

Kotimaiset trialmopot

Raisua menoa

**TUULI
LASI**
SUOMEN
SUURIN
AUTO-
LEHTI
Vertailee



Helkama Raisu MM

3 190 mk

● Helkama Raisu MM esiteltiin jo viime keväänä. Todisteeksi mopon maastokelpoisuudesta tuli heti kättelyssä neljä parasta sijaa vuoden 1978 Minitrial Cupissa ja tämän kauden alku on sujunut samaan tyyliin. Raisu MM on joistaiseksi Helkaman ainoa oma mopomalli, sillä valupyörillä varustetusta katumallista vasta huhuillaan.

Raisun moottorina käytetään italialaista nelivaihteista Minarellia. Tämän vuoden mallissa on jousitus vaihdettu Paiolin valmisteisiin, hallintalaitteita muuteltu sekä tehty erinäisiä pikkuparannuksia. Uutta ovat esimerkiksi renkaat, ketjunkiristin ja sivuseisontatuki keinuhaarukassa.

Raisut valmistaa Helkama-pyörä Suomen Koneliike Helkama Oy Hangossa.

Solifer Trial

3 280 mk

● Solifer Trial on tämän kevään uutuus, joka eroaa mallista SM 79 ulkonaisesti vain nimeksi.

Maavaraa on kuitenkin selvästi enemmän kuin SM:ssä ja etupyörä on vaihdettu 23-tuumaiseen. Etuteleskooppi on 4 cm pitempi, takapäättikin on nostettu ja sivuseisontatuki siirretty keinuhaarukan reiteen. Moottori on sama 4-vaihteinen jugoslavalainen Tomos kuin SM:ssä, mutta välityksiä on hiukan muutettu. Jalkatapit on vaihdettu kääntyviin ja mittaristo jätetty pois kuten jarruvalokin.

Soliferin valmistaja on Bensow Oy Ab Solifer-tehtaat Helsingissä.

oot vertailussa: metsässä

Teksti Jari Jansson
Kuvat Ari Heinonen



Tunturi Trial 3 195 mk

● Tunturi Trial on myös tämän kevään tulokas ja erot malliin Super Sport ovat suunnilleen samat kuin Soliferin Trial- ja SM-malleilla. Etupyörä on sekä Super Sportissa että Trialissa 23-tuumainen ja molemmissa on myös yläpakoputki. Tunturi Trialin etuteleskooppi on vihdoinkin nestevaimenteinen ja samalla 5 cm pitempi kuin Super Sportissa. Pienentämällä lisäksi akseliväliä, nostamalla takajousitusta, siirtämällä jalkatapit ja vaihtamalla keskiseisontatuki takahaarukkaan kiinnitettyyn sivutukeen on maavara saatu suuremmaksi. Mittaristo ja jarruvalo on jätetty pois. Moottori on tuttu itävaltalainen nelivaihteinen Puch, sama kuin Super Sportissa.

Tunturit tekee Tunturipyörä Oy Turussa.

● Vakiomopoilla ja 50-kuutioisilla trailpyörillä ajettavan minitrialin suosio kasvaa kasvamistaan. Sen ovat huomanneet myös kotimaiset moponvalmistajat, sillä Helkaman Raisu MM saa kuluvalla kaudella vastaansa Soliferin ja Tunturin uunituoreet Trial-mallit.

● Nykyaikainen trialmopo voidaan ajatella kehittyneimmäksi mopotyyppiksi. Kadulla ja yleisessä liikenteessä sillä pärjää siinä kuin muillakin mopoilla ja lisäksi sen maastokelpoisuus on hämmästyttävä. Niinpä trialmopon käyttäjäkunta ei suinkaan rajoitu minitrialisteihin.

● Otimme vertailuun Helkama Raisun, Solifer Trialin ja Tunturi Trialin. Hyviä ovat kaikki, yksi yhdessä ja toinen toisessa. Vaan löytyypä puutteitakin.

Seuraavalle aukeamalle

Trialmopo on aina kompromissi

● Olla moponvalmistaja Suomessa vuonna 1979 ei ole pelkkää ruusuilla tanssimista. Olkoonkin, että lainsäädännön usein turhauttaviltakin tuntuvat säädökset pistelevät siinä kuin vaisu markkinatilannekin. Ovathan mopoja koskevat määräykset pääosin peräisin ajalta, jolloin mopo oli pikemminkin apumootorilla varustettu polkupyörä kuin oma ajoneuvotyyppinsä.

