



Niko Laine

LL, erikoistuva lääkäri
OYS, OpTa, Anestesia ja tehohoito
laine.niko.h@gmail.com

Maastopyöräenduro – kertakokeilulla koukkuun

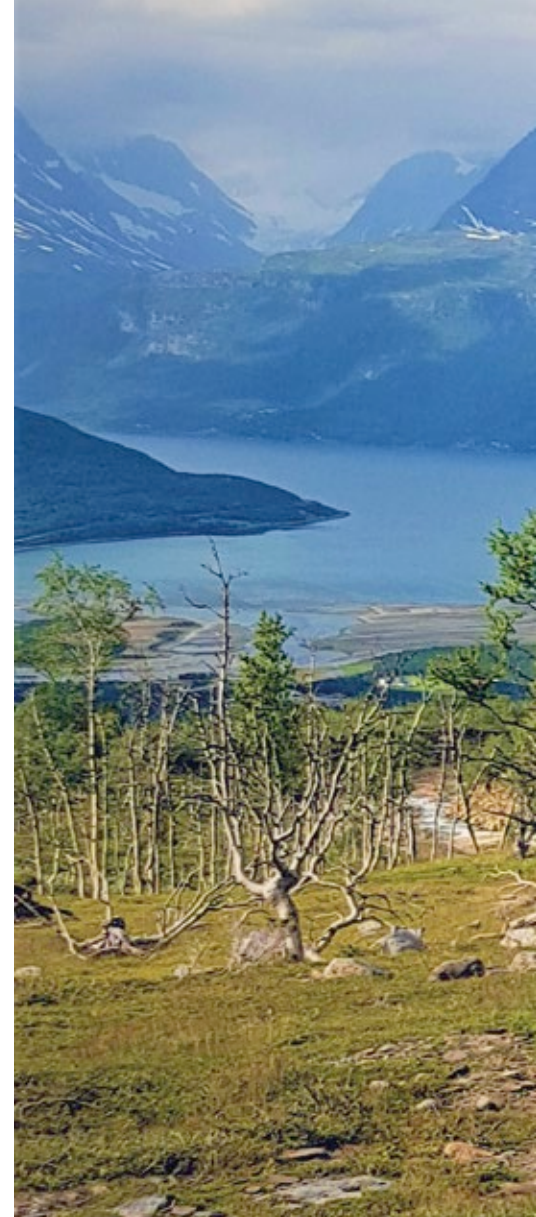
Viitisen tuntia nousua lähinnä pyörää työntäen yli tuhannen metrin korkeuteen lähtöpaikalta Lyngenin vuonon rannalta Pohjois-Norjassa. Maisema on uskomaton ja vain paranee nousun jatkuessa. Elokuun aurinko hellii, eikä tuultakaan juuri ole. Matkalla muutama tauko eväitä varten. Vuoristopurot huolehtivat nesteytyksen riittävydestä. Puuraja on jäänyt taakse. Nousun jälkeen on tiedossa vielä paras osuus eli lasku alas.

► Lajin pariin päätyminen tapahtui melko tavallisella tarinalla 2010-luvun alkupuolella. Olin maastopyöräilijä joitain vuosia ja kiinnostus tekniiseen ja vauhdikkaampaan ajamiseen lisääntyi taitojen karttuessa. Endurokisat kuulostivat sisältävän kaikkea mitä oli toiveissa ja niin jäykkäperäisen maastopyörän tilalle vaihtui alamäkikäyttöönkin soveltuva täysjoustopyörä. Ensimmäisen kisan jälkeen olinkin jo koukussa lajiin.

Maastopyöräenduroa pidetään usein monipuolisimpana (maasto) pyöräilyn alalajeista. Kilpailuformaatti on kehittynyt vasta 2000-luvun aikana ja harrastajamäärät ovat hurjassa nousussa. Laji vaatii samaan aikaan sekä hyvää kestävyyskuntoa että räjähtävyyttä. Suuressa osassa on myös ajotekniikka ja toki uskallus ajaa kovaa omien taitojen rajalla ja välillä myös epämukavuusalueella.

Liika riskinotto ei kuitenkaan kannata, koska kuski ja pyörä pitää saada ehjänä maaliin pitkästään kisasta. Suomessa ajetaan SM-sarjaa, jossa on mukana parhaimmillaan noin 300 kuskia per osakilpailu sisältäen lisääntyvissä määrin myös junioreita ja naisia. SM-sarjan lisäksi on nykyisin enemmän ajamisesta nauttimiseen keskittyviä ja fyysisesti kevyempi Funduro-sarja.

