

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

moto

november-detsember 2009 (28)

maania

Eesti mootor-
rattaajakiri
juba

5

aastat



**MOEPEALINNAST
MILAANOST:**
kõige ilusamad,
ökomad ja oma-
pärasemad
tsiklid

2 TAKTI ELAB!
Kahetaktiliste
minevik, olevik ja
tulevik

**Särtsakas
rebasepreili
Foxy**



Motomaania särgid tulevad seekord skullidega!

Võta või jäta

Hind 150 kr/tk

Tellijale vaid 140 kr/tk



Särgid valmivad novembri teises
pooles ja neid on
saada vaid piiratud koguses

Telli: [www.motomaania.ee/
index.php/tellimine](http://www.motomaania.ee/index.php/tellimine)

Meeste T-särgid saadaval
suurustes S-XXL,
naiste T-särgid suurustes XS-L

*Hinnale lisandub postikulu 10 kr

Väärt asjadest

Kuigi kirjutame aeg-ajalt ka väga kallitest ratastest, pole Motomaania eesmärk kunagi olnud rahakottide võidujooksule kiidulaulu laulda. Pigem tahame näidata, et motikatega tegelemiseks ei pea olema rikkur, vaid meie meelest on kõige tähtsam kirklik suhtumine oma alasse.

Just see on põhjus, miks käesolevas numbris pühendame suure osa mahust 2-taktilistele mootorratastele. Paljud peavad seda mootoritüüpi välja surnud või surevaks nähtuseks, kuid vaatamata nii mõnegi tootja pingutustele neile kriipsu peale tõmmata, on 2 T kõigest hoolimata vägagi elus.

Kehvad ajad majanduses on 2-taktiliste positiivse poole taas au sisse tõstnud. Arvamusi ja arvutusi on erinevaid, kuid keskmiselt on 2-taktilist siiski odavam omandada ja pidada. Päris iseenesest ei liigu seegi tsikkel ning nõu, kuidas oma ratta vastu hea olla, jagavad selles numbris mitu tõsist asjatundjat.

Ka sõidurõõmu pakuvad 2-taktilised kuhjaga ning seda on tunnistamas mitte ainult harrastajad, vaid ka profisõitjad. Lisaks õpetab 2-taktilisega sõitmine noorele selgeks need põhitõed, milleni 4-taktilisel kunagi ei jõuaks või võtaks see aastaid. Ka Rahvusvaheline motoföderatsioon ning EMF tunnistavad seda tõsiasja, luues noortele spetsiaalse 2-taktiliste klassi.

Vabandame käesoleva numbriga seoses juba ette nende ees, kellele krossi- ja enduromootorrattad vaimustusest värinaid peale ei aja. Püüdke mudast ja nupukummidest kaugemale vaadata ja näha nende meeste pühendumist, kes 2-taktilistega sõidavad ja tegelevad.

Vastukaaluks leiab ajakirjast lugusid ka moepealinnast Milaanost ja teistest glamuursematest teemadest, kuid neiski on läbi-vaks jooneks imetlus väikeste nupukate ideede ja asjade vastu, kandkugi nad mõnikord väga suure numbriga hinnasilti.

Väärt asja vastu imetlust tunda võib ju alati.



Helen Urbanik,
Motomaania
toimetaja

selle numbr autorid



Jaan Kask

Mitmeid kordi Siberis ja mujal "kahtlastes kohtades" rännanud Jaan ja teised EMM-Klubi liikmed teavad täpselt, mida nad ühelt sidesüsteemilt sooviksid. Pika ja põhjaliku testi tulemusel selgus, et Eestis kõiki soovitud rahuldavat süsteemi ei leidu.



Tarvo Peensalu

Sa võid olla kui tahes suur Eesti patrioot, aga mõnikord tahaks lihtsalt kusagile, kus päike paistab pikemalt kui paar tundi. Ja siis ei ole oluline, milliseid navigeerimisvahendeid kasutad, kas sõidad suurema või väikese seltskonnaga - peaasi, et sihtkoht oleks SUUR SUVI ning soovitatavalt taskukohane vein ja õlu.

Roger Trosell

Roger on lihtsalt üks krossihuviline Rootsi fotograaf, kes läks Rahvuste Krossile kaasa elama oma rahvusmeeskonnale. Muuhulgas võttis ta teha pilte ka Tanelist, Aigarist ja Gerdist ning neid võis juba Motomaania veebist vahetult võistluste ajal näha. Parimaid palu avaldame ka ajakirjas.



MMM-i staarid ALMAVÜ-tiimist 12-17

Sisukord

Uudised 4-15, 8-9

Maailma ilusaimad ja koledaimad mootorrattad moepealinnas Milaanos 10-17

Mis toimub maailma suurimal mootorrattaturul, Hiinas? 18-19

2 takti eri: 20-39

Sama ratas, erinev mootor: Yamaha DT 125 vs WR 125

2-taktiliste müüdid ja tegelikkus;

500-ne CZ eraldab mehed poisikestest;

2-taktilised kaasaegses tippspordis;

2-taktilistele ja retrodele uus sari Eestis;

Kaks vahvat härrasmeest ja 350-ne küljkorviga krossimootorrattas;

Edukaim 2-taktiline DKW RT 125 40-45

Väga võluv rebasepreili Foxy 46-47

Tanel Leok ja sõbrad tegid lastele palju head 49-51

Uus ala Eestis, rollerikross 52-53

Reisilug Musta mere äärest 56-61

Varustuse uudised 62-64

Aasta rahvusliku motosündmuse DVD 65

Garaaž: Nõuandeid 2-taktilise mootorratta hoolduseks 67-71

Koomiks 72

motomaania

Eesti mootorrattaajakiri Motomaania

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

VÄLJAANDJA: Arengu Kirjastus OÜ

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

KUJUNDUS: Margit Randmäe

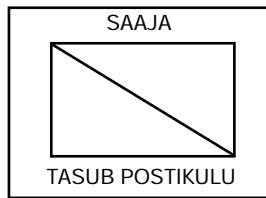
ESIKAAS: Tõnu Kaalep

REKLAAM: Katrin Kivi reklaam@motomaania.ee

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

ILMUMINE: Motomaania ilmub kuus korda
aastas, iga kahe kuu tagant.
© Arengu Kirjastus OÜ

värsk info www.motomaania.ee



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS EESTI

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

moto maania

Eesti mootorrattaajakiri

Kampaanias saavad osaleda vaid need rattad, mis kuuluvad Motomaania aasta-tellimuse omanikele. Lisatingimuseks on vähemalt 6 kuu eest kehtinud tehnilise ülevaatusolemasolu tsiklil.

**Kampaaniat
toetavad:**



Jah, soovin Motomaania aastatellimust **6 numbrit** **hind 269.–**

Olen juba Motomaania tellija ja osalen kampaanias "Pimp My Bike"

Tsikli mark mudel väljalaskeaasta viimane ülevaatus

Perekonna- ja eesnimi

Aadress: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond/sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

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



NÜÜD SAADAVAL KA DIGIVÄLJAANDENA

Säästa:

AEGA (ajakiri on käes hetkega)

PUID (ole keskkonnasõbralik)

RAHA (digiväljaanne märksa soodsam)

Lisaks üleval ka Motomaania arhiiv



Loe digiväljaannet aadressil

www.netiajakiri.ee

Värske number vaid **25 krooni***



Tahaksid oma tsiklist midagi enamat?



Pole probleemi:

**Motomaania teeb ühele inimesele kevadeks
unistuste ratta!**

Ajakiri Motomaania teeb ühe oma tellija järgmiseks kevadeks väga õnnelikuks tehes tema tsikli talve jooksul tehniliselt korda ning andes sellele uueks hooajaks täiesti värske ja ägeda välimuse!

Motomaania aastatellimus vaid
269 KROONI (6 numbrit)!

Sul ei ole vaja teha muud, kui olla või **hakata Motomaania tellijaks**, liituda kampaaniaga, tõsta jalad ahju peale ning ajakirjast ja Motomaania veebist jälgida, kuidas Motomaania poolt kokku pandud tiim **eesotsas Marek Kose aka Mišaga sinu lemmikuga imet teevad**.

Info www.motomaania.ee



**Mida Miša su rattaga teeb,
ei suuda me isegi ette kujutada....**

Tahaksid oma tsiklist midagi enam?

Pole probleemi: **Motomaania teeb ühele inimesele kevadeks unistuste ratta!**

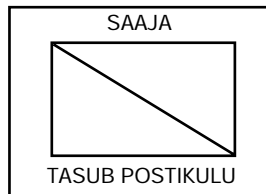
Registreeri oma tsikkel või roller kampaaniaks ja jälgi mängu

Ajakiri Motomaania teeb ühe oma tellija järgmiseks kevadeks väga õnnelikuks tehes tema tsikli talve jooksul tehniliselt korda ning andes sellele uueks hooajaks täiesti värske ja ägeda välimuse!



**moto
maania**

Eesti mootorrattaajakiri



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS

EESTI

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

Motomaania aastatellimus vaid **269 KROONI** (6 numbrit)!

[Sul ei ole vaja teha muud, kui olla või **hakata Motomaania tellijaks**, liituda kampaaniaga, tõsta jalad ahju peale ning ajakirjast ja Motomaania veebist jälgida, kuidas Motomaania poolt kokku pandud tiim **eesotsas Marek Kose** aka Mišaga sinu lemmikuga imet teevad.

Kampaanias saavad osaleda vaid need rattad, mis kuuluvad Motomaania aastatellimuse omanikele. Lisatingimuseks on vähemalt 6 kuu eest kehtinud tehnilise ülevaatusolemasolu tsiklil.]

