



GT-moottoripyörät

**BMW K 100 RS (ABS), Suzuki GSX 1100 FJ,
Yamaha FJ 1200**

ALAN BRIDGER

TERHO KESKEVAARI, OLAVI LEMPINEN, HANNU LINDELL, KARI TOIVONEN, tekninen avustus
IRIS JÄRVINEN, piirrokset

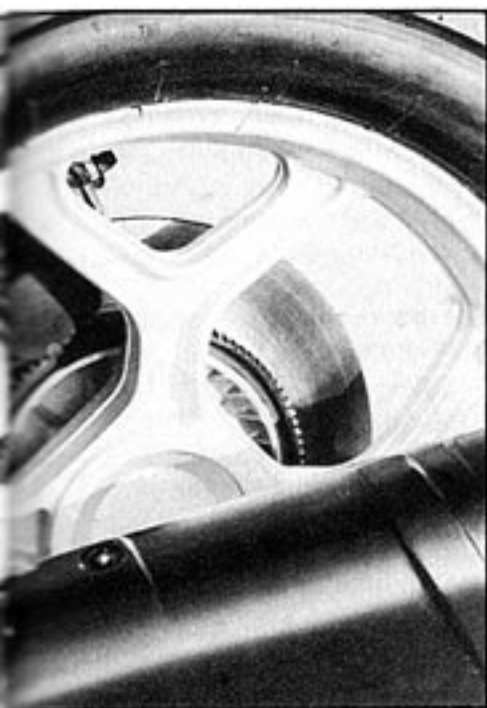


Matkamotoristien sieluista kilpaillaan monella tavalla; on koreita Cruiser-tyylisiä vaihtoehtoja ja toista ääripäätä edustavat pelkistetyt kilpapyörät. Näiden väliin sijoittuvat ns. GT-pyörät, joissa on yhdistetty urheilupyörän voimaa ja ketteryyttä cruiserin matkustusmukavuuteen. Vietimme pidennetyn viikonlopun ja vertailimme miten valmistajat ovat asian mieltäneet.

Penin- kulman- nieelijät

YLEENSÄ kadunvarteen pysäköidyn ison moottoripyörän kohdalla pysähtyy yksi jos toinenkin utelias ohikulkija. GT-tyylin moottoripyörässä on tietty aina "sitä jotain".

LISÄVARUSTEENA saatavan 10 500 markan hintaisen BMW:n ABS-järjestelmän olemassaolo luo levollisen turvallisuuden tunteen kuivallakin kelillä, kun tietää että etu- tai takapyörä ei mene lukkoon kovassakaan jarrutuksessa. Järjestelmän tunnistinkehät ovat etu- ja takajarrun levyjen takana ja työsylinterit matkustajan jalkatappien vieressä, ohikulkijoiden ihmeteltävinä.



TAUSTAPEILIEN rakenteissa on näkyviä eroja, Bemari on yhdistänyt suuntavilkut, taustapeilit ja käsivoimat yhdeksi kokonaisuudeksi, Suzuki ja Yamaha luottavat perinteisiin pitkävartisiin peileihin. Kolmikon peilit tosin "sumenevat" yksi toisensa jälkeen tärinöiden vuoksi suuremmissa nopeuksissa.

Suorituskykymittausten perusteella voi kuitenkin todeta, että myös vähemmälläkin pärjää. Eivät BMW K 100 RS:n arvot mitenkään huolestuttavan huonoja ole, etenkin kun Bemarissa on konetehoa paperilla lähes 35 prosenttia vähemmän kuin japanilaisissa, eli suurimmillaan 34 kW (46 hv)!

Ergometria A ja O

Matkapyörän arvostusasteikossa ei teholumena kuitenkaan ole päällimmäinen kriteeri, matkustusmukavuus ja huollettavuus, mieluiten huollettomuus, ovat vähintään yhtä tärkeitä. Tällä saralla kolmikon piirteisä onkin enemmän eroja kuin ensisilmäyksellä olettaisi.

Yksi tärkeä mukavuustekijä on matkalaisten viihtyvyys istuimella vielä monituntisen ajorupeaman loppusakin. Jos istuin on liian kova, hankalan mallinen tai istuma-asento tiukka, puutuvat paikat ja matkanteosta häipyä hauskuus – tilalle tulee taatusti ajohaluja vähentävä ja eripuraa aiheuttava, pakkopullan maku.

