

MIKON

SKOOTTERILENTI



// Villieläinsafarille skoottevilla //

// Kulutusluvut vertailussa //

// Koeajossa Zero DS ja BMW C 650 GT //

Sponsored by

Kynämikko Oy

VALOKUVAAVA TOIMITTAJA HELSINGISSÄ

**Skoottereiden koeajojutut
nyt -75 % alennuksella!**

**Muiden kaksipyöräisten, autojen, kuorma-autojen,
työkoneiden ja veneiden esittelyt ja koeajojutut
-50 %!**

**Rakennusalan artikkelit ja projektijutut, sähkö- ja
LVI-tekniikkajutut, ohjelmisto- ja automaatioartikkelit
sekä yritysesittelyt
-25 % normihinnoista.**

Mikko Arvinen

vapaa toimittaja palveluksessanne

Kynämikko Oy

*Suomen freelance-journalistit ry:n ja
Tekniikan Journalistit Presstek ry:n jäsen*

Kynämikko Oy

www.kynamikko.fi

mikko@kynamikko.fi

040 575 7998

[Linkedin.com/in/mikko-arvinen](https://www.linkedin.com/in/mikko-arvinen)

Takkatie 27 B, 00370 Helsinki



Skootteriharrastukseni sai alkunsa 1990-luvun teini-vuosinani, kun isäni osti puolivahingossa tyylikkään punaisen Piaggio Primaveran.

Vanha, savuttava ja kohtalaisen meluista skootteri ei kuitenkaan vassannut hänen mielikuvaansa tyylikkäästä kaupunkiajoneuvosta, joten skootteri jäi pian vapaasti käytettäväkseni. Samalla huomasin, että valitsin skootterin lähes automaattisesti alleni oman enduropiikkini sijaan, sillä skootterilla ajelu oli vain niin paljon mukavampaa ja vaivattomampaa.

Tämän jälkeen kaksipyöräiset vaihtuivat vuosiksi autoihin, kunnes isäni hankki jälleen kerran spontaanisti Yamahan vanhan custom-pyörän. Hänellä Easy Rider -elämänvaihe kesti alkukesän ensimmäisten viikkojen ajan, mutta pian juhannuksen jälkeen sain ilokseni kuulla, ettei minun tarvitsekaan palauttaa muutamaksi päiväksi lainaamaani pyörää.

Vuosien tauon jälkeen oli taas upeaa päästä kaksipyöräisellä kesäisille mutkateille, mutta kaikessa kömpelydessään isompi moottoripyörä ei tuntunut sittenkään omalta jutulta. Tämän innoittamana päädyin kuitenkin ostamaan Kymcon 200-kuutioisen People-skootterin. Kymco oli ihan ok, mutta todellinen rakkaus isopyöräisiin skoottereihin minulla syntyi, kun pääsin testaamaan Hondan 300-kuutioista skootteria.

Honda SH 300i osoittautui lähes kaikin puolin niin uskomattoman hyväksi ja mukavaksi pyöräksi, että oli pakko ostaa. Honda kesti ilman mitään ongelmia 68 tkm, kunnes kannentiiviste olisi vaatinut kalliin remontin. Kävin testailemassa monia eri skoottereita ja moottoripyöriäkin, mutta koska upeaan Yamaha T-Max 500 -skootteriin ei ollut varaa, eikä mikään muu vaihtoehto tuntunut yhtä hyvältä ja mukavalta kuin vanha skootterini, niin ostin sitten toisen täsmälleen samanlaisen SH 300i:n vanhan tilalle.

Skootterimallin erinomaisuudesta kertoo, että se oli vuosia Italian myydyin skootteri. Ja tietävätkö italialaiset jotakin skoottereista? Asuuko paavi Roomassa?

Suomessa ajellaan keskimäärin todella suurilla ja tehokkailla moottoripyörillä. Isommat pyörät ovat tietenkin mukavia pidemmällä matkoilla, mutta Suomessa viranomaisen intohimoinen halu rankaista peltojenkin keskellä yksin ajelevaa motoristia suhteettomilla sanktioilla pienestäkin kaasukahvan nykäisystä vie ainakin minulta kaiken ilon tehokkaimmista pyöristä.



Tämä lehti on kooste parissa eri julkaisussa vuosien varrella julkaistuista skootterijutuistani. Selailin vanhoja lehtiä, ja tuli mieleen, että nyt voisi olla hyvä hetki julkaista verkossa kooste parhaista jutuista. Tai siis hyvä ja hyvä, viestintäalan yritykselläni menee suhdannekuopassa niin huonosti, että minulla on nyt aikaa puuhastella tällaista.

Mukavia lukuhetkiä ja hyviä ajoja kaikille!

Mikko Arvinen

MIKON SKOOTTERILEHTI

AINUTKERTAINEN VUOSIKERTA
Kansikuva Niina Kuosmanen

TOIMITTAJA/TAITTAJA
Mikko Arvinen

JULKAISIJA
Kynämikko Oy



Saariston Rengastie – skootterimatkailijan unelmareitti

Matkaoppaissa Turun ulkosaariston kiertävän Saariston Rengastien kiertämiseen kehoitetaan varaamaan aina vähintään kaksi päivää aikaa. Autolla ja polkupyörällä tämä kannattaa, mutta skootterilla lenkin heittää helposti yhdessäkin päivässä.

Mikko Arvinen,
teksti ja kuvat

Saariston rengastietä markkinoidaan automatkailuun hyvin sopivana polkupyöräilijöiden unelmareittinä. Todellisuudessa reitti ei sovi sen paremmin kummillekaan. Keskiavtoautolla kapeat pikkutiet eivät ole mitenkään erityisen nautittavia ajettavia, eikä tiiviisti asuttu, kesällä lapsia, pyöräilijöitä ja kotieläimiä vilisevä ympäristö sovi oikein kaahiluunkaan.

Valitettavasti tämä ei tietenkään tarkoita sitä, että kaikki autoilijat osaisivat ja malttaisivat kunnioittaa pyöräilijöitä kapeilla ja mutkaisilla teillä. Juuri mitään pyöräteitä saarilla ei ole, ja lautalla eräskin vanhempi pyöräilijäpariskunta valitteli useampiakin autoilijoiden aiheuttamia kauhunhetkiä. Myös lautat aiheuttavat tun-
tuvaan haasteen autoilijoille ja pyöräilijöille. Monilla

saarilla autoilijoiden on köröteltävä kiltisti letkassa lautalta toiselle, jotta oma paikka seuraavassa lauttajonossa varmistuu. Pyöräilijöille lauttojen ensisijainen aikatauluväli voi puolestaan tarkoittaa hyvinkin reipasta ja hikistä siirtymävauhtia.

Moottoroidulla kaksipyöräisellä mitään näitä ongelmia ei ole. Skootterikusi tuntee itseään harvoin yhtä etuoikeutetuksi, kuin silloin, kun lauttahenkilökuntaan kuuluva herasmies kävelee sadan auton letkan perälle, ja pyytää jonossa kiltisti vuoroon odotellutta skootterikusia siirtymään ystävällisesti jonon ohi laivaan kaksipyöräisille varattuun tilaan laivan etuosassa.

Eturivin paikoille on kuitenkin turha kiirehtiä. Lauttoja ei yleensä pystytä täyttämään niin täyteen, etteikö laivan takaosaan jäisi aina

muutaman skootterin mentävä kolo, mihin voi parkkeerata itsensä juuri ennen lautan lähtöä.