Info www.motomaania.ee

Jah, soovin Motomaania aastatellimust 6 numbrit hind 269.–

Olen juba Motomaania tellija ja osalen kampaanias "Pimp My Bike"

Tsikli mark mudel väljalaskeaasta viimane ülevaatus

Perekonna- ja eesnimi

Adress: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond/sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

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

**Kampaaniat
toetavad:**



Helsingis veebruaris 2010 toimuma pidanud motonäitus edasi lükatud

► Helsingi messikeskuses 2010. aasta veebruaris toimuma pidanud mootorrattanaitus MP10 on edasi lükatud aastasse 2011, teatab Helsingi messikeskus.

Põhjuseks toovad korraldajad, et kuna veebruaris traditsiooniliseks saanud sündmust (mootorrattanaütust peeti sel aastal Helsingis juba 40. korda), ei olnud võimalik korraldada harjumuspärasel mahul, on näitus edasi lükatud aastasse 2011.

2010. aastal on Helsingi messikeskus aga otsustanud 22.-23. mail 2010 korraldada mootorratturitele nn asendusürituse. Selle põhiteemaks on tsiklisõit vabal ajal.

Käesoleva aasta esimese üheksa kuuga langes mootorrataste müük eelmise aastaga võrreldes Soomes 31%, samuti on 17% võrra langenud mopeedide müük. Ka avaldas mõju paljude mootorrattatootjate otsus hetkel messidel mitte osaleda, mis on toonud kaasa mitmete maailma suurte mootorrattanaütuste ärajätmise või edasi lükkamise. Euroopas



Sel aastal pakkus Helsingis silmailu Tommi Ahvala show.

Lahtis toimub motomess veebruaris 2010

► Pärast Helsingi mootorrattanaütuse ärajäämise teadet avaldati info, et Soomes toimub järgmise aasta alguses siiski üks motomess: 5.-7. veebruarini Lahtis. Ürituse korraldajateks on Riku Motori omanik Riku Routo ja Lahi messikeskus. Korraldajate sõnul keskendutakse põhilisele (mootorrattad, mopeedid ja varustus) ning vähem on väljas kulda ja karda.

Piletite hinnaskaala lubatakse hoida tasukohane. Ka märgitakse, et tegemist on täisverelise motonäituse, mitte vaid Riku Motori poolt müüdavate markide väljapanekuga. Lahti asub Helsingist sadakond kilomeetrit põhja pool.

www.lahdenmessut.fi

Ilmus Motoreporterite selle suvisest Kaspia-tuurist kõnelev raamat



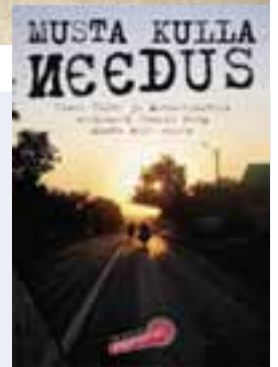
➔ Lustlikus kujunduses retro- ja kirillitsateemaga flirtiva teose võtsin kätte mõttega asja pisut lehitseda ja otsustada, millal lugemine ette võtta, kuid endalegi ootamatult panin asja käest alles paar tundi hiljem, kui kõik kaanest kaaneni läbi näritud. Ning omajagu värsket "idainfot" ja itsitamist selja taga. Pean tunnustama, et suuresti haaras raamat samal põhjusel, miks end hiljuti Päevalehes Jaanus Piirsalu Venemaa-reisi lugusid ja samateemalist blogi lugemast avastasin – vahetumat ja värskeimat infot ida- ja lõunanaabrite tegelikust seisust saab eeldatavasti vaid ise reisis. Raamatu sisekaanel leiduv kaart on samuti igati abiks asi – selle poole sai lugemise käigus mitu korda pöördutud. No ei mäleta seda NSVL geograafiat nii täpselt! Pilte oleks ehk rohkemgi võinud olla, aga teame ju omast käest, kuidas selle pildistamisega motomatkade ajal lood on. Ja motoreporterid peavad ju veel TV-pilti tootma. Hea kui õhtustel lugemistundidelgi fotokas käepärast...

Ehkki võib arvata, et Motoreporterite sõidud-tegemised on telekraani vahendusel meile tuttavad, tasub ka skeptikutel, kes asja "Eesti Long Way'ks" nimetavad, üks õhtupoolik loovutada ning pisut pinna alla piiluda. See on seda väärt. Raamatu autori Kaspar Noore jutustamisviis on (eriti, kui asi puudutab tegelasi endid ja osasid kunagisi "vennasrahvaid") mõnusalt muigav ja kohati ugrimugrilikult otsekohene (loe: poliitiliselt ebakorrektn, seega "valvsatele kodanikele" ebasoovitav!), ning sellisena vähemalt Vene kroonuga kokku puutunutele igati sobilik.

Nii raamatu kui reisiseltskonna tugevaks

"Rock Ride Kaspia mere tuur: Musta kulla needus"

112-lk
Hind 199 kr
Väljaandja:
Fookus Meedia.
Vt www.emm.ee ja www.motokaup.ee



küljeks on kahtlemata oskus kohalike inimestega kontakteeruda ja neid kogemusi värvikalt edasi jutustada. Lugemus aitab ses osas kõvasti, eriti võõra kultuuri esindajatega kontakti leidmise mõttes.

Kaks üllatust oli minu jaoks raamatu lõpul (muidugi juhul kui asi kirjeldatule vastas): esimene (see väiksem) – seitsme rattaga enam kui seitsme tuhande kilomeetrise Venemaa- ja muude-sarnaste teedega-ringil ning vaid üks rehvipurunemine! Ja teine (see suur, "metsamehele" puhta arusaamatu) – väidetavalt puudusid lustlikul seltskonnal vahendid, et nii elementaarne asi nagu rehvilappimine omade jõududega ära teha. Teagi nüüd, missugune tarkusetera paremini sobiks: "lollil veab", "saksa ja jaapani tehnika ei purune" või "julge hundi rind on rasvane" ;)

Igal juhul ei tahtnud raamatut sugugi käest ära panna enne, kui asi viimase looni (etteruttavalt: see jutustab Tšapajevist ja Petkast) ära neelatud. Raamatu kõrvale lugesin läbi ka pool Itaalia kvaliteetajakirja "Cinzano"...

Kullo Kabonen



Enamik karikaomanikke ja Jõgeva MC esindajad.

Jõgeva MC Rukka matkakonkursi pea-preemia sai **Ülle Vunk**

➔ Tänavuse Jõgeva MC Rukka matkakonkursi pea-preemia viis koju Pärnusse Ülle Vunk, kes koos legendaarse Aleksandri Pubi pidaja Andres Mathieseni ja Gunnar Soonega käisid Punase mere ääres Jordaania.

Traditsiooniliselt kogunevad juba mitmendat aastat novembri alguses Eesti pikimate motomatkade sooritajad Tallinnas Loodus Invest kauplusesse, kes muuhulgas kaupleb ka Rukka motovarustusega. Kuna Rukka on konkursi peasponsor, siis on võitjal alati au välja valida üks talle sobiv komplekt motorõivaid.

Ja kui varasematel aastatel on olnud naissoost konkursil osalejatega pisut "peenike peos", siis seekord sai Pärnu harrikadaam koguni üldvõidu.

"Reisi pikkuseks saime natuke üle 12 500 kilomeetri," tegi kokkuvõtte Mathiesen. "Alustasime Pärnust, Aleksandri PUB'i juurest ja siia me ka laekusime pärast pikka sõitu läbi mitmete maade. Kaugemaiks punktiks oli Punase mere ääres asuv Al-Aqaba linn Jordaania."

Naiste teise ja kahe kolmanda koha omanikud piirdusid retkedega Euroopasse: Maria Karumets ning Ann Vool ja Katrin Onemar.

Konkursile laekunuist oli meeste ar-



vestuses pikim Tiit Randi (auhinnaks Motokeeper Oskandolt) retk Lääne-Mongooliasse, Kazahstani ja Kõrgõstani. Kilomeetreid kogunes 36 päevaga 15 490. Mongoolia sai reisisihiks valitud omapärase ja karmi looduse pärast. Oluliseks oli ka see, et Lääne-Mongoolia piirialad on olnud pikka aega suletud piirkond ja praegugi veel turistide poolt vähe külastatavad. Samas aga iseloomustavad seda kanti lummalalt kaunis loodus, kõrbed, mäed ja järved ning nendes karmides tingimustes elavad äärmiselt sõbralikud inimesed.

Kõrgõstaniga seovad teda mälestused sõjaväteenistusest Nõukogude Armees. Kuigi alles nüüd, kolmkümnend aastat hiljem, oli võimalus vaadata seda maad lähemalt.

Kazahstanist jäi enim meelde väga kaas-



Jordaania kaugeimasse punkti jõudnult.

Mongoolia lummas maastikuga.

FOTOD Helen Urbanik, matkajate erakogud

aegne ja kaunis pealinn Astana ja loomulikult ääretu stepp ning maa lõunaosa mäed ja kanjonid.

Reis pakkus kõike, milline hea motomatk võiks olla, pikki vahemaid, ekstreemseid ilmastikuolusid, kaunist loodust ja huvitavaid kohtumisi. Järgmise aasta plaanid on veel lahtised. Kaukaasiasse Gruusiasse ja Armeeniasse ehk, aga eks kevadel näeb, kuhu tuleb tahtmine sõita. Ka Kesk-Asia jääb endiselt päevakorrale. Üks on aga kindel, et selleks pole kindlasti traditsiooniline turismikoht.

Meeste kategoorias said Randi järel teise koha Joel Tammik ja matkakonkursi "stammkunde" Urmas Kauniste.

