähdytysripien väleihin asennetut kumit. Väärässä paikassa kumia sen sijaan on jalkatappien päällä. Sama maastopyörään sopimaton ajatus on toteutettu myös Kawasakissa.

**OHJAUKSEN** iskunvaimennin helpottaa pyörän käsittelyä sekä kivikossa että pehmeässä hiekassa. Eikä ole haitaksi maantieajossakaan, vaan tietenkin päinvastoin.

Varsinaisia olennaisia muutoksia parin vuoden aikana ei ole tapahtunut, joskin pikkuparannuksia ja ainakin muutoksia maalauksessa on ollut pakko tehdä – ihan markkinointisyistä. Yksisylinterisen kaksitahtimoottorin polttoaineseoksen saanti on mäntäohjattu. Voitelun hoitaa tuoreöljypumppu.

Verrattain yksinkertainen moottoriratkaisu, joka on sijoitettu kaksiputkiseen kehtorunkoon. Kahden runkoputken moottorin ympärille muodostama "kehto" on verrattain tiukka, joka antaa rungolle tiettyä rakenteellista tukevuutta rakenteiden silti muodostumatta poskettoman painaviksi. Mitään olennaista uuttahan tänäkään rakenne ei tarjoa, mutta on vertailussa ainoa täysin kaksiputkirakenteinen runko. Seikka on luettava eduksi.

Joustolaitteissa on päädytty niinkään nykyisin tavanomaisiin ratkaisuihin. Teleskooppihaarukka eteen ja kierrejousin sekä nestevoimentimin hoidettu keuhhaarukka taakse. Myös Kawasaki varustus on katu- ja maastopyörämäisen runsas. Käyntivirran tappokytintä myöden ovat nippelit ja varoitusvalot mukana. Etujarrua käytettäessä syytty jarruvalo, seikka joka nykyisin on itsestään selvä takajarrua käytettäessä. Satulan alle suojaan on kätetty tuoreöljyvoitelun täyttöaukko sekä teline, johon voidaan kiertää kaksi varatulppaa – erittäin miellyttävä yksityiskohta, sillä tulpat eivät mitenkään ole mieltäylentävä taskuntäyte barboureissa.

Vaihteisto tai jarrut eivät tarjoa sen kummempia teknisiä kummallisuuksia. Kumpikin rumpujarruista on yksilevittiminen. Mielenkiintoisena pikku yksityiskohtana ne on varustettu jarruhihnan kulumisen osoittimella – pienellä yksinkertaisella viisarilla, jonka asennosta voi päätellä hihnojen kuluneisuuden. Lisäksi pyörän laakereiden voitelua varten navoissa on voitelunipat. Maastokäyttöä ajatellen asiallinen ratkaisu.

Sensijaan samaa ei voi sanoa jalkatapeista. Kumipäällysteisinä ne tietenkin ovat tavattoman mukavat tavallisissa käytöissä, mutta sitten vetisessä ja savisessa maastossa ihan mahdollottomat. Savinen saapas on liukas jo muutenkin, mutta kumisella jalkatapilla sen pitäminen vaatii ihan omat ponnistuksensa. Onneksi sentään ovat mukana kääntyvää mallia.

### Suzuki TS 250

Suzukin 250-kuution enduro on puolestaan tuorein tuttavuus näistä kolmesta. Onhan se tänä vuonna ensimmäistä kertaa saatavissa meidänkin markkinoillamme. Pyörä on rapakon takana ja muuallakin Savagena tunnetun mallin suora jälkeläinen. Mitä nyt ovat hieman isontaneet etupyörää, muuttaneet maalausta ja tehneet joitakin pienempiä muutoksia. Voimanlähde on yksisylinterinen kaksitahtinen, jonka polttoaineseoksen kulkua ohjailee mäntä. Voiteluöljyt tankataan eri säiliöön ja annostelun suorittaa pumppu.

