

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

# moto

Number 31, (3/2010)

# maania

Motoilma  
Rolls Royce  
Brough  
Superior  
nüüd  
Eestis



**Honda VFR 1200F:**  
Matkaratas, millega  
võiks ka ringrajal  
kihutada

Estonian  
Red Bull  
Romaniacs  
Challenge

**SUUR  
SUVELOOS:**  
Motomaania tellijal  
valida 4 suve ägedaima  
ürituse vahel!

Motomaania  
Pimp My Bike  
kampaania  
ratas valmis!

Reportaažid moto-  
näituselt MOMA,  
Petrol Circuselt  
Helsingis, Moto- ja  
Vanavara päevalt  
Vana-Kolgas

ISSN 1736-1796



uroopa mootorratta- ja  
mopeediõnnetuste analüüs





9.-11. JUULI 2010 LELLES

# LELLE ALTERNATIIV'20 10

## 100 ESINEJAT NELJAL LAVAL

Pilet eelmüügist: **175.-**, kohapealt ostes **200.-**  
ööpäevaringse valvega ööbimine ja parkimine toimub festivali alal, lmsi mäel

kogu info ürituse kohta:  
[www.lellealternatiiv.ee](http://www.lellealternatiiv.ee)



**MOTOMAANIA** tellijate vahel  
läheb loosi **5 KAHEINIMISE PÄÄSET**  
suve alternatiivseimale  
muusikafestivalile!





# Väikestel võiks rohkem tähelepanuvõimet olla

Liiklusstatistikast on teada, et mootorrattastega juhtub õnnetusi suurema tõenäosusega, kuna neid ei panda väiksema osapoolena sageli lihtsalt tähele. Kodust välja sõites on paljud mootorratturid harjunud endale sisen-dama: "Ma olen nähtamatu!" ning seetõttu suhtuvad liikluses kõigesse end ümbritsevasse teravdatud tähelepanuga.

*Kui me tänaval selle trikiga hakkama saame, miks ei võiks muudessegi ja eriti motoelu puudutavatesse nähtustesse samamoodi suhtuda?*

*Sellest kevadest sõidetakse Eestis uut motokrossi - superkrossi - sarja. Loomise üheks ajendiks oli, et alale glämmi ja särtsu lisades tuua pealtvaatajate ridadesse neid, kes tavalisele motokrossile minna ei viitsiks. Põhjusel, et klassikalisel krossil peab toimuvasse veidi süvenema aru saamaks, mis toimub ja kes on esimene.*

*Sära ja powerit on superkrossi sisse pandud küll. Kuigi sõitjad on enamasti samad, keda ikka Eestis võistlustel vahel näha saab, on asjal tänu lühematele ja vaatamängulisematele radadele, kõvale meediakärrale ja muudele suure ürituse kohustuslikele komponentidele tõesti teine mekk man ning ka raja ääres näeb sellist rahvast, keda seal muidu ei kohta.*

*Ainult et kõigil ei ole selliseid vahendeid endale tähelepanu tõmbamiseks. Kuid see ei tähenda, et nad tähelapanemist vähem väärt oleksid, pigem vastupidi. Kõik need väikesed tegijad, ehitajad, võistlused, üritused, näitused, sarjad, jne, jne - suur osa neist väärib külastamist ja uurimist.*

*Ainult nende asjade ülesleidmiseks peab ise veidi rohkem vaeva nägema.*

*Kas pole see mitte väljakutse? Ise leitud ja kogetud vahva väike asi võib osutada võimsamakski elamuseks kui massi-üritusel osalemine.*

*Mootorrattur on ju ometigi mõtlemisvõimeline inimene, kellele ei ole vaja kõike ette ja taha ära nämmutada ning telereklaamiga pähe määrada? Või olen ma millestki valesti aru saanud...*



Helen Urbanik,  
Motomaania  
toimetaja

## selle numbr autorid



Jaan Kask

... ja kõik ülejäänud Motoreporterid tegid sel kevadel midagi nende jaoks täiesti harjumatu: käisid küll matkal ja taas Venemaal, kuid seda-korda mootorkelkudega. Isegi Kaire Kivari oli sel retkel ise lenksus.



Tarvo Peensalu

Pärnakas jagab seekord oma vaimustust moto-orienteerumisest, mis ongi üks ütlemata vahva ajaveetmise, Eesti ja inimeste avastamise viis ning milleks õnneks sel suvel veel mitu toredat võimalust avaneb. Rajale, kodanikud!



Heiti Piip

"Millal juba sõita saab?" käis Piipz kannatamatult peale, kui sai talle välja pakutud proovisõit uue Kawasaki Z1000-ga ning Piipz kõik kättesaadavad materjalid selle supernakedi kohta enda jaoks ammendanud oli. Z ootas aga endiselt Moto-depoos sissesõitu...



Tarmo Riisenberg

Tere tulemast klubisse, Tarmo! Motomaania ajaloo-asjatundja Tarmo on saanud hakkama suure asjaga ning sellest kevadest kuulub väljateenitult A-kategooria lubadeomanike seltskonda. Tarmo kirjutab, üle milliste kivide ja kändude tema sõitmaõppimine käis.



Petrol Circusel oli projektirataste uputus. 12-17

## Sisukord

### Kalender 10

**Pimp My Bike:** Aprilia Pegaso täiesti uues kuues. 12-15

**Proovisõit:** Eestis välja mõeldud ja ehitatud elektrisõiduk Exo-Bike, ringrajale sobilik matkaratas Honda VFR 1200F, üllatuslikult mitmekülgne Kawasaki Z1000. 16-27

**Eksperiment:** 2 vs 4 ratast. 28-30

**MOMA:** Keskkonnasõbralik motonäitus Tallinna jahisadamas. 31-35

**Poster:** Motomaania Racing Team ja ilusad tüdrukud. 36-37

**Näitus:** Petrol Circus. 38-41

**Uunikud:** Rariteedid kogunesid Wana-Kolgas ja haruldane Brough Superior lõpuks Eestis. 42-49

**Liiklusõnnetused:** Põhjalik Euroopa mootorratta- ja mopeediõnnetuste uuring. 50-53

**Orienteerumine:** Tsiklil orienteerumine pole mingi sport, vaid vahva intellektuaalne meelelahutus. 54-55

**Enduuro:** Eestlased lähevad Euroopa kõige karmimale enduurole Rumeenias. 56-57

**Reis:** Mootorkelkudega Koola poolsaarel. 58-65

**Varustus:** Cardo Scala Rider G4 nüüd ka päriselus proovitud. 68-69

**Eksam:** Tarmo Riisenbergi lõbus kirjeldus A-kategooria lubade tegemisest. 70-71

**Koomiks** 72

## motomaania

Eesti mootorrattaajakiri Motomaania

Tagadi 1a-7, 75517 Saku vald, Harjumaa  
9771736179001 Motomaania, ISSN 1736-1796

**VÄLJAANDJA:** Aregu Kirjastus OÜ

**TOIMETAJAD:** Kullo Kabonen, Helen Urbanik, Tarmo Riisenberg  
toimetus@motomaania.ee

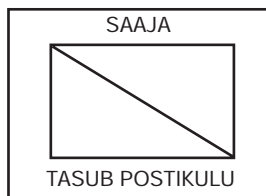
**KUJUNDUS:** Margit Randmäe

**REKLAM:** reklaam@motomaania.ee

**TELLIMINE:** www.motomaania.ee  
tellimusi saab esitada veebiaadressil, 6 numbril tellimuse maksumus 269 kr. Kõigimised tellimine@motomaania.ee. Tellimusi võetakse vastu ka kõigis AS Eesti Posti postkontorites.

**ILMUMINE:** Motomaania ilmub iga kahe kuu tagant.  
© Aregu Kirjastus OÜ

värske info [www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee)



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS  
EESTI

**moto  
maania**

Eesti mootorrattaajakiri

Arengu Kirjastus OÜ  
Tagadi 1a-7  
Saku vald, Harjumaa  
75517

**Aastatellimus (6 numbrit)**  
**vaid 269 krooni**  
**Poolaastatellimus**  
**(3 numbrit)**

**129 krooni**



Osalen järgmise suveürituse piletite loosimises:

Jõgevatreff  Kiviõli MF  Smash  Lelle Alternatiiv

Jah, soovin Motomaania aastatellimust 6 numbrit hind 269.-

Jah, soovin Motomaania poolaastatellimust 3 numbrit hind 129.-

Perekonna- ja eesnimi

Aadress: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond

sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

Arve maksja aadress ja kontakt, kui see erineb tellimuse aadressist ja kontaktist

**NÜÜD SAADAVAL  
KA DIGIVÄLJAANDENA**

**Säästa:**

**AEGA** [ajakiri on käes hetkega]

**PUID** [ole keskkonnasõbralik]

**RAHA** [digiväljaanne märksa soodsam]

Lisaks üleval ka Motomaania arhiiv



Loe digiväljaannet aadressil

**www.netiajakiri.ee**

Värske number vaid **25 krooni\***



Motomaaniaat  
saad tellida  
www.motomaania.  
ee/veebipood või  
saates kõrvaloleva  
kupongi  
Motomaania  
toimetusse.



**XIX Jõgevatreff**

(29. juuli.-1. august  
Kuremaal ja Jõgeval)



# Motomaaniaga selle suve

## vingeimatele motoüritustele!

Telli Motomaania ja vali ise, millise selle suve vingeima ürituste pääsmete loosimises tahad osaleda



**Streetfighterite kokkutulek Smash**  
(10. juuli Rutja lennuväljal)



**Kiviõli Motofestival**

**Kiirusta, (31. juuli-1. august Kiviõlis)**

sest kõigi ürituste priipääsmeid on saadaval vaid piiratud koguses!

Loosimised toimuvad **25. juunil, 5. juulil, 15. juulil ja 25. juulil**. Loosivõitjatest teavitame Motomaania veebis ja e-maili või telefoni teel.

**Muusikafestival Lelle Alternatiiv**

**(9.-11. juuli Lelles)**

**Telli!**

[www.motomaania.ee/veebipood](http://www.motomaania.ee/veebipood)

Loosimises osalevad vaid Motomaania aastatellimuse teinud tellijad



Tänavune Sõmerpalu staadionikross, kus antakse taas välja Väino Leoki rändkarikas, toimub juba 40. korda.

# Sõmerpalu staadionikrossil MM-i sõitjatel koguni oma klass

➔ 29. juunil sõidetakse Sõmerpalus 40. staadionikross, mille peaauhinnaks on Väino Leoki rändkarikas. Kuna tänavu on oodata väga palju MM-sarjas osalevaid mehi, siis otsustas korraldaja neile teha oma klassi, MX1 Inter, kus stardipuu taga vaid need mehed, kes tänavu selles klassis MM-sarjas startinud on.

Sõmerpalu staadionikrossi korraldaja, Aivar Leoki sõnul on selleks oma põhjus: „Uue võistlusklassi lisamise tingis just suur osavõtjate arv, hetke seisuga on MX1 Inter klassis osalejaid 17, see arv võib veel kasvada.

Pealtvaatajad saavad ühe MX1 klassi finaali juurde, kui MX1 Inter klassi kõrval on nõ kodune MX1 klass, kuhu lisaks Eesti paremikule on oodata ka lätlasti.“ Finaalidesse pääseb kvalifikatsioonis sõidetud aegade põhjal 14 sõitjat (Mini MX klassis

28); superfinaali, mille võitja saab Väino Leoki rändkarika, pääsevad MX1 klassi võitja, MX2 klassi kolm kiiremat ja kaheksa kiiremat MX1 Inter finaalist. Korraldajale jääb õigus kohapeal täiendada superfinaali koosseisu.

Lisaks eelpool mainitud klassidele startivad 29. juunil Sõmerpalu staadionikrossil veel 65 cc, 85cc ja Mini MX klassid ja loomulikult eelmise aasta publiku lemmikklass, Säärud.

Treeningute algus on kell 14.15, esimese finaalsõidu start antakse kell 17.15 ja superfinaali algus on orienteeruvalt kell 20.30, enne superfinaali tulevad rajale Säärud. Sõmerpalu staadionikrossi pilet maksab 150 krooni, alla meetrised lapsed tasuta. Iga võistlusel osalev sõitja saab ka kaks vabapääset lähedastele jagamiseks. Sõmerpalu staadionikrossi klassi MX1 Inter nimekirja:

222 Antonio Cairoli (Ita)  
 40 Tanel Leok (Est)  
 39 Davide Guarneri (Ita)  
 777 Jevgeni Bobrošev (Rus)  
 8 Gareth Swanepoel (Rsa)  
 10 Anthony Boissiere (Fra)  
 17 Tom Söderström (Swe)  
 37 Gert Krestinov (Est)  
 75 Kevin Wouts (Bel)  
 76 Ricard Sandberg (Swe)  
 77 Shannon Terreblanche (Rsa)  
 27 Philips Kempelis (Lat)  
 74 Ivo Steinbergs (Lat)  
 21 Jacquelin Morgane (Fra)  
 45 Loic Leonce (Fra)  
 49 Gunther Schmidinger (Aut)  
 156 Lauris Freibergs (Lat)





Kaitsmevest  
Suurused S-3XL

500.-

Krossisärk  
Oranž, sinine, punane,  
hall; suurused S-XXL

300.-

Sõidujope  
Roheline, kollane, oranž,  
sinine. Suurused S-XXL

1290.-

Krossikindad  
Rohelised, punased, kollased,  
sinised, suurused S, M, L, XL

220.-

Pikkade käistega  
T-särk suurused S-XXL

150.-



SOODSALT SADULASSE,

NII RAJALE KUI TÄNAVALE!

**Fly Free motokrossi- ja enduurovarustus**



Sõidupüksid  
Sooja voodriga;  
suurused S-XXL

800.-

Kiiver  
Punane, hõbedane,  
must; suurused S-3XL

800.-

Krossipüksid  
Punane, roheline, hall,  
must; suurused S-XXL

450.-

Kiivrisukk

150.-

Krossipüksid  
Mustad, rohelised,  
oranžid; suurused S-XXL

400.-



Krossisaapad  
Suurused 37-43, 46

1290.-

**WEBY**  
www.weby.ee

Info: [marek@plusmerk.ee](mailto:marek@plusmerk.ee),

tel 6335 175

[www.weby.ee](http://www.weby.ee)

Weby kauplus asub Lagedi keskuse lähedal, Rae vallas, Harjumaal

Lisaks avariiliste sõidukite komisjonimüük ja kindlustusjuhtumite konsultatsioon.



Jussi Seljas, foto seljas.com

## Juunis saab Lagedil tutvust teha FMX-i põhitõdedega

► Freestyle motokrossi huvilistel avaneb 19.-20. juunil võimalus alaga lähemalt tutvust teha ning osaleda koolitustel, mida viib läbi tuntud FMX sõitja Jussi Seljas Soomest.

Koolitus koosneb teoreetilisest ning praktilisest poolest, kus motokrossihuvilistele räägitakse lähemalt hüpetest ja ka turvalisest lähenemisest FMX-spordialale. Toimumispaigaks on Tallinna lähisel asuv Lagedi FMX park.

Park on mõeldud freestyle MX-i harrastamiseks soolodel, quadidel ja saanidel. Hetkel on seal üks quadi ramp ja kaks 1,2 m laiust rampi soolodele. Rampide kaugust maandumisest saab muuta vastavalt vajadusele. Rambid ja maandumised on pargi loojate sõnul tehtud USA-st saadud jooniste järgi ning pargi täiendamine jätkub.

Lisainformatsioon ja registreerimine 55636089 (Kaimo).

## Aasta alguse mootor-rataste müügistatistika

► Mootorrattaturg jätkab vaikselt tühikäigul: Eestis on aasta nelja esimese kuuga müüdnud kokku 79 uut mootorratast, 95 ATV-d ja 1 mopeed. Nii pisikese turu juures on erilistest liidritest või müügihittidest rääkida mõttetu, sest iga marki on müüdnud mõni eksemplar. Kui võtame näiteks aprilli kuu, võeti Hondasid registreerida 12 (neist 5 demosõidukit), 7 Suzuki, 6 Kawasakit, 5 Yamahat, 4 Apriliat ja 4 Harley-Davidsoni. L7 kvadriku kategoorias on endiselt väga populaarne suhteliselt taskukohane CFMoto toodang. Ratasmaastikusõidukina kategoorias MS2 võetakse enim arvele Suzuki King Quade. Ka teistel Euroopa turgudel pole mootorrataste vallas erilisi rõõmusõnumeid ning jätkub kas pisuke tagasimineku või vaikne paigalseis. Loodetavasti paraneb olukord siiski lähitulevikus.

Allikas: ARK

# Ka sel suvel 3 krossilaagrit

Kogenud sõitja ja hea koolitaja käe all rassimisest on kõvasti kasu.



► Tandem Toomas Triisa-Martin Arumäe korraldab ka sel suvel kolm motokrossi treeninglaagrit: ühe suurtele ja ühe väikestele tsiklitele ning ühe MMM krossist osavõtta plaanivatele harrastajatele.

Laagrite toimumise ajad on järgmised:

**14.-16. juuni motokrossi laager MX1 ja MX2 masinaklassidele**

**5.-7. juuli motokrossi laager 50cc, 65cc ja 85cc masinaklassidele**

**23.-25. august MMM laager**

Treeneriteks võib lisaks Triisale ja Arumäele oodata teisi Eesti tippsõitjaid.

Lähem info [www.motoexpress.ee](http://www.motoexpress.ee)

# Honda roller toob motoilma Stop&Go

Lähiajal jõuab Euroopas müügile Honda roller PCX 125, mis omab tõenäoliselt esimesena motomaailmas kütusekulu ning kahjulike väljalaskegaaside hulka vähendavat Stop & Go süsteemi, edastab Two Wheels Blog.

Tegu on hetkel eelkõige automaailmas levinud lahendusega, mis seiskab auto peatumisel (näiteks valgusfoori taga) automaatselt selle mootori ning taaskäivitab selle vahetult liikumahakkamise eel.

Rolleri puhul seiskub 125 cm<sup>3</sup>ne jõuallikas automaatselt kolm sekundit pärast pea-

tumist ning käivitub taas gaasikäepideme asendi muutumise peale.

Lisaks saab PCX 125 endale ka kombineeritud pidurisüsteemi, mille puhul jaotatakse pidurdamisel pidurdusjõudu esi- ja tagapiiduri vahel.

Eeldatavalt peaks rolleri hinnaks Euroopas kujunema umbes 2000 eurot.

Honda PCX 125, foto Honda





# Vanasõiduk ja pisimopeed



Liiklusseaduse lugemiselolevasse eelnõusse on ka mõistet vanasõiduk ja pisimopeed. Vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat. Vanasõidukid tuleb sellisena tunnustada. Vanasõidukina tunnustamine on vanasõidukina registreeritava sõiduki tehnoloogiatele ja originaalsusele kehtestatud nõuetele vastavuse kontrollimine, millega tegeleb spetsiaalne asjatundjate komisjon. Nõuded vanasõidukitele kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister oma määrusega. Pisimopeedile hetkel kehtestatavad nõuded sarnanevad jalgrattale: tal peab olema töökorras pidur ja signaalkell; tal peab olema ees valge ja taga punane ja vähemalt ühe ratta mõlemal küljel kollane või valge helkur; pimedal ajal või halv nähtavuse korral sõites peab põlema ees valge ja taga punane tuli. Pisimopeed peab vastama valmistaja poolt kehtestatud tehnoloogiatele. Pisimopeedi võib juhtida vähemalt 14-aastane isik. Pisimopeedijuhil peab olema kaasas mopeedijuhiluba. Vähe-

malt 16-aastane isik tohib pisimopeedi ning pisimopeediga võrdsustatud sõidukit juhtida, kui tal on mistahes mootorsõiduki juhtimisõigus. Pisimopeedijuhi kvalifikatsioon peab vastama mopeedijuhi kvalifikatsioonile. Pisimopeediga võib sõita jalgrattateel, jalgrattarajal, kuid mitte jalgteel, kõnniteel ega kergliiklusteel. Pisimopeed on vähemalt kahe rattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatit ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis. Mis saab säärekatet, on endiselt suur küsimark.

Honda Hobbit on väheste sõidukeid, mis pisimopeedi mõiste alla mahub; säärekat sinna kahjuks ei käi.



## Pane oma jalgrattale mootor peale!

Soodsaim viis kahe rattalist mootori jõul liikuma saada

Kontakt:

556 987 81 (Virgo)  
saku.saaru@mail.ee

- Kaks erinevat mootorikomplekti:  
Töömaht 48 ccm, hind 3000 krooni  
Töömaht 80 ccm, hind 3500 krooni

• Komplektis kõik paigaldamiseks vajalik alates paagist ja lõpetades summutiga

• Sobib nõukogudeaegse mopeedi või täiskasvanu jalgratta raami

• Võimalik liituda vastava võistlussarjaga (vt [www.abjatehnikaring.com](http://www.abjatehnikaring.com))





# Soomlased avaldavad austust

→ Soomes, Kotka linnaosas Jumalniemis toimus 23. mail mälestus-demonstratsioonisõit vanadele võidusõidutsiklitele. Juulis toimub aga suurejooneline Imatran Muistojenajo sealse MotoGP etapi mälestuseks.

Ajalooliselt on Kotkas peetud TT-sõite ainult 1947. ja 1948. aastal. Sellegipoolest otsustas kohalik Karhula motoklubi asja nostalgjavaimus meenutada. Vana võistlusrada polnud enam säilinud, seetõttu kasutati K-Rauta kaubamaja parkimisplatsi. Ümber marketi oli võimalik teha koguni 1600 meetri pikkune, küll vaid ristkülikujuline rada.

Eraldi stardid oli nii kahetaktilistele kui neljaktalilistele ja külgvankritele. Päeva aga alustasid hoopis noored supermotomehed viieringise kihutamisega.

Kohtusin paljude tuttavatega, kes tundsid huvi, millal samalaadne sündmus leiab aset Tallinnas, Pirital. Kahjuks ei osanud ma vastata. Paistab ju, et isegi Joey Dunlopi mälestusvõistlusest ei saa asja. Imestan vaid, et Soomes saab väike motoklubi hakama suure ja huvitava sündmuse organiseerimisega. Naljaga pooleks küsisingi Soome tuttavatelt, kas nad oleks valmis organiseerima samalaadse demonstratsioonisõidu ka Pirital. Kõik lubasid kindlasti jõu ja nõuga abiks olla, neil on meeldivaid mälestusi Piritalt.

24.-25. juulil aga leiab Imatral aset traditsiooniline Imatran Muistojenajo võidusõit, mida korraldatakse 1962-86 aastail seal toimunud rahvusvaheliste ringrajavõidusõitude mälestuseks.

Kohaliku, Imatra motoklubi, korraldataval võistlusel osalevad legendaarsed maailmameistrid nagu Giacomo Agostini, Phil Read ja Jim Redman. Soomlastest on tuntuimad sõitjad Tepi Länsivuori ja Pentti Korhonen. Esimest korda saab võistlusel näha ka ainsat tehaseetoga vanade mootorrattaste võidusõidutiimi Yamaha Classic Racing Teami, mis toob Imatrale 16 uunikumi.

Imatran Muistojenajo toob vanale tänavaringrajale kokku hulgaliselt endisaegseid tähti. Näiteks Agostini sõidab nii 500-kuubikulise Yamaha OW23-ga, millega ta Imatral kindlustas oma 15. maailmameistriitli, kui ka sama võimsa ja legendaarse MV Agustaga.

Ahti Tihkan



Hondadel Kaarlo Saarinen (218), Teuvo Länsivuori (53) ja Erkki Hamunen (35).



## Tekib võistlusmootorratta mõiste

► Riigikogus praegu teisel lugemisel olevasse Liikluseadusesse peaks Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni peasekretäri Veiko Biene sõnul lisanduma lisaks võistlusautole ka võistlusmootorratta mõiste. Võistlusauto on hetkel seaduseelnõus defineeritud järgmiselt: see on auto, mis on ette nähtud ainult autospordivõistlustel või -treeningutel osalemiseks ning mis vastab Rahvusvahelise Autoliidu (FIA) või Eesti Autospordi Liidu poolt kehtestatud nõuetele.

Võistlusauto võib osaleda liikluses ainult seoses Eesti Autospordi Liidu registreeritud autospordivõistluste ja -treeningutega vastavalt võistluse või treeningu juhendile ja kooskõlastatult võistluse korraldajaga. Võistlusautot võib juhtida liikluses ainult Eesti Autospordi Liidu poolt väljastatud sõitjalitsentsi omav isik.

Võistlusmootorratta mõiste lisandumine peaks kergemaks tegema näiteks enduurovõistlustel osalevate inimeste elu.



Võistluse ja treeningu ajal avalikel teedel sõitvad sportlased peaksid varsti saama kergemalt hingata.



# ringrajasõidu ajalooole



Külgkorv Vihur  
- hea Eesti töö.

Ka Jawast sai  
omal ajal võiduka  
teha.

Intervjueritav  
Teuvo Länsivuori.



## Ahvenamaale plaanitakse uut ringrada

Ahvenamaale, mis hetkel on kujunenud vaid vahepeetuseks kruisireisil Rootsi, tahtakse luua mootorratturite mekana uus ringrada.

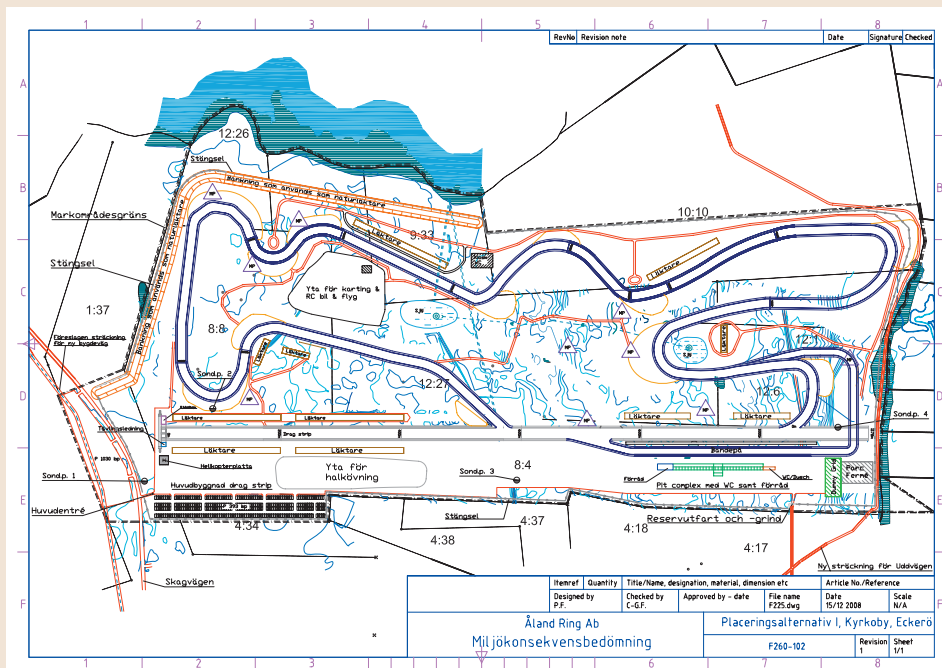
Projekt näeb ette nii 3,2 km pikkust ringrada kui 1200 m pikkust kiirendusrada.

Projekti taga on ettevõtte Åland Motor Events AB. Ettevõtte kavatses oma plaanide elluviimise osaliseks finantseerimiseks lasta välja 1500 aktsiat nimiväärtusega 500 eurot ja sihteesmärgiks on osta rajaalune 70-hektarine maatükk.

Aktsiaemissioonist teatati aprilli lõpus. Soomes ei ole hetkel, nagu Eestiski, ühtegi päris kaasegset motoringrajakompleksi.

Vt ka [www.alandring.com](http://www.alandring.com)

Selline näeb Åland Ring välja plaani peal.