Vt pilte Tiit Randi retkest: <http://www.album.ee/album/289420/50188581>

AASTALÕPU ERIPAKKUMISED

O'NEAL sõiduriiete komplektid - sõidupüksid + sõidusärk - **30%**

O'NEAL Hardwear Vented 2300 kr

O'NEAL Element '09 1200 kr

O'NEAL Mayhem 1600 kr

O'NEAL Hardwear 2100 kr



Ekstreemmoto Keskus
Mõisavahe tee 3
Jälgimäe, Harjumaa
www.ktm.ee

Kaupluses
MOTOX
on



FOX ja SHIFT sõiduvarustusel allahindlus kuni **-50%***

- ▶ Sõidujoped alates 1699 kroonist
- ▶ Sõidupüksid alates 1499 kroonist
- ▶ Kiivrid alates 2199 kroonist
- ▶ Saapad alates 2299 kroonist
- ▶ Ülakehakaitsmed alates 899 kroonist

**OSTES KOMPLEKTI, TEEME HINNAD VEEL
PAREMAKS !**

Motox Grupp OÜ

Tammsaare tee 62 (Tondi Selveri kõrval) Tallinn

www.motox.ee

*Allahindlus kehtib kuni 31.12.2009



- 25%

KTM
vabaaja- ja
sõiduriided

Ekstreemmoto Keskus
Mõisavahe tee 3
Jälgimäe, Harjumaa
www.ktm.ee

(pakkumine kehtib kõikidele laotodetele)

Motoõpik

"Mootorrattasõidu ABC: tee täiusliku sõiduoskuseni"

Raamat annab põhjaliku ülevaate
sõidutehnikast ja mootorratturit
teel varitsevatest ohtudest.

Koostanud Sverre Lasn



Aastalõpu
eripakkumine
35 krooni

(norm 79 krooni)

[www.motomaania.ee/
index.php/tellimine](http://www.motomaania.ee/index.php/tellimine)



GARMIN NÜVI 550

mootorrattale sobiva GPS-i

aastalõpu hind **4900 krooni**

(normaalhind 5500 krooni)

Jakari Marine OÜ
Regati 1

Tallinn

www.jakari.ee

Optimate 4 täisautomaatne akulaadija



Diagnoosib, taastab, laeb, kontrollib ja säilitab akut automaatselt ja vajadusel kuude kaupa.

850 kr

Motopost
www.motopost.ee



aprilia

← Aprilia
Pegaso Strada
Hind: 83 000 kr

Mõlemat ratast on vaid 1!

→ Aprilia RXV450 krossiseades
(ilma tuledeta)

Hind: 88 000 kr



AP Motors Baltic OÜ
www.piaggio.ee
info@aprilia.ee
Tel 553 6774 ja 508 3256

PARIM VALIK MITMESUGUSTEST MATERJALIDEST KODARAID

Kloostrimetsa Motopood
Kloostrimetsa tee 56a (Teletorni kõrval)
Tallinn; Tel 623 8246

**KLOOSTRIMETSA
MOTOPOOD**

HJC süsinikkiust tippklassi
kinnine kiiver FG-14 Phoenix

Motopost
www.motopost.ee



Soodushind 1290 kr
(norm 3900 krooni)

MOTOPOST.EE

**Maailma tipptiimide ketid
alates 295 kroonist!**

Kloostrimetsa motopood
Kloostrimetsa tee 56A, Tallinn (Teletorni kõrval)
www.hot.ee/motopood
tel 623 8246



520 ORH

• MOTORCYCLE CHAIN
• MOTOCYKLOVY RETEZ
520" x 518" x 15,875 x 8,43 mm

CZ Chains
Official Motorcycle Chain

Tegus elektrisõidukite mess Helsingis

Helsingi messi-keskuses toimus 6.-8. novembrini elektrisõidukite väljanäitus Electric Motor Show.

TEKST JA FOTOD **Mihkel Pukk**

➔ Tegemist on esimese omataolise näitusega, mis vaatamata oma suhtelisele väiksusele andis aimu, millises suunas arengud toimuvad ning kes on peamised tegijad suure potentsiaaliga turul.

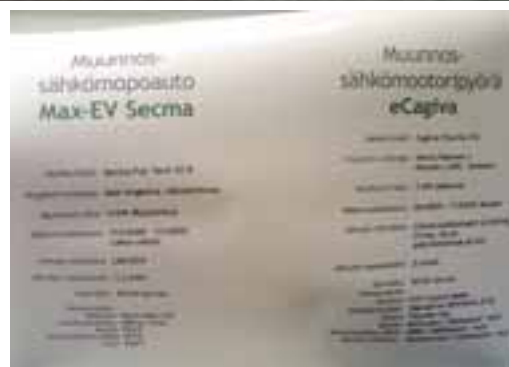
Näitusel olid esindatud meilegi tuttavad kahe rattalised hiinakad, peamiselt rollerid, otsast lõpuni kohapeal Soomes kokku pandud autod, mitmel pool toodetavad elektrijalgrattad, elektriautod ning sise põlemismootoriga sõidukitest ümber ehitatud elektrimootorrattad ja -autod. Viimati nimetatud ongi vast põnevaimad ja lähitulevikus tõenäoliselt peamiselt levivad elektrisõidukid.

Oli ka ajaloonurk, kus väljas nii nelja kui kahe rattalised elektrijõul liikurid erinevaist ajajärkudest.

Hiinakate esindajaist võib nimetada rolleritootjat Cemoto, elektriautodest norrakate Th!nk, prantslaste Mega ning USA päritolu Tesla roadsterit ja linnaliikuritest Seagway'd. Üllatuslikult esinduslikult olid aga väljas Soomes ümber ehitatud tavaautod. Audi A8, eelmise põlve Toyota Corolla ja Yaris, plug in Prius, Smart, Fiat Doblo ning üleelmise põlve universaal Golf. Eestit esindas aga elektriga liikuma pandud ESTfeild!

Soomlased näikse elektrisõidukite teemat tõsiselt võtvat, kuna enamike arvestatavat taset omavate projektide taga olid kohalikud "eestienergiad" ning riigi esindajad, kes samas hallis toimunud foorumil elektrisõidukitega seotud teematikat lahkasid.

Lähem pilguheit annab ka loogilise seletuse, energiafirmad soovivad ei vähemat kui tänaste kütusemüüjate positsiooni üle-



eCagiva ülal...

...ja elektrimopopauto ja eCagiva tehnilised andmed.

Elektrimootoreid on ka varasematel aegadel kasutatud.

võtmist. Esiotsa justkui utoopiliselt mõjuv perspektiiv ei pruugi seda sugugi olla, kuna autoomanike soov pääseda kütusehindade alternatiivtutust tõusust on suur.

Mõelgem nii, mul on täna tavaline bensiini või diisli põletav sõiduk, mis lisaks kütusele nõuab regulaarset ja küllaltki kulukat hooldust ja remonti, mille alternatiiviks pakutakse mulle sellesama auto jaoks nõ elektrikitti, mis on mõistliku hinnaga ja kahandab või vähemalt fikseerib jooksvad kulutused personaalsele transpordile. Sellest vaatenurgast on plaanil luua kõikjal toimiv laadimisvõrk jumet küll ja veel.

Teadaolevalt ollakse ka Eestis esimesi

samme laadimisvõrgu loomisega alustamiseks tegemas. MKM ja Eesti Energia initsiatiiv on tervitatav. Usutavasti jõuame asjaga algust teha enne, kui esimesed nõ meinstriim elektrisõidukid turule jõuavad ning mittedaastavate autode värsked omanikud saavad autosid realselt ka kasutama asuda.

Kindlasti ei käi kõik paljalt sõrmenipsuga, tagasilööke on ja tuleb veelgi, peamine on suuta näha perspektiivi ning tagasilööki dele vaatamata sihikindlalt tegutseda.

Korraldajate andmeil käis Electric Motor Show'l 9774 külastajat.

Avati Harley-Davidsoni teenindus

► Red Street Motorcycles avas novembris Tallinnas Punasel tänaval Harley-Davidsoni ametliku teeninduse ning väikese poe, kus kaubeldakse nii H-D varustuse kui muude mototarvete ja -varuosadega.

Red Street Motorcycles on paari kuu eest loodud kaubamärk, mille hingeks on tuntud custom-rataste ehitaja Marek Kose ja omanikuks peamiselt autode värvi- ja kere-remonditöödega tegelev ettevõtte Värvaltrans. Lisaks rataste remondile, ümberehitusele ja unikaalsete projektide teostamisele müüakse muuhulgas ka Parts Europe, Zodiac, Motorcycle Storehouse, Mid USA ja Kess-Techi tooteid.

Ainus mootorrataste kerevenitusrobot Eestis.



Red Street Motorcycles sõlmis diilerilepingu Läti firmaga Motofavorits, kes on Harley-Davidsoni esindaja Balti riikides. Lisaks harrikatele (aga ka samasse gruppi kuuluvate Buelli ja MV Agustaga) kaupleb üks Läti suurimaid motomüüjaid veel Suzuki, Aprilia, Piaggio, Gilera, Vespa, SMC ja Arctic Cati tsikliite, rollerite ning ATV-dega.

motomatkamine



Urmas Kauniste on üks Eesti motomatkamise grand old man'e.

Eestlased said kolm FIM-i rinnamärki

► Rahvusvahelise Mootorrattaspordi Föderatsiooni (FIM) Turismikomisjon (CML) saatis Eesti Mootorrattaspordi Föderatsiooni kolm spetsiaalset rinnamärki Eesti Motomatkajate Klubi liikmetele. FIM/CML Pronksmärgid said: Riho Tarbe ja Rainer Veemaa, kes on osalenud ja esindanud Eestit 5 FIM Rallil ning Hõbemärgi sai Urmas Kauniste, kes on osalenud 10 ülemaailmsel moto-matka-kokkutulekul.