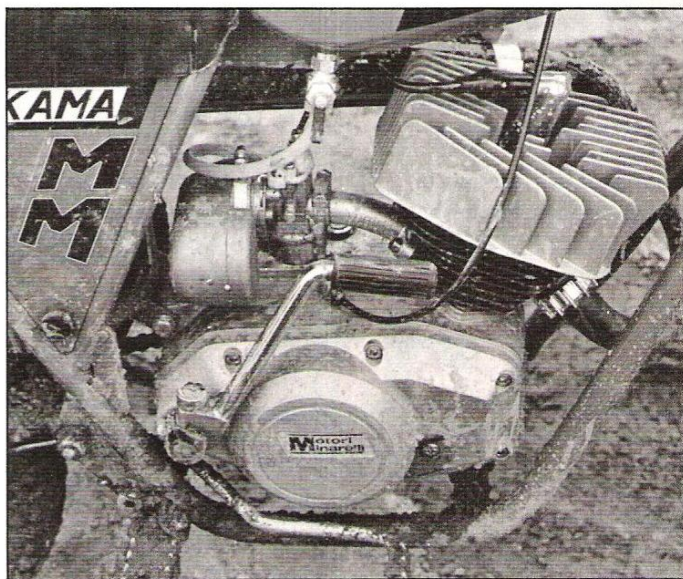
Mopojen määrä Suomessa on laskenut viimeisten kymmenen vuoden aikana noin kolmanneksella. Vuoden 1967 292 500 kappaleesta on mopokantamme pudonnut nykyisiin noin 180 000 yksikköön, todetaan Liikennevakuutusyhdistyksen lehdistötiedotteessa. Masentavaa tekstiä, mutta onneksi mopoilun alamäki on viime vuosina loiventunut. Suurin syy mopojen vähentymiseen kun nähtävästi on 70-luvun alun autonostovimma.

Nykyään mopo on ainoa mahdollinen-koneella-kulkeva vain yhdelle kansalaisryhmälle, nimittäin 15-16 vuotiaille. Halvin tapa liikkua itsenäisesti

se joka tapauksessa on heti polkupyöräilyn, hölkkäämisen ja liftaamisen jälkeen. Viehän mopo sitä neliprosentista vain pari litraa sadalla eikä muita kustannuksiakaan asiallisessa käytössä pahemmin ole. Jännä nähdä, viekö autoilun kustannustason jatkuva nousu lopulta mopon uuteen tulemiseen.

Mopoilun viimeisin suuntaus on minitrialin suosion jatkuva kasvu. Tämän vertailun mopot on selvästi kehitetty tätä elin-kelpoisuutensa todistanutta moottoriurheilumuotoa silmällä pitäen. Tästä terveestä kehityssuunnasta hyötyy trialnuorten lisäksi jokamopoilijakin. Nykyaikainen trialmopo ei häviä puhtaasti katukäyttöön tarkoitettuille malleille sanottavammin missään. Ennemmin se edustaa monikäyttöisyyttä parhaimmillaan, sillä maastokelpoisuudesta on hyötyä siviilikäytössäkin.

Koska pelkkä minitrialharaste tuskin tarjoaisi tarpeeksi markkinoita ainakaan kolmelle, ovat trialmopot joka tapauksessa kompromisseja minitrialin ja yleiskäytön väliltä. Tässä ver-



Raisun moottorin sylinteri on pystyssä, joten kura ei pääse tukkimaan paikkoja. Hammastetut jalkatapit ovat pätevä.

VÄLITYSSUHDETAULUKKO

Kokonaisvälityssuhteet

	I	II	III	IV
HELKAMA RAISU MM	55,0	34,5	24,1	19,1
SOLIFER TRIAL	61,8	32,3	22,7	17,7
TUNTURI TRIAL	54,2	29,7	20,5	17,0

tailussa on pääpaino pantu sopivuudelle trialiin ja maastoon, sillä kadullehan on olemassa eri mallit.

