

LAJIESITTELYSSÄ



BMX ja

FREESTYLE



Tällä kertaa luotaamme pienipyöräisten fillarien maailmaa. Muodin mukana maastopyöriä ostaneet ovat kaikonneet kaupoista, mutta 20" renkailla varustettujen fillarien suosio on Suomessakin jälleen nousussa. Freestyle kasvattaa harrastajakuntaansa erilaisten X-Games -henkisten tapahtumien imussa, ja se toinen alalaji, BMX, ottaa tuulta alleen trails-innostuksen siivittämänä.

BMX:ien historiaa juontaa juurensa samalle vuosikymmenelle kuin maastopyöräily, tosin sen alkuaan. Kalifornialaiskaveri Scot Breithauptin nimi mainitaan usein puhuttaessa BMX:n historiasta, ja hän olikin organisoimassa lajin ensimmäisiä kisoja, kuten myös ajamassa niitä muutaman vuoden kuluttua kun laji oli lyönyt itsensä läpi isommin. Samalla tavoin kun maastopyöräilyn keksijästä, tarkka tieto lajin varsinaisesta isästä on hämärän peitossa, mutta ehkä tässäkin tapauksessa rakkaalla lapsella on monta isää.

Ensimmäiset merkinnät yleisistä kisoista ovat vuodelta 1970. Tosin tuonaikaiset fillarit muistuttivat vain erittäin etäisesti nykyistä kalustoa, mallit liippasivat lähempää meilläkin silloin myynnissä olleita rodeofillareita pitkine penkkeineen ja korkeine ape-hanger-tankoineen. Tuohon aikaan fillareita rakennettiin kisakäyttöön sopivammaksi ruuvaamalla niihin motocross-pyörien tankoja ja kaksia vasemman puolen kahvoja kiinni. Parin vuoden kuluttua laji oli levinnyt muutaman harrastajan keskinäisestä huvittelusta ympäri USA:ta, ja markkinavoimat alkoivat kiinnostua siitä, Amerikassa kun oltiin.

Osa BMX-valmistajista tuli bisnekseen mukaan motocross-puo-

lelta, mm. Yamaha sponsoroi pyörävalmistajana kansallista cup-sarjaa ennen 70-luvun puoltaväliä. Motocrosspuolelta lainattiinkin paljon: kuskien varusteet ja pyörän pehmusteet olivat itsestäänselvästi lainattuja crossipuolelta, mutta monella valmistajalla oli jo tuohon aikaan mallistossaan myös taka- ja jopa täysijousitettuja malleja.

Monet tänä päivänä maastopyöräpuolelta tutut merkit ovat niinikään aloittaneet tuon buumin alussa toimintansa. Nykymerkeistä ainakin Haro (perustajanaan vanha BMX-tähti Bob Haro), Redline, GT, Mongoose ja Diamond Back ovat aloittaneet BMX-puolella. Samalla kun vuonna 1982 elokuvateattereihin tullut hitti-elokuva E.T. laukaisi uuden BMX-buumin elokuvahistoriaan jääneillä lentokohtauksillaan, se siivitti samalla tuntuvasti erään BMX-valmistajan myyntiä. Moniko muuten tiesi, että tuo merkki on Kuwahara?

Maastopyöräilyn kanssa BMX:llä on paljon muitakin yhteistä kuin valmistajat. Sellaiset nimet kuten Mike King, Brian Lopes, John Tomac ja jopa takavuosien xc-tähti Tinker Juarez ovat aloittaneet BMX-kisaajina 80-luvulla, mutta siirtyneet sittemmin 26" pyörien pariin. Aloituskä läjille on todella alhainen verrattuna vaikkapa maastopuolelle ja kuseilla on aikaa kehittyä, joten ei liene ihme että esimerkiksi Brian Lopes osti palkintorahoilla talon itselleen en-

pyöräily



Suomen dirteillä näkee pääasiassa dualityyppisiä maastofillareita, mutta myös freestyle-pyörä on sopiva hyppyväline.

nen kuin täytti 20 vuotta.

