

RIKUO

**Harley-Davidsonin syrjähyppy
oli alku Japanin mittavalle
moottoripyöräteollisuudelle.**

KUVAT: HYYPPÄ



Syntynyt Japanissa Hiroshimassa 1935, asunut kymmeniä vuosia Venäjällä, nykyinen kotipaikka Suomessa Lahdessa, 1200cc, omaa sukua Harley-Davidson. Tuntomerkit kuuluvat Rikuo-merkkiselle moottoripyörälle, jonka lahtelainen moottoripyöräalan yrittäjä Riku Routo osti pari vuotta sitten venäläiseltä Sergei Stepanenkolta.

Yli 60-vuotiaan ja jopa hieman rähjäisenkin pyörävanhuksen merkittävin pääoma on sen historia. Rikuo-moottoripyörästä tekee arvokkaan sen ainutlaatuinen tarina, joka kulkee New Yorkin pörssiromahduksen kautta toiseen maailmansotaan ja jatkuu Pietarin moottoripyörämessuilla pari vuotta sitten.

Superharvinaisuus kulki Hiroshiman ja Pietarin kautta Suomeen

1200 CC



Harley-Davidsonia uhkasi konkurssi

Kun New Yorkin pörssi romahti 1929, monien muiden amerikkalaisyriyten tapaan Harley-Davidson ajautui konkurssin partaalle. Yritys pelastettiin mm. myymällä Harrikan lisenssi japanilaiselle Sankyo-suvulle, joka oli toiminut sen maahantuojana jo vuosia. Ehtona oli, että lisenssillä valmistettua Harley Davidsonia, joka Japanissa ristittiin Rikuoksi eli teiden kuninkaaksi, ei myytäisi Japanin ulkopuolelle. Tehdas saatiin pystyyn amerikkalaisten tietotaidolla ja vuonna 1935 Sankyo Companyssa tehtiin Japanin ensimmäiset sarjavalmisteiset moottoripyörät, Rikuot. Rikuo oli alku Japanin mittavalle moottoripyöräteollisuudelle. Tuolloin toimi Harley-Davidsonin Japanin maahantuontitehtävissä Mr Alfred Richard Child, jonka panos operaatiossa oli merkittävä.

Lisenssisopimus piti ja Rikuot pysyivät Japanissa. Niitä valmistettiin 1930-luvun lopussa ja 40-luvun alussa 18.000 kappaletta. Pyörä ei ollut kaiken kansan ulottuvilla, sillä sen hinta oli huima. Sodan aikana tuotanto keskeytyi, koska tehtaassa alettiin valmistaa aseita mm. torpedoita, joita käytettiin myös yhdessä toisen maailmansodan tuhoisimmista taistelusta. Niillä tuhottiin Yhdysvaltain merkittävin tukikohta Tynnellä Valtamerellä, Pearl Harbour. Tapahtuma johti siihen, että Yhdysvallat liittyi mukaan Toiseen maailmansotaan ja tehdas itse puolestaan tuhoutui Hiroshiman pommituksessa. Rikuon tyyppisiä pyöriä valmistettiin kuitenkin 1950-luvun loppuun saakka. Tämä melko tuntemattomaksi jäänyt itäinen välikohta Harley-Davidsonin historiassa, löytyy mm. Harry V Sucher'in H-D historiikista "Milwaukee Marvel".

Japanilainen keräilijä Kikuo Sugiyama omistaa maailman suurimman Rikuo-kokoelman, n. 40 pyörää, mutta hänenkään kokoelmaansa ei tiettävästi kuulu yhtään 1200 cc -moottorilla varustettua mallia, kaikki ovat 750-kuutioisia. Rikuot ovat aina olleet kalliita moottoripyöriä, vuonna 1958 nämä 750 cc mallit maksoivat 10 000 punttaa ja sivuvaunuversio jopa 22 000 punttaa (japanilaisittain omakotitalon hinnoissa).

Rikuo muuttaa Uralille

Toisen maailmansodan aikana japanilaiset ja neuvostoliittolaiset taistelivat mm. Sahalinin saaresta. Saaren herruu-

den voitti vuonna 1945 Neuvostoliitto ja yksi sen armeijan sotilaista nappasi sota-saaliikseen Rikuon ja hurrutteli sillä Uralin yli kotitienoilleen.

Moottoripyörä palveli hyvin ja omistaja hoiti sitä huolella. Näin voi päätellä pyörän nykyisestä kunnosta, sillä lähes kaikki alkuperäiset osat ovat tallella. Vain ilmanpuhdistajan ja akun kotelot ovat pudonneet "Igorin" pärryytellessä pitkin Uralin kuoppaisia teitä. Eturengastakin on paikkailtu päälisin puolin moneen otteeseen, johtuneeko siitä, että kyseistärengaskokoa ei ollut "Igorin" tienoilla saatavilla.

