

Eesti mootorrattajakiri

Hind 51.00

# moto

# maania

juuli-august 2009 (26)

Loe lisa

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

iga päev värsked  
motouudised

Eesti mootorrattajakiri juba 5 aastat

## Motomaania Säästu-Eri!

**3000 krooniga  
jalgrattast  
mopeediks**

# Streetfighterid SMASHIL: milleks kallid gondlid?

MOTOMAANIA VIIB KIVIÕLI KÜLGKORVIDE MM-ETAPILE



**Kõige odavamad  
uued mootorrattad:  
125-sed joonel**

**Prügimäelt  
tänavale**

ISSN 1736-1796



91771736179001

# Täielik chill

Sel laupäeval võtsime rahulikult ja mõnuga. Bike'il läbinuks ees ootava 40 kilomeetrit paarikümne minutiga. Meie aga valmistusime paaritunniseks matkaks. Sõiduriistadeks Piaggio Ciao (kusagilt seitsmekümnendatest) ja Hiina päritolu abimootorist nõukaaegsele säärekaraamile ehitatud aretis.

Tippkiirust üle 30 km/h (nüi palju Ciao välja jookseb) ma saavutada ei lootnud. Aga selle eest sain kogu aeg sõita gaas põhjas. Mis minu puhul on haruldane, sest üldiselt ma kiiresti sõita ei julge ja teiste kahe rattalastega jääb spidomeetri viimasesse serva jõudmiseks alati hulgaliselt reservi. Nüi et tunne oli võimas! (Kullo tõristas samal ajal poole gaasiga "hiinakal" selja taga.)

Teate ju küll, kuidas tsiklil sõites maailm poole võrra avaramaks muutub, sest kõik lõhnad, tuul, hääled ja vastulendavad sitkad on otse käeulatuses, mitte autoakna taga. Korrutage see tunne veel vähemalt kolmega, sest nüi aeglasel kiirusel koged iga teeääres kasvavat karikakart ja läheduses asuvat sõnnikuhoiidlat veel palju vahetumalt. Muidugi ka teepinnas leiduvaid konarusi, auke, mähke ja muid omapärasusi, millele tagavedrustus istme all leiduvate vedrude näol tagumikku vahvalt hüpitades reageeris. Et sellega seoses hüppas õhku ja hiljem tee peale ka selja taga kastis olnud 2 T õlipudel, selgus alles pärast. Õnneks leidsime õli siiski üles.

Lisame siia veel peas ringiuitavad mõtted, sest otsuseid, kuhu pöörata või millal tankima minna, ei tule just liiga tihti teha - ja millegagi peavad hallid ajurakud ennast äkki kaelasadanud vabal ajal ju koormama.

Kõik see kokku on täielik chill ja soovitan soojalt teistelegi. Kõik sõidavad mööda, aga sulle on see täiesti ükskõik. Sul on oma tempo ja oma aegruum.



**Helen Urbanik,**  
Motomaania  
toimetaja

Ka paarikümne kilomeetri pikkusest teekonnast kujuneb nüi tõeline seiklus, uskuge mind.

Sest läbitud kilomeetrite hulk võimalikult lühikese aja jooksul ei ole ju ometi seikluse suuruse mõõduks.

## selle numbri autorid



### Ando Vaher

Igapäeva elus arst-õppejõud Ando otsustas sõpradega kevadel, enne suure turismihooaja algust teha väikese tuuri Horvaatiasse. Valik nii aja kui koha suhtes õigustas ennast täielikult ning loodetavasti leiab nii mõnigi lugeja tema väikesest reisirakendusest inspiratsiooni.



### Teele Tuuna

Nagu tuhandet, et mitte öelda kümnet tuhandet Eesti motohuvilised, asus ka Teele juuni lõpus palverännakule Kegumssisse, mis oli sel aastal Eestile lähim motokrossi MM-etapp. Ja kuigi minek oli tema puhul pisut ootamatu, olid muljed võistlusest vägevad. Nagu vist kõigil, kes kohal käisid.

### Ahti Tihkan

Lapsepõlves Pirita ringraja ääres veedetud aeg on jätnud igaveseks oma jälje. Motosport ning eriti vanad mootorrattad tõmbavad Ahtit nagu magnetiga. Ehk täitub kunagi unistus ja Piritalt kostab taas võidusõidusiklite häält - töö selles suunas igal juhul käib.



Viljandimaalased tegid diiselsikli 12-17

## Sisukord

**Uudised, kalender 4-11**

**Proovisõit: Säastu-Eri ehk odavamad uued mootorrattad Lifanilt, SYMilt ja Hondalt 12-19**

**Streetfighterid ja stuntriderid: Smashil kõige ilusamaks tunnustatud Suzuki GSX750R ning intervjuud Reijo Lasimeri ja Atis Gromovsiga 20-25**

**Kasutatud: Ägedaikuulutuse rubriigis originaalvärvis Africa Twin 26-27**

**Diiseli: Viljandimaa mehed ehitavad diiselmootoriga tsikli 28-31**

**Ajalugu: Bikers' Classics, legendaarsete ringrajamootorrattaste ja -sõitjate üritus Belgias 32-37**

**Reis: Enne turismihooaja algust Horvaatiasse mõnulema 38-41**

**Krossimeka: Tuhanded eestlased Kegumsi MM-etapil 42-44**

**Uuestisünd: Prüghunnikust leitud küljkorviga tänavale 45**

**Memoriaal: Vanasõidukite selle hooaja suursündmus kindral Laidoneri memoriaal 46-49**

**Sõidukool: Kurvitehnika A ja O 50-51**

**Motoraamat: Mopeedioopus 52**

**Varustus: Pinlock kõrvaldab visiriilt udu ja säästukoormakinnitus 54**

**Garaaž: Testis mootorratta pesuvahendit ja Hiina päritolu abimootor jalgrattale 55-62**

**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:** Margit Randmäe

**REKLAAM:** Katrin Kivi reklaam@motomaania.ee

**TELLIMINE:** www.motomaania.ee  
tellimusi saab esitada veebiaadressil, 10 numbril tellimuse maksumus 449 kr. Kõik tellimused 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

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

# Kawasaki

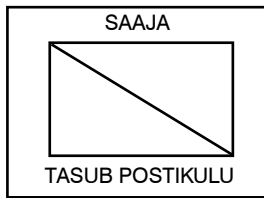
Let the good times roll.

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

Ametlikud edasimüüjad

Motodepoo,  
Telliskivi 62, Tallinn,  
[www.motodepoo.ee](http://www.motodepoo.ee)

I.T. Moto,  
Staadioni 1, Saku,  
[www.itmoto.ee](http://www.itmoto.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](http://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



## NÜÜD SAADAVAL KA DIGIVÄLJAANDENA

**Säästa:**

**AEGA** (ajakiri on käes hetkega)

**PUID** (ole keskkonnasõbralik)

**RAHA** (digiväljaanne märksa soodsam)

Lisaks üleval ka Motomaania arhiiv



Loe digiväljaannet aadressil

**[www.netiajakiri.ee](http://www.netiajakiri.ee)**

Värske number vaid **25 krooni\***



\*Pakkumisega ei kaasne osalemine Motomaania tellija ratta loosimises

# tsikkel Sulle?!

maania ja võida tutikas Kawasaki!

**Viimane võimalus!!!**



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

Kiviõlis toimub 22.-23. augustil juba teist aastat külgkorvide motokrossi maailmameistrivõistluste etapp, kuid mitut masti motomeelelahutust jagub sel nädalavahetusel muudelegi maitsetele, sest võistlevad ka quadid, open klassi tsiklid ning toimub Vene FMX-staaride show.

# Kiviõli motofestivalil külgkorvid, quadid, soolod ja isegi FMX

Üks ürituse korraldajaid, Madis Olt ütles, et laupäeval on suurem rõhk meelelahutusel ning pühapäeval maailmatasemel võistlusel.

Laupäeval toimuvad päeva esimeses pooles külgkorvide treening- ja ajasõidud ning kvalifikatsioon. Päeva teise poole sisustavad aga soolotsiklid. Eelmisest aastast veidi erinevalt toimuvad soolode kvalifikatsioon ja kaks võistlussõitu suurel rajal; finaali peetakse aga nagu aasta eestki maha õhtupimeduses lühemal, kuid valgustatud rajal prožektorite valguses. Väga võimas ja efektne elamus, mille sarnast ei ole võimalik kogeda ühelgi teisel võistlusel Eestis!

Läbirääkimised käivad Olti sõnul kõigi Eesti sooloklassi tippsoojatjatega ning mehed on ka avaldanud valmidust üksteiselt mõõtu võtta. Motokross on siiski motokross ning midagi pole teha, kui mõni neist (nagu hetkel Aigar Leok, kes Uddevalla etapil õnnetult jalaluu murdis) kahjuks osaleda ei saa. Seepärast ei hakka korraldajad nimesid enne välja hõikama, kui kõik lõplikult selge.

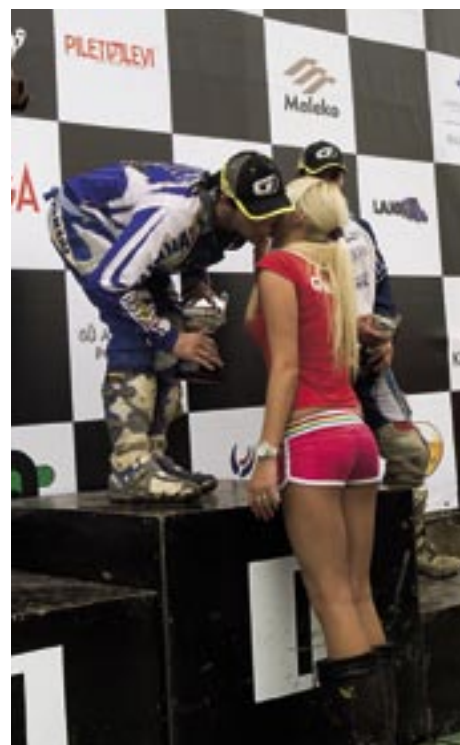
Õhtul kell 19.30, enne soolode suurt finaali, algab aga Moskvast pärit Venemaa tippsoojatjate FMX hüppeshow.

Laupäeva hilisõhtul saavad kõik ansamblite Kala ja Blinking Lights saatel ennast välja elada suures peotelgis.

Pühapäev on aga puhtalt tippspordi päralt, mil leiavad aset nii quadide kvalifikatsioon kui ka külgkorvide ja quadide

finaalsõidud. Quadidel pole seekord tegu Euroopa meistrivõistluste etapiga, kuid tippsoojatjaid oodatakse sellegipoolest - külgkorvidest rääkimata. Võistlusele lisab vürtsi asjaolu, et 1950 meetri pikkuse maailmatasemel raja kõrguste vahe on koguni 26 meetrit.

Motofestivali ühe päeva pilet maksab eelmüügis 150 krooni (kohapeal 200 krooni), kahe päeva pilet 250 krooni (kohapeal 300 krooni).



Eelmisel aastal näitas quadil tippset Romain Couprie

Loodetavasti on Daniel Willemseni (paremal) vigastada saanud jalg Kiviõli etapiks paranenud



## Ajakava:

### Laupäev, 22. august

10.00-13.00 Külgkorvide treening- ja ajasõidud  
14.00-14.30 Soolode kvalifikatsioon suurel rajal  
16.30-17.00 Soolode I start  
15.00-18.00 Külgkorvide MM kvalifikatsioonid  
18.30-19.00 Soolode II start  
19.30-20.30 Freestyle MX hüppeshow, staarid Moskvast  
22.00-23.00 Soolode finaaliid prožektoritega valgustatud rajal  
23.30 Võitjate pidulik autasustamine  
23.00-02.00 Ansambliid Blinking Lights ja Kala suures peotelgis

### Pühapäev, 23. august

9.00-9.30 Quadracerite kvalifikatsioonid  
11.00-12.00 Autogrammisessioon ja võistluste pidulik avamine  
12.15-12.45 Quadracerite I sõit  
13.30-14.00 Külgkorvide MM I finaalsõit  
14.30-15.00 Quadracerite II sõit  
16.00-16.30 Külgkorvide MM II finaalsõit  
17.00 Võitjate pidulik autasustamine  
Vt ka [www.motokross.ee](http://www.motokross.ee)

Lätlased elasid  
omadelehäälkalt kaasa

## testivõimalus



Testida saab ka näiteks USA tootja Scorpion EXO täispumbatavate õhkpatjadega kiivrit - tõi, tagatiseks peab olema 4900 krooni.

## Motodepoos saab kiivreid testida

Motodepoos saavad soovijad testida kiivreid kuni kaks päeva.

Huvi pakkuva kiivri eest tuleb siiski maksta sularahas selle väärtuses tagatisraha. Testija vastutab testimise ajal kiivri eest ning kui sellega peaks midagi juhtuma, jääb tagatisraha Motodepoole.

Testitavas mudelivalikus on Lazeri, HJC ja Scorpion EXO toodangut, kokku 5 mudelit.

Tingimustega saab lähemalt tutvuda [www.motopost.ee/kiivrid/tingimused.php](http://www.motopost.ee/kiivrid/tingimused.php)

## liiklusohutus

### Eesti ühines Euroopa Liiklusohutuse Hartaga

Juunis ühines Eesti Euroopa Komisjoni juures tegutseva Liiklusohutuse Hartaga, mille eesmärgiks on vähendada liiklusõnnetuses hukkunute arvu.

Eestist on hartaga ühinenud 30 organisatsiooni alates kohalikest omavalitsustest ja lõpetades ajakirjandusväljaannetega.

Euroopa Komisjoni idee näib küll üllas ja eesmärk tore - rohujuuresandilt ja vabatahtlikkuse alusel liiklusohutusalastele tegevustele ja liiklejate teadlikkuse tõstmisele suuremat tähelepanu pöörata. Kas see ka soovitud tulemuse annab, näitab aeg.

Vt ka [www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu)



Võrtsjärve enduuro toimumise aeg on planeeritud pärast Gotland Grand National kestvussõitu, mil muda peaks piisavalt leiduma

## Võrtsjärve ääres toimub novembris 2-päevane enduuro

► Selle aasta kolmas 2-päevane enduuro on otsustatud korraldada sügisel Võrtsjärve ääres.

Võistlus ei lähe küll Eesti meistrivõistluste arvestusse, kuid veel üks mudahuviliste enesele proovilepanekuvõimalus lisandub siiski.

Võistluspaigaks saab olema ala Suure-Emajõe suudmest kuni Võrtsu lõunatiipuni (Pikasillani), läbitakse Sangla raba teid, Puhja briketi tehse territooriumi ja muud huvitavat.

Ringi pikkuseks saab olema 60-70 km ja trassil saab olema kolm kiiruskatset (enduuro, kross ja ekstreem). Võistluse toimumise aeg on 7.-8. november. Soolodel on võistlusklassid hobi, open ja veteranid; lahtine on veel, kas rajale lubatakse ka mingi hulk ATV-sid ja quade.

Tingimuseks on, et osalevatel sõidukitel oleks tulede mask (soovitavalt töötavad tuled), registreerimisnumber (kasvõi papist) ja juhil soovitatavalt A-kategooria luba. Korraldajate eesmärk on tutvustada ala võimalikult paljudele rahvasportlastele. Sees on mitmeid varasematest võistlustest tuttavaid löike, näiteks eelmisel talvel Raketibaasis toimunud kestvussõidu rajale tuleb krossikatse. Ürituse taga on Riho "Lärm" Kollist ja co, peasüüdlane ise on sel aastal läbi teinud kaks klassikalist enduurot (Tallinnas ja Jekabpilsis) ning täis õhinat ka teisi põneva ala juurde tuua.

Sel aastal toimusid Eesti meistrivõistluste arvestuses kaks enduurot: traditsiooniline võistlus Paikusel, Pärnumaal ning uudsena Tallinna enduuro Harjumaal.

# Mäkketõusu Ural lõpetas töölepingu

**K**ukemetsas 18. juulil toimunud mäkketõusuvõistlusel leidis aset kurb sündmus: ootamatult lõpetas oma "elupäevad" Eesti mäkketõusu isa Vallo "Volts" Põderi ehitatud legendaarne boksermootoriga mägikas.

Ural, millega viimastel aastatel on sõitnud Vallo Tenso, tegi Kukemetsas ühe ilusa sõidu ning järgmises stardis jooksis selle mootor lihtsalt kokku.

Lahti võttes selgus, et mootoris oli kõik segamini nagu laste legokastis, mis on kogemata põrandale kukkunud. Suure tõenäosusega on ratta tööleping lõpetatud.

Voltsi poolt ehitatud mägikas koosnes väga mitmekülgetest osadest: Urali plokil Dneprist, Uralist ja K-750-st ehitatud hübriidmootori kaevast Eesti mäkketõusu isa välja Elvast endise krossisõitja käest. Selle töömaht oli 900 ccm ja võimsus erinevatel andmetel 50-80 hj.

Käigukast oli Nõukogude ajal kasutuses olnud spetsiaalne krossika käigukast, milles neljast käigust oli alles kaks. Umbes 2-liitri mahuga paak pärines võrrilt. Raam oli ostetud realiseerimiskeskusest - tutika Dnepri oma. Esihark ja -ratas pärinesid Kawasaki krossikalt; tagaratas sama marki bike'ilt.

Pika tagakiige valmistas Volts ise lennuki AN-2 materjalist. Kaalu suutis Volts rattal saada vaid 160 kilo peale.

Enne meil viimastel aastatel ilma teinud



Volts tegi Uraliga demo aasta eest Marjamäel, tähistades Eesti mäkketõusu 10. sünnipäeva

Ummi LC8-t, Billy CRF450-t ja teisi kaasaegsemaid mägikaid oli Voltsi Ural meie mäkketõusus täielik tipp. Bokseriga, mida välisvõistlustel paljud BMW-ks on pidanud, käis Volts omal ajal hulgal võistlustel ning tõi sealt mitmelgi korral konkurentide üllatuseks ka võidukarikaid koju.

Rahu bokseri põrmule!

## Tallinnas tegutsevad kummalised küljkorviga pisikaherattalised

► Tallinnas tegutsevad mobiilsed jäätise ja karastusjookide müügipunktid, millel on väikesekubatuurilisele mootorrattale paigaldatud küljkorv.

Sõidukid kannavad küll 49-kuubikulise töömahu klepsu, kuid nende märksa suuremale võimsusele viitavad mitmed asjaolud: spidomeeter lubab kiiruseks kuni 140 km/h, alumiiniumist silinder (mis alla 125-kuubikulise puhul oleks malmist välja arvatud tuuningupillid) ning tagumine ketiratas, mis 49-kuubikulise peaks suure käru vedamiseks kindlasti suurem olema.

Suure tõenäosusega on tegemist Malaisias toodetud MZ Mantizz 125 rollerist ehitatud sõidukitega. Muidu toredate aretiste puhul tekitab küsimusi paar asja: esiteks ei luba Eesti liikluseadus 125-kuubikulisele mootorrattale küljkorvi paigaldada.

Teiseks on sõidukite juhid nii noored, et neil puuduvad tõenäoliselt 125-se juhtimi-



Toredad sinised küljkorviga sõiduriistad liiguvad näiteks Vanalinnas ja Pirital. Foto Priit\_IZ

seks vajalikud load. Kuna sõidetakse ilma vastavat juhtimisõigust omamata registreerimata ja kindlustamata ebaseaduslikult ümber ehitatud sõidukiga, võib sellisel juhul trahv kujuneda nelja nulliga lõppevaks summaks.



# Rotermanni kvartalis avatud Nõukodeaegse tehnika näitus

Tallinnas Rotermanni kvartalis avati juuni lõpus Nõukogudeaegse tehnika näitus, kus on välja pandud esinduslik kogu nii autodest, jalgratastest, mootoratastest kui muist vahendeist, millega tollal ringi liikuda sai.

**M**uuhulgas on väljas ka paarkümmend mopeedi ja mootorratast, mis olid Nõukogude ajal Eestis levinud.

Näha võib ka võidusõidutsikleid - nii ringrajamootorrataid kui ka krossitsikleid. Näiteks on väljas Lembit Teesalu kunagine Vihur Rotax 125 ringrajsikkel, milliseid Eesti tehnikageeniuste poolt omal ajal valmistati vaid kümme konda.

Mitmed tsiklid ja mopeedid on pärit Mootorrattamuuseumist, mitmed mopeedid ja jalgrattad Mopeedikeskusest, suur hulk sõidukeid aga erinevaist erakogudest.

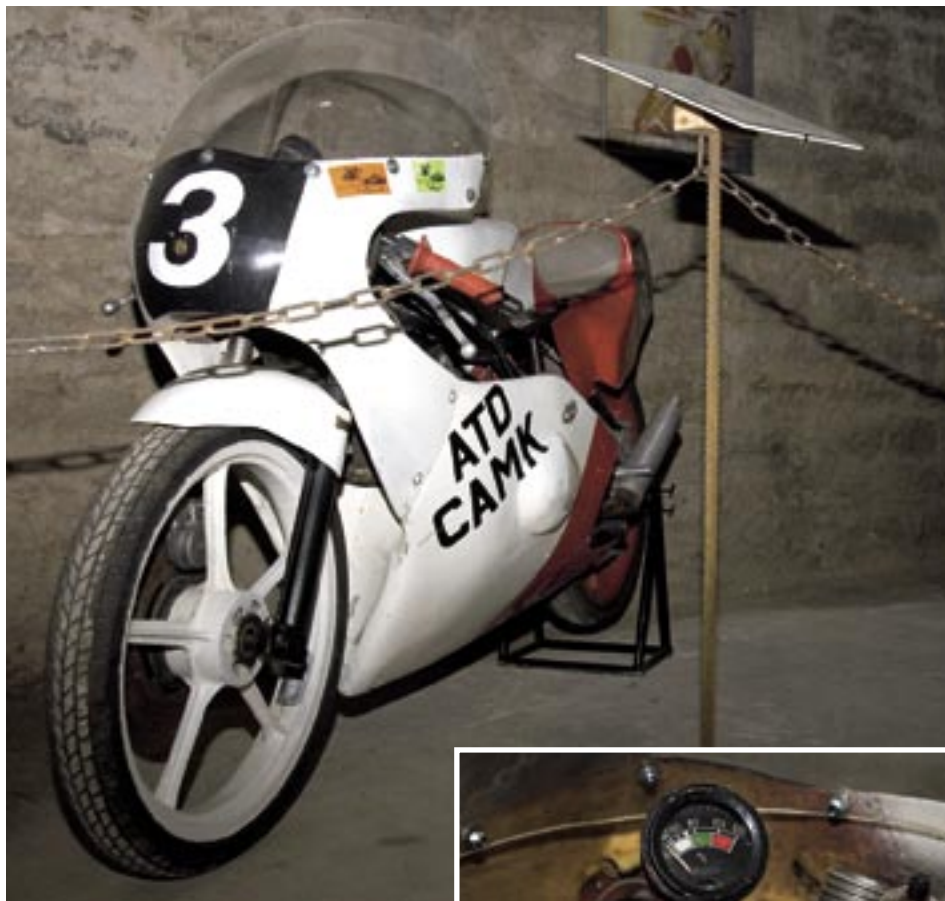
Enamik eksponaatidest on varustatud põhjalike infotahvlitega.

Tasub minemist ja vaatamist nii neil, kel nende eksponaatidega mingi isiklik side kui ka neil, kes neid võibolla esimest korda näevad. Autodest võib mõnedesse sisse istuda.

Nõukogudeaegse tehnika näitus Rotermannis (see asub võimsas Rotermanni Elevaatorihoones sissepääsuga Ahtri tänavalt) on avatud 30. juunist kuni 15. septembrini kell 9.30 kuni 21.00.

Pileti hind: 75 krooni, allameetrimed tasuta.

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



Vihur Rotax 125 mudel V.M. 209 (1985 ENSV!) 125 ccm, 35 hj, 85 kg, kuni 180 km/h, Mootorrattamuuseumist. Sarnaseid Vihur Rotaxeid tehti vaid kümme konda. Mootorile on 1987. a tehtud Lembit Teesalu tuuning. Oma viimased sõidud tegi tsikkel lätlaste valduses, kus ta peale kepsu purunemist seisma jäi.



50-kuubikuline Jawa Classic (1961) Mopeedikeskusest: 1,8 hj/4750 p/min, 45 kg, 45 km/h.

# EMM-Klubi seekordne tuur viib Kaspia äärde

Legendaarne EMM-Klubi võtab selgi suvel ette pikema reisi, mis seekord viib Kaspia mere äärde.

"Alguses oli plaan teha Kaspiale tiir ümber," räägib üks klubi liikmeid Jaan Kask. Kuid selle teostamine osutus poliitilise olukorra tõttu sealsetes riikides liiga keeruliseks.

Elkõige "pani sellele paugu" nõue, et Iraani läbimiseks tsiklitega pidanuks neil olema Carnet de Passage garantii dokument, mis lubanuks tsiklid riiki sisse tuua ja välja viia - kuid see tähendanuks kamba peale 300 000 kroonist tagatist. "Sellist raha meil kusa-gilt võtta polnud." Lisaks jäi Kaspia äärsetest riikidest välja ka Türkmenistan.

Praegu näeb reisikava välja järgmine: tsiklitega Eestist Moskvast, sealt koos tsiklitega rongi peale ja Astrahani, edasi Kasahstani, laevaga üle Kaspia mere Bakuusse, Aserbaidžaan, Gruusia kaudu Armeeniasse, Mägi-Karabahhia, uuesi Gruusiasse, laeva-



Planeeritav teekond: tsikliga sõidetakse punast, rongiga halli ja laevaga sinist joont mööda.

ga üle Musta mere, Odessasse ning sealt juba tsiklitel maad mööda koju.

