

# FILLARI

Kun haluaa ottaa mittaa pyöräilykyvystään maastossa, mutta kunto ei vielä riitä raskaisiin määkiin, niin silloin lajiksi sopii enduro. Maastopyörä-enduro on supisuomalainen pyöräilyn laji. Tietävästi ei missään muualla päin maailmaa enduroa ajeta samalla systeemillä kuin meillä täällä Suomessa.

**L**aji sai alkunsa 90-luvun alussa, jolloin Hartolassa järjestettiin 70 km:n mittainen ensimmäinen fillaripäitsi. Pikataipaleina käytettiin osittain jopa samoja pätkiä kuin mitä lajin esikuvakilpailussa moottoripyörien Päijännejossakin käytettiin.

Kilpailu rakentui samanlaiseen systeemiin. Ajettiin siirtymätaipaleita ja pikataipaleita. Matkaan lähdettiin väliaikalähdöllä tietyn aikataulun puitteissa.

Mielenkiintoista oli, että samaa vuonna melkein samaan



# ENDURO

TEKSTI: MARKKU BACKMAN

KUVAT: JUKKA HELMINEN JA MARKO KOLJONEN

aikaan toisistaan tietämättä myös Vehkalahdella järjestettiin samanlainen kilpailu.

## Suosio kasvaa

Alkuvuosina kilpailuja järjestettiin Hartolassa ja Vehkalahdella. Näissä kisoissa ajajia kävi ympäri Etelä-Suomen. He saivat kipinän lajiin tätä kautta ja halusivat järjestää vastaavanlaisia tapahtumia omista "huipumaastoissaan". Näin pikku hiljaa kilpailutapahtumia alkoi tulla ympäri Etelä-Suomea.

Tällä hetkellä lajin merkittäviä alueita ovat pääkaupunkiseutu, Turun-Salon, Heinolan ja Vehkalahden seudut. Myös Rovaniemellä asti on vireää harastusta ja järjestetään siellä ensi vuonna lajin SM kisakin.

Nykyään endurossa ajetaan 6-8 osakilpailua kattavaa r.s.p-ultra endurocup-sarjaa. Lisäksi vuosittain on myös jonkin verran muita kilpailuja, joilla ei ole cuparvoa. Näistä kisoista valitaan uusia seuraavien vuosien cup-kilpailujen järjestäjiä

Lajin viehätys tuntuu piilevän siinä, että kilpailut ovat leppoisia tapahtumia, joissa siirtymillä heitetään huulta kavereiden kanssa ja sitten toisaalta pätkillä rutistetaan toisissaan jokainen oman kuntonsa mukaan. Heti pätjän jälkeen on taas mahdollista käydä läpi omia kammelluksiaan toisten ajajien kanssa. Tämä tekee lajista erittäin sosiaalisen kilpailumuodon.

Tavoitteena ei niinkään ole toisten nujertaminen, vaan oma henkilökohtainen onnistuminen. Kun pätkä menee "puhtaasti", voi onnistumisen tuoman mielihyvän nähdä ajajan kasvoista.

Enduron radat ovat suunniteltu niin, että niissä pääsevät oikeuksiinsa ajajan tekniset ja taidolliset ominaisuudet. Pätkien joskus vaikeatkin olosuh-

teet ovat haasteita, joiden voittaminen on jo oma voittonsa.

Pitkiä ylämäkiosuuksia kisoissa vältetään. Tämä mainitaan enduron kisasäännöissäkin. Ylämäkien välttäminen mahdollistaa varsin monenkuntoisten osallistumisen kisaan mukaan. Tämä onkin ollut hieno ja koko lajin vahvuus. Kaikki voivat olla mukana "samalla viivalla", sekä huiput että aloittelevat. Taidollisesti vaativat radat antavat haasteita kaikille ja jokainen kokee onnistumisen elämyksiä, mikä on tärkeää, jotta lajissa viihtyy mukana. Pikataipaleiden "herkkukohdista" riittää sitten jutusteltavaa monissa illanistujaisissa.

Keskeyttämisiä kisoissa tulee harvoin, koska pyörän huoltaminen ja osien vaihtaminen on vapaata, jos siihen vain jää aikaa. Huoltoa ei välttämättä tarvitse tehdä itse.

Pikataipaleella puhjennut rengas ei useinkaan haittaa suoritusta kovinkaan paljon, koska siirtymätaipaleella jää aikaa vaihtaa rengas. Pyörään voi sääntöjen mukaan vaihtaa kisan aikana kaiken muun paitsi ei runkoa. Rungonkin rikkoutuessa voi vielä jatkaa matkaa, sillä siinä tapauksessa saa vaihtaa pyörää, jos sellainen on käytettävissä.