Näin testattiin

Testaamisen vaikeuksiin kuuluu yleisesti se tosiasia, että mittanauha tai sekunttikello ei-

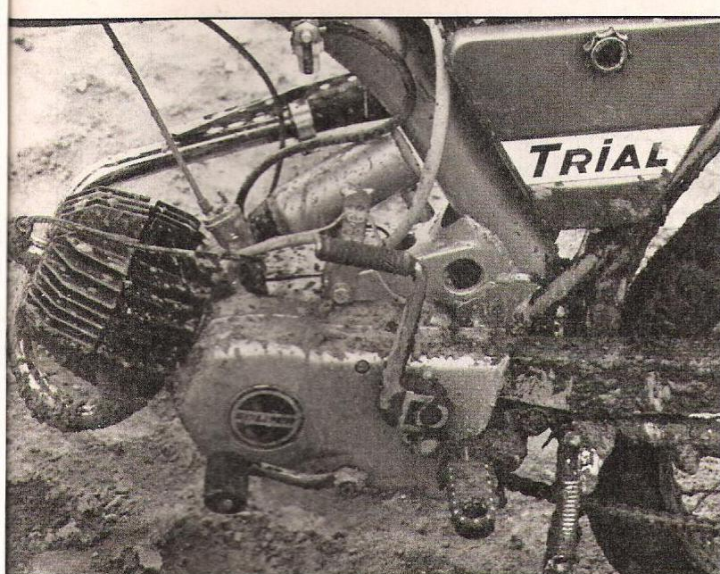
vät kelpaa kaikkeen. Monia tärkeitäkin ominaisuuksia joudutaan arvioimaan ahterituntumalla ja tällöin tietysti liikutaan lähellä rajaa, jonka nimi on henkilökohtainen mielipide.

Mopojen kohdalla laki määrää suorituskyvyn, joten sitä ei loppujen lopuksi ole järin mielekästä mitata. Tässä tapauksessa kaikki mopot olivat vielä uutuudennihkeitä, joten mitaaminen olisi ollut turhaa ja harhaanjohtavaa jo senkin takia. Käytännössä merkitsevät säädöt ja yksilöerot todennäköisesti enemmän kuin todelliset erot eri merkkien välillä. Tärkeintä suorituskykyä on trialmopojen kohdalla moottorin sitkeys tyhjäkäynnin tuntumassa ja mopon ketteryys ja käteenkäyvyys.

Viimemainitut ominaisuudet ovat juuri niitä hankalia tutkittavia, joten turvauduimme tällä kerralla hieman tavallista suurempaan testiryhmään. Espoo on tunnettua minitrialseutua, joten käännyimme sikäläisen moottorikerhon puoleen. Testilomakkeet täytti 12 aktiivista minitrialistia, mistä kiitos Lahtiluoman Mikolle ja kaikille muille mukana olleille. Lomakkeet täytti ja arvosteluun osallistui myös 6 "omaa" miestä.



Tunturin takajousitusta voi säätää vain elementtien kulmaa muuttamalla, kätevä jousen esijännityksen säätö puuttuu.



Soliferin moottori kerää herkästi kuraa sylinterin jäähdytysripojen väliin ja ainakin uutuudenkarhea testiyksilömme tuppasi sen seurauksena kuumenemaan liikaa.

Voima riippuu välityksistä

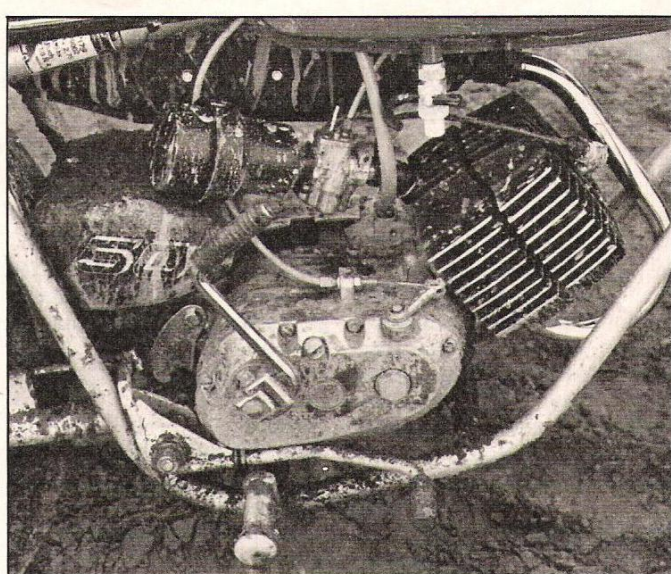
Kaikkien mopojen tehoksi on ilmoitettu nuo lain sallimat 1,1 kW. Vääntömomenttiarvoillaan ei ole suuria eroja, joten käytössä olevan puhdin paljous jää riippumaan moottorien luonteesta ja välitysten sopivuudesta.