# Kalender juuni-juuli 2010

## Superkross!

- ▶ Aeg: 9. ja 23. juuni
  - ▶ Koht: Väike-Maarja ja Kuimetsa
- Uus sari, mis teeb motokrossi võlu selgeks ka kõige väiksema kogemusega vaatajale.
- ▶ [www.ruudulipp.ee/dynamit](http://www.ruudulipp.ee/dynamit)

## Otepää Tour

- ▶ Aeg: 11.-13. juuni
- ▶ Koht: Annimatsil ja Otepääl
- ▶ [www.mcotepaa.ee](http://www.mcotepaa.ee)

## Helsinki Bike Show

- ▶ Aeg: 12. juuni
- ▶ Koht: Rautatientori, Helsingi
- ▶ [www.helsinki-bikeshow.fi](http://www.helsinki-bikeshow.fi)

## Mäkketõusu EMV

- ▶ Aeg: 12. juuni, 3. ja 10. juuli
- ▶ Koht: Legendaarsetes võistluspaikades Marjamäel, Kukemetsas ja Võrus.
- ▶ [www.off24.blogspot.com](http://www.off24.blogspot.com)

## Red Bull X-Fighters Jam

- ▶ Aeg: 19. juuni
  - ▶ Koht: Narva kindluses
- Red Bull toob neli tippasemel FMX-sõitjat koju kätte, ja seda pealtvaatajale täiesti tasuta.
- ▶ [www.redbull.ee](http://www.redbull.ee)

## Jussi Seljase FMX-koolitused

- ▶ Aeg: 19.-20. juuni
- ▶ Koht: Lagedi

## Enduuro EMV

- ▶ Aeg: 19.-20. juuni
- ▶ Koht: Rakke, Lääne-Virumaa
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Jaanitule teekond, Vanatehnikalaager ja Kindral Laidoneri Memoriaal

- ▶ Aeg: 19.-24. juuni
- Koht: Harjumaa-Lõuna-Eesti-Pärnumaa
- Kõige erinevamale maitsele ja kõige erinevamale vanatehnikale mõeldud kogunemised ja ringsõidud.
- ▶ [www.vanatehnika.ee](http://www.vanatehnika.ee)

## Motokrossi MX1 ja MX2 klasside MM-etapp

- ▶ Aeg: 26.-27. juuni
  - ▶ Koht: Kegums, Läti
- Eestlaste massiline palverännak motokrossi lähima Püha Graali juurde.
- ▶ [www.motocrossmx1.com](http://www.motocrossmx1.com)

## Sõmerpalu Staadionikross

- ▶ Aeg: 29. juuni
  - ▶ Koht: Sõmerpalu, Võrumaa
- Taas näeb Eestis MM-tasemel sõitjaid.
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## FHRA Nitro Nationals

- ▶ Aeg: 1.-4. juuli
  - ▶ Koht: Alastaro, Soome
- Kiirenduse Euroopa meistrivõistluste etapp.
- ▶ [www.fhra.fi](http://www.fhra.fi)

## Euroopa meistrivõistluste etapp motokrossis klassidele 85 cc ja Open

- ▶ Aeg: 3.-4. juuli
- ▶ Koht: Kihli krossirada, Türi
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Estonian Bike Weekend

- ▶ Aeg: 3.-4. juuli
- ▶ Koht: Viljandi
- ▶ [www.bikeweekend.piratica.ee](http://www.bikeweekend.piratica.ee)

## Võru Motocamp

- ▶ Aeg: 9.-11. juuli
- ▶ Koht: Rõuge, Võrumaa
- ▶ [www.maddevil.ee](http://www.maddevil.ee)

## Smash

- ▶ Aeg: 10. juuli
  - ▶ Koht: Rutja lennuväli, Lääne-Virumaa
- Streetfighterite kokkutulek ja "igamehe" kiirendusvõistlus.
- ▶ [www.smash.paganad.ee](http://www.smash.paganad.ee)

## Mototoober

- ▶ Aeg: 9.-11. juuli
- ▶ Koht: Oisu, Saaremaa
- ▶ [www.oselmc.ee](http://www.oselmc.ee)

## Drifters MC HRQ Drift

- ▶ Aeg: 17. juuli
- ▶ [www.biker.ee](http://www.biker.ee)

## NarvaBike

- ▶ Aeg: 16.-18. juuli
- ▶ Koht: Narva linn ja kindlus Moto- ja muusikafestival.
- ▶ [www.narvabike.com](http://www.narvabike.com)

## Motokrossi EMV

- ▶ Aeg: 17.-18. juuli
- ▶ Koht: Kihli krossirada, Türi
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Ringrajasõidu ja supermoto EMV ühisetapp

- ▶ Aeg: 24. juuli
  - ▶ Koht: Kuressaare lennuväli, Saaremaa
- Ringrada sõidetakse ka 12.-13. juunil Motoparkis ja 10.-11. juulil Kemoras, Soomes ning supermotot 19. juunil Audrus ja 17. juulil Riias.
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee) ja [www.supermoto.ee](http://www.supermoto.ee)

## Imatran Muistojenajo

- ▶ Aeg: 24.-25. juuli
  - ▶ Koht: Imatra, Soome
- Imatral toimunud MotoGP mälestussõit. Hulgaliselt endisaegseid ringrajatahti alates Giacomo Agostinist endast meile väga lähedal.
- ▶ [www.imatranajo.fi](http://www.imatranajo.fi)

## Jõgevatreff

- ▶ Aeg: 29. juuli-1. august
  - ▶ Koht: Kuremaa ja Jõgeva
- Juba 19. korda!
- ▶ [www.jogevamc.ee](http://www.jogevamc.ee)

## Kiviõli Motofestival

- ▶ Aeg: 31. juuli-1. august
  - ▶ Koht: Kiviõli vana tuhamägi
- MM-etapp motokrossis küljkorviga mootorratastele, soolode öökross, bändid ja muu.
- ▶ [www.motokross.ee](http://www.motokross.ee)

Uus motokrossisari lisab alale särtsu ja glamuuri.





**WWW.MOTOKROSS.EE**

# **KIVIÕLI**

## **MOTOFESTIVAL**

**31.07-01.08 2010**

**Piletid soodushinnaga**  
**Piletilevis, Statoilis ja Olerexis:**  
**1päev 190.- ja 2 päeva 290.-**  
**Kuni 12. aastased tasuta**

**Külgkorvide MM-etapp**

**Starman esitleb: Ekstreemne mäkketõusu show**

**Soolode öökross ja quadracerid**

**The Blinking Lights ja The Sun rokivad peotelgis**

**Avatud lasteala ja telkimisplats**

**Motomaania tellijate vahel läheb loosi 5 kahepäeva**  
**pääset aasta motosporti tippsündmusele!**

**C R A M O**

**TALLINNA SADAM**  
laevade Lemmik

**EESTI KULTUURKAPITAL**



Eesti Mootorrattasporti  
Föderatsioon



**AQVA**  
HOTEL & SPA

**HASARTMÄNGUMAKSU**  
NÕUKOGU

**starman**

**SAMURAI**

**OLEREX**

**Ferdmaster**  
Ettevõtte

**moto**  
maania

**estravel**

**KIVIÕLI**  
LINN

**European Union**  
Regional Development Fund

**Investing in your future**



# Motomaania Pimp My Bike Pegaso, mis sulandub loodusesse

Tuuleklaas:  
poleeritud

Plastikud: vajadusel  
parandatud, uus unikaalne  
värvilahendus ja lakikiht

Rehvid: Bridgestone  
Trail Wing Radial 152

Esiamordid: hooldatud,  
tihendid-tolmukatted  
vahetatud

Pegaso sobib hästi  
ka Aini kodusele öue-  
murule.



# kampaania ratas valmis!

## Aprilia "Pimp My Bike" Pegaso 650 (2000/2010)

Summutid:  
poleeritud

Kiige ja raami  
karboonimitatsioonkate

Uus klapikambrikaane  
tihend

Uued esisuunatulekatted

Uued roolikannulaagrid

Uued piduriklotsid ees ja  
taga

Uued kummikatted  
lenksuotstele

Uus mootori- ja amordiõli,  
pidurivedelik

Kett: D.I.D. kuldne X-ring



# MOMÄ motonäitusel andsid ehitajad, Red Street Motorcycles omanikule Ain Laanesele üle tema kauaoodatud ja põhjaliku uuenduskuuri üle elanud Aprilia Pegaso.

TEKST JA PILDID Helen Urbanik



➔ Mai lõpus külastan Aini tema Pärnu lähedases kodus. Mees naudib parasjagu suvepuhkuse teist poolt ning on just tulnud oma Pegasoga väikeselt laupäevaselt tretilt Raplasse. Vahepealse kahe nädalaga ongi ta jõudnud läbida muutunud rattal juba 1400 kilomeetrit, nii et puhkus näib olevat kulunud ka meeldivatel radadel.

Äsja alla saanud rehvidel on aga uue rehvi "nupukesed" servades ikka veel maha kulumata, nii et hoolimata sihipärasest kasutusest püsivad need kenasti värsked.

Pegaso seisab ühe mootorratta jaoks võibolla veidi harjumatus kohas, uuselamu aias äsjapüगतud murul. Aga tema omanikule on see vist täiesti iseloomulik koht: kui Ain õues asjatab, on tsikkel pidevalt silma all ja isegi aiatöid tehes ei lähe harrastus meelest.

Esimesest ärevusest oma ratast pärast mitu kuud kestnud lahusolekut ja teadmatus taas nähes on Ain üle saanud. "Palju parem, kui uus ratas," on mees silmnähtavalt rahul. Seni on ka sõpradele-tuttavatele-sugulastele Pegaso uus väljanägemine pigem positiivse üllatusena mõjunud.





## Pesemisele enam aega ei kulu

Üks suuremaid ja kindlasti silmatorkavaid töid Aini ratta juures oli värvkatte uuendamine värvispetsialist Priit Laaneti poolt. Täiesti unikaalse värvilahenduse juures lähtuti eelkõige sellest, et Pegaso eristuks muudest sarnastest ratastest ning see on nii meie hinnangul kui ka omaniku arvates väga hästi õnnestunud.

Omalaadne sügisese vahtrasalu meenutav camouflaž värvilahendus on just täpselt selline, et selle peale poleks ise elu sees tulnud, kuid rattale peale vaadates sobib see nagu rusikas silmaauku. Sügisel võib tõesti juhtuda, et kui see metsateele parkida, ei leia tsiklit enam üles.

Ja kuigi esmapilgul võib nii tunduda, ei ole siiski tegu aerograafitööga vaid omalaadse vesipilditehnikaga, mis on puhastatud detailidele kantud ning hiljem parema püsimise tagamiseks lakiga kaetud.

Nagu Aini kogemus nüüd ka näidanud on, jääb rattast puhas mulje isegi siis, kui temaga on just tulnud sõidust: pori ja tolmu ei paista lihtsalt välja!

Lisaks on Pegasol tehtud mitmeid hooldustöid ja värskendatud mitmeid tarvikuid, mida ühe ligi 40 000 km läbi sõitnud ratta juures ikka teha tuleks: uus jooksva rehve,



SKYMOTO

Bikeman



APMOTORS BALTIC

uus kett, uued piduriklotsid, esiamortide hooldus ja veel üht-teist.

Aprilia piduriklotsidega juhtus tore lugu: Streetmoto pealik Neeme Ervin valis kataloogist mudeli ja aasta järgi õiged klotsid ja need toimetati Red Street Motorcycles-i töökotta. Sealt kostis aga ehitajate Miša ja Kaspari protesteerimist: tagumiste klotside kinnitus ei sobi mitte! Kuidas ei sobi, pahandas Neeme, kuid rattal varem kasutusel olnud ja kataloogist valitud klotse võrreldes selgus, et ilmselt on mingil põhjusel Pegasole peale "aretatud" palju varasema aastakäigu tagapidu-

risadul ning sellest oli tingitud ka klotside erinev kinnitus.

Ka kulunud roolikannulaagritele asendust otsides pörkusime kummalise probleemi vastu, mis puudutas Aprilia tehase tarnevõimekust. Olles ligi kuu aega vägagi hinnalisi laagreid oodanud, hangiti need mõõdu järgi hoopis Kaviali poest ning väga head said.

Varem tehtud tööde kirjeldusi saab lugeda Motomaania numbritest 29 ja 30. Pimp My Bike kampaanias osalesid kõik selleks 2009. aasta lõpus soovi avaldanud ja oma tsikli registreerinud Motomaania tellijad.



**VÄRVILAHENDUS  
MEENUTAB  
SÜGISEST  
VAHTRASALU  
NING POLEKS  
IMEKSPANDAV,  
KUI METSATEELE  
PARGITUD  
TSIKLIT PÄRAST  
ENAM ÜLES EI  
LEIA.**



**Michelini motohooldusvahendid**

**Maaletooja: Autokaubad24 OÜ**

Nüüd  
Saadaval:  
[www.autokaubad24.ee](http://www.autokaubad24.ee)



**PRISMA**  
PEREMARKET

ning hästivarustatud  
motopoodides

MICHELIN Kiiretoimeline mootorratta veljepuhastus vahend 500ml  
MICHELIN Mootorratta puhastusvahend 500ml  
MICHELIN Mootorratta puhastusvahend vahuga 400ml  
MICHELIN Mootorratta ketipuhastusvahend (road / offroad)  
MICHELIN Tänavasõidu mootorratta ketimääre 400ml  
MICHELIN Krossimootorratta ketimääre off-road 400ml

118.-



109.-



105.-



124.-



115.-



105.-

Toodetel on märgitud soovituslikud jaehinnad

[www.autokaubad24.ee](http://www.autokaubad24.ee)







Palju on räägitud, et elekter paneb sõidukid tulevikus liikuma. Eestlased mõtlesid ühe sellise sõiduki ise välja ja ehitasid valmis. The future is Exo-Bikes!

TEKST ja pildid Helen Urbanik



# TULEVIK ON JUBA KOHA!

➔ Ühel palaval maipäeval võis Mustamäel näha koomilist vaatepilti. Pisike naisterahvas lükkamas alguses mäest üles ja hiljem alla temaga pea sama palju kaaluvat väikest elektrimootoriga sõiduriista.

Toimus Exo-Bike Neutrino proovisõit, millise ürituse käigus siinkirjutaja tegi läbi oma selle hooaja esimese kukkumise kahe rattalisel. Eriti häbiväärne oli asja juures, et ma isegi ei istunud sõidukil sadulas, kui koos 40-kilose Exoga end ühtäkki mändide alt pikali avastas.

Lenksul vasaku pöidla all olev käivituslülit lihtsalt kogemata sisse - aga kuna elektrimootor töötab hääletult, ei osanud ma järgmisel hetkel parema käe alt vallanduvat sööstu mitte kuidagi oodata.

Õnneks on Neutrino alumiiniumist "plastikute" ning ka muidu igasugust trääsimist soosivate detailidega, nii et sõiduki seni ainueksplariga ei juhtunud midagi.

Mille pagana pärast sa mootorsõidukit mäest üles lükkasid, oleks siinkohal täiesti asjakohane küsimus. Aus vastus: tõus oli nii järsk ja maastik nii konarlik, et ma lihtsalt ei julgenud seal sõita, sest elektrisõiduki gaas oli minu jaoks harjumatult äkiline ning pelgasin, et panen kogemata veel hullemini puusse.

Miks sa sellisesse kohta ronisid, kus sõita ei julge, oleks teine täiesti õigustatud küsimus ning pean siinkohal tunnistama, et võtsin sõiduki ühe looja Gabriel Verilaskja soovitus Mustamäe ja Harku metsaradu, kus selle elektrisõiduki võlud kõige paremini välja tulevat, proovima minna liiga sõna-sõnalt. Ma ei ole lihtsalt nii suur



Pisike Neutrino võib ootamatult äkiliseks osutuda.

maastikusõiduspets ega ka sealsete radade tundja...

## Loodusenautijale? Pensionil BMX-i kutile?

Edasised kilomeetrid kulgesid igal juhul juba märksa vähem ekstreemsetel radadel ning Gabrieli kirjeldusele sõiduriistast kui ideaalselt looduse ilu, lõhnu ja hääli nautida võimaldavast vahendist võisin vaid kahe käega alla kirjutada.

Pisut taburetil enda ees mingi karu lükkamist meenutav isteasend (see on suhteliselt püstine, jalakäijaga samal tasapinnal, mootorratta- aga ka rollerisõidust märksa



Neutrino on üks selle loojaid Gabriel Verilaskja (esiplaanil) kohandanud oma maitse järgi.

erinev) üllataval kombel ei väsitanud ja oli täiesti mugav ka 10+ kilost fotokotti seljas kandes. Neutrino on Gabrieli tahtmiste ja vajaduste järgi ehitatud sõiduk ning kui ma oleksin mõni BMX-i sõitja, siis oskaksin sellest kindlasti täit mõnu tunda. Sellega saab probleemideta sõita, paar astet korruga, alla treppidest, hüpata üle äärekivide, slaidida liivas ja teha muid sarnaseid trikke.

Ma arvan, et kui BMX-i kutid oma ratas-test mingil põhjusel tüdivad, kuid ei soovi ka hakata FMX-i sõitma, siis midagi sellist peaks neile ideaalselt sobima. Või on see pigem pensionil BMX-i kuti sõiduriist? Eks näis.

Neutrino tippkiirus ei ole nii kõrge kui veidi leebemal ja naiselikumal Chiaral (ligi 35 km/h vs 45 km/h), kuid ta on märksa äkilisema minekuga. Kui Chiaral tuleb just sellise eksimuse vältimiseks, nagu mina tegin, gaasirütškat tõmmata kaks korda enne, kui mootor vedama hakkab, siis Neutrino haagib kohe.

### Mõjub lihtsalt ja kasutajasõbralikult

Elektrisõidukil on 100% veost kasutada sisselülitamise hetkest ja see on päris kummaline kogemus. Gabriel soovib gaasi "piirajana" kasutada põialt, mis lenksule sirutatult ei laseks rannet väga järsult liigutada ning hoiaks seega ära ebamugava ja ehmataadagi võiva jõnksutamise. See nipp töötab väga hästi ja mul õnnestub saavutada meeldivalt sujuv liikumine.

Sõidukite esitlusel aprilli keskel panin tähele huvitavat tõsiasi: naised, kes nii motikaid kui rollereid alguses pigem pelgama kipuvad, ei tunne elektrisõiduki ees mingit

menteerib Gabriel. Publiku soov selleks on olemas.

### Pane pagasnikusse, lifti või elutuppa

Exo väikesed mõõdud on eelkõige tingitud sellest, et taheti luua sõiduk, mis mahuks võimalikult igale poole. Autopagasnikusse, lifti, trepikotta - kuhu iganes. Tema auto-noomsus on tänapäeva elektrisõidukile omaselt siiski veel üsna pisike, seetõttu on vahel hea, kui teda saab mõne muu sõiduriistaga transportida sinna, kus teda kasutama kavatakse hakata. Teisest küljest on tegu linnainimese sõidukiga - aga kus oleks linnas sellest suurema sõiduki hoidmiseks vajalik ruum, kortermajades pole ju garaaže? Kuna ta nii pisike on, jääb Exost ekslikult mulje kui umbes jalgratta kategoorias olevast asjast, kuigi pigem on tema kaal siiski väikese krossika vääriline. Nagu ma edukalt tõestasin, minusugune väeti tegelane seda mäest üles ikka ei tõsta.

Gabriel selgitab, et kõige suuremat rolli

kindlasti arvestatavatest hoolduskuludest ja bensiini hinda teame me kõik.

Elektrisõidukil on kuluosadeks põhiliselt rehvid ning aku, mis mingil hetkel välja vahetada tuleb. Energiakulu on vähemalt praegustes hindades bensiiniga võrreldes olematu.

### Evolutsiooni tulemus

Gabriel ja kogu ülejäänud Veloelektroni punt sarnaneb heas mõttes mõne uue usundi kuulutajatele. Nad on ise oma tõest nii vaimustunud ning jagavad neid teadmisi meeletu entusiasmiga, et kõrvalt on seda lihtsalt tore vaadata.

Gabriel näiteks on hea näide inimesest, kes katsetanud erinevaid ususekte ehk sõitnud kõige mitmekesisemat stiili ja võimsusega mootorrattastega. Kiirusenautimine pole talle sugugi võõras, kuid see tüütas vähemalt teda ühel hetkel lihtsalt ära. Seljakott seljas Exoga paarkümmend kilomeetrit tunnis peaaegu hääletult Saue



Üks asjaosalistest, Jarmo Tuisk, Exo esmaesitlusel.



Peegel pärineb Stage6 kataloogist (aga sellest pole palju kasu); jalaraud on tõhus.



Üks Exo-Bike prototüüpidest, mis tõestas, et veorihm peab olema veidi tugevam.

hirmu. Iga juhuslikult tänavalt ligi astunud kõrgetel kontstel daam istub julgelt selga ja muudkui sõidab. Väga positiivne!

(Isiklikult nii hulljulgelt siiski asjale ei lähene, ilmselt olen eelnevalt liiga palju lugenud ja kuulnud, kuidas needki sõidukid käituvad.)

Exo pidurid, eriti esimene neist, on samuti täiesti uus kogemus. Andur reageerib magnetvälja vähenemisele ehk heebli tõmbamisele. Kuid heebli puudub peaaegu täielikult tühikäik ja pidur blokeerub ülakergelt. "Peab vist sinna vahele jämedama vedru panema, et tekiks suurem heeblikäik," kom-

kaalu juures mängivad akud - mida pikemalt sõita tahad, seda suurema energiavaru pead endaga kaasa vedama. Samaväärse aku saaks ka poole kergema, aga sellele oleks laadimisega probleeme. Oma panuse annavad ka veljed, vedrustus, raam ja mootor - kui sa just utoopilist hinda ülakergete juppide eest ei taha maksta, tuleb niisuguse sõiduki puhul ligi 40-kilose kaaluga lihtsalt leppida.

Lisaks kaalule on Exo puhul enim poleemikat tekitanud selle hind. 30 000 krooni eest saaks juba päris korraliku auto. Kuid hinda tuleks vaadata investeeringuna tulevikku: kasutatud auto puhul ei pääse

kodust Mustamäele tööle kulgeda on tema jaoks nüüd just see õige asi.

Innovatsioonist on Eestis väga palju räägitud ja Exo on küll üks neist näidetest, mis selle müütilise nähtuse olemasolu siiski tõestab. Selles on oskusteavet, nupukust, potentsiaali ja isegi osa tootmisest toimub kohapeal.

Investorid ei tee endale liiga suuri illusioone. Nad lihtsalt arvestavad elektrimootorite turu suure kasvuga Euroopas lähiaastatel ning asjaoluga, et sellisel sõidukil võiks ärilises mõttes iva olla.

Kuna Exo alumiiniumist keredetailid on toodetud Favoris, kõrvaldati seeläbi üks



suur takistus, sest tavaliselt on leiutisest toote saamisel suureks piirajaks valmistaja puudumine - projekti algstaadiumis Hiinast jupitootjat otsida pole mõtet.

### Uuendus on kala kõhus

Mis on sellise sõiduki puhul see uuenduslikkus? Kui raami ehitus ja Exo kuju ja suurus välja arvata, on kõik jupid meile ju tuttavad muudelt sõidukitelt - olgu downhill-rataselt, pocket-bike'ilt või rolleritele Stage6 vidinaid pakkuvast kataloogist. Kõige suurem väärtus peitub hoopis kala kõhus ja väljendub ühes numbris, mille Gabriel nii muuseas poetab: masina "aju" teeb sekundis 25 miljonit tehet, et see töötaks. Kontrolleri tarkvara ongi kogu asja võti.

Kohalikult nutikate ettevõtete inkubatoris Tehnopolis Akadeemia tee ääres on ka Veloelektroni sümpaatne, loominguliselt sassis pesa. See sisaldab suurt osa Eestis saadaolevatest elektrilistest kahe ratastest, mis on soetatud või siia sattunud konkurentide parema tundmaõppimise

eesmärgil. Vaadates neid, peamiselt (väga kehva kvaliteediga) jalgrataste baasil ehitatud riistu, saab veidi selgemaks, miks Exod on niivõrd teistmoodi. Siin on ka enne Exosid valminud elektrimootoriga jalgratas, mis kasutab lennukimudeli mootorit (selle kerguse pärast: 2,5-kilovatine ajam kaalub alla kilo, samal ajal, kui üsna laialt levinud rummumootori kaaluks on 11 kilo). Linnakiirusel on Gabriel sellel kahe erineva ülekandega sõiduriistal autodest mööda kihutanud nii, et mõnel sohvril on silmad solvumisest pealuust välja hüpanud.

Mis hämmastab, on esimese tootmisvalmis Exo eksemplari valmimise kiirus: täiesti valgelt lehelt alustati ju alles eelmisel sügisel. Kahtlustan, et siin on käsi mängus investoritel, kellest Favori pealikul Almar Proosil on graafikutest kinni pidamise alal kindlasti tohutud kogemused.

Veloelektroni mehed tegelevad aga juba uute väljakutsetega. Eesmärgiks on lisaks olemasolevate mudelite tootmisele ja Euroopa vallutamisele ka veidi suuremad ja

võimsama mootoriga isendid. Välistatud ei ole ka mootorrattamöötu toode - kunagi tulevikus. Ideid neil meestel igal juhul on ja leiutamata nad olla ei saa.

### Kliendid käivad veel lasteaias

Praegu tuleb neil, kes elektrisõidukitega tegelevad, palju energiat kulutada selgitustööle. Nad ei müü mitte lihtsalt versiooniuuendust, mingit uut disainividinat või revolutsioonilist tehnilist lahendust, vaid hoopis teistsugust mõtteviisi. Seda on näha kasvõi sellest, kuidas inimesed otsivad Exolt süütelukku (seda pole), kuhu võtit pista või ootavad, et masin annaks käivitumisest märku mingi häälega (kui välja arvata Neutrino ketivurin, siis on elektrisõiduki ainsaks heliks rehvide sahin).

Kuni selleni välja, et elektrisõidukiga liikuma hakates peab oma teekonda hakkama aegsasti ja täpselt ette planeerima - muidu ei jõua aku ennast täis laadida või saab poole sõidu pealt tühjaks. Ja siis on perse majas, nagu armastab öelda hea kolleeg Madis Jürgen - elektrisõidukite laadimisjaamade rajamisest ju alles räägitakse.

Exode tõelised kliendid käivad alles lasteaias ja koolis - nemad saavad tööpõhimõttest aru kuidagi lennult; kus käib laadijaots, milline on käivitusnupp, või mis imeloom see Exo üldse on. Sest kuigi sõiduk on turul olnud vaevalt paar kuud, tunnevad koolipoisid juba tänaval ära, millega tegu.

Ka mina usun, et see, mida Veloelektroni mehed teevad, on tulevik. Vaikne elektrijõul liikuv keskkonnasõbralik sõiduk, mis pealegi on peaaegu hooldusvaba ning rahaliselt soodne kasutada.

Ainult nagu üks investoreid, Almar Proos, tahaks ka mina, et Exo oleks pisut suurem (eelkõige suuremate ratastega) ning liiguks veidi kiiremini - et sellega oleks ka tänaval ja miks mitte maanteelgi julge ning mugav sõita. 8-tolliste ratastega Neutrino või Chiaraga on kruusal või mõnel tüüpiliselt pommiauklikul pealinna tänaval lihtsalt väga ebamugav liikuda.

### Exo-Bike Neutrino ja Chiara

**RAAM:** alumiiniumist exo-raam

**MAX KIIRUS:** 45 km/h

**AKU:** Liitium-raud-fosfaat (LiFePO4), 30Ah, 48V, laadimiseks u 6 tundi

**AUTONOOMSUS:** ühe laadimisega 80 km

**MOOTOR:** võimsus 0,8 kW (tippvõimsus 1,6 kW), harjadeta alalisvoolumootor

**PEAÜLEKANNE:** kett (Neutrino), rihm (Chiara)

**PIDURID:** Hayes ketaspidur ees, regeneratiivne elektriline pidur taga

**VELJE MÕÖT:** 8"

**TELJEVAHE:** 850 mm

**KAAL:** 40 kg

**HIND:** üle 30 000 krooni

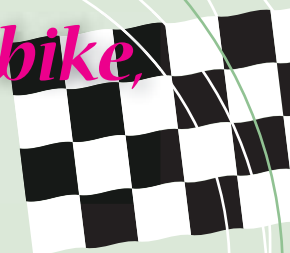
**MÜÜJA:** Veloelektron OÜ

**WWW.EXO-BIKES.EU**



Sadula kõrgus on reguleeritav, ka vedrustusega saab mängida.

# Piletid kõikidele F1, MotoGP, DTM, Superbike, Red Bull Air Race 2010. a. etappidele!



Narva mnt 1-354 Tallinn  
Telefon 631 1010, 5858 5526  
info@reisiring.ee,  
www.reisiring.ee

### VORMEL 1 2010 reisipaketid:

9.-12.07. Suurbritannia al. 6120.-

23.-26.07. Saksamaa al. 6325.-

30.07.-2.08. Ungari al. 7190.-

10.-13.09. Itaalia al. 6425.-

### RALLI reisipaketid:

29.07-1.08. WRC Soome Ralli al. 2985.-

7.-8.08. Helsinki Motorsport Weekend al. 2325.-



Honda VFR 1200F on kindlasti üks nendest ratastest, millele enne selga istumist ja oluliste asjade ülevaatust endale ka väikese rahustava mõttekäigu lubad - ära põe, see on ju kõigest mootorratas, loodud sõitmiseks. Inimestele.

TEKST Andrus Tischler  
PILDID Helen Urbanik



**HOIA PIIP ja  
PRILLID ehk  
VFR 1200F**





Ah et milleks selline mõttekäik, küsid? Keera korraks kohapeal töötaval masinal gaasi, siis saad aru... Igatahes on esmamulje uuest VFR-ist aukartust äratav. Väga nooblisse välimussu pakitud elukas räägib selget keelt – minuga juba nalja ei tehta. Seda muljet kinnitavad kõik detailid, millele pilk esmavaatlusel pidama jääb: 43 mm läbimõõduga USD esivedrustus, radiaalse kinnitusega pidurisadulad, 190-se laiusega tagarehv, 2 lõõriga summuti, selge ning lakoonilise paigutusega nupud-kellad, jne.

Selga istudes ja liikuma hakates on kohe selge, et kui ise hullu ei pane, siis midagi hullu ka ei juhtu.

Läbi reedeõhtuse liikluse linnast väljapääsu otsides avastan selle ratta esimese omapärase krutski, milleks osutub – signaali lüliti! Nimelt on Honda pürgimas ergonoomia vallas uude ajastusse. Honda inseneride väitel on pöidlaga sagedasti mugavam kasutada just seda kohta, kus seni on paiknenud signaali nupp. Antud selgitusele tuginedes on VFR-i lenksul just selles kohas suunatuks lüliti. Harjumuslikult toimides on tulemuseks tihtipeale just suunatud välja lülitades – TUUUT!! Sorryyy, viipan vabanduseks autojuhile, kes minu ees sõidab...

### Legendaarse V4 uuestisünd

Täiesti uue kontseptsiooniga V4 on tsiklile paigutatud nii, et kaks keskmist silindrit moodustavad tagumise silindrirea – selle osa, mis paikneb juhi põlvede vahel. Tänu sellisele asetusele tundub ratas jalge vahel meeldivalt kleenuke ja sõitjal tekib väga hea tsikli tunnetus. Mootoris kasutatavate lahenduste täpsemaks lahti seletamiseks jääb siin leheruumi hulgaliselt puudu. Olulisena mainiks, et ühendatud on tehnoloogiaid nii Honda motokrossi (CRF) kui ka moto-GP (RC211V) mootoritest. Tulemuseks on jõuallikas, mis väänab uskumatu südikusega praktiliselt alates 2000 pöördest. Siin võin julgelt väita, et pole vahet, mis käik sul parasjagu sees on, masin teeb oma tööd uskumatult rõõmsameelselt (ka 50 km/h kuuenda käiguga!).

Olles läbinud Motomaania väikese fotosessiooni Sakus, suundume koos Honda Balticu esindaja Aivo Mälguga Saaremaa poole. Seal on plaanis Honda uudismudeleid tutvustav proovisõidupäev. Ja miks siis mitte ühendada kasulik meeldivaga ja teha ka sinna ja tagasi sõit testsõiduna – käesoleva väikese arvamusloo jaoks. Pealegi võiks matkarattast parema ettekujutuse

saamiseks ju tehagi tavapärasest natuke pikema tiiru. Nii ka läheb.

Reedeõhtune liiklus Haapsalu maanteel on üllatavalt tagasihoidlik. Ei kiirusta meiega, pigem naudime päikeselist õhtupoolikut. Termomeeter VFR-i armatuurilaul näitab 5 kraadi üle nulli. Rääkides selle ratta informatiivsusest, on see küll igati eeskujulik. Näidikud on väga selgelt loetavad ja hästi paigutatud. Vastupidiselt mõnele varasemale kogemusele võõra rattaga, pole VFR-i armatuuriga harjumiseks aega vaja – kõik on lihtne ja arusaadav esmapilgust. Lisaks tavapärasele näituledele on ka näha, millise käiguga parasjagu sõidetakse ning milline on keskmine kütusekulu.

