



Paksupyöriä ja hoikkava

Elokuun lopussa Saksassa pidetyillä, maailman suurimmilla polkupyöräalan messuilla oli selvästi kolme voimakasta trendiä: paksurenkaist maastopyörät, triathlon-kiiturit ja erityisesti naisille suunnatut tuotteet. Myös suomalaisväriä oli mukana enemmän kuin kenties koskaan ennen.

JARI MÄKINEN • JARI MÄKINEN, EUROBIKE ja VALMISTAJAT, kuvat

Periaatteessa polkupyörä on eräs maailman yksinkertaisimmista keksinnöistä, mutta siitä voidaan saada aikaan kymmenkunta hallittua erilaisia versioita ja tuotteita.

Yleistunnelma Eurobikessä oli lievästi positiivinen, sillä vaikka takavuosisen suuri fillarimyyntin kasvu on muisto vain, on pyöräala silti edelleen hyvässä myötätulessa. Uusien pyörien kauppa ei käy niin reipasta vauhtia kuin taannoin ja kolea alkukesä koversi myyntiä Suomessa, mutta silti pyöräilybuumi on edelleen käynnissä ja vihreät tuulet kannustavat ihmisiä pyöräilemään kaupungeissakin.

Polkupyörien Tesla

Sähköavusteisista polkupyörästä on yhä selvemmin tulossa silta moottorimaailman ja fillaroinnin väliin.

Yksi käännyksistä on design-guru **Philippe Starck**, joka pistäytyi messuilla esittelemässä nimeään kantavan uuden sähköpyörämalliston. Hänelle kyse ei ole vain uudesta bisneksestä, vaan elämästä: ”olin lihava, vanha ja rapakunnossa, mutta kun löysin sähköpyöräilyn, sain uuden elämän!”

Starck on suunnitellut ranskalaisen Moustache-sähköpyörävalmistajan kanssa pyöränelikon, jolle on annettu nimi M.A.S.S. Kirjaimet tulevat sanoista *mud, asphalt, sand* ja

snow, eli muta, asfaltti, hiekka ja lumi. Nämä kertovat, mihin käyttöön pyörät on suunniteltu. Kun katsoo pyörien materiaaleja ja muotoa, huomaa myös, että ne on tehty syvälle lompakolle. Esimerkiksi lumipyörässä akun ympärille on kääritty lämmikkeeksi ja koristeeksi turkkia.

Vaikka suunnittelijoiden mielikuviutus laukkas villistikin, päädyttiin pyörät tekemään tuotantokelpoisiksi. ”Nämä eivät ole konseptipyöriä, vaan sellaisia, jotka voi oikeasti ostaa”, sanoi Moustache-yhtiön toimitusjohtaja **Emmanuel Antonot** esitelytilaisuudessa.

Hinta pyörillä on kuitenkin niin kova, että vain harva pystyy sellai-



LATAA SHORTCUT
PUHELIMEESI,
OTA KUVA JUTUN
SIVUSTA JA KATSO
LISÄMATERIAALIT

← **KAPEARENKAISIIN** kilpapyöriin verrattuna Feltn sähköavusteinen LEBOWSke on kuin eri maailmasta.

→ **PHILIPPE Starck** (oik.) varasti esittelytilaisuudessa show'n ja rullasi pyörien lisäksi esiin koko joukon varta vasten niiden kanssa käytettäväksi tarkoitettuja varusteita. Alumiininen, korkkia suojamateriaalina käyttävä Bellin kypärä kehitettiin piirustuksista tuotantomalliksi vain kahdessa kuukaudessa.