Raisun voimantarjonta voitaisiin katsoa normaalksi. Moottori vastaa sopuisasti kaasun tyhjäkäynninkin tuntumasta, mutta syystä tai toisesta moottori sammahti helposti hankalissa paikoissa. Kytinkahva oli poikkeuksellisen hankala käyttää ja vaati kohtuuttomasti voimaa häiriten siten tasapainoilua pahoissa paikoissa. Raisun välityssuhteet voidaan katsoa onnistuneiksi. Kaasu auki ajettaessa testipyörämme päästi melkoiset vibrat, joten katukäytössä se ei tärinäiden takia ole miellyttävän mahdollinen. Vaihteisto on hyvä.

Soliferin ykkönen on poikkeuksellisen tiheä ja yhdessä sitkeänpuoleisen moottorin kanssa tämä tietää sitä, että "Soliskaa" on vaikea tyriä sammuksiin, vaikka kytkimen olemassaolo unohtettaisiinkin. Kytkin on sitäpaitsi miellyttävä käyttää ja kahvat kyllin pienet nuorisoa ajatellen. Ykkösen ja kakkosen välinen porrastus arvioitiin yleisesti turhan suureksi, mutta kuten sanottu, ykkönen ainakin vetää. Soliferin vaihteisto katsottiin ryhmän heikoimmaksi. Toiminta on jossain määrin takertelevaa, varsinkin jos vaihdepoljin on säädetty liian ylös. Tomos on

varsin sivistynyt ääniltään, eikä poikkeuksellisia värinöitäkään esiinny.

Tunturin moottori vetää erittäin iloisesti ja vaivattoman tuntuiseksi. Moottorin ja vaihteiston puolesta se voidaan nimetä parhaaksi, eritoten kadulla tai helpossa maastossa ajettaessa. Kytkin on käyttömukavuudeltaan samaa luokkaa. Ahneilta tuntuvat yläpään välityssuhteetkaan eivät häiritse, siitä pitää vahvasti takova konehuonehuolen. Vääntöä riittää hitaasiinkin paikkoihin. Tunturin ääni on terävänpuoleinen, mutta värinät täysin kohtuulliset.



Tunturi on moottorinsa puolesta paras, sillä tehoa on tarjolla pyytämättä. Jalkatapit eivät sovi minitrialiin.

Rungostaan trialmopo tunnetaan

Sopivuuden minitrialiin ja vaikeaan maastoon määrää pitkälle rungon rakenne. Rungon mitoituksen lisäksi kannattaa huomiota kiinnittää jousitukseen.

Raisun runko sopii epäilemättä parhaiten pahoihin paikkoihin. Akseliväli on lyhyt tehden mopon erittäin ketteräksi ja ohjausgeometria sopii hyvin kokonaisuuteen. Maavaraa on riittävästi ja Raisun saa keulimaan sen verran helposti, että pahjakosketuksia syntyy vain harvoin. Moottori on suojattu

hyvin kehtoputkilla, joten kivellet istahtamiset vain kolhivat maalin rungosta. Jousitus on joukon paras ja takapäättä voi säätää peräti 25 eri asentoon, kun mukaan luetaan kierrejousien esijännityksen ja jousituslementtien kaltevuuden säädöt. Katuajossa runko on lyhyen tuntuinen, muttei häiritsevästi. Raisun renkaiksi on vaihdettu Nokian Trial-kumit, joiden kuviointi on melko mukava. Nythän on muistettava, että kysymys on joka tapauksessa kompromissista maaston ja kadun kesken.