Hetkel on kindel vaid see, et Moskvast väljub rong 16. augustil kell 23.59. Suur teadmatus valitseb aga selles osas, millise graafiku järgi (erinevatel andmetel kord 4 või 6 päeva tagant või ka siis, kui on kogunenud laevatäis sõitasoovijaid) liigub laev Kasahstanist Aserbaidžaan... See info huvitaks näiteks väga EMM-Klubi head sõpra Maksimi Moskvast, kes nendega seal liituda sooviks.

Tükk tegemist on olnud ka viisade hankimisega ning kõigile tehtud on koguni

kahed passid. Viisasid on vaja Kasahstani, Aserbaidžaan, Armeeniasse, Venemaale ja ka Mägi-Karabahhiasse (viimase saab teha vaid Jerevanis), kuid silmas on peetud, et Aserbaidžaan ja Armeenia viisad oleksid eri passides, kuna need riigid omavahel läbi ei saa.

Tsikliga läbitakse umbes 8000 km ja nagu varasemategi reise puhul on ajaliselt plaanitud selle pikkuseks kolm nädalat. Oh, ja tegelikult ollakse täiesti kindlad veel ühes: niipea, kui Eesti piirist üle ida poole on saadud, "hakkab juhtuma".

Igav kindlasti olema ei saa (eelmise aasta puhkuse reis Aadria mere tsiviliseeritud riikidesse oligi liiga etteaimatav) ja huvilistel on mõnusa huumoriga võrtsitatud reisi päevikut võimalik nautida nii klubiliste blogist kui Reporteri vahendusel.

Reisivad: Aivar Kant, Jaan Kask, Kaspar Noor, Margus Kastein, Raivet Aru, Tanel Talve, Marko Meinson, Kaire Kivari, Hedit Kalmiste

Kõige rajum tsikkel arvestades eelolevaid olusid on Aivari Yamaha Drag Star, kuid see pill on juba kogenud enduurokas, sest läbi teinud katsumused näiteks Siberis (vt Motomaania nr 15/juuli 2008).

Reisi blogi on üleval [www.emm.ee/blog](http://www.emm.ee/blog)

Osa Kaspia tuuri seltskonnast: Jaan Kask (vasakult), Kaire Kivari, Tanel Talve, Aivar Kant ja Kaspar Noor.



# Motomaania lugejad: ustavad ja nõudlikud

Motomaania lugejatele ajakiri meeldib ning me oleme ajakirja suhtes ustavad, kuid samas saab iga aktiivne lugeja kaasa aidata, et Motomaania muutuks meie kõigi jaoks veelgi huvitavamaks ajakirjaks, selgus Motomaania lugejaküsitluse tulemuste analüüsist.

**K**evadel Motomaania lugejate seas läbiviidud küsitluse tulemuste analüüs näitas, et Motomaania lugejad on ajakirja suhtes väga lojaalsed ning tunnevad ajakirja sisu vastu suurt huvi. 60% küsitlusele vastanutest loevad läbi suurema osa ajakirja artiklitest ning veel 27% üldjuhul kõik artiklid. Veelgi tähelepanuväärsem on lugejate püsiv huvi ajakirja vastu, peaaegu 60% lugejatest on näinud kas kõiki või praktiliselt kõiki ilmunud Motomaaniaid, veel 24% vastanutest aga suurt osa seni ilmunud ajakirja numbritest.

Selline suur lojaalsus ajakirja vastu näitab, et Motomaania on oluliseks Eesti mootorratturite infokanaliks, ja mitte ainult. Motomaaniat võib kahtluseta nimetada ka Eesti tsiklistide ühtekuuluvuse üheks kehas-tajaks, ajakirja ostetakse ja loetakse kasvõi ainuüksi selle pärast, et ta on olemas.

Nii tuli uuringut tehes lugejate intervjuudest välja, et Motomaaniat ostetakse tihti isegi siis, kui konkreetset numbris ei ole konkreetse inimese jaoks väga palju huvitavat ning tihti loetakse läbi ka need artiklid, mis tegelikult väga palju huvi ei paku.

Kindel on küll see, et igal lugejal on omad huvid ja ootused ajakirja suhtes. Nii soovivad kroonimehed lugeda rohkem lugusid isehitatud tsiklitest ja customitest, baigivennad mootorituunimisest, omal käel tsiklite remontijad remondi ja hoolduse nipidest, motokokkutulekul käijad soovivad Motomaania seltskonnakroonikast leida enda fotot ja nii edasi.

Siiski võib välja tuua ühe ühise joone neis kõigis erinevates huvides: Motomaania lugeja soovib saada rohkem praktilist laadi infot, abi nii uue või kasutatud tsikli ja mingi varustuse elemendi ostmisel, nõu-annet hoolduse ja remondi tegemiseks, sõidunippe ja soovitusi nii maanteele, linna kui võistlusrajale.

## Motomaania lugejate haridus

	vastanuid	osakaal
põhi	16	9%
kesk	73	41%
keskeri	86	48%
kõrg	4	2%

## Motomaania lugejate sissetulek koos (bruto)

Alla 4350 krooni	41	15%
4350-12500 krooni	74	28%
12500-25000 krooni	112	42%
üle 25000 krooni	40	15%

## Motomaania lugejate sugu

mees	257	91%
naine	26	9%

## Tsikkel on Motomaania lugeja jaoks:

igapäevasõiduk	74	27%
hobisõiduvahend	179	66%
spordivahend	19	7%

## Läbisõit aastas

alla 1000 km	20	7%
1000-5000 km	97	36%
5000-10 000 km	106	40%
üle 10 000 km	44	16%

## Põhiline sõidukoht

Maanteel	207	35%
Linnas	153	26%
Kruusal	95	16%
Metsas	85	14%
Krossirajal	45	8%
Ringrajal	8	1%

Samas ei maksa ära unustada, et Motomaania ei ole paraku kõikvõimas, suure toimetuse ja põhjatu rahakotiga väljaanne, mis saaks lubada põhjalikke mootorrattaste või varustuse testimist. Masu ja Eesti väiksus-vaesus on reaalsed ka Motomaania jaoks. Ka Eesti motopoed ei saa paraku lubada kõikvõimaliku varustuse ja kõigi pakutavate tsiklite katsetamise võimalust.

Motomaania abistamiseks ei pea lugeja olema kirjatark ega ajakirjanik, oluline on vaid oma arvamuse olemasolu. Motomaania paremaks muutmiseks ei pea tegema muud, kui andma toimetusele teada, millise uue või kasutatud tsikli või millise varustuse-tüki oled sa hiljuti ostnud. Samuti andke teada oma kogemustest tsiklite remondiga tegelevatest firmadest või ka ise leiutatud hoolduse või remondi nipidest. Motomaania võtab teiega ühendust ning kirjutab teie kogemuse põhjal ülevaate, mille lugemisest saavad abi paljud teised Eesti mootorratturid.

Loomulikult tasub toimetusele saata e-mail ka siis, kui te olete keerulise valiku ees omale järgmise tsikli valimisel paljude võimalike variantide hulgast. Toimetuse proovib teid ajakirja veergudel aidata, proovides korraldada nii proovisõite kui kaasates kogemustega motospetsialiste.

Kindlasti tasuks endast märku anda ka siis, kui tsiklil tundub olema mingi selline tehniline probleem, mille peale ei hakka ei enda ega sõbra tehniline taip ning ka tuttav remondimees vangutab pead. Motomaania proovib teid kindlasti aidata!

**Andres Sang**, Motomaania lugeja ja bakalaureus Motomaania alal

Antud artikkel põhineb Tartu Ülikooli ajakirjanduse ja kommunikatsiooni instituudis kaitstud bakalaureusetööl "Motomaania ja tema lugeja", millega võib tutvuda aadressil [www.jrnl.ut.ee/](http://www.jrnl.ut.ee/) filemanager, kataloogist "bakatööd".

# Motomaania soovitab:

## Jõgevatreff

- ▶ Aeg: 30. juuli-2. august
  - ▶ Koht: Kuremaa ja Jõgeva
  - ▶ Eesti vanim ja suurim motokokkutulek.
- Uudsena laupäeval Jõgeva linnaürituse käigus võrriide võidusõit.
- ▶ [www.jogevamc.ee](http://www.jogevamc.ee)

## Mäkketõusu EMV

- ▶ Aeg: 1. ja 15. august
  - ▶ Koht: Tääksi, Viljandimaa ja Rannu, Tartumaa
  - ▶ Eesti mäkketõusu hooaeg läheneb lõpule ühe vanema võistlusega Tääksis ning seekord ilmselt ühe suurema rahvusvahelise sõitjaskonnaga võistluse ja rajuma afterpartyga Rannus.
- ▶ [www.hillclimb.ee](http://www.hillclimb.ee)

## Traieli EMV

- ▶ Aeg: 1.-2. august
  - ▶ Koht: Vasalemma, Harjumaa
- ▶ [www.gasgas.ee](http://www.gasgas.ee)

## Motokross Isad ja Pojad

- ▶ Aeg: 8. august
  - ▶ Koht: Räpina, Põlvamaa
  - ▶ Legendaarne kross, kus arvestust peetakse isade-poegade tulemuste põhjal.
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Motoramm

- ▶ Aeg: 8.-9. august
  - ▶ Koht: Viljandi
  - ▶ Mulgimaine motokokkutulek, kus mitmeid vahvaid võistlusi nagu asfaldimäkketõus jne.
- ▶ [www.raudruun.eu](http://www.raudruun.eu)

## Supermoto EMV

- ▶ Aeg: 8. ja 20. august
  - ▶ Koht: Aravete ja Tallinn
- ▶ [www.supermoto.ee](http://www.supermoto.ee)

## Mini MX

- ▶ Aeg: 9. august
  - ▶ Koht: Tupiku krossirada, Järvakandi
- ▶ [www.atmracing.ee](http://www.atmracing.ee)

## Alempoiste Motopidu

- ▶ Aeg: 14.-16. august
  - ▶ Koht: Veskisilla, Türi
- ▶ [www.alempois.ee](http://www.alempois.ee)



Üks Saunamõllu jõukatsumisi on olnud tsikli ja traktori omavaheline jõuproov

## Motokrossi EMV

- ▶ Aeg: 15.-16. august ja 5.-6. september
  - ▶ Koht: Kose-Risti krossirada Harjumaal ja Lauri krossirada Pärnumaal
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Ringraja EMV

- ▶ Aeg: 15.-16. august ja 5. september
  - ▶ Koht: Audru ringrada, Pärnu
  - ▶ Eesti meistrivõistluste viimased etapid peetakse kodumaal.
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Red Bull Romaniacs

- ▶ Aeg: 15.-19. august
  - ▶ Koht: Sibiu, Transilvaania (Rumeenia)
  - ▶ Üks peadpööravamaid enduurovõistlusi maailmas, juba kuuendat korda.
- ▶ [www.redbullromaniacs.com](http://www.redbullromaniacs.com)

## Klan MC Särgipidu

- ▶ Aeg: 20. august
- ▶ Koht: Pärnu

# üritused juuli-august



Kiviõli küljkorvide MM-etapil võistlevad ka soolod ning finaal kulmineerub efektse kihutamisega ööpimeduses valgustatud rajal

Rannu mäkketõusu lahutamatu osa on afterparty ja selle üks tippetki automootori kokkulasimine

## Kiviõli motofestival

- ▶ Aeg: 22.-23. august
  - ▶ Koht: Kiviõli krossirada, Ida-Virumaa
- Kaks päeva maailmatasemel motokrossi ja meelelahutust.
- ▶ [www.motokross.ee](http://www.motokross.ee)

## Mäkketõusu rahvaste karikavõistlused

- ▶ Aeg: 23. august
- ▶ Koht: Arette, Prantsusmaa
- ▶ Esimest korda toimuvad mäkketõusu tippvõistlused Euroopa motoföderatsiooni (UEM) egiidi all.
- ▶ [www.hill-climbing.org](http://www.hill-climbing.org)

## Saunamöll by RiskiGrupp

- ▶ Aeg: 29. august
- ▶ Koht: Pisisaare küla, Jõgevamaa

## Motosügis

- ▶ Aeg: 4.-6. september
- ▶ Koht: Laulasmaa, Harjumaa
- ▶ [www.emmk.ee](http://www.emmk.ee)

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

igal nädalal kõige operatiivsem ja täielikum motoürituste kalender Eestis!  
PS Sündmuste toimumise ajad ja kohad võivad muutuda, ka võivad üritused ära jääda. Jälgi infot ürituste kodulehtedelt ja [www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee)



## Baltic Chain Run

- ▶ Aeg: 22. august
- ▶ Koht: Eesti, Läti ja Leedu
- ▶ Baltimaade mootorratturid tähistavad Balti Keti 20. aastapäeva. Eestlased alustavad Toompealt, leedulased Gediminase väljakult, lätlastega kohtutakse riigipiiridel; ühiselt sõidetakse Siguldasse.
- ▶ [balticchainrun.emca.ee](http://balticchainrun.emca.ee)

**ÄSJA AVATUD!**

mootorrattad  
sõiduvarustus

**MAURI  
MOTOKESKUS**

varuosad  
tehnohooldus

**PÄRNUS**

- ▶ Custom-rataste varuosad ja lisavarustus
- ▶ Uued ja kasutatud mootorrattad
- ▶ Sõiduvarustus, rehvid, õlid

Pärnu linna piiril, Mauri tehnikülas  
Kaubasadama tee 18  
Tel 445 0068  
[www.motokeskus.ee](http://www.motokeskus.ee)

Oleme juba ammu tahtnud kiigata kõige odavamate uute peaaegu päris mootorrataste poole. Säästu-eri tegemine andis selleks hea põhjuse.

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

# Säästurežiimil kalale:

joonel odavaimad uued

mootorrattad



Eeltöö ütles, et registreerimiskõlbulike rataste hinnakahvel peaks algama viieteistkümne tuhande krooni kandist ja tipnema pluss kolmekümne tuhandega. Üheks verstapostiks on kindlasti Yamaha "Übrik" (ehk YBR 125) oma 29 900-kroonise hinnaga, millele teistel nimekatel tootjatel on raske midagi vastu panna.

Ehk sihtsime tootjate "kõige odavam" otsa, millega äsja A1 load teinud teismeline või soodsat liikurit otsiv külamees võiks omi asju ajada. (Tõele au andes - kuueaastaste silmad lähevad põlema kindlasti teistsuguste 125-ste peale kui "moodsad Minskid". Need bike'id-supermotod-enduurokad jäävad meie hinnaskaalast siiski selgelt välja.)

### Kolm kümnetuhandese hinnavahega sõidukit

Sõidupäeva hommikuks saime meie kriitriumitele vastavaid sõiduriistu Läänemaale toimetada kolm - Honda CBF 125 Catweesist, SYM XS125-K Velt Motocentrist ja Lifan Street 125-9J TopMotost.

Pika puuga soodsaim sõiduriist on hetke Eesti turu hinnaliider Lifan oma 16 900-see

hinnalipikuga. Üsna täpselt 10 000 krooni kallimat klassi esindas Taivani tootja SYMi sõiduk oma 26 900-kroonise hinnaga. Veel kümme tuhat krooni enam toob õue peale Honda CBF 125-e. Sestap saime hea ülevaate, mida kümnetonnine hüpe väljaminekutes ostja seisukohalt tähendab ja kuivõrd enam mootorratast selle eest oodata tasub.

Proovisõiduseltskonna moodustasid alalakirjutanu, Mopeedikeskuse pealik Jaan Kelner aka Oldmoped ja enamasti hoopis teistsuguste ratastega harjunud ringraja-äss Marko Rohtlaan. Sõidualaks valisime vaheldusrikkaid teid (asfalti, kruusa kui metsavahet) pakkuva Läänemaal asuva Ants Laikmaa majamuuseumi ümbruskonna. Päev algas minu jaoks aga hoopis pikema maanteeotsaga sinnasamasse, sest kolme testiratta ühte haagisesse pressimine osutus võimatuks. Kiiver pähe ja teele!

### Napis varustuses Honda

Sissepřitsega Honda käivitub koheselt vaikselt podinaga ja on külma mootorigagi valmis toimetama, mis karburaaatoritega väikeste nelarite puhul on praktiliselt välistatud. Teine üllatus on Honda isteasend - minu 187

sentimeetri jaoks on ruumi täiesti piisavalt ja kõik on omal kohal. Madal hinnaklass paistab välja vaid napist varustusest - tavapäraselt punast kiirsu-

retuslüli nuppu parema käe all pole üldse, nagu ka tahhomeetrit, mille asemel troonib kogukas bensunäitaja. Ka pole Hondal kickstarterit - kui aku peaks tühjaks minema, pole pritsungimasinal kardetavasti tampimisestki kasu. Ja ilma on jälle kriipsukese odavam valmistada.

Linnas ja maanteel toimetab CBF nii enesekindlalt ja märkamatu, et teda võiks süüdistada igavuses. Vibratsioon on minimaalne ja pikistabiilsus on eeldatavasti väheste kogemustega kasutajaid silmas pidades tehtud sedavõrd hea, et vaatamata kogu pundi kõige sportlikumale rehvimõõdule (17-tollised rattad nii ees kui taga) on maanteekiirusel järsemate manöövrite tegemine pikaldane. Mootor hiilgab oma alapöörete veoga ja jääb ülemises otsas sujuvalt lahjemaks, seega piisab sobiliku maanteekiiruse jaoks lihtsalt gaasi põhjas hoidmisest ja aega jääb ka ümbruse nautimiseks. Tahhomeetri puudumise tõttu pööretest ülevaadet pole, ent lubatud 8,3 kW irduvad mootorist 8000 pöörde juures

ja spidoka näidatav suurim kiirus kõigub üsna loomuvastastelt 95 ja 110 vahel. Loomuvastastelt seetõttu, et ratas näib vastumäge ja raske veoga rohkem kiirust arendavat kui allamäge ja taganttuulega kulgedes. Käigukast oli CBF-il pisut kangevõitu, ent see võib vabalt olla tingitud ka ratta 140-kilomeetrisest üldläbisõidust. Ratta (ja eriti sadula) kiituseks peab ütleva, et sadakond kilomeetrit sujusid sama hästi kui märkamatu.

### Toruraam, 4 T, teleskoopasihark jne

Kohale jõudnud, tirime teised rattad kärust maha, kallame bensiini paakidesse ja seame Laikmaa majamuuseumi sauna ette ritta. Kõigil kolmel on kiiduväärselt olemas nii küljaljal kui keskharu.

Ootuspäraselt on kõigil kolmel terasest alt lahtised toruraamid, õhkjahutusega neljataktilised jõuallikad, peenikesepoolised teleskoopasihargid, paarisamortidega tagavedrustus ja taga trummelpidurid. Ees on üks ketaspidur ja rattad veerevad kergmetallvelgedel. Tühikaalud jäävad 120 kg mõlemale poolele.

Rehvid on kõigil kolmel üsna eri ooperist. Honda asfaldimustriga 17-tollised rehvid (80/100 ees ja 100/90) taga mõjuvad kõige sportlikuma valikuna. SYM loodab nii ees kui taga 18-tollisele mõõdule (ees 2,75, taga 90/90). Hoopis omapärane rehvi valik leidub aga Lifani alt - kui taga on lai 16-tolline, pigem enduromustriga rehvi mõõdu 110/90, siis kitsuke esimene 2,75-18 mõõdu papu oma imepeenikese piki-riibumustriga pärineb pigem väikesekubatuurilise retrorinkapilli küljest. Vähemalt mustris osas on tootjal midagi niu läinud - oleks ees tagarehvide väärilise mustriga paariline, võiks sellist rehvi valikut "kalamehe/külamehe" jaoks pea ideaalseks pidada. Praegu on esioht asfaldil pisut närviline ja mujal peab nigelalt.

### "Kollased" enama varustusega

Varustatuselt teevad odavamad rattad Hondale silmad ette - mõlemal leiduvad nii kickstarter, tahhomeeter, käigunäitaja kui avariisuretusnupp. Isteasendid on üsna sarnased, ent lenksude erinevus on koheselt tunda. Kui Honda ja SYM loodavad tavalise kinnitusega teraslenksule, mida saab edasi-tagasi nihutada ja vajadusel ka riseritega tõsta, siis Lifani Street kasutab suurtelt matkaratastelt tuntud erikujulisi eraldi clip-on'e, mille asend ei ole seatav (Lifani lihtsam mudel Classic on ka lenksu osas konkurentidega samadel rööbastel). Lenks on SYMil mõnusalt lai, ehkki otsad vaatavad pisut- pisut allapoole. Käepidemed on "kollastel" Honda "normaalsetest" gripidest oluliselt erinevad: SYMi omad on

**EHKKI SÕIDUTUNDELT VÄGA ERINEVAD, JÄÄB KIIRUSEKUMMARDAJATELE VABA VALIK - KÕIGI KOLME MAKSIMAALKIIRUS ON PRAKTILISELT VÕRDNE JA JÄÄB GPSI ANDMETEL MÕNI KRIIPS SAJAST ALLAPOOLE**



## Honda CBF 125

**MOOTOR** Ühesilindriline neljatakiline õhkjahutusega, katalüsaator, sissepritse, silindri läbimõõt 52,4 mm, kolvikäik 57,9 mm, töömaht 125 ccm, võimsus 8,3 kW (11,3 hj)/8000 pjm, suurim pöörmoment 11,2 Nm/6250 pjm. Elektristarter.

**JÕUÜLEKANNE** Viiekäiguline manuaalkast, mitmekettaline trossajamiga märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIX** terasest alt lahtine toruraam; 30 mm torudega teleskoopsehik, esivedrustuse käik 115 mm, taga paarisamortisaatoritega kahepoolne terasest tagakiige, vedrustuse käik 87 mm. Ees üks hüdraulilise ajamiga 240 mm Nissin ketaspidur kahekolvilise sadulaga, taga mehhaanilise ajamiga 170 mm trummelpidur. Kergmetallveljed, esirehv 80/100-17, tagarehv 110/90-17.

**MÕÖDUK, KAAL** Teljevahe 1270 mm, sõidukaal tangituna 128 kg. Sadula kõrgus 792 mm. Kütusepaak 13 l.

**MÜÜJAD:** Catwees ja ML Autoservice

**HIND:** 38 000 krooni

Honda on väljanägemiselt kolmikust sportlikeim



lihtsalt jämedad, Lifani gripid on veidralt tünnikujulised.

Kui lülitate ja juhtimisedamete osas püsib SYM meeled kindlalt tavaliste rataste seas, siis Lifanilt leiab rohkem aasiapäraseid lahendusi. Lisaks veidralt neljaposisioonilisele "joystick'ile", millega peab lülitama nii suunatulesid kui lähi-kaugtuld (ja millel ei saa suunatulesid välja lülitada harjumuspärase "pähe vajutamise"ga) on Street (erinevalt tavakastiga Classicust) varustatud nn ringkäigukastiga. Ehk kõik käigud vahetuvad järgemööda ja neutraal asub viienda ja esimese vahel. Käigupedaali vajutades vahetub käik ühe pügala võrra kõrgemaks ja pedaali tõstmine vahetab käigu "alla". Viienda käigu järel pedaali alla vajutades leiad kohe neutraali ja järgmine

vajutus toob juba esimese käigu. Esmapilgul jabur (püsib võimalus otse viiendalt esimesele sattuda) skeem töötab aga tihe date peatustega linnaliikluses väga hästi ja päeva suurimaks imestuseks harjub sellise vahetusega üsna kiiresti. Lifani mootori iseloom ja ülekandearvud on sellised (käigud on üsna lühikesed ja tihedad ning mootor veab üsna hästi juba alt, vibreerides ülemises otsas päris hirmsalt), et enamiku ajast sõidad niikuinii viiendaga, seda ka linnas. Foori taha sattudes või korraks kinni pidades pole mingit vajadust käike lapata, vaid saad rahulikult otse vabakäigule ja sealt taas "algusesse". Muidugi on siin suureks abiks käigunäitaja, mille punased numbrid on küll eredas päevalguses väga raskesti loetavad, et mitte öelda nähtamatud. Kus-

juures käiguvahetus on Lifanil kogu kambast kõige hõlpsam. Marko väitel lasi Lifan ainsana käike ka täisgaasil pisut siduriga aidates üles vahetada.

Juhtimisedadmed lenksul on kõigil ratasatel seevastu üsna head. Honda lihtsad mattmustad lingid-lülitid on silmaga nähtavalt kvaliteetsed ja on alust uskuda, et säilivad niisugustena päris pikki aastaid. Honda kellades ei leidu käigunäitajat. See "mittevajalik" näidik on mõlemal odavamal rattal olemas ja osutub nii nõrga jõuallika puhul nagu 125-ne "nelar" seda on, väga praktiliseks ja asjalikuks abimeheks. Vähemalt metsaradadel turnides. SYMi käigunäidik õigustas oma olemasolu igati. Kõige kergem gaas on SYMil, ka muude "pisividinate" osas pole suurt põhjust silmi maha lüüa. SYMi



## Honda CBF125

**Marko Rohtlaan ja Jaan Kelner:** "See on kõige selgemalt noorele kasutajale kihutamiseks tehtud ratas. Selline äsja põhikooli lõpetanu ja A1 load teinu sõiduriist, millega oma sõprade ees uhkeldada ja linna vahel laiata. Kõik, mis küljes, töötab hästi. Pisut häirib suretusnupu ja kickstarteri puudumine. Mootori vedu madalatel pööretel on pundi parim. Äsja saab väikese kangutamise ka tagarattasse, ent "surnud punkti" pikemaks tagarattal laskmiseks taga ajama ei hakanud. Pidurid on äkilised, kogemusteta kasutajat silmas pidades vaat et liigagi. Amort töötab metsa vahelgi väga hästi, äsja käitumine on igal hetkel kontrolli all. Isteasendi poolest vägagi täiskasvanulik. Kahju, et nad päris naked'it ei tee. Kallis, aga kindel valik."



Ees pidurdab ketas, Hondal pärineb see Nissinilt



Klassile iseloomulikud trummelpidurid

Honda "kellad" on vägagi napid



suured ümmargused "kellad" on väga traditsioonilised, ent erinevalt näiteks Yamaha sarnastest näidikutest värisevad koos oma pseudokarbonist alusega kõvasti.

