

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

moto

mai 2009 (24)

maania

Loe lisa

www.motomaania.ee

iga päev värsked
motouudised

**MEISTRID
ENDUURODE
KALLAL:
BMW VS
Husaberg VS
GasGas VS
KTM VS HM
VS Kawasaki**

**Yamaha V-Max:
sõnad on liigsed**

**Elekter + roller =
võitamine**

**Eksklusiiv:
eestlased testisid
legendaarseid
nõukogude
ringrajatsikleid**

**Ebamaine reisisiht
Boliivia**

**Mai kiiremad
tellijad tasuta
USA krossistaare
vaatama!**



**Honda DN-01
näitab cruiserite
tulevikku**

ISSN 1736-1796



9 771736 179001

PARIM VÕIDUSÕIDUS SX 2009

09



EKSTREEMMOTO KESKUS
Mõisavahe tee 3
76401 Jälgimäe
Harjumaa
www.ktm.ee

KTM 450 SX-F seab taas võidusõidus uusi standardeid. Veelgi enama võimsuse, parema mineku ja enesekindla üleolekuga on SX õige relv sarivõitjatele.

- » uute nukkvõllidega DOHC mootor veelgi suurema võimsuse jaoks kogu pööretevahemikus;
- » elektristarter standardvarustuses on suur eelis võistluskuumuses;
- » ülikerge kroonmõlõbdeenraam tagab maksimaalse sõidustabiilsuse;
- » uues seades high-end vedrustus WP-lt suudab siluda kõik löögid;
- » unikaalne graafika tagab lõõmatu väljanägemise.

SX-tšempion, 100% võistlusvalmis!
Nüüd sinu KTM-i edasimüüja juures.



KTM Group Partner

Ära jäljenda pildilolevaid sõiduolukordi, kannu kaitserõivastust ja järgi liikluseeskirju!

KTM

Viieaastane projekt

Minu esimene õppesõidutund nägi välja nii: saabusin ettenähtud ajal ühele parkimis- ja laoplatstile Tallinnas. Ees ootasid veel mõned sama autokooli õpilased, kel samuti varustus seljas ja kiivrid kaasas.

Õpetaja hilines pisut, lükkas meile katsetamiseks-uurimiseks ühe väiksemat sorti enduuroka, rääkis kahe sõnaga piduri ja siduri tööpõhimõttest mootorrattal ning suundus ühe õpilasega linnasõitu tegema.

Poisid olid varem kõik tsikliga sõitnud, nemad olid koolis ainult selleks, et end liikluses legaliseerida. Aga minu jaoks oli too hetk päris esimene iseseisev kokkupuude mootorrattaga. Kooliraha esimeste purunenud heebliite ja parajate muhkude näol maksin ära tolles esimeses õppesõidutunnis. Mis jäi minu jaoks selles autokoolis ka viimaseks.

Vahepeal on möödunud rohkem kui viis aastat. Ja nüüd on mul A-kategooria juhiluba käes! Võttis ikka kaua aega küll :) Tükk tegemist oli, et leida õpetaja, kes võtaks mootorratta juhtimist ka veidi põhjalikumalt seletada. Ja ega see sõidu selgeks saaminegi lepe reega ei läinud - mõned lihtsalt pole kahel rattal sündinud. Tõsi, aega on palju kulunud ka muudele "projektidele" nagu üks väike vahva poisiklutt ja käesolev väljaanne.

Sellist tsirkust, nagu toimus mu esimeses õppesõidutunnis, ükski autokool endale enam lubada ei saa. Kõik ei ole värskete mootorratturite õpetamisel muidugi veel nii vahva kui võiks. Näiteks võiks sõiduõpetajaks ja tegevmoortorraturiks olemine teineteisega siiski kuidagi seotud olla. Linna vahel näeb üliharva, et õpetaja saadab õpilast tsiklil, mitte autos - ja kas ta oma vabal ajalgi viitsib kahel rattal ringi vurada?

Küll aga on ülioluline, kui sõiduraja vasakust servast õpilast on suudetud

drillida vasakpöördeid sooritama või kui täpselt olematu teetähistusega ristmikke mõttes pooleks jagama, et neisse nõuetekohase täisnurga all sisse pöörata. Sest jah, seda eksamil nõutakse.

Ei pea mina ennast küll nüüd valmis mootorraturiks ega saa selleks ka lõpuni kunagi. Aga vähemalt on nüüd see paber käes, mis lubab iga päev tee peal "koolis käia". Ja veel: aitäh Andrusele, Raidole, Kullole ja ühele lahkele Rapla noormehele, ilma kelle abita oleks lubade projekt veel mõnevõrra pikemaks veninud.



Helen Urbanik,
Motomaania
toimetaja

selle numbri autorid



Jaan Kelner

"See on nagu teraapia - võtad paarsada krooni kaasa ja tuled vaatad, mis siin leidub," ütles Jaan, kui teda kodukülas Unicu laadal nägin. Mopeedikeskuse juht ja suur väikeste vanade kahe-rattaliste fänn on laadapäevadel tavaliselt meile äratuskella eest, sest ta saalib müüjate vahel ringi ja helistab alati nii vara, et kuidagi ei tahaks veel voodist välja tulla.



Andrus Tischler

Kolm nii erinevat ratas - mis mõttega me üldse sõitma läheme? See oli Karujänese esimene küsimus, kui Honda Balticu hoovi peal seisime, ees väike sebar, Varadero ja DN. Paari tunni möödudes tal küsimusi enam ei olnud. Aga ega ta sebari seljast maha ronida ka ei tahtnud...



Kariina Tšursin ja
Margus Sootla

Margus on tänaseks kõrgusehahgusest toibunud. Nagu ümberilmärändajad oma loos seekord kirjutavad, on selle tõve kõige parem ravi laskumine madalalale. Ning seda on Kariina ja Margus teinud. Nad pole lahkunud mitte ainult Boliiviast, vaid koguni Lõuna-Ameerikast.



Henri Remma hiilgas Las Vegases 32-33

Sisukord

Uudised 4-8

Kalender: mai-juuni üritused 10-11

Test: Toivo Nikopensius ja Urmas Põldma ning BMW, Husabergi, KTM-i, GasGasi, HM-i ja Kawasaki enduurokad 12-19

Proovisõit: Honda DN-01 näitab tulevikku; Honda CBR600RR ja imeline elektrooniline ABS; Yamaha V-Max; elektrirolleriga laiamas 20-30

Projekt: Aerox värvimise eel 31

Sport: Eestlased käisid Las Vegase suurel minimoto võistlusel 32-35

Ajalugu: Serpuhhovi legendaarseid ringrajatsikleid testiti 55 aasta eest Mäos 36-39

Reis: Boliivia on riik otsekui teisel planeedil 40-45

Arvustus: Suurepärase teos Mani saare TT-st ning DVD-d 2008. aasta motokrossi ja minimoto hooajast 46-47

Sõidukool: Hea sõiduasend tagab mugava ja ohutuma sõidu 50-51

Varustus: Schuberthi ülivaike kiiver C3 52-53

Seltskond: Avamisi ja laatu 54-56

Garaaz: Martin Graumann õpetab õhufiltrit vahetama ja Kristjan Põldre tsikli kontrollnimekiri hooaja esimese sõidu eel 57-62

Koomiks 64

motomaania

Eesti mootorrattaajakiri Motomaania

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

VÄLJAANDJA: Arengu Kirjastus OÜ

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

KUJUNDUS: Margit Randmäe

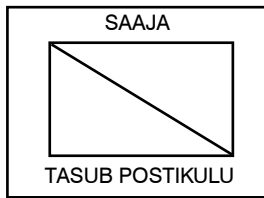
ESIKAAS: Tõnu Kaalep

REKLAAM: Katrin Kivi reklaam@motomaania.ee

TELLIMINE: www.motomaania.ee
tellimusi saab esitada veebiaadressil,
10 numbri tellimuse maksumus 449 kr.
Küsimused tellimine@motomaania.ee.
Tellimusi võetakse vastu ka kõigis
AS Eesti Posti postkontorites.

ILMUMINE: Motomaania ilmub kõigil kuudel
aastas, välja arvatud veebruaris ja augustis.
© Arengu Kirjastus OÜ

värsked info www.motomaania.ee



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS

EESTI

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

moto maania

Eesti mootorrattajakiri

See

Telli Moto

1. Telli ajakiri Motomaania
ja terve aasta jooksul
vurab kirev Eesti motoelu
Sulle koju kätte.

2. Tellida saad
www.motomaania.ee,
Eesti Posti
postkontorites
või saates
kõrvaloleva
kupongi
Motomaania
toimetusse.

3. Teist aastat
järjest loosib ajakiri
Motomaania kõigi
oma tellijate vahel
välja tuttuue
mootorratta,

milleks seekord on
Kawasaki ER-6f
(2008)!

Jah, pikendan Motomaania aastatellimust 10 numbrit hind 425.–

Jah, soovin Motomaania aastatellimust 10 numbrit hind 449.–

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



Motoõpik "Mootorrattasõidu ABC: Tee täiusliku sõiduoskuseni"

Annab põhjaliku ülevaate sõidutehnikast
ja mootorratturit teel varitsevatest
ohtudest. Hea kaaslane igavateks õhtudeks

Koostanud Sverre Lasn

Hind 79 krooni.

Telli www.motomaania.ee

või osta hästivarustatud raamatukauplusest.



tsikkel sulle?!

maania ja võida tutikas Kawasaki!



4. Kampanias osalevad kõik ajakirja Motomaania tellijad, kelle tellimus kehtib (tellimuse eest on tasutud) 1. augustiks 2009.

5. Auhind loositakse välja motokokkutulekul Jõgevatreff, 1. augustil 2009.

Toetajad: Motodepoo, Jõgeva MC
Kampania info www.motomaania.ee

Motokrossi EMV I etapile tulevad osalema kolm tugevat sõitjat USA-st



Motokrossi Eesti meistrivõistluste I etapile Saku-Männiku krossirajal 23.-24. mail tulevad osalema kolm tugevat sõitjat USA-st: eelmiselgi aastal Eestis käinud Chad Johnson, Kyle Regal ja Daniel Blair.

Tegemist on üsnagi erinevate sõidumeestega, kes peaksid pakkuma Eesti tugevamatele sõitjatele ja lähinaabrite esindajatele kõva konkurentsi ning publikule kindlasti hea elamuse.

Suzukil sõitev Kyle Regal on noormees, keda eelmisel aastal USA-s nimetati üheks suuremaks üllatajaks. Tegemist on noorukese, 18-aastase Texasest pärit sõitjaga, kes oma tõelist sisu näitas eelmisel hooajal.

Regal kuulub Suzuki Elite Teami ja eelmisel aastal võitis ta neljataktiliste klassis

Oak Hillis amatööride meistritiitli. Noormees on kantud ka AMA Kuulsuste Halli nimekirja, kuhu kuulujatest paljud on hiljem supertäheks saanud.

Kogenud sõitja Daniel Blair tegi paa-riaastase võistluspauzi ja naasis eelmisel aastal AMA Pro Lites (ehk Euroopa mõistes MX2 klassi) superkrossi sarja eratiimi Yamahal. Sellest kevadest on mees GEICO Powersports Honda tiimis, kus ta sõidab koos selliste meestega nagu Kevin Windham ja Mike LaRocco. Äsja Las Vegases toimunud Lites klassi Ida- ja Lääneranniku suurel ühiskrossil oli Blair tugeval 12. kohal.

Chad Johnson on eestlastele aga juba tuttav eelmise aasta meistrivõistluste I etapist, mil ta käis samuti Sakus koos Kelly Smithiga. Johnson heitles siis mõlemas klassis kolmanda-neljanda koha peale. Möödunud talvel tuli Yamahal sõitev Johnson AMA staadionikrossi meistriks suures klassis.

Sakus sõidavad eelnimetatutest klassis MX1 Blair (Honda) ja Johnson (Kawasaki). Regal osaleb Suzukil MX2 klassis.

Varem välja kuulutatud Honda Martin Teamis MX1 klassis motokrossi maailmameistrivõistlustel sõitvad Kevin Strijbos

(Belgia) ja Marc de Reuver (Holland) ei saa kumbki kahjuks Eestisse sõitma tulla.

Nii Strijbos kui de Reuver on vigastatud: üks tegi haiget randmele, teine puusale; kui pikaks meeste võistluspauz kujuneb, on veel teadmata.

Eestlastest on stardis kindlalt Juss Laansoo, kes tegi pärast tõsisest vigastusest paranemist häid sõite sellekevadistel sõitudel nii Eestis kui Lätis. Ka on oma kodurajal kohal Gert Krestinov, kes sel aastal sõidab maailmameistrivõistlustel esimest korda klassis MX1. Leokite dünastiat esindab kindlasti Martin Leok, kes talvel ja kevadel on teinud väga tugevaid sõite. Kindlasti pakuvad põnevaid üllatusi ka lähinaabrid Lätist, Venemaalt ja Soomest.

Lätlased serveerivad aga Sakus ülipõneva duelli quadraceritel: rajale lähevad üksteiselt mõõtu võtma Artis Rasmanis ja Kristers Sergis. Paar tuli 1990ndate lõpus-2000ndate alguses viiekorseks maailmameistriks külgorvide krossiks, kuid hiljem on meeste omavahelised suhted jahenenud. Nüüd on kõigil võimalik nende tulist heitlust krossirajal pealt vaatama tulla, kus kumbki mees saab ise lenksus olla ja paremus pannakse paika.



Kyle Regal, ameeriklaste tulevikulootus

Publikule pakub põnevust ka MAN Dakari kõrberalli elusuuruses võistlusauto, mida oma silmaga uurida ja näpuga katsuda saab.

Laupäeval, 23. mail on kavas masinaklasside MX2 ja MX1 treeningud, kvalifikatsioonid ja võistlussõidud. Pühapäeval, 24. mail on võistlustules klassid quad 50, quad 100/200, quad open ja külgvankrid.

Vabatreeningud algavad mõlemal päeval kell 8.30, kvalifikatsioonid kell 10.10 ja esimene stardipauk antakse kell 12.10.

Laupäeval maksab pilet võistlusele 150 krooni ja see kehtib nii võistluse esimesel kui teisel päeval. Pühapäeval on pileti hind 100 krooni. Alla 12-aastased lapsed pääsevad võistlusi vaatama tasuta. Kõikide piletiostnute vahel loositakse välja 10 kahepäevapiletit Lätis Kegumsis toimuvale motokrossi MX1 ja MX2 klassi maailmeistrivõistluste etapile (27.-28. juunil 2009)!

Tasuta pääsme Saku etapile saavad aga kiiremad Motomaania tellijad!

MM-etapp



Otsitakse vabatahtlikke tippasemel võistlusele kohtunikuks

Kiviõli MM etapile otsitakse vabatahtlikke lipukohtunikke

Vaatamata väga keerulistele oludele ollakse korraldamas külgvankrite MM etappi Kiviõlis, mis toimub sel aastal 22.-23. augustil.

Kuna majandusolud on keerulised ja toetajate hulk väike, siis otsitakse pingsalt võimalusi, kuidas üritus minimaalsete kuludega, aga samas väga heal tasemel siiski ära korraldada. Võimalikult palju töid püütakse ära teha vabatahtlikega.

Seega otsitakse endisi ja praeguseid motomehi ja fänne, kes tuleksid meile vabatahtlikena appi lipukohtunikeks! Tegemist on väga vastusturikka ametiga, mille parimateks täitjateks saavadki olla motokrossiga seotud inimesed.

Korraldajad pakuvad lipukohtunikele omalt poolt:

- ühe tasuta perepileti, mis võimaldab naise ja lapsed üritusele kaasa võtta;
- tasuta lõunasööki mõlemal päeval.

Kuna tegemist on kahepäevase võistlusega, siis võiksid aidata soovijad arvestada mõlema võistluspäevaga.

Kiviõli MM etapi korraldustiimiga saab ühendust: Madis Olt; madis@tuhamagi.ee; 51 061 33

► Vt ka www.motokross.ee ja www.tuhamagi.ee

uus kauplus

Motokeskus avab Pärnus kaupluse

► Tallinna pood Motokeskus avab maikuu jooksul kaupluse Pärnus.

Motokeskus müüb Gas Gasi, Moto Guzzi ja Royal Enfieldi tsikleid ning Sidi, Hebo, Frank Thomase, Emgo jm varustust ja tarvikuid. Samad kaubamärgid on saadaval ka Pärnu poes. Kauplus asub põhimõtteliselt Audru ringraja vastas, Mauri tööstuskülas. Tel 445 0068

Motokrossi Eesti meistrivõistlused toimuvad tänavu 6-etapilisena

► Eesti motokrossi meistrivõistlustel on sel aastal kavas kuus etappi: 23.-24. mail Sakus, 13.-14. juunil Valgas, 18.-19. juulil Linnamäel, 25.-26. juulil Kihlis, 15.-16. august Kose-Ristil, 5.-6. septembril Tihemetsas.

Erinevalt eelmistest hooaegadest ei sõida kõik klassid kõigil etappidel, vaid nõnda, et igas klassis saaks peetud neli võistlust. Võistlusklassid on jagatud kolme gruppi, millest igal etapil toimuvad kahe grupi sõidud.

Näiteks klassid MX1 ja MX2 osalevad Saku, Linnamäe, Kose-Risti ja Tihemetsa etappidel. Neile kahele võistlusklassile on pühendatud nimetatud etappidel terve päev.

Lisaks on loodud klass Open, kus saavad sõita nii MX1 kui MX2 klassi tsiklitega sõitjad ning selle klassi sõidud toimuvad Kihli ja Valga etappidel.

Täpsemalt vaata võistluste juhenditest EMF-i kodulehelt: www.msport.ee

supermoto

Supermotos loodi uus klass Noored

► Supermotos loodi uus klass noortele, kus sõidavad 14-19 aastased.

Arvestuses võivad osaleda Open klassi tingimustele vastava mootorrattaga (2 takti üle 125 cm³ ja 4 takti üle 245 cm³) sõitjad.

Noored sõidavad koos Open klassiga.

uus kauplus

Scorpion Bay avas esinduskaupluse Tallinnas

► Mai alguses avas Tallinnas, Rocca al Mare keskuses esinduskaupluse Scorpion Bay rõivaste kaubamärk, mis on muuhulgas sponsoriks Yamaha Red Bull de Carli motokrossi tiimile (Antonio Cairoli ja Tanel Leok).
Vt ka www.scorpionbay.com



Tanel Leok on üks Red Bull de Carli tiimi liikmetest

Sõmerpalu motoklubist ilmub fotoraamat

Aivar Leok esitles hiljuti enda koostatud fotoraamatut Sõmerpalu motoklubist, kust on kasvanud sellised motokrossimaailma tähed nagu Avo Leok, Aigar Leok ja Tanel Leok.

Sõmerpalu motoklubile pani aluse Väino Leok, kes 1960ndatel aastatel Kasahstanist uudismaalt Võrumaale naases ning siin hakkas tegelema kõikvõimalike aladega alates veemootorisportidist ja lõpetades male ning motokrossiga. Motoklubile pani mees aluse 1968. aastal.

Sellest ajast saadik on Sõmerpalu klubi liikmetena maailma vallutama suundunud hulk Leokite perekonna liikmeid: Väino pojad Aivar, Arvo ja Avo (kellest kaks esimest on olnud Eesti meistrid motokrossis, viimane aga toonud Eestisse esimese MM-etapi võidu motokrossis) ning poegadepojad Tanel, Aigar ja Martin Leok.

Äsjaesitletud raamat sisaldab Aivar Leoki, Väino vanima poja, meenutusi ja muljeid Sõmerpalu klubist ja Leokite perest läbi aegade. See on lugu sellest, kuidas ühe mehe spordi- ja tööarmastusest kasvas välja terve dünastia krossisõitjaid, kes võistlevad kui mitte maailma-, siis vähemalt Eesti tasemel.

Raamatu autor Aivar Leok on öelnud, et saab oma isa tegudest aru alles praegu, pärast tema surma. Väino Leoki poolt enam kui 20 aasta eest asutatud staadionikross, mille võitjale pandi eelmisel aastal esimest korda välja selle looja nimeline rändkarikas, on juba aastaid olnud üks Eesti krossielu tippündmisi.

Selleaastane Sõmerpalu staadionikross töötab tulla suurejoonelisem kui kunagi varem. Nii kõrgetasemelisi sõitjaid pole Eestis varem nähtud: kindlasti on kohal Tanel Leok ja tema meeskonnakaaslane Yamaha Red Bull de Carli tiimist, kahekordne maailmameister Antonio Cairoli.

Samuti saab Sõmerpalus näha Aigar Leokit ja tema meeskonnakaaslast TM Racingust Martin Michekit.

Lisaks on Aivar Leokil läbirääkimised pooleli näiteks Kawasaki tiimiga ning veel mitme MM-il osaleva meeskonnaga. Aivar Leoki üks suuremaid muresid hetkel on,



Sõmerpalu motoklubi 40-aastast ajalugu tutvustav fotoraamat on müügil Eesti krossidel

kuidas maailmatasemel meeskonnad vääriliselt vastu võtta. Et neil tekiks tahtmine ka järgmine kord tulla...

“Vaatasin esialgset võistlejate nimekirja ja tundub, et mõnel MM-il sõitjal on oht superfinaalist väljagi jääda,” naeris Aivar Leok.

Sõmerpalu staadionikross toimub sel aastal 30. juunil.

Sõmerpalu motoklubis endaski on sel aastal mõningaid olulisi muudatusi. Sellest aastast kuuluvad klubi koosseisu sõitjatena lisaks Tanel Leokile (Red Bull Yamaha de Carli) ja Aigar Leokile (TM Racing) loomulikult Martin Leok, aga ka Taavi Nassar ja Andre Park - kolm viimast kasutavad sellest aastast Kawasaki tsikleid. Lisaks soolosisõitjatele on Sõmerpalu klubi ridades ka Urmas Sugasep ja Veikko Parksepp, kes külgevankritel võitsid Eesti talvised karikavõistlused.