Suzukin putkirungon rakenteen voisi sanallisesti kertoa vaikkapa seuraavasti. Yksi etuputki haarautuu koneen alla kahdeksi, jotka kiertävät moottorin taitse takahaarukan akselin kautta ylös polttoainesiiliön alle yhtyen siellä isoläpimittaiseen yläputkeen. Takarunko on kolmiorakenteinen. Sen yläputket myötäilevät satulan reunoja ja niitä tukevat yhdysputket takahaarukan akselilta takajousien yläkiinnikkeisiin.

Teleskooppihaarukka edessä ja tavanomaisesti kierrejousin sekä nestevoimentimin järjestetty keuhhaarukka takana ovat niin tavallinen ratkaisu, että tuntuu toisinaan turhalta kertoakaan koko asiasta. Hyvähän se ratkaisuna on, ei silti. Varustukseltaan Suzuki TS 250 vastaa kenties eniten mielikuvaa yksinkertaisesta maastopyörästä näitä vertailukohteitamme tarkasteltaessa.

Tältä kannalta niitä "turhia" sähkölaitteita, jotka sitten muodostavat vika-alttiita kohteita maastossa, on vain suuntavilkut, mittarivalot ja parit merkivalot. Tietenkin jos mennään oikein pelkistettyyn ratkaisuun niin akkukin on tarpeeton kuten nyt jarruvalo.

Omituisen niksahduksen

maastoajatuksista muodostaa Suzukinkin kohdalla kumipäällysteiset ajajan jalkatapat. Eräänlaista luksusta edustaa lukittava polttoainesiiliön korkki. Lukitus tietenkin varmistaa osaltaan myös kiinnipysymistä. Miellyttäväksi tekee ajamisen maastossa ohjauksen iskunvaimennin, joka kuuluu Suzukin vakiovarustukseen.

### Yhteistä

Vertailtavilla 250-kuution enduroilla on paljon muutakin yhteistä kuin sylinterin lukumäärä ja valmistusmaa. Kaikki on oikeaoppisesti varustettu isokokoisella 21" etupyörällä ja 18" takapyörällä. Sekä Hondan että Kawasaki vanteet ovat lisäksi kevytmetallia, Suzukiin sitävastoin terästä. Kumipi on parempi, on vaikea sanoa. Henkilökohtaisesti olen kevytmetallisten kannalla, mutta ne vaativat enemmän huolenpitoa ja tarkkailua. Arkipyörässä teräsvanne palvelee varmasti yhtä hyvin, ehkä huolettomamminkin.

Jarrut ovat perusrakenteiltaan samanlaiset – yksilevittimiset rummut niin edessä kuin takanakin. Yksinkertaista ja selvää, joskaan ei pysähtymisen kannalta parasta mahdollista tiekäyttöä ajatellen.

Maantie- ja kaupunkipyörän runsas varustus on ominaista japanilaisille enduroille. Yksinkertaisuudesta ei oikeastaan ole tietoaakaan yhdenkään vertailun kohteena olevan pyörän kohdalla. Varustelun kohdalla pyörät vastannevat melkoisesti amerikkalaista makusuuntausta. Mutta varmaa on, että vimpaimet vanhemmiten ja etenkin maastokäytössä alkavat reistailla ja sekös keljuttaa käyttäjää. Yksinkertaisuus on maastopyörän – kaksineuvoisenkin – kohdalla hyve, kunhan sitä ei toteuteta käyttövarmuuden tai turvallisuuden kustannuksella. Yllättävää kyllä yksinkertaiset ja tarkoituksenmukaiset ratkaisut palvelevat monesti molempia tarkoituseriä.

Kaikkina on pakoputki vedetty yläkautta. Ja yllättävää kyllä pakoputket on saatu erittäin hyvin pois jalkojen tieltä – jokaisessa. Käyntiääniltään on

Honda aivan ehdoton ykkönen. Meno on muihin verrattuna miltei aavemaisen hiljaista. Korvalle pahinta ääntä pitää Kawasaki, jonka pakoäänet ovat terävämpiä kuin toisen kaksitahtisen eli Suzukin.