Yhdysvalloissa BMX on eurooppalaisittain katsoen käsittämättömän suuri laji. Esimerkiksi GT tahkosi voimiensa päivinä maastopyöriä "vain sivubisneksenä".

Kaksi leiriä

Joskus 80-luvun puolessavälissä BMX-kuskit keksivät ryhtyä tempuillemaan fillareillaan. Skeittaus eli tuolloin yhtä kukoistuskauttaan. Tuohon aikaan lautailu oli enemmän siirtymistä paikasta toiseen, street-ridingia, kuin jonkin tempun hieromista samassa bokssissa, joten BMX-kuskien oli helppo kokeilla samoja temppuja omalla välineellään. Street lieneekin ensimmäinen syntyneistä freestyle-lajeista. Toki jo tuohon aikaan oli rullalautaramppeja, jossa pääsi niin ikään koittamaan taitojaan. Runkoihin hitsailtiin ja ruuvailtiin kiinni tappeja, jotka mahdollistivat jalkojen siirtelyn etu- tai taka-akseleille mm. hyppyissä. Sittenmin freestyle ja BMX ovat eriytyneet täysin omiksi lajeikseen, ja freestyle vielä useammaksi alalajiksi, joista lisää tuonnempaan. Maallikon silmään BMX- ja freestylefillarit näyttävät keskenään hyvin samanlaisilta, mutta lähempi tarkastelu osoittaa eroja löytyvän.

BMX - lähellä motocrossia

BMX on lajina hyvin lähellä MTB-puolen Biker-X:ia tai motocrossia. Radalla on useampia kilpailijoita yhtä aikaa eikä vauhdikkaasta lajista puutu kontakteja. BMX-kuskit ovat tyyppillisesti räjähtävän voiman erikoismiehiä, useimmiten siis samaa kaliberia kuin DH- ja Dual-huiput. Kilpailu ei suoranaisesti vaadi pitkäkestoista voimaa, mutta useamman erän kilpailut verottavat luonnollisesti voimia. Fysiikan lisäksi BMX-kisailu kehittää pyöränkäsitteilytaitoja. Tyyppillisen radan pituus pyörii varttimailin, noin 400 metrin, tuntumassa. Lähtö tapahtuu luonnollisesti yhteislähtönä, alamäkeen kiihdyttäen. Kovalle hiekkapohjalle tehty rata koostuu erikokoisista hyppyreistä, joita saattaa olla yksi, kaksi tai vaikka neljä peräjälkeen. Ajon rytmitys on elintärkeää tässä lajissa, ja perättäisissä hyppyripaiteissa rytminsä hukannut kuski on takuuvarmasti eränsä hännillä - usein pienet patit ajetaan pumpaamalla vauhtia hyppyrrien pohjalta, polkematta. Taktikointi on niinkään olennaisessa osassa lajia, eikä pelkästään nopein polkija voita välttämättä kisaa. Pitää osata myös ohittaa oikeassa kohdassa.

BMX-kalusto

Puhtaasti BMX-kisailuun tehdyt fillarit ovat 20" pyörien yksinkertaisinta kalustoa. Teräs- tai alumiinirunkoisten fillarien painot



Vasemmalla freestyle-fillari ja oikealla BMX. Näyttävät nopealla vilkaisulla samanlaisilta, mutta ero on kuin yöllä ja päivällä. BMX on noin 15 cm pidempi, siinä on vain takajarru ja kulmat ovat loivat. Freestyle-pyörässä on edessä ns. gyro-laite, jyrkät kulmat ja yleensä edessä ja takana tapit tempuille varten.

pyörivät kymmenen kilon tuntu-
massa, jopa hieman alle. Rungot
joutuvat melko kovalle räsituk-
selle verrattuna vaikkapa saman
painoisiin mutta tuntuvasti suu-
rempiin xc-fillareihin, ja runko-
putkien seinämävahuudet selit-
tävät kokoon nähden suhteelli-
sen korkean painon. Rungot
ovat malliltaan pitkiä. Kovassa
vauhdissa ja isohkoissa hyppy-
reissä ketteryys on toissijainen
asia ja vakaa kulku ja hyvä lii-
kumatila pyörän päällä nousevat
tärkeämmiksi seikoiksi.

