

Pyöräala jarruttaa ja

Tavallista pidempi talvi ja hankala taloustilanne ovat vähentäneet polkupyörien menekkiä, mutta pyöräilymaailma kokoon-tui kaikesta huolimatta Eurobike-messuille esittelemään uutuuksia. Kiinnostusta herättivät muun muassa sähköpyörät, yhä suosittummat cyclocrossit sekä maantiepyörien levyjarrut.

JARI MÄKINEN
JARI MÄKINEN, EUROBIKE
ja VALMISTAJAT, kuvat

Polkupyörissä ei ole periaatteellisella tasolla tapahtunut suurta kehitystä sitten 1880-luvun, jolloin nykyisenkaltaiset poljettavat, samankokoisilla pyörillä ja ilmarenkaila varustetut pyörät tulivat markkinoille. Jo 1890-luvulla pyöräilystä tuli hyvin suosittua, ja pienen hiipumisen jälkeen pyörästä tuli taas pop 2000-luvun alussa. Eurobike-messut, jotka järjestetään aina elokuussa Saksan Friedrichshafenissa, ovat heijastelleet hyvin tätä pyöräilyn uussuosiota. Messut ovat kasvaneet vuosi vuodelta, ja ennätyksiä lyötiin taas tänä vuonna: 1 280 näyttelileasettajaa 54 maasta ja 45 000 kävijää 111 maasta.

Yksi kävijöistä oli Saksan liittokansleri **Angela Merkel**, joka avasi messut kesken vaalikiertueensa. Käynti osoitti asiantuntijoiden mukaan sen, että sekä Eurobike että pyöräily yleensäkin otetaan Saksassa aikaisempaa vakavammin.

Pelago, uusi suomalainen menestys

Mukana messuilla oli nyt peräti kolme yhtiötä Suomesta omilla osastoillaan. Jo aiemmin mukana olleiden Helkaman ja Hermannin lisäksi messuille oli saapunut Suomen pyörämaailman komeetta, vuonna 2009 aloittanut Pelago.

”Olemme jo viiden vuoden ajan käyneet täällä tunnustelemassa, kunnes nyt katsoimme, että aika on kypsä tulla paikalle omalla osastolla. Ja hyvä kun tulimme, sillä kiinnostus on ollut kovaa ja osastolla on ollut vilskettä”, sanoo **Mikko Hyppönen**, toinen Pelagon perustaneista Hyppösen veljeksistä.

Yhtiön toimitusjohtajana juuri aloittanut **Niko Pesonen** hymyili vieressä. ”Meillä on vahva, omalaatuinen brändi, joka erottuu selvästi muista design-henkisistä kaupunkipyöristä. Olemme osittain retroa mutta modernisti, yksinkertaisesti ja luotettavasti. Lisäksi mallistossamme on varsin hyvin pyöriä niin

satunnaisille kaupunkiajajille kuin myös sporttisempaa menopeliä haluaville”, Pesonen sanoo.

Aiemmin näyttävästi omilla pop-up-liikkeellään Tallinnassa ja Berliinissä sävyyttänyt yhtiö myy jo pyöriään kauppiaiden kautta ympäri Euroopan ja satunnaisesti kauemmaksi, mutta Pesonen katsoo jo pitemmälle:

”Olemme tehneet jo suunnitelman siitä, miten voisimme olla läsnä kaikissa Euroopan kaupungeissa, joissa on yli 100 000 asukasta”.

Pelago on kerännyt mainetta ja laajentanut rauhallisesti, vaikka tuotanto onkin Mikko Hyppösen mukaan kasvanut viidessä vuodessa kymmenkertaiseksi. Yritys valmistaa nykyisin noin 1 200 pyörää vuodessa, mikä on niin paljon, että kokoonpanoa ei voida eikä taloudellisesti kannattaisikaan tehdä kokonaan Suomessa. ”Olemme silti suomalainen yhtiö, muotokielemme on suomalaista, ja suunnittelumme tapahtuu Suomessa.”