Jo muutamankin tunnin yhtämittainen maantieajo kertoo paljon ajoasennosta ja -mukavuudesta. Kolmikon tiukka pipoinen sportti oli muutenkin urheiluhenkisen Suzuki. Sen etukeno ja matala istuma- ja ajoasento sopii käteen vasta kun saa yksinään ajella tuollaisia vapaita 140 km/h nopeuksia. Näihin ei kuitenkaan liiemmästi ole virallista mahdollisuutta ainakaan meikäläisillä leveysasteilla tai naapurimaissa.

Maantiellä ja etenkin kaupunkiajossa Suzukin eteen viettävä ja tiloiltaan niukka istuin sekä löysä jousitus saivat matkustajat voimaan lähes pahoin. Etenkin voimaton takajousitus pohjasi helposti ja iskut osuivat ilkeästi suoraan takana istuvan selkärankaan pienissäkin epätasaisuuksissa Leningradin kaduilla ja Leningrad-Viipuri-maantiellä.

Suzuki on siis kaikesta päätellen tuollainen sporttihenkinen solistin matkalaite avarammille maanteille. Tosin ei Suzuki arista mutkatietäkään. Nopea ja herkkä ohjaus tosin alkaa "toimia" vasta 120 km/h nopeuksissa, jolloin Suzukin ominaisuudet muutenkin pääsevät oikeuksiinsa. Kaupunkiajossa yliherkkä ja nieman rauhaton ohjaus tekee ajamisesta levotonta.

Kokemus on valttia

BMW K 100 RS sitävastoin on tehtaan monivuotisella kokemuksella tehty matkasportti, joka ei juuri jätä kritiikille sijaa. Kokonaisuus on niin Bemarimainen kuin vain BMW voi olla. Täydellinen se ei kuitenkaan ole. Suurinta kritiikkiä sai muuten erittäin mukava ja tilava, mutta yllättävän kulmikas istuin.

Ajoasennon osalta Bemari keräsi kuitenkin pisteet kotiin niin ajurin kuin matkustajan osalta. Tasaisella istuimella istuu mukavasti yhtä hyvin moottoritiellä, mutkaisella maantiellä kuin kaupunkiajossa. Samoin BMW:n jousitus oli tehtävien tasalla

kaikissa tilanteissa.

Koeajopyörän jousitus tosin oli säädetty hieman jäykäksi, joten yksin ajettaessa se oli etenkin hitaissa nopeuksissa hieman kovahko. Kaksin ajettaessa Leningradin kaupungissa tai ympäristön maanteilla Bemarin jousitus toimi ajatuksen tarkkuudella.

Yamahan FJ 1200 on nyttemmin saanut olemukseensa aimo annoksen matkapyörämäisyyksiä kun tehtaan FZR 1000 on saanut harteilleen vaativan sporttiluokan lippulaiva-viitan. Niinpä tehtaan muotoilijat ovat parannelleet aikaisemmin kovin sportin FJ:n piirteitä enemmän perhekäyttöön sopivaksi. Tuloksena on kaikinpuolin oivallinen GT-tyylinen moottoripyörä.

Istumatilat tosin ovat aavistuksen ahtaammat kuin Bemarissa, mutta eivät läheskään niin epämukavat kuin Suzukissa. Myös Yamahan jousitus oli yksin tai matkustajan kera liikuttaessa koko ajan tehtävien tasalla ja nieli isotkin epätasaisuudet mukisematta Terijoen ulosmenotielä ja Viipurin kapeillakin kaduilla.

Ketteryys ja huollettomuus lisää plussaa

BMW K 100 RS on tuttu moottoripyöräpoliisin virkapyörä vuosien takaa. Nyt virkaruutuun on ilmestynyt myös useampi Yamaha FJ 1200. Yksi suuri valintaperuste virkapyörälle on ketterä käsiteltävyys ja pieni kääntösäde. Virkakäytössä ei näet ehditä pahemmin vekslaamaan U-käännösten ja vastaavien teossa, homman pitää hoitua nopeasti ja linjakkaasti.

Yamaha FJ 1200 omaa yhtä pienen kääntösäteen kuin BMW K 100 RS, joten tässä yksi syy miksi maanteilla ja kaupungissa voi nähdä valkoisen, virkapukuisen Yamaha FJ 1200:n liikenteen valvonta- ja muissa tehtävissä.