### Sportbike? Matkaratas?

VFR 1200 on oma olemuselt palju enam sportbike kui matkaratas – suhteliselt agressiivne sõiduasend, tihke vedrustus, tundlik ja täpne juhitud. Väidetav 267-kilone tühimass on väga hästi ära peidetud. Ruumipuudust minusugusel volaskil kindlasti ei ole, sadul lubab teravamateks kallutamisteks piisavalt ka tahapoole istuda. Aga pikemal sõidul midagi nagu päris ei klapi. Peale ca 130 km läbimist on esimest korda tunne, et tahaks korra jalgu sirutada (Aivo oma Varadero seljas teeb juba ammu virgutusvõimlemist). Nii kummaline, kui see ka ei tundu, tahaksin jalaraudu natuke tahapoole paigutada, et saaks ülakehaga võrdselt agressiivse, samas lõdvestunud sõiduasendi. Ilmselgelt on see täiesti individuaalne.

Tekkis mõte, et Risti-Virtsu maantee peaks edaspidi kõikvõimalike mootorrattaste testsõitu sisse arvama. Nimelt Risti poolt tulles on esimesed ca 12 km udupeent ülisiledat asfalti – paneb unustama, kas sõidad või lihtsalt liugled. Aga meenutus reaalsusest tuleb selle lõigu lõppedes, kui pealtnäha täiesti märkamatu algab nõ vana-kooli asfalttee. Ja selle juures esimene soovitus mootorratturile on: käi enne põiel ära, kui sinna sõitma lähed. Igatahes sellel lõigul sain siis omal nahal tunda VFR-i vedrustuse tegelikku palet. Lühidalt kokku võttes on see masin selgelt mõeldud siledade teede jaoks. Kõlab uskumatuna, aga nii mõnestki teekonarusest tahtlikult üle sõites neelas vedrustus selle alla nagu muuseum. Sõites aga reipa maanteekiirusega Virtsu suunas oli küll tunne, nagu taoks keegi järjekindlalt saapaga vastu kannikaid. Olles mõned kilomeetrid niimoodi läbinud, viipas Aivo käega, et peatuksime. Tal oli varuks üks väga asjakohane ja meeldiv üllatus





VFR-i profiili iseloomustab massiivne esi- ja kerge tagaos. Viimistlus kvaliteet on silmatorkav.



V4-mootori tagumise, juhi põlve vahel jääva silindri rea moodustavad keskmised silindrid. Nii on mootor tagantpoolt kitsam.

Näidikud ei hiilga glamuuriga, ent on informatiivsed.



Vormimängud väljalaske teemadel.





Kuuekolvilised radiaalse kinnitusega Nissini pidurid hoolitsevad 267 kg massi (+ sõitja) aeglustamise eest.



– ratta tagavedrustuse eelpinget sai õnneks käepäraselt maha keerata. Pärast seda muutus sõit oluliselt mugavamaks, kuigi endiselt mitte liiga siidiseks. Taaskord, personaalne – eks ma olen pikema/pehmema vedrustusega masinatega rohkem harjunud. Medali teine ja kindlasti positiivne külg on kahtlemata sõidu hea tunnetatavus – siis taaskord pigem sportbaigilik omadus.

Kui mu sensised kogemused V4 mootorist on olnud pigem kui lineaarse olemusega emotsioonivabadest jõuallikatest (välja arvatud VFR800 VTEC-plahvatus), siis see 1200-ne "pada" on tõeliselt iseloomuga sell. On väga meeldiv kogeda, et mootor sikutab viivitusega ja isukalt väga madalatest pööretest. Aga kui pole temaga veel täpsemalt tuttav, siis umbes 7000 pöörde juures on tunne, et no nüüd peab varsti käiku vahetama – sest on ju juba tükk aega järjest juurde küsitud, kiirendatud. Aga tühjagi! Sealt alles õige elu algab! 10 000-ni pöördesse käiv "katel" annab lisaks varem pakutud 129 njuutonmeetrile auga välja ka kõik 173 hobujõudu. Ja liikluses tähendab see vaid üht – hoiatav piip ja prillid (loe: load ja rahakott) sügaval taskus! Sest ka juba 1. käiguga on võimalik purustada kõik meie riigis kehtivad kiirusepiirangud. Kiiremini kui nõiväel!

### Mugavaim kiirusevahemik 120-160 km/h...

Minu arvates selle masina kõige mugavam kiirusevahemik on 120-160 km/h. Maanteel aeglasemalt sõites jääb kohati mulje nagu ratas ütleks: "noh, mis passid, sõidame ka juba või?", suurematel kiirustel: "tõmba kõrvad kiivrisse ja hoiatav kinni!". See-ga veelkord: piip ja prillid!

Arvestades saadaval olevat jõu hulka kiirendab VFR uskumatult tsiviliseeritult. Kordagi ei teki tunnet et järgmisena hakkame nokka tõstma. Selle vagaduse eest

#### Honda VFR 1200F

**MOOTOR JA JÕUÜLEKANNE** Vedelikjahutusega neljataktiline 76-kraadise silindritevahelise nurgaga V4 jõuallikas. Silindri läbimõõt 81 mm, kolvikäik 60 mm, töömaht 1237 ccm. Surveaste 12:1, PGM-FI sissepritsesüsteem. Suurim võimsus 127 kW (173 hj)/10 000 pjm, suurim pöördemoment 129 Nm/8750 pjm.

**KÄIGUKAST** kuuekäiguline, kardaanülekanne.

**VEERMIX** 120 mm käigupikkusega 43 mm USD esihark, 130 mm käigupikkusega Pro-Link mono-elementidega tagavedrustus. Kahe 320 mm ketta ja kuuekolviliste pidurisadulatega kombineeritud ABS esipidurid, taga kahekolvilise sadula ja 276 mm kettaga ABS pidur.

**REHVID** 120/70ZR17 ees ja taga 190/55ZR17.

**TELJEVAHE** 1545 mm, sadula kõrgus 815 mm, sõidukaal tangituna 267 kg. Kütusepaak 18,5 liitrit.

**HIND** 224 000 krooni.

**MÜÜJAD:** Catwees ja ML Autoservice

hoolitseb nii kardaaniga jõuülekanne kui kaasaegne throttle-by-wire süsteem, mis kogub ja analüüsib aukartust äratavat hulka informatsiooni ning lõpptulemusena korrigeerib mootori tööd täpselt vastavalt hetkeoludele. Samuti toimuvad muutused väljalasketorustikus, kus eri kiiruste/käikude juures nõrke teine lõõr lahti tehakse või suletakse. Käikude kiirel alla vahetamisel tunnen siirast rõõmu libisevast sidurist, mis ei lase tagarattast libisema. Pidurdaminegi on rangelt allutatud täpsele kontrollile, mille eest hoolitsevad kombineeritud pidurdusjõu jaotumine esi- ja tagarattale, 6 kolviga eesmised pidurisadulad ja tänapäevane C-ABS süsteem. Pidurite tunnetus ja tagasiside sõitjale on üks parimaid, mida olen seni kogunud.

Õhuvoolu suunamine on tehtud väga omapäraselt – otse vastu sõitjat ei tule nagu midagi. Tuulevaikust aga ka ei ole, samuti keeriseid. Jäi mulje, et kogu vastutulev õhuvool suundub ühtlase voona sõitja eest läbi, üles. Igatahes täiesti omamoodi ja uus kogemus, sellist aerodünaamikat pole ma varem kohanud ühelgi tsiklil. Huvitav oleks olnud kogeda, mis juhtub vihmas sõites, kuhu satub vesi, kuhu mitte. Loodetavasti see võimalus ka kunagi avaneb, seekord me vihma "kahjuks" ei saanud.

Tähelepanu äratas selle suhteliselt suure tsikli ootamatult väikene bensiinipaak – 18,5 liitrit annab isegi tehase andmete kohase 6,45-liitri kütusekuluga tagasihoidliku tegevusraadiuse.

### Innukas ja sportlik tegelane

Tagasiteel Saaremaalt vahetasime mõned korrad Aivoga rattaid – selleks, et tekiks vahetu võrdlusmoment VFR-i tegelikust suutlikkusest nii kiirendamisel kui pidurdamisel, üldisest sõidumugavusest. Pean tunnustama, et tegu on märkimisväärse rattaga, mille innukusse on võimalik hetkega armuda ja siis tahta ikka ja jälle seda uuesti ja uuesti kogeda. See ratas ongi ilmselgelt tehtud sportliku sõidustiili armastajale, kes sõidab siiski peamiselt liikluses, kippumata ringrajale.

Kindlasti saab VFR 1200-ga väga mõnusalt tehtud ka pikemad matkad – masina innukas ja momendirohke mootor ning mugav sõiduasend on selleks justkui loodud. Kuigi tõepoolest, pigem oleks tema õige tüüp pigem road-sport, kui sport-touring. Või teisisõnu maapealne versioon supersport masinast. Kõike seda kroonib veel ka teadmine, et tegu on mootorrattaga, millele Honda pakub ka meie teedel 3-aastast tootja garantiid ning hooldevälja 12 000 kilomeetrit – kõlab sportrattaste maailmas päris ahvatlevalt, kas pole?





Kawasaki

ABS

Jaapani „suurest neljast“ väikseim - Kawasaki - on ajalooliselt omanud radikaalse tootja mainet, kes end väikeste/nõrkade rataste tegemisega eriti ei vaeva. Vahepeal kippus see kuulsus küll pisut unarusse jääma, ent viimastel aastatel on Kawa end radikaalsete ja kompromissitute sportrataste loojana taas leidnud.

# KAWASAKI Z1000

## kinnitab tootja radikaalsuse kuulsust

➔ Nii nagu mõlemad Ninjad on täna kõige hardcore´imad Tõusva Päikese Maa baigilistest, on ka üleni uuenenud Z1000 taas leidmas „vanade heade aegade“ Kawasakide auras.

Eelmise põlvkonna Z1000 oli küll samuti radikaalse väljanägemisega, ent mõned näpukad, nagu ebapiisav vedrustus, lihtsa poolne terasraam ja suure Ninja mootorist aretatud jõuallika karusus ei lasknud rattal ühtlast ja päriselt nauditavat tervikut moodustada.

Praegust Z1000 tehes lükkas tehas sestet laua puhtaks ja alustas põhimõtteliselt valgelt lehelt. Mehiste ristlõigetega alumiiniumelementidest kokkupõlditud raam kasutab mootorit kandva osana. Võimsale Kawasakile ainuõige reasneljane jõuallikas on loodud spetsiaalselt „palja pommitaja“ vajadusi silmas pidades ehk eriti hea pöördemomendiga läbi kogu pööretevahemiku, unustamata Kawakale poolkohustuslikku „adrenaliiniplahvatust“, kui mootor ülaregistrisse suunata. Linnakaklejast tagarattapillile sobilik mootor on suure töömahu ja hea pöördemomendiga keskmistel pööretel, seda teab esimese suure Suzuki Banditi turuletulekust saati iga vähegi asjaga kursis olija. Kui eelmise Z1000 mootor oli lühikesekäiguline, suure Ninja mootori pisut suurendatud töömahuga kloon, siis praeguse masina jõuallika 77-millimeetrine silindriläbimõõt on karvakese võrra väiksemgi, ent 56 mm kolvikäik seevastu

üle poole sentimeetri pikem, tagades 1043 ccm töömahuga 101,5 kW(138 hj)/9600 pjm Ninjast kergemini kasutatavat võimsust ja 110 Nm pöördemomenti 7800 pöördel. Mootori ühtlase toimimise eest vastutavad tasakaalustusvõll ja 38 mm ovaalsete kõrdega Keihini sissepritsesüsteem. Lisaboonusena võib käsitleda külgedelt läbi raami jooksvatesse sisselaskeavadesse tahtlikult loodud servakesi, mille eesmärk on tekitada suurtel pööretel tõsist sisselaskelõrinat.

Olulisim erinevus eelmisest „Z“-st on veermiku ühtlane kvaliteet ja tervikuga oluliselt paremini harmoneeruv vedrustus, mis lubab Z1000-st rääkida kui õnnestunud tervikust. 41 mm Showa pööratud esihark on nüüd täielikult reguleeritav. 1440 mm teljevahe on küll oluliselt pikem kui Ninjal ja tolli võrra pikem kui eelkäijal. Roolikannu nurk ja järeljooks on sama rajud

kui eelkäijal, tulemuseks vajadusel järsult pöörav, ent suhteliselt stabiilne sõiduk. Neljakolvilised radiaalse kinnitusega pidurisadulad 300 mm esipiduriketaste ümber on pärit Ninjadelt ja tagavad naked-rattale enam kui piisava pidurdusjõu tagaratta tõstmiseks.

Ratta disain jagab seisukohad kaheks, ent tähelepanu püüdev on ta kindlasti. Väljalase on üks kohti, kus tavapubliku ilumeel disainerite omaga samas tempos püsida ei suuda. Tehnilisest poolest on huvitav, et väljalaske takistust muutev klapp on vaid parema poole summutis.

Maailma press on üsna üksmeelselt leidnud, et Z1000 on täna turul üks parimaid bang-for-the-buck sõiduriist t u . J a päris kvaliteetne selline.







Kiirus ja pöörete hulk on numbrite suuruse järgi selle ratta juures olulisimad näitajad.



Sisselase on spetsiaalselt arendatud suurtel pööretel mehhist lörinat tekitama.



Lülitid lenksul on sel rattal harjumuspärased.



Fatbar lenks on sobivaim linnasõiduks.

## "Z teeb kõike, mida tahad"



Kuigi väljas oli +6 kraadi ja vihma sadas ning ilmateade rääkis "kevadisest talvest", õnnestus mul siiski Motodepoost uus Z1000 välja veeretada. Öeldakse küll, et kes kannatab, see kaua elab, kuid ma ei kannatanud enam kauem - ratas on lihtsalt nii ilus, et ei jõudnud enam päevagi oodata. Mitte keegi pole julgenud veel öelda midagi halba ratta välimuse kohta, sest valetamine pole ilus.

Ei hakka rääkima siin võrdlusest eelmiste Z1000 mudelitega, sest esiteks ma pole nendega sõitnud, teiseks siin pole midagi võrrelda - kõik on niikuinii uus.

Esmamulje. Ratas on päriselus palju väiksem, kui seda oodata oskasin. Kuna ma olen 190 cm pikk ja 115 kilo raske, siis pole mul palju valikut - iga rattaga ma mugavalt sõita ei saa. Seega lõin juba enne Z-i (hellituse nimini) selga istumist natukene kahtlema. Tekkisid mõned küsimused. Kuhu ma põlved panen? Mismoodi ma oma saapad jalarauale mahutan? Kui ma kummargil sõita tahan, siis kas mu pea on juba üle esitule? Kõik kahtlused kadusid juba peale esimest sadat meetrit sõitu. Z-i kohta oskaks öelda ühe lihtsa, kuid natuke vastuolulise sõna. Ratas on suur-väike. Näeb välja väike, on väike, kuid sobib ka suurematele inimestele. Põlved olid kenasti paagi all, istesend on tänu laiale fatbar lenksule mugav, saab sõita sirge seljaga ning saab ka üle paagi koogutada.

Kuna ilm oli tõesti väga kehv, siis sõitis ratas ettevaatlikult ilma emotsioonideta esialgu minu garaaži, saju lõppemist ootama. Ei pidanud kaua ootama, järgmisel hommikul olid juba teed kuivad ja proov võis alata.

Kuna unustasin mõned oma isiklikud asjad Võsule, siis oli hea vabandus kohe olemas, miks mul oli väga vaja neid sealt Z-ga tooma minna. Tegingi väikese tiiru - Tallinn-Võsu-Rakvere-Tallinn.

Alustame linnast. See on tõesõna esimehe (minu proovitud) reasneljane ratas, mille kohta võin öelda, et tõmbab, nagu V2. Kes on R4 mootoriga tuttav, see teab, et enne teatud pööreid ei toimu mitte midagi. See ei kehti Z1000 puhul. Kõigepealt süstitakse sulle annus jõudu juba 2000 pöörde juures ning siis tuleb teine kogus 6000 pöörde juures järgi. Leian, et mängus on ideaalne käigukasti ja mootori töösuhe ning loomulikult ka tohutu vääne, mida 100+ kW Z-i mootor pakkuda suudab. Linnavahel sõites ununeb käigukasti üldse ära, sest misiganes





kiirusega suudab praktiliselt iga käik sind korralikult edasi tõmmata, seejuures ratast raputamata. Võimas.

**Vahemärkus** – Depoost välja sõites lubasin korra ka koos tagaistujaga sõita. Vaadates väikest kitsast tagaistet arvasin isegi, et see vist kõige mugavam olla ei saa. Kuid Märt, minu töökaaslane, kes ka just pisike poiss ei ole, leidis, et tagaiste on üllatavalt mugav. Seda muidugi lühikesel linnasõidul. Samas – me ei osta ju ratast tagaistuja järgi. Või ostame?

**Maantee.** Üle-6000-pöörde-rõõmud. See, mis linnas tiirutades kipub sellises pööretevahemikus (6000+) illegaalseks minema,

Tänavakakleja stiilis, kuid siiski kõigeks võimeline pill.

### Kawasaki Z1000 2010

**MOOTOR JA JÕUÜLEKANNE:** Neljataktiline vedelikjahutusega DOCH R4, silindri läbimõõt 77 mm, kolvikäik 56 mm, töömaht 1043 ccm. Surveaste 11,8:1, Keihini 38 mm kõrdega sissepritse. Suurim võimsus 101,5 kW (138 hj) 9600 pjm, suurim pöördemoment 110 Nm/7800 pjm.

Kuuekäiguline käigukast, mehhaanilise ajamiga mitmekettaline märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIX:** Alumiiniumraam, mootor kandev element. 41 mm Showa täisreguleeritav USD esihark, horisontaalse asetusega osaliselt reguleeritav Showa tagavedrustuse monoelement, alumiiniumist tagakiige.

Kaks 300 mm lainelise esipiduriketta ja radiaalse kinnitusega neljakolvilise pidurisadulaga esipidurit, taga üks ühekolvilise sadulaga 250 mm ketas.

**REHVID:** 120/70ZR17 ees ja 190/50ZR17 taga.

**MÕÖDUD:** Teljevahe 1440 mm, sadula kõrgus 815 mm, sõidukaal 221 kg. Paak 15 liitrit.

**HIND:** 159 000 krooni

[www.kawasaki.ee](http://www.kawasaki.ee)

on maanteel siiski veel legaalselt proovitav. Kui ületad maagilise 6000 pöörde piiri, tuleb kusagilt taevast suur käsi ja üritab ratast su alt ära tõmmata. Laial fatbar lenksul on siis omad plussid ja miinused. Linnas mõnus ja mugav, mitte väga väsitav asend, maanteel suurte kiirustel lihaseid treeniv – harali kätega ei ole nii mugav suuremaid kiiruseid arendada ja ennast ümber paagi kleepida. Kuid justnimelt suurematel kiirustel kui meil lubatud, seega seda ei tohiks kuidagi miinuseks pidada.

Bensiinipaak on tohutult suur... oma mõõtmetelt. Näeb välja, nagu oleks ruumi üle 20 liitri jaoks. Kuid sisse mahub sinna kõigest 15 liitrit kütust. Kui mul bensutuluke vilkuma hakkas, mahtus paaki ainult 10 liitrit, millest järeldasin, et peale hoiatust on sul veel 5 liitrit kütust alles. Olles harjunud tavaliselt tanklasse sõitma peale tulukese põlemahakkamist, leian, et iga 10 liitri tagant on tüütu tankida. Linnas võib see agressiivsemal sõidul tähendada läbitavust 100 km kanti. Ilusatel suvistel ilmadel tuleks siis iga päev bensukas käia. Ma pole küll mingi insener ega tsiklidisainer, kuid paak võiks siiski rohkem mahutada ja mõõtmetelt ikka samasuguseks jääda. Ruumi selleks nagu oleks.

Mis puutub kütusekulusse, siis seda pole mõtet pikalt arutada. 10 liitriga sõitsin u 200 km, seega 5 sajale on sellise ratta kohta hea tulemus. Samas, inimeste sõiduharjumused on erinevad, seega võib keegi teine saada oluliselt suurema või väiksema kütusekulu.

Z pole küll matkamiseks mõeldud, kuid võrdlemisi mugav iste ja istesend ei tee raskeks ka pikemaid otsi, peale paarisajakilomeetrist ringi ei väsinud mu taguots ega jalad. Käed ei surisenud. Miski ei valutanud. Ainult süda põksus tavalisest kiiremini.

Mille jaoks see ratas siis mõeldud on? Tööl käimiseks? Linnas niisama sõitmiseks? Pühapäevarattaks? Matkamiseks? Ei olegi vist ühest vastust. Tee sellega, mis tahad, tema (Z) on sellega nõus. Ning ta suudab seda, mida sa tahad.

Heiti Piip



Mai keskel toimus Tallinnas keskkonnasõbraliku motonäituse MOMA raames eksperiment, milles osalesid jalgratas, elektriroller, roller, mootorratas ja auto. Marsruudil Miidurand-Nõmme üritasime hommikuses liikluses välja selgitada, milline neist sõiduvahendest kõige edukamalt toime tuleb.

# Liikluseksperimentis edestas roller tsiklit ja teisi osalejaid



Kell 8 hommikul asusid kõik viis sõidukit Miiduranna sadamast Bikeworldi poe juurest teele.

Enne starti ütles Motors24 saatejuht ja biker.ee foorumi eestvedaja Väino Laisaar, kes üldiselt oli oma võidus veendunud, mitmekordsele Eesti meistrile motoringrajasõidus Hanno Veldile, et teda ta kardab konkurendina kõige rohkem. Laisaare kartused olid põhjendatud.

Esimesena tiniseski kell 8.35 Nõmme mändide alla, vana suusahüppetorni taha parklasse Velt sinisel SYM kahetaktilisel 50-kuubikulisel rolleril. Nägu laia naeru täis ja rahulolev, võttis Velt kiivri peast: "Õnne peab olema, nagu ikka liikluses."

Pirita teel ummikut polnudki, kuulsime Veldilt GPS jälgimissüsteeme tootva Oskando esindaja Veikko Raasukese ja Motors24 kaameramehega, kellega ennist olime arvutiekraanilt reaalajas sõidukite liikumist jälginud ning suure põnevusega oodanud, kes ikkagi esimesena kohale jõuab. Veldi-Laisaare tihe rebimine paistis sealt selgelt kätte.

Jõudis mööduda vaid kaks minutit, kui kell 8.37 popsus parklasse mattmustal Harley-Davidson V-Rodil Väino Laisaar. Tuli tunnistada, et 50 kuubikule oli 1100 kuubikule sellel 19-kilomeetri pikkusel teekonnal ära teinud.

Veldi ja Laisaare vahel läks kohe aasimiseks ning selgus, et pikalt koos spurtinud paarile löi löhe sisse üks tramm, mille taha Laisaar toppama jäi, Velt aga jõudis veel ühissõidukist mööda lipsata ning edasi oli asi tõesti juba rohkem vormistamises:



Ringrajameister jääb võidusõitjaks ka rolleril.

"Pärnu maanteel sattusin rohelisse lainesse, edasi samuti," räägib Velt.

Nõmmel oli ta aga sunnitud seisma rongi taga ning oli täiesti kindel, et seal saab Laisaar ta kätte. Napilt pääses ta siiski varem tõkkepuu tagant tulema – Laisaar oli küll jäänud ka sama rongi taha, kuid Veldist mööda siiski ei saanud.

"See, et sa saad tsikliga vahepeal linnas 60-ga sõita ja jätad rolleri selja taha, ei tähenda mitte midagi," tunnistas Laisaar. Veidi mängisid siin rolli ka sõidukite gabariidid – lühem ja kitsam roller suutis tekkinud aukudest paremini läbi lipsata kui suur custom-ratas.

Marsruudivalikul otsustas enamik osa-





# "2 VS 4"

Sõiduriist	Sõitja	Teepikkus	Sõidu kestvus	Kesk- kiirus	Tippkiirus
Exo-Bike elektriroller	Gabriel Verilaskja	19.65 km	36 min	34 km/h	44 km/h
Jalgratas	Priit Salumäe	<b>17.29 km</b>	34 min	35 km/h	50 km/h
<b>Roller Sym JetSport X 50SR</b>	<b>Hanno Velt</b>	19.11 km	<b>29 min</b>	<b>41 km/h</b>	<b>63 km/h</b>
BMW M3 (1987) 160 kw	Kaido Soorsk	<b>17.29 km</b>	34 min	35 km/h	50 km/h
Mootorratas H-D V-Rod (1100 ccm)	Väino Laisaar	18.65 km	31 min	38 km/h	<b>63 km/h</b>

**KÕIK SÕIDUKID  
MAHTUSID LIGI  
20 KM PIKKUSEL  
TEEKONNAL 5  
MINUTI SISSE.**

lejaist pärast Piritat Narva mnt-Pärnu mnt lõigu kasuks, kuigi Liivalaia olnuks lühem (seal on küll palju foore, kuid rohelistesse lainesse sattudes on võimalik tänav väga kiiresti läbida). Õnneks ei pidanud keegi ka valitud marsruudil fooride taga liiga pikalt seisma.

Siis aga läks väga põnevaks, kuna tänavat mööda lähenes Kaido Soorsk oma lõriseva **BMW M3-ga**, jalgrattateelt oli aga vaid näha, kuidas Gabriel Verilaskja **elektrisõidukil** vaikselt kohale kihutab. Justnimelt kihutab, sest kohati on see pisike sõiduk võimeline märkimisväärselt kiirust arendama, häält ei tee ta aga praktiliselt üldse

(kui keti vaikne virin välja arvata). Tekkis tihe rebimine, kumb enne parklasse jõuab, kas auto või elektriroller, ja oli isegi oht, et põrgataks kolmanda koha saavutamise nimel kokku.

Finišeerimisajana läks mõlemale kirja solidaarne **8.39**.

"Ummikut ei olnud! See ei lähe arvesse!" oli esimene asi, mida omamaise elektrisõiduki üks loojatest Verilaskja kiivrit peast võttes hüüdis.

Autost välja astuv Soorsk, kes sõidu ajal oli jõudnud väikese kohvigi juua, tunnistas aga, et lõpusirgel oli tal suur kiusatus gaas põhja vajutada, kuid suutis sellele siiski

vastu seista. Tema oli vaid ühe rekka taha "kinni" jäänud, muidu oli ka autol olnud kogu marsruudil üsnagi vaba tee.

**Möödus vaid minut** ja rattateelt paistis ka Hawaii Expressi turundusjuhi Priit Salumäe punane sõidurietus. Higit leemendavana keeras **jalgrattur** parklasse. "Jube!" oli tema napp kokkuvõtte sõidust: 35 km/h keskmine kiirus, tippkiirus GPS-seadme andmetel koguni 50 km/h. See ei olnud päris tavaline rattur, kes meie eksperimendis osales...

Jalgrattur ja elektrisõiduki juht sõitsid kuni Järveni koos, Salumäe kenasti Verilaskja tuules. Aeti juttu, arutati paremat



marsruuti, sarjati ummiku puudumist; siis kadus jalgratas sabast.

Salumäe telefon heliseb: "Kahjuks Priit ei saa teile täna vastata, ta on nii väsinud," vastab mees.

Kokkuvõttes paistab, et jääme oma eksperimendiga täpselt kahe Viimsi ja Pirita kandi ummiku vahele – üks neist on enne kaheksat, teine pärast poolt üheksat tööpäeva hommikuti, teavad rääkida Kaido Soorsk ja Veikko Raasuke, kes mõlemad sealkandis elavad.

Kindlasti on liiklustihedus linnas ka mõnevõrra vähenenud ja eks majanduslanguselgi ole selles oma osa. Tegelikult ei ole selles ju midagi halba, kui vähem sõidetakse – peaasi, et olulised asjad teemata ei jääks.

Exo-Bike kulutas "tripile" 300 Wh energiat, mille maksumus sõltuvalt hinnapaketist on 50 senti ringis. See on konkurentsitu olavaim viis liiklemiseks, kuna pärast sellist pingutust peab isegi jalgrattur

Üllataval kombel on mõlemad tsiklimehed (kes ju ka Velt tegelikult on) ühte meelt: nad sõidakski linnas meelsasti rolleriga, kuid veidi suurema töömahuga mootor peaks sellel olema (250-300 kuubikuline näiteks) – see on mugav, sõida nagu diivaniga ja fooritaguse käiguvahetusega ei pea variaatori puhul üldse vaeva nägema.

Parem infrastruktuur kahe rattalistega liiklemiseks ning enam koostööd kahel ja neljal rattal liiklejate vahel – need oleksid meie eksperimendis osalejate tagasihoidlikud soovid.

Täname: Oskandot seadmete ja Tõnu Krauti kaardi koostamise eest ning kõiki sõitjaid osalemast!

Vt ka [seeme.oskando.ee](http://seeme.oskando.ee)

**Kulu linnas üle 18 l/100 km võib tähendada mitut kõva tööpäeva, et sõita saaks.**

## 2 vs 4 ratast

**Kahe rattaline on väiksem:** Mitu korda väiksemate gabariitide tõttu kasutavad kahe rattalised linnaruumi nii liiklemisel kui parkimisel märksa tõhusamalt. Kui ristipidi parkida, mahuks ühe CR-V koha peale näiteks 6 Aeroxiti.

**Roller:** pikkus 1,7 m, laius 0,7 m (Yamaha AeroX)

**Maastur:** pikkus 4,5 m, laius 1,8 m (Honda CR-V)

**Tasuta parkimine:** Parkimine on enamikus Eesti linnades (va Tartu mõnede eranditega) kahe rattalitele tasuta ning lisaks leiab kahe rattalisele alati parkimiskoha, mida auto kohta tingimata öelda ei saa.

**Vähem kütust:** Kütuse (või energiakulu) on kahe rattalisel sama vahemaa läbimisel enamasti väiksem neljarattalisest. Kui võrrelda mopeedi ja autoga poole aasta jooksul töölkäimise kütusekulu, siis mopeediga sõidad maha ühe 200 l tunni, autoga 3 sellist; mopeediga kulutad 3800 krooni, autoga 11 200 krooni.