### Küljes on, aga ei toimi...

Lifani kokpit on kõige pretensioonikam - lilla taustaga ja masiivsete ehisvõrudega näidikud, omapärase kujuga käigunäidik, ebatavaliselt toimiv neljapositsiooniline lähi-kaug-suunatulede lüliti... Ent sellest kõigest on vähe kasu, kui asjad ei tööta nii nagu peaks - spidomeetriosuti keeldub otsustavalt üle 70-80 tõusmast, kiiruse edasisel kasvamisel hakkab näit hoopis vähenema. Lased gaasi maha, kargab seni 70 kandis kiikunud osuti äkki 80 peale. Tahhomeeter tundub vähem valetavat, ehkki

päris suurtel pööretel (aga maanteel ainult sellised ongi) hakkab sellegi osuti 1500 ulatuses (ehk ca 8000 kandis) edasi-tagasi kõikumama.

Juhi jalarauad on Hondal ja Lifanil liigendiga ning kaetud paksu kummikihiga. Viimane on sedavõrd paks ja pehme, et püsti seistes tekib kergesti jala raualt mahalibisemise tunne. SYMi jäikade jalarauadade kattedummid see-eest keeravad end kergesti valesse asendisse. Lähem uurimine paljastab ka fakti, et nii SYMi jalarauad kui keskhark pole raamiga üldse seotud, vaid kinnituvad poltidega mootori alumiiniumkarteri külge. Seega on kukkumisel või jalarauaga kivisse/kändu sõitmisel täiesti reaalne oht karter ära lõhkuda ja õli välja saada.

Lifani juhi jalarauadade kinnitused kinnituvad raamile läbi kahe suure kummipuksi. Mootori vibrat arvestades on see ilmselt ka ainuvõimalik lahendus, ehkki muudab jalarauad üsna ebakonkreetses ja kuidagi "liikuvaks". Samas pole sellest suuremat muret, sest Lifan on niikuinii selgelt tehtud vaid istudes sõitmiseks.

Tagavedrustuse elemente võrreldes tundusid Lifani omad esmapilgul kõige mehkamad olevat. Proovisõidul selgus siiski õige pea, et jämedast vedrust ja massiivsest väljanägemisest on vähe kasu, kui amortisaatorit elemendis ei olegi. Erinevalt SYMist ja Hondast on Lifanil taga vaid tavaline vedrupaar, vähemalt selline mulje meil tagaotsa katseks õõtsutades jäi. Ebatasasustest saab Lifaniga üle küll, ent juhitavusest me sel



Taga trummelpidur ja paarisamordid - mõlemad täiesti toimivad



Natuke võltskarbonit



Summutil kerge kaitse



Ka metsarajal sai SYM hakkama



## arvamus

### SYM XS125-K

**Marko ja Jaan:** "Pundi kõige parem mootor - alt käib Hondaga võrreldavalt, ent ülaregistris on selgelt parim. Isteasend on väga mugav. Lenks on mõnusalt lai, praeguses seades vaatavad vaid otsad pisut allapoole. Aitaks väike lenksu kinnitustes pööramine. Käepidemed on ebatavaliselt paksud ja kellad värisevad tugevalt. Muus osas on päris tummine ja kavaliteetne tunne. Amort töötab nii ees kui taga ja 18-tollised rehvid saavad oma ülesannetega hakkama nii asfaldil kui kruusal ja metsa vahel. Väga universaalne sõiduriist, ehkki noorsugu kardetavasti väljanägemisega ei vaimusta. Samas "täitsamehele" aegumatu ja väga praktiline, sest kergesti purunevaid osi praktiliselt pole, lisaks saab tänu ümargusele esilaternalle lisada tuuleklaasi (kasvõi Jawa oma) ning kasutada asja kasvõi aasta ringi. Peeglid on väga head ja püsivad paigal. "Tummine tükk".

### SYM XS 125-K

**MOOTOR** Ühesilindriline neljataktiline õhkjahutusega, karburaator, silindri läbiomõõt 56,5 mm, kolvikäik 49,5 mm, töömaht 124,1 ccm, võimsus 7,6 kW (10,3 hj)/8500 pjm, suurim pöördemoment 9,0 Nm/7500 pjm. Elektri- ja kickstarter.

**JÕUÜLEKANNE** Viiekäiguline manuaalkast, mitmekettaline trossajamiga märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIK** Terasest alt lahtine toruraam; teleskoopisihark, taga paarisamortisaatoritega kahepoolne terasest tagakiige, Ees üks hüdraulilise ajamiga 240 mm ketaspidur kahekolvilise sadulaga, taga mehhaanilise ajamiga trummelpidur. Kergmetallveljed, esirehv 2,75-18, tagarehv 90/90-18.

**MÕÕDUD, KAAL** Teljevahe 1280 mm, tühikaal 130 kg. Sadula kõrgus 792 mm. Kütusepaak 16,5 l.

**MÜÜJA:** Velt Motocenter

**HIND:** 26 900 krooni

Eestvaates on Taivani toode kõige klassikalisem

juhul ei räägi. Halvimast päästab ilmselt mehises mõõdus tagarehv.

Pidurid toimivad üsna erinevalt. Honda ja SYMi kahekolvilised esipidurisupportid näevad identsed välja, ent Honda oma kannab Nissini märget ja SYMi oma on noname. Honda ja Lifani pidurid saab liiga agara või ehmunud tegutsemisega üsna kergesti ka plokki, mida SYMiga ei juhtu. Jaan märgib selle peale, et SYMil on "sisseehitatud ABS..." (Lifani puhul võib põhjuseks olla ka lihtsalt esirehvi kehvake pidamine.) Marko arvates on selliste, eeldatavasti väheste kogemustega kasutajatele mõeldud

rataste puhul SYMi variant mõistlikumgi. Vähemalt ohutum.

Mehhaaniliste ajamitega tagumiste trummelpidurite toimimises on samuti erinevusi. Hinnaklass paistab hästi välja, kui pedaale lähemalt vaadata ja neid külgsuunas liigutada - Lifani pedaalid logisevad juba uuenä üsna korralikult, puksidest vms pole neis haisugi. Auk pedaalil ja stopper-rõngas võlli otsas on küll. Kallimatel pillidel on pedaalid loksuvad.

### Maksimumkiirus kriips alla 100

Väljanägemise poolest on meie rattad üsna

erinevad - kõige klassikalisem on kahtlemata SYM oma lihtsa hõbedase värvi, ümarguse esilatena, ümmarguste "kellade" ja liigse plastikuta. Tumehalli ja mustakirju Honda on oma poolgondliga märksa sportlikum ja selgelt nooremale ostjale orienteeritud. Lifani Classic oleks väljanägemiselt SYMile paras paariline, ent meie testis osalev poolgondlis dukatipunane aasiapäraselt kirju kujundusega samuti selgelt "linnariist".

Ehkki sõidutundelt väga erinevad, jääb kiirusekumardajatele vaba valik - kõigi kolme maksimaalkiirus on praktiliselt

22.-23. 08. 2009

TELE2

ESITLEB

KIVIÕLI  
MOTOFESTIVAL



Piletid eelmüügis Piletilevis,  
Statoilis ja Selveris hinnaga:  
1 päev 150.- | 2 päeva 250.-

Eelmüügis piletisoodustus Tele2,  
Starmani ja Estraveli klientidele

Ööbimisvõimalus festivali  
telkimisplatsil

- Külgkorvide MM-etapp
- Soolode öökross ja quadracerid
- Starman esitleb:  
Freestyle hüppeshow Moskvast
- Ansamblid The Blinking Lights ja  
Kala suures peotelgis

WWW.MOTOKROSS.EE

TELE2

Eesti Päevaleht

T.R. TAMME AUTO



PILETILEVI  
...kui otsid etamust!

moto  
maania

TALTER  
TEEDEHITUS



AQVA  
HOTEL & SPA

EKSO

AAA  
A3 Interactive

SWECON

QVALDA

RAMIRENT

PIPELIFE

AAVE TRANSPORT

starman

KIVIÕLI  
LINN



Motomaaniaga Kiviõlisse!

Nimi:

Telefon:

E-mail:

- Saada kupong 17. augustiks aadressil:  
Ajakiri Motomaania, Tagadi 1A-7,  
Saku vald 75517
- Loosi läheb 15 kahepäeva piletit  
Kiviõli Motofestivalile. Võitjaid teavitame  
meili teel ja [www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee) veebis



"Tänavate valitsejaga" võib metsa vahel kulgeda küll

Kickstarter käib samuti asja juurde

Aasiapäraselt kirjud "kellad" - kui selles plokis kõik veel toimiks ka



arvamus

## Lifan Street 125-9J

**Marko:** "Mulle meeldis sellest pundist kõige vähem. Õigemini üldse ei meeldinud. Tõsi, käiguvahetus on hea, laseb ainsana täisgaasil siduriga aidates käike vahetada. Kuidagi väga imelik motikas..."

**Jaani:** "Mulle meeldis Lifan kõige rohkem, aga ma olen muidugi "pervert" kah! Lifanile saab kõige paremini õngeridva külge siduda ja tagarehv on metsaradadel sõitmiseks parim. Ning muidugi on hind oluline. Kui kasutada ratast näiteks töölkäimiseks, siis see kuusteist tuhat on ju aastane bensiinihind autoga sõites. Ja kui tööpelest Lifan saab hakkama ca 2 liitriga sajale, ongi ta ennast juba tagasi teeninud. Sadulal istudes rahuliku kulgemisega saab see ratas ka sellisel kujul hakkama. Ratta väljanägemine mulle meeldib - just selline aasiapäraselt stiilne ja kirju."

võrdne ja jääb GPSi andmetel mõni kriips sajast allapoole (olles 94 ja 96 km/h vahel). Seega kiirust suurem raha ei osta, küll aga viimistletust, kvaliteeti ja sõiduomadusi, ning eeldatavasti kestvust.

Tagasiteeks Läänemaalt Tallinna valin Lifani. Erinevalt Hondast koguneb Haapsalu-Tallinna teekonnal mitmeidki tähelepanekuid. Neist peamine on vibratsioon. Olen vibra suhtes küll üsna "kõigesööja" ja ei pea seda mootorratta olulisimaks omaduseks, ent kui sõrmed lähevad "valgeks" ja käed vajavad korduvalt raputamist-turgutamist, siis ilmselt võiks vibra vähem käteni jõuda. Sadul ei ole halb, aga erinevalt Hondast hakkad enne sihile jõudmist ühe või teise

näka peal istumist katsetama. "Vabatahtlik kruisikiirus" jääb maanteel kusagile 80 kanti, siis ei tundu kulg enam mootorist viimase võtmisena. Väidetavalt on Lifani jõuallikas üsna kuulikindel, ent maneeride ja toimimissujuvuse osas jääb ta selgelt kallimatele alla.

Jõuallika osas valmistab meeldiva üllatuse SYM, mille karpamootor tegi ülaregistris Hondalegi jaksu ja tahtmise osas silmad ette. (Mis polegi otseselt üllatav, sest SYMi tehas on ennegi oma jõuallikatega meeldivalt üllatanud. Meenutagem või meie talvel proovitud SYMi 600-st ATV-d, mis tegi võimsustestis silmad ette ka 700+ kuubistele jaapani konkurentidele).

SYM on minu silmis ka "testivõitja," sest tundub pakkuvat praktiliselt kõike (miinus margi maine ja järelturuhind) mis Hondagi, ent seda 10 000 krooni odavama hinna eest. Üldine kvaliteet on SYMil päris hea ja eeldatavasti asi kestab ka pikemat kasutamist. Hondast eristab teda täna veel näiteks selline pisiasi, et lähemal uurimisel leidsime raami kõigi keevituspunktide läheduses kuivanud roostese vee laike ja roostepunkte. Seda mõne kuu vanusel rattal.

### Peaaegu toimiv või piisavalt toimiv?

Üsna täpselt Lifani ja SYMi vahel näibki jooksvat see müstiline veelae, mis eraldab "peaaegu toimivat" "piisavalt toimi-



Tagaamortide - ja piduri toimimises tekkis Lifani puhul küsitavusi

Käiguvahetus vajab spikrit



## Lifan LF125-9J "Street Overlord"

**MOOTOR** Ühesilindiline neljataktiline õhkjahutusega, karburaator, silindri läbimõõt 56,5 mm, kolvikäik 49,5 mm, töömaht 124,1 ccm, võimsus 7,2 kW (9,7 hj)/9000 pjm, suurim pöördemoment 8,3 Nm/7500 pjm. Elektri- ja kickstarter.

**JÕUÜLEKANNE** Viiekäiguline mõlemas suunas lülitatav ringkast, neutraal 1. ja 5. vahel, mitmekettaline trossajamiga märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIX** Terasest alt lahtine toruraam; teleskoopsehik, taga paarisamortisaatori-tega kahepoolne terasest tagakiige, ees üks hüdraulilise ajamiga ketaspidur ühekolvilise sadulaga, taga mehhaanilise ajamiga trummelpidur. Kergmetallveljed, esirehv 2,75-18, tagarehv 110/90-16.

**MÕÕDUD, KAAL** Teljevahe 1280 mm, tühikaal 115 kg. Sadula kõrgus 760 mm. Kütusepaak 15 l.

**MÜÜJA:** TopMoto

**HIND:** 16 900 krooni (soodushind)

vast" mootorrattast. Esimesel puhul on paberil kõik olemas, ent realselt kipub kogu aeg mingi väike jama olevat ja ilma kätt külge panemata asja kasutada ei saa. Teisel juhul (isegei kui paberil tundub asja "vähem" olevat) on kõik, mis külge pandud, toimiv ja ei vaja pidevat "järeleaitamist". Tõsi, müüa on seda "teist" varianti palju raskem, sest asjasse süvenemata toimib just esimene variant - võhikul või süveneda viitsimatul on lihtne võtta ette paber, lugeda featuurid kokku ja vaadata, kui vähe see kõik maksab - sellises müügis on "kollased" imeosavad. Vaadake või nende ekvalaiseritest-bass boosteritest-karaoke-liidestest jms kubisevaid odavaid

Rootsi trikiritur Andreas Gustafsson YBR-125-ga ühel proovisõidupäeval kiirust kogumas



## The Original ehk Minski-klassi taassünnitaja Yamaha "Übrük"

► Kaheldamatult oleks kuulunud meie proovisõitu ka suurte tootjate odavate 125-ste klassi taassünni tähistav "Übrük" ehk Yamaha YBR 125, mis mõned aastad tagasi Yamaha valikusse naasnuna oma 30 000 hinnalipikuga (olles pea poole odavam kõigist teistest uutest Yamahadest) parajat furoori tekitas. YBR on hea näide aegade vaimust - omal ajal oli YBR-i eelkäija üks kollaste tootjate enim kopeeritud sõidukeid. Seejärel liikus Yamaha edasi ja sarnast ratast jäidki tootma vaid Hiina, Taivani jms tootjad. Kui aastaid hiljem tekkis taas nõudlus odava hinnaklassi kulguri järele, tegi Yamaha julge, ent ainuõige otsuse, lastes kunagistel enda kloonide tootjatel (tõsi, oma kvaliteedikontrolli all) nüüd ka iseendale "õige" nime all sarnaseid sõidukeid toota. Nii valmivadki tänased Yamaha "Übrükud" Hiinas, sest vaid nii on võimalik sellise hinna juures ka mingit marginaali saavutada.

Ja Übrük on vaatamata äbarikku meenutavale hellitusnimele tegelikult hinda väärt sõiduriist. Tõsi, selline, mille väärtuse mõistmiseks peab temaga mõni aeg sõitma ja harjuma. (Olen isegi YBR-i kutsunud

"maailma igavaimaks mootorrattaks", ent täna valin sõiduõpilase "tagaajamiseks" linnatingimustes enamasti just selle kõige väiksema kahe rattalise...) YBR on nimelt "übermanööverdaja" - kerge ja uskumatult hästi pöörav ning suudab oskaja mehe käes probleemideta ka tagarattal sõita. Platsisõiduharjutuste sooritamiseks pole mulle veel paremat tükki pihku juhtunud. Jah, minek on "nigu ikka", külm karburaatormootor ei võta sind enne korralikku soojendamist jutulegi ning kiirused üle 80 on pisut teoreetilist laadi, ent samas saab asjaga kulgeda ka seal, kus laide 17-tolliste jalanõudega 200-kilosed "päris mootorrattad" on ammu käed üles tõstnud või ennast külili parkinud. Pluss see, et 120-kilose sõiduriista venitab teele tagasi ka mitte kõige tugevam mehepoeg. Ja isteasendile pole pikemagi istumise korral palju ette heita. Mitmes mõttes on YBR oma 29 900-kroonise hinna, nüüdseks sissepritsega mootori ja tuntud nimega selle klassi potentsiaalne kunn. Kahju, et ta proovisõidule saamine Yamaha Keskselle üle jõu käis.

rannaraadioid! Tõsi, helikvaliteet kipub kräpp olema...

Tagasiteel teen väikese arvutuse - Lifani 16 900 hind + kohustuslik uute tagaamortide paar (sellised, kus ikka amortisaator kah sees) väga heal juhul ca 1000 krooni eest + normaalse kujuga gripid (mõnisada krooni) + tagarehvide normaalseks paariliseks sobilik esirehv (alates 500 kroonist) + traditsiooniline juhtraud (soovitavalt vibratsiooni summutavate kummi- puksidel kinnitustega a'la IŽ Planeta Sport) hind tuhatkond krooni + normaalse suunatulelülitiga vasak lülitiplokk (mõnisada krooni) ja saame numbri, mis samuti kipub kahekümne tuhande kanti, ent on päris

kindlasti kulutusi väärt. (Tegelikult tahaks ära vahetada ka kasutatud näidikud (näiteks Vapori või kasvõi jalgrattaspido vastu) ja loobuda õrnast ja kummalisest esigondlist, ent selleks on märksa kavalam osta kohe odavam Lifani Classic-variant, kus enamik sellest on juba tehtud). Nende tööde järelgi on Lifan veel märgatavalt odavam kui konkurendid. Tõsi, mootori vibra ja iseloomu need muudatused mõjutada ei suuda, ent standardkujust kasutajasõbralikum ratta teevad küll. Ja ehedat sõidurõõmu pakub ka kõige odavam motikas, sest kui alternatiiviks on valida motika ja mittemotika vahel...

# Atsi "Päästa Willy"

Kuidas ehitada endale väga tagasihoidliku eelarvega isikupärane tsikkel, mis võimeline konkursi võitma?

TEKST **Helen Urbanik**  
PILDID **Helen Urbanik, erakogu**

**S**el talvel püüdsid Jüris elava Atsi naabripoisid müüa üht 1995. aasta Suzuki GSX750R-i. Tulutult. Käisid naabrimehelegi peale, osta ära, osta ära. Lõpuks sai Atsil poiste painamisest villand.

Ta ostis rondi, mida poistel kuidagi käimagi ei õnnestunud saada, summaga, mis ei küündinud 10 000 krooninigi.

Järgnes aktsioon, mida Ats ise nimetab "Willy päästmiseks". Ehk gixxerile puhuti elu sisse, ta vabastati väsinud gondlilistest ning bike sündis uuesti streetfighterina.



Plastikud on Atsi enda vormitud

## Suzuki GSX750R "Sinine Messerschmitt" andmed

**MOOTOR** neljataktiline, reasneljane, vedelikjahutus, DOHC, töömaht 749 ccm, 16 klappi, suurim võimsus 86,1 kW (118 hj)/11 500 pjm, suurim pöördemoment 78,5 Nm/9000 pjm

**TELJEVAHE** 1435 mm

**KAAL** teadmata, kuid nii palju kui võimalik, on sellelt originaaliga võrreldes eemaldatud

**RAAMI** geomeetria on muutmata; eest on ratas madalamaks lastud; tagaosa mõõtmed originaaliga võrreldes väiksemad; iste madalamal kui originaalis

**ATSI FIGHTERID ON MÜÜGIS:** ac2750@hotmail.ee

"Natuke veel, ja poisid oleks tast mahlad ka välja saanud," arwab Ats. Nüüd käib gixxer nagu siidi. 750 on väga hea mootor, millel on nii 600-se kui 1000-se parimad omadused ilma kummagi miinusteta.

"Terve selle talve praktiliselt elasin garaažis," räägib Ats. "Naljakas lugu, aga nii kui töölt koju sain, jooksin garaaži poole, isu tsiklit ehitada oli suur."

Tegemist on tõelise säästuprojektiga, kuna peale aku ja rehvide pole gixxerile mitte ühtegi uut juppi ostenud. "Kõik mis siin küljes, leidis mu enda garaažis, vaatasin vaid veidi ringi, sirutasin käed ja panin külge." Selline "säästuprogramm" oligi Atsi eesmärk. Ka mõlkis Akrapoviči summuti on pruugitud, pärit Tartu Depoost ja seda on veidi lühemaks lõigatud.

Lisaks kulus ka lugematus koguses klaasriiet, vaiku ja liimi, mida enamasti kasutatakse paadiehituses, millest Atsi käte all koduse köögilaua taga valmisid aga vähesed "plastikud" selle fighteri küljes. Valged triibud sinisel taustal täidavad samuti oma eesmärgi - need töötavad helkuritena.

## Minimalistlikke ja nupukaid detaile

Plastikute kuju ja värv on Atsi ja tema 13-aastase poja ühislooming. Poisil on visuaalse poole peale väga hea silm ja tema abiga sai arvutis järgi proovitud, mis võiks sobida, mis mitte.



Valged triibud töötavad helkuritena

Atsi jaoks on oluline, et fighteril oleks õige joon - kui tõmmata sirge "maskist" üle paagi "sabani", peab see jooksma sirgelt ja tõusvas joones.

"Palju energiat kuluski mõtlemisele, mida ja kuidas," räägib Ats. Üheks geniaalseks mõtteväljatuseks peab ta näiteks saba sees peidus olevat paisupaaki - see sai tehtud klistiiripumbast, mis oma ülesannet suurepäraselt täidab.

Sama käepärane ja minimalistlik on näiteks pidurivedeliku mahuti, mis on valmistatud läbipaistvast voolikust. Tähelepanuväärne on ka see, et üleliigseid juhtmeid ega voolikuid ratta küljel jooksmas ei näe, kõik säilinud on hoolikalt peitu viidud.

## Head asjad sünnivad koos sõpradega

Tuleb välja, et see kortermajade garaažikompleks Jüris on üks ütlemata motosõbralik ja loominguline pesa. Lisaks rolluhuntidest teismeliste, kes oma nina Atsi garaažiuksest pidevalt sisse pistavad ja uurivad, kuidas edeneb, on läheduses veel keevitaja Sõle Tiit, kes abist kunagi ära ei ütle ning veel Atsi sõber Tõnis, kes sinisele fighterile üsna sarnase musta isendiga ringi liigub ning kes ehitamisel samuti palju



# streetfighteri projekt

abiks oli. Ja naabri-Andrese töö juures sai veel alumiiniumi keevituses käidud ning tema andis ühe väga vajaliku torujupi.

Sinise fighteri saba pakub tõsist huvi politseinikele ja nende tungival ettepanekul on Ats kaks korda numbri asukohta ja asendit muutnud. Praegugi on nuputamine pooleli, kuidas seda kõiki osapooli rahuldavalt, kuid samas fighter'likult kinnitada; võibolla hoopis tagumise velje külge, mitte saba alla, nagu seni.

Kuna sinine fighter on nii minimalistlik, et sellel puudub ka näiteks kütusetaseme näidik, on Ats tühjaks saanud paagi tõttu neli korda tee peale jäänud. Tal on ka teine, punane fighter, kuid see on juba rohkem käe sees ning sellist nalja pole juhtunud.

Punase fighteri omandas Ats mõned aastad tagasi Kommionult ning see oli juba peaaegu valmis projekt, pärit Saksamaalt, kuid avariiline. Doonoriks kõige tavalisem Suzuki TL1000S (1997), mis Atsi meelest vedrustuse poolest Eesti teedele suurepäraselt sobib.

Hetkel paneb Atsi punase fighteri juures pead murdma mask, mis omal ajal oli küll väga in, nüüd aga enam nii värskelt ei

mõju. "Ei meeldi, et ta pealt lahtine on; ka õigeid tulesid ootan selle sisse Dragbike. ee-st veel."

Sinise fighteri mootoris pole Ats midagi tuuninud, see on stock, lihtsalt kenasti jooksmas pandud. "Turbo peale minu pea ei hakka nagu näiteks Klausil," ütleb ta. Niigi on sõites kogu aeg mure, et pääseks koju ilma politseilt rahalistes numbrites valusalt väljenduvat noomitust saamata. Mis teha, päevatöö on selline, et juhiloast ei saa kuidagi ilma jääda.

Sinisel fighteril on veel viimistlemata iste, sellele peaks tulema minimalistlik roostevaba kate, mida hakkab kaunistama pentagramm; sama kujundi leiab ka Atsi sõidutagi seljalt. "Ja fighter on ikka ühekojaline sõiduriist!" on Ats kategooriline kergetahtne vastupanu teed minna tahtjatega.

## Ise ehitada on vahva!

"Need auhinnanukid seal Smashil olid mulle küll suur üllatus," ütleb Ats. Tal polnudki plaanis parima streetfighteri konkursist osa võtta,

tuli kokkutulekule lihtsalt osalema ja vaatama, ega mõnd uut ja huvitavat fighterit vahepeal ehitatud pole. Teistega samasse ritta õhutasid teda sinist tsiklit lükkama sõbrad. Ülejäänud on ajalugu...

Kui Atsilt küsida, miks ta just fighteritega tegeleb, siis on vastus, et millega siis veel, see on tema jaoks ainus õige ja puhas tsiklitüüp. "Trikkide jaoks olen liiga vana, 42 juba, see teema oleks pidanud paarkümme aastat varem tulema. Aga ehitada võin küll." Ja eelkõige ehitab ta rattaid endale ikka sõitmiseks, mitte näitusel käimiseks.

