

Sitten kun ollaan vanhoja, ostetaan wingit, ajetaan Pärnun Aleksandri Pubiin ja valehdelleen toisillemme samat jutut virolaisen neloskaljan voimalla. Tälle ajatukselle ystävien kanssa usein naurettiin seurattessamme Aleksandrin suomiporojen viikonlopun viettoa. Teemaan kuuluisi ilman muuta nahka- ja huomioliivit hiellä liimattuna kerhopaidan päälle.

Nyt on sitten oma Goldwing pihalla. Ja jo toinen samanlainen vuoden sisään. Viime kesänä otin hieman makustelua halpisyksilöllä ja perverssillä tavalla se tuntui hauskalta kampeelta. Muutama hetki sitten ostin toimivamman ja museoidun Wingin, pitkän harkinnan ja vertailun jälkeen. Kerhopaitaa ja huomioliiviä en kuitenkaan vielä suostu pukemaan. Enkä ole vanha. Koskaan. Olen vain arvokkaasti ja nuorekkaasti kerännyt kokemusvuosia.

Itse moottoripyörä on siis Honda Goldwing 1200 Interstate, armon vuonna 1985 jenkkitehtaalta suoraan matkamotoristien märkiin uniin rullannut kapistus. Interstate tarkoittaa vaatimattomampaa varustelutasoa. Mm. digimittari, radio ja erinäisiä koristelätkeä uupuu verrattuna ylelliseen Aspencade-versioon. Kokokate ja integroidut laukut ovat itsestäänselvyys puhuttaessa tästä legendasta, koon lisäksi. Suurelle yleisölle tunnetuin Goldwing on varmaan 1500-kuutioinen avaruuslaiva ja vielä kullavärisenä. Tämä malliversio ainakin itselle edustaa "oikeaa" Wingiä.

90-luvun alussa pääsin pikkukossina äidin mukaan työmatkalle Pariisiin. Tästä metropolista on vieläkin muistikuvissa muutama seikka; Yksi oli McDonaldsin juustohamppari, jonka makuun ihastuin silloin. Tämä innostus on onneksi haihtunut. Toisena oli hämärillä kujilla vislaavat, kovin niukka-asusteiset nuoret naiset. Tämä mielenkiinto vastakkaiseen sukupuoleen on onneksi vielä toistaiseksi säilynyt. Tosin harraste elää perinteisemmässä muodossa, vaihtotaloudessa parisuhteessa, ei silloin eikä nykyäänkään, suorassa valuutan siirrossa.

Ja sitten oli se kultainen Goldwing. Ranskalainen herrasmies ohjasti 1500-kuutioista bokseriaan ylväästi ruuhkaliikenteen seassa puikkelehtien, musta puku päällä tietenkin. Stereoista soi, täydellä volyyymilla, Phil Collinsin väkevä veisu; In the Air Tonight. Sikari paloi elegantisti avopäisen motoristin huulilla, hänen ylenkatsoessaan kaikki muut kadun käyttäjät. Tästä jäi todennäköisesti pysyvin fiksaatio elämäni ja epäilemättä kallein. Välillä toivonkin, että innostus juustohamppariin olisi säilynyt kirkkaimpana.

Kättelin kaupat omasta sähkönsinisestä 1200-kuutioisesta mallista Pohjanmaan lakeuksilla, vaikkakin sanottavaa löytyi jonkin verran. Jarruja ei käytännössä ollut, tyhjäkäynti hukassa ja akkukin vaikutti antaneen periksi vuosien varrella. Lisäksi museopyörää ei oltu pesty saatika maalipintaa puunattu vuosiin. Moottori kuitenkin tuntui virkeältä ja konepyörä muuten ehjältä. Nykyään museoajoneuvo-status ei ole tae kunnosta, ainoastaan suunnilleen alkuperäisestä ulkoasusta.

Sain jarruttoman matkalehmän kurvailtua onnellisesti kotipihaan ja seuraavana päivänä alkoi mopon kevyt purkaminen ja yleinen ihmettely. Ennakkoavistus oli osunut kohdilleen, Wingi oli harvinaisen siisti ulkoasultaan kaiken lian alla. Maalipinnan myllytys ja pienet tuunaukset toivat prätäkään uutta ilmettä. Tosin akku oli antautunut lopullisesti, mutta se oli helppo korjaus. Vetokoukku sai lähteä, askelta peräkärryn hankintaan en ole valmis vielä tekemään. Myös jälkiasenteinen cd-soitin löysi paikkansa roskiksesta, musiikin kuuntelu hoituisi varmimmin kypärän kautta. Eturenkaassa oli vielä hyvin pintaa, mutta paistopäivä näytti kahdeksan vuoden taakse, joten se varmuuden vuoksi vaihdettiin. Jarruhuollon jälkeen Interstate oli taas valmis baanalle, lähes entiseen hehkuun palautettuna.

Millainen vanha Goldwing on sitten ajella? Itsellä on ollut pitkään onnekkaasti uusia pyöriä omistuksessa, joten aluksi vertailukohteet olivat epäreiluja. Ei 35-vuotiaassa museopyörässä ole aktiivialustaa, huippujarruja tai alun kolmatta sataa heppaa. Tämän kun itselleen sisäistää, niin Honda on yhä mainio matkakumppani. Mosassa on alunperin ollut 95 hevosvoimaa, nyt reipas 100 tkm myöhempi hieman vähemmän. Tämä hevosmäärä alaväännön kanssa riittää hyvin nykyliikenteeseen. Nelipytyinen Wingi ei ole myöskään niin painava kun seuraavat sukupolvet, sekin vaikuttaa suorituskykyyn ja ajettavuuteen positiivisesti. Moottoripyöräksi Goldwing on kuitenkin hidas ja painava, se on fakta.