Martin Leok ja Taavi Nassar tegid jäärajasõidus Eesti meistrisarjas puhta töö - esimene tuli esimeseks klassis MX1 ja teine klassis MX2. Tanel Leoki Itaalia meistritiitlist ning MM-i esimese etapi võidust Faenzas me ei räägigi...

Ka värskel tiimiliikmel Andre Parkil on rääkida häid uudiseid MM-i vallast: sel suvel võib teda tõenäoliselt näha mitmel etapil sõitmas klassis MX2. Seni annab Park treeningutele agu Avo Leoki käe all, kellest on paari viimase aastaga saanud ülihinnatud treener mitte ainult eestlaste, vaid ka Venemaa, Läti ja Soome sõitjate silmis.

Sõmerpalu motoklubist pajatavat raamatut on võimalik osta Eestis toimuvatel motokrossidel.



Portuse sauna mullivannis lustiti täiega

Motomaania sõbrapäevaloos lunastati City Hotel Portuse saunapeol

► Külmal ja niiskel ajal veebruarikuisest Tallinnas tõmbas City Hotel Portuse fortuuna välja sõbrapäeva loosi võitja ning küll oli hea seda teadet just oma meelist leida. Otsus ühendada meeldiv meeldivaga küpses kiirelt ning seega kujuneski saunapeost ühtlasi ka sünnipäevapidu. Olles City Hotel Portusest eelnevalt mitte midagi kuulnud, osutus kogetu väga meeldivaks, hotell ise kenasti kesklinnas Tallinna Sadama D-Terminali kõrval ning saunakompleksi kohe selle katusel vaatega vanalinnale. Vaadet piiramas ainult kõrge ja ilmselt ülevärskenda-

tud külaliste katusel alla kukkumise kaitseks mõeldud turvatara. Värskendusaste igatahes nii kõrgele ei tõusnud, et turvatara tarvis oleks läinud, saunategu pole ju mingi naljategu. Komplektis kaks sauna - tavaline ja aurusaun ning mõnus mullivann. Neist kõik leidsid ka ohtrat kasutamist. Mittetähepanelike külaliste vapustamiseks oli lae all ka paras tünn külma veega, mida parajal hetkel pähe kallata. Igatahes ruumi ligi kahekümnele lustida ja lõbutseada jagus piisavalt. Tänu fortuunale.

Sten Raendi

uus mark



Eestisse tulevad müügile Cobra lastekrossikad ja -ATV-d

Ramosse tulevad müügile USA tootja Cobra lastekrossikad, mis on eelkõige mõeldud võistlemisest huvitatud sõitjatele.

Cobra valmistab 50 ja 65 cm³ mootoriga krossikaid ning 50 ja 70 cm³ mootoriga ATV-sid.

Cobra mootorrattad on ainus offroadrataste valmistaja, mis on tõeliselt made in USA.

Firma tegutseb aastast 1993. USA-s on 10 aastaga võidetud üle 200 rahvusliku tiitli erinevates klassides.

Uusi tsikleid saavad huvilised proovida testipäev, mis toimub reedel, 22. mail kell 16-18 Saku-Männiku kestvuskrossiraja sissesõidu kõrval (Tallinna poolt tulles vasakut kätt).

Lähem info: 5047560 Ülo Raudsepp

moto market

Tallinn

MERIMETSA SELVER

Paldiski mnt. 56

Tartu

SÕBRA SELVER

Sõbra 56A

SUUR VALIK MOTOVARUSTUST!

Saaremaa mootorratturite õpetaja Toivo Sokolov hukkus liiklusõnnetuses

▶ Ootamatult lahkus meie seast Saaremaa üks legendaarsemaid sõiduõpetajaid ning endine põllumajanduse eriala õppemeister **Toivo Sokolov** (1946-2009), kelle käe all on juhtimisoskuse saanud tuhanded saarlased.

Kogu Leisi vallas Tutku külas sündinud Toivo Sokolovi elu oli seotud masinatega. Tema õpetajatee algas 1972. aastal 26. maakutsekooli laia profiiliga traktoristimasinisti eriala meistrina. Töö meistrina tähendas teooria õpetamist, sõiduõpetust nii traktorite kui ka veoautodega.

Alates 1998. aastast pühendas Toivo Sokolov end täies mahus sõiduõpetamisele.

Aktiivset tööd jätkas Toivo Sokolov kuni oma ootamatu lahkumiseni: viimase nelja aasta jooksul andis ta õppesõidutunde 540 mootorratta ja sõiduauto juhilubade taotlejale ning lõppastmekoolituse läbijale. Oma tööga teenis ta õpilastelt hulganisti kiidusõnu.

Jääme mälestama head kolleegi ning oma tööd südamega teinud õpetajat. Avaldame kaastunnet lähedastele.

Eesti Autokoolide Liit
ARK Kuressaare büroo
Kuressaare Ametikool



Loodetavasti on minimoto stardirivi sel aastal taas pikk

Minimotos sel aastal koguni viis klassi

▶ Minimoto krossi karikavõistluste arvestust peetakse sel aastal koguni viies klassis:

50 ccm, Mini uustulnukad, Mini naised, Mini 35+ ja Mini Pro.

Uustulnukate klassi kuuluvad võistlejad, kes ei ole viimasel viiel aastal omanud EMF-i litsentsi või on 10-14 (kaasa arvatud) aastat vanad.

Karikasarja kuuluvad järgmised võistlused:

- ▶ 3. juuni Saku
- ▶ 1. juuli Pärna
- ▶ 9. august Järvakandi
- ▶ 30. august Viljandi

Vt ka www.atmracing.ee

Rukka matkakonkurs 2009

Pikima motomatkavõistlusel võetakse arvesse 2009. aasta algusest kuni 31. oktoobrini 2009 mootorrattal sooritatud reisi kaugeim punkt (linn).

Auhinnad: pikima matka sooritanud juht saab Rukka ilmastikukindla sõiduülrikonna.

Lisaks on auhindadeks veel Motokeeperi jälgimissüsteem ja Garmin GPS.

Kandideerida saab mootorratta juht, kes omab Eesti A-kategooria juhiluba.

Kaugused arvutatakse Tallinnast portaali maps.google.com abil.

Korraldajale tuleb hiljemalt **5. novembriks 2009** saata :

1. Lühike reisikirjeldus;

2.a. Pilt iseendast oma loetava numbriga mootorrattaga, taustaks vastava linna silt või tuntud vaatamisväärsus; või

2.b. Postkaart vastava linna postitempliga (kuupäevaga).



Address:
Rukka matkavõistlus
Jõgeva MC
Erki Sirel
Räägu 33-11
Tallinn 13417
Eesti

Korraldaja: **Jõgeva MC**
Toetajad:
Loodus Invest,
Oskando,
Garmin

Lähem info: www.jogevamc.ee

MOTO- JA VANAVARA PÄEV 2009

Kolga külas Tartumaal. Laupäeval, 23. mail

• ANTIQUES FAIR • EXHIBITION •
23 MAY 2009
**OLD TIMERS
MOTORBIKE FESTIVAL**
Kolga, Nõo, Tartu county, Estonia
www.tsiklitall.org
• RESTORATION CONTEST • PARADE •



Vanavara laat

Kaubeldakse vanavara alla kuuluvate esemetega (välja arvatud relvad). Küllastajatele pakutakse sööki, jooki ja mitmeid atraktsioone. Laada algus kl. 9:00.

Vanamootorrataste näitus

Tsiklitall paneb vaatamiseks välja oma paremad vanatsiklid. Soovijatel on võimalus oma vanatsiklite eksponeerimiseks.



Restaureerimise konkurss

Ekspertid hindavad vanamootorrataste originaalsust ja restaureerimise kvaliteeti. Paremini taastatud vanamootorrataste omanikud saavad vääriliselt autasustatud.

Paraadsõit

Mootorratastel liigutakse ühiselt ringsõidule, mille kestel toimuvad ka võistlusmängud.



Korraldab vanamootorrattaklubi
Wana-Kolga Tsiklitall

Abikäe ulatavad MC Wildhogs ja MC Last Chance

Info tel: 505 6985

www.tsiklitall.org



Motomaania soovitab: üritused mai-juuni

Motokrossi EMV

- ▶ Aeg: 23.-24. mai
- ▶ Koht: Saku-Männiku krossirada
- ▶ Eesti meistrivõistlused on sel aastal 6 etapilised ning esimene etapp on traditsiooniliselt vinge avapauk. Teine etapp on 13.-14. juunil Valgas.
- ▶ www.msport.ee

Moto- ja vanavara päev

- ▶ Aeg: 23. mai
- ▶ Koht: Kolga küla, Tartumaa
- ▶ Toimub vanavara laat, vanamootorrataste näitus, restaureerimise konkurss ning tsiklite paraadsõit.
- ▶ www.tsiklitall.org

Motokrantsi päev

- ▶ Aeg: 23. mai
- ▶ Koht: Rapla
- ▶ www.route15.ee

Ringraja EMV

- ▶ Aeg: 24. mai
- ▶ Koht: Jurva, Soome
- ▶ Botniaringil sõidetakse Eesti meistrivõistluse I etapp ja loodetavasti ei ole siitpoolt lahe osalejaterivi liiga lühike. Järgneb laager Pärnus (30. mai) ja teine etapp Motoparkis, Soomes (7. juuni).
- ▶ www.msport.ee

Virusõõr 2009 orienteerumine

- ▶ Aeg: 29.-31. mai
- ▶ Koht: Lääne-Virumaa
- ▶ Idasõõrist on saanud Virusõõr, kuid traditsioonilise moto-orienteerumise sisu on sama. Lisaks veel "mammutite" ja ATV-de kross.
- ▶ www.mcff.ee

Võrrid Hiiumaal ja Sakus

- ▶ Aeg: 30. mai
- ▶ Koht: Käina, Hiiumaa
- ▶ "Võrritsirkus" rändab esimest korda Hiiumaale ning üles astutakse Käina kardirajal.
- ▶ Juunis toimub sõit juba tuttavamas kohas, Saku tänavatel. Saku Suursõit vol 2 toimub 20. juunil.
- ▶ www.abjatehnikaring.com



Billy Toomla Marjamäe mäkketõusul 2008

Mäkketõusu EMV

- ▶ Aeg: 30. mai
- ▶ Koht: Anelema, Pärnumaa
- ▶ Pärast avapauku Väos asuvad mäkketõusjad vallutama Anelema karjääri, võistlevad Valgas (6. juuni) ja Marjamäel (13. juuni).
- ▶ www.hillclimb.ee

Karjääri Kärnatamine II etapp

- ▶ Aeg: 31. mai
- ▶ Koht: Kukemetsa karjäär, Tartumaa
- ▶ Lärmi ajavõtusüsteem peaks nüüd probleemideta töötama, nii et tuld, mudalendurid!
- ▶ www.msport.ee

Poker Run

- ▶ Aeg: 6. juuni
- ▶ Koht: Tartu- ja Jõgevamaa
- ▶ Organiseeritud "ühisjaht" 500-eurosele peaa hinnale.
- ▶ www.pokerrun.piratica.ee

Otepää Tour

- ▶ Aeg: 12.-14. juuni
- ▶ Koht: Annimatsi ja Otepää
- ▶ Üks pikemate traditsioonidega ja mõnusa-maid motokokkutulekuid Eestis. Kauba peale Marjamäe mäkketõus.
- ▶ www.mcotepaa.ee

Enduuro MM

- ▶ Aeg: 13.-14. juuni
- ▶ Koht: Riihimäki, Soome
- ▶ Aholad, Salonenid ja teised Soome staarid loputavad oma konkurente seekord kodusel pinnal. Lähim MM-etapp Eestile, tasub vaadata minna.
- ▶ www.abc-wec.com
- ▶ Eesti meistrivõistlustel peetakse üle pika aja taas ka teine etapp. Võistlus toimub Saku ja Kiili valla territooriumil Harjumaal.
- ▶ www.msport.ee

FMX Lauluväljakul

- ▶ Aeg: 6. juuni
- ▶ Koht: Tallinna Lauluväljak
- ▶ Andre Villa, Eigo Sato, Petr Pilat jt panevad taas hullu otse laulukaare all.
- ▶ www.fmx.ee

Pitbaigid Sakust Kuimetsani

- ▶ Aeg: 3., 13. ja 20. juuni
- ▶ Kohad: Saku, Valga ja Kuimetsa
- ▶ Pitbaigid alustavad suvehooaega Sakus ning edasi võistlevad juba Valgas ja Kuimetsas jaanikrossil.

Jaanikross

- ▶ Aeg: 20. juuni
- ▶ Koht: Kuimetsa, Raplamaa
- ▶ Laansoode pere traditsioonilisel võistlusel näitavad end alati mõned sõitjad, keda väga tihti Eestis ei näe. Loodame, et seekord ei saja :)
- ▶ www.msport.ee

Kiirenduse EMV

- ▶ Aeg: 20. juuni
- ▶ Koht: Kiltsi lennuväli, Haapsalu
- ▶ Eesti meistrivõistluste I etapp toimus Raadil ning Speedest Dunlop Nightrace on selle traditsiooniline jätk.
- ▶ www.bhra.ee

Supermoto EMV

- ▶ Aeg: 20. juuni
- ▶ Koht: Viljandi kesklinn
- ▶ See atraktiivne motoala tuuakse seekord pealtvaatajateni otse Mulgimaa pealinna keskel.
- ▶ www.supermoto.ee

Vt www.motomaania.ee: igal nädalal kõige operatiivsem ja täielikum motoürituste kalender Eestis!

Aksel juba harjutab: Pärtelpoegade ringrajadünastiale on järelkasvu sirgumas

Tartumaal näeb taas imetabaseid vanu kahe- ja kolmerattalisi. Foto Wana-Kolga tsiklitall



Mototurud Tallinnas 2009

**Bikers Rock Club
& Pub**
(Ülase 13)
esises parklas
pühapäeviti

- 3. mai
- 9. mai
(tsiklihooaja avamine)
- 24. mai
- 14. juuni
- 28. juuni
- 12. juuli
- 26. juuli
- 9. august
- 23. august
- 13. september


Turud on avatud kell 10-17

Hinnad:

- tsiklikoha müügipäev
15 krooni;
- 3x3 m müügiplatsti
müügipäev 100 krooni.

Müügiplatseid palutakse
eelnevalt registreerida
meilil bikers@bikers.ee

ENDUURO ON KUUM!

A motocross rider wearing a red and blue suit, a white helmet with blue and black graphics, and goggles is riding a white dirt bike on a sandy trail. The rider is leaning forward, and the bike is kicking up a cloud of sand. The background consists of tall pine trees and a yellow caution tape strung across the scene.

Enduuro spordina kogub Eestis mõnusalt tuure. Pikalt krossi “unustatud väikevenna” staatuses olnud põnev motosportiala on viimasel ajal kenasti jalga (tagasi) maha saamas.

TEKST **Kullo Kabonen**
PILDID **Helen Urbanik, tootjad**

Vahepealne seis, kus enamik isegi motosportidist üht-teist teadvat publikut enduurool ja kestvuskrossis vahet ei teinud, on loodetavasti mööda saamas ja Paikuse pole varsti enam ainus paik Maarjamaal, kus “enduuro” reaalselt tähendust omab.

Märk asjade positiivses suunas liikumisest oli ka Motomaania ja EMFi ühine enduuro tutvustamise päev Männikul, kuhu kogunenud huvilistele ka paljud diilerid oma sobilikke rattaid näitama olid tulnud. Ses mõttes oli kahtlemata tegu seni esinduslikeima enduurokatsete väljapanekuga, sest Eestis müüdavatest markidest olid esindatud päris mitmed: BMW, GasGas, HM (Honda), Husaberg, Husqvarna, Kawasaki, KTM.

Konkreetselt olid huvilistele näpuga katsuda ja uudistada kohal järgmised mudelid: BMW G 450X; GasGas EC 300, EC 450 ja EC 515; HM CRF 450X; Husaberg FE 450 ja FE 570, terve rida Husqvarnasid: WR 125 & 250, TE 250 & TE 510; Kawasaki KLX 450R Enduro ja KLX 250 ning KTM-i EXC 530 & 250. Ehk igati esinduslik rida, kui kedagi taga nutta, siis Apriliat, Betat ja Yamahat.

Et lisaks “lihtsalt sõitmisele” rataste kohta ka professionaalset arvamust kuulda, olid mitmekordsed Eesti meistrid enduuros ja kestvuskrossis Toivo Nikopensius ja Urmas Põldma lahkesti nõus erinevate ratas- tega Nikopensiuse abiga maha märgitud proovirajal ja sellest kaugemalgi paugutama ja Motomaaniaga oma arvamust jagama. Nagu arvata oligi, kurnas Ummi kesken- dunult suuri ja kõige suuremaid sõiduriis- tu, jättes kõik “väiksema” Nikopensiuse hooleks. Ühine huvi tundus meestel olevat selle satsi kõige vähem tuntud tegija ehk BMW suhtes.

Aga kõigest järgemööda.

BMW G 450X

Bemm kui võistlusenduurode klassi uus- tulnuk oli selle satsi “must hobune”, sest eelnev kokkupuude selle rattaga puudus praktiliselt kõigil kohalolnuil (kui Arturi Kimi mitte arvestada).

Bemmi tundes võis ette teada, et ehkki ses vallas esimene katsetus, ei tule tehas elu sees välja millegi pooliku või tavapärasega. Ja nii ka on läinud. Neljapoolene bemm eristub konkurentidest nii oma tehniliste lahenduste kui väljanägemise poolest. Ja ehkki ratas tuleb tehastest kõigile euronor- midele vastavana ning tänavaratta garantiiga, ei tasu sellest teha ekslikke järeldusi – tegemist pole 1200-se gee-essimehe leebe pühapäevase mänguasja, vaid hardenduuro võistlusrattaga, mille hooldevälp pisike ja võimed treenimata kodanikule üle jõu käivad.

Mootor “ripub” terastorudest ja alumii- niiumist tagumisest poolraamist koosneva kandmiku küljes ja asetseb üsna taga. See võimaldab esiteks kallutada silindrit tuge- valt ette ja teiseks teha raam kompaktna, mis tähendab omakorda lisandunud jäikust. Silmaga mitterahetav eripära on “tagurpi- di” pöörlev väntvõll, eesmärgiks vähendada inertsjõudusid, mis ratta pööramist takista- da püüavad. Tagavedrustus on ilma lingita ja vedrustuse element kinnitub otse kiige ÜLAKüljele. Progressiivsus saavutatakse



BMW tagumise “otsa eest” hoolitseb Öhlins

KTMi kombel amortisaatori siseehituse- ga. Bemmi tagumise otsa eest vastutab Öhlins. Tagavedrustus on pirtsakas õige seadistuse suhtes – see tuleb seada üsna täpselt 110 mm race sag’i ja 40 mm-se free sag’i peale.

Silmatorkav omapära on kokku viidud tagakiige telg ja esimene ketihammasratas, mis näeb funky välja ja tähendab seda, et keti pingus ei muutu kogu tagavedrus- tuse käigu ulatuses grammivõrdki, taga- des sedapsi parema pidamise. Esihark on “ebabemmilikult” täiesti ordinaarne ja isegi pisut vanamoodne 45 mm-ne Marzocchi USB, millest KTM ja japsid juba paari aasta eest loobusid. See-eest sakslase jäiga raa- miga töötab “ebapiisavas jäikuses” süüdis- tatud esiots siiki hästi.

Vähe sellest, ka “bensiinipaak” osutub vaid õhufiltrit, sisselasketrakti ja osaliselt radikaid katvaks butafooriaks, kütust hoi- takse tegelikult madalal-keskel sadula all. Ilmselt seetõttu võimaldab BMW sadul sõitjal ronida lamedat sadulat pidi peaae- gu lenksudeni välja. Näib, et see kõik on ka tulemust toonud, sest nii Nikopensius kui Põldma rõhutavad BMW head pööra- tavust ja kerget esiotsa, mis teeb tehnilise nõkerdamise lihtsaks. Tõsi, mõlemad me- hed peavad vajalikuks mainida, et bemmiga tõsimeeli võistlemiseks peab jõuallikast enam välja pigistama. Ratas tuleb tehastest n-õ kahes settingus – piiratud tänavasea- des, mis tähendab 7000 pöörde juures 30 kW (41 hj) piiratud jaksu. Mootorit juhtiva chipi vahetus laseb ajal käia 9000 pöörde- ni, mil asjast eraldub juba 38 kW (52 hj). Kusjuures summuti on sama, asi “tehakse ära” mootori juhtimisega.

Võistluskasutusse on bemmil pakkuda ka spetsiaalselt sellele rattale valmistatud katalüsaatorivaba Akrapovic titaanväljalä- ase, mis kaotab rattalt paar kilo kaalu, lisab kümme hobust ja parandab käiku läbi kogu pööretevahemiku.

BMW G 450X

MOOTOR Vedelikjahutusega neljataktiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 98 mm, kolvikäik 59,8 mm, töömaht 449,5 cm³; surve- aste 12,0:1, neli klappi, elektri- ja kickstarter. Karburaator Keihin FCR 40.

JÕUÜLEKANNE Viiekäiguline käigukast, kettüle- kanne.

VEERMIK Roostevabast terasest raam, alumii- niiumist tagaraam, 41 mm USD Marzocchi teleskoopesisihark, esivedrustuse käik 300 mm, keskasetusega tagavedrustuse elemendiga, vedrustuse käik 320 mm.

REHVID 90/90-21 ees ja 140/90-18 taga. Teljevahe 1475 mm, sadula kõrgus 955 mm, kaal 121 kg. Kütusepaak 7,2 l.