Tyypillisesti rungon muotoilu
on tavanomainen kaksoistimant-
tiratkaisu, mutta joillakin val-
mistajilla löytyy myös mono-
kokki- (mm. Specialized, Finn-
peak) ja y-tyyppisiä (mm. Trek)
runkoja. Kaksoistimanttimallia
ei sanele mitkään säännöt, vaan
rungoilta haluttava vääntöjäyk-
kyys. 80-kiloiset voimanpesät
kun eivät erityisen hellävarai-
sesti runno runkoa radalla.

Jarruja on yksi kappale ja se
vaikuttaa takapyörään. Jarrutta-
minen BMX:lla on lähinnä
vauhdin sovittamista hyppyrin
mukaan, kaarteet ovat useimmiten kallistettuja, joten niihin ei kau-
hukahvaa tarvitse puristaa. Hidastimina toimivat tänä päivänä liki
poikkeuksetta v-jarrut. Renkaat on varustettu pienellä mutta kar-
keahkolla kuviolla.

Yleisimpiä käytettyjä ratasyhdistelmiä on 45-piikkinen eturatas
yhdistettynä 16-piikkiseen takarattaaseen. Koska poljinvoimaa olisi
saatava välitettyä rataa mahdollisimman tehokkaasti, käyttävät am-
mattilaiset mielellään pitkiä 185 mm kampia. Vaikka valtaosa kus-
keista käyttääkin edelleen avopolkimia ja tennareita, ovat myös luk-
kopolkimet yleistymässä pikkuhiljaa. Kiekot ovat pääasiassa 48-pin-
naisia.

Trails

Trailsriding, trails, dirt, dirttriding, dirtjumping, kaikki samaa lajia.



*Fillarilla tehdään samoja
temppeja kuin freestyle
motocrossissa ja
varsinaisesti tempot onkin
moottoroituun maailmaan
adoptoitu poljettavien
kaksipyöräisten parista.*

Trails ei lehtemme lukijoiden
keskuudessa paljoa esittelyä kai-
vanne. Kyseessä on se ei-kilpai-
lullinen uusi ääripyöräilyn suun-
ta, joka todennäköisesti tulee
lyömään itsensä junioripyöräilijöiden
keskuudessa voimalla läpi
tänä vuonna.

Trails on hyppimistä peräk-
kään rakennetuista hyppyri-
suorista ja sarjoista. Hyppyt voi-
vat olla gappeja, ns. tuplahyppy-
reitit, boxeja eli pöytähyppyreitit
tai matalia pattisuuria. Luovalla
hulluudella ja pienellä itsesuoje-
lusaiston tukahduttamisella op-
pii hyppimään näyttävän näköi-
sesti. Hyppyrin aikana voi sitten
ihastuttaa paikalla norkoilevia
kanssapyöräilijöitä vetämällä
freestylemotocrossista tuttuja
temppeja, kuten supermaneja,
tobogganeita, can-caneja, no-
footed-one-handereitä tai vaika-
kapa three-sixtyjä, 360 asteen
pyörähdyksiä.

Trailsissa virhearviointi johtaa
usein kivuliaaseen oppimiseen
omien taitojen rajallisuudesta.