**Elektrisõiduk:** keskmine kulu 1500 Wh/100 km (Exo Neutrino)

**Roller:** keskmine kulu 2,5 l/100 km (Aprilia Sportcity)

**Maastur:** keskmine kulu 8,5 l/100 km (Honda CR-V)

**Suurem risk:** Kahe rattaliste miinuseks tuleb kahjuks lugeda seda, et liiklemisel on riskid märksa suuremad kui neljarattalistel. Väiksemate sõidukitega ei osata sageli arvestada.

**Liiklusõnnetuses** osales Maanteeameti andmetel 2009. aastal 88 mootorratturit ja 94 mopeedijuhti. Mootorratturitest oli neis õnnetuses süüdi 53%, õnnetuses osalenud sõiduautojuhtidest seevastu 58%.

**Vastuvõtlik kliimale:** Ilm meie kliimas ei ole alati päikesepaisteline, kuiv ja soe. Aktiivne sõiduperiood kestab tavaliselt aprillist oktoobrini.

**Suurem rõõm:** Lõbu faktor on 2-rattalisel siiski suurem kui 4 rattal kulgedes. Arvame meie.

**Tippkiirust 50 km/h ei arenda iga jalgrattur.**



(hinnanguliselt u 800 kcal kulutanult) sööma ikka tugeva eine, mis maksab 50-100 krooni; rolleri kulu jäi umbes 25 krooni kanti, tsiklil oli see ligi 50 krooni ja autol, mille kulu linnas on üle 18 l/100 km, ei taha me seda hinda teada.

GPS-i andmeid uurides selgub ka karm tõsiasi, et roller eksperimendi käigus liikluseeskirju päriselt ei järginud: rolleri ja mootorratta tippkiirus 63 km/h räägib ise enda eest. "Aga see on mul registris ja mul on A-kategooria load," ei jää Velt vastust võlgu. Ringrajameistri asi, alla jääda ju ei saa.



# 1. mere ääres toimunud motonäitus **MOMA läks korda**



15. mail toimus Tallinnas Noblessneri sadamas keskkonnasõbralik motonäitus MOMA, kus käis ligi 2000 külastajat ning oli väljas poolsada eksponenti.

TEKST Helen Urbanik

PILDID Rasmus Kooskora, Teele Tuuna,

TARMO Riisenberg, Helen Urbanik, erakogud



Korraldajate poolt tahaksime alustuseks selgitada, miks me sellise näituse ette võtsime. Olime kaua tundnud puudust üritusest, kus kõigil motoalal tegelejatel oleks võimalus ennast ja oma ettevõtmisi tutvustada. Olgu siis tegu mõne suure margi esindajaga või pisikese muuseumi, ürituse korraldaja, klubi või muidu meistrimehega.

Tõsi, erinevaid messe on Eestis korraldatud ja korraldatakse praegugi, kuid neid kummitasid meie meelest kaks puudust. Esiteks oli tegu väga kulukate üritustega ja seda eelkõige tingitult pinnast, kus need toimusid, ning teiseks pole korraldajate seas seni kaalukauss olnud motoentusiastide poole kaldu.

Teadsime, et mägi, millest 2009. aasta lõpus üles ronima hakkasime, on meie kui nii suure ürituse korraldamisel täielike võhikute jaoks Everesti mõõtu. Kõige enam nägime vaeva asukoha kallal. Noblessneri jahisadama, mis asub Tallinnas Kalamajas Miinisadama ja Lennusadama vahel ning on seni üldsusele üsna tundmatu olnud, valisime eelkõige seetõttu, et siin sai omavahel suurepäraselt ühendada moto- ja mereharrastused.

Näituse nimelühendki kajastab seda, sest üks võimalik tõlgendusviise MOMA'st on moto+ marine. See oli ka üks põhjus, miks Noblessneri sadamasse olid kutsutud demovõistlust tegema jettid ning väljas olid ka mõned jettide müüjad. See oli tõenäoliselt esimene kord, kus otse Tallinna kesklinnas võis jettide veel võidutuiskamist vaadata.

Lisaks oli sadamas piisavalt ruumi, et kedagi häirimata või suuremaid liikluse ümberkorraldusi ette võtmata väikest proovisõitu teha, tsikleid parkida, aga ka kasvõi minimotode ehk pitbike'ide demovõistlust korraldada, kus osalesid Henri Remma, Kristel Raba ja teised Eesti paremad sõitjad.

Lisaks motoharrastuse kui sellise promomisele oli MOMA näituse keskseks ideeks ka keskkonnasõbralikkus. Seda mõtet väljendas nii näitusele vahetult eelnenud eksperiment, millest sai lugeda ajakirja eelmistel lehekülgedel, kui ka ürituse korraldus.

Kasutasime võimalikult palju taaskasutatavaid materjale, toitlustajate valikul lähtusime eelkõige sellest, et nad pakusid kohalikku päritolu ja lihtsat toitu ning oleme ise ja kuuldavasti ka osalejad leitud supiköögi ja pirukavankriga väga rahul, ka prügi sorteerisime pärast näitust ning nii mõnigi osalejate poolt mahajäetud asi leiab veel kasutamist. Mis aga tõesti prügi on, leidis oma tee kohaliku kogumispunkti konteineritesse.



Stokkeri boksis võis näha talvel jäädadel ilma teinud poltbike'ide üht isendit.

Red Street Motorcycles'i võimas väljapanek.



Kõigi lemmik Exo-Bike.



Politseitsikli kokpit.

## **PALJUD ORGANISATSIOONID OSALESID MOTO- VÕI ÜLDSE MÕNEL NÄITUSEL ESIMEST KORDA.**

Võimalust näitusel osaleda pakkusime võimalikult paljudele ning üle 30 ettevõtte, klubi, MTÜ ja muu koosluse tulid meie ideega ka kaasa. Paljud neist organisatsioonidest olid sellised, kes motonäitustel varem väljas polnud olnud nagu näiteks Stokker tööriistade ja määrdeainetega, Coomor Kaubandus sidevahenditega või klubi Paganad streetfighterite kokkutulekuga Smash ja motoorienteerumise karikasarja esindus. Eesmärki, mida endale seadsime - näidata võimalikult paljusid Eesti motoelu külgi, täitis see väga hästi. Muidugi oleks eksponente võinud olla rohkem, kuid oli palju põhjusi (eelkõige ajapuudus), miks keegi ei saanud/tahtnud tulla.

Suur heameel oli väga erilise projektirastaste valiku üle, mis näitusele registreeriti ning kellest enamik ka kohale tuli. Oli nii väga vanu tsikleid, millest üks erilisemaid kindlasti vanamootorrattaentusiastile Ivar Lindlale kuuluv esimene Eestisse toodud Briti kultusmargi Brough Superior esindaja, kuid ka kõige erinevamaid ise- ja ümberehitatud sõidukeid, mis esindasid kõige erinevamaid stiile – alates väga nappide



Motoorienteerujad olid tulnud promoma soppa ja muda ehk eesmärgipäraselt ajaveetmist Eesti teedel.

Raivo E. Tamm tõi näitusele Tagadi restauraatorite päevalt värskelt hangitud Stella, mida kavatseb üles vuntsima hakata, ning nautis ka muidu päeva.

vahenditega teostatud projektidest ning lõpetades väga hinnaliste eksemplaridega. Vahva oli seegi, et Rolleriklubi ja teised noored rolleriehitajad olid näitusele oma sõidukitega välja tulnud.

Eelkõige keskkonnasõbralikkuse ideed kandnud ürituse üks vaieldamatuid staare oli kindlasti pisike Eestis arendatud ja ehitatud Exo-Bike elektrisõiduk, millega soovijatel oli võimalik ka proovisõitu teha ja millist võimalust väga usinalt ka ära kasutada. Kes proovisid, neile meeldis väga.



Näitusel anti Motomaania tellijale Ain Laanesele kätte ka tema Pimp My Bike kampaania käigus ümber ehitatud tsikkel Aprilia Pegaso, mis oli möödunud talve ja kevade jooksul tõsiselt muutunud. Marek "Miša" Kose ja tema meeskond Red Street Motorcycles'ist oli näinud ratta kallal tõsiselt vaeva ning Laanese üllatus halli hiirekese asemel camouflaage maalinguga kaetud ratast nähes oli väga suur. "Kui sa oma ratast metsast üles ei leia, võid julgelt meile helistada," naljatasid Red Street





Motorcycles'i mehed ja tōsi ta on – metsas võib see tsikkel tõesti märkamatuks jääda. Projektis osalesid lisaks nimetatutele veel: värvispetsialist Priit Laanet, Streetmoto, Skymoto, AP Motors Baltic, Liqui Moly, Bikeman ja Arto Käosaar.

Laupäeva lõuna paiku oli sadama kail asuv parkla paksult täis mootorrattaid, rollereid ja muid kahe rattalisi. Ilmajumal õnnistas korraldajaid suurepärase päikesepaistelise kevadpäevaga. Loodetavasti leidsid kõik kohaletulnud, olgu uued või staažikad motohuvilised, endale MOMA'lt midagi põnevat. Esialgsete plaanide kohaselt on kavas näitust järgmisel aastal korrata.

Vt ka [mess.motomaania.ee](http://mess.motomaania.ee)

**Esmakordselt kihutasid minimotod publiku silme all kai peal.**



Jettide võidukihutamine.

## Mis on Noblessneri sadam?

Noblessneri laevatehas, omaaegse nimega "Noblessneri" Aktsia Seltsi Laevatehas Tallinnas, oli 1913. aastal Tallinnas asutatud tööstusettevõtte, mille põhitegevus oli allveelaevade ehitus ning hooldus. Aja jooksul on ta kandnud ka nimesid Tallinna Meretehas, Peetri tehase, Meretehas nr 7, Sõjalaevastiku tehase nr 7, 7. sõjatehase; tänapäeval kasutusel nimetused Peetri sadam ja Noblessneri sadam.

Aastal 1912 moodustasid kaks Peterburi kompaniid – Ludvig Nobel (diisliid), mille juht oli Nobeli preemia rajaja Alfred Nobeli vend Emanuil Nobel, ja Lessner (torpeedoseadmed) – Revelis firma allveelaevade ehitamiseks. Lühikese ajaga ehitati Kopli poolsaarel välja võimsad kompleksid, kuhu kuulusid lisaks hiiglaslikele tootmishoonetele ka tööliste ja ettevõtte juhtkonna elamud.



Praegu asub arenev Noblessneri jahisadam Balti Laevaremonditehase Grupi territooriumil. Seal on lähiriikide üks vähesed suuri (ligi 3000 m<sup>2</sup>) purjelaevade ja kaatrite ületalve hoidmise ellinguid, kus toimus ka MOMA näi-

## Täname!

**Motonäituse MOMA korraldajad tänavad südamest kõiki inimesi ja ettevõtteid, ilma kelleleta see üritus ei oleks toimunud.**

**Kõiki osalejaid:** Jõgeva MC, Catwees, Honda Baltic, Multi Marger (Sinisalo), Motala Eesti (Motul), Coomor Kaubandus (Interphone), Veloelektron (Exo-Bike), Red Street Motorcycles, Odium Autokool, Motokoolitus, Liqui Moly Eesti, Motomaania Racing Team, Mecro (Stokker), Saku Sääruklubi, Sivitrans Logistics (Redbaron Racing), Gospel Riders Estonia, Paganad, Havelo Tehnika (Velt Motocenter), Bikeman, Ramo, Electrabiike, Sym, ATM Racing, Rolleeriklubi, Motoorienteerumise karikasari, Alexela, Yamaha Keskus, Kawasaki ja Motodepoo, Mootorrattamuuseum, Motopolitsei, Vajalik (Cardo ja Draggin Jeans)

**Kõiki abilisid:** Johann, Laura, Villem, Aale, Kurtina kooli poisid ja õpetajad, Tanel, Rain, Veix, Tarmo Riisenberg, Argo Ellisson, Veikko Raasuke, Rasmus Kooskora, Teele Tuuna, Taavi Võsu, Teet Tagapere, Tarmo Porroson, Ain Laanes, Helen Sengbusch, Maret Kukk, Raul Musten, Marko Kaasik, WIMA Estonia ja Maris, Maxim.

**Kõiki projektirastaste omanikke:** Ivar Lindla, Indrek ja Andres Krestinov, Varpo, Ruslan Talft, Marek Virves, Anton, Karl Tooming, Veikko Lattu, Erkki Evestus, Taavi Ollin, Sten Herne, Antero Habicht, Timmo Eenmaa, Raivo E. Tamm, Andrus Jõesaar, Meelis Palm, Stenver Sondla, Oliver Vilms, Mihkel Karro, Margus, Silver Sukles, Marko Kadanik.

**Kõiki koostööpartnereid:** Folger Art trükikoda ja Leho Laja, Sven Puusepp, Eesti Jeti- ja Mootorkelgu Liit ja Margus Kesküla, ATM Racing ja Marko Männi, Noblessneri sadam ja Jaanus Tamme, Nokia Kontserdimaja ja Katrin Kulderknup, telekanal Seitse ja Heiko Jets, Radio Mania, G4S, Panhead, Hea Maitse Meeskond, Reval Kondiiter, BLRT Grupp, Print24.

**Nii massiivseid kaatreid nagu Noblessneris hoiul, ei näe samuti iga päev.**

tus. Vanas valukojas korraldab aga ka sel suvel kontserte Tõnu Kaljuste Nargen Festival (Eesti meeste laulud).

Loodetavasti muutub praegu veel tõkkepuu taga asuv sadam ka igapäevaselt inimestele avatuks. Huvi pakub kindlasti ka asjaolu, et Linnahalli lähedalt alguse saav endine raudtee ja planeeritav promenaad viib jalutaja ka Noblessneri sadamasse. Vt ka [www.noblessner.com](http://www.noblessner.com)



Korraldajatel on hea meel tõdeda, et nupukad ideed ja taaskasutus ei ole Eesti ehitajate ning restaureerijate töölaualt kusagile kadunud, millest leiab tõestust ka järgnevast rataste valikust.



Projektirattad; esiplaanil Brough Superior

## Tähelepanuväärseid projektirattaid MOMA'lt



Honda X4



Bobber VT600

### **Honda VT 600 Custom (1991/2010, Jaapan/Eesti). Omanik: Veikko Lattu.**

Tegu on seeria-Hondast ehitatud customiga, millele on osaks saanud põhjalik ümberehitus. Mootorratta toormaterjaliks olnud Honda oli igati käbe söiduvahend (kui välja arvata kaks mõlki paagil), kuid omaniku soov omada midagi põnevamat on viinud tänase väljanägemiseni.

Tehtud tööde käigus on ümber ehitatud, -lõigatud ja -puuritud: sadulaalne raami osa, elektrijuhtmestik ja õhuvõtusüsteem.

Üksikesemplaridena on valminud terasest juhtraud, roostevabast terasest ja alumiiniumist spidomeeter, klaaskiust porilauad, nahast sadul terasest põhjaga, alumiiniumist elektrisüsteemi karp sadula all ja alumiiniumist akukarp.

Ka mootorratta värvitoon on muutunud, algse sinise asemel on olnud kaks erinevat pruuni tooni, kuid nüüd kannab mootorrattas tumehalli värvkatet.

### **Moto Guzzi California III (2010, Itaalia). Omanik: Meelis Palm**

Oma elu alustas Moto Guzzi Liibanoni politsei rattana (tõendiks on selle kohta alles number ja trahviraamat). Eestisse jõudis California III aga Saksamaalt 2004. aastal, praeguse omaniku kätte jõudis ta 2007. aasta kevadel.

Sama aasta augustis keeras auto mootorrattale ette ja tsikli esiosa purunes. Sellest sai alguse praegune projekt. Omaniku püüdluseks on ehitada old-school hot-rod bobber. Enamik detaile on oma valmistatud või taaskasutatud vana. Esiratas pärit vana Yamaha alt, piduriketaste vahetükid omavalmistatud, esimesed piduriketad Guzzi originaal, springer esihark omavalmistatud, Z-bar (Nimi GuZZi lausa nõudis) omavalmistatud, uus elektrisüsteem omavalmistatud, raamile tehtud väike Goose-neck, loorehald taaskasutusse võetud iste, Gaz 51-lt pärit parktuli kohandatud ümber tagatuleks, Sharktail tühjad torud, taga veel originaal ratas. Tulevikus on plaanis peita juhtmeid, teha viimistlus ja värvitöö.

### **Honda VF1000 „Hirmu Faktor“ (1989/2009, Jaapan). Omanik: Sten Herne**

Kuigi konkreetne mootorrattas hakkas selle praegusele omanikule ja ehitajale silma eelkõige soodsa hinna ja mootori poolest, oli juba enne ostu sooritamist selge, et originaali see mootorrattas ei jää.

Nii ongi läbi kolme aasta algselt võimsa matkamootorrattana sündinud masinast saanud hoopis midagi muud. Ebavajalikke detaile on ükshaaval mootorrattalt eemaldatud, nii et tänaseks on originaalset alles vaid paak, pool raami, esihark ning jõuline neljasilindriline V-mootor.

Väiksemaid ehitustöid on tehtud kõigi kolme aasta jooksul, suurem töörinne oli ees 2009. aastal. Omaniku sõnul on aga tegu mootorrattaga, mis meenutab oma olemuselt Tallinna linna: ikka on midagi teha või midagi muuta.

Nimi „Hirmu Faktor“ sündis mootorratta näitusele registreerimisel. Steni sõnul oli see lihtsalt esimene sobilik mõtteväljatus, mitte aga vihje tunnetele, mis Honda sadulas tekivad.





Triumph Streetfighter.



Varpo tsikli kõige hinnalisem osa on Buell Lightning'u mootor, kõik ülejäänud on kombineeritud käepärastest vahenditest.



Harley Sportster.

**Harley-Davidson Sportster 1200 (2002/2005, USA). Omanik: Karl Tooming**

Omanik iseloomustab oma mootorratast kui noore hingega vanamoelist tsiklit. Originaalis oli tegu 2002. aasta Harley-Davidson Sportster 1200'ga, mis Eestisse jõudis avariilise Rootsis, ühelt sealse kindlustuse müügiplatsilt.

Juba alguses oli plaan anda mootorrattale algsest veidi vanem väljanägemine ehk omaniku (sündinud 1955) sõnul: "Mootorratas peab sama vana välja nägema kui omanik." Nii võibki täna arvata, et pigem on tegu 50-ndate teisest poolest või 60-ndate algusest pärit "harrikaga". Ratta vanust rõhutab ka klassikaline "springer" esihark.

Ümberehitus oli nii põhjalik, et tänaseks on originaalist alles vaid raam, tagaratas ja mootor koos käigukastiga.

Mõned aastad tagasi pälvis "harrikas" Tartu kevadisel motokokkutulekul "Ristiisa" publi poolt välja pandud ilusaima mootorratta tiitli.

**Triumph Daytona T595 streetfighter (1998/2010, Inglismaa). Omanik: Timmo Eenmaa**

Timmo on mootorrattaklubi Paganad üks iga-aastase streetfighterite kokkutuleku SMASH organiseerijatest. Seega ei tasu imestada, et projektiks pole järjekordne custom või chopper, vaid täievereeline streetfighter.

Triumph osteti eelmisel aastal spetsiaalselt järgmiseks fighter'i projektiks. Tänu rohketele muutustele on ümberehitus võtnud palju aega, algus ning suuremad tööd said tehtud garaazis, kuid talveks kolis projekt korterisse, kus masin käe-jala juures.

Daytona puhul ei ole tegemist lihtsalt tulede ja vilede lisamisega, vaid mootorratta konstruktsiooni on muudetud ning paljud detailid ümber ehitatud. Peaaegu kõik fighteri jupid on omaniku enda tehtud, et vältida "riiulifighteri" tulemust.

Mootorratta efektseks värvitooniks on Triumphi pärlmutter kollane. Ratas on registreeritud ja ning seda võib eeloleval suvel kohata tänavaliikluses.



Üks Aprilia SR-idest.

Projektirataste osas oli väljas ka kolm Aprilia SR rollerit. Nende omanikud **Mihkel Karro, Oliver Vilms ja Stenver Sondla** olid sõidukid põhjalikult ümber ehitanud nii, et algsest olid alles enamasti vaid karter ning raam. Näiteks Mihkel Karro hindab oma 70-kuubikuni tõstetud mootorimahuga SR-i võimsuseks 12-14 hobujõudu, tema rolleri maksimaalkiiruseks on fikseeritud 113 km/h. Poisid on oma projektidesse investeerinud märkimisväärset hulgal aega ja raha.





Burning Steel Charly, Red Baron Choppers, 45 Flathead (1966), metallitöö (põletustehnika)

# PETROL CIRCUS

## hiilgasid iseehitatud rattad

Helsingis toimus 22.-23. mail esimene Petrol Circus motonäitus, mille keskmes olid eri stiile esindavad iseehitatud mootorrattad.

TEKST Kullo Kabonen, Helen Urbanik  
PILDID Helen Urbanik



Jaapani 70.-80.-ndate rattad on populaarsust koguv rattaklass. Pildil Suzuki Katana. Ed van Hoofi ratas Speed Seeker.







**SEL**

nia kaanerattaks olnud valge V-Rod või Madis Tänavä Kawasaki "Small Fat Rat" ZX600C.

Korraldajad olid kutsunud kohale ka mõned kuulsad ehitajad mujalt maailmast nagu näiteks hollandlase Ed van Hooffi ratas- tasta Bar Hopper ja Speed Seeker, ameeriklase Indian Larry rattad The Machine ja Shiesta Bros, Mark "Duckman" van der Kwaaki Cadbike 31 ja Cadbike 33, jne.

Laupäeval tegi oma esimese esinemise Dusters trikiratturite tiim, kellest pooled liikmed kuulsid palju kuulsust kogunud Plan Bee tiimi, pooled on aga uued

tegijad. Pühapäeval oli aga esinemiskord Stuntfreaks rühma käes.

Mõlemal päeval võis näha ja kuulda ka nitrodragster kiirendusratta käimapanemist ning Samu Kemppainen ja Miro Gratshev tegid väikese demosõidu. Neist esimese mehe ratta võimsuseks on 750 hj, õnneks lühikesel demorajal kõik need hobujõud tööle hakata ei jõudnud, nii polnud ka lärm väga suur.

Suure halli seinäärsetes väikestes bok- sides sai aga näha meistrimeeste tegemisi – nii sadula ehitamist, pinstripe'ingut kui muud. Töötas ka väike kirbuturg, kust leidis

**Vanakooli chopperid mõjuksid meiegi skeenel värskendavalt.**



Kui tavaliselt oleme Helsingi messikeskuse suures hallis motonäitusel harjunud nägema eri toot- jate suuri bokse, siis sel lau- päeval sisse astudes tundus hall esmapilgul sootuks pooltühi olevat. Kuid see oli vaid esmamulje, kuna enami- ku väljapanekust moodustasid iseehitatud ja restaureeritud rataste konkursile üles antud eri stiile esindavad rattad, mida oli kindlasti üle 300.

Oli customeid, bobbereid, choppereid, racereid, fightereid, sport bike'e, historicuid ja mopeede/rollereid. Ka ümberehitamise stiile oli väga erinevaid: kes oli suuremat rõhku pannud maalingule või kirevate lisade külgemonteerimisele, kes oli ol- nud märksa radikaalsem ning alustanud muudatustest raami ehituses või loonud sootuks uue alustala oma sõiduriistale. Mõnel juhul oli oma kätetöö ka masina jõuallikas.

Igal juhul jätkus vaatamist ja uurimist tundideks ning imestamist, kuipalju ehitajaid Soomes ikkagi leidub. Oli ka mõnede eestlaste ehitatud rattaid nagu näiteks Fredy Jäätese loodud eelmise Motomaa-



**Saab ka nii. Tõsised uunikumehed muidugi oigavad...**

**Näitusele võib sattuda ka-mitte-just-nii-mait- sekas sõiduriist. Demokraatia!**





Nimi Cadbike tuleb sellest, et kõigepealt valmisid joonised CAD-programmis ja alles siis hakkas Mark van der Kwaak 1976. a BMW-st pildilolevat ratast vormima - käsitööna.

hulgaliselt eri varuosi kõige erinevamatele ratastele.

Oli muidki põnevaid leide nagu näiteks Soomes valmistatud ja Soome tingimustes kasutamiseks mõeldud sõidusaapad Laja Motogo. Ei midagi peenutsevat ega mingi disainiime, kuid kui need on vähegi Pohjalan ja Nokian kummikute sarnased ja-lavarjud, siis tasub 180-eurone investering end raudselt ära. Tootja on aastaid tegele- nud erinevate tööjalanõude valmistamisega, mis tõstab usaldust.

Suur osa tegevusest toimus õues, suure halli taguses parklas ning enamik külasta- jaid oligi kohale tulnud ratastel. Seal sai ka mõnede ratastega proovisõitu teha.

Korraldajate andmetel käis kahel päeval Petrol Circusel 5201 külastajat.

Üritusel sai dünopingis lasta mõõta ka oma sõiduriista võimsust ning võimsaimaks osutus Vili Vesterise Suzuki GSXR turbo, millel oli võimsust 283 hj.

Kuna ilm oli ilus, toimis selline oma os- kuste näitamise ja teiste tundmaõppimise, info ja ideede vahetamise üritus päris hästi. Helsingi messikeskus kuulutas välja ka oma järgmise aasta suure MP näituse aja, milleks on veebruari esimene nädalavahe- tus. Ka Petrol Circus kavatsetakse uuesti korraldada järgmise aasta mais.



Bobberite juures jätkus vaatamist...



Minimalistlik lilla kokkusurutud lenksudega asi. Ise on tehtud kõik, ka mootor.





Nitro Dragster



Dusters sõõrikuid  
joonistamas.



## Ehitatud rataste võistluse tulemused olid järgmised:

Žürii valik:

**1. Ehitaja:** Stefan Pihkala mootorratas HD FL "Nimrod" (tema sai ka suurima rahalise auhinna, 5000 eurot ning hinnalise uue RevTec 100 mootori)

**2. Ehitaja:** Minna Heikkinen isehitatud mootorratas "Fly Girl"

**3. Ehitaja:** Mika Aho mootorratas Suzuki Hayabusa

Klasside parimad:

**Custom:** Samuel Heikkinen, "Firestarter" Harley Davidson Sportster

**Bobber:** Harri Lauri, "Wood Rod" Harley Davidson omavalmistatud

**Chopper:** Tommi Soininen, "Dirty Devil II" Harley Davidson Evo Chopper

**Racer:** Jani Lehtimäki, "Coffinshaker" Harley Davidson FLH

**Fighter:** Mika Aho, Suzuki Hayabusa 1441cc

**Sport bike:** Jari Järvenpää, "FatAss 360 Suzuki Hayabusa"

**Historic/Classic:** Indian 4, 1929

**Publiku valik:** HD Evo Chopper "Dirty Devil II", ehitaja Tommi Soininen



Taanlaste Rotrex superchargeriga varustatud Buell arendab 200+ hobujõudu, sõitmise lihtsustamiseks on tagavedrustus vardaga asendunud (paistab all vasakul)

Eelarvamustevaba suhtumist kinnitab see IZ-i baasil loodud kena ja stilne sõiduriist.





Igaaastane Wana-Kolga Tsiklitalli Moto- ja Vanavara Päev kujunes sel aastal omalaadseks rariteetide kokkutulekuks, kus tähelepanu püüdsid mitmed Eestis seni veel nägemata või äärmiselt harva kohatavad kaherattalised.

TEKST ja pildid Tarmo Riisenberg

# Rariteetide

# k



Wana-Kolga Tsiklitalli eestvedaja Jaan Sild ja ürituse vanim külaline, 1905. aasta Indian Single.



Üks müügis olnud kaherattalistest, Vjatka roller.

# ohtumispai

➔ Kui nädal varem Tallinnas aset leidnud motonäituse MOMA vaieldamatuks staariks oli esimene Eestisse toodud Brough Superior, siis Nõos tegi oma ametliku debüüdi Eesti vanim sõidukõlbulik mootorratas, 1905. aastal USA-s valmistatud Indian Single. Tegu on Indiani esimese seeriamudeliga, mille abil saadud kogemus võimaldas firmal hiljem tõusta motomaailma olulisemate tähtede sekka.

Nõos väljas olnud Camelbacki (Kameliküüruks kutsuti mootorrattast tema tagaporilaua kohal asunud iseloomuliku kujuga kütusepaagi tõttu) eksemplar jõudis Eestisse hiljuti Saksamaalt, kuhu kenasti restaureeritud mootorratas osteti omakorda USA-st. See oli ka põhjuseks, miks ideaalses seisus mootorrattast (millest Motomaania kirjutab mõnes oma lähinumbris) ei osalenud Moto- ja Vanavara Päeva lahutamatuks osaks oleval restaureerimiskonkursil.

## Sünniaeg september 1941

Samas osales restaureerimiskonkursil ning pälvis ka sellel esikoha üks veelgi suurem rariteet – omaaegses Nõukogude Liidus toodetud mootorratas M-72. Rariteetseks tegi konkreetse mootorratta tema sünniaeg – september 1941. Sellest lähtuvalt on tegu teadaolevalt ainsa säilinud eksemplariga neist M-72'dest, mis toodeti II maailmasõja puhkemise eel ja mõnda aega pärast selle algust Moskva Mootorrattatehases (MMZ).

Nõos oma esimese avaliku restaureerimise järgse debüüdi teinud kaherattalise leidjaks ja taastajaks on tuntud Läti mootorrattarestauraator Aleksei Popov.



Restaureerimiskonkursi võitja Aleksei Popov 1941. aasta M-72'l.

Konkreetne eksemplar ilmus välja ühest Läti metskonnast, kuhu see oli väidetavalt sattunud äärmiselt seikluslikku teed pidi. Nimelt oli mootorratas metskonda jõudnud NKVD käest, mis omakorda oli väidetavalt selle kätte saanud metsavendadele korraldatud haarangu ajal. Metsavendade kätte oli mootorratas jõudnud aga Wehrmachi üksustelt, kes väidetavalt ise olid selle saanud trofeeks põgenevatelt Nõukogude Armee võitlejatelt. Seega üpriski põhjalik ülevaade Balti riikide lähiajalooost ühe mootorratta näitel.

Näiliselt hilisematele M-kadele väga sarnane masin omab siiski suurt hulka olulisi erinevusi, mis tegi puuduvate osade otsimise ja mootorratta komplekteerimise äärmiselt aja- ning rahamahukaks. Näiteks kolme sobiliku varuosakarburatori eest tuli välja käia 800 euro suurune summa. Seejuures läks neist vaja vaid mõnda pisemat detaili. See muidugi ei tähenda, et edaspidi võiks Kurtnas või Mellistes karburatori K-37 eest küsida sadu eurosid: sõjajaelne karburator on hilisematest ikka hoopis erinev loom.