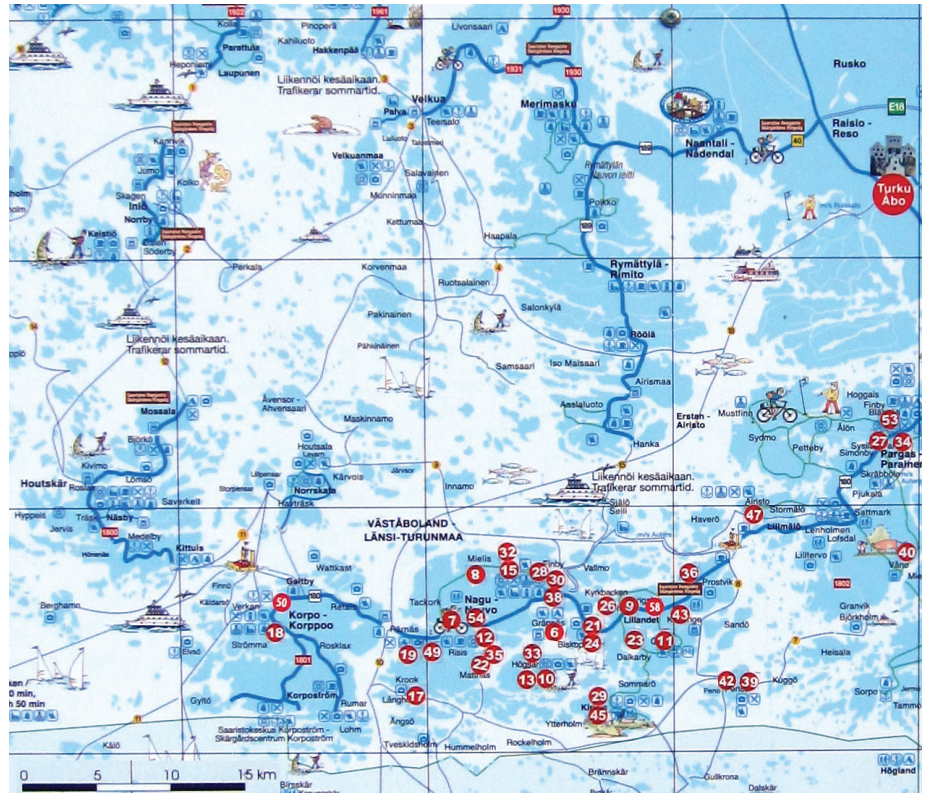
Lauttojen aikataulujen avulla eri saarilla käytettävissä oleva aika on helppo arvioida etukäteen. Kaikilla saarilla riittää runsaasti nähtävää, ja kesäaikaan myös ravintoloita, kahviloita ja muita palveluita on hyvin tarjolla ainakin kaikilla suurimmilla saarilla.

Reitin kiertää skootterilla ilman mitään kiirettä vajaassa kymmenessä tunnissa. Jos matkaan lähtee myöhemmin päivällä, kannattaa tarkistaa illan viimeisten lauttojen aikataulu tai varautua yöpymään matkalla jollakin mukavalla pienellä saarella.

www.saaristonrengastie.fi



Tyypillinen tilanne saaristotiellä.
Osa jonossa toista tuntia odotelleista autoista joutui jäämään odottelemaan seuraavaa, parin tunnin kuluttua lähtevää lauttaa, mutta skoottereita olisi mahtunut kyytiin vielä enemmänkin.



Paraisilta myötäpäivään lähdetessä Saariston Rengastie kiertää Nagusta Korppooseen, Houtskärstä Mossalaan ja Iniöstä takaisin mantereelle.



Pienet hiekkatiet ovat reitillä optiona.



Turun kaunein nähtävyys?



**BMW:n 260
kilon painon
huomaa
pysäköidessä,
mutta vauhtiin
päästyä suuren
massan voi
lähestulkoon
unohtaa.**

BMW C 650 GT

Kun kaupungin ruuhkat jäävät taakse ja edessä avautuu mukava pätkä kuivaa, mutkikasta asfalttitietä, paljastaa GT parhaat puolensa. Skootteri tuntuu tukevalta ja juuri sopivan painoiselta hieman nopeampaan ja määrätietoisempaan liikkumiseen, eikä ajettavuus jätä oikeastaan mitään toivomisen varaa.

Maantiellä GT on sanalla sanoen mukava, ja ajettavuus tekee oikeutta perinteiselle gran turismo -mallinimelle. Leppoisan pysty ajoasento ja leveä ohjaustanko eivät varsinaisesti kannusta kaahailuun ja kallisteluun, mutta kuten odottaa sopii, on BMW skoottereista puhuttaessa tarvittaessa yksi maailman nopeimmista mutkatien nielijöistä. Mittarin neula nousee heittämällä kahdeksastakymppiä sataankahteenkymppiin, mutta onneksi tuplalevyjarrut ja ABS:t pitävät huolta hidastumisesta. Skootterin 0-100 km/h kiihtyvyydeksi luvataan 7,5 sekunttia ja huippunopeudeksi 175 km/h.

Maantiellä moottorin äänet hukuvat tuulen kohinaan, eikä moottorin ääni ole tasakaasulla muutenkaan erityisen ärsyttävä. Sen sijaan hitaasti matelevassa ruuhkaliikenteessä BMW:llä on lähes noloa liikkuu, sillä kun BMW:n variaattori ei reagoi erityisen herkästi kaasuu, on kaasukahva nykäistävä muutama sekunnin/matelumetrin välein puolen sekunnin ajaksi lähes puoli-väliin auki, jotta vauhti ei kokonaan pysähtyisi. Tämä ei sinänsä ole erityisen vaikeaa, heräämisen jälkeen BMW:n variaattori ottaa mukavan pehmeästi kiinni, mutta pahimmillaan touhu kuulostaa juuri siltä, kuin hermostunut BMW-kuski nykisi turhautuneena kaasukahvaa huvikseen edes takaisin.

Variaattorin pehmeätkö tartunta vie suurimman riemun liikennevalolähdöistä. Vauhtiin päästyä kiihtyvyyttä kyllä riittää, mutta ensimmäisen sekunnin venyminen saattaa ratkaista liikennevalojen välisen skaban Audi-kuskin eduksi.

Vastaavasti pehmeästi toimivan variaattorin ehdottomana etuna on, että se myös irrottaa vedon kevyesti, eikä kaasuhanan hellittäminen aiheuta kummoistakaan moottorijarrutusta, vaan skootteri rullaa kevyesti eteenpäin, eikä meno muutu missään vaiheessa liian kulmikkaaksi. Kukaan ”oikea motoristi” ei ymmärrä edellistä kommenttia variaattoriskootterista puhuttaessa, mutta esimerkiksi Yamaha T-Maxin tiukempi variaattori pakottaa kuljetajan olemaan paljon herkempänä kaasukahvan asennon suhteen.

Perusvarusteilla GT on suorastaan erinomainen, suhteellisen arvokas maksiskootteri, mutta vasta lisävarusteina myytävät kahvan- ja penkinlämmittimet, matkustajan selkänojalla varustettu tilava satulalaukku ja navigaattori nostavat niin hinnan kuin mukavuudenkin premium-luokkaan. Valitettavasti viileällä kelillä tasakaasulla ajaessa virtaa ei tuntunut riittävän sekä kahvanlämmittimien että kuljetta-



Millintarkalla sijoittelulla penkin alle mahtuu kaksi kypärää. Tavaratila on valaistu minuutin ajan virran katkaisusta.