Praeguseks on nimetatud märkide omanikuks Eestis 5 motomatkajat. Märgid anti üle EMMK hooaja lõpupeol Tartus.

Tartu Motoexotika toimub märtsi lõpus 2010

► Tartu mootorrattanaütus Motoexotika kavatakse korraldada traditsioonilisel ajal ja kohas: Tartu Näituste messikeskuses ning kuupäevadeks on 19.-21. märts 2010.

Lähem info www.tartunaitused.ee/motoexotika

Eesti motoelu näitab oma palet taas Tartus.



rukka

NOLAN



Lao tühjendusmüük!

Loodus Invest AS

Viljandi mnt 18a, Tallinn; tel 6722119
www.loodusinvest.ee/motokaup/
alvar@loodusinvest.ee

**Kõik Rukka ja
Nolani tooted
-50%**



119 000 kr (vana hind 154 000 kr)



Mõned mõtted MILAANO MESSI taustal

Teateid tegelikkusest: mis pääseb motomaailmas mõjule siis, kui suurt ja lihtsat raha enam pole?

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Helen Urbanik, tootjad

Lihtsa raha juurdevoolu peatumine ja majanduse pidurdumine on mõjunud paljudele tootjatele-arendajatele rüsumalt. Riigid raporteerivad üksteise võidu tsikliturgude langusest ja suurtootjad tõmbavad kulusid kokku – küll loobutakse võidusõidust, küll suurnäitustel osalemisest, küll uute mudelite arendamisest. Õnneks on igal ajal ka „pahupool“ ja praeguse aja „teine külg“ on see, et muutused võivad tsiklimaailma tuua mõnegi uue tuule, mida vahepealne tormamise ajastu märgata või tekkida ei lubanud.

Ja omakorda tundub, et olukord mängib kaardid kätte just väiksematele tegijatele, kellel suure raha laiutamise ajal oli raske pildile pääseda. Samas kipub tõeline innovatsioon käima pigem kaasas kitsaste olude ja leidlikkuse kombinatsiooniga. Peame innovatsiooniks leiutamist/arendamist, ent selleks pole ju uudissõna tarvis. Küsimus pole mitte tootearenduses, vaid asjade TEISTMOODI tegemises/rakendamises. Ja siin on väikestel tegijatel suured eelised.



Messi suurim üllataja oli Moto Guzzi oma kolme silmatorkava sportliku prototüübi ja tootmisse mineva Cafe Raceriga.

Omamoodi sümptomaatiline oli selle koha pealt ka novembrikuine Milaano mess, mis pinnalt eelmistest väiksem (Milaano puhul on see vaid positiivne! Isegi seekord jäi kahest päevast kuue paviljoni normaalseks läbikrattimiseks napiks...) ja kust puudusid nii Honda kui Yamaha tehaseväljapanekud, ent samas üllatasid positiivselt mitmedki väiksemad turuosalised. Nii ei olnudki Milaanos väljas üht aasta oodatumat/kirjeldamatut uudismudelit Honda VFR 1200, ent ühe kõige efektsama prototüüpide/tulevikumudelite reaga oli seevastu

esindatud Moto Guzzi. Ja seda üllatuslikult just niisuguse šnitiga ratastega (cafe racer ja hüpermotardid), millega tavaarvamus marki just esimeste hulgas ei seosta.

Kuid isegi globaalses mastaabis väikefirma nagu Moto Guzzi on tsikli-ilmas tegelikult suur. Mida olete aga kuulnud tegijatest nimega Acta, Milleper cento, Elmoto või Kineo? Ilmselt suurt midagi. Ausalt öeldes ei ole eelmistel kordadel jätkunud aega ka Beta, Scorpa, Scherco ja TM-i bokside huvile vaatamata korralikult ringi vaadata, jutupuhumisest rääkimata. Seekord jätkus.

Itaalias rolleriväljapanekutega tutvumata jätmine on samuti patuasi. Aega jagus ka Vespa/Piaggio/Malaguti jt uudistamiseks.

Mis siis veel silma jäi? Üks maailma mastaabis oluline nüanss – vaatamata aastatepikkusele üritamisele ei ole hiinlased suutnud „päris mootorrataste“ turul oma toodetega kanda maha saada. Ja ilmselt oma jõududega ei saagi, selleks senikasutatud „copy-paste-miinus-midagi-pluss-mingi-oma-(kole!)-rats“ meetodikast ning vanade mudelite taaselumisest lihtsalt ei piisa. Seegi kord leidsime messi kõige koledamad rattad lilla sildiga (neid kasutasid pea kõik Hiina eksponeendid) kuubiku servast. „Space rangers...“ kõlas rataste kõrval avalikult irvitavate messiküllastajate omavaheline kommentaar.



Hübridajamiga maxiroller Piaggiolt - USB.

„Duu“ on kaheliitrine V2 itaalia väiketootjalt CRGS



Milleper cento on itaallaste nägemus muskel-Guzzist.

Aigar Leoki võistlusrattas oli TM-i boksis aukohal.



Elmoto on sakslaste nägemus elektrimotikast. Hästi tehtud ja omapärane.



Uudiseid siiski leidus

Aga tagasi näituse muljete juurde. Heameel on tõdeda, et KTM tunneb end endiselt kindlalt, esitledes uusi mudelid nii täna- kui ka offroad rataste poolel. Kusjuures eriliselt efektsed olid sedakorda pisikesed 125-sed neljataktilised pukatsid ideemootorrattad.

„Enduuroopool” tunneb end vähemalt Euroopas õnneks üsna hästi – lisaks KTM-le oli mõjuv väljapanek ka Husqvarnal, TM-il, Betal, Shercol ja Scorpal.

Erilist heameelt tasub tunda vana austusväärse margi taassünni puhul. Sedakorda rõõmustas silma Hispaania väarika OSSA taastulemine. Nende tuliuus traeliratas pole mitte ainult kena vaid peidab raami vahel üht kõige arenenumat ja kaasaegsemat kahetaktilist jõuallikat. Viimane „teeb Yamahat“ kahetaktiste jõuallikate osas ehk hiilgab selgelt „valele poole“ (taha) kallutatud ja ümber pööratud silindriga – praktiliselt sirge väljalase kinnitub väljalaskesse silindri tagaküljel.

BMW väljapaneku kahtluseta kõige enam kõneainet ja uudishimu äratanud „tükk” oli aga hoopis prototüüp, mis taaselustamas kuuesilindrilist ridamootorit mootorrattal. BMW, kes autopoleel just reaskuuste jõuallikatega loorbereid lõiganud, on suutnud selle ristisendis mootori üsna kompaktses suruda. Ehkki Milaanos näidatud sõiduk oli *naked* ja tehase inimesed selle asjanduse tulevikunägemuse osas kidakeelsed, on ringlemas info, et see jõuallikas hakkab liigutama bemmi järgmise mudeliaasta matkarataste lipulaeva.

Ducati kõige värskem uudis on kahtluseta uus Multistrada 1200. Kui eelmist Multistradat on söimatud „kõige koledamaks Ducatiks läbi aegade”, siis peab tunnustama, et sedakorda on dukatistid ennast ületanud. Ei tea, mis ainete mõju all nad selle mattmusta londi valmis joonistasid, ent vähemalt allakirjutanu jaoks on tegemist uue tiitliomanikuga. Kusjuures läks sedakorda nii, et asi on päriselus



Bemmimehi ärevaks ajanud kuuesilindriline ideeeratas. Kardetavasti sellisena ilmalvalgust ei näe.



Vanade markide taastulek on tore. Eriti kui „taastullakse” moodsa kahetaktilise jõuallikaga.

KTM sihob noori - 125-sed neljataktilised tulevad küll Bajaj tehases Indias.

Paremal „Racing”...



... ja vasakul „Stunt”.



märksa koledam kui piltidel... Midagi seal Ducati disainiosakonnas logiseb, sest ka Monsteritele lisana pakutavad eri värvi plastiku komplektid on üsna õudsete psühheedelsete toonidega.

EICMA 2009 arvudes

► Korraldajate andmeil külastas kuue päeva jooksul Milaano rahvusvahelist mootorrattanaïtust ligi **450 000 inimest**. Ning seekord oli näitus pühendatud vaid mootorratastele (eelmistel aastatel on samal ajal toimunud ka jalgrattanaïtus).

Eriti üllatav oli nende külastajate hulk, kes tulid väljastpoolt Itaaliat - sel aastal oli nii publikut kui ärilisel eesmärgil näitust külastanud **välismaalasi** eelmise aastaga võrreldes **29,9 % rohkem**.

Näituse pinda oli seekord samuti rohkem (55 000 m²) ning ka välja pandud **kaubamärke oli** tõeliselt suur arv - **1341**. Väidetavalt on tegu maailma suurima mootorrattanaïtusega.



Ducati disainiosakonna tööõnnetus nr 1.



Ducati disainiosakonna tööõnnetus nr 2...



Ducati Streetfighter on see-eest igati kobe ja ducatilikult edev 155 hj aparaat.

Teise olulise mudeli – Streetfighteriga - on seevastu kõik korras ja 155 hobusest peaks piisama ka neile, kellele suure Monsteri sadakond prisket Itaalia hobust häbiväärselt vähe tunduvad.

Kui Ducati ja Moto Guzzi boksid mahutus vähemalt liikuma, siis Aprilia tundub olevat saapamaa poegade südames mingi erilise nupu üles leidnud, sest niisugust rähklemist ei olnud kindlasti ühegi teise tootja boksis. Nii senisest luksuslikult varustatud RSV4 *Factory*'st tuntavalt odavam RSV4 kui uuenenud väljanägemisega

MOTUL



MOTUL

**Suzuki Team Estonia
2010 hooaja partner**



“Suzuki Team Estonia läheb hooajale vastu kindla peale. Seda saab teha ainult hea õliga. Suzuki meeskond valis parima õli - MOTUL.”