Haruldane Jawa: 175 cm<sup>3</sup> mudel 356 kuulub Urmas Teearu kollektsiooni.

Igatahes on keerukad varuosade ja detailide otsingud kandnud vilja ning restaureerimiskonkursil pälvis mootorratas kindla esikoha.

#### Haruldane väike Jawa

Restaureerimiskonkursi teine koht tuli Eestisse, selle pälvis Kurtna Mootorrattamuseumi omanik ja hing Urmas Teearu Jawa-175/356 eest. Tegu on Eestis üpriski vähetuntud mootorrattaga, mis jäi oma populaarsuselt ning Nõukogude Liitu sisseveo arvude poolest selgelt alla suuremate jõuallikatega (250 ja 350 cm<sup>3</sup>) Jawadele.

Ka ei tasu 175't Jawat ajada segamini sama töömahuga 175 cm<sup>3</sup>ste CZ'dega, mida veeti Nõukogude Liitu suurusjärgu võrra suuremates kogustes. Neist erineb Jawa raami, silindri, paagi ja summutite poolest, samuti mitme väiksema detaili võrra.

Eestis võib praegu eksisteerivate Jawa-175'te arvu hinnata napilt kahekohaliseks, seega on ühe restaureeritud eksemplari olemasolu ainult tervitav.

Restaureerimiskonkursi kolmas koht läks Wana-Kolga Tsiklitalli eestvedajale Jaan Sillale, kelle 1950. aastal valmistatud BMW R35 meeldis kohtunikele (Mart Karu, Tony Laan ja siinkirjutaja) oma restaureerimise hoolikuse poolest. Nii BMW kui Jawa omasid seejuures käega tõmmatud ilutriipe, nende autor Uko Truu näitas oma kunsti ka Moto- ja Vanavara Päeva külastajatele.

#### Jaapani juppidega IZ Planeta Sport

Tony Laan, Urmas Teearu ja Märt Karu hindamas Jaan Silla BMW R35't.

## **KÄEGA ILUTRIIPUDE TÕMBAMISE KUNSTI NÄITAS KÕIGILE WANA-KOLGA MOTO- JA VANAVARA PÄEVA KÜLALISTELE MEISTRIMEES UKO TRUU.**





Rariteetide ja harulduste hulk ei piirunud siiski eelpool toodud masinatega. Nii näiteks oli näitusel väljas täiesti restaureerimata IZ Jupiter 4K aastast 1981, mis on suurema osa oma elust veetnud ühes Põlvamaa korteris. Viljandimaalt jõudis Wana-Kolga 50-ndatel aastatel Rootsis valmistatud mootorratas "Monark", ainus teadaolev selle margi esindaja Eestis. Läti külalised töid lisaks M-72'le kohale ka vähelevinud Jawa 500 (mudel 15/2). Sama mootorratas käis restaureerimata kujul kaks aastat tagasi ühel Unic-Moto kokkutulekul.

Veel üks haruldane Jawa, täpsemalt vähelevinud enduUromudel JAWA 653/350, peitis ennast müügiplatsi taganurka. Kuigi ratas polnud otseselt müügis, oli omanik valmis sellest loobumisest rääkima siis, kui pakutav rahasumma astub viiekohalisest kuuekohaliseks. Lennukas rahapakk jäi siiski nägemata.

Suuremat sorti rariteetide hulka kuulus ka keskpäeva paiku näituseplatsile jõudnud IZ Planeta Sport. Väliselt mittemidagütlev mootorratas oli aga üks neist müütilistest Jaapani osade ja eraldi õlitusega mudelitest, mille eksistents on küll teada, aga mida keegi oma silmaga kunagi näinud pole.

Seekord oli aga rariteet täiesti reaalselt olemas ning 1974. aastal toodetud mootorrattal oli olemas kogu toimiv õlitussüsteem,

alates plastikust õlipaagist vasakpoolse küljekaane all ning lõpetades väntvõlli poolt ringi veetava õlipumbaga, samuti spetsiifilised välismaist päritolu detailid. Tegu pole siiski algusest saati Eesti peitunud rariteediga, vaid see oli siia hiljuti jõudnud põhjapoolsest naaberriigist Soomest. Nüüd kuulub Planeta Sport nende mootorrattaste

sekka, mis kannavad auga vanasõidukite musta numbrit.

Vanasõidukite näituse ja restaureerimiskonkursi lõpetas traditsiooniline paraadsõit, mille seekordseks sihtpunktiks oli lennundusmuuseum. Järgmine Wana-Kolga Moto- ja Vanavara päev leiab aset aasta pärast maikuu teises pooles. Vt ka [www.tsiklitall.org](http://www.tsiklitall.org)



**Ootamatu rariteet:** toimiva õlitussüsteemiga IZ Planeta Sport aastast 1974.

**Mootorratas Monark** esindas Wana-Kolgas Rootsi mootorrattatööstust.

**Minimaalse läbisõidga** 1981. a IZ Jupiter esindas nõukogude mootorrattatööstust.





Käesoleva aasta algul leidis Eestis endale püsiva kodu ühe motomaailma säravaima aristokraatide perekonna esindaja, motomaailma Rolls-Royce'iks nimetatud Brough Superior.

TEKST JA PILDID Tarmo Riisenberg

→ Oma avaliku debüüdi tegi Brough 15. mail Tallinnas toimunud mootorrattanaäitusel MOMA, kus luksuslik kahe rattaline köitis järjepidevalt kohalike vanatehnikahuviliste pilke. Tõsi, tegu pole ehk nii efektse mootorrattaga kui kõrvalboksides uhkeldanud

chopperid, kuid ajalugu ja sugupuud arvesse võttes lõi Brough neid pika puuga.

Selle eest, et mustast värvist ja kroomist kiiskav rareetne kahe rattaline Eestisse jõudis, tuleb motohuvilistel tänada üht Eesti suurimat Indianite entusiasti Ivar Lindlat, kelle sinine 1947. aasta Indian

Chief on olnud mitme viimase vanatehnikakokkusaamise keskpunktis.

#### Väga haruldane mark

Kuid Indianid pole ainsad mootorrattad, mis Ivari tähelepanu köitnud. Nii jäi mo-toajaloo kohta käivast kirjandusest talle

# BRITI ARISTOKRAAT MAARJAMAA TEEDEL





Brough Superior 11-50 esindab briti mootorrattatööstuse tippaset 30-ndatest aastatest.





Tööriistad käisid tagarattal olevasse nahkkotti.



Hoovad roolil hoolitsevad süüte ja karburaatori seadete eest.



Näidikutest on olemas minimaalne: ampermeeter ja Smiths'i spidomeeter.



Ivar Lindlat tuleb tänada esimese Brough Superiori jõudmise eest Eestisse.



Käiguvahetus käib brittidele iseloomulikult paremalt.



Ümar ese porilaul on briti maksumärgi hoidja.

**BROUGH  
SUPERIORI  
ELUSTAMISEKS  
PEAB KASUTAMA  
ROHKEMAT  
HULKA LIHASEID  
KUI PAARI  
MUSKLIT  
SÕRMES.**

Jõvallika tootjaks pole mitte Brough Superior ise vaid J.A.P..





silma info briti mootorrattatootja Brough Superior kohta, kelle toodetud äärmiselt kõrge kvaliteediga kahe rattalised on siiani motoantikvaaride poolt kõrgelt hinnatud. Balti riikide kohal valitses selles osas viimase ajani tühjus.

Eks oma osa mängib selles ka fakt, et korraliku Brough' hind küünib kuuekohalise summani briti naeltes. Õnneks pole kõik Brough'd nii kallid ning korralikult restaureeritud eksemplari võib leida ka ühe viisaka uue pereauto hinda märkiva rahapaki eest. Soodsama hinnaga liiguvad eelkõige korrakaitstajatele ning külgorvide tirimiseks mõeldud Brough'i mudelid 11-50.

### Tuleb olla õigel ajal õiges kohas

Eelmise aasta septembris ajasid Ivar ja Kurtna Mootorrattamuseumi eestvedaja Urmas Teearu Soomes juttu sealse vanatehnika entusiast Kari Kallioga. Muu olulise jutu seas tuli kõneks ka see, et Ivar otsib endale Brough'd. Mõni päev vähem kui neli kuud hiljem laekuski Soomest kaua oodatud info: Saksamaal on müügis üks 1937. aasta Brough Superior 11-50. Mootorratas on restaureeritud ning kuulub ühe väikese tanklaketi omanikule.

Edasi selgus, et müügis on 1937. aasta 11-50, millel on küll 1935. aasta Brough' mootor. Mootorratas oli korralikult restaureeritud ning täiesti sõidukõlbulik. Tegu polnud küll eriti ihaldatud SS80 või SS100'ga, kuid ikkagi ehtsa Brough'ga.

Otsus osta tuli kiiresti ning ka kokkuleppele mootorratta omanikuga õnnestus jõuda kärmelt. Oma osa mängis siin fakt, et 25 huvilise seast oli just eestlane valmis müüja paarile praktilisele soovile vastu tulema. Ühtlasi oli sakslane valmis mootorratta ise Eestile lähemale tooma, lõplik tehing leidis

aset Stockholmis. Seal jõudiski rariteet laevaga Maarjamaale.

### Ehtne eksemplar

Mootorrattaga kaasas olevate paberite kohaselt on vähemalt viimased 20 aastat Brough pesitsenud Saksamaal, masina varasem saatust on teadmata. Küll on Brough Superiori margiklubi esindajad kinnitanud, et raami- ja mootorinumbri põhjal on tegu tõelise Brough'ga, mitte osadest kokku pandud replikaga.

Dokumentidest selgus veel, et millalgi 90-ndate aastate alguses vahetas Brough omanikku pärast seda, kui tema eest pakuti Ariel Square Four'i ning 1949. aasta Vincent HRD Rapide ning lisaks veel 10 000 marka sularahas.

Tagantjärele võib avaldada ka väikese saladuse: Motomaania ilmunud Brough Superiori kohta käiv artikkel oli inspireeritud just sellest, et meil Eestis on olemas huviline konkreetse mootorratta ostmiseks. Oma silmaga õnnestus motomaailma Rolls-Royce'i Motomaania esindajal näha aprillis, pärast igitalve möödumist, kui värske Maarjamaa resident pääses oma talvekorterist esmakordselt koduõue murule.

### Brough pakub tõelise elamuse

Siinkirjutajast motoajaloo haigel on raske kirjeldada seda emotsioonide kogumit, mis kohtumisel haruldusega hingest läbi käivad. Toonastele briti ratastele kohaselt on tegu funktsionaalse, kuid samas ilusa sõidukiga, mille eelkäijad toodi 1933. aastal müügile kui luksuslikud ja võimsad vedukid külgorvidele. Ühtlasi sai altklappidega 1100 cm<sup>3</sup>'se JAP-i kahesilindrilise V-mootoriga kahe rattalisest hinnatud abimees nii mõnegi maa korrakaitstajatele. Täislastis korviga 11-50 suutis muretult kulgeda püsival kiirusel 70 miili tunnis, veidi järele aidatud masinad aga olid võimelised jõudma isegi maagilise „tonnini“ (100 miili tunnis). Seejuures võis 11-50 tänu oma mõjukale pöördemomendile praktiliselt tühikäigult kulgeda ka kõige kõrgemal käigul.

Suurem osa 11-50'eid omasid tagant jäika raami, kuid 28 toodetud mootorrattast said endale ka toona haruldase tagavedrustuse. Eestis olev eksemplar on küll jäiga raamiga. Esihark meenutab välimuselt eelkõige Harley-Davidsoni ja FN-i vanemaid esiotsi.

Ivari Brough'i mootor on vahetatud millalgi varasema eksemplari vastu, siis on jõuallikal ka veel varajane hammasratas-ülekandega magneeto. Õige jõuallika puhul omaks magneeto kettajamit. Mootori kütusega varustamise eest hoolitseb üks Amal'i karburaator, eritellimusel pakuti tehastest ka kahe karburaatoriga variante.

Mootorrattast tema talvekorterist välja lükates kaob hetkega illusioon, et tegu on sulgkerge sõiduvahendiga. Tegu on ikkagi mootorrattaga ajastust, kus sõna „plastik“ märkis paari lüliti materjali, mitte aga suu-remat osa kahe rattalise koostisosi.

Sõiduvahendi sünniaega peab meeles pidama ka tema käivitamisel, sest erinevalt nüüdisajast, kus „liitriiseid“ mootorrattaid käivitatakse eranditult nupulevajutusega, peab Brough Superiori elustamiseks kasutama hoopis rohkemat hulka lihaseid, kui paari musklit sõrmes. Ahjaa, ajusid on samuti käivitamiseks vaja, sest kaasaja kahe rattalistele paigaldatud elektroonilise topeltaju rolli peab süüte, sutsklapi ja karburaatori juhtimisel täitma mootorrattur.

Protseduur, mille Broughi omanik Ivar Lindla Motomaania palvel ka ise esmakordselt (Eestis) läbi tegi, näeb välja järgmine: esmalt tuleb sobivasse asendisse sättida karburaatori õhusüüri heebel, seejärel teisest samalaadsest heeblist aga pöörata parajaks süüte asend. Nüüd tuleb sõrme alla seada veel sutsklapi juhthoob, millega õigel hetkel manipuleerimine ongi mootori tõrgeteta käivituse aluseks. Nimelt tuleb vänta lüües sutsklapp õigel ajal lahti teha, et rohkem kui liitriise töömahuga jõuallikas ülemisest surnud seisust läbi saaks ning seejärel õige „paugu“ jaoks kolbidele sobiv algiirendus anda. Ja kui kõik paigas on, prahvatabki mahlaka häälega JAP käima. Värskemad Brough' omanikud saavad aga vända löömise protseduuri korrata päris mitu korda, enne kui britilikult kõrk jõuallikas suvatseb piloodi tähelepanuavaldusi millekski pidada.

Hääl, millega aprillikuise Tallinna taevalust seejärel kostitatakse, ei jäta vähimatki kahtlust, et tegu on puhtatõulise liigi esindajaga. Mingit Akrapovicit, TOR'i või Arrow'd pole vaja, mahlakat jorinat osati teha juba 30-ndatel. Lisaks väriseb tugijalal oleva mootorratta ümber märgatavalt maapind. Naljatamisi öeldes saaks Brough' käivitamise hetki hakata otsima kohaliku seismoloogiajaama salvestistelt.

Õnneks on Ivari naabrid juba harjunud sellega, et valjusid mootorrattahääli kostab tema õuest tihedamalt kui keskmiselt kombeks ning et mootorrattadki pole päris „lähem ostan endale kohe ühe sarnase poest“ tõugu. Needki on Ivaril olemas, kuid seoses klassikaliste vanamootorrattaste massilise pealtungiga on nad pagendatud garaažisügavusse ja eelmisel aastal sealt välja ei pääsenudki.

Ärge ehmatage, kui mõnel suvisel päeval möödub teist pealinnas elegantne mustast värvist ja kroomist kiiskav kõrgest soost britt, kelle sügavam soov on rikastada eksootikaga kohalikku motokultuuri.






Anname ülevaate Euroopas läbi viidud ligi 1000 mootorratta- ja mopeediõnnetust käsitlevast uuringust, mille kõige paikapidavamaks järelduseks on, et enamik õnnetusi juhtub ideaalsetes ilmastiku- ja teeoludes.

TEKST Helen Urbanik

PILDID Helen Urbanik, biker-safe

# Euroopa mootorratta-õnnetuste uuring: enamik õnnetusi juhtub ideaalsetes tingimustes

 Enamasti oli mootorratta- ja mopeediõnnetuses süüdi teise sõiduki juht. Kui võtta mootorratta- ja mopeediõnnetused kokku, siis 37,4% juhtudest oli õnnetuse põhjustajaks kahe rattalise juht: kas oli tegu tähelepanuvea või otsustuseksimusega. Enamasti (40% juhtudest) ei üritanud juht õnnetust vältida, 30% juhtudest ei jätkunud tal reageerimiseks lihtsalt aega.

50% juhtudest oli õnnetuse põhjustajaks teise sõiduki juhi poolt tehtud viga ning neist omakorda 70% juhtudest teise sõiduki juht kahe rattalist ei märganud.

Enamasti (90% juhtudest) ähvardab oht nii mootorratta- kui mopeedijuhti eest, mitte tagant (ehk tagant otsasõidud on väga haruldased).

Enamasti põrkavad kahe rattalised kokku sõiduautoga. Kuid paljudel juhtudel sõidetakse sisse ka teepiiretesse, mis võivad mootorratturitele põhjustada raskeid vigastusi.

Kõigist uuritud õnnetustest 60 juhul toimus kokkupõrge teepiirdega. Neist õnnetustest saadi 12 juhul peavigastusi, millest 8 juhul olid vigastused rasked või väga

rasked. Neljandikul juhul saadi alakehavigastusi, millest enamik olid kergemad. Kuid viiel juhul olid vigastused alakehale rasket laadi.

Kuigi areaal, kust andmeid koguti, hõlmas endas nii linna- kui maapiirkondi, toimus enamik uuringus kajastatud õnnetustest linnakeskkonnas.

Tehniliste probleemide tõttu satuvad mopeedid ja mootorrattad õnnetusse väga harva ning neist juhtumitest oli kõige sagedamini õnnetuse põhjustajaks rehvide kehv olukord.

## Millisel teel õnnetused enamasti juhtuvad?

Enamasti leiavad õnnetused aset tänaval. Mis üllatab, on asjaolu, et valdav enamik (70% õnnetustest) toimub sirgel teel ja vaid ligi 30% kurvis või tänavanurgal. Kui õnnetuses osaleb teine sõiduk, on ka tema õnnetuseelne teekond enamasti sirgjooneline.

Ka liiklustingimused on õnnetuse hetkel sagedamini head (sademeteta ilm ligi 90% juhtudest).

Iga juhtumi puhul uuriti lisaks ka ko-

hapeal teetingimusi, kuna kahe rattalised on igasugustele defektidele teepinnas ju märksa vastuvõtlikumad. Kuid koguni 70% juhtudest oli teekatte täiesti korras, vaid 14% juhtudest oli teekattes auke või muid defekte ning 12% juhtudest oli teepinnal bituumeni laiike või muid libedust põhjustavaid asjaolusid.

Uuriti ka liiklust reguleerivate märkide jm reguleerimisvahendite olemasolu ning nende järgmist. Tulemused näitavad, et liiklusreguleerimisvahendi olemasolul eirasid kahe rattalise juhid seda 30% juhtudest, samal ajal kui õnnetuses osalenud teise sõiduki juhid eirasid vahendit 46% juhtudest.

## Inimfaktor

Enamik mootorrattaõnnetustesse sattunuist olid mehed: 87%. Naiste osakaal oli 13%. Lähemal uurimisel selgus ka, et naised sõidavad pigem L1 kategooria sõidukite ehk mopeedidega (22,4%) kui mootorrattastega (6,5%).

Kõige enam juhtub õnnetusi 22-25 ja 26-40 aastaste mootorratta- ja mopeedijuhtidega. Veidi üllatuslikult ei olegi väga





# Kuhu saab mootorrattur vigastusi

Pea 18,4%

Kael (välja arvatud selgroog) 1,1%

Selgroog 5%

Ülajäsemed 24,3%

Rindkere 7,4%

Köht 4,1%

Vaagnapiirkond 2,2%

Alajäsemed 31,8%

Kogu keha 5,7%

Allikas: MAIDS



noored juhid õnnetustesse sattunute seas liiga sageli esinevad. Mis puutub mopeedi juhtidesse, siis näitab see uuring, et alla 25-aastastest L1 kategooria sõiduki juhtidest satub enamik õnnetustesse, kus süüdi on teise sõiduki juht. Eestis see nii ei ole, kuna 2009. aasta õnnetuste statistika kohaselt on just mopeedijuhid enamatel juhtudel õnnetuses süüdi kui mitte süüdi.

### Kiirus

Üle 56% õnnetustesse sattunud juhtidest sõitis kiirusega kuni 50 km/h. Kui vaadelda vanuselist koostist, siis 26-40 aastastest sõitsid veidi enam kui pooled kiiremini kui 60 km/h. Uuringu valguses ei tähenda see aga, et nad ületasid kiirust.

Samas toodi välja asjaolu, et 18% juhtudest oli mootorratta ja mopeedi kiirus märgatavalt erinev (kiirem või aeglasem) ümbritsevast liiklusest ning see võis aidata kaasa õnnetuse juhtumisele.

### Lubade olemasolu

Kokkupõrkel teise sõidukiga oli teise sõiduki juhil vastava kategooria juhiluba enamasti olemas, vaid üksikutel juhtudel see puudus. Huvitav tähelepanek on, et kui sõiduautojuhil puudus lisaks A-kategooria juhiluba, võis ta olukorda märksa tõenäolisemalt (35,5% kõigist juhtudest) valesti hinnata.

Sama ei saa aga öelda õnnetusse sattunud mootorratta- ja mopeedijuhtide kohta. Viiel protsendil kõigist õnnetusse sattunud mopeedi- ja mootorrattajuhtidest puudus juhiluba üldse; 13,6% juhtidest oli neil küll juhiluba, kuid mitte selle kategooria oma, millise sõidukiga nad sõitsid.

Uuringu koostajad järeldasid, et juhiloa omanike sõiduuskused on paremad ja aitavad neil õnnetusi paremini vältida kui neil, kel juhiluba puudub.

Ka leidis tõestust, et mida pikem kogemus, seda väiksem tõenäosus on õnnetusse sattuda. Kolmandik õnnetusse sattunud sõitjatest olid mootorratta või mopeediga sõitnud üle kaheksa aasta. Ka leiti, et vähema kui 6-kuulise kogemusega sõitjate tõenäosus õnnetusse sattuda on märksa suurem kui kogenumatel. Samuti leidis tõestust, et mida väiksem kogemus, seda suurem on tõenäosus ise õnnetuse põhjustajaks olla (47,2% juhtudest 31,7% vastu).

Kahjuks oli lisaõppe läbinud sõitjate hulk liiga väike, et teha järeldusi, kas sellest on õnnetuste vältimisel kasu.

Samas järeldati, et 10% juhtudest mängis õnnetuses rolli mootorratta- või mopeedijuhi oskuste vähesus. Teise sõiduki juhtide puhul oli see protsent rohkem kui 10 korda väiksem.

### Alkohol ja uimastid

Uuritud õnnetustest 4% oli kahe rattalise juht pruukinud alkoholi ning 0,5% juhtudest oli tegemist narkojoobega. Teise sõiduki juhtide alkoholijoobe esinemise hulk oli ligi poole väiksem. Jõuti järeldusele, et tõenäosus alkoholijoobes mootorrattast või mopeedi juhtides õnnetusse sattuda on 2,7 korda suurem kui kaines olekus.

### Ilmastik ja nähtavus

Vaid 3% juhtudest oli mingi keskkonnamõju tõttu piiratud kas kahe rattalise või teise sõiduki juhi nähtavus.

Pea 90% mootorratta- ja mopeediõnnetustest leiab aset hõreda või keskmise liikluse tingimustes.

70% õnnetusse sattunud kahe rattalised põles sõidutuli. Tumedatest sõiduriietest tingitud taustaga ühtesulamine ei mänginud väga suurt rolli, kuid 14% juhtudest, kus õnnetuses oli rohkem kui üks sõiduk, seda siiski täheldati.

### Kokkupuutepunktid mootorrattal

Õnnetusse sattudes põrkab mootorrattas teise sõiduki või muu takistuse otsa tavaliselt mõistetavalt oma esiosa alumise poolega.

Kui õnnetuses osales teine sõiduk, sai see kõige sagedamini viga kas vasakule (21,9%) või paremale küljele (18,2%).

### Vigastuste tõsidus mootorratturil

Vigastuse tõsidus	% juhtumitest
Vigastus puudus	0,3
Vajas vaid esmaabi	2,4
Invaliidistunud	0,4
Haiglaravil kuni 8 päeva	56,8
Haiglaravil üle 8 päeva	13,1
Surmav (30 päeva jooksul)	10,5
Surmav (õnnetuse ja hukkamise vaheline aeg teadmata)	0,2
Surnud 30 päeva pärast õnnetust	0,1
Teadmata	0,8

Kokku registreeriti uuringu all olnud õnnetuste puhul 3644 vigastust sõiduki juhtidel ja 79 kaassõitjatel. Oli ka mitme hukkunuga õnnetusi.

Kõige sagedamini saadi vigastusi jalga-dele (31,8% kõigist vigastustest), käed said vigastada 23,9% juhtudest. Peavigastusi registreeriti 683 ja kaelavigastusi 38.

Kui õnnetus juhtus sõites koos kaassõitjaga, vastas pigem tõele asjaolu, et kaassõitja ei avaldanud toimuvalle mõju, kui et avaldas. Ka ei suurenenud kummagi vigastused kaassõitja olemasolul enamasti.

### Kiiver ja rõivastus

Väga põhjalikult uuriti kiivri ja kaitserõivastuse mõju ja tõhusust.

Kiivrit kandis 90,4% uuritud õnnetustesse sattunud juhtidest. Ka referentsgrupi kiivri kandmise sagedus oli umbes sama - ehk u 8% sõitjatest kiivrit ei kannu, kuigi see on kohustuslik. Selgus ka, et mopeedijuhid ei kannu sagedamini kiivrit kui mootorratturid (17,3% vs 0,8%). Lisaks on ka palju kaassõitjaid (21,5%), kes kiivrit ei kannu. Enamik sõitjatest kandis kinnist kiivrit (68%).

Ligi 70% juhtudest kiiver kas vähendas või hoidis peavigastuse üldse ära. Juhtumeid, kus kiivrit ei kantud, kuid saadi peavigastus, oli 6,7%. Ning juhtumeid, kus ei suudetud tuvastada kiivri positiivset mõju, oli 3,6%.

Tähelepanuväärne on ka asjaolu, et 9,1% juhtudest tuli kiiver juhil õnnetusse sattudes peast ära - kas siis seetõttu, et ta ei olnud korralikult kinnitatud (oli isegi juhtumeid, kus sõitja oli kinnitusrihmad kiivri eemaldanud), või mingi sellise löögi tagajärjel, mis kiivri peast ära tõmbas.

Mis puutub riietesse, siis 65% juhtudest ülakeha kaitserõivastus hoidis ära või vähendas vigastusi sellele kehapiirkonnale, alakeha kaitserõivastus andis sama efekti 61% juhtudest. Kasu ei olnud kaitseriietusest vastavas piirkonnas enamasti siis, kui kokkupõrge seal teise sõidukiga oli otsene või teine sõiduk sealt üle sõitis.

Kohaste jalatsite kandmisel oli efekt 49% ära hoidmise või vältimise kasuks. 3,4% juhtudest sobivaid jalatseid ei kantud ning saadi jalavigastus. Ka kinnaste kandmisel oli efekt umbes sarnane. Samas on huvi-

**KUI ÕNNETUSES OSALENUD TEISE SÕIDUKI JUHIL PUUDUS LISAKS A-KATEGORIA SÕIDUKI JUHTIMISÕIGUS, VÕIS TA MÄRKSA TÕENÄOLISEMALT OLUKORDA VALESTI HINNATA.**



# Inglismaal paigaldati esimesed tsiklisõbralikud teepiirded

Inglismaal Durhami maakonnas paigaldati eelmisel aastal esimesed tsiklisõbralikud teepiirded. Hispaanias toodetud Biker-Safe teepiirded on valmistatud nii, et need neelavad endasse sellega kokku pörkava mootorratta energiat ega lase mootorratturitel lüüa ennast vastu tugiposte, mis on nende puhul üheks peamiseks tõsiste vigastuste ja surmajuhtumite põhjuseks.

Põhimõtteliselt on tegu püüdevõrguga, mis on kinnitatud olemasoleva teepiirde alumise osa külge. Materjal on tulekindel, hooldusvaba ja keskkonnasõbralik.

Durhami politseid peetakse Inglismaa kõige mootorrattasõbralikumaks üksuseks. Politsei esindaja sõnul on tavalised teepiirded mõeldud autode, kaubabusside ja veokite peatamiseks, kuid paljudel juhtudel võivad need nendega kokkupõrkavate mootorratturite jaoks surmavateks osutada.

Ühe hiljutise uurimuse tulemusel selgus, et mootorratturid võivad liiklusõnnetuses surma saada 30 korda tõenäolisemalt autoga sõitjatest ning tõenäosus, et sama juhtub kokkupõrkel teepiirdega, on 15 korda suurem.

tav märkida, et 37% õnnetuses osalenud juhtidest ei kandnud üldse mingisuguseid kindaid ja leidis ka üks inimene, kes juhtis sõidukit paljajalu.

## Kes uuringu tegid ja kelle põhjal

Uuriti 921 mootorratta ja mopeediõnnetust, mis olid toimunud aastatel 1999-2000.



Tsiklisõbralik piire kujutab endast põhimõtteliselt püüdevõrku.

Motosõbralik teepiire paigaldati maanteele nr A689, Killhope'i tinamuuseumi juurde viiva mahapöörde äärde Weardale'i lähedal.

Kui selline piire osutub tõhusaks, loodetakse neid paigaldada rohkem ning veenda ka teisi omavalitsusi Durhami eeskuju jär-

gima. Durhami maakonnas aga kaalutakse, kas lisaks spetsiaalsetele teepiiretele ei peaks paigaldama näiteks pehmendusi teemärgistuse või tänavavalgustuse postidele, mis leevendaksid mootorratturite kokkupõrget nendega.

Uuringu korraldajaks oli Euroopa mootorrattatootjate assotsiatsioon ACEM koostöös Euroopa Komisjoniga. Õnnetuste toimumiskohtadeks olid Prantsusmaa, Saksamaa, Holland, Hispaania ja Itaalia. Võrdluseks koguti andmeid ka 923 juhtumist, kus kahehatalised õnnetusse ei sattunud.

Kindlasti ei ole kõik uuringu järeldused

meie tingimustesse üle kantavad, kuid mõningaid järeldusi saab nendest teha kindlasti.

Hiljuti avaldati MAIDS uuringu tulemuste järelduste uusversioon. Kogu uuringuga on võimalik tutvuda selle kodulehel (nõuab vaid registreerimist, mis on tasuta).