Selkeä, jopa ajohanskoilla käytettävä navigaattori kuuluu arvokkaaseen varustepakettiin.



Matkustajalla on oma penkinlämmittimen säädin. Arjen pientä luksusta.

jan ja matkustajan penkinlämmittimien ollessa saman aikaisesti päällä. Sen sijaan nopeampi kiihdytys sai takapuolen ja näpit lämpiämään kertaheitolla vähän liiaksikin, mikä opetti asettamaan lämmittimien kytkimet matalampaan asentoon.

Skooterin yksi hienoimmista vakiovarusteista on sähköinen jalkajarru, mikä lukitsee takarenaan automaattisesti kun seisontatuen painaa maahan. Varsinkin mäkeen pysäköidessä tämä on kerrassaan erinomainen, turvallisuutta lisäävä varuste painavassa skootterissa.



Takaapäin katsottuna BMW:n olemus on varsin moottoripyörämainen. Matkustaja istuu korkealla kuskin ja tuulilasin yläpuolella, joten ajoviima ohjautuu suoraan kypärään.



Tuulilasi nousee ja laskee sähköisesti reilut parikymmentä senttiä. Valitettavasti systeemi vaikuttaa hieman huterasti toteutetulta. Suuremmassa nopeudessa tuulilasi tärisee selvästi havaittavasti.

Plussat ja miinukset

- + Suorituskyky
- + Ajettavuus maantiellä
- + Sähköinen seisontajarru
- + Reilu tavaratila
- + Pehmeä moottorijarrutus
- + Renkaiden ilmanpainemittari (lis.)
- + Lämpömittari
- + Virran ulosotto
- + Penkinlämmitin (lisävaruste)
- + Moitteeton penkki ja ajoasento
- Kovaääninen moottori
- Huterat tuulilasi
- Kiihtyvyys paikalta lähdettäessä
- Eteneminen hitaissa nopeuksissa
- Pysäköinnin raskaus
- Muotoiluosaston suunnittelemat peilit (huonompiakin on toki nähty)



Vm. 2012

Moottori: 2 syl, 4-tahti, 647 cm³
 Teho: 60 hv/7 500 r/min
 Vääntö: 66 Nm/6 000 r/min
 Huippunopeus: n. 175 km/h (ei mit.)
 Akselivali: 1 591 mm
 Istuinkorkeus: 780 mm
 Paino: 261 kg
 Polttoainesäiliö: 16 l
 Mitattu kulutus: 4,2-7,5 l/100 km
 Renkaat: 120/70-15" etu, 160/60-15" taka
 Jarrut: ABS-vakiona, 270 mm levyjarrut, edessä kaksi levyä
 Värät: viin.punainen, musta, hopea



Honda PCX 125



Hondan 125-kuutioisen PCX-mallin Idling Stop -käynnistysautomaatiikka toimii niin hienosti ja vaivattomasti, että vastaavaa järjestelmää toivoisi kaikkiin maailman skoottereihin.

Stand by eli seiso hiljaa paikoillasi ja ole valmiina lähtöön.

Honda esitteli vuonna 2010 starttiautomaatiikalla varustetun 125-kuutioisen PCX-mallin. Japanissa ensimmäinen stop ja start -automaatiikalla varustettu skootteri esiteltiin jo vuonna 2001, mutta Eurooppaan tekniikka rantautui vasta kymmenen vuotta myöhemmin.

Toistaiseksi starttiautomaatiikan saa vain PCX-malliin, sekä joihinkin maailmalla myytäviin Hondan moposkoottereihin. Tämä on harmi, sillä Hondan Idling Stop -sammutus- ja käynnistysautomaatiikka toimii niin upean hienosti, että vastaavan järjestelmän toivoisi yleistyvän välittömästi kaikissa maailman skoottereissa.

Liikennevaloihin pysähtyessä moottori sammuu automaattisesti kolmen sekunnin odottelun ja jarrun pohjassa pitämisen jälkeen, minkä jälkeen paikalla kelpaa istua hiljaa ja kuunnella liikenteen ääniä ja ehkä jopa linnunlaulua. Moottorin ollessa sammuksissa penkki ei tärisä, eivätkä pakokaasut haise.

Liikkeellelähtöön ei tarvitse kiinnittää mitään huomioita, sillä moottori käynnistyy samalla sekunnin puolikkaalla kun kaasuhanaan ehtii koskea ja liikkeellelähtö tapahtuu täydellisen pehmeästi ilman pienintäkään nikottelua.

Hondan starttiautomaatiikan voi kääntää kytkimestä myös pois käytöstä, mutta tämä on täysin turhaa, koska liikkeellelähtö tapahtuu täsmälleen yhtä nopeasti riippumatta siitä, onko moottori valmiiksi käynnissä vai ei, eikä automaatiikka anna akun varaustilan tippua liian alhaiseksi.

Kylmällä moottorilla starttiautomaatiikka ei toimi, mutta koeajoaamun 14 asteen lämpötilassa skootterilla ei tarvinnut ajaa kuin reilun kilometrin matka, minkä jälkeen automaatiikka katsoi moottorin lämpötilan riittävän pysäytysautomaatiikan käyttöön. Hondan mukaan jäähdytysnesteen lämpötilan tulee olla tuolloin vähintään 60 astetta. Skootterin starttiautomaatiikka tuntuu toimivan jopa paremmin kuin

monien autojen vastaavat järjestelmät. Useimmissa autoissa moottorin uudelleenikäynnistyksen kuulee ja huomaa selvästi, ja myös liikkeellelähtö voi tapahtua hienoisella viiveellä, mutta PCX:ssä mitään näitä ongelmia ei ole. Viileämmällä kelillä autoissa pysäytysautomaatiikka hidastaa myös auton lämpenemistä ja kuumalla kelillä ilmastointilaitteen teho saattaa heiketä, mutta skootterilla näitäkään ongelmia ei ole.

Koska myösakun latausvirran riittävyys ei ole skoottereissa yleensä mikään ongelma, voikin kysyä, miksei Honda ja mikseivät kaikki muutkin valmistajat voisi lisätä pysäytysautomaatiikkaa välittömästi kaikkiin valmistamiinsa skoottereihin? Syyt löytyvät ainakin tekniikan monimutkaisuudesta ja lisähinnasta. PCX:ssä on esimerkiksi tavallista suurempi, yhdistetty starttimoottori ja laturi ("ACG starter"), erikseen kehitetty polttoaineensuihkutusjärjestelmä sekä moottorin lämpötilan, akun varauksen, kaasun asennon, jarrun sekä kuljettajan penkillä istumisen varmistavat sensorit.

Ajossa kevyt ja matala Honda tarjoaa mukavan leppoisaa lowrider-meininkiä. Pehmeästä satulasta löytää helposti mukavan ajoasennon ja avarassa jalkatilassa jaloille voi valita lähes minkäläisen asennon hyvänsä. Vauhti kannattaa pitää suhteellisen maltillisena, sillä polttoainetaloudellisuuteen tähdätään myös tavallista kapeammilla ja kovemmilla renkailla. Kuivalla tiellä renkailla pärjää, mutta märällä asfaltilla tarvittaisiin ehdottomasti enemmän pitoa.

Takarenkaan rumpujarrua katsoessa tulee mieleen, että muun tekniikan ollessa kallista jostakin muusta on pitänyt vastaavasti säästää. Jos PCX ei tehnyt kokonaisuudessaan valtaisa vaikutusta, niin pysäytysautomaatti teki. Oma SH 300 -skootterini menee vaihtoon heti kun Honda saa rakennettua yhtä hyvin toimivan järjestelmän myös suurempiin skoottereihinsa.