Trails-kalusto

Huolimatta siitäkin, että ainakin Helsingin Jakomäen dirtillä on
nähty paikallisten starojen vetävän tuplia vanhalla 60-luvun naisten-
pyörällä, ei moista voi vakavasti suositella terveydestään kiinnostu-
neille. Oikeaoppinen dirttipyörä muistuttaa melko paljon BMX:ää
pitkän runkonsa ansiosta. Niinikään renkaat ja vanteet ovat melko
pitkälti samaa tasoa BMX:n vastaavien kanssa. Oikeastaan suurin
ero syntyy gyro-laitteesta, joka tosin ei ole edes välttämättömyys.
Jalkatappien kanssa on samoin vähän niin ja näin - osa käyttää, osa
ei. Jarruja dirtillä ei paljoakaan käytetä, ja pääasiassa pyörät on va-
rustettu pelkällä takajarrulla. Tosin jälleen kerran, joissain dirttipyö-
rissä on myös etujarru. Kaikenkaikkiaan kalusto on melko kirjavaa
ja vapaamielistä, eikä esimerkiksi stemmien pituuksia mitailla ah-
dasmielisesti. Sen sijaan suojavälineisiin kohdistuvasta ahdasmieli-
syydestä olisi dirtillä päästävä eroon, monet juniorit kun turvautuvat





edelleenkin pelkästään siihen Foxin lippiksen tuomaan olemattomaan päänsuojaan. Näyttää tietysti tosi rädiltä sitten kun kaatumisen jälkeen se lippis on ainoa, mikä sitä pääkoppaa pitää kasassa.

Flatland

Freestylefillaroinnin ylivoimaisesti vaikein alalaji, vaikkakin saattaa ulospäin vaikuttaakin helpoilta. Flattia ei opi riskejä ottamalla, vaan ainoastaan kovalla harjoittelulla. Ei vaadi suorituspaikaksi pientä asfaltialuetta kummempaa. Tempuja tehdään polkimilta, tapeilta, satulassa seisten, tangolla istuen ja etu- tai takarenkkaan päällä seisten, ja luonnollisesti myös kaikilta näiden yhdistelmiltä. Osaava flattikuski tanssittaa pyöräänsä mielivaltaisen näköisesti, esimerkiksi vasen jalka toisella etutapilla samalla potkien toisella jalalla eturenkaan päältä vauhtia. Luonnollisesti temppuun kuuluu myös että loppufillaria kannatellaan käsillä vaikkapa satulasta. Tempuja ja sanastoa on niin paljon, että kaikkien niiden esittely saattaisi vaatia kokonaan oman juttunsa.

Suomalaiset freestyleammattilaiset eivät suurta ääntä itsestään pidä, johtuen varmaankin lajin melkoisesta tuntemattomuudesta meikäläisissä olosuhteissa.

Espanjaan kuivan asfaltin perässä muuttanut Martti Kuoppa on tehnyt suomalaista pyöräilyhistoriaa voittamalla mm. X-Gameskiertueen freestylefillaroinnin flattiosuuden vuosina 2000 ja 2002. Aikaisempina vuosina Kuoppa oli rankattu kyseisissä kisoissa lähelle kärkeä, mutta arvostelulajin kyseessä ollessa ei miehen nimi ilmeisesti ollut iskostunut tarpeeksi hyvin tuomareiden mieliin.

Asiantuntijakommenttien mukaan mies olisi ansainnut voittonsa jo aiemmin tässä maailman kovimmassa seurassa. Martti lienee myös tehnyt urallaan enemmän rahaa kuin kukaan muu suomalainen pyöräilyammattilainen. Toinen mainitsemisen arvoinen nimi on mm. vuoden 2000 maailmanmestaruuskisoissa pro-luokassa pronssia nappanut Kimmo Haakana.

Flatti-kalusto

Nykyään liki poikkeuksetta alumiinista valmistetut flattirungot ovat malliltaan ja geometrialtaan liki vastakohtia BMX-racereille. Rungot ovat erittäin lyhyitä ja ohjain- ja satulakulmat todella pystyjä. Akseliväli saattaa olla 15 cm BMX:ää lyhyempi.