Vt ka [www.maids-study.eu](http://www.maids-study.eu)

# MOTUL



## MOTUL

....on  
**mototehnikale  
parim!**



**Janek  
Tambaum**

**Stenolink Motokeskuse  
juhataja**



Niipea, kui kevadpäike hakkab päev-päevalt aina vallatumaid kurve võtma, liiguvad ka meie mõtted Vander-sellide kombel koduõuest kaugemale.

TEKST Tarvo „Pärnakas“ Peensalu  
PILDID Kodukõrts

# Moto-orienteerumine:

## kõige elamusterohkemad kilomeetrid



Paljud meist leiavad tee oma suvehobi juurde. Kes garaaži, kes aeda välikööki korrastama, kes mere äärde seda õiget lainet ja tuult püüdma. Käesolevaga peatub allkirjutanu pikemalt just garaažis ootavatel kaherattalistel sõpradel ning seiklustel koos nendega Eestimaa suves.

Meeldivaks võimaluseks lisada värskust oma hobile ja vabadusejanule on motoorienteerumine. Kohe alguses tahaksin kummutada ühe eksiarvamuse. Ekslikult arvatakse, et selle ala puhul on taaskord tegemist võistlusspordiga, mis nõuab kalleid litsentse, abivahendeid, spetsiaalselt kohandatud võistlusratast, erilisi võimeid, on mõeldud ainult kiirusenäljas meestele jne. Tegelikuses on asi hulga lihtsam! Halvimal juhul võib motoorienteerumist nimetada rahvaspordiks, aga ka see ei ole päris õige definitsioon. Nimelt spordist on see sündmus ikka suhteliselt kaugel. Eelkõige on tegemist meeldiva ja elamusi pakkuva ajaveetmisvõimalusega ühiste huvidega inimeste keskel. Seda soost ja rahvusest hoolimata. Kokku saadakse suve erinevatel nädalavahetustel Eestimaa eri paikades. Ainsaks eeltingimuseks on see, et omad mootorratast. Kui mootorratturis peitub natukenegi seiklushimu, soovib ta ju avastada midagi uut, näha mõnda paika, kuhu sattumist pole osanud ette kujutada isegi oma kauneimas unenäos - just täpselt sellise võimaluse motoorienteerumine talle pakub.

Olgu hoiatatud, et motoorienteerumine on meeldiv nauding, mis tekitab tugevat sõltuvust! Kui eesmärgiks on mõõduvõtt ja võistlusmoment, siis ennekõike on see võistlus iseendaga. Kui sa 6ndas klassis käisid juhuslikult mõnes geograafia tunnis, siis on sinus võidugeenid juba olemas.

Kui oled leidnud sobiva nädalavahetuse ja huvi pakkuva Eestimaa paiga, siis ole kohal juba hommikul. Ees on ootamas sadakond seiklushuvilist kaherattalist ja

nende omanikku. Hommikupoolik möödub mõnusa seltsielu saatel. Keskpäeva paiku antakse kõigile kohale tulnuile kätte ilus värviline kaart tükikesega Eestimaast. Kaart on paberil ja formaadis A4. Korraldajate poolt on sellele märgitud kontrollpunktid, mille peaksid siis päeva jooksul läbima. Seiklus algab! Võib juhtuda, et esimesed 10 minutit vaatad kaarti nagu pingviin palmi! Siis hakkab meelde tulema geograafia tund ja saad aru, et polegi kosmoseteadus, vaid kõige tavalisem 6. klassi geograafia ja tuttavad paigad. 15. minutil oled juba tuvastanud oma asukoha ja saad aru, kuhu poole peaks nina keerama, et leida esimene kaardil punase täpikesega tähistatud kontrollpunkt. Ega's midagi! Kiiver pähe, kaart nina ette paagile ja tee! Pealegi on sul alati võimalus järgneda neile, kes said 14. minutil aru, kus nad asuvad ja kus asub esimene kontrollpunkt. Tegemist on sellise meeldiva ühisstardiga ja kaaslastega koos sõita on alati lõbusam. Päeva eesmärgiks on samuti propageerida ühist sõitmist ja uute sõpradega koos Eestimaa ilu imetlemist. Usu mind: kui oled jõudnud esimese kontrollpunktini kas üksi või mitmekesi, nabinud sealt vajaliku esimese kleebise, siis algab Sinu jaoks alles Seiklus suure algustähiega. Ununeb aeg ja ruum ning pangalaenud. Edasi ja ainult edasi! Tuginedes teadmiste geograafias, jälgides kaasorienteerujate liikumissuundi algab Sinu täisväärtuslik päev Eestima pinnal. Selle juures ei saa muidugi unustada kehtivat liikluseeskirja, sest kogu päev möödub avalikuks liikluseks kasutatavatel teedel. Küll aga jääb järgmiste punktide otsimise käigus aega ka ümbruse imetlemiseks. Siinkohal tuleb tänada korraldajaid, kes on planeerinud muljetavaldava teekonna. Ühtäkki märkad sa bensiinijaama, mis oli bensiinijaam 20 aastat tagasi. Järgmisel hetkel sõidad läbi asulast, kus viimane buss peatus ilmselt 15 aastat tagasi... Need ongi need vaated ja elamused, mille pärast oled

välja tulnud oma igapäevasest mugavustsoonist. Need on kilomeetrid ja hetked, mis on elamist väärt!

Stop! Siin kuskil peakski olema ju kaardil punase täpikesega tähistatud kontrollpunkt? No on ju jõgi, on kurv, on teets - peab olema!!! No loomulikult on, aga see on lihtsalt kummalisel kombel suure nõgesepõõsa taga, mis esmapilgul silma ei hakka. Oh seda võidurõõmu ja eneseületust, kui lõpuks leiad vajaliku kontrollposti, millelt ihaldatud kleebeka saad rebida - küll pärast jääb aega korraldajaid kiruda nende vempude eest! Kiiver peas, tuul vihisemas, liikled järgmise punase täpikesega poole kaardil. No vägisi kisub laulujoru kiivri all lahti - oi külad, oi kõrtsid. kust hulkusin läbi, kus ühtaegu tunda sain uhkust ja häbi... No see viimane tunne võib tekkida siis, kui korraldaja on sulle taas vembu visanud. Näiteks on sulle vihjeks antud, et kontrollpunkt asub asulas X kõrge torniga majas. Kui ikka suures tuhinas marsid, kiiver peas, sisse kirikusse, et vajalik kontrollkleebis rebida, siis ega see häbitunne pole ka teab mis raske tekkima. Samas läheb piinlikkus väga kiiresti üle, kui ihaldatud kleebis käes ja pühakojust kiirelt putku paned... Järgmisel hetkel leiad ennast miski laheda külapoe ees limpsipeatust tegemas. Kui oled vastanud külameeste küsimustele masina tippkiiruse, hinna ja võimsuse kohta, jätkub sinu tee töötatud eesmärgi poole.

Nii külast külla ja linnast linna seigeldes, nina kaardil ja pilk kauguses, avastad peagi, et viimane kontrollpunkt on leitud. Tuleb hakata hoidma tagasi sinna, kust päev sai

**AINSAKS EELTINGIMUSEKS  
ON SEE, ET OMAD  
MOOTORRATAST.**





Kontrollpunktis võib ette tulla ka dopinguproovi võtmist.

alguse. Pilk spidomeetrile annab sulle teadmise, et 200-300 km Eestimaa kilomeetrit on kadunud nagu juulikuu lumi. Rahulolu on pugenud kiivrisse ja valgunud sealt laiali üle kogu keha. Tagasitee stardipaika võib alata. Rahulolevalt ulatad kontroll-lehe korraldajatele. Tunned meeldivat rammestust pikast sõidupäevast. Algab seltsielu ja muljete jagamine kaaslastega. Visatakse

nalja peamiselt korraldajete poolt programmeeritud vempude üle ja tehakse päevast kokkuvõtteid. Õhtuhämaruses teatatakse ka need, kes olid päeva jooksul kõige kiiremad ja nutikamad. Parimad kuhjatakse üle suurematu au ja kuulsusega. Lõplikud kokkuvõtted tehakse üldjuhul kas saunalaval ja/või lõkketule ümber. Kuna päev oli pikk, siis ka kokkuvõtete tegemine kestab tihti varaste hommikutundideni. Järgmisel päeval siis viimane ülesanne: leida kodutee!

## Kuus võimalust ühiselt seigelda

► Peasponsori Streetmoto järgi nime kandev moto-orienteerumise karikasarja kalender on 2010. aastal järgmine:

**8. mail** toimus traditsiooniline Kõrtsitee Pärnumaal

**28.-30. mail** oli Idasõõr Virumaal

**3.-4. juulil** leiab aset Villamoto "Poodi mano söit" Võrumaal

**7. augustil** toimub "Harju Ära" Harjumaal

**10.-12. septembril** on Kesk-Eesti Tuur

**2.-3. oktoobril** lõpetab hooaja RRRC „Tavajaht“

Kõik osavõistlused peetakse korraldaja poolt kehtestatud reeglite kohaselt.

Üritustel võib võistlusklasse olla rohkem, aga karikasarja arvestust peetakse kahes võistlusklassis:

**Asfalt** – kontrollpunktid on paigutatud selliselt, et enamasti on võimalik neid leida, kasutades tolmuva kattedega teid.

**Kruus** – kontrollpunktid asetsevad enamasti kruusakattedega teede läheduses (ei soovitata bike'idele).

Lisaks peetakse arvestust klubide või võistkondade vahel. Igalt etapilt lähevad kolm paremat klubi/võistkonna esindajat arvesse.

Vt ka [www.villamoto.ee](http://www.villamoto.ee), [www.kodukorts.ee](http://www.kodukorts.ee), [www.mcff.ee](http://www.mcff.ee), [harjuara.blogspot.com](http://harjuara.blogspot.com), [tavajaht.rakvereraiber.ee](http://tavajaht.rakvereraiber.ee)



pilt



# Estonian Red Bull Romaniacs Challenge

18.-24. mail külastas Riho „Lärm“ Kollist, kes kavatseb esimese eestlasena osaleda Red Bull Romaniacs ekstreem-enduurool, Rumeeniat, et aimu saada, mis teda 26. juunil algaval võistlusel ees hakkab ootama.

TEKST Riho Kollist  
PILDID Red Bull Romaniacs

Tartust Rumeeniasse, Sebese linna on umbes 2000 km. Sõiduajaks pakkus navi 31 tundi. Alates Poolast Lublini linnast algasid väiksed üleujutused, mis Ungaris muutusid väga suurteks ja kuni Rumeeniani olid mitmed teed suletud. Meie trass oli Tartu-Kaunas-Lublin-Miskolc-Oradea-Deva-Sebes. Tagasi otsustasime minna Sebes-Budapest-Bratislava-Katowice-Varsavi-Tartu (2400 km). Kõikidele tsiklimeestele, kel plaan Rumeeniat külastada, soovitan trassi Oradea-Deva (E79), mis on umbes 120 km pikk ja mille läbimiseks kulus bussiga 3,5 h.

Kohale jõudsimme Sebesesse öhtul kell 22.30. Siin selgus, et meie giidiks on 30-aastase sõidukogemusega Red Bull Romaniacs võistluse direktor Dougie MacLean. Mul oli selle üle eriti hea meel, kuna ta oli nõus vastama kõikidele minu küsimustele, mis puudutasid ees ootavat Romaniacs võistlust. Mees sõidab siin Rumeenia mägedes grupe vedades aastas maha 15 000 km. Ta on 52-aastane šotlane. MacLeani rattaks oli hetkel KTM 200 EXC, mis oli läbi sõitnud 480 h ja 14 800 km. KTM-i tehas oli soovinud tema eelmist ratast endale, kuna masina läbisõiduks oli 85 000 km ja tsikli mudeliks KTM 450 EXC.

Käies Romaniacs kontor, olime tun-



Lärm (keskel) koos Romaniacs tiimi esindajatega.

Oja oli muutunud mudajöks.



nistajateks, et meie giidile oli kohale toodud uus KTM 300 EXC, mille üle tal tõsiselt hea meel oli, kuna ta selle 200-ga oli päris hädas eriti just mäkke ronimisel.

## Üle prahi rajad

Esimesel päeval sõitsime umbes 100 km erineva raskusastmega rada, et aimu saada, mis lähapäevil ees hakkab ootama.

Rajad on Rumeenias väga muljetavaldav ja kui võrrelda Slovakkia tuuriga, kus oleme samuti mitmeid kordi käinud, siis soovitan kindlasti valida Rumeenia tripi, sest siinsed rajad teevad Slovakkia omadele pika puuga ära. Kõik mäed, mis ei ole kaetud metsaga, on väga hea kvaliteediga heinamaad, millele loodus on lisanud väga

huvitavaid elemente, samuti alt hõredad metsad, kus on vanad jõesängid, tohutud tõusud-langused ja palju muid erinevaid ülipõnevaid elemente, mida täiustas veel omakorda ülihea pidamisega pinnas.

4 päeva sõitu giidi juhtimisel, koos hommikusöögiga ja hotelliga maksab siin 500 eurot. Kui grupp on suurem, saab kindlasti ka kaubelda. Hinnale lisandub ka kütus ja transpordikulu Rumeeniasse ja tagasi. Nii et arvestama peab umbes 1000 euroga. Aga julgen lubada, et see elamus, mille siin nende päevade jooksul saab, on iga krooni väärt ja kes soovivad osaleda ka Romaniacsil, siis kindlasti on see ülikasulik ettevalmistus ja teadmiste omandamine.

Teise päeva hommikul oli väga hea ilm





ja võtsime ette sõidu Sebes-Sibiu-Sebes. Sibiusse jõudes avanes võimalus külastada Romaniacsi võistluse peakontorit ja suhelda seal 2010. aasta Romaniacsi peakorraldajatega, eesotsas Martin Freinademetziga, kes osalenud mitmeid kordi ka Dakari rallil.

Samuti sõitsime peatänaval, kus toimub proloog ja käisime 5-korruselise maja juures, mille katus igal aastal on võistluse finišiks olnud. Kahjuks mitte aga sellel aastal, kuna omanik on lõpuks hakanud maja ehitama. Küll aga lubati üllatada võistlejaid uue huvitava finišiga, mis meie eest varjatuks jäeti.

Sibiust tagasiteel sõitsime läbi ka mitmeid Pro klassi rajalõike, mis olid ikka üli-

võimsad ja mis vihmasel ilmaga muutuvad peaaegu läbimatuks, sest tõusud on täpselt sellised, mida oleks paras spetsiaalse mäkketõusutsikliga läbida. Kokku läbisime teisel päeval üle 200 km, mille viimased 4 h toimusid suures vihmasajus. Startisime hommikul kell 9 ja tagasi jõudsime öhtul kell 20.00. Siia hulka kuulus ka lõunasööki ja kohtumine Romaniacsi tegelastega.

### Proloogi läbiviimiseks vaid 10 tundi

Uurisime ka detailsemalt sellise ürituse nagu on Romaniacs korraldamist. Sibiu on umbes sama suur linn nagu Tartu, kus võistluspäeval suletakse üks peatänavatest proloogiks. Kes on näinud, mida see

## Mis on Red Bull Romaniacs ekstreemenduroo?

Võistlema pääseb vaid kuni 250 sõitjat. Võistlejad jagunevad taseme järgi nelja soolode ja kolme meeskondlikku klassi. Sel aastal on esimest korda rajal ka trailirattad. Proloog toimub Sibiu linna ehitatud hullumeelse, kunstlikest takistustest koosneval rajal. Proloogi tulemused määravad järgmise päeva sõidujärjekorra. Ülejäänud päevadel kulgeb rada Rumeenia Karpaatides.

Päevateekonna pikkus offroad-päevadel on sõltuvalt klassist 100-200 km. Siin pakuvad enim pinget looduslikud takistused: puud ja kaljud. Tankimispeatuste vahe on umbes 70 km. Rada on küll maha märgitud ka loodusesse, kuid kõigile sõitjatele laetakse see ka GPS-seadmetesse. Kõik sõitjad kannavad ka andureid, millega on võimalik nende asukohta kindlaks määrata; samuti saab jälgida nende liikumist reaajajas ürituse veebilehel.

Pealtvaatajatele avaldatakse parimad kohad katsete jälgimiseks samuti ürituse veebis. Võistlus toimub 26. juunist (proloog)-30. juunini. Viis tihedat sõidupäeva, mis lõpeb vägeva peoga.

Võistluse põhiliseks ideeks on, et rada peab olema nii raske, et võita saab ainult parim, kuid samas kõik saavad turvaliselt lõbutseada. Osalemiseks ei pea olema ei miljonär (hakkama peaks saama ka saateautota ja ise oma tsiklit öhtul hooldades) ega maailmameister (eelduks on eelkõige vastupidavus ja head tehnilised oskused). Stardinimekirjas on sel aastal näiteks mitmekordne võitja Andreas Lettenbichler ja sise-enduro maailmameister Taddy Blazusiak, Korraldajad on valmistunud õnnetuse korral kiirabi kohale toimetama nii auto, maasturi, ATV, mootorratta kui helikopteriga. Ka viibivad rajal pidevalt saatjad, kes tunnevad teed, kannavad esmaabipakke ning sidevahendeid.

Red Bull Romaniacs toimub sel aastal seitsmendat korda. See on endurosõitjate seas omandanud ihaldusväärse kuulsuse ning osalejate seas on selliseid kuulsusi nagu Cyril Despres jpt.

Vt ka [www.redbullromaniacs.com](http://www.redbullromaniacs.com)

katse endast kujutab, teab, kui raske on üles ehitada sellist rada. Saime teada, et korraldajatel on õigus tänavat kinni hoida u 10 tundi. Selle lühikese ajaga peavad nad suutma üles ehitada kõik need takistused, läbi viima kõikide klasside sõidud, alates kvalifikatsioonidest ja lõpetades finaalidega ja kohe peale võistlust koristama ja avama tänava liikluseks.

Uurisime ka uudishimust auhinnafondi, milleks on 15 000 eurot. Kel kunagi plaanis minna osalema, siis teadmiseks, et osavõtumaks 1500 eurot pole väga suur, kui mõelda, et selle raha eest on korraldaja poolt tagatud: hotell, söök, jook, kütus ja võistlus kestab 5 päeva. Veel saime teada, et kopteri tund läheb korraldajale maksma 1000 eurot, milline hind pidi sisaldama suurt allahindlust.

Igal aastal tehakse palju uusi radu konkreetse võistluse tarbeks, ent osaliselt kattuvad umbes 50% radadest erinevatel aastatel. Kokku kuulub korralduskomiteesse 100 inimest.

Esimesel aastal oli stardis 40 võistlejat, mis nüüd, 6 aastat hiljem, on kasvanud 160-ni, mis minu arust on üritust arvestades päris vähe. Korraldajad loodavad sel aastal näha stardis 200 sõitjat. Mitmed ässad on ettevalmisuse käigus murdnud luid ja teatanud loobumisest, nagu meie räägiti.

Kolmanda päeval võtsime alguses rahulikult, kuni otsustati üles „sõita“ järsust mägiõhest, millest voolas vastu üleujutuste tekitatud paks mudakiht. Seal suutis isegi meie giid ühe kivi taga ennast „tühjaks puurida“, peale mida aitasime tal ratta üles toimetada. Päev jätkus kuulsa veekanali külastamisega, millel kaks kõrget käsipuud ning mille ette ehitatakse igal aastal hüpe. Kanali laiuseks on umbes 6 m ja käsipuude kõrguseks 1 m. Kes on vaadanud võistluse klippe, need mõistavad paremini, millest jutt.

Päeva lõpetasime ülipika ja raske mäkketõusuga, mis samuti endurool tuleb läbida ja päeva lõpuks tuli kilomeetriteks 175 mööda ülipõnevaid endurooradu. Kokku läbisime kolme päeva jooksul seal peaaegu 500 km.

Veel peaks ära märkima, et loomad (hobused, lambad, lehmad), keda on väga palju ja kes jooksevad seal peaaegu vabalt ringi, ning nende peremehed on tsiklimeeste vastu väga sõbralikud, kui ees liigub giid, kes teab, kus sõita. Iga päev sõitsime vähemalt 20-30 loomalisest karjast mööda, kes ei lasknud endid eriti häirida meist ja meie tsiklitest. Üks talumees teadis aga rääkida, et hundid on päris jultunud, kuna murdsid tal päeva ajal maha kaks lammast...

Vt ka [www.motomaania.ee/estonianromaniacschallenge](http://www.motomaania.ee/estonianromaniacschallenge)





2010 Motoreporterite reisi sihtkohti valides käisid läbi küll iga-sugused nimed alates igavast Islandist ja lõpetades liiga põneva Afganistaaniga, kuid väga tõsiselt nendega veel tegelema ei hakatud. Siis aga hüppas järsku välja tegelane nimega Tõdu ning ütles, et miks mitte minna Valge mere äärde ning sõiduvahenditeks oleks hoopis mootorkelgid. Ei osanud me alguses midagi arvata, aga teema tundus huvitav.

TEKST Margus Kastein ja Jaan Kask  
PILDID Motoreporter

➔ Esialgu uurisime kelkude rentimise võimalust Soomest. Täiesti teostatav, tehakse Kuusamost kelguekskursioon kuni Valge mereni ja tagasi. Miinuseks kallis hind, mida me ei suutnud alla kaubelda ning soomlaste teada-tuntud nõõri mööda käimine. Kõige rohkem kartsimegi, et asi on üleorganiseeritud üliturvaline pereemadele mõeldud kelgumatk. Seda me ei soovinud.

Järgmise variandina kaalusime kelgumatka Teravmägedel. Rendi hind küll odavam, aga selle tasakaalustas ilusti lennupileti hind. Samuti tundus meile, et peale kahe asula ja mõningate kaevanduste on seal ainult igav liiv ja tühi väli. Meil ju vaja ikkagi rohkem tegevust ja ekstreemsusi.

Siis aga avastasime, et ka Venemaal Kirovski lähedal renditakse kelke. Hind Soomega võrreldes kolmandiku võrra odavam. Samuti tundusid meile huvitavad sealsed vaatamisväärsused: tutvumine Karjala külaeluga, kalapüük kohalikega, aatomijälõhkuja Lenin jne. Samuti ei saa märkimata jätta rongisõitu Peterburist Murmanskisse ja tagasi. On ju meil Venemaa rongisõiduga kuhjaga kogemusi ühest eelmisest Motoreporterite reisist ning järjekordset võimalust oli patt jätta kasutamata. Igatahes tundus, et jälle on Venemaa "way to go". Seda enam, et osad külad on sealkandis suletud tsoon. Suletuse põhjuseks võib olla kas sõjaväeline teema või "sitasti välja kukkunud tuumakatsetused". Umba nimelisse suletud külla lubati meid organiseerida.

Reis ise pidi hõlmama Koola poolsaart, Valge mere rannikut ning Murmanski linna. Aga nagu meie puhul ikka – võisime planeerida midaiganes, aga reaalselt selgus alles kohapeal, kuhu jõuame ning mis tegelikult toimub. Tuuri nimeks oli "Rock Ride Koola poolsaar 2010 – Valge vaikuse väljadel".

### Paar sõna mootorkelgusõidust

Ega me ju keegi kelguga sõita ei oska, ainult



osad olid mõne korra proovinud. Tõdu aga ütles, et niisama ei tohi minna, peab enne ikkagi harjutama. Ega siis midagi, läksime trenni.

Siinkohal peab mainima ka seda, et Kaire, kes on tavaliselt istunud tagaistmel, oli seekord ise lenksus.

Sõiduõpetaja Ain, kes ka ise meiega kaasas tuli, ütles peale esimest koolipäeva, et Motoreporterite punt nägi välja nagu lambakari, kes on metsavahele lahti lastud. Me

lohusime teda, et ega paremaks niikuinii midagi ei lähe, harjugu ära.

### 1.-2. aprill. Tallinn-Peterburg-Olenogorsk

Sõit algas Motoreporterite mitteamaselt – täpselt 1. aprilli hommikul kl 6:00 Tallinna Bussijaamast. Arusaadavalt oli selle põhjuseks Eurolines'i bussi väljumisaeg, mis sundis kõiki õigeks ajaks kohale ilmu-ma. Bussisõit Tallinnast Piiterisse oli tänu luksusest kubisevale värskete sõiduvahendi-



# Motoreporter ROCK RIDE Koola poolsaar 2010



le täiesti uueks kogemuseks kõigile motoreporteritele. Senine arusaam bussireisist kui tüütust, ebamugavast ja igavast loksumisest sai Eurolines'i poolt kindlalt ja vankumatult ümber lükatud.

Vene piir Narvas sai ületatud ilma seikluste ja viperusteta, teadmiseks niipalju, et reisibussid läbivad piiripunkti eelisjärjekorras, st sisuliselt piiril ootama ei pea. Peale 150 km loksumist viletsal ja auklikul teel saabusimegi Piiterisse.

Tundub, et Venemaa on hakanud kõ-

vasti infrastruktuuri investeerima, sest vahetult enne linna sõitsime vileuuel high-way'l, mis oma mitmetasandiliste peale- ja mahasõitudega meenutas läänes nähtud liikluslahendusi ja mis Venemaal täiesti ulmelisena tundusid. Siikohal tuleb kohe tänada Eurolines'i abivalmis bussijuhte, kes peale reisijate välja laskmist motoreporterid omaalgatuslikult Laadoga Vaksalisse ära viskasid.

Eelnimetet vaksalist väljus sama päeva

pealelõunal Murmanski rong, mis oli meie järgmiseks sõiduvahendiks.

## Mõni sõna rongisõidust Venemaal

Kes ei ole Venemaal rongiga veel sõitnud, siis neile mõni sõna sissejuhatuseks sellest riike ja rahvaid ühendavast ilmaimest. Venemaa on suur ja lai ning teatavasti üsna halvas korras olevate teedega. Samas on siin korralik ja tihe raudteede võrgustik, mis on üks peamisi liiklemisvõimalusi. Vaksaleid on palju ja rahvas, kes neis liigub, vägagi kirju. Loomulikult on see mass miilitsa kindla ja valvsa pilgu all, kõik kahtlane kaader kutsutakse kõrvale, kontrollitakse dokumente ja koinitakse niisama.

Vagunites on valida üldjuhul kahe hinnaklassi vahel – platskaart ja kupee. Esimene kujutab endast pinkidega sisustatud reisivagunit, kus tuleb koos olla kõikide suleliste ja karvastega, kel ei ole jätkunud raha kallima kupeepleti ostmiseks. Platskaardi reisijate lahutamatuks saatjateks on higi, viina, küüslaugu ja muude põnevate aroomide bukkett, millega harjumiseks on vaja äärmiselt tugevat lugemust. Kuna Motoreporteritel niisugust ettevalmistust polnud, olid meil varakult broneeritud kohad kupeevagunis. See on selline väike umbne 4-kohaline toakene, kus saab ukse vahelt kinni panna ja naril lebedes aega surnuks lüüa.

Iga vaguni kõige tähtsamaks tegelaseks on vagunisaja. See on selline amet, mis teeb lihtsast vene inimesest suure ÜLEMUSE. Üldjuhul on vagunisaja eatu daam, kes kõiki reisijaid karmil pilgul jälgib ja võimaluse avanedes neile tingimata midagi sapist ütleb. Olgu siis põhjuseks liiga vali naer või mõni rumal küsimus, vastus on alati umbusaldav ja lühike. Kogenud rännumeestena oli meil kindel plaan seekordne vagunisaja oma poolele võita. Selleks puhuks oli meil valmis pandud 2 Vana Tallinna suveniirpudelikest. Need tegid oma töö ära 100%-liselt, pannes meie vagunisajakese laialt naeratama. Nii armas temast.

Reis põhja algas minutilise täpsusega.



Kiirelt riided lühikeste pükste ja sandaalide vastu vahetatud, oli paslik aeg rongisõitu ühe lühikese esseega tähistada. Olgu siinkohal öeldud, et see essee kasvas hiljem üle korralikuks ühislugemiseks raamatukoguvagunis, kuid sellest veidi hiljem.

Vahepeal oli vaja veidi ka tööd teha, Viglale Reporterisse „mahla“ toota ja samal ajal sponsorite logosid kaardrisse filmida. Mis seal ikka – mikker kätte, kaamera käima. Nagu ennist mainisin, on raudtee peamiseks ühenduseks Venemaa avaruste vahel ja seetõttu ei ole siin puudust värvikatest tegelestest, kellega juttu puhuda ja nalja visata. Kas see oli juhuse või mitte, kuid imelikul kombel osutusid neljast intervjuueeritavast kolm rongiga reisivateks raudteetöötajateks. Sõbralikud sellid, kes olid Eestiga ja meil toimuvaga väga kursis.

Ei pääsenud me üle ka pronksõduritest, putinitest ja Eesti-Vene suhetest, tavalised teemad. Sõbralik vestlus raudteetöötaja Aleksandr Sviridonoviga, kel vanust 37 ning kodus 13 a tütar ja kelle koduks Karjala pealinn Petrozavodsk, päädis muidugi vastastikku kingituste tegemisega ja meiliaadresside vahetusega. Nüüdsest kuulub Motoreporteri rikkaliku kingituste kollektsiooni lisaks mägranahale, kuldsele metssea pealuule, armeenia-keelsetele raamatutele ja komandörikellale ka „Instruktsija po signalizatsji na železnõh darogah v Rossiiskoi Federatsji“.

Juhul, kui te kavatsete kunagi omale veduri soetada ja sellega kruisima või miks ka mitte näiteks driftima lähete, siis eelmainitud kirjandusteos õpetab, kuidas raudteel seda kõike turavaliselt ja kaasliiklejaid ohustamata teha.

Vagunirataste monotoonne loksumine, puhtad lina ja tubli annus erinevaid lektüüre löid head eeldused korralikule unele. Hommikul kl 10 paiku ärgates oli märgata juba oluliselt madalamaid puid ning kõvasti lund. Tõhus kehakinnitus lugemissaalis ja väljas särav päike olid heaks alguseks uuele päevale ja eesootavatele seiklustele.

## 2. aprill. Mendelejevi tabel

Lõpuks saabus oodatud jaam, kus rongist maha minna. Koha nimi oli Olenogorsk, mis on üks paljudest ilmetutest küladest Peterburi-Murmanski raudtee ääres. Kollane Ford koos juhiga olid kokkulepitud ajal kokkulepitud kohas ja sõit võis alata ööbimiskoha Montšegorski suunas.