Honda PCX 125 vm. 2012

Moottori: 125-kuutioinen nestejäähdytteinen 4-tahtimoottori
Teho: 11,3 hv
Vääntö: 11,5 Nm
Luvattu kulutus: 1,8 l/100 km
Mitattu kulutus: 2,9 l/100 km
Renkaat: edessä 90/90-14, takana 100/90-14
Istuinkorkeus: 761 mm
Akseliväli: 1 305 mm
Paino ajokunnossa: 124 kg

Mikko Arvinen, teksti ja kuvat



BMW valmisti 1950-luvun alkupuolella muutaman skootteriprototyypin R10-nimellä.

Ensimmäiset maininnat skootterin rakentamisajatuksista löytyvät BMW:n arkistoista vuodelta 1947. Ensimmäinen R10:n ajokelpoinen prototyyppi valmistui vuonna 1953. Skootterin 175-kuutioinen nelitahtimootteri tuotti 8 hevosvoimaa. Jo tuohon aikaan BMW:llä arvostettiin kuitenkin tehokkaampia moottoreita, joten seuraavana vuonna prototyyppiin istutettiin 197-kuutioinen, 12-hevosvoimainen moottori paremman suorituskyvyn varmistamiseksi.

Kolmivaihteisella vaihteistolla ja BMW:n suosimalla kardaanivedolla varustettua skootteria ei kuitenkaan otettu koskaan sarjatuotantoon. Kaksipöräisten puolella kysyntä näytti kääntyvän Saksassa sittenkin tehokkaampiin moottoripyöriin, eikä taloudellisista vaikeuksista kärsineellä yhtiöllä ollut varaa tuotekehitys- ja tuotantoresurssien liialliseen hajauttamiseen. Osaltaan skoottereista luopumiseen saattoi vaikuttaa myös BMW:n päätös alkaa valmistaa lisenssillä alunperin italialaisia Iseta-kääpiöautoja vuonna 1955.



BMW valmisti katollisia C1-skoottereita vuosien 2000–2003 välillä yhteensä noin 30 000 kappaletta. Erään teorian mukaan valmistus lopetettiin, koska aika ei ollut vielä kypsä näin radikaalille ratkaisulle. Toisen teorian mukaan korkea painopiste ja kuljettajan sitominen turvavöillä penkkiin kiinni tekivät skootterin ajettavuudesta ja hallittavuudesta niin surkeaa ja vaikeaa, ettei ketään huvittanut ajaa niillä enää ensi-innostuksen jälkeen.

Teksti Mikko Arvinen saksankielisen Wikipedian mukaan. Kuvat Th-Photos ja Túrello, Wikimedia Commons.



Mikko Arvinen, teksti ja uudet kuvat.
Vanhat kuvat Piaggion museo.



Jokaisen tosiuskovaisen Vespa-harrastajan pitää tehdä kerran elämässään harras pyhiinvaellusmatka Pontederan Vespa-museoon.

Jos Italiassa, Pisan itäpuolella, löytää tiensä vajaan 30 000 asukkaan Pontederan, ei Piaggion tehtaita voi olla löytämättä, sillä käytännössä puolet kaupungista on vanhaa tehdasaluetta.

Rinaldo Piaggion (1864-1938) perustaman tehdaskonsernin juuret juontavat kuitenkin Genovaan ja telakkateollisuuteen. Piaggion museon näyttävästä Vespa-kokoelmasta on kerrottu monissa paikoissa jo niin paljon, että keskitytään vaihteeksi tähän yhtiön historiallisempaan puoleen. 1910- ja -20-luvuilla yhtiön tuotanto laajeni vetureiden ja lentokoneiden valmistukseen. Pontederan yhtiö kotiutui vuonna 1924, jolloin yhtiö osti nykyisten skootteritehtaiden paikalla sijainneen, maatalouskoneiden valmistukseen erikoistuneen Costruzione meccaniche nazionali, ja laajensi tehtaiden toimintaa lentokoneiden moottoreiden valmistukseen.

Sijointus kannatti hetkellisesti, sillä 1940-luvun alkupuolella akselivalloilla riitti sattuneista syistä runsaasti kysyntää esimerkiksi Piaggion P.119 -hävittäjille ja nelimoottorisille P.108 -pommituksille. Tämä ilo jäi

kuitenkin lyhytaikaiseksi, sillä liittoutuneet pommittivat italialaisen sotateollisuuden käytännössä maan tasalle syksyn 1943 maihinnousussa.

Vespojen lisäksi Piaggion museossa esitellään siis laajasta yhtiön muuta historiaa, mutta pääpaino on tietenkin Vespoissa. Maailman ensimmäinen Vespa, vuonna 1943 esitelty MP5 Paperino on kunniapaikalla keskellä museota. Tämä noin sadan kappaleen sarjana valmistettu, 98-kuutiainen Moto Piaggio no. 5 on jopa hämmästyttävän pienikokoinen jopa viereiseen, vuoden 1945 MP 6:een verrattuna. Museovespat on järjestetty kauniiseen riviin ikäjärjestyksessä. Paperinoa ja MP6:ta

seuraavat punaiset Vespa 98 Corsa ja 98 Ciruito sekä monet muut upeat 1940-luvun ja 1950-luvun alun mallit. Aikakauden tunnelmaan pääsee myös vanhojen mainosten ja upeiden elokuvajulisteiden kautta.

Pontederan pääsee junalla Pisan ja Milanon lentokentältä, mutta Italiassa autojen vuokraus on edullista. Ajamisesta tykkääville italialainen liikenne on rentouttava ja vapauttava kokemus, kun nopeusrajoitukset mielletään pääasiassa suosituksiksi, eikä teiden varsilla näy liiaksi virkaintoista valvontaa. Museon tunnelmaan pääsee myös sen hienoilla, osoitteesta Museopiaggio.it löytyvillä nettisivuilla.





Museoksi muutetussa vanhassa tehdashallissa ei ole koskaan valmistettu skoottereita vaan lentokoneita. Vieressä sijaitseva skoottereiden yhä käytössä oleva kokoonpanorakennus on arkkitehtonisesti kuitenkin täsmälleen samanlainen kuin museo. Pommikoneiden valmistus päättyi, kun liittoutuneet pommittivat tehtaan lähestulkoon maan tasalle II maailmansodan loppumetreillä.



Täällä ne tehdään

Kuva Piaggio Group



Erilaiset Vespat, Apriliat ja Gileran tehokkaat maksiskootterit syntyvät kaikki samassa Piaggion tehtaiden suuressa kokoonpanohallissa Italian Pontederassa. Kuuden rinnakkaisen kokoonpanolinjan pituus on noin 300 metriä, ja jokaisella linjalla työskentelee kerralla noin 40 työntekijää. Ensiksi skoottereiden rungot tulevat automatisoitua, tehdashallin katonrajassa risteilevää kuljetuslinjaa pitkin maalaamosta kokoonpanolinjan päähän, mistä ne nostetaan kokoonpanoalustoille. Kaikki runkoon liitettävät osat, kuten moottori, jarrut ja voimansiirto, on koottu mahdollisimman valmiiksi omissa halleissa. Vespat valmistuvat linjalta muutamassa tunnissa. Kokoonpanon aluksi jokainen

skootteri saa kylkeensä tarkastuslistan, mihin mahdolliset ongelmat kirjataan. Virheitä ei korjata linjalla, vaan "maanantaikappaleet" siirretään linjojen perässä odottavalle spesialistialueelle, missä mekaanikot korjaavat viat ja pyrkivät selvittämään, mistä ne alunperin tulivat. Varsinkin Vespojen maalipinta käydään tarkasti läpi, sillä laatumerkin tuotteiden halutaan lähtevän tehtaalta maailmalle täysin virheetöminä. Kerralla tuotantolinjalta valmistuu yhdelle myyntialueelle meneviä skoottereita, sillä eri maiden säännöksissä on esimerkiksi vilkkujen väreihin liittyviä eroja. Vierailumme aikana tuotantolinjalta valmistui 300-kuutioisia GTV-Vespoja Singaporeen ja Taiwaniin lähettäväksi.