Suzukin kääntösäde on huomattavasti suurempi kuin kilpailijoiden. Se toi hakematta tässäkin kohdin mieleen Kawasaki GTR 1000 -matkasportin, jonka piirteet muutenkin tuntuvat olleen suunnittelijoiden työhuoneen seinällä Suzukin GSX 1100 FJ:n piirusteluvaiheessa.

BMW K 100 RS:n suurimmaksi plussaksi matkakäytössä muodostui loppujen lopuksi yksi pieni, mutta sitäkin tärkeämpi asia, jolla on historiallistakin taustaa. Bemari on näet aina uskonut että kardaani veto on se ainoa oikea myös moottoripyörässä.

Tämä tuli hyvin ilmi, kun matkaa varten varattu ketjuspraypurtele unohtui tallin hyllylle. Leningradissa ei sopivaa voiteluainetta osunut kohdalle, joten Suzukin ja Yamahan ketjut sekä rattaat suorastaan kiljuivat kuivuuttaan etenkin paluumatkalla Leningrad-Vaalimaa-maantiellä.

Ketjujen huoltaminen on juuri sellainen pieni epämukavuus, jonka mielellään helposti unohtaa esimerkiksi viikonloppureissulla. Mutta muutamankin sadan kilometrin ajon jälkeen tilanne on masentava kun kuivat ketjut ja rattaat pitävät kiusallista kitinää. Lisäksi ne tällöin kuluvat sukkelaasti vaihtokuntoon. Kardaani sitävastoin toimii nurisematta yhdellä huoltamisella (öljynvaihdolla) tuhansia kilometrejä soralla ja asfaltilla, satoi tai paistoi.

Jos -89 mallinen Yamaha FJ 1200 on kardaani vetoinen, olisi se sängen täydellinen GT-pyörä. Muilta osin Yamaha FJ 1200 näet otti BMW K 100 RS:n kera suurimmat pisteet. Mutta suorituskykymittausten valossa, ja vain näitä arvostavalle soololijalle, servonostoisella tuulilasilla varustettu Suzuki GSX 1100 FJ on oikea valinta.

LOPPUARVOSTELU

VERTAILUPISTEET	BMW	SUZUKI	YAMAHA	MAKSIMI-PISTEET
Ulkonäkö	9	9	8	10
Varustelu	10	9	8	10
Ajovalot	9	9	9	10
Matkustajan tilat	8	5	8	10
Käsiteltävyys				
kaupunkiajo	8	6	8	10
maantie	8	9	8	10
soratie	8	7	7	10
Kiihtyvyys	8	10	9	10
Jarrut	10	8	9	10
Polttoaineen kulutus	10	8	7	10
PISTEET YHTEENSÄ	88	80	81	100

BMW K 100 RS (ABS)



Herrasmiehen matkapyörä

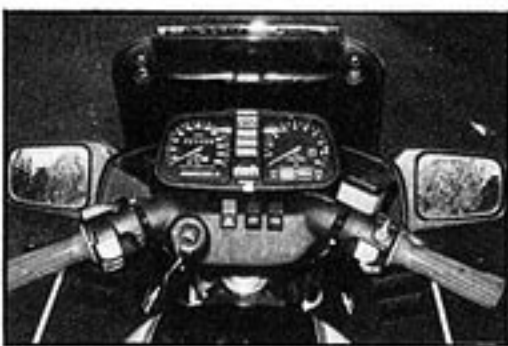
■ 1983 esitellyn K 100 -malliston sporttiversioon on kerätty tehtaan vuosikymmenien tietotaito vastaavista moottoripyöristä. Tulos on nykyisellään, kun ensimmäisten vuosimallien lastentaudit on saatu karsituksi, loppuun saakka ajateltu. Olkoonkin että Bearnin miinuslistan suurin rasti tuli häiritsevän kovakulmaisen, mutta muuten hyvin tilavan istuimen tiliin.

Vaikka BMW K 100 RS voi teknisten tietojen perusteella vaikuttaa laiskalta, on koneessa voimaa ja etenkin vääntöä riittävästi arkikäyttöön. Suuren tehokeman sijaan tehdas on satsannut laajaan vääntöön ja polttoainetalouteen. Näillä on enemmän virkaa matkakäytössä kuin päätähuimaavalla huipputehokemalla, perustele BMW kantaansa. Ja on hyvinkin oikeassa.