Soliferin runko on alhaalta avoin, mutta vaaravaa on vas-



Raisun takajousitus voidaan säätää peräti 25 eri asentoon. Ketjunkiristin on hyvä olemassa, sillä mopojen alkuperäisketjut tuntuivat venyvän vauhdilla.

Seuraavalle aukeamalle

Tuulilas 6/79 123

Raisussa parhaat trialominaisuudet

taavasti eniten. Pohjakosketuksia ei muistu mieleen. Akseli-
väli ei ole liian pitkä, joten ket-
teryyskin on hyvä. Etupyörä ei
nouse ilmaan yhtä helposti kuin
Raisussa ja keulimista haittaa
hieman myös ryömintävaihteen
tiheys. Jousitus sopii maastoon,
mutta tietty täsmällisyys sen
toiminnasta puuttuu. Takavai-
mentimien esijännitys voidaan
valita neljästä asennosta. Ren-
gastus on hyvä sopuratkaisu,
joka käy sekä kadulle että maas-
toon, kuten koko runkokin.

Tunturin runko herätti risti-
riittäisiä tunteita, sillä huolimat-
ta ohjauskulman muutoksesta ja
kasvaneesta maavarasta se tuo
yhä mieleen katumopon. Akse-
liväli on pitkä ja yhdessä jou-
kon vaatimattomimman maava-
ran kanssa se kuluttaa nopeasti
maalit rungon pohjasta. Kette-
ryys on vain tavanomainen ja
hallittua keulimista joutuu opet-
telemaan hetken. Mielessä kä-
vi, että etupää on liian pysty,
koska ohjaus pyrkii vaeltele-
maan. Jousitukseen ei ihastut-
tanut, vaikka keula on vaihdettu
nestevaimenteiseen. Takaa
puuttuu kierrejousien esijänni-
tyksen säätömahdollisuus, eikä

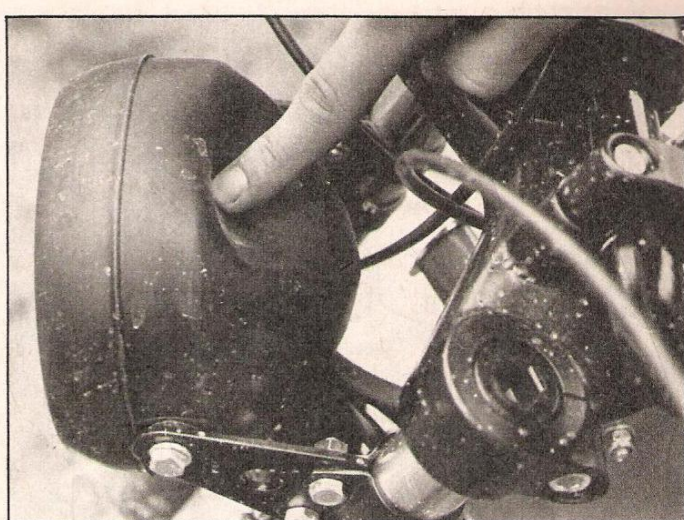
kolmiasentoinen elementtien
kulman säätö pärjää sille käte-
vyydessä. Renkaina on tavalliset
Hakkikset, jotka voidaan
kai katsoa lähinnä yleiskumeik-
si. Kaiken kaikkiaan Tunska on
runkonsa puolesta lähellä
yleismopoja.

Hyviä ja huonoja hallintalaitteita

Hallintalaitteet määräävät aja-
misen luontevuuden. Mintriali-
ssa pitäisi kaiken olla kohdal-
laan, mutta näin ei valitettavasti
aina ole.

Raisun ohjaustanko sopii
mopon luonteeseen kuin se kuu-
luisa nenä siihen kuuluisaan
päähän. Jalkatapid ovat ham-
mastetut ja iskusta kääntyvät
kuten pitääkin, mutta niiden
paikkaa ei voi muuttaa. Hyvä
pikkukikka on vaihdvivunkin
pään saranoiminen.

Jarrupoljin on hieman turhan
kaukana jalkatapista, sillä en-
sinnäkin takajarrua tarvitaan
maastossa paljon ja toiseksi ta-
peilla ajettaessa on jalan siirtä-
minen aina jarrutusta varten
hankalaa. Raisun etujarru on



**Raisun ja Soliferin etulampun kuori on pehmeää kumia. Ei aina-
kaan tule lommoja.**

teholtaan ala-arvoinen, mutta
takarummussa piisaa puhtia.