→ **SHIMANO** toi ensimmäisenä sähkövaihteet maantiepyöriin, ja nyt vuorossa oli maasto: XTR Di2 on kätevä ja nopea käyttää ja tulee korkeasta hinnastaan huolimatta yleisty-mään. Järjestelmään kuuluu myös etuvaihtaja, vaikka sitä ei koepyörässä ollut.

nteita

sen hankkimaan. Kun myynti alkaa ensi keväänä, saa halvimmistakin Starck-fillarista maksaa noin 7 000 euroa. Perusajatus onkin selvästi sama kuin automaailmassa Tesla-sähköautoilla: ensimmäiset tuotteet ovat kalliita, koska niissä käytetään vain parasta saatavilla olevaa tekniikkaa, mutta vähitellen mukaan tulee edullisempia versioita.

Paksut renkaat ovat pop

Hiekka- ja lumiversiot Starck-pyöristä käyttävät muodikkaita, paksuja "läskirenkaita", jollaisia on tarjolla nyt melkein kaikilla pyörävalmistajilla. Yleensä halkaisijaltaan nelituumaiset, karkealla pintakuvi-



→ **GIANT Defy Advanced SL:n** täysin uusittu kevyt ja tukeva hiilikuiturunko, sähkövaihteet ja levyjarrut tekevät siitä todella nautinnollisen menopelin.



→ **BRITTLÄINEN** lastenpyörävalmistaja Frog on lyönyt hynttyyt yhteen ammattilaispyöräilytalli Skyn kanssa. Tarjouksena on saada pyöräilykärpänen puraisemaan lapsia.



➤ **RAHTIPYÖRIEN** suosio kasvaa, ja markkinoille tulee uusia yrittäjiä. Johnny Logo on yksi monista hollantilaismerkeistä, joka klassisesta muotoilustaan huolimatta on vasta kahdeksanvuotias firma.



➤ **TUOTEMERKKI Liv** on jo parin vuoden ajan ollut Giantin mallistossa osoittamassa naisille tarkoitettuja tuotteita. Nyt Liv muuttuu kokonaan omaksi merkikseen: pyörät kuuleman mukaan suunnitellaan varta vasten naisille, ja ne saavat sen mukaisen ulkonäön. Tässä hiilikuiturunkoinen maastopyörä Liv Lust Advanced.

➤ **PYÖRÄÄ** on paha keksiä uudelleen, mutta sitä voi aina parantaa. Mavic on lisännyt vanteen ja renkaan väliin kumisen tiivisterenkaan, jolla pinta saadaan hyvin tasaiseksi. Ja näin ilmanvastus on taas hitusen parempi.

➤ **VIIME** vuonna kaupunkipyöräkonseptina esitelty Canyon Commuter palasi nyt sarjatuotantopyöränä ja voitti palkinnon parhaana uutena kaupunkipyöränä. Pyörän lisäksi kokonaisuuteen kuuluu koko joukko lisävarusteita kuten laukkuja.



olla varustetut renkaat ovat raskaat ajaa, mutta sopivat erittäin hyvin etenemiseen pehmeällä ja höttöisellä pinnalla. Siten ne ovat omimmillaan suomalaisilla soisilla metsäpoluilla ja lumikeleillä.

Monet valmistajat olivat tehneet läskipyörästään myös sähköavusteisia versioita, ja niihin sähkö sopiikin erinomaisesti, koska moottori auttaa kumoamaan paksujen renkaiden vierintävastusta.

Sähkömoottoritekniikka ottaa edelleen harppauksia eteenpäin, ja menossa on nyt karkeasti luokiteltuna jo kolmas sähköpyörän sukupolvi. Niin moottorit kuin akutkin tulevat vain paremmiksi, pienemmiksi ja kevyemmiksi.

Myös muut sähkölaitteet ovat yhä tärkeämpi osa pyöräilyä. Jo usean vuoden ajan yksinkertaiset nopeusmittarit ovat siirtyneet taka-alalle, kun monipuolisemmat, satelliitti-paikannusta käyttävät ajotietokoneet ovat ottaneet niiden paikan. Nyt ne tosin ovat tekemässä tilaa älypuhelimille, sillä jos ajajalla on

joka tapauksessa mukanaan tehokas kännykkä, niin miksi sen ei antaisi hoitaa ajotietokoneen toimintojakin.