Ats loodab, et tema projektid innustavad teisigi ehitama - see on lihtne, ainult pealehakkamist peab olema ja fantaasial tuleb lennata lasta; lisaks saab hea tahtmise korral hakkama ka nii, et eelarve sugugi sadadesse tuhandetesse ei ulatu, vaid mitu nulli väiksema summaga piirdub.



# "Eks paistab,

Kes on see kutt, kes juba teist aastat oma trikkidega Smashi publiku meelt lahutab? Intervjuu Reijo Lasimeriga, kes streetfighterite kokkutulekul alati täiega rohib.

INTERVJUU JA PILDID **Helen Urbanik**



Reijo Lasimer Smashil 2009 rehvi suitsetamas

Väike apsakas, aga sõit jätkus kohe

Juba mitu aastat pole Reijo tsikkel eriti kahel rattal püsida tahtnud





# kuhu trikitamisega välja jõuan"

## **Kui vana Sa oled ja mis ajast tsiklitaga/stuntimisega tegeled?**

Vanus on ajakirja ilmumise ajaks 25 ja stuntimist alustasin eelmisel kevadel (ehk olen tegeleenud alaga poolteist suve).

## **Kus ja kui palju harjutad? Kas keegi õpetab ka või teed kõik omapead selgeks?**

Harjutamiskohtadega on lood väga kehavad. Põhimõtteliselt neid polegi, sest tuleb sõita avalikes parklates, mis on ebaseaduslik. Õnneks on politsei sellele siinamaani mõistlikult suhtunud. Soomes sain küll esimesel päeval ja esimesel viiel minutil trahvi (avalikus parklas), sest ratas ei olnud liikluskõlbulik.

Trenni teen igal igal võimalusel, Soomes olles pea iga päev paar tundi, Eestis jõuan platsil käia 10 päeva jooksul vast paar korda.

Otseselt ei õpeta mind keegi. Kuid sellel platsil, kus ma Soomes käin, sõidab parematel päevadel peale minu veel neli ratturit, kes on minust ikka kordi paremad. Vaatan neid ja proovin järele teha.

## **Mis tsikkel Sul täpsemalt on ja mis Sa selle juures teinud oled?**

Mootorrataks on 1993. aasta Honda CBR900RR FireBlade, mida tahaks välja vahetada, nii et kui kehelgi on huvi, siis ratas on müügiks.

Ratta olen teinud võimalikult kergeks (millega tegelen siinamaani). Sellel on mootorikaitserauad, wheelie bar, ülekanne on 16/60, õli kättesaamiseks pole teinud midagi, lihtsalt liiter rohkem õli sees ja toimib, sidur on kergemaks tehtud, pidev mootorijahutus, teine lenks, jalapidurile on lisaks paigaldatud käega tõmmatav tagapidur.

## **Kas kukkumist on palju ette tulnud või on kõik enam-vähem õnnelikult möödunud?**

Tavamootorratturi mõistes kukun ikka iga päev, kui sõitmas käin, aga mina ei nimeta kukkumiseks juhtumeid, mis ei lõpe marastuse, tugevama põrutuse või luumurruga (viimast pole kunagi õnneks olnud). Lonkan ikka pidevalt :) Smashistki pole veel paranenud, aga ega see sõitmist sega.

## **Seekord oli Sul Smashil lausa väike fännklubi kaasas?**

Sugulastest oli kaasas ainult isa, ülejäänud olid kõik meie mootopunt (Bandiidi Klann), kes olid kohal ka eelmisel aastal, ja ma väga tänan neid, et nad nii usinad olid ja mul rehve vahetasid, ise ei pidanud midagi tegema, jäi ainult põletamise rõõm...

## **Mis plaan Sul selle trikitamisega üleüldse on - teha niisama, enda ja teiste rõõmuks, või tahad jõuda veidi kaugemale ja kõrgemale?**

Trikitan ikka niikaua, kui võimalust on (igas mõttes). Tegelikult teen seda ainult enda lõbuks, sest selle tasemega Eestist välja võistlema pole mõtet minna. Muidugi, kui keegi maksaks selle eest, siis ma muud ei teekski :)

Eks paistab, kuhu ma sellega jõuan.



# Atis Gromovs, Stuntfighter nr 2

► Smashil juba teist aastat esinenud Läti Stuntfightersite teine liige Atis Gromovs: "Janis (Rozitis) on kahtluseta Stuntfightersite põhitegija, tema kogemused ja tiitlid räägivad ise enda eest. Ise olen stuntridinguga tegelenud paar viimast aastat. Ju siis edukalt, sest sellest aastast olen koos Janisega esinenud. Tõsi, juuni lõpus toimunud Venemaa lahtised meistrivõistlused Moskvas läksid minu jaoks aia taha: väänasin tree-ningul hüppeliigese välja ja pidin võistlusi platsi äärest jälgima. See-eest korjas Janis oma kollektsiooni veel ühe tiitli - Venemaa meister.

Lätis on see ala üsna populaarne ja noori "hulle" tuleb kogu aeg altpoolt peale. Noored ei karda ju midagi, minusugune "vanamees" (naerab: "Juba 28, mõistus peas ja kardan ikka küll") peab kogu aeg pingutama, et pildil püsida.

Minu jaoks on stuntriding eelkõige hobi. Ringisõitmist on tõesti palju, ent seni naudin kogu tohuvapohu. Tore ju, kui saad tegeleda oma hobiga ja seejuures makstakse su sõidud kinni! Janise jaoks on see muidugi täiskohaga töö, eks pühendumine on ka tulemuse vääriline."

Vt ka [www.stuntfighters.lv](http://www.stuntfighters.lv)



Atis (paremal):  
"Tore, kui saab  
hobiga tegeleda  
ja veel sõidud  
kinni makstak-  
se."

Värske Venemaa  
meister Janis  
(vasakul)



Atis on Läti pundi liige nr 2



Smashi meeleolu: koeradki kandsid vastavat kirja



Lätlaste ilus koostöö





# Peaaegu ostetud: Honda XRV 750 Africa Twin (1992)

Africa Twin ei ole tavaline mootorratas. Isegi tavaline Honda mitte. AT on hea näide sellest, kui vähe võib teinekord eristada auga väljateenitud legendi staatus hallist massist. Piisab, kui meenutame, et Africa Twinil on olemas "hallist hiirekesest" lähisugulane Transalp'i näol.

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

**H**onda tehase Paris-Dakaril osalemise kajana sündinud Africa Twin oli oma sünni ajal sedavõrd ajast ees, et isegi täna on pea paarikümneaastase ratta sõiduomadused ja üldkontseptsioon elujõuline. Lisaks on AT näol tegemist kõigist kunagi toodetud mootorratastest ühe kõige töökindlamaga üldse. Seda on mõistnud ka kasutajad üle maailma, sest asi, mis vaatamata üldisele majanduslangusele kuidagi kahaneda ei taha, on vanade AT-de hinnalipik. See kipub ikka olema kahe tuhande euro joonel või sellest ülevalpool. Seda isegi 15-20 aastaste rataste puhul, millede läbisõidudki on pigem auto kui motikate suurusjärgust. Ühe pisikese agaga - selline hinnanumber kehtib originaalvärvis ja -konditsioonis rataste kohta! Sorry värvalid, aga AT on valge-punase-sinisekirju...

Sestap oli tore üllatus, kui Eesti müügikuulutuste seas jäi silma originaalvärvis Africa Twin RD 04 ja seda paljude arvates parimast, 1992. aastakäigust hinnaga 29 000 krooni ja läbisõidunäidikul oleva 66 000 kilomeetriga.

AT on küll Honda, ent mudel, mis oma hulgalisi kilomeetreid just siledal asfaldil ei kogu ja nii on ka kasutusjäljed selle ratta omapära, mitte viga. Ka konkreetne ratas on siit-sealt kulunud ja pragude-parandusjälgedega, Saksamaalt paar aastat tagasi soetatud sõiduk. Läbipaistmatuks kulunud klaasiga tripmastergi ei tahtvat enam elu sisse võtta. Tagumine silinder on õline, asi tundub lekkivat klapikambri kaane vahelt. AT tüüpveaks liigituvaid elektriprobleeme





Üsna korralikud rehvid; kett silma järgi vahetamisvajadusele lähedal

omaniku väitel olnud pole ja ratas toimetab ilma probleemideta. Rehvid on üsna korralikud ja kett-piduriklotsid silma järgi pisut oma teenistusea keskepaigast üle jõudnud. Lisavarustusest on rattal poolkohustuslikud külgakaitserauad ja tagakohver. Selge on ka see, et seitseteist aastat vana ja üle 66 000 km sõitnud ratas vajab kõpitsemist ning üldist hooldust, ent üldiselt vastab ratas ootustele. Kardetavalt oleks muidu sõidukorras ja tehnoulevaatusega ratta ostja suurim kulu esi- ja tagavedrustuse praavitamine. Pidurid/kett/õlileke läheb normaalse hoolduse ja kulumaterjalide alla. Pepsim ostja kulutaks ilmselt ka gondlite värvimisele-parandamisele ja sadulanaha vahetusele, ent kardetavasti läheks siis

Osav sõitja saab AT-ga ka rasketes teetingimustes hakkama



Kaitsed on õhu jm kõrvale juhtimisel tõhusad

kaduma osa AT trääsimiskindlusest. Ahjaa - väikesele mehele on Twin kardetavasti töömahukas, et mitte öelda üle jõu käiv - tsikkel kaalub sõidukonditsioonis 230-240 kilo kanti ja sadula kõrguski pole just juppjalgadele. Samas - legendist osasaamine võib seda väärt olla...

## Honda XRV 750 (1992)

**MOOTOR** Kahesilindriline neljataktiline vedelikjahutusega V2, kolm klappi silindri kohta, üks ülaasetusega nukkvõlli silindripeas (DHC), silindri läbimõõt 81 mm, kolvikäik 72 mm, töömaht 742 ccm, võimsus 43 kW (58 hj)/7500 pjm, suurim pöördemoment 60 Nm/5500 pjm, surveaste 9,0:1. Elektristarter.

**JÕUÜLEKANNE** Viiekäiguline manuaalkast, mitmekettaline trossajamiga märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIX** Terasraam; teleskoopesisihark, taga monoolemendiga kahepoolne teraskiige. Ees kaks 296 mm ketaspidurit kahekolviliste sadulatega, taga üks 240 mm ketas ühekolvilise sadulaga. Kodarveljed, esirehv 90/90-21, tagarehv 130/90-17.

**MÕÕDUUD**, kaal Sõidukaal tangituna 239 kg. Sadula kõrgus 860 mm. Kütusepaak 24 l.

**HIND:** 29 000 krooni

**KONTAKT:** karindi@sungate.ee, 5558 0589

**VT KA** Motomaania nr 9/september-oktoober 2007, Dakari legendide Africa Twini, Super Tenere ja Factory Replica test

Käesolev tripmaster hetkel jutule ei võta



# Hullumeelne diiselchopper Mulgimaalt

Viljandimaa mees Agu Helimets on valmis saanud sõiduki, mille kirjeldamiseks sobib kõige paremini sõna "hullumeelne" – diiselmootoriga chopperi.

TEKST JA PILDID Tarmo Riisenberg



**N**agu paljudki Maarjamaal juurdunud ideed, sai diisel-chopperi ehitamine alguse internetist avastatud koduleheküljest. “See oli mingi saksa lehekülg, kus olid koos erinevad isetehtud diiselmootoriga mootorrattad,” meenutab Agu Helimets. Küll toormaterjaliks vene M-lised, küll muud päritolu kahe rattalised. Eialgu vaid üksikuid idusid ajanud mõte midagi sarnast ise ehitada juurdus sügavamalt ühel teisel uitamisel netis, kui Agule jäi silma Eestis müügil olev väike kolmesilindriline diiselmootor. Asi oli otsustatud.

Jõuallikas, mis osava metallitöömehe-  
na (antud projekti jaoks meisterdas ta ise valmis nn english wheel'i) ning lisaks ka pottsepana tuntud mehe silmad särama pani, oli kolmesilindriline Jaapani päritolu Yanmari diiselmootor. Algselt tõenäoliselt külmutusagregaadile mõeldud jõuallikas (sellele viitab kiri Thermo King ploki küljel) sobis oma mõõdukate gabariitide tõttu suurepäraselt tulevase chopperi jõuallikaks. “Kui me seda ostma läksime, oli ka üks teine mees kohal, kes seda endale tahtis,” meenutab Agu. Kohaliku mootorrattaehi-

tuse õnneks sai diiselmootori endale aga õige mees.

Nüüd vajas lahendamist veermiku probleem ehk tuli leida raam, kuhu selline mootor sobiks. Raske (üle 100 kilo) ja vibratsioonialti jõuallika jaoks osutus kõige sobivamaks nõukogude mootorrattaehituse toodang, täpsemalt külgkorviga mootorrattas M. Selle hankimine 5000 krooni eest oli ka kogu projekti ehk kõige kulukam väljaminek.

### **Kuidas ühendada kaks väga erinevat asja?**

Kõik eelpool kirjeldatu leidis aset 2008. aasta sügisel. Veel enne lume tulekut algas töö ka raami kallal, sest Yanmari diiselmootor erineb nii oma mõõtudel kui ka kinnitusviisilt M-lise boksermootorist. Sisuliselt jäid vanast raamist alles vaid algus ja lõpp, sest diisli raami mahutamiseks tuli seda nii pikendada kui laiendada. M-liselt võeti mootorratta tarbeks üle ka käigukast, esihark, rattad, pidurid ning tagareduktor.

Loomulikult tekkis selles ehituse staadiumis ka küsimus, kuidas ühendada omavahel diiselmootor ning M-lise käigukast.

Siin oli abiks kunagi Halliste kandis tegutsenud bagisõitja Madis Markuse mehhaanikuna saadud kogemus: kahte ebavõrdset partnerit ühendav sidurikoda tehti propaaniballooni otsast, sellele keevitati omakorda külge vajalikud kinnituskõrvad. "Ballooni materjaliks on ju väga kõrge kvaliteediga teras, lisaks on ballooni ots ilusa väljanägemisega," põhjendab Agu oma valikut. Samast materjalist bagile tehtud koda pidas omal ajal võistlustingimustes hästi vastu, seega sobib ta ideaalselt ka mootorratta tarvis.

Et külmutusagregaadil kasutati tsentrifugaalsidurit, mis üle rihmade vedas külmutusseadme pumpasid, tuli välja mõelda uus sidurisüsteem. Praegu kasutusel olev lahendus on kombinatsioon Yanmari hoo rattast ning M-lise sidurist. See võimaldab mootorratast käivitada nii mootori enda starteriga kui ka vändalöögist. Viimane on võimalik aga vaid siis, kui jõuallikas on juba soojaks käinud.

### Maksimum 80 km/h

Käigukast jäi suuremalt osalt puutumata, kuid mootori iseärasustest tingituna on kiiremaks tehtud neljas käik. Nimelt on diiselmootori maksimaalpöörded tehaseseades vaid 2400 p/min, seda on aga igapäevases liikluses kulgemiseks selgelt vähe. Praegu on kütusepumba häälestamisega mootori pöörded küll veidi tõusnud, kuid tehase mootorrataste sadade kilomeetriteni tunnis ei küüni diisel-chopper ka praegu. "Maksimaalne kiirus on hetkel umbes 80 km/h, mis on veermiku päritolu arvestades enam kui piisav," arwab Agu Helimets.

Jõuallikat on veidi "utsitatud" ka kütusepumba pealekeeramisega, kuid siingi on veel mõtte- ja tegutsemisainet. Nimelt näitab kiirendamisega kaasnev tahmalont väljalasketorustikust seda, et jõuallikas vajaks rohkem õhku. Praegu hingab Yanmari diiselmootor läbi M-lise õhufiltri asemele pandud käepärase autofiltri. Vabalt hingamise takistuseks on aga mootorisse viiv peenepoolne õhutoru, mis tõenäoliselt vajaks vahetamist jämedama vastu. "Nähtavasti tuleb õhutoru prooviks maha võtta ja vaadata, mis siis juhtub. Kui mootor seejärel paremini käib, tuleb mõelda uuele jämedamale õhutorule," räägib Agu Helimets. Üks võimalus oleks muidugi turbo lisamine mootorile, kuid siis pole teada, mis saab jõuallika ressursist.

Mootor ise ei hiilga erilise võimsusega, 650 ccm saadakse kolme silindri abil kätte kõigest 14 hobujõudu. Neist hobujõududest oluliselt suurem on aga jõuallika pöördemoment, tänu millele võib kohapealt ära sõita sisuliselt iga käiguga. Esimese käiguga tähendab entusiastlik kohapealt lahkumine



Mootori endisest töökohast külmutusagregaadis annab aimu karterile valatud kiri Thermo King



Isolatsioon väljalasketoru ümber kaitseb sõitja jalga põletuse eest



Mootori pöördemoment on piisavalt suur selleks, et kruusateedele kartulivagusid künda. Kohapealt läheb mootorratas iga käiguga

aga kartulivagude kündmist muidu kiviõvana näivasse teepinnasesse.

Veidi on tavapärasest erinev ka mootorratta tagadiffer, millesse on samuti lõppkiiruse suurenemist arvestades paigaldatud nn kiire ülekanne. See muutus aga ei pruugi jääda viimaseks, sest nii Agu Helimetsa kui tal ehitamisel nõu ja jõuga abiks olnud teise Viljandimaa mehe Aare Lehtmetsa peas mõlgub juba plaan ülikiire tagasilla kasutamiseks. Ajakirja trükkimineku hetkeks on uus tagasild tõenäoliselt juba mootorrattal all.

Esimesed proovisõidud õnnestus teha juba paar kuud pärast ehitamise algust. Kohe algas loomulikult ka mootorratta ümber ehitamine, sest nii mõnigi asi tundus tagantjärele täiendamist või uuesti tegemist vajavat. "Eks sellega on ikka nii, et kui midagi on valmis, tekib uusi mõtteid ja plaane," seletab Agu. Nii pole diisel-

chopper ka praegu lõplikult valmis ning selle ehitamine meenutab Tallinna linna lugu: kogu aeg ehitatakse, aga valmis ei taha teine kunagi saada.

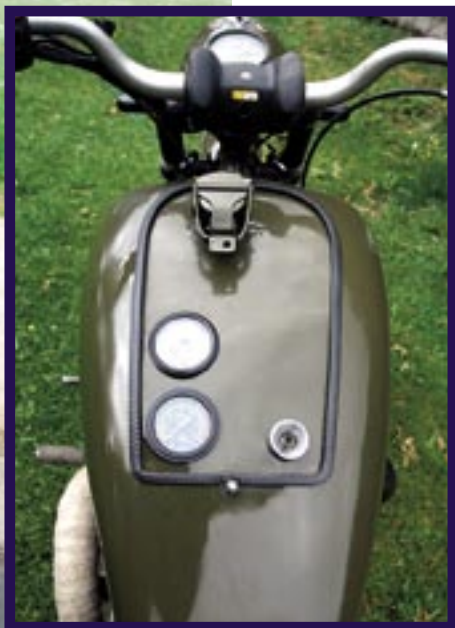
### Karterisse mahub 10 liitrit õli

Lisaks M-le on vajalikke osi laenatud teiseltki masinatelt. Generaatoril ilutseb kiri Triumph, lenksud on pärit Yamaha quad'lt, suunatud ühest Viljandi motopoest ning jahutusradiaator avariiliselt bike'lt. Radiaatori suuruse ja ülesande üle mõtiskletakse aga praegugi, sest päris kindlad selle vajalikkuses ei olda praegugi. Nimelt on diiselmootor juba oma olemuselt külma põlemisega, soojenedes töö ajal märgatavalt vähem kui samaväärne bensiinimootor. Ka pole külmutusagregaadi käitamiseks mõeldud jõuallikal mootorrattal kasutades erilist koormust, seega ka põhjust kuumeneda. Mis veelgi tähtsam: jõuallika karte-



risse läheb kümme liitrit õli!!! Seegi jahutab mootorit üpris efektiivselt. Esialgu käis mootor üldse ilma radiaatorita, jahutusvedelik ringles läbi M-lise paagist tehtud katte all oleva paisupaagi. "Talvel oli hea mõnus, sai paagil käsi soojendada," räägib Agu Helimets. Nüüd on radiaator küll paigas, kuid selget sotti sellest, kas seda üldse vaja on, praegu veel pole.

Kütusepaak mahutab praegu 3,5 liitrit



Paagil olevad näidikud hoiavad juhti kursis õlirõhu ja jahutusvedeliku temperatuuriga. Bensiinikanistri kork täidab bensiinipaagi korgi ülesandeid

Õhupuhasti on laenatud mingilt autolt, kopsakas karter mahutab aga tervelt kümme liitrit õli

mootorikütust, kuid sellest näib olevat enam kui küll. "Ükskord ma üritasin teda tankida pärast pikemat proovisõitu, kuid üle 1,5-liitri ma paaki ei saanud," räägib Aare Lehtmets. Vaevalt et sisuliselt koormuseta töötav diiselmootor üle paari-kolme liitri sajale võtta suudab.

### Eesmärk on projekt registris arvele võtta

Seni on testisõidud uuel diiselmootorrattal toimunud eelkõige Halliste ümbruse küladele, sest suurtele maanteedele minemist takistab õigete dokumentide puudus. Olemas on küll doonormootorratta dokumendid, kuid nende kasutamise asemel eelistavad nii Agu kui Aare ausat teed. "Me nimelt tahame oma mootorratta ametlikult arvele võtta," räägib Aare Lehtmets. Kerge ei saa see olema, sest kombinatsioon Euroopa bürokraatia

poolt toodetud reeglitest ning Eesti põikpääsus nende täitmisel (või ignoreerimisel) kärbib tiivad ka kõige lennukamal ideel.

Hetkel on projekti eelkõige materjalide ja osade näol läinud umbes 10 000 krooni, kuid sellesse pole arvestatud tegijate enda tööd. "Ega seda rahaliselt kokku saagi lüüa, see on lihtsalt nauding," märgib Agu.

Kui eelneva põhjal julgeb keegi väita, et Viljandimaal elavad hullud mehed, siis olgu selle kirjatöö lõppu veel üks tõend selle kohta. Nimelt seisab Agu Helimetsa kuuris juba oma aja ootel järgmine jõuallikas: lennuki reaktiivmootor. Ei, mitte see tiiva all rippuv mürakas, vaid 97-hobujõudu andev, umbes meetri pikkune lisajõuallikas, mis sellist suurt mootorit tõenäoliselt käivitada aitab. Osta.ee'st leitud ning omandatud ("Muidu oleks veel valesse kohta läinud," kommenteerib mees oma oma ostu muigelsui) mootori täpne kasutusvaldkond pole küll praegu selge, kuid oma koha mõnes liikuris ta millalgi kindlasti leiab. Oma saatust ootab kuuriseina ääres ka Pärnumaalt toodud ühesilindriline paadimootor. Ja päris enne äraminektunnistab Agu, et tegelikult huvitaks teda deltaplaani ehitamine ja lendamine. Lennukate ideedega mehi näib Maarjamaal jätkuvat.



Seitsmendat aastat järjest toimus Bikers' Classics (19.-21. juuni) - möödunud aegade ringraja kuulsuste ja kunagiste tipp-rataste võidusõit Belgias Spa-Francorchamps ringrajal.

TEKST ja pildid Ahti Tihkan



# Seitsmes vanade ringraja

**A**rdennide orus paikneva ringraja maagial on kindlasti suur osa selles, et möödunud aegade sangarid tahavad ikka ja jälle naasta paljude mälestuste paika.

Viisteist maailmameistrit kogunesid paraadiks legendaarsetel mootorratastel. Mitmed neist väga kuulsad, nagu Giacomo Agostini, Phil Read, Christian Sarron, veteran Luigi Taveri (kes 80-aastasena sai seekord erilise austuse osaliseks), mitmed staarid nagu Steven Baker, Kork Ballington, Rodney Gould, Jan de Vries, Dieter Braun, Henk van Kessel, Peter Williams, paar üllatust nagu Ralph Bryans ja hispaanlane Manuel Herreros ja loomulikult Belgia omad kuulsused Stephane Mertens ja Richard Hubin.

Aga see kõik polnuks midagi ilma legendaarsete tsikliteta. Masinad, mis on endiselt sama pilkupüüdvad, nagu aastaid tagasi, olid nüüd tagasi Spas.

## Suur tähelepanu 750-stel tsiklil

Tänavu möödus ka 30 aastat sellest, kui Rahvusvaheline Mootorrattaföderatsioon (FIM) lõpetas maailmameistrivõistlused 750-kuubikulistele. Need tsiklid suutsid oma GP-tasemel klassi lühikese olemasolu vältel anda nii mõnegi erakordse võidusõidutsikli ja -meistri. Kuulus Yamaha OW31, Suzuki, Ducati, John Player Norton ja paljud teised ikoonid toodi Spas rajale, helitaustaks kahetakiliste mootorite vinguv ja



Agostini/Read/Ballington

neljataktiliste plaksuv ühendkoor. Viimane tiitel 750-stel läks Patrick Ponsile ainult mõned kuud enne tema traagilist hukkumist võistlusrajal.

Bikers' Classics oli ka suurepärase võimalus tähistada maailmameistrivõistluste 60. aastapäeva, hea turg vanade rataste varuosadele, Luigi Taveri isikliku kogu väljapanek, laupäeva õhtul toimus kont-

sert (esinejaiks Dr. Ruth ja High Voltage), mitmed sõidusessioonid pakkusid ligi 600 osalejale (nii profid kui amatöörid) võimalust avastada Spa rada oma ajaloolistel võistlusratastel, maha peeti ka 4-tunni kestvussõiduvõistlus.