Kahvastot ovat toki nimek-
kään Maguran valmistamat,
mutta sopivat mitoitukseltaan
pikemmin aikuiselle kuin minit-
rialistille. Kytinkahva haukut-
tiin jo edellä. Ajoasento on
maastoajoa ajatellen mainio.

Soliferin ohjaustanko on hy-
vä ja kahvastot kevyet käyttää
sekä mitoitukseltaan sopivat.
Jalkatapid on hammastettu, ne
kääntyvät iskusta ja lisäksi ni-
den paikka on säädettävissä.

Jarrupoljin osuu hyvin saap-
paan alle, mutta molempien jar-

rujen teho on vaatimaton. Pyrit-
täessä suureen hidastuvuuteen
vaaditaan kohtuuttoman paljon
voimaa.

Soliferin tilat ja ajoasento
ovat melko hyvät, mutta jalka
osuu helposti käynnistyspolki-
meen, työkalukotelon nuppiin
ja pakoputkeenkin. Ylimääräis-
tä plussaa tulee satulan taakse
jäävästä, yleiskäytössä sangen
hyödyllisestä kuljetustilasta.

Tunturin ohjaustanko voisi
olla leveämpi, nykyinen on ka-
peutensa lisäksi myös matala.
Kahvat ovat hyvät ja sopivan
kokoiset. Jalkatapid ovat kiinte-



**Kalkki kotimaiset trialmpot ovat hyvin samantyyppisiä, mutta selviä erojakin on kuten jo tekni-
sistä tiedoistakin näkyy.**

Helkama Raisu MM

MOOTTORI: Yksisylinterinen ajo-
viimajähdytteinen mäntäohjattu
kaksitahtimoottori, tyyppi Minarelli
P4. Pysty valurautasylinteri. Kaasu-
tin Dell'Orto SHA 14,9. Vauhtipyö-
rämagneetto. 4 % öljyseosbensini.
Suurin teho 1,1 kW (1,5 hv)/4 550
r/min. Suurin vääntömomentti 2,97
Nm (0,303 kpm)/3 240 r/min. Sylin-
terin halkaisija 38,8 mm, iskun pi-
tuus 42 mm, iskutilavuus 49,7 cm³.

VOIMANSIIRTO: Ensiovälitys vino-
hampaisilla hammaspyörillä, märkä
4-levyinen kytkin, toisiovälitys avoi-
mella rullaketjulla. 4-nopeuksinen
vaihteisto, välityssuhteet 3,30 – 2,07
– 1,44 – 1,15. Ketjupyörien hammas-
luvat edessä 13, takana 47. Koko-
naisvälityssuhde suurimmalla vaih-
teella 19,1.

RUNKO: Kaksoiskehtotyyppinen
putkirunko. Edessä nestevaimennet-
tu teleskooppihaarukka, joustoliike
130 mm. Takana nestevaimennettu
keinuhaarukka, 5 jäykkyyssasentoa
ja 5 kaltevuusasentoa, joustoliike
105 mm. Mekaaninen rumpujarru
edessä ja takana. Pinnapyörät, etu-
pyörä 23–2,25, takapyörä 21–2,75.

MITTOJA: Pituus 180 cm, alkseliväli
117 cm, maavara 27,5 cm, istuin-
korkeus 75 cm, leveys 75 cm. Polt-
tonestesäiliön tilavuus 4,0 l, josta 1,0
l varalla.



Soliferin työkaluvarustus on samaa tasoa kuin muissakin, siis kelvollista, muttei mitenkään ylipätevää.

ät ja kaiken lisäksi huonon muotoiset. Vaihdevipu on pitkä ja ulkoneva, minkä seurauksena se ensimmäisten kunnan lippojen jälkeen ulkoni vielä enemmän.

Jarrut ovat porukan parhaat. Ne saa helposti lukkoon kestopäällysteelläkin vauhdista kuin vauhdista ja hidastuvuus on sen mukainen. Tietysti tuntua voisi olla enemmän.

Tunturin ajoasento on hyvä – kadulle nimittäin. Maastoa ajatellen tuntuma on huonoin, vaikka ainoa tielle osuva esine on käynnistyspoljin.