MAALETOOJA United Motors

HIND 137 400 krooni

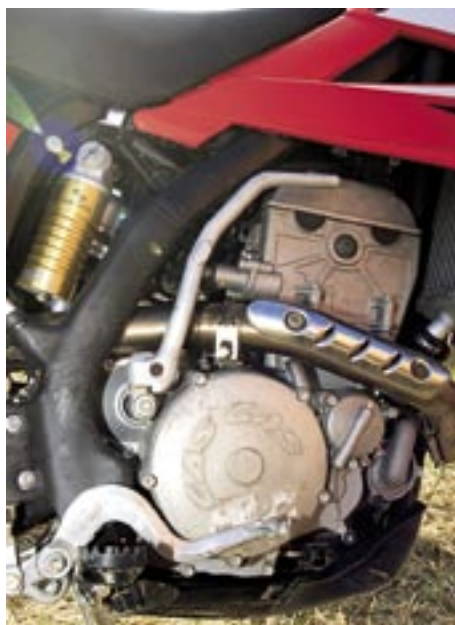


Teiste sõitu on huvitav vaadata ka proffidel. Vasakult teine Toivo Nikopensius, paremal Mart Lajal

Gas Gas 450/515 FSE

Gas Gas on Lõuna-Euroopas tegija ja nende neljataktilised rattad jätsid ka meie proovisõidul enesekindla mulje. Kui 450 oli üsna stock olemisega, siis suuremat GasGasi oli näpitud. Seda oli kõrvaga kuulda ja silmaga näha. Umme kommentaar: "Ma ei tea, mis selle suuremaga on tehtud, aga hullult paugub edasi!" GasGasidele on mõnikord ette heidetud omapärast, meil siin oma-moodi standardiks kujunenud KTM'ide/ jaapanlaste omast erinevat sõiduasendit, ent seda meie proovisõidukogemus ei kinnitanud. Tootjal on aukartust äratav kogemus trailieratuste valmistamisel ja sellele viitasid ka meie proovisõitjad, sest väidetavalt leiavad GasGasid pidamise ka sellistel nõlvadel, kus seda oodatagi ei oskaks.

Nikopensius kiitis GasGaside vedrustust. Tõele au andes tuleb märkida, et enamikke selle tootja mudelid saab tellida nii soodsama hinnaga standardvedrustuse kui tuntavalt kallimate race-amortidega, mille valmistamise eest hoolitseb Öhlins. Race-teema on realselt vajalik ilmselt ainult tõsise sportliku ambitsiooniga sõitjatele, sest GasGaside maaletooja Mehis Meibaum räägib loo, kus ilmselt harrastajatasemel klient, kes ratast ostes kindlasti "kõige kangemaid" amorti tahtis, neist hiljem võileiva hinna eest loobuma nõus oli ja olevat nüüd häppi märksa pehmem standardvedrustusega.



Gas Gas on pärit Euroopa enduuro ühest "kant-sist" Hispaaniast ja tänu meie edasimüüja tublile tööle pole enam Eestiski tundmatu



HM CRF 450X

Ärgu eksootilisena tunduv märk HM ära ehmatagu – tegemist on üsna tõupuhta Hondaga. Tõsi, pärit Itaaliast ja varustatud lisaks tuledele-viledele ka kõigi vajalike tüübikinnituste jm-ga, et asi ilma kavaldamata ARK-is arvele võtta. Tegelikuses on tegu üsna Honda CRF krossika lähisugulasega. Raam ja mootor olla puhta samad, kui sissepritsega (Euroopa saastennormid!) asendunud karpa ja lisandunud tuled-viled välja arvata. Ka elektristarteri puudumine on krossikast põlvnemise otsene tagajärg.

Lohutuseks – nii kergelt "kickitavat" nelarit polnud minu silmad enne näinud. Toomas Triisa näpunäidete järgi loobun koheselt "käima löömise" katsetest ja üritan käivitusvanda lihtsalt "alla vajutada". Ennäe, toimibki! Paigaltvõtul suretan asja kaks korda järjest välja, enne kui liikuma saan. Muidugi järgneb sellele "pedaali allavajutamine", kuniks taas asi podisema saadud. Nii Nikopensius kui Umme kiidavad HM-i nagu ühest suust ja leiavad, et kui "pakist" võetud rattaga peaks kohe lahingusse (loe: võistlustele) minema, oleks see üsna tõenäoliselt just HM.

Sõitma saades paljastub ka tõsiasi, miks neile see ratas meeldib – mina ei oska sel-



GasGas 450/515

VEDELIKJAHUTUSEGA neljataktiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 97/100 mm, kolvikäik 60,8/62,65 mm, töömaht 449/492 cm³; surveaste 12,0:1, neli klappi, elektri- ja kickstarter, EFI. **JÕUÜLEKANNE** Kuuekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMIK Terasest deltaboksraam, 48 mm USD 8 teleskoopesisihark, käik 290 mm, lingiga tagavedrustus, käik 320 mm.

REHVID 90/90-21 ees ja 140/90-18 taga. Teljevahe 1465 mm, sadula kõrgus 940 mm, kaal 118 kg. Kütusepaak 7,5 l.

MÜÜJA Motokeskus

HIND 108 000 krooni



HM CRF 450

MOOTOR Vedelikjahutusega neljataktiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 96 mm, kolvikäik 62,1 mm, töömaht 449 cm³; surveaste 12,0:1, neli klappi, kickstarter. Karburaator Keihin FCR 40.

JÕUÜLEKANNE Viiekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMIK Alumiiniumist perimeeterraam, 47 mm USD Showa teleskoopasihark, keskasetusega tagavedrustuse elemendiga lingiga tagavedrustus.

REHVID 90/90-21 ees ja 140/90-18 taga. Teljevahed 1478 mm, sadula kõrgus 963 mm, kaal 122 kg. Kütusepaak 7,2 l.

MÜÜJA Redmoto

HIND 125 000 krooni



lega sõita! Krossikas nagu ta on, keerab/käitub ta ka selle vääriliselt. Mis tähendab harjumatult teravat reaktsiooni nii gaasile kui lenksuga majandamisele. Tehnilisemates kohtades on tunne, et see on abiks, samas lihtsamates (tee)oludes on olematu

pikistabiilsus võhikule üsna häiriv. Ka suudan ratasat korduvalt välja suretada. Ühel järsul mahapöördel panengi HMi külili, sest ootamatu innukusega minu palvele reageerinud ratas suutis pilooti lihtsalt üllatada. Selge – ratas sportlastele.

EKSTREEMMOTO uues keskus

Mõisavahe tee 3
76401 Jälgimäe
Harjumaa
www.ktm.ee





Husaberg 450/570

MOOTOR Vedelikjahutusega neljatakiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 96/100 mm, kolvikäik 63,4/72 mm, töömaht 449/566 cm³; surveaste 11,8:1, neli klappi, elektri- ja kickstarter. Keihin EFI.

JÕUÜLEKANNE Kuuekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMIK Terasest perimeeterraam, 48 mm USD WP teleskoopsehik, esivedrustuse käik 300 mm, keskasetusega tagavedrustuse elemendiga, vedrustuse käik 335 mm.

REHVID 90/90-21 ees ja 140/80-18 taga. Teljevahet 1475 mm, sadula kõrgus 985 mm, kaal 114/114,5 kg. Kütusepaak 8,5 l.

MÜÜJA Ekstreemmoto

HIND 131 000/135 000 krooni (soodukas)

Husaberg FE 450 & 570

Proovisõidu teised värsked ja vähetuntud rattad olid kahtluseta Husabergide revolutsioonilõhnaline rattapaar. Seda enam, et suurem neist on eeloleval hooajal ka Urmas Põldma suksu. Husabergi mootor on isegi peale vaadates murranguline – nii “köverat” konfi (silinder vaatab 72-kraadise nurga all ettepoole) pole offroadsektoris nähtud. Lisaks puudub neil klassikaline tagumine metallist poolraam, selle asemel on plastist “sabatükk”. Margile omaselt on rattad kerged ja õhfilter asub kõrgel kohal paagi all raamitalas, seega võib nende ratasest võtta kõige sügavamaid veetakistusi ja muda.

“Rootslased” on lisaks omapärasele ehitusele kuulsad ka oma brutaalsete astumise poolest ja madala otsa vedu on vähemalt Ummi sangas olles silmaga näha ja kõr-

vaga kuulda – pinnast lendab tagaratta alt küllaga ka üsna madalatelt pöõretelt gaasi lisades. “Neljapoolsega” metsa alla ronides üllatab aga positiivselt hoopis esiots, mis oma toimetamises üllatavalt sõbralik ja ka aeglaselt kulgejale sobilik tundub. Enesekindlus kasvab igatahes märgatavalt, loodetavasti ka tempo... Ummi seevastu mõjub murelikuna, sest pole esialgu oma 570 käiguga päriselt rahul. “Lõpus ei sikuta puhtalt, kiiresti sõitmine pole loomulik. Midagi pole teha, KTM 530 meeldib nagu rohkem. Sellega saab rahulikult kihutada,” mõjub Ummi õnnetult.

Husabergid on eksklusiivsema brändina nii neid kui KTM-e müüva Ekstreemmoto hinnakirja järgi mõnevõrra kallimad kui analoogsed “porgandid”.



Ummi suudab 450-se Husabergi vaevata “kokku pakkida” (ülemine pilt). Husabergi eripära – kõrgel asetsev õhfilter

Husqvarna 510

Hussesid oli väljas küll palju, ent “seda õiget” ehk uuema valge raamiga 510-t proovida ei õnnestunudki, sest tutikal rattal oli sissesõit tegemata ja gaasipiirajagi lasi kasutada umbes kolmandikku tegelikust gaasikäigu pikkusest. Sestap tuli leppida väikeste – 125-se pinistaja (loe: 2T; pildil) ja 250-se 4T TE kiusamisega. Väljanägemine on Husqvarnal päritolumaa (Itaalia, Itaalia, mis te siis mõtlesite? Rootsi? Väga vanad andmed...) vääriline ehk seksikas ja muu maailma testidest on teada ka see, et mootorid on Huskydel oma klassi võimsamad. Ehk õnnestub hiljem mõnd värsekt pilli ka võrreldavates tingimustes kiusata.





Kawasaki KLX 450R Enduro

Kawaka suur enduurokas oli samuti üsna rariteetne sõiduk, sest seni on neid Eestis väga vähe (kui üldse) näha olnud. Honda kombel on ka Kawaka näol tegu praktiliselt tulede-viledega krossipilliga. Tõsi, raskem väntvõll, elektristarter ja “laiemad” käigukasti ülekandearvud muudavad asja metsa ja põllule sobilikumaks. Originaalsummutiga on KLX üks pundi vaiksemaid ja toob esile väga kummalist pudinat. Samas “on tervislikum“ kui tsiteerida I.T.Moto pealiku Tiit Kuuske. Et veermik on suures osas

krossika oma, sarnaneb KLX paljuski HM-le, seda just tundlikkuse, ägeda reaktsiooni ja vähese pikistabiilsuse poolest. Kindlasti pole tegu algajasõbraliku poolenisti dual-sporteriga, vaid üsna fookuseeritud lähivõitlusrelvaga. Prooviringil tajun samu asju mis HM-ga ehk järsku keeramist ja vähest pikistabiilsust. Kawakas on vast originaalsumpaga vähem käre, ent Tartu otsa tegemas ma ennast sellise pilliga ikkagi ette ei kujuta.

Kawasaki KLX 450 R

MOOTOR Vedelikjahutusega neljataktiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 96 mm, kolvikäik 62 mm, töömaht 449 cm³; surveaste 12:1, neli klappi, elektri- ja kickstarter. Karburator Keihin FCR 40.

JÕUÜLEKANNE Viiekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMİK Alumiiniumist perimeeterraam, 48 mm USD AOS teleskooposihark, esivedrustuse käik 305 mm, keskasetusega tagavedrustuse elemendiga, vedrustuse käik 315 mm.

REHVID 80/100-21 ees ja 120/90-18 taga. Teljevahe 1480 mm, sadula kõrgus 935 mm, kaal 126 kg. Kütusepaak 8 l.

MÜÜJA I.T. Moto

HIND 110 000 krooni



Husqvarna roll oli sedakorda peamiselt “ilus olemine”, millega itaallane ka laitmatult hakkama sai (ülal)

Kawasaki “nägu” on hästi äratuntav ja iluski



KTM 530 EXC

MOOTOR Vedelikjahutusega neljataktiline ühesilindriline mootor, silindri läbimõõt 95 mm, kolvikäik 72 mm, töömaht 510 cm³; surveaste 11,9:1, neli klappi, elektri- ja kickstarter. Karburaator Keihin FCR MX 39.

JÕUÜLEKANNE Kuuekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMIK Terastorudest raam, 48 mm USD WP teleskoopasihark, esivedrustuse käik 300 mm, keskasetusega tagavedrustuse PDS elemendiga, käik 315 mm.

REHVID 90/90-21 ees ja 140/80-18 taga. Teljevahe 1475 mm, sadula kõrgus 985 mm, tühikaal 113 kg. Kütusepaak 9 l.

MAALETOOJA Ekstreemmoto

HIND 125 000 krooni (sooduspakkumine)



KTM 530 EXC

Suurest katoomist on meil juba juttu olnud, ent selleaastane mudel on taas pisut teistsugune. Igatahes üllatab suurim KTMi hardenduro mind mitte minekuga (mis on tõeliselt hea ja nagu Ummi mainis: “Sellega saab kihutada! Asi käib puhtalt lõpuni ja kannatab kõvasti peal hoida!”), vaid just sõbralikkusega. Mis ei tähenda, et tegemist oleks mingisuguse vussutajaga. Vastupidi, gaasikäepideme põhjakeeramisele järgneb enam kui mõjuv sööst tundmatusse, ent selle ratta tugev külg on just võime sõita nii kergelt/kõvasti nagu sõitjal parasjagu tuju on. Samas ei tasu lasta ennast petta – selle ratta taltsutamine maastikul ja eriti väsinuna ei kuulu lihtsate tegevuste hulka ning jutt “gaasirütška enda käes hoimisest” kipub tulema maastikusõidus vähe kogenute huulilt.

KTM on kahtlusetse selle sektori üks enesekindlaid tegijaid ja see paistab välja ka ratastest – kõik on omal kohal ja käitumine on eeskujulik.

Nii pole ka imestada, et selle päeva absooluutse lemmiku leidis allakirjutanu sama katuse alt – selleks osutus KTM EXC 250F. Kerge, sõbralik, ennustatav ja võimas vaid vajadusel ning suurepärase veermikuga – no mida sa hing veel ihaldad. Vähemalt tagasihoidlike kogemustega harrastajana.



Kawasaki

Let the good times roll.

www.kawasaki.ee

Ametlikud edasimüüjad

Motodepoo,
Telliskivi 62, Tallinn,
www.motodepoo.ee

I.T. Moto,
Staadioni 1, Saku,
www.itmoto.ee

Honda on CBR600RR ABS-i näol loonud hundi lambanahas - kuid sellise, et ka lamba seljas võib mõnuga ratsutada. Mõnda aega...

TEKST **Andrus "Karujänes" Tischler** PILDID **Helen Urbanik, Honda**

CBR: "No mida sa mees vahid, näed, et nad ei liigu, keera peale!!"

KJ: "Eiei, ootan'd sõbrake, me ju leppisime kokku, et liikluses võidu ei sõida, eks."

Selline dialoog tekkis masina ja sõitja, Honda CBR 600 RR ABS-i ja autori vahel ühel toredal lõigul kitsapoolset külavahe-teed, mil asfaltkate ja suhteliselt väikese raadiusega kurvid. Sõitsin meie väikese testiseltskonna viimase rattana...

CBR: "Äh, see ei olegi ju mingi võidusõit, me läheme neist tigudest mööda lihtsalt!"

KJ: "Ei ole endiselt väga hea plaan, pealegi on talvega asfalti tekkinud hulgaliselt teravaid auke, mida sa vist ei armasta?"

CBR: "Pagan küll, sul on ju lenks peos, kasuta seda ja sõida mööda, sa ei oska vä!?"

KJ: "Oskan, aga ka see ei ole piisav argument kihutamiseks. Pealegi on siin kiirusepiirang, nägid ju, 70."

CBR: "Just nimelt, kulgeme! Anna nüüd gaasi, mida sa passid...!"

Meie vestlus kestis kuni järgmise peatuskohani. Natuke nõrdinult suri CBR välja, kui teda aeglaselt sõites kaarega teiste tsiklite kõrvale parkisin.

On's ta tõesti nii jöhker?

Mõned tunnid varem oli Honda esindaja Aivo Mälk lükanud hoovile sellesama supersporttratta koos kahe täiesti erineva proovisõidupartneri (DN-01-st saate lugeda samast Motomaaniast, XL1000V Varaderost räägime järgmisel korral).

Mälgu tutvustuses sai enim tähelepanu loomulikult CBR600RR-i verivärske ABS pidurisüsteem. Jutust jäi ka kõlama, et tegu on väga võimsa rattaga, mis võib kergelt ja ootamatult nokka tõsta või tagaratta kaapima võtta. Tuleb täielikult nõustuda, et turvalisust ei tohi sõites tõepoolest ohvriks tuua mitte millelegi, kuid kuklasse jäi siiski kummitama küsimus – kas see masin on ikka tõesti nii jöhker...

Paar sõna tehnikast. Peamine hitt on loomulikult pidurisüsteem, mille abiks ka uus elektroonilise juhtimisega ABS. Kuigi selline just nimelt turvalisust rõhutav vigur supersport-tsiklil ei ole päris esimene katse selles vallas, sunnib asi siiski pilku pöörama ja tähelepanu teritama. Erilist kõhedust tekitab teadmine, et inimkäe poolt piduriheebli all tekitatavat survet ei kanta piduriklotsideni mitte pidurivedeliku vahendusel toru või

voolikut mööda, vaid elektrooniliselt. Pidurisüsteemi südameks on mikroprotsessor, millel on tohutu võim ja vastutus. Nagu iga



RRRRRR!!!!

modeliuueendusega, on ka seekord tehtud rohkesti täiustusi nii mootori, väljalaske-süsteemi, gondli- kui armatuuri disaini ja paljude muude detailidega. Tootja reklaamib oma 600RR masinat kui antud kategooria kõige kergemat, kuid internetist leitavad andmed on mõneti vasturääkivad.

Ka suur mees mahub mugavalt ära!

Esimene mulje rattale istudes oli: pean vist mõõdulindi võtma ja enda pikkuse üle kontrollima, äkki olen talvega päkapikuks muutunud... 192 cm pikkusel mehevolaskil selliste masinate selga tavaliselt asja ei ole, sest pole oma jalgu kusagile panna. Seda enam olin üllatunud, kui väike kuuesajane Honda mind vägagi meeldivalt ära mahutas. Vau, mul on põlvedel piisavalt ruumi!! Jalgedega saab masinast haarata väga mugavalt, mis omakorda tähendab, et käed ja ülakeha säilitavad täieliku vabaduse sõiduki juhtimiseks. Super!

Endiselt oma varasemaid kogemusi taoliste ratastega meenutades jäin sellele esimesele positiivsele muljele ootama mõningast tagasilööki sõidus, kuid seda ei tulnudki! Sõiduasend ja juhile mõeldud ergonoomia sellel masinal väärib tõsiselt kiitust. Nii nagu korralikule baigile kohane, tekib eriti mugav sõidutunne alles kiirusenumbri kasvades kolmekohaliseks, siis kui ratturi ette tekib toetav "õhupadi", mis võtab ka pikakasvuliselt sõitjalt viimasegi põhjuse ülakeha raskust kätele suunata. Ennast masina küljes tõsisemalt kinni hoidma hakata tuleb alles kiirustelt, mis küündivad peaaegu kolmanda saja lähedale, on minu arvates samuti sarnase klassi rataste seas

üks paremaid tulemusi. Eriti arvestades kogu masina ning seda ümbritseva plastiku minimaalset mahtu võrreldes minu mõõdus sõitjaga.

Järgmine üllatus tabas mind juba vee-remasina pääsedes esimesel paaril kilomeetril – üllatavalt muhe moment 600-se jõuallika kohta. Gaasile reageerib masin viivituseeta ja värinata, ka juba paari-kolmetuhande pöörde juures (mis teadupärast sedasorti jõuallikale on pigem tühikäik). Rahulik ja selge toimetamine teeb RR-i ka linnaliikluses kulgemisel üllatavalt mugavaks. Ei oleks oodanud, ausalt!

Ratas on väga heas tasakaalus. Sellega ei ole mingisugust probleemi vajadusel kulgedagi liiklusummikus teokiirusel, tundmata hetkekski vajadust jalgu asfaldile toetada. Kindlasti on selles oma osa väga täpsel rehviprofiilide ja vedrustuse geomeetria koostööl. Arusaadavalt tähendab see pidevat õrna siduri libistamist, kuid kui seda teha teadlikult ja mõistlikult, ei koorma ega kuluta see ennast peaaegu üldse. Samuti ei ole mingit probleemi samasugusel aeglasel kiirusel, lenks vastu piirajat, kohapeal ringe

***NII NAGU KORRALIKULE
BAIGILE KOHANE,
TEKIB ERITI MUGAV
SÕIDUTUNNE ALLES
KIIRUSENUMBRI KASVADES
KOLMEKOHALISEKS, SIIS
KUI RATTURI ETTE TEKIB
TOETAV "ÕHUPADI".***

sõita. Ratas ei provotseeri pööret alustades absoluutselt. Täiesti neutraalne, super!!