Kaheosaline Spa Classics 4-tunni sõit tõi tagasi kestvussõitude kuulsusrikkad päevad Le Mansi-stiilis stardiga. Osalesid

**AGA SEE KÕIK  
POLNUKS MIDAGI  
ILMA LEGENDAARSETE  
TSIKLITETA. MASINAD,  
MIS ON ENDESELT SAMA  
PILKUPÜÜDVAD, NAGU  
AASTAID TAGASI, OLID  
NÜÜD TAGASI SPAS.**



Luigi Taveri, väikesekuubikulistele suurmeister

Honda 250 RC162 (1961)

## iidolite võidusõit Spas

vaid enne 1981. aastat valmistatud spetsiaalsiklid. Osaledasooijaid oli tänava nii palju, et korraldajad ei saanud kahjuks kõigile stardiluba anda. Rajale lubati ainult 70 paari.

Kolmeks päevaks sukeldus Spa-Francorchamps oma kuulsusrikkasse minevikku ja lubas autogrammikutidel oma kogusid täiendada, amatööridest mehaanikutel otsida pakutava hulgest mõned haruldast varuosad, ja ülejäänud pealtvaatajatel bokside ringi jalutada ning ajada oma noorusaja iidolitega ehk mõne sõna juttu. Tänapäeval, mil F1 ja MotoGP bokside on saanud suletud territoorium, lammutab Bikers Classics kõik tõkkes ja keelatud alad, taasluues Grand Prix "metsikute aastate" õhkkonna.

### Eriline austusavaldus Luigi Taverile

2009. aasta Bikers' Classics üritusel austati ka väiksemate masinaklasside spetsialisti Luigi Taveri karjääri, kes Honda tehase toetusel töi omal ajal Šveitsile esimesed MM-tiitlid.

Taveri tuli kolmekordseks maailma-meistriks 125 ccm klassis, kuid pääses MM-il punktikohtadele kõigis masinaklassides, kus osales, isegi külgvankritel. Võidusõitjakarjääri alustaski Taveri 18-aastaselt oma

➤ Luigi Taveri Kreidler 50 ccm

Mondial 250





Luigi Taveri Norton 500 ccm



MV Agusta Mono Albero 125 ccm



Luigi Taveri MV Agusta

venna küljekorvis. Sealt saigi mees mootori-sportipisiku ja veidi hiljem alustas soolokarjääri. 1953. aastal sai Taveri rahvusvahelise litsentsi ja aasta hiljem osales Grand Prix võistlustel. See oli pika võistlejate algus, mis kestis kuni 1966. aastani.

1955. aastal palgati Taveri MV Agusta tehase meeskonda ja kuni võistlejate lõpuni oli ta tippsõitja väiksemates masinaklassides. Taveri on sõitnud lisaks veel Ducatil, Nortonil, Moto Guzzil, Kreidleril ja MZ-il, kuid kuni 1960. aastani oli ta küll parimate hulgas, võitmata siiski maailmameistri-tiitlit.

Hooaeg 1961 algaski ilma Taverita. Kuna abikaasa Tilde teadis, kui õnnetu mees selles olukorras oli, võttis naine ühendust Hondaga. Jaapanlased olid küll huvitatud, kuid neil polnud Taverile selleks hooajaks ratast pakkuda. Lubati siiski, et kui Taveri saab häid tulemusi, annab tehas tema käsutusse oma parima tehnika.

Taverist tuligi Honda tippsõitja 50 ja 125 ccm masinaklassides ning 1962, 1964 ja 1966 maailmameister 125-ste klassis. 1966. aastal kaotas mees napilt tiitli 50 ccm klassis. Pettumus "topelttiitlist" ilmajäämisest oli suur ja Luigil kadus säde järgmisel aastal jätkata.

Lugupidamise märgiks kinkis Honda tehas Taverile viiesilindrilise 125 ccm ja neljasilindrilise 250 ccm võistlusrata. Taveri osales veel paaril rahvuslikul mäkketõusuvõistlusel Šveitsis, kuid otsustas siis võidusõitjakarjääri lõpetada.

Bikers` Classics organisaatorid olid teinud suure töö, et tuua võimalikult palju Taveri endistest ratastest publikule näha. Hollandlane Nico Claasen näitas oma Honda 50 ccm Replicat, samasugust ratast, millega Taveri võistles 1960-ndatel. Mootor ei olnud veel täielikult komplekteeritud, kuid seda võis nautida stendis. Claaseni oli ka Taveri Honda koopia, mis põhines Honda Dream 50-l. Möödunud aastal käis Claasen Honda muuseumis Jaapanis Motegis, kus tal oli võimalus teha pilte ja mõõtmisi. Kooopia on originaalile väga lähedane.

### Kiired naised ja Team Bike

Tänavu ei olnud tiheda ajagraafiku tõttu Spas ette nähtud külgvankrite osavõttu. Ainsa kolmerattalise töi kohale Yamaha Classic Racing Team. Piloodiks Ralph Bohnhorst, kaasõitjaks aga maailmameister, kes korraldajate nimekirjast millegipärast välja jäänud - Kenny Williams. Rolf Biland/Ken Williams tulid BEO-Yamahal 1978. aastal MM-il esikohale.

Maria Costello ja Sophie Smith Melcion on ühed maailma kiireimad naismootorratturid.

# Spa-Francorchamps kuulsusrikas rada

**Oma 6947 meetriga on Spa-Francorchamps pikimaid ringradasid Euroopas. Tänapäeval on püütud säilitada neid omadusi, mis ta kuulsaks tegid, samas parandades ka sõitjate ohutust.**

Rohelistest Ardennidest ümbritsetuna lookleb ringrada kaunis looduslikus orus, sisaldades mitmeid trikilisi kurvidekombinatsioone nagu Raidillon, les Combes, Pouhon ja Blanchimont - legendaarsed nimed, mis igal ringil sõitjat põnevil hoivad.

Spa rada on olnud paljude sõitjate unelm ja võit siin tihti apoteosiks sportlase võitude galeriis.

Kuni 1990. aastani oli Belgia GP kiirel Spa-Francorchamps rajal üks tippündmisi maailmameistrivõistluste kalendris.

1949 oli FIM ringrajasõidu maailmameistrivõistluste algusaasta. Freddie Firth võitis Spas 350 ccm Velocettega ja tuli ka maailmameistriks. Inglise William Doran AJS-1 võitis 500 ccm klassi, maailmameistritiitli võitis aga tema kaasmaalane Leslie Graham.

40 aastat tagasi, 1969, saavutas Giacomo Agostini väljapaistva tulemuse MV Agustal. Ta oli esimene, kes sõitis toleleagssel Spa 14



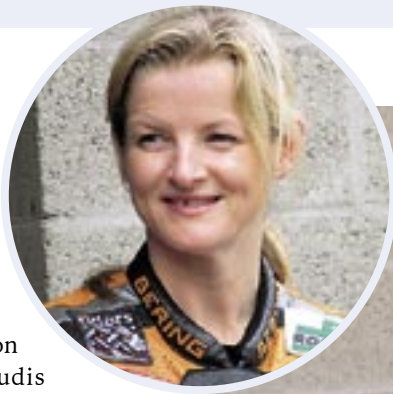
**Spa-Francorchamps lookleb kaunis looduslikus orus**

km pikkusel ringil keskmiseks kiiruseks 210 km/h. Loomulikult võitis Agostini selle 500 ccm sõidu.

Kümme aastat hiljem, 1979, oli uus rada just valminud, kuid avasõit rõõmu ei tekitanud. Värske asfalt ei absorbeerinud vett ja vihm tegi raja nii libedaks, et enamik tippsoitjaid boikoteeris võistlust. Belgia

GP peeti selles hoolimata. Henk van Kessel võitis oma Spartaga 50 ccm klassi, Barry Smith Morbidelliga 125-stel, Edi Stölinger Kawasakil 250-stel, Dennis Ireland Suzukil 500-stel. Külgvankritel boikotti ei olnud ja võitjaks tulid Rolf Steinhausen/Kenny Arthur Yamahal.

Vt ka [www.bikersclassics.be](http://www.bikersclassics.be)



Sophie on regulaarne osaleja Prantsusmaa klassikute võistlustel. Mariat tuntakse tema kangelaslikest esinemistest Man-saare TT-l. 2004. aastal saavutas ta seal kiireima naise tiitli. Maria on ka esimene naine, kes jõudis Mani saare TT-l pjedestaalile, kui ta 2005. aastal finišeeris kolmandana Ultra Lightweight klassis.

Maria võistles Spas 4-tunni sõidus koos Mike Edwardsiga Equipe Rosbif võistkonnas Offenstadt Kawasaki Z1-l.

Samal kestvussõidul tegi peale 18-aastast vaheaega 1980-ndate aastate Briti tuntuim mootorrataste kestvussõidu eravõistkond. Howard Lees Racing registreeris oma 1983. aasta Team Bike Honda CB 1000R Spa Classic 4-tunni sõidule, sõitjateks Stephane Mertens ja Ian Martin. Boksitöö ja toetus



**Kiired naised: Maria Costello ja Sophie Smith Melcion**



"Champi" Herrerose Derbi



Maria Costello ja Mike Edwardsi 4-tunni sõidus osalenud Kawasaki Z1

tuli enamasti samadelt meestelt, kes olid tegevad ka 1980-ndatel.

Meeskond kandis nagu vanadel headel aegadelgi nime Team Bike - Briti juhtiva mootorrattaajakirja järgi. Tänavu möödus 26 aastat Team Bike esimesest etteastest kestvussõitude sarjas (kolmik Lees/Oxley/Clifford Honda CBR 1000R-1) ja 25 aastat üldarvestuses teise koha saavutamist (Lees/Oxley/Lemmens Honda VF 750F-1).

Meeskonnas võistles aastatel 1983-1988 soomlane Vesa Kultalahti (2. koht Le Mansi 24-tunni sõidul 1984. aastal ja 2. koht Hockenheimi 1000 km sõidul 1986. aastal).

Spas oli esindatud ka teisi Howard Lees

Racingu rattaid - Honda VF 750F 1984. aastast, 1987-88 Team MCN/P&O Harris Yamaha FZR 750 ja 1989-91 That's Racing Honda RC 30. Howard Lees hukkus lennuõnnetuses 1992. aastal.

Spa Classic 4-tunni sõidu võitis tänavu meeskond: Moto`bel (Christophe Charles-Artigues/Laurent Sleurs, võistlusrattaks Moto Guzzi Le Mans 3, töömaht 1050 ccm, aastast 1980).

### Erilised tsiklid Yamahalt, Kawasakilt ja Mondialilt

Bikers` Classics oli nagu alati suurepärase võimalus näha paljusid ajaloolisi võidusõidutsikleid. 2009. aasta sündmus pakkus

avastamiseks kolme väga erandlikku mootorratast.

Esimene neist oli 1974. aasta Yamaha OW23, millega osales paraadil Giacomo Agostini. Sellest on nüüd möödas 35 aastat, kui otse Jaapanist toodi laeval 500 ccm tsikkel Spa ringrajale, asendamaks varasemat OW20 mudelit. Itaallasest meistriks mõeldud OW23 oli eelkäijast kergem ja kompaktsem, arendatud koos Daytona 200 miili sõidu jaoks mõeldud 700 ccm versiooniga.

Ajalugu kordas ennast, kui hollandlasest Yamaha tippmehaaniku ja Yamaha Classic Racing Teami omaniku Ferry Brouweri palvel saadeti Yamaha OW23 Jaapanis asuvas tehase muuseumist erandkorras otse Spasse.

Teine eriline ratas oli veidi vanem - Kawasaki, millega britt Dave Simmonds tuli maailmameistriks 125 ccm klassis 1969. aastal. Jerry Lancaster Inglismaalt tõi selle KR1 mudeli Spas tagasi rajale.

Kolmas ratas, mida tingimata tuli vaadata, oli Mondial 250 aastast 1957. See kaunis itaallane osales Bikers' Classics üritusel esimest korda. Sama rattaga tuli Sammy Miller 1957 MM-il kolmandaks. Enne seda, kui Millerist tuli ehk kõigi aegade edukaim traieelisõitja, osales ta paljudel ringrajavõistlustel. Selle ühesilindrilise Mondialiga (29 hj, 10800 rpm, tippkiirus 210 km/h) finišeeris Miller 1957. aasta Belgia Grand Prix'l teisena. Pettumuse valmistas aga sama aasta Mani saare TT, kus Miller juhtis võistlust kuni käigukast



Marcel Ankone ja Boet van Dulmen



Boet van Dulmen ja Suzuki Mk9



Grosvenor Bridge'il kinni kiilus ja tal tuli leppida viienda kohaga.

See Mondial 250 on täisgondliga, mis ka tab ka esiratta - tollal oli lahendus tavaline. Peale pöörderaadiuse takistamisest tingitud õnnetusi keelas FIM sellised täisgondlid.

### Ultrakergete viimane maailmameister

Kahjuks jäi juba teist aastat tulemata varem välja kuulutatud Modena Väike Prints Luca Cadalora.

Cadalora oli väga lähedal saavutusele, millega on hakkama saanud vaid Phil Read ja Valentino Rossi - tulla maailmameistriks nii 125, 250 kui ka 500 ccm klassis. Samuti ei saanud Spasse Marco Lucchinelli ja Eugenio Lazzarini.

Kohal oli aga veel üks maailmameister, hispaanlane Manuel "Champi" Herreros, kes võitis viimase 80 ccm MM-tiitli.

Angel Nieto ja tema legendaarsed Derbi tehasemasinad aitasid teha Hispaaniast

hea kasvulava väikesekuubikulistele masinaklassidele GP-sarjas. Manuel Herreros oli üks suurtest sõitjatest "kergekaaluliste" võidusõidu lõpp-perioodil 1989. aastal.

Herreros alustas karjääri 125 ccm MBA sadulas, peagi siirdus aga 80 ccm klassi ja sai koha Derbi meeskonnas koos Angel Nieto ja Jorge Martinez Aspariga. 1985. aastal oli "Champi" 80 ccm MM-arvestuses neljas, kahel järgmisel hooajal napilt teine Jorge Martinezi järel. Tema erakordne järjekindlus tõi talle 22 poodiumikohta ja lõpuks ka 1989. aastal MM-tiitli, mis jäi "ultrakergetele" viimaseks.

Champi siirdus 125 ccm klassi. Kuna tal aga puudus konkurentsivõimeline tsikkel, ei suutnud ta oma Derbi-aegade saavutusi korrata. Herreros lõpetas oma võistleja-karjääri 1991. aasta Saksamaa GP-I Cobas Rotaxi sadulas.

## Kes, millal ja millega käisid

**REISI** aeg: 8.-21.mai 2009.

**RATTAD:** Suzuki Bandit 600 (1996), Yamaha Fz6 (2004), Moto Guzzi Brevia 1100 (2007).

**VARUSTUS:** Täis matkavarustus ehk siis telgid, magamiskotid, priimus jne (mis poolel teel Budapesti lennujaama tagasiteed ootama jäeti).

Kolm sõpra tsiklitel enne turismihooaja algust Horvaatias kurvilisi teid, kauneid vaateid ja taskukohaseid hindu nautimas.

TEKST ja pildid Ando Vaher

# 13

# kevadist päeva

# mootorrattal: Horvaatia

**8.mai** Kell 7.30 start Tartust, õhutemperatuur 10° C, taevast pilvine. 10.00 oli kokku lepitud kohtumine Riia ringil ülejäänud kahe rattaga Tallinnast. Siguldaskin olin sunnitud tegema kohvipausi nahavahele pugenud 10 „soojakraadi“ ja Halvarsson'si alla windstopperi paneku vajaduse tõttu. 10.15 toimus A4 peal bensiinijaamas reisiseltskonna kohtumine, et ellu viia plaan väisata Horvaatias ning viperusteta ja turvaliselt koju naasta. Tankisime ja teele.

Vahepeatusena Bauska lähedal teeääres asuvas söögikohas, kus letitagune härra eestikeelseid fraase pursis, olime peagi sisuliselt legaalsel kiirustel jõudnud Poola piirini. Pisut peale Augustow`it (N 53°45.070` E23°06.235`) leidsime hubase kodumajutuse (6 € näost). Võtsime matka-

mehe õhtueine, mis oli kiirtoidu pakkidena kaasas, „maandasime liiklusstressi“ ja seejärel kohustuslik puhkus. Esimesel päeval läbitud 683 km, sõiduaeg 8,5 tundi.

**9.mai** Plaan läbida Poola. Riigi keskosas kostitas ilmataat meid ca 30-minutilise lausvihmaga. Banditi üks silinder keeldus töötamast. Kaks roppu sõna ja küünlad maha. Küünla kontrollil näis, et kõik on hästi, mistõttu lasti järgmisena karburatoritest bensiin välja. Taaskäivituse hetkeks oli vihm lakanud ning Bandiit jooksis „nigu siidi“. Ühe lõunasöögi pausiga, kus kehakeeli tellitud toit oli kosutav, jõudsime Slovakkia piirile. Jahe mägiõhk ja väsimus tõid jällegi meieni tõdemuse, et telgis ööbimine oleks liig mis liig. Mõningaste otsin-

gute ja taas käte-jalgade keeles kohalikega suhtlemise tulemusel leidsime Svidniku ja Presov`i vahel Jami nimelise motelli, mis nii oma asukohalt kui olemuselt oli soodne ja moodne (10 € näost).

Õhtusöögi käigus toimunud arutelul hakkas meis piirjooni võtma arusaam, et arvestades öömajade taskukohaseid hindasid, kättesaadavust ja plaani kohapeal (loe: Horvaatias) nii kui nii üürida elamine, on telkide ja sinna juurde kuuluva kola kaasavedamine liigne/kasutu koormus nii ratastele kui nendel sõidunautlejatele. Kõpses plaan B ehk kõik üleliigne, mis kasutusele ei tule, panna nädalaks hoiule Budapesti lennujaama.

Teine päev läbitud 630 km, keskmiseks kiiruseks tuli tubli 81 km/h (Poola tihedat





asustust ja liikluspiiranguid arvestades väga hea tulemus).

**10.mai** Ungarisse sisenedes algavad üsna pea suurepärased kiirteed. Esimene sihtkoht Budapesti lennujaam sai võetud kella 14-ks, kus rattad hingasid kergendatult ja paar suurt kotitait tráni meist sinna nädalaks hoiule jäi.

Otsustasime ära vaadata Balatoni järve ja ööbida selle ääres. Kihutasime mööda kiirteed Siofogi linnani, keerasime kiirteelt maha ja juba mõningaste pingutuste järel leidsime taas 12 eurot näost öömaja.

Kui asjad lahti pakitud ja kerge rifešment tehtud, siirdusime paarisaja meetri kaugusel olevasse ilusa vaatega järveäärsesse välirestorani, ühte paljudest. Seekord läks kohalikke vaadist pärinevaid „stressimaandajaid“ rohkem kui üks, maitseid hea. Ka Ungari köök on suurepärane. Peale õhtusööki tuvastasime, et Balatoni järve vesi meenutab oma läbipaistvusest ja värvilt pisut töödeldud solgivett ja ujuma kohe kuidagi ei kutsunud. Kalamehi oli õhtuse järve ääres rohkem kui meiesuguseid nautlejaid, kalastati üksi, kaks ja lausa peretsi. Lühikese jalutuskäigu järel siirdusime oma kodumajutusse, kus tõeliselt soojal suveõhtul ritsikate siristamise ja mõne „terava“ saatel sai parandatud üks Cardo Teamseti lällari klamber. Viimane purunes kiivri mahapillamise tagajärjel. Sovietli nutikuse, Lethermani ja restost omistatud laudlina hoidjast moodustatud B-varuosa abil sai asi toimima.

Kolmandal päeval läbitud 575 km kiirteed.

**11.mai** Kiirteed on tõesti efektiivsed, sest kella 18-ks olime Karlobagi külakeses Aadria mere rannikul teel nr 8, mida peetakse üheks ilusaimate vaadetega teeks kogu Euroopas. Paremal ja vasakul igal kilomeetril hingematvad vaated, türkiissinine meri ja poolsaared, saared - igaüks neist omanäoline. Ka tee profiil peaks igale mootorratturile mokkamööda olema. Peale pea tuhandet kilomeetrit kiirteed oli kõver mägitse alguses harjumatu ja neid vaateid passides tuli nii mõnigi kord kurvi trajektoori korrigeerida.

Üsna kohe peale piiri algas tasuline kiirtee. Tökkepuu ees vajutad nuppu, võtad pileti, säilitad selle ning kiirteelt maha sõites tasud pileti alusel (analoogne meie tasuliste parklatega) juba mehitud putkasse mõõduka summa, kas kohalikke (kuna) või eurosid. Kohalikus tuleb pisut soodsam.

Kuna kiirteedest sai kõrini hetkel, kui Aadria mere rannikul oli GPS-i järgi loetud kilomeetrite kaugusel kiirteest, otsustasime spontaanselt, et aitab 140-150 km/h kiirustest ja keerame kiirteelt maha. Paarikümmend kilomeetrit tõeliseid mägiserpentiine ja olimegi Aadria mere rannikul. Meile avanev vaade sundis kõiki vaikima...esimese vaatešoki järgselt peatusime sobivas kohas, kus kaljustes lahesoppides päevitasid üksikud paarikesed. Mõte koheselt ennast värskendada türkiissinises täiesti läbipaistvas vees sai koheselt teostatud. Vesi inimtermomeetrite põhjal kokkuleppeliselt ca 17-18°.

Nautides vaateid ja kurvilist teed unustasime ennast sõitma kuniks nälg ja ilus rannikuküla Karlobag kutsus oma välires-

toranide ja hulgaliste öömaja pakkumistega peatuma. Leidsime ca 20-minutilise töö tulemusena lausa luksusliku apartmendi teisel korrusel, kahe saksa HD-mehe naabrusesse (hinnaks taaskord 10 € näost). Keha kinnitatud, pangaautomaat külstatud, siirdusime oma verandale, mis tundus selle riigi majutuse pakkujatel standardiks olevat. Seal vaikust, viimseid tilkasid koduseid jooke ja enda loba nautides murdis meid väsimus.

Neljanda päeva läbisõit 455 km, keskmine kiirus 85km/h, sõiduaeg 5,5 tundi.

**12.mai** Plaan näha/kuulata Zadar`is ainulaadset meriorelit ja siirduda Trogiri linnakesse, et leida seal juba sobiv eluase pikemaks peatuseks. Merioreli kakofoonia ja harmoonia vaheldumine oli rahustav nagu ka palmide ja meie mändide sugulaste kõrvuti kasvamine. Zadar`is pikemalt ei peatunud, GPS-ist ja kallutamise vajadusest juhitud siirdusime uuesti teele nr 8, sihiks Trogir. Vaateid ja sõitu nautides läks aeg oodatust kiiremini ja Šibeniku linnast läbi sõites silmasime Krka rahvusparki viitasid. Kui siin juba olime, läksime vaatama. Mõeldud tehtud ja kahetsema ei pidanud. 80 kuna eest lunastasime sissepääsu parki ning laskusime mööda serpentiine ca 4 km rahvusparki parklasse. Seal valvuriks olev vanahärra rääkis perfektselt inglise keelt, mis meid pisut üllatas. Ta pakkus meile muuseas ka majutust, kuna kell selleks hetkeks tiksus viendat õhtutundi. Kuhjanud varustuse ratastele hunnikusse ja vanahärra lahkelt pakutud rataste ja varustuse valvamise teenust kasutades, suundusi-



Pakkimise kunst

Kohtumine Aadria mere rannikuga





**Jooksev remont**

me rahumeeli ca 1,5-2 tunnisele retkele. Retk oli iseenesest meelikõitev, alustades tooni andvatest konnadest, kes oskavad kajaefektiga „krooksuda“, kuigi see heli krooksumist vähe meenutas, lõpetades rohelusse mattuva jõe kohale ehitatud laudteel kümnete ja sadade koskede ja kosekestega.

Ei saanud ka jätta kasutamata võimalust ujuda 15-16 kraadises mägiõõs vees, mida kõik võisid teha selleks ette nähtud kohas. Piisavalt pildistanud ja ka kogu ilu endasse salvestanud, jätkasime teekonda. Vahetult enne Trogiri kiskus pimedaks. Öömaja leidmisega pimedas enam nii ladusalt ei läinud kui eelnevatel päevadel. Mitut varianti kohalike poisikeste abiga vaadates ja kaaludes otsustasime lõpuks kümnendal öhtutunnil autokämpingus pakutava peavarju kasuks. 14 € näo eest veetsime öö pisut nõukaega meenutavas elamises.

Viienda päeva läbisõit olematud 270 km.

**13.mai** Päeva peaülesanne oli leida ilusa vaatega ja korralik elamine järgnevateks puhkusepäevadeks.

Hommikul ülesannet täitma asudes ei oleks osanud arvata, et see nii keeruliseks võib osutuda. Trogiri vanalinnast läbi sõites ja kahte silda ületades sattusime poolsaarele, kus tee viib mööda lahe rannikut. Ühe külakese lõppedes ja teise alates oli pea igal majal küljes silt apartmani, zimmer, rooms. Vaatamata suurele hulga siltidele ei majutanud keegi, sest hooajaks valmistumine alles käis. Koorisime endalt maha

kõik sõiduriided kuna palavus (27°C) tahtis tappa.

10 kilomeetrit majast majja kammimist ja küsimist. Kohalikud aitasid meelsasti, helistades oma tuttavatele uurimaks, kas nemad on ehk valmis, aga ei miskit. Lootust kaotamas jäin seisma maja ette, kus alumise korruse verandal einestas perekond. Pidasin neid saksa turistideks.

Mind kõnetasid rannas peesitavad eakad daamid saksa kultuuriruumist, vaatasid ratast ja küsisid, kust tulen. Selgitasin, kust ja mida otsin (nemad rääkisid saksa ja mina inglise keeles).