Ülo Raudsepp,
Suzuki Team Estonia eestvedaja

Kawasaki Versys on saanud uue silmnäo (paremal).

Kawasaki peamine uudis on kahtlemata üleni uus Z1000.



Moto Morini Gran Ferro jätkab margi traditsioone - sa kas armastad või vihkad teda, ükskõikseks ei jäta.

Benelli (all) on lisaks näitustel juba ammu keerelnud krossikale ja enduurole valmis teinud ka supermoto.

Dorsoduro seljas niheleti karjakaupa ja vilavate silmadega ilma puhkepausideta. Napis rõivastuses näitsik(ud), kes kõigis teistes boksides rataste seljas ilus olemisega tegelesid ja pilku püüdsid, olid Aprilias samadele silmadega õgijatele pigem segav faktor.

Seevastu Piaggio valgetes kleitides chickid tekitasid osades mehepoegades nii kõne- kui hingamisseiskusi, tagades publiku- ja fotograafide huvi isegi nii „ebamacholiku” sõiduriista kui seda on elektrijamiga Piaggio Ape Calessino (kes ei tea: kolmerattalise „india taksona” tuntud tuk-tuk) vastu.

Piaggio gruppi kuuluvate markide (Piaggio, Vespa, Aprilia, Moto Guzzi, Gilera, Derbi, Scarabeo) osas on Scarabeo margina selgelt Aprilia-st eraldi tõmmatud. Seega mitte Aprilia Scarabeo, vaid lihtsalt Scarabeo, olgu siis 50, 125/200 või 250/500-sena. Muide – suure esiklaasiga viiekümnene Scarabeo tundub vähemalt novembrikuise Milano levinuim rollerimuudel olemagi. Lisaks tundub, et oma pisut „pappatunturi”-stiilis suurte rataste ja konservatiivse väljanägemisega Scarabeodele üritatakse ka nooremate tarbijate tähelepanu tõmmata julgete värvilahenduste ja noorusliku marketingiga.

Piaggio grupi kolme rollerimargi esitlused olid väga selgelt erinevatele sihtgruppidele suunatud, siit ka täiesti eraldiseisvad boksid. Vespa rõhub üheselt trenditeadlikule huvilisele, kes stooriga tuttav ja ei pea



MV Agusta F4 näeb isegi mattmustalt edev välja (all).





Aprilia on itaallastele mingi veider mõju vanusest olenemata.



Lihtsam versioon Aprilia RSV4-st on saadaval pisut madalama hinna eest kui Factory-variant.



paljaks stiili ning retrohõngu eest ka pisut enam rahakotti tuulutada. Siiski tundub, et kahetaktiliste klassikute (ehk suuremate PX ja väiksemate PK) valmistamise lõpetamisega on Vespa millestki väga olulisest ilma jäänud. Osaliselt suudavad nad asju kompenseerida õnnestunud üksikmudelitega, millel see midagi talle on. Hea näide on siin kandilise esitulega mudel S, ning erimudelid GTV ja LXV, mis kuidagi steriilse- ja isegi igavavõitu LX ja GTS'de kõrval tõeliselt seksikad välja näevad.

Seda, et „vana ja õige” ihalejaid on rohkemgi kui ainult allakirjutanu, tõestab veenvalt „vana Vespa” ehk PX'i visa keeldumine arenilt lahkumast. Seekord siis India tootja LML poolt pakutavana nime all Star. Näitusel küll alates selle aasta septembrikuust vaid ebatavalise neljataktilise jõuallikaga varustatuna „Star4” nime all, ent väike tiir Milaano linna vahel leidis kiiresti kaupluse, kust veel tutika „õige” 125-se kahetaktilise mootori ja neljakäigulise manuaalkastiga Star2 saab soetada 1800 euro eest.



Legendaarne Piaggio Ape on saanud uue võimaluse elektrisõidukina

Mõned asjad ei lõpe: „õige” Vespa PX elab edasi Star4-na. Tõsi, neljataktilisena.



Varustus

Varustuse poole pealt midagi pörutavalt uut silma ei jäänudki. Firmsid nokitsevad üha enam õhkpadjaga sõidujopede kallal, ent üsna paljud neist jätsid siiski veel kohmakate ja arendusjärgus olevate asjakeste mulje. Muidugi on tore näituseboks mis mingile tegelasele pesapallikurikaga piki selga virutada ja vaadata, kuidas asi tagasi pörkab, ent kas ma sellise seljale pakitud langevarju meenutava jopega, millel kusagil veel gaasiballoonid hõlma sisse peidetud, ka igapäevaselt sõitma nõus oleksin, on täna veel kaheldav. Samast teemast jäi silma hoopis jopeselga sisse ehitatud reguleeritava suurusega „seljakott“, mis tundus küll palju praktilisem igapäevaselt kaasa vedada kui turvapatja.

Kaitsmete koha pealt on siiski põneva läbimurde teinud d30-nimelisest materjalist valmistatud eksemplarid. Erkoranži värvi intelligentseid molekule sisaldavat löga sai rõivatootja Armadillo boks mis ka oma näpuga

katsuda - vannist võis igäüks võtta plastiliinist veidi voolavat ainet, mida sai oma suva järgi vormida, kuid mis haamri all (ja see oli katsetamiseks käepärast) löögile tugevasti vastu hakkas. Uudses materjalis on siis ühendatud kaks sõitjale olulist elementi: et kaitsmed oleksid riietesse võimalikult loomulikult sulanduvad ja märkamatud (päriselus need käises muidugi niimoodi ei voola, vaid on konkreetse kujuga), kuid tugeva löögi all maksimaalset kaitset pakkuvad.

Sõiduriietest ja Itaaliast rääkides ei saa mööda vaadata spetsiaalselt rolleritega kulgemiseks toodetavast varustusest, mis erinevalt tsiklikraamist on enamasti väga tavaliste rõivaste moodi. Lihtsalt vee- ja tuulekindlad. Ning enamasti väga stiilsed ning vastavalt eelistusele kas vihmmantli, parka, tuulejope vms vormi.

Kiivrite poolel tundub, et tipptegijad on taas leidnud lihtsa valge, mis viimaste aastate ülimegakirjute peakatete taustal on enam kui värskendav. Arai, Bell ja Shoeni paistsid mugavuse kõrval silma ka lihtsate klassikaliste värvilahendustega. Lumivalge Arai sobis minugi peanupu ja maitsega kui valatult.

Ning lisaks üks tõeline pärl disaini ja keskkonnasõbraliku tootmise pärusmailt: Hell's Kitcheni ümber töödeldud rehvidest ja turvavöödest valmistatud ülistiilsed kiivrid, prilid, kotid jms.

Tõesti, puhas Itaalia ilu.



Minikaamera lensul salvestab sinu seiklused mugavasti mälukaardile (paremal).



Siselohvi purunemist ei juhtu, kui selle asemel on Tireballid.

d30 on kõrgtehnoloogiline "mõks", mis löögi korral käitub kui täiskummist kaitse (paremal).



Kõige nupukama lahendusena jäi meelde siselohve taaskasutatav Hell's Kitchen.



Põnevad nodi nõrkemiseni

Noditootjad on suurteil messidel alati pisut peksupoiste rollis, ent sedakorda suutsid ka üsna pisikesed eksponendid tähelepanu äratada.

Eriliselt jäid silma mitmed väikesed amorditootjad, kelle väljapanekutest lausa õhkus asjatundlikkust ja uhkust oma kätetöö üle, samuti kõikvõimaliku võidusõidu- ja tuuningkama pakkujad/valmistajad. Alates sellistest rollerituunimise gigantidest (ikkagi Itaalia!) nagu Polini ja Malossi, üle ekstrahullude võidusõidutiimide (a'la Cristofolini Racingu kahe kahesilindrilise 2T mootoriga ca 320 ccm „piriviri“) ja lõpetades mõne vaid üht jubinat valmistava pisifirmaga.

Täiesti omaette „ajakonserv“ on vaid vanadele Vespadele/Lambrettadele uus- toodangu varuosi ja varustust valmistavate või unikumidele mingi kindla tootegrupi vidinaid pakkuvate firmade maailm. Seda juba justkui 50-ndatest aastatest väljaastunud bokside kujundusest alates. Klassikalise Vespa omanikuna võin igal juhul kergendatult hingata – kui peaks tekkima vajadus mõne varuosa, iluvidina, kummidetali või lambikese järele, on asi ainult tellimise vaevas kinni.

Ka garaaživarustust ja spetsiaalriistu pakkuvad firmad olid suutnud oilhead'idel vere keema ajavad „töökojad“ sisustada. Galerii ulatus dünopingi ja mootoristendidega võidusõidugaraažist kuni üksiku enduurohundi ratta kallal nokitsemise puki ja võotaskus kantavate hädaabiriistadeni.

Üks tõsiselt innovatiivne lahendus, millele allakirjutanugi arvestatavat läbilööki julgeb ennustada, on Kineo tubeless-rehvide mõeldud kodarvelg. Erinevalt senikasutatud lahendustest ei ole veljes kodarate tarvis auke nagu supermotelgedel (seega puudub võimalus, et mõni mitmekümnest kodaranipli tihendist per velg lekkima võiks hakata), ja kodarad ei kinnitu ka velje välisserva nagu BMW-del, vaid iga kodaramutri jaoks on velje siseküljel spetsiaalne pesa ja täiesti sirget kodarat pingutatakse hoopis rummi poolt nagu popimatel jalgrattavelgedel. Seega saab vajadusel kodarat pingutada või isegi vahetada ratast tsikli alt võtmata, rääkimata rehvide eemaldamisest. Tulemuseks on vähemalt esmapilgul ratas, mis combineerib kodar- ja valuvelje plussid. Hind on paraku veel saladus.