➔ **PYÖRIEN** keventyessä vanteet ovat leventyneet. Litteältä näyttävät aerovanteet ovat komeat mutta yllättävän painavat, kun niitä vertaa esimerkiksi kuvan Focus IZALCO MAXIN ohuenvyisiin vanteisiin. Pyörän massa on vajaa 5,5 kiloa, mutta se on silti hyvin jäykkä. Pyörästä on tulossa ensi vuonna myös levyjarrullinen versio, ja siihenkin saa myös aerovanteet.

➔ **PIRANELLO Dogma** on ollut jo pari vuotta maanteiden kaunotar elastisine muotoineen, mutta tänä vuonna pyörä tehdään aiempaa jämsästä hiilikuidusta. Japanilaisen Torayn, maailman suurimman hiilikuituja tekevän yhtiön Torayca 65HM1K -kuitu keventää edelleen painoa tukevasta tinkimättä. SRAMin Red-sarjalla ja sen uusilla hydraulisilla jarruilla varustettuna Dogmalla oli ilo ajaa. Sähköiseen vaihtamiseen tottuneelle mekaaninen Red on tosin pitkä miinus.



kaasuttaa

Lisää merkkejä, enemmän tuotteita

Vaikka useat eurooppalaiset pyöränvalmistajat haluaisivat jatkaa kotoista tuotantoaan, hintatietoiset asiakkaat saavat monet toisiin aatoksiin.

Eikä enää kyse ole vain hinnasta vaan myös laadusta. Esimerkiksi Taiwan on hintatasoltaan lähes Suomen luokkaa, mutta sinne keskittynyt pyöräteollisuus pystyy tekemään massoittain hyvää laatua. Esimerkiksi metalliosien 3D-puristustekniikka on sellaista, mitä Euroopassa ei vielä hallita tarvittavassa mittakaavassa.

Niinpä Eurobikessä näkee aikaisempaa enemmän infotekstejä, joissa kerrotaan, että ”pyörä on suunniteltu Italiassa” tai että ”pyörä on saksalainen sydämellettään”. Pyöränvalmistajaksi on nykyisin hyvin helppo ryhtyä, sillä alihankkijoilta saa valmiiksi suunniteltujen runkojen



FATBIKE-PYÖRÄT ovat yleistyneet myös Suomessa. Velotraum Pilgerin renkaat ovat halkaisijaltaan 26-tuumaiset ja leveydeltään 4,8-tuumaiset. Painoa tukevalla pyörällä on 15,5 kiloa ja hintaa noin 2 500 euroa. Myyntiin pyörä tulee ensi vuoden maaliskuussa.



↑ SRAMIN uusi maastopyöriin tarkoitettu XX1-vaihteisto on mullistus: takana on 11 ratasta hyvin pienestä erittäin suureen, jolloin tarvittavat välitykset saadaan yhdellä eturattaalla. Takana pakassa on rattaat 10-42 hampaasta, ja eteen on saatavissa kuusi erikokoista ratasta (28-38 hammasta). Eturattaan vaihtaminen onnistuu kätevästi, joten erilaisiin maastoihin on helppo valita paras mahdollinen välitys. Kuvan Lapierre Zesty -pyörän rengas on uusi 27,5-tuumainen.



← PELAGO sai osastolleen paikan aivan Eurobiken paraatipaikalta, italialaisten ja saksalaisten hallien välissä. Suomalaisfirman urheilullisin malli on Stavanger. Kuvassa ovat Pelagon Niko Pesonen ja Mikko Hyppönen.

↑ GIANT Anthem X on tyylipuhdas täysjousitettu 29-tuumaisilla renkailla varustettu hiilikuituinen maastopyörä. Pyörästä on myös 27,5-tuumainen versio, jonka runkogeometria on lähes sama.

↓ LED-VALOT paranevat koko ajan. Kuvassa Supernova-valaisimia ja taakse, esimerkiksi satulaputkeen, asennettavia takavalvoja.