Daamid pöördusid seepeale eelpool mainitud „saksa turistide“ poole, kes, nagu selgus, oli hoopis kohalik pererahvas - teismelise peretütre, retriiver Buki ja kassiga. Lühikese vestluse käigus sain teada, et neil käib väljäuiritavates korterites alles remont.

Ka see variant luhtus. Jäin teisi reisikaaslast ootama, et kuulda nende läbirääkimiste tulemusi naabruses olevate majutajatega. Nähes, et ka nemad ei olnud pealelõunaks midagi sobilikku leidnud, tuli pereisa nõrkinud nägudega matkajate juurde ja tegi teismelise tütre inglise keele oskuse vahendusel pakkumise.

Häbenedes oma hoovi, kus esines remondivahendeid (kusjuures eesaed oli perfektelt korras ja maja paistis uus olevat), viis peremees meid teisele korrusele, kus ootas verivärske remondi ja sisustusega kahe magamistoa ning avatud köögi/elutoaga korter. Komplektis oli kõik, mida ette kujutada võib, kogu köögisisustus,



**Trogiri vanalinn**

lausa kaks külmkappi, sat-tv jne. Selle me võtsime, 4 ööks 12 eurot näost.

Nüüd, kus rattad koormast vabastatud, oli aeg minna tutvuma Trogiriga. Asjata ei nimetata Trogiri Dalmaatsia ranniku pärliks. Vanalinn oma ülikitsaste tänavate labürindi, hulgaliste kohvikute, poodide ja söögi-kohtadega ning vahetus läheduses oleva värvikireva turuga jättis ülimalt sümpaatse mulje.

UNESCO maailmapärandisse kantuna siin turistidest puudust ei tule. Kuid kevadiselt tagasihoidlikumad turistide hulgad ei seganud meie tsillimist karvavõrdki. Ühes vanalinna restoranis kohalikku kööki nautides tegime plaane järgnevateks päevadeks. Võtsime neljapäevaku kavva 2 sõiduvaba päeva, Spliti vanalinna Diocletianuse palee ja Hvari saare (kirjeldustes juukseid püsti ajava tee ja väidetava liivaranna pärast).

**14. mai** Sõiduvaba päev, kui söögipoes käik (6 km) välja arvata.

**15. mai** Startisime Splitti. Käisime Diocletianuse palees. Keskaegsest arhitektuurist ja hõngust küllastunud, kellegi Nini piiskopi varvast katsunud (mis pidavat õnne tooma), siirdusime Omišisse. Omišit peetakse keskaegsete korsaaride ehk Aadria mere piraatide koduks, mis kajastub ka linnakese sadamates seisvates puust purjekates. Edasi läksin mina lõunasse otsima austria kasvatust ja Lonely Planeti poolt lubatud valgeid randu, teised mägedesse „kallama“. Austria kasvatust nägin, liivarannad jäid paraku unistuseks. Kohtusime taas hilisõhtul „ko-

dus“, nautides kohalikku veini, maasikaid, mureleid ja Paki saare kasukamaitseid kitzujuustu.

**16. mai** Vastavalt plaanidele sai äratus varajane ja startisime Spliti sadamasse. 1,5 tundi praamisõitu ja Hvari saart avastama. Hvari linnakesse viis klassikaline mägitsee ja oh imet, päike piilus pilvevine seest. Killuke keskaja arhitektuuri, Püha Stephanuse katedraal, „Mama Leone“ pitsabaar ning esimene, kuid mitte viimane liivane rannariba (30 m) võetud, suundusime Jelsa linna, leidmaks tõelist liivaranda ning juukseid püsti ajavat mägitseid. Kulgedes suure kalluri järel järsust mäest üles, seiskus kallur keset tõusu, et vahetada mõned sõnad vastutuleva eeslirakendis „naabrimehega“. Kuna stopp tuli suhteliselt ootamatult, jäin oma rattaga otse kalluri kasti taha „pimedasse“ nurka, teised minu taga. Jutuhoos lõtvus kalluristi pidurijalg ja nii ta meile peale veerema hakkaski. Nüüd võite ette kujutada, kuidas me ennast jalgadega tagurpidi allamäge lükata sibasime. Kinnises kiivris karjumine osutus ebaefektiivseks. Küll aga tuletas eesliajaja märkus, et keegi seal taga sibab, 2 cm enne mu ratta esiklaasi vanamehele meelde, kus asub pidur. Napikas.

Jelsa „üllatas“ meid pika otsimise peale ca 100 meetrise liivaranna riba ja liivase põhjaga lahesopikesega. Juukseid püsti ajavat tee jäi leidmata, kuid saart julgen soovitada kõigile kui tervislikku kuurorti. Nelja päevaga läbitud 847 km kohalikke teid.

**17. mai** Koduteel oli plaanis külastada Plitvice järvede rahusparki. Varustus rattastel, otsustasime võtta kursi riigi peamisele maanteele, mis pidi meile näitama sisemaad. Üsna hilisel pealelõunasel ajal

jõudsim kuulsasse parki. Varustus selleks ettenähtud hoiukappidesse ja tee. Arvestades palavat ilma olime pettunud, et kogu pargi peale ei olnud ette nähtud ühtegi ujumiskohta.

Krka ja Plitvice parke ei võrdle. Seda peab ise nägema. Pargi mõõtmeid arvestades jõudsime läbida paari tunni jooksul ehk 1/5. Aga pidime sellega leppima, sest park suleti. Võtsime suuna Zagrebi poole. Karlovaci eeslinnas leidsime hõlpsalt soodsa ja moodsa öömaja.

Päeva läbisõit 431 km.

**18. mai** Päikesepaisteline palav ilm. Kiirtee, kiirtee, kiirtee. Budapesti lennujaam, 32 kraadi sooja, kogu koorem taas suuremaks. Kiirtee, kiirtee, kuumat õhku näkku. Proovisin, milleks mu ratas võimeline on ja jäin rahule, sest suure koorma lagunemise hirmus jäi ruumi keerata veel ja veel. Enne Slovakkia piiri leidsime kohalike mustlaste ja jumala abiga Pere külast midagi hosteli ja motelli vahepealset ehk mostelli. Vestluses peremehega selgus tõsiasi, et Ungari kiirteed on ka ikka maksulised. Meie kihutasime sealt nii minnes kui tülles läbi paari tankimisega, ilma et keegi oleks midagi küsinud või kasvõi viidanudki maksulisele teele.

Päeva läbisõit 648 km.

**19. mai** Slovakkia mäed võtsid meid vastu vihmaga ja algas võitlus vihma ja ühe ratta kapriisidega. Suzul ei tahtnud niiskega üks pütt töötada. Vahelduva vihma ja kiirusega võtsime ca 450 km.

Streikivast rattast küllastunud ja vihmast läbiligunenuna leidsime keset Poolat öömaja, kus kogu aur kulus asjade kuivama panemisele ja restoranis sooja saamisele

le. Tuju tõusis kiiremini, kui arvata võis ning kui plaanid ratta remondiks tehtud, sai mindud puhkama. Hommik on õhtust targem.

**20. mai** Ratta remont lükkus teadmata tulevikku, kuna hommik oli pilvitu ja kuiva ilmaga ratas kuuletus. Koduni oli jäänud 970 km. Dilemma, kas sõita koju ühe jutiga või jääda kusagil ööbima.

Tunde agressiivset motosõitu, mille käigus sai politsei poolt esmakordselt kinnipeetud reisikaaslane. Õnneks mitte rikkumise pärast, vaid rutiinse kontrolli käigus. Keskmist kiirust ei sünni siia kirjutada. Kell kuus õhtul olime Kaunase ringteel, kus sai söödud hiline lõuna.

22.00 Riia ringil bensiinjamaa sisenedes oli vaim nii tõnts, et suutsin tsikliga külili vajuda. Endal oli naljakas, et omal jõul püsti ei saanud, kuna jalg oli kukkumisraua ja asfaldi vahel. Viimane tankimine. Algas vihm ja tallinlastest lahkumine.

Kogu reisi esimene ja viimane politsei poolt kinnipeatamine minu jaoks toimus Cesise linnas. Süüdistus 72 km/h kiirusega sõitmine 50 km/h alas. Asja pärast seega. Mul läks jupp aega vihmariiete ja helkurvesti alt dokumentide leidmiseks. Lühidalt selgitas politseinik, mis mind ootab. Nähes mind asjaga leppivat ja kiivrit peast võtvat, ta siiski leebus ja piirdus hoiatusega.

**21. mai** 01.00 Tagasi kodus - tagumik kange, käed surisesid, hing rikas emotsioonidest, pea täis muljeid.

Kokkuvõtte arvudes: 13 päeva, 5509 km, 1 vihmane päev, 1 tehniline rike (vihmasõidul), 6 riiki, ca 8000 krooni.

Kes veel käinud ei ole võtke ette. Kellel veel kahe rattalist ei ole, soetage.



Hvaris



Riia ringil

Läti Kegumsi krossirada oli motokrossi MM etapi puhul juuni viimasel nädalavahetusel eestlastest pea ummistunud. Tuhanded (väidetavalt isegi üle 10 000) fännid olid tulnud kaasa elama oma lemmikutele.

TEKST **Teele Tuuna, Helen Urbanik**  
PILDID **Teele Tuuna**

**K**orraldajate andmetel oli pealtvaatajaid Kegumsis kokku 32 000. Laagripaigas ja krossiraja ääres lehvisid peamiselt Eesti lipud ning kostis kõva lärmi, kui mõni Eesti krossisõitjatest möödus. Paljud karjusid oma hääle ära juba laupäeval, enne kui finaalsõidud alatagi jõudsid.

Üldiselt oli ürituse korraldus sujuv ja probleemitu, kuigi sujuvuse nimel oli süsteemidega ka vaeva nähtud: näiteks sissepääsemise jaoks vajalikku käepaela oli võimalik osta iga erineva vaatekoha jaoks: traataia taga kehtis ühte värvi pael, triibüinile sai teisega, bokside juurde kolama sai kolmandaga ning mehhaanikud ja managerid, reporterid, fotograafid jm tähtis seltskond oli hoopis kirju erinevatest külgeriputatud pääsmetest. Maailmameistrivõistlused on ikka väga mahukas värk.

Tanel Leoki boks oli pidevalt ümbritsetud fännidest, nii mõnigi neist aga arvas, et Tanel võiks rohkem oma toetajatega suhelda. Siiski said paljud pisikesed ja suured autogrammi ning reporterid soovitud kommentaari.

Esmakordselt Lätis Kegumsis peetud MX1 ja MX2 ning veteranide motokrossi MM-etapil võitis kuninglikus klassis Antonio Cairoli, tema meeskonnakaaslasel Tanel Leokil kahjuks nii hästi ei läinud.

Kõigi kaasaelajate suureks kurvastuseks ebaõnnestus Tanel Leokil esimene sõit. Kegums on Eesti sõitjate jaoks pea-aegu kodurada ning kõik tahtsid just seal endast parimat anda. Tanel Leok, kes oli kvalifikatsioonis teine, võitles kolmandale kohale, kui ta pärast kahte kolmandikku võistlussõitu tegi sõiduvea ning püüdis tulutult tsiklit käivitada - selle aja jooksul

# KEGUMIS,



Tanel Leok oli reporteritest...



# Eesti krossifännide meka!



Aigar Leok on TM-il leidnud väga hea mineku



... ja fännidest pidevalt ümbritsetud.



Aigar Leok ja Mart Lajal

tegid konkurendid aga koguni kolm ringi. Teises sõidus oli Tanel Leok edukam, saavutades neljanda koha ning olles etapi kokkuvõttes 11.

Mõlemas sõidus rõõmustas aga kõiki kaasaelajaid Aigar Leok, kes on TM-il leidnud väga hea kiiruse. Esimeses sõidus oli Aigar kuues, teises aga kaheksas.

Gert Krestinov, kes Saksamaal Teutschenthalis õnnetult kukkus ning õla liigesest välja tõmbas, oli aga sunnitud kahjuks vahele jätma nii Kegumsi etapi, Sõmerpalu võistluse kui ka Uddevalla etapi.



Tanel Leok



Kegumsi võistluse autogrammidega kaetud fännisärkidest saavad hindamatud trofeed

Gert Krestinov jookseb isa õnnitlema

→ Ka Avo Leok oli tulnud vennapoegade sõitu vaatama

Tema järgmine sõit on planeeritud Lommeli etapile, mille ta klassis MX2 eelmisel aastal mäletatavasti võitis.

Kegumsis peeti ka veteranide MM-i etapp, kus stardiks oli end üles andnud rekordiline arv (5) Eesti sõitjaid. Aegade algusest kestnud vaidluse, kumb on Maarjamaal parim krossisõitja, lahendasid

Valdur Kahro ja Andres Krestinov seekord sedapidi, et Kahro oli esimeses sõidus rootslase Mats Nilssoni ja hollandlase Erwin Hendrickxi järel koguni kolmas ning Krestinov kohe tema selja taga. Teises sõidus jõuvahekorrad aga muutusid ning siin oli eespool Krestinov (4.) ja Kahro kohe tema selja taga, mis tähendas, et ka etapi

kokkuvõttes jäi Krestinov kahevõitluses siiski peale (4. koht), kuigi punktisumma oli meestel võrdne!

Kuigi Eesti jaoks polnud tulemused Kegumsis parimad, võib siiski uhke olla tohutu fännide hulga üle. Eesti jättis kindlasti end meelde paljudele motokrossihuvilistele, nii osalejate kui vaatajaskonna seas.

# Moosi

## säästuprojekt

# IŽ 56 külka

Hiljutise Täiesti Ühinemata Ratturite Assotsiatsiooni 5. kokkutuleku (stresskood "olenkoondatudkuidtsiklisteilooobu") stiilipuhtaim sõiduriist oli kahtlemata asutajaliikme Moosi (aka **Andres Grauberg**) sõiduvahend.

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

**K**ülka IŽ 56 on nimelt pärit sõna otseses mõttes vanarauahunnikust ja seejärel hellalt uuele elule äratatud. Kusjuures disainis on hoitud hoolega algupärast kaluristiili. Heaks näiteks on siin elegantsed ja omal ajal laialt levinud õhupuhasti ning süüteluku lahendused.

Visadus viib läbi halli kivi ja nii on ka IŽ täna täiesti legaalne ja naudingut pakkuv sõiduriist. Tõsi, mõningate ebaoluliste pipsispuudustega: kogu vajaminev elekter tuleb hetkel külakorvis peituvast autoakust (mida peab siis aeg-ajalt täiendavalt laadima, ent mitte liiga tihti), puudu on parempoolne mootorikaas ja Moosi (pilksid võrdleval pildil vasakul) eriliseks meelehärmiks on külghaagise "vann" vale, pärinedes uue-

malt mudelilt. Õiget originaalvanni polevat seni õnnestunud soetada, enamikust neist ollagi säilinud vaid ülemine pool.

Tehnikapool on ühepütasele IŽile omaselt lihtne ja toimiv, mida tõestas Moos asja kahe matsuga tuksuma pannes. Tühikäik pole küll päris samast klassist kui korras 250-se Jawa oma (kes juhtumisi ei tea: mats-paus-paus-paus-no nüüd suri küll välja!-mats-näe, ei surnudki!-mats-paus-paus-paus-mats, jne, jne) ent pikakäiguline mootor tuksub

### IŽ 56

**MOOTOR** Ühesilindriline kahetaktiline õhkjahutusega, ilma katalüsaatori ja sissepritseta (leidub karburaator ja kaks summutit), silindri läbimõõt 72 mm, kolvikäik 85 mm, töömaht 346 ccm, võimsus (ca 1960. aastal) 9,7 kW (13 hj)/4200 pjm, kickstarter.

**JÕUÜLEKANNE** Neljakäiguline manuaalkast, mitmekettaline trossajamiga märgsidur, peaülekanne kett.

**VEERMIX** terasest toruraam; teleskoopeshark, taga paarisamortisaatoritega kahepoolne terasest tagakiige. Ees ja taga mehhaanilise ajamiga trummelpidurid. Terasest kodarveljed, rehvid 3,25x19.

**MÕÖDUD, KAAL** Teljevahe 1400 mm, tühikaal 150 kg (pluss külgorv). Suurim kiirus 100 km/h (ilma külgorvita). Kütusepaak 15 l.

**MÜÜJA:** ei müüda

**HIND:** olematu

**VÄÄRTUS:** hindamatu



rahulikult, tuues kahest päevinäinud summutist esile vaid IŽile omast, eksimatult määratavat saundi. Moosi sõiduriist sõidab miskise põleva vedeliku olemasolul kahtluseta ka edaspidi, olgu ümberringi masu, täpe või pupu. See masin on näinud neid kõiki ja tal on ükskõik, võite uskuda!

26. ja 27. juunil läbis Harju-, Lääne- ja Pärnumaa teid kahtlemata aasta suurimaks vanasõidukiürituseks kujunenud Kindral Laidoneri memoriaal.

TEKST JA PILDID **Tarmo Riisenberg**

# Aasta suurim vana

**T**allinna ja Pärnu vanasõidukihuviliste koostöös sündinud võidusõidust Tallinnast läbi Laitse ja Lihula Pärnusse võttis osa rohkem kui 150 vanasõidukit. Kõige enam osales autosid, kuid kõrvale ei jäänud ka vanaaegsete mootorrataste omanikud.

Eelkõige olid rohkelt esindatud pärast II maailmasõda ehitatud mootorrattad, kuid oli ka sõjajärgseid kahe- ja kolme- ja neljajalgseid. Nii suutis kogu võistlustrassi edukalt läbida Heiki Muda 1929. aasta DKW Luxus 200. Konkreetse mootorratta jaoks tegi ülesande eriti keeruliseks fakt, et osade võiduajamise etappide keskmine kiirus oli väga lähedal mootorratta enda maksimaalsele kiirusele. Samuti tabas eakat sõiduvahendit juba ralli esimesel etapil Tallinnast Laitsele tehniline rike: siduri juurest hakkas kostma ebameeldivat kriginat, mis viitas tõsisetele probleemidele. Kuna aga tegu on nõ primaarmootorrattaga, mille jõuallikas koosneb ehk vaid 10 protsendist kaasaegse ühesilindrilise jõuallika osadest, siis piisas remondiks mõnest laenatud tööriistast ning poolest tunnist näputööst parkimisplatsil. Seal selgus, et üks siduri taha peitunud laager polnud saanud piisavalt mäaret. Veidi askeldamist õlikannuga ning juba oligi probleem kõrvaldatud ning edasistel teekonnal Pärnusse see endast rohkem märku ei andnud.

## Kõik vanakesed polnud omanike ustavad teenrid

Muresid oli aga teistelgi. Nii jäi Heino Reinjärve Zündapp KS750 mootoriprobleemide tõttu seisma juba enne ralli algust ning 81-aastane vanahärra läbis kogu võidusõidu oma ustava BMW R35 sadulas. Ka teine Viljandimaa mees, Aare Lehtmets, pidi oma originaalvärvis IZ-49 tehniliste probleemide tõttu koju jätma ning saabuma rallile hoopis uuema IZ Planeta 3 sadulas.

Ka kolmerattaline Jawa ehk Velorex 16/350 saabus Pärnusse omanike poolt käekõrval tõugatuna. Põhjus lihtne: väsisid ära jõuallika kontaktid. Õnneks pole sellised detailid Jawa mootori jaoks veel oluline



defitsiit ning seetõttu oli Velorex laupäeva hommikuks taas sõidukorras.

Mõni võidusõitja sai tunda ka nõukogude mootorrataste klassikalisi probleeme. Nii oli Vello Närepi K-750 juba võiduajamise esimesel etapil hädas laadimisega ning saabus seetõttu Laitsele autokastis. See viga kõrvaldatud, tabas meeskonda peagi järgmine: uhiuus tehase mootor, mis teoreetiliselt pidi olema ideaalkorras ning edukalt finišini tuksuma, kaotas ära klapi vedrusid hoidvad poolkuud ja sellega sõit lõppeski.

Omaniku enda nukker kommentaar oli: „Oleks raami jäänud vana mootor...“ Seega tarkus kõigile teistele nõukogude tehnika austajatele: isegi uhiuus jõuallikas, käigukast või mõni muu komponent vajab enne paigaldamist lahtivõtmist ja kontrolli. Ning 100-protsendilist töökindlust ei või oodata ka siis.

## Väljas nii mõndagi uut ja haruldast

Kindral Laidoneri memoriaal oli ametliku debüüdiks ka mitmele värskest



Kõige rohkem oli memoriaalil esindatud nõukogude mootorrattaid, eelkõige mudeleid IZ-350 ja IZ-49



# tehnikaüritus



Usin töösipelgas 70-ndates ja 80-ndatest: motoroller Muravei

Wana-Kolga tsiklitalli eestvedaja Jaan Sild oli samuti üks neist, kes kogu võistlustrassi läbi sõitis. Ning seejärel veel Pärnust Tartumaale sünnipäevale

Kogu võidusõidu vanim osaleja (kes sõitis ka kogu trassi ise läbi) oli 81-aastane Heino Reinjärv BMW R35'l



Näituse ilusaim mootorratas? Siim Mäesalu poolt äsja restaureeritud Pannonia on väga silmakõitev sõiduk, üks kolmest teadaolevalt Eestis säilinust

Heiki Muda tegi Laitses oma DKW'le kiirremonti. Sellest piisas, et ürituse vanim ralli otsast lõpuni läbi sõitnud mootorratas omal jalal Pärnusse jõudis

restaureeritud mootorrattale. Nii sõitis Anatoli Metus võiduajamisel kaasa Sak-samaal 1939. aastal valmistatud Triumph BDG 250'ga. Pärnus oli aga näituseplatsil vaatamiseks mõnda aega väljas Eesti ühe suurima Pannonia spetsialisti Siim Mäesalu Pannonia de Luxe TLB. See omaladset plekist gondlit kandev mootorratas võiks kahtletama kandideerida ürituse paremini restaureeritud mootorratta tiitlile. Kahjuks sai Siim oma töökohustuste tõttu osaleda vaid Pärnus laupäeva hommikul toimunud



Sellist masinat ei näe igapäev: BMW R61 on Eestis väga haruldane mootorratas.

Autori lemmikmootorrattaks oli see Soomes ideaalselt restaureeritud Zündapp K5750, Pärnus tegutsevale Eesti Leegioni muuseumile kuuluv mootorratas.



Kolmerattaline Velorex läbis edukalt kogu võiduajamise. Vaid Pärnus oli probleeme juukerdavate kontaktidega.

Triumph BD6250 oli kasutusel II maailmasõja aegsetes Wehrmachti väeosa-des. Tegu on samuti värskest restaureeritud mootorrattaga.





Ürituse vanim mootorrattas oli väidetavalt 1911. aastast pärinev Royal Enfield. Mootorratta täpne sünnihetk tekitab aga vaidlusi ka praegu.

Üheks värseks debüteerijaks vanamootorratta üritustel oli liivakollane M-72.



paraadil. Sellelki pidi mootorrattas tagasi tulema "paela otsas", sest kütusesüsteemi jäänud purud ummistasid karburaatori. Varasematel motonäitustel polnud nähtud ka Meelis Küti liivavärvi M-72 ning Ain Lepa BMW R61'te, haruldast mootorrattast, mida toodeti vaid 3747 eksemplari.

Lisaks võidusõidule moodustas olulise osa Kindral Laidoneri memoriaalist ka Pärnus toimunud näitus. Kahjuks ei jõudnud kohale ilmajaama poolt lubatud sademeteta ilm, seega pidid nii pealtvaatajad kui näitusekülastajad korduvalt sademete eest varjuma.

### Uudiseid ka pooleliolevatest projektidest

Loomulikult ei pääse ükski vanasõidukite omanike kokkutulek ka nn jahimehejuttude sektsioonist. Eelkõige räägitakse seal nukral ilmest neist „ulukitest“, mille püüdmine ühel või teisel põhjusel pole õnnestunud. Tavaliselt on tegu eksootilist tõugu masinatega, mille omamine oleks suureks auks iga kollektsionääri jaoks.

Teisalt räägitakse seal ka neist sõidukitest, mille kallal tööd käivad või mis veel osadena kolikambris seisavad. Näiteks tegetatakse ühes nimetuks jääda soovivas Eestimaa punktis külgorviveoga II maailmasõja eelse Prantsusmaal toodetud mootorratta Gnome Rhone AX2 taastamisega. Selliseid masinaid sattus Eestisse omal ajal vaid käputäis ning praegu on neid teadaolevalt säilinud umbes kolm eksemplari. Teisalt ootab oma aega haruldane neljasilindriline Indian. Kolmandas kohas elab uuestisünni valusid üle aga BMW R12.