Piduritest ekstreemsetes oludes

Tabasalu kardiraja esine plats peaks enamusele olema tuntud kohana, kus saab proovida kõiksuguseid sõidunippe, mida mujal ei saa. Ühtlasi on see koht olnud juba aastaid samas konditsioonis – mitte kunagi piinlikult puhas või ülitäpselt sile. Just ideaalne koht, kus katsetada... superspordi pidureid! Ning ei juhtu just tihti, et ratta omanik annab sulle oma sõiduriista proovida, ise seismas sellise ootamatusi täis platsi serval ja hõikamas: "Keera kurvi ja pidurda samal ajal täiest jõust!!" Ning siis mõne hetke pärast uuesti: "Proovi nüüd sama asja siin selle liivase koha peal..." Võttis aega, mis võttis, kuid sai neid pidureid seal siiski piinatud igatpidi ja erinevatel pinnastel. Ja tõepoolest, ei õnnestunud tekitada ühtegi ohtlikuna tunduvat situatsiooni, kus tekib tunne, et kohe-kohe väljub olukord kontrolli alt. Rääkimata küllil panekust. Paljukardetud ABS toimetab uskumatult intelligentselt. Ehk teisisõnu pidurdusjõu piiramisega enne tõelist ekstreemumit ei tegeleta. Kui juht esipidurit ei kraba, vaid lisab pidurdusjõudu sujuvalt, siis ABS-i tööd tegelikult ei märkagi – kuigi ta tegelikult on olemas ja toimetab. Ainuke võimalus selle süsteemi tööst aimu saada on sõna otseses mõttes lüüa pidurid järsult kogu jõuga lukku – siis sekkub ABS sekundi murdosaks, taastab esiratta veeremise ja läinud ta jälle ongi. Samuti õnnestub antud tsikliga pidurdamise lõpufaasis tagaratas mõne sentimeetri võrra asfaldilt lahti saada – asi, mida minu teada



←← Näidikuplokk on hästi loetav

← Peegliki täidavad oma funktsiooni

Ratas on üliheas tasakaalus



RR!!!!

ei võimalda ükski muu seni tootmises olev tsikli ABS. Teistpidi on see aga veel üks märk sellest, et "liiga vara" ei asuta mingil juhul pidurdusjõudu kärpima.

Ja veel väike meenutus rattaomaniku ohutuskõnest proovisõidu ajal, kus väideti et pidurid ei anna eriti täpset tagasisidet. Minu hinnangul on selle masinavärgi kasutamise selgus küll parimast klassist – ka suurelt kiiruselt pidurdamisel oli mul väga selge arusaamine mis toimub parasjagu esimese või mis tagumise ratta all. Muide, ühe olulise nüansi lisab veel ka pidurdusjõu märkamatu jaotamine esi- ja tagaratta vahel.

Elule ärkab 9000 pöörde juures

Olles Tallinnast välja pääsenud ja Keilastki möödas, leidsime olematu liiklusega ja ideaalse asfaltkattega ning paari toreda kurviga teelõigu.

Äsja mainisin, et mootor veab ühtlaselt ja tõrkumata pea kogu oma pöörete vahemikus. See vastab endiselt tõeale, koos ühe lisaga – tõeliselt elule ärkab see pisikeste pilusilmsete poiste leiutis alles 9000 pöörde juures. Sealt edasi, pea ükskõik milline käik rauas, hakkab "maailm väga kiiresti vastu tulema". Tundub ka, nagu oleks võimalik sõites edestada maakera kumerust - kiirus on ju nii suur, et jõuan enne kumeruse taha ära kaduda, kui see minuni jõuab... Jõu puudumist sellele masinale kindlasti süüks panna ei saa.

Veel töötab märkamatu, kuid ilma kahtlusteta hästi elektrooniliselt juhitud kiirustundlik rooliamort. Aeglasel kiirusel sõites ja manööverdades ei ole teda justkui olemaski. Kuid suurematel kiirustel lisab ta märgatava koguse stabiilsust masina juhtimisse. Näiteks kui kiirendusel käiku vahetades esiratas hetkeks taas kõvemini vastu asfalti satub, ei kaasne sellega juhile mingisugust märgatavat vibratsiooni juhtrauas. Kui avastad kurvi sisenemisel, et kiirus on liiga suur ja olukorra lahendamiseks on appi vaja ka esipidurit – tundub see sõiduriista jaoks igati normaalse tegevusena. Et suuremal kiirusel vastujuhtimisega tsiklit kaldesse saada, nõuab tõsise jõu rakendamist juhtraual - ka selles on oma osa kavalal neljatähelisel kombinatsioonil HESD.

Kiiret kurvi läbides käitub masin stabiilselt ja selgelt – näidake mulle, kuhu poole, mina lähen ja teen. Ei mingit kõhklust. Sellisele vagurusele aitavad kindlasti kaasa korralikult soojaks sõidetud Michelin rehvid, mis on kui tee külge liimitud. Samas räägib 15 tuhande pöördeni mõiratades rebiv mootor selgelt enda eest: ma võin küll välja näha lambukesena, aga see ei ole ligilähedaltki mu tegelik sisu... RR....!



120 hj, kuni 13 500 pööret

Pidurisüsteem koos elektroonilise juhtimisega ABS-iga on tõeline hitt

CBR600RR - suurepärane enduurokas!

Päevaplaani kuulus ka testsõidu suurimale rattale, Varaderole, temale oma semat keskkonda, kurviliisi kruusateid ja võimalusel ka põldu ja metsaalust, maitsta anda. "Mis seal siis ikka," mõtlesin endamisi CBR-i seljas istudes, "teised mehed on 600-se CBR-iga varemgi nendes oludes enduurotattale koha kätte näidatud". Kuna mul oli see trikk veel proovimata, siis otsustasin vait olla ja vaadata, mis saab.

Maandusime ühel meeldivalt kurviliisel ja rohke lahtise killustikuga kaetud kruusateel. Kuna see tore mänguline teelõik viib praktiliselt "eikuhugi" ning siis lihtsalt lõpeb seal, ei sõida seda teed ka väga palju autosid. Mis omakorda seletab lustlikku pinnakatet. Kogu selle kupatuse peale arvas CBR vaid üht: FUN!!!

Olgem ausad, selle masina tagaratast kuullaagritega kaetud teepinnal "pidama" sundida oleks patt. Ja kui seda ei taha, siis ongi kõik väga hästi – masin liigub pidevalt

väga selgelt ja elavalt libisedes. Ja sellele vaatamata mingi müstiline pidamine on kogu aeg olemas, sest tempo, mida masin sellistes oludes naudib, on vägagi reibas. Kogu see kogemus kinnitab veelkord eelräägitud heas tasakaalus tervikust – ma teen, mida mult palutakse, küsige vaid! Sama jutt kehtib ka pidurite kohta. Kuna ABS ei sekku protsessi liiga vara, saab nii esi- kui tagaratas pidurdamisel sukelduda pehmesse teepinda ning seeläbi on pidurduse efektiivsus märkimisväärne. Seda ka võrreldes nii mõnegi enduurotsikli ABS-iga.

Igatseb ringrajale

Sellelt lõbusalt kruusalõigult lahkudes toimuski minu ja masina vahel loo alguses kirjeldatud vaidlus. Raudselt ei jääks see niisuguse ratta puhul ainsaks taoliseks provokatsiooniks. Kas ma ka kõigis nendes samasugust meelegi üles suudaksin näidata, ei julge isegi ennustada... Pagan võtku, ja kui suudaksingi, siis ma oleks ikka



Homda CBR 600RR ABS

MOOTOR Vedelikjahutusega neljatakiline R4 mootor, silindri läbimõõt 67 mm, kolvikäik 42,5 mm, töömaht 499 cm³; surveaste 12,2:1, kuusteist klappi. Võimsus 88,1 kW (120 hj)/13 500 pjm, suurim pöördemoment 66 Nm/11 250 pjm, elektristarter.

JÕUÜLEKANNE Kuuekäiguline käigukast, mitmeket-taline märksidur, peaülekanne: kett.

VEERMIK Alumiiniumraam, 41 mm liugtorudega USD teleskoopasihark, esivedrustuse käik 120 mm, Unit-Pro-Link tagavedrustus keskasetusega vedruelemendiga, tagavedrustuse käik 135 mm.

PIDURID Kombineeritud täisdigitaalse juhtimisega ABS-pidurisüsteem: ees kaks 310 mm ketta ja neljakolvilise sadulaga pidurit, taga üks 220 mm ketta ja ühekolvilise pidurisadulaga pidur.

REHVID 120/70ZR17 ees ja 180/55ZR17 taga.

TELJEVAHE 1375 mm, sadula kõrgus 820 mm, sõidukaal 194 kg (täis paagiga; ilma ABS-ta: 184 kg). Kütusepaak 18 l.

MAALETOOJA Honda Baltic

HIND 187 000 krooni (Catwees)

Sõiduasend ja juhile mõeldud ergonoomia väärivad kiitust

tõesti igav kuju. Ning vaevalt väärriks sellist iseloomukat tsiklit.

Arvan end peale selle CBR-iga sõitmist mõnevõrra paremini mõistvat ka baigimehi, kes linna vahel taolise pilliga nokka tõstavad ja pöördesse lasevad – masin on ju nii kuradi hea, et seda lihtsalt peab kõigile näitama. Paraku on need teised, kuulajad-vaatajad, maaküljes kinni kas kahe jala või nelja rattaga ning sellest mõnust, mis paugutaja istumise all parasjagu möiratab, ei saa nad tegelikult aru mitte mõhkugi. Mitte, et ma taolist lii kluses paugutamist õigustada proovin, aga lihtsalt tekkis üks võimalik arusaamine, miks seda üleüldse tehakse.

Vaatamata oma laiale suutlikkusele, igatseb see masin tihti just sinna, kuhu ta on loodud – ringrajale. Miks küll meil ei ole sellist kohta...

Honda insenerid on suutnud pakkida sama naha sisse sisuliselt kaks looma. Ja kuigi selle masina juures enamasti rõhutatakse kõigepealt tema suutlikkust sportlikus mõttes, siis mina arvan, et ka seda teist, mugavusele ja ergonoomiale suunatud poolt ei tohiks mingil juhul alahinnata.

Seda enam, et teineteist häirimata ei oska neid kahte omadust just sugugi iga tsiklitootja kokku panna. Antud pakendis on kokku pandud väga iseloomukas

kombinatsioon - universaalne rahulikkus ja mugavus koos üliterava sportlikkusega.

Hunt küll, aga ka täitsa mõnus lammast

Ning tulles ringiga tagasi meie sõidu alguses kuulnud Aivo Mälgu hoiatussõnade juurde masinaga kaasnevatest ohtudest, tuleb temaga nõustuda, osaliselt. Hunt on selle masina sees ilma kahtlusteta olemas! Mis ei tähenda sugugi, et iga sõitja igal hetkel peab selle teravahambulise eluka valla päästma. Soovimata kedagi kogemata hammustada, võib täiesti vabalt mõnda aega ju ka lambukese seljas mõnusalt ringi ratsutada.

...RR...!!!

www.bikepoint.ee

Honda Hornet 600
2001. a 49 000.-



Elektrirolleriga linna peal (ja kaugemalgi) laiamas

Kuuldes sõnu "elektrimootor" ja "roller" hakkab iga õigeuskliku tsiklimehe süda lööke vahele jätma.

TEKST **Kullo Kabonen** PILDID **Helen Urbanik**

Esimene pilk rollerihakatsesele tekitab kahtluse, ega täismees selga istudes seda pooleks murra? Järgmiseks avastan sõiduriista küljes... jalgrattapedaalid!

Tsiklijope ja -kiiver on totaalne overkill, valmistaja lubatud suurim kiirus on nimelt 25 km/h. Näidikuplokis on aku pinget näitavad LEDid ja üks punane, mis teavitab tühjast akust. Kogu istmealuse moodustabki üks suur sangaga 48-voldine akuplokk, 240-vatise võimsuse ja 8,5 Nm pöörde-momendiga mootor on tagaratta rummus. Laadija käib kas rollu või akuploki külge. Viimane kaalub mehiselt, nii 15 kg ringis, moodustades 39-kilosest kogukaalust suurema osa. Kandejõud on 75 kg, ent asjal on ka tagaistu jaoks koht...

Kiirustamata maksimaalkiiruseni 20-22 km/h kiirendav püss pole just sobilik autodevoolus püsimiseks. Paar kõrvale sõitvat autot itsitavat ja näitavad sõrme. Õnneks tõstetud põialt. Maanteel teen kõik, et energiat kokku hoida – valin sõitmiseks tee äärt tähistava valge pidevjoone (palju siledam) ja pedaalini tõusudel. Vaatamata üha tühjemale akule jõudsin vastu ootust selle aparaadiga sihtkohta. Tõsi, pedaal taskus ja pisut värisevate jalgadega ning higisemana kui planeeritud.

Veidral kombel meeldis "väike äbarik" kõigile naisolevustele, kes asja nägid. Jäi küll arusaamatuks, kas hääle(tuse), roosa värvi või tärnanud emainstinkti tõttu.

Õöseks aku laadima ja hommikul paugutama! GPS paljastab maksimaalkiiruseks 24 km/h. Paar väiksemat tiiru küla vahel ja taas Tallinna poole. Ebameeldiva üllatusena põleb aku tühjenemist tähistav punane tuluke juba linna piiril. Aku on nii väsinud, et isegi püsikiiruse hoidmisega on tegemist, saati kiirendamisega. Liigun jalgratta- ja kõnniteedel. Hääletult liikuv jalgrattapedaalidega roller pole tavapärase vaatepilt. Eriti, kui seljas liigsuur kasutaja, kel vändates põlved lõua alla käivad. Raudteekooli ees bussipeatuses seisvad



Elektrirolleri kasutaja vändamisest ei pääse

Akuploki saab kaasa võtta; LEDid näitavad aku laetust

vene noormehed saavad mööda pedaalivat tegelast nähes krepssu: homeeriline naerupahvak ja kommentaar "Jebanutõi..." tunduvad selleks hetkeks ka mulle täiesti omal kohal olevat.

Tegelikult pole "Välk" ja "Kõu" kõlbmatud sõiduriistad. Lihtsalt paarkümmend kilomeetrit pole sobilik ots. 4-5 km mööda

värsket asfaldi poodi/tööle ja hiljem tagasi on täiesti OK. Kusjuures lihtne ja suhteliselt odav, kasutamiseks saab hakkama ka täiesti tehnikakauge mutike. Ehk jalgratta asendaja nii umbes viie tuhande kroonise hinnaga. Praegune hinnalipik tundub asjale otsa vaadates natuke optimistlik. Nii küps see toode nüüd ka veel ei ole.

Elektrirollerid Kõu ja Välk

KOGUMASS: 39 kg

1 AKUGA SÕIDETA VÄHEMÄÄ: ≥ 40 km

MAKSIMAALNE KIIRUS: ≥ 20 km/h

KANDEVÕIME: 75 kg

TELJEVAHE: 1210 mm

AKU: Tüüp: hooldusvaba, pliiaku; Tugevus: 10 Ah; Mõõdetud pinge: 48 V

MOOTOR: harjadeta alalisvoolumootor; Võimsus: 240 W; Tööpinge: 48 V; Pöörlemiskiirus: 350 pööret/min; Pöörde-moment: 8,5 Nm

MÜÜJA: Elektriroller OÜ

HIND: 7790 krooni

Aeroxi raam näeb hetkel välja nagu luukere

Aeroxi uuestisünd, vol 2

Mulgi Motoäri poolt ette võetud Aeroxi taastamise projekt on jõudnud värviettevalmistuse ja värvimise faasi.

TEKST Helen Urbanik PILDID Peeter Sink

Päevinäinud Yamaha Aerox, mille kordategemise mulgi mehhaanikud ette võtsid, on Motoäri Viljandi garaažis ajakirja trükkimineku hetkel sellises seisus, et raamilt on eemaldatud peaaegu kõik osad ning see seisab tühjal töölaual. Maha on võetud mootoriplokk ning see on puhastatud, käinud liivapritsis ja krunditud. Sama on tehtud ka velgedega. Värv alla läheb terve roller (ka plastikud ja raam).

Nagu eelmises numbris kirjutasime, oli käesolev isend mingil põhjusel põhjalikult vees ligunenud. Päris konnakulleseid silindris polnud, kuid vetikad on veesärgist tänaseks eemaldatud.

Selge on, et tuleb paigaldada uued väntvõllilaagrid. Mis seisus on elektrisüsteem ja aju, pole veel täpselt teada. Juhtmestikus tehakse vahetusi-parandusi vastavalt vajadusele, välisel vaatlusel näib see eel-

miste omanike poolt küll üsna ära rapitud olevat.

Kohale on jõudnud ka esimene hulk varuosi nagu näiteks Giannelli kroomitud sportsummuti ja samas stiilis amordid. Teine partii vajalikke juppe on veel saabumisel.

Järgmises numbris saame rääkida juba rolleri kokkupanekust ja ülejäänud viimistlustest.



Ka veljed on liivapritsi all käinud ja krunditud (võrdle ülemist ja alumist kaadrit)

Mootoriplokk pärast puhastamist ja kruntimist

www.bikepoint.ee
Suzuki GSXR 1000
2005. a 89 000.-



“Kõige-kõige” müüb alati kuramuse hästi, pole see tsiklimaailmgi mingi erand. Eriti, kui saame rääkida “maailma kõige võimsamast või esimesest 200-hobujõulisest seeriarattast”. Kõlab ju uhkelt?

TEKST Kullo Kabonen Pildid Helen Urbanik

Legend:

Yamaha V-Max



Yamaha uue V-Max'i sugupuud silmas pidades pole tegelikult sellist sissejuhatust tarviski. Juba originaalne muskelratas V-Max loodi eesmärgiga lõpetada arutelud teemal “Kes on kõige-kõigem...”. Vähemalt selles osas, mis puudutas paigalt horisondi suunas kiirendamist.

Osalt seetõttu, osalt aga ligi kümneaastaseks veninud ooteperioodi ja järjest tekkivate/ümberlükatavate kuulujuttude tõttu oli uus V-Max juba enne sündi legendi seisuses. Lisame siia kõrge hinna ja suhteliselt piiratud tootmismahu ning on selge, et ka kõige põgusam võimalus asjaga paugutada on nagu lotovõit.

Yamaha Keskuse proovisõidupäevale Rootsist kohale veeretatud V-Max oli kahtlusetu päeva staar. Kuidagi oli messidel suudetud osavate väljapanekutega tekitada mulje, et tegemist on eriti majesteetliku suurusega sõiduvahendiga, seega esimest korda päris elus oli esimene mulje isegi natuke “nii väike?” Tuletanud meelde, et tegemist on tsiklimaailma hot rod'i ja seejuures päriselt väga kiire motikaga, järgmine pilk enam peetumust ei valmistanud. Seda enam, et kuulduste kohaselt on uus V-Max erinevalt oma eelkäijast suuteline ka kurve võtma, seega päris emalaeva oodata pole põhjustki. Pealt kolmsada kilo kaalu ja samapalju kroone hinnalipikul räägivad siiski väga kaalukast tükist.

Disain ja viimistlus on hinna vääriline

Eelkäijast erinev hinnakategooria on tinginud Yamaha panustamise detailidesse. Otse öeldes puhkab silm rattal vaatesuunast ja pilgu teravusest sõltumata, jäägu pilgu alla punased sadulatepingud või käiguvahustustulega näidikuplokk, siidmatist mustast mootorist rääkimata.

Traditsioonile truuks jäädes on V-Max ehitatud ümber oma brutaalse 1679-kuupsentimeetrise töömahuga, lipulaevale kohast tehnoloogiat täistuubitud jõuallika. Tulemus – vastavus Euro3 saastennormidele, 200 hj võimsust ja 166,8 Nm pöördemomenti. Maha pannakse see läbi viiekäigulise käigukasti, kardaanülekande ja 200/50R18 tagarehvi.

Ehkki uue V-Max kujundus järgib kuulsat eelkäija joont, on tehniliselt tegemist väga erineva loomaga. Veermik on lihtsalt 21. sajandi oma – jäik, sportbike'i meenutav alumiiniumraam, raske ja võimsa ratta jaoks üliolulise piisava jäikuse tagamiseks lausa 52 mm sisetorudega esihark (muide, “õiget” pidi, mitte USD), laineliste pidurikestega ABS-pidurisüsteem, ja modernsed, muidu “täiesti tavalist” baigimõõtu rehvid (120/70 ees ja 200/50 taga) ent suuremale 18-tollise läbimõõduga veljele, kui nimetada ainult olulisemat.

Hääl sisse!