Aprilia SR Max



Nimi Aprilia ja SR Maxin ulkomuoto ja racing-väritys luovat odotuksia jollakin tapaa sporttisesta kulkuvälineestä. Kokoluokassaan erinomainen ajettavuus tuo katetta ajatukselle.

Käynnistysnapin painalluksen jälkeen Aprilia SR Maxin 278-kuutioisensenttien moottorin ääritärinät välittyvät tyhjäkäynnillä hieman turhan havaittavasti penkkiin, mutta matalilla kierroksilla liikkeelle lähdettäessä moottori herää upean tasaiseen hurinaan. Koneen käyntiäänä on lähes uskomattoman hiljainen.

Korkeammilla kierroksilla desibelejä tulee reilusti lisää ja myös käyntiäänä muuttuu selvästi raaemman kuuloiseksi. Äänestä päätellen koneesta voisi kuvitella löytyvät myös tehoa, mutta tämä on valitettavasti hieman turha toive. Suorituskyky riittää sinänsä hyvin kaikkiin normaaleihin tilanteisiin, mutta luokkansa nopeimpia skoottereita Aprilia ei ole. Suomessa Aprilia-

an maahantuoja ei ilmoita lainkaan skootterin tehoa, ja syy tähän on helppo veikata; kansainvälisissä lähteissä mainittu 21,7 hevosvoiman teho ei ole tänä päivänä enää mitenkään erityisen mairitteleva luku 300-kuutioisten skoottereiden luokassa. Osaltaan suorituskykyyn vaikuttaa myös yllättävänkin suuri 206 kilon kuivapaino, mikä on lähes 50 kiloa vastaavantehoisen Vespa 300 GTS:n painoa enemmän.

Hienoisen tehottomuuden vastapainoksi Aprilia osoittautui kiitettävän taloudelliseksi ja suorastaan upeaksi ajettavaksi kaikissa vastaantulleissa olosuhteissa. Ajettavuus säilyy vakaina myös reilun 120 km/h:n huippunopeudessa ja leveähköt renkaat tuntuivat toimivan hyvin myös muutaman kilometrin soratiepätkällä. Mutkiin



Aprilialla uskaltaa ajaa selvästi nopeammin kuin monilla muilla skoottereilla, eli jotakin maineikkaan kisatallin insinöörit ja suunnittelijat osaavat selvästi tehdä oikein. Suurimman vaikutuksen Aprilia teki mukulakivetyksellä ajaessa, saattaa nimittäin olla, etten ole koskaan ajanut yhtä mukavasti presidentin linnan ohi millään muulla kaksipyöräisellä. Ajettavuudesta sporttista tunnelmaa



Umpisurkea mittaristo

Aprilian mittaristo on surkein ikinä missään laitteessa näkemäni. Kauas eteen sijoitetusta, pienestä nopeusmittarista ei erota juuri mitään, koska numerot ovat pieniä, niiden välit ovat täynnä turhia viivoja, ja kaiken huipuksi numeroiden ja turhien viivojen kanssa lähes samanvärisen mittarin neula on erittäin kapea. Myös mittarivirhe on hävyttömän suuri. Tavallisten kuorma-autojen perässä ajaessa mittarin saattoi juuri ja juuri erottaa näyttävän n. 105 km/h nopeutta. Kierroslukumittari – millä nyt ei variaattoriskootterissa tee sinänsä juuri mitään – on hieman selkeämpi, mutta kaasutelllessa neula pomppii levottomasti ylös alas.

Mittaristoon kuuluva digitaalimittarin selkeästi näkyviin suurempiin numeroihin saa näkyviin esimerkiksi akun latausjännitteen ja keskituntinopeuden, mutta kelloa ja kilometri-/trippimittaria joutuu tihrustamaan alarivin pienistä numeroista. Yllä olevassa kuvassa luku 13,1 kertoo aina hyödyllisen tiedon akun varausjännitteestä ja kellonaika ”näky” tämän alapuolella.



Penkin alle mahtuu juuri ja juuri täysikokoinen kypärä. Valo syttyy asiallisesti aina kun penkin nostaa ylös.

syö levymäinen jalkatila, joka ei tarjoa jaloille sopivaa tukea oikeastaan missään asennossa. Myös penkillä on hyvin tilaa liikutella takalistoa edes takaisin, mikä on tietenkin hyvä asia leppoisammin kruisaillessa ja isoimmille kuljettajille, mutta yhtään vauhdikkaammassa ajossa tukea kaipaisi kuitenkin enemmän. 81,5 sentin istuinkorkeus on hie-



Jaloille on mukavasti tilaa, mutta tilan kapeneminen takaosasta vaikeuttaa tukevan ajoasennon löytämistä.

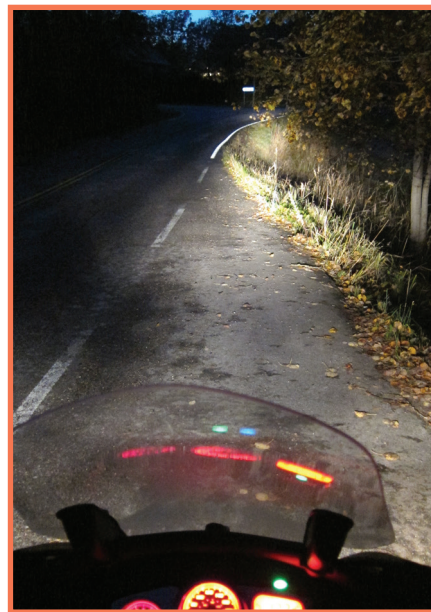
man korkea lyhyimmille kuljettajille. Matalilla kierroksilla hiljainen ja taloudellinen moottori toimii mainiosti, mutta tehoa saisi olla tietenkin kymmenen hevosvoimaa enemmänkin.

Mikko Arvinen, teksti ja kuvat



Moottorin yläpuolella olevat sähköjohdot ovat varsin suojaamattomina esillä.

Syyspimeillä testattu lampujen valoteho on kohtalainen, mutta runkoon kääntymättömästi sijoitettu valaisin ei ole koskaan ihanteellinen ratkaisu kuljettajan nenän ja kahvojen osoittaessa tiukemmissa mutkissa ja käännöksissä valokeilan kanssa eri suuntaan.