Tuollaisena jo suorastaan naurettavana jäänteinä menneiltä ajoilta voidaan pitää satulan poikki kulkevaa hihnaa, joka esiintyy kaikissa vertailtavissa. Suoranaista kiusaa sen kiinnikkeistä oli Kawasakissa ja etenkin Hondassa, jonka kiinnitysruiuista muistona oli pieni mutta pippurinen mustelma polven sisäpuolella runsaan viikon. Kyllä moiset remmit voisi jättää pois jo valmistuksen yhteydessä. Lienevätkö sitten lainsäädännöllisesti pakollisia jossakin päin maailmaa, vai miksi yhä roikkuvat mukana. Käytännön merkitystä niillä ei ole.

Jokainen pyörästä oli varustettu samanlaisella rengastuksella. Pintaa kutsutaan yleisesti Universal Trial kuvioksi ja se soveltuu melko hyvin yleisrenkaaksi. On mukava ajettava asfaltillakin, mutta kuviot täytyvät melko helposti etenkin savisessa maastossa ajettaessa, jolloin tietenkin myös pito heikkenee.

### Honda XL 250 ajossa

Nelitahtiselta Hondalta odottaisi runsasta vääntöä kautta koko kierrosalueeseen. Ja onhan sitä, vaikka paras alue onkin yllättävän kapea. Ilkeämieliset sanovatkin, että XL 250 moottorissa Honda on onnistunut yhdistämään kaksitahtisen huonot puolet nelitahtisen huonoihin puoliin. Mutta huuli on huuli ja sen esittäjät muistelevat kaiholla yksisylinterisiä brittipyöriä, jotka väänsivät kuin höyryveturi ja painoivatkin miltei saman verran.

Vertailtavista Hondalla on selvästi eniten rauhallista voimaa käytössä myös pienillä kierroksilla. Moottori on miellyttävän joustava käyttää, joskin terävin alue alkaa vasta 6500 minuuttikierron kohdalla.

Kaupunkiajossa Hondalla pärjää hyvin ja etenemisen tekee miellyttäväksi tavattoman

vaimea käyntiäänä. Maantielläkin pyörä on varsin mallikelpoinen ajettava, mutta maastossa paino on selvä haittatekijä. Ja etenkin mutaspoorissa XL 250 käyttäytyy levottomasti, varsinkin jos jomman kumman jalan joutuu hellittämään jalkatapilta. Miellyttävänä piirteenä etenkin rinteitä alastultaessa on Hondassa tehokas moottorijarrutus.

Vaihteet, jarrut ja muut hallintalaitteet ovat hyvin käsillä ja helpot käyttää. Yllättävää sinänsä ei liene, että yksisylinterinen nelitahtinen hieman täristeleekin. Voimakkaimmillaan tärinät tuntuvat 5 000 minuuttikierroksen molemmin puolin ja ne välittyvät suurimpina ohjaustankoon, joka ei aina ole miellyttävää.

Polttoaineen kulutukseltaan Honda oli selvästi edullisin. Mittauslukemat kertovat energiamehua kuluneen 4,65 l/100 km yhteisellä mittausaika-alueella, joten lukemat ovat täysin vertailukelpoiset. Vieläpä niin että lenkillä ajajiakin välillä vaihdettiin, jotta ajotapakaan ei olisi päässyt vaikuttamaan asiaan.

### Kawasaki F 11 ajossa

Kawasakin moottori on oikeastaan varsin brutaali. Pakoäänet ovat terävät, mekaanisia ääniä on melkoisesti ja vielä tuo sylinterin mattamusta värikin. Kaikki kertovat raasta voimasta vailla hienostuneisuutta.

Ja tämän voiman kehittämiseen tarvitaan myös polttoainetta. Senkin huomaa, sillä kulutuslukemat mittauslenkillämme olivat kolmikön suurimmat 6,33 l/100 km.

Voimaa ei kylläkään paperilla ole enempää kuin Suzukissaakaan, mutta käytännössä se tuntuu olevan paremmin käytössä ja jonkinverran laajemmalla alueella. Oikeastaan loppujen lopuksi vetoalueen laajuudessa ei käytännössä Hondan ja Kawasakin välillä ole suuriakaan eroja.