Endurokilpailussa ajetaan erikoiskokeita (EK tai ”pätkiä”), joilla kulunut aika lasketaan yhteen ja tulokset muodostuvat erikoiskokeiden yhteenlaskettujen aikojen mukaan. Nykyformaattissa pätkien lähtö on ylempänä kuin maali ja yleensä kisat pidetäänkin laskettelukeskuksien rinteiden läheisyydessä olevilla poluilla. Erikoiskokeille lähdetään vuorotellen noin kahdenkymmenen sekuntin välein järjestyksessä, joka



muotoutuu aiempien kisojen tulosten mukaan. Niinpä peräkkäin lähtevien kuljettajien erikoiskoeajat ovat yleensä hyvin vastaavat, eivätkä ohitukset ole yleensä tarpeen. Jokainen kuski on siis pätkällä yksin itseään vastaan, mikä mahdollistaa hyvin rennon ja yhteisöllisen hengen verrattuna massalähtölajeihin. Kilpailu muita vastaan ei hyödytä, kun reitillä kaikki tekevät kuitenkin vain omaa tulostaan. Tyypillisesti lauantaina erikoiskokeita harjoitellaan ja sunnuntaina kisataan. Harjoituksissa opetellaan kuskin tasosta riippuen ajamaan teknisesti hankalia kohtia onnistuneesti/nopeasti tai löytämään helpoimmin/nopeimmin ajettavia ajolinjoja. Nämä linjat tulisi tietysti sitten muistaa vielä kisatilanteessakin. Liika harjoittelu ei myöskään kannata, koska seuraavaan päivään mennessä pitäisi ehtiä palautua kisaamiskuntoon.



Suomessa kilpailussa on yleensä noin kuusi EK:ta, jotka ajetaan kahteen kertaan. Aikaa yhdellä erikoiskokeella kuluu tyypillisesti 2–3 min, jolloin kisan loppuajat ovat kuskin tasosta riippuen noin 25–40 min. Tämä aika ajetaan käytännössä täysillä ainakin lähellä maksimisykkeitä. Kuormittavuuteen huomattavan lisän tuovat kuitenkin myös nousut takaisin mäen päälle, joita ei kelloteta. Mahdollisuuksien mukaan kisoissa käytetään hissiä osalle pätkistä noustessa, mutta silti nousumetrejä lihasvoiminkin tulee Suomessa pelkästään kisapäivänä yleensä vähintään 500 m ja kokonaiskilometrejä noin 30 km. Koko kisan kesto yhdelle kuskillle on noin 4–6 h, josta suoritus aika ajetaan käytännössä maksimisykkeellä ja ylämäet yritetään palautella, jolloin myös tankkaus muodostuu oleelliseksi osaksi kisassa jaksamista.

Erikoiskokeiden reitit ovat mutkittelevia ja teknisiä ja jyrkkyydeltään vaihtelevia. Reitit ovat tyypillisesti ns. rakentamattomia polkuja tai vain metsään merkittyjä linjoja, joista nopeasti muodostuu polkua satojen kuskien sitä kuluttaessa. Harvemmin mukana on varsinaisesti kaivaen tai varsinkaan koneilla rakennettua linjaa. Isot nopeudet ovat harvinaisia ja yleensä jo 20 km/h on vauhdikas kohta. Haastavissa paikoissa vauhdit putoavat pieniksi ja kaikki SM-sarjan kisareititkin tulee olla ajettavissa ilman hyppyjä. Toki kuskin kehittyessä ja vauhdin kasvaessa saa renkaiden alle kyllä ilmaa melko pienestäkin kohoumasta, mikäli näin voi esimerkiksi ylittää edessä olevia kivikkoja tai juurakkoja. Alamäkiajoon verrattuna enduro eroaa siis monella tavalla. Alamäkiajossa ajetaan yhdellä ainoalla reitillä vain yksi kisalasku,

Alkutekstin maisemia Lyngenin vuonolta. Kuva Ville Eskonen 2017.

jota harjoitellaan edeltävästi moneen kertaan ja opetellaan se ulkoa. Voittaja määräytyy tuon yhden laskun nopeimman ajan perusteella. Vauhti on huomattavasti suurempi, reitit jyrkempiä ja rakennetumpia. Lisäksi myös isot hyppyt kuuluvat lajiin. Suomessa kisatasoisen alamäkiajalon reitit jäävät myös harmillisen lyhyiksi vaatimattomien korkeuserojen takia, jolloin muutama kymmenen korkeusmetriä ei riitä jyrkkään laskuun kuin hetkeksi.

Enduropyörät ovat tyypillisesti pitkäjoustoisia (140–180 mm)

täysjoustoja. Keulakulma on loiva esteiden ylityskyvyn parantamiseksi ja pitkä runko lisää vakautta kovassakin vauhdissa. Samaan aikaan pyörän geometria on kuitenkin toteutettu niin, että pyörällä on vähintäänkin mahdollista nousta mäkiä ylös myös polkien. Tämän mahdollistamiseksi pyörässä on hissitolppa eli satula-putki, jonka korkeutta voi säätää nopeasti ajon aikana. Alamäkeen mennessä korkealla oleva penkki on tiellä, kun ajaminen tapahtuu käytännössä vain seisaaltaan. Ylös taas poljetaan istuen, jolloin penkin tulee olla ylhäällä. Kaluston huoltaminen ja osien kanssa filistely ja miettimi-

nen uusia hankintoja pohtiessa on harrastajasta riippuen pienemmässä tai isommassa osassa. Kuitenkin huoltamista ja teknistä näpräämistä on oman haluamisen mukaan mahdollista tehdä paljonkin.