Aprilia SR MAX vm. 2012

Moottori: 1 syl, 4-tahti, 278 cm³
 Teho: ei ilmoitettu (n. 22 hv)
 Vääntö: ei ilmoitettu (n. 23 Nm)
 Jäähdytys: neste
 Käynnistys: sähkö
 Pituus: 2 110 mm
 Leveys: 780 mm
 Akseliväli: 1 515 mm
 Istuinkorkeus: 815 mm
 Kuivapaino: 206 kg
 Polttoainesäiliö: 15,5 l
 Mitattu kulutus: 3,2 l/100 km
 Eturengas: 120/70-15”
 Takarengas: 140/60-14”
 Jarrut: levy, etu 260 mm, taka 240
 Väri: punamusta



Vespalla Amerikan malliin

<=
Amerikkalaisena
hienoutena
Vespan satulan
alta löytyi tarra,
missä kiellettiin
elävien eläinten
kuljettaminen
tavaratilassa.

Eaglerider =>
Rent a Vespa

Keskiverto amerikkalainen motoristi rakastaa ajella 350 kiloa painavalla Harley Davidsonilla cowboy-buutsit jalassa, mutta sivistyksen valopilkkuakin löytyy. Vanhojen hippien San Franciscossa Vespat ovat suhteellisen yleinen näky liikenteessä.

Vuokraskootterin löytäminen ei ole Yhdysvalloissa helppoa, mutta vapaassa markkinataloudessa kaikki on onneksi mahdollista. Yhdysvalloissa vastaan tulevien pick-upien määrä on kuitenkin suoraan verrannollinen vastaan tulevien skoottereiden määrään.

Esimerkiksi San Franciscossa ajetaan selvästi pienemmillä autoilla kuin ympäröivissä maakunnissa, ja myös Vespoja näkyy kaupungin mäkisillä kaduilla jopa suhteellisen paljon. Pieni kaksipyöräinen onkin kuin kotonaan kaupungin

suhteellisen ahtailla kaduilla ja kujilla. San Franciscon kaupunki on rakennettu suuren mäen päälle ja ympärille, ja monet kaupungin tiet ovat juuri niin jyrkkiä, kuin miltä ne vanhoissa poliisisarjoissa näyttävätkin. 250-kuutiainen Vespa suoriutui nousuista ja laskuista kuitenkin ilman minkäänlaisia ongelmia. Siinä missä vuokratulla tila-auton rotiskolla suorastaan hirvitti pysähtyä keskellä jyrkimpiä mäkiä oleviin risteyskohtiin, oli Vespalla suorastaan riemukasta lasketella menemään.

Jos Roomassa kuuluu ajaa Vespalla Colosseumin ympäri(stössä), pitää San Franciscossa tietenkä ylittää Golden





Amerikassa rakastetaan vauhtia ja tehokkuutta. Niin kauan kuin ajat liikenteessä vähintään muiden vauhtia, ei sinulle tule yleensä ongelmia.

Gate -silta. Pienessä tiikusateessa, 14 asteen lämpötilassa ja tuulessa (ympä-
röivät merialueet ja kylmät merivirrat
tekevät Pohjois-Kaliforniasta keski-
määrinkin yllättävän viileän paikan)
tämä ei kuitenkaan ollut erityisen
miellyttävä kokemus. Lähes kolme
kilometriä pitkän sillan kansi on yli
60 metrin korkeudella merenpinnas-
ta ja sillan keskivaiheilla tuuli tuntui
puhaltavan jo lähestulkoon myrskylu-
kemissa.

Kuusikaistaisella sillalla on virallisesti
45 mailin (72 km/h) nopeusrajoitus,
mutta tämä ei tuntunut häiritsevän
ketään nopeuksien noustessa reilus-
ti 100 km/h:n paremmalle puolelle.
Hetken aikaa meno ehti jo melkein
hivittää, mutta onneksi eteen siunau-
tui pian muita hitaammin liikkunut
jakeluauto, minkä imuun oli turvallis-
ta jättäytyä.

Yhdysvalloissa, tai ainakin maan
länsirannikolla, liikenne perustuu
suhteellisen tiukkoihin määräyksiin.
Jokaisella on tiellä oma, yleensä var-
sin leveillä viivoilla selkeästi merkitty
paikkansa, ja erilaiset, usein tiehenkin
maalatut kiellot ja määräykset ympä-
röivät kuljettajia.

Hienoisen joustavuuden puutetta lu-
kuun ottamatta amerikkalaisten suh-
teellisen vauhdikas ajotapa muistuttaa
saksalaista liikennekäyttäytymistä,
eikä näin ollen sovi esimerkiksi rans-
kalaisen tai italialaisen liikennekult-

tuurin ystäville. Panssarivaunun kokoi-
sen katumaasturin eteen on turha ajaa
vilkuttelemaan ja hymyilemään.

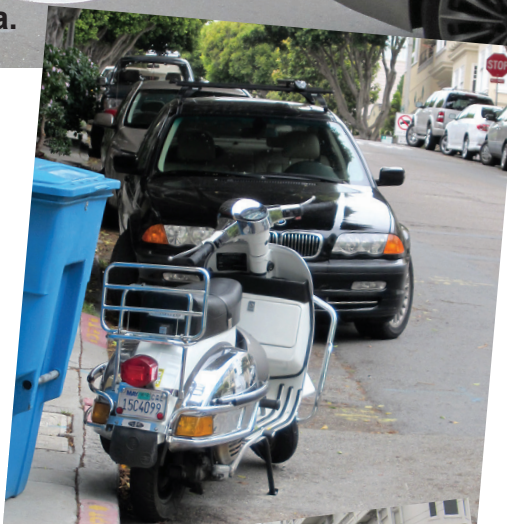
Toisaalta Vespa tuntui herättävän ame-
rikkalaisissa katumaasturikuskeissa
sopivasti myös pientä hämmennystä.
Tyyliin ”ei noin pienen laitteen päälle
kehtaa ajaa”.

Rajallisten empiiristen havaintojeni
mukaan Vespa tuntuu olevan ameri-
kkalaisille skootterin synonyymi. Jos-
tain syystä maksiskootterit eivät näytä
rantautuneen vielä Atlantin toiselle
puolelle, vaikka nojatuolimaisten, auto-
maattivaihteisten laitteiden luulisi sopi-
van heille paremmin kuin kenellekään
muulle. Oikeanpuoleisen kuvan Honda
Silverwing taisi olla kuitenkin ainoa
koko reissun aikana bongattu suurempi
skootteri.

Bensiinigallona (3,79 litraa) maksaa
jenkeissä vajaat 4,5 dollaria eli noin 3,5
euroa. Myös Vespan 70 dollarin päivä-
vuokra tuntui varsin
kohtuulliselta.

**Teksti Mikko
Arvinen**

**Kuvat Mikko
Arvinen ja Niina
Kuosmanen**





Sähköisen Zero DS:n ominaisuudet riittävät hyvin 500-kuutioisten peruspyörien rinnalle, mutta nopeassa ajossa käyttösäteen rajat tulevat nopeasti vastaan.

Maailman suurimpiin sähkömoottoripyörävalmistajiin kuuluva kalifornialainen Zero Motorcycles Inc. on perustettu vuonna 2006. Nyt koeajetun Zero DS:n ensimmäinen malli esiteltiin vuonna 2010, mutta pyörä uudistettiin suurelta osin vuonna 2013. Suomeen Zeron sähkömoottoripyöriä on tuotu vuodesta 2016 alkaen.

Zeron mallisto jakautuu S-sarjan naku-pyöriin, SR-katupyöriin ja DS-katueduroihin. Koeajetun Zero DS:n kestopagneettimoottorin 40 kilowatin tehon luvataan riittävän 5,2 sekunnin kiihdytykseen 0-100 km/h, mutta perstuntumalla todellinen luku tuntui olevan lähempänä kuutta sekuntia. Moottoripyörämaailmassa tämä ei ole mikään ihmeellinen suoritus, mutta vastaavasti pyörä kiihtyy hienosti, ehkä noin kolmessa sekunnissa, kahdeksastakymppistä 120 km/h nopeuteen.