Tõstan jala üle ratta ja teen kaks tähelepanekut – asi on lai ja madala sadulaga ning üllatavalt mugava istesendiga. Käivitamisele järgneb madal ja üllatavalt vaikne murin. Sidur on täiesti tavapärane ja käike viis. Arvatavasti saaks see jõuallikas hakkama ka kolmega... Keeran nina Tabasalu poole ja annan gaasi. Tean, et ratta kaal koos minu ja kaassõitjaga läheneb poolele tonnile, ent minekust seda küll aru ei saa. Tuumajaam jalge vahel veab sirge seljaga ka madalatelt pöõretelt, ent kui suure tahhomeetri osuti ületab 5000 piiri, hakkavad asjad huvitavaks kiskuma (meeldetuletuseks – maksimaalvõimsus on 9000 juures, punane ala hakkab ca 10 000 juurest.) Gaasikäepidemesse tasub

sealt edasi suure pieteeditundega suhtuda ja kui austust parema lenksuotsa vastu napib, olgu vähemalt ratas otseasendis ja tagaratta all piisava pidamisega pind (ehk soe, kuiv, puhas ja soovitatavalt kare asfalt). “Sikutamine” saab V-Maxi sadulas uue tähenduse ja ÜHEkaupa eesvuravatest sõidukitest möödasõit kaotab igasuguse mõtte. Kaassõitja maha poetanud, avastan sobilikult teelõigu, sätin tagumiku tugevamalt sadulasse ja paotan pisut reipamalt gaasi. Aju ümberkalibreerimiseks aega ei anta, katsun silmanurgast tahhomeetri jälgida. See on V-Maxile meele järgi tegevus! Maailm tuleb vastu ebatavaliselt ruttu kasvavas tempos, ent jänes kipub püksi ja terve mõistus sunnib täisgaasist enne päris magusasse alasse jõudmist loobuma – käed on niigi juba üsna pikad ja hetkel on kaalul rohkem kui elu – V-Max peab 110% tõenäosusega algkujul tagastatud saama. Vaiksest murinast me sellise kiirenduse juures enam ei

**MAAILM TULEB
VASTU EBATAVALISELT
RUTTU
KASVAVAS
TEMPOS,
ENT JÄNES
KIPUB
PÜKSI
JA TERVE
MÕISTUS
SUNNIB
TÄISGAASIST LOOBUMA**



räägi, ent sound jääb üsna talutavaks, olles seejuures eriti mehine. Kiirendusvõime kõrval on vähemalt samapalju tähelepanuväärne selle eluka tsiviliseeritus. Asi keerab, stabiilsus suurepärase ja ka tagasipööre õnnestub täiesti tavalisel teel ilma vaevata (vastupidist tõestas sama tegevus Suzuki Intruder 1800-ga). Tagasiteel põikan meele läbi Õismäe nurgast, et vaadata, kuidas metslane linnaliikluses hakkama saab. Ja serveerin sellega endale päeva suurima üllatuse – erinevalt väga paljudest pealt 100-hobujõulistest kahe rattalistest tunneb see kolmesajakilone peletis end linnas nagu kodus! Ülekandearvud klappivad, mootor

veab igast asendist, isteasend on loomulik ja ka foori taga seismise vastu ei tundu kõige võimsamal toodetaval seeriarattal midagi olevat. Jõuan järeldusele, et V-Maxiga võiks põhimõtteliselt päev otsa pizzata laiali vedada ja ikka rõõmsalt naeratada. (Tõsi, pizza hind tuleks valusavõitu...) Vaat see, kallid kodanikud, on saavutus omaette!

Linnast väljudes saab paar möödasõitu tehtud, lihtsalt enese veenmiseks, et istumise all ikka on seesama 1,8-liitrine 200-hepane asi. Uuuuuuuuh! On-on, ei tasu kahelda...



Summuteid pole võimalik millegagi segi ajada

V-Max

MOOTOR Vedelikjahutusega neljataktiline V4 mootor, silindri läbimõõt 90 mm, kolvikäik 66 mm, töömaht 1679 cm³; surveaste 11,3:1, DOCH, kuusteist klappi. Võimsus 147,2 kW (200 hj)/9000 pjm, suurim pöördemoment 166,8 Nm/6500 pjm, elektristarter.

JÕUÜLEKANNE Viiekäiguline käigukast, mitmekettaline märgsidur, kardaanülekanne.

VEERMIK Alumiiniumraam, konventsionaalne 52 mm teleskoopesisihark, roolikannu nurk 31 kraadi, järeljooks 148 mm, esivedrustuse käik 120 mm, kahepoolne tagakiige keskasetusega tagavedrustuse elemendiga, tagavedrustuse käik 110 mm. Kombineeritud ABS-pidurisüsteem: ees kaks 320 mm kettaga, taga üks 298 mm kettaga pidur.

REHVID 120/70ZR18 ees ja 200/50ZR18 taga. Teljevahahe 1700 mm, sadula kõrgus 775 mm, sõidukaal 310 kg täispaagiga.

KÜTUSEPAAK 15 liitrit.

MÜÜJA: Yamaha Keskus

HIND: 312 900 krooni



Üks minimoto ehk teise nimega pitbike'ide krossi eestvedajaid Eestis, Marko Lepik rääkis ammu oma suurest unistusest - minna sõitma ühele selle ala kõvemale võidusõidule, USA-sse Las Vegasesse. Nüüd on üritus teoks saanud ja sugugi mitte kehva tulemusega.

TEKST **Helen Urbanik**

PILDID **motocross.com, Helen Urbanik**

Eestlased osalesid minimoto krossi suurvõistlusel



"Proffide" klassi start: veel on kaadris vaid staarid nagu Michael Blöse (68), Willy Browning (156), Jason Lawrence (338) ja tiitlikaitsja Derek Costella (1)

Mai alguses Las Vegases, AMA MiniMoto krossimeistrivõistlustel käisid meie sõitjad seitsmekesi: Los Angelesest korjati peale seal pool aastat töötanud ja treeninud Henri Remma, lisaks temale kuulusid Team Estonia Pitbike 2009-sse Marko Lepik, Mati Tagapere, Heido Havam, Marko Männi, Andy Piip ja Marthi Lepik.

Meeste unistus oleks napilt luhtunud, kuna meeskonna kaks nädalat varem kohale saadetud tsikleid ei saanud tollist lihtsalt kätte varem kui päev enne võistlust.

"Arvestasime, et saame tsiklitega veel enne võistlust USA-s trenni teha, kuid sellest ei tulnud midagi välja," räägib Marko Lepik. Nii mindigi võistlusele nõ lambist peale, ainus aeg harjutamiseks oli viis ringi vabatreeningut - mille jooksul ei tulnud kätte saada mitte ainult tsiklitunnetust, vaid õppida ka selgeks sugugi mitte kergete killast rada.



Välisservast startinud Henri Remma (114) asus kõigi üllatuseks finaalsõitu juhtima

Suurim minimoto sisekrossivõistlus

▶ AMA MiniMotoSX puhul on tegemist suurima selle ala sisevõistlusega - eelmisel aastal registreerus võistlejaid üle 700. Võistlusklasse on kõikidele võimetele ja vanustele. Ürituse kasuks räägib ka asjaolu, et see toimub suures hallis täismajale. Publikumagnetitena pakuvad pühendunud minimotosõitjatele konkurentsi mehed suurtelt tsiklitelt nagu sel aastal näiteks FMX-i legend Mike Metzger või staadionikrossi täht Willy Browning. Kõige prestiizssema klassi 12 tolli Ekspert võitis sel aastal Michael Blose Tim Weigandi ja David Pingree ees. Vt ka www.minimotosx.com

Päris alguses oli meeskonnal plaan tsiklid kohapealt rentida, kuid hiljem otsustati rattad siiski lennukiga siit Ameerikasse saata. Esiteks poleks rent oluliselt soodsam tulnud. Lisaks otsustasid eestlased minna sõitma sarnaste - PitPro 2009. aasta - ratastega.

Ülitehniline ja raske rada

Rada Las Vegases oli täiesti teistsugune kui ollakse harjunud meil Eestis või Euroopaski. "Superkross," ütleb kokkuvõtvalt Andy Piip. Teravnurksed hüppenukid, mis ei viska mitte kaugele, vaid kõrgele; lisaks väga järsud kurvid ja tagasipöörded.

"Väga tehniline rada, mitte punn põhjasa kihutamine," ütleb Lepik. Mõõdumisvõimalusi oli seejuures minimaalselt.

Raja pikkus oli umbes 300 meetrit. Katteks kruusane liiv, mis hästi tugevalt kinni sõidetud - mida sõit edasi, seda libedamaks rada muutus. "Pärast kastmist oli aga ülihea pidamine," ütleb Remma.

"Ikka väga karm seltskond, kes seal koos oli," iseloomustab Lepik osalejaid. Lisaks sadadele ameeriklastele kiired sõitjad üle maailma. Välissõitjatest olid kõige arvukalt (kümnekesi) esindatud prantslased, kes ongi ühed kõvemad sõitjad maailmas. Näiteks oli kohal Mike Valade. Veel oli sõitjaid Rootsist, Venemaalt, Austriast, Belgiast ja Austraaliast. Kõige parema tulemuse neist tegi rootslane Anders Persson, kes "proffide" klassi finaalis sai 7. koha.

Stardis oli ka FMX-i legend Mike Metzger. Üheks võistluse naelaks oli 2008. aasta Lite ehk Euroopa mõistes MX2 superkrossi meister Jason Lawrence, tuntud kakleja ja riiukukk. Eelsõidu stardi ootel läkski poksiks kätte ära, vend lõi jalaga raja piirdeaia maha ja lõpuks löödi ta sõidust üldse minema.

"Eks see rohkem show-element oli," arvavad Remma ja Lepik, sest õhtuseks ava-defileeks toodi mees politseiautos kohale ja finaali oleks ta niikuinii pääsenud.

Hea näite ameeriklaste sõidustiilist leiab siit: <http://vimeo.com/4520230>

Jason Lawrence blokeerib spetsiaalselt ja pikalt prantslast Alexandre Barbosat, lastes samal ajal mööda suure hulga rahvuskaaslasti. Muu hulgas tiitlikaitsja Derek Costella, kes tuleb lõppkokkuvõttes neljandaks.

Rajal sõites tundus, et kõigi võistlejate eesmärk on teine mees kui mitte välja sõita siis vähemalt blokeerida - küünarnukid käisid, isegi jalaga löödi üksteist sõidu

pealt. "Väga karm ja kontaktne. Mitte sel-line ludrutamine nagu meil," iseloomustab Remma.

Võitmiseks pidi pauk kogu aeg terav olema

Rajaga harjumiseks ja treeninguks oli aega minimaalselt. Nutikamad osalesid mitmes klassis ning kasutasid enda jaoks ebaolulisemaid eelsõite trenniks ja õppimiseks.

Hommikune vabatreening oli viis ringi. Edasi viieminutiline ajasõit, mille tulemusete põhjal sai valida stardikoha eelsõidus. Eelsõitudest (neid oli igas klassis 3-4) said otse finaali kaks paremat. Ülejäänud läksid Last Chance ehk viimase võimaluse kvalifikatsiooni, millest taas pääses finaali kaks paremat. Reserveeritud kohad finaalis olid eelmise aasta võitjatel jm staaridel.

Finaalsõidu pikkuseks oli "madalamates" klassides 8, tippude sõidus 12 ringi. "Pinge oli kogu aeg üleval, sest teadsid, et kohe stardist pidid väga hästi panema kuni lõpuni välja," ütleb Lepik.

Üldiselt oli meie meeste eesmärgiks pääseda oma klassi finaali ning õnnestus see Remmal ja Lepikul.

Remma on tulemusel eriti rahul, kuna viimased pool aastat polnud ta väikese tsikli selga istuda saanud. Ka oli tema, kõige tugevamas klassis 12" Ekspert ligi 100 sõitjat - pääseda nende hulgast 24 parima sekka on väga väljapaistev tulemus.

Ja seda veel oma eelsõitu võites, mis oli kõigile suur üllatus. "Sain stardist esimesena minema ja õnnestus positsiooni hoida. Selja taga oli veel mingi kokkupõrge ja nii sõitsingi oma sõidu üsna uhkes üksinduses." Ajad olid tal küll teiste eelsõitude võitjatega võrreldes paar sekundit kehvemad.

"Finaali läksin lihtsalt sõitma, mitte väga rabelema - tahaks ju sel hooajal Eestis sõita normaalselt ja mitte vigastatud olla," räägib Remma. Ka seekord õnnestus tal start võita - seda väljast tulles. Kaks esimest ringi Remma isegi juhtis ja püüdis ka konkurente blokeerida. Kuid siis hakkasid teised talle hullult selga ronima ning Remma otsustas trügijad mööda lasta - ehk läheb tagumises otsas rahulikumaks. Kus sa sellega! Lõpuks sõideti talle veel kurvis ette, püstisaamisele läks oma aeg. Tulemuseks 18. koht.

"Kui stardi kirja sain, käis korraks mõte läbi, et võin maha tulla, minu päev on tehtud," naljatab Remma.

Lepik proovis front flippi

Lepikul (klass 35 ja vanemad) vedas eelsõidus veidi alt tehnika; nii pidi ta Viimastest Võimalusest võtma kõik, mis võtta andis.

Eelsõidus õnnestus Lepikul teha ka front flip - hüppenukk viskas esimese ratta alt ära ja järgnes salto nii puhtalt, et pea isegi maad

ei puudutanud. Tsikkel tuli mehele muidugi selga... "Samast kohast jalutas võistluse jooksul vähemalt kaheksa meest longates minema," kommenteerib Remma.

"Kui nägin, et olen juba viie sees, siis sõitsin koha peale - lõpuks pääsesin sellest sõidust finaali teisena," räägib Lepik.

Samas klassis sõitis veel Mati Tagapere, kes oli oma Viimase Võimaluse sõidus kolmanda-neljanda koha peal, kuid siis purunes tal tagaratas ja enam polnud teha midagi.

Finaalis sõitis Lepik võimalikult heale kohale. Ta startis üsna väljast ja stardivõidu peale ei konkureerinud - mis oli võibolla ka tema õnn, kuna otse Lepiku ees panid paar venda kokku, kellest siis õnnestus mööda laveerida.

nal kaasa. Kellel oma sõidud sõidetud, läks teisi raja kõrvalt ergutama ja järgmisel päeval ei tulnud kõrist enam piuksugi välja.

Eestlased panid tähele, et kui mootoriseadistus oli neil ameeriklastega võrreldes konkurentsivõimeline, siis raami ja amortidega peaks sealseid radu silmas pidades veel tõsiselt tegelema. "Ameeriklastel olid märksa madalamad pillid, millega oli hea võtta neid järske kurve ja madalalt hüppeid," räägib Remma.

Kui võidusõitudes olid ameeriklased äärmiselt agressiivsed, siis raja kõrval olid nad ülevoolavalt vastutulelikud. Üks mees pakkus neile oma rataste hoidmiseks oma autot, järgmisel päeval andis päikese (ja sooja oli ligi 40 kraadi) varjuks suure telgi.

Lisaks minimoto meistrivõistlustel osa-



Jason Lawrence (338) finaalis üliagressiivselt konkurente, eriti prantslast Mike Valade'i (7) rajalt tõrjumas

Eesti sõitjate tulemused

nimi	klass	eelsõit	Last Chance	finaal
Henri Remma	12" Ekspert	1. koht		18. koht
Marko Lepik	35+	8. koht	2. koht	12. koht
Mati Tagapere	35+	6. koht	11. koht	
Heido Havam	12" Amatöör	3. koht	10. koht	
Marko Männi	12" Amatöör	4. koht	3. koht	
Andy Piip	12" Amatöör	11. koht	13. koht	
Marthi Lepik	12" Noored	13. koht	4. koht	

"Kooliraha on makstud"

Võistlus toimus suures sisehallis, mis mahutas tuhandeid pealtvaatajaid. Kui eelsõitude ajal oli saalist täis kolmandik, siis õhtuks olid kohad 100% täidetud. Mõll oli kõva nagu poksi võistlusel.

Ka meie mehed elasid omadele täiel rin-

lemisele õnnestus eestlastel Las Vegases samal nädalavahetusel ära näha ka AMA superkrossi finaali, nii et ekspeditsiooniga teisele poole ookeani jäädi vägagi rahule.

"Kooliraha on makstud," ütleb Lepik, andes mõista, et võimalusel minnakse uuesti proovima ning eesmärgid on siis märksa kõrgemad.

Remma sõidab sel hooajal MX1 klassis

► Henri Remma on viimase pool aastat elanud USA-s - seal tööl käinud, kuid vabal ajal siiski treeninud. Nüüd on ta Eestis tagasi, värskelt 450-se Yamaha omanik ning stardib kodustel võistlustel MX1 klassis.

Veel vahetult enne USA-st lahkumist jõudis Remma end treeningul hüppele õnnetult maandudes vigastada nii, et sai tugeva pea-põrutuse. "Praegugi pea huugab otsas," ütleb ta. Autoga ei saa pikalt sõita, sest vahepeal tekib segadus, kust need autod vastu tulevad ja tuleb väike puhkepaus teha.

Aravete EKV etapil proovis Remma peale minna, kuid loobus peale eelsõite finaalist - enesetunne läks liiga kehvaks.

Paar aastat vaevanud tõsisest jalavigastusest on noormees aga paranenud. Tegelikult näeb ta väga positiivne ja värskelt välja, kui Ekstreemmoto hoovi peal kokku saame, Remma

parasjagu oma trailerit koristamas ja tsiklit putitamas. Isegi 10 lisakilole, mis pärast jalavigastust kogunenud olid, õnnestus tal USA-s maha raputada.

Remma peatuspaik oli LA-st veidi Mehhiko poole, linnakeses nimega Palm Desert. "Üldiselt elavad seal vanemad inimesed, pidu ega mingit sellist värki pole," ütleb Remma. Põhjuseks on äärmiselt soe kliima - kui LA-s on sooja 20 kraadi, siis kahe tunni sõidu kaugusel Palm Desertis 30 kraadi. Sajab vast kolm päeva aastas. See teeb linnakesest meelepärase talvitumiskoha põhjapoolsetest osariikidest pärit soojalembidele.

Remma ostis omale USA-s ülisoodsalt väga vähe kasutatud 250-se Yamaha, ümbruskonnas oli pool tosinat krossirada, kus sai treenida käia - ja sõitjaid oli seal palju.

Rajad on Remma sõnul Kalifornias head. Neid

kastetakse korralikult. Tsikli hooldamiseks ei ole sellistes tingimustes ja sellises kliimas, kus niiskust praktiliselt pole, vaja erilist vaeva näha. "Ketti pingutasin vast viis korda selle aja jooksul, piduriklotsid olid kogu aeg laitmatu korras..."

"Ise ehitasin, ise pesin oma tsiklit - ka sõitsin põhiliselt omapead," räägib Remma. Paaril korral käis ta treenimas ka mitmekordse USA meistri Ryan Hughesi juures, kellel on Remma peatuspaiga läheduses mitmetest radadest koosnev treeningkompleks.

Pärast Las Vegases toimunud mimimoto võistlust on Remma Eestis tagasi ja eesmärk on teha üle mitme aasta täishooaeg suurel tsiklil. Margiks on nagu USA-ski Yamaha ning ka klubi on Yamamoto RC. Kas ta ka minimoto klassis osaleb, sõltub eelmise aasta sponsori ATM Racingu ja Marko Männi plaanidest.



Henri Remma eelmisel aastal Jaanikese rajal Eesti karikavõistluste teisel etapil



www.bikepoint.ee

NZI kiivrid



1954. aasta suvel "kerisid" Paide lähistel asuval Mäo kolmnurgal ringe kuus mootorratast, Serpuhhovis asunud mootorrattaehituse keskkonstrueerimisbüroo hiljem üle maailma kuulsaks teinud "banduurade" eelkäijad.

TEKST Tarmo Riisenberg
PILDID Ants Prometi arhiiv



Ants Promet tegemas ringe Mäo kolmnurgal. Selgelt on näha M-72 tagadiffer

Kui "BANDUURAD"

Kuidas sattusid aga ainulaadsed mootorrattad toona Eestisse? Selle peamiseks põhjuseks oli nähtavasti fakt, et Nõukogude Liidu parim ringrada ning parimad ringrajasõitjad asusid just Eestis. Seega polnud põhjust imestada, et Tallinnasse jõudnud võõrad võtsid ühendust "Tööjõureservide" motoklubi toonase treeneri ja endise eduka võidusõitja Johannes Tomsoniga ning tegid talle ettepaneku uute võidusõidurataste testimisel osaleda.

Tõenäoliselt ei tulnud Tomsonit selleks palju veenda, sest tavapäraselt ringradadel tuhisenuid võistlusrataste kõrval, mille juured olid selgelt kinni tänavasõidumootorratastes, olid uued eksperimentaalmoo-

torrattad tõeliselt radikaalsed. Jõuallikad siis vastavalt 350 (S3D) või 500 cm³ (S5D), kahe nukkvõlliga (DOHC) klapiajamid, kuiva karteriga õlitus, vedrustus nii ees kui taga, kardaanülekanne tagarattale jne. Sellist tehnikat oli siiani õnnestunud näha vaid välismaiste ajakirjade lehekülgedel.

Luba katsesõiduks tuli küsida kindralilt

Algselt plaaniti testisõidud korraldada Tallinnas Pirita ringrajal, kuid selle sulgemine ei tulnud tiheda liikluse tõttu kõne allagi. Seetõttu otsustati katsetused läbi viia üsna hõreda liiklusega Mäo kolmnurgal Paides.

Mootorrattaid testima pääsesid vaid valitud. Nii otsustas üle mitme aasta taas moo-

torratta sadulasse istuda Johannes Tomson ise, lisaks värbas ta endale appi kalevlase Jaan Künemäe ning kaks kolleegi ja head sõpra "Tööjõureservide" motoklubist – Olev Kaseoru ning Ants Prometi. Viimase appi saamiseks tuli tal käia toonase Eesti Diviisi juhi kindral Allikase jutul, sest diviisis oma kohustuslikku sõjaväeteenistust läbinud jefreitor Prometi lubamiseks sellisele üritusele oli voli vaid kindralil endal.

Luba saadigi ning peagi olid nii katsetajad, erikonstrueerimisbüroo esindajad kui ka uued mootorrattad Paides.

Tänaseks on neist katsetajatest ainsana elus vaid Ants Promet, kes on meenutanud testisõite Paides nii: "Paides elasime hotel-

lis, söömas käisime kesklinna sööklas. Meie baas oli Paide tööstuskooli garaaž ja töökooda. Liiklemiseks oli meil Tööjõureservide motoklubi sõiduauto Opel, mida juhtis Olev Kaseorg. Lühidalt: see oli täielik härraelu, mis kulus sõduripoisile marjaks ära.“

Esimest korda võeti mootorrattad veoauto koormast maha mõne kilomeetri kaugusel Paidest, Tartu maanteel, kuid põhilise kihutamise toimus siiski Mäo kolmnurgal (tuntud ka kui Mäo ringrada).