Itse asiassa tämä osa tarinaa on mielikuvitusta, sillä Rikuon vaiheista Uralilla ei vielä ole tietoa. Sen verran Riku Routo on kuitenkin saanut selville, että Sahalinilta Uralille ajanut entinen neuvostotilas on vielä elossa, joten ehkä eräänä päivänä hän kertoo puuttuvan pätkän tarinasta. Rikuo palveli kymmenet vuodet Uralilla, mutta 1990-luvun alussa se myytiin Pietariin Sergei Stepanenkolle.

Kaupat Sergein kanssa

Tuli kevät 1996 ja Pietarin moottoripyörämessut. Messuilla oli ainoana länsimaalaisena myyjänä Riku Routo. Rikulla oli osastollaan kyltti, jolla hän ilmaisi olevansa halukas ostamaan käytettyjä moottoripyöriä. Tarinan Rikuo oli käyntikuntoisena esiintynyt Pietarin TV:ssä ja kun pyörän omistaja Sergei Stepanenko lähestyi kysymyksellä: "Haluaisitko ostaa vanhan moottoripyörän?" hinta ei tällä "sivuvaunu Harley-Davidsonilla" ollutkaan aivan alakanttiin.

Sillä reissulla ei kauppoja tullut, mutta asia jäi varvaamaan Rikua. Hän matkusti uudelleen Pietariin, otti Sergeiin yhteyttä ja pyysi nähdä moottoripyörän. Ensimmäinen vilkaisu kertoi, että kyseessä olikin superharvinaisuus. Riku havaitsi heti, että Harrikkana rekisteröity moottoripyörä poikkesi aidosta Harrikasta mm. kokonsa vuoksi.

Kaupat lyötiin heti kiinni, mutta Rikuo-moottoripyörä piti vielä puoli vuotta majaa Sergein autotallissa ja Riku Routo vietti unettomia öitä pelätessään, että se varastetaan. Siirto vartioidulle alueelle helpotti paineita ja puolen vuoden paperisodan jälkeen Rikuo tuotiin laillisesti Suomeen.

Riku Roudon pyörä on ainakin toistaiseksi ainoa lajiaan ja se kiinnostaa moottoripyöräväkeä ympäri maailmaa. Telefaksi raksuttaa toimittajien kysymyksiä ja valokuvapyyntöjä.

Niin rakastunut Riku ei Rikuoonsa

kuitenkaan ole, etteikö sitä rakkautta voisi rahalla lääkitä. Kun hinnasta sovitaan, moottoripyörä lähtee maailmalle lähes samassa kunnossa kuin se aikoinaan tuli tehtaasta ulos. Vihreä väri on ajan patinoima, sivuvaunu tukevasti paikallaan, pari koteloa puuttuu, mutta jopa renkaat ovat alkuperäiset. Renkaat on valmistanut japanilainen Bridgestone, joka viime aikoina on saanut lisämainetta formula-kisojen rengastoimittajana.

Yli 60 Harrikkaa

Kun Riku Routo 9-vuotiaana kilahti moottoripyöriin, nassikalla riitti yritteliäisyyttä tienata itse rahat. Riku asui varuskunnan liepeillä ja kävi keräämässä metsiköstä harjoituksissa käytetyt kuparihylsyä talteen myydäkseen ne Illel rokkakauppaan. Varsinainen aarreaitta oli Hollolan puolella sijaitseva Hälvälän ampumarata, jonne Riku polki ahkerasti hylsyjä keräämään. Polkupyörässä oli molemmin puolin reput, joissa saalis tuotiin Lahteen. Ja niillä rahoilla hän osti 350 kuutioisen Jawan ja ajeli sillä kotipihaan, pajasi ja ropasi sitä tallissa. Ja sillä tiellä hän on yhä.

Riku Motor sijaitsee Lahden keskustan tuntumassa Vesijärvenkadun alkupäässä upeassa 1931 valmistuneessa funkis-huoltoasemarakennuksessa. Kaupungilta vuokratun rakennuksen kunnostamiseen on mennyt markka poikineen, mutta tulosta kannattaa matkustaa katsomaan kauempaakin.

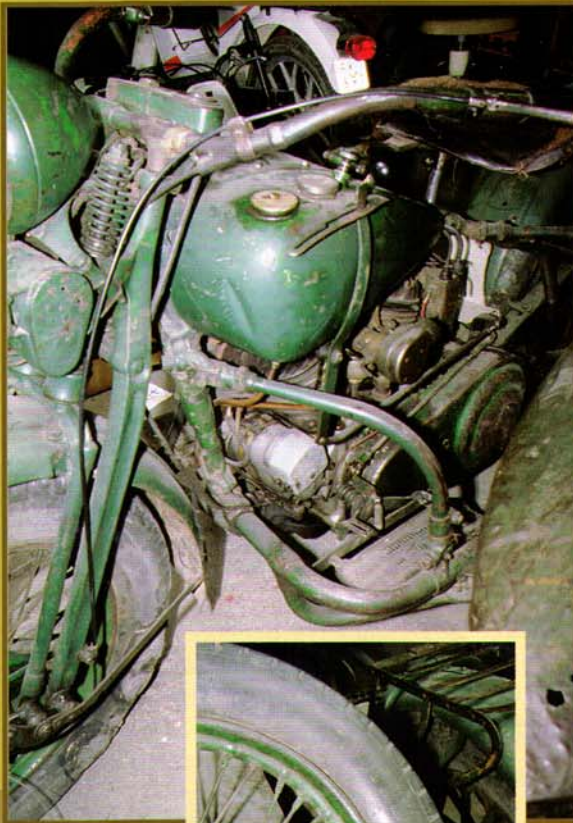
Vaikka Riku Motorin päämerkkejä ovat tällä hetkellä Honda ja Suzuki, on mies toiminut paljon myös H-D puolella. HDCF:n alkuaikoina oli myös Riku aktiivisesti mukana toiminnassa. Hänen toimestaan on vuosien mittaan Suomen kamaralle rahdattu myös yli 60 käytettyä Harrikkaa.

Iso moottoripyörien ostajaryhmä ovat nykyään 50-60 luvulla syntyneet miehet, jotka kiitäväksi hetkeksi palaavat nuoruuteen moottoripyörän selässä. Moottoripyöräporukkaan on univormuissaan kuin samasta kaavasta, mutta kypärän alta paljastuu aika usein somasti harvoneva päälaki poikasten pitkien kutrien sijasta.

Rikun Rikuo kiinnostaa

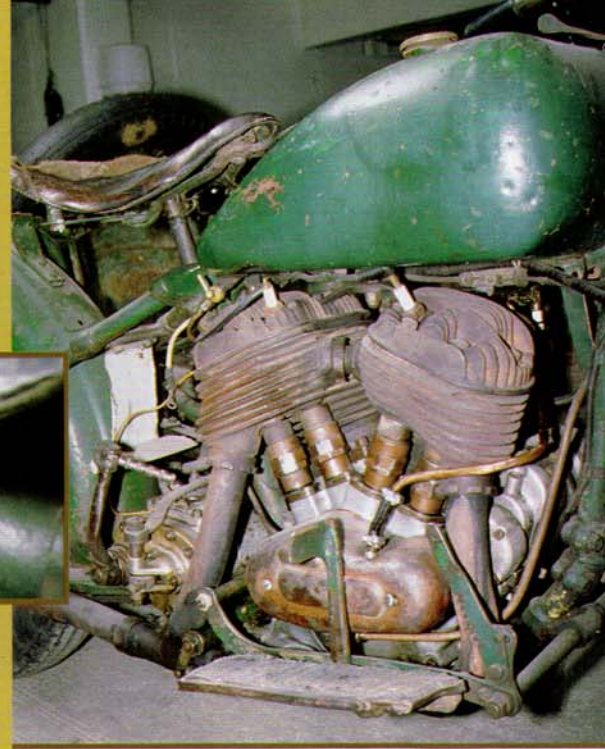
Easyriders-lehti teki Rikuo-moottoripyörästä suurehkon artikkelin vuosi sitten (February '98). Samoin Classic Bike'n maaliskuun '98 numerossa oli tarinaa kyseisestä merkistä, joten ei Rikuo täysin tuntematon laite ole, vaikka sillä olikin vientikielto Japanin ulkopuolelle.

Nyt amerikkalaiset keräilijät ovat tarjonneet Rikulle pyörästä suomalaisittain ketsoen huomattavia summia. Mielenkiintoa moottori-pyörään voisi olla myös Rikuoan aikoinaan valmistaneelle Sankyolla, joka on nykyisin yksi Japanin lääketieteellisuuden jätteistä.



Poikkeuksellinen piirre, mitä ei Harrikoissa ole, on mahdollisuus kytkeä veto myös sivuvaunun pyörään.

Formularadoilta tutuksi tullut Bridgestone on valmistanut myös Rikuon renkaat. Hyvin säilynyt varapyörä lienee alkuperäiskunnossa, sensijaan eturengasta on vulkanoitu päälisin puolin moneen otteeseen. Laturi on Bosch'in valmistetta.



Rikuon 1200 cc moottori lienee japanilaisten muunnos Harrikan alkuperäiskoneesta. Nykyään yleisempi Rikuo 750 cc moottori sensijaan oli suora kopio WLA:sta.

Viime keväänä sai Riku puhelun Van Nuy'sistä Californiasta. Soittaja oli Dorothy Child-Jones, edellämainitun Harley-Davidsonin Japanin operaation päällikön, Mr Alfred Richard Child'in tytär. Eräässä valokuvassa vuonna 1930 syntynyt Dorothy istuu kolmivuotiaana Harley-Davidsonin päällä Japanissa. Tiedon Rikuosta ja Rikusta Dorothy oli saanut Butch Walneck'iltä (Walneck's Magazine), joka puolestaan tunsu suomalaisen Riku Roudon.

Jatkuvatko Rikuon seikkailut mahdollisesti Californiassa? Sieltä olisikin enää yksi meri ylitettävänä, niin oltaisiin jo takaisin kotona nousevan auringon maassa.

The End



Ohjaustanko on väsähtänyt matkan varrella pariin kertaa. Vasemman käden tangossa on kaksi hitsisaamaa muistuttamassa maailman kovuudesta.