Honda GL 1200 on tietenkin parhaillaan maantiellä. Nopeusmittarin neulan viisatessa 110 meno on makeimmillaan. Katteet ja korkea tuuliohjain antavat hyvän suojan, Honda liikkuu eleettömästi ja mukavasti. Alusta on myös kohtuullisen jämäkkä sallituissa nopeuksissa. Runko ei ala huojua ja ilma-alusta hoitelee pahimmat montut kunnialla. Overdrive kytkettynä bokseri jauhaa leppoisasti maileja. Mutkissakin Kultasiivellä pärjää, kun muistaa iän ja fyysiset rajoitteet. Suurimpana kaahailun rajoittimena ovat 80-luvun jarrut. Ne täytyisi päivittää tuoreempiin, jos haluaa lähemmäs nykypäivän hidastuvuutta. Hitaalla pyörällä on kuitenkin hausempaa ajaa nopeasti, kuin nopealla prätäkällä hiljaa.

Onhan niitä "ominaisuuksiakin", osa matkan varrella tarttuneita, osa ehkä jo tehtaalla syntyneitä. Eturengas on herkkä pomputtamaan, kuudenkympin tietämällä ohjaustangon saa vipattamaan helposti. Ylipaineet renkaissa hieman hillitsevät tätä vikaa. Varmaan jousituksen huolto yms, auttaisivat asiaan. Jarrut jo mainitsinkin. Koneesta kantautuu korviin välillä erikoisia vinkumisia, mutta niistä ei kannata välittää. Kuuluvat ajan patinaan. Pieni backfire myös yllättää silloin tällöin, vanhoissa pyörissä kaasuttimet ovat harvoin täysin säädöissä ja puhtaat. Vaihteet täytyy nostaa päälle kunnolla, pieni kolahdus on ominaisuus. Quickshifter keksittiin vasta hieman myöhemmin ja GL:n vaihdelaatikon kolahdus kertoo kuskille vaihteen vaihtumisen.

Wingin bokserikone on perimätiedon mukaan ikuinen ja en epäile asiaa. Entinen GL 1200 kolisi ja rämisi todella ilkeästi, mutta niin vain matka aina jatkui. Jos myllyn saa käyntiin, todennäköisesti se jotenkin myös pysyy käynnissä iltaan asti.

Honda on tehty matkailuun ja varusteet ovat sen mukaiset. Kiinteät laukut, mukava penkki ja pysty ajoasento alleviivaavat käyttötarkoitusta. Säädettävä tuulilasi tekisi höpöä, pleksin korkeus on hieman outo omalle varrelle. Uudempiin matkajuhtiin verrattuna puuttuu tärkeimpinä lisävarusteina cruise ja lämmittimet. Nämäkin saa näperreltyä tarvittaessa jälkikäteen. Goldwing on suunniteltu matkustajan kanssa ajeluun. Rouvan pyöreä tarakka valuu hunajaa kultasiiven muhkealla penkillä istuessa. Tuuli painaa vain hellästi takin kauluksia, saatanallinen repiminen loistaa poissaolollaan. Toki maltillisella matkavauhdillakin voi olla asiaan positiivinen vaikutus.

Fiilis? Ristiriitainen. Pihasta lähtiessä ekoilla metreillä tulee ajatuksiin, ettei tässä ole vähääkään järkeä. Vanha heilahteleva romukasa joka ei kiihdy, saatika sitten pysähdy. Tälläkö oikeasti pitäisi ajaa, jopa nauttia? Mutta hetken kuluttua huomaa hymyilevänsä ja nauttivansa niistä ominaisuuksista, joita Goldwingiin on koodattu. Leppoisa on kuvaavin sana. Menopeli liikkuu väännön avulla ja eteneminen on vaivatonta. Oikea nopeus ja ennakoiva ajorytmi saavat hymyä leveämmälle. Wingi menee huolettomasti mökkietiet sekä mutkapätkät ja maantiellä ollaan ihan kunkkuja etulokarin kotkan ylpeästi levittäessä siipiään.

Pihassa oli viime kesänä Kawasaki H2 kaverinaan vuosimallin 1985 Goldwing. Jos tuli ajatus pienelle iltalenkille, joka kerta käteen sattuivat Hondan avaimet. Jotenkin Wingin selkään oli helpompi kavuta ja lähtemisestä ei tarvinnut tehdä samanlaista ohjelmanumeroa kuin "oikealla" moottoripyörällä. Kyytiläiselle ratkaisu on myös miellyttävämpi, tosin Goldwingin hapitus kuulemma herättää häpeää, sekä omaa, että myötä -sellaista. Kawalla ei kauppaan innostanut lähteä, mutta Goldwingillä näin käy usein. Varusteina shortsit ja t-paita, keula kun ei vahingossa kytkeydy tiestä irti. Ja Wingimiehet eivät kaadu. Tositestiin GL pääsee loppukesästä viikon-kahden Baltian kiertueelle. Jos senkin jälkeen vielä hymyilyttää, saa Kultasiipi tallipaikan talveksi.

PS. Retrotunnelman lisäksi lompsa kiittää. Itse pyörän hankintaan ei tarvitse Santanderia ikuiseksi kaveriksi ja vakuutus on 40 € vuodessa. Todennäköisesti ylinopeussakotkaan eivät tänä kesänä kuormita entiseen tapaan.