Kiirendusrollerid pole oma 40+ hj enam mänguasjad.



Rehviaärtel olev mikromuster peaks parandama pidamist märjal ja lubama tavarehvide vihmarehvide võrreldavaid kurvikiiruseid.



Gubellini oli üks mitmetest väikestest amorditootjatest.

Üks olulisimaid vidinaid oli ilmselt Kineo „auguvaba“ kodarvelg. Ilus ja geniaalne.



Hiina - taandumine

➔ Viimaste aastate „kollaste tootjate suurpealetung” näitab esmapilgul taandumise märke.

Üldine majandusseis ühelt ja ilmselt ka osade esimese ringi tarbijate peettumus teisalt on eelkõige Hiina tootjate hoogu Euroopa turul tagasi tõmbamas.

Seda kinnitavad ka statistikanumbrid. Lisaks on hiinlased isegi tunnistanud, et nende võimekus suurema kubatuuri (250 cm³ ja enam) ning märksa kõrgema kasumimarginaaliga mootorrataste turule sisse murda on kehvake, sest koopiatega seal läbi ei löö, ent iseseisvas tootearianduses jäävad nad Jaapani ja Euroopa tootjatele hetkel lootusetult alla.

Ka on Hiina tootjate senise edu garant siiski ülisoodne hind ja katsed oma hinnalipikut nimekate tootjate analoogidele lähemale upitada toovad vältimatult kaasa müüginumbrite kukkumise.

Siin ei saa kõiki „kollaseid” muidugi ühe labidaga lüüa – on tegijaid, kelle tooted on tõepoolest teinud läbi märgatava arengu nii disaini, tehnika kui vastupidavuse ja kasutatavate materjalide kvaliteedi poolest.

Lisaks on mõnedki nupukamad tootjad suutnud tekitada endale n-ö euroopaliku nime ja kohaliku esindaja/edasimüüja. Kumba sõiduriista sina näiteks täiesti võhikliku rolleriostjana eelistaksid: Garellit või Chongqing Yinxiang nimelist?

Sama tunduvad olevat „läbi hammustanud” ka rehvitootjad – Maxxist peab juba täna päris hulk tarbijaid USA tootjaks. Ka maitsekas boks isitaalia inimeste poolt presenteeritud ja igati korralikku inglisekeelset kataloogi ning kodukat omavad CST rehvid mõjuvad ausalt öeldes usaldusväärsemalt kui piskeses hiinaeelsete kirjetega kuu-bikus olevad Cheng Shin rullikud. Ehkki toode on ju sama...

Küll võivad „kollased” ootamatult osutada vägagi suurteks „päris mootorrataste” tootjateks hoopis teisel viisil – mõnd majandusraskustesse sattunud/sattuvat suurtootjat koos naha ja karvadega üle võttes. Kapitali neil hetkel jagub. Nii saadaks kätte lisaks turuosale ka kuulus nimi, pea kogu know-how, insenerid, patendid, tooteariandus, müügivõrk, maine, tehased, töötajad... Eelkõige on löögi all regulaarselt pankrotis käivad/rahavajaduses Itaalia tootjad. Benelli juba on, mis järgmiseks mis: Ducati-Chinacati, MV Agusta Guangdong? Või hoopis Buell Beijng?



Kahjuks oli näituse koledaim tsikkel nii eksponeeritud, et täies "ilus" kaardrisse ei mahtunud.

Pisut ametlikku statistikat Hiinamaa tsiklitööstusest

Messil pisteti muu hulgas pihku ka tagasihoidlik vihik pealkirjaga „Motorcycle Industry of China 2009“, mis sisaldab küll Hiina möödunud aasta (2008), st suures osas veel languse-eelset statistikat. Asi osutus silmaringi avardamise mõttes igati kasulikuks lugemiseks. Näiteks saab teada, et Hiinamaal toodetakse igas kuus pisut üle 2 miljoni kahe- ja kolmerattalise mootorsõiduki, mis teeb 2008. aasta koguarvuks 27,5 miljonit sõiduriista! Langustrend algas 2008. aasta maikuuks.

Kõige massilisem on jätkuvalt 125-st tootmine ja müük, mis moodustab 42% kogu müüdüd rataste arvust. Tasub meele pidada, et hiinlased teevad statistikas vahet 50, 100, 110, 125 ja 150-stel motikaklassidel! Kuivõrd kuni 125-sed moodustavad ca 78% müüdüd ratastest ja 126-150 kuupsentimeetrised veel 11% müügist, siis jääb „üle 150-kuupsentimeetriste“ kahe- ja kolmerattaliste turuosaks tühised 4,44%. „Kolmerattalised“ moodustavad 5,66% müüdüd tsiklitest.

Tootjatest (keda vihikus on „sertifitseerituna“ mainitud 175 tsikli- ja 102 ATV tootjat) on suurim, üle 10-protsendiline turuosajiangmen Grand River Group'il, mis tootis 2008. aastal 2,96 miljonit tsiklit. Teisel kohal on Loncin 1,97 miljoni ja kolmas Lifan 1,78 miljoni toodetud sõidukiga.

Impordi-eksporti suhe on Hiinas tä-

helepanuväärne – kui 2008 eksportis riik 10 296 000 mootorratast, siis sama ajaga toodi välismaalt Hiinasse tervelt 1416 motikat! Iga riiki toodud tsikli kohta veeti välja 7271 tsiklit.

Natuke infot ka kahe- ja neljataktiliste suhtest Hiinas. Möödunud aastal toodetud kahe- ja neljataktilistest olid 24,7 miljonit nelja- ja 1,2 miljonit kahetaktilise jõuallikaga, enamik viimastest kuni 100-kuupsentimeetrise töömahuga. Viiekümneaste osas vähenes kahetaktiste tootmine aastaga 16 protsenti: 344 000 aastal 2008 versus 410 000 aastal 2007. Kuni viiekümneaste neljataktilisi toodeti samal ajal 23% enam: 2,15 miljonit 2008 versus 1,75 miljonit aasta varem. Üle sajakuupsentimeetrise töömahuga aga kahetaktilisi praktiliselt enam ei valmistata.

Päris huvitav on vaadata Hiina suurimaid ekspordipartnereid. Pika puuga juhib seda nimekirja üllatajariik Nigeeria, kuhu jõuab kriips üle 10-miljonilisest Hiina kogueksportidist (koguväärtusega 4,56 miljardit USD) 1,5 miljonit motikat-mopeedi 517 miljoni USD väärtuses. Teisel kohal on Argentiina 622 tuhande tsikli ja 276 miljoni dollariga. Edasi lähevad arvud ja summad oma teed, sest ilmselt eelistavad turud erineva hinnaga mudeleid. Nii on arvuliselt kolmandal kohal Ukrai-

või pealetung?

EICMA kloonitakse Hiinasse

► Järgmise aasta aprillis "kloonitakse" Milaano rahvusvaheline motonäitus Hiinasse: toimub EICMA Hiina nimeline üritus.

Juba aastaid on Aasia ja eriti Hiina päritolu eksponendid moodustanud Milaano näituse väljapanekust märgatava osa. Itaallaste endiga võrreldes võib nende arv olla üsna samaväärne - lihtsalt boksid on palju pisevad, kuid neid on alati hulgaliselt.

Itaallased on seega otsustanud Aasia soodsat turuseisu ära kasutada ning kloonivad oma näituse 2010. aastal Hiinas, Kantonis. Hiinapoolseks koostööpartneriks on Hiina kaubandus-tööstuskoda.

"Koostööleping tähistab maailma suurima mootorrattatootjate jõudmist maailma suurimale mootorrattaturule, Hiinasse," kommenteeris EICMA president Guidalberto Guidi. "Majanduskriisist hoolimata räägivad numbrid selget keelt: Hiina turul müüakse aastast endiselt ligi 25 miljonit ühikut."

na 534 000 imporditud „hiinlasega,“ ent summas teeb see vaid 177 miljonit USD, mis annab vääringu pigereas alles 5. koha. Väärtuse poolest on kolmas Brasiilia, kes impordib aastas 248 miljoni dollari eest Hiina rattaid, ent saab selle raha eest vaid 492 000 sõiduriista.

Käibe poolest on Hiina suurimate partnerite nimekiri ülikirju ja ootamatu:

Nigeeria, Argentiina, Brasiilia, USA, Ukraina, Mehhiko, Indoneesia, Jaapan, Itaalia, Egiptus, Saksamaa, Togo, Peruu, Venemaa.

Sellest nimekirjast leiame Rootsi 58., Soome 60., Leedu 93., Läti 102. ja Eesti 107. kohalt (3888 motikat-mopeedi), Afganistani ja Albaania vahelt.

Raamatukesest selgus ka üllatav tõsiasi, et tänaseks on enamik Hiina suurlinnu keelanud linnades mootorrattastega sõitmise! Pekingis kehtib selline keeld juba 1985. aastast ja nagu arvata, mõjutab see rängalt siseturgu. Sestap pole imestada, et

tootearendus keskendub talumehele ja tema vajadustele, nagu selgub Hiina suurima mootoritootja Zongsheni reklaamtekstist. Mis on maamehe peamised nõudmised? Madal kütusekulu, väike hooldevajadus, lihtsus/töökindlus ja hea vedu aeglastel pööretel. Vastus on loomulikult võimalikult hea pöördemomendiga, pikakäiguline ja madalate pööretega neljataktiline karburatormootor. Kihutamiseks ja sporditegemiseks ei kõlba ja glamuuri vähe, ent kanade vedamiseks turule ja pere transportimiseks väga hea ja säästlik aparaat... Ning milleks sellisele kasutajale amort või jäik raam?! Õõtsuvast vedrust küll, 30-40-ga kannatab ikka kulgeda.