90-luvun puolivälin jälkeen flattikalusto on muuttunut melko perusteellisesti: temput ovat muuttuneet runnomisesta enemmän tekniseen suuntaan, runkomateriaalina käytetty raskas kromimolybdeeniteräs on vaihtunut huomattavasti kevyempään alumiiniin, jota kevennetään entisestään kevennysporauksilla niin rungossa kuin valikoiduissa osissa. Jarruja ei käytetä oikeastaan ollenkaan, joten pro-tason jätkät (ja muutamat wannabet) yleensä poistavat ne pyörästään, hieman kuskin tottumuksista riippuen.

Renkaat ovat flatissa kovilla, paineita pidetään 6 kilon pinnassa ja ylikin. Ammattitasolla renkaat täytetään heliumilla massan pienentämiseksi (!). Takavuosina oli kovimmilla kuskeilla tapana käyttää jopa 72-pinnaisia kiekkoja, mutta nykyään trendi on tasan päinvastainen: 2.3 mm pinnoja on kiekkoissa todella vähän, 12 kappalettakin saattaa riittää.

Tasamaatempuuluun tarkoitetun freestylepyörän erikoisuus on freecoaster-takanapa, joka mahdollistaa myös takaperin polkemisen vapaarattaansa ansiosta. Tangon on niinkään pyörittävä 360 astetta ympäri, ja flatti- ja streetfillareille yhteistä onkin erityisen gyro-laitteen käyttö. Gyro mahdollistaa tangon pyörittämisen ympäri takajarruvaijerin sotkeutumatta, ja koostuu kahteen osaan jaetusta jarruvaijerista ja ohjainlaakerin ympärille asennettavasta kahden sisäkkäisen lautasen systeemistä, jota pitkin jarruvoima välitetään. Etujarruvaijerin kulkee emäputken sisällä ja tulee etuhaarukan kyljestä ulos ilman gyrohässäköitä.

Ohjaustanko on flattipyörissä suora, joten se voi olla miten päin tahansa. Toinen ehdoton varuste on paksut, tukevat ja pitävät tapit niin etu- kuin taka-akselillakin, koska suurin osa tempuista tehdään niiltä. Kypärän käyttö olisi toki suositeltavaa, mutta jos lajin ikonitkaan eivät pukeudu niihin, niin miten tavalliset harrastajatkaan?

Street

Street-nimen alla on erotettava kaksi eri lajia: street katuympäristössä ajamisena ja kilpailumuotona. Streetissä pyritään matkimaan tavallista kadulla ajamista. Rata tai alue koostuu kaiteista, portaista, esteistä ja erilaisista hyppyreistä, joissa ajamalla on sitten pyrittävä kahden minuutin kilpailuajan kuluessa tekemään vaikutus tuomarikuntaan. Pyörää hyppytetään rampeista ja liuskoista useimmiten liukumaan tappien varaan.

Street vaatii ajajalta erittäin hyvää pyöränkäsittelytaitoa. Ajamaan voi oppia melko pitkälti riskinotolla, mutta tiettyjen temppujen oppiminen vaatii harjaantunutta tasapainoa ja koordinaatiokykyä myös vauhdissa. Taitotasojen kasvaessa voi alkaa etsimään omia rajojaan nostamalla temppujen vaikeutta. Rajoja vastaan puskeminen tosin tuntuu usein sitten kyynärpäissä ja näkyy mustelmallisissa ja ruhjevammaisissa säärissä.

Streetin harjoittelupaikkoja ei tarvitse kaukaa etsiä: kaupungithan ovat pullollaan kaiteita, portaikkoja ja patsaita, joiden jalustoille on hyvä hypätä grindaamaan, eli liukumaan tappien varassa. Tämähän tosin ei välttämättä tarkoita sitä että ajaminen monessakaan paikassa olisi sallittua.

