

Opinnäytetyö (AMK)

Muotoilu

Tuotemuotoilu ja -valmistus

2011

Teemu Malmi

ROTTAMOTSKARI

– Muotoiluprosessi



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

Turun ammattikorkeakoulu

Muotoilu | Tuotemuotoilu- ja valmistus

31.3.2011 | 117+1

Ulla Seppälä-Käven

Teemu Malmi

ROTTAMOTSKARI

Opinnäytetyön tarkoituksena oli kustomoida Dnepr MT 11 – moottoripyörä rottapyörätyyliä hyödyntäen. Kustomointi tarkoittaa moottoripyörän muokkaamista yksilölliseksi. Kustomointi on perinteisesti vaatinut taitavaa käsityöosaamista sekä suurehkoa rahallista panostamista, johon rottatyö on vastaliike. Rottapyörätyylissä vanhat ruostuneet osat sekä kuluneet maalipinnat ovat itseisarvo.

Saavuttaakseen kustomoinnissa rottapyörän kaltaisen olemuksen, tehtiin katsaus alakulttuurin itsensä tekemiin rottapyörätyylin määritelmiin. Katsauksen avulla oli tarkoitus selvittää mitä käsitteellä ”rottapyörä” tarkoitetaan. Rottapyörämääritelmien perusteella tehtiin tiivistelmä määritelmässä esiintyneistä rottapyörän fyysisistä ominaisuuksista. Määritelmien lisäksi on esitelty ja analysoitu 5 erilaista moottoripyörää joiden tyyli sivuaa rottapyörätyyliä. Sopiva ulkonäkö oli tarkoitus löytää tekemällä suunnittelutyötä. Tiedonhankintamenetelmänä oli tekemällä tutkiminen. Suunnittelutyötä tehtiin sykleissä: ideointi, luonnostelu, analyysi. Syklin analysointivaiheessa kirjattiin ajatuksia, ideoita ja jatkoehdotuksia. Suunnittelutyön ensimmäinen vaihe oli analysoida kustomoinnin kohde. Analyysin perusteella päädyttiin muokkaamaan pyörän ulkonäköä aggressiiviseen suuntaan. Suunnittelun tukena käytettiin kustomoinnin kohteena olevasta moottoripyörästä tehtyä 3D-mallia. Malliin tehtiin muutosehdotuksia, ja otettiin pikarenderointeja mielenkiintoisista ehdotuksista. Ehdotukset analysoitiin ja tarvittavia korjauksia tehtiin kunnes mallin yleisilme oli sopiva. Osien sommittelun ollessa kohdallaan, suunnittelun tekoa jatkettiin suoraan kustomoinnin kohteena olevaan pyörään.

Lopputulos on hieman aggressiivinen, vanhanmallinen rottapyörä. Lopputulos kunnioittaa alkuperäisen pyörän olemusta, eikä sorru aggressiivisuudessaan liialliseen vauhdin korostamiseen. Pyörän ulkoinen olemus ottaa vaikutteita vanhasta kustomointikulttuurista, lisäten siihen ripauksen paheellisuutta ja rappioromantiikkaa.

ASIASANAT:

moottoripyörä, muotoilu, kustomointi

Teemu Malmi

RAT BIKE

The objective of this thesis was to describe the customisation of an old Dnepr MT 11 Motorcycle using rat bike style. The rat style is a counter movement to traditional customisation which required considerable resources and advanced skills in crafts. Tarnished paint job and old rusted parts are intrinsic values of the rat style.

To achieve a proper look in customization a review of the definitions of rat bike used by the rat bike sub culture was made. The purpose of the review was to find out the meaning of the concept "rat bike". Based on the review, a summary of the physical attributes of rat bikes was made. To support the definitions of the concept five motorcycles with rat style influences were introduced. To find the proper design the method of researching by doing was used. The design process included several cycles of composing ideas, sketching and analysis. Based on an initial analysis of the object the motorcycle was customised to be more aggressive. To support the design process a 3D-model of the motorcycle was used. Design suggestions were made to the 3D-model and quick renderings were captured during the process. Corrections to the design were made from analysing the rendered pictures. When the overall design was satisfactory making changes to the actual motorcycle was proceeded to.

The final product was a somewhat aggressive, old style rat bike. The customisation respected the feel of the original motorcycle and did not resort to overemphasising speed. The habitus of the motorcycle was influenced by the old customization culture with a twist of romanticised decadence.

KEYWORDS:

motorcycle, design, customization

SISÄLTÖ

KÄYTETTY SANASTO	7
PROLOGI: MINÄ JA ROTTAPYÖRÄ	8
1 JOHDANTO	8
1.1 Kustomointi	8
1.1.1 Rottapyörä kustomoinnin tyylillisenä lähtökohtana	9
1.1.2 Kustomointi moottoripyörämuotoilun kentässä	10
2 TYÖN TAVOITE JA RAJAUS	11
3 TIEDONHANKINTA	13
3.1 Tiedonhankintakysymykset	13
3.2 Aineistot ja niiden käyttö	14
3.2.1 Kuvat	14
3.2.2 Kirjalliset dokumentit	15
4 ROTTAPYÖRÄ	16
4.1 Rottapyörän määritelmät	16
4.2 Oma määritelmäni rottapyörästä	23
4.2.1 Dekadenssi ja Wabi-sabi rottapyörissä	25
4.2.2 Fake rat –rottapyörä vai ei	29
4.2.3 Teknofilia, vanha tekniikka muotokielenä	32
4.2.4 Dualismi – roisto vai poliisi	34
4.2.5 Taidetta ja wabi-sabia	37
5 DNEPR MT-11 KUSTOMOINNIN KOHTEENA	40
5.1 Suunnittelun kohteen analysointia ja siitä ideointia	42
6 SUUNNITTELUN SYKLIT	46
6.1 1. sykli, pienistä muutoksista kohti suurempia	49
6.2 2. sykli, pisaran mallinen polttoainesäiliö	58
6.3 3. sykli, graafinen ilme	64
6.4 4. sykli, takaisin perusteisiin	75
6.5 5. sykli, yritys saada pois aggressiivisuutta	83
6.6 6. sykli, käsillä tutkiminen	88
6.7 7. sykli, testikokoonpano	92
6.8 8. sykli, polttoainesäiliön polttaminen photoshopilla	95

6.9	9. Sykli, polttoainesäiliön polttaminen ja pinstriping	98
6.10	10. sykli, viimeistelyä	103
	7 LOPPUPÄÄTELMÄT	105
	LÄHTEET	116

LIITTEET

Liite 1. Suunnitteluliite

KUVAT

Kuva 1.	Harley Davidson Electra glide Todennäköisesti vuosimallia 1966-1971.	27
Kuva 2	Harley Davidson Electra glid vuosimallia 1969 alkuperäiskunnossa.	28
Kuva 3	Harley Davidson sportster (nightster) 2007	29
Kuva 4	Harley Davidson sportster (nightster) 2007 alkuperäiskunnossa	30
Kuva 5.	BMW R60/2 1966. (kuva: rat bike zone)	33
Kuva 6.	BMW R60/2 1966 alkuperäiskunnossa.	33
Kuva 7.	Kawasaki KZ 1000P-poliisimoottoripyörä vm.1988.	35
Kuva 8.	Kawasaki KZ 1000P-poliisimoottoripyörä vm.1988 alkuperäiskunnossa.	36
Kuva 9.	Harley Davidson 1946.	37
Kuva 10.	Poraukset vinossa.	38
Kuva 11.	Harley Davidson 1946 alkuperäisessä kunnossa.	38
Kuva 12.	Dnepr MT-11 alkuperäiskunnossa.	40
Kuva 13.	Omistamani Dnepr MT-11 ennen suunnittelun alkua.	42
Kuva 14.	Eräs varhaisista rottapyöräluonnoksistani.	43
Kuva 15.	3D-malli suunnittelun kohteesta	48
Kuva 16.	Ensimmäisen syklin luonnoksia.	50
Kuva 17.	Kokoonpano 5.	51
Kuva 18.	Kokoonpano 7.	53
Kuva 19.	Kokoonpano 9.	54
Kuva 20.	Kokoonpano 10.	55
Kuva 21.	Kokoonpano 15.	56
Kuva 22.	Kokoonpano 19.	57
Kuva 23.	Kokoonpano 20.	59
Kuva 24.	Kokoonpano 24.	60
Kuva 25.	Mike & Mack-pakoputket alapäin kuvattuna.	61
Kuva 26.	Kokoonpano 27.	63
Kuva 27	Polttoainesäiliön grafiikkaa ja tekniikan sommitteluja.	66
Kuva 28.	Kokoonpano 29.	67
Kuva 29.	Kapteeni Amerikan kilpi.	68
Kuva 30.	Kokoonpano 30.	69
Kuva 31.	Kokoonpano 40.	69
Kuva 32.	Kokoonpano 44.	70
Kuva 33.	Kokoonpanot 48, 49, 50 ja 52.	71
Kuva 34.	Kokoonpano 52.	72
Kuva 35.	Kokoonpano 54.	73
Kuva 36.	Kokoonpano 57.	74

Kuva 37. Jarrut ovat toisen Mike & Mack- pakoputken tiellä.	76
Kuva 38. Kokoonpano 58.	78
Kuva 39. Kokoonpano 61.	80
Kuva 40. Kokoonpano 63.	81
Kuva 41. Kokoonpano 66.	82
Kuva 42. Kokoonpano 68.	84
Kuva 43. Kokoonpano 69.	85
Kuva 44. Kokoonpano 70.	85
Kuva 45. Kokoonpano 71.	86
Kuva 46. Kokoonpano 72.	87
Kuva 47. Mike & Mack -pakoputket on sovitettuna runkoon.	90
Kuva 48. Musta pakosarjakääre.	91
Kuva 49. Testikokoonpano.	92
Kuva 50. Keulimiskuva.	93
Kuva 51. Jalkatappi.	94
Kuva 52. Kokoonpano 85.	96
Kuva 53. Kokoonpano 95.	96
Kuva 54. Kokoonpano 76.	97
Kuva 55. Ensimmäiset liekit.	98
Kuva 56. Ensimmäiset liekit muokatussa kuvassa.	99
Kuva 57. Toiset liekit.	100
Kuva 58. Polton jälkeen.	101
Kuva 59. Polttoainesäiliö lisätty pyörään Photoshopilla.	101
Kuva 60. Symbolit hohtavat pimeässä.	102
Kuva 61. Takavalon ja rekisterikilven teline syntyi vanhasta takalokasuojan tuesta.	104
Kuva 62. Sivukuva oikealta. Malmi 2011.	111
Kuva 63. Edestä ja takaa. Malmi 2011.	112
Kuva 64. Maagiset merkit. Malmi 2011.	113
Kuva 65. Etuvasemmalta. Malmi 2011.	114
Kuva 66. Takavasemmalta. Malmi 2011.	115

KUVIOT

Kuvio 1. Viitekehys	12
---------------------	----

KÄYTETTY SANASTO

Bolt on -osa	moottoripyörävalmistajan tai kolmannen osapuolen tarjoama merkki- ja mallikohtainen lisävaruste tai kustomointiosa, jonka asentamiseen ei tarvita erityistä ammattitaitoa tai välineitä
Cruiser	rauhalliseen huviajeluun tarkoitettu moottoripyörä (Bajahill 2011), käytetään myös nimitystä custom
Chopper	pitkäkeulainen, rakennettu kustompyörä (Bajahill 2011), voidaan tarkoittaa myös erityisesti 1960 ja 1970 –lukujen moottoripyörärakentelutyylä
Custom	tulee englanninkielen sanoista custom made, alun perin vakiopyörästä tai –autosta rakennettu yksilöllinen malli (Bajahill 2011), termi on nykyään käytössä myös sarjatuotantopyörissä joiden muotokieli matkii rakentelukulttuurin tuotoksia vrt. cruiser (esimerkiksi Hondabikes 2011), katso myös kustom
Katupyörä	katu- ja maantiekäyttöön tehty, yleensä urheilullinen moottoripyörä (Jokilampi & Rintee 2009, 26)
Kustom	alunperin vakiopyörästä tai –autosta rakennettu yksilöllinen malli (Bajahill 2011), saatetaan tarkoittaa myös tiettyä tyyliä joka lainaa elementtejä 1950-luvun nuorisotyylistä, katso myös custom
Kustomointi	suomenkielinen versio englanninkielen sanasta customization, joka tarkoittaa tilaustyönä tekemistä tai personoimista
Rottapyörä	engl. ratbike (katso luku 4.2)
Pinstriping	koristemaalaus, (usein vapaalla kädellä maalattu) ohut linja, geometrinen tai liekkikuvio (Bajahill 2011)

PROLOGI: MINÄ JA ROTTAPYÖRÄ

Keväällä 2010 katselin myynnissä olevia käytettyjä moottoripyöriä etsien itselleni muokkausta vailla olevaa moottoripyörää. Tutkiessani eri pyörien historiaa ja tekniikkaa ajattelin, että aiheesta voisi saada sopivan opinnäytetyön aikaan. Kävin läpi erilaisia vaihtoehtoja ja pyörätyyppejä pohtien mitä saisi rakennettua mistäkin aihioista. Jos hankkisin alumiinipalkkirunkoisen katupyörän, ei siitä saisi kovinkaan uskottavaa vanhantyyppistä chopperia. Jos hankkisin toisen maailmansodan aikaisen sivuventtiilikoneen, ei siitä ehkä olisi kiihdytyspyöräksi.

Koetin palata juurilleni ja pohdin syitä moottoripyöräni hankintaan. Mitkä olivat ne tarinat, jotka minuun olivat iskostaneet mielikuvat moottoripyörästä? Ja mitä haluaisin kokea moottoripyörällä?

Moottoripyöräkulttuurissa on useita eri vivahteita, joista poimia esikuvia. Näistä kaksi, toisilleen varsin vastakohtaista ääripäätä, koskettaa sisintäni, ja saa mielikuvitukseni lentämään. Ensimmäisenä ovat urheilulliset moottoripyörät joissa on tehokas moottori, ja joiden suorituskyvyn rajana ovat vain kuljettajan taidot tai järki.

Toinen ääripää on ikuisiksi kulkijoiksi tehdyt matalaviritteiset moottoripyörät, joiden tekniikka on niin yksinkertaista, että huoltotoimet on helppo tehdä tilapäisvälineillä ja tilapäisolosuhteissa.

Nämä kaksi pyörätyyppiä tuntuu erilaisilta myös niiden tarjoamien elämysten suhteen. Toinen antaa lupauksen adrenaliinin sekaisesta jännityksestä ja

vauhdinhurmasta. Kun toisella taas on paikka populaarikulttuurin myyttisenä olentona, jonka kanssa sankari taikka loputtoman tuntuista matkaa kohti yksinäisyyden ja vapauden rajamaita (esimerkiksi Easyrider-elokuva vuodelta 1969). Molemmille pyörätyypeille yhteistä tuntuivat olevan kysymykset vapaudesta ja rajoista, tarkastelukulma on vain hieman erilainen.

Kokemattomuuteni kuljettajana sekä pieni budjetti sai päätökseni kallistumaan rauhalliseen, yksinkertaiseen ja vanhaan moottoripyörään. Ajattelin että kilpailuun ja vauhtiin kiihottava nykyaikainen moottoripyörä saattaisi koetella liiaksi itsehillintääni liikenteessä. Uudet pyörät ovat myös kalliimpia sekä vaativampia, niin huollon, kuin vakuutustenkin suhteen.

Löysin edullisen, vanhan neuvostovalmisteisen sivuvaunumoottoripyörän merkiltään Dnepr. Dneprissä viehätti, vanhan moottoripyörän mukanaan tuoman yksinkertaisuuden lisäksi, sen halpa hinta. Käytetyt neuvostoliittolaiset moottoripyörät ovat halvimpia saatavilla olevia vanhanmallisia moottoripyöriä. Neuvostoliittolaista tekniikkaa pidetään yleisesti myös yksinkertaisena, joka helpottaa sekä tekniikan toiminnan omaksumista, että pyörän huoltoa.

Pohtiessani mitä vanhasta, halvasta, matalaviritteisestä, neuvostoliittolaisesta moottoripyörästä voisi saada aikaan, törmäsin termiin rottapyörä. Rottapyörässä tuntui yhdistyvän niitä arvoja ja ajatuksia, joita olin liittännyt tämän tyyppisen pyörän henkeen. Tietynlainen romantiikka vanhaa ja kulunutta kohtaan tuntui yhdistyvän edullisiin, sekä luoviin tee se itse -ratkaisuihin. Esteettisiltä näkökulmiltaan rottapyörissä tuntui olevan paljon elementtejä joiden tarkoitus on vastustaa vallalla olevia käsityksiä kauneudesta ja hyvästä mausta. Tyyliässä tuntui olevan sopivasti muotoilunvastaista asennetta, jotta sen käsittely muotoilun opinnäytetyössä tuntui suorastaan velvollisuudelta.

“Sometimes it's a little better to travel than to arrive.”

Robert Pirsig (1971)

1 JOHDANTO

Pohdiskellessani opinnäytetyöni sisältöä ja rajausta kohtasin usein ongelman siitä mitä haluan sen sisältävän, ja mitä siltä vaaditaan. Yksinkertaisimmillaan se on kuitenkin vain henkilökohtainen hanke, harrasteteos tai taideteos (Anttila 2005, 474), jonka päämääränä on kustomoida moottoripyörä.

Koulussa saamani opastuksen mukaan opinnäytetyön tulisi kuitenkin olla muutakin, tutkimuksellinen ja työelämää hyödyntävä. Tämä opinnäytetyö ei kuitenkaan ole tehty yhteistyössä yrityksen tai muun vastaavan tahon kanssa, joten suoraa hyötyä siitä ei työelämälle ole. Ja vaikka työssä olisikin joitakin tutkimuksellisuuden elementtejä, ei se ole myöskään tieteellinen tutkimus.

Selvittääkseni opinnäytteeni olemusta on minun ensin avattava muutamia käsitteitä, ja selvitettävä mitä minä näillä käsitteillä tässä työssä tarkoitan.

1.1 Kustomointi

Kustomointi tulee englannin kielen sanasta customization, joka tarkoittaa tilaustyönä tekemistä tai personoimista. Sanalla kustom tarkoitan tämän työn puitteissa sen moottoripyörärakentelukulttuurissa saamaa erityismerkitystä: Tässä merkityksessään se tarkoittaa vakiopyörästä rakennettua yksilöllistä mallia. (Bajahill 2011). Kustomointi on siis prosessi, ja kustomi on sen tuotteena tuleva produkti. Vesa-verkkosanasto ehdottaa sanalle kustomointi vastineeksi räätälöinti (Vesa-verkkosanasto 2011). Vaikka räätälöinti-sanaa voisikin hyvin

käyttää vastaamaan kustomointi sanaa, koen että kustomointi-sana liitetään asiayhteyteen yleisemmin, ja kuvaa näin erityisen hyvin moottoripyörämuokkauksen luonnetta.

Moottoripyörien kustomointi on saanut alkunsa moottoripyöräharrastuksesta, jossa harrastajat itse tekevät muutoksia pyöriinsä, mutta on myöhemmin kehittynyt myös toimialaksi, jossa ammattilaiskäsityöläiset rakentavat asiakkaille näiden mieltymyksen mukaisia moottoripyöriä. Perinteisesti kustomoidut pyörät ovat olleet vanhoja tai vanhanmallisia peruspyöriä (esimerkiksi Harley Davidson WLA). Nykyään on suosittua kustomoida kaiken tyyppisiä moottoripyöriä (Vartiainen 2010, 6).

Tehdastekoiset pyörät ovat aina lukuisien kompromissien tulos, eivätkä ole niin hienoja tai asiakkaalle sopivia, kuin voisivat olla (Flying Choppers 2011). Kustomoinnissa on asiakkaan mieltymykset olennainen osa suunnittelua. Tässä tapauksessa asiakkaana olen minä itse, ja minun mieltymykset ja toiveet ovat siksi olennainen osa suunnitteluprosessia.

1.1.1 Rottapyörä kustomoinnin tyyllisenä lähtökohtana

Moottoripyörien sekä autojen kustomointi on perinteisesti vaatinut taitavaa käsityöosaamista ja suurehkoa rahallista ja ajallista panostamista. Rottatyö on vastaliike kustomoinnissa yleiselle taidokkaalle ja korkeatasoiselle ulkoiselle ehostamiselle.

Rottatyylissä yleistä on että ajoneuvo on vanha ja kulunut, eivätkä maalauksiin tai koristeluun käytetyt resurssit ole kuin murto-osia verrattuna normatiiviseen kustomointiin. Edullisena ja suhteellisen vähän taitoa vaativana tyylinä se sopii loistavasti aloittelijoille, koska tyyli antaa teknisesti paljon anteeksi. Koska maalipintojen rosoisuus tai valmistustekniset epäonnistumiset vain lisäävät kohteen rottaisuutta, jää tekijän taitojen arviointi enimmäkseen kokonaisuuden hallintaa koskeviin muotoilullisten seikkoihin arviointiin. Onko kokonaisuus tasapainoinen? Tai vaihtoehtoisesti, onko siinä joillakin mielikuvituksellisilla ja

uudenlaisilla elementeillä rikottu hyvän maun kirjoittamattomia sääntöjä, esimerkiksi käyttämällä vanhaa romua kulkuneuvon osina. Tässä opinnäytetyössä keskityn rottatyylisiin moottoripyörissä, eli rottapyöriin. Rottapyörän tarkempi määrittely löytyy luvusta 4.

1.1.2 Kustomointi moottoripyörämuotoilun kentässä

Myös moottoripyörävalmistajat ovat huomanneet kustomoinnin avaamat markkinat ja lähes jokaisella suurella merkillä on tarjolla niin sanottuja custom-pyöriä (esimerkiksi Hondabikes 2011). Termin käyttö on hämäävää, koska nämä sarjatuotteena valmistetut "customit" eivät kuitenkaan sananmukaisesti ole tilaustyönä tehtyjä tai yksilöityjä, vaan ainoastaan lainaavat muotokielensä alkuperäisestä kustomointikulttuurista. Jotkut pyörävalmistajat ovatkin korvanneet kyseisen pyöräkategorian nimen selkeämmin käyttötarkoituksensa mukaan sanalla cruiser (esimerkiksi Yamaha-motor 2011).

Teollisen moottoripyörämuotoilun ja kustomoinnin raja tuntuu hämärtyvän kuitenkin viimeistään siinä vaiheessa, kun moottoripyörävalmistajat tarjoavat suuren valikoiman erilaisia osia, joista asiakas voi esimerkiksi Internet-sivuilla koota mieleisensä pyörän. Esimerkiksi Harley Davidson mainostaa sivuillaan: "*Over 8000 parts, endless possibilities*" viitaten myytävien lisävarusteiden ja bolt on -osien määrään. Harley Davidson tarjoaa myös palvelun, jossa voi koota, tarkastella ja tilata mieleisensä kokoonpanon, aina koristemaalauksia myöten (Harley Davidson 2011). Vaikka tilanne on hieman keinotekoinen ja vaihtoehdot valmistajan rajaamia, on kyseessä mielestäni asiakkaan ja suunnittelijan rajan hämärtyminen.

Vaikutus kustomkulttuurin ja teollisesti muotoiltujen moottoripyörien välillä on siis kaksisuuntainen, teollisuus tuottaa moottoripyöriä, joita harrastajat muokkaavat. Näistä muokkauksista teollisuus ottaa mallia ja tuottaa uusia pyöriä joita harrastajat muokkaavat.

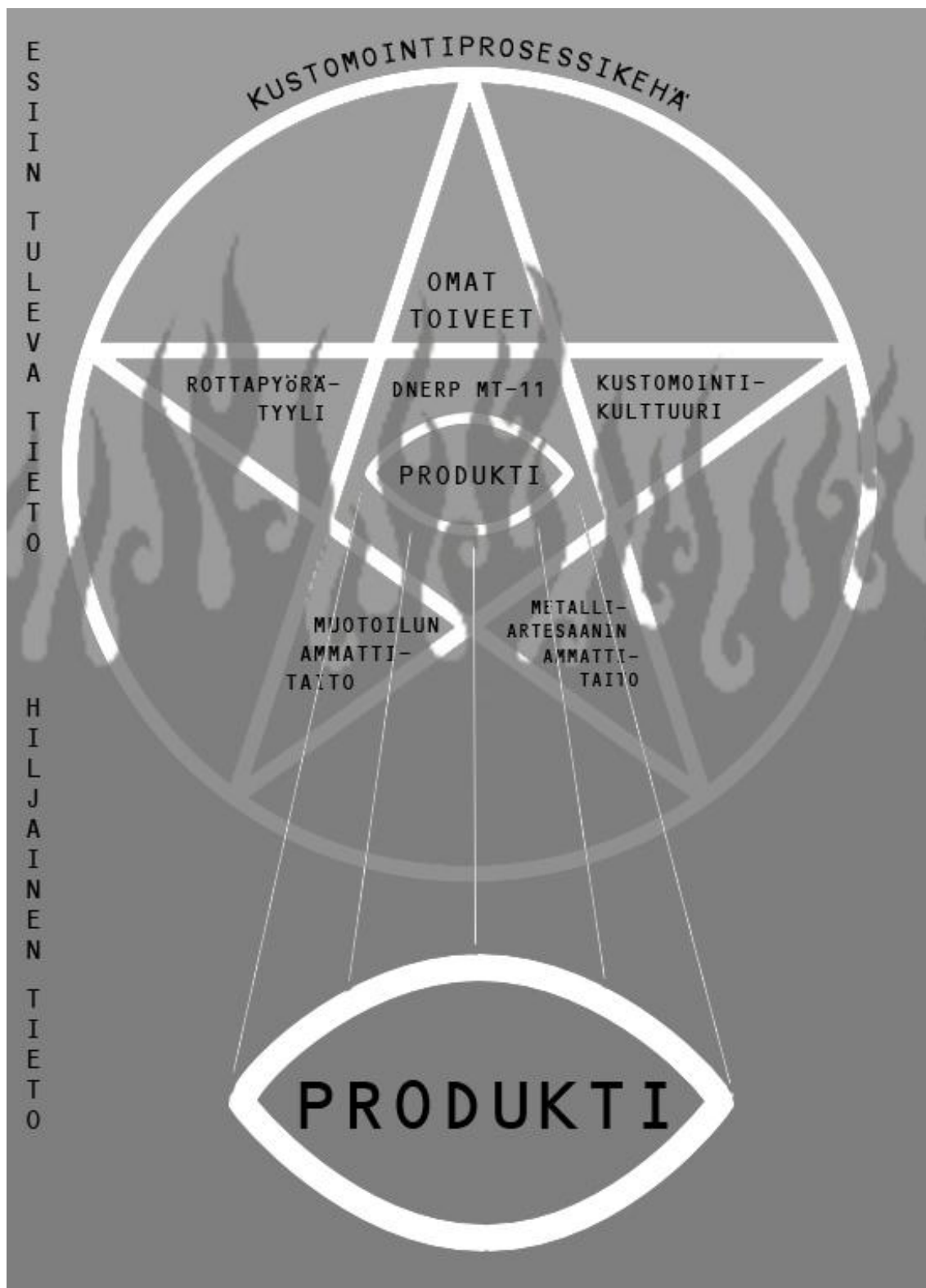
Kuten muutkin kustomointityylit on myös rottatyyli löytänyt tiensä moottoripyörävalmistajien mallistoihin. Esiaste on tästä nähtävissä jo Harley Davidsonin vuonna 2008 lanseeraamassa Dark customs -mallistossa, joka koostuu pääasiassa mustista ja mattamustista cruisereista. Erityisesti mattamusta maalaus on tyypillistä rottapyörien värimaailmaa. Vähäinen määrä kromiosia ja koristemaalaukset aiheista kuten pääkallot tai liekit, ovat myös paheellisia rottapyörän merkkejä. Vaikka pyörissä ei ole likaa tai kulutettuja osia, on tiettyä samankaltaisuutta maltillisempien rottapyörien kanssa havaittavissa (Harley Davidson 2011). Tänä vuonna myös Triumph seuraa perässä tarjoamalla sekä Rocket III:sta että Thunderbirdistä mattamustaa versiota (Triumph 2011).

Koska luovan osapuolen määrittely teollisen moottoripyöräsuunnittelun ja kustomointikulttuurin välillä on hieman epämääräinen, ja toisaalta taas nykyaikainen ammattimainen moottoripyörärakentelu ja kustomointi on hyvin lähellä muotoilijan työtä, sopii kustomointisuunnitelman teko mielestäni erinomaisesti tuotemuotoilun ja -valmistuksen opinnäytetyöksi.

2 TYÖN TAVOITE JA RAJAUS

Tavoitteena on kustomoida vanha Dnepr-merkkinen moottoripyörä rottapyörätyyliä hyödyntäen, niin että pyörän ulkonäkö vastaa mieltymyksiäni.

Opinnäytetyö on rajattu koskemaan vain ulkonäköön ja tyyliin liittyviin seikkoihin. Pyörän toteutus ja lakitekniset kysymykset ovat näkyvissä kirjallisessa osuudessa vain jos ne liittyvät oleellisesti pyörän ulkonäköön tai kustomointiprosessiin.



Kuvio 1. Viitekehys

Viitekehyksessä olevat viisikannan kärjet edustavat kukin kustomointi suunnitelmaan vaikuttavia voimia, ja kehän sekä viisikulmion muodostamat

yhteydet näiden voimien välisiä vuorovaikutus-suhteita. Liekit kuvaavat opinnäytetyössä esiin tulevan tiedon ja opinnäytetyössä näkymättömän hiljaisen tiedon häilyvää rajaa (Anttila 2006, 217). Omien toiveiden ja mieltymyksien selvittäminen on toinen tiedonhankintakysymys, ja kantavana voimana koko opinnäytetyössä. Kustomointikulttuuria ja rottapyörätyyliä käsitellään myös, mutta muotoilijan ammattitaito ja metalliartesaanin ammattitaito kuuluvat jo vahvasti hiljaisen tiedon alueelle, ja niiden vaikutus prosessissa on pääteltävissä epäsuorasti (kuvio 1).

Viisikannan voimien vaikutuksesta keskellä oleva lähtökohta, eli kustomoinnin kohde Dnepr MT-11 muuttuu lopulliseksi produktiksi. Lopputuotos eli produkti, jatkaa olemassa oloaan myös opinnäytetyöprosessin jälkeen (kuvio 1).

3 TIEDONHANKINTA

3.1 Tiedonhankintakysymykset

Mikä on rottapyörä?

Tarkoitukseni on löytää subjektiivinen määritelmä sanalle rottapyörä. Mitä minä tämän työn puitteissa tarkoitan sanalla rottapyörä? Tarkoitus on kerätä alakulttuurin itsensä tekemistä määritelmistä niiden sisältämä idea ja jalostaa siitä itselle sopiva määrittely rottapyörälle. Esittelen ja analysoin kuvakokoelmastani viisi tämän prosessin kannalta tärkeää rottapyörää, esimerkiksi siitä mitä elementtejä rottapyörän olemukseen saattaa parhaimmillaan kuulua. Hyödynnän keräämäni tietoa moottoripyörän suunnittelussa.

Millaisia ovat mieltymyksieni mukaiset muutokset moottoripyörään?

Vastaus tähän kysymykseen on tarkoitus löytää suunnittelutyötä tekemällä (vertaa tekemällä tutkiminen, Anttila 2006, 423), Aluksi luonnostelemalla ja

kokeilemalla ideoita mallin avulla, lopuksi myös rakentamalla muutoksia kohteena olevaan moottoripyörään. Mieltymykseni tulevat esiin valinnoissa, joita teen pyörän muotoilussa. Lopullisen tuotoksen on tarkoitus olla kiteytetty määritelmä mieltymyksistäni.

3.2 Aineistot ja niiden käyttö

3.2.1 Kuvat

Ideaali tilanne muodon kuvaamisen kannalta olisi havainnoida tuotetta kosketeltavana käyttövalmiina esineenä, eri puolilta, läheltä ja kaukaa (Vihma 1990, 78). Tämän projektin resursseilla olisi kuitenkin lähes mahdotonta tehdä suoraa havainnointia näin hajanaisesta ja harvinaisesta ilmiöstä kuin rottapyörä. Tämän takia suoritan esineanalyysin kuvien avulla.

Internetin ja moottoripyörälehtien välityksellä on helppo saada käsiinsä kattava ja monipuolinen kokoelma rottapyöräkuvia. Kuvasta analysoiminen on tietysti rajoittavaa, mutta tarkoitus on ollut kerätä, jos mahdollista, samasta pyörästä useampia kuvia eri suunnista, jotta kokonaisuus hahmottuisi paremmin. Valittujen kuvien tulisi olla mahdollisimman edustavia, jotta kuvasta saisi käsityksen pyörän yleisolemuksesta. Kuvakulmien tulee myös olla luonnollisia, niin että kuvan tarkastelu vastaa tavanomaista moottoripyörän tarkastelua. Moottoripyörä on pitkänomainen objekti, joten kuvasta tulisi näkyä ainakin pyörän kylki. Myös moottoripyörämyyntiluetteloissa kuviksi on useimmiten valittu sivukuva juuri sen edustavuuden takia (esimerkiksi MP-maailma/Fakta, 2010, 56–215)

Olen kerännyt moottoripyöräkuvapankkia inspiraation tueksi ja lähteeksi huhtikuusta 2010. Jos olen tiedonhankinnassa tai muuten asian harrastuksen tiimoilta törmännyt mielenkiintoiseen moottoripyöräkuvaan, olen kerännyt sen talteen. Keräämäni kuvapankki koostuu noin sadan moottoripyörän kuvista.

Joukossa on muokkaamattomia ja muokattuja pyöriä, lähes kaikista moottoripyöräkatteista.

Molempia tutkimuskysymyksiä varten olen valinnut kuvapankistani viiden moottoripyörän kuvat, jossa ilmenee tiedonhankintakysymyksen kannalta oleellista tietoa. Näiden kuvien analysoimisen yhteydessä on tarkoitus kirjata syntyneitä assosiaatioita ylös. Kuvissa olevista pyöristä on tarkoitus kerätä taustatietoa pyörämallin historiasta, ja jos mahdollista myös tämän kyseisen pyörän historiasta. Koska kaikki kuvien pyörät ovat kustomoituja, lisäsin mukaan kuvan, jossa on samanmallinen pyörä alkuperäiskunnossa (kuvat 2,4,6,8,11). Tämän ajattelin havainnollistavan kustomoinnin vaikutusta kyseisen pyörän ulkonäköön.

Kuvien analysoinnin tavoitteena on selvittää, mitkä elementit pyörässä ovat mielestäni kiehtovia ja kuinka pyörään tehdyt muutokset liittyvät pyörämallin historiaan. Näin on tarkoitus saada materiaalia omaan pyörän muokausprosessiin.

Muotoilun kannalta ei riitä tuotteen fyysisten ominaisuuksien kuvaaminen, vaan on olennaista saada riittävän monipuolinen kuva tuotteesta (Vihma 1990, 1). Tarkoitus ei ole siis tehdä listaa moottoripyörien fyysisistä ominaisuuksista, vaan pohdiskella jokaisen pyörän kohdalla niitä asioita, jotka ovat suunnitteluprosessin kannalta tärkeitä ja koskettavia elementtejä.

3.2.2 Kirjalliset dokumentit

Dokumenttiaineistolla tarkoitan tässä työssä käytettäviä lähdeaineistoja kuten asiantuntijoiden tekemää kirjallisuutta moottoripyöristä, suunnittelusta tai tutkimuksellisuudesta.

Työ sivuaa alakulttuuria, joka ei ole tarkoin määriteltyä eikä tutkittua. Työn luonteen vuoksi käytän alakulttuuriaineistoja, kuten lehtiartikkelit ja Internet-

sivustot, joissa yksittäiset toimittajat tai alan harrastajat ovat määritelleet rottapyöriä.

Suunnittelupäiväkirjassa olen pohdiskellut asioiden ja ideoiden merkityksiä. Päiväkirjamerkintöjä käytän tukena suunnittelussa ja niiden uskon auttavan myös valaisemaan suunnitteluprosessissa ilmenneitä sisäisiä ristiriitoja, oivalluksia tai johtopäätöksiä. Otteet suunnittelupäiväkirjasta on merkitty kursiivilla muun tekstin yhteyteen.

4 ROTTAPYÖRÄ

Rottapyörä on alakulttuuritermi ja aikaisempi tutkimus aiheesta ovat lähes olematonta. Alakulttuurin itsensä tekemien määritelmien käyttö on ainut tapa saada selvyttä termistä. Koska tutkimuskohteen tulee olla täsmällinen ja hyvin määritelty (Hannula 2001, 83–85), tein katsauksen rottapyörän määritelmiin.

Alakulttuurin itsensä luomia määritelmiä löytyy parhaiten sieltä missä alakulttuuria tehdään. Näin päädyin hakemaan määritelmiä moottoripyörälehdistä sekä harrastajien Internet-sivuilta ja keskustelupalstoilta. Nämä määritelmät otin kriittisen tarkastelun alaisiksi ja koetin löytää niiden kesken kulkevan punaisen langan, eräänlaisen keskiarvomääritelmän rottapyörästä. Olen jaotellut määritelmien sisällä ilmeneviä ulottuvuuksia kahteen eri lohkoon, toinen on rottapyörän fyysinen ulottuvuus f1, ja toinen on rottapyörän filosofinen ulottuvuus f2. Olen myös koettanut täsmentää arkikielisiä termejä ja pohtinut, mitä nämä voisivat tässä yhteydessä tarkoittaa.

4.1 Rottapyörän määritelmät

Englanninkielisen Wikipedian määrittelyn mukaan rottapyörä on seuraavaa:

Rat bikes are motorcycles that have fallen apart over time but been kept on the road and maintained for at little or no cost by employing kludge fixes (f1). Survival bikes look similar to but are different in purpose from rat bikes — they are modified for stylistic reasons (Wikipedia 2011).

Wikipedia-artikkelin historiasta voi päätellä että se on perustettu joulukuussa 2004. Artikkelilla on noin 200 muokkauskertaa ja useita kymmeniä muokkaajia. Vaikka lainaamani alkuosan ulkoasu on hieman muuttunut, on sen sisältö pysynyt samana artikkelin koko historian ajan.

Vaikka sekundäärisenä tietolähteenä Wikipedia ei ole lähteenä validi, halusin lisätä määritelmän sen alakulttuurissa synnyttämän suuren merkityksen vuoksi. Eri versioita Wikipedian artikkelista ja samansisältöisiä määritelmiä löytyy niin monelta alakulttuurisivustolta ja foorumilta että sitä voidaan pitää harrastajakunnan keskellä jo hyvin vakiintuneena käsityksenä siitä mitä rottapyörä on.

Wikipedia-artikkelin alku jakaantuu kahteen osaan joista ensimmäinen määrittelee rottapyörän ja toinen siihen helposti sekoitetun survivalpyörän.

Ensimmäisen osan lähteiksi on merkitty Walneck's Classic Cycle Trader toukokuun numero vuodelta 2005 ja Mike Seate:n kirja Techno-Chop new breed of chopper builders vuodelta 2005.

Toimittaja Greg Williams määrittelee Walneck's Classic Cycle Trader-lehden artikkelissa rottapyörän seuraavasti:

There is more than one definition of what constitutes a rat bike. Most rat bikes are machines ornamented with a variety of items, from decals to animal furs to bottlecaps (f1). Other ratbikes are simply never cleaned, and grow rather grungy over time (f1). One thing is guaranteed-no two rat bikes ever look the same (f1) (Walneck's Classic Cycle Trader 2005, 144)

Williams tekee alakulttuuri-ilmiöihin lienee yleisemminkin liittyvän huomion: määritelmiä on useita. Hänkään ei siis pyri kovin tarkasti rajaamaan tai määrittelemään rottapyöriä vaan on määritelmässään enemmänkin pohdiskelevan sävyinen. Ainut tarkka määritelmä jonka hän tekee rottapyöristä, on niiden yksilöllisyys. Ja vaikka tämä arkielämän tasolla varmaankin on täysin totta, ei tämäkään määritelmä kestä kovin syvää tarkastelua. Olisi nimittäin mahdollista pitää kahta aivan samanlaista pyörää ja tehdä niille aivan samat toimenpiteet, jolloin ne olisivat samankaltaisia, ilman että se poistaisi niiden rottapyörämyisyyttä.

Toinen käytännön havainto jonka Williams tekee on se että suurin osa rottapyöristä on koristeltu erilaisin esinein, kuten tarroin, turkiksin ja pullonkorkein. Williamsin määrittely mahdollistaa, ja jopa olettaa että rottapyörä on koristeltu (ornamented), josta wikipedia-artikkelin tiukassa määritelmässä ei puhuta. Wikipedia-artikkelin toinen osa jopa määrittelee ulkonäön takia muuntelun (johon koristelukin mielestäni kuuluu) nimenomaan survivalpyörien ominaisuudeksi, erottaakseen ne rottapyöristä.

Saattaakin olla että tässä kohtaa täytyy tehdä kahtiajako siitä mitä ulkonäöllisistä syistä muuntelulla saatetaan wikipedian artikkelissa tarkoittaa. Ensinnäkin ulkonäöllisistä syistä muuntelulla voidaan tarkoittaa toimenpiteitä joiden tarkoitus on saada moottoripyörä näyttämään ikäistään vanhemmalta tai käytetyimmältä. Toiseksi sillä voidaan tarkoittaa muitakin ulkonäöllisiä muutoksia kuten koristelua, maalausta sekä osien vaihtoa, lisäämistä, poistamista tai muokkausta. Jos Wikipedia-artikkelin ulkonäölliset muutokset tulkitaan yleisempänä koristelumuokkauksena, on määritelmien välillä ristiriita. Jos yleinen koristelu ja muutokset sallitaan ja kiellettyinä muutoksina pidetään vain keinotekoista vanhentamista ei ristiriitaa wikipedian määritelmän ja Williamsin määritelmän välillä ole.

Mike Seaten Techno-Chop kirjaa en saanut käsiini, joten minun on luotettava wikipedia-artikkelin kirjoittaneisiin.

Wikipedia-artikkelin alun toisella osalla ei ole merkitty lähteitä joita tarkistaa, joka tietenkin murentaa määritelmän uskottavuutta

Suomalaisen Bajahill-nettitallin slangisanakirjan määritelmä rottapyörälle on:

Moottoripyörien rakentelutaiteen alalaji (f2), jossa pyörän osat on kerätty kaatopaikalta ja kasattu rautalangalla sekä Jeesus-teipillä (f1). Viimeisen silauksen luovat ruoste ja öljy(f1)(Bajahill 2011).

Wikipedia artikkeli määrittelee rottatyylin vain tehtyjen toimenpiteiden seurauksena, eikä ota kantaa siihen onko rottapyörän rakentajalla/huoltajalla taloudelliset, taiteelliset, tai ympäristölliset tavoitteet. Kun taas Bajahillin slangisanakirjan kirjaimellisen tulkinnan mukaan, rottapyörä on moottoripyörärakentelutaiteen alalaji.

Bajahill'in slangisanakirjan määritelmä on kirjoitettu kuitenkin arkikielellä. Arkikielen monimerkityksellisyydestä johtuen sana "rakentelutaide" voidaan määritellä ainakin kolmella määrittelyn kannalta toisistaan eroavalla tavalla: tavoitteellisena toimintana jonka päämääränä on taideteoksen syntyminen. Toisaalta taas taiteilu-sanaa käytetään arkikielessä hieman halventavana ilmauksena, tarkoittaen pintapuolisesti tarkasteltuna epämääräiseltä näyttävää toimintaa. Jolloin sanan rakentelutaide tulkinta jää avoimemmaksi, eikä sido määritelmää taiteisiin.

Kolmanneksi sana "rakentelutaiteen" saattaa viitata tilanteeseen jossa paljon taitoa vaativan työn parhaita tuotoksia kutsutaan taideteoksiksi, ilman että tekijällä olisi taiteellisia tarkoituksia kohteensa luomisessa.

Vaikka moottoripyörä voi olla taidetta siinä missä Marcel Duchampin "Suihkulähde", ei rakenneltu moottoripyörä kuitenkaan automaattisesti ole taidetta, eikä sen enempää rottapyörätkään. Tästä joudutaan taiteen määrittelyn ongelmaan, jonka raja on suvereenisti pois opinnäytetyöstäni.

Rat bike zone on kyseiselle alakulttuurille merkittävä Internet-sivusto, koska sillä on laajin rottapyöräkuvavalikoima johon olen törmännyt. Rat bike zone määrittelee rottapyörän seuraavasti.

Ratbikes are the ultimate distilled evolution of motorcycling: No Bullsh*t involved. Just do the minimum to keep them healthy and Ride (f1). Let your bike wear it's visual history with pride (f1). No time consuming cleaning, washing, polishing (f1), adding shiny parts that do nothing (f1)(Rat bike zone 2011).

Näkyvä visuaalinen historia on mielestäni hyvä tapa määritellä luontaista ajan patinaa, jota muutkin listaamani määritelmät, paitsi Bajahillin määritelmä, sivuavat.

Kiiltävillä osilla joilla ei tee mitään (shiny parts that do nothing), tarkoitetaan määritelmässä luultavasti kromattuja lisävarusteita, ja bolt on -osia, joita monet moottoripyörämerkit, sekä kolmannen osapuolen yritykset tarjoavat pyörien ehostukseen.

Moottoripyöräevoluution viimeiseksi portaaksi kutsuminen vaikuttaa selkeästi tunneilmaisulta ihailemaansa rottapyöräkulttuuria kohtaan. Kun asiaa hetken miettii saattaa se olla jopa eräänlainen toteamus tai ennustus. Toteamuksena asian voi nähdä jos tarkastellaan yksittäisen moottoripyörän muutosta (evoluutiota) kohti rottaistumista, joka on varmasti yleisempi suunta kuin rottapyörästä kohti siistiä, kiillotettua pyörää, vaikka tietysti poikkeuksiakin on, etenkin entisöintipiireissä. Ennustuksena asian taas voi nähdä jos kokee maailman tulevaisuuden olevan eräänlainen dystopia. Jossa resurssit on kulutettu loppuun, uusia pyöriä ei juuri valmisteta, eikä kunnostukseen vaadittavia varaosia tai maaleja ole saatavilla. Tämän kaltaisessa maailmassa voimaan astuu edellisen kohdan yksittäisen moottoripyörän muutos kohti rottapyörää.

Koska oletan että kaikki loppuu aikanaan, ja asioiden luonnollinen suunta on ihmisen rakentamasta järjestyksestä kohti entropiaa (epäjärjestys systeemissä),

ennustus hyvin suurella todennäköisyydellä ennemmin tai myöhemmin jopa toteutuu. Ennustus rottapyörien viimeisenä evoluution kulminoitumisesta saattaa jäädä kuitenkin toteutumatta jos moottoripyörien käyttö syystä tai toisesta loppuu jo ennen elintason laskua.

Hollantilainen Rataplan -nettisivu antaa seuraavan määritelmän.

Ratbikes are anti-social motorcycles which are ridden on low (or no!) budget (f2). Money should better spend on beer or Jack Daniels instead of parts and chrome polish, don't you think? The question is, what is ratbike? It's not only matter of a flat color or tied-up stuff (f1)... More it has to do with philosophy (f2), creativity, a way of life and god damn "fugg off" attitude (f2)(Rataplan 2011).

Suomenkieliseltä "Pyöräprojekti" -nimiseltä blogi-sivustolta löytyi ilmeisesti Rataplanin määritelmän pohjalta tehty suomennos. Tai ainakin suomenkielinen tekijä oli linkittänyt lähteekseen Rataplanin. Vaikka yhtäläisyys on helppo havaita, on tekijä lisännyt hieman omiakin määritteitä.

Rottapyörä on "antisosiaalinen" moottoripyörä joka on ajan kuluessa rapistunut (f1), ruostunut ja romuttunut mutta pidetty liikenteessä mahdollisimman pienellä budjetilla tai täysin ilman kustannuksia korjaamalla vain välttämättömät rikkimenneet osat omilla patenteilla, tienposkeen tai kaatopaikalle hylätyistä osista. Rottapyörät on tarkoitettu ajettavaksi eikä puunattavaksi ja pyörät ovat nielleet enemmän kilometrejä kuin mihin keskiverto Corolla DX kykenee. Nämä pyörät eivät ole sidonnaisia merkkiin, malliin, tyyppiin tai kuutiolavuuteen vaan ennemminkin pyöriä yhdistää "haista paska" ja "fuck fuel economy" -asenne ja öljyläikät moottorin alla (f2). Jokaisella rottapyörällä on sielu ja oma tarina kerrottavanaan (f2) (Pyöräprojekti 2011).

Rataplanin määritelmässä käytetään rottapyöristä termiä anti-sosiaalinen moottoripyörä. Termi "social" luultavasti tarkoittaa sanaa yhteiskunnallinen,

jolloin määritelmän mukaan rottapyörä olisi epäyhteiskunnallinen tai yhteiskunnan vastainen. Moottoripyöräpiireissä on yleistä tietynlainen irtautuminen yhteiskunnasta ja ainakin henkisellä tasolla omien sääntöjen luominen, jota rottapyöräilijät erityisesti korostavat normeista poikkeavilla pyörillään.

Pyöräprojektin määritelmässä käytetään sanaa antisosiaalinen, joka suomenkielessä ymmärretään helposti epäseuralliseksi tai introvertiksi. Esineenä moottoripyörällä ei tietenkään ole ihmisen persoonallisuuden kaltaista aktiivista tekijää, johon adjektiivit epäseurallinen tai introvertti viittaa. Sen sijaan ihmisellä on taipumus luokitella esineiden ulkonäköä samoin termein, aivan kuin niillä olisi olennon kaltainen persoonallisuus. Tällaisen vertauskuvan avulla voidaan sanoa esimerkiksi synkänmustaa ja piikikästä moottoripyörää uhkaavaksi, tai siilin lailla epäsosiaaliseksi. Siisteyttä pidetään myös yleisesti sosiaalisena hyveenä, jolloin rottapyörä kuuluu kategoriaan epäsosiaalinen.

Muista määritelmistä eroavana, ja siksi tärkeimpänä Rataplanin määritelmään kuuluvana huomiona pidän kuitenkin termin rottapyörä määrittämistä elämän asenteeksi. Sanat filosofia ja luovuus ovat asioita jotka sekoitettuna haistapaska-asenteeseen ("Fugg off" attitude, on luultavasti slangiversio englanninkielisestä ilmauksesta fuck off), eli siihen että yritetään olla välittämättä mitkä ovat ympäröivät normit, tuntuu sopivan yleisesti tarkastellen hyvin rottapyöriin.

"Fuck fuel economy" -asenne viittaa siihen että vanhan moottoripyörän polttoaineen kulutus on suurempi kuin uusien. Se että onko vanha moottoripyörä ympäristölle kuormittavampi kuin uusi, riippuu ajomäärästä ja ajotavasta. Tietyissä tapauksissa rottailu saattaakin olla ekologisempaa kuin uuden pyörän hankinta.

Sen sijaan sielu ja tarina on epämääräisinä käsitteinä helpompi hyväksyä rottapyörän määritelmään. Toki vaarana on määritelmän muotoutuminen epämääräiseksi ja monimerkitykselliseksi. Jos molemmat sekä tarinan että

sielun määrittelee samoin kuin lähtövaatimusteni ensimmäisessä kohdassa, tulevat nämäkin termit tarkemmin määritellyksi, ja hieman konkreettisemmiksi.

4.2 Oma määritelmäni rottapyörästä

Keräsin yhteen rottapyörämääritelmissä ilmeneviä seikkoja ja koetin jaotella niitä aihealueen mukaan (Bajahill 2011; Pyöräprojekti 2011; Rataplan 2011; Ratbikezone 2011; Walneck's Classic Trader 2011, 144; Wikipedia 2011).

Rottapyörä fyysisenä artefaktina:

- vanha
- tilapäiset korjausratkaisut, osat kaatopaikalta, kasattu rautalangalla ja ilmastointiteipillä (jeesus teipillä), tehty vain välttämättömät huoltotoimet,
- koristeina tarroja, eläinten turkiksia, pullonkorkkeja, ei kromikoristeita,
- puhdistamaton, ruostetta, öljyä, ei kiillotusta
- yksilöllinen
- historia näkyy ulkonäöstä

Rottapyörä filosofiana tai kustomointityylin tausta-arvona:

- rakentelu taidetta
- normien vastainen
- filosofiaa
- luomisvoimaa
- haistakaa -asennetta

Näiden määritelmässä ilmenevien seikkojen perusteella kokosin kuvauksen rottapyörän fyysisestä olemuksesta:

Rottapyörä on vanha moottoripyörä joka on pidetty ajokunnossa luovilla tilapäisratkaisuilla, ja käytön kannalta vain välttämättömillä huoltotoimilla. Puhdistuksen ja kiillotuksen puutteesta johtuen useimmissa rottapyörissä on iän mukanaan tuomaa ruostetta ja patinaa. Kuluneisuus, puhdistamisen puute ja tilapäisratkaisut aiheuttavat sen että rottapyörät ovat yksilöllisiä ja pyörän historia on luettavissa sen ulkonäöstä.

Tämän kuvauksen mukaan suuri osa maailman köyhien seutujen moottoripyöristä olisi fyysisesti rottapyörämääritelmään sopivia. Ja vaikka tässä määritelmässä painopiste onkin funktionaalisuudessa, on tämän kaltainen pyörä ehkäpä kaikkein alkuperäisin rottapyörä ajalta ennen rottapyöräkäsitetä.

Myöhemmin rottapyörä on kehittynyt tietynlaiseksi tyyliksi ja tullut mukaan kustomointikulttuuriin. Harrastelijat ovat tehneet useita luokituksia ja nimenneet tyyliuuntauksia rottapyöristä, kuten junk dresser tai survivalpyörä. Näin kuluneisuudesta tai romumaisesta ulkonäöstä on kehkeytynyt itseisarvo, ja mukaan on liitetty samankaltaista norminvastaisuutta kuten monessa muussakin valtakulttuurista poikkeavissa ilmiöissä. Rottapyöriä siis tarkoituksellisesti tehdään vaikka monet määrittelyt jättävät asian mainitsematta. (esimerkiksi ratbikezone). Fake rat on termi jolla tarkoitetaan uudehkoa moottoripyörää josta on vanhentamalla ja turmelemalla tehty rottapyörä. Raja ”oikean” rottapyörän ja fakerat-pyörän välillä on kuitenkin liukuva ja usein vaikea määritellä.

Tyylinä rottapyöriin liitetään vahvasti myös spraymaalit, ja erityisesti mattamusta väri. Spray-maalit ovat halpoja ja helppoja käyttää pyörän maalaamisessa. Mattamusta peittää hyvin maalaajan tekemät virheet ja muun viimeistelyn puutteet. Mustan värin käyttö on myös yleistä muissa valtakulttuuria vastustavissa ilmiöissä kuten punk- ja metallimusiikissa.

Tiivistelmän rottapyörän filosofisten ominaisuuksien määrittelystä jätän lukijalle. Koska koen että aihe on liian laaja, ja tietoni sosiologiasta sekä filosofiasta siihen riittämättömät. Filosofisen määritelmän sijaan käyn läpi viisi erilaista kustomoitua moottoripyörää, joissa kussakin ilmenee rottapyörälle tyypillisiä elementtejä.

4.2.1 Dekadenssi ja Wabi-sabi rottapyörissä

Wabi-sabi on japanilainen termi joka tarkoittaa japanilaiselle estetiikalle ominaista vaatimatonta ja maanläheistä perusolemusta. Suomeksi lähin termi olisi varmaan rustiikki.

Pinnallisesti ja nopeasti tarkasteltuna saattaa wabi-sabi näyttää rustiikkiselta, mutta tämä on vain yksi puoli wabi-sabista. Ideologisesti wabi-sabin juuret ovat erottamattomasti Zen-filosofiassa. Sitä voidaan pitää japanilaiselle kulttuurille yhtä merkittävänä kuin antiikin kreikan antamaa kauneuskäsitystä länsimaille. Siinä missä antiikin kreikan kauneuskäsitys sisältää sellaisia ideoita kuin symmetria ja ajattomuus, on wabi-sabi epäsymmetristä ja aikaan sidottua. Kreikkalaista arkkitehtuuria inspiroi teoria ja ideamaailman täydellisyys ja Wabi-sabia läsnäolo ja luonto sekä epätäydellisyys (Koren 1994, 21–23).

Kuten rottatyylikin on wabi-sabi käytännön synnyttämä vastaliike. Wabi-sabi syntyi alun perin vastaliikkeenä tarjoamaan vaatimattoman, edullisen ja käytännöllisen vaihtoehdon kiinalaiselle ylenpalttisen loistokkaalle tuontiposliinille, ja levisi myöhemmin tyylinä muihinkin elämän alueisiin.

Wabi-sabi kauneuskäsitys on hyvin modernistinen. Kauneus ei ole esineiden ominaisuus vaan muodostuu tarkastelutilanteessa tarkastelijan ja kohteen välille suhteessa tarkasteluhetkeen ja ympäristöön. Wabi-sabin suhde koristeisiin on myös hyvin samankaltainen kuin modernismissa, kummassakaan ei ole esittäviä koristeaiheita, vaan enemmänkin abstrahoitua värejä ja muotoja, tai rakenteeseen sidottua koristeellisuutta (Koren 1994, 25–29).

Puhtaimmillaan vanha ja kulunut moottoripyörä saattaa olla wabi-sabia, etenkin jos pyörä on vaatimaton ja maanläheinen. Mutta rottapyörillä tuntuu usein olevan ominaisuuksia jotka ovat wabi-sabille vieraita, kuten esittävät koristeet, tietynlainen rauhattomuus, ja moraalisesta rappiosta seuraava paheellisuus.

Wabi-sabissa koen olevan tiettyä seesteisyyttä ja rauhaa joka välittyy tarkastelijaan, se luo mielikuvan siitä että vaikka maailma menisi menojaan on tämä hetki juuri tässä tärkein.

Japanilaisella Bratstyles moottoripyörien huoltoon ja muokkaukseen keskittyneen yrityksen sivuilla törmäsin tähän vanhaan ja kuluneeseen moottoripyörään (Bratstyle 2011). Pyörä on alun perin Harley Davidson electra glide ja valmistettu luultavasti vuosien 1966–1971 välillä. Tarkkaa vuotta on vaikea sanoa mutta vasta vuonna 1966 alkoi kuvassa olevan ”Shovelhead”-lempinimen saaneen moottorin valmistus. Pyörässä on myös edessä rumpujarrut mikä viittaa siihen että pyörä on valmistettu viimeistään vuonna 1971, koska seuraavan vuoden mallissa oli levyjarrut. Pyörää on kuitenkin muuteltu joten päättely valmistusvuodesta saattaa olla virheellistä (kuva 1).



Kuva 1. Harley Davidson Electra glide Todennäköisesti vuosimallia 1966-1971.
(Bratstyle 2011)



Kuva 2 Harley Davidson Electra glid vuosimallia 1969 alkuperäiskunnossa. (Harley Davidson 2011)

Pyörässä on mielestäni lukuisia mielenkiintoisia yksityiskohtia kuten liekkimaalattu polttoainesäilö joka on ilmeisesti palanut koska maali näyttää kupruilevan säiliön pinnassa. Polttoainesäiliön päältä on poistettu kaikki epäoleellinen ja se paljastaa säiliön kahtia jakautuneen rakenteen hienosti.

Etulokasuoja on leikattu poikki ja asennettu taakse. Tämä aiheuttaa pientä hämmennystä takapäähän kun lokasuoja ikään kuin leikkautuu liian suoraan poikki. Huoliteltu kromireunus kuitenkin tasoittaa hieman ja aiheuttaa tunteen että näin se kuuluukin olla. Takavanteena on ilmeisesti jokin vanha auton kupuvanne suunnilleen samalta tai hieman aikaisemmalta aikakaudelta. Verenpunaiset kahvakumit värittävät pyörää mukavasti.

Kokonaisuus on tiivis, matala ja sopivan rottainen. Elementit on hienosti hallittu sortumatta liiallisiin ylilyönteihin. Tämä pyörä edustaa mielestäni rottailun Wabi-sabia. Sillä, hieman paheellisista elementeistä kuten liekkimaalauksesta huolimatta, pyörä on rauhallinen kokonaisuus. Kuva tukee pyörän olemusta sillä taustan harmaa ja kulunut betoniseinä on urbaania wabi-sabia.

4.2.2 Fake rat – rottapyörä vai ei

Rottapyöräksi kustomoitu Harley Davidson Nightster vuosimallia 2007 (kuva 3). Kyse ei siis ole kovinkaan vanhasta pyörästä, vaikka pyörän ulkoisen kunnon perusteella saattaisi näin päätellä. Kyse on siis selkeästi tyylin takia huonoon kuntoon muokatusta pyörästä eli niin sanotusta fake rat -pyörästä. Uuden moottoripyörän keinotekoinen ulkoinen romuttaminen jakaa varmasti mielipiteitä, mutta kokonaisuus on silti mielestäni onnistuneen näköinen.



Kuva 3 Harley Davidson sportster (nightster) 2007



Kuva 4 Harley Davidson sportster (nightster) 2007 alkuperäiskunnossa (Harley Davidson 2007)

Suomessa etuvalon asentaminen pyörän sivulle on tieliikennelaissa kiellettyä, mutta kieltämättä alhaalla oleva valo tuo pyörään maastokelpoisen eturenkaan kanssa tiettyä survival-henkeä, ikään kuin se olisi lisävalo. Etuvalon puuttuminen normaalilta paikalta tekee pyörälle kyttyräselkäisen yleisilmeen ja mieleeni tulee korppikotka. Raihnainen olemus lisää tunnetta. Muutamat värikkäät mutta kuluneet tarrat huolimattomasti asetettuina piristää pyörän muuten synkkää tunnelmaa ja antaa mielikuvan pyörän pitkästä ja rikkaasta historiasta. Pakosarjakääre ja öljysäiliön kyljessä oleva numero 6 viittaa kilpailulliseen historiaan.

Vaikka pyörä ulkoisesti on hienon näköinen, häiritsee tieto pyörän uutuudesta sen antama kokonaisvaikutelmaa. Mieleeni tulee teini-ikäiset lapset jotka ovat pukeutuneet katu-uskottavan rosoisesti korostaakseen kokeneisuuttaan.

Pohdiskelu kääntyy pakostikin kohti tyylien, ulkokuoren, todellisuuden, teeskentelyn ja muodin maailmaa.

Elämme kulttuurissa jossa asioiden ulkoinen olemus on eräänlainen edustus asioiden todellisesta tilasta, suhteessa asiasta koettuun historiaan. Koen siis asiat suhteessa aikaisempiin kokemuksiini samasta asiasta. Riippuukin siis tulkitsijan kokemuksesta mitä pidetään "aitona". Tämän pyörän kohdalla elin itsekin hetken kokemusta pyörän aitoudesta. Ensimmäinen kuva jonka pyörästä näin oli kuva jossa pyörän päällä istuu punk-henkinen, tatuoitu nuori mies miettelään näköisenä. Ajattelin ensin että onpa hieno pyörä, ja sitä kuinka hyvin nuoren miehen olemus sopi pyörään. Pienet yksityiskohdat kuitenkin herättivät epäilyni ja hetken asiaa selvitettyäni totesin pettyneenä pyörän olevan uusi, ja näin epäaito, fake-rat.

Miten pystyisin itse välttämään epäaidon vaikutelman?

Ensin tulee mieleeni pyörän jättäminen koskemattomaksi, näin en ainakaan itse osallistuisi epäaidon tuottamiseen (päiväkirjamerkintä 20.1.2011).

Ajatuspolku epäaitoudesta jatkui suoraan nuoreen mieheen ja koin hänenkin oleva epäaito. Kunnes tajusin että kyseessä saattaa olla tarkoituksellisesti, ikään kuin mielenilmaukseksi romutettu? Ehkä hän koki ympäröivien normien olevan vinoutuneita ja näki velvollisuudekseen korostaa tiettyjä normin vastaisia piirteitä, jotta saisi sanomansa perille. Hän olisi aidosti epäaito. Tai ehkä hän ei tietoisesti ajatellut koko asiaa, vaan intuitiivisesti teki sopiviksi katsomiaan tekoja.

Oli hän tietoinen toimistaan, tai ei, minä jäin pohtimaan ajatusta tietoisesta feikkaamisesta. Ja siitä kuinka tiedostamattaan voi tehdä taideteon jos joku muu kokee asian sellaisena, tai se herättää kokijassa ajatuksia.

Miten pystyisin itse välttämään epäaidon vaikutelman?

Voisin korostaa epäaitoutta ja kirjoittaa pyörään esimerkiksi fake rat (Päiväkirjamerkintä 20.1.2011)

Nightster oli Harley Davidsonin vuotta aikaisemmin otettu ensiaskel kohti tumman puhuvaa dark customs -sarjaa. Nightster pohjautuu jo vuonna 1957 syntyneeseen sportster malliin joka on Harley Davidsonin pitkäikäisin yhtäjaksoisesti tuotettu malli. Harley Davidson merkkiin yleisesti liittyy nostalgiahenkisyys ja uudetkin mallit tehdään muistuttamaan 50 vuotta vanhoja edeltäjiään. Eräänlaista keinotekoisista retrohenkisyyttä siis. Tietyllä tavalla ajatellen tällainen fake rat -muokkaaminen ei siis oikeastaan eroa kovinkaan paljoa Harley Davidson merkin omasta strategiasta, kummassakin tapauksessa on kyse kaipuusta kuulua johonkin historiallisesti merkittävään. Toisen keinoihin vain kuuluu ruoste ja lommot.

4.2.3 Teknofilia, vanha tekniikka muotokielenä

Yksi ensimmäisiä luonnoksiani siitä millainen moottoripyörä voisi Dnepristä muokkautua, oli hyvin samankaltainen kuin kuvan 5 BMW (kuva 5), täysin riisuttu ja maastokelpoisilla renkailla. Alkuperäiskuntoisena BMW R60 muistuttaa sekä ulkoisesti että tekniikaltaan Dnepriä koska neuvostoliittolaiset ovat kopioineet BMW:n kehitystä toisesta maailmansodasta asti (Ural 2011) (kuva 6).

Koska olin haaveillut tämän kaltaisesta kokoonpanosta, oli suuri ihmetys törmätä tähän pyörään. Joku oli tehnyt sen jo. Omissa haaveissa pyörä olisi ollut hieman rähjäisempi, mutta silti pyörän olemus muistuttaa omaa luonnostani (kuva 14).



Kuva 5. BMW R60/2 1966. (Rat bike zone)



Kuva 6. BMW R60/2 1966 alkuperäiskunnossa. (Wikimedia, Jeff Dean)

Mattamusta maali ja riisustut osat nostavat pyörän tekniikan pääosaan pyörän muotokielessä. Teknisesti pyörä on kummallisen näköinen sillä BMW:ssä oli käytössä keinuhaarukka edessä ja plunger-iskunvaimennus takana, samoin kuin oli Dneprin vanhemmissa malleissa. Viritelmän näköinen keula ja pystysuora takapää tekevät pyörästä teknisen oloisen. Mattamusta kokomaali ja karkeat renkaat lisäävät vielä mukaan aggressiivisuutta. Pyörä näyttää sotakoneelta. Kummallisen vanhan tekninen ja kokomusta olemus on

vieraannuttava sekä kylmä, ja mieleen tuleekin esiteltävä taideteos eikä käyttämään kutsuva moottoripyörä. Pakosarjakääre saa yleensä pyörän näyttämään käytetyltä ja tekee pyörästä ehkä lähestyttävämmän. Nyt sekin hukkuu mustaan maaliin muun tekniikan kanssa. Lian ja kuluneisuuden puute vie pyörää pois rottapyörien genrestä. Samalla klinisyys poistaa siltä historian, aivan kuin pyörä olisi tehty tällaiseksi. Se ei oikein tunnu kiinnittyvän aikaan – ei tulevaan, eikä menneeseen. Pyörän olemus luo eräänlaisen ykseyden ja irrottaa sen kontekstistaan. Kuvan taustan klininen laitosmaisuus lisää vieraannuttavaa vaikutusta.

Pyörän äärimmäinen tyyli saa osaltani lisää ihmettelyä kun sitä vertaa alkuperäiseen muokkaamattomaan BMW R60:een (kuva 6). Vaikka muutokset ovat renkaiden vaihdon ja mattamustan maalin lisäksi lähinnä osien poistoa, on kuusikymmenlukulaisen sympaattinen nostalgiapyörä muuttunut raa'aksi vastakohdakseen.

Tietyllä tavalla olen onnellinen löytäessäni tämän taideteoksen. Nyt minun ei tarvitse tehdä sitä. En ehkä kuitenkaan olisi koskaan uskaltanut viedä tyyliä näin äärimmilleen.

4.2.4 Dualismi – roisto vai poliisi

Ensimmäisellä tarkastelukerralla herättää huomiota pyörän erottuva valkea etukate (kuva 7). Valkea ja kiiltävä kate tuo hienon kontrastin pyörän muuten mattamustaan ja riisuttuun kromiseen tyyliin. Pyörässä taistelee kaksi vastakkaista voimaa, eikä kumpikaan ole saanut yliotetta, vaan taistelu on kesken. Tämä tuo pyörään dynamiikkaa, joka jää puuttumaan liian huolitelluista ja valmiista kokonaisuuksista. Ilman katetta pyörä olisi yksi musta pyörä muiden joukossa, mutta valkea kate saa pyörän erottumaan. Kate antaa pyörälle myös hainkaltaista viileää ilmettä. Matala ja pitkä pyörä pelkällä etukatteella tuo siihen hieman kiihdytyspyörän ulkonäköä.

Muiden katteiden puuttuminen tuo pyörälle olemuksen aivan kuin se olisi keskeneräinen, ja hakisi vielä olemustaan. Vaikka keskeneräisyyttä vierastetaankin yleensä esineissä, on se mielestäni kiintoisaa. Se sitoo keskeneräiseksi jäädyn kohteensa aikaan. Historian lisäksi keskeneräisyys liittää asiat nykyhetkeen ja tulevaisuuteen. Herää kysymykset: Mitä on tapahtunut, miksi on kesken, ja mitä tulee tapahtumaan? Teollisen muotoilun tuotteessa keskeneräisyys voi olla hankala toteuttaa ilman että sitä koetaan huonona ominaisuutena, mutta vanhan personoidun moottoripyörän kaltaisessa yksittäisessä taide- ja käsityöesineessä se voi toimia, tai näin haluan ainakin uskoa. Tämän kyseisen pyörän kohdalla keskeneräisyyden tunne lisääntyy kun katsoo takapään lokasuojan paikalla olevaa rautaa, jotakin näyttää puuttuvan... (päiväkirjamerkintä 20.1.2011)



Kuva 7. Kawasaki KZ 1000P-poliisimoottoripyörä vm.1988. (Rat bike zone)



Kuva 8. Kawasaki KZ 1000P-poliisimoottoripyörä vm.1988 alkuperäiskunnossa. (Kawasaki)

Pyörä on ollut poliisimoottoripyörä johon omistaja on tehnyt seuraavat muutokset: Katteiden poisto (etukatetta lukuun ottamatta), pyörän madaltaminen, drag-tanko, perän jäykistys, leveämpi takarengas ja drag-vanne sekä mattamustaksi maalaaminen. Omistaja on myös määritellyt tyyliksi ”Rat/Drag/Bobber” (Rat bike zone 2011).

Kaiveltuani historiaa mallin taustasta saa ulkoasuratkaisut lisäarvoa. Pyörä on alun perin ollut poliisille muokattu versio, aikansa tehokkaimpiin kuuluvasta Kawasaki Z1000:sta (kuva 8), joka on ollut aikoinaan suosittu rakenteluaihio kiihdytysajoihin.

Drag-tyyliset vaikutteet kunnioittavat siis erinomaisesti pyörämallin historiaa. Pyörässä on dragracing vaikutteita, mutta siihen on jätetty tiettyjä elementtejä jotka puoltavat enemmän poliisi-cruiseria joka se on alun perin ollut, kuten jalkalaudat ja kaatumarauta.

4.2.5 Taidetta ja wabi-sabia

Shinya Kimura on japanilainen moottoripyörärakentaja jonka pyörät ovat nousseet eräänlaiseen kulttimaineeseen, niiden erilaisen, fantasiasta ja koneromantiikasta lainaavan ulkonäön vuoksi. Kimura käyttää pyörissään usein raakoja materiaaleja kuten terästä ja alumiinia ilman pintakäsittelyä. Vasaran jäljet tai muu käsityömyisyys paistaa selkeästi läpi hänen töistään. Osissa on pieniä virheitä ja epäsymmetrisyyksiä jotka saattavat vaikuttaa amatöörimäiseltä, mutta virheet tekevät kuitenkin elävän olemuksen niinkin epäorgaaniseen materiaaliin kuin alumiini (kuva 9). Ote Kimuran blogista joka paljastaa hänen omaa pohdintaansa asiasta:

Somehow i like asymmetrical shapes and leaving footmarks on the things i make. well, i'm not a machine i don't have to be so perfect.
(Kimura 2009)



Kuva 9. Harley Davidson 1946. (Chabott engineering, Jim Gianatsis)



Kuva 10. Poraukset vinossa. (Chabott engineering)



Kuva 11. Harley Davidson 1946 alkuperäisessä kunnossa. (Harley Davidson 2011)

Japanilaisen Hot Bike Japan-lehden päätoimittaja Kouichiro Narita on kuvaillut Kimuran pyörien lainaavan elementtejä Wabi-sabista (Japan Times online 2006). Wabi-sabi vertaus sopii erinomaisesti Kimuran Spike nimiseen Vanhasta

Harley Davidsonista rakentamaan pyörään. Vaikka pyörän ulkoisessa olemuksessa on liikkeen ja raa'an tekniikan tuntua on kokonaisuus silti rauhallinen. Virtaviivaisena ja matalana pyöränä liike tuntuu jatkuvana ja tasaisena, niin kuin pyörä liukuisi maisemassa. Muhkeat renkaat toimivat maadoittavana elementtinä ja pitävät pyörän kiitävän olemuksen radallaan (kuva 9). Raaka vanhan ja kuluneen tekniikan olemus yhdistettynä seesteiseen vauhdintunteeseen on wabi-sabia moottoripyörässä.

Vaikka Kimuran taidepyörien ulkonäkö ei suoranaisesti vaikuttaisikaan minun pyöräsuunnitelmaan, on Kimuran tavassa tehdä pyöriä jotakin ihailtavaa. Hänen suhtautumisensa yleisesti virheinä pidettyihin epäsymmetriaan tai vinoon poraamiseen on vapauttavaa ja antaa uskoa inhimillisen elämän ja olemisen epätäydellisyyteen (kuva 10). Ja hänen tapansa jättää pinnat raa'an ruostuneiksi tai muuten kuluneiksi muistuttaa olemisen hetkellisyydestä ja antaa oikeuden elää tässä ja nyt. Tämän kaltainen filosofinen tausta nostaa Kimuran pyörät mielestäni tavanomaisesta rakentelukulttuurista kohti taidetta. Kimuran pyöriä onkin esitelty taiteena muotikeskuksissa kuten Harajuku korttelissa Tokiossa (Japan Times Online 2006).

Tässä on ehkäpä perusajatuksia siihen miten itse suhtaudun moottoripyörään. Vaikka ulkonäkö olisikin hieman revittelevä ja hulvaton on pohjimmaisena filosofiana zeniläisiä käsitteitä kuten elämän hetkellisyys ja epätäydellisyyden täydellisyys.

The perfect blossom is a rare thing. You could spend your life looking for one, and it would not be a wasted life...

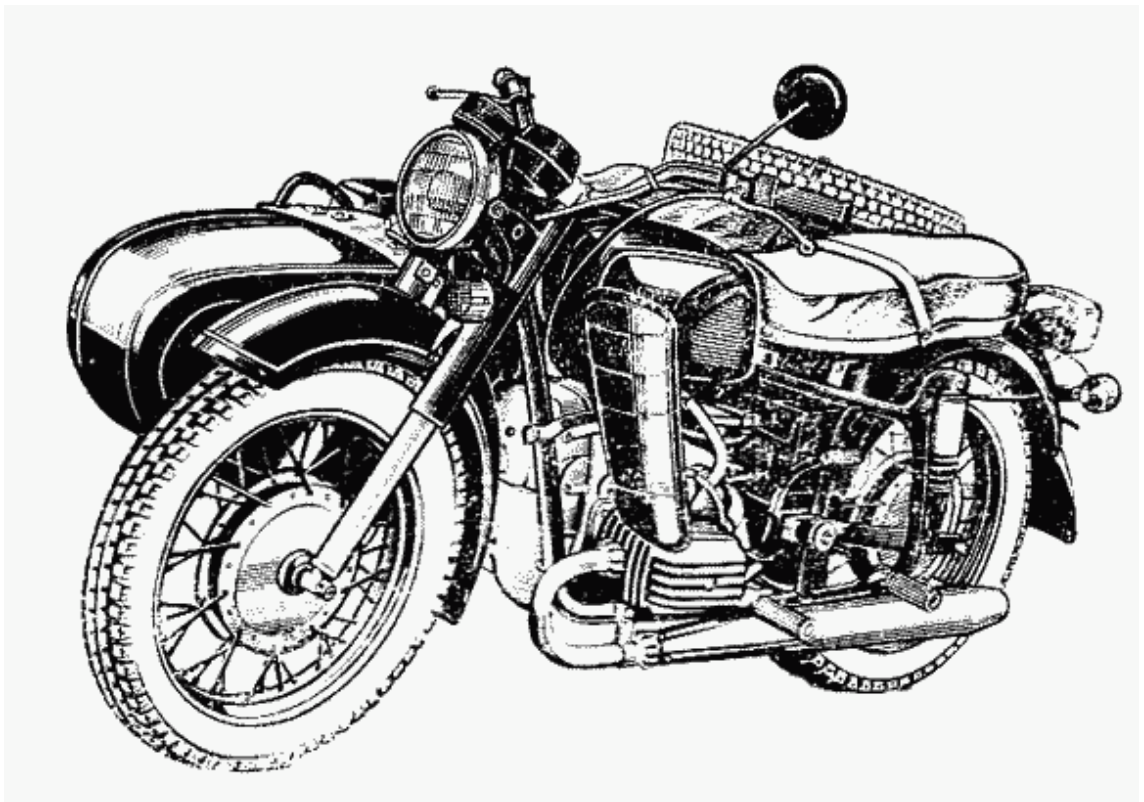
...Perfect... They are all... perfect...

(Katsumoto. The last samurai, 2003)

5 DNEPR MT-11 KUSTOMOINNIN KOHTEENA

Ennen suunnittelun alkua on tarkoitus analysoida ja selvittää minkälainen kohde on ja mitä muutoksia siihen tarvitaan. Käyn lyhyesti läpi alkuperäisen mallin historian, ja muutokset joita pyörään on tehty ennen suunnittelun alkua.

Kyseessä on siis Neuvostoliittolaisvalmisteinen sivuvaunumoottoripyörä, Dnepr MT-11 vuosimallia 1968 (kuva 12). Neuvostoliittolaiset insinöörit kopioivat toisessa maailmansodassa saksalaisten BMW R 71-moottoripyörän omaan käyttöönsä. Samankaltaisia pyöriä on valmistettu kohtuullisen pienillä muutoksilla Neuvostoliitossa ja sittemmin Venäjällä eri merkki- ja mallinimillä tähän päivään saakka. Tunnetuin merkki näistä kopiopyöristä lienee Ural (Ural 2011).



Kuva 12. Dnepr MT-11 alkuperäiskunnossa (East highway 2011).

Uralroikan harrastajayhteisön keskustelupalstalla usein viitatus Vesa Toikan kirjoittaman malli- ja merkkilistan mukaan Dneprin MT-11 -mallia ei ole valmistettu vielä vuonna 1968, vaan vasta reilu vuosikymmen myöhemmin

(Uralroikka 2011). Vaikka lähde on ristiriidassa rekisteriotteessa olevien tietojeni kanssa, on asialle hyvin mahdollinen ja jopa todennäköinen selitys. Epäilyjeni mukaan pyöräni olisi koottu vanhoista sekalaisista saatavilla olevista osista jonkun alan harrastajan toimesta jossain päin Venäjää tai Suomea. Moottori ja runko näyttäisivät olevan tyypiltään MT-11, kun paljon muita osia on todennäköisesti otettu vanhemmasta MT-9:stä, jota on tietojeni mukaan valmistettu jo vuonna 1968. Rekisteröinnin yhteydessä paikallinen viranomaisen on päätynyt, syystä tai toisesta, kirjaamaan tyyppimerkinnäksi MT-11 moottorimallin mukaan, ja käyttöönottovuoden muiden osien mukaan.

Sivuvaunun irrotin heti pyörän ostettuani koska sen kanssa moottoripyörä oli epämiellyttävä ajaa. Kiihdyttäessä sivuvaunu jää taakse ja ohjaa pyörää oikealle, eikä kaarteissa ole mahdollista kallistaa pyörää. Sivuvaunun poisto myös lisää pyörän suorituskykyä koska noin 100 kiloa painava vaunu jää pois. Muuten pyörä on ennen suunnittelun alkua kunnossa jossa sen ostin.

Jossakin vaiheessa pyörän satula on vaihtunut pitkästä penkistä vanhemman malliseen. Pyörä on maalattu mattamustaksi ja edellinen omistaja sanoi liimanneensa tankkiin nahkaisen tankinpäällisen jossa on tasku. Etulokasuoja on madallettu ja kiinnitetty keulan alaputkiin, kun se normaalisti on kiinni ylempänä suojaputkissa. Maalaus on tehty rottatyylisesti, eli niin että maalattavat osat ovat kiinni pyörässä, eikä muita osia ole vaivauduttu suojaamaan.

5.1 Suunnittelun kohteen analysointia ja siitä ideointia



Kuva 13. Omistamani Dnepr MT-11 ennen suunnittelun alkua.

Yleisolemukseltaan pyörässä on nostalginen vanhan moottoripyörän olemus (kuva 13). Mattamustana ja ruosteisena kokonaisuus on hieman myös rottainen. Nostalgisessa ulkonäössä ei sinänsä ole mitään vikaa, mutta oman pyöräni ulkonäköön kaipaisin hieman aggressiivisuutta ja irroittelua. Kyseessä on kuitenkin vanha itäpyörä jonka suositus matkanopeus on alle 100 km/h, joten aggressiivisuutta ulkonäköön ei kannata hakea liiallisesta voiman, nopeuden tai urheilullisuuden korostamisesta. Voiman ja nopeuden sijaan tietynlainen asenteellisuus, normivastaisuus, ja paheellisuus jota on rottapyörissä, voisi olla vaihtoehto lisäämään pyörän aggressiivisuutta (kuva 14). Rottapyörämäisyys

sisältyy muutenkin projektin teemaan ja sen pitäminen, tai jopa korostaminen on suotavaa. Irrottelevaa olemusta voisi saada osien riisumisella. Lokasuojien poisto tai pienentäminen usein keventää pyörän olemusta (esimerkiksi kuvat 1-11). Samoin maalauksilla, tarroilla, ja muulla koristelu pystyy pyörän olemusta muokkaamaan haluamaansa suuntaa.



Kuva 14. Eräs varhaisista rottapyöräluonnoksistani.

Seuraavaan listaan olen kirjannut teknisiä sekä ulkonäöllisiä epäkohtina pitämiäni asioita.

1. Seisontatuen puute. Tilapäisratkaisuna olen käyttänyt puuklapiä. Esteettis-asenteellisesti puuklapi saattaa jopa sopia pyörän tunnelmaan, mutta ratkaisun epäkäytännöllisyys on lienee ilmiselvää. Tarkoitus olisi keksiä jokin ratkaisu seisontatueksi.
2. Nopeusmittarin puute. Jos eteen sattuu sopivalta vaikuttava ratkaisu saatan tutkia asiaa, mutta en koe asiaa välttämättömänä, eikä se varsinaisesti liity opinnäytetyöni sisältöön. Tieliikennelaki kuitenkin sellaisen vaatii.
3. Renkaiden kulutuspinna ei vastaa enää tieliikennelain määräyksiä. Lakiteknisenä seikkana se ei kuulu opinnäytetyöni rajaukseen, mutta erilaisilla renkailla on suuri vaikutus pyörän ilmeeseen. Renkaat kuuluu niihin harvoihin

kulutusosiin joiden hankkiminen uusina saattaa osoittautua ainoaksi vaihtoehdoksi.

4. Takalokasuoja on liikaa irti takarenkaasta, ja muutenkin ”pappamainen”.

Riippuu pyörän lopullisesta ilmeestä sopiiko irtonaisen oloinen lokasuoja muuhun kokonaisuuteen mutta alustavasti olen miettinyt lokasuojan lyhentämistä jotta pyörä saisi ilmeeseen hieman räväkkyyttä. Toinen vaihtoehto saattaisi olla lokasuojan sliippaaminen, joka siis tarkoittaa sitä että lokasuoja olisi lähellä rengasta ja seuraisi tämän muotoa.

Jos päädyn muokkaamaan takalokasuojaa on myös takavalolle ja rekisterikilvellen keksittävä uusi sijoituspaikka.

5. Etulyhdyn päällä oleva muovinen kate on mielestäni ruma ja kaipaa vaihtoehtoista ratkaisua. Katteessa on virtakytkin, virranosoitusvalo ja valokatkaisin, joiden uudelleen sijoittaminen on välttämätöntä jos päädyn ottamaan katteen pois.

6. Äänitorvi on mielestäni halvan ja epäaidon oloinen. Veikkaan torven olevan polkupyörään tarkoitettu halpahalli tarvike -osa.

7. Sähköjärjestelmän siistiminen on hyvä toimenpide jos haluan selkeyttää pyörän olemusta.

8. Polttoainesäiliö on tarkoitettu pitkälle kahden istuttavalle satulalle, ja on soolosatulan yhteydessä hieman epäsuhtainen tai ainakin haastava sommitella. Vaihtoehtona saattaa olla satulan vaihtaminen toisenlaiseksi tai tankin vaihto pisaranmuotoiseen.

9. Pakoputket ovat sinänsä toimivat ja omalla tavallaan hienotkin, mutta makuuni ehkä hieman nostalgiset.

10. Venttiilikopan kannet ovat mielestäni hieman kolhon näköiset. Venttiilikopan muokkaaminen saattaa tulla kyseeseen, jos keksin jonkin sopivan ratkaisun.

Pyörässä on myös elementtejä jotka on mielestäni erikoisia tai muuten hienonnäköisiä ratkaisuja, ja joiden säästäminen on pyörän olemuksen kannalta suotavaa.

1. Takajousitus: Moottoripyörän muokkaamisessa on yleistä että takaiskunvaimennus otetaan pois ja pyörästä tehdään jäykkäperäinen linjakkuuden takia. Tässä tapauksessa on kuitenkin kyseessä mielestäni jopa korostamisen arvoinen seikka. On totta että täysin pystyssä olevat takaiskunvaimentimet ikään kuin pysäyttävät liikettä ja vauhdin tuntua, mutta otankin tämän haasteena saadakseni aikaan kokonaisuus joka tukee takaiskunvaimennuksen tuomaa rajua ilmettä. Kun iskunvaimentimia tarkastelee, tulee mieleeni vanha sotakone. Pyörämallin historia tukee mielikuvaa.

2. Takapyörän leveyden ja rungon paksuuden suhde. Vanhoissa moottoripyörissä on tyypillistä että etu- ja takarenkaat ovat samankokoiset. Etenkin tilanteissa joissa resurssit ovat niukat, kuten sodassa, on ollut eduksi että sama rengas käy eteen ja taakse. Näissä BMW r 71-kopioissa on renkaan lisäksi vanteetkin identtisiä napoja myöten. Näin mukana ollut varapyörä on voitu asentaa helposti ja nopeasti eteen, taakse tai sivuvaununrenkaaksi. Moottoripyöräkustomoinnissa on ollut jo pitkään vallalla tapa laittaa taakse leveämpi, mutta kehältään pienempi rengas. Viimevuosina monet rakentajat ovat kuitenkin tehneet näyttäviä moottoripyöriä joissa on identtiset ja kapeat renkaat. Näille pyörille on tyypillistä jossain määrin nostalginen ulkonäkö. Tässä tapauksessa runko on takaa melko leveä suhteessa takarenkaaseen, ja tämä antaa hieman mopomaisen vaikutelman. Haluaisinkin koettaa säilyttää vanhan moottoripyörän vaikutelman ilman että pyörässä on mopomainen olemus.

3. Etulokasuoja on sliipattu ja käännetty väärinpäin edellisen omistajan toimesta. Etulokasuoja on mielestäni hieno ja tuo mieleen toisen maailmansodan aikaisen sotilaskypärän. Jos kuitenkin päädyn suunnitelmaan, johon etulokasuoja ei sovi, ei sen pitäminen suunnitelmassa ole välttämätöntä.

4. Sivuvaunun kiinnikkeiden säästäminen sopii hyvin historiallisen kerrostuneisuuden välittämiseen. Jos päädyn siistimään olemusta ylimääräisistä elementeistä, ei kiinnikkeiden säästäminen ole välttämätöntä.

5. Mattamusta spraymaalattu pinta on rottainen ja sopii mielikuvaani pyörän sielusta. Vaikka pitäisinkin yleisvärityksen mustana saattaa joidenkin värikkäämpien elementtien kuten tarrojen tai koristemaalauksien käyttö osoittautua kokonaisuuteen sopiviksi. Ruostetta on kaikissa kromiosissa. Kromia on muutenkin pyörässä sopivan vähän, niin ettei niiden karsiminen ole ehkä tarpeen.

6 SUUNNITTELUN SYKLIT

Hyväksi suunnittelujärjestykseksi osoittautui ensin ideoida ja kerätä tietoa asiasta, sitten mallintaa ideoiden pohjalta tarvittavia elementtejä, ja seuraavaksi sovittaa elementtejä sekä renderoida kuvia, ja viimeisenä analysoida kuvat. Toiveeni siitä että suunnittelun lomassa kirjoittaisin analyysiä, osoittautui hankalaksi toteuttaa. 3D-mallia suunnitellessa ajatukset virtaavat nopeasti ja ideoiden kokeileminen heti tuntuu luontevalta. Kesken sommittelun ei malta siirtyä toiseen ohjelmaan kirjoittamaan ajatuksiaan. Idean välitön testaaminen on joskus jopa välttämätöntä, jottei idea katoaisi. Päädyinkin ottamaan miellyttävän näköisistä kokoonpanoista pikarenderointeja, muistiinpanojen sijaan. Tarkoitus on, että käyttäisin näitä renderointeja apuna analyysissä myöhemmin, kun välitön ideavimma olisi rauhoittunut.

Kirjoituksissa päädyin keskittämään analysointivaiheeseen, jolloin se ei katkaise luontevaa työrytmiä. Vaarana tässä on tietenkin se että ainoastaan analyysin aikana tehdyt havainnot ja assosiaatiot tulevat kirjatuksi tuoreena, kun muissa vaiheissa koetut asiat saattavat olla kirjoitusvaiheessa liian valmiiksi prosessoituja. Aika ja kokemukset muokkaavat muistini sisältöä ja monet asiat saattavat vääristyä tai kokonaan unohtua tilanteen mukaan. Iteraationsyklin pitäminen sopivan lyhyenä auttaa pitämään asioita mielessä

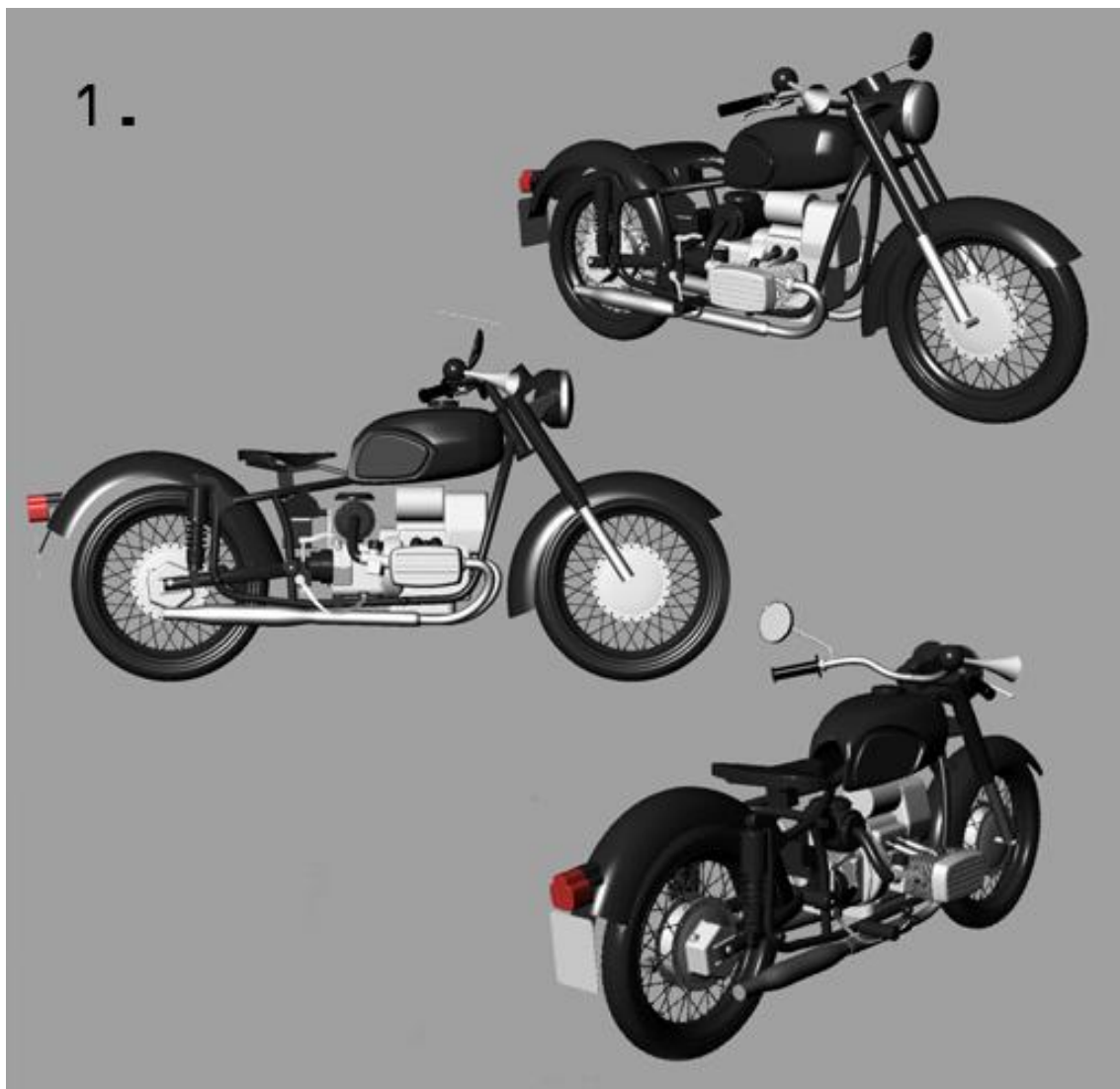
analysointivaiheeseen saakka, ja mahdollistaa useamman kierroksen aikataulun puitteissa. Näin analysointivaihe pääsee myös vaikuttamaan suunnitelman kulkuun tehokkaammin.

Koska tarkoitus ei ole tutkia työtapojani vaan luoda moottoripyörän muokkaussuunnitelma, en itse asiassa edes pidä ideoiden prosessoitumista iteraatiosyklin aikana niin pahana asiana. Tärkeintä oli kuitenkin saada aikaan analysointivaiheesta tuoretta materiaalia, joka hyödyntää jäsentämään tiedonhankintakysymyksessä esiin tulleita kohtia, ja sitä kautta parantaa lopullista moottoripyöränmuokkaussuunnitelmaa.

Kun kirjoitin analyysiä ongelmien ja päätelmien looginen vaatimustaso nousi, jolloin asiat tulivat ainakin omalla kohdallani ehkä paremmin järjestykseen, kuin pelkästään muistinvaraisesti.

Päädyin ottamaan aina kolme kuvaa mielenkiintoisista vaihtoehdoista joita tuli kokeiltua. Sivukuvaa pidän pääkuvana jossa suuret muutokset on helpointa huomata. Sivukuvan lisäksi otin myös kuvan etuviistosta ja takaviistosta, koska nämä ovat luonnollisia katselukulmia moottoripyörälle ja näin saan edustavan kattauksen ehdotuksen visuaalisesta asusta (kuva 15).

Suomen tieliikennelaki määrittää rekisterikilven paikaksi joko pyörän keskilinjan tai vasemman puolen (Ake 2011). Koska olen alustavasti ajatellut asentaa rekisterikilven sekä takavalon pyörän sivulle, ja haluan miettiä niiden tarkempaa sijoittelua vasta suunnittelun loppuvaiheessa, päädyin ottamaan kuvat pyörän oikealta puolelta. Niiden sijoittelu on kuitenkin kokoajan mielessä ja ne on myös liitettyinä jokaiseen malliin, mutta ne eivät ole oleellisia vielä tässä vaiheessa. Muita epäsymmetrisyyksiä kuten toispuoleiset pakoputket on aina tapauskohtaisia, ja arvioin erikseen tarvitaanko lisäkuvia jotta idea tulee ilmi.



Kuva 15. 3D-malli suunnittelun kohteesta

Kuvista valitsin suunnitteluliitteeseen vain ne kuvakulmat, joista idea tulee ilmi. Joistakin kokoonpanoista on esillä kaikki kolme kuvakulmaa ja lisäkuvia, joidenkin ideoiden esittämiseen katsoin yhden kuvakulman riittävän. Suunnitteluliitteessä on kaikki keräämäni ehdotukset, ja tähän kirjalliseen osioon olen koonnut suunnitteluprosessin kannalta merkittävimpiä

kokoonpanoja sekä niiden analysointeja. Tarkempaa tietoa suunnitteluprosessista löytyy suunnitteluliitteestä (Liite 1).

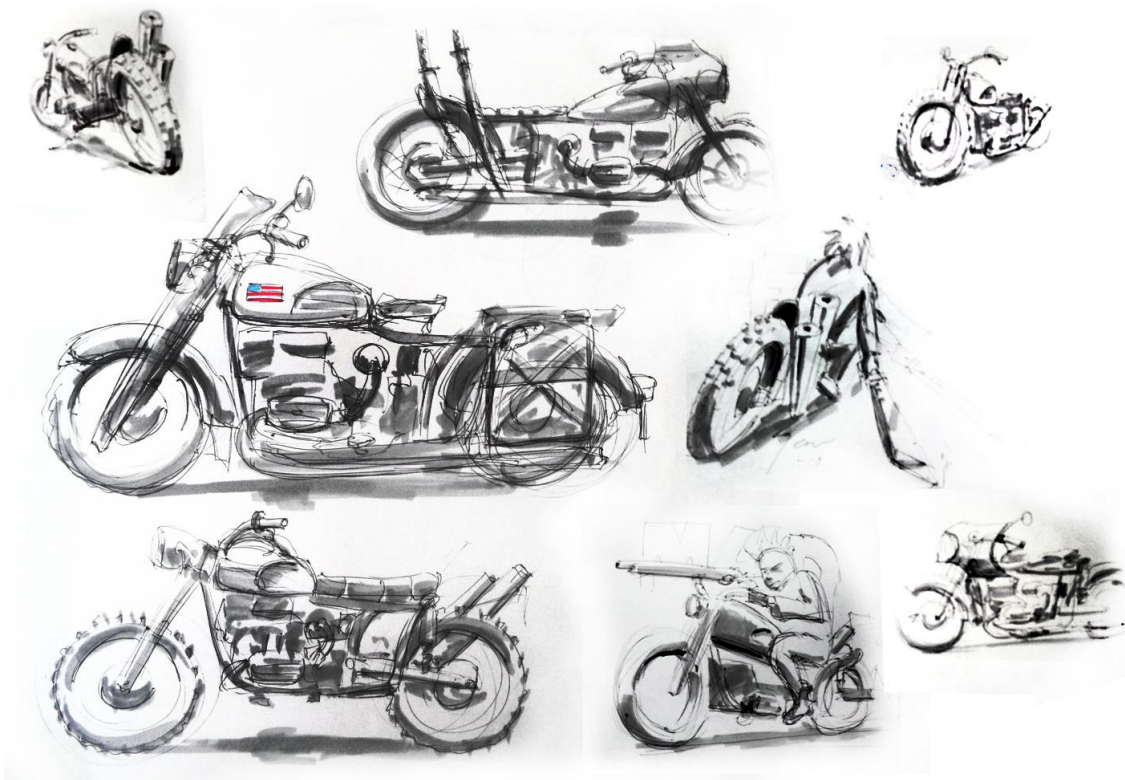
6.1 1. sykli, pienistä muutoksista kohti suurempia

Otan ensin käsittelyyn Dneprin analyysissä ilmitulleita kohtia kuten esimerkiksi takalokasuojan muuttaminen. Tarkoitus on perustaa kustomointia Dneprin analyysistä saatuihin tietoihin, antaen kuitenkin intuition viedä mennessään. Intuition johdattelemana saattaa löytyä vahingossa jotakin mielenkiintoista, ja suunnittelun suunnan korjaamisen ja liiallisen pohdiskelun jätän analysointivaiheeseen. Aloitin luonnostelemalla erilaisia ideoita (kuva 16).

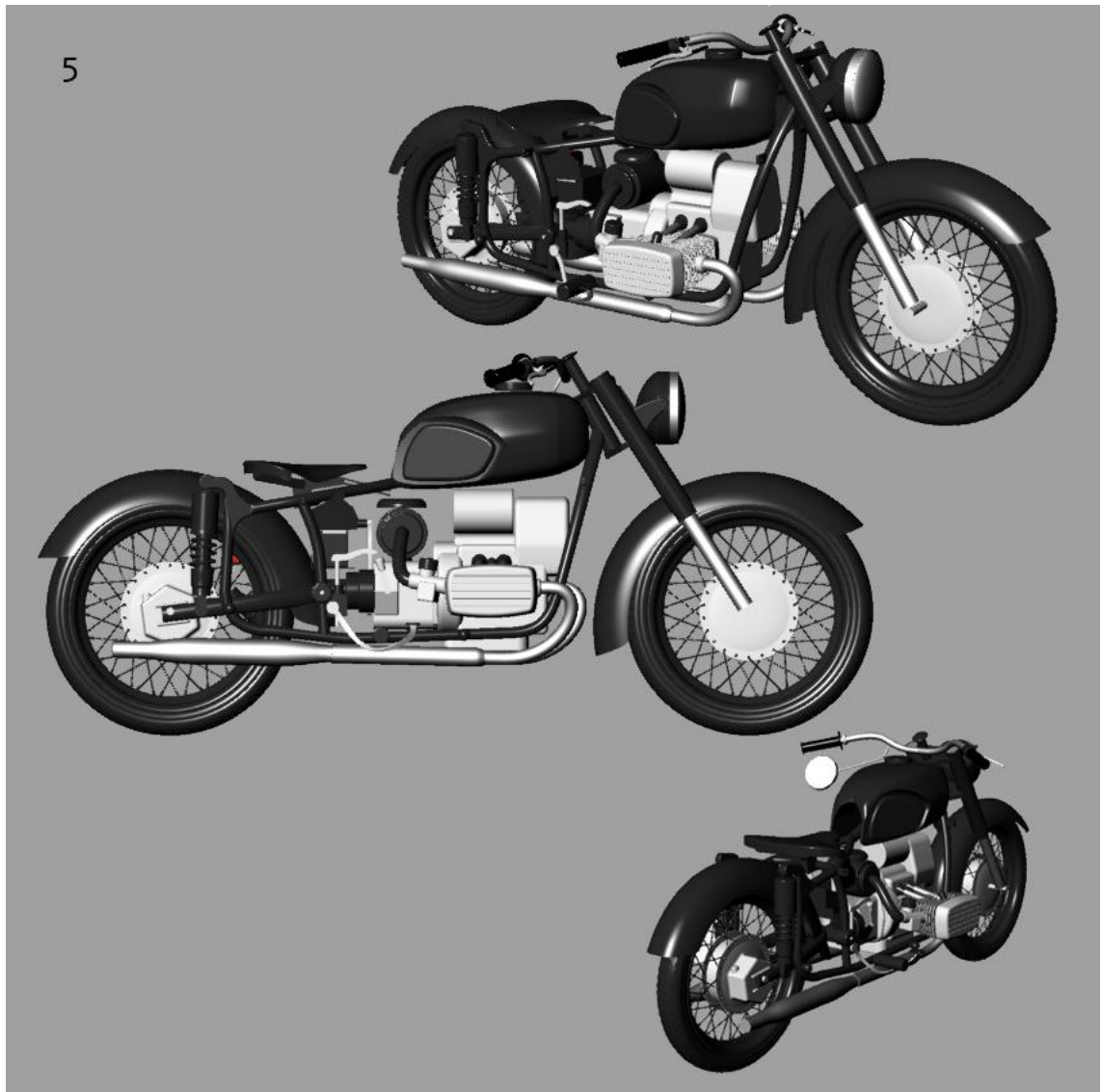
Tässä vaiheessa mallissa on kromin, alumiinin ja takavalon lisäksi vain yksi väri, eli musta. Näin alussa ei ole tarkoitus puuttua ehdotuksen grafiikkaan tai väreihin. Mustaani päädyin jo olemassa olevan moottoripyörän värityksen mukaan. Musta väri on myös hyvä pohja lähteä suunnittelemaan rottaista moottoripyörää vaikka lopullinen väritys olisi kuinka kirkas hyvänsä

Ensimmäiset kuvat on otettu 25.1.2011 ja saldoksi kertyi alkuperäisen lisäksi 19 kokoonpanoehdotusta (Liite 1). Siirryin sommittelusta takaisin mallintamiseen, jos jokin elementti kaipasi hiomista tai halusin uusia osia mukaan.

Se että otokseeni valikoitui niistä sadoista testeistä ja leikkittelyistä vain muutama, saattaa tuntua salamyhkäiseltä tai lukijan ulkopuoliseksi jättämiseltä. Jos olisin dokumentoinut kaikki pienimmätkin hienosäädöt ja asentokorjailut olisi työtaakka ollut aivan valtava, ja tavoitteeseen nähden järjetön. Nyt jokainen kuvatuksi päässyt ehdotus on mieleiseni, tai ainakin mielenkiintoinen, ja jäljellä on enää parhaan mahdollisen kokoonpanon löytyminen (Liite 1).



Kuva 16. Ensimmäisen syklin luonnoksia.



Kuva 17. Kokoonpano 5.

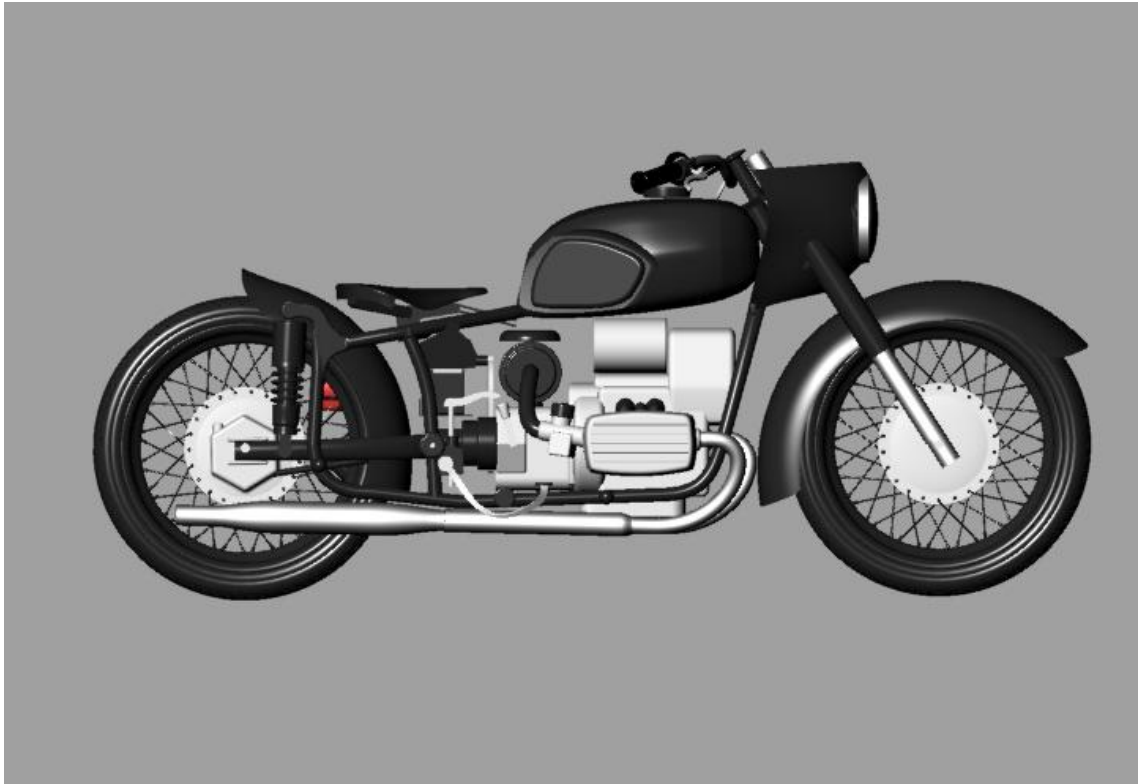
Kokoonpano 5 edustaa melko hyvin ensimmäisistä kokeiluista saatuja kokonaisuuksia. Muutokset ovat vielä tässä vaiheessa pieniä ja pyörän olemusta on hieman siistitty, mutta se on vielä helppo tunnistaa samaksi pyöräksi.

Takalokasuoja on "sliipattu", eli laskettu myötäilemään takarengasta, hallitumman kokonaisuuden vuoksi. Satulaa on madallettu jotta ajoasento olisi cruiser-henkisempi ja peili on laitettu tangon alapuolelle, jotta kokonaisprofiili olisi matalampi.

Takavallo ja rekisterikilpi on vaihdettu vasemmalle puolelle. Takavalon poistaminen kohentaa perän ilmettä ja erottaa sen pappapyöristä. Tämä johtuu varmasti osittain siitä, että aiemmin tieliikennelaki määräsi moottoripyörän rekisterikilven sijoitettavaksi pyörän keskilinjalle. Lakia kunnioittamattomat motoristit kiinnittivät kilven vasemmalle tai oikealle jotta se ei sotkisi pyörän linjoja, amerikkalaisen moottoripyöräkulttuurin mukaan.

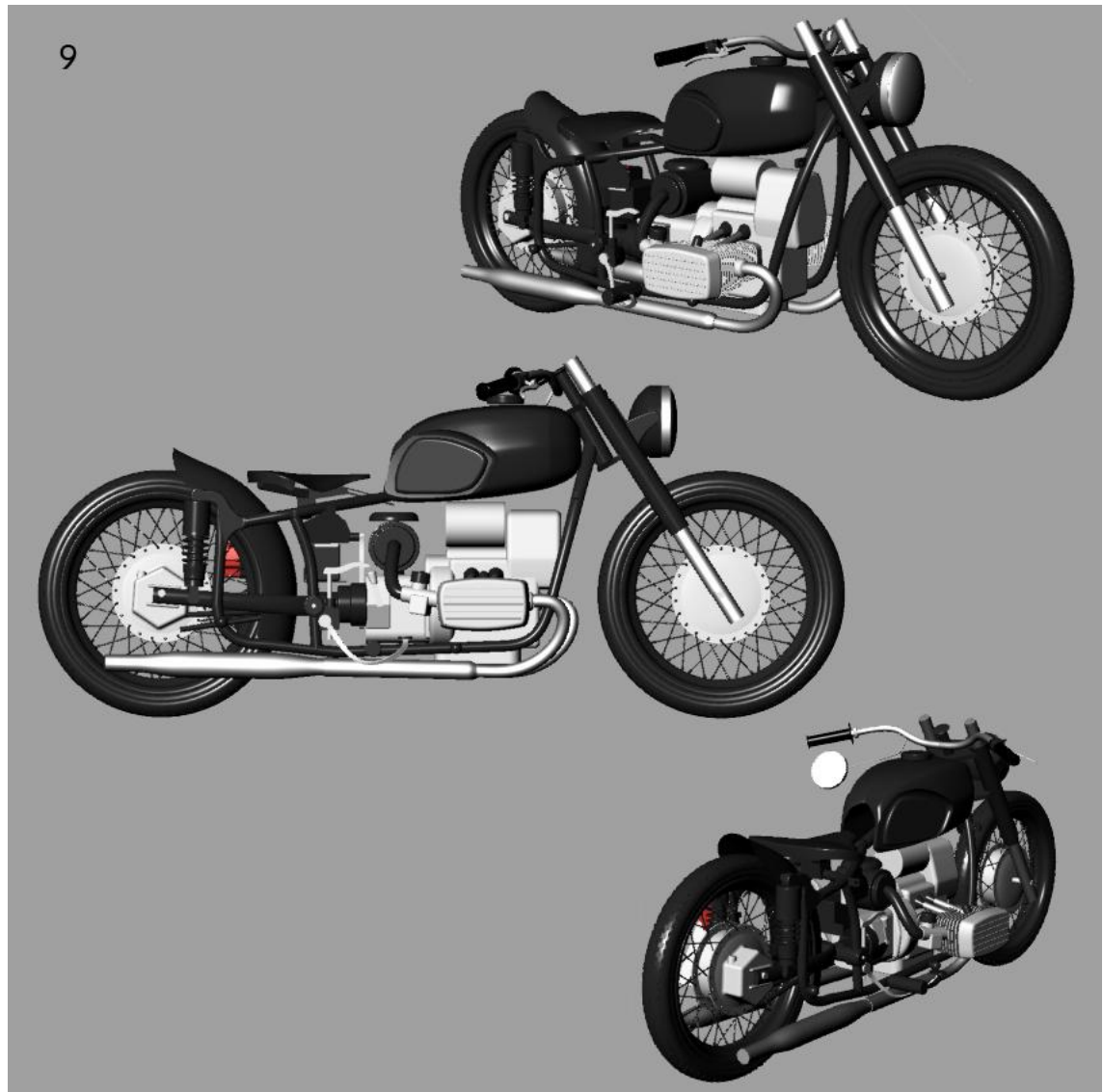
Etuvale on sijoitettu alemmas ja pakoputket pidennetty. Alkuperäisessä paikassa etuvale antaa reippaan ja suoraselkäisen vaikutelman. Laskeminen tekee vaikutelmasta hieman vähemmän reippaan. Laskettuna etuvale myös seuraa takalokasuojasta, satulan ja tankin kautta kulkevaa ylöspäin nousevaa linjaa. Pidempi pakoputki korostaa pyörän eteenpäin menevää vaikutelmaa ja on nostalginen.

Kokonaisuus on nyt mielestäni hallittu ja tyylikäs. Jos tavoitteena olisi koettaa pitää nostalgista olemus lopputuotoksessa, se voisi olla tämän kaltainen. Nyt siitä kuitenkin puuttuu tavoittelemaani aggressiivisuutta ja dekadenssia.



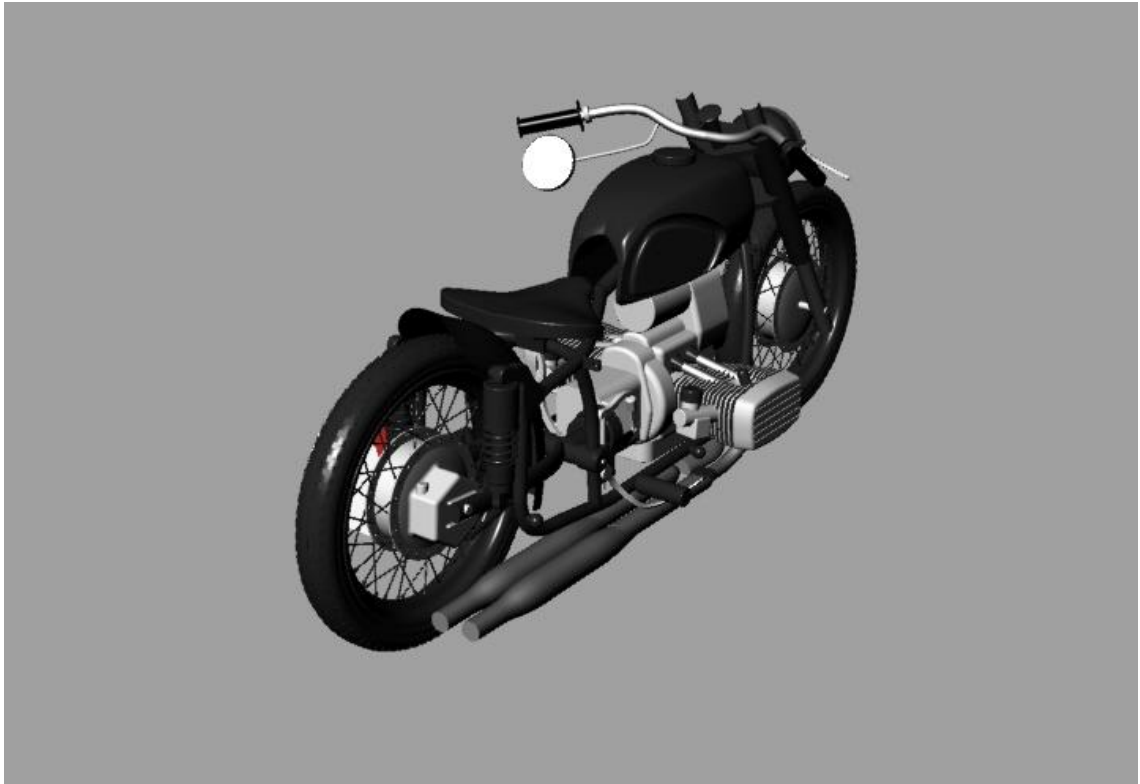
Kuva 18. Kokoonpano 7.

Kokoonpano 7. Katekokeilun tarkoitus oli tuoda lisää massan tuntua etupäähän, jotta voisin pitää hienon etulokasuojan ja samalla kuitenkin katkaista takalokasuojan. Raskaan oloinen keula ja kevyt takapäätä voisi olla hieno yhdistelmä, mutta tässä se ei ihan toimi. Ehkä maski on vääränlainen? Vaarana on myös liiallinen vauhdin ja voiman, ehkä hieman härkämäisen olemuksen korostaminen, mikä ei sovi vanhan ja hitaan pyörän luonteeseen.



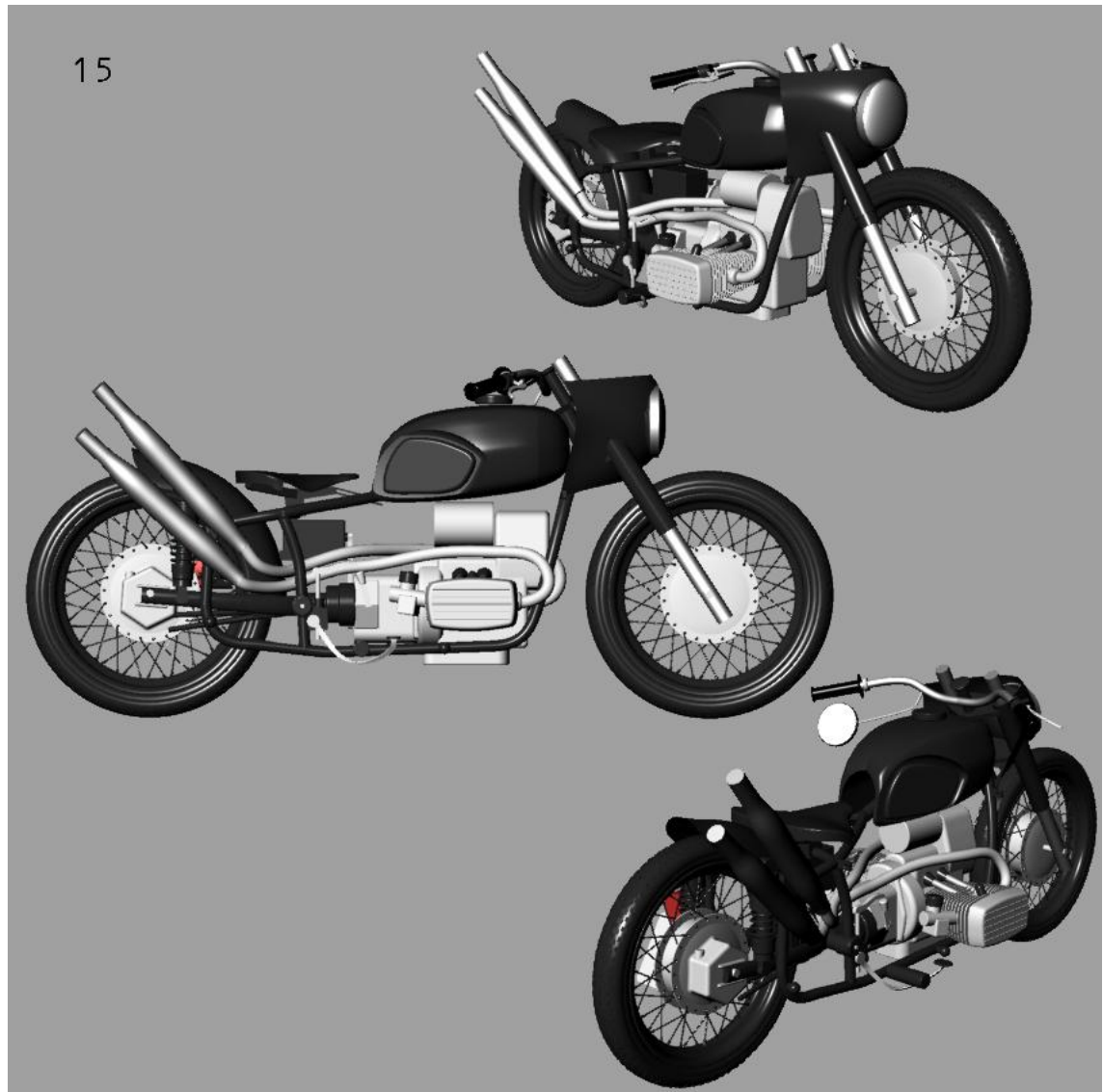
Kuva 19. Kokoonpano 9.

Kokoonpanossa 9 takalokasuojan katkaisu antaa heti räväkämmän vaikutelman. Pyörää on myös madallettu noin 80 millimetriä ja nyt kyseessä on todellinen asfaltin nuolija. Se myös tiivistää pyörää. Madalluksessa tuli vahingossa keulaputket tangon yli, mutta halusin pitää ratkaisun kuvissa, koska se antoi teknistä olemusta pyörälle ja korvasi lampun alentamisen myötä menetetyn kontrollipaneelin. Takapää tosin näyttää jo hieman notkahtaneelta mutta se voi jopa sopia rottaiseen tyyliin.



Kuva 20. Kokoonpano 10.

Kokoonpano 10. Siirsin molemmat pakoputket samalle puolelle rinnakkain. Rinnakkaiset pakoputket näyttävät tyylikkäiltä, ja sopivat mielestäni kategoriaan aggressiivinen. Haittapuolena on nyt pyörän vasemman puolen autoituminen ja se että putket eivät näy suoraan sivulta.

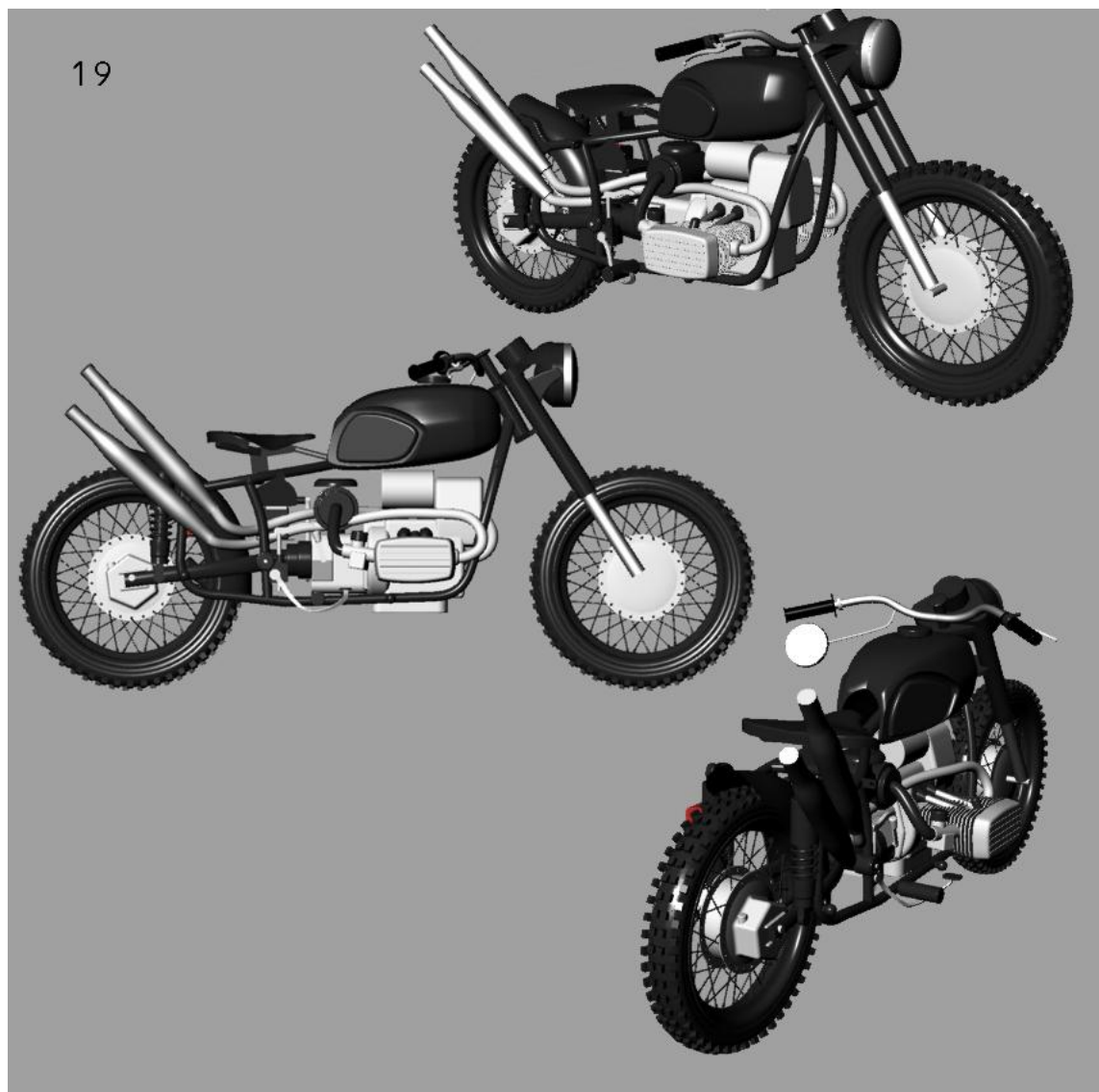


Kuva 21. Kokoonpano 15.

Kokoonpano 15. Pyörässä on rähinää ja näyttämisen halua. Pakoputket on käännettyä taivasta kohti. Pakoputkien vieni on muutettu sylinterin yläpuoliseksi. Kuvassa olevien putkien johtoviivat on tehty hieman huolimattomasti ja se saa pakoputken näyttämään sotkuiselta – rottatyylä.

Etukate tietyllä tavalla rauhoittaa ja kontrolloi pyörän olemusta. Kate sopii hyvin ilman etulokaria, ironista on että lokasuojan säilyttämisen vuoksi rupesin katetta ajattelemaan.

Kuvasta puuttuu myös ilmanpuhdistin koska sen voi korvata pienemmällä kartionmallisilla tarvittaessa. Moottoritilassa on nyt tyhjä tila, joka ei mielestäni sovi kokonaisuuteen.



Kuva 22. Kokoonpano 19.

Kokoonpano 19. Pyörä on varustettu maastorenkailla ja nostettu normaaliin korkeuteen. Satula ja lamppu on myös nostettu takaisin alkuperäisille paikoilleen. Tämä on aggressiivinen ja maastokelpoinen kokonaisuus. Jos

crossipyörää tarvitsisin, niin tämä voisi olla se. Peili voisi olla ehkä ylhäällä kun kokonaisuus on muutenkin niin korkea.

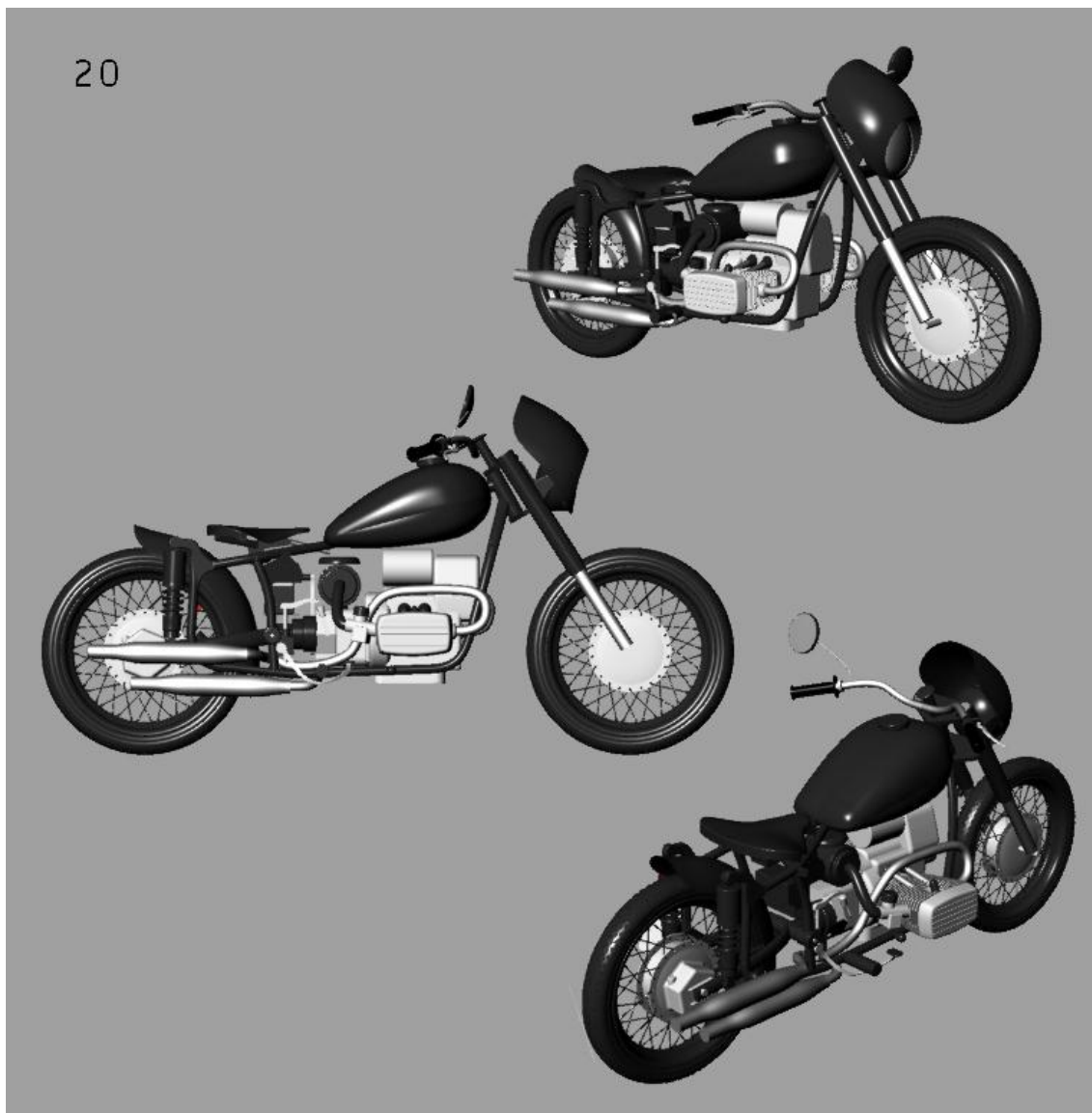
Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotuksia:

- Pakoputkien sylinterin yläpuolinen vienti tulee piirtää uusiksi. Täytyy ehkä hieman siistiä muotoa ja toteuttaa se niin, että vanha ilmanpuhdistin mahtuu paikoilleen.
- Koska polttoainesäiliö on niin dominoiva elementti, voisin koettaa katsella halpoja käytettyjä pisaratankkeja ja mallintaa yhden.
- Katteesta täytyy koettaa saada tyylikkäämpi. Nyt se on hieman ämpärimäinen ja muistutti liikaa vanhoja ratapyöriä. Ehkä kulman jyrkentäminen voisi vähentää liiallista vauhdin tuntua muodossa.

6.2 2. sykli, pisaran mallinen polttoainesäiliö

Seuraavan sommittelukerran kuvat on otettu 28.1.2011 eli kolme päivää ensimmäisen jälkeen. Väliin mahtuu siis edellisten kuvien analysointia, ideointia, tiedonhankintaa ja mallinnusta. Tein myös nipun tarpeellista rekvisiittaa, jota tarvitsen pyörään kuten lukitus ketjut, pienet työkalupussit ja katanan.

Pyörässä ei ole tankolukkoa, ja olen lukinnut pyörän aina pidempää säilytystä varten ketjuilla. Näistä ketjuista voisi tehdä tyylikelementin.

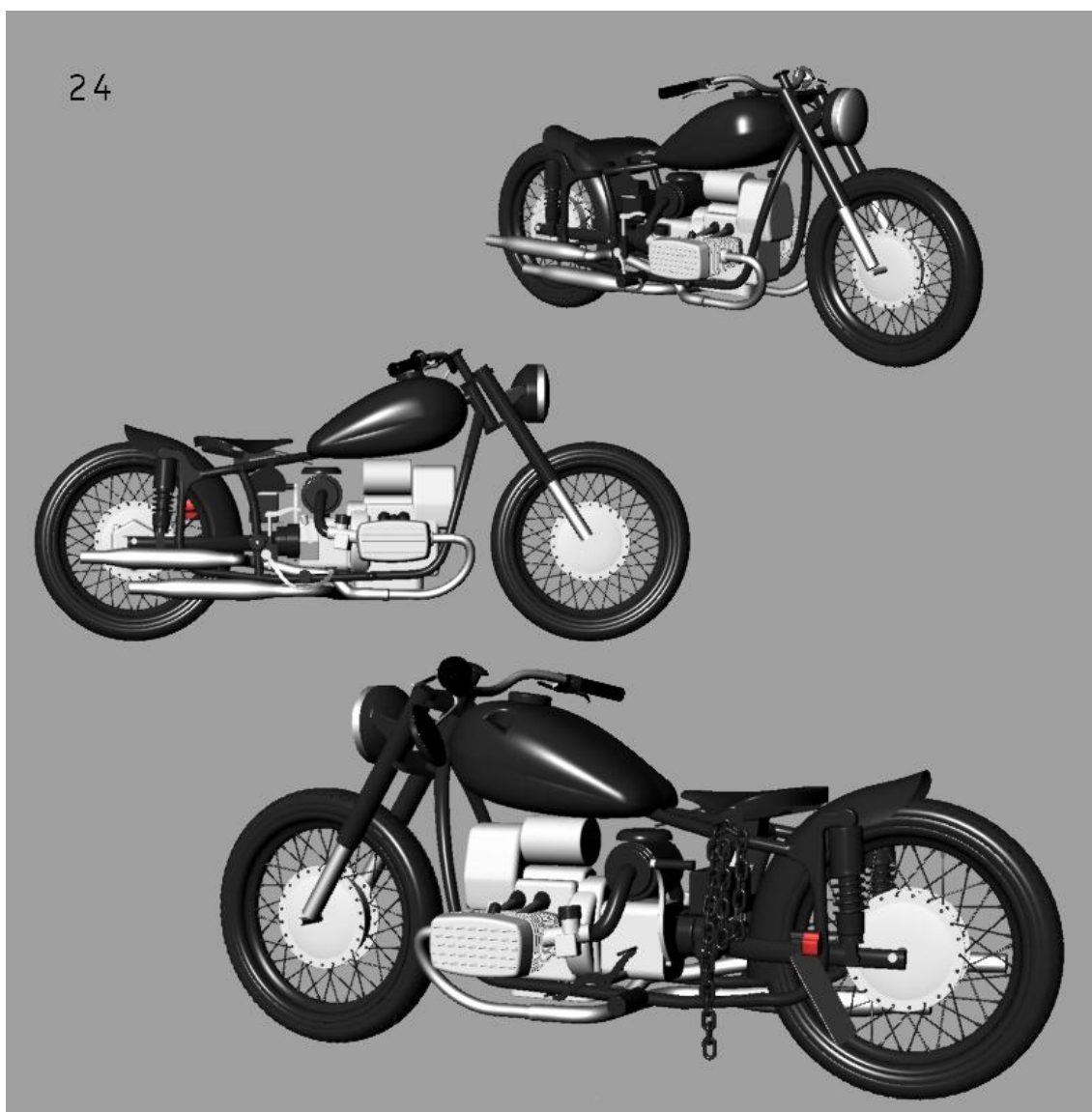


Kuva 23. Kokoonpano 20.

Kokoonpano 20. Koetin kaikkia edellisen analyysin perusteella tehtyjä jatkoehdotuksia yhteen pyörään. Pesaratankki, siistitty sylinterien yläpuolinen pakoputkien vienti, ja uusi kate. Katteeseen sain idean kun katselin Harley Davidsonin blackcustom osastoa. Tein siitä noin kymmenen tähän pyörään sopivaa mallinnusta, joista valitsin tasapainoisimman.

Tässä pyörässä on suurempi etuvalo kuin Harley Davidsonissa. Katteen mallintaminen ei tähän käynyt suoraan, vaan mittasuhteilla piti hieman leikkiä, jotta sen sai tasapainoiseksi sekä lampun että pyörän suhteen.

Kokonaisuus on yllättävän modernin oloinen pisaratankista huolimatta, joka yleensä mielletään edustavan vanhoja moottoripyöriä. Mieleeni tulee matkaenduropyörä, koska maavara on niin korkea ja etupää niin ylhäällä.



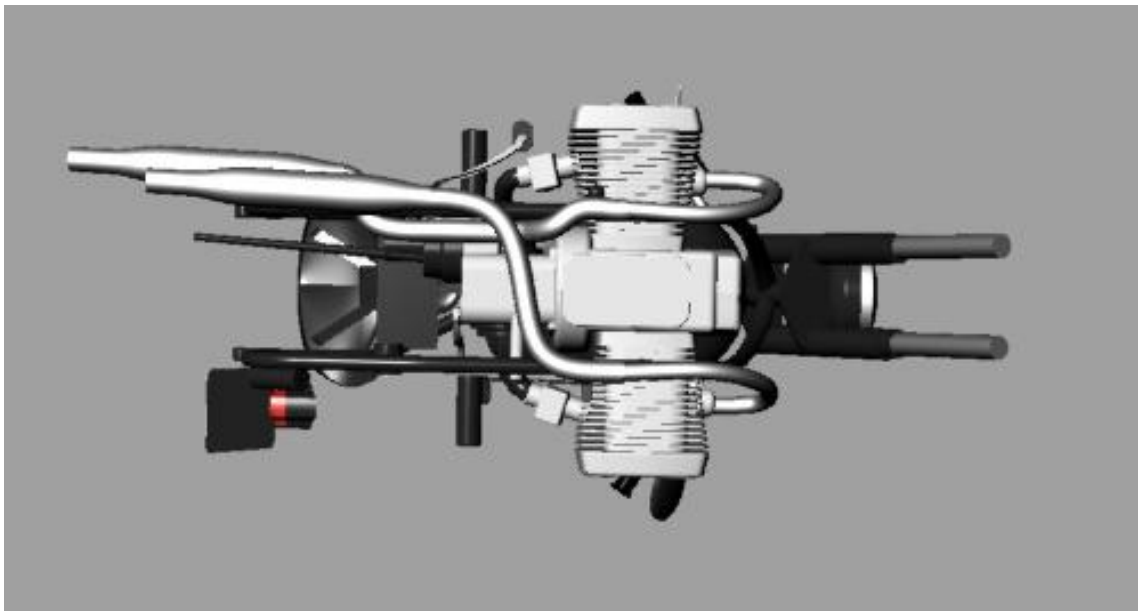
Kuva 24. Kokoonpano 24.

Kokoonpano 24. Vaihdoin pakoputkien viennin sylinterin alapuoliseksi ja pyörän ikävaikutelma vanheni huomattavasti. Halusin saada aikaan pakoputkien

sylinterin alapuolisen viennin, mutta niin että putket ovat samalla puolella. Olin kokeillut muutamia versioita jo viime kerralla, mutta jotenkin pelkän vasemman putken vieminen oikealle puolelle ja oikean putken jättäminen paikoilleen ei näyttänyt eikä tuntunut hyvältä.

Päädyin viemään vasemman putken oikean putken paikalle alakautta. Oikean putken vein moottoria, toista putkea ja runkoa väistellen toisen putken yläpuolelle. Ehdotus on tasapainoinen ja aggressiivinen samaan aikaan. Ehdotus näyttää todella hyvälle ja valmiille kokonaisuudelle.

Katsoin vasemman puolen kuvaamisen olevan olennaista koska malli on epäsymmetrinen (kuva 24). Vasemman pakoputken kääntäminen jättää hieman tyhjän oloisen tilan. Tilaan mahtuu juuri sopivasti esimerkiksi lukitusketjut, jotka tulevat näin käyttöarvonsa lisäksi hyödynnettyä tyylinkin takia. Myös rekisterikilven ja takavalon sijoittaminen on näin vapaampaa, eli ne voi asentaa mahdollisimman alas, juuri siihen kohtaan jossa ennen kulki pakoputki.



Kuva 25. Mike & Mack-pakoputket alapäin kuvattuna.

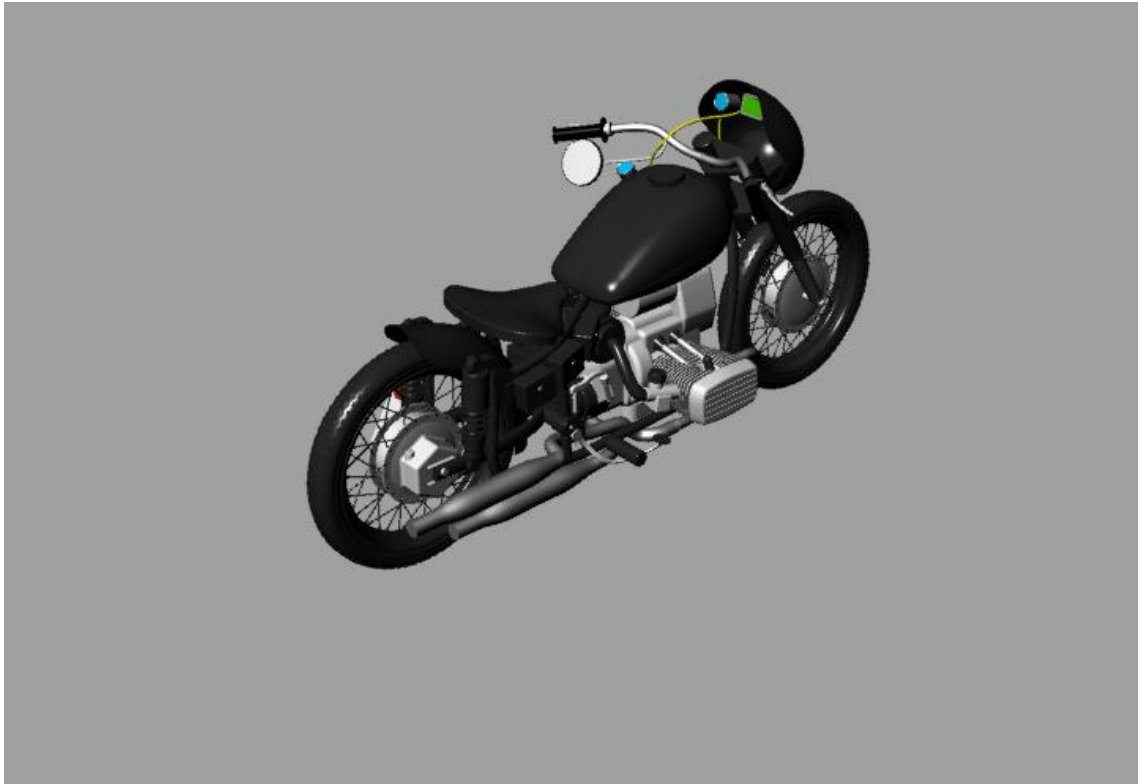
Kokonaisuus on kuin toteutunut teknofiilinen haave, jossa putket luikertelevat kuin käärmeet pyörän lävitse, lopulta yhdessä matkaa jatkaen moottoripyöräjumalten temppeliin.

Keksin pakoputkimallille nimen, Mike & Mack. Nimi on lainaus Alan Mooren sarjakuvasta Promethea, jossa päähenkilö promethealla on caduseuksen sauva ja sauvan elävät käärmeet ovat nimeltään Mike & Mack. Voisiko Pyörän nimi olla Promethea? Vai ehkä Black Promethea?

Pitäisikö pyörässä olla kultaa kuten Promethean haarniskassa vai onko se viittaus näin liian läpinäkyvä. Nimen voisi jättää enemmän viittauksen omaiseksi. Pitäisikö lampussa olla suojeleva pentagrammi esimerkiksi hiekkapuhallettuna? Kuten sarjakuvan kohtauksessa jossa Promethea torjuu demoneita valoa hohtavalla pentagrammilla (päiväkirjamerkintä 28.1.2011).

Siinä missä vakiopakoputket ovat irtonainen linjakas elementti, tulee Mike & Mack-putket osaksi moottoria, ja muodostaa näin tiiviimmin kokonaisuuden moottorista ja sen tekniikasta.

Ainoa mieltä askarruttava tekijä on putkien valmistus. Pystynkö taivuttamaan putket koululla, vai tulisiko tästä liian kallis toteuttaa, koska joutuisin turvautumaan ulkopuoliseen apuun?



Kuva 26. Kokoonpano 27.

Kokoonpano 27. Nyt pyörän katteen alle on lisätty teknisiä laitteita kuten digitaaliset mittarit ja gps-paikannin.

Selvittelin hieman nopeusmittarin asentamista pyörään ja selailin moottoripyörän varaosiin erikoistuneiden liikkeiden sivuja. Alun perin etsin vanhan näköistä neulalla varustettua mittaria, joka sopisi pyörän muuhun olemukseen. Tuotelistoja selaillessani näin hienon sinistä taustavaloa hohtavan digitaalisen mittarin, ja muistin rottatyylin määritelmässä olleen kohdan pyörän kerroksellisesta historiallisuudesta. Mitä muuta voisi olla kerroksellinen historiallisuus kuin sitä että lisätyt osat ovat nykyaikaisien osien näköisiä.

Mieleni alkoi kiittää hurjaa vauhtia eikä näihin muistiinpanoihin ole jäänyt kuin rippeitä siitä ideatulvan ja riemun sekoituksesta jonka pyörteisiin jouduin. Mielessäni kävi erilaisia variaatioita siitä miten saisin uudet tekniset osat erottumaan selkeästi vanhoista osista, vai onko se edes tarpeen. Arvelen että tyylikkyys on erittäin vaikea

asia silloin kun kaksi maailmaa kohtaa, uusi digiteknologia ja vanha tekniikka. Yksi tapa voisi olla yhdistää ne saumattomaksi kokonaisuudeksi, jolloin kokonaisuus on sekoitus uutta vanhaa. Toinen voisi olla tehdä ero selväksi ja toisistaan irtonaisiksi elementeiksi. Kummassakin tapauksessa on suuret riskit mennä harhaan, niin että lopputulos näyttää amatöörimäiseltä. Tapaus vaatii lisäselvitystä (päiväkirjamerkintä 28.1.2011)

Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotuksia:

- Mike & Mack -putkien toteutus pitää selvittää. Ovatko ne mahdolliset taivuttamaan koulun laitteilla, vai onko mietittävä vaihtoehtoisia valmistustapoja?
- Tulee selvittää miten uutta ja vanhaa tekniikka voisi yhdistää tyylikkäästi?
- Pyörän linjat alkavat asettua ja seuraavaksi saattaisi olla hyvä keskittyä myös graafiseen ilmeeseen.

6.3 3. sykli, graafinen ilme

Huolimatta edellisen syklin aikana saaduista hyvän tuntuisista ideoista en oikein löytänyt mielestäni sopivaa ilmaisumuotoa uuden ja vanhan tekniikan yhdistämiselle. Syklin alku olikin hieman raskas ja pettymysten täyteinen, jota kuvaa hyvin ote henkilökohtaisesta suunnittelupäiväkirjastani:

Toisen analysointikerran jälkeen koin olevani hieman jumissa vanhoissa ajatuksissani. En selkeästikään ollut luomassa mitään uutta. Moottoripyörämaailman tai itseni asettamat rajat tulivat vastaan aina kun ajattelin pyörää. Muutaman päivän ajan työnsin ajatuksen pois ja tein projektin muita vaiheita, kävin romukaupassa ilman että löysin yhtään mielenkiintoista osaa. Purin pyörää ja keskityin selvittämään teknisten yksityiskohtien toteuttamismahdollisuuksia. Kävin läpi nettimyyntipalstoja romulöytöjen toivossa ja kirjoittelin analyysyjä muiden muokkaamista moottoripyöristä.

Kun olin saanut pyörän purettua, osien toiminnot kuten vaimentimien tekniikka alkoi tulla tutuksi ja koin ymmärtäväni käsillä tekemisen riemua ja tärkeyttä suunnittelussa, mutta silti tuntui että suunnittelussa oli jotakin pielessä. Lähdin kulkemaan koululta kotiinpäin hieman sekava olo sisälläni. Tässäkö tämä olisi, suurenmoinen lopputyöni. Joka ikinen yksityiskohta kopioitu jostakin muualta ja sen lisäksi pyörä vielä näyttäisi kuitenkin vain sekavalta roskakasalta. Kirjastokin karhusi jo takaisin myöhässä olevaa opinnäytetyöaineistoani.

Ajattelin että pitäisin vapaailan koko aiheesta ja vain kirjaisin aineistoluetteloon tietoja kirjoista jotka pitäisi palauttaa.

Kuvittelin kuinka lopputyön palautuksen jälkeen kirjoittaisin esseetä kuten Philippe Stark katkeroituneena siitä kuinka maailma ei ymmärtänyt hänen suunnittelemaa moottoripyörää.

Selaillessani vanhaa aineistoani käsiini osui World design niminen kokoelmateos, jonka olin sivuuttanut turhana lainana. Se oli ollut hautautuneena työpöydälläni olevassa kirjapinossa jo yli kolme kuukautta, enkä ollut sitä alun jälkeen edes muistanut. Tarkoitus oli selata kirja läpi ja katsoa onko siinä yhtään ruostutettua tai muuten kulutettua muotoilun klassikkoa. Olin jo pitkään pyöritellyt mielessä opinnäytetyöhöni liittyvää anarkistista materiaalia jossa ruoste, lika, suttuisuus, ja keho työnjälki ovat jatkuvasti läsnä.

Ehkä juuri tämä lian ja saastan kanssa piehtaroinen tai silkka epäonnistumiskokemuksen tuoma melankolia aiheutti sen, en tiedä syytä, mutta koin kirjan esineet tänään erityisen kauniina.

Olin nähnyt samoja esineitä jo monta kertaa aiemminkin, ja pitänyt niitä hieman tylsinä. Nyt näiden esineiden harmonia ja estetiikka vasta todella paljastui minulle, tai ehkä se oli paljastunut minulle jo aiemminkin, mutta olin sen vain unohtanut. Olinhan kuitenkin hakeutunut muotoilun opiskelijaksi. Ehkä liiallinen altistuminen muotoilun estetiikalle oli saanut minut pitämään sitä itsestään selvyytenä ja jopa kokemaan sen vastenmielisenä. Nyt oli käynyt päinvastoin. Kaipasin hengähdystaukoa kaikesta mikä muistuttaa minua intuitiivisesti romusta.

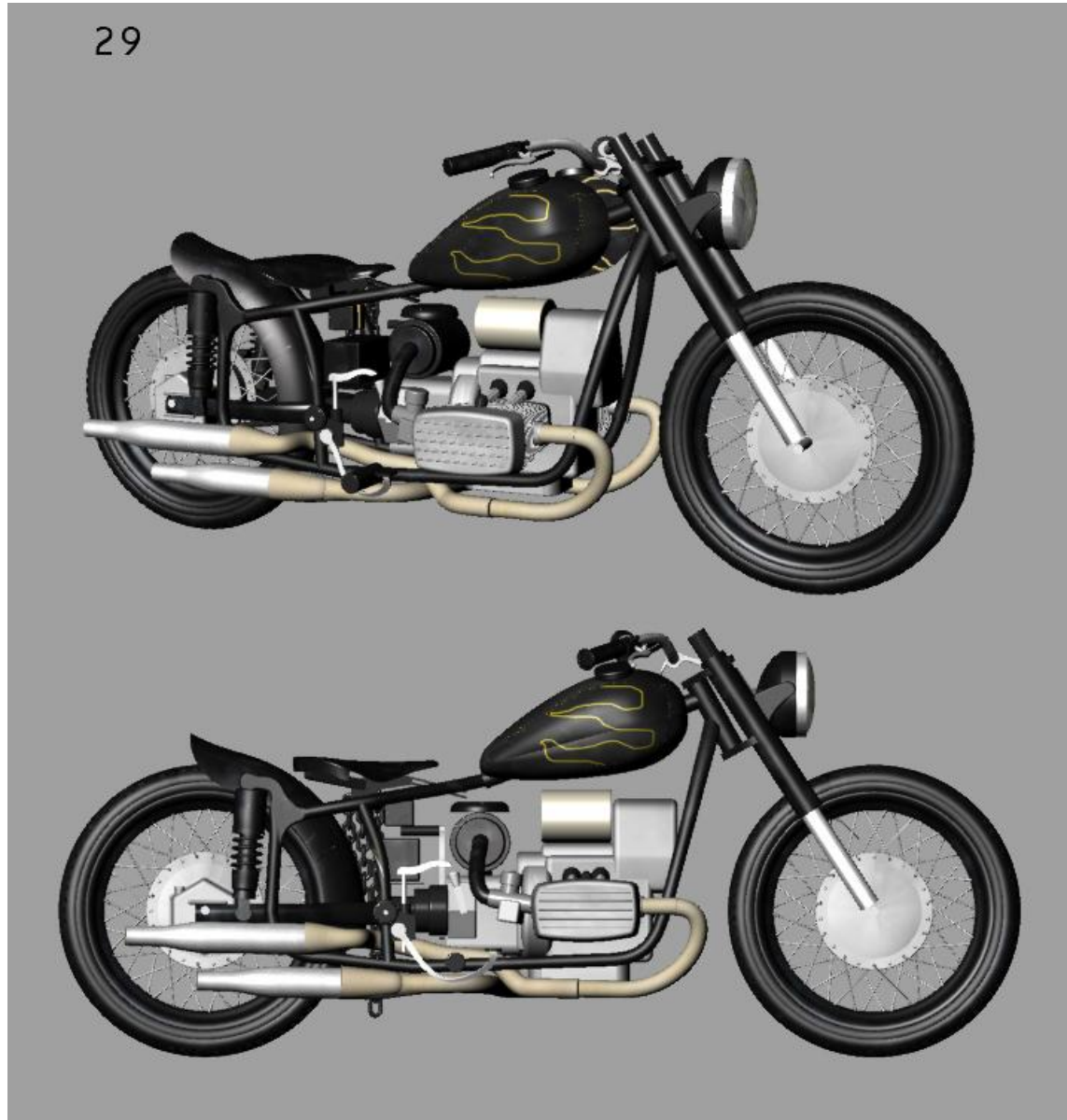
Eräällä tavalla voi ajatella että rottatyö oli pelastanut minut tältä estetiikan ähkyltä, ja sen sijaan saanut tuntemaan kyllästyneisyyttä koko rottatyöliä kohtaan (päiväkirjamerkintä 30.1.2011).



Kuva 27 Polttoainesäiliön grafiikkaa ja tekniikan sommitteluja.

Tämän syklin kantavana teemana oli eri väri vaihtoehtojen läpi käyminen. Grafiikan lisäksi oli tarkoitus kokeilla viime syklissä keksittyä digitaalisen tekniikan lisäämistä. Digitaalisen tekniikan lisääminen vanhaan moottoripyörään tuntui hedelmälliseltä ajatukselta, ja pohdiskelin useita erilaisia variaatioita siitä kuinka saisin yhdistelmän näyttämään hienolta (kuva 27).

Viime syklin suosikeista valitsin tämän syklin pohjaksi mallin 24 mukaisen pyörän. Päädyin jättämään etukatteen pois. Vaikka se mielestäni olikin itsessään hieno, tuntui se kokonaisuuden kannalta hieman liian dominoivalta, ja vei mielikuviani väärään suuntaan. Sen sijaan tein tässä syklissä uuden hieman pienennetyn version katteesta.



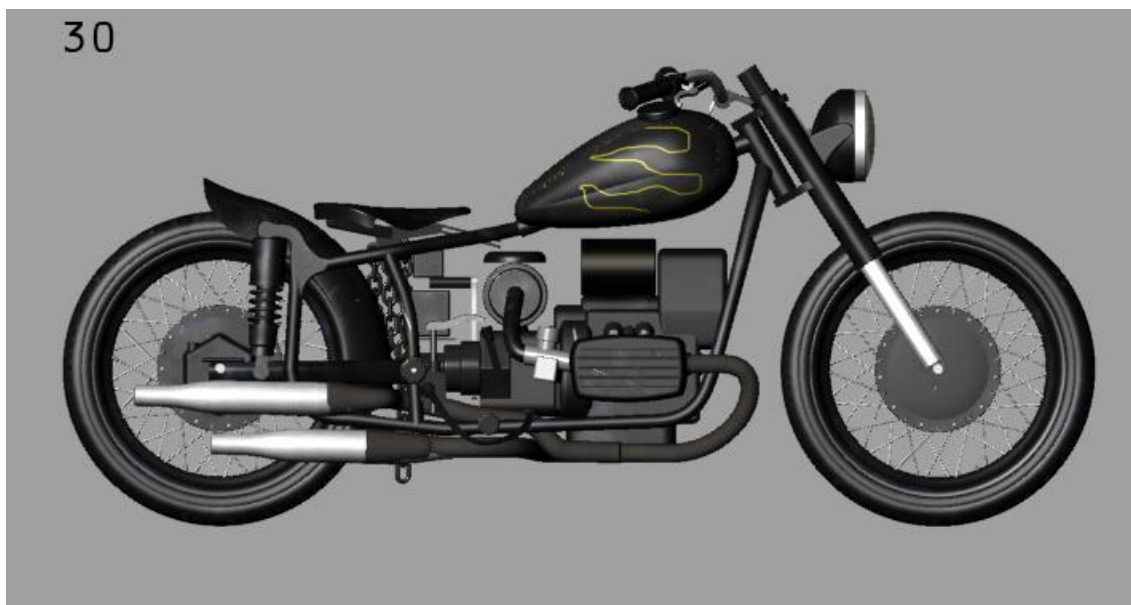
Kuva 28. Kokoonpano 29.

Kokoonpano 29. Sama malli kuin pyörä 24. lisättyinä polttoainesäiliön liekkigrafiikalla ja pakosarjakääreellä. Liekkigrafiikka on vahva viittaus ajoneuvorakentelukulttuuriin jossa liekit ovat suosittu aihe autojen ja moottoripyörien maalauksessa. Liekkien graafisia tyylejä on lukuisia, mutta itse pidän eniten yksinkertaisista viivaliekeistä. Pakosarjakääreellä on kaksi tarkoitusta, toinen on funktionaalinen, koska se pitää pakoputket tasalämpöisinä ja näin edistää pakokaasujen virtausta, ja toinen on tyyli. Etenkin kuluneena ja rispaantuneena se lisää pyörän nuhjuisuutta.



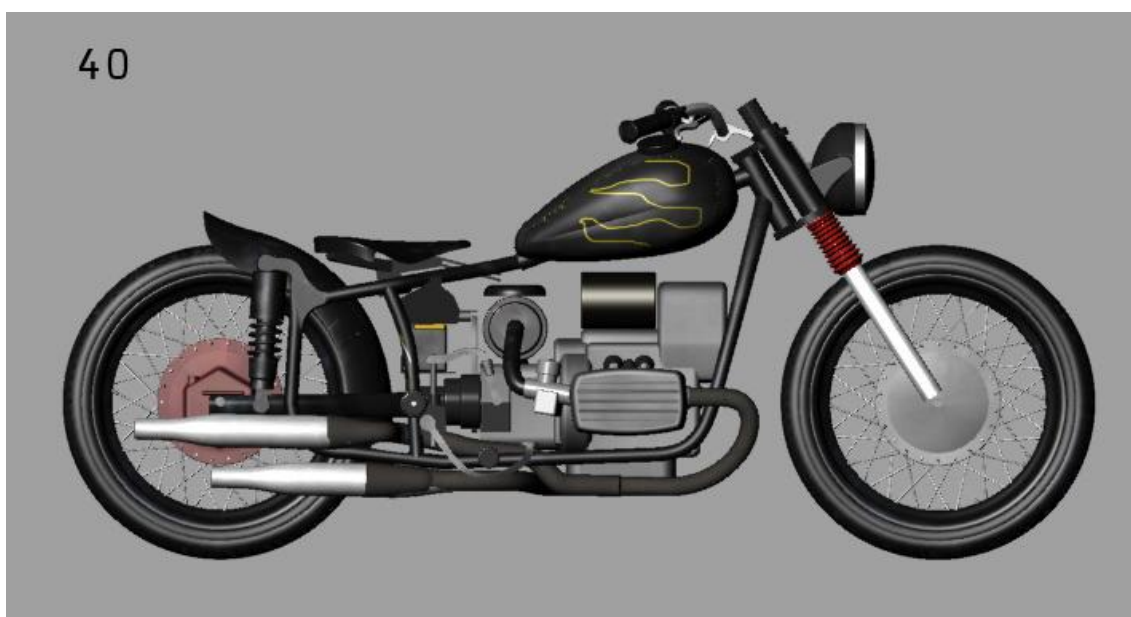
Kuva 29. Kapteeni Amerikan kilpi.

Sarjakuvasankari Kapteeni Amerikan kilpi vasemmassa tankin kyljessä on viittaus toiseen maailmansotaan. Vuonna 1940 julkaistussa Kapteeni Amerikka lehden ensimmäisessä numerossa hänellä oli vielä käytössä kuvan kaltainen kilpi myöhemmän pyöreän sijaan. Amerikka teema viittaa myös polttoainesäiliön valmistusmaahan sekä Easy Rider elokuvan toiseen päähenkilöön, lempinimeltään Kapteeni Amerikka. Hänen moottoripyörä sekä ajovarusteet on teemolitettu Yhdysvaltain lipun mukaan. Sekä sarjakuvasankari, että Easy Rider elokuvan Kapteeni Amerikka ovat tehneet syvän vaikutuksen minuun (Päiväkirjamerkintä 13.2.2011).



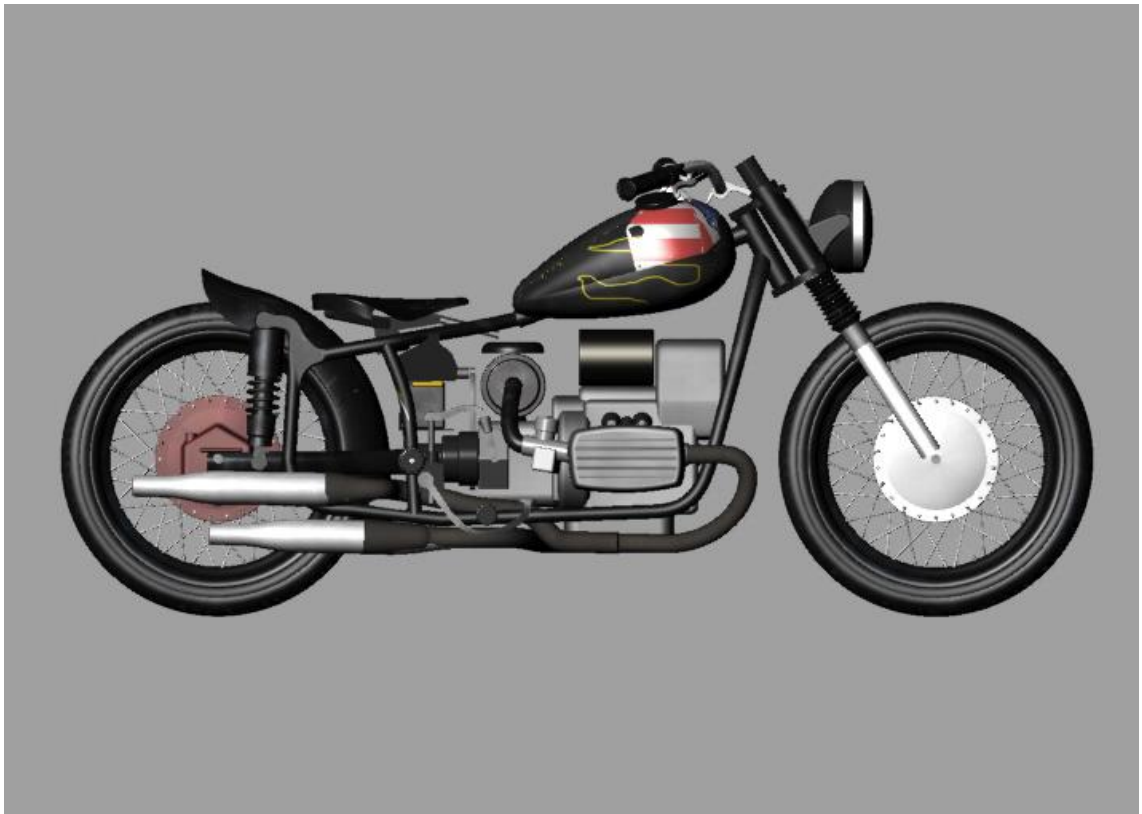
Kuva 30. Kokoonpano 30.

Kokoonpano 30. Musta. Moottorin muodot tulevat hyvin esiin ja kohina vaimenee, kun kaikki maalataan samalla värillä. Haittapuolena on liiallinen synkkyys ja toisaalta mielikuvituksettomuus.



Kuva 31. Kokoonpano 40.

Kokoonpano 40. Punaisen takapään ja punaisten suojakumien on tarkoitus luoda hieman epäsovia kokonaisuuteen, jotta liiallinen klinisyys väistyisi huolettomuuden tieltä. Vastapainoa mustalle ehdotukselle.



Kuva 32. Kokoonpano 44.

Kokoonpano 44. Idea jossa kiiltävä yhdysvaltojen lipulla väritetty alumiinikappale olisi hieman irti tankista joka olisi palanut, mattamusta ja liekkikoristeltu. Idea on hieno mutta toteutus luultavasti ei.

Kokoonpanoissa 48- 57 olen keskittynyt lähinnä nykyaikaisen tekniikan, kuten digitaalisen nopeusmittarin yhdistämiseen muuhun kokonaisuuteen.

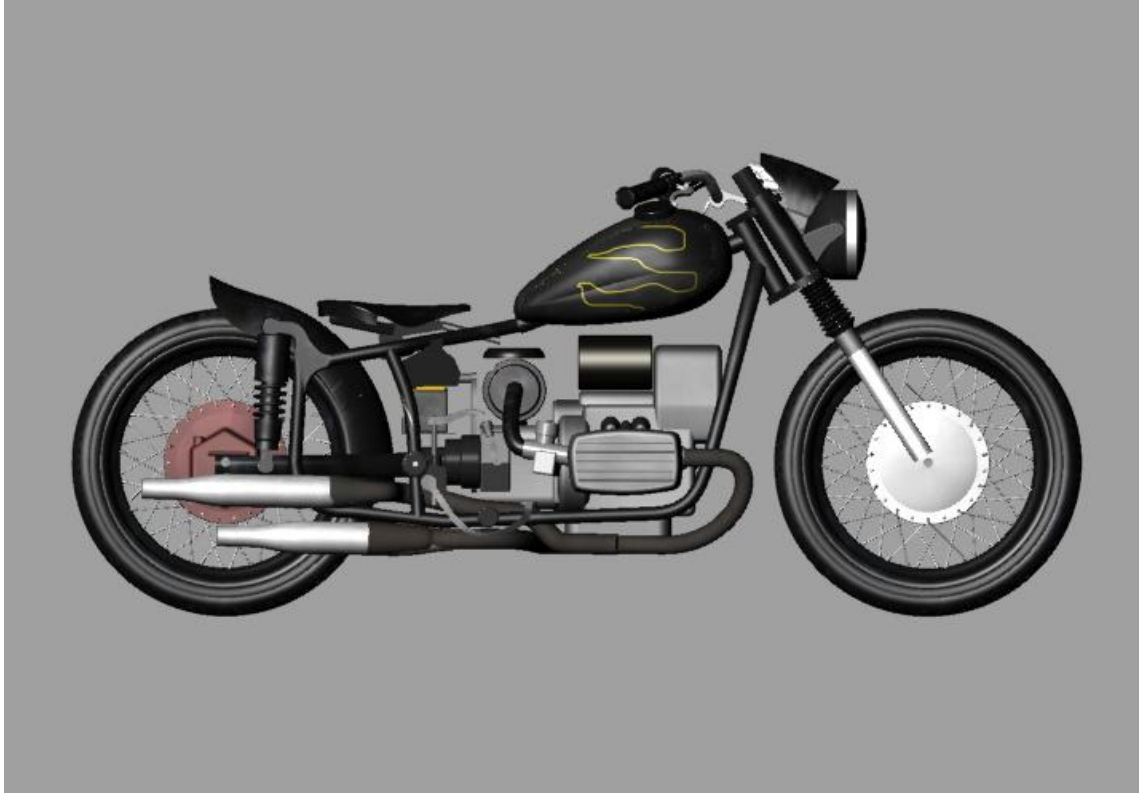


Kuva 33. Kokoonpanot 48, 49, 50 ja 52.

Kokoonpano 48. Alumiinilevyt ovat kerroksittain tankin välissä. Idea on mielessäni hieno mutta toteutus ei.

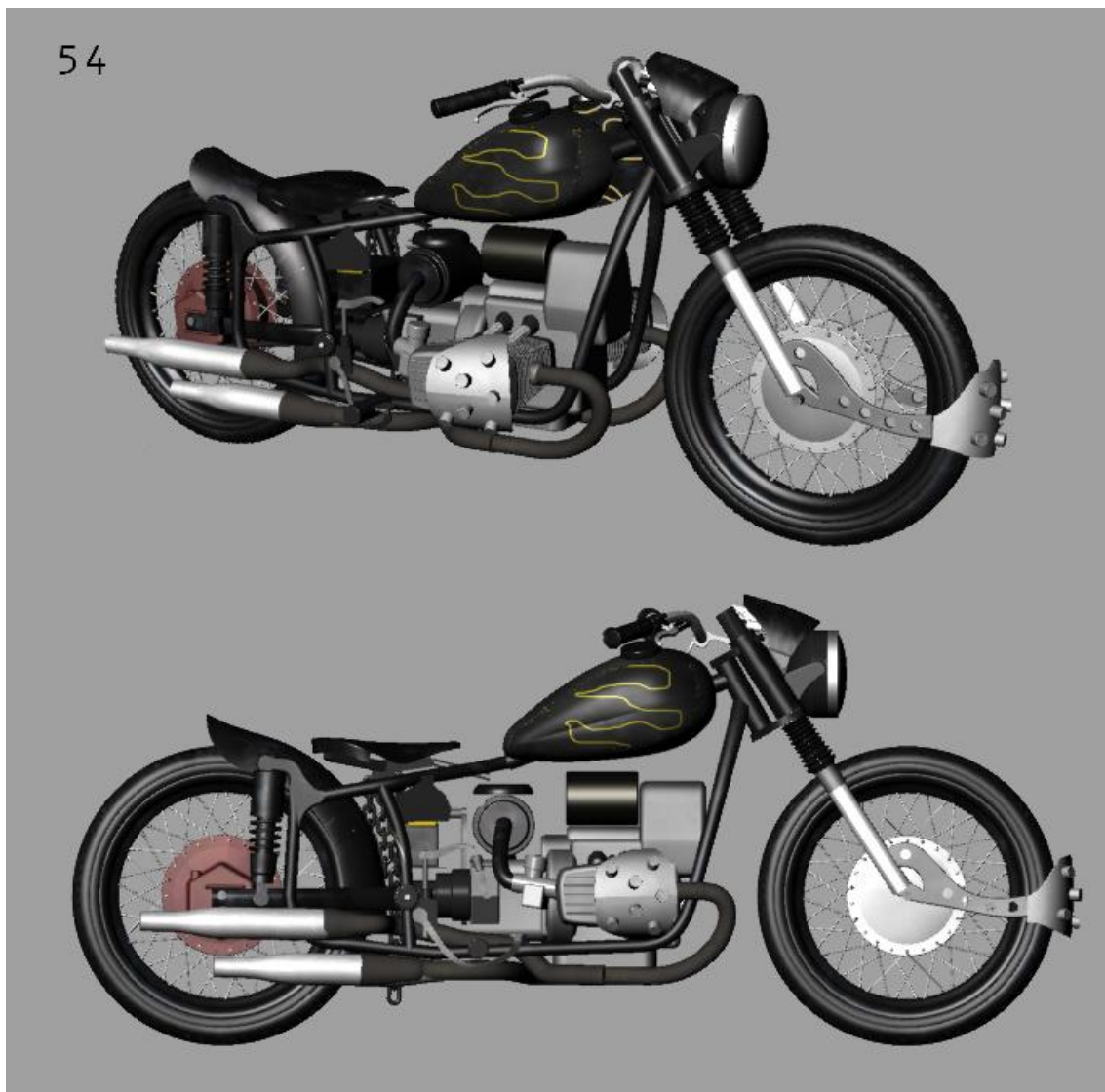
Kokoonpano 49. Oikeastaan sama kuin numero 44. Tekniikka istutettu alumiinilevyyn. Ei toimi vielä.

Kokoonpano 50. Tekniikka istutettu pienen suojan alle tankin väliin. Voisi toimia, mutta suoja tuntuu tarpeettomalta.



Kuva 34. Kokoonpano 52.

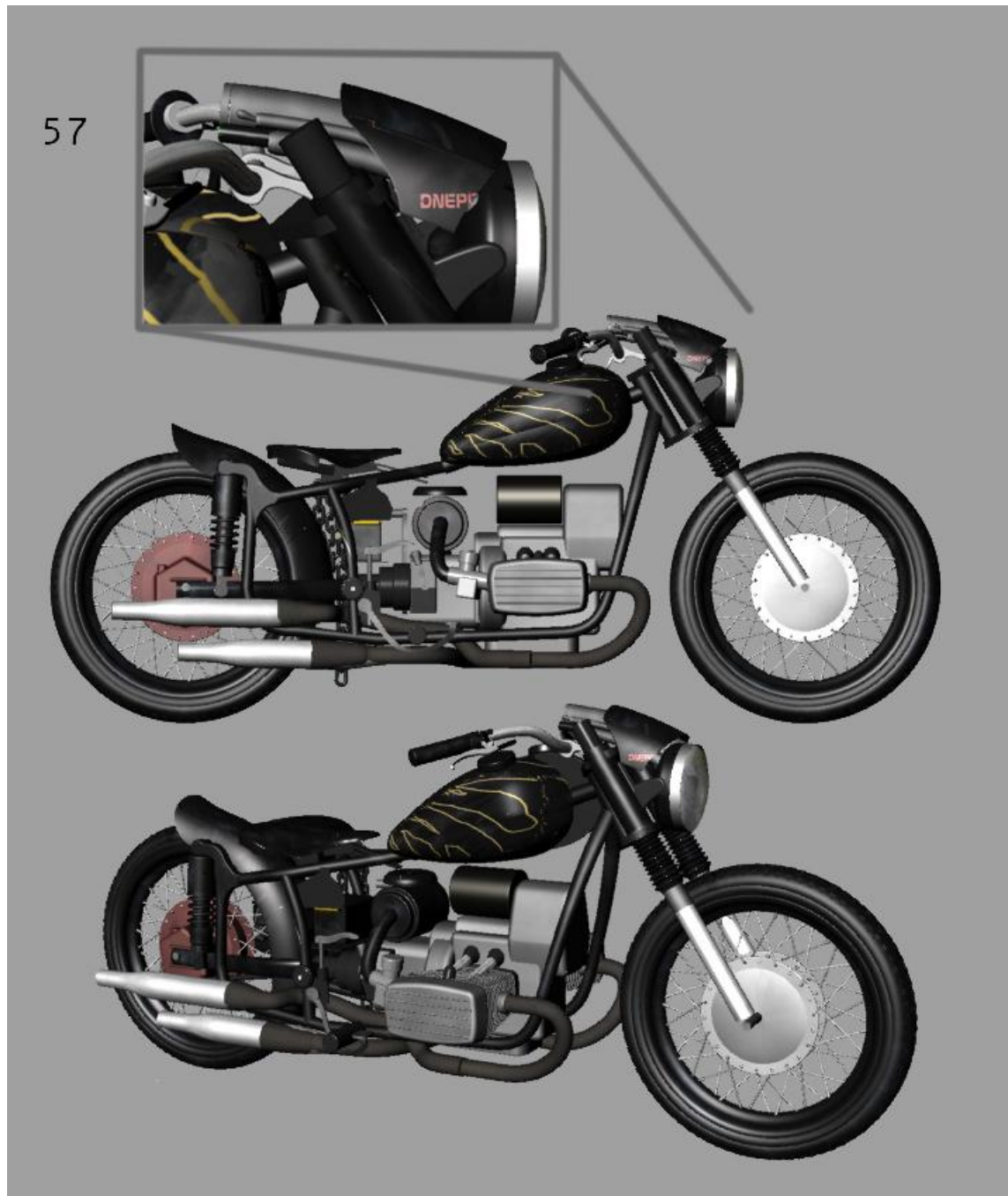
Kokoonpano 52. sama suoja on suurennettu ja viety lampun katteeksi, samalla tekniikka siirretty tankin välistä keulaan. Laitoin lisäkuvan koko pyörästä, koska suojan vaikutus pyörän olemukseen on suuri. Suoja, tai tässä tapauksessa ehkä enemmänkin kate, on mielenkiintoinen hieman pienempi kuin aiemmin esitellyt katteet, ja sopii mielestäni pyörään erinomaisesti. Kate jatkaa hienosti lampun linjaa ja sopii muutenkin pyörän sivuprofiiliin. Kate on irti lampusta ja tekee olemuksesta teknisen.



Kuva 35. Kokoonpano 54.

Kokoonpano 54. Puskuri ja suoja pellit. Tarkoitus oli hieman irrotella fantasian suuntaan ja kokeilla miten saisin aikaan samaa tunnelmaa kuin Final Fantasy tietokonepelisarjan hahmon Cloud Strifen moottoripyörässä.

Pyörä todella kirvoittaa halun hypätä miekka kädessä taistelemaan moottoripyörän selästä kuten tietokonepelisankari Cloud. Pyörä on haarniskoitu. Herääkin kysymys haluanko ajaa tuolla pyörällä myös todellisuudessa?(Päiväkirjamerkintä 13.2.2011)



Kuva 36. Kokoonpano 57.

Kokoonpano 57. Koetin saada polttoainesäiliön kuvioista sekoituksen liekkiä ja tiikeriä. Tarkistin myös lampun kuvun muotoa ja totesin että se on todellisuudessa hieman erimuotoinen kuin olin aiemmin mallintanut. Se on

oikeasti hieman lyhyempi, ja takaosa kovera, vaikka olin mallintanut takaosan kuperaksi. Katteessa on teksti Dnepr tarkoituksellisesti hieman epäkohdistettuna. Myös mittareiden kiinnitysputkia on pidennetty.

Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotuksia:

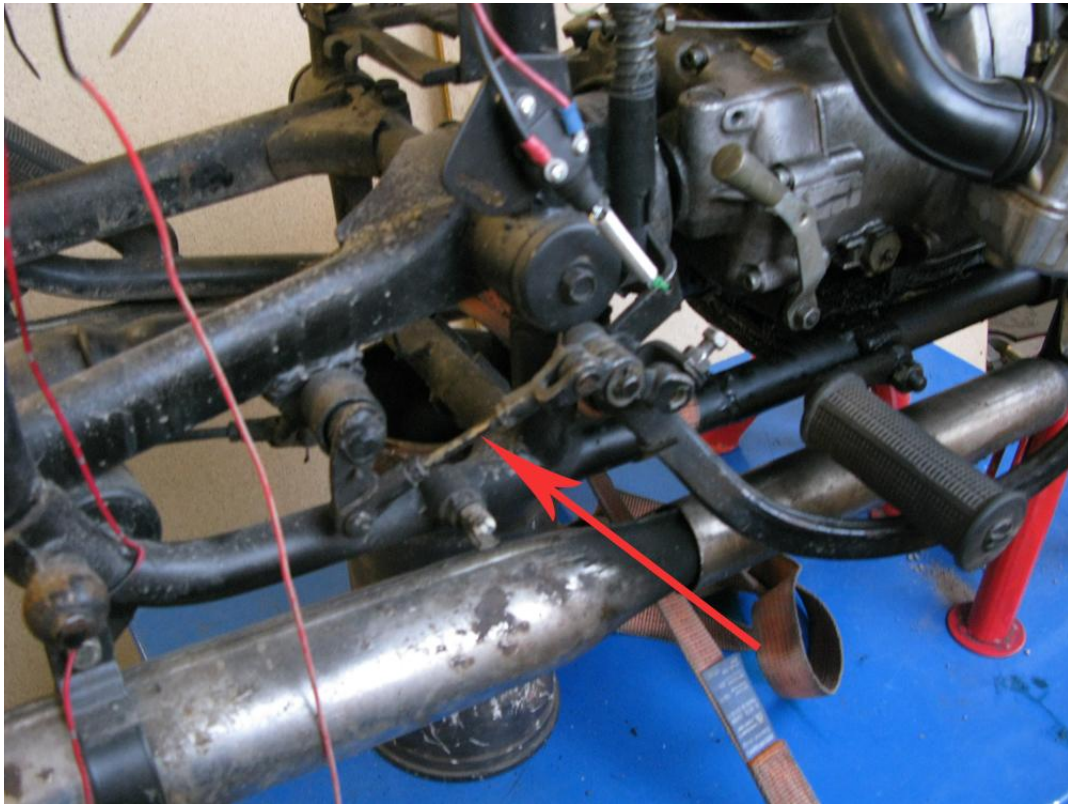
- Uuden ja vanhan tekniikan yhdistäminen voisi toimia katteen alla, mutta sopiiko sinänsä hieno kate juuri tähän pyörään?
- Liekkien edestä taaksepäin lisää vauhdin tuntua ehkä hieman tarpeettomasti.

6.4 4. sykli, takaisin perusteisiin

Tutkiskeltuani aiempaa tuotantoani päädyin pohdiskelemaan oleellisen ja turhan olemusta. Tulin siihen tulokseen että olin hieman ehkä liikaakin ihastunut tiettyihin epäkäytännöllisiin ratkaisuihin kuten Mike & Mack -pakoputkiin, tai muuten moottoripyöräkulttuurissa vaikuttaviin kliseisiin kuten polttoainetankin liekkimaalaukseen. Toisaalta taas ideani uuden tekniikan yhdistämisestä vanhaan tekniikkaan, saivat mielestäni ehkä liiankin taiteellisia ja jopa veistoksellisia sävyjä. Suomalainen moottoripyörämuotoilija Heikki Naulapää puhui siitä, kuinka yhdistettäessä käyttöesinemuotoilua moottoripyöriin on lopputulos usein epäuskottava (Naulapää 2010, bike-lehti, 27). Itse voisin ajatella että myös liika veistoksellisuus kuten mittariston putkimainen kiinnitys kokoonpanossa 57, saattaa viedä muotokielen liian kauas moottoripyörämaailmasta, ja näin tehdä siitä epäuskottavaa ja turhan tuntuista.

Pyörän runkoa tutkiessani huomasin että mallistani puuttui Mike & Mack -putkien läpiviennin kannalta oleellinen osa. Takajarrun vienti takahaarukkaan on toteutettu tapilla joka sijaitsee juuri siinä kohtaa, josta päällimmäisen putken pitäisi tulla ulos (Kuva 37). Silmämääräisen arvion perusteella tapin pystyy korvaamaan kaarella joka kiertää pakoputken, ja Mike & Mack-putket olisivat mahdolliset toteuttaa, kuten olin suunnitellut. Asiaa mutkistaa kuitenkin

takapään liike ajossa, sekä pyörän mahdollinen madaltaminen. Madaltaminen muuttaisi tapin kulmaa, ja toimivuuden arviointi ennen madallusta on hankalaa.

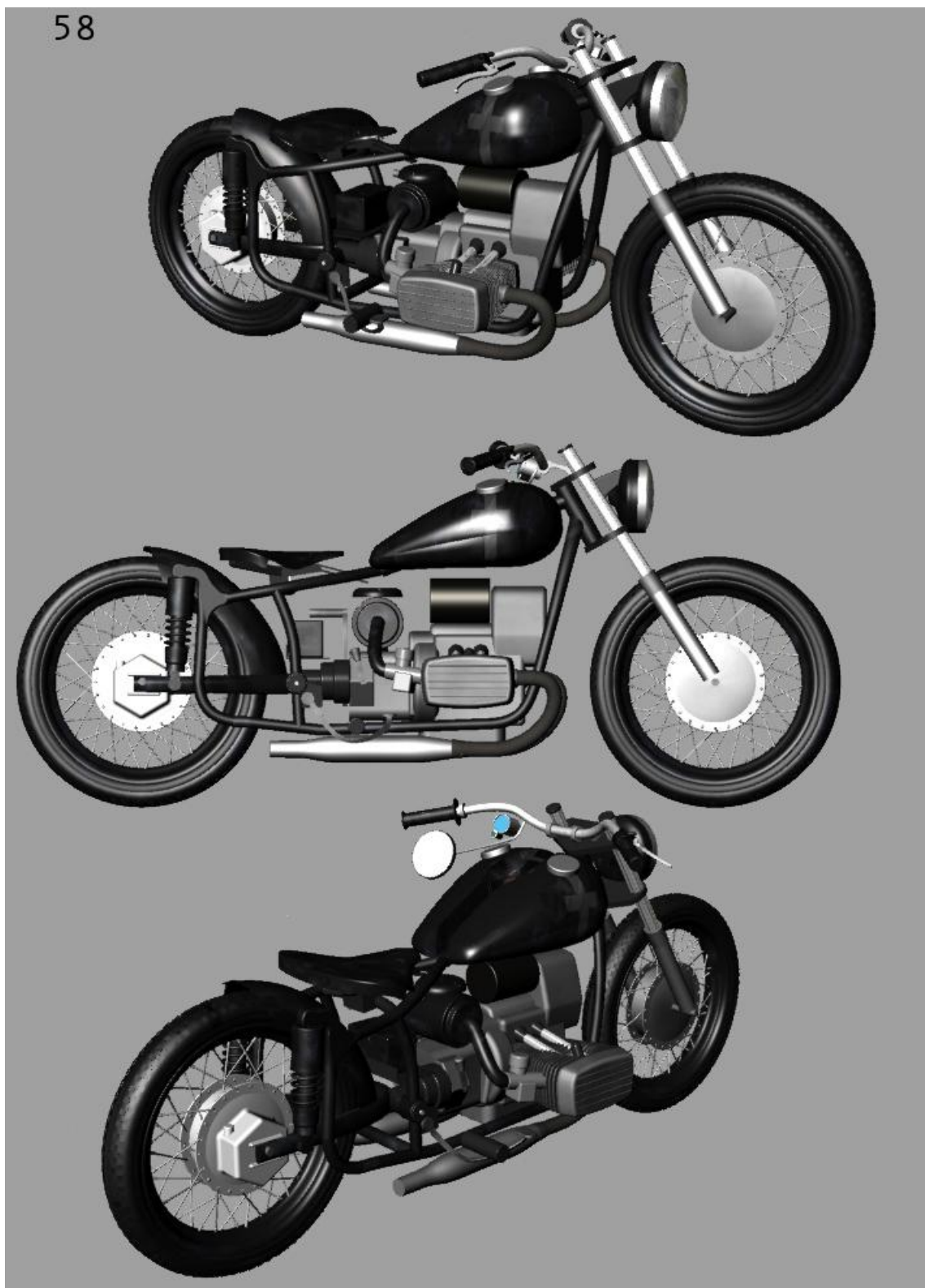


Kuva 37. Jarrut ovat toisen Mike & Mack- pakoputken tiellä.

Neljänteen sykliin lähdinkin liikkeelle kahdella tavoitteella. Ensimmäinen oli luoda kaikesta turhasta täysin riisuttu ja pelkistetty ehdotus. Turhalla tarkoitan tässä tapauksessa niitä epäoleellisia muotoja tai osia jotka ovat hienoja, mutta eivät palvele moottoripyörän huolto- tai ajokäyttöä. Toinen tavoite on jatkaa muutosehdotusten tekoa niin, että käytän jatkosuunnittelun pohjana pelkistettyä ehdotusta. Tarkoitus on saada uusi näkökulma siihen, mikä pyörässäni on oleellista ja mikä turhaa.

Sain myös tarkemmat mitat ja muodot uudesta polttoainesäiliöstäni, ja tein korjaukset myös 3D-mallin polttoainesäiliöön. Uusi säiliö on sivusta tarkasteltuna hieman entistä litteämpi. Tämä tekee tankista siromman oloisen ja muuttaa tankin sopivuutta eri kokonaisuuksiin. Yksinkertaistin myös runkoa niin

että otin tarpeettoman tuntuksen seisontajarrun pois. Otin myös latausreleen kiinnityslehden pois ja siirsin releen polttoainesäiliön puolikkaiden väliin.



Kuva 38. Kokoonpano 58.

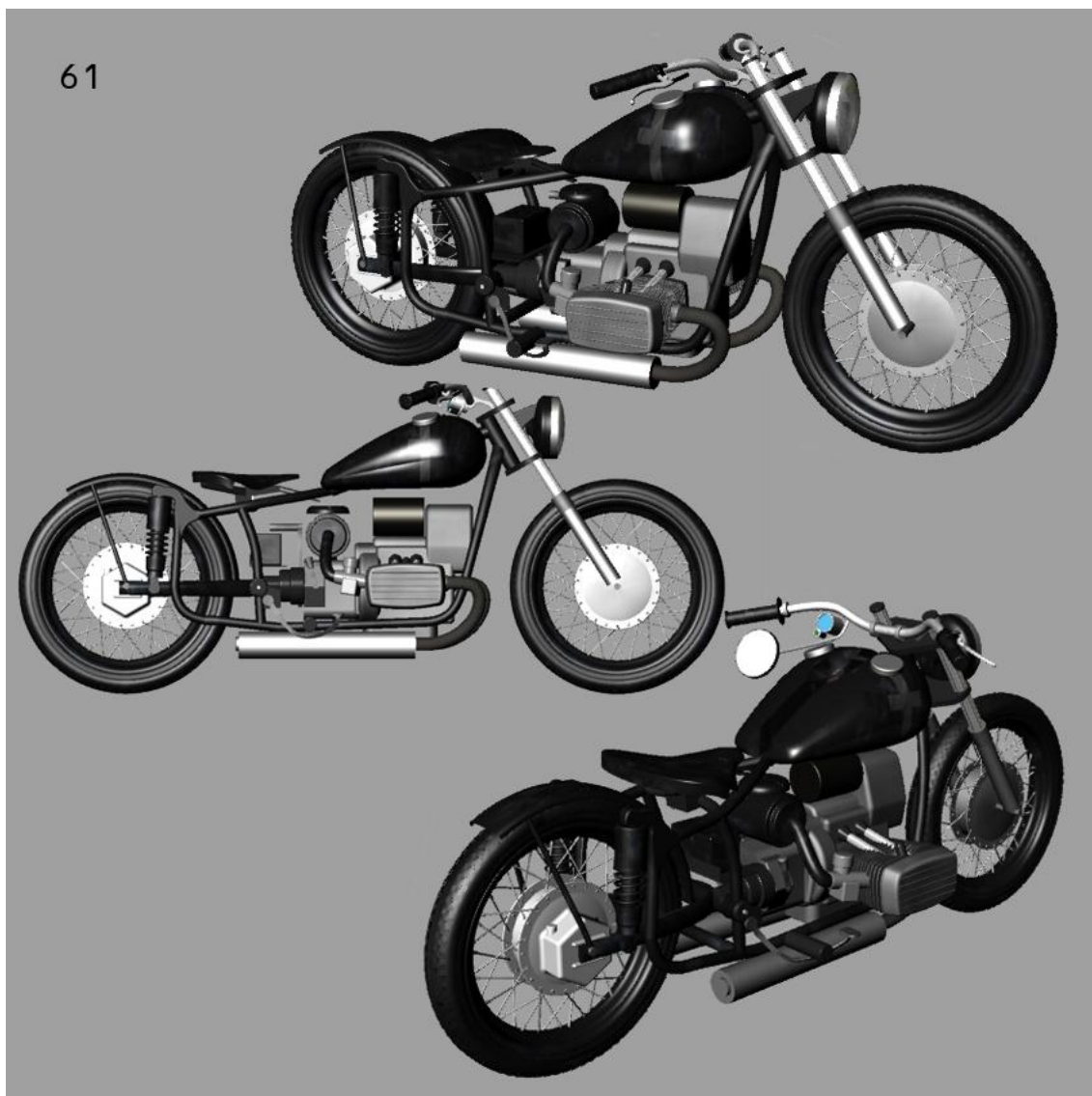
Kokoonpano 58. Tämä kokoonpano on niin pitkälle pelkistetty kuin lain, järjen ja tyylin puitteissa pystyin. Jätin pienen palan takalokasuojaa, koska ilman sitä takapää näytti orvolta. Pieni pala lokasuojaa on myös hyödyllinen, koska se estää suoran kuraroiskeen akkuun. Lokasuojan leikkauksen ajattelin toteuttaa ilman viimeistelyjä. Tarkoitus olisi jopa korostaa huolettomuutta leikkaamalla lokasuoja hieman vinoon ja ruostuttamalla viimeistelemätön pääty.

Risti polttoainesäiliön kyljessä on pelkistetyin koriste mihin pystyin, vaikka ei ehkä kuitenkaan maltillisin suuren symboliarvonsa vuoksi. Ainakin aikaisempiin liekkeihin verrattuna ristin vaikutus pyörän olemukseen on rauhoittava, etenkin harmaana.

Pakoputket on minimalistinen versio alkuperäisestä. Äänenvaimentimet on tuotu suoraan alkukäyrään kiinni ilman väliputkia.

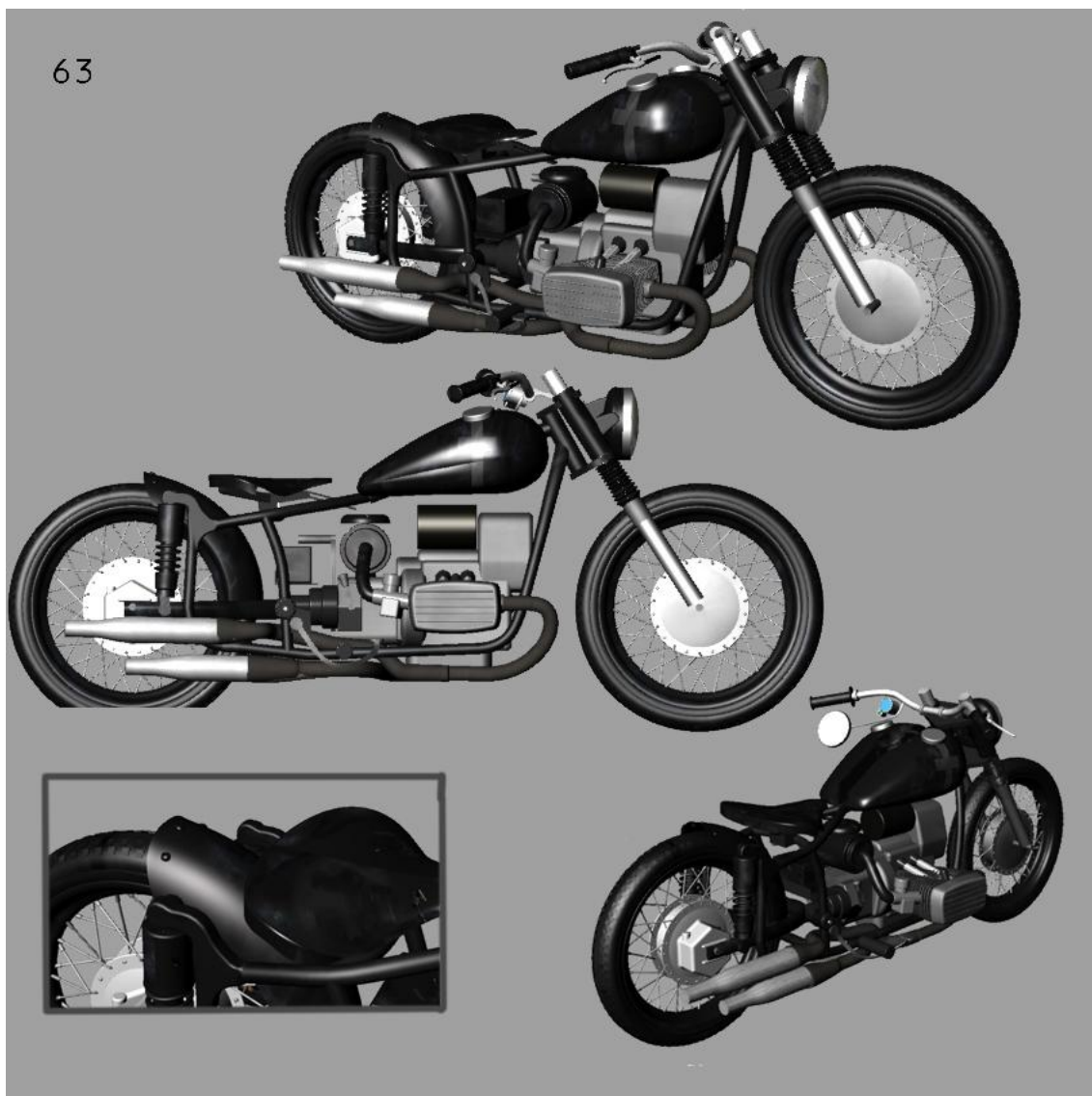
Keulan suojaputket on poistettu, ja tekniikka kuten digitaalinen nopeusmittari on laitettu kiinni ohjaustankoon. Jos osat olisivat hyvässä maalipinnassa ja kiiltäviä, saattaisi kokonaisuus olla hivenen tyhjä, mutta kun pyörä on tarkoitus toteuttaa rottatyylillä, uskon että ruoste ja lika tuovat pyörään luonnetta ja mielenkiintoisia yksityiskohtia.

Minimalismi synnyttää ehkä hieman vaikutelmaa siitä että pyörän osia olisi karsittu pyörän suorituskyvyn maksimoimiseksi. Tätä vaikutelmaa en kuitenkaan haluaisi liikaa korostaa, koska se ei vastaa pyörän olemusta.



Kuva 39. Kokoonpano 61.

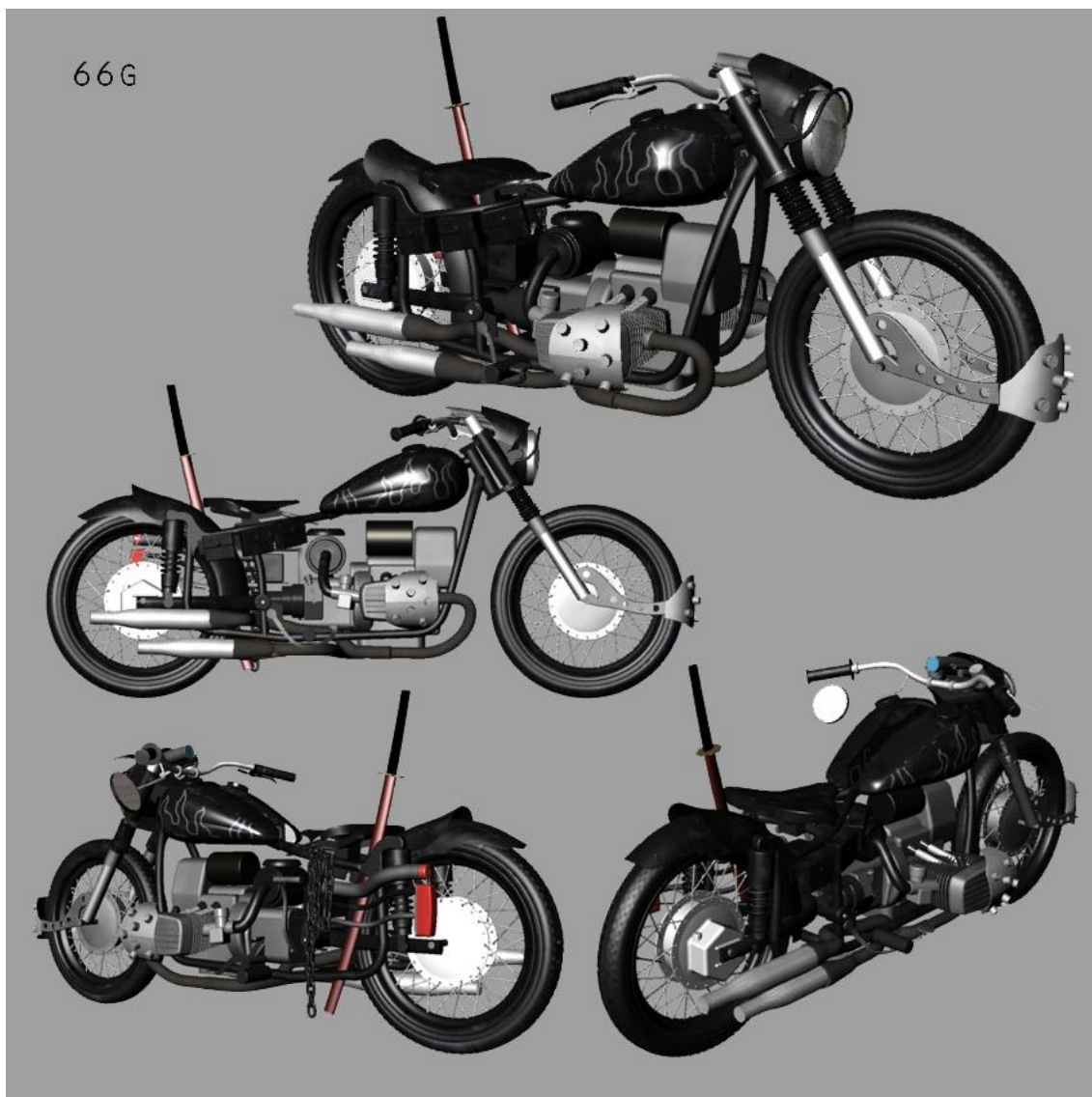
Kokoonpano 61. Tässä ehdotuksessa on tasapaksut putkimaiset äänenvaimentimet. Alkuperäiset äänenvaimentimet ovat tiettyihin kokoonpanoihin erittäin sopivat, mutta tähän täysin riisuttuun ja karuun versioon kuvan kaltaiset suorat äänenvaimentimet sopivat mielestäni ehkäpä alkuperäisiä paremmin. Takalokasuoja on profiililtaan hieman aiempaa neliskanttisempi ja muutenkin pidempi. Mieleeni tuleekin 1920-luvun moottoripyörät.



Kuva 40. Kokoonpano 63.

Kokoonpano 63. Lisäsin Mike & Mack-putket, koska ajattelin että näin saattaisin poistaa liiallista suorituskyvyn korostamisen tuntua. Putket tuovat pyörään raskaampaa ja monimutkaisempaa olemusta, mikä tässä tapauksessa on hyväksi ja kuvaa pyörän käyttöä ja luonnetta. Takalokasuojana on vanha etulokasuoja käännettynä väärinpäin. Lokasuojan kärjessä olleet niitit antavat sopivan karun vaikutelman. Tässä ehdotuksessa on myös etuhaarukan suojakumit.

Tämän kaltainen saattaisi hyvinkin olla mieleiseni lopullinen pyörä. Aggressiivisuus ja hillitty tyylikkyys kohtaavat mielestäni erittäin tasapainoisesti tässä ehdotuksessa. Tietylainen turhasta riisuttu olemus on läsnä vaikka putket tuovat mukaan hieman moottoripyöräfantasiaa ja mielikuvia heavymetalmusiikista.



Kuva 41. Kokoonpano 66.

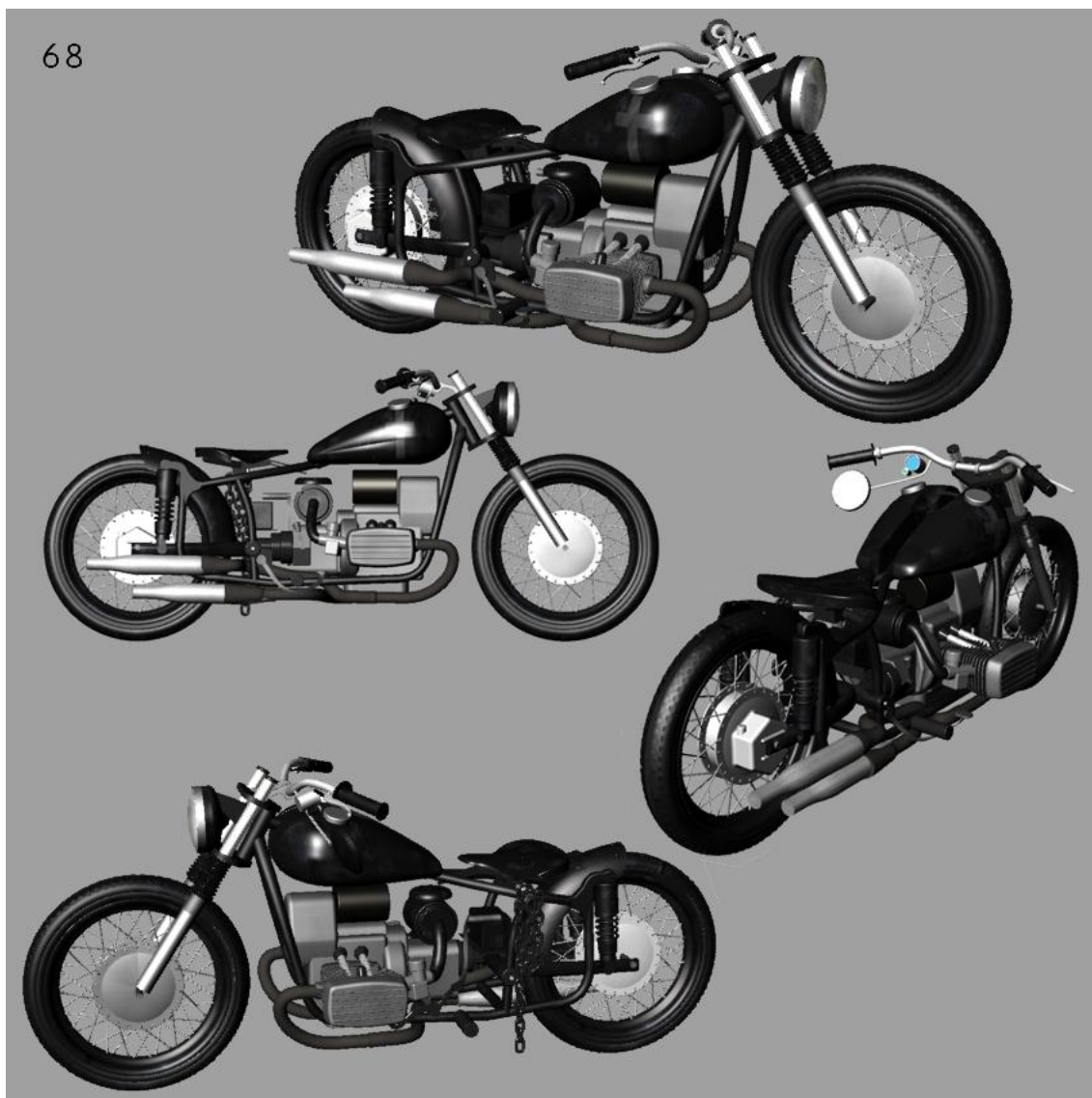
Kokoonpano 66. Halusin pelkistettyjen kokeilujen vastapainoksi hieman irrotella ja täyttää pyörää kaikella mahdollisella ”tarpeettomalla”. Tämä pyörä on oma

käsitykseni Fulldresser-pyöristä, fantasialla ja rottatyylillä maustettuna. Jollakin mielikuvitusta kutkuttelevalla tavalla tämä kokonaisuus on mielestäni hieno.

Tällä moottoripyörällä saattaisin taistella lohikäärmeitä ja kyborgisamuraita vastaan viimeisistä pisaroista puhdasta vettä. (päiväkirjamerkintä 23.2.2011)

6.5 5.sykli, yritys saada pois aggressiivisuutta

Pyörien 62 ja 63 muoto vastaa mielestäni ehkä sopivalla tavalla tavoitteisiini rottapyörämäisyydestä ja sopivasta aggressiivisuudesta, ja niinpä päädyin käyttämään sitä tämän syklin pohjana. Halusin pitää pyörän ilmeen pääosin ennallaan mutta kokeilin saada siihen hieman kevyempää sävyä, pois liiallisesta kovis-lookista. Kokeilut keskittyivät polttoainesäiliön värjäämiseen, ja sen tuomaan muutokseen.



Kuva 42. Kokoonpano 68.

Kokoonpano 68. Edellisestä syklistä jäi erityisesti mieleen numerot 62 ja 63, tein niistä yhdistelmän, jota käytin pohjana grafiikkakokeille.



Kuva 43. Kokoonpano 69.

Kokoonpano 69. Polttoainesäiliö on punainen. Punainen väri poistaa mukavasti synkkyyttä pyörästä.



Kuva 44. Kokoonpano 70.

Kokoonpano 70. Alhaalta ylöspäin tulevat liekit ja pieni punainen hehku polttoainesäiliössä.



Kuva 45. Kokoonpano 71.

Kokoonpano 71. Risti väärinpäin ei poista kovis-lookia, mutta on hieno vaihtoehto ristille.



Kuva 46. Kokoonpano 72.

Kokoonpano 72. Lilja. Tulee mieleen ritarit, rottaritarit.

Tarkoitus oli tehdä lukuisia ehdotuksia graafisesta ilmeestä, mutta kesken syklin totesin, ettei malli ehkä vastaa enää graafiselle kokeilulle tarvittavaa yksityiskohtien tasoa.

3D-mallini oli erittäin sopiva muotokielen ja päälinjojen hakemiseen, mutta graafisen ilmeen mallintaminen vaatii mallilta suurempaa yksityiskohtaisuutta. Eikä etenkaan pyörän lika ja ruoste imene tarpeeksi mallista.

Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotuksia:

- Koska 3D-malli ei enää vastaa tarpeisiini, on siirryttävä tekemään kokeita oikean pyörän kanssa.

- Pyörän valokuvia muokkaamalla voin saada todellisuutta paremmin simuloivia ehdotuksia.

6.6 6. Sykli, käsillä tutkiminen

Suunnittelun aikana oli herännyt useita kysymyksiä joihin tarvitsin vastauksen, jotta suunnittelua voisi viedä eteenpäin. Niinpä päätin siirtyä tekemään kokeita oikeaan pyörään.

Tämän syklin tarkoitus oli vastata näistä kysymyksistä muutama suunnittelun linjauksien kannalta kriittisimpään kysymykseen: Pystyykö pyörää madaltamaan järkevästi ja kuinka paljon? Saanko Mike & Mack -putkiin tarvittavat taivutukset tehtyä koulun välinein? Pystyvätkö Mike & Mack -putket asentamaan paikoilleen kokonaisina, vai pitääkö ne koota paloista?

Tutkin pyörässä olevien iskuvaimentimien tekniikkaa purkamalla ne ja katsomalla miten mahdollinen madallus onnistuisi. Takaiskunvaimentimien jousen alapuolella on jousen kireyden säätö, jonka pois ottaminen lyhentää iskunvaimenninta noin kolmekymmentä millimetriä. Tämä lyhentää myös iskunvaimentimen joustomatkaa saman verran, joka puolestaan vaikuttaa ajettavuuteen kuoppaisessa maastossa. Koska pääasiallinen käyttöni pyörälle on maantieajoa, en koe että joustovaran pieneneminen haittaisi ajoani. Toinen mahdollinen riskitekijä on jousen esijännityksen pieneneminen joka saattaa aiheuttaa arvaamatonta käytöstä takapäähän. Onneksi takapään madaltaminen ei ole peruuttamaton toimenpide vaan korjattavissa sopivalla putken palalla myöhemmin, jos takapään käytös ei miellytä.

Takapään rakenteesta johtuen iskunvaimentimien lyhentäminen 30 millimetriä madaltaa pyörän takapäätä noin 40 millimetriä, mikä on hieman vähemmän kuin 3D-mallissa, mutta kuitenkin riittävä jotta sillä on ulkonäköön sama vaikutus.

Etupään madaltaminen osoittautui hieman vaativammaksi toimenpiteeksi, eikä sen peruuttaminen olisi yhtä helppoa. Keulaputket ovat ylhäältä kartion malliset

ja uppoavat yläkolmiossa oleviin vastaaviin kartionmuotoisiin koloihin. Ajattelin sorvata keulaputket niin, että vastaava kartio siirtyy sopivasti putkessa alaspäin. Näin keulaputket nousevat päällimmäisen kolmion läpi hieman kaventuneina, joka laskee pyörän etupäätä. Tämän kaltainen toteutus ei aiheuta keulan rakenteessa muutoksia, jotka vaikuttaisivat ajoon tai turvallisuuteen. Vain jos keulaa laskee niin alas, että joustovara loppuu renkaan koskettaessa runkoon tai keulakolmioon, on sillä turvallisuuteen vaikuttava merkitys. Tarkoitus on kuitenkin pitää muutokset niin pieninä, ettei tätä pääse tapahtumaan.

Koska minulla ei ollut täyttä varmuutta siitä mille tasolle keula ja perä laskeutuisivat, ajattelin laskea keulaa vähän kerrallaan, jottei se laskeutuisi alemmas kuin perä. Laskujeni mukaan 40 millimetrin keulan laskuun tarvitsisi keulaputken kartiota sorvata noin 50 millimetriä alemmas. Ajattelin aloittaa varoen ja sorvata ensin 45 millillä, jonka jälkeen kokoaisin pyörän ja laskisin sen maahan. Näin pystyisin tarkistamaan mihin korkeuteen se asettuu.

Taivuttelin Mike & Mack-putkissa olevia kaaria, ja muutaman koekappaleen jälkeen totesin että putket ovat mahdolliset taivuttaa koulun laitekannalla, yhtä kaarta lukuun ottamatta. Päädyin jyrkentämään tätä kaarta leikkaamalla ja hitsaamalla, jolloin Mike & Mack putket olivat riittävän samanlaiset kuin olin suunnitellutkin.



Kuva 47. Mike & Mack -pakoputket on sovitettuna runkoon.

Mike & Mack putkien sovituksessa tuli esteeksi sivuvaunun jarruvaijerin kiinnitysholkki ja yksi sivuvaunun kiinnitystappi, jotka päädyin poistamaan kokonaan kulmahiomakoneella. Samalla poistin monta muutakin sivuvaunun poiston jälkeen tarpeettomaksi käynyttä osaa, jotta kokonaisuus hieman selkeytyisi.

Leikkellessäni turhia osia pois tulin matkustajan jalkatapin kohdalle. Tutkiessani jalkatapin toimintaa, keksin että jalkatappi saattaisi olla sopiva seisontatuen aihio. Olin jo jonkin aikaa etsiskellyt sopivaa romuosaa varaosanetistä ja romukaupoista, mutta jalkatapissa on samankaltainen mekanismi kuin seisontatuessa, ja luultavasti pienellä muokkauksella täysin pätevä pitämään pyörää pystyssä ajon lomassa.

Aiemmin olin pitänyt sylinterinkansia jotenkin rumina. Nyt pyörän ollessa purettuna ja nostettuna pukille, sylinterinkannet näyttivät hienoilta. Erityisesti se

että toinen sylintereistä on musta ja toinen alumiinin värinen, on mielestäni rottaryyliä, ja sopii tavoitteesiini.

Kokeilin myös pakosarjakääreen vaikutusta putken ulkonäköön. Se hävittää putkia muuhun massaan. Koska putket ovat mielestäni hieno yksityiskohta, olisi niiden hukkuminen kokonaisuuden sekaan epäsuotavaa (kuva 48).



Kuva 48. Musta pakosarjakääre.

Syklin 6 perusteella tehtyjä päätelmiä, jatkoehdotuksia, hankittua tietoa ja keksittyjä ideoita:

- Mike & Mack putket oli mahdolliset valmistaa koulun laitekannalla ja ne ovat mahdolliset pujottaa kokonaisina paikoilleen.
- Pyörän madaltaminen on melko yksinkertaisin toimenpitein mahdollista noin 40 millimetriä, joka mielestäni on riittävä.

- Matkustajan jalkatapista saattaisi saada tehtyä seisontatuen
- Musta pakosarjakääre hieman hävittää putkia, joten saattaa olla aiheellista kokeilla vaaleaa pakosarjakäärettä.

6.7 7. sykli, testikokoonpano

Tämän syklin pääteema on kokonaisuuden tarkastelu. Tein tarvittavat muutokset iskunvaimentajiin ja kokosin pyörän tarkastelua varten. Valmistin myös madalletun kiinnikkeen satulalle, jotta pystyn testaamaan kuinka paljon pyörän takapää laskeutuu kun istun pyörän päällä. Muokkasin entisen matkustajan jalkatapin seisontatueksi. Tarkoitus on myös selvittää seisontatuen kiinnityspaikka sekä -kulma kun pyörä on laskettu pukilta ja kokonainen. Useat osat ovat kiinnitetty ilmastointiteipillä, koska osille ei vielä ole sopivia kiinnikkeitä. Joten osat eivät ole aivan täsmällisesti paikallaan ja saattavatkin näyttää siksi olevan hieman vinossa.



Kuva 49. Testikokoonpano.

Pyörä näyttää olevan hieman keula koholla, koska sorvasin keulaputkien kartiota varovaisesti vain hieman yli 40 millimetriä (kuva 49). Aluksi pidin asiaa huonona, koska se ei vastannut suunnitelmiani, ja ajattelin laskevani keulaa

vielä lisää. Hetken mietittyäni totesin, että voisin kuitenkin koettaa kuvanmuokkauksen avulla hieman madaltaa keulaa ja katsoa minkälainen vaikutus sillä on ilmeeseen. Ajatus kuvanmuokkaamisesta ennen sorvaamista, sai lisää kannatusta mielessäni kun useat paikalle sattuneet (muun muassa muotoilun opettaja Pekka Kärkkäinen) olivat sitä mieltä että pieni ”keuliminen” näyttää hyvältä ja sopii pyörän tyyliin (Kärkkäinen 2011).



Kuva 50. Keulimiskuva.

Tässä käsitellyssä kuvassa on helppo havaita pienen keulimisen vaikutus pyörän ilmeeseen (kuva 50). Keuliva pyörä on räväkämpi ja irrottelevampi kuin tasainen. Ilmeen muutos johtuu ainakin osittain siitä että kiihdyttäessä moottoripyörän takapää painuu alaspäin ja etupää nousee ylös (Jokilampi & Rintee 2009, 125). Näin pyörällä on jatkuvasti kiihdyttävä olemus, joka saattaa tietyllä tapaa olla liian vauhdikas suhteessa tavoitteisiin.

Matkustajan jalkatappi soveltuu erinomaisesti hieman muokattuna seisontatueksi. Koekiinnitin seisontatuen ja tarkistin ettei se haittaa pyörän toimintaa taitettuna kiinni tai ollessaan auki. Seisontatuki mahtuu juuri sopivasti entisen vasemman puoleisen pakoputken kohdalle (Kuva 51). Jalkatappi on nyt sijoitettu niin että sen maahan osuva pinta muodostaa renkaiden kanssa kolmion, jonka sisään pyörän painavin osa, eli moottori jää. Näin estetään pyörän tahaton kaatuminen, pyörän ollessa pysäköitynä. Toistaiseksi jalkatappi on vielä keskeneräinen koska haluan varmistaa tapin pituuden vasta kiinni

hitsaamisen jälkeen. Näin pystyn varmistamaan että pyörä jää sopivasti kallelleen ja näyttää hyvältä myös pysäköitynä.



Kuva 51. Jalkatappi.

Koekokoonpanossa tuli ilmi ettei nopeusmittaria pysty asentamaan ohjaustangon alapuolelle kohtaan johon olin sitä ajatellut. Tankoa käännettäessä mittarin paikan vie polttoainesäiliö. Mittari on kallis investointi, ja ostan sen pyörään vasta jos löytyy täydellisen sopiva paikka johon sen sijoittaa.

Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotuksia ja johtopäätöksiä:

- Jalkatappiin liitetty teräsputki pitää naamioida esimerkiksi teipillä tai ruostuttaa, koska se on hieman tylsäkö.
- Pyörän ulkoasu alkaa olla grafiikkaa lukuun ottamatta valmista, joten seuraavan syklin aihe voisi olla pyörän grafiikka

- Koska pieni keuliminen sopii hyvin pyörän ilmeeseen, jätän keulan tälle korkeudelle
- Vaikka tässä kokonaisuudessa rekisterikilpi ja takavallo ovat pyörän vasemmalla puolella, on niiden tarkempi sijoittelu vielä kesken
- Digitaalisen nopeusmittarin paikka ei ollut sopiva ja voi olla että jätän mittarin hankinnan opinnäytetyön ulkopuolelle.

6.8 8. sykli, polttoainesäiliön polttaminen photoshopilla

Tämän syklin teemana oli kokeilla erilaisia grafiikoita moottoripyörän polttoainesäiliöön Photoshopin avulla. Vaikka mukana on muitakin aiheita, tuntui liekkien käyttö pyörääni sopivalta, ja siksi liekit muodostavat pääosan kokeiluistani (Liite 1).

Pohdiskelin liekkien merkitystä moottoripyörässä ja sitä miksi haluaisin pyörääni liekit:

Tuli on hyvä symboli polttomoottorille. Alkuvoimainen peruselementti, joka sauvan ohella on miehisyyden maaginen kuva, tahdonvoiman vertaus. Tämän moottoripyörän olemus on kulunut. Jokainen kilometri voi olla sen viimeinen. Aivan kuten öljyyn perustuvan yhteiskunnan viimeiset pisarat, tämäkin pyörä poltetaan loppuun.

Toivon että tämä on viimeinen polttomoottori jonka omistan. (päiväkirjamerkintä 7.3.2011)



Kuva 52. Kokoonpano 85.



Kuva 53. Kokoonpano 95.

Kokeilin erivärisiä ja -tyylisiä liekkejä. Keltaiset pystysuuntaiset liekit tuntuivat sopivilta (Kuvat 52 & 53). Keltainen on sopivan piristävä sekä liekeille tyypillinen väri, ja pystysuuntaisuus pysäyttää liikettä vanhalle rottapyörälle sopivalla tavalla. Pystysuuntaiset liekit näyttävät siltä kuin pyörän moottori olisi tulussa.



Kuva 54. Kokoonpano 76.

Poikittaissuuntaiset liekit korostavat hieman liikaa vauhtia (Kuva 54).

Ideani on vanhentaa polttoainesäiliötä polttamalla. Maalattujen liekkien kanssa viittaus tuleen on siis kaksinkertainen. Kokonaisuus muodostaa näin mielenkiintoisen graafisen elementin joka hieman poistaa mustaa synkkyyttä. Liekit on räikeä ja paljon kustomoinnissa käytetty aihe. Säiliön polttamisella maalauksen jälkeen on tarkoitus hillitä liekkien räikeyttä, ja toisaalta vanhentaa säiliötä muuhun pyörään sopivaksi.

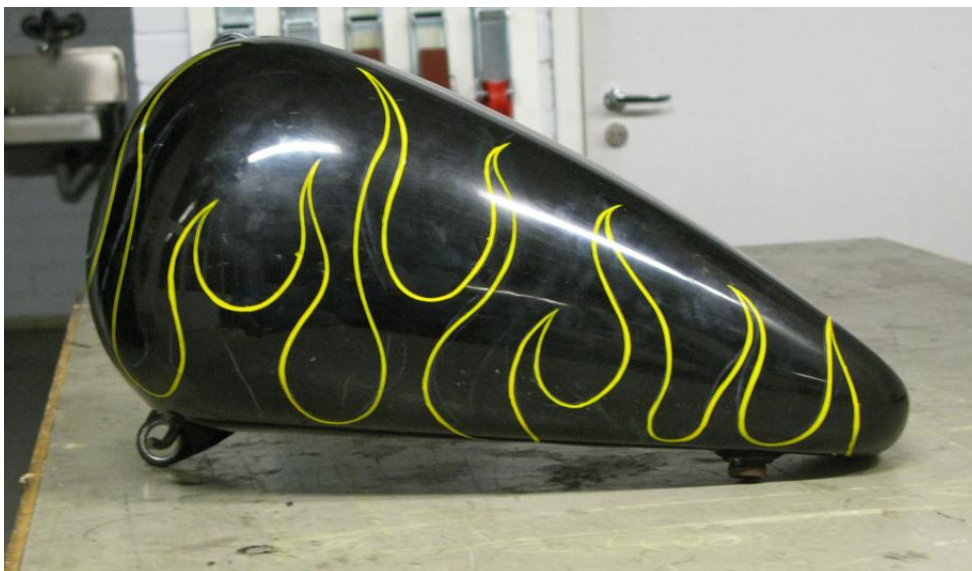
Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotus ja johtopäätös:

- Vain kokeilemalla voin selvittää miten maalit käyttäytyvät poltossa, joten seuraavaksi on siirryttävä maalaamaan ja polttamaan.
- Erityisesti kokoonpanot 85 ja 95 ovat mieleisiäni ja näitä voisi käyttää maalaus- ja polttamiskokeiden pohjana.

6.9 9. Sykli, polttoainesäiliön polttaminen ja pinstriping

Tämän syklin aloitin harjoittelemalla Pinstriping-pensselin käyttöä. Tarkoitus on maalata liekit vain ohuilla viivoilla jotta niiden vaikutus kokonaisuuteen ei olisi liian dominoiva.

Tulen lisäksi toisena pienenä graafisena elementtinä ajattelin maalata maagisia symboleja polttoainesäiliön keskellä kulkevaan runkoputkeen. Idea on alunperin elokuvasta *Tenacious D in the Pick Of Destiny* (*Pick Of Destiny* 2006). Elokuvassa on kitara jonka otelautamerkit ovat sekoitus tunnettuja maagisia symboleja. Mielestäni idea on hauska ja sopii kustomointikulttuurin älyttömyyksiin.



Kuva 55. Ensimmäiset liekit.

Pinstriping-asiantuntijan Pekka Mannermaan opastuksella sain aikaan rottapyörään sopivan tasokkaat liekit (kuva 55).

Pinstriping maalataan käsivaralla ja tekniikan hallinta on vaativaa. Rottatyöli mahdollistaa kuitenkin hieman nuhjuisemmankin pensselin jäljen, joten omat taitoni oli tarkoituksiini riittävää. Lisäksi tarkoitus on polttaa säiliö maalaukseen jälkeen, joten kaikkein pahimmat virheet pystyn peittämään viimeistään

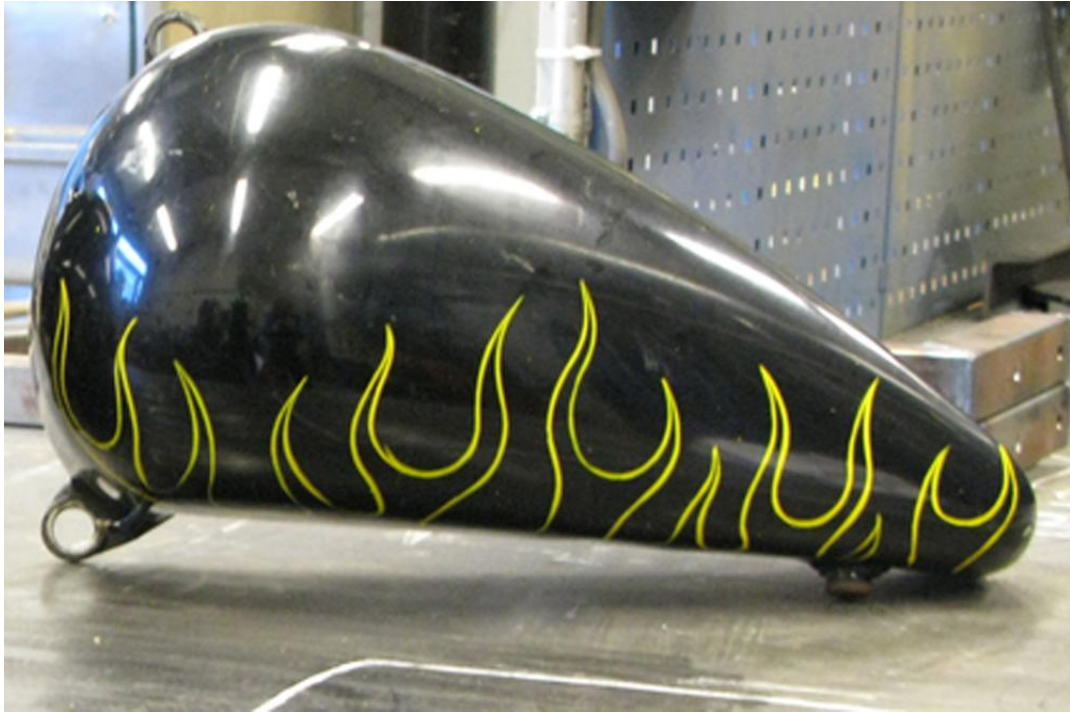
polttovaiheessa. Pinstriping-maalauksessa haastavaa on liekkien jyrkkien kaarteiden teko, jonka takia liekeistä tuli hieman suunniteltua kookkaampia.



Kuva 56. Ensimmäiset liekit muokatussa kuvassa.

Kokeilin Photoshopilla asentaa polttoainesäiliön kiinni pyörään ja muokkasin sitä niin kuin se olisi poltettu (kuva 56). Mielestäni liekit ovat liian kookkaat tämän kaltaisina, eivätkä vastaa suunniteltua.

Päätin maalata uudet liekit jotka olisivat hieman pienemmät ja onnistuin mielestäni tavoitteeseen nähden kelvollisesti (kuva 57).



Kuva 57. Toiset liekit.

Seuraavaksi oli tarkoitus polttaa säiliötä niin että siihen tulee sopivasti patinaa, ja liekit hieman haalenevat. Polttamisessa ongelmaksi muodostui Pinstripe-liekkien nopea palaminen verrattuna muuhun maalipintaan. Alkuperäistä lakka ja maalikerrosta sai liekittää melko kauan ennen kuin se syttyi palamaan, ja maalipinnan syttyessä ei maalatuista liekeistä ollut juuri mitään jäljellä (Kuva 58).



Kuva 58. Polton jälkeen.

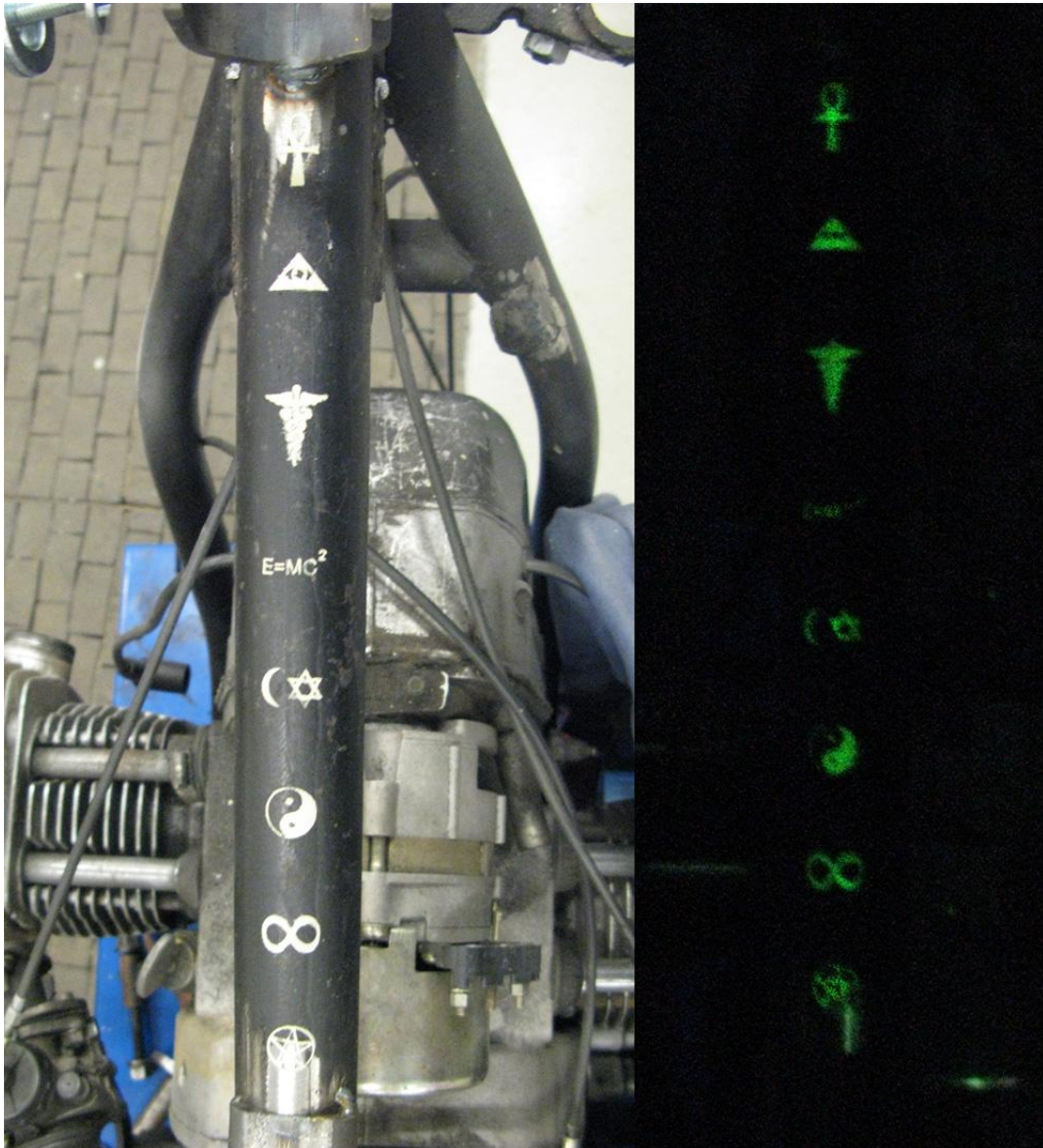
Totesin ettei tulos ollut vieläkaan tyydyttävä ja päätin kokeilla maalata liekkejä ja polttaa tankkia kunnes olisin tyytyväinen tulokseen.



Kuva 59. Polttoainesäiliö lisätty pyörään Photoshopilla.

Polttamiskokeilujen jälkeen tulos oli kohtalainen, mutta jokin on vielä pielessä. Ehkä polttoainesäiliö kiiltää liikaa (kuva 59) .

Maalasin maagiset symbolit fosforimaalilla, joten ne hehkuvat pimeässä (kuva 60). Symbolit lisäsin, vaikka epäilin niiden lisäävän elementtien sekavuutta ja kohinaa. Symbolien lisääminen oli hetkellinen mieliteko, enkä ole pohtinut enempää niiden syitä, tai seuraamuksia. Niiden laittaminen korostaa rottapyörän luovan prosessin järkipäisyyttä vastustavaa mielettömyyttä. Merkit ovat irrotteltua älyttömyyden suuntaan.



Kuva 60. Symbolit hohtavat pimeässä.

Kokonaisuudesta mieleen tulleita jatkoehdotus ja johtopäätöksiä:

- Polttoaine säiliön kiillolle pitäisi tehdä jotakin, esimerkiksi polttaa koko säiliö, tai kokeilla pilata lakan kiiltoa voimakkaalla ohenteella.
- Kokonaisuus on edelleen hieman synkkä ja kaipaa ehkä jotakin piristävää elementtiä. Ehkä keksin jotakin älytöntä ja irroittelevaa maagisten symbolien lisäksi.
- Takavalon ja rekisterikilven kiinnitysmetodi ja tarkka kohta on vielä päättämättä.

6.10 10. sykli, viimeistelyä

Tämän viimeisen syklin aloitin kokoamalla pyörän uudestaan, jotta takavalon ja rekisterikilven paikka, sekä seisontatuen lopullinen pituus, olisi mahdollista selvittää. Pyörää kootessa, keksin että rekisterikilvelle ja takavalolle, saattaisi saada hyvän telineen entisestä takalokasuojan tuesta, jonka olin ajatellut poistaa pyörästä. hieman muotoilemalla tukea uudelleen sain aikaan sopivasti rottatyylisen telineen, jolla oli jo kiinnitys valmiina pyörässä.



Kuva 61. Takavalon ja rekisterikilven teline syntyi vanhasta takalokasuojan tuesta.

Suihkutin ja hieroin mattamustaa spray-maalia polttoainesäiliöön niin että lakkapinnan kiilto hieman himmeni ja yleisilmeestä tuli suttuisempi. Liiallinen kiilto hävisi ja pinnasta tuli miellyttävän sotkuinen. Pyörän yleisilme tasapainottui.

Jalan pituuden määrittelin asettamalla pyörän nojalleen jalkaa vasten ja arvioimalla kallistuksen vaikutusta pyörän ulkonäköön. Leikkasin jalasta pois vähän kerrallaan kunnes kallistuskulma oli mielestäni sopiva. Nyt kulma on peruspyöriin verrattuna hieman kallellaan, mikä antaa pyörälle huolettoman ja rennon asennon, sen ollessa pysäköitynä.

Sommittelin myös lukitusketjut satulan vasemmalle puolelle. Hitsasin yhden vanhoista sivuvaunun kiinnitystapeista satulan alle, johon kiinnitin ketjut. Roikkuvat ketjut ovat rottatyylinen elementti ja korostavat pyörän huolettomuutta, etenkin kun pyörä on hieman kallellaan seisontatukensa varassa.

Pienenä piristävänä elementtinä vaihdoin kaasukahvan teipin punaiseen. Punainen pilkahdus sopii mielestäni hyvin liekkimaalatun polttoainesäiliön kanssa ja lisää pyörän epäsymmetrisyyttä ja romun kaltaisuutta. Viimeisenä silauksena käärin pakoputkiin vaaleat pakosarjakääreet.

7 LOPPUPÄÄTELMÄT

Opinnäytetyön tarkoitus oli kustomoida Dnepr MT-11, niin että se vastaa mieltymyksiäni. Seuraavassa on listattuna toteutuneet ja toteutumattomat suunnitellut muutokset.

Dneprin analyysin perusteella huomioitujen epäkohtien muutokset (kappale 5.1):

1. Seisontatuen puute on korjattu rottatyylisellä oivalluksella jossa matkustajan jalkatappi on siirretty seisontatueksi.
2. Nopeusmittari puuttuu edelleen, koska täydellisenä kokemani mittarin sijoituspaikka ei ollut tilanpuutteen vuoksi mahdollinen. En halunnut ostaa kallista mittaria asennettavaksi paikkaan joka ei olisi hyvä.
3. Renkaita en vaihtanut budjettisyyistä, ja vanhat renkaat sopivat pyörän tyyliin hyvin.

4. Takalokasuoja on lyhennetty ja käännetty entinen etulokasuoja. Takalokasuoja on erittäin tyylikäs ja rottapyörään sopiva. Takavalo ja rekisterikilpi on siirretty takarenkään vasemmalle puolelle.
5. Etulyhdyn päällä oleva kate on poistettu.
6. Äänitorvi on poistettu, eikä korvaavaa ole vielä löytynyt.
7. Sähköjärjestelmä on siistitty. Vanhat johdot on korvattu mustalla johdolla. Tarpeettomia valoja sekä johtoja, kuten sivuvaunun jarruvalon johto on poistettu.
8. Polttoainesäiliö on vaihdettu vanhaan kaksiosaiseen Harley Davidsonin polttoainesäiliöön. Polttoaine säiliö on koristeltu maalaamalla ja polttamalla.
9. Pakoputket on vaihdettu Mike & Mack – pakoputkiin.
10. Venttiilikopan kannet ovat edelleen samanlaiset kuin ennen muokkaamista. Tarkasteltuani pyörää tulin siihen johtopäätökseen että ne ovat hienot.

Dneprin analyysin perusteella huomioituja säästämisen arvoisia elementtejä. (kappale 5.1).

1. Takajousitus on edelleen hieno vaikka sitä on hieman lyhennetty pyörän madaltamiseksi.
2. Renkaat ovat edelleen kapeat ja samaa kokoa keskenään. Onnistuin kuitenkin mielestäni välttämään mopomaisen vaikutelman, vaikka takarengas on edelleen kapea suhteessa takapästä leveään runkoon. Lyhyt takalokasuoja ja pakoputkien sekä takavalon sijoittelu auttaa poistamaan mopon kaltaisuutta.

3. Etulokasuojaja on poistettu aggressiivisemmän ulkonäön saavuttamiseksi. Etulokasuojan puolikas on asennettu takalokasuojaksi.
4. Sivuvaunun kiinnikkeet poistin kokonaisuuden rauhoittamiseksi.
5. Mattamusta maali on edelleen pääsävy.

Muita pyörään tehtyjä muutoksia:

- Pyörä on madallettu muuttamalla iskunvaimentimia.
- Satula on madallettu.
- Etulyhty on madallettu.
- Lukitusketjut on liitetty pyörään.
- Peili on siirretty ohjaustangon alapuoliseksi.
- Seisontajarru on poistettu.
- Matkustajan jalkatappi on poistettu, ja siirretty pyörän seisontatueksi.
- Kaasukahvan teippi on vaihdettu.

Vastaus toiseen tiedonhankintakysymykseen koostuu pyörään tehdyistä muutoksista. Käytännön syistä pois jätettyjä muutoksia lukuun ottamatta, tehdyistä muutoksista voi päätellä mitkä olivat mieltymyksieni mukaiset muutokset moottoripyörään.

Rottapyörän fyysinen määritelmä löytyy luvusta 4, mutta suunnitteluprosessin kautta sain myös uutta tietoa rottapyörän suunnittelusta:

Näiden tehtyjen ja tekemättä jättämien suunnitelmien perusteella voi arvioida että rottapyörän tekeminen on prosessi, jonka aikatauluttaminen on haastavaa.

Jos sopivaa romuosaa ei löydy tai hinta muodostuu liian korkeaksi, on keksittävä luovia ratkaisuja, joiden ajallinen hallinta ja arviointi on hankalaa.

Tuntuu että rottapyörissä on oleellista pystyä välttämään liiallisen suunnittelun tuntua, niin että pyörä näyttää syntyneen muotoonsa käytännöllisten seikkojen ja luonnollisen elämisen myötä. Mielestäni onnistuin tässä erinomaisesti. Keinona tähän oli käyttää käsillä olevaa materiaalia luovasti, jolloin osiin tai elementteihin jäi jälkiä siitä mitä ne ovat olleet aiemmin. Esimerkiksi seisontatuki on edelleen jalkatapin näköinen. Toinen keino on hieman rikkaa kokonaisuutta esimerkiksi väärän värisillä osilla, jolloin tulee vaikutelma että osat olisivat kuuluneet aikaisemmin johonkin toiseen kokoonpanoon. Esimerkkeinä kaasukahvan punainen teippi, tai polttoainesäiliö, jossa säiliölle on tehty erilainen käsittely kuin muulle pyörälle. Myös virheiden hyväksyminen osaksi kokonaisuutta lisää rottapyörämaista olemusta.

Lopullinen produkti on rottapyörä joka kunnioittaa alkuperäistä mallia, mutta tekee pyörästä hieman aggressiivisemmän ja paheellisemmän tuntuisen. Muutokset kuten lokasuojien poisto ja pyörän madaltaminen, saa pyörän ulkonäön muistuttamaan toisen maailmansodan jälkeisiä ensimmäisiä kustomoituja moottoripyöriä. Pyörä vastaa mieltymyksiäni ja odotuksiani, mutta on kuitenkin eräänlainen kompromissi niistä ideoista joita suunnittelutyössä syntyi. Syntyneiden ideoiden pohjalta olisin voinut tehdä useita mielenkiintoisia pyöriä., mutta tämä kokoonpano tuntui intuitiivisesti sopivimmalta (kuvat 62–66).

Lopputuloksena noudatetaan rottapyöriä lukuun ottamatta melko perinteisiä moottoripyöräkustomoinnin ratkaisuja. Suunnitteluprosessissa turvauduin usein kustomointikulttuurin valmiisiin ideoihin ja suurien linjojen uudenlaiset ratkaisut jäivät mielestäni syntymättä. Tietyllä tapaa se oli ehkä tarkoituskin, sillä halusin itselleni pyörän joka ammentaa tarinoista ja kustomoinnin perinteistä. Ettei pyörä olisi niin erilainen ja uudenlainen että olemus olisi vieraannuttava tai epäuskottava (kuvat 62–66).

Tiedonhankinnallisesti tekemällä tutkiminen ja tutkimuksellisen asiatylin kirjoittaminen ovat vaikean tuntuisia yhdistettäviä. Rottapyöräisen moottoripyörän

luomisessa älyttömyys ja irrottelu on tärkeä osa prosessia. Asiatyylinen kirjoittaminen on älyllistä ja liikkuminen näiden kahden elementin välillä oli paikoitellen erittäin raskasta. Siirtyminen metallipajan yksinkertaisesta luovuuden ja peukalosääntöjen maailmasta kirjoittamaan opinnäytetyöohjeiden mukaisesti, tuntui siltä kuin olisi tarvittu kahdet eri aivot. Shakkinyrkkeily on ehkä sopiva vertaus kuvaamaan orientaatiovaiheen sekavuutta.

Koen että opinnäytetyöohjeiden noudattaminen kirjallisessa osuudessa rajoitti luovuuttani sekä kirjallisessa että muotoilullisessa osuudessa, enkä missään vaiheessa päässyt todella toteuttamaan intuitioni täyttä potentiaalia.

Miten näin henkilökohtaista aihetta voi kuvata objektiivisesti tai tieteellisillä keinoilla ilman että jotakin todella oleellista jää esittämättä. Runous on koetun todellisuuden kuvausta ja huomattavasti parempi ilmaisemaan koetun maailman sisältöä.

Ja runoilla en tarkoita mitään "kesäyöt on kauniita" -paskaa, vaan suoraa tuntemuksien kerrontaa, mahdollisimman kuvaavin ilmauksin

Se joka väittää, ettei runoilla voi kuvata todellista maailmaa, ei ole koskaan runoa kokenut. (päiväkirjamerkintä 19.3.2011)

Jos olisin rohkeammin toteuttanut itseäni, olisin suunnittelullisen sisällön lisäksi saattanut luoda jotakin uutta myös opinnäytteeseen kirjallisena teoksena. Pelko rangaistuksesta kuitenkin painoi, estäen useimpien kirjallisten innovaatioiden käyttämisen kirjallisessa osuudessa.

Jos olisin suhtautunut opinnäytetyön kirjalliseen osuuteen pelkkänä raporttina, jonka voi jälkeinpäin kirjoittaa tapahtuneesta, olisi normien mukaisen raportin laadinta ollut luultavasti vähemmän muotoiluprosessia rajoittavan tuntuista. Toinen vaihtoehto olisi saattanut olla kirjoittaa koko työ vapaamuotoisesti, kuten tein päiväkirjassani. Päiväkirjani suorastaan ruokki intuitioni tuotoksia ja teki niistä maagisia tarinoita, joiden kosketus kokemaani todellisuuteen on monin verroin tarkempi kuin älyllisen, analyttisen ja muoto-opillisen opinnäytetyötekstin. Päiväkirjamerkinnät olivat pieni varaventtiili, jonka käyttö

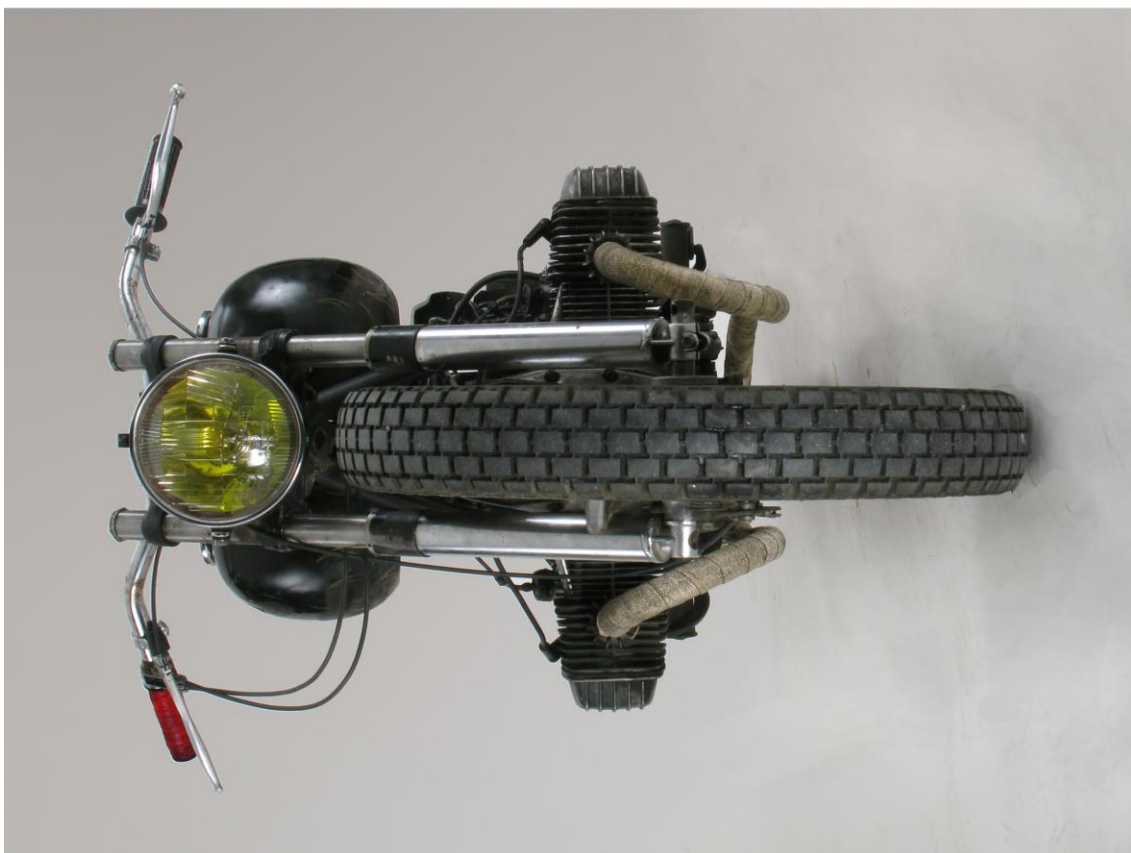
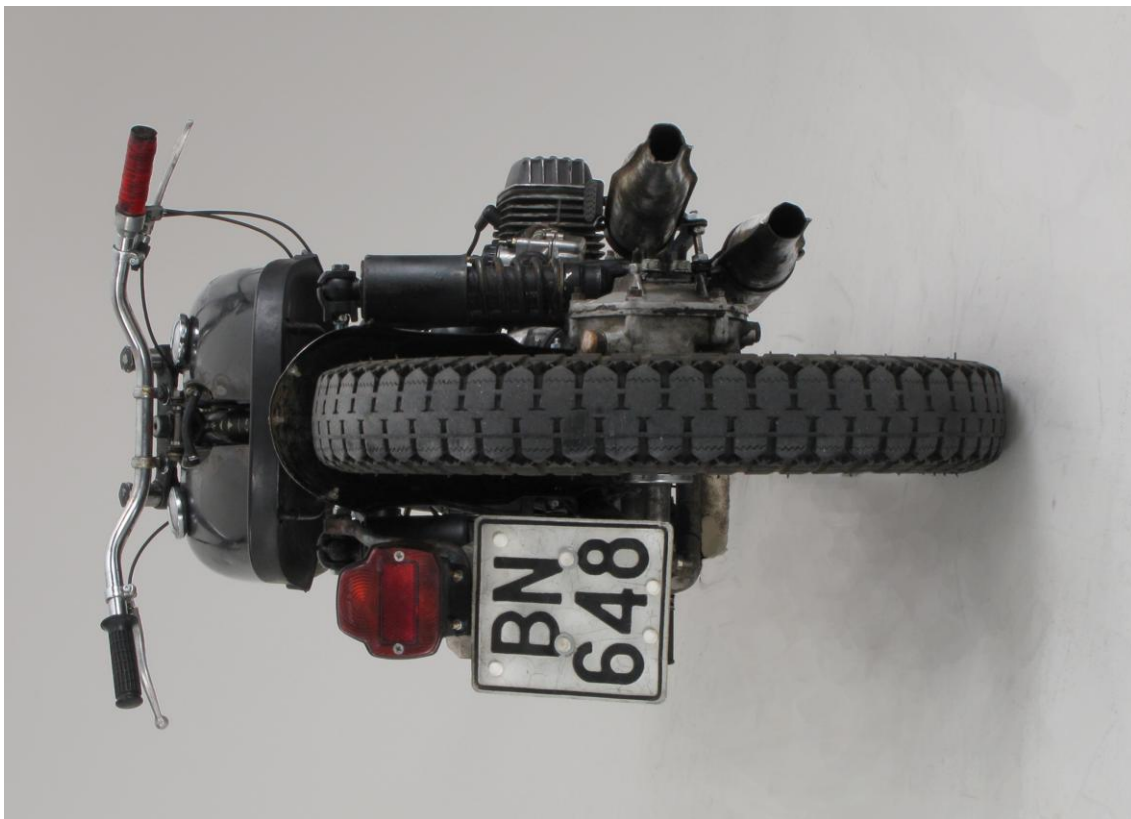
toivottavasti valaisee suunnitteluprosessissa olleita tuntemuksia, ja niihin vaikuttavia voimia.

Lopputulos on kompromissi tutkimuksellisesta asiatyylistä ja intuitiivisesta luovuudesta. Asiatyyllisen tekstin osuus kasvattavana tekijänä on kuitenkin kiistaton. Jos olisin uppoutunut intuition ja taiteellisen luovuuden maailmaan ilman asiatyyllistä kirjoittamista, olisin tiedostanut tai kritisoinut päätöksiäni ja toimiani luultavasti huomattavasti vähemmän. Lopputulos saattaa olla myös parempi, tai ainakin helpommin lähestyttävä, kuin vapaalla intuitiolla toteutettu kustomointi olisi ollut. Tai sitten ei, tätä en saa koskaan tietää.

Kiinnostavaa opinnäytetyöni kannalta ei kuitenkaan ole se, mitä pyörä tai kirjallinen työ olisi voinut olla, vaan se mitä ne ovat nyt, ja mitä ne tulevat olemaan. Rottapyörän tavoin produktini ei ole valmis tuotos, vaan edelleen jatkuva prosessi. Opinnäytetyön kirjallisen työn osalta pyörän tarina päättyy tähän, mutta pyörä jatkaa muutostaan niin kauan kuin sen voi moottoripyöräksi määritellä.



Kuva 62. Sivukuva oikealta. Malmi 2011.



Kuva 63. Edestä ja takaa. Malmi 2011.



Kuva 64. Maagiset merkit. Malmi 2011.



Kuva 65 Etuvaseemmalta. Malmi 2011.



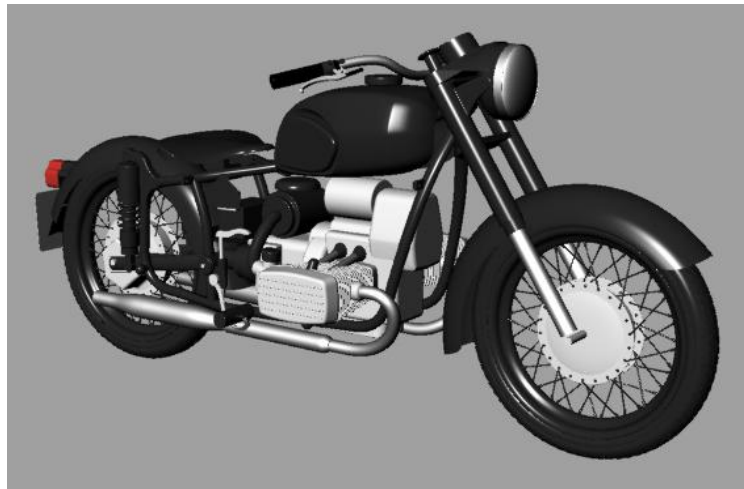
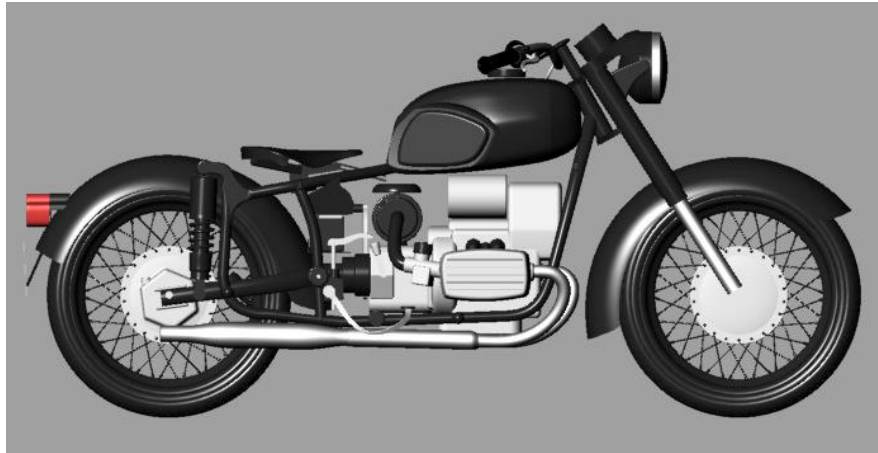
Kuva 66. Takavasemmalta. Malmi 2011.

LÄHTEET

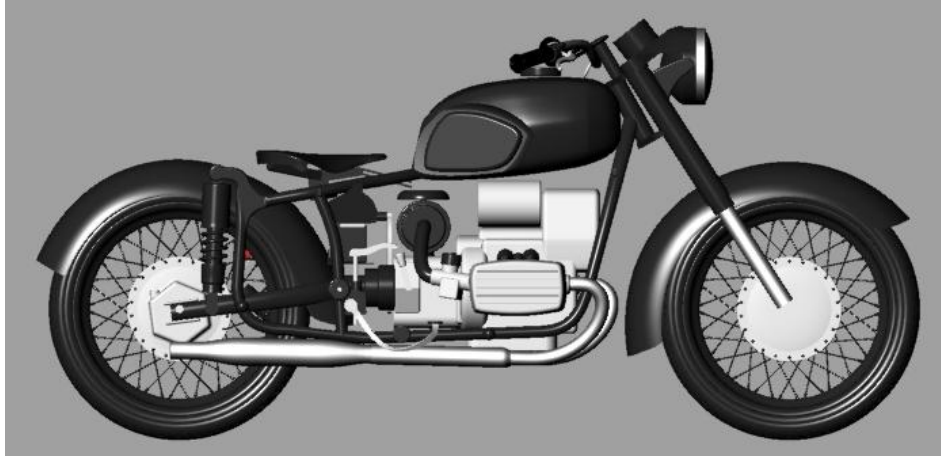
- Ake 2011. Katsatus ja ajoneuvotekniikka. viitattu 21.3.2011 http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ja_ajoneuvotekniikka/Lait+ja+asetukset/
- Aav, M. & Kivilinna, H. toim. 2001. moottoripyörä -muotoiltu elämäntapa. Helsinki: Taideteollisuusmuseo
- Ainamo A. & Tahkokalli P. (toim.). 1994. muotoilun tutkimuksia. keskustelun avauksia, Taideteollisen korkeakoulun julkaisusarja B 38. Helsinki: Nykypaino
- Anttila P. 2006. Tutkiva toiminta ja ilmaisu, teos, tekeminen. 2. painos. Hamina: Akatiimi Oy
- Bajahill 2011. Motoristin slangisanakirja. Viitattu 26.2.2011. <http://www.bajahill.net/mpslangi.html>
- Bratstyle 2011. Bratstyle custom gallery. Viitattu 2.2.2011 <http://www.bratstyle.com/custom/>
- Bike 2010. 10/12 2010. Tuusula: TLH-Media
- Brown Roland. 2008 Moottoripyörät. Suomenkos Lehtinen T. Helsinki: Readme.fi
- Chabotengineering 2011. Motorcycles. viitattu 6.2.2011 <http://www.chabotengineering.com/>
- East Highway 2011. Dnepr MT 11. viitattu 29.2.2011 <http://www.easthighway.com/>
- Easy Rider 1969. Columbia Pictures Corporation
- Flying Choppers 2011. Viitattu 21.3.2011 <http://www.flyingchoppers.com/>
- Hannula M. 2011. Taiteellinen tutkimus, tulkinnan vastuu ja vapaus Helsinki: Kuvataideakatemia
- Harley Davidson 2011. Viitattu 26.2.2011 http://www.harley-davidson.com/en_US/Content/Pages/home.html?locale=en_US&bmLocale=en_US
- Hondabikes 2011. Mallisto. Viitattu 26.2.2011 <http://www.hondabikes.fi/mallisto>
- Hirsjärvi S.; Remes, P. & Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. 10., uudistettu painos. Helsinki: Tammi.
- Japantimes 2011. Viitattu 6.2.2011 <http://search.japantimes.co.jp/cgi-bin/fa20061109a1.html>
- Jokilampi J. & Rintee T. 2009. Autokoulun moottoripyöräkirja, Jyskä: Kustantaja Opetustarvike Oy
- Kinnari, K. 2005. Pro gadu – tutkielma. Mies, talli ja moottoripyörä, etnograafinen tutkimus Misfit MC:stä ja bikerkulttuurin eetosesta. Helsinki: Humanistinen tiedekunta
- Koren Leonard. 1994. Wabi-Sabi: for Artists, Designers, Poets & Philosophers. New York: Stone Bridge Press
- MP-maailma 2010. Fakta. Kerava: JMS Nordic Oy
- Mäkinen O. 2005. Tieteellisen kirjoittamisen ABC. Helsinki: Tammi
- Tenacious D in the Pick of Destiny 2006. Red Hour Films
- Pirsig R. 1974. Zen and the art of motorcycle maintenance: an inquiry into values. New York: William Morrow and company.

- Pyöräprojekti 2011. viitattu 22.1.2011 <http://pyoraprkjeiti.blogspot.com/2008/12/rottapyrtt-ja-survivalpyrt.html>
- Rataplan-ratbikeclub 2011. Viitattu 22.1.2011 http://www.rataplan-ratbikeclub.nl/paginas_uk/ratbikecss.htm
- Rat Bike Zone 2011. Viitattu 20.1.2011. <http://www.ratbike.org>
- Kimura Shynyon Blogi 2011. Viitattu 6.2.2011 <http://shinyokimura.blogspot.com/>
- Triumph 2011. 2011 Moottoripyörät. Viitattu 16.3.2011 <http://www.triumph.co.uk/finland/8397.aspx>
- Tuomi, J. 2007. Tutki ja lue. Johdatus tieteellisen tekstin ymmärtämiseen. Helsinki: Tammi
- Ural 2011. Historia. Viitattu 15.1.2011 <http://www.ural.cc/index.php?history>
- Uralroikka 2011. Keskustelupalsta. Viitattu 20.1.2011 <http://uralroikka.net/sivut/>
- Vartiainen Juha. 2010. Kustomeita härmästä. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino oy.
- Vesa-verkkosanasto. 2011. Viitattu 20.3.2011 <http://vesa.lib.helsinki.fi/ysa/index.html>
- Vihma, S. 1990. Tuotteen muodon kuvaaminen, lisensointityö. Helsinki: Taideteollinen korkeakoulu.
- Walker M. 2006 Motorcycle evolution, design, passion. Octopus Publishing Group Ltd
- Walneck's Classic Cycle Trader 2005, toukokuu. Clearwater Florida: Dominion Enterprises
- Wikipedia 2011. Ratbike. Viitattu 19.1.2011 <http://en.wikipedia.org/wiki/ratbike>
- Yamaha-motor 2011. Viitattu 26.2.2011 <http://www.yamaha-motor.fi/fi/products/motorcycles/index.aspx>

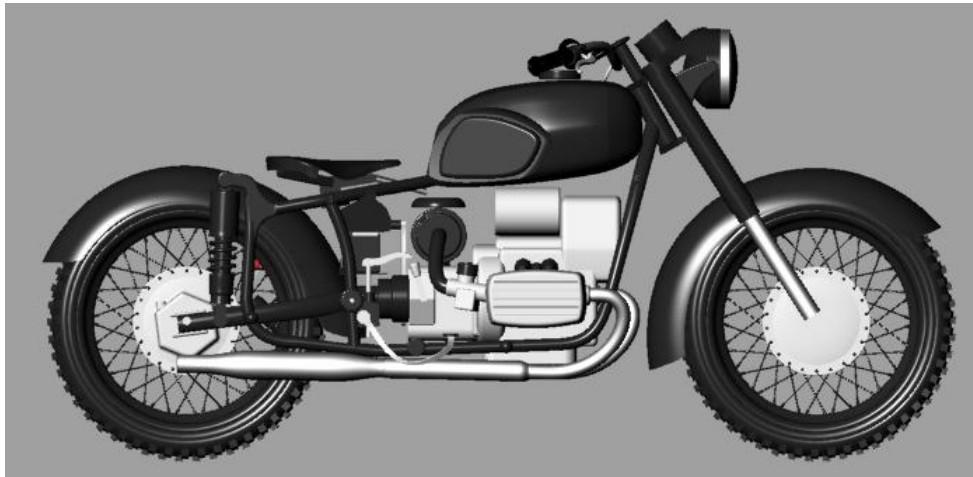
Suunnitteluliite



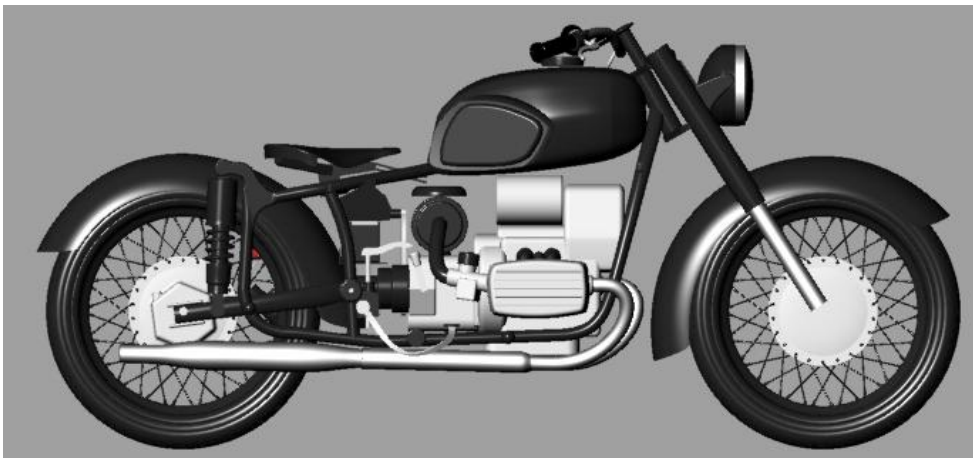
Kokoonpano 2.



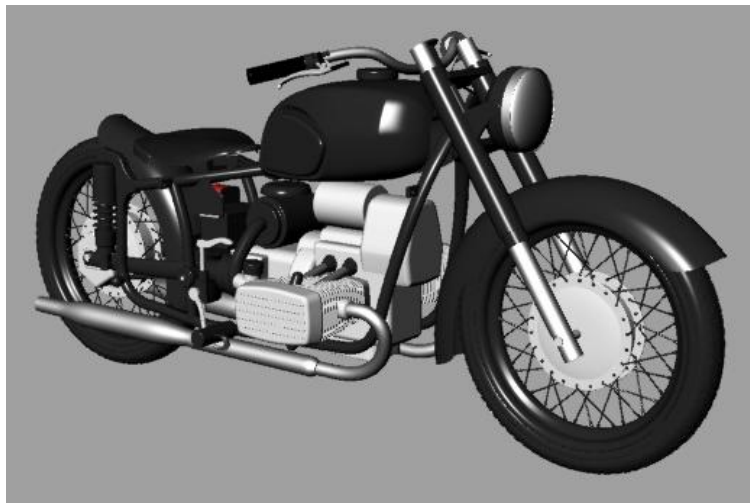
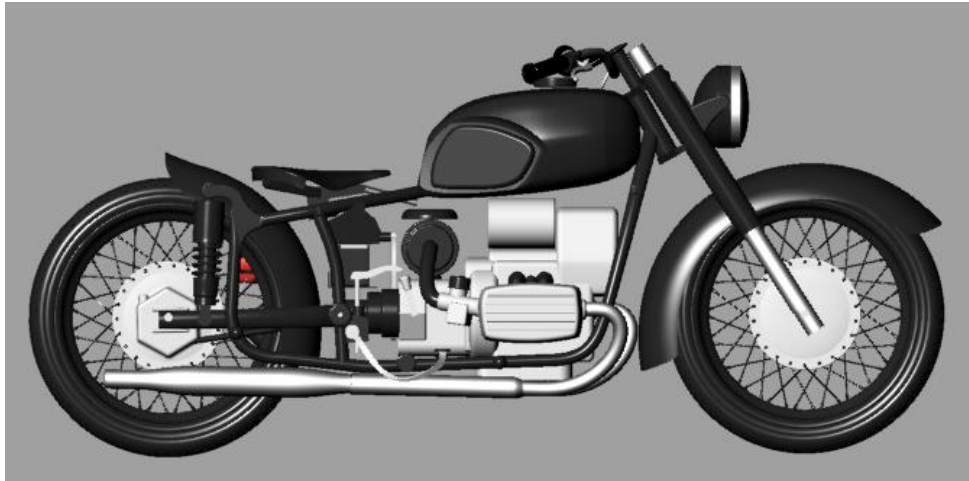
Kokoonpano 3.



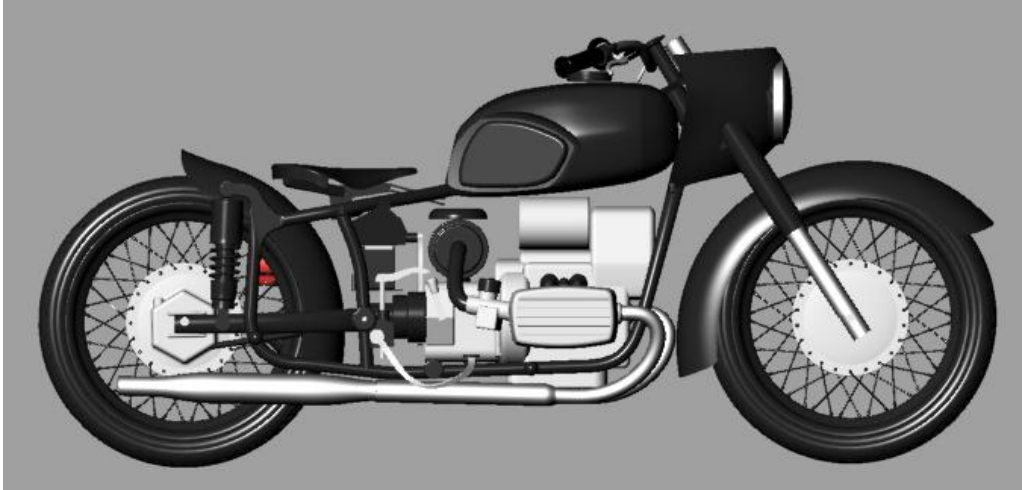
Kokoonpano 4.



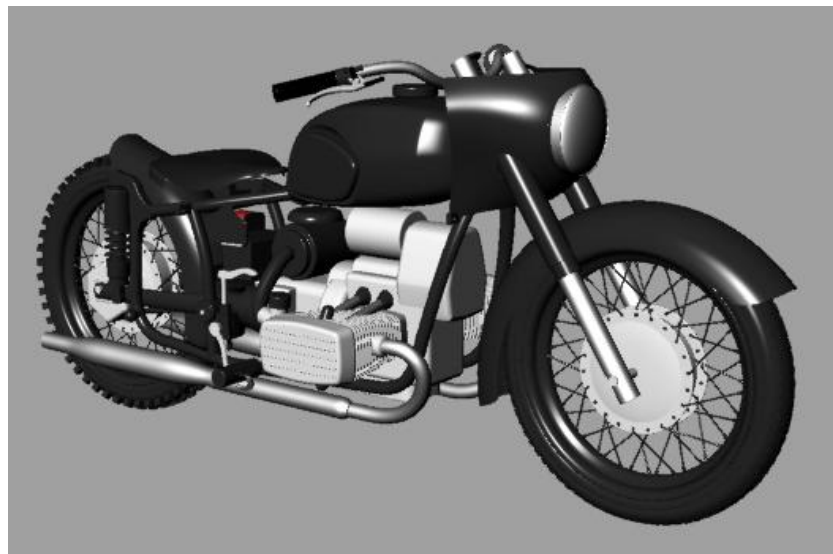
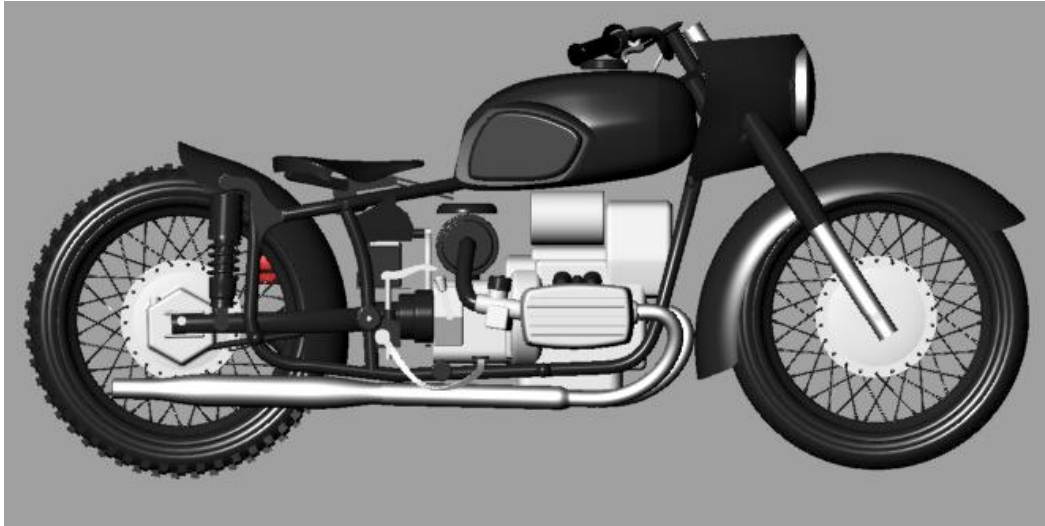
Kokoonpano 5.



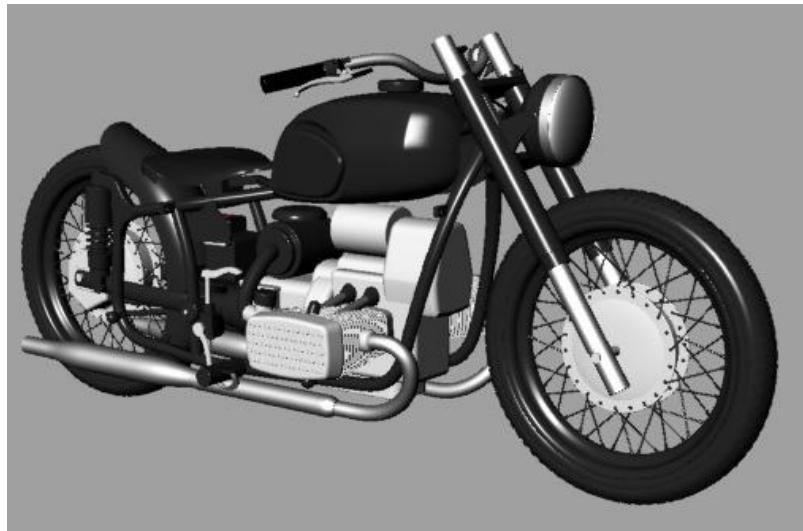
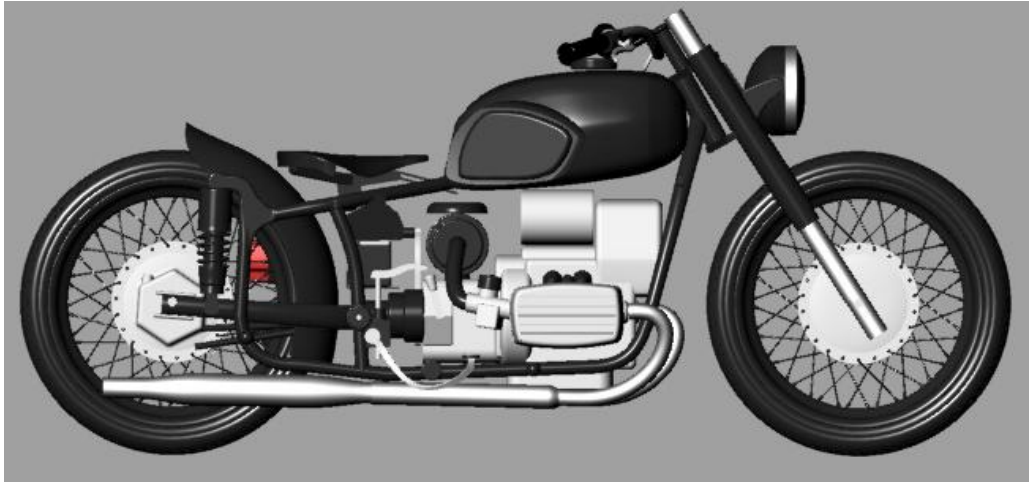
Kokoonpano 6.



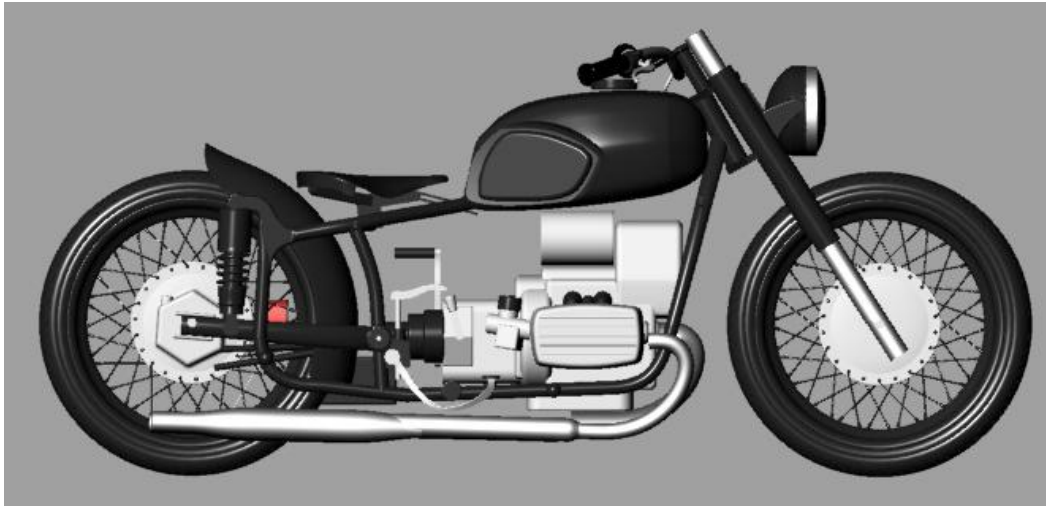
Kokoonpano 7.



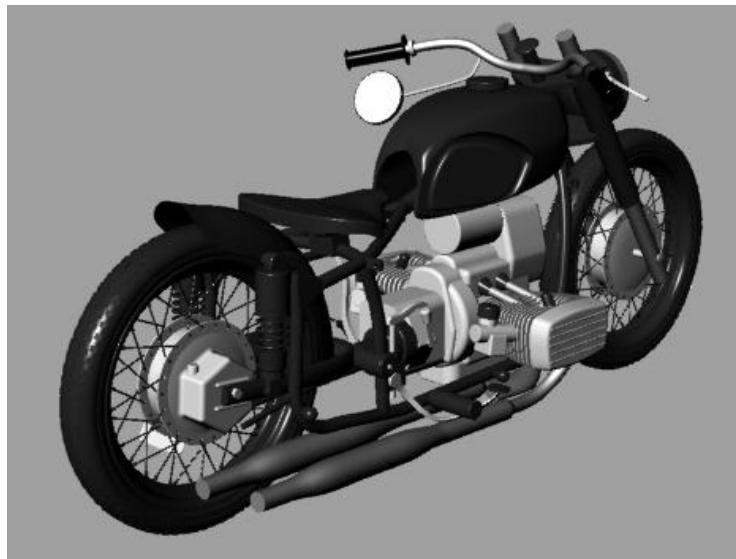
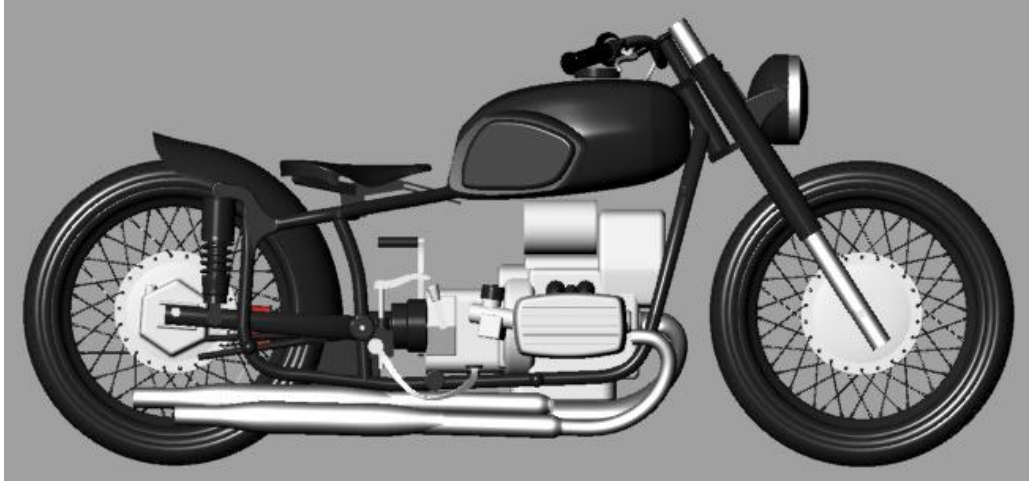
Kokoonpano 8.



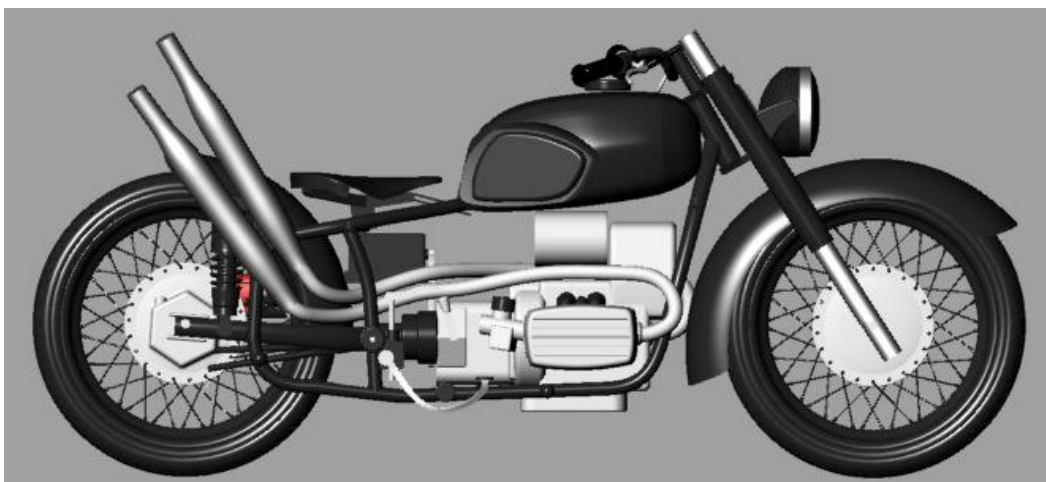
Kokoonpano 9.

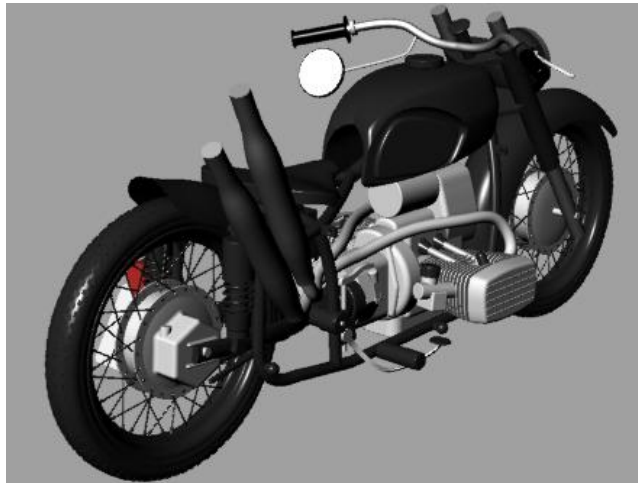
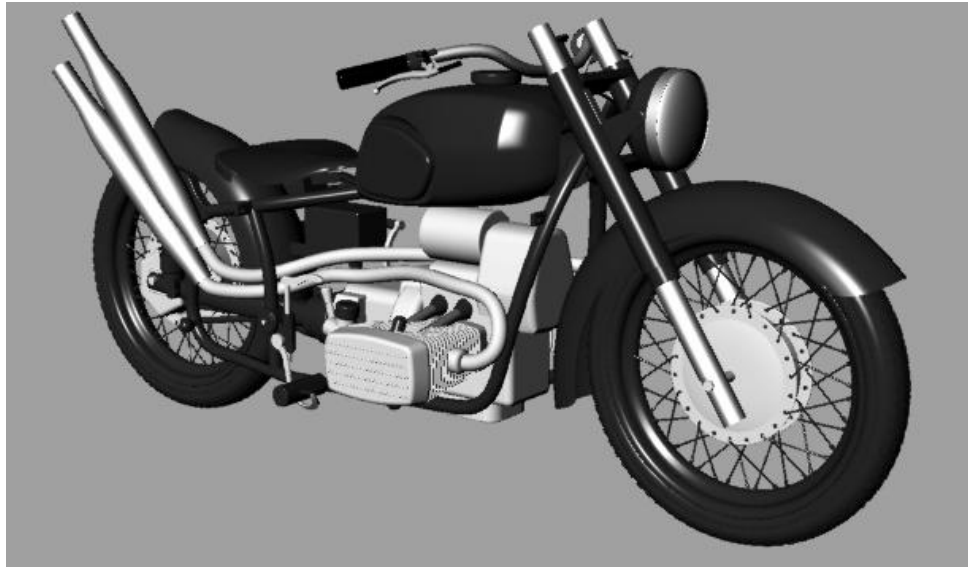


Kokoonpano 10.

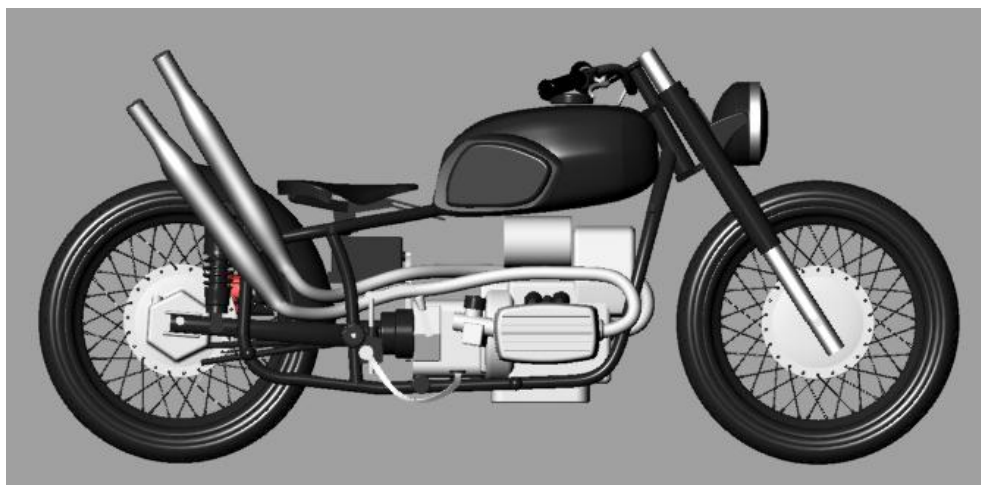


Kokoonpano 11.

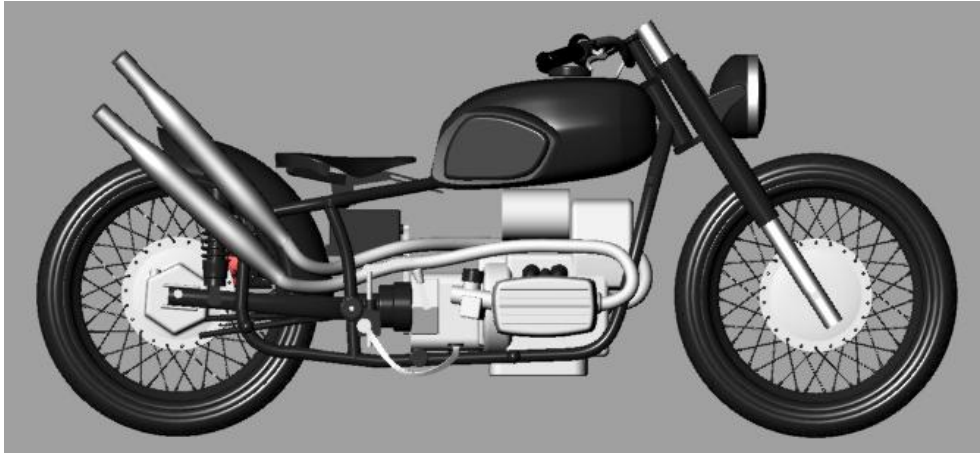




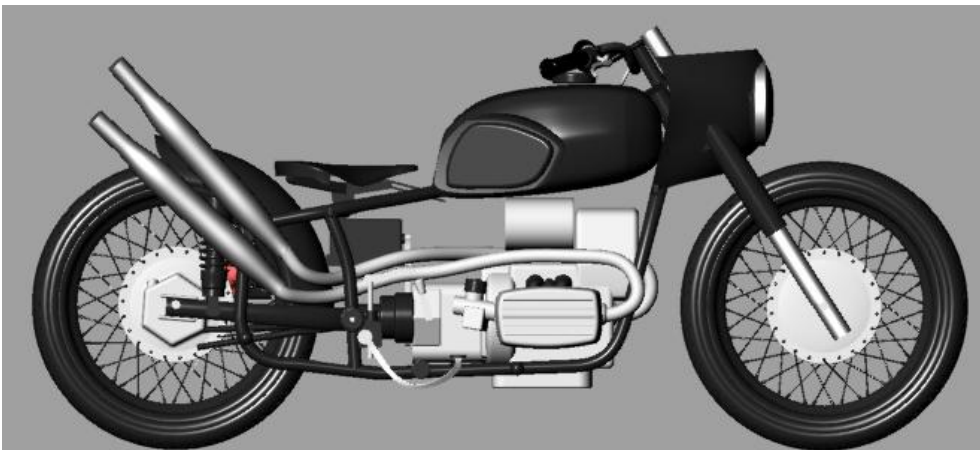
Kokoonpano 12.



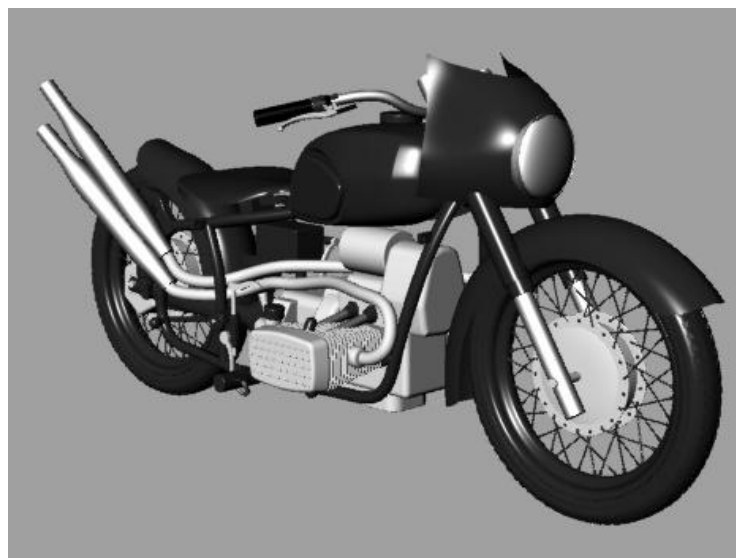
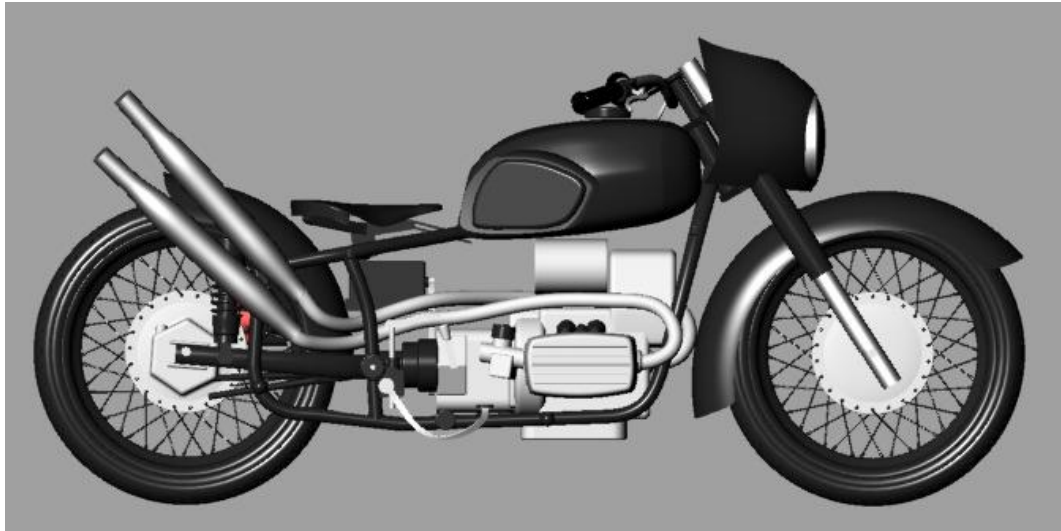
Kokoonpano 13.



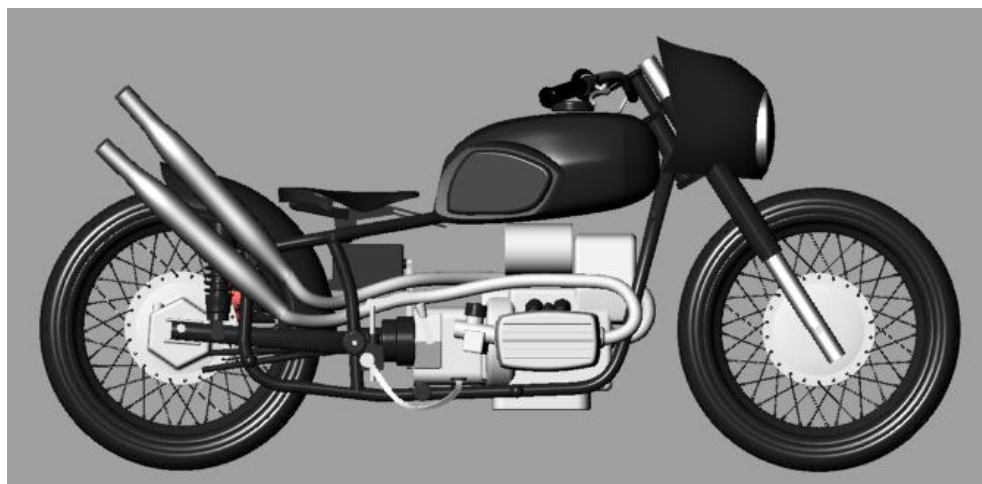
Kokoonpano 14.



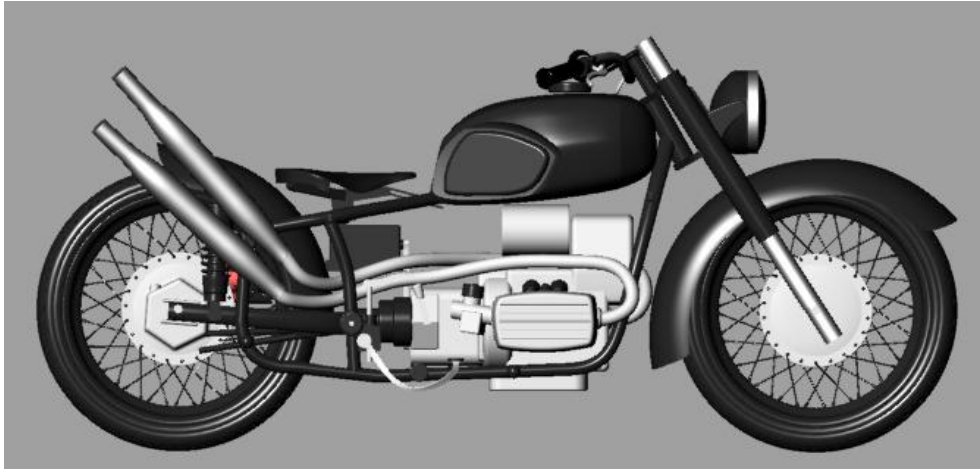
Kokoonpano 15.



Kokoonpano 16.



Kokoonpano 17. Sama ilman etulokasuojaa.

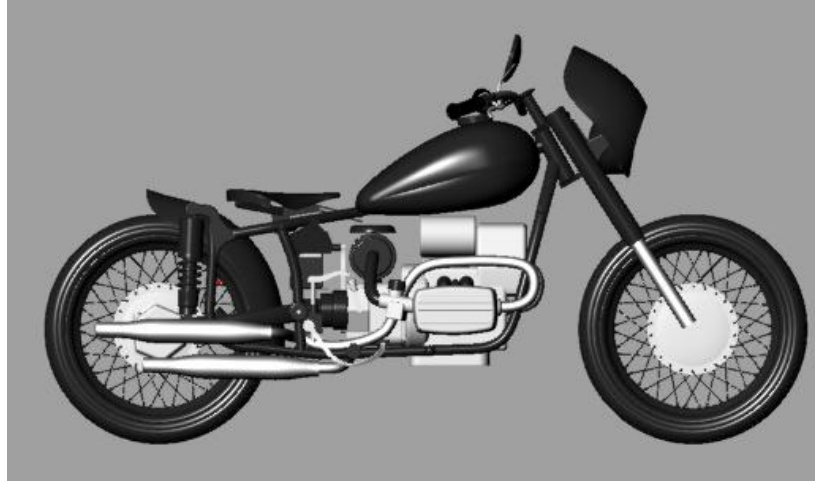


Kokoonpano 18.



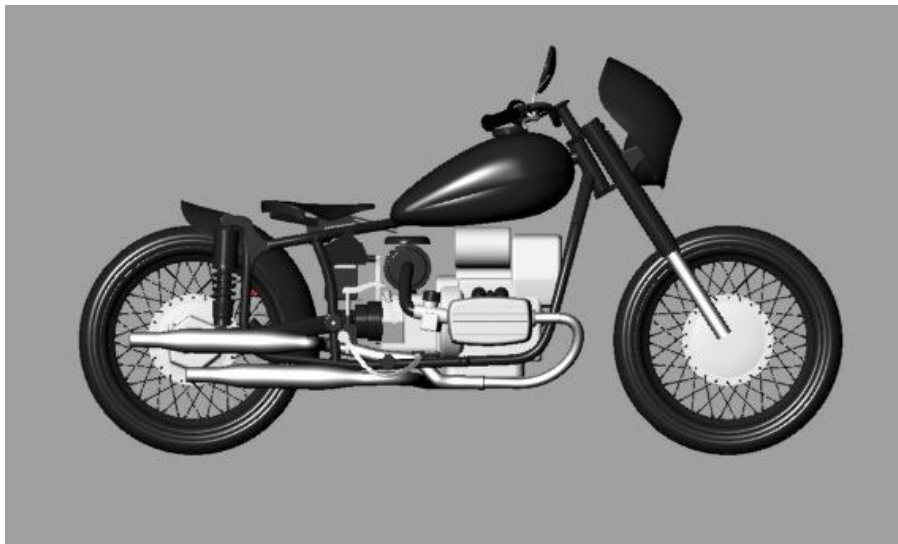


Kokoonpano 19.

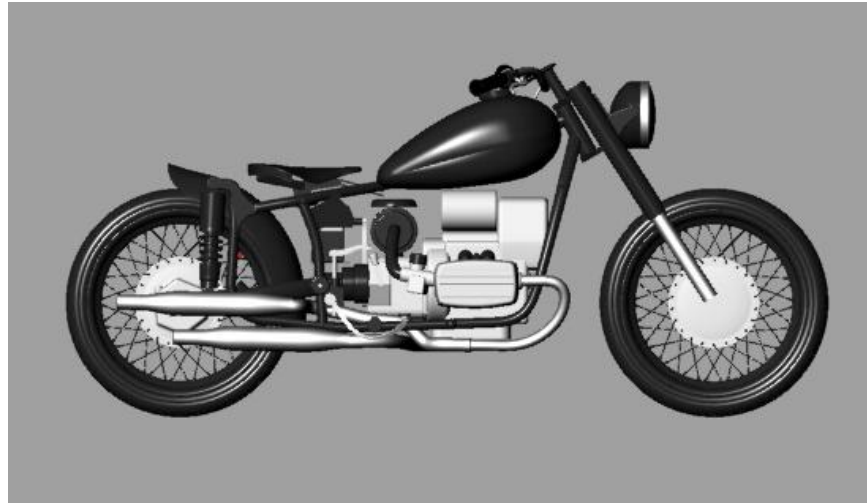




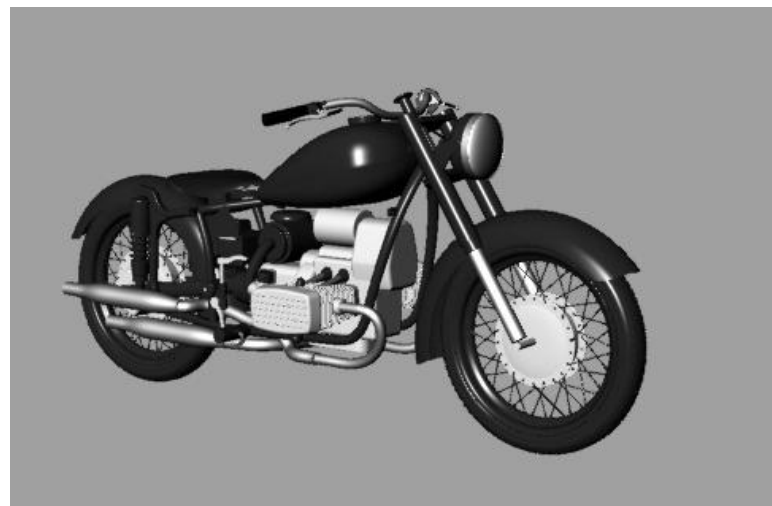
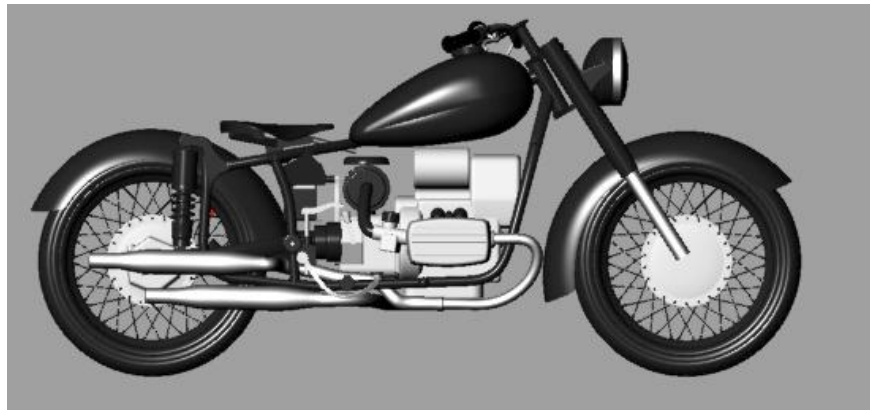
Kokoonpano 20.



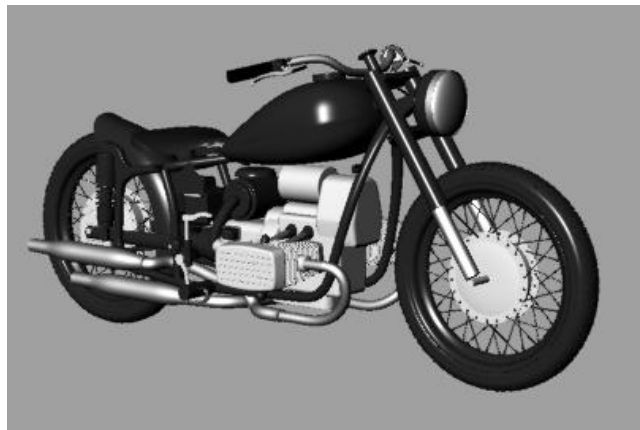
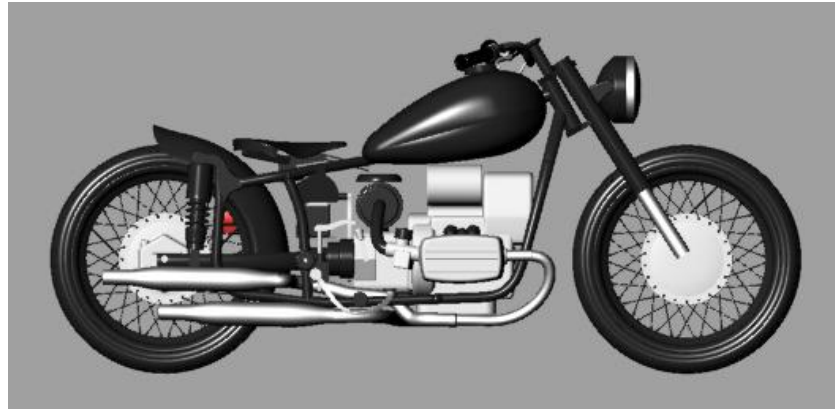
Kokoonpano 21.

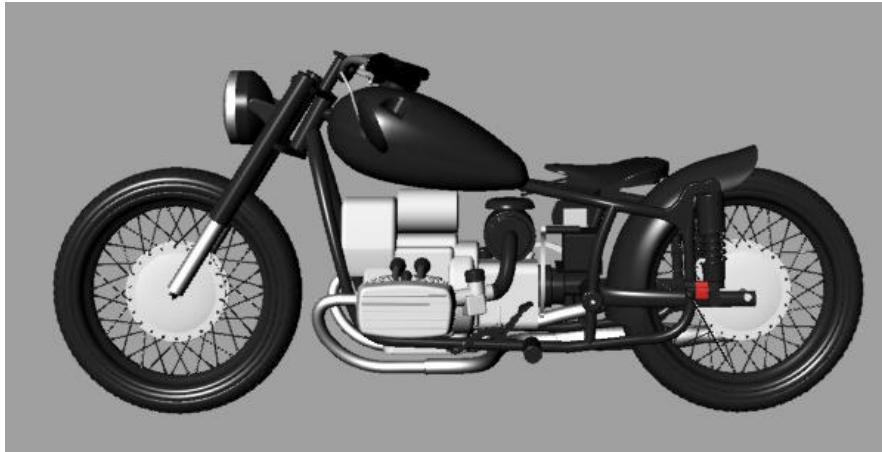


Kokoonpano 22.

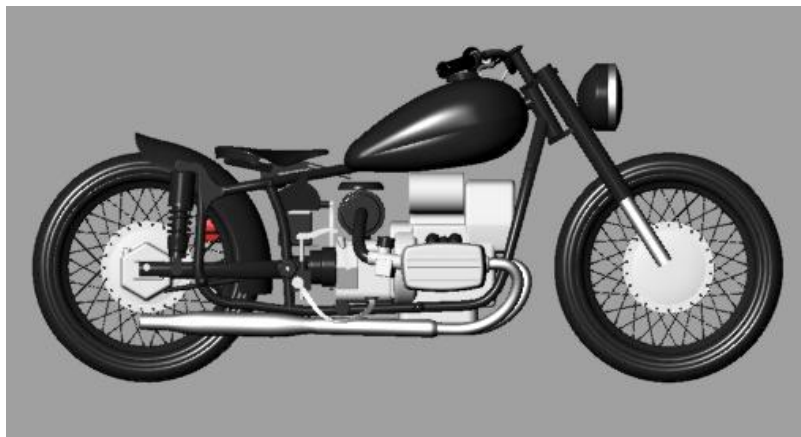


Kokoonpano 23.

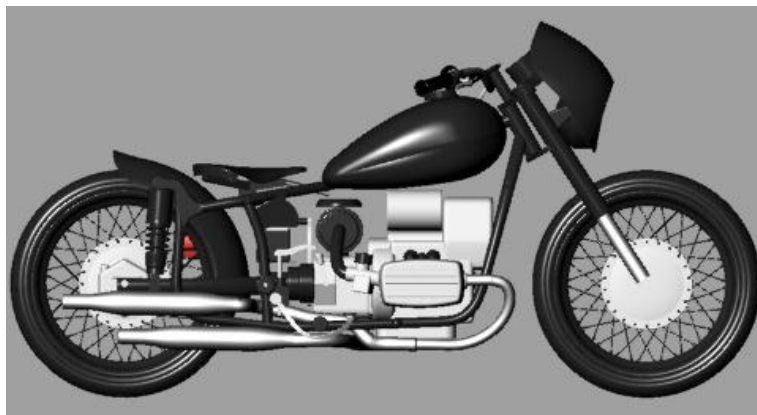




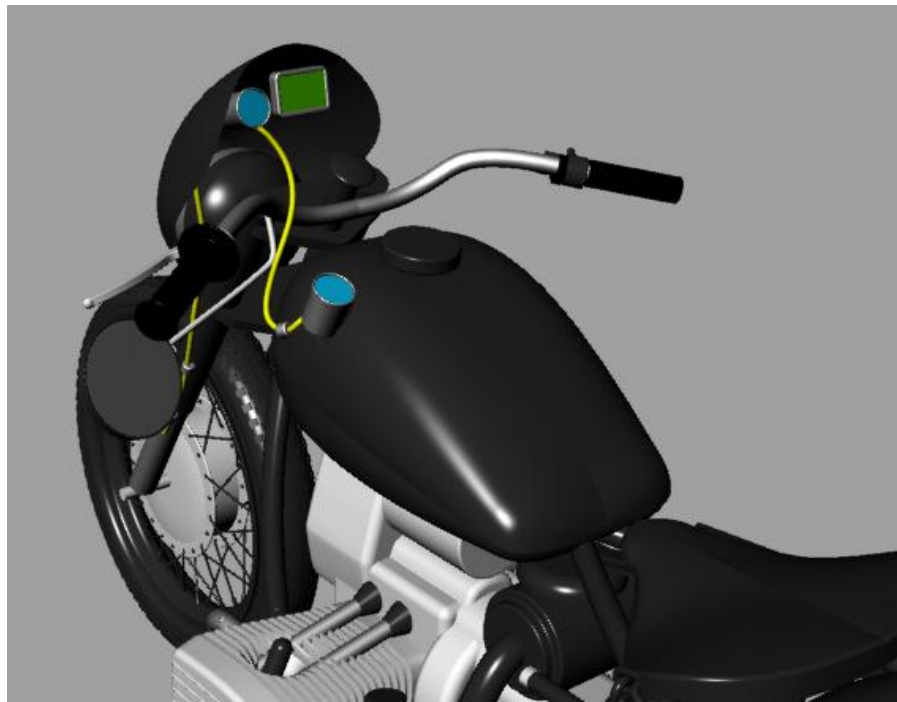
Kokoonpano 24.



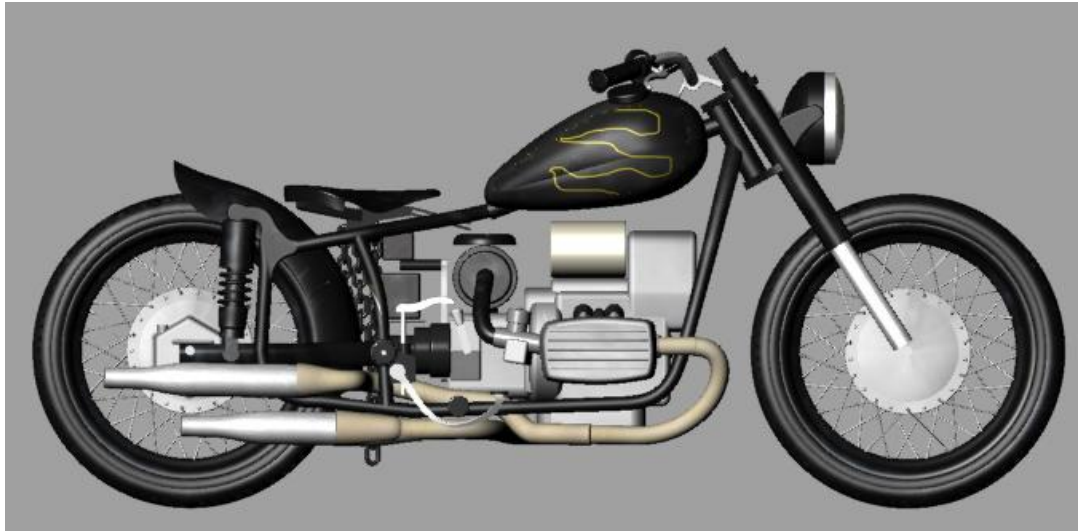
Kokoonpano 25.



Kokoonpano 26.

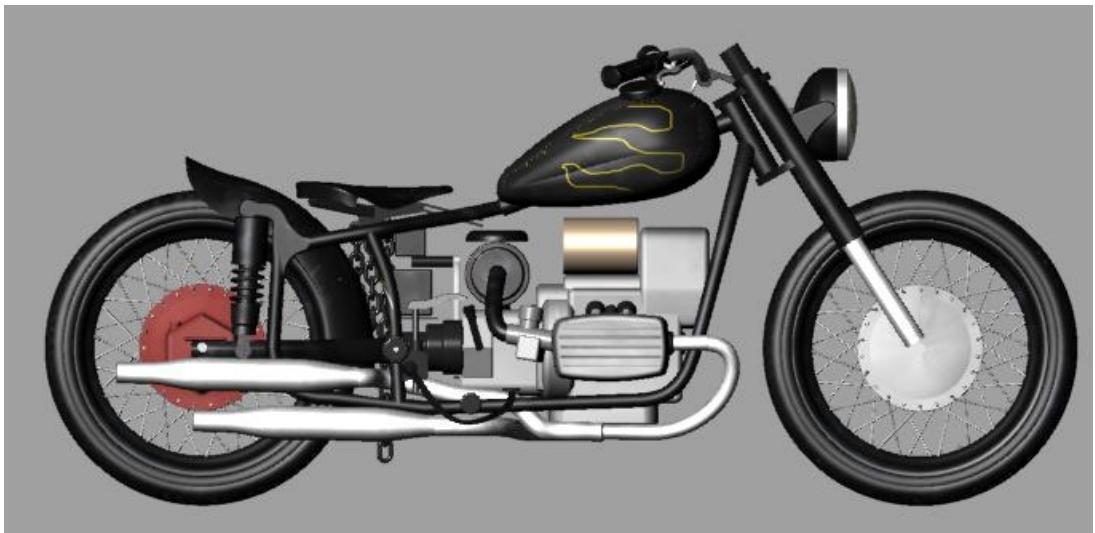


Kokoonpano 27.



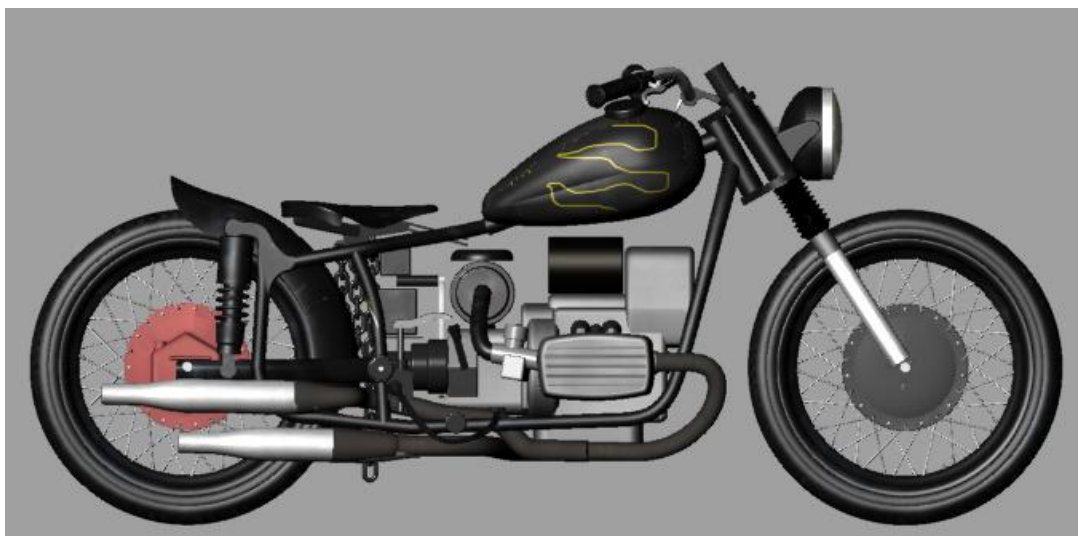


Kokoonpano 30.

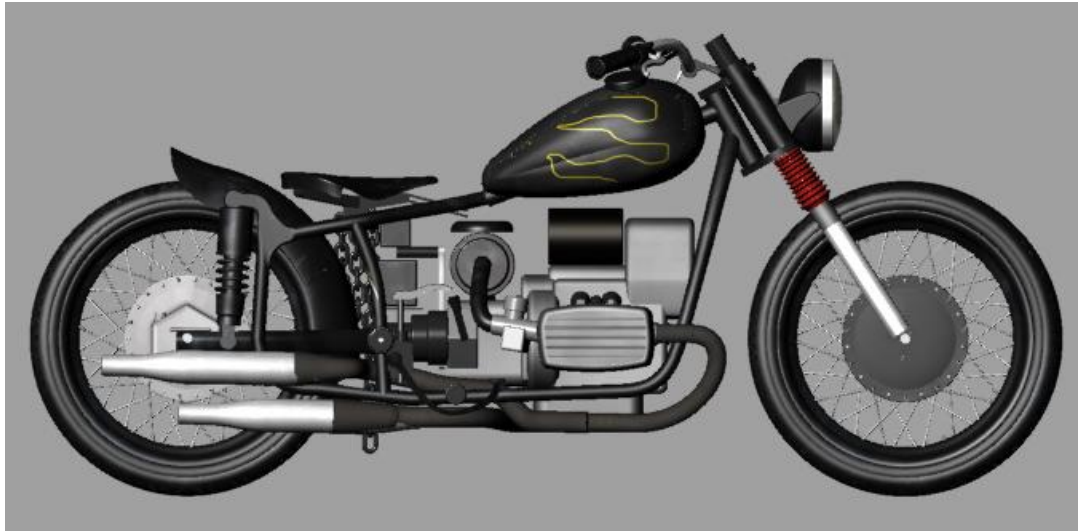




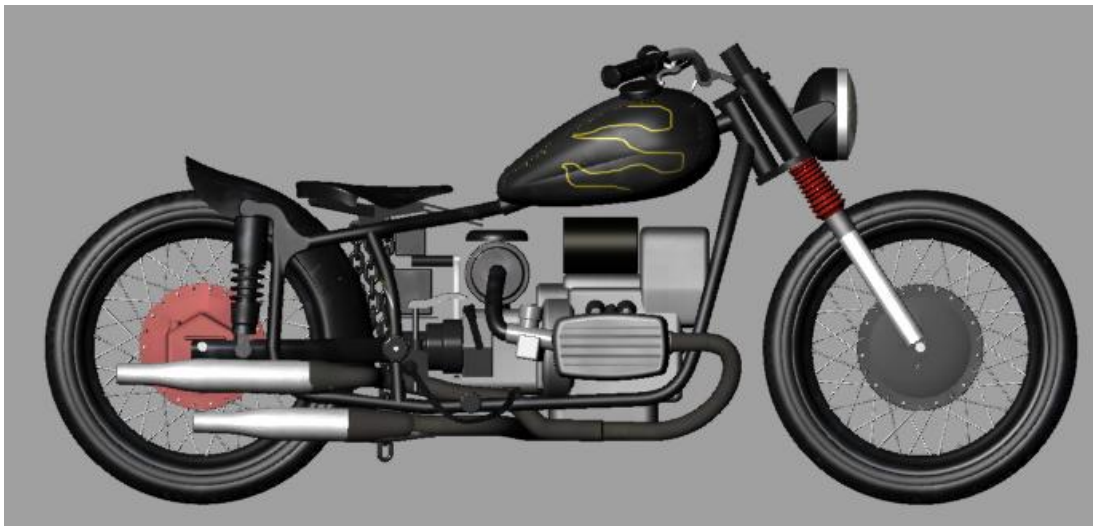
Kokoonpano 31.



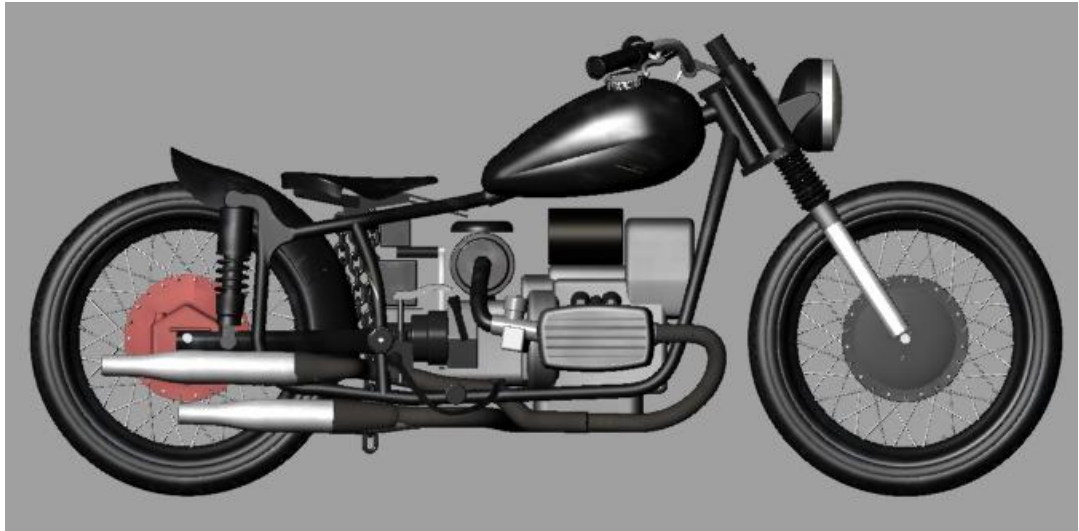
Kokoonpano 32.



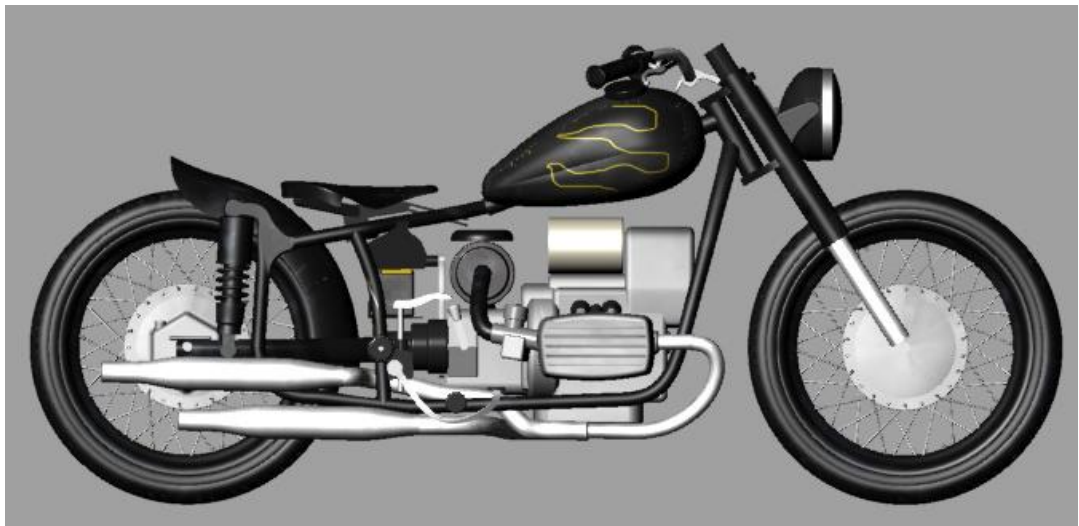
Kokoonpano 33.



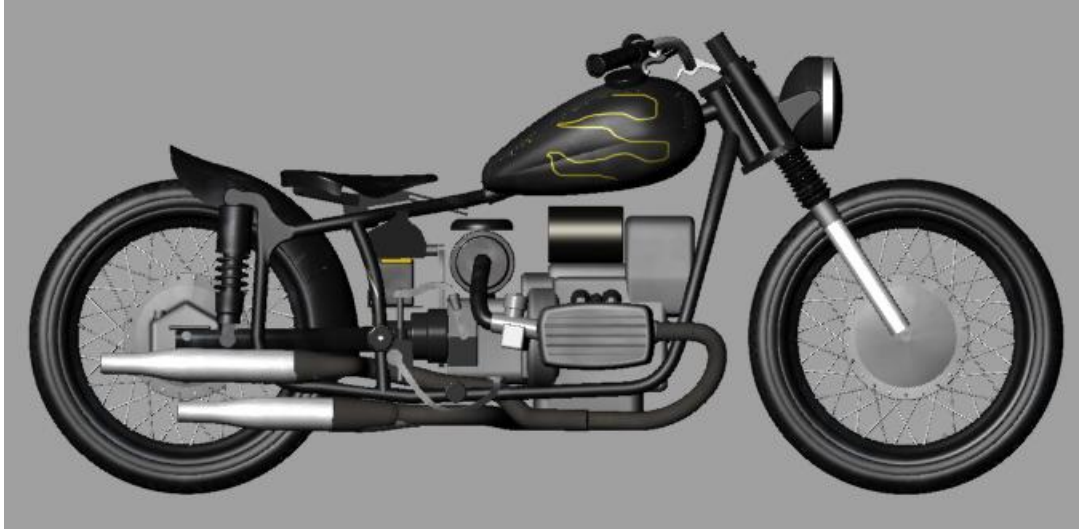
Kokoonpano 34.



Kokoonpano 35.



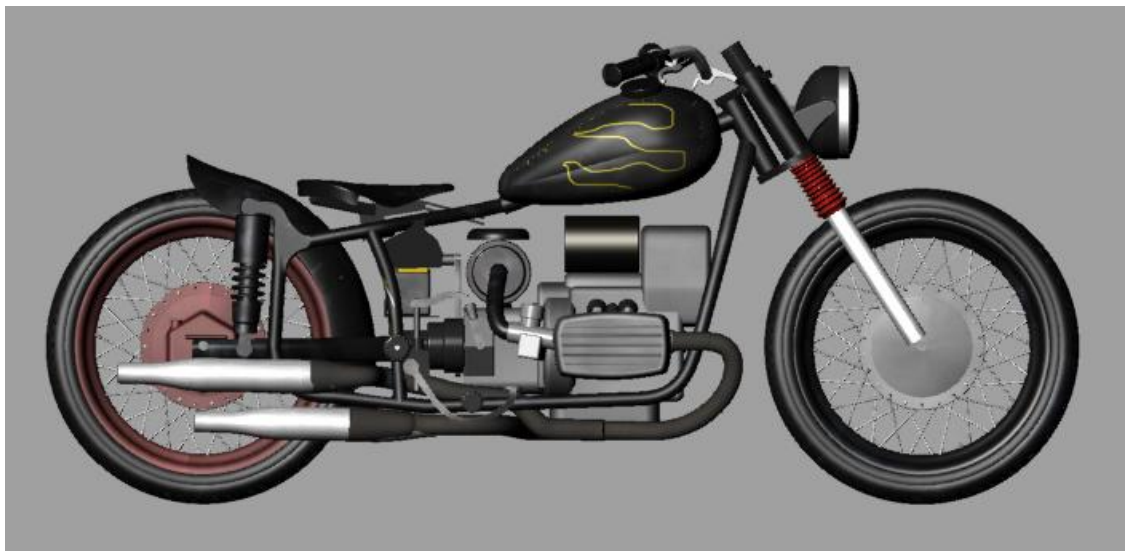
Kokoonpano 36.



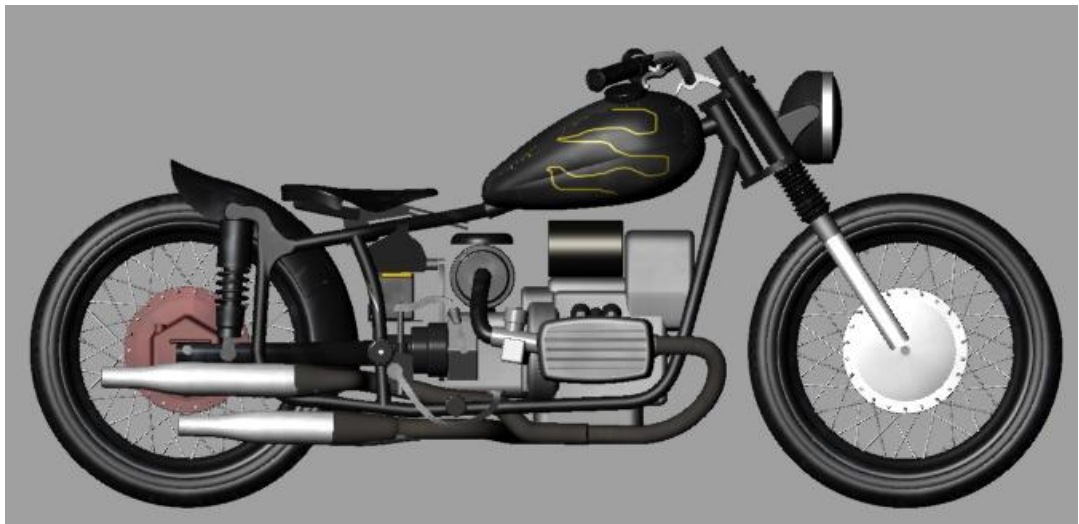
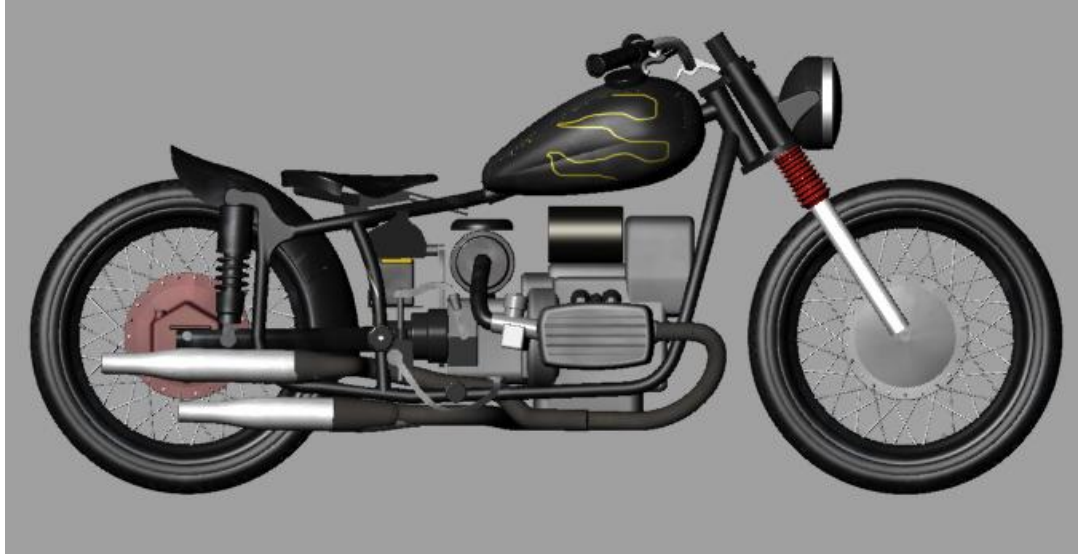
Kokoonpano 37.



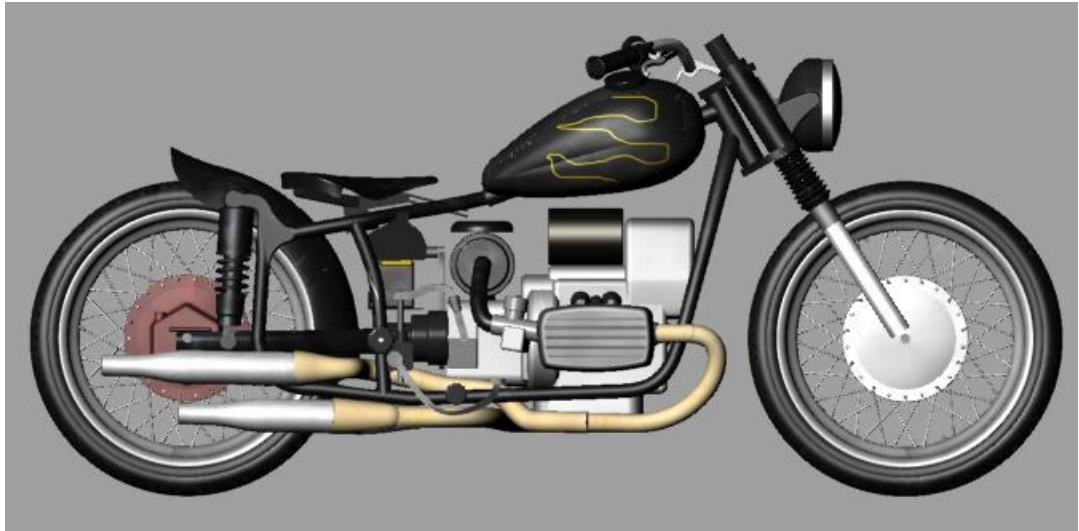
Kokoonpano 38.



Kokoonpano 39.



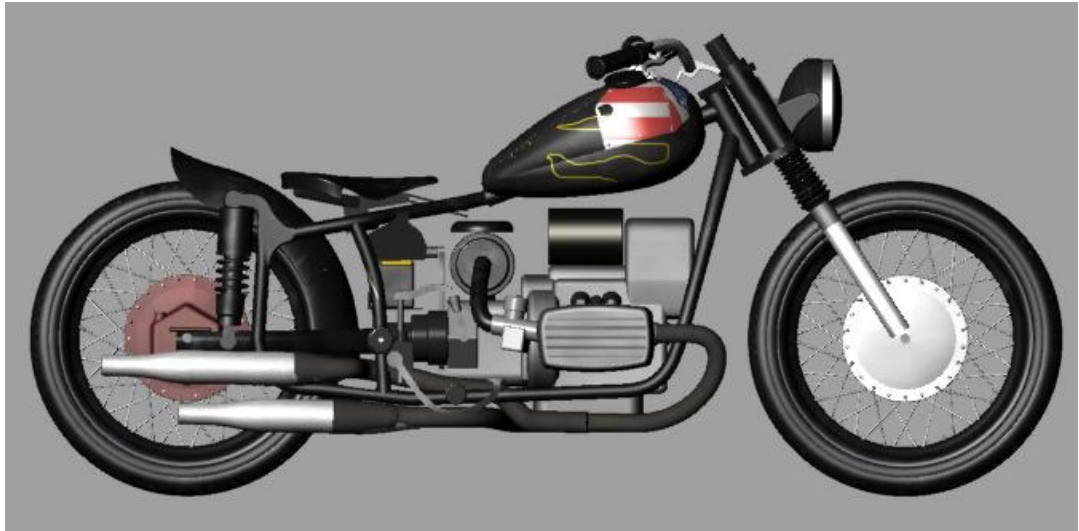
Kokoonpano 40 ja 41.



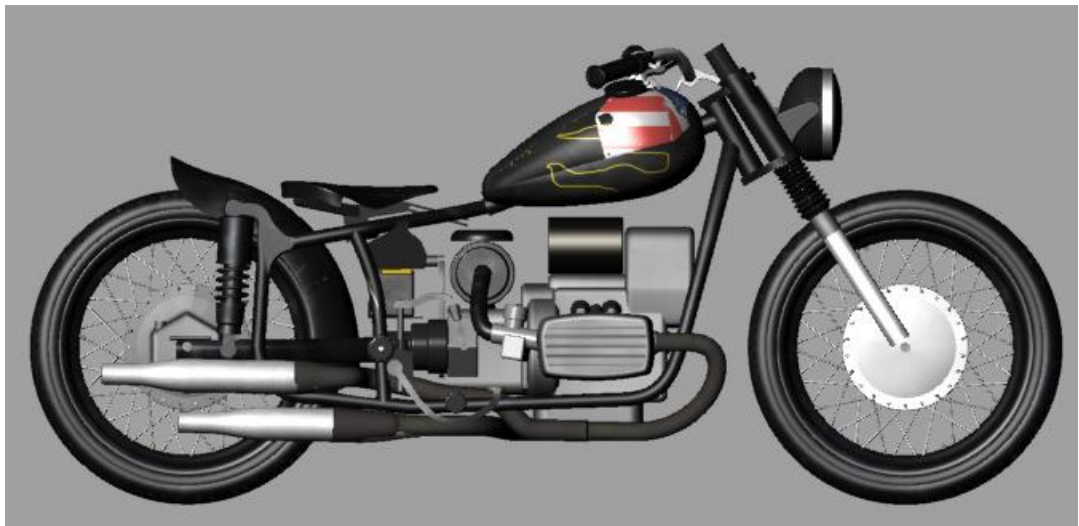
Kokoonpano 42.



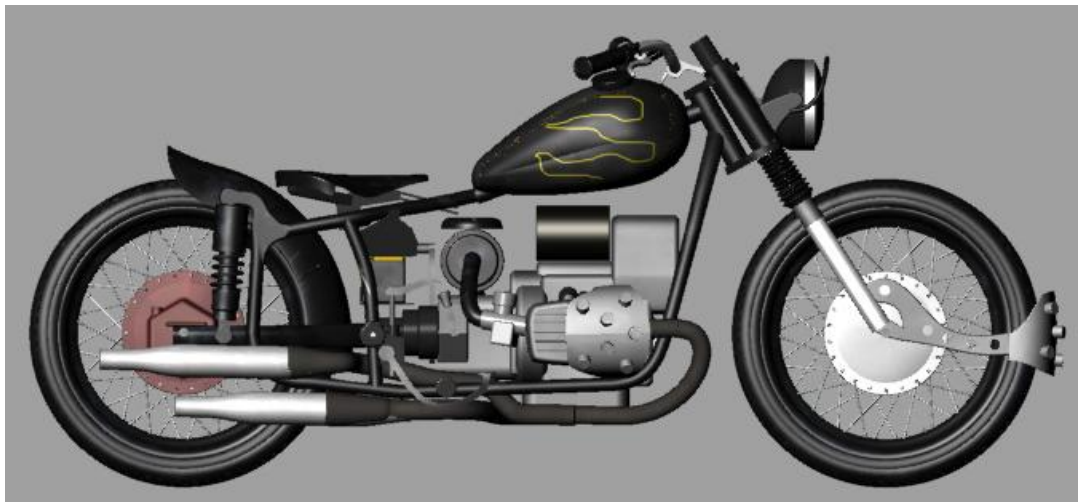
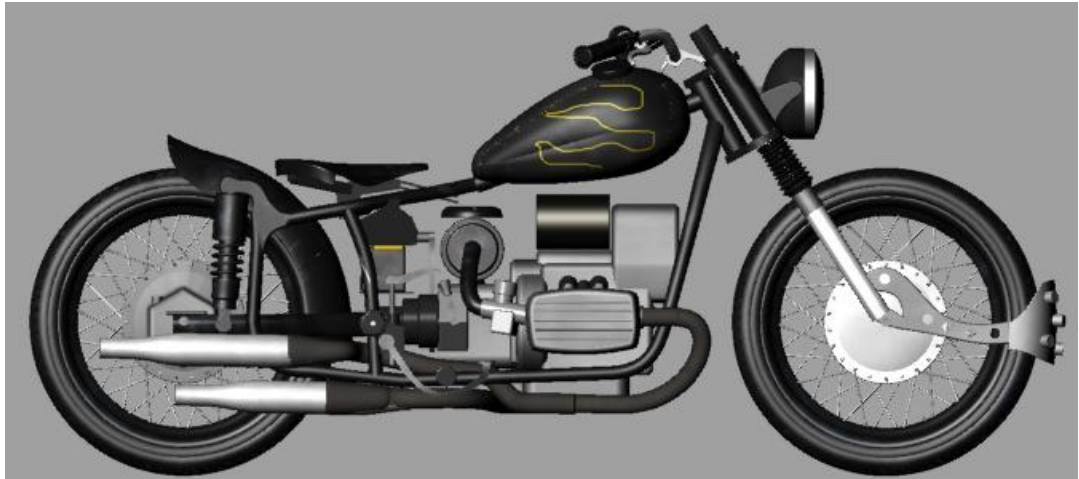
Kokoonpano 43..



Kokoonpano 44.



Kokoonpano 45.



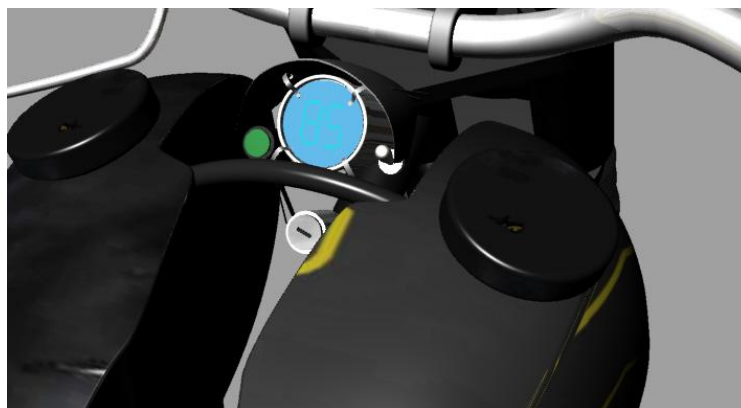
Kokoonpano 46 ja 47.



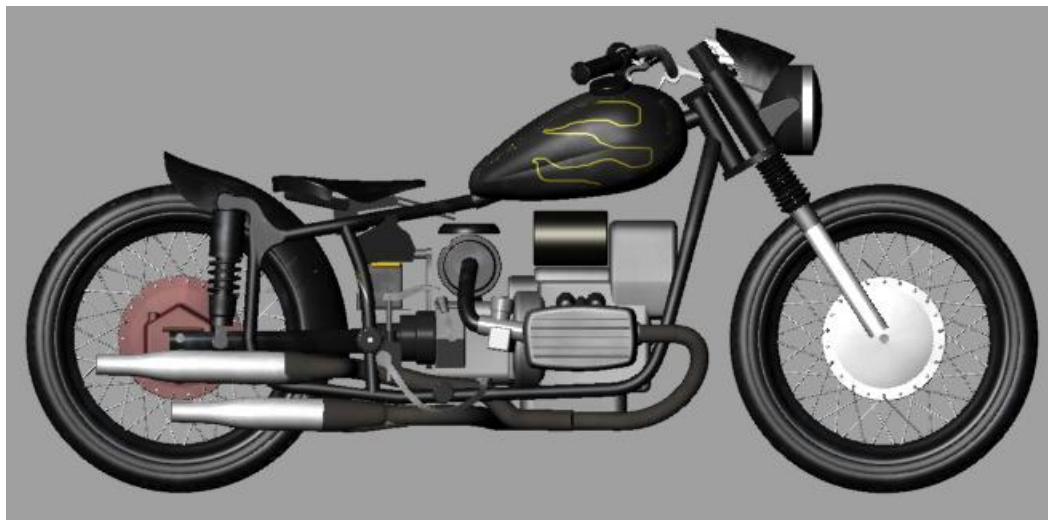
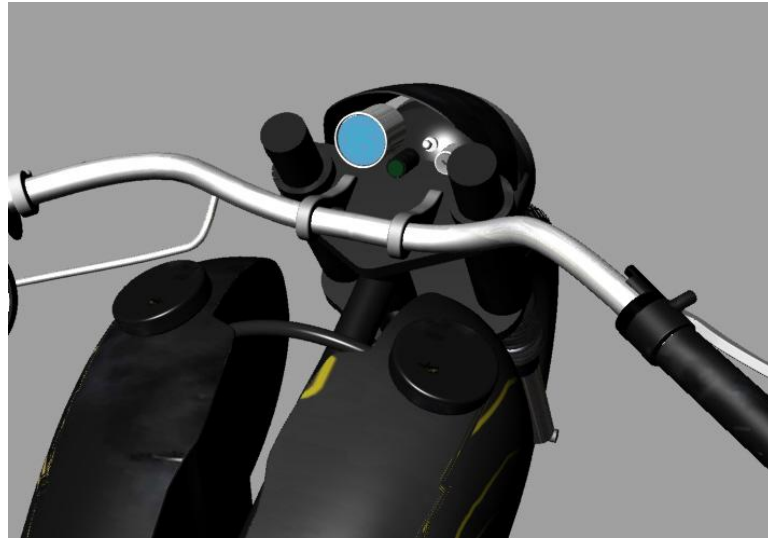
Kokoonpano 48..



Kokoonpano 49.



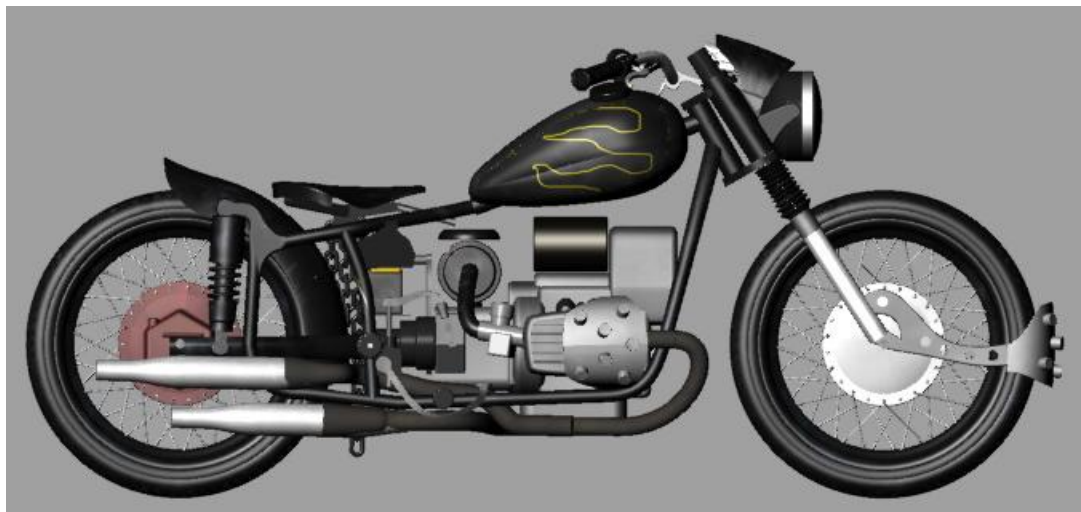
Kokoonpano 50.

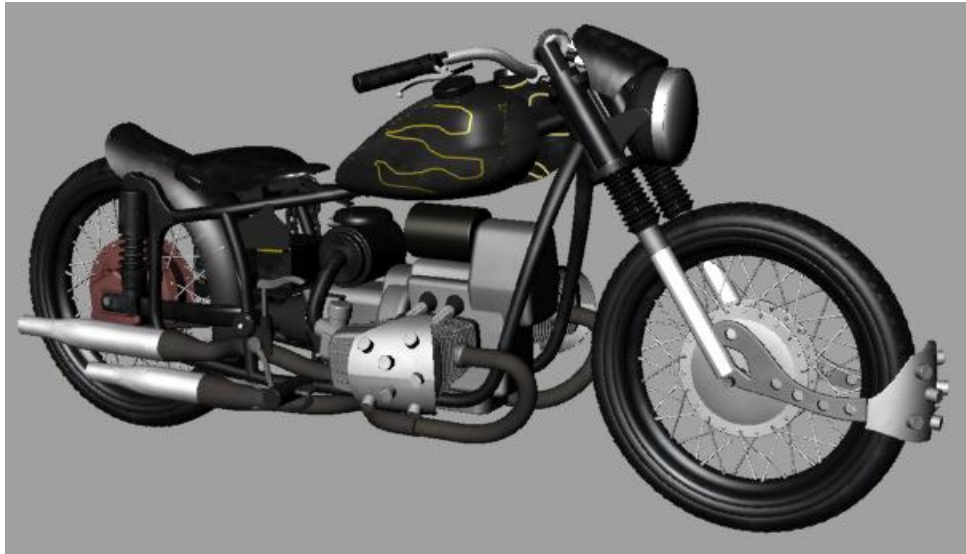


Kokoonpano 52.



Kokoonpano 53.

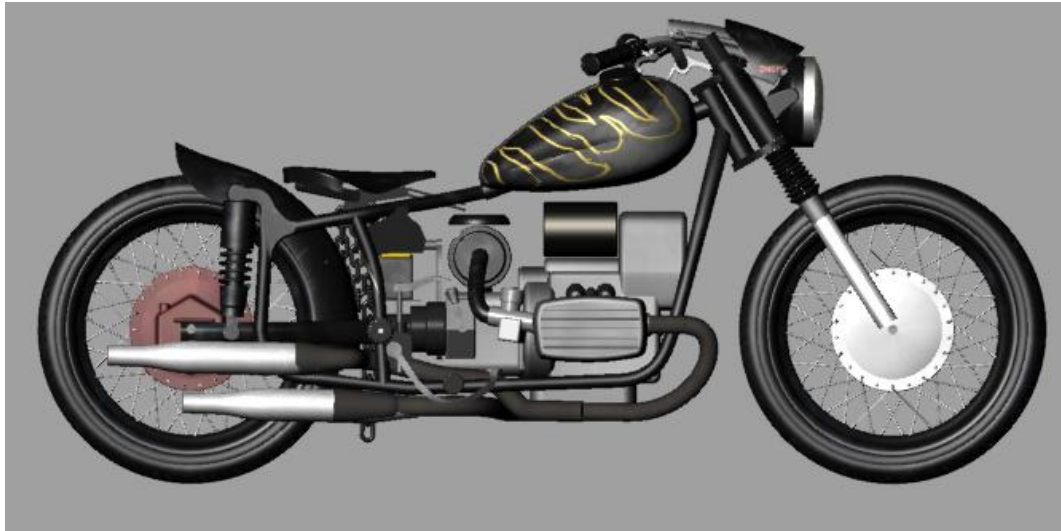




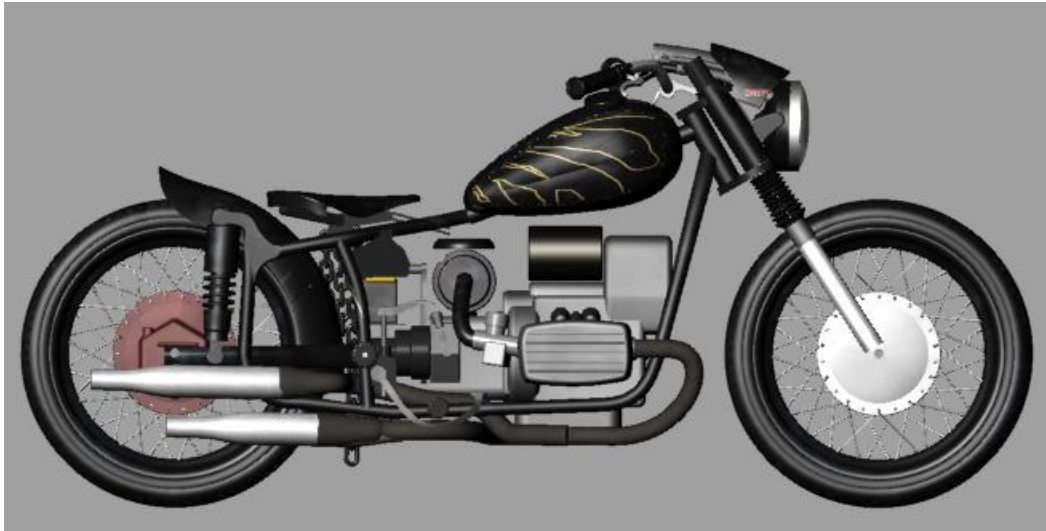
Kokoonpano 54.



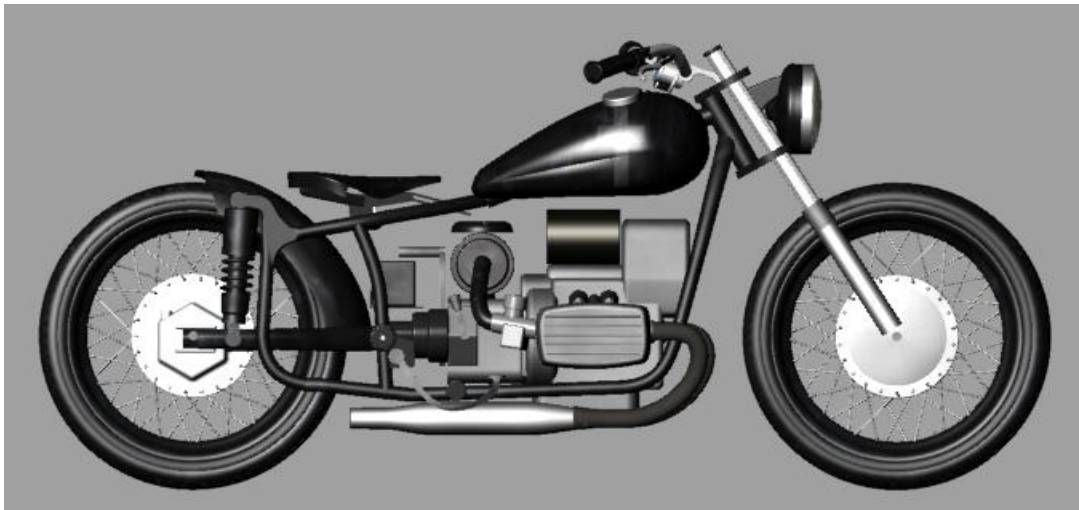
Kokoonpano 55.

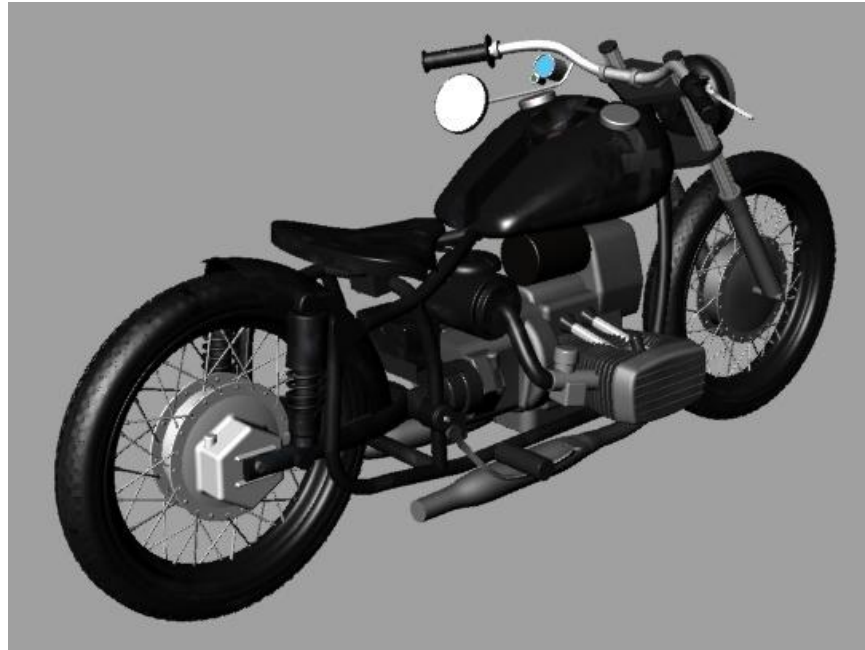


Kokoonpano 56..

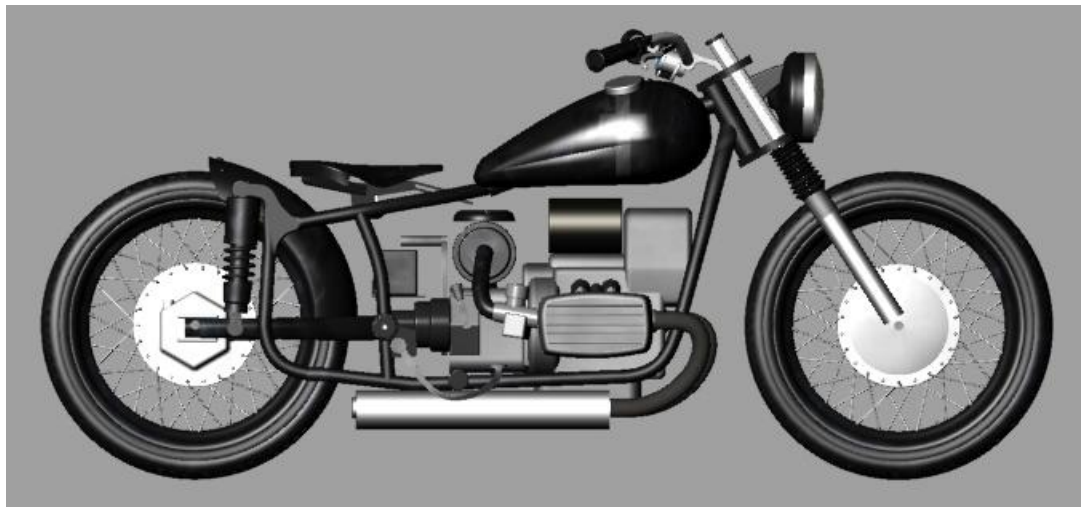


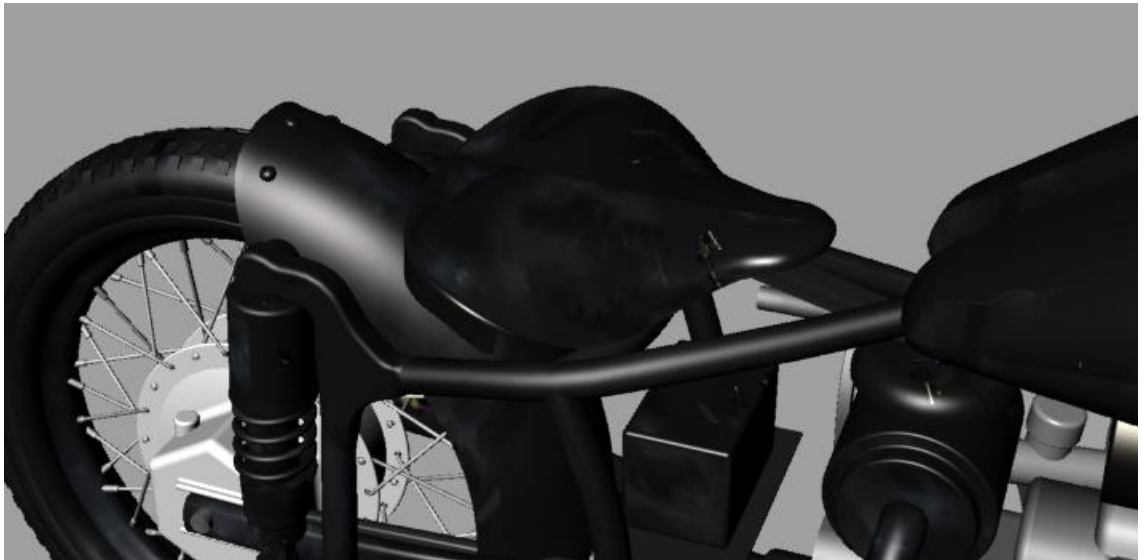
Kokoonpano 57.



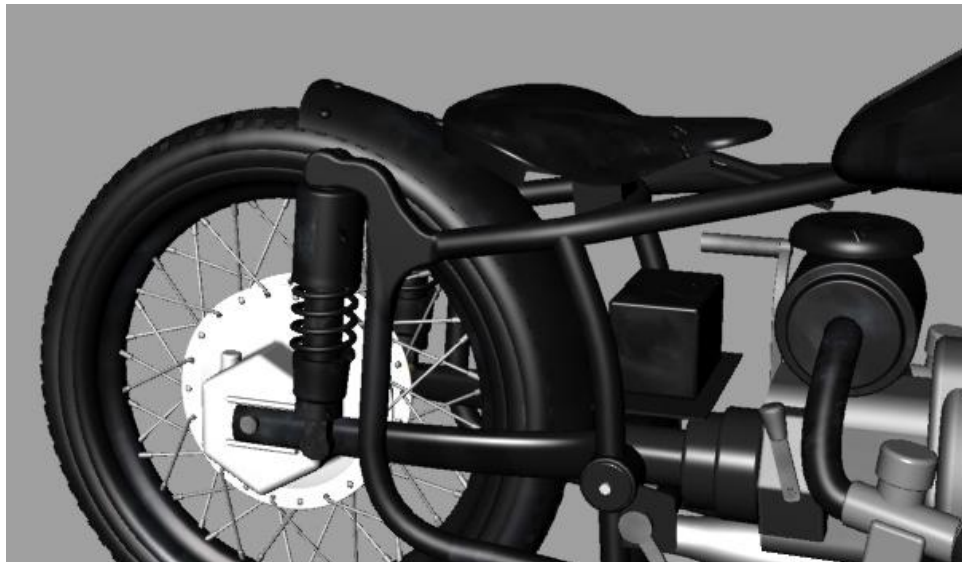
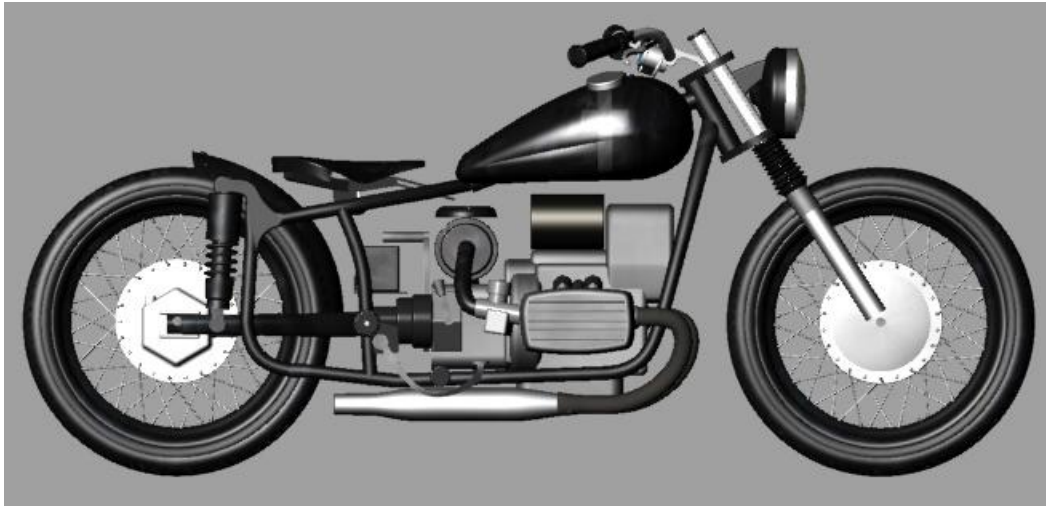


Kokoonpano 58.

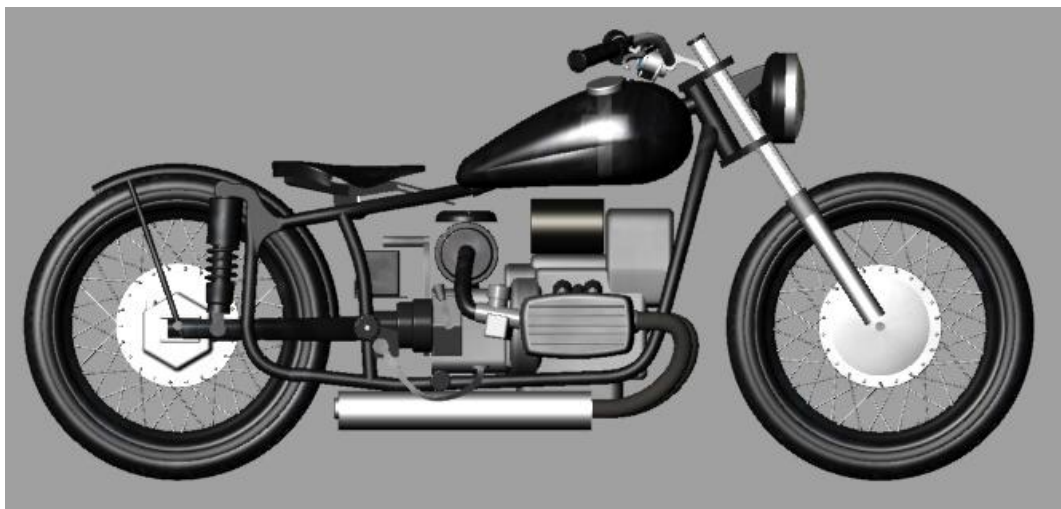


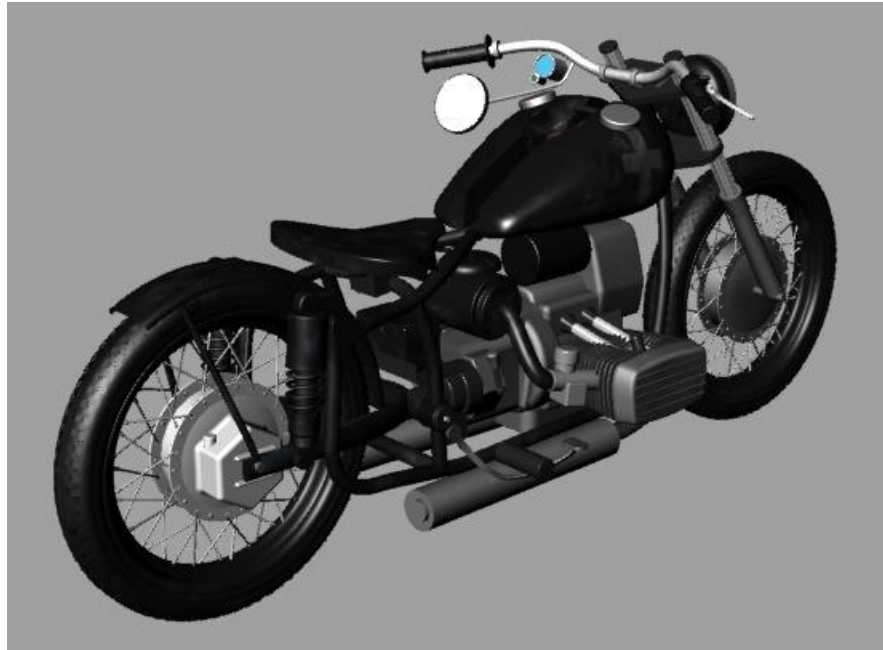


Kokoonpano 59.

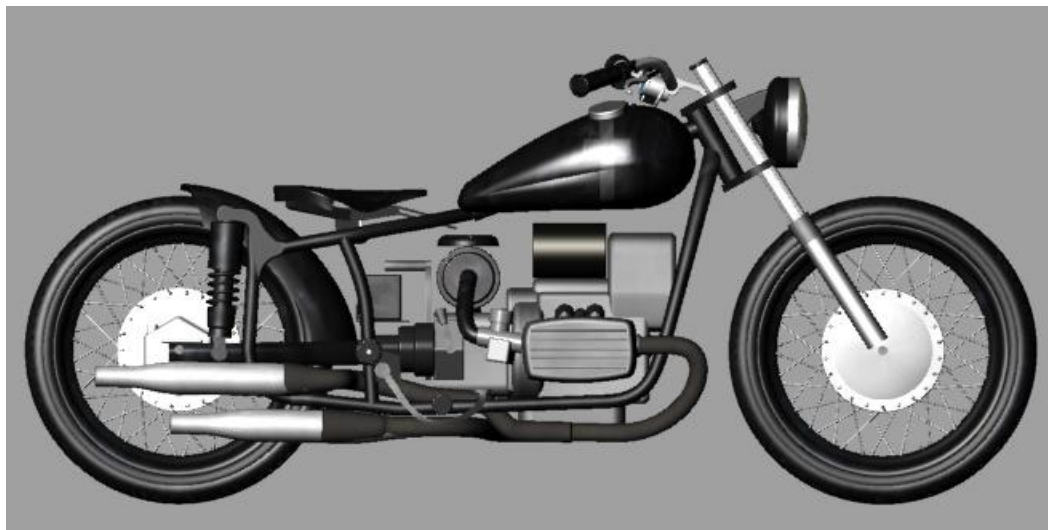


Kokoonpano 60.



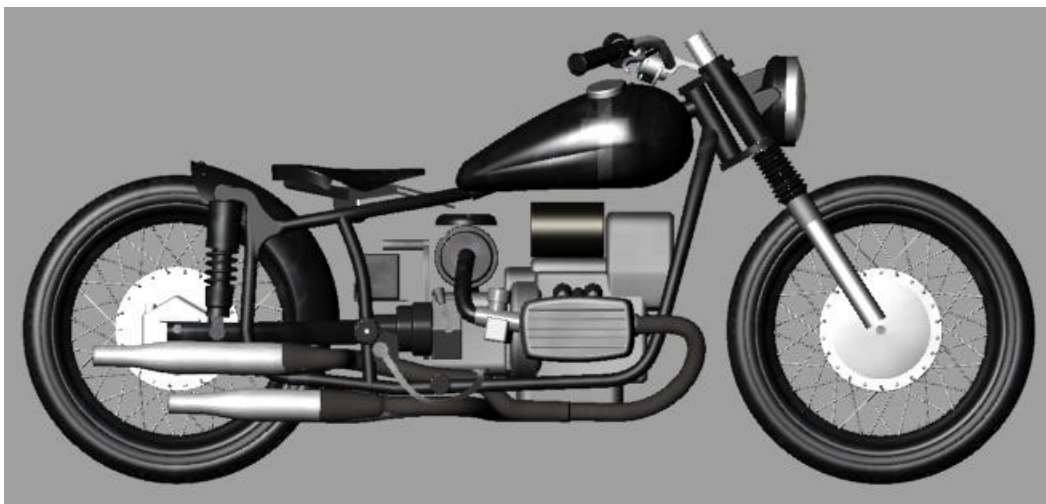


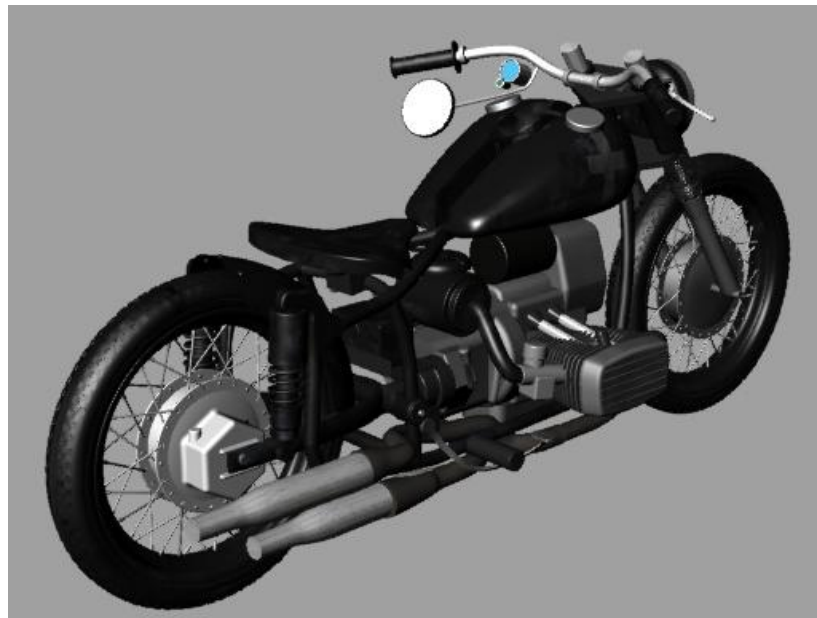
Kokoonpano 61.



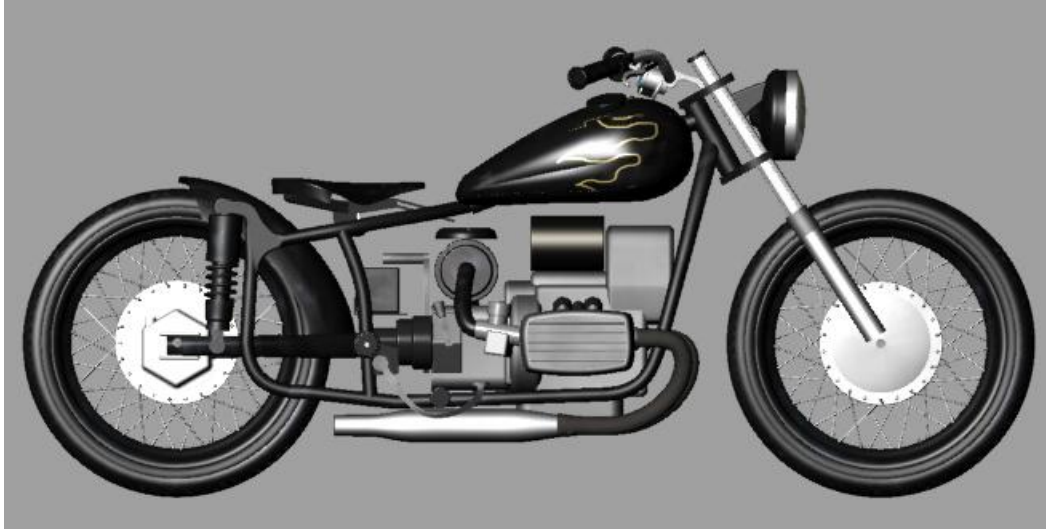


Kokoonpano 62.

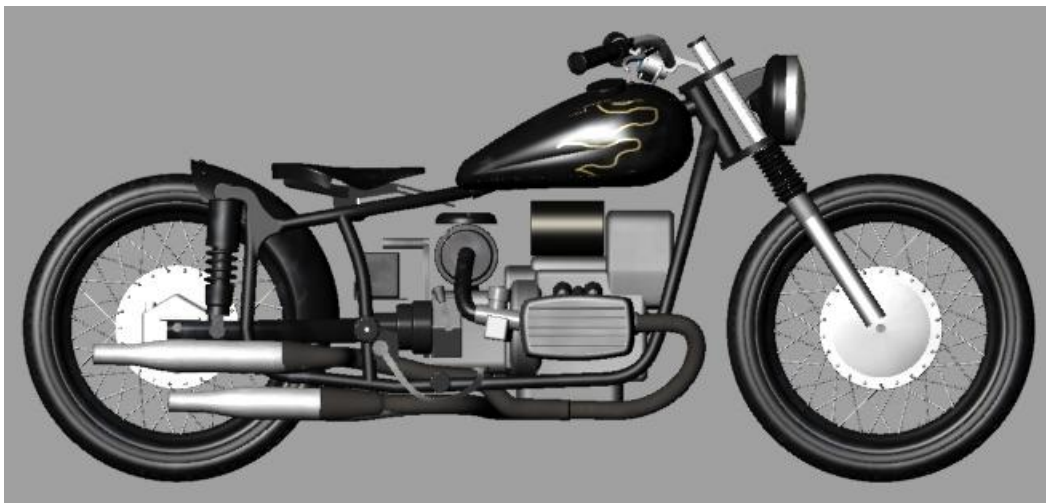




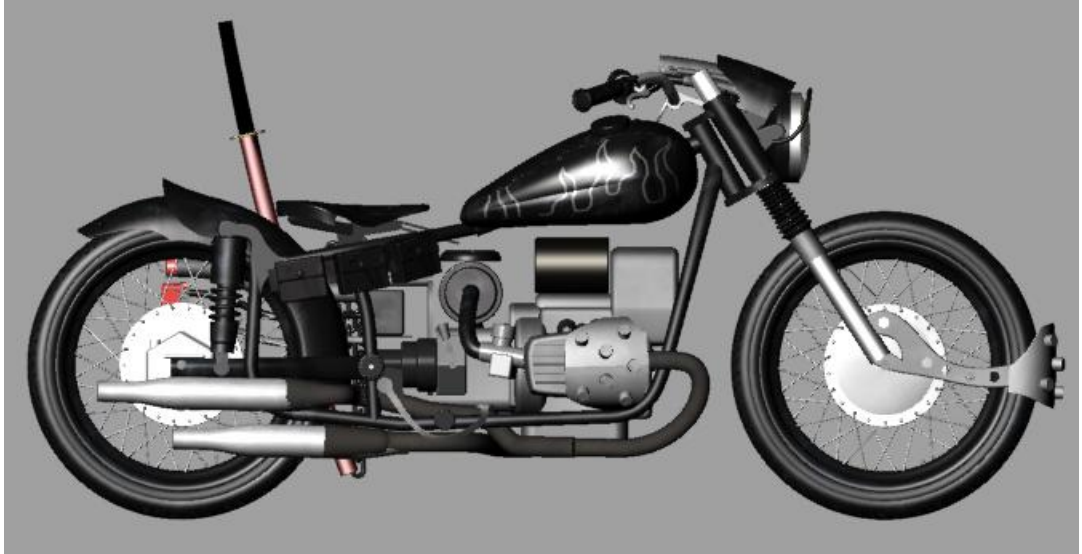
Kokoonpano 63.

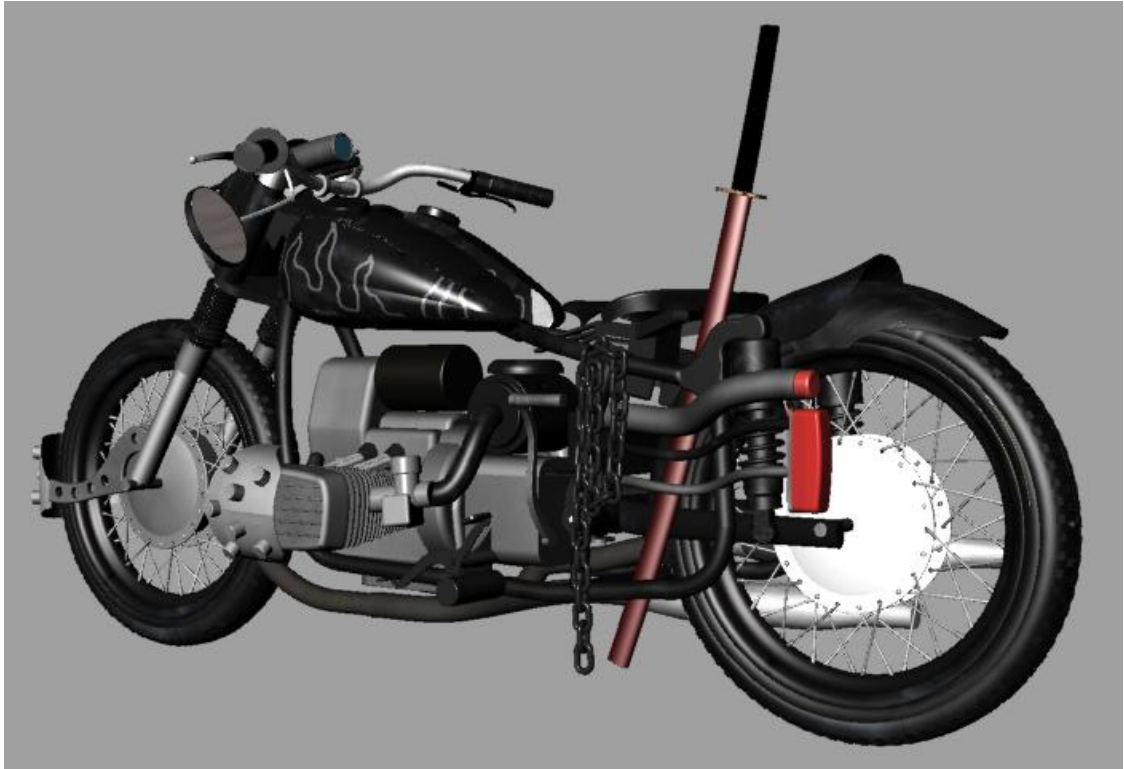


Kokoonpano 64.



Kokoonpano 65..



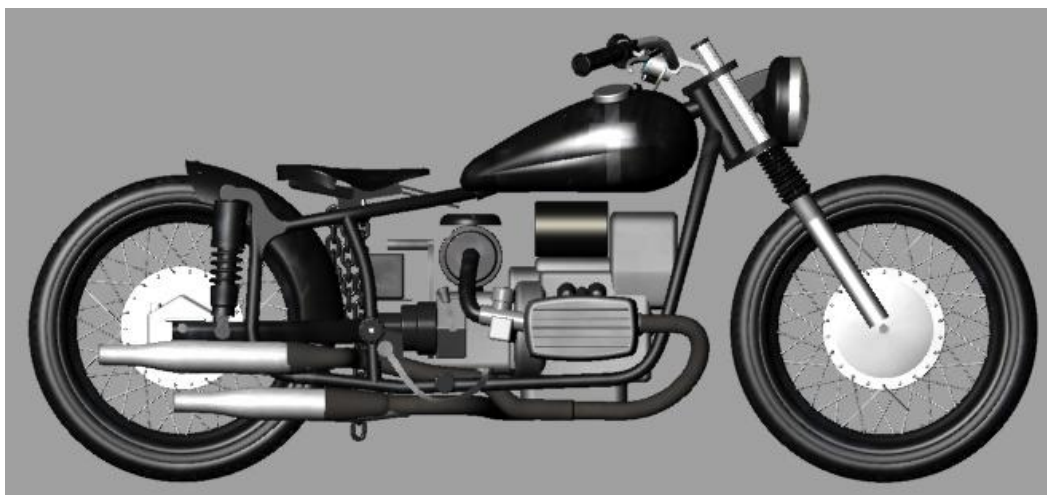


Kokoonpano 66.





Kokoonpano 67.





Kokoonpano 68.



Kokoonpano 69.



Kokoonpano 70.



Kokoonpano 71.



Kokoonpano 72