Etenkin enemmän ajamisesta kuin huoltamisesta kiinnostuneet arvostavat myös kardaanivedon huolettomuutta. Samoin BMW:n hiljainen, karaktärisen hienostunut käyntiääni luo ajamiseen oman aristokraattisen vivahteensa. Toisaalta joku voi kokea polttoainejärjestelmän "vihellyksen" hieman häiritseväksi kun koneen mekaaniset äänet muuten ovat lähes olemattomat.

Koeajopyörässä oli BMW:n ABS-jarrujärjestelmä, jota ei olosuhteiden ansiosta tullut kokeiltua vesikelillä. Tällöinhän lukkiutumattomat jarrut ovat eniten eduksi moottoripyörässä. Jonkinlaisen tuntuman asiaan kuitenkin sai kun puristi etu- ja takajarruja voimalla 1000 metrin kiihdytyksen jälkeen, hieman yli 200 km/h nopeudesta. ABS-järjestelmän toiminta ilmeni valmeana nykimisenä ja etenkin takajarrun ABS-piiri sai työskennellä ees- taas kun poljinta painoi tyyliä voimalla pohjaan.

ABS-järjestelmän olemassaolo ja toiminta antaa levollisen turvallisen tunteen kuivallakin kelillä kun tietää että takapää ei tahattomasti mene lukkoon ja menetä ohjattavuuttaan – etupyörästä nyt puhumattakaan.



TEKNIKKAA

Moottori: nelisylinterinen, nelitahtinen, nestejäähdytteinen, pitkittäinen rivikone, iskutilavuus 988 cm³, 70,0 x 67,0 mm, puristussuhde 10,2, teho 66 kW (90 hv)/8000 r/min, vääntömomentti 86 Nm (8,7 kpm)/6000 r/min, Bosch LE-Jetronic-polttoainejärjestelmä, digitaalinen sytytysjärjestelmä, DOHC, yksi imu- ja pakovalvuri/sylinteri, sähkökäynnistys, viisi vaihdetta, kuiva yksilevykytkin, toisioveto kardaaniksiellillä

Runko: teräsputkesta valmistettu avoin kehtorunko, jossa moottori kantavana rakenteena, edessä hydraulinen teleskooppi, joustoliike 185 mm, takana yksivaimentiminen Monolever-keinuhaarukka/kardaaniksieli, joustoliike 110 mm, edessä kaksi hydraulista levyjarrua, Ø 285 mm, takana hydraulinen levyjarru Ø 285 mm, lisävarusteena ABS-jarrujärjestelmä (ovh. 10500 mk), renkaat 100-90 x 18/130-90 x 17

Mitat: Pituus 2220 mm, leveys 800 mm, korkeus 1271 mm, istuinkorkeus 810 mm, maavara 175 mm, akseliväli 1561 mm, polttoainesäiliö 22 l, kuivapaino 229 kg, paino ajokunnossa noin 250 kg

Maahantuoja: Oy Veho Ab, Salomonkatu 17, 00100 Helsinki puh. (90) 69541

Hinta: 79900 mk

KIITÄMME

- Työkalusarjaa
- Kardaanivetoa
- Polttoainetaloutta
- Käsiteltävyyttä pysäköitäessä

MOITIMME

- Kulmikasta istuinta
- Katteen kulmikasta takareunaa
- Matkustajan peittäviä taustapeilejä

88 VERTAILUPISTETTÄ



BMW:n mielestä ajurille tärkeintä tietoa ovat suuntavilkun merkkivalot, koska ne on sijoitettu keskelle mittaristoa. Totta onkin, että päälle unohtunut vilkku voi aiheuttaa tukalia tilanteita. Nopeus- ja kierroslukumittarin osalta BMW on sitä mieltä että iso näkyy paremmin. Näyttöjen seuraaminen onkin vaivatonta suurissakin nopeuksissa.

Suzuki GSX 1100 FJ



Liukas matkakilpuri

■ SYKSYLLÄ -86 esitelty, megasportti GSX 1100 R:n tekniikalle perustuva matkamalli ei kiellä sukujuriaan. Päinvastoin Suzuki on onnistunut säilyttämään GSX 1100 FJ:n piirteissä sen verran urheilullisuutta, että kokonaisuus ei välttämättä ole paras mahdollinen matkantekoväline ainakaan matkustajan näkökulmasta.

Kilpurimaisen siron ajokin matala ajoasento kohenisi tuntuvasti, jos jyrkästi eteen viettävä istuin olisi tasaisempi. Nyt etenkin matkustaja liukuu tahtomattaan kuljettajan "niskaan" ellei koko ajan pidä vastaan. Hieman enemmän kuin häiritsevää, samoin kuin tiukasti mitoitettu ajurin ja matkustajan istuma-asento.