Street-kalusto

Streettipyörä on jonkinlainen ”kultainen keskitie” bmx-maailmassa, yhdistelmä vähän kaikkia ominaisuuksia. Pyörän geometria on melko näppärä, mutta rungossa on kuitenkin pituutta tarpeeksi. Rungot ovat pääasiassa 4130-sarjan CroMo-putkea, alumiiniakin käytetään jonkin verran. Kromimolybdeeniteräs on erinomainen putkimateriaali freestylepyörään. Sen vetomurtolujuus on noin kaksinkertainen alumiiniin nähden ja valmistus halpaa ja yksinkertaista. Rungot ovat streetissä ehkä vertin ohella kaikkein kovimmalla, joten kestävyys ja kestävyys on tuonut painoa mukanaan. Streettipyörän paino pyörii 15 kg tienoilla.

Pyöristä tappeja löytyy niin etu- kuin taka-akseliltakin, mutta monet tosiharrastajat ja prot ruuvaavat ne kiinni vain toiselle puolelle grindausta varten. Suurin osa kuskeista grindaa oikealle puolelle, joten voimansiirto on vaurioalttiissa paikassa eikä ketjun tai eturattaan hiominen graniittipintaa vasten välttämättä ole kovin viisasta tai halpaakaan. Moni pieni custompaja valmistaaakin napoja ja muita osia

vasemmanpuoleiseen voimansiirtosysteemiin LSD:hen.

Streettipyörissä on gyrot tangon kääntelyä varten. Monipuolisuudessaan streettipyörät sopivat hyvin freestyleen tutustumiseen. Geometria ja varusteet sopivat vähän kaikkiin lajeihin. Taitotasojen kattuessa on sitten hyvä valita enemmän siihen omaksi mieltämänsä alalajiin sopiva pyörä. Kypärän käyttö on vähimmäisvaatimus eivätkä ne muutkaan suojat haitaksi ole oikein käytettynä.

Vertti, mini

Vertillä tarkoitetaan skeitauksessa, inline-luistelussa ja freestylepyöräilyssä suurta, loppuvaiheessa pystysuoraan nousevaa rullalautaramppia, jossa veivataan temppeja edestakaisin. Vertissä lennetään korkealla ja tehdään huiimia linkkuja ja kolmekuuskymppisiä tai jäädään vaikkapa rampin reunalle tappien varaan tasapainoilemaan ns. fifty-fiftyyn tai suoraan ilmasta seisomaan etupyörän varaan, josta hypätään alas ramppiin. Mini taas on puolestaan pienempi ja matalampi ramppi, jossa ei ole pystysuoraa osuutta ja kaaret ovat loivempia. Luonteeltaan nämä kaksi läheistä lajia poikkeavat hieman toisistaan: vertissä temput hakevat enemmän vauhtia ja näyttävyyttä korkeiden hyppyjen kautta, minissä taas pieni pyöritys ja näppäryys ovat valttia. Vertissä on mahdollisuus pudota todella korkealta ja pahimmassa tapauksessa vielä pyörän päälle, joten suojien käyttö on vakavasti suositeltavaa.

Ramppi-kalusto

Ramppikalusto on melko lähellä streettipyöriä. Useimmiten ilmassa tapahtuva painon siirto vaatii tilaa, ja geometria salliikin vapaan liikkumisen pyörän päällä. Tapit löytyvät useimmiten molemmista päistä ja kummaltakin puolelta, samoin pyörät on varustettu gyrolla. Renkaat ovat normaalia freestyletavaraa pienellä kuviolla varustettuna. Rungot ovat pääosin Cro-Mo-terästä. Takavuosina käytettiin rampipyörissä myös paljon erilaisista lujitemuoveista valmistettuja kiekkoja, mukaan lukien GT:n legendaariset Tri-Spocket, mutta nykyään näistä on luovuttu. □

Arto Heikurinen



Suomen BMX-skene on jäänyt medialta kiitettävästi piiloon, vaikka maailman huipputasolla ajaa suomalaisia nimiä. Maailman kärkikaartiin kuuluvien Martti Kuopan ja Kimmo Haakanan lisäksi maailmalle ja ammattilaisympyröihin tähtää vakavissaan muitakin kuskeja. Tamperelainen Arto Heikurinen kuuluu heihin.