Tällä hetkellä endurokisoissa käy 60-120 ajajaa kisaan kohden. Kaiken kaikkiaan kauden aikana mukana on yli 200 eri fillaristia. Cup-kilpailuja pyörittää lajin oma rekisteröity yhdistys Extreme Bike Association, joka on osaltaan myös Suomen Pyöräily Unionin jäsenseura.

## Lajin rakenne

Endurokilpailuissa matkan pituus vaihtelee 25-50 km:n välillä. Kilpailut ovat kestoltaan kahdesta jopa viiteen tuntiin, mutta tämä kaikki ei ole aktii-

vista fillarointi aikaa, vaan aina välillä hengähdetään.

Tästä pikataipaleiden osuus vaihtelee 10-25 km:n välillä. Näihin käytettävä nk. räppämisaika vaihtelee 30 minuutin-2 tunnin välillä ajajan kuntotilasta riippuen. Pikataipaleita kilpailua kohti on yleensä 6-8.

Useimmat kilpailut ajetaan yhtenä lenkinä, mutta mukana on myös kisoja, joissa ajetaan kaksi kierrosta, eli samat pikataipaleet ajetaan kahteen kertaan.

Endurossa on kaksi kilpailumuotoa. Normaalisissa kilpailuissa pikataipaleiden pituudet vaihtelevat 1-5 km:n välillä ja sprinttikilpailussa ne vaihtelevat 1-2 km:n välillä.

Pikataipaleiden suunnittelulla kisasta saa monipuolisen, on polkua, jurakkoa, umpimetsää, suota jne. Keskinopeudet pikataipaleilla vaihtelevat 12-25 km/h. Siirtymäosuuksien vauhti on kevyt. Jos se tapahtuu tiellä, niin tavoitteena on 15 km/h vauhti.

Kilpailuissa sarjoja on M16, M18, Naiset, M pro, M tour ja M40.

Miehillä on kaksi luokkaa. Pro on ns. "lisenssiluokka" ja Tour on rauhallisempi vauhtinen luokka. 16- ja 18-sarjoihin pääsevät kilpailuvuonna kyseisen iän täyttävät ja sitä nuoremmat. 40-sarjaan pääsee kilpailuvuonna 40 täyttäneet ja sitä vanhemmat. Kilpailuihin pääsee mukaan ilman seuran jäsenyyttä, toisin sanoen lisenssipakkoa ei ole. Tässä SM-kisa tekee poikkeuksen. Siihen osallistuneilta vaaditaan Suomen Pyöräily Unionin ry:n alainen kilpailijalisenssi, kaikilta muilta paitsi tour-luokalta. Lisenssin hinta on 250 mk/kausi. Mahdollisuus osallistumiseen on myös 50 mk:n hintaisen kertalicenssin avulla.

Eri sarjoissa on oma cup-kilpailunsa, tosin M tourilla ei ole

# Fillarienduro...

omaa, koska pro:n ja tourin ajat yhdistetään laskettaessa cupin pisteitä.

Hyvin menestyneellä tourkuskilla on nousupakko pro-luokkaan. Tällä yritetään pitää tour-luokka enemmän harrastelijaluokkana ja yritetään saada yhä useampi ajaja päästä maistamaan "menestystä".

Ajalalta vaaditaan jonkin verran erilaisia ominaisuuksia kuin maastoajossa. Lyhyet kymmenen minuutin molemmin puolin olevat pikataipaleet vaativat koko ajan kovaa rutistusta. Tämä tarkoittaa suurta voiman käyttöä koko ajan. Röykyissä ajetaan normaalia suuremmalla välityksellä, koska sillä saadaan pyörä kulkemaan tasaisemmin.

Myös ylävartalon voiman käyttö on suurta, koska paljon ajetaan seisaaltaan ja pyörää hallitaan röykyissä ylävartalon liikkeillä. Varsinkin liukkailla keleillä, jolloin fillari meinaa koko ajan lähteä käsistä, on ylävartalo tiukilla.

Enduron pikataipaleilla tarvitaan myös maksimikestävyyttä. Eli pitää jaksaa rutistaa kovaa, vaikka happea ei meinaa palkeisiin riittääkään.