Niinpä monet pyörien ja niiden lisälaitteiden valmistajat lisäävät tuotteisiinsa yhteyden älypuheliin, ja joissain tapauksessa puhelin korvaa jo erillisen laitteen. Älypuhelimella voi jopa vaihtaa ja säätää vaihteita. Puhelimen käytöstä tosin seuraa se huono puoli, että akku hupenee nopeasti.

Juuri oikea pyörä sinulle

Mittaaminen ja analysointi ovat ajan henki, minkä vuoksi monet haluavat kerätä tietoa matkasta ja nopeudesta, sydämen sykkeestä sekä polkimien optimaalisesta pyörintänopeudesta eli kadenssista. Lisäksi yhä useampi haluaa tietää polkemisensa tehon, ja siihen moni valmistaja tuokin omat ratkaisunsa. Hintataso tehomittareilla on vielä varsin korkea mutta tulee hitaasti alas päin. Nyt tehomittarin saa jo noin 600 eurolla.

Urheilusuorituksen analysoinnin lisäksi välineiden hankkiminen on myös numeropeliä. Monet kauppiat ovatkin hankkineet laitteistoja, joilla voidaan määrittää asiakkaalle sopivan pyörän mitat hyvinkin tarkasti (esim. TM 14/2014). Erityisen tärkeää tämä on urheilukäyttöön hankittavissa pyörissä.

Vaikka pätevä kauppias pystyisi ehkä arvioimaan lukuarvot silmäämääräisesti, on ostopäätös helppo, kun sen tukena on tarkkaa mittaustietoa.

Mikäli polkupyörä mitoitetaan hyvin, ei ole tarvetta erikseen naisten ja miesten malleille. Yleisesti naisten käyttämät rungot ovat matalampia ja pienempiä, mutta niin ovat myös pienikokoisten miesten.

Giant esitteli messuilla naisille suunnatun Liv-tuotemerkin, jonka puitteissa pyöriä paitsi mitoitetaan lähtökohtaisesti naisille, myös markkinoidaan ”feminiinisemmin”. Käytännössä tämä tarkoittaa erilaisia värejä ja toimivia, huolettomia teknisiä ratkaisuita.

”Jos olisi tilaa, rakentaisimme myös kokonaan erillisen osaston naisten pyörille ja vaatteille”, sanoo messuilla ollut Bike Planet -liikkeen **Ari Häkkinen**. ”Kilpapyöriä ostavien naisasiakkaiden määrä on selvässä kasvussa.”

Muutenkin kalliimpia kilpapyöriä myydään aiempaa enemmän; Yhdysvalloissa ja keskeisessä Euroopassa pyöräilystä on jo tullut uusi golf, minkä ansiosta monet ostavat ensimmäisenä kilpapyöränäänkin hinnaston yläpään malleja.

Lisäksi triathlonin suosio (joka oli nousussa jo ennen nykyisen päämääränsä tuomaa lisäkiinnostusta lajiin) on tuonut virtaviivaiset aikaajopyörät myös pyöräkauppoihin.

”Yleensä valinta kuitenkin osuu maantiepyörään, joka voidaan ohjaustankoa vaihtamalla tai aika-ajotangot lisäämällä muuttaa triathloniin sopivaksi”, toteaa Canyon-pyöriä Suomessa markkinoiva **Mika Enroos** ja lisää, että heidän mallistonsa on suunniteltu juuri tämän mielessä. ”Lisäksi olemme suunni-



➔ **KULJETATKO tavaraa?** Englantilaisen, kääryjä valmistavan Carry Freedomin uusi Leaf on kätevä pienten kuormien kuljettamiseen – jopa ilman polkupyörää. Kun kääryä ei tarvita, sen saa taiteltua kasaan ja varastoitua varsin pieneen tilaan.