Arto aloitti motocrossin 7 vuoden iässä ja kilpailu-ura jatkui 14-15 vuoden ikään asti. Vaihto BMX:ään tapahtui seitsemisen vuotta sitten. Tällä hetkellä lentokonetekniikkaa opiskeleva mies ajaa Feltin maahantuojan Hunterri Oy:n ja MC-Sportin tuella, mutta joutuu amatöörin statuksella vielä toistaiseksi kiertämään kisojen perässä maailmaa omaan laskuunsa: *"Niin, taikka papa betalar..."* Maastossakin tulee peruskunnan vuoksi ajeltua, ja historian mustimpiin hetkiin Arto laskee Pirkan Pyöräilyyn osallistumisen, maantiepyörällä *"...mutta sitä et varmana laita lehteen..."*.

BMX-kisoja ei Suomesta löydy, Sport-Expon hyppykisassa viime vuonna tuli kolmas sija *"...vaikka kaaduinkin molemmat finaalihyppyt"*. Arto on kuitenkin vakiovieraita street-lajeja esittelevissä tapahtumissa. Tulevaisuuden tavoitteet on linjattu: *"No koulu ensin loppuun, ja sit ollaan mietitty tyttöystävän kanssa Espanjaan muuttoa. Ammattilaisuus on tavoitteena"*. Martti Kuoppahan on tämän tempun tehnyt aikaisemmin.

"Kaikki pyörii kuitenkin enemmän tai vähemmän ajamisen ympärillä. Jos mä käyn töissä, mä käyn siellä siksi että pystyy ajamaan tai saa uutta kalustoa. Helsinkiin muutin opiskelemaan vaan siksi, että täällä on mesteja ja kaverit, joiden kanssa ajaa".

Tänä vuonna MM-kisat järjestetään jälleen Kölnissä, ja Arto aikoo olla paikalla.

"Viime kerralla, kun MM:ät oli Kölnissä, matkustettiin Baltian kautta sinne. Mä sain jonkun ihme kurkkupaiseen, en pystynyt ajamaan yhtään, ja jouduin desinfiomaan kurkua päivittäin Jägermeisterillä..."

Elokuun lopulla järjestetään Marseillessa Ranskassa Nokia Fise -tapahtuma, jonka ensimmäisenä viikonloppuna on amatööri- ja toisena ammattilaiskilpailut. Amatöörisarjasta neljä parasta pääsee villillä kortilla ammattilaiskisaan, Heikurinen meinaa olla tuossa joukossa. Niin ikään Ranskan Montpellierissä järjestetään King Of Concrete -kisa, jossa poikkeuksellisesti aje-

taan betonipohjalla. Betoni on kova ja liukas elementti *"eikä sitä ole päässyt treenaamaan"*. Viikkoa myöhemmin samassa paikassa on Pirate Jam, joka on periaatteessa MM-tapahtuma. *"Mirrat ja muut on paikalla..."*. Vastus lienee kova? Kysyttäessä rehellisesti ja kainostelematta omasta sijoituksesta Suomen BMX-skenessä, Arto miettii hetken: *"...no joo, kyllä mä parhaita olen."*



Hän

Nimi:	Arto Heikurinen
Syntynyt:	On kuulemma.
Ikä:	21v.
Laji:	BMX, pääasiassa street.
Siviilisääty:	Seurustele.
Aloitti ajamisen:	7 vuotta sitten.
Muut lajit:	Motocross, freestyle motocross, maantiepyöräily :-)
Pyörä:	Felt Chronic, Primo Pro-tangolla, Profilen kammilla ja Vesikon Janilta sosialisoiduilla DMR V-12 pedaaleilla "etkä sitte riko niitä..."
Kiitoksia:	Aleksi Heinonen ja Hunterri Oy (pyöräsponsori), MC-Sport (Foxin vaatteet)