Kullo Kabonen



Tüübilises Aasia väiketootja boksis olid mõned mingit pidi kiivas välimusega sõidukid, mõned asjaosalised ja heal juhul ka keegi läbirääkimisi pidamas.

2-
TAKTI



Yamaha 125 2T

Yamaha DT 125 on levinumaid kahetaktilisi tänava-sõidumootorrattaid. Ühtlasi ka üks kõige kauem tootmises olnuid.

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Helen Urbanik



vs

Yamaha 125 4T





Sellenimeline kahetaktise jõuallikaga trailbike nägi ilmavalgust 1968. aastal ja püsis sama nime all tootmises peaaegu nelikümmend aastat, sellest ajast suuresti ühesugusena (vesijahutus, kuus käiku) 1982. aastast 2007. aastani ehk veerand sajandit! Iseloomustus "viimistletud" kõlab DT-st rääkides enam kui usutavalt.

Soovides kõrvutada võimalikult sarnaseid 2T ja 4T rattaid, on sama kubatuuriga sama tootja samal eesmärgil tehtud ratas enam kui paslik võrdlusmaterjal. Õnneks on Yamahal nüüd "liiga lihtsa" ehk õhkjahutuse ja viiekäigulise kastiga XT125R asemel pakkuda ka DT-le pisut asjalikum paariline uue WR125R näol. Tegu on igati kaasaegse sõiduriistaga – kuuekäiguline vesijahutuse ja ülajaotusvõlliga neljataktiline jõuallikas arendab täpselt sellele klassile maksimaalselt lubatud 11 kilovatti, ratas kaalub täis paagiga 133 kilo ning näeb igati värske välja. Ratas on noortele suunatud sõiduriista kohta üllatavalt kõrge sadulaga – 930 mm, mis on seda kummalisem, et vedrustuse käigud nii ees kui taga (vastavalt 240/230 mm) on tegelikult lühemad ja kliirens väiksem (265 mm) kui neli ja pool sentimeetrit madalama sadula ja seejuures märgatavalt kõrgema kliirensiga (315 mm) DT-1 (vastavalt 270 mm ees ja 260 mm taga).

Meie proovisõidu teine osaline on üsna tüüpiline viie-kuue aasta vanune Yamaha DT125R. Kriipsud-kraapsud ja väsimusmärgid juhtimisseadmetes käivad aeg-ajalt maastikku ja metsateid nägeva sõiduriista juurde. Kui originaalis on DT samuti tõmmatud lubatud 11 kW sisse, siis tegelikus on valdav enamik kasutatud rattaid piirajast ilma jäänud ja arendavad sellisena heal juhul poole rohkem ehk 30 hj kanti. DT sadula kõrguseks annavad tehnilised andmed 885 mm. Tühikaaluks pakub tehas 116 kg, nii et koos kütuse-õli-jahutusvedeliku jms-ga on kaal üsna sama, mis WR-il ehk 130 kilo kanti.





DT - mitte liiga moodne, kuid hästi sisse töötatud.

Väga erineva iseloomu ja sihtrühmaga rattad

Pisiasjades paistab WR-i värskus eriti hästi silma – kui DT on olemuselt lihtne “tööloom”, siis ilmselgelt nooremale publikule suunatuna on WR detailides märksa edevam (ja mis seal salata – paarkümmend aastat värskema disainiga). Juhtimisseadmete kerge ja täpne toimetamine läheb küll pigem vähese kasutuse arvele.

Paigalt võttes hakkavad rataste väga erinevad iseloomud endast kohe märku andma. Kui WR hakkab siduri vabastamise käigus ühel hetkel lihtsalt sujuvalt (ja seejuures alul pea hääletult) liikuma, siis DT puhul on draamat enam. Esiteks on väga raske end sundida kohapeal mitte gaasitama ja kahetaktilise elu näinud sidurgi toimetab märksa järsemalt. Kui WR veab nagu õmblusmasin ühtlaselt ja rahulikult, kasvatades võimsust tasapisi, siis DT ei arva tühikäigul sõitmisest midagi ja “pool gaasi” tundub talle samuti eriti lolli ideena: käik on takerdub ja on tunne, nagu rattal oleks kurk kähe. Näpud sidurile ja kõri lahti: vat nüüd on arusaadav! Tinin võtab kurjemaid



toone ja kusagil 6000-7000 pöörde juures saab DT oma kurgu puhtaks ja hääle lahti ning DT visatakse laksuga WR-i eest minema. Jii-haa! Ratta tagaosa muutub palju rõõmsameelsemaks, käiguvahetusjalg ja sidurikäsi saavad tööd, ent unisusest pole jälgegi. WR peab DT-l kannul püsimiseks omajagu vaeva nägema, sest 12,2 Nm pöördemomenti on kasutada alles 8000 pöördel ja ka lubatud 11 kW irduvad konest alles päris kõrgel ehk 9000 pöörde kandis. Pisuke pearuum seal üleval pöörete mõttes ju on, aga oma suuremate hardcore-vennastega pisike WR selles osas ei sarnane ja maksimaalvõimsuse kandist edasi punnitada pointi pole. Iseloomu erinevusest niipalju, et kui DT eesmärk tundub olevatki nende sööstude nimel elada ja kõik muu on ainult ettevalmistus, siis WR naudib selgelt kulgemist ja DT-ga tema täiesti "ebamõistlikel tõmblustel" sammupidamine tundub WR-i häirivat. Pöörded tuleb reipamaks kulgemiseks kõrgel hoida ja see tundub ajuti paraja punnitamisena. Samas suudab WR125 erinevalt kahetaktilisest DT-st torisemata ja ühtlaselt sõita kõikidel mootoripööretel, mis siis, et mõõdukas tempos.

Mõlemad siiski maastiku-, mitte krossirajale mõeldud

Männiku liiva jõudes õnnestub peale kahetaktilisega sõitmise paariaastast pausi DT-ga paar korda liivagi nuusutada (no ei ole seda vedu igasugustelt pööretelt kohe nipsti võtta!) enne kui rooste maha kulub ja elu paaalju lõbusamaks (ja kiiremaks) muutub.

"Uh-uh, kurivaim, et see kaks takti ka NII palju töömahukam on," taban end mõtelt, kui avastan üle pika aja, et mootorrattaga sõites ka käsi paksuks võib minna.

Rattavahetuse järel tundub WR nagu puhke-(et mitte öelda vanade-)kodu: kõik toimib pehmelt, märkamatu ja sujuvalt.

Isegi liiga, kuidagi steriilseks kisub. Funfaktor on sedakorda kindlasti pirtsakama, keerulisemalt sõidetava ja töömahukama DT pool.

Eriti Männiku kandis tasub meeles pidada, et tegemist on siiski puhtalt trailie'dega, mis tehtud vahelduvatel teedel-radadel kulgemiseks, mitte maastikul sõitmiseks, saati siis kihutamiseks. Sellisele ambitsioonile tõmbavad kummagi ratta vedrustused kiire kriipsu peale – klassikalised esihargid löövad läbi ka suuremates kruusaaukudes. Klassile omaselt on sõiduriistad kadestamisväärselt pikistabiilsed ja järsult pöörama neid naljalt ei sunni, seega võib mõni oota-

matu või eeldatust järsem kurv ka pikaks minna. Õnneks ei kipu ka kiirused suureks. Seevastu kannakad õnnestuvad särtsakama DT-ga lihtsamini. Või mis lihtsamini, WR-i puhul nagu ei teki sellist mõtetki...

Ehk – WR ja DT on üsna puhtatõulised 2T ja 4T esindajad. Praktilisuse, juhtimise lihtsuse ja -mugavuse, paindlikkuse, väljanägemise, kütusekulu, hooldevajaduse jm objektiivsete parameetrite osas paneb neljataktiline WR DT-le pika puuga. Mulle palun seega too kapriissem, nõudlikum, janusem, vanem ja koledam, tänan!

Aitäh abi eest: Rain Tali ja Udo Uik



DT-s on vaatamata vanusele ja soodsale hinnale peidus piisavalt elu- ja sõidurõõmu.



Vanamoodne, ent põhjalik info DT stiilis.



WR-i pisikeselt LCD tabloolt leiab olulisima.



Kiiremal kulgemisel tasub püsida enam-vähem teedel - vedrustus seab omad piirid.



DT kompaktne mootor peidab ennast koguka väljalaske "pauna" taga.



WR-i verivärskel neljataktiline jõuallikas on välja tulnud üllatavalt miniatuurne.

Yamaha WR125R

MOOTOR: 4T sissepritsega 1-silindriline vedelikjahutuse ja ülajaoitusvõlliga SOHC, elektristarter

TÖÖMAHT: 124,7 cm³

VÕIMSUS: 15 hj (11 kW) @ 9000 pjm

PÖÖRDEMOMENT: 12,2 Nm @ 8000 pjm

JÕUÜLEKANNE, VEERMIX, VEDRUSTUSE KÄIK: 6-käiguline manuaalkast, kettülekanne, terasest toruraam, lingiga tagavedrustus, teleskoopsehik 240 mm ees/ 230 mm taga

PIIDURID: ees 240mm ketas / taga 220mm ketas

REHVID: 80/90-21 ees ja 110/80-18 taga

KÜTUSEPAAK: 8,5 l

SADULA KÕRGUS: 930 mm

TELJEVAHE 1430 mm

TÄISMASS: 133 kg

HIND: 55 900 krooni

Yamaha DT125R

MOOTOR: 2 T, 1-silindriline, vedelikjahutus, karburaator

KUBATUUR: 124 cm³

VÕIMSUS: 14,1 hj (10,3 kW) @ 7000rpm

PÖÖRDEMOMENT: 14,2 Nm @ 7000rpm

JÕUÜLEKANNE, VEERMIX, VEDRUSTUSE KÄIK: 6-käiguline käigukast, kettülekanne, terasest toruraam, lingiga tagavedrustus, teleskoopsehik 270 mm ees / 260 mm taga

PIIDURID: ees 230 mm ketas / taga 220 mm ketas

REHVID: 80/90-21 ees / 110/80-18 taga

KÜTUSEPAAK: 10,7 l

SADULA KÕRGUS: 885 mm

TELJEVAHE: 1415 mm

TÜHIKAAL: 116 kg

HIND uuena (enam ei müüda): ca 70 000 krooni

TURUHIND täna: alates 20 000 kroonist

Kahetaktilised annavad tänaval alla?