Zeron – ja monien muidenkin sähköajoneuvojen – mukavin piirre on täysin portaaton voimansiirto. Pyörä lähtee höyhenen kevyesti liikkeelle virtakahvan kevyellä kääntämisellä,

ja kun vauhtia tai kiihtyvyyttä haluaa lisää, tulee teho todella tasaisesti käyttöön. Erityisesti kaupunkiajossa osaa arvostaa DS:n pehmeästi toimivaa hihnavettoa.

D-sarjan mallit sopivat katuenduroista pitäville, mutta asfalttitien mutkissa korkeahko jousitus tuntui korostavan suotta pyörän muutenkin suhteellisen korkeaa painopistettä. Tiukemmissa jarrutuksissa pehmeäkö etujousitus painui allekirjoittaneen makuun turhan helposti alas 17,8 sentin joustovaralla, mutta lukkiutumattomat jarrut huolehtivat kuitenkin hyvin hidastumisesta. Akkuja lataava jarrutusenergian talteenotto toimii sekä moottorijarrutuksessa että varsinaisessa jarrutuksessa. Etujarru toimii tavalliseen tapaan kädellä ja takajarru jalkapolkimella.

Moottoritienopeuksissa katteettomalla pyörällä jaksaa ajaa muutaman kymmenen kilometriä, mutta käytännössä tämä ei ole ongelma, sillä 120 km/h nopeus vaatii pyörältä niin paljon tehoa, että maantieajoon luvattu 113 kilometrin käyttösäde tippuu puoleen tai allekin. Vastaavasti kaupunkiajossa DS:lle luvataan parhaimmillaan jopa



DS:n 83 sentin istumakorkeus on hieman korkea alle 180 senttisille kuljettajille.



Latauksen aikana Zero näyttää myös latauksen kestoajan.

237 kilometrin toimintasäde. Zeron katupyörä SR on varustettu samalla 13,0 kWh akulla kuin katuenduromainen DS, mutta paremman ilmanvastusker-toimen ansiosta katupyörän akun luvataan riittävän maantiellä 130 kilometrin ajoon. Zerot voi ladata tavallisesta pistorasiasista.

Mitenkään täysin äänetön Zero ei ole, vaan ajossa kuuluu kaikenlaista pientä surinaa ja vinkumistakin. Tavallisiin moottoripyöriin verrattuna hiljaisiin ääniin tottuu kuitenkin nopeasti, ja yli 60 km/h nopeuksissa äänet peittyvät tuulen suhinoiden alle.

Zerot ja muut sähkömoottoripyörät ovat vielä toisaiseksi suhteellisen arvokkaita, mutta sähkö on varmasti tulevaisuutta moottoripyöräilyssäkin.

Zero DS vm. 2016

Teho: 40 kW

Vääntö: 92 Nm

Käyttösäde: Maantiellä 113 km, kaupungissa 237 km

Huippunopeus: 153 km/h

Kiihtyvyys 0-100 km/h: 5,2 s

Paino: 187 kg

BMW:n värinen skootteri



Mikko Arvinen, teksti ja kuva

BMW C400 sopii parhaiten rantabulevardeilla kruisailuun. Vuokrasin skootterin Espanjan Aurinkorannikolta ja ajelin esimerkiksi kuvan Gibraltarille.

BMW:n ja Kymcon yhdessä suunnittelema BMW C400 X -skootteri tuntuu enemmän Kymcolta kuin BMW:ltä.

BMW:n mukaan sen C400-sarjan skootterit perustuvat pitkälti Kymcon skoottereiden rakenteeseen ja tekniikkaan, mutta ne on viimeistely BMW:n omien laatustandardien mukaisesti.

Itse en valitettavasti löytänyt skootterista muutaman sadan kilometrin matkalla mitään ratkaisevia eroja edullisempiin Kymcoihin verrattuna. Valitettavasti, sillä odotin skootterilta todella paljon enemmän BMW:n upean C650-skootterin koeajon jälkeen.

C400 X ei ole mitenkään erityisen sporttinen ajettava. Suoralla, tasaisella tiellä sillä uskaltaa ajaa reilun sadan kilometrin tuntivauhtia, mutta mut-

kien ja kuoppien lähestyessä nopeutta haluaa vaistomaisesti pudottaa, sillä skootterin ajettavuus ei herätä mitenkään valtaisa luottamusta. Toki jo leppoisan mukava ajoasentokin kertoo, että skootteri on suunniteltu ennen kaikkea leppoisaa kruisailua silmällä pitäen, mutta silti ohjausgeometriassa jokin asia tuntuu olevan jos ei nyt ihan pielessä, niin ainakin BMW:n moottoripyörien ajettavuutta koskevien standardien vastaisesti.

Kymcon valmistama moottori on onneksi varsin pirteä. Skootterin hihnave-to vastaa kaasun aluksi hieman laiskasti, mutta kun vauhtiin on päästy, riittää menohaluja kohtalaisen mukavasti vielä kovemmassakin vauhdissa.

Tekniset tiedot

BMW C400 vm. 2023

Moottori: yksisylinterinen 4-tahti-moottori, 350 cm³

Teho: 34 hv/7 500 r/min

Vääntö: 35 Nm/5 750 r/min

Kiihtyvyys 0–100 km/h: 9,5 s

Huippunopeus: 139 km/h

Paino: 206 kg

Akselivali: 1 565 mm

Istuinkorkeus: 775 mm

Renkaat: 120/70 R15 etu, 150/70 R14 taka

Jarrut: ABS-vakiona, 265 mm levyjarrut, edessä kaksi levyä

Polttoainesäiliö: 12,8 l

Kulutus: 3,5 l/100 km



Villieläinsafarille skootterilla

Teksti ja kuvat Mikko Arvinen

Hirvet, peurat ja muut eläimet säikkyvät lähes aina autoja, mutta pieni ja hiljainen skootteri tuntuu aiheuttavan monissa eläimissä lähinnä hölmistystä.

Maaseudun mutkateillä todellinen luontoseikkailu alkaa yleensä vasta hämärän laskeuduttua, sillä lähes kaikilla Suomen metsäeläimillä on tapana lähteä liikkeelle vasta pimeään aikaan. Eläinkunnan ihmeiden bongaaminen onnistuu mahdollisesti jopa kaikkein parhaiten mutkaisella tiellä tehokkaalla kaukovalolla ja hiljaisella moottorilla varustetulla skootterilla.

Jostain syystä lähes kaikkien eläinten silmät heijastavat hyvin valoa, ja kun skootterin valokeila pyyhkii käännöksissä metsiä ja peltoja, saattaa hämärrästä erottua monesti jopa yllättävän paljon silmäpareja. Omien kokemusteni mukaan skootterin hiljainen ääni ei pelota eläimiä läheskään samalla tavalla pakoon kuin lähestyvä auto, minä rengasäännetkin kuuluvat hiljaisessa metsässä kilometrien päähän. Eläimet eivät myöskään tunnu kokevan pientä skootteria läheskään samalla tavalla uhkaavaksi kuin suurempaa autoa. Esimerkiksi hirvet tuntuvat suh-

Hirvi. Järjestelmäkameralla tästä olisi voinut saada ihan hyvänkin kuvan, mutta kilon painoisen laitteen tunkemisessa ajopuvun taskuun on omat haasteensa.