Nimetatud linn väärib siinkohal kindlasti paar rida. Tegemist on ühega paljudest tööstuslinnadest, mis asuvad maavara-dest kubiseval Koola poolsaarel. Linna sisse sõites hakkasid valge lume taustal kohe silma surnud puude tüved, mis olla kohaliku metallurgiakobinaadi tegevuse tulemus. Veel 80-ndatel olla selle tehase korstnast tulevad aurud olnud nii mürgised, et ümber linna oli 30 km surnud tsoon, kust ei tohtinud marju või seeni korjata ega kala püüda. Kohalike sõnul on olukord viimasel kümnendil kõvasti paranenud, kuid kui päris aus

## Kollane Ford

Autojuht Vova, kel vanust 37, on siin sündinud ja kasvanud. Ta töötab juba peale demblit autojuhi ametis, juhhib oma kollast Fordi bussi, saab palka 17 000 rubla (u 7200 krooni) ja on eluga väga rahul. Tema 33-aastane proua pidavat töötama eelmainitud metallikombinaadis niklivanni ääres, ametiks on sinna midagi sisse pista ja seejärel välja võtta. Motoreporteri naiivsele küsimusele, kas mürgine pole, ütles Vova imestunud pilgu ja endastmõistetava hääletooniga, milles oli ka tuntav ports uhkust – loomulikult on mürgine... No



Retke algne plaan (kollane mootorkelk, punane muu sõiduk).



Põhjalik lugemine raudteeliikluse reguleerimisest.

olla, siis oli ümbruskond väga trööstitu. Tehas kuulub Norilsk Nickel'ile ja seal töödeldakse senini kulda, pallaadiumi, niklit ja muud põnevat kraami, mille nimed meenuvad Emmaste 8-kl kooli keemiatunnis õpitud Mendelejevi tabelist. Ennist jäi mainimata, et ümber linna lauisid kõikjal hiiglaslikud rauamaagi aherainemäed, mis päris mägedest erinesid oma kandiliste tippude poolest. Nüüd siis teame, kust tuleb kõik see raud, mis Venemaal kõikjal määratutes kogustes vedeleb.

comments. Muide, kui naine viis aastat tagasi last ootas, siis olla tehase juhtkond teda käskinud niklivanni äärest kontoris kergemale tööle minna, kuid proua olla arvanud, et see on eitede töö, õige töö on ikka mürgise niklivanni ääres koos meestega. Mnjah, soomlastel on selle kohta ütlemine – maassa maan tavalla.

Montšegorskis ootas Motoreporterit meie reisirraldaja Svetlana, kelle kontoris möllisime end sisse, käisime veelkord läbi reisikava ja õiendasime muud vajalikud formaalsused. Hotell „Metallurg“ vastas üsna täpselt ettekujutusele Venemaa provintsilinna esindushotellist, selliseid on Motoreporter aastate jooksul väga-väga palju näinud. Tavapärase passide ärakorjamise protseduuri, kosutava dušši ja riiete vahetuse järel ootas hotelli restoran-kohvik. Kosutav õhtusöök oli pikale rongisõidule väärikas lõpp.





Siinkandis Fordi kaubikuga igale poole ei pääse; transportivahendina on käibel ka lintraktor.



Legendaarne roomikmasin Vezdehod.

### 3. aprill. Valge vaikuse väljadel

Hommikul kl 9 olid kõik nagu üks mees hotelli ees, kohvrid pakitud ja ootusärevad näod peas. Ees ootas 125 km bussisõitu Lovozerosse, kus Sveta hollandlasest abikaasa Frank meid kelkudega ootas. Asjade pakkimine ja kelkude ettevalmistus läks küllaltki sujuvalt ning kl 12 olime valmis asuma valgesse tundmatusse. Ees ootas 140 km inimtühja tundrat.

Kui esimesed kilomeetrid olid seljataha jäänud, tekkis kelgujuhtidel teatud vilumus ning ebalev algus muutus tasahilju asjatundlikuks kurvitamiseks.

Inimeste vähesus oli arusaadav, kuid teele ei sattunud ka ühtegi rebast, jänest ega isegi koera... Männid ja kased olid enamikus käsivarre jämedused ja kahe meetri kõrgused, teisisõnu kidurad. Kuigi taamal

paistsid mäed, oli maastik valdavalt tasane. Loodusvaated meenutasid televiisorist ja postkaartidelt nähtut, lõputu tundra ja puutumatu lumi oli väga-väga kaunis.

Saanidele mõeldud rada oli täis värsked jälgi, mis viitasid asjaolule, et kohalikud kasutavad seda teed tihedalt igapäevaste asjatoimetuste ajamiseks. Oli ju Lovozero meie esimese päeva sihtpunktile Krasnoštšeljele lähim asustatud punkt. Sõit kestis kokku kuus tundi ning selle aja jooksul õnnestus meil näha kolme lintraktorit ning üksikut vastutulevat mootorkelku. Tegemist oli vene päritolu Buraniga, millel oli järel kaks kelku. Neist esimeses istus põdranahkadesse mähitud proua, tagumine saan oli ilmselt erineva kraami jaoks. Lintraktor pidi olema vägagi arvestatav liiklusvahend, millega viiakse külla kütust, ehitusmaterjali ja vajadusel ka toitu. Kui kaks vastutulevat lintraktorit omavahel trossipidi koos olid, oli esmane mõte, et tagumine neist on slepis. Kuid natuke süvenedes jõudis kohale, et nõõri otsas sellist kolakat juba ei lohista. Nad olid omavahe kokku ühendatud hoopis seetõttu, et vedada kahte hiiglaslikku kelku, pidavat palju kergem olema. Vestlusest selgus, et isa ja poeg olid omale hiljuti traktorid ostnud ja osutavad nüüd kohalikele teenust. Üks ots pidavat võtma vähemalt 20 tundi... Nii nagu koer on sageli oma peremehe nägu, olid ka traktoristid oma traktoriga äravahetamiseni sarnased - välguvad silmavalged olid ainukesed valged laigud õlises-tahmases näos. Kelgusõit su-

jus hästi ning peagi paistsid mändide vahel küla esimesed majad, kõrval põhjapõdrad sammalt näksimas.

Eessõitjaks oli meil Aleksei, Krasnoštšeljes elav komi rahvusest, asjalik ja usaldusväärse olemisega härra. Ameti poolest on Aleksei metsnik ning tema hoole all on 1,2 miljonit hektarit metsa. Just nii – miljonit, Venemaa on ju suur. Vestluse käigus mainis ta uhkusega, et on komi ja oskab komi keelt, kuid palve peale öelda midagi emakeeles oli tal suu vett täis. Siiski tuleb etterutates öelda, et hiljem kodus vudistas ta emaga suheldes komi keelt üsna vabalt.

### Elu teisel pool tundrat

Krasnoštšelje on komi põdrakasvatavate poolt 100 aasta eest asutatud küla, mis asub nii kaugel pärapõrgus, et sinna saab ainult mootorkelgu või helikopteriga. Ja kui lumi ära sulab, jääb alles ainult helikopter. Komid sattusid siiakanti oma põtrade kannul. Teatavasti on nende kodumaa hoopis kaugel Siberis, teisel pool Valget merd, kuid side oma sugulaste ja rahvusaaslastega olla endiselt küllalt tugev.

Esmapäeval oli küla selline nagu kõik teised vene külad – räämas majad paiknesid peatänavaa ääres küllalt lähestikku. Ristmikel paistsid kaevud. Ka siin vedeles hoovides ja aiaääres kõikvõimalikku kola, sageli tundus, et kõik mis käest kukub, sinna ka jääb. Aleksei sõnul on küla peamiseks probleemiks järjest vähenev inimeste arv – kui





Kohalike meelelahutusi järele teha pole naljaasi.

veel 80-ndatel elas siin 1000 inimest, siis nüüd on järele jäänud ainult 400. Moodsad probleemid on ka siia jõudnud. Ettevõtteid siin ei ole, kuid kool, telefonijaam, ilmajaam, hoiukassa ja haigla on olemas, viimases ei pidanud küll arsti olema. Haigeks jäämise korral tuleb end ise vist ravida.

Elektrit annab küla ühine diiselektrijaam, seda küll hommikul kl 7-st õhtul kl 23-ni. Kohalike elanike põliseks elatusallikaks on põhjapõdrad, keda karjatatakse ümbruskonna tundrates mitmetuhandeliste karjadena. Külavahel ringi sõites torkas silma üks imelik asjaolu – nimelt ei ole siin üldse autosid... Igas hoovis seisab hoopis Buran, millel on järel puidust valmisatud kelk.

Motoreporter peatus teejuht Aleksei ja tema proua Vera majas. Perenaise valmistatud põhjapõdrasupp, peremehe püütud küpsetatud siig ning metsiku põhjapõdra praad rändasid kiiresti näljaste motoreporterite kõhtu. Päeva lõpetas reisimuljete vahetamine peremehe saunas, peale mida võis uus päev alata.

#### 4. aprill. Kuidas põhjapõtradega rallit sõita

Hommik oli vaikne ja karge. Eelmise päeva saanisõit ja sellele järgnenud saun olid mehepojad korralikult ära väsitanud ning uni maitses kõigile hästi. Kui kõhud täis söödud, oli aeg minna uudistama iga-aastast külapidu, kus kavas võistlused suusatamises, mootorkelgusõidus ja suuskadel põhjapõdra taga sõitmisel.

Üritus tundus kohalike seas olevat populaarne, sest seda oli vaatamas üksjagu rahvast. Ümbruskond oli täis Buranidega täristavaid uljaid mehepoegi, osadel koer tagaistmel, teistel jälle ämm saaniga mootorkelgu järel. Paljud pered tulid koos lastega, kes vabalt põtrade ja mootorsaanide vahel kakerdasid.

Põhjapõdraga suusatamine on rahvuslik meelelahutus, kus mehele antakse suusad jalga, tavaliselt sellised laiad ja puidust, seejärel seotakse sõitja rihmaga põtrade paarisrakendi järele. Põtru juhitakse paremas käes oleva nõoriga, mida siis vajadusel

sikutatakse, ning vasakus käes oleva pika ridvaga, mis täidab gaasipedaali ülesannet, teisisõnu togitakse põtru tagant, et nad kiiremini jookseks.

Sellise kaadervärgiga sõideti omavahel võidu. Lagedale väljale oli maha märgitud umbes pooleteisekilomeetrine lippudega tähistatud rada, mis kohtuniku märguande peale oli aja peale vaja läbi sõita. Mehed ja põdrad tundusid asja tõsiselt võtvat, sest peale ringilt tagasitulekut oli põtradel keel ripakil (nad higistavad keele kaudu) ja meestel põsed punased. Ilmselt olid mõned mehed enne sõitu üksjagu julgust pudedlist juurde lonksanud, kuid sõiduoskuste see pealtnäha halvasti ei mõjunud.

Motoreporterit uudishimu ja „ise oma käega järelekatsumise“ vajadus ei lasknud kogu seda tsirkust rahulikult kõrvalt vaadata, sestap lepiti kiiresti kokku proovisõit. Suusad alla, Eesti lipp rinnale ja sõit võis alata! Marguss püsis suuskadel tervelt kümme meetrit, ülejäänud distantsi lohistasid põdrad teda taguotsapeal edasi. Põtradel ei paistnud sellest sooja ega külma ja nii nad kappasid, kuni üks suurem puu nad lõpuks peatas. Ilmselt tõmbas Margus Rock'i kilejope peal sõites valesid nõore.

Mida edasi, seda julgemaks; mõnikord ka rajalt välja.



Kas oli asi paremates oskustes või kohtlesid põdrad teda viisakamalt, kuid Tõdul õnnestus kogu proovidistants püstijalu läbida. Igatahes sai nalja kõvasti!

#### Tagasi tsivilisatsiooni

Komid, põdrad ja mängud vaadatud, oli aeg tundrast tagasi sõitma hakata. Ees ootas 160 km rasket rada, mida isegi meie eessõitja pronksõduri nimekaim Aljoša polnud sel aastal läbi sõitnud. Mõni kraad sooja ja kõrgel sirav päike töotasid ilusat sõiduilma. Esimesed 70 km oli eelmisest päevast tuttav, sõitsime sama rada pidi tagasi, kuni keerasime ära rajale, mida sel talvel olid sõitnud ainult kaks kohalikku põdraajajat.

Paar kilomeetrit külast eemal, jõe ääres, tekkis kolonnis väike vahe. Esimesed saanid valisid sõiduks traktorite raja, tagumised seevastu otsustasid mööda jõge kulgevat rada edasi liikuda. Et ilm oli eelmise päevaga omajagu soojem, siis oli jõele tekkinud korralik veekiht, kust Udu, Jaan ja Raivet küll läbi said, aga neile järgnenud Taneli ja Aini võttis anakonda oma karvase keelega rajalt maha. Lume all oli niipalju vett, et kelgud jäid vee ja lume pudrusse korralikult



kinni. Nüüd oli Aleksei kord oma korralike sõiduuskusi näidata ja poisid trossiga välja sikutada.

Avastamata rada oli palju kitsam ja põnevam, kus ees olid näha vaid kahe kelgu jäljed. Kõik tundus suurepärase, kuni ühtäkki kippusid kõik motoreporterid liiga sageli lumehange tikkuma. Esialgu oli kõik väga naljakas – iga kord, kui kelgu pealt maha astuda, oli lumi mitte põlvini vaid pigem vööni. Sellistes oludes kelgu välja sikutada oli korralik füüsiline katsumus. Trass oli väga kitsas ja tehniliselt nõudlik, mis tähendas, et iga väiksemgi eksimus lõppes raja kõrval lumes. Eredamaid sooritusi pakkusid Tanel ja Raivet, kes üritasid rammu katsuda telefonipostidega, aga samuti Udu, kelle alt kelk iseseisvalt saltot püüdis teha. Jaanil ja Tanelil oli omavahel raadioside, millega püüti teineteisele legendi lugeda, kuid mis mitmel korral risti vastupidise tulemuse andis. Näiteks ühel korral Jaan ütles taga sõitvale Tanelile: „pööre paremale“ ning seejärel ei suutnud ise seda pööret välja võtta ja lendas saani pealt nagu konn kaugele lumme. Õnneks sellised vahejuhtumid meelt ei murdnud ja tekitasid palju elevust ning andsid põhjust hüsteeriliselt naerda.

Mootorkelk on selline instrument, millega saab sõita mööda sügavat lund, kuid selleks on vaja suurt hoogu. Kitsal metsarajal oli aga suure hoo ülessaamine keeruline, seetõttu lõppesid kõik rajalt kõrval kaldumised tavaliselt lumme kinnijäämisega. Kelk ise kaalub u 300 kg ja selle väljasikutamiseks oli vaja vähemalt kolme inimese keharammu.

Võib arvata, et varsti oli sikutamistest kõigil üksjagu siiber ja asi ei tundunud enam üldsegi naljakas. Olukorrale lisas

vürtsi ka see, et päike hakkas loojuma ja ees ootas veel 60 km. Niiviisi kulgeti vahelduva eduga, ja kui kõik tundus juba sujuvat, siis võis kindel olla, et kohe-kohe vaatab keegi lund palju lähemalt kui vaja. Eessõitja Aleksei suutis kõige selle jama juures ometigi rahu säilitada ja kaheksa higist auravat ja rampväsinud motoreporterit õhtul kl 22-ks sihtpunkti toimetada. Läbielatu oli ilmekaks näiteks, et loodust ei saa kunagi alahinnata ning tal on alati mõni üllatus varuks. Vähemalt kelgusõidus olid kõik korraliku kogemuse võrra rikkamad.

### 5. aprill. Frank ja Sveta, armastusega Venemaalt

Motoreporterite Koola poolsaare tripp sai teoks tänu Frankile ja Svetale, kes valmis-tasid ette marsruudi, laenutasid mootorkelgud ja korraldasid ööbimise ja toitlustuse.

Frank on hollandlasest IT-manager, kes on hariduselt keemik, töötanud ka tour-operator'ina Põhja-Soomes, Lapimaal. Lisaks on Frank andunud motomatkaja, kes on üksi läbi sõitnud pool maailma. Siiakanti sattus ta juba 2001. aastal. Peale kohtumist oma naise Svetaga otsustas ta lõplikult Venemaale kolida. Hollandis pidi Frank käima paar korda aastas emaga kohvi joomas. Neil on siin oma ettevõtte, mis tegeleb matkamise, rattasõidu, mootorkelgusafaride, kajakimatkade, raftingute ja džiiptide off-road retkede korraldamisega – teisisõnu aktiivse puhkuse korraldamisega. Põhiliselt on nende klientideks inimesed Lääne-Euroopast – Inglismaa, Saksamaa, Belgia, Kreeka, Soome, jne. Franki sõnul saavad kõik läänest tulnud inimesed kultuurišoki, kui näevad Venemaa elu lähedalt. Kel huvi, vaadake täpsemalt [www.kolatravel.com](http://www.kolatravel.com)

Frank ja Sveta on ühest vanast külakes-

kuse majast ehitatud omale korraliku motelli, kus nad majutavad külalisi, pakuvad sauna ja süüa ning kus ka Motoreporteril õnnestus kaks ööd veeta.

Svetlana, Franki naine, on õppinud inglise keelt ja tema ametiks oli inglise keele õpetaja kohalikus koolis. Samal ajal tegeles ta kõrvalt ka tõlketöödega, põhiliselt kõikvõimalike manuaalide tõlkimisega. Ta on siin sündinud ja kasvanud, kuid õpinud Arhangelskis ja Moskvast.

Muuseas, Frank on praktiline mees, kes on soetanud omale just sinsetesse oludesse sobiva tehnika – Gaz 66. Nõukogude tehnika austaja teab, et tegemist on väga suure läbivõime ja töökindlusega autoga. Auto kongi on ta sisse seadnud korraliku salongi, kus turistid saavad end mugavalt tundes ümbruskonda nautida.

Motoreporter kinkis Frankile kombekohaselt Rocki musta lipu, mille mees pahaaimamatult kohe oma maja seinale lehvima pani. Kui Sveta seda nägi, oli kohe suur pahandus majas. Nimelt tähendab Venemaal must lipp majal seda, et majas on surnud inimene ja Sveta põhiline mure oli see, et mida naabrid arvavad, kui seda lippu näevad. Loomulikult polnud Frankil sellest tavast aimugi ja ta sai käsu lipp kohe maha võtta.

### 6. aprill. Tagasi tundmatusse: Oktjabrskji-Inga

Vahepealne kelguvaba päev kiskus motoreporterid tagasi kelgu sadulasse. Täna matk viis meid 60 km kaugusele metsa, kus oli mahajäetud metsatööliste küla. Frankil on seal oma onn, kuhu pidime ööbima jääma. Sveta poeg Vladik sai ülesandeks proviant Ingasse ette viia, selleks võttis ta oma mootorkelgu sappa suure puust saani, mille tekke, toitu ja põdranahku täis ladusime. Vladik lahkus meist tund aega varem, et meie kohalejõudes tuba ja söök soojad oleksid. Etterutates tuleb öelda, et jälgede järgi eksis Vladik ära ja me jõudsime temast palju varem kohale.

Kõik motoreporterid olid kelgusõidus juba oluliselt kogenumad ja nii otsustati teele jäänud mahajäetud sõjaväelennuväljal natuke kelkudega hullata. Kuna lund oli väga palju ja kelgud jäid sinna kergesti kinni, siis sai kõvasti neid välja kaevata. Nalja ja löbu jätkus kõigile!

Teel kohtasime esmakordselt ka paljuräägitud Vezdehodi. See on hiigelsuur roomikmasin, kus ees kabiinis on 8 kohta ja taga furgoon kauba jaoks. See monstrum on mõeldud sõitmiseks ilma teedeta maastikul, seetõttu on ta siin eriti soositud ja laialt kasutusel.

Tee Ingasse oli küllaltki lumine ja seetõttu pidi kelguga väga hoolikalt sõitma,

Jaan Kask (paremal) esitamas Komi põlisasuka rolli.







et mitte küliti käia. Hetkel ei olnud enam ühtegi motoreporterit, kes ei oleks pidanud teed horisontaalasendist vaatama, kõik olid käe omal moel valgeks saanud.

Inga oli täpselt selline, nagu me ette kujutasime. Lääpavajunud ja mahajäetud siniste aknaraamidega palkmajad vaheldumisi külitavajunud kuuridega, ümbritsetud aimatavate aiajäänustega. Külal elab siiski kaks püsielanikku – Volodja ja Kolja, kes oma elushoidmiseks tegelevad põhiliselt küttimise ja kalastamisega.

Volodja on lihtne vene mees, kel suu särab kuldhammastest ja kes näib oma eluga väga rahul olevat. Tal on 2 mootorsaani, kolm vana IŽ'i, kasvuhoone, püss ja televiisor – kõik vajalik kvaliteetseks eluks üksikus metsas. Isegi mobiil on tal olemas, helistamiseks ronib selge ilmaga maja katusele. Elektrit neis küldes ei ole – igal mehel on kodus väike generaator, mis oma majapidamise vajaduse ära rahuldab.

Motoreporterit peatuskohaks oli Franki mätaskatusega onn, kus keskel suur tulease ning ümber tule magamislavatsid. Põdranahad madratsiks, linad ja magamiskotid peale ja asemed olid valmis. Kaasavõetud toidu kõrvale veidi õhtust lugemist ning varsti oli kuulda ainult seitsme mootorsae vaikset urinat.

## 7. aprill. Jääaeg 2 ehk Suur Sula

Eelmise öö virmalised töötasid selget ja külma sõidupäeva. Siiski erines hommik

ootustest oluliselt – vihma ladistas ja lumi oli väga-väga märg.

Vladik jättis oma Vikingi Frankile, kes sõitis sellega ees rada lahti. Ta oli küll eelmisel nädalal Ingast Umbasse sõitnud, kuid sellest rajast polnud sula tõttu midagi järel. Et Viking on kaalult palju raskem, siis kipus ta hoolimata laiast lindist ja suuskadest pidevalt kallakult ära vajuma. See andis omakorda kõvasti tööd järgmistele sõitjatele, kel tuli seda va 300 kg-st looma välja sikutada. Kes arvab, et mootorkelgu lumest väljasikutamine on lihtne, eksib sügavalt. Märg lumi on nagu märg vatt, mis imeb su tervikuna endasse nii, et isegi saabast on raske kätte saada.

Nagu öeldud, rada oli sisse sõitmata ja see põhjustas ridamisi väljasõite. Absoluutne väljasõitude rekord kuulus Udule, kes parimatel hetketel suutis seda teha iga mõnesaja meetri järel. Iga järgmise kurvi järel pidasime hinge kinni, kas on keegi küliti või mitte. Sõitu alustati kl 10 ja kl 15-ks olime läbinud tervelt 25 km, mis tegi tunnis tervelt 5 km.

Kukkumised ja vihm tõmbasid tempo nii maha, et kõigil oli korralik siiber. Päeva parima soorituse auhind kuulus seekord Tõdule, kes otsustas ette võtta teepervel oleva kasevõsa ja sealt täiega läbi pressida. Kased on aga siinkandis visad ja püüdsid Tõdu koos kelguga lennult kinni. Nii nad seal seisis, kased lookas, kelk küliti ning Tõdu mõistmatu pilguga teepervel passimas, Yamaha esiklaas käes. Jällegi oli abiks

Raivet, kes nipukate abil kelgu korda tegi ja sõit võis jätkuda.

Ühtäkki oli oli teel jõgi, kust vesi kiire jooksuga läbi käis. Enesestmõistetavalt käis motoreporterit käsi juba kirve järgi, kuid Franki näpunäidete järgi otsustati siiski katsetada mootorkelgu ujumisvõimekust. Esimesel viiel kelgul õnnestus jõe ületamine sujuvalt, kuid iga kelgu järel muutus habras sillake järjest õhemaks. Marguss, Jaan ja Udu ületasid jõge juba uskumatu tahtejõuga nii, et kõigile pealtvaatajatele tundus ületamine ilmvõimatuna. Siiski suutsid kõik osalised jõest ühel või teisel moel üle saada, ainult Kairel õnnestus selle käigus kaameramees Tanelit korralikult ehmata, sõites otse tema suunas ning jäädes seisma mõned sentimeetrid enne teda.

Boss Frank väsis raskes lumes ära, mis tähendas, et tema Viking hakkas järjest rohkem ja rohkem kraavi vajuma. Tarmukas ugri mees aga leiab isegi selles olukorras lahenduse – meil oli kelgueseper Ain omastkäest võtta. Mõeldud-tehtud, ütlesime Frankile, et aitab küll tema saani väljasikutamisest ning lükkasime Aini Franki raske Vikingi pukki ning tagandasime Franki kergema Venture rooli. Sõit läks kohe palju ladusamaks. Kõrvemaa radadel olid vajalikud harjutused kordi läbi proovitud ja nii me Aini juhtimisel kulgesime.

## 8. aprill. Buhankaga pomooride maale

Eelmisel päeval sai selgeks, et lumi kadus



mitte päevade vaid tundidega. Seega jäi ära plaanitud 140 km kelgusõitu piki Valge mere rannikut Varzugasse ja tagasi, kuna lihtsalt polnud enam mootorkelgule sobivat rada. Ühest küljest oli muidugi kahju, kuid teisest küljest oli eelmise päeva 120 kilomeetrit veel hästi meeles ja ega me väga kelgusõitu taga igatsenudki. Et öömaja, saun ja toit olid makstud, siis otsustati ühiselt võtta see retk ette autodega.

Teed on sealkandis väga halvas korras ja nii ei jäänud muud üle, kui teha see ots ära kahe Buhanka'ga. See on UAZ-buss, mis kohandatud reisijate veoks ning mille läbi-vus on off-road harrastajate seas endiselt kõrgelt hinnatud. Buhanka on oma nime saanud samanimelisest vene vormileivast, need kaks olla kuju poolest äravahetamise-ni sarnased. Kõigile üllatuseks osutus üks kahest Buhankast tutt-uueks, Nõukogude inseneride 40-aastase leiutise nõudlus on turul endiselt kõrge. Ilmselt küll hinna pärast, mis pidavat jääma u 100 000 eegu kanti.

Motoreporterite sihtkoht Varzuga on pomooride põline keskus. Pomoorid (vene k. поморы -mereäärased) on Valge mere kallastel elav venelaste kogukond, kelle kultuur, keel ja usk erinevad pikaajalise eraldatuse tulemusena tänapäeva venelaste omast üsna palju. 2002. aasta rahvaloendusel määratles end pomooridena 6500 inimest, suur enamik neist Arhangelski oblasti elanikud. 12.–15. sajandini oli Pomorje Veliki Novgorodi koloonia. Pomoorid on sel perioodil Novgorodi kandist välja rännanud asunike järglased, kes osaliselt assimileerusid soome-ugri põliselanikkonda. Pomooride traditsioonilisteks elatusallikateks olid kalastamine, vaalapüük ja jahipidamine, harrastati ka põhjapõdrakasvatust. Oluline oli ka merekaubandus Põhja-Norruga, kuhu müüdi teravilja ja kala. Religioonilt

olla nad vanausksed nagu peipsiäärased vanausksedki. Kirikutelegi olla tornid peale ehitatud alles mõni aasta tagasi.

Varzuga on kõige kaugem koht Koola poolsaare lõunarannikul, kuhu tavapäraste liiklusvahenditega üldse pääseb. Tee oli ootuspäraselt vilets ning Buhanka tõi kõik augud ja konarused korralikult ka motoreporterite tagumikeni (straight in the ass). Tee kulges pikki maalilist Valge mere rannikut, mille ääres olid mõned üksikud külad. Ehkki neis küldes oli märgata ka püüasukaid, siis enamik maju olid siinsele kandile nii omaselt tühjad. Natuke kurb oli vaadata rannikul vedelevaid ning omanike poolt hüljatud vanu paate ja võrgukuure, mis kunagi rohkem kasutust ei leia.

Tee kulges piki põhjapolaarjoont, mida tähistava märgi juures tehti loomulikult kohustuslikud pildid.

Varzuga on väike küla, kus on nii pood, kool ja lasteaed, eelkõige on koht tuntud oma kaunite puitkirikute poolest. Motoreporterite peatuspaigaks oli kohaliku kalamehe Vassili kodu. Enne sauna ja õhtusööki oli loomulikult vaja õnne proovida jääaluses kalapüügis, kuid vaatamata Vasja õpetustele motoreporteritel kalaõnne ei olnud.

Peremees Vasja võttis motoreporterid vastu ääretu soojuse ja väga maitsva koduse toiduga. Korduvalt tuli tõdeda, et laualolevad isepüütud lõhe, omavalmistatud kohupiim ja koor ning naturaalne pohla- ja murakamahl viisid keele alla. Motoreporterid ei ole veel ühelgi reisil nii palju ja maitsvat toitu süüdnud. Ka Vasja saun oli kõrge klassist – kahe leiliruumi uksega ja kuuma-kuuma ahjuga. Nagu enamustes vene saunades, ei olnud ka siin tavapäraselt eraldi pesemis- ja leiliruumi, samuti kanalisatsiooni.

Paljude Venemaa rahvaste ja rahvuste sarnaseks jooneks on oma tavade ja kultuu-

ri hääbumine ning venelastega segunemine. Kuigi Vasja määratles ka ennast pomooriks, siis meie vilumatu silm ei suutnud tema pere kuidagi tavalistest venelastest eristada. Vasja sõnul on külas veel üksikud vanaprouad, kes oma murret kõnelevad ja kombeid järgivad. Soome motomeeste vanasõna – Kirkkot ulkopuolelta ja kapakkat sisäpuolelta, pidas ka siinkohal paika ja tõmbas päevale joone alla.

## 9. aprill. Tuumatibi tuumapommid ehk kuidas tuumapohmellis ugri mehed elektrit tegid

Tagasitee Varzugast Murmanskisse viis läbi Poljarnõje Zori nimelise linnakese, mis on tuntud samanimelise aatomielekt-rijaama järgi. KolaAtom – esimene tuuma-elektrijaam maailmas. Motoreporter nagu ka stepiümiseja on tuntud oma uudishimu poolest, eriti kui tegemist on ebatavalise ja tehnilist taipu nõudva objektiga. Eriti põlema läksid peamehhaanik Raiveti silmad, kes kannatamatult ootas vastust küsimusele, kas enne oli aatom või neutron.

Teelejäänud tuumajaama informatsioo-nikeskus tundus väga põnevana ning üks-meelselt ja tarmukalt otsustati süveneda aatomielekt-rijaama ohtlikku ja salapärase-sse maailma.

Arusaadavalt ei ole aatomielekt-rijaam turismiobjektiks, kuid õnneks oli linna keskusesse ehitatud infokeskus, kus giidi saatel jaama tööpõhimõte ja ajalugu selgeks said.