➔ **SIVULAUKUT** ovat yleensä kolhoja ja rumia. Niinpä tyylikkään minimalistinen Ortlieb QL3 on tervetullut uutuus: 12 litraa tilaa ja suojattu tasku kannettavalle tietokoneelle tekevät siitä mainion esimerkiksi työmatkoille. Laukku on vesitiivis ja napsahtaa kiinni kolmella lukolla runkoon kiinnitettävään telineeseen.



Akselit uusiksi

■ **HUIPPUFILLAREITA** ostavat harrastajat ovat ammattilaispyöräilijöitä paremmassa asemassa, koska Kansainvälisen pyöräilyliiton määräykset sitovat kilpailuissa käytettäviä pyöriä menneeseen. Sunnuntaipyöräilijä voi esimerkiksi ajaa alle kuusikiloisella pyörällä tai käyttää levyjarruja. Kevytkin runko saadaan nykyisin tehtyä kestäväksi, ja levyjarrut ovat erittäin hyvät etenkin vuoristossa ajettaessa tai huonolla säällä.

Levyjarrujen myötä kilpapyöriin tulee yksi olennainen muutos: perinteiset akselit eivät pysty pitämään pyöriä tarpeeksi tarkasti oikeassa asennossa levyjarrujen toiminnan kannalta. Niinpä useat valmistajat esittelivät omia ratkaisujaan uusiksi, tarkemmiksi akseleiksi. Niiden tulisi olla nopeasti avattavia ja suljettavia sekä pitää pyörä tarkasti paikallaan.

Vakuuttavimmat vaihtoehdot tulevat Shimanolta ja Focukselta. Akseliongelma on ollut yksi suuri syy levyjarrujen kieltämiseen kilpailuissa, sillä huolto ei pysty pitämään mukanaan suurta määrää erilaisilla akseleilla varustettuja kiekkoja.

Huippupyörien osalta messuilla oli kaksi yllätystä: vaihdevalmistaja SRAM ei esitellyt uutta sähköistä vaihdejärjestelmäänsä, vaikka sellainen huomattiinkin jo kesällä käytössä Kalifornian ympäriajossa. Huhujen mukaan järjestelmästä olisi tulossa langaton, eli SRAM ottaisi näin myöhästymisestään huolimatta pienen etunojan kilpailijoihin nähden.

Yllätys oli myös uutinen siitä, että osavalmistajana aiemmin tunnettu FSA olisi myös tuomassa markkinoille oman kokonaisen, sähköisen vaihdesarjansa.



Väläys tulevaisuudesta

■ **SAKSALAINEN** Canyon esiteli messuilla Deutsche Telecomin kanssa tekemäänsä hahmotelmaa siitä, millainen maantiepyörä voisi olla vuosikymmenen päästä. Pyörässä on luonnollisesti levyjarrut, mutta lisäksi siinä on sähköisesti säädettävä jousitus edessä ja takana.

"Siihen on mahdollista liittää myös koko joukko erilaisia antureita, kuten esimerkiksi kamera, joka tarkkailee koko ajan edessä olevaa maastoa ja säätää jousitusta sen mukaisesti", selittää markkinoinnista vastaava **Miika Enroos**.

Pyörä on lisäksi interaktiivinen. Se pitää satelliittipaikannuksen avulla koko ajan kirjaa sijainnistaan ja nopeudestaan, jolloin se voi esimerkiksi 5 000 kilometrin ajon jälkeen kertoa, että todennäköisesti tietyt osat ovat kuluneita ja tulisi tarkistaa.

"Pyörä on yhteydessä nettiin ja voi kertoa, miten osat voi tarkistaa tai minne pyörän voi viedä huoltoon", jatkaa Enroos. "Jos haluat itse korjata pyörääsi, niin pyörä voi neuvoa, miten se tehdään, mitä osia ja työkaluja tarvitaan sekä vaikkapa osoittaa netistä opetusvideoita."

Koska pyörä on koko ajan yhteydessä puhelinverkon kautta nettiin, se voi myös hälyttää mahdollisessa onnettomuustapauksessa apua. Jos kiihtyvyyssanturin mukaan nopeus pysähtyy epätavallisen äkkiä ja pyörä kaatuu, on todennäköisesti tapahtunut kolari. "Järjestelmä kysyy ensin ajajalta, onko kaikki hyvin, ja jos hän ei reagoi, pyörä ottaa yhteyttä haluttuun numeroon."

"Joitain näistä ominaisuuksista tullaan näkemään varmasti sarjatuotantopyörissäkin muutaman vuoden päästä", ennustaa Enroos ja arvioi, että hintataso on varmasti 10 000 euron tienoilla. "Kaikki on jo mahdollista, mutta kyse on siitä, milloin tekniikka on tarpeeksi käyttökelpoista ja sopivan edullista sarjatuotantoon. Etenkin tietotekniikassa ja elektroniikassa villitkin ajatukset ovat muuttuneet nopeasti arkipäiväisiksi ja sellaisiksi, että on vaikea enää kuvitella olevansa ilman niitä."



telleet erilaisia omia ohjaustankoja, joilla pyörä muuttuu nopeasti roolista toiseen.”

Kaupasta Canyoneja ei tosin löydy, sillä yhtiö myy pyöränsä suoraan asiakkaille netin kautta; pyörät kootaan mittatilaustyönä Saksassa.

Hymy vakiovarusteena

Suomalaisia näytteilleasettajia oli messuilla mukana neljällä osastolla. Näyttävimmällä paikalla oli jo toista kertaa mukana ollut Pelago, jonka osastolla toinen perustajista, **Mikko Hyppönen**, hymisi tyytyväisenä: väkeä kävi, ja klassisen kauden pyörät kiinnostivat.

Suurin suomalaisosastoista oli pyörien osia valmistavan pietarsaarelaisen Hermann'sin sinivalkoinen laatikko, mutta Helkama oli mukana kahdella osastolla. Toisessa esiteltiin yhtiön sähköavusteisia pyöriä, ja toinen oli omistettu Jopoilille.

”Meillä on tämä Jopo-osasto nyt toista kertaa täällä”, kertoo Helkama Veloxin toimitusjohtaja **Jari Elamo**. ”Jopo täyttää ensi vuonna 50 vuotta, joten tuomme markkinoille juhlavuoden mallin. Se on niin lähelle alkuperäisen kaltainen, kuin nykyisin on järkevää tehdä.”

Seuraa uutuusille teki alkupeurainen, Helkaman museosta lainattu kunnostettu Jopo vuodelta 1965. ”Maalaus on tärkeässä osassa näissä juhlamalleissa. Siksi maalit toimittava Teknos kävi analysoimassa spektrometrillä alkuperäisten pyörien kolme värisävyä ja käytämme niitä nyt näissä uusissa pyörissä. Värit ovat ulpukankeltainen, pihla-janoranssi ja koivunvihreä.”

Kaikissa juhla-Jopoissa lokasuojat ovat valkoiset ja tavarateline, ohjaustanko ja heijastimet vastaavat alkuperäistä poiketen siten muista 24-tuumaisilla renkailla varustetuista Jopoista.

”Nämä ovat herättäneet täällä kovasti kiinnostusta, vaikka kävijät eivät tunnekaan Jopon historiaa. Jopon valtti on sen pirteys.”

Elamon mukaan Jopoja myytiin viime vuonna noin 23 000 kappaletta. Ulkomaista suurin markkina-alue on Tanska, jonne pyöriä meni tuhatkunta.