Kaupunkiajossa Kawasaki sinänsä ei ole mitenkään hankala. Terävät äänet vain saavat päät kääntymään ja sininen sauhu seuraa menoa vähänkin kiihdyteltäessä. Maantiellä ja etenkin hiekkateilla Kawasaki pitkäakselivälisenä on makoisa ajettava. Lisäksi sen jousitus ansaitsee tunnustuksen hyvästä iskunvaimennuksesta myös takana.

Maastossa Kawasaki vaikuttaa hieman etupainoiselta, ei kuitenkaan niin raskaalta käsiteltävältä kuin Honda. Ja onhan painossakin eroa parikymmentä kiloa Kawan hyväksi. Kawasakin kytkin kärsii kaikkein herkimmin turhasta lipsuttamisesta eli turpoaa, eikä tahdo sitten enää hellittää.

Maantieajoon vielä palatakseeni, on todettava, että Kawasaki on melkoinen täristelijä sekkin. Värinät ovat tuollaisia voimakkaita kaksitahtisen tär-

ryytyksiä, ei kovinkaan taajuudellaan kiusaavia, mutta tuntuvat sekä istuimessa, kädensijoissa että jalkatapeissa.

### Suzuki TS 250 ajossa

Kaksitahtisten hienostuneempaa maastolinjaa edustaa Suzukin 250-kuutiainen. Mekaaniset äänet ovat pienemmät kuin Kawan vastaavat. Ja pakoaäänetkin vaikuttavat pehmeämiltä paitsi aivan huippukierroksilla. Vääntöä on Suzukissa tuntuvasti vähemmän pienemmillä kierroksilla ja lisäksi ykkönen vaikuttaa hieman korkealle välitetyltä, joten vaihteiden paikat on pyörällä selvitetävä vauhdilla, joka vuorostaan vaatii kokemusta.

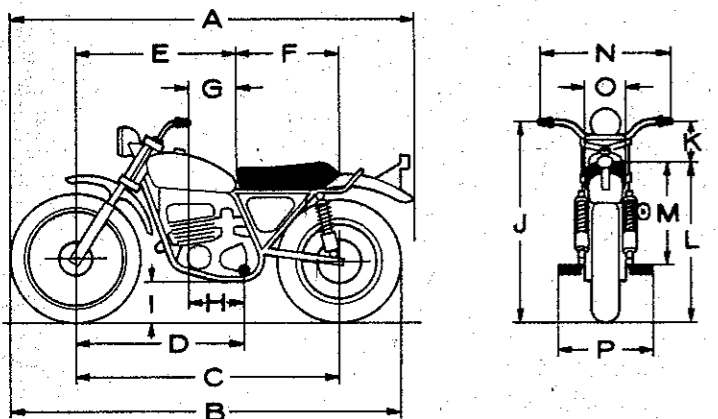
Miellyttäväksi ajokiksi maastossa Suzukin tekee keveys. Kymmenisen kiloa vähemmän kuin Kawasakissa ja peräti 30 vähemmän kuin Hondassa – ja sen huomaa. Etupään saa ylös kevyesti. Paino tosin vaikuttaa melko ylös sijoitetulta, joten ajaminen vaatii pientä totuttelua, etenkin maanteilla, jolla pyörä kyllä käyttäytyy miltei moitteettomasti.

Tuo miltei on mukana takajousituksen vuoksi. Sen iskunvaimennus on heikko ja pompuista pyörän takapää tahtoo hypähtää tarpeettomasti. Ylöspäin suuntautuvien iskujen vaimennus on keho. Maastossa tästä saattaa joskus olla seurauksena hankala lasku etupyörän varaan, joka on paha hallittava ellei sitä ole etukäteen suunniteltu.

Kaupunkiajossa Suzuki on pyörä siinä kuin muutkin. Ja miksipä ei olisi, onhan katuajot sentään verrattomasti helpompaa kuin metsän polkujen ajaminen. Vaikka saattaakin vaatia enemmän sitä kanttia. Suzuki on helppo käsitellä eikä niin pahaääninenkään kuin Kawasaki.