Uksel võttis Motoreportereid vastu eks-kursioonijuht, kes mõjus nagu kristallpuhta veega kaev keset kõrbe beduiinile, kes olnud nädala ilma veeta ning kelle ainsaks erootiliseks vaatamänguks on olnud kaameli õõtsuv tagumik. Tema dekoltee sügavusest punnitavad tuumapommisuurused kume-





rused juhtisid habetunud reporterite pilgud ja mõtted koheselt aatomienergialt palju maisematele teemadele. Udu säriseva pilgu ja eelmainitud tuumapommide ahelreaktsioonist toodetud elektrist oleks võinud terve Alavere tänavavalgustus toite saada, kuid kahjuks ei õnnestunud Raivetil seda energiat kuidagi akumulierida. Tuumatibil ei jäänud see energiaväli sugugi märkamata ning tema vaheldumisi punastavad ja õhetavad põsed reetsid, et vähemalt tibi ise suutis tekkinud ressursi kui mitte akumulierida, siis vähemalt koheselt kasutusse võtta. Isegi Kaire ei suutnud kõrvalt ükskõikse pilguga aatomituumade lõhustumise protsessi joonist jälgida.

Õnneks jahutasid Raiveti tehnilistest terminitest kubisevad küsimused aatomienergia saladuste kohta tekkinud elektrivälja talutavale tasemele ning ekskursioon sai mõõdukalt distantsilt jätkuda.

Energiaalasest vaatamängust joovastunud motoreporterite reis jätkus Murmanskis suunas. Peagi nägime järve, kust ammutatakse ning juhitakse tagasi aatomielektrijaama käigushoidmiseks vajalik vesi. Hämastav oli asjaolu, et teest paremal olev järv, kust vett võetakse, oli külmale kliimale kohaselt jääs. Samas oli aga vasemal olev järve osa, kuhu suunatakse kasutatud vesi, täiesti jäävaba. Las see fakt jääb lugejale mõtisklemiseks...

## 10. aprill. Romanov Murmanil, maailma suurim linn teisel pool põhjapoolarjoot

Romanov-na-Murmane, mis kannab tänapäeval nime Murmansk, on asutatud 20. sajandi alguses. Linn paikneb sisemaal Murmanski lahe ääres, 40 km kaugusel Barentsi merest. Hoolimata tema asukohast kauges põhjas, on laht aastaringi jäävaba, seda tänu Põhja-Atlandi hoovuse mõjule. Siin asuvad Venemaa Armeed Põhjalaevastiku baasid, seetõttu on paljud alad välismaalastele suletud ning paljude kohtade külastamiseks on vaja propuskit. Lisaks sõjalisele aspektile on Murmansk tuntud kalastussadamana ja strateegilise transpordisõlmena. Siit varustatakse nii toidu kui kütusega Venemaa Põhja-Jäämere äärseid asulaid kuni Alaskani välja. Et meri on seal paksu jääkihi all, siis vajavad Murmanskist ittasuunduvad laevad jäälõhkujate abi. Selleks kogutakse kokku mitmetest kaubalaevadest koosnev karavan, kes siis riburada jäälõhkuja saatel teekonda alustavad.

Venemaa ja kogu maailma üks kuulsamaid jäälõhkujaid on aatomijäälõhkuja Lenin, mis on tegevteenistusest tänaseks maha võetud ja seisab Murmanskis suuri-

ma vaatamisväärsusena Merevaksali kai ääres. Et Motoreporterite tehnilise alatooniga uudishimu on piiritu, otsustati ette võtta põhjalik teadmiste parandamine aatomi-jäälõhkuja tööpõhimõtte osas ja siirduti tarmukalt varembroneeritud ringkäigule. Ilmetus ja hallis linnas on vähe vaatamisväärsusi ja seetõttu kihvas jäälõhkuja ümbruskond vastabiellunud pruutpaaridest, kes kuulsa laeva taustal pilti tegid ja vette kukkuvate punaste nelkide saatel alustasid oma eluõnne sadamasse purjetamist.

Kuigi Murmanskis elab pea sama palju inimesi kui Tallinnas, jättis sinne linnapilt halli ja trööstitu mulje. Näiteks on siin ainult üks suur hüpermarket ja mõned Statoilid, mis veidigi värvi halli linnapilti lisavad. Üldine hinnatase on siiski põhjale omaselt suhteliselt kallis.

## 11.-12. aprill. Murmansk-Tallinn

11. aprilli hommikul kell 9:05 alustasime Murmanskis vaksalist kojusõitu. Jällegi 26 tundi lõbusas rongis. Natuke ajaveetmist Peterburis ning lõpuks jällegi bussisõit Tallinna.

Kokkuvõttes võib öelda, et tegemist oli täiesti teistsuguse Motoreporterite reisiga. Alustades sõiduvahenditest ning lõpetades tavalisest suurema organiseeritusega. Samas oli sihtkoht Motoreporterile omaselt eksootiline ehk eesmärk – käia kohtades, kuhu tavaturist niisama naljalt ei satu - sai täidetud.

Siinkohal sügav kummardus meie piikaegsetele toetajatele Saku Õlletehasele, Go Railile, Go Hotelsile ja EMT-le. Samuti täname kõiki kaasaelajaid, kes toovad meile rasketel hetkedel naeratuse näole.



Sponsorite logodest kala püüdmisel kahjuks palju abi polnud.



**10.07.2010**

**MITOMISS 2010**

**EESTI ESIMENE STUNTRIDINGU VÕISTLUS**

**STREETFIGHTERITE NÄITUS/VÕISTLUS**

**STREETBIKE KIIRENDUSVÕISTLUS**

**OFFROAD VÕISTLUS**

**BURNOUT I JA SUMMUTILEEGI VÕISTLUS**

**ESINEB WINNY PUHH**

**VIGORSOIT**

**KIIRENDUSE VABA RADA**

**STUNDI VABA RADA**

**JA KUIJAGA ÜLLATISI**

**RUTJA LENNUVALJAL, ALATES 12.00, PILET 150**

# **SMAASH 2010**

**MOTOMAANIA TELLIJATE VAHEL LÄHEB LOOSI 5 PÄÄSET  
SUVE KÕIGE RAJUMALE MOTOKOKKUTULEKULE!**

**KOHAL ON STREETMOTO, MINI RC, MOTOKLIINIK, MOTOMAANIA JPT**

Koostööpartnerid: DRAGBIKE.EE, EXPRESSMOTO, MTÜ EESTI DRIFTI LIIT,  
DUSSMAN EESTI, DANCE ACT, STUNTFIGHTERS.LV, VOGLERS EESTI OÜ  
OÜ SARGONTES, ERKER TRANS, VIITNA SEPAD OÜ, MINI RC, MOTOKLIINIK,



Cardo uusimast kiivriside põlvkonnast G4 oleme kord (Motomaania nr 29) juba juttu teinud. Vahepealne aeg on kulunud komplekti katsetamisele.

TEKST Kullo Kabonen  
PILDID Helen Urbanik

## Cardo G4 võimaldab omavahel suhelda ka kümnesel grupil

➔ Et tootjagi pole loorberitel pikutanud ja on vahepeel maha saanud tarkvarauuendusega, siis oli tagumine aeg ka see seadmetele selga ajada ja kiigata, kas peale vaid tootjale teadaolevate näpukate sirgeksajamisele ka midagi tajutavat muutub.

### Kestab kauem, levib kaugemale

Ent esmalt kasutamiskogemustest. Paberil ületab G4 eelkäijaid pisut pakutava tööaja ja OLULISELT ideaaltingimustes võimaldata-va omavahelise side kauguse osas. Esimest lubatakse ühe laadimisega kümne tunni kanti ja teist koguni ühe miilini (ligi poolteist kilomeetrit!).

Üsna intensiivse, mootorratta õppesõidu tingimustes kasutamise korral jääb minu senise Scala Rider Q2 Multiset'i akust ilma

lõunavaheaegse lisalaadimiseta just tundpoolteist täispäeva lõpust vajaka, sestap ootasin huviga, kuidas G4 lubatud pikema tööaja osas välja veab. Ehkki Cardo ei anna oma sidekomplektides kasutatavate akude mahutavuse kohta täpseid andmeid, andis G4 Q2-st kopsakam korpus ning kasutatav uuem-kiirem (ja väidetavalt energiasäästlikum) bluetooth-protokoll selleks lootust. Päril külg-külje kõrval täppismõõtmisega me küll ei tegelenud, ent G4 vedas sõidupäeva lisalaadimiseta välja ja see ongi minusuguse tavakasutaja jaoks ainus määrav asi. Üks punkt G4-le.

Teine asi, mida Cardo seniste mudelitega harjunud kõrv kohe tähele paneb, on muutunud mürasummutus. Asi toimib teistmoodi ja sedavõrd efektiivselt, et tavapärase viis taustakahina järgi otsustada, kas omavahelise side kanal on parasjagu püsti või mitte, lihtsalt ei toimunud. Ja saigi

paar korda nii tühja jutustatud kui mõnigi kord „igaks juhuks“ küsitud, kas õpilane ikka kuuldel on. Enamasti oli. Ei tea, kas energiasäästu-alastest püüdlikkusest või muust, ent kanal „lastakse maha“ küllalt kiiresti, igal juhul nobedamalt kui Q2 puhul ja aktiveerimiseks peab kõhatama/kõvemat häält tegema tihedamini. Ka auto- maatne helitugevuse reguleerimine toimib teistmoodi kui vanematel mudelitel. Just teistmoodi. Kas paremini või halvemini, ei oskagi kohe seisukohta võtta. Senine kogemus Cardoga on selline, et helitugevuse muutumist praktiliselt ei märka, ent kuuldavus on kogu aeg olemas ja valjus enamasti paras, siis G4 majandamist helitugevuse osas on märgata. Aeg-ajalt on suhtluse alul helitugevus üsna madal ja siis keeratakse asja peale. Mõnikord pisut valjukski. Õnneks mitte äärmuslikult, sest G4 on vajadusel võimeline PÄRIS kõva



Cardo Scala Rider G4  
Hind: 3699 krooni  
Müüja: OÜ Vajalik  
[www.vajalik.ee](http://www.vajalik.ee)





**Q2 vs G4 (tagaplaanil).** Pilt on petlik, sest tegelikult on uus vanast märgatavalt suurem.

häält tegema. Kuularite helikvaliteet on samuti parem kui minu Q2-l. Muidugi ei tasu peasjalikult kõne edastamiseks loodud kiivrisidekomplektilt oodata kallima otsa Sennheiserite või AKG-de taset. Vast seetõttu on osad ilmselt muusikakuulamist oluliseks pidavad kasutajad tundnud puudust kõrvaklapiväljundist G4-l. Muide, 3,5 mm stereopistikuga sisend oma seadme juhtmega ühendamiseks on G4-l (lisaks juhtmevabale ühenduvusele) olemas.

#### **Seadistus võimalik arvuti abil**

Asi, millest ma oma komplekti puhul mitu

korda puudust tundnud olen, on võimalus luua suuremat suhtlusgruppi kui 2 inimest. G4 seda tänu kahe kanali üheaegse püstitoidmise võimele suudab. Cardo ise ütleb küll „kuni neli“ seadet, ent Cardosid Eestisse toova Argo Ellissoni sõnul õnnestus tal katsetades tekitada kümnest G4-st koosnev „kett“, mis tähendab, et ka nii suur grupp saab G4-de abiga pundisuhtluse püsti pandud. Võimas. Tõsi, mitte just odav.

Cardo poolt pakutav softuuendus toob tavakasutajale märgatava peamise uudisena kaasa Cardo „töölaua“ oma PC-sse, mis on oma seadmega suhtlemisel ja selle seadistamisel SUUR samm lihtsuse ja selguse poole, sest vaatamata sellele, et G4-l on tänuvärselt põhjalik ning selge emakeelne manuaal, pean tunnistama, et ei viitsi sellesse näiteks raadiokanalite salvestamiseks just ülearu tihti/põhjalikult süveneda. Seda enam, et enamik funktsioone nõuavad otse seadmelt juhtides päris mitmeid vajutusi/allhoimise sekundeid ja tulukeste/piiksude lugemist. Peale Cardo kodukal seadme seerianumbri sisestamist ja vajaliku allalaadimist arvutisse installeeritav soft tekitab arvutisse „Cardo nurgakese.“

Seadme softuuendus õnnestub kaasaoleva USB juhtme, elementaarse arvu-

tioskuse ja külma närvi korral vähemasti paari katse järel. Õnnestunud operatsiooni järel arvutiekraanil avanev aken seevastu on lihtsamast lihtsam – mitmeid asju saab määrata lihtsa „linnukese“ panemisega ühe või teise funktsiooni ette. Raadiojaamadega on puhta lihtne: kuue mäluipaiga kastikestesse tuleb sisestada soovitud sagedused ja voilà! – jaamad on seadme mälusse programmeeritud. Nüüd viitsiks isegi muud kui viimasena leitud jaama kuulata...

G4 uus „vidin“ on kahtluseta ka ülestõstetav antenn, mille arvele ilmselt läheb enamik lisaks lubatud tegevuskaugusest. Üles tõstmata antenniga tekib mürähäireid linnatingimustes umbes samal ajal kui vanema komplekti puhul (enam-vähem siis, kui vahemaa suhtlejate vahel üle sajakonna meetri hakkab küündima). Ilma mõtlemisi tegemata julgen summeerida muljed selliselt: kui minu senisel komplektil on lubatud „ideaaltingimustes“ kuni 500 meetrit, siis enam-vähem linnatingimustes saan reaalses elus arvestada kuni paarisaja meetriga. Kuivõrd G4 puhul räägitakse ideaalis „kuni miilist“, siis „kikitatud“ antennidega võiks linnas enam-vähem nähtavuse piires side nii 500 meetri kanti küündidagi.

## **Pidurisüsteemide teerajaja ja pidev innovaator**

Tulemused räägivad iseenda eest! Braking pidurisüsteeme kasutades on paljud saavutanud võimsaid tulemusi:

- Stefan Everts - 10 kordne maailmameister!
- Christophe Pourcel - AMA Ida regiooni Superkross Lites klassi meister 2009
- James Stewart - AMA Superkross klassi meister 2009
- Mika Ahola - enduuro maailmameister klassis E1 2009



**Võru**  
Võrumõisa 4a  
65605 Võru  
**Telefon:** 782 1959  
**E-R:** 10:00-18:00  
**L:** 10:00-14:00

**Tallinn**  
Reti tee 12  
Peetri küla  
7531 Rae vald  
**Telefon:** 621 1710  
**E-R:** 10:00-18:00

**BRAKING**  
**PIDURISÜSTEEMID**  
**Diilerid üle Eesti!**



„Ta on niigi pabinas, pole teda rohkem vaja torkida“ – just sellised sõnad saatsid mu esimest, juba aastaid hiljaks jäänud A-kategooria sõidutundi eelmise aasta septembris, mis oli esimeseks sammuks motolubade hankimisel.

TEKST Tarmo Riisenberg  
FOTO Erakogu



# „Ta on niigi pabinas, pole teda rohkem vaja torkida“

➔ Need sõiduõpetaja Jaagu sõnad olid määratud mu kaasale, kelle ma oma esimesi katsetusi motolubade hankimisel olin jäädvustama kutsunud. Seda 18 aastat pärast seda, kui motoload tulnuks tegelikult teha.

Nii olingi ma vist viimane Motomaania kaasautoritest, kelle kokkupuuted mootorrattastega piirdusid eelkõige platoonilise (täpsemalt sõnalise) vormiga. Eks aastate jooksul on olnud ka praktilisi kokkupuuteid, kuid nende kogupikkus ei ületa 50 kilomeetrit ja mootorrattaga sõitmiseks ei saa seda kuidagi nimetada. Koduhoovi teedel ringi pöristamine ei kuulu Eesti Vabariigi sponsoreerimist tähendavate süütegude hulka ning vana Jawa, IZ Planeta Spordi ja korviga M-72 sadulas said mõningal määral selgeks mootorrattasõidu algtõed. Mis seal salata, paaril korral sai põigatud ka sinna, kuhu lubadeta noorel asja olema ei peaks. Neil teedel liiklusjärelvalvega tegeleja või teise liikleja kohtamine nõudnuks aga koheselt ajaloolise sündmuse tähistamiseks mälestuskivi paigaldamist.

Tahtmine motolubade järele tõusis aga enneolematusse kõrgusse pärast möödunud aastast Laidoneri memoriaali, mille distantsti ma autoroolis kaasa tegin. Viimaseks piisaks karikasse oli sõit Lihulast Pärnusse, kus minu ees sõitnud grupp vanamootorrattureid nautisid oma kulgemist nii nähtavalt, et autoroolis olija kiristas vaid

hambaid ja needis ennast selle pärast, et load siiani tegemata.

## Vallandamine andis aega juhilubade tegemiseks

Ajalises mõttes oli härjal sarvest haaramiseks õige aeg, sest maikuu 2009 Auto Bild Eesti sulgemise järel töötuks jäänuna oli mul rohkelt aega seni kõrvaliseks jäänud asjadega tegelemiseks. Lahtiseletatult tähendas see siis kolimist Viljandisse, oma sünnikodu kapitaalremonti ning ka puuduvate juhilubadega tegelemist. Just juhilubade, sest lisaks A-kategooria lubadele sain ma Töötukassa vahendusel võimaluse hankida endale bussijuhi paberid.

Motokooli valikuga probleeme ei tekkinud: kohalike vanamootorratturite seast tuntud Jaak peab üht sobivat kohe Viljandi südalinnas. Vajalik rahasumma üleliigse kola müügist koos (põhiosa vabadest vahenditest oli määratud majaremondiks ja seega oli vaja kasutada reserve), seisingi ma ühel ilusal sügispäeval kooli ukse taga, valmis end mähkima motomaaailma saladustesse.

Hinges pesitses siiski suurem kogus kõhklust: viimasest iseseisvast hetkest kahehatalise sadulas on möödunud enam kui viis aastat. Tasakaal on nähtavasti küll olemas, aga kas ka oskus motoriseeritud sõidukit juhtida...? Liiklusega saaks veel kuidagi hakkama, aga sõit? Igatahes küsimusi oli rohkem kui vastuseid.

## Hüppab nagu kits kõrges rohus

Esimene ring ARK-i harjutusplatsil oli konarlik ja meenutab pigem kitse kulgemist, kes kõrges rohus kareldes endale teed rajab. No kuidagi ei tahtnud parem käsi tajuda seda õhkõrna piiri kergete pöörete ning kõrgete pöörete vahel. Nii ta lähebki: jõnkadi-jõnkadi-jõnkadi, pöörded liiga ülesse, siis liiga alla, siis taas liiga ülesse. Yamaha Diversioni esiamordid saavad korralikku viilet ja vaeva oskamatu piloodi käes. Õnneks on tegu vastupidava masinaga, mis elas üle nii siinkirjutaja mootorratturiks saamise kui ka nähtavasti kümnete järgmiste samasuunalised püüdlused.

Teine ring pole ka suurem asi. Õhkõrn vahemik gaasirütškal, milles mootorrattas trikke ei tee, näib nii kättesaamatu, et... Parema käsi tikub ka valusaks minema, pole sellise asendiga harjunud. Eks ma hoian juhtrauast kinni ka nii kõvasti, kui jaksan. Vägisi tikub meelde võrdlus selle tundega, mis oli käes pärast köögi- ja esikuseinalt kaks päeva järjest haamriga krohvi ning selle alusmati ja rohkete naelte eemaldamist. Igatahes tere andmine oli pärast seda protseduuri mõnevõrra piinarikas tegevus.

„Pane teine käik, siis ei reageeri mootorrattas nii järsult gaasi keeramisele,“ hõikab sõiduõpetaja Jaak kõrvalt. Proovime. Tõesti, asi läheb paremaks, enam pole pöörete kogumine nii väkkiire ja vaikselt hakkab midagi kindluse sarnast tekkima. Silma-



nurgast märkan, et ka mu kaasa, keda ma eelmisel õhtul kutsusin oma kukkumisi vaatama, on fotokaameraga kohal ja asub mu äpardusi talletama.

Õnneks jäävad kukkumised olemata ning isegi platsisõidu kohustuslikud elemendid õnnestub korduva proovimise tulemusena lõpuks enam-vähem talutavaks töödelda. Aga ausalt öeldes olen ma ikkagi veel silmnähtavalt roheliste ja märgade kõrvatagustega mootorrattur.

Esimene linna- ja maanteetiir aitab küll enesekindlust veidi lisada, kuid niipea, kui tuleb asuda tõsisemalt linnatänavatel

otsus lõpetada mootorratta sõidueksamite vastuvõtt seoses kehva ilmaoludega. Sõidud jäävad katki ning eksami sooritamise asemel jään ootama kevadet.

Vahepealset aega sisustan ma konkureerivas autokoolis bussijuhilubade tegemisega. Kasu on sellest siiski ka motolubade kontekstis, sest riiklikuks teooriaeksamiõpitud teadmised liiklusest aitavad edukalt sooritada ka A-kategooria teooriaeksami. Aega kulus bussi teooriaküsimuste puhul kolm ja pool minutit ning mootorrattal minuti jagu kauem, mõlemal puhul ühe

sisse löön ning esimest harjutust, kallakult starti tegema lähen. Õnneks mootorrattas välja ei sure ning ainsaks apsakaks on kiirel möödapöiksel saapast riivatud koonus. Teisel katsel probleeme enam pole.

Teise etapina seisab ees kardetud linnasõit. Esialgub viib tee küll ringteele, kus peagi saab õnnelikult läbitud ka esimene „tõmmekas“. Nimelt palub eksamineerija mul pöörata tee vastasserva juures olevasse tanklasse. Käsklus kõlab just ühe sobiva teetsa juures, kuid sealt sissesõit tähendaks



	nr	nn	nn	nn
A1	...	23.05.2010	...	...
A	...	23.05.2010	...	...
B1	...	11.09.1993	...	...
B	...	11.09.1993	...	...
C1	...	11.09.1993	...	...
C	...	11.09.1993	...	...
O1	...	22.12.2009	...	...
O	...	22.12.2009	...	...
BE	...	...	...	...
C1E	...	...	...	...
CE	...	...	...	...
D1E	...	...	...	...
DE	...	...	...	...

Alguses oli küll jõnkadi-jõnkadi, aga tulemus on lubadele lisandunud tähtedest siiski näha.

ukerdama, olen jälle lootusetu algaja. Küll ei tule gaasi andmine sujuvalt välja, küll läheb suunatuli meelest, küll üritan tasakaalu hoides ristmikul jalaga mootorrattale hoogu anda. Miks küll ei võiks külgekoriga mootorrattaga eksamit teha, ajaks kohe M-i kuurist välja, käib mõte peast läbi.

Nii ta siis lähebki. Kogu sõiduõppe madalaim punkt on üks sügisene linnasõit, kus absoluutselt miski ei taha õnnestuda. Lõpetan sõidu plaanitust varem, suisa nutumaik suus. Mis kuradi pärast ma pidin üldse proovima? Kusagil ajab idu mõte kõik pooleli jätta ja kooliraha lihtsalt maha kanda. Nädalakese rahunenuna lähen taas teele ja enam lootusetuse auku ei kuku. Vähemalt kooli liikluseksami teen sõidu-proovide kõrvalt ära.

Mingil hetkel hakkab sõit minimaalsel tasemel välja tulema, kuigi sujuvast kulgemisest ja kaheherratilisele omasest mõnusast ringituhisemisest minu puhul rääkida ei saa. Eksami miinumitasemega peaksin siiski hakkama saama.

### Kehv ilm venitab eksamiootuse kuudepikkuseks

Siis aga sekkub Maarjamaine sügis ning korra tuleb suisa 30 cm sügavusest ja kümnekond meetrit pikast improviseeritud poriloigust Pauluse kiriku juures läbi „uju-da“. Suuremaks takistuseks on aga ARK-i

vea teinuna pääsen sõidueksami ootajate ridadesse. Et bussijuhi õpet ilm ei sega, saab D-kategooria juhilubadesse lisatud juba aastavahetuseks, motolubade saamise viimane vaatus jääb aga ootama erakordselt lumise talve möödumist.

Aprillis võtan taas Jaaguga ühendust ning saan teada, et riigieksamite tegemine mootorratastele algab taas aprilli lõpus. Kindluse mõttes võtan enne seda paar sõidutundi ning paistab, et vahepealsest laagerdamisest on kasu olnud: tsikkel ei hüppa enam kui kanguru ja ega vaja enam jalaga hoo andmist. Aga apse tuleb ikkagi: küll läheb suunatuli meelest, küll tikun pöörama üle sõidusuundi eraldava valge joone. Kvaliteet on siiski grammikese parem kui päris algajal.

Riikliku sõidueksami ajaks saab kirja 3. mai, kell 15. Sõiduõpetaja Jaaguga lepin eelnevalt kokku, et teen poolteist tundi varem veidi soojendust linnas ning harjutan platsisõitu. Linnatänavaid lihvides (millele tublid teeparandajad on rohkelt killustikku lisades justkui kuullaagrite allee teinud) näen silmanurgast kollases vestis mootorratturit, ARK-i auto varjuna järel. Eksamid juba käivad.

Veel pool tunnikest ootamist ning saabub kohaliku liiklusregistri büroo juht, kes on täna eksamite vastuvõtjaks. Huvitaval kombel suudan püsida rahulikuna ning käed ei värise, kui mootorrattale hääled

valge topeltjoone ületamist ning kohest eksamisõidu lõppemist. Õnge ma seekord ei lähe, teen pöörde reeglitepärastelt.

Seejärel tulevad linnatänavad ning suunatuli vilgub rohkem kui ei vilgu. Vähemalt esialgu läheb kõik latusalt. Siis aga takerdun ühel tänavanurgal ning mootorrattas sureb välja. Kontsentratsioon kaob ja juba järgmisel tänavanurgal takerdun taas... P... s, vasardab peas, siia mu load nüüd jäävad. Kummalisel kombel lastakse mul edasi sõita ning väikese põikega ringteele jõuan ARK-i juurde tagasi. Pargin mootorratta ja jään otsust ootama.

Järgnev jutt peegeldab täpselt seda, mida ma isegi tunnen. Jah, üldise liiklusega saan ma hakkama ning ohtlike vigu ei tee, kuid sõidutehnika on nurgelisest nurgelisem. Kogemuste puudus, mis muu. Lõplik otsus (hoian hingamist kinni) on siiski positiivne. Hingel hakkab kümnetes tonnides kergem. Tagasi linna sõites läheb mootorratta roolimine kordades latusamalt.

Nüüd on mul siis lõpuks olemas värskest lõhnav juhiluba, millel olevad tähed moodustavad rea ABCD. Vaid E on veel puudu, kuid ka sellega tegelen juba. Puudu on ka ports vajaliku motovarustust ning sõidetav ratas. Kuid kõik need on lahendatavad küsimused. Huvitav, kuhu jäi see BMW R80R, mis eelmisel kevadel Viljandis müügis oli....?



# 26034 Linda HORN Devil

CLUBT  
ÖNNEPADA  
LÄHEDAL

TOLMUVAAL  
LAUPÄEVAL

LOOSKAVAS  
PÄTKSE KUUMUSES

HEI LENNU KUHU SU  
NOORSAND SEMU SITS  
NII KAUAKS JÄÄB?

ÄRA MURETSB

KÜLL TAKATULEB  
EMM

1997. aasta 10

NÄH NÄDAL AEGA  
JA IKKA TEGELEB  
LINDAGA?

VEIDRIKE KANNATUST,  
KUHU TA SITS  
PÄÄSEB?

LOODAN, ET TA ON  
NEID VEIKSTO, SIGARETTE  
JA VASKTOURKE VÄÄRT?

KULLAKE TOO MEILE  
SEDA ÖNNE RÕHISEVAT

JAH  
PROU

TOO SITS JUBA  
KAKS PUDETT

KAST ÖLUT

SITN LÄHEB VEEL  
MAA JA ILM AEGA

RAHU, RAHU  
EMM

NO ON ON  
KÜL SA NÄED

SAMAL AJAL  
ÖNNEPAJA  
KELDRIKS

LINDA, LINDA  
MU LINDA

PERGÄ SITNUGA  
VALMIS SAAN

VEIDRIKE VEEL...

SITS LÄHEB VÄLJA  
HULLAMA

JA EÜ  
MÕÖDUNDKI  
VÄGA KAUA,  
KUI JUBA  
TAGAHOÖVI  
KAUBA-  
LITP  
UKSED  
AVANESID  
NING...

HAA  
SEALTA TULEB!  
HEE-HEE-  
HEE?!

HEE-HEE-HEE

HD ON TAAS  
SÕIDU-  
VEES

LENDALINDA  
MULINDA

LINDA LÕVI MÕÖRGAV SÜDA  
PAH HD SÜDAME KAASA  
LAULMA

HD ON LINDAGA  
9MET TETNUD

MIKS NII TILUS  
OLED SA...

LAL-LAL-LAL  
LAA-AA...

NII PALJU SITS  
TOLMUVAEAST  
PÄEVAST

# GROUNNING

JÄRGNEB



MX2010

# GP of Latvia

KEGUMS • 26-27 June 2010

# MX2010

FIM Motocross World Championship



**Kahepäeva piletid müügil 475.-  
Ostes 10 piletit, saab 1 tasuta.**

*Piletid müügil Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni kontoris  
ja kõikidel Eesti motokrossidel.*

**lisainfo: [www.msport.ee](http://www.msport.ee)**



# XIX JÕGEVATREFF



**29.07.-01.08.2010 Kuremaa mõisapargis**

**Motoparaad Jõgevale**

**31. juulil kell 11:45**

**Kuremaalt.**

**Jõgeva linnas toimub:**

**"Võrrivõidusõidu Jõgevatreffi etapp"**

## Treffame taas!

**Laagris:**

**Bändid kolmel õhtul:**

**The Dööög, Grazy Days**

**Mai Skizo, Riff**

**Cake of Peace, The Real Deal**

**Ekskursioonid, võistlused, motoorienteerumine, järverand, paadirent, saunad, Laevasõidud Kuremaa järvel.**

**Viikingi päev**

**Reedel, 30.07**

**Kuremaa rannas, algusega 10.00**

**Kohal on viikingilaev TURM**

**Toimuvad sõdalaste mõõgavõitlused**

**Vanaaja käsitöölise töötodad**

**Üritus on kõigile huvilistele tasuta!**

**Moraali aitab üleval hoida:**



**4 päeva  
pilet 375.-**

**Vaata lisa: [www.jogevamc.ee](http://www.jogevamc.ee)**