← TUNNETTU konseptiautojen suunnittelija Andrei Avarvarii on innostunut myös polkupyörästä. Hän on tehnyt berliiniläiselle Hawk-merkille klassisen Amelie-kruiserin. "Polttoainetankki" toimii kätevässä säilytystilana. Pyörä on saatavissa sekä 26- että 28-tuumaisilla renkailla.

lisäksi halutessaan myös kokoonpanon.

Myös omien runkojen räätälöinti on aikaisempaa yksinkertaisempaa. Ja koska polkupyörä on periaatteessa palapeli, voidaan kalliimmissa hintaluokissa pyörä tehdä juuri asiakkaan haluamaksi hyvinkin kätevästi.

Suuret merkit puolestaan laajentavat tarjontaansa lisävarusteiden ja asusteiden puolelle. "Näiden kysyntä kasvaa nyt jatkuvasti", toteaa muun muassa Giantin pyöriä edustavan Finnebli Oy:n Juha Järvinen.

"Mitä enemmän pyörillä ajetaan, sitä paremmin laadukkaiden ja tarvikkeiden mukaisten asusteiden arvo ymmärretään. Lisäksi merkkittöiset asiakkaat haluavat mielellään varusteet, jotka sopivat hyvin yhteen pyörän kanssa."

Yhä useammin maantielle

Keski-Euroopassa polkupyöräkauppa takkusi alkuvuodesta pahasti, myynti laski seitsemän prosenttia viime vuodesta. Syynä oli kehnon taloustilanteen lisäksi pitkään jatkunut kylmä ja luminen talvi. Suomessakin pudotusta oli, mutta ei kalliimpien laatumerkkien kohdalla.

"Myytyjen pyörien keskihinta on noussut hieman ja on nyt noin 700 euroa. Nähtävästi pyöräostoksia tehdään nyt harkitummin. Ostoksia kenties lykätään, ja kun päätös tehdään, niin sitten halutaan panostaa laatuun", Juha Järvinen sanoo.

Muun muassa Focusin ja Cerveleon pyöriä Suomeen tuovan Bikeboard Oy:n Risto Hirvikallio vahvistaa asian. Hänen mukaansa hie- man hinnakkaammat kilpapyörät menevät nykyisin hyvin kaupaksi.

"Erityisen suosittuja ovat cyclocross-pyörät, koska niissä hyvät maasto-ominaisuudet yhdistyvät maantiepyörän ajettavuuteen. Tällaisista maksetaan noin 1 500 euroa, usein enemmänkin", Hirvikallio kertoo.

Järvisen mukaan Giantin Suomen-myyntistä jopa 20 prosenttia tulee nykyisin kilpapyörästä. "Myös naiset ovat nyt löytäneet maantiepyöräilyn, sillä naisten pyörät vie- dään lähes käsistä. Tosin aikaisem- min tarjontaakaan ei ole ollut niin paljon kuin nykyisin."

Yksi näyttelyn harvoista "oikeis- ta" uutuuksista koski maantiepyö- räilyä: levyjarrut tulevat nyt maan- tielle. Niitä esiteltiin jo viime vuon- na, mutta todennäköisesti ensi kau- desta alkaen Kansainvälinen kilpa-





LATAA SHORTCUT
PUHELIMEESI,
OTA KUVA JUTUN
SIVUSTA JA KATSO
LISÄKUVAT



KESKI-EUROOPASSA tandemit ovat suosituimpia kuin Suomessa, joten useat valmistajat pitävät sellaisia mallistossaan. Kuvassa Flyer-yhtiön maastopyörätyyppinen kaksipaikkainen, josta on saatavissa myös sähköavusteinen versio. Suomessa tandemien suosio on hyvin vähäistä, niitä myydään vain muutamia vuodessa. Kysyntää tosin voisi olla enemmänkin, jos liikkeillä olisi tandemeita tarjolla.



HIPIKOK on pienikokoinen lukko, jonka saa kätevästi kiinni vyöhön tai housujen vyötäröön.