Peura skootterin valoissa Kirkkonummen Peuramaalla.

tautuvan skootteriin ja skootterikuskiin joskus jopa täysin välinpitämättömästi.

Esimerkiksi Porkkalassa hirvet ovat tottuneita sekä ihmisiin että liikenteeseen. Olen joutunut parikin kertaa tilanteeseen, missä hirvi vain seisoo keskellä tietä, eikä tee eleitäkään väistääkseen, vaikka vilkuttelen valoja tai soitan pientä tööttiä. Joskus harkitsin, että menisin kuvaamaan hirveä lähempääkin jos sitä ei kerran huvita liikkua mihinkään, mutta onneksi eräs biologikaverini tiesi varoittaa, että hirvet saattavat olla kuulemme varsin arvaamattomia. Aluksi rauhalliselta vaikuttava eläin saattaa kuulemma hyökätä päälle lähes varoittamatta. Eläinten lähellä kannattaa siis pitää moottori käynnissä ja käsi valmiina kaasulla, mutta onneksi ainakaan peurojen ei tiedetä hyökänneen ihmisten kimppuun – aina-kaan kovin usein.



Tuntuuko kypäräsi sinusta tylsältä ja persoonattomalta?

Ei hätää, määräysten mukainen moottoripyöräkypärä säilyy edelleen määräysten mukaisena moottoripyöräkypäränä, vaikka sen peittäisi tyylikkäällä ja persoonallisella kangaspäällisellä/kypäräpäähineellä.

Esimerkiksi kuvan tyylikkäästä Yakkayn lieri- ja kukkahatut saa kypärän päälle tanskalaisyhtiön verkkokaupasta noin 50 eurolla. Isompikypäraisten kannattaa kuitenkin huomata, että päälliset on suunniteltu lähtökohtaisesti polkupyöräkypäriihin, mutta pienen avokypärän päälle hatun pitäisi venyä. Ehkä. :)

Jos perinteisiä hattuja tyyllittelevät päälliset tuntuvat liian hienostelevilta, voi tosimities tai -nainen tilata kypäränsä päälle myös esimerkiksi aidon II maailmansodan aikaisen liittoutuneiden kypäräverkon. ”Käytettyjä, mutta hyväkuntoisia”, Varustelekan sivuilla luvataan.





Seikkailunavi

Mion vanha M300 navigaattori on taitava löytämään juuri ne reitit, mitä kukaan muu ei halua käyttää.

Tarrateipeillä skootteriini kiinnittämä Mion ikivanha navigaattori on osoittautunut seikkailunhaluisen skootterikuskin mitä parhaaksi ystäväksi. Mion lyhin reitti -asetuksen hienous muihin navigaattoreihin verrattuna on laitteen pilkuntarkka kyky valita todellakin se lyhyin reitti. Jos tavallinen maantie ja juuri ja juuri ajettava kylätie kulkevat vierekkäin, osaa Mio valita viereisen kylätien, jos sen tarjoama matka vain on metrinkin maantietä lyhyempi. Asetus avaa usein eteen toinen toistaan hienompia maisemia, pienen pienä maalaisteitä, sekä asiaan kuuluvan usein myös ylitsepääsemättömiä esteitä, mitkä saattavat pakottaa lopulta ajamaan jopa kymmeniä kilometrejä takaisin jollekin isommalle tielle.

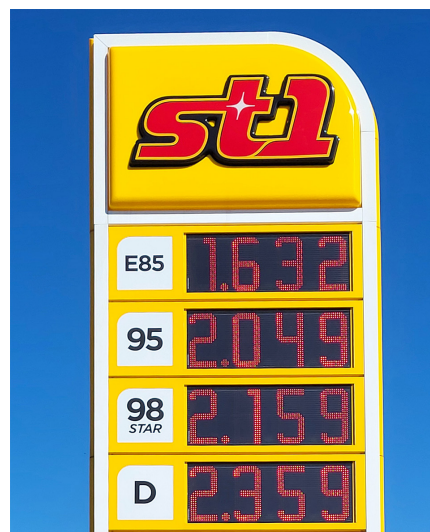
Suomi on täynnä toinen toistaan mielenkiintoisempia pikkuteitä, mihin ei yleensä eksy kuin korkeintaan vahingossa. Varsin usein matkanteko päättyy kuitenkin tie päättyy -merkkiin tai sitten tie saattaa muuttua niin mutaiseksi ja huonokuntoiseksi, ettei matkanteon jatkaminen tunnu enää järkevältä ajatukselta. Mion avustuksella matka on kuitenkin itsessään päämäärä.



Teksti ja kuvat Mikko Arvinen

Sata kilsaa alle kahdella litralla?

Polttoaineen hinnan kohottua johonkin kipu- ja ärsytyskynnyksen välimaastoon on myös skoottereiden kulutuslukuihin alettu kiinnittää huomiota. Kulutuslukupoiminnot naamakirjakeskusteluista ja muista yleensä luotettavista lähteistä.



Kymco 125: 3,2–3,4 l/100 km

”Pyöräkauppa sanoo kulutuksen olevan alle 2 litraa satasella. No ei oo!”

Honda SH300i: 2,5–4,5

”Normikulutus 3,5 l/100 km lähes aina ajotavasta ja nopeudesta riippumatta. Alle kolmeen litraan on mahdollista päästä tasaisella tiellä tasaisella 60 km/h nopeudella. Moottoritiellä 4,5 l/100 km 120 km/h nopeudella. Polttoaineen laatu ei vaikuta kulutukseen, mutta 98 tuo lisäpotkua.”

Kymco 125 EGO: 3,1

”Keskikulutus. EGO on vesijäähdytteinen kone.”

Kymco People S200i: 3,0–4,0

”Keväällä aikaisin kylmillä ilmoilla meni reilusti yli 4 litraa/100 km.”

Vespa GTV 300 ie: 4,0

”Kaksi päällä keskinopeudella 80 km/h.”

Vespa GTS 300 Super: 3,0–6,0

”Kiihdytykset, korkea nopeus jne. vaikuttavat voimakkaasti kulutukseen.”

Yamaha T-Max 500: 3,2–6,0

”Erittäin rauhallisessa maantieajossa 3,2, normiajossa 4,5, revitellessä helposti jopa kuusi.”

Honda SW-T 600: 4,8–7,1

Kymco 300i Downtown: 3,3–3,9

Kymco Xciting 500: 3,7–5,2

Piaggio X9 180: 3,4

Piaggio Beverly 350 ie: 4,8

Piaggio X9 500: 4,1

Vespa GTS 125 Super: 4,1

Vespa 200 L: 3,2–3,6



Sponsored by

Kynämikko Oy

**VALOKUVAAVA TOIMITTAJA
VERKKOVIESTINNÄN AMMATTILAINEN**

Skoottereiden koeajojutut nyt **–75 % alennuksella!**

Muiden kaksipyöräisten, autojen, kuorma-autojen, työkoneiden ja veneiden
esittelyt ja koeajojutut
–50 %!

Rakennusalan artikkelit ja projektijutut, sähkö- ja LVI-tekniikkajutut,
ohjelmisto- ja automaatioartikkelit sekä yritysesittelyt
–25 % normihinnoista.

Kynämikko Oy

www.kynamikko.fi

mikko@kynamikko.fi

040 575 7998

[Linkedin.com/in/mikko-arvinen](https://www.linkedin.com/in/mikko-arvinen)

Takkatie 27 B, 00370 Helsinki