Kihuta kuni tsikkel laguneb!

Testisõitude programm oli lihtne: hommi-kueine järel sõitsid testijad tagasi hotelli, riietusid nahkrõivastesse, läksid garaaži ning hüppasid mootorratastele. Johannes Tomson ja Olev Kaseorg sõitsid 500- ja Promet koos Künemäega 350-kuupsenti-meetristega. “Välimuselt olid need mootorrattad kõik ühesugused, parajad kobakad, ülekanne käigukastist kardaanvõlliga,“ meenutab Ants Promet praegu.

Mäo kolmnurgal kihutati seni, kuni masinal midagi üles ütles. Tavaliselt oli juba lõunaks olukord selline, et igal mootorrattal oli midagi viga ning testimisest rohkem rääkida ei saanud. “Pärast lõunat hakkasid vene mehaanikud masinaid remontima, lisa võeti ka öödest. Meie asi oli järgmisel päeval nendega jälle kihutama minna. Nii kestis see mitu nädalat, kuni tehase esindajatel polnud enam tagavaraosi, millega meie kihutamise tagajärgi lappida,“ räägib Ants Promet muiates.

Seejärel tõsteti kõvasti vaeva näinud

masinad (neid oli kokku kuus, kolm 350-st ja kolm 500-st) taas koormasse ning saadeti koos väsinud mehaanikutega taas Moskva poole teele.

Toonasesse ajakirjandusse testidel toimunu ja info uute masinate kohta ei jõudnud. Vaid tagantjärele võib leida siit-sealt üksikuid viiteid Mäos peetud testidele. Nii kirjutab Jaan Künemäe 1957. aasta Nõukogude Liidu meistrivõistluste jaoks välja antud võistluste kavas järgmist: “1954. aastal laskis Mootorrattaehituse Keskkonstruktsioonibüroo välja esimesed katsemasinad S3D ja S5D. Ühe neist (S3D) sain mina. Koos teistega katsetasin masinat Mäo kolmnurgal Paide lähistel. Esimene puudus, mida märkas uue masina juures, oli puudulik karburatsioon ja puudulik süütesüsteem. Need masinad viidi kohe peale katsetamist tehasesse tagasi, kus analüüsiti katsesõitudest ilmnunud vigu ja asuti neid kõrvaldama. Nii sündiski uus täiendatud mootorrattamudel S-354, millist meie ka praegu ringrajal näeme.“

Kõik detailid vajasisid täiustamist

Kavas avaldatud kommentaaris oli Künemäe testitud mootorrataste probleeme kirjeldades tõenäoliselt tahtlikult tagasihoidlik, sest 1955. aasta Nõukogude Liidu ringrajameistrivõistluste eel, kui ta sai endale eelpool mainitud S-354, kirjutati ajalehes Noorte Hääl uute mootorrataste kohta järgmist: “Meistersportlane J. Künemäe käis ise tehases ja võttis otse stendilt vastu neljataktilise S-354. Selle masina konstruk-



Olev Kaseorg 500-se “banduuraga“

“PAIDES ELASIME HOTELLIS, SÕIME KESKLINNA SÖÖKLAS, RINGI LIIKUSIME TÖÖJÕURESERVIDE OPELIGA - TÕELINE HÄRRAEU.”

õppisid käima



Ants Promet (mootorrattal) oma sõiduvahendit häälestamas

Selline ta oli: S3D. Silindri-pea küljes on näha M-72 süütesüsteemist laenatud detaile





Hetk testisõitudelt. Keskel soniga "banduurade" ehitamise eestvedaja Konstantin Matjušin



Kiire remont. Ants Prometi kommentaare kuulab Johannes Tomson



Kettülekanne asendas kardaani

sioon sai alguse juba mullu Mäo kolmnurgal toimunud katsetustel. Võrreldes mullusega on aga uuel eksperimentaal-võistlusrattal endiseks jäänud ainult silinder ja silindripea. Kõik muu on aga kogemuste põhjal parandatud.“ Neist nappidest ridadest võib päris üheselt mõista, et need masinad, mis Mäos ringsõite tegid, olid üpris toored ja sisuliselt kõik detailid vajasis viimistlemist või täiustamist.

Õnneks ei visatud Serpuhhovis testide nigelate tulemuste pärast kinnast nurka ning Mäos saadud kogemusi arvesse võttes asuti ehitama juba uusi, täiustatud mootorrattaid. Suurimaks muudatuseks oli loobumine raskest kardaaniülekandest, selle asemele tuli klassikaline kettülekanne. Ka loobuti esialgu 500-ste banduurade või täiustamist.

arendamisest, selle asemel keskenduti 125, 250 ja 350 cm³ mootorratastele.

Ka kutsuti eestlased seekord Serpuhhovi kohale, nii said nad kohapeal uute võistlusrataste sünnile kaasa aidata. Meenutab Ants Promet: “Mind ja Jaan Künemäed kutsuti 1955. aasta aprillis Serpuhhovi. Pidime seal osalema uute täiustatud võidusõidumootorrataste valmistamisel. Nende tegemisel oli arvesse võetud eelmisel aastal Paides katsetustel esinenud vigu ja puudusi, mida nüüd taheti vältida. Katsetustel purunenud mootoridetailid olid nüüd tehtud vastupidavamast materjalist ja kardaanvõlli asendamiseks kettülekandega muudeti käigukasti konstruktsiooni.

Alustasime valukojast tulnud uute karterite poleerimise ja muude lihtsamate töödega. Mootori montaaži tegid tehase spetsialistid. Kui mootorid olid juba valmis ja neid hakati stendil katsetama, jäin haigeks ning sõitsin ära Tallinna. Künemäe jäi sinna ning tuli suve hakul koos büroo mehaanikute ja meie mootorratastega Tallinna, kus 14.–15. juunil peeti NSV Liidu meistrivõistlused.”

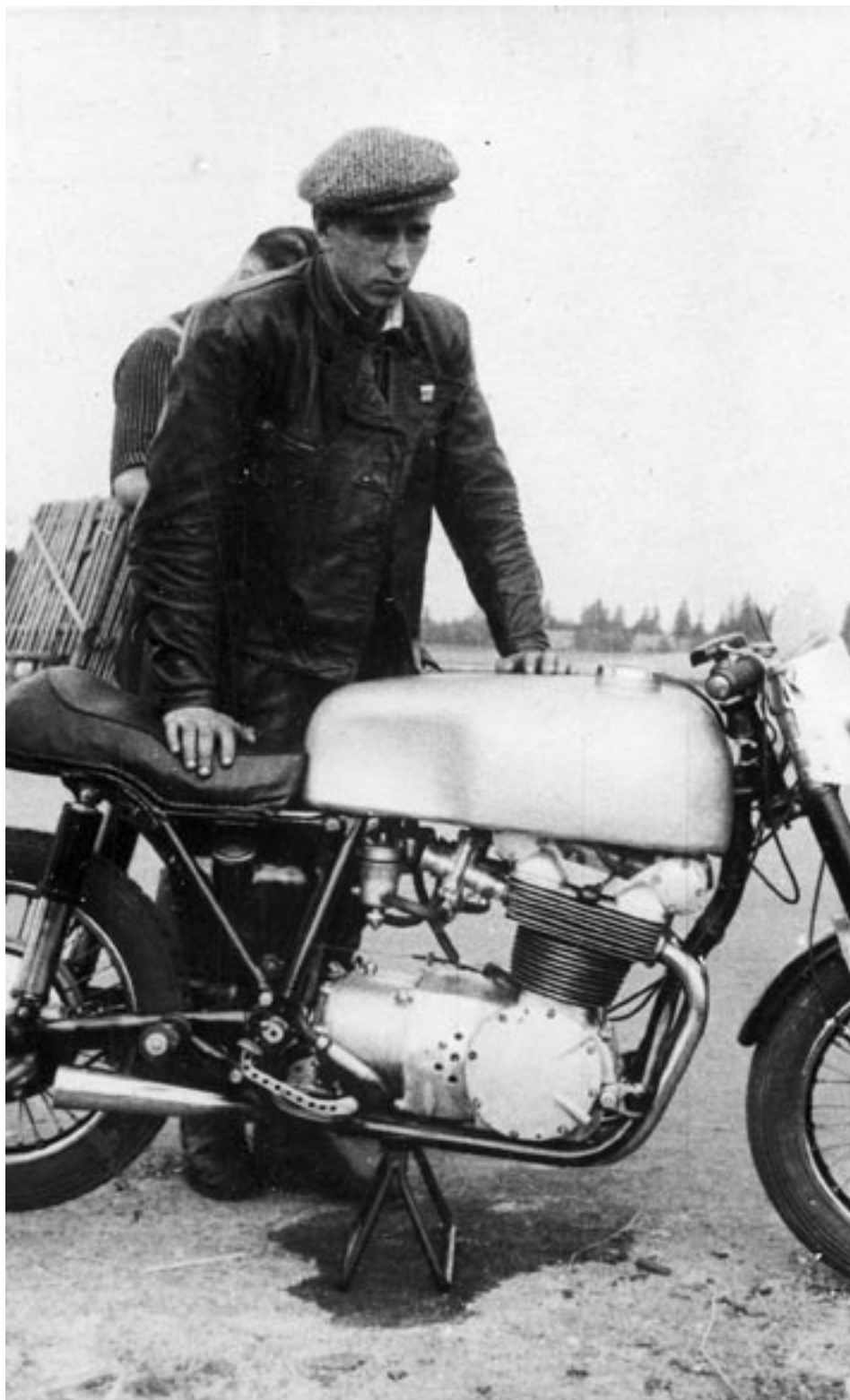
Hoolimata täiustatud konstruktsioonist polnud mootorratas siiski veel täiesti küps, probleeme jätkus ka uudismudelile. Jaan Künemäe kirjutas neist põhjalikumalt 1957. aasta Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste kavas: “Mootor osutus sellel mudelil (S-354) küllaltki võimsaks. Kiireimal ringil saavutasin üle 108 kilomeetri tunnis. Nõrk konstruktsioon ei lubanud aga sellist kiirust pidevalt saavutada.

Sõitsin koos masinaga uuesti tehasesse tagasi, kus tugevdasime sidurisüsteemi ja parandasime karburatsiooni. Samal aastal võistlesin selle masinaga vabariigi esivõistlustel ringrajasõidus ja tulin tšempioniks keskmise kiirusega ca 104 kilomeetrit tunnis.

1955. aastal viidi mootor jälle tehasesse tagasi täienduste tegemiseks. Raam jäi aga Tallinna, millele esimesena NSVL-s hakkasin ehitama aerodünaamilist katet (gondlit). Möödunud aasta ringrajasõidul katsetasin gondlit esmakordselt. Aerodünaamiline kate osutus küll heaks, kuid mootor ei pidanud järjekordselt vastu. Nimelt oli mootori võimsust aja jooksul tõstetud 27 hobujõult 30 hobujõuni ja süüte- ning õlitussüsteem ei vastanud seetõttu enam nõuetele. Tuli ka see viga kõrvaldada.”

Nii tuli tehase vahet käia veel mitu korda, enne kui “banduurad” piisavalt küpseks said ning ringrajasõitudel kõrgeid kohti noppima hakkasid. Nikolai Sevastjanovi, Endel Kiisa, Jüri Randla, Feliks Lepiku ja teiste võitudele panid aga aluse just need, 55 aastat tagasi Mäo ringrajal veedetud nädalad.

MASINAD, MIS MÄOS RINGE MÕÕTSID, OLID ÜPRIS TOORED. SISULISELT KÕIK DETAILID VAJASID VIIMISTLEMIST VÕI TÄIUSTAMIST.



S3D oli oma aja kohta üpris eesrindlik mootorratas: kaks ülannukkvõlli, kardaanvedu, eraldi ujuki-ruumidega karburaatorid, kuiva karteriga õlitussüsteem, kiigega tagavedrustus, teleskoopamordid ees



TEINE PLANEET

Paljud motomatkajad, kes Lõuna-Ameerikas reisinud, vihkavad Boliiviat. Vähem on neid, kes seda taevani kiidavad. Boliiviaga seotud emotsioonid kõiguvad äärmusest äärmusesse - ei jätnud ta meidki ükskõikseks.

TEKST ja pildid Margus Sootla ja Kariina Tšursin

Esimene asi, mis meid Boliiviasse saabudes jalust rabas, oli kõrgus. Seda sõna otseses mõttes, sest üsna varsti pärast Tšiili piiripunkti lahkumist hakkas tee järsult mäkke ronima ning selleks ajaks, kui Boliivia tollikontrolli jõudsimel, olime juba enam kui 5000 meetri kõrgusel. Vaid mõne tunniga olime tõusnud 2500 meetrit, mida on ilmselgelt liiga palju. Tsiklimootori jõuetus ning meie endi hingetus – kõrguse tunnused – hakkasid meid tegelikult kimbutama juba Boliivia passikontrollis, mis asub tubli 4600 meetri kõrgusel. Enne olime ainult lugenud sellest, kuidas kõr-



BOLIIVIA

gustes igasugune liigutamine hingeldama ajab. Alates sellest hetkest oli aga tegemist reaalsusega.

Kuid nagu öeldud, viis tee passikontrollist tollikontrollini veel ülespoole, nii et kui kohale jõudsime, oli Margus näost täitsa ära. Õnneks asus sealsamas mägiplatool, keset tühjust tollikontrolli lähedal üks keemiateshas. Sealne arst aitas Marguse hapniku toel taas jalule, nii et saime edasi liikuda.

Hapnik ongi kõrgushaiguse puhul märksõnaks – mida kõrgemal asud, seda vähem on õhus hapnikku, ning sellest tekivadki igasugu probleemid. Mida aeg edasi, seda

kehvemaks läks Margusel taas enesetunne – öeldakse, et tõhusaim ravi kõrgushaiguse vastu on võimalikult kiire laskumine, kuid seda polnud meil võimalik teha, sest asusime platool, kus kõrgusemuutused on väga sujuvad. Pärast pikka, surmahirmus veedetud unetut ööd miinuskraadide juures jõudsime järgmisel päeval 3650 meetri kõrgusel asuvasse Uyuni külla, kus juba kergemalt hingata sai. Päriselt ei adapteerunud me kõrgusega aga vist kogu Boliivias veedetud aja jooksul – väike pearinglus ja hingeldus saatsid meid igal pool – nagu oleks kogu see aeg viibinud haigusaegees unenäos.

Ebamaine loodus

Unenäolist muljet Boliiviast võimendab muidugi sealne loodus. Või oli see hoopis meie haiglaslik seisund, mis aitas kaasa mulje tekkimisele, justkui oleksime sattunud teisele planeedile? Tõenäoliselt oli siin mängus nii üks kui teine. Kohe, kui Boliiviasse jõudsime, avastasime end pilvede kõrguselt – oli tunne, nagu viibiksime Maa katusel! Kui ilm poleks olnud selge (vaid üksikud pilvetupsud mäekülgedele liibumas), oleks tahtmise korral saanud pilvi puudutada.

Ebamaise mulje jätsid meile ka Boliivia



edelaosa järved - Laguna Blanca, Laguna Verde ja Laguna Colorada, mis on endale nimed saanud vastavalt nende vee värvusele. Ehkki nad asuvad kõrgplatool üpriski lähistikku, on nad ometi nii erinevad, ja seda mitte ainult värvilt. Kui esimeste "sängiks" on kahvatutes toonides elutu kiviklibu, siis Laguna Coloradat ümbritseb soine maastik, tuulest vormitud rohupuhmaste vahel vulisemas selge vesi.

Täiesti iselaadi elamusi pakub aga Bolívia üks tuntumaid loodusnähtusi – Salar de Uyuni – hiiglaslik, 10 582-ruutkilomeetrile laotunud maailma suurim soolajärv. Kuival ajal on see enam kui 3600 meetri kõrgusel asuv järv kui lõputu, ideaalselt tasasena näiv valge väli. Meie aga sattusime seda külastama märtsikuus - vihmaperioodil, mil see on kaetud veega. Selleks, et saada soolajärvest ja selle hüpnootilistest peegeldustest parimat pilti, ei piisa kaldale jäämisest – tuleb võimalikult kaugele vette minna. Tahket, tasast soolavälja kattev veekiht on õnneks õhuke – umbes paar-kümmend sentimeetrit, nii et tsikliga saab sisse minna küll. Ainult ettevaatlik peab olema, et vesi rataste all võimalikult vähe pitsiks, sest soolveest hullemat vaenlast tsikli juhtmestikule ja metallosadele annab



SALAR DE UYUNI - HIIGLASLIK, 10 582-RUUTKILOMEETRILE LAOTUNUD MAAILMA SUURIM SOOLAJÄRV. KUIVAL AJAL ON SEE ENAM KUI 3600 MEETRI KÕRGUSEL ASUV JÄRV KUI LÕPUTU, IDEAALSELT TASASENA NÄIV VALGE VÄLI.



otsida. Meie tsikli säästmisele mõeldes kaldast üle mõnesaja meetri eemale ei julgenud minna, kuid seegi andis meile aimu järve ilust – sile veepind peegeldas täiuslikult kõike ümbritsevat, nii kaugete kui silm ulatas nägema. Pärast seda, kui olime täiesti lummatult järvelt lahkunud, pidime tsikli hoolikalt puhtaks pesema, sest isegi

ettevaatlikult sõites jäi kõigele, mis sadulast allpool, sädelev soolakristallide kiht.

Kust läheb tee?

Salar de Uyuni ei ole siiski ainuke tsiklisõidu mõttes ekstreemne koht. Närvikõdi pakuvad korralikus koguses paljud Boliivia teed, kui neid üldse teedeks saab nimetada. Teistelt motomatkaajatelt olime varasemalt

korduvalt kuulnud, et Boliivias teid kui selliseid üldse polegi. Tollal pani see meid imestama ning veidike ärevustki tundma, sest nii mõnigi olla seal tsikli sidurile liiga teinud, ja mida kõike veel.

Nagu hiljem selgus, on Boliivias vähemalt suurte linnade vahel korralikud asfaltteed täiesti olemas, kuid edelaosa, kust me oma avastusretke alustasime, on jäänud sedasorti arendustegevusest tõepoolest täiesti puutumata. Nii tuleb piiri äärest lähimasse suuremasse asumisse, Uyuni külla jõudmiseks seigelda mitusada kilomeetrit mööda kord hargnevaid, kord jälle ühinevaid, tähistamata radu, kaljuseid kiviteid, ning heal juhul natuke ka mööda tolmavat liiva-kruusateed. Asja juurde käivad ka eri raskusastmega jõeületused. Nii ei jää üle muud kui tõdeda, et Boliivia on oma ekstreemsete oludega parimaks kohaks Lõuna-Ameerikas, kus oma mootorratas täiesti risustada - olgu siis halva õnne või hooletuse tõttu.

GPS-ist oli seal palju abi, sest nagu öeldud, ei ole seal üldse teeviitasid, ning pole kedagi, kelle käest teed küsida. Kui midagi juhtuks, ei oleks kedagi ka abistamas – nii-võrd tühi ja puutumata on see piirkond,



Soolaga kaetud kardaan pärast sõitu soolajärvel

Soised maastikud ekstreemsetel kõrgustel

Sõit Boliivia päikeseloojangusse





sotsiaalses mõttes kui vaakum – seepärast on vähe neid, kes lähevad seda piirkonda avastama üksi. Ja oma kogemusele toetudes võime öelda, et on, mida karta – suured kõrgused ning tsiklile ja juhile suuri väljakutseid esitavad teeolud. Meile tõi rännak läbi Boliivia edelaosa kaasa niisiis kõrgushaiguse hoo Margusel ning tossava amordi.

Teistmoodi tsivilisatsioon

Palju mõtteid ja emotsioone tekitas aga ka inimestega seotud pool, ehk laiemalt võttes kultuur. Pärast pikki kuid Lõuna-Ameerika “tsiviliseeritud” riikides, Argentinas ja Tšiilis, saime äkitselt kultuurišoki osaliseks. Esiteks polnud me veel varem näinud nii paljusid põliselanikke - indiaanlasi, kellel on süsimustad juuksed ja oliivikarva nahk. Indiaani päritolu laste põsed punetavad kuidagi teistmoodi kui valgete laste põsed – nagu hõõguks neis loojuv päike.

Maapiirkonnas käivad inimesed tänini traditsioonilistes rõivastes – silmale on nii ilus vaadata neid pisikesi vildist kübaraid, kaharaid seelikuid ja baleriinikingakesi, mida eri vanuses maanaised nii väärikalt kannavad.



Boliivia mudateed



Põliselanikust daam kokalehte maitsmas

**MAAPIIRKONNAS KÄIVAD
INIMESED TÄNINI
TRADITSIOONILISTES
RÕIVASTES - SILMALE ON NII
ILUS VAADATA NEID PISIKESTI
VILDIST KÜBARAID,
KAHARAID SEELIKUID JA
BALERIINIKINGAKESTI, MIDA
ERI VANUSES MAANAISED
NII VÄÄRIKALT KANNAVAD.**

Maapiirkonna üldilme pole siin sajandite vältel ilmselt kuigivõrd muutunud – ikka veel kasvatatakse oma maalapikesel kokapõõsaid ja muud eluks vajalikku ning elatakse ilma elektrita, savist ehitatud lihtsates majakestes. Vahe on siiski selles, et täna katavad majakeste seinu sageli valimisloosungid ning siin-seal seisavad infotahvlid rahvusvaheliste organisatsioonide poolt algatatud vee- ja kanalisatsiooniprojektide kohta.