KESKIÖÖN asennettavassa Pinion 1 -vaihteistossa on 18 vaihdetta. Sen välitysalue on olennaisesti napa- ja ketjuvaihteita laajempi. Valmistaja lupaa vaihteistolle 60 000 kilometrin kestävyden huoltojen välillä.



pyöräilyunioni UCI tulee hyväksymään levyjarrut ammattilaispyöräilyssä. Levyjarrut ovat jo nyt sallittuja cyclocrossissa.

Engelma on nyt lähinnä siinä, että kaikkien pitäisi siirtyä käyttämään levyjarruja, koska jarrutusteholtaan selvästi erilaiset pyörät muodostavat kilpailuissa turvallisuusriskin.

Eurobiken koeajopäivänä saattoi ottaa maistiaisia uusista hydraulisilla levyjarruilla varustetuista maantienpyöräistä, ja jarrut olivat todella hyviä. Ajotuntumaltaan Shimanon Dura-Ace-huippusarjan BR-R785-jarrut tuntuivat parhailta.

Levyjarrut ovat toistaiseksi perinteisiä vannejarruja painavampia, mutta toisaalta ne mahdollistavat kevyempien vanteiden tekemisen.

Näin kokonaispainossa saatetaan päästä jopa perinteistä ratkaisua kevyemmälle puolelle.

Sähköisen vaihtamisen suhteen maantienpyöräissä ei sen sijaan ole mitään olennaista uutta, ellei rungon sisään piilotettuja akkuja ja edullisempien sähköversioiden tuloa oteta huomioon. Oikeastaan suurin yllätys on se, että Campagnolon ja Shimanon ohella kolmas suuri vaihdevalmistaja SRAM ei ole vielä kukaan esitellyt omaa sähköjärjestelmäänsä.

Tekniikka on kuitenkin murrosvaiheessa juuri nyt, ja pian esimerkiksi signaaleja välittävät johdot saattavat kadota kokonaan, kun pyörä ja sen järjestelmät siirtyvät käyttämään omaa paikallisverkkoa.

Kolme rengaskokoa

Kauppiaille uutuudet ovat aina hyvä myynnin piristysruiske, ja myös maastopuolella sellaista on tarjolla. Viime vuosina yleistyneen 29 tuuman rengaskoon rinnalle on tullut vahvasti 27,5-tuumainen, ja toki markkinoilla on vielä runsaasti 26-tuumaisia.

”Todennäköisesti 26-tuumaiset tulevat häviämään varsin nopeasti”, arvelee Bikeboard Oy:n Risto Hirvikallio. ”Siinä missä 29-tuumaiset tulivat varsin hitaasti Suomeen, otetaan 27,5-tuumaiset vastaan hyvinkin nopeasti.”

Ajotuntumalta 29-tuumainen on tukeva, ja se sopii siten erinomaisesti keskimääräisesti kookkaamien suomalaisten ajajien alle. Se pyörii ketterästi juurakoiden ja ki-

vien yli. Uusi pienempi rengaskoko puolestaan tarjoaa napakampaa ajotuntumaa ja tukevampaa otetta maastoon. Kummallakin on siis omat hyvät puolensa.

Sähköpyörien tehoviidakko

Keski-Euroopassa sähköavusteiset pyörät ovat arkipäivää, ja sellaisia käyttävät jo muutkin kuin sähköä varsinaisesti kaipaavat.

”Ne ovat yksinkertaisesti hauskoja ja työmatka-ajossa erittäin käteviä. Sähköavusteiset maastopyörät tulevat varmasti olemaan kova sana jo ensi kesänä”, Risto Hirvikallio ennustaa.

Myös Juha Järvinen povaa sähkölle valoisaa tulevaisuutta. ”Tekniikka on mennyt nyt sen verran eteenpäin, että akut ovat jo keve-



➔ **CERVÉLON RCA** on monien mielestä markkinoiden paras maantiepyörän runko. Ainakin se on kevyin (667 grammaa), ja sen aerodynamiikka on erinomainen. Vaijerit ja johdot voidaan vetää runkoputkien sisään ja jopa poljinnopeus- ja tehomittarien magneetit voidaan sijoittaa rungonsisäisesti. Hiilikuidusta tehdyn etuhaarukan pystyputkessa on ohut metallipinnoite, jolloin se saa metallisia ominaisuuksia mutta on edelleen hiilikuituisen kevyt. Runko on saanut kehuja ajajilta. Sisärimmutta myös muotoilupalkintoja.