Oulun tasamailla riittäviä mäkiä kunnolliseen harrastamiseen ei juuri ole. Toisaalta jokainen maastopyöräilijä ajaa polulla jotain mielekästä kohtaa hetkellisesti kovempaa ja sitten taas rauhoittaa tahtia. Intervalliajamista voikin ajaa missä vain ja sitä tulee tehtyä lenkeillä aivan itsestäänkin. Toki pitkän kisan vaatima peruskunto rakennetaan pitkällä rauhallisemmilla lenkeillä, joita toki

voi ajaa jollain muullakin kuin enduropyörällä. Itselläni alla on yleensä fatbike pitkillä rauhallisemmilla lenkeillä ja pohjoisessa ajettavaa on paljon myös talvisin. Alamäkeen ajettaessa asento on kyykistynyt mahdollistaen nopean reagoinnin ja tasapainon ylläpitämisen. Mahdollisuuden tullessa poljetaan samalla niin paljon lisää vauhtia kun jaloista irti lähtee muutaman sekunnin aikana. Satulassa ei erikoiskokeilla istuta käytännössä ollenkaan ja niinpä alamäkeen ajaminen kuormittaa runsaasti myös ylä- ja keskivartaloa.

Suomeenkin on viime vuosina auennut laskettelukeskusten kesätoi-

Madeira tammikuussa 2020. Kuva John Fernandes 2020.





Iso-Syöte Bike Park. Kuva Matti Laitamäki 2020.



Ukkohalla enduro 2020. Kuva Black Sheep Design Oy 2020.

minnaksi runsain määrin ”bike parkeja”, joissa hissiavusteisesti nousten ajetaan alamäkiä. Reittejä on erilaisia, niin loivista ja helpoista aloittelijoille soveltuvista reiteistä rakennettuja hyppyjä ja kallistettuja mutkia (bermejä) sisältäviin alamäkiareitteihin asti. Niinpä kisojen ulkopuolisesta harrastamisesta puhutaankin usein yleisesti hissipyöräilynä alamäkiajon ollessa nimenomaan tuo vauhdikas kisalaji, josta harrastajien hissipyöräily on kaukana.

Ajoittain lajin turvallisuudesta tulee runsaasti kysymyksiä. Kirjoittajan kuuden vuoden SM-sarjan kiertämisen aikana vakavia vammoja kuskeille on tapahtunut lopulta vähän. Satunnaiset murtumat ovat mahdollisia, mutta varsin harvinaisia ottaen huomioon 300 kuskaa ajamassa kisavauntia. Väittäisinikin, että esimerkiksi jalkapallossa tai salibandyssä saadaan huomattava määrä enemmän hankaliakin nivelside- tai polvivammoja, eikä lajeja pidetä silti erityisen vaarallisina. Endurossa käytännössä kaikki kuskit käyttävät leukasuojallista fullfacekypärää, polvisuojia ja suurin osa kuskeista

myös kyynärsuojia ja haarniskaa suojaamassa vartalovammoilta. Myös niskatuki on yleinen. Hankalissa kohdissa, joissa kaatumiset tapahtuvat, ovat vauhdit yleensä pieniä ja seurauksena on lähinnä mustelmia. Liian riskialtis ajotyylillä johtaa kaatumisiin. Ajan kulumisen lisäksi pyörästä voi hajota jotain ja toisaalta kuskin kolhut hidastavat ajoa tai keskeyttävät pahimmillaan koko kisan.

Lajissa viehättää itsensä haastaminen niin uskalluksen, fysiikan kuin ajotekniikankin osalta. Kisoissakin kuljettajien välinen tunnelma on erittäin rento ja ystävällinen. Endurossa ja kaikessa vähänkään pururataa haastavammassa maastopyöräilyssä pää tyhjenee täysin. Reitien seuraaminen ja ajolinjojen valinta yhdistettynä fyysiseen suoritukseen ei jätä päähän mitään tilaa muille asioille. Tulossa tai takana oleva päivystys tai mikään muukaan elämässä stressaava asia ei ehdi edes käväistä mielessä ja aivot keskittyvät ainoastaan itse suoritukseen. Ainakin itselleni tämä on loistava tapa rentoutua niin fyysisesti kuin henkisesti. Kohta 10 vuotta maastopyöräilyäni huomaan edelleenkin

31 vuotiaana kehittyväni jatkuvasti sekä fyysisellä että teknisellä puolella. Toki oma ajo ei koskaan SM-sarjan huippua ole ollutkaan, mutta muutama top 30 sijoitus miesten sarjasta löytyy (kuskeja yleisessä miesten sarjassa tavallisesti noin 100–150). Itsensä toistuva haastaminen pitää motivaatiota yllä. ■

MTB, eli maastopyörä enduro, on vauhdikas ja haastava laji, joka kiehtoo monia erityisesti sen teknisyyden ja ajosilmää korostavien reittien ansiosta. Menestyäkseen endurossa, ajajalta vaaditaan hyvän peruskunnan lisäksi myös pyöränkäsitelytaitoa.

<http://mtb-enduro.fi/enduro>