Moottorinostoisella tuulilasilla varustettu Suzukin hieman tiukasti mitoitettu kate on kuitenkin oivallisen muotoinen ja takareunasta miellyttävästi pyörästetty. Näin se oli joukon ainoa johon pitkäjalkainen ei kolhinut polviaan.

Koeajopyörän etujarrut toimivat moitteetta, mutta takajarru meni yllättävän helposti ja tahattomasti lukkoon, vaikka poljinta ei painanut edes voimalla. Ensimmäisillä kerroilla ilmiö hieman yllätti, kunnes oppi annosteamaan jalkajarrun voimaa oikein kevyellä kengällä.

Pysäköitäessä hankaluuksia tuotti suurrehkon kääntösäteen lisäksi jousivoimalla itsestään ylös nouseva sivutuki, joka oli vielä sangen pystyssä. Ajokin kaatumisen sivutuen tahattoman nousun myötä hieman kaltevalle alustalle on enemmän kuin todennäköistä – pieni mutta harmittava suunnitteluvirhe?

Kokonaisuutena oivallinen aihio GT-pyöräksi, kun ketjuveto korvataan kardaanilla, levottomia ajo-ominaisuuksia rauhoitetaan esimerkiksi 18 tuuman etupyörällä, takajarruun saadaan enemmän tunnokuutta ja ajokkia hieman ketterämmäksi käsiteltäväksi myös pysäköitäessä niin kyllä se siitä...

TEKNIKKAA

Moottori: nelisylinterinen, nelitahtinen, öljy/ajoviimajäähdytteinen, poikittainen rivikone, iskutilavuus 1127 cm³, 78,0 x 59,0 mm, puristussuhde 10,0, teho 100 kW (135 hv)/9500 r/min, vääntömomentti 110 Nm (11,0 kpm)/7000 r/min, kaasutin 4 kpl Mikuni 34, digitaalinen sytytysjärjestelmä, DOHC, kaksi imu- ja pakovalvuri/sylinteri, sähkökäynnistys, viisi vaihdetta, märkä monilevykytkin, toisioveto ketjulla

Runko: alumiiniprofiilista valmistettu lateraali kehtorunko, edessä hydraulinen teleskooppi, joustoliike 140 mm, takana yksivaimentiminen Full Floater -jousitus, joustoliike 125 mm, edessä kaksi hydraulista levyjarrua, Ø 298 mm, takana hydraulinen levyjarru Ø 282 mm, renkaat 120-80 x 16/150-80 x 16

Mitat: pituus 2185 mm, leveys 765 mm, korkeus 1200-1290 mm, istuinkorkeus 795 mm, maavara 130 mm, akseliväli 1490 mm, polttoainesäiliö 21 l, kuivapaino 244 kg, paino ajokunnossa noin 250 kg

Maahantuoja: Oy Bensow Ab, Nimismiehenpelto 6, 02770 Espoo, puh. (90) 85951

Hinta: 73900 mk

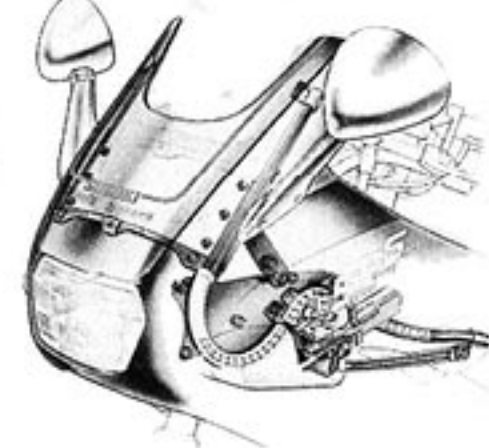
KIITÄMME

- Tehokasta moottoria
- Säädettävää tuulilasia
- Suorituskykyä

MOITIMME

- Itsestään ylösnousevaa sivutukea
- Matkustajan tiloja
- Ketjuvetoa
- Voimatonta jousitusta kuormattuna

80 VERTAILUPISTETTÄ



MOOTTORINOSTOISELLA tuulilasilla varustettu Suzukin kate on toimivan muotoinen ja takareunoistaan miellyttävästi pyörästetty. Näin se oli joukon ainoa, johon pitkäjalkainen ei kolhinut polviaan.