Samas tuleb ette ka kokkusaamisi, kus kõneks vanasõidukite taastajate ringkonnas seni veel teadmata sõidukid. Nii jalutas vihmasel laupäeval Pärnus pärastsõjaaegse mootorratta AWO juurde hallipäine härrasmees, kes tunnistas mootorratta omanikule, et tal on kodus kaks samasugust tsiklit. Seal läks jutt sujuvalt üle konkreetse mootorratta detaililiste iseärasuste arutelule ning peagi ka peamisele mureallikale: nimelt on mainitud kahel mootorrattal puudu mootori otsakaan. Ega seda juhuslikult oma

## Kindral Laidoneri memoriaali tulemused (mootorratastele)

Koht, võistlusnumber, piloot, mudel, aasta, punktid

### KLASS M1

6. Heiki Muda, DKW Luxus 200, 1929, M1 +9

### KLASS M2

36. Aivar Michelson, BMW R 35, 1948, M2 +16
30. Urmas Teearu, Indian 741B, 1942, M2 +13
15. Tiit Muru, BMW R 35, 1947, M2 +13
145. Janek Tamman, NSU 351 OSL, 1938, M2 +8
39. Jaan Sild, Iž 350, 1950, M2 -1
37. Aivar Palk, Iž 350, 1948, M2 -3
153. Jaanus Niilson, Zündapp KS 750, 1942 -11
33. Heino Reinjärv, BMW, 19??, M2 -12
157. Rene Kiis, Iž 49, 1950, M2 -28
22. Esko Järvinen, Nimbus, 1939, M2 -32
16. Avo Kompus, Zündapp K-350, 1936, M2 -64
19. Aleksander Joost, BMW R35, 1938, M2 -173

### KLASS M3

113. Meelis Jõemaa, Ural 63P, 1972, M3 +18
100. Reigo Vilu, Jawa 257A, 1969, M3 +11
95. Arno Jõemaa, K 750M, 1968, M3 +9
46. Karl Palk, Iž 49, 1953, M3 -10
125. Mati Pille, Iž Planeta, 1975, M3 -10
180. Ilmar Kuusk, Turist, 1972, M3 -14
185. Uko Truu, Iž 49, 1952, M3 -19
44. Meelis Kütt, M 72, 1953, M3 -22
117. Matti Herlevi, Moto Guzzi, 1973, M3 -23
68. Seppo Salmijärvi, BMW R69, 1960, M3 -27
43. Viljo Greim, Iž 350, 1952, M3 -28
89. Uku Lindpere, Velorex 16/350, 1967, M3 -38
103. Fred Õpik, Jawa 360, 1970, M3 -38
116. Tarmo Muhu, Turist 300, 1973, M3 -40
75. Vello Närep, K-750V, 1961, M3 -84
42. Raivo Leisner, Iž 49, 1952, M3 -118
112. Argo Raudvee, Jawa 360, 1972, M3 -195
77. Maido Adamson, Jawa 250/559, 1963, M3 -267

## Laitse lisakatsed

### KLASS M1

6. Heiki Muda, DKW Luxus 200, 1929, M1 4:50

### KLASS M2

145. Janek Tamman, NSU 351 OSL, 1938, M2 3:02
15. Tiit Muru, BMW R 35, 1947, M2 3:23
36. Aivar Michelson, BMW R 35, 1948, M2 3:37
30. Urmas Teearu, Indian 741B, 1942, M2 4:06
19. Aleksander Joost, BMW R35, 1938, M2 4:24

### KLASS M3

100. Reigo Vilu, Jawa 257A, 1969, M3 3:21
113. Meelis Jõemaa, Ural 63P, 1972, M3 3:23
95. Arno Jõemaa, K 750M, 1968, M3 3:56
46. Karl Palk, Iž 49, 1953, M3 3:58
89. Uku Lindpere, Velorex 16/350, 1967, M3 4:06
180. Ilmar Kuusk, Turist, 1972, M3 4:25

ratta aastaid tagasi restaureerinud härral üle pole? Telefoninumbrid vahetasid omanikke ning tõenäoliselt saab kaua otsitud detail peagi leitud.

Palju sagedamini juhtub küll seda, et keegi tunnistas mõnda aega vanaaegset mootorrattast ja siis teatab kindlas kõneviisis, et tema isal/vennal/onul/naabril oli täpselt samasugune. Kaks sammu edasi kordub sama jutt juba järgmise masina juures. Ka sellised lood on jahimehejuttude sektsiooni lahutamatu koostisosa.

# Kurvi läbimine ohutult

Kurvisõit kõrgemal tasemel on paras teadus, hea näide sellest on augustikuise inglise ajakirja Bike numbris ilmunud intervjuu Valentino Rossiga, kus eksrindkamehest ajakirjanik vestleb "The Doctoriga" umbes tunni, rääkides kogu selle aja Doningtoni raja ÜHE kurvi läbimisest. Tavasõidus õnneks asja nii peeneks ajada ei tule.

TEKST **Kullo Kabonen**

**T**änavasõidus taandub kurvi läbimine kahele eesmärgile - ohutus ja efektiivsus. Ohutus, sest tähtsamat eesmärki kui ennast ja teisi kahjustamata liigelda meil niikuinii pole ja efektiivsus, kuivõrd kurvi läbimine võimalikult väikese aja-, närvi-, kütuse- ja rehvikuluga tagab meile kõigile lihtsama elu.

## **Olukorra hinnang, aeglustamine, pööramine, kiirendamine**

Need neli sammu kurvi läbimisel on A ja O sõltumata sellest, kas kurv on tuttav või oleme ses paigas esmakordselt. Erinevalt võidusõidust, kus rada pisisajadeni teada ja üllatusvõimalused minimeeritud, on tavasõidul lood enamasti vastupidi, seega algab kõik situatsiooni vaatlemisest ja adekvaatset reaktsiooni (kuni täieliku peatumiseni välja) võimaldava sõidukiiruse valikust.

Kuivõrd rehvide pakutav haardejõud on igal ajahetkel lõplik suurus, siis peame arvestama tõsiasjaga, et olemasolevat pidamist saame kasutada KAS pidurdamiseks, kallutamiseks või kiirendamiseks. Kui tahame teha mitut asja korraga, tuleb olemasolev haardejõud jagada mitme tegevuse vahel. Sestap on esimene imelihtne reegel: **ÜKS ASI KORRAGA!** Kui pidurdame, siis pidurdame. Teeme seda soovitatavalt mõlema piduriga (vaata eelmise Motomaania Sõidukooli) korraga ja olukorras, kus see on kõige lihtsam ehk **ENNE** kurvi kallutamist.

Püstiasendis ja otse liikuva mootorratta pidurdusvõime on suurim ja pidurdamine ise kõige ohutum. (Tänapäevase mootorratta võimsate esipidurite kasutamine olukorras, kus ratas kaldes või lenks välja pööratud, on niikuinii väga kogenud sõitja, kes **TÄPSELT** teab, mida ta sellega saavutada tahab ja kuidas see toimib, teema). Kui kiirus (ja muidugi sees olev kõik pii-



Vaade kurvist välja, kuhu plaanitakse sõita, aitab samuti elementi sujuvalt läbida

# ja efektiivselt

## Rehvi laius ja massikeskme kõrgus

Siit on hästi näha, kuidas mõjutab ratta kurvivõimekust rehvi laius ja massikeskme kõrgus - teoreetiline kallutusnurk saadakse massikeskmest rehvi tegelikku kontaktpinda tõmmatud sirge ja horisontaaltasapinna vahelist nurka mõõtes. Kõigil ratastel on see 40,5 kraadi, ent selle saavutamiseks peab laiema rehvi ratas märksa rohkem reaalselt kallutama - esimesel pildil oleva kitsa rehvi kõrge ratas on pikiteljelt mõõdetuuna 45-kraadises kaldes, keskmist ratas on sama teoreetilise kalde saavutamiseks vaja reaalselt kallutada 47 kraadi ja parempoolset ratas juba 53 kraadi võrra. Laiem-madalam võib küll cool välja näha, ent sõiduomadustelt on see igal juhul nigelam lahendus.



Kallutusnurk 45°

Kallutusnurk 47°

Kallutusnurk 50°



Supermoto suudab lenksud maha kallutada

Ringrajastiilis kaldes ratas on pea auto laiune



savalt alla vahetatud) on saanud selliseks, et oleme võimelised reageerima ka kõigile võimalikele ootamatustele, mis meid kurvis või selle taga ootavad, saame asuda pööramise juurde.

## Soolomootorratast pööratakse kallutamise

Soolomootorratast pööratakse tavakiirustel (ehk üle 30 km/h) kallutamise (vt illustratsioone). Kallutamine on vajalik kurvis tekkiva tsentrifugaal- ehk kesktõukejõu tasakaalustamiseks. Mida suurem kiirus ja väiksema raadiusega kurv, seda tugevalt meid kurvist välja "tõugatakse" ja seda

enam peaks selle jõu tasakaalustamiseks kallutama.

Kallutamisel on siiski selged piirid - ühelt poolt rehvide pakutav pidamine teekattel ja teiselt poolt puhtfüüsiline konkreetse ratta suurim võimalik kallutusnurk enne "kõva kontakti" ehk mõne liikumatu osa teepinda puutumist. Kallutusvaru on eri rattatüüpidel väga erinev, pikkade-madalate-laiade customite paarikümnest kraadist võistlusbikede-supermotode 60 ja enama kraadini.

Tänavasõidus sellised kalded muidugi kõne alla ei tule, siin saame kesktõukejõu vähendamiseks piirata kiirust või üritada

kurvi lubatu piires "sirgemaks sõita" ehk valida võimalikult lauge trajektoor. Tänavasõidu puhul kallutamise eest innustumisel tasub mees pidada, et tugevalt kaldes soolomootorratas võtab laiuti vabalt sõiduauto jagu ruumi (ca 130 cm, nagu pildilt näha).

## Kurvist välja kiirendamine nõuab mõistust

Kurvi keskosa läbitud, saame asuda kurvist välja kiirendama. Ka siin kehtib sama "pidamise jäävuse seadus" - meie kasutada olevat haardejõudu saame jagada külgsõidamise ja kiirendamiseks vajaliku pidamise vahel. Ehk mida tugevamalt me kiirendame, seda vähem jääb külgsuunalise püsivuse säilitamiseks.

Siin kehtib sama, mis pidurdamiselgi - maksimaalset kiirendust saame endale lubada juba püstiasendis ja otse liikuva ratta puhul. "Pigem vähem, aga kindla peale" kehtib ohutul tänavasõidul ilma eranditeta.

Liigne ahnus gaasiga majandamisel kurvist väljatulekul toob veel kaldes ratta puhul kaasa suurema või väiksema külglibisemise. Viimasega toimetulek sõltub suuresti kiirusest, sõidutingimustest ja sõitja oskustest. Paremal juhul lõpeb väike "sabaliputamine" kerge ehmatuse ja uue tarkuseteraga, halval juhul kurvi sissesõidu ning halvimal juhul *highside*'ga. Tõepoolest, üks ootamatult tekkinud külglibisemise tagajärgi võib olla sisekurvi suunas teelt väljapõrutamine, seda juhul, kui tekkinud *slide*'i korral gaas maha lasta ja tagaratas nii ootamatult pidamise leiab ning ratas selle tagajärjel end püsti tõstab, osutudes seejuures ninaga sisekurvi suunas vaataavaks.

*Highside* kujutab endast üht kõige ohtlikumat kukkumisviisi. Ehk ratta kineetiline energia on tagaratta pidamise taastumisel sedavõrd suur, et küljetsi asetsev ratas "lüüakse jõuga püsti" ja kuna tsiklirattad külgsuunas veereda ei oska, siis kohe ka teisele küljele lapiti maha ja seejärel "rullima". Sõitja ei suuda sellise manöövri käigus parima tahtmise juures rattal püsida, vaid visatakse suure jõuga üldjuhul otse üles ja kipub kukkuma üle ratta väliskurvi poole. Tagajärjed on enamasti nutusevõitu. Ainus reaalne "ravi" suurel kiirusel külglibisemisele on meeleskindel gaasi peal hoidmine ja *slide*'is sõitmine, mida kogunud võidusõitjad ka teevad, ent *highside* juhtub ka MotoGP sõitjate taseme juures.

Tänavasõidus on kindlam valida kurvikiirus seaduse ja mõistusega kooskõlas.

# Ismo Mopi-oopus

TEKST Kullo Kabonen

...on Soome raamatupoest näppu jäänud Ismo Hannula ebatüüpiline mopeediraamat. Ebatavaline seetõttu, et ka parima tahtmise juhul pole tegemist tehnikaraamatu, vaid hoopis meeleoluka rännakuga läbi "Pappa-Tunturi" kultuuri, vürtsitatuna asjaliku info ja paljude toredate piltide-persoonide ning Jyrki Markkase eriti stiilse kujundusega.

Nagu autor eessõnas ise ütleb, on küsimus "mopeediromantikast, mille osa mopid ja nendega sõitjad on. Turvaline vabadus, kus võib kohata sarnaseid nupust nikastanud, veeta tunde netis või kolada mööda romuturge just seda üht puuduvat plekki jahtides. Või lihtsalt sõita. Maailmas on veel palju avastamata kruusaradu. Mopeediharrastus pakub hea ettekäände tegeleda nooruse unistustega..."

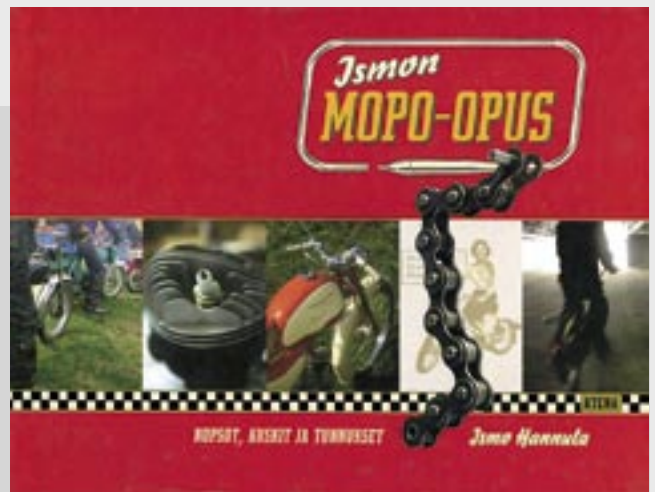
Tegemist on muheda ja mitmekülgse käsitlusega vanamopeediharrastusest. Palju avastamisrõõmu pakuvad kujunduses kasutatud omaaegsed mopeedireklaamid ja -prospektid ning väga üksikasjalikud detai-

## Ismon Mopo-opus: nopsot, kuskit ja tunnuksed

Autor: Ismo Hannula  
Keel: soome  
Välja antud: 2006, Atena  
Kustanus Oy  
Maht: 118 lk, kõva kaas  
Hind: ligi 430 krooni  
(www.bukra.fi)

lipildid. Hoosial lugemisel jääb kõrva taha nii mõnigi kogenud harrastaja praktiline tarkusetera, mida algajal mopitaastajal/huvilisel tasub hoolega meeles pidada. Näiteks kulunud, ent ostmistuhinas pahatihti ununev tööik, et isegi sõidukorras mopeedi taastamisel on hilisem kõige suurem peavalu/rahakulu just puuduvad "piciasjad", mida vanale haruldasele pillile leida praktiliselt võimatu.

Jätkame sarja "Matoraamat",  
kus tutvustame olulist motoalast kirjandust



Soome muusikaga vähegi kursis olija jaoks (no vähemalt Eppu Normaali, Sleepy Sleepers ja Juice Leskinen peaks ikka midagi tähendama) on mõnus lisa ka tuntumate mopeediteemaliste laulude loetelu koos laulusõnadega.

Raamatust leiab ka asjaliku ajakirjade/raamatute loetelu ja lingikogu.

Igale soome keelt lugevale vanamopeedihuvilisele kohustuslik!

## Pane oma jalgrattale mootor peale!

Soodsaim viis kahe rattalist mootori jõul liikuma saada

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

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

• **Komplektis kõik paigaldamiseks vajalik alates paagist ja lõpetades summutiga**

• **Sobib nõukogudeaegse mopeedi või täiskasvanu jalgratta raami**

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



# motomaania

## vanemad numbrid

hind  
**30**  
krooni/tk\*



SAAJA

TASUB POSTIKULU

Luba nr. 1371

---

**MAKSTUD VASTUS**

**EESTI**

---

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

**Eesti mootorrattaajakiri**



### Motomaania vanemate numbrite tellimiskupong

number	tükki	number	tükki
3/2005		16/2008	
4/2006		17/2008	
5/2007		18/2009	
6/2007		19/2009	
8/2007		20/2009	
9/2007		21/2009	
12/2008		22/2009	
13/2008		23/2009	
14/2008		24/2009	
15/2008		25/2009	

Jah, tellin need Motomaania vanemad numbrid. Kupongi vastu saadetakse arve, mille tasumisel ajakirjad saabuavad postiga näidatud aadressil.

\*Hind sisaldab postikulu

Tellida saab ka meili teel tellimine@motomaania.ee või www.motomaania.ee

Numbrid  
1/suvi 2004, 2/sügis 2004,  
7/mai-juuni 2007,  
10/november-detsember 2007 ja  
11/veebruar 2008 on läbi müüdnud

# Pinlock uduutamismvastane kate visiirile

► Universaalne visiiritarvik, mis väldib niiskusi tekkimist kiivrisiiri siseküljele.

Udu tekib visiiri sisse teatavasti seetõttu, et õhu temperatuur sees (hingeõhk) ja väljas (välisõhk) võivad olla väga erinevad ning niiskus kondenseerub visiiri siseküljele, kui välisõhk on jahedam. See teeb nähtavuse halvaks ning võib põhjustada ohtlikke olukordi.

Plastikust visiiri kuju jälgiv tarvik kinnitatakse visiiri sisse. Tihendiga varustatud pinlocki ja visiiri vahele jääb õhutihe ruum, millest tekib lisaisolatsioonikiht nagu see töötab näiteks pakettakendel. Pinlock ise on väidetavalt valmistatud niiskust imavast poorsest plastikust. Proovimiseks piisab, kui hingata korraks kiivri sisse visiirile - pinlockile udu ei teki, küll aga visiiri peenikesele välisservale, mida pinlock katma ei ulatu.

Hollandis välja töötatud tarviku on nüüdseks kasutusele võtnud mitmed tuntud kiivritootjad. Näiteks võib tuua Arai, Lazeri, Shoei, Schuberthi, jt. Mitmed neist varustavad oma kiivrid pinlockiga kohe, mõned puurivad kinnitamiseks vajalikud augud visiiri, tarvik ise ja muu selle külgekrumimiseks vajalik on aga koos kiivriga karbis kaasas.

Käesolev läbipaistev universaalne pinlock sobib kõigile kiivritele olenemata tootjast. Komplektis on kaasas šabloon, mille abil saab tarviku visiiri külge õigesti kohta kinnitada, ka on olemas vajaliku suurusega puur ning sobivad kinnitused.



Lazer paneb pinlocki kiivritele kohe külge; pinlock, puur ja kinnitused universaalpakendis

Hind: 375 krooni  
Müüja: Motodepoo  
Vt ka [www.pinlock.com](http://www.pinlock.com)



## Koormavõrk

► Üks odavamaid asju, mida tsiklipoest osta saab, on ca sajakroonine koorma kinnitamiseks mõeldud venivast materjalist, servadest konksudega varustatud spetsiaalne koormavõrk (mida mõnikord kutsutakse ka kiivrivõrguks).

Vaatamata oma elementaarsusele on tegemist vägagi tegija asjaga. Erinevalt konksuga ekspandrikummidest töötab võrk laia pinnaga ega saa kinni hoitava asja pealt maha libiseda. Just seetõttu sobibki ta hästi ümmarguse ja kõva motokiivri mootorrattale kinnitamiseks. Aga mitte ainult.

Kuivõrd üks korralik võrk venib esiteks usumatult hästi (ent mitte lõputult - nailonist punutis võrgukummide pinnal annab võrgumaterjalile garantii agara lolli vastu

Lihntne ja geniaalne võrk sobib nii kiivri kui muu pagasi kinnitamiseks

- kui venimispiir käes, käitub materjal nagu nailonist pesunöör kunagi ja hakkab edasi-sele tirimisele konkretselt vastu). Teiseks on see varustatud vähemalt kuue servadesse kinnitatud plastkattega metallkonksuga: metallkonks on peenike ja mahub tsiklil leiduvatesse kitskestesse pragudesse, lisaks on konks kaetud kriimustusohu vähendamiseks plastikihiga ja konksumaterjal on ka piisavalt jäik, et see ka tugeva tirimise järel konksuna püsiks.

Nii on tema kinnitus- ja kasutusvõimalused eriti laiad. Võrk suudab hoida rattal käepä-rast ka sellised esemed, mida muidu naljalt lahtiselt tsikli külge ei pane - varukindapaar, jope, plätud, enduurojope varrukad, joogipudel, jne, jne, rääkimata kotist ja vajadusel kiivrist. Vaid väga väikeseid esemeid, mis võrgusilmast läbi libisema kipuvad, ei suuda võrk kindlalt kinni hoida. Riideesemete kadu on siiski praktiliselt välistatud. Lisaks näeb ka lihtsalt üle bensiinipaagi või tagasadula veetud võrk enamikul ratastel cool välja. See 100 krooni on koorma paigutamise osas parim investeering.



# Garaaž 16

Spetsiaalselt **õliste** kätega katsumiseks tehtud Motomaania lisa



juuli 2009

# Suur pesupäev

Motomaania korraldas suure pesupäeva: testisime Eestis saadaolevatest spetsiaalsetest mootorrataste pesemiseks mõeldud vahenditest seitset.

TEKST Kullo Kaboneni, Heiti Piipu, Helen Urbanik

PILDID Helen Urbanik

**K**atsealusteks olid järgmised vahendid: Bardahl Motor and Cycle Cleaner, Liqui Moly Racing Bike Cleaner, Motul Moto Wash Plus, Motul Moto Wash, Motorex Moto Clean 900, Castrol Greentec Bike Cleaner ning Klaar valmisegu.

Neist kuus on valmistatud tuntud õlitootjate poolt, seitsmes aga Eestis välja töötatud ja valmistatud. Hinnatase kõikus 315 kroonist 60 kroonini 0,5-1 l pesuaine pudeli eest.

Katsetingimused olid üsna ekstreemsed: Heiti Piibu, Leino ja Kullo Kaboneni "patsientideks" olid Tallinna autokoolide õppesõidutsiklid, mis iga päev kõva vatti näevad, kuid pesu üliharva. Keskendusime traditsiooniliselt kõige raskemini puhtaks minevatele tagavelgedele. Ketimääre, piduriklotside sade ja maanteetolm tekitavad tagaveljele kihi, millele tavalise autopesukeemia hammas üldjuhul peale ei hakka. Hea näide oli üks ratastest, mis värskelt autode käsipesulast tulnuna küll pealtpoolt puhas, ent testi käigus selgus, et tagavelg on rattal siiski hõbedane, mitte mattmust... Ainete tõhususe paremaks



Suured ja väikesed küürimas tsikleid, mis polnud aastaid pesu näinud

kontrolliks kasutasime küürimiseks kõige tavalisemaid nuustikuid ja vee-ämbrit, mitte survepesurit, mida paljudel tavakasutajatel ju käepärast pole. Ka vesi oli külm, mitte soe - nii et need vahendid, mis sellistes tingimustes aastatega kogunenud pigist, ketimäärdest, tolmust ja muust mustusest jagu said, on tõesti "tegijad". Nagu test näitas, saaks enamik aineid tsiklid suurepäraselt puhtaks ilma rattale karmivõitu toimega survepesurita, eriti, kui oleks kasutada voolav soe vesi. Hea pesuaine ja soe veevärgisurvega vesi on ka ratta seisukohalt parim lahendus - vee sattumine ratta-, tagakiige jm laagritesse või mõne simmerlingi vahelt läbi pugemise võimalused on olematud. Ka elektriseadmed ja karburaatorid ei pea survepesuri joast just ülearu lugu. Castrol'i juhendis on kirjas, et loputusvee temperatuur ei tohi olla üle 30 kraadi soe ja surve üle 60 bari, seega on asi külma veega toimetav ja ei eelda tavapärasest survepesuri maksurvet (enamasti 100 bari ligidal).

## Ainete ja nende toimimise erinevus suur

Nii nagu puhastusvõimes, paljustasid

meie testis erinevused ka kasutaja seisukohast. On oluline vahe, kas lahiti ligunenud mustus "kaob" pindadelt kerge nuustikuliigutuse tagajärjel või nõuab pingsat nühkimist, ent veelgi olulisem on see, kas selle käigus jäävad käd/nuustik puhtaks või tekib paari liigutusega nuustikule eemaldamatu must pigitaoline plöga, mis kleepub ka kätele-küüntele. Nuustik rikneb põhimõtteliselt kohe ja selle edasisel kasutamisel määrivad mustust lihtsalt pindadele laiali. Rääkimata kätel kleepuva kihi "mõnust". Heiti arvab, et asi taandub sellele, kui võrd üks või teine aine mustust lahustada suudab - korralikul lahustumisel pestakse eemaldatud mustus veega maha, "pooletööbisel" juhul muutub rokk küll pehmemaks, ent see-eest kleepuvaks.

Teine oluline erinevus on viis, kuidas erinevad ained pinnale kanduvad - kõige tavalisem vedelik pihustatakse küll peale, ent ei kipu püstistel ja "pea alaspidi" pindadel ülearu hästi püsima, voolates maha või aurustudes. Parema tulemuse annavad vahuna pinnale kanduvad Liqui Moly, Motorex, Bardahl ja Castrol - ainet kulub vähem ja vaht püsib pindadel paremini. Väga hästi püsib

pinnal ka geel (Motul Moto Wash Plus), mis vastavalt juhendile võib pinnal olla kuni pool tundi. Ja isegi selle aja pärast polnud aine pinnal ära kuivanud, vaid tegi oma puhastustööd edasi. Mustus voolas maha silmaga nähtavalt. Selle vahendi ainus nõrk koht tundub olema jõhkravõitu hinnalipik.

Meie testis läks seekord sedaviisi, et pika puuga kõige kallim vahend, 315-kroonine Motul Moto Wash Plus, osutus ka selgelt kõige paremaks puhastajaks. Asi seegi. Teisele kohale paigutasime ammu tuntud ja heaks tõdetud, ent samuti enam kui kahesajakroonise Castrol'i puhastusvahendi.

Kui hindu arvestada, siis tunduvad üheliitriise Liqui Moly 150-kroonine ja sama suure Motorexi täitepudeli 125-kroonine hind (Motorexi komplekt, mis sisaldab ka nuustikut ja pihustit, maksab siiski 207 krooni) kõige mõistlikumad, eriti kui arvestada pesutulemust, mis mõlemal vahendil on täiesti korralik.

Korraliku tulemuse saab ka Bardahli vahendiga, vaid teistest väiksem pakend viib liitrihinna pisut Liqui Moly ja Motorexi kõrgemaks. Pesutulemuse seisukohalt jäävad tahapoole odavam Motul Moto Wash ja kõige odavam kodumaine vahend Klaar. Viimase suur pluss on teistest poole odavam hind, mis võimaldab mõningatele puudujääkidele pesutulemuses läbi sõrmede vaadata. Tundub, et kahe viimase vahendi puhul oleks mõistlik kasutada loputamiseks survepesurit - jääb ära ebameeldiv määrdunud käte-nuustiku "mõnu" ja vajadusel saab raskemaid kohti hiljem lisaks puhastada.