Linnad on värvikirevad, lõhnadest tulvil ning meelierutavalt kaootilised – siin, Boliivias, pole kunagi üle ookeani tulnud vallutajate mõju nii selgesti tuntav. Tegelikult hoitakse tänini oma traditsioonidest ja kommetest kiivalt kinni, laskmata end mõjutada tänastest supervõimudest - vaatamata USA mitmetele katsetele sundida Boliiviat näiteks kokapõõsaste kui kokaiini komponendi kasvatamist piirama, on koka kohaliku elanikkonna seas jätkuvalt populaarne. Nagu me kokamuseumis käies teada saime, on kokalehtede toime nende keemilisest derivaadist, kokaiinist, tuhandeid kordi nõrgem, nii et nende närimisest mingit meeleerutust ei saa. Eelkõige näivad sellele tarbijateks olevat kaevurid, kellele see annab suurema vastupidavuse rasketes töötingimustes vastupidamiseks. La Paz'i, maailma kõrgeima pealinna vürled joovad aga hea meelega kokalehtedest valmistatud teed, mis väidetavalt aitab leevendada kõrgushaiguse sümptomeid. Lisaks on saadaval kokakommid, kokamoos ning mitmesugused kokat sisaldavad kosmeetikumid.

Boliiviat on kaunis ja huvitav, ning neile, kes seiklusi otsivad, kindlasti väljakutseid pakkuv. Nagu teine planeet.

Ülevaade Mani saare TT-st

Mac McDiarmidi puhul on tegu mehega, kes ise Tourist Trophy motovõidusõidu sarja sõitnud ning seetõttu olnuks paremat autorit Mani saare TT sajandat juubelit tähistavale raamatule raske leida.

TEKST Helen Urbanik

Oma hilisemas elus on McDiarmid olnud mitmete motoajakirjade korrespondent ja toimetaja aga ka pannud kokku suurt tunnustust leidnud Joey Dunlopi biograafia. Võidusõit on McDiarmidil veres, mees isegi elab Mani saarel, nii et tegemist on tõesti ülevaatega esmasest allikast.

Ainult raudsetele meestele

Mani saare TT puhul pole tegemist lihtsalt ühe võidusõiduga mingil suvalisel ringrajal. TT-d sõidetakse avalikel teedel. Osa võtab sadu sõitjaid kümnetest riikidest - ning seda enamasti oma isikliku raha eest. Tegu on äärmiselt ohtliku rajaga, pea igal aastal saab siin surma mõni sõitja või pealtvaataja. Viimaseid on igal aastal kümneid tuhandeid.

Kõik sõitjad ei ole professionaalid, kuid on ka mitmeid, kes ainult sarnastele sõitudele pühendunud. Suur osa neist on iirlased, mis räägib minu arvates nii mõndagi selle rahvuse omapärast. Üks tähelepanuväärsemaid neist on kindlasti Dunlopite legendaarne dünastia, kelle esindajatest loomulikult ka selles raamatus juttu tuleb. Seejuures on meeldiv lugeda mälestusi lahkunud Joey'ist ja Robertist mehe sulest, kes on legende isiklikult tundnud.

Nagu mõned Eesti tippsõitjad ei olnud kunagi nõus sõitma Pirital, nii ei taha ka paljud maailma tippmehed mingi hinna eest TT starti minna. Liiga lähedal on ohtlikud kiviaiad ja muud takistused võistlusrajale. Autor pühendabki pikema peatüki sellele, milline võistlusrada välja näeb, kuidas see on aegade jooksul arenenud (põhimõtteliselt on lehmarajast saanud asfalteeritud ringrada), millised on selle olulisemad lõigud ning mis asjaoludel need on oma nime saanud.

Kõrvaltegelastest peassa

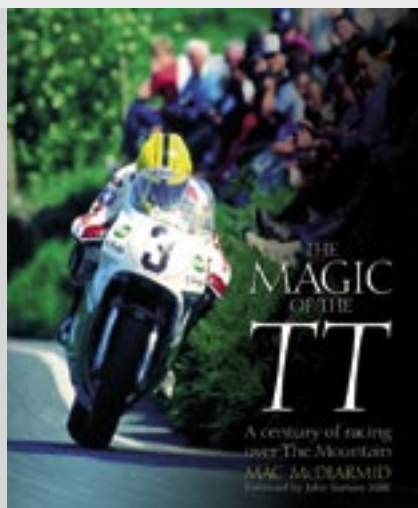
Alguse said võidusõidud Mani saarel saatustlike kokkusaamuste tõttu ning tähtsat rolli mängis siin näiteks asjaolu, et Suurbritannia parlament ei lubanud omal maal avalikke teid võidusõiduks sulgeda. Üks võidusõit oli aga tingimata vaja korraldada ning sobiv koht leidis selleks Iirimaa koosseisu kuuluval saarel. Esimesel (1904) aastal osalesid sõidus vaid autod, kuid juba järgmisel aastal olid joonel ka tsiklid.

Algusaastatel nägid pisikesed kaherattalised raja vallutamiseks kurja vaeva, järskudest tõusudest ülesaamine valmistas tõsiseid raskusi, et mitte öelda - osutus võimatuks.

Ning kui alguses pidas publik kaherattalisi igavamaks osaks võidusõidust, siis tänapäeval on tsiklid saare motofännide ja kohalike heameeleks täielikult vallutanud - ja mitte ainult üheks päevaks aastas, vaid mitmeks nädalaks.

Põhjalik, kuid siiski elav

Eelkõige on McDiarmidi raamatu puhul tegemist äärmiselt põhjaliku teosega. Kaetud on kõik olulisemad TT-d puudutavad



The Magic of the TT: A Century of Racing over the Mountain

Autor: Mac McDiarmid
(eessõna John Surtees MBE)

Keel: inglise

Välja antud: 2004, Haynes Publishing, Suurbritannia

Maht: 240 lk

Hind: 5.39 naela Amazon.co.uk-st tellides (u 100 krooni), lisandub postikulu

teemad: ajalugu, rada ja selle areng, Mani saare TT kui üks MotoGP etapp, tähelepanuväärseimad võidusõidumootorrattad, tähelepanuväärseimad võidusõitjad, riskid ja õnnetused, TT festival ja TT tulevik. Lisaks kokkuvõtetele kronoloogia ja ülevaade tulemustest läbi aegade.

Niisiis on ühtepidi tegemist tõsise teatmeteosega, millele saab tugineda Mani saare TT-d puudutavate andmete otsimisel. Teisalt aga on autor pannud kirja isiklikest kogemustest ja sõitjate kommentaaridest pakatava loo, mis annab sellele tähelepanuväärsele nähtusele motovõidusõidu maailmas küllusliku maitse ja värvi.

Et finišijoon nii pea ei paistaks!

Mani saare TT-ga on seotud palju draamat ning mitmeid lugusid saab sellest raamatust ka lugeda. Autor otsib ja leiab vastuseid küsimusele, miks nad seda ikkagi teevad?

"See oli suurepärane, lihtsalt suurepärane. Äärmiselt närvesööv, see on tõsi, kuid selline adrenaliinipalang - mille muu pärast siis tsikliga üldse sõita? Tõeline enese proovilepanek... Ausalt öeldes ei tekkinud mul kordagi tunnet, et asfalt saab otsa - ainult selline närvikõdi, mida pakub ratas risti maandumine hüppelt kiirusel 160 miili tunnis. Ja samal hetkel purunes rooliamort..." Nii võttis oma Mani TT kogemuse kokku Rob McElnae (senior klassi võitja 1984).

1970ndatest aastatest saadik hakati eelkõige sõitjate endi nõudmisel ohutuse teemale üha rohkem tähelepanu pöörama. See oli ka üks põhjus, miks Mani saarel enam MotoGP etappi ei sõideta.

Kuid tegu on vabade inimestega vabal maal ning suure tõenäosusega korraldatakse võidusõitu saarel nii kaua, kui inimesed sellel hullumeelsel rajal võidu sõita soovivad. Mis sest, et hukkunute arv ületab tänaseks 200. Autor tunnistab, et ainuüksi tema sõpradest on Mani saarel oma viimase puhkepaiga leidnud kuus...

Samas ei loo McDiarmid endale illusioone, et mootorrattad saarel sellisel moel igavesti võidu kihutama jäävad. Kuid loodame, et see finišijoon on veel kaugel.

Lõpetuseks olgu öeldud, et käesoleva aasta Mani saare TT toimub mai lõpus juuni alguses (www.iomtt.com). Jõuab veel vaatama (või osalema?) minna.

Eesti meistrivõistlused motokrossis 2008

► Eriefektidega kokku monteeritud pildiriba möödunud aastal Eesti meistrivõistlustel toimunud. Kajastust leiavad kõik masinaklassid alates kõige pisematest ja lõpetades neljarattalistega.

Eelmise aasta eestikad olid mäletatavasti tähelepanuväärsed selle poolest, et selgitati välja tõeline Eesti meister. Kõigile etappidele tulid kohale nii Tanel kui Aigar Leok, kes osalesid veel nii MX1 kui ka MX2 klassis. Neile pakkusid konkurentsi samuti MM-radadel kihutav Gert Krestinov, aga ka Juss Laansoo ning näiteks Sakus kaks USA sõitjat Kelly Smith ja Chad Johnson.

Põnevust ja ilusaid sõite oli tõesti palju ning kinni on püütud ka vastavaid kaadreid. Palju annaks kokkuvõttele juurde veel see, kui sõitjad saanuks pärast finišeid mõned sõnad värskeid muljeid jagada ning keegi asjatundja võtnuks lisada kaadritaguse teksti, mis pildirea mingisse perspektiivi asetaks. Praegu täidavad seda aset intervjuud EMFi peasekretäri Veiko Biene, Ekstreemmoto juhi Mart Lajali ja

sõitja Toomas Triisaga. Ka Tanel Leok ütleb ühel etapil talle omaselt lakooniliselt mõned sõnad.

Kui oled ise sõitja, on sul suur šans end mõnelt kaadrit leida. DVD puhul on tegu ka hea kingitusega lihtsalt krossifännile.

Eesti meistrivõistlused motokrossis 2008

Pikkus: 90 minutit

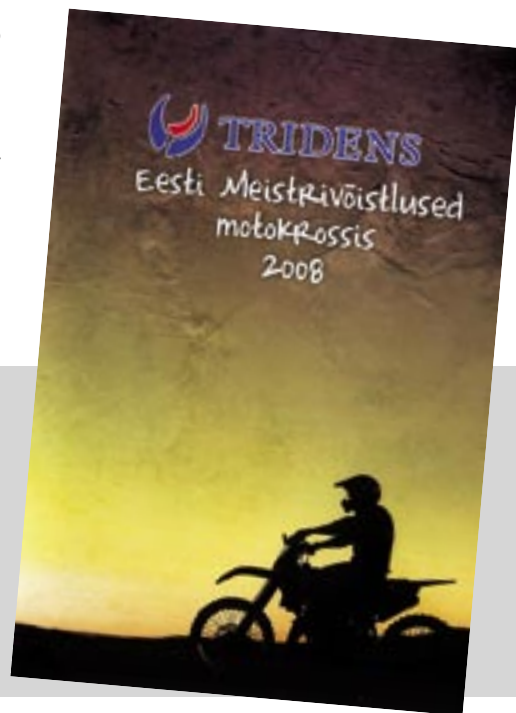
Hind: 249 krooni

(koos raamatuga

Eesti Motosport 2008 399 krooni)

Müügil: EMFi kontoris, motopoodides ja motokrossi võistlustel

www.msport.ee



Estonian Minimoto 2008

► Ülevaade Minimoto eelmise aasta hooajast Eestis. Nagu motokrossi ülevaate puhulgi, on peamine rõhk pandud efektidele ja efektsetele kaadritele.

Samas räägib üks ala entusiaste, Marko Männi viimase nelja aasta jooksul toimunud arengutest sellel alal. Nagu ta ise ütleb, alustati neli aastat tagasi põlve otsas tehtud võistlustega autoradadel ja motokrosside korraldajad ei tahtnud pitbaikidest kuulda. Nüüd on lugu hoopis teine - tsiklid on teinud läbi tohutu arengu, sõitjaid on murdu, võidusõit on tõsine ja äärmiselt atraktiivne - kõik korraldajad tahavad minimoto klaasi oma võistlustele.

Lisaks Männile jagavad oma kogemusi ja põhjusi selle alaga tegelemisel veel sellised sõitjad nagu Marko Lepik, Gert Gerretz, Leo Jürgenson ja Henri Remma. Remma oli eelmisel aastal krossis minide klassi Eesti karikavõistluste võitja ning tema suust kuuleb ka pisukest ülevaadet hooaja jooksul rajal toimunud - kus ja millistel radadel sõideti, kuidas läks tal tehniliselt ja kuidas füüsiliselt.

On ilusat pilti, on ränki kukkumisi ja tagarattal võidujoovastuse väljendamist, kõike seda karmi mussi saatel. Lõpus ka eelmise aasta karikavõistluste tulemused nii krossis kui supermotos sel alal.

Estonian Minimoto 2008

Pikkus: 23 minutit

Hind: 125 krooni

Müügil: ATM Racing

(Jälgimäe, Ekstreemmoto kõrval)

www.atmracing.ee



www.bikepoint.ee

Suzuki Bandit 650 S

2005. a 59 000.-



4 Sõiduasendi olulisemat punkti



Õige isteasend mootorrattal on üks olulisemaid elemente parema sõiduelamuse saamisel. Seekord räägime sõiduasendist kõige tavalisemal tänavarattal kõige tavapärasemates teeoludes.

1. Selg

Loomulik asend inimese kehale ei ole istumine, vaid seismine, kui selgroog on oma kõige loomulikumas asendis ja kõige vähem pinges. Väidetavalt võib istudes kaduma minna kuni 45 protsenti sooritusvõimest, kui asend on ebaõigesti valitud.

Kui istuda tsiklil nii, et selg on tahapoole veidi kumer, siis langevad õlad ettepoole ning käsivarrale langeb suurem koormus, mis suurendab riski, et need võivad krampi minna. Ka võib sellise asendi puhul kael ja pea liialt pingesse minna.

Füsioterapeudid soovivad lükata vaagnat veidi ettepoole - see viib selgroo õigesse asendisse, tasakaalustab kere, vabastab õlavöö pingest. Lihased ei tohiks sõites ka päris lõdvad olla, vaid veidi pinge all, nii saab sõidust paremini tagasisidet ning oled ootamatusteks rohkem valmis.

2. Käed

Käed on ette sirutatud, kuid mitte liialt. Künarnukkidel peaks olema liikumiseks veidi vaba ruumi (proovi, kas saad "tiibu liigutada"), need ei peaks mingil juhul olema pinges, vaid õige pisut kõverdunud. Ära kanna keharaskust üle kätele. Kui künarnukid ja õlad krampi tõmbavad, oled suures hädas - tsikkel võtab juhtimise sinult üle. Pea meeles, et käsivarred on kergelt kõverdunud ja ei tohi minna "lukku" ka siis, kui sa väga järsult ja tugevalt pidurdad.

3. Jalad

Põlved ja reite siseküljed on kindlalt vastu paaki surutud; just nende lihastega hoiad sa tsiklist kinni. Mis tähendab, et ka kõhulihased saavad korraliku koormuse - ja kasvava sixpacki üle on su partneril ainult hea meel! See kehtib igat tüüpi tsiklite kohta - tagasiside masinalt ja teelt peaksid sa saama just sellest punktist, mitte lenksudest! Jalatallad suru kindlalt jalaraudadele. Nii saad kontrollida tsiklit kogu kehaga, mitte olla ratta otsas nagu jahukott, mida see ringi pillutab nagu ise tahab.

Lisaks pead keha saama vabalt tsiklil liigutada vastavalt sellele, kuidas teeolud muutuvad. Näiteks, kui teel on lahtist kruusa vms või on tegu järsu tõusuga, liigu nii kaugemale ette, kui vähegi saad.

4. Pea

Tõsta lõug püsti ja vaata sinna, kuhu sa sõita tahad. Alati võid vaadata kaugemale kui oled harjunud. Ära mingil juhul jää jõllitama takistust, mis sul otse ees. On teada-tuntud tõsiasi, et sa sõidad sinna, kuhu vaatad - jäädes vahtima nina ees mingit takistust, sõidad raudselt sellele otsa. Takistusest tuleb vaadata läbi, kaugemale - näiteks kurvist "läbi" sinna, kus kurv lõpeb. See on küll loomuvastane ja seda tuleb spetsiaalselt trennida, kuid kui vaadata probleemist kaugemale, suudad sa sellele kiiremini lahenduse leida. Ühtlasi tähendab see, et tsikliga sõites pead kangekaelsuse ära unustama - pead tuleb pöörata väga sageli nii kõvasti, kui kael vähegi kannatab. Kuidas sa muidu näiteks küljelt ootamatult lähenevaid liiklejad märkad, kellel võibolla ei ole sinust aimugi?!

Allikad: Bike, Motorrad Fahren Gut und Sicher

Hea stiil: enesekindel sõitja on lõdvestunud, istub mugavalt ja kontrollib tsiklit

MUGAV ISTEASEND

1. Pea on maas, lõug püsti tõstetud
2. Künarnukid on lõdvestunud ja painduvad
3. Hoiad lenksust kindlalt aga vabalt
4. Selg on veidi ette kallutatud
5. Istud sadula keskel
6. Päkk on jalaraual



www.bikepoint.ee

NZI kiivrid





Halb stiil: pinges, närviline sõitja, kelle sõiduasend ei luba tsiklit kontrollida

ÄRA OLE PINGES

1. Pea on püsti, peaaegu taha kallutatud ja tuule meelevaldas
2. Käed on sirged, küünarnukid tugevalt "lukus"
3. Hoiad lenksust nii kõvasti, et sõrmenukid valged
4. Selg on pulksirge
5. Alakõht on tugevasti vastu paaki surutud
6. Kand on jalaraual, varbad vaatamas väljapoole

**SEE ON KÜLL LOOMUVASTANE
JA SEDA TULEB
SPETSIAALSELT TREENIDA,
KUID KUI VAADATA
PROBLEEMIST KAUGEMALE,
SUUDAD SA SELLELE
KIIREMINI LAHENDUSE
LEIDA.**



Pannes jalarauale päka, mitte kannasa, saad tsiklit paremini kontrollida

CARDO Bluetooth sideseadmed CARDO SYSTEMS INC.



Cardo mootorratturite sideseadmeid saad kasutada juhtmevabalt mobiili käed-vaba seadmena, GPS hääluhiste ja FM raadio kuulamiseks ning suhtlemiseks kaasreisija või teise mootorratturiga. Võimalik ühendada ka käsiraadiojaamaga, millel on Bluetooth käed-vabad seadme tugi. Kvaliteetse stereoheli nautimiseks saad ühendada peakomplekti kaasasoleva juhtme abil MP3 mängija, mobiili või mõne muu heliallikaga. Juhtmega ühendatud helisisend vaigistatakse automaatselt siseneva mobiilikõne, GPS hääluhise või omavahelise side alustamise puhul. Iga seadmega autolaadija kauba peale! Cardo sideseadmed on müügil paljudes Eesti motopoodides, täpsem nimekirj meie kodulehel www.vajalik.ee.

Sidevahendite komplekt motokoolituseks:
Komplektis 2 Scala Rider Q2 seadet, 3 peakomplekti kiivritesse paigutamiseks, spetsiaalne peakomplekt Q2 seadme ilma kiivrita (autos) kasutamiseks, autolaadija, 2 toalaadijat.



- * Full-duplex side
- * Privaatne ja häirekindel
- * Kasutatav nii autos kui mootorrattal
- * Automaatne ja pidev siderežiim
- * Laetav otse sigarettisüütajast

Maaletooja OÜ Vajalik
Lisainfot Cardo ja Draggin Jeans toodete kohta saab meie kodulehelt www.vajalik.ee või telefonil (+372) 5114238



Draggin Jeans sõiduvarustuses oled kaitstud ja näed hea välja!

Kõikidel riietel on olulisemates kohtades kevlarist vooder, mis kaitseb kukkumisel hõõrdumise ja põletuste eest. Kevlarist vooder on õhuke, õhku läbilaskev ning jääb riietuse kandmisel märkamatuks. Valmistatud Austraalias. Pildid, suurused, hinnad ja tootekataloogi leiad meie kodulehelt www.vajalik.ee.



Üle 40 eri mudeli ja värvi teksa-camo pükse ja tagisi nii meestele kui naistele paljudes eri suurustes saadaval Tallinna Velt Motocenteris, A.H.Tammsaare tee 62



Schuberthi kiivriomanikega on lood nats nagu BMW sõitjatega: teinekord on kõrvalseisjatel raske aru saada, kas tegemist on kaubamärgi kasutajate või usulahu liikmetega, kes "valeuristide" suhtes halastust ei tunne.

Uus avaneva lõuaosaga mudel Schuberthilt

Sestap ei olnud Motomarketi mees-
tel "Maaailma vaikseimate avatava-
te kiivrite tootja" uue C3 mudeli
proovisõiduvõimalust vaja mitu
korda pakkuda.

Mõjuva mõõduga karbist tuli välja õhu-
keses kiivrikotis metalliksinine, küllalt
suur, sileda ja kuidagi eriti ümara olemisega
peakate. Ülipüüdlik soliiduse tagaajamine
annab Schuberthile igavavõitu ja kuidagi
vanameheliku väljanägemise. Kvaliteet on
see-eest silmaga näha ja käega katsuda,
uuri kiivrit väljast- või seestpoolt. Pakendis
leidub omaette pesast ka raamatu mõõdus
C3-e manual.

Kiivrit käe vahel keerutades torkab silma
selle alakülje hoolikas tihendamine, nii
kukla taga kui lõua all on suured katted,
mis peaksid vähendama õhuvoolu ja tagama
sellega väikese müra ning ventilatsiooniava-
de parema toimimise. Viimased leiduvad
pealael ja visiiri alaservas, suu koha peal.