Tärinöitä aiheuttaa Suzukin. Ja melko korkeataajuisia muihin kahteen verrattuna. Suzukissa tärinät havaitsee kädensijoissa ja jonkin verran istuimissa. Viimemainittu on muuten melko ohuesti pehmustettu, sillä takaroikesuoja pukkaakaan ahteriin pehmusteiden lävitse suuremmissa kuopissa. Polttoainetaloudeltaan Suzuki on verrattain edullinen. Koemittauslen-

TEKNIKKAA	HONDA XL 250	KAWASAKI F 11	SUZUKI TS 250
Moottori	1-syl.; 4-t.; ohc; 8 vent.; ajoviimajäähd.	1-syl.; 2-t.; mäntäohj.; ajoviimajäähd.	1-syl.; 2-t.; mäntäohj.; ajoviimajäähd.
Sylinteritilavuus	248 cm <sup>3</sup>	246,8 cm <sup>3</sup>	246 cm <sup>3</sup>
Sylinterin läpimitta × iskun pituus	74 mm × 57,8 mm	68 mm × 68 mm	70 mm × 64 mm
Puristussuhde	9,1 : 1	6,4 : 1	6,7 : 1
Voitelu	Painevoitelu	Tuoreöljyvoitelu; pumppu	Tuoreöljyvoitelu; pumppu
Suurin teho	14,7 kW/133,6 <sup>-1</sup> (20 hv/8 000 r/min)	16,2 kW/108,6 <sup>-1</sup> (22 hv/6 500 r/min)	16,2 kW/108,6 <sup>-1</sup> (22 hv/6 500 r/min)
Suurin vääntömomentti	17,7 Nm/108,6 <sup>-1</sup> (1,8 kpm/6 500 r/min)	26 Nm/100 s <sup>-1</sup> (2,6 kpm/6 000 r/min)	26 Nm/92 s <sup>-1</sup> (2,6 kpm/5 500 r/min)
Kaasutin	Keihin; kurkun läpim. 28 mm	Mikuni; kurkun läpim. 30 mm	Mikuni; kurkun läpimitta 28 mm
Ilimanpuhdistin	Öljyty polyuretan-suodin	Öljyty polyuretaani-suodin	Öljyty polyuretan-suodin
Sytytysjärjestelmä	Magneto-sytytys	Magneto-sytytys	Kärjetön PEI
Sähköt	Vaihtovirtalaturi 6 V/80 W; akku 6 V 6 Ah	Vaihtovirtamagnetto 6 V/ W; akku 6 V 4 Ah	Vaihtovirtamagnetto 6 V/ W; akku 6 V 4 Ah
Ensiöveto	Hammaspyörin; välityssuhde 3,125 : 1	Hammaspyörin; välityssuhde 3,00 : 1	Hammaspyörin; välityssuhde 3,19 : 1
Kytkin	Märkätyyppinen monilevykytkin	Märkätyyppinen monilevykytkin	Märkätyyppinen monilevykytkin
Vaihteisto	Viisinopeuksinen; 2,352 – 1,666 – 1,280 – 1,000 – 0,806:1	Viisinopeuksinen; 2,33 – 1,47 – 1,10 – 0,91 – ,075 : 1	Viisinopeuksinen; 2,416 – 1,800 – 1,277 – 1,000 – 0,826 : 1
Veto takapyörään	5/8 × 1/4 ketjulla; välityssuhde 3,0 : 1	5/8 × 3/8 ketjulla; välityssuhde 2,93 : 1	5/8 × 3/8 ketjulla; välityssuhde 2,60 : 1
Runko	Putkirunko, yksi etuputki, iso yläputki	Kaksiputkinen kehtorunko	Putkirunko, yksi etuputki, iso yläputki
Jousitus	Edessä teleskooppi ja takana keinuhaarukka ja kierrejouset, joilla 5 jäykkyyssasentoa	Edessä teleskooppi, takana keinuhaarukka, kierrejouset (5 jäykk.asentoa)	Edessä teleskooppi, takana keinuhaarukka, kierrejouset (5 jäykk.asentoa)
Rengaskoot	Edessä 2.75 – 21 ja takana 4.00 – 18 Universal Trial/Bridgestone	Edessä 3.00 – 21 ja takana 4.00 – 18 Universal Trial	Edessä 3.00 – 21 ja takana 4.00 – 18 Universal Trial/IRC
Pyörät	Kevytmetallivanteet, yksilevittimiset täysnapajarrut, edessä läpimitaltaan 150 mm ja takana 140 mm	Kevytmetallivanteet, yksilevittimiset täysnapajarrut 150 mm läpimitaltaan sekä edessä että takana	Kromatut teräsvalteet, yksilevittimiset täysnapajarrut läpimitaltaan 140 mm ed. ja takana
Polttoainesäiliö	8 l josta varalla n. 2 l	9,5 l josta varalla n. 2 l	9 l josta varalla n. 2 l
Öljysäiliö	Vaihteistolla ja moottorilla yhteiset öljyt. Täyttö tilavuus suodatin mukaan luettuna 1,8 l	1,4 l	1 l
Vaihteiston öljytilavuus	Kts. ed.	1,2 l	0,7 l
Paino	140 kg	120 kg	110 kg
Muuta	Suuntavilkut, etujarrun jarruvalo, alaslukittava satula, käyntivirran tappokytkin vakiovarusteina. Nopeus-, matka- ja osamatkamittarit sekä kierroslukumittari	Suuntavilkut, etujarrun jarruvalo, alaslukittava satula, käyntivirran tappokytkin vakiovarusteina. Nopeus-, matka- ja osamatkamittarit sekä kierroslukumittari	Suuntavilkut, ohjausikunvalmennin ja lukittava pa-säiliön korkki vakiovarusteina. Nopeus-, matka- ja osamatkamittarit sekä kierroslukumittari
Ohjehinta	6 150,-	5 900,-	6 850,-
Maahantuoja	Oy Otto Brandt Ab Eteläranta 14, 00130 Hki 13	Sumeko Oy Uudenmaankatu 26, 00120 Hki 12	Bensow Oy-Ab, Solifer-tehtaat Et.Esplanadi 22, 00130 Hki 13