Leidub ka professionaalseid üldpuhastus- või spetsiaalseid survepesu eeltoetusvahendeid, mis eelpoolnimetatud ülesannetega võiksid toime tulla (ja seejuures märksa odavama liitrihinnaga), ent meie eesmärk oli proovida spetsiaalselt "moto"-märget kandvaid, tavalisele lõpptarbijale suunatud vahendeid.

## Nipet-näpet tsiklipesemise kohta

Otsese päikesevalguse käes on parem ratast mitte pesta - keemia kipub pindadelt kiiresti aurustuma ja võib jätta pinnale raskesti eemaldatava kihi. Ka ei tohi pesuaineid kanda kuumadele pindadele (otse sõidust tulnud rattale). Kuna spetsiaalsed pesuained on üsna soolase hinnaga, võib neid soovi korral kasutada vaid väga määrdunud kohtades (kõige problemaatilised tavaliselt tagavelg ja mootori esikülj-alaosa), ülejäänud kohad saab kuluefektiivsemalt tõhusalt puhtaks ka tavalisema (autopesuvahend või mõni tööstuslik pesuvahend) ainega. Parema tulemuse annab pesu sooja veega.

## Motul Moto Wash Plus

**Kogus:** 1 l (pakendis ka eraldi prits ja pesukäsn)

**Konsistents:** Geeljas aine

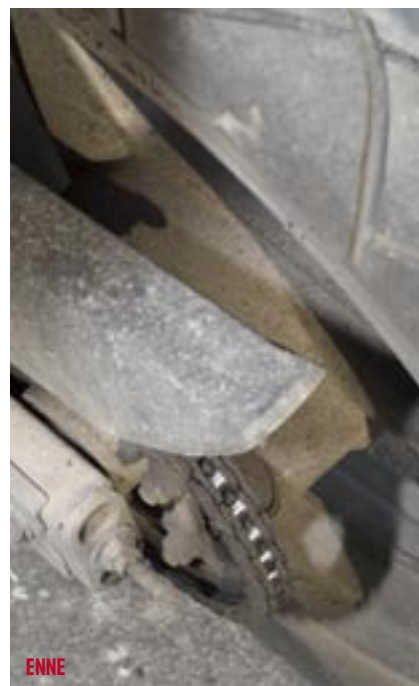
**Kasutusjuhend:** Sobib kõigile pindadele; eemaldab õli-, määrd-, mustuse-, liiva-, muda-, putuka-, friktsioonimaterjali jäägid. Pihusta soovitud pindadele, lasse toimida 5-10 (tugevalt määrdunud pindadel kuni 30) min, loputa hoolikalt (surve)veega.

**Tegelikkus:** Selle 10 minuti jooksul, mis kästi mõjuda lasta, oli näha, et osa mustust oli koos toimeainega ise maha voolanud, ilma pesematagi. Selgus, et velg oli suure mustusekorra all hoopis halli värvi. Õigustab ennast täielikult.

**Biolagunev:** Jah

**Hind:** 315 krooni

**Maaletooja:** Motoral Eesti AS, [www.motoral.ee](http://www.motoral.ee)



## Motul Moto Wash

Kogus: 1 l

Konsistents: Vedelik

**Kasutusjuhend:** Sama, mis Moto Wash Plusi puhul. On vaid öeldud, et eriti määratud pindadel ka teist korda peale lasta ning pihusti asendist, kus juga on otsene, mitte laialivalguv.

**Tegelikkus:** Mitte nii tõhus vahend kui Moto Wash Plus. Tekitas mustusest sellise määrdekihi, mis hakkab tugevalt pesukäsna ja käte külge. Esivelje tegi puhtaks, tagumisega pidi tugevalt vaeva nägema.

**Biolagunev:** Jah

**Hind:** 186 krooni

**Maaletooja:** Motoral Eesti AS, [www.motoral.ee](http://www.motoral.ee)



## Motorex Moto Clean 900

Kogus: 1 l (pakendis ka eraldi prits, pesukäsna ja kuivatuslapp)

Konsistents: Vaht

**Kasutusjuhend:** Eemaldab kergelt suuremagi mustuse. Ohutu kummile ja värvitud pindadele. Pihusta ainet jahtunud puhastatavatele pindadele. Lase toimida. Pese pinnad hoolikalt veega.

**Tegelikkus:** Vahutaoline aine võtab väga hästi puhtaks. Mõningaid pigiplekke siiski ei eemaldanud.

**Biolagunev:** Jah

**Hind:** 207 krooni (ainult pudel 125 krooni)

**Maaletooja:** Balti Autoosad AS, [www.autoparts.ee](http://www.autoparts.ee)



## Klaar valmissegu

Kogus: 1 l

Konsistents: Neonroheline vedelik

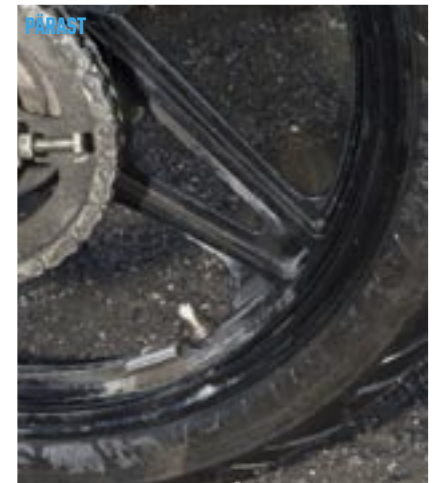
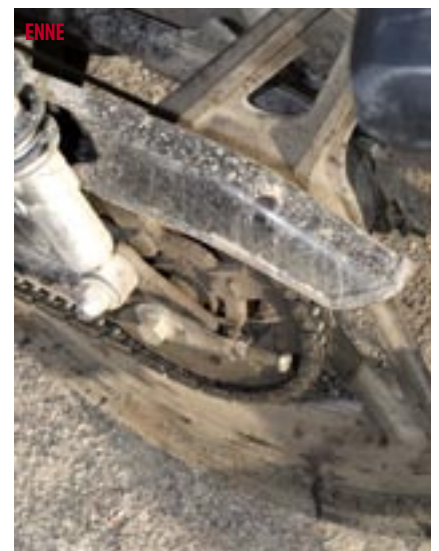
**Kasutusjuhend:** Lisaks mootorratastele ka näiteks trükimasinate ja kütuseveokite puhastamiseks sobilik. Kanda lahus pinnale, lasta mõni minut toimida ja pesta maha.

**Tegelikkus:** Kuna tegu on vedeliku, mitte vahuga, kippus see enne pesema hakkamist ära kuivama. Esivelje saime küll puhtaks, kuid mootorikaane ja tugevalt määratud tagaveljega pidi kõvasti nühkides vaeva nägema ning päris puhtaks (ketiõlist) see ei saanudki.

**Biolagunev:** Märges puudub

**Hind:** 60 krooni

**Tootja:** Toodetud Klaar Puhastus OÜ tellimusel, [www.klaarpuhastus.ee](http://www.klaarpuhastus.ee) (leht on valmimisel)



## Bardahl Motor and Cycle Cleaner

Kogus: 0,5 l

Konsistents: Valge vaht

**Kasutusjuhend:** Pihustada puhastatavale pinnale ja lasta toimida 2 minutit. Tugevalt musti pindu hõõruda pesukäsna või harjaga. Loputada. Korrosioonivastase toimega.

**Tegelikkus:** "Sõit" õli pinnalt kenasti, tagaveljega pidi hõõrudes veidi vaeva nägema. Samas see, et töötab ka külma veega, on väga hea näitaja.

**Biolagunev:** Jah

**Hind:** 85 krooni

**Maaletooja:** OÜ Motoracing



## Liqui Moly Racing Bike Cleaner

Kogus: 1 l

Konsistents: Valge vaht

**Kasutusjuhend:** Pihusta määratud kohale, lasse veidi aega toimida ja seejärel pese maha. Ülevärvitud sõidukitel soovitatakse varjatud kohas sobivust proovida.

**Tegelikkus:** Silmaga nähtavalt lahustab mustust. Määratud tagavelje võttis puhtaks külma vee ja nuustikuga.

**Biolagunev:** üle 80%

**Hind:** 150 krooni

**Maaletooja:** Liqui Moly Eesti OÜ, [www.liquimoly.ee](http://www.liquimoly.ee)



## Castrol Greentec Bike Cleaner

Kogus: 1 l

Konsistents: Vahusarnane aine

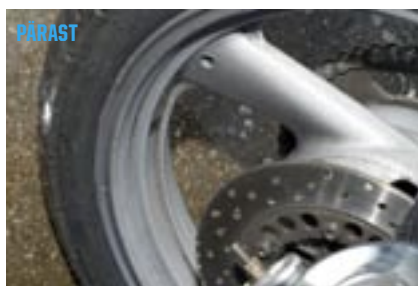
**Kasutusjuhend:** Lahustab, muda, õli ja määrded, ohutu värvitud pindadele, metallile, alumiiniumile, plastikule ja kummile. Pihusta ainet puhastatavatele pindadele - puhastamise protsess vältab 1-3 minutit ning selle toimimisest annab aimu vedeliku muutuv värvus. Kui kasutate loputamiseks survepesurit, ei tohiks vee temperatuur ületada 30 kraadi ning surve 60 bari.

**Tegelikkus:** Testis kõige paremini toimunud Motul Moto Wash Plusiga võrdselt hästi õli ei "söö", probleemsemates kohtades tuli pindadele veel üks kord kanda ning lasta kauem mõjuda. Siiski tõhus.

**Biolagunev:** Jah

**Hind:** 219 krooni

**Esindaja:** Cellmark OÜ, [www.castrol.ee](http://www.castrol.ee)



# Hiina punnvõrr



Nagu vanadel headel aegadel: mõistliku hinnaga abimootori komplekt teeb jalgrattast sääreka, mis toimetab täiesti rahuldavalt.

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

**S**ääreväristaja on tore tükk ja potentsiaalselt lõbus sõiduvahend, ent töökindlusega lapsepõlvest tuntud Rigad ei hiilga. Seda, millal sõiduk parasjagu käivituda ei suvatse, ei suuda lihtsurelik kuidagi ennustada (Oldmoped ja Co välja arvatud). Nii kipub ka kõige kannatlikumal nokitsejal lõpuks asi üle viskama ja mõnigi sõiduriist on leidnud oma lõpu kusagil konutades või halvemal juhul vanaraua/prügihunnikus.

Natuke sama lugu kippus olema ka sääride võidusõiduga - uusi Vene sääreväristaja mootoreid/varuosi sama hästi kui ei liigu ja nagu võidusõidus ikka, kaua ilma varuosadeta "rallit ei sõideta". Ka kipub sõitmise/nokitsemise suhe natuke liiga professionaalse võidusõidu poole kaldu olema (ehk suurusjärgus 1:100-le või midagi sinnakanti). Samas on säärekate

võidusõidusarjal potentsiaali, kujunemaks meeleolukaks ja rahaliselt kättesaadavaks koguperesarjaks. Oleks vaid jõuallikaid, mis ei nõua tiimilt (pool)professionaalse putitaja olemasolu.

Sestap oli rõõm suur, kui Saku Sääruklubi mehed võtsid kätte ja terve partii tuli uusi Hiinas valmistatud 3000-kroonise hinnaga jalgratta abimootori komplekte kohale töid. Kui Virgo Roosnurm oli ühe sellise kasti ka Motomaania auto pagasiruumi sättinud, leidsimegi end olukorrast, kus koduukse ees toimival säärekate võistlusel "Saku Suursõit 2009" oli patt osalemata jätta. Ega's muud kui koju karbi sisse piiluma ja võistluspilli ehitama!

## Karbis leidub kõik vajalik

Lisaks vene toodanguga võrreldes pisut moderniseeritud mootorile endale leiduvad banaanikastist pisut väiksemast, korralikult pakitud pappkastist kõik vajalikud vidinad, mis tavalise meeste jalgratta mootorsõidukiks muutmiseks vajalikud. Ehk lisaks mootorile summuti, karburaator, lukuga kett, kodarate külge kinnitatav tagumine ketiratas, gaasikäepide ja sidurilink koos vajalike trossidega, süütepool, gripid ja isegi ketikaitse, kõik kenasti minigrip-kottidesse pakitud. Ning muidugi kõik vajalikud mutikad-kinnitusdetailid. Ehk kogu pakett.

Paar sõna ka karbist välja tulnud jõuallikast endast: mootori alumine pool meenutab väliselt väga väikese süütemän-

# toimetab hästi



**Pakend (vasakul) pole nimetamist väärt, küll aga selle sisu; väiksem silinder ja väiksemad jahutusribid kui nõukatoodangul**

guga D5-e oma. Silinder seevastu on "venelasest" väiksem ja kandilisem ning karburaator kinnitub silindri taha, mitte mootori esiküljele. Silinder saab endale väiksemaid jahutusribid lubada, sest tegemist on igati kaasaegse, nikassiilkihiga kaetud täisalummiiniumist asjakesega. Ka kinnitusviis on kaasaegsem - nii silindrit kui kaant hoiavad paigal pikad, mootoriplokki ulatuvad tikkpoldid. Peamine uudis peitub aga süütekaane all - täiselektroniline süüde on asi, mis peaks tagama tolle jõuallika kliendisõbralikkuse (loe: normaalse käivitavuse).

## **Proovisime mitut toorikut**

Motomaania võistlusvõrri vol 1 läheb küll natuke aia taha, sest toorikuks valitud veneaegse Turist-jalgratta tagahark osutus kitsamaks kui tavalisel meestekal ning külgemonteeritud hammasrattaga tagaratas ei mahtunud ühegi valemiga enam raami vahele. Mis selgus muidugi alles seejärel, kui mootor-paak jm olid juba raamile seatud... Kui võrd kasutamata täisoriginaalse "turra" lõikumine-keevitamine tundus robustse lahendusena, kiikasime teise tooriku järele. (Tagantjäreletarkusena: tolle Turisti oleks võinud ka ümber ehitada, sest vargad arvasid vaid nädalajagu hiljem, et neil on just sellist "uusvana" Turisti hädasti vaja...).

Vol 2 sai mindud kindla peale ja võetud aluseks klassikaline eespaagiga Riga raam, millele Saku Suursõidu eelses



**Mmm, uue mootori lõhn!**

ajanappuses läksid esialgu alla 19-tollised "tagapaagiga" Riga rattad, mis aga ehituse käigus (raskesti kirjeldatavad pidurite-rattarummu-ketiratta ühilduvusprobleemid) asendusid vana Riga 26-tollistega.

Nagu arvata oligi, läks mootori paigaldamine ise ludinal - paari tunniga saab meestekast mootorsõiduk iga vähegi mutrivõtit peos hoidnud kodaniku käe läbi. Segubensiin sisse, pisut uputamist ja üsna vähesse vaevaga oligi mootorist esimene "pups" käes. Põhimõtteliselt ei katsunud ühtegi reguleerkruvi ega kiiganud süütekaane alla. Nalja tegi rikastihooake, millel tähistuseks kaks hieroglüüfi. Võta nüüd kinni, mis asend mis on...

Nagu soovitatud, sai sissejuhatuses asja aeg-ajalt gaasitamas käies rahulikult aia ääres kohapeal käiatud. Väitel "külmalts käivast" jõuallikast näib tõepõhi all olevat, sest liigset kuumenemist ei täheldanud ka jahutava õhuvoolu täieliku puudumise korral. Niiviisi käia lastud mootor sai seejärel täiesti maha jahutatud, et siis erinevatel režiimidel sõitmist proovida. "Hiinlane" pidas end esimesest päevast alates kiiduväärselt üleval ja käivitus "matsust". Vedu on 50-kuubisel manuaalsiduriga variandil alt üsna sitke ja mootor kerib end vaevata ülaregistrisse. Päris puhtalt asi ennast "lahti ei kerii" ja maksimaalpöörded on üsna madalad. Originaalsummuti ja -seadetega on minek siiski üsna normis, maksimaalkiirus on vana Riga suurte 26-tolliste ratastega 45-50 km/h kandis.



Töökindel mootor ja paigaldamine vähegi oskajale jõukohane

## Otse rajale!

Et peaesmärk - Saku Suursõit - oli vaid ühe öö kaugusel, tuli kibekiiresti lõpetada ka sõiduriista veermikutööd ja tekitada toimivad pidurid. Kogu protsessi käigus asendusid ka 26-tollised rattad võidusõiduks eeldatavasti paremini sobilike kahekäigulise mopeedi väikeste 16-tolliste ratastega.

Oli kuis' oli, igatahes kolmveerand neljaks võistluspäeva hommikul oli pill koos ja pidurid toimisid.

Peamine sissesõit (ehk ca 15 kilomeetrit) sai toimuma hommikuse siirdumisega Saku. Esimese treeningsõidu asemel tuli tegeleda laenatud pussnoa abil numbriplaadi improviseerimisega pappkarbist ja paarist kaablisidemest, ent teiseks treeninguks sai "hiinlane" rajale ja seega ei tulnud võistlusstardis päris tundmatule trassile tormata. Kuivõrd "hiinlased" olid samas sõidus Openi meestega, pidasin vajalikuks lisaks oma sõidu sõitmisele pisut tegeleda ka kiikamisega, et mitte kogemata vähemalt kõige kiiremate meeste omavahelisse jõukatsumisse sekkuda (kui nad mulle järjekordset ringi sisse olid tegemas...).

Igatahes oli minu tempo eelkõige sõiduuskuste, mitte jõuallika probleem. Peaesmärk - osaleda ja mõlemad sõidud lõpetada

- sai edukalt täidetud. See, et vaatamata mõõdukale edenemisele ja ühele asfaldil pikutamisele ma oma debüütvõistlusel haljalt viimaseks ei jäänud, oli juba boonus või mõne mehe halva õnne süü.

"Hiinlane" tuksus ka järgmisel ja ülejäämisel päeval rõõmsalt edasi. Tänapäevaks on see sõiduriist edukalt läbinud nii Jõgeva-Tagadi kui Tagadi-Türisalu-Tagadi distantsi kui rahmeldanud kõvasti ringi lähimbruses. Ainus häire on seni Sakust paduvihmas kodu poole tüürides juhtunud jõu kadumine ja puterdamine, mis peale kuivamist kadus iseenesest ega ole kordunud. Kahtlustan vett kusagil raamile kinnituva süütepooli kandis, sest asi sai esialgu "põhi üleval" raami külge kruvitud.

## Kokkuvõttes - mootor on just see, mida vaja

Tundub, et hiinlased on abimootoriga jalgrataste osas käpud - see jõuallikas on just niisugune, nagu üks "hea punnvorri mootor" olema peab - maksab vähe, käivitub laksust, poriseb ühtlaselt ja ainus põhjus, miks seni teele on jäädud, on bensiini lõppemine. Komplektis oleval bensiinikraanil puudub nimelt reservasend.



# Valik

# LIQUI MOLY

# tsiklitooteid



## Racing Synth 4T 10W-60 - mootoriõli

Täissünteetiline õli 4-taktilistele mootoriratastele. Optimaalsete määrimisomaduste ja kõrge kulumiskaitsega õli ekstreemseteks olukordadeks. Spetsiaalselt kasutamiseks 4-taktilistes mootorites tänavaliikluses ja eriti võidusõidul.



## Racing 4T 20W-50 - mootoriõli

Kõrge kvaliteediline mineraalõli, mis tagab töökindluse ja kulumiskaitse ka väga kõrgetel temperatuuridel, sobib ideaalselt õhkjahutuse puhul. Vähendab õlikulu ja siduri vibratsiooni.



## Racing 2T - mootoriõli

Pool sünteetiline õli erinevate õlitus- ja jahutussüsteemidega 2-taktilistele mootoritele. Parandab mootori jõudlust ja on suure kulumist vähendava toimega. Tagab suurepärase määrimise ka väga kõrgetel temperatuuridel, hoides mootori puhtana. Isesegunev.



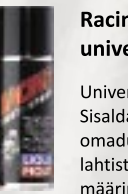
## Racing Fork Oil 5W, 10W, 15W - amortisaatoriõli

Täissünteetiline, universaalselt mootorirataste, mopeedide ja teiste kahe rattaliste sõidukite teleskoopkavhlites ja amortisaatorites kasutatav õli. Hea korrosiooni- ja kulumiskaitse tagab amortisaatori pika kasutusega.



## Racing Chain Cleaner - ketipuhastusvahend

Universaalne abivahend tsiklikasutajale. Sisaldab kombinatsiooni erinevatest omadustest: korrosioonikaitse, roostelahtistus, vett-tõrjuvad ja erakordsed määrimisomadused.



## Racing Multi-Spray - universaalvärv

Universaalne abivahend tsiklikasutajale. Sisaldab kombinatsiooni erinevatest omadustest: korrosioonikaitse, roostelahtistus, vett-tõrjuvad ja erakordsed määrimisomadused.



## Racing Synth 4T 10W-50 - mootoriõli

Täissünteetiline õli 4-taktilistele mootoritele. Ideaalne kõrge koormusega mootoriratastele, ATV-dele, motorolleritele ja lumesaanidele. Sobib hästi kasutamiseks võidusõidutingimustes.



## Racing HD-Classic SAE 50 - mootoriõli

Kasutamiseks klassikalistes 4-taktilistes mootoriratastes, loodud eelkõige Harley Davidsoni silmas pidades.

Vähendab kulumist ja kaitseb korrosiooni eest, tagades mootori vaikse töö ning pika elu.



## Racing 4T 10W-40 - mootoriõli

Pool sünteetiline õli 4-taktilistele mootoriratastele. Optimaalseim valik tavatingimustes töötavate mootorite puhul, samas talub ka kõrgeid pöördeid ja koormusi, hoides mootorit puhtana ja kulumise eest kaitstuna.



## Racing Synth 2T - mootoriõli

Täissünteetiline õli 2-taktilisele mootorile. Parandab mootori jõudlust ja on suure kulumist vähendava toimega. Tagab suurepärase määrimise ka väga kõrgetel temperatuuridel. Kasutatav nii karburaator- kui ka sissepritsemootorites (nii vesi- kui ka õhkjahutusega) Hoiab künnlad, põlemiskambri ja kolvi puhtana. Isesegunev.



## Racing Air-Filter Oil - õhufiltrioõli

Mõeldud kasutamiseks nii kahe- kui ka neljataktilistes mootorites, kus kasutusel "märjutavad" õhufiltrid.



## Racing Helmet-Inside Cleaner - kiivri sisepuhastusvahend

Spetsiaalselt kiivrite sisepuhastamiseks loodud vahend, mis eemaldab ebameeldiva lõhna ja bakterid, jätab puhastatavale pinnale kaitsva kihi ning annab kiivri sisemusele värsket ja meeldivat lõhna.



## Racing Leather-Suit Care - nahast kombinesooni hooldusvahend

Mõeldud mootorirataste nahast kombinesoonide hooldamiseks. Taastab värvide erksuse ja toidab nahka, hoiab selle elastsust ja väldib pragunemist.



## Racing Gear Oil 75W-90 - käigukastiõli

Täissünteetiline transmissiooniõli mootoriratastele. Spetsiaalselt mõeldud suure koormusega töötavatele manuaalselt juhitavatele käigukastidele.



## Racing Chain Spray White - valge ketimääre

Kõrge nakkuvuse ja temperatuuritaluvusega ketimääre, mis kaitseb ketti kulumise eest parimal moel. Määrdes sisalduvad valged osakesed parandavad määrimisomadusi ja võimaldavad näha kuhu määret juba puhastatud on.



## Racing Bike Cleaner - tsiklipuhastusvahend

Keskonnasõbralik, bioloogiliselt lagunev mootorirataste ning jalgrataste pesuvahend. Eemaldab mustuse kiirelt ja põhjalikult. Toimib ka korrosioonikaitseks.



## Racing Visor Cleaner - viisiripuhastusvahend

Eemaldab visiirilt mustuse, putkad, õli- ja silikoonijäägid. Hea uduvastase toimega nii klaasist kui plastikust visiiride puhul, tagades selge läbinähtavuse ja turvalisuse.



## Racing Tyre-Repair Spray - rehviparandusvahend

Esmaabi rehvi tühjenemise puhul. Tihendab rehvi ja hoiab rõhku, sobib igale rehvitüübile.

Edasimüüjad:

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

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

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

Maaletooja:

Liqui Moly Eesti OÜ

[www.liqui-moly.ee](http://www.liqui-moly.ee)

Liqui Moly Eesti OÜ  
toetab Georg "Korke" Leonovit  
tema teel võitudele

21 OSA  
 KEL JANU  
 SEL... MAGU  
**HORN**  
**DEVI**



# Motomaania matkalugude konkurss 2009

## Eesti Eri!

Parima Eestis toimunud motomatka kirjeldava loo  
autorile Garmin GPS Nüvi 550



Parima Eesti mototeekonna autorile  
Interphone Cellular Line F4 Stereo  
sidekomplekt



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

Konkursi tähtaeg **1. september 2009**

## Head Eesti avastamist!



# XVIII JÕGEVATREFF



**30.07.-02.08. Kuremaa mõisapargis**

**Treffame taas!**

**Motoparaad Jõgevale  
1. august 2009a kell 11:45  
Kuremaalt.**

**Jõgeval saad näha:  
"Võrrivõidusõidu Jõgevatreff'i etapp"**

**Laagris:**

**Bändid kolmel õhtul:**

**Mai Skizo  
Ultima Thule  
The Pickups**

**Võistlused, auhinnad,  
ekskursioonid, järverand,  
paadirent, saunad,  
Laevasõidud Kuremaa järvel.**

**Moraali aitab üleval hoida:**



**4 päeva  
pilet 375.-**

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