Solifer Trial

MOOTTORI: Yksisylinterinen ajo-
viimajähdytteinen mäntäohjattu
kaksitahtimoottori, tyyppi Tomos 4G.
Makaava valurautasylinteri. Kaasutin
Bing 1/11/49. Vauhtipyörämagneetto.
4 % öljyseosbenssiini. Suurin
teho 1,1 kW (1,5 hv)/4 000 r/min.
Suurin vääntömomentti 3,09 Nm
(0,315 kpm)/3 000 r/min. Sylinterin
halkaisija 38 mm, iskun pituus 43
mm, iskutilavuus 49 cm³.

VOIMANSIIRTO: Ensiovälitys vino-
hampaisilla hammaspyörillä, märkä
3-levyinen kytkin, toisiovälitys avoi-
mella rullaketjulla. 4-nopeuksinen
vaihteisto, välityssuhteet 4,33 – 2,27
– 1,59 – 1,24. Ketjupyörän hammas-
luvat edessä 12, takana 42. Koko-
naisvälityssuhde suurimmalla vaih-
teella 17,7.

RUNKO: Alhaalta avoin putkirunko.
Edessä nestevoimennettu teles-
kooppihaarukka, joustoliike 110 mm.
Takana nestevoimennettu keinu-
haarukka, 4 jäykkyyssasentoa, jous-
toliike 80 mm. Mekaaninen rumpu-
jarru edessä ja takana. Pinnapyörät,
etupyörä 23–2,25, takapyörä
21–2,75.

MITTOJA: Pituus 185 cm, akseliväli
118 cm, maavara 29 cm, istuinkor-
keus 80,5 cm, leveys 74 cm. Poltto-
nestesäiliön tilavuus 4,5 l, josta 0,5 l
varalla.

Maastoon tehty

Maastoon tarkoitettussa mopos-
sa annetaan arvoa täysin eri rat-
kaisuille kuin katuversiossa. Niinpä hyväksi trial mopon va-
rusteluksi voidaan ajatella mit-
tariston puuttuminen, kaikki
joustavat tai myötäävät osat ja
turhien hienouksien puuttumi-
nen.

Raisu keräsi irtopisteitä etu-
teleskoopin suojuskumeista ja
moottorin kuusiokoloruuveista.
Pahaa sanottavaa ei ole myös-
kään etulampun kumikuoresta
tai jousitoimisesta ketjunkir-
is-

Tunturi Trial

MOOTTORI: Yksisylinterinen ajo-
viimajähdytteinen mäntäohjattu
kaksitahtimoottori, tyyppi Puch VZ50
N4. Makaava kevytmetallisylinteri
valurautaisella sylinteriputkella.
Kaasutin Bing 85/11. Vauhtipyörä-
magneetto. 4 % öljyseosbenssiini.
Suurin teho 1,1 kW (1,5 hv)/5 000
r/min. Suurin vääntömomentti 2,65
Nm (0,27 kpm)/3 500 r/min. Sylinte-
rin halkaisija 38 mm, iskun pituus 43
mm, iskutilavuus 49 cm³.

VOIMANSIIRTO: Ensiovälitys vino-
hampaisilla hammaspyörillä, märkä
4-levyinen kytkin, toisiovälitys avoi-
mella rullaketjulla. 4-nopeuksinen
vaihteisto, välityssuhteet 3,54 – 1,94
– 1,34 – 1,11. Ketjupyörän hammas-
luvat edessä 11, takana 42. Koko-
naisvälityssuhde suurimmalla vaih-
teella 17,0.

RUNKO: Kaksoiskehotyypinen
putkirunko. Edessä nestevoimennet-
tu teleskooppihaarukka, joustoliike
100 mm. Takana nestevoimennettu
keinuhaarukka, 3 kaltevuusasentoa,
joustoliike 90 mm. Mekaaninen
rumpujarru edessä ja takana. Pin-
napyörät, etupyörä 23–2,25, taka-
pyörä 21–2,75.