Mittat	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Honda	212	206	141	86	75	61	24	35	20	113	31	82	51	84	29	55
Kawa	213	203	140	86	84	60	28	30	26	111	30	81	51	83	26	50
Suzuki	221	210	142	89	85	60	29	30	25	113	28	85	50	89	30	51

killämme pyörän keskikulutus oli 5,26 l/100 km.

### Mikä nyt käteen

Vaikea tehtävä olisi valita ajokkinsa näistä kolmesta. Varttuneempien vaihtoehdoissa on ominaisuuksia, jotka puoltavat kutakin erikseen ja kaikkia

yhdessä. Mutta kolmea pyörää tuskin kukaan sentään talliinsa hankkii.

Kaupunkilaistuneeksi kaksineuvoiseksi voisi kai parhaiten määrittellä Hondan. Soveltuu käyttäjälle, jonka ajamiset enimmäkseen tapahtuvat kaupungissa ja hyvillä teillä. Ja

joka haluaa joskus pistäytyä kavereiden kanssa metsäpoluilakin jäämättä jumiin ensimmäisen kannon nokkaan.

Metsien miehen ajokiksi voisi sensijaan kutsua Kawasakia. Ajo-ominaisuuksiltaan Kawasaki soveltuu metsäteille ja poluille näistä kolmesta ehkä

parhaiten. Sen ajajan tarvitsee olla luonteeltaan hieman kulkimias kuten pyöränsäkin. Pienistä tärinöistä, suuresta kulutuksesta ja äänestä ei parane paljoa piitata. Ja kenties on kestävä katseet kadullakin.

Eniten kaksineuvoisuutta on Suzukissa, joka on varsin mu-

kava ajettava metsässä, mutta ei häpeä kaupunkiliikenteessäkään. Lisäksi sen polttoainekulutus osoittautui siedettäväksi kaksitahtiselle, kuten myös monia muita rasittavat äänet. Hinnaltaan Suzuki vain valitettavasti on muita selvästi kalliimpi.