➔ **LOISTAVA idea:** ABUS In-Vizz -kypärän etuosan alta saa esiin visiirin, joka suojaa silmiä tuulelta, sateelta, pölyltä ja auringonpaisteelta.

➔ **INSINÖÖRIOPISKELIJA Robert Taranczewski** oli vuonna 2008 mukana suunnittelemassa harjoitustyönä uudenlaista ekologista polkupyörää. Hän jatkoi sen kehittämistä myös valmistuttuaan. Tuloksena on Nemus, jonka runkoputket ovat metallin sijaan puristettua puuta. Putket ovat siis onttoja, kevyitä, kestäviä ja käsittelyn ansiosta myös säänkestäviä. Ajokuntoisen pyörän massa on alle 10 kiloa. Noin 3 000 euroa maksavat Nemukset tehdään käsityönä ja tilauksesta.



➔ **SCHWALBEN Marathon Almotion** -rengas on sisärenkaaton, ja kulutuspinnan alapuolella oleva suojakerros tekee siitä valmistajan mukaan hyvin kestävä. Sisärenkaat ovat jäätymässä vähitellen historiaan polkupyörissäkin. Sisärenkaattomat renkaat vaativat oman vanteensa.



tä ja moottorit niin pieniä, että niitä voidaan asentaa joko keskelle, eteen tai taakse. Pyöriä on siten tarjolla jo hyvin erilaisiin tarkoituksiin ja ajotyyleihin.”

Tekniikan huima kehittyminen on saanut lainsäätäjät hämmennyksiin, sillä monet sähköpyörät ovat olleet perinteisiä polttomoottorein varustettuja menopelejä nopeampia. Niinpä EU tulee vuoden 2016 alusta asettamaan kaikki kaksi- ja kolmipyöräiset kevytliikennevälineet samojen määräysten alaisuuteen, tosin sähköpyörille on omat alaosastonsa.

Aivan kevyimpien sähköavusteisten pyörien suhteen muutoksia ei ole tulossa, sillä moottorin teho saa olla maksimissaan 250 W eli 0,25 kW ja moottori toimii vain alle

25 km/h nopeudessa. Jos pohkeista löytyy puhtia suurempaan vauhtiin, niin sitä ei tietenkään kielletä.

Enintään 1 kW:n moottorilla varustettuja pyöriä voi pian ajaa pelkällä sähkövoimalla ilman polkemista aina 25 km/h:n nopeuteen saakka. Polkimia ei siis niissä enää välttämättä tarvita lainkaan.

Järeimmät sähköpyörät voivat kulkea 45 km/h, ja niiden moottorin teho on maksimissaan 4 kW. Nämä vaativat rekisteröinnin sekä vakuutuksen, ja niillä ajettaessa on käytettävä kypärää. Vaatimuksissa tullaan myös edellyttämään jarruilta, valolaitteilta, renkaita, rungon kestävyydeltä ja muilta osilta, että ne soveltuvat vauhdikkaaseen menoon.

Testaamista todennäköisesti tullaan jatkossa tiukentamaan, sillä nyt markkinoilla olevista sähköpyöristä jotkut tuottavat ympäristönsä sähkömagneettista häiriötä ja niiden omienkin osien välillä on usein ongelmia. Tulevaisuudessa sähköpyöriä pitäisi valmistaa samalla pitkäjänteisyydellä ja testata samalla tarkkuudella kuin nyt esimerkiksi moottoripyöriä ja autoja.

Eurobiken kannalta tämä on tietysti tylsä trendi, koska tuloksena on vähemmän uusia ja jännittäviä sähköpyörävirituksia. Mutta kuluttaja hyötyy, kun sähköpyörä kehittyy. Sähköpyörä on aika aikuistua, jos halutaan, että niiden suosio lähtee kunnan nousuun. **TM**

Katso
lisäkuvat
TMnet.fi