Pätkillä tulee myös paljon rytminvaihdoksia, joissa lyhyen aikaa joudutaan käyttämään maksimivoimaa, jotta saadaan taas pyörä kiihtymään.

Kun vaikeakulkuista maastoa on lähes koko ajan, pitää endurossa osata nuotittaa koko ajan eteen tulevia maastokohteita. Tämä tarkoittaa sitä, että pitää nopeasti oivaltaa se ura mistä kannattaa mennä.

Pyörää pitää osata hallita hankalissakin kohdissa, joten ajotaito on tärkeää kaikissa nopeuksissa. Usein on tarpeen voimakas itseluottamus ja rohkeus, koska tämä saa aikaan onnistuneita suorituksia. Epävarmuus taas luoo epäonnistumisia.

## Uudistuu koko ajan

Kymmenenvuotisen historiansa ajan enduro on kehittynyt koko ajan, koska siinä on kuunneltu tuntosarvet pitkällä ajajien toiveita. Ei ole jäljellä montaakaan tapaa kilpailla, mitä endurossa ei olisi kokeiltu.

Kilpailuja ajetaan niin talvella kuin pimeälläkin ja myös erilaisia joukkue- ja viestikilpailuja järjestetään. Erityisesti pimeän ajossa on oma viehätys-



Kolme eri tyyliä selviytyä esteestä. Alimpana vauhdissa enduroa vuosia hallinnut Juha-Pekka Simpanen. Enduron pikataipaleilla ei ole varaa rikkaa välineitä tai kaatuilla, joten ottamalla varman päälle saattaa useissa paikoissa selvitä nopeimmin maaliin. Yläkuvassa loikkaa Sami Salonen ja keskellä "käsilläseiso" Reijo Sinisalo.

sensä ja ne tapahtumat tulevat jatkossa varmasti lisääntymään.

Pikataipaleille on lähdetty pareittain ja on jopa viimeistä pätkää ajettu takaa-ajo lähtönä

sen hetkisen aikaerojen mukaan. Nämä kaikki aina kisailaan enduroperiaatteella; haastava maasto, pikataipaleet ja siirtymät.

## Kalusto

Pikataipaleet vaihtelevat paljon ja siksi käytössä toimivat sekä jäykkäperäiset- että täysjoustopyörät. Joillain pätkillä tai maastokohdissa täysjousto on nopeampi ja vastaavasti toisissa kohdissa pääsee jäykkäperäisellä liukkaammin.

Erilainen kalusto vaatii myös erilaista ajotyyliä. Voimakkaat runttaajat, jotka ajavat suurella välityksellä suosivat jäykkäperäisiä ja vastaavasti nopeilla kierroksilla pyörittävät kuskit pääsevät vauhdikkaasti täysjoustolla.

Enduron suosion lisääntyessä on siihen tullut myös oma pyörämallinsa. Monilla välinevalmistajilla on endurokäyttöön tarkoitettuja pyörämalleja. Nämä ovat freeride-tyyppisiä pyöriä, joissa on pitkä etujousto, korkea ajoasento ja kevyen version takajousto. Ominaisuuksilla haetaan hyvää joustoa ja keveyttä yhtäaikaan.

Korkea ajoasento takaa sen, että fillari on hallittavissa hyvin vaikeissakin kohdissa ja jousto taas sen, että röykyjen yli kuljetaan sulavasti.

Jos sekunteja halutaan rypistää, niin eri rengaskuviolla ja paineilla on merkitystä, kun ajetaan erilaisia pikataipaleita. Mielenkiintoa lajiin tuo, että näitä kumeja voi vaihtaa kisan aikana mielin määrin. Siksi endurosta löytyy elementtejä sekä kestävyys- että moottoriurheilusta.

Kun endurokisoja ajetaan mitä vaikeammassa kivikoissa ja juurakoissa niin sateen sattuessa kisan luonne muuttuu paljon. Tulee todella liukasta ja silloin rengaspaineet ja -kuviot ovat vielä merkittävämpiä.

## Eteenpäin

Uudelle vuositukselle enduro lähtee kovin haastein. Laji on virallistumassa SPU:n yhdeksi pyöräilylajiksi ja sille on myönnetty SM-arvokin. Tämä on hyvä asia, sillä pyöräilyn monipuolisuus on lajin vahvuus. Lisääntyvällä massalla eli harrastajamäärällä kun on tapana paisua entisestään. Se luo tulevaisuutta Suomalaiseen pyöräilyyn.

Tietoja fillariendurosta löytyy sivuilta <http://gamma.nic.fi/~ppp-97/>