Meeldib see meile või mitte, tundub siiski, et uute 2T pillide aeg tänavatel on vähemalt praeguseks ümber

saamas.

„Kollase poole“ pealt on nad üle viiekümne hulgast sama hästi kui kadunud, Aprilial on küll veel kahetaktiline 125 bike olemas, nagu ka meelekindla(ma)te Euroopa tootjate supermoto- ja 125-sed dual sport pillid. Enduuro ja krossirattad on iseasi, sest vähemalt sõnades on 2T klasside säilimist viimasel ajal toetatud ja omad suurema töömahuga (kuni 300 ccm) tänavale registreerimiskõlvulikumad 2T pillid on olemas nii KTM-il, Husqvarnal, TM-il kui GasGasil.

Laiemas pildis ja teist tüüpi suuremamahuliste kahetaktiliste järgi ringi vaadates tuleb aga tõdeda, et vähemalt praegu uut suurt „tänavatistajat“ osta ei saagi.

Vahepeal liikus kuulujutte ja neid justkui toetavaid

skitse, nagu liiguks Yamaha tootearendajate peas idee taaslustada legendaarne kahesilindriline RD350. Internetavarustes kohtas ka seksikaid joonistusi ultramodernse väljanägemisega naked-rattast, mis kahetaktilise eeldatavat kaalu ja võimsuskõverat arvestades oleks 2T-sõitlastele olnud tõeliselt lõbus lähivõitlusrelv. Ent praeguses majandusolukorras on kardetavasti isegi Yamu-sugune „afereist“ (mõeldud on suur-

tootja kohta ebatavalist julgust erinevaid ja teiste tegijate poolt katsetatud uuendusi turule tuua) asja kui eriti ennustamatu müügieduga toote kalevi alla peitnud. Millest on kahju, sest USA turul 1987. kuni 2006. mudeliaastani imeväikeste muudatustega (peamiselt värvimuudatused) elus püsinud Yamaha Banshee (kes ei tea: RD350 mootoril baseeruva kahetaktilise kahesilindrilise jõuallikaga quad) on tunnistus sellest, et leidub piisavalt inimesi, kellele kickstart ja oma võimsusalasse jõudva suuremahulise 2T jõuallika pakutav wow-elamus hinge lähedane on.

Kullo Kabonen



Vahepeal räägiti Yamaha plaanist taaslustada legendaarne RD350.

Ühe käega anname, teisega võtame

► FIM otsustas aasta alguses luua mootorrataste ringrajasõidus MM-tasemel uue klassi: Moto2. Selles klassis võetakse kasutusele vaid ühe tootja (mitmete pakkumiste seast valiti välja Honda) mootorid, mille võimsus hobujõududes saab olema suurem kui 150. Nii asendatakse 2T mootorid 4T mootoritega.

Uus klass asendab pikka aega võistlustules olnud ja palju kuulsaid rattaid ning sõitjaid loonud MotoGP 250. Vaid 2010. aastal võivad osaleda ka seni 250-ste klassis osalenud 2-taktilised mootorrattad.

Samas, motokrossis on alates 2010. aasta algusest kõik juunioride maailmameistrivõistluste klassid (65 cc, 85 cc ja 125 cc) ainult 2-taktilistele mootorratastele.

Ka on sisse toodud uus klass (65 cc), kus võivad sõita vähemalt 10-aastased lapsed.

2010. aasta juunioride MM leiab aset 22. augustil Prantsusmaal Dardon Guegnonis.

Ka Eestis on tuleval aastal eraldi võistlusklass MX 2 juunior (14-19 aastakäigu noortele), kus sõidetakse 2-taktiliste kuni 144-kuubikuliste mootorratastega (võistlusnumbri põhi roheline ja kiri valge). Osaletakse Eesti

meistrivõistluste ja karikavõistluste etappidel. Ka peetakse klassis MX 2 - MX 2 juunioridele eraldi arvestust.

Helen Urbanik



KTM 150 SX on suurima töömahuga (144 ccm) kahetaktiline tsikkel, millega MX2 juunior klassis osaleda võimalik.

Foto KTM

► **Nigel pöördemoment** – arvamus, mis on ilmselt tekkinud kokkupuutest väikesemahuliste kahetaktiliste ratastega. Või siis faktist, et kahetaktilise võimsuse kasv on mingis pööretevahemikus päris järsk. Tegelikult arendab samadel pööretel ja sama töömahu juures kahetaktiline alati suuremat pöördemomenti. Põhjusi lihtne – kui 4T mootoris toimub 1 töötakt igal teisel pöördel, siis 2T mootoril toimub töötakt igal väntvõlli pöördel. Ehk TÖÖD tehakse samade pöörete juures ligi poole rohkem.

► **Armastavad pöördeid** – taas luul. Just 4T mootorid on need, mis tuleb 2T mootoritega võrreldava võimsuse saavutamiseks päris kõvasti pöördesse ajada. Mulje on tekkinud sellest, et 2T mootoritel enamasti kasutatav resonaatoriga väljalase häälestatakse enamasti suurt võimsust arendama pöörderegistri ülemises otsas ja madalatel pööretel asjad eriti käia ei taha. Samas on suurte kahetaktiliste maksimaalpöörded harva üle 9000, 4T võistluspillid aga annavad maksimaalvõimsust 12 000-14 000 pöörde juures minutis. Kahetaktiline võib arendada ka väga ühtlast veojõudu, tuletagem meelde kasvõi vanu vene 2T IŽ-e, mille pikkade summutitega jõuallikad madalalt rahulikult poristasid. Ka ei leia klassikalise “paunaga” väljalaset enamikult kahetaktistelt trailiratastelt, kus mootori vedu “alt” eluliselt oluline.

Mõned vett mittepidavad luulud kahetaktilise jõuallika kohta:

Ja paar asja, mis peavad paika:

► **Suur küttekulu.** See on küll tõsi, juba olemuslikult madalama kasuteguriga 2T mootorid (arvestatav osa värskest küttesegust uhitakse koos põlemisjääkidega tööd tegemata lihtsalt silindrist läbi) ei suuda kütusekulu poolest nelaritega võistelda. Sama võimsuse juures rüütab 2T 1,5 kuni 2 korda enam eluvett. Kusjuures 2T janu kasvab koormuse kasvades kiiremini kui 4T mootoril. Suuremahulisele 2T mootorile kuuma andes pole paagitäis (7-8 liitrit) vähem kui poole tunniga tühjaks sõita mingi imeasi. Maanteed põristades saavad vagurad väikesed nelarid hakkama paari-kolme liitriga sajale, isegi vussutades on sama suure 2T mootori kulu minimaalselt kaks korda suurem.

► **Saastavad keskkonda.** Tõepoolest, kahetaktilised “lasevad endast õli läbi”, ent enamik sellest põleb ära koos kütusega. Ka kulutavad moodsad kahetaktilised varasemaga võrreldes vähem õli. Lisaks kipuvad 4T apoloogeidid “unustama” pisiasja, et ka neljataktilistes mootorites on õli, mis a) satub osalt põlemiskambriisse ning põleb koos kütusega ning b) mootorist välja laskmise järel muutub samasuguseks probleemseks jäätmeks. Kusjuures “õli kogukulu” on vähemalt sportlike ühesilindriliste puhul võrdne - iga viie töötunni kohta tekib 4T mootoriski enam kui liiter “vana õli”.

Sissepritsega kahetaktilised põletavad puhtalt ja mahuvad sarnaselt 4T mootoritega tänapäevastes saastanormidesse. Lihtsalt saaste on pisut erinev – ühel on heitgaasides rohkem süsiniku-, teisel aga lämmastikuühendeid. Mürasaastet vaadates on aga lugu kahe otsaga – ehkki näiteks rollerite maailmas käivad neljataktilised üldjuhul vaikselt, siis sportlikumal kasutamisel (võistlus- ja offroad-rattad) kandub nelari madal ja vali mürin märksa kaugemale ning viimaste aastate inimeste vastuseis radade ehitusele ning looduses sõitmisele on just hoogustunud neljataktiliste valitsemise tagajärg.

► **Töömahukad/kallid pidada.** Jah, “ülemise otsa” ehk kolvi ja rõngaste vahetus on kahetaktilisel tõepoolest tihedam tegevus kui nelaril, kõikudes kümnekonnast töötunnist karmi käega sõitjate võistlusratastel 10 000+ kilomeetrini rahulikumat dual sport rattal. Samas on kahetaktilise silindri mahavõtt/pealepanek ja kolvivahetus nii keerukuse kui töömahukuse poolest neljataktilisega võrreldes kukepea. Lisaks on madalal kahetaktilisel kütusepaagi all enamasti lahkelt ruumi majandamiseks. Ka rahakulu on maksimaalselt paari tuhande tuