



Tuutin Tarinaa



Hondan tehtailla mietittiin vuoden 1967 lopulla, että kaupallisten kaksipyöräisten rintamalla olisi tehtävä jotain mullistavaa, koska kilpapyörien sektorilla oli saavutettu lähes kaikki mahdollinen. Honda CB750:n suunnittelun pani alulle Soichiro Honda helmikuussa 1968. Projektijohtajaksi valittiin Yoshirou Harada joka kokosi 20 suunnittelijan ryhmän avukseen.

Ohjeeksi hän sai Hondalta yksinkertaisen lauseen: "Mitä suurempi, sitä parempi."

Samalla kantautui Englannista tieto, että siellä suunnitellaan kolmesylinteristä 750cc pyörää. Suunnitteluryhmä ajatteli, että jos englantilaiset tekevät kolmisylinterisen pyörän, niin me teemme nelisylinterisen. Moottorin suunnittelu pohjautui Gran Prix- kilpailuissa hyvin toimineisiin nelisylinterisiin kilpapyöriin.

Tärkeimmiksi suunnitteluvaatimuksiksi asetettiin jatkuvan 140-160 km/h keskinopeuden ylläpitäminen ja kestävyys suurilla nopeuksilla, hyvä ajovakaumus sekä ajoasennon ja hallintalaitteiden ergonomia. Näillä taattaisiin pyörälle nautittavat ajo-ominaisuudet. Pyörän ulkonäön piti olla erittäin näyttävä ja ulkomuodoiltaan tunnusomainen. Tuotannon käytössä piti olla uusimmat materiaalit, viimeisimmät pintakäsittelymenetelmät ja paras nykyaikainen valmistustekniikka. Samalla otettiin käyttöön tietokoneet, jotta kehitystyötä ja tuotantoa pystyttiin optimoimaan.

Juuri ennen Tokion näyttelyä oli saatu kaksi prototyyppiä valmiiksi, rumpu- ja levyjarrullinen. Suunnittelijat kutsuivat Soichiro Hondan paikalle, kysyen häneltä: "Kumpi pyörä viedään näyttelyyn". Honda, joka tunnetusti oli edistyskellinen, vastasi: "Tietysti levyjarrullinen pyörä". Ja niin ensimmäinen kaupallinen levyjarrulla varustettu pyörä tuli esitellyksi.

Pyörän ensiesittely tehtiin Tokio Motor Show:ssa 28.10.1968. Amerikan valloitus aloitettiin tammikuussa 1969 Las Vegasissa ja Euroopan valloitus käynnistyi huhtikuussa Englannin Brightonissa. Saksan Nürburgringillä sekä Ranskan Le Mansissa pyörä esiteltiin heti Brightonin jälkeen. Vaikka pyörän virallinen myynnin aloituspäivä oli 6.6.1969, niin tehdas valmisti ja toimitti pyöriä suuren suosion takia aikaisemmin. Esim. Kanadassa pyöriä oli myyty ja rekisteröity jo huhtikuussa.

Otto Brandt aloitti ensimmäisenä Eurooppalaisena Hondien maahantuonnin vuonna 1960 Suomeen. Tämä vaikutti myös siihen, että saimme ensimmäisen Tuutin Suomeen jo heinäkuussa 1969. Tekniikan maailma testasi sen heti ja koeajojuttu oli luettavissa elokuun lopulla ilmestyneessä lehdessä 17/69.

Ensimmäinen myyntipyörä tuli Suomeen marraskuussa Otto Brandtin huoltoon Meritullinkatu 11. Pyörä kasattiin Brandtin huollossa ja vietiin Brandtin myymälään Fabianinkatu 14 marraskuun 18 päivä. Pyörän osti Bengt "Hiko" Haikola, mies, joka joutui madaltamaan satulaa ja ajamaan puukengillä, jotta ylettyi maahan liikennevaloissa. Varsinainen myyntipyörien Suomeen tulo alkoi tammikuussa 1970. Otto Brandtin kasa-/toimituspaikkalistojen mukaan ensimmäinen Tuutti toimitettiin Joensuun MP-myyvälään 2.2.1970 runkonumerolla 1012067. Pyörien maahantulomäärä vuonna 1970 oli 48 kpl, 1971 104 kpl, 1972 146 kpl, 1973 352 kpl, eli maahantuojan listojen mukaan yhteensä 652 Tuuttia. Pyöriä olisi mennyt kaupaksi vuosina 1970 ja 1971 paljon enemmänkin, mutta niiden kysyntä maailmalla oli niin suuri, että voimme olla tyytyväisiä saatuaamme pyöriä Suomeen näin suuren määrän.

Tuuttia valmistettiin 10 vuotta ja sen variaatioita olivat K-, F- ja A- mallit. K- mallia tehtiin versioina K-K8, joista Eurooppaan tuotiin malleja K-K2 ja K6-K7. USA:n markkinoille suunniteltua K3-K5 mallia ei toimitettu virallisesti Eurooppaan.

F-mallia eli Super Sportia tehtiin F-F3 versioina. F-malleista Eurooppaan tuotiin versioita F1 ja F2 kun F-F3 versioita vietiin ainoastaan USA:han.

A-malli eli automaattivaihteistolla varustettu Tuutti oli suunniteltu USA:n markkinoille ja sitä ei tiettävästi tuotu virallisia reittejä Eurooppaan.

Niin tämä pyörä eli Tuutti mullisti moottoripyörän tyylin, tehon, valmistuksen ja harrastajien maailman. Kuten huomataan, se on edelleen puheenaiheena täyttäessään nyt 40 vuotta. Suomeen tuoduista Hondista ja eritoten Tuuteista saamme kiittää Otto Brandtin ennakkoluulottomuutta aikanaan.

Tuutin Täydeltä Kiitos.