Too lõuaalune "lapakas" tekitabvat kuulu
järgi mõne kasutaja kõrile surudes ka eba-
mugavustunnet. Ka ei saa selle tõttu kiivrit
lõuaosast hoides hästi käes kanda. Lisaks
õnnestus mul kiivrit ühe käega alaservast
sulgeda üritades see latakas peaaegu lahti
tõmmata.

Kiivriks on kirjutatud kaaluks 1550 gram-
mi. (Jänkide testis kaalutud XL kiiver kaa-
lus küll reaalset üle 1709 grammi, ent oli
siiski avatavate hulgas üks kergemaid. (Loe
lähemalt: <http://www.webbikeworld.com/r2/motorcycle-helmet/schuberth-c3/>)

Peas tundub ta üsna suur ja kinniste/
krossikiivritega harjunule ka üsna kaalukas.
Tõeline "astronaut"!



**Kõik funktsioonid toimivad hõlpsasti
ja on kergesti arusaadavad**



Kiiver istus minu peanupu otsa väga
hästi, kõik oli kohe "paigas" ja sametine
ribadena paigutatud vooder tundus mõnus.
Seevastu Arai-usku Karujänes leidis, et
"istub nagu Schuberthid ikka" (loe: polevat
midagi erilist). Kaalikad on erinevad...

Tollesama sametise voodri poolest on
Schuberthid ka need kiivrid, millesse kiiv-
riside takjakinnetusega kuularid ei kipu
püsima jääma.

C3-l on uus, saapa kiirkinnituse meenu-
tav Microlock rihmalukustusmehhanism,

Schuberth C3

VÄLISMATERJAL : S.T.R.O.N.G. Fibre, tugev-
datud Duroplast matrix

2 väliskoore mõõtu: S-L, XL-XXXL

COOLMAX sisevooder (eemaldatav ja pestav)

MÜRATASE <= 84dB(A) 100km/h

VISIIR: 3D; 2,4mm Polycarbonat; 1. klassi
optika (vastab DIN EN 166 standardile
visiiri keskpkiirkonnas), "High-Clear 3"
kriimukindel pinnakate välispinnal

- Täiendatud ventilatsioonisüsteem
- Uus "Pinlock" uduvastane visiir
- Uus "Micro-lock" kiirkinnitussüsteem
- Avatav ühe käega (lukustus lõua all)
- Kaal 1570 g
- Suurused 52-65 (XS-XXXL)
- Sertifikaat: ECE-R 22.05

HIND: al 7850 kroonist

MÜÜJA: Motomarket

mis küll avaneb kiiresti, ent pingutub igal
kinnipanekul DD-luku moel uuesti. As-
jaga harjus kiiresti ja avamine õnnestub
lihtsalt.

Lõuaosa avamine toimub all keskel paik-
nevat punast nupukest vajutades. Näoosa
keerab kõrgele üles ja lukustub ülaasendis-
se. Tööasendisse sulgemine nõuab konk-
reetset vajutust, et mõlemal poolel olevad
lukud sulguksid. Ühe käega lohakalt sise-
servast tirides see ei õnnestu, pigem jääb
osa voodrist pihku.



Pitbike Team Estonia 2009 fännisärk

► Las Vegase võimsal minimoto krossil osalemise auks lasksid sõitjad kujundada ja trükkida väärilise T-särgi. On rahvuslikke motiive ja selgeid viiteid paigale (trükitud koguni kulla ja neonkollasega!), kus võistlemas käidi. Külluslik trükk on särgil nii ees, taga kui mõlemal käisel.

Hind: 350 krooni
Müügil: ATM
Racingus
(Ekstreemmoto
keskuse kõrval
Jälgimäel)

Klaas on C3-l juba standardis udukindla pinlock'ga ja see tundus küll usumatult hästi toimivat, kuidas ma kiivris ka ei hinganud-köhinud-aevastanud või suletud visiiriga foori taga ei seisnud, udutamine jäi mul nägemata. Võimas! Pakutakse ka "linnaasendit", mis seisneb väikeses piirajas, mis hoiab klaasi alaservast paar millit lahti.

Üks vähemalt prillikandja jaoks vaieldamatu eelis on sisse ehitatud päikesevisiir, mis selle firma kiivrite omamoodi kaubamärgiks saanud. C3-e tumehalli päikesevisiiri liigutatakse üles-alla kiivri alaservas leiduva lükandnupuga. Varasema mudeliga võrreldes on päikesevarjuk laiema ja liigub madalamale, sestap on tal väljalõige nina jaoks. Nagu öeldud, liigub asi segamatult ka prillide ette.

Nähtavus külgsuunas on kiivrist väga hea, kiivriklaasil kriimustustevastane kat-

tekiht. Audiopolega on lood segasemad. Tõsi, vaikne on kiiver küll. Ent mitte sedavõrd, nagu ma Schubertsi-neitsina ja reklaamtekste lugedes võib-olla ette kujutanud olin. Tuulevuhin on tsikliga sõites ikka olemas ja lambist ütleksin, et võrreldavas suurusjärgus minu Belli kinnise kiivriga. Ning sedagi ainult nakedite ja madala tuuleklaasiga asjakaste seljas. Just viimast peaks kiivrit müües eraldi rõhutama, sest Varadero kõrge tuuleklaasi tekitatud turbulentsid panid selle kiivri niimoodi mõrgama, et võrdluseks peaks otsima vana nokaga Airoh Tygeri hinnaga paar tuhat krooni. Arvestatav vaikus saabus alles täies pikkuses jalaraudadel püsti seistes, kui pea klaasi tagant "puhtasse" õhuvoolu ulatuma hakkas. Kui sõidada matkarattaga, võib ainult vaikuse nimel soetatud C3 osutada ses mõttes väärinvesteeringuks. Mida ta muus osas kindlasti pole.

www.bikepoint.ee

Yamaha FZS 600 Fazer

2002. a 51 000.-



Thori krossivarustus
nüüd Eestis!



www.dirtbike.ee

WWW.MULGIMOTOARI.EE



BETA ARK
36 600.-



APRILIA SR50R
36 900.-



KEEWAY MATRIX
17 900.-



TGB R50X
24 900.-

HYOSUNG
LÕUNA-KOREA MOOTORRATTAD

GT650i SE

www.hyosung.ee

76 000 kr

Tel 512 0000



www.bikepoint.ee

NZI kiivrid



Motomaania mototurg

25. aprillil United Motorsi parklas, pildid Helen Urbanik



See IŽ on täiuslikus komplektis koos käru ja Ladaga. Värskelt värvi- tud, ainult elektrisüsteem vajab sorteerimist



Superlahe väike Honda, millega talv läbi sõidetud sai. Ostetud Motodepoost 10 000 krooniga



Virgo Roosnurm värbamas osalejaid kõige odavamasse motosportiallasse - võrre võidusõitu - ja muutamas tutikaid mootoreid, otse Hiinast

Tagadi restauraatorite päev

3. mai, pildid Helen Urbanik



Leedu aurumasinad olid üks laada naelu

Kellele pressraudu, kellele kolbe, ole ainult mees ja leia vajalik üles



Mõni vahva kaupmees lõbustas rahvast pillilugudega.



Volbrimöll

30. aprillil hotell Salzburgis, pildid Helen Urbanik



Paraad käis seekord läbi Saue ja Keila



Salzburgi territooriumil kalpsas mitmeid kelmikaid jänkusid



Tüdrukud jooksid hiiglaslike luudadega - tagurpidi ja võidu peale...



"Me ei ole kunagi rohkem purjus kui meie publik," lubas Rootsi bänd, kes kogu oma "kola" veab kahe rattalistel



Kõige häälekama harrika omanik võtab auhinda vastu



www.bikepoint.ee
NZI kiivrid

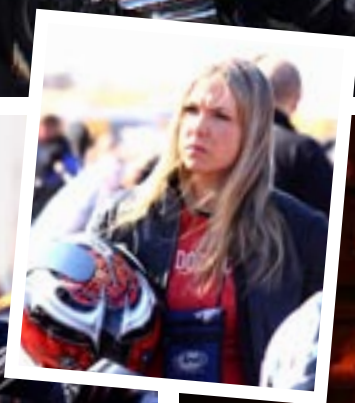


Mootorrattahooaja avamine

Pärnus 1. mai, pildid Teele Tuuna



Muljetavaldav komplekt mehest ja tsiklist



Ühte väikesesse kohta mahub palju häid mootorrattureid

Garaaž 15

Spetsiaalselt **õliste** kätega katsumiseks
tehtud Motomaania lisa



mai 2009

”Kevadekuulutaja”

uue hooaja kontrollnimekiri

TEKST Kristjan Põldre, Emoto OÜ

Kuna viimaste aastatega on mootorrattahuvilisi kõvasti juurde tulnud, siis oleks õige aeg üle korrata, kuidas kevadel oma sõbraga toimida. Esmalt tuleb muidugi meeles pidada, et asfalt on veel suhteliselt külm ja tolmune. See tähendab, et iga järsem pidurdus või liigutus võib kaasa tuua kukkumise. Seega olge tähelepanelikud ning ettevaatlikud, pikk hooaeg on veel ees, ning ei ole ju mõtet seda veeta ennast või ratast parandades.

Toome siinkohal välja mõned punktid, mis oleksid enne hooaja esimest sõitu kindlasti vajalikud:

Rehvid – kontrollige rõhku! Kui õiget rõhku peast ei tea, vaadake manuaalist või küsige näiteks tsikliteenindusest. Rehvide puhul on ka oluline nende füüsilise olukord, kindlasti peaks peal olema piisavalt mustrit ning mustri põhjas ei tohi olla pragusid.

Liigendid – kontrollida toimivust ning määrada! Vaadake üle ja kontrollige kõik erinevad liigendid, milleks on näiteks siduri- ja piduriliigendid, jalgtugi, keskhark, jmt. Liigendid peavad olema puhtad ning määratud, et nende vaba liikumine ei oleks takistatud.

Pidurid – kontrollige, et pidurid poleks kinni kiilunud. Samuti tasub kontrollida piduriklotside kuluvust. Lisaks vaadake üle pidurivedelik – pidurivedeliku värvus ei tohi olla tumekollane-pruunikas – siis tuleks see kindlasti lasta ära vahetada. See on töö, mida kodustes tingimustes on keskmisest keerulisem teha, kuna süsteemi ei tohi sattuda õhumulle.

Õli – kui sügisel jäi õli vahetamata, siis tuleks see tegevus ette võtta kevadel ja loomulikult juba koos õlifiltri vahetusega.

Kett – puhastada, kontrollida lõtk (bike'i puhul üldiselt 2-3 cm, enduro puhul 4-5 cm), määrada kett ketimäärdega.

Õhufilter – vaadata üle ning vajadusel välja vahetada.

Tuled – eriti tagumised tuled. Kuna ratas on niigi vähe valgustatud, siis on



eriti oluline, et ka teie taga liikuvad sõidukid teid märkaksid. Muidugi on ka kõik suunatud ning lähi- ja kaugtuli sõiduohutuse seisukohalt olulised.

Kindlasti kulub rattale ära ka üks pesu, et oleks ilus vaadata nii endal kui teistel.

Lisaks tooksin välja paar punkti, mida kontrollida, kui kevadel ratas ei käivitu. Suure tõenäosusega ei ole sel juhul ratas jäetud korrektselt talvituma ja tasuks kontrollida järgmist:

Aku – kui see sügisel jätta laadimata, siis üldiselt aku talve üle ei ela.

Küünlad – profülaktika mõttes vahetada iga 2 aasta tagant.

Kütus – võimalik, et seisma jäänud vähene kütus võib olla ”hapuks” läinud – täitke paak korraliku kütusega.

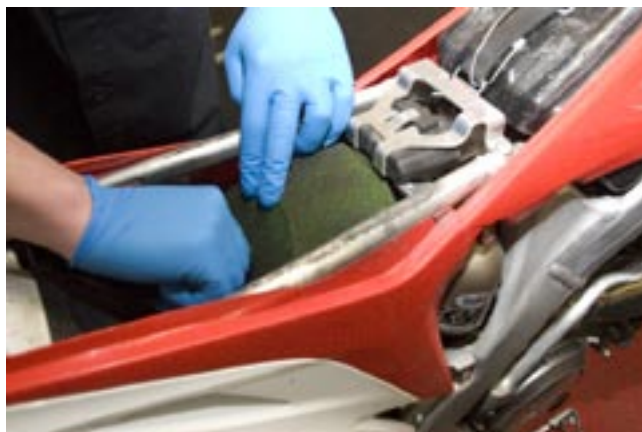
Kõik ülalnimetatud osad on vähemal või suuremal määral seotud teie enda ohutusega. Samas on tihti hilisem parandamine kallim ning probleemsem kui probleemi ennetamine. Näiteks ei tasuks unustada aeg-ajalt ketti määrada.

Ohutut liiklemist!

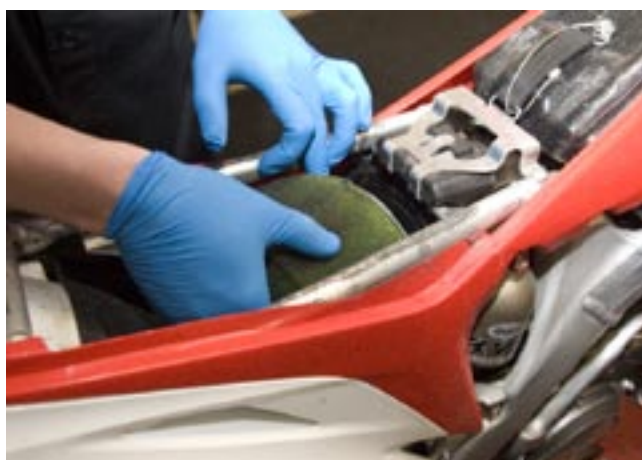
Vt ka www.emoto.ee

Õhufiltri vahetus

Pestav poroloonfilter on enamiku offroadrataste varustuses asi, mis küll töötab tolmustes oludes hästi, ent vajab pidevat hooldust. Kuidas seda protseduuri õigesti teha, näitab meile Martin Graumann Redmotost.



Filtrit hoiab paigal kas tsentraalmutter või klamber. Hondadel (pildil) on selleks liblikmutter.

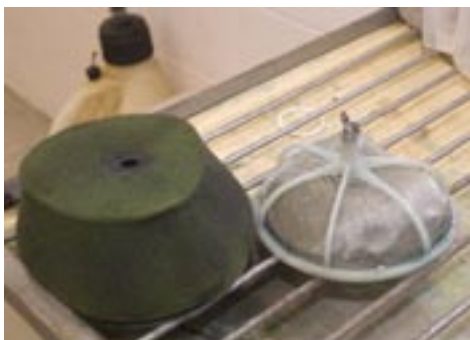


Enamasti on õhufilter peidus sadula all õhufiltri kastis. Ligipääs sõltub rattamargist – kõige tavalisem on ligipääs sadula eemaldamise järel ülevalt. Võimalikud variandid on veel airbox'i külje avamine ja paagi alune paigutus (Husaberg).

Puhastamist vajav filter tuleb pesemiseks ja uuestitõlitamiseks airbox'ist eemaldada



Pehmet porolooni hoiab õiges kujus plastikust või metallist raam. Neljataktilistel sisaldab see reeglina lisaks metallvõrgust leegi-püüdjat, mille eesmärgiks on kaitsta õlist poroloonfiltrit tagasilöögi korral. Filtriporoloon tuleb puhastamiseks raamilt eraldada.



Siin on filterelement ja tugiraam pesuks valmis.

Piduripuhastusaerosool kõlbab palju muugi eest hooldamiseks.



Raami ja metallvõrku saab edukalt puhastada piduripuhastusaerosooli...

... ja suruuõhuga.



„Puhas“ tähendab siselaskepoolel tegelikult „piinlikult puhas“.



Filtri pesuks on tootjatel pakkuda erinevaid kemikaale. Hea on selleks kasutada piisavalt suurt tihedalt suletava kaanega nõud. Pesulahust saab kasutada korduvalt.



Poroloonelement on üsna õrn ja teda võib pestes mõõdukalt pigistada. N-ö „pesuväänamine“ rikub filtrimaterjali.



Martin soovib soojalt kasutada kummikindaid. „See keemia on üsna agressiivne. Üht filtrit paljakäsi pestes ei pruugi enesetunne veel kannatada saada. Kui pesta on näiteks kümme filtrit, on pärast „huvitav“ tunne...“



Õhufiltrikorpuse puhastamiseks on olemas pesukatted, mis väldivad sodi ja puhastusvahendite/vee mootorisse sattumist.



Pesulahuses pesemisele järgneb hoolikas loputamine soojas voolavas vees, kuni asi on tõsiselt puhas.



Siin on pesukate paigaldatuna.



Parim kuivatamisviis on porolooni loomulik kuivamine.



Kate mootorit kaitsmas, saab õli ja tolmu kaetud airbox'i ka survepesuriga puhtaks teha.



Kuniks element kuivab, tuleb hoolega puhastada ka airbox ja kontrollida filtri tagast trakti.



Pestud ja kuiva õhufiltrit tuleb enne taaspaiagaldamist töödelda filtriõliga. Taas on igal tootjal oma õli, mis võib olla nii aerosooli kui vedelikuna.



...läheb üleni filtriõlisse ja pigistatakse seejärel õrnalt üleliigne õli välja.



Puhas kuiv filter...



Viimane asi enne taaspaiagaldamist on filtri õigesti tugiraamile panemine.

Mõttekas on omada mitut poroloonfiltrit – saab korraga hooldada ja alati on värskel filter kilekotis (muidu määrib ja kogub enda külge mustust!) varuks kaasas.





esitleb:



*Eesti Populaarseim
Kiirendusvõistlus!*

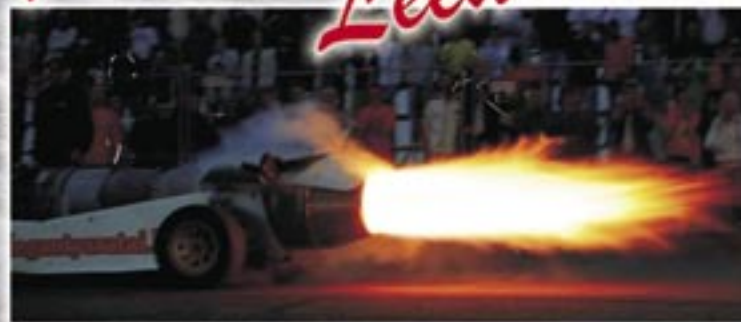


www.speedest.ee

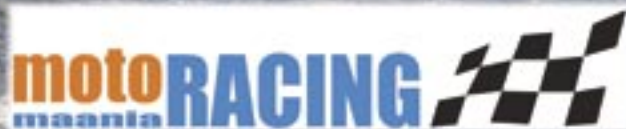
Rahvusvaheline
autode ja
mootorrataste
kiirendusvõistlus

Eesti Meistrivõistluste II etapp
20 juuni 2009 algusega kell 11.00
Haapsalus Kiltsi Lennuväljal

*Kohal JetCar
Leedust!*



Esmaregistreerijatele on osalustasu 500 kr.
Tsiklid viib kiirendusreeglitega vastavusse
Motomaania Racing Team **TASUTA!**
Lisainfo www.motomaania.ee/racing



Suurtoetaja



Toetavad



MERMALEN
— REKLAAM —

Meediapartnerid



www.luxlimu.ee



Korraldab

MTÜ Mootorispordi Arendamise Keskus

e-mail: info@speedest.ee

RÄPASE O KURVID HORN Devil

HEIKO KALLER '09

SES RÄPASES METALLINNA GETOS
REO RENTSLITTE HÄRIVAS LEHAS,
KÄHUTAB RÄPÄNLIK RAURSEZ RUUNK,
ADRENALIIN, PULBITSEMAS KEHAS.
TA PÖGENEMAS RAHAHNETE
KORRUMPEERUNJUD MEHTRE EEST
LOOTA VÄD SÄMS OMA OSRUSTELE,
NEIS KÄÄNULISTES KURIPRES.



EESTI MEISTRIVÕISTLUSED MOTOKROSSIS

I etapp
23.-24. mai
Saku-Männiku
krossirada

foto Rauno Kais

Stardis MM-i tähed

Stardis USA tähed Chad Johnson, Daniel Blair ja Kyle Regal

Eesti ja naabermaade parimad sõitjad

MAN Dakar kõrberalli võistlusveoauto esitlus

**Treeningud algavad mõlemal päeval kell 8.30,
esimene start antakse kell 12.10**

PILET

Laupäeval 150 krooni (pilet kehtib mõlemal päeval),

pühapäeval 100 krooni,

lapsed alla 12 aasta tasuta

Küiremad Motomaania tellijad tasuta vaatama!

Kõikide piletiostnute vahel

loositakse välja 10 kahepäevapiletit

Lätis Kegumsis toimuvale motokrossi MX1 ja MX2 klassi

maailmameistrivõistluste etapile (27.-28. juuni 2008)

www.msport.ee



**MITTE AINULT
MOOTORRATTAD
EI ARENE**

**HORNET
DS**



**Revolutsiooniline kiiver
nii asfaldil kui offroadi sõiduks**

SHOEI
PREMIUM HELMETS



Täielikult eemaldatav
sisu - mugav
kasutada



Uuenduslik väliskoore
disain - täiuslik kombi-
natsioon funktsionaal-
susest ja stiilist



Air Stabilizer 3
-suurtel kiirustel
täiesti stabiilne



Multifunktsionaalne
ventilatsioon
- kiivris oleks kui
õhukonditsioneer

YAMAHA KESKUS
Oja 19
13516 Tallinn
+372 6799970

EKSTREEMMOTO KESKUS
Mõisavahe tee 3
Jälgimäe 76404 Harjumaa
+372 6040721

ALL RIGHT EUROPE OÜ
Tartu mnt 173
Rae vald 75301
+372 6064343