”Nykyisin kaikki Jopot tehdään Suomessa, Hangossa”, huomauttaa Elamo lopuksi. ”Kun volyyymi on tätä luokkaa, on valmistushinta samaa tasoa kuin Aasiassa, mutta valmistus kotimaassa tuo suuria logistisia etuja.” **TM**



Jopo täyttää 50 vuotta, ja siksi yhtiö tuo myyntiin juhlamallin. Helkama Veloxin toimitusjohtaja Jari Elamo esittelee esikuvaa, yhtiön museosta lainattua, entisöityä alkuperäistä Jopoa vuodelta 1965.

Katso
lisämateriaali
TMnet.fi



JOS haluat kiinnittää puhelimen pyörän runkoon ilman kaikenkarvaisia telineitä, apuun tulee Finn. Kyseessä on Bike City Guide -sovelluksia älypuhelimelle tehneen yhtiön tuote, joka kieltämättä on yksinkertaisen kätevä.

CURANA on belgialainen design-pyöräisävarusteiden valmistaja, joka esitteli uuden Ilu-nimisen valosarjan. Etuvalo kiinnittyy huomaamattomasti lokasuojan alapuolelle ja nauhamainen takavallo voidaan asentaa näppärästi vaikka osaksi lokasuojaa.



Ruotsalaista turvallisuutta

LASKETTELURINTEISSÄ jo pitkään tunnettu ruotsalainen POC on kasvanut viime vuosina voimakkaasti ja tullut näkyvästi mukaan myös pyöräilyyn. Nyt kirkkaanoranssista väristään tunnettu yhtiö oli Eurobikesä suuremmalla osastolla kuin koskaan.

Markkinointipäällikkö **Benjamin Rondet** kertoo, että yhtiön historia alkaa jo vuodesta 2004: ”Yhtiön perustaja **Stefan Ytterborn** oli huonekalusuunnittelija, ja hänen tyttärensä loukkaantui vakavasti laskettelunnettomuudessa. Siksi jo aiemmin alan vaihtoa miettinyt Ytterborn päätti perustaa yhtiön, joka kehittää entistä parempia turvalaitteita lasketteliijoille.”

Koska monet laskettelurinteet ovat maastopyöräilijöiden temmellyskenttinä kesäisin, oli loogista laajentaa toimintaa maastopyöräilyyn. Tämä tapahtui vuonna 2008, ja viime vuodesta alkaen yhtiö on valmistanut varusteita myös maantiepyöräilyyn. Valikoimassa on nyt alkuperäisten kypärien lisäksi suojalaseja sekä vaatteita. Niitä kaikkia yhdistää minimalistisen suunnittelun, kirkkaat värit ja yhtiön kolmikirjaiminen nimi tyyliteltyinä.

”Vaikka koetammekin nou-

dattaa suoraviivaista ja rohkeaa pohjoismaista suunnittelua, on tärkein suunnittelukriteerimme kuitenkin turvallisuus. Se ohjaa kaikkea toimintaamme. Kirkkaat värit ovat tästä hyvä esimerkki: ne ovat luonnollisesti osa visuaalista olemustamme, mutta huomiota herättävät värit ovat myös turvallisia. Esimerkiksi oranssi, jota käytämme paljon, huomataan keskimäärin 600–700 metrin päästä, kun yleensä käytetty mustavalkoinen vaateus näkyy vain noin 120 metrin päähän.”

Rondet esittelee kypärää, jonka niskaosa tulee normaalia alemmaksi. Lisäksi kypärässä on keltainen, älypuhelimeen bluetooth-yhteydessä oleva kiihtyvyyssmittari. ”Jos anturi havaitsee törmäyksen, se odottaa 15 sekuntia, jona aikana käyttäjä voi kuitata olevansa kunnossa, ja mikäli kuitausta ei tule, laite lähettää tekstiviestin haluttuun numeroon.”

ICEdot-nimellä tunnettu systeemi on vain yksi uusista turvalaitteista. Toinen uutuus on maantiepyöräilijöille tarkoitettu selkäsuoja. Ohut ja kestävä panssari laitetaan varta vasten paidan selkään ommeltuun pitkään taskuun, jolloin se pysyy selkärangan päällä.