MITTOJA: Pituus 190 cm, akseliväli
123 cm, maavara 25 cm, istuinkor-
keus 77 cm, leveys 70 cm. Poltto-
nestesäiliön tilavuus 5,5 l, josta 0,3 l
varalla.

timeistä. Ketjunkiristin on kui-
tenkin ajateltu puolitiehen, sillä
sijoittamalla se taaemmaksi oli-
si pelivaraa ollut enemmän.
Vaun kun sivuseisontatuki on
tiellä.

Soliferin sovellutuksiin kuu-
luu niinkään kumikuorinen etu-
lampun umpio. Soliskan ketju-
suojaus on pitempi kuin muissa,
joten ohuesta pellistä valmistet-
tuna se tietysti repesi. Tunturi-
ta ei erityisiä maastovirityksiä
juuri löydy, joten todettakoon
vain koristeteippien huono
kiinnipysyvyys. Työn laatu on
kaikissa kolmessa päällisin puo-
lin samaa tasoa. Melko siistiä ja
ilman selviä viimeistelyvirhei-
tä.

Lue tuloksia oikein

Arvosteluasteikkona käytettiin
koulusta tuttua pykälöintiä nel-
losesta kymppiin, koska se on
ilmeisesti havainnollisin tapa
useimmille möpon tarvitsijoil-
le. Taulukkoon merkityt arvo-
sanat ovat testiryhmän mielipi-
teiden keskiarvoja.

Testilomakkeiden täyttöoh-
jeet kuuluvat kaikessa lyhykäi-
syydessään seuraavasti: "Anna
seuraavista kohteista arvosana 4
– 10 (kouluarvosana) siten, että
10 = loistava, 9 = erinomainen,
8 = hyvä, 7 = keskinkertainen,
6 = menettelevä, 5 =
huono, 4 = surkea. Täytä lo-

make huolella ja harkiten. Jos
olet epävarma jostain arvoste-
lukohdasta, jätä se täyttämättä
tai kysy lisäohjeita Jarilta.
**ÄLÄ ANNA MUIDEN
VAIKUTTAA ARVOSTE-
LUUSI".**

Lopputulosten perusteella
voitaisiin kolmikon parem-
muusjärjestys määrätä suoraan-
kin, mutta oikeudenmukaisem-
paa on ensin painottaa arvosa-
nat omien mieltymysten mukai-
sesti. Jos tärkeinä pidetään vain
esimerkiksi ajoasentoa, kette-
rystä ja jousitusta, voidaan So-
lifer katsoa paremmaksi kuin
Tunturi. Vastaavasti saadaan
Tunturi parhaaksi ottamalla
huomioon ainoastaan jarrut,
kytkin, vaihteisto, käynnisty-
vyys ja vaikkapa suuntavaka-
vuus. Ynnäämällä kuvatulla ta-
valla saadaan trialissa keskei-
sten ominaisuuksien perusteella
parhaaksi Raisu, seuraavaksi
Solifer ja viimeiseksi Tunturi.
Katuominaisuuksien mukaan
voi järjestys olla esimerkiksi
Tunturi – Raisu – Solifer.

Jokainen voi laskea itse
omien arvostustensa mukaisen
paremmuusjärjestyksen kerto-
malla 3 keskeisintä ominaisuut-
ta 3:lla, 3 seuraavaksi tärkeintä
2:lla ja ottamalla 3 vähämerki-
tyksisintä kohtaa kokonaan
pois. Saatua summa jaetaan
19:llä jolloin saatu luku on pai-
notettu keskiarvo. □

LOPPU ARVOSTELU	HELKAMA RAISU MM	SOLIFER TRIAL	TUNTURI TRIAL
Jarrut	7,4	6,9	8,6
Kytkin	6,4	8,6	8,7
Vaihteisto	8,5	6,9	8,6
Käynnistysvyys	8,3	5,9	8,5
Renkaat	7,7	7,9	7,2
Tilat ja ajoasento	8,5	7,7	7,6
Hallintalaitteet	7,9	7,9	7,2
Melu ja värinät	7,3	7,5	7,4
Ajo-ominaisuudet	8,8	7,5	7,3
Suuntavakavuus	7,7	7,3	7,6
Ketteryyys	9,4	7,9	7,1
Jousitus	9,1	7,5	6,7
Varustelu ja viimeistely	8,4	8,0	7,6
Painottamaton keskiarvo	8,1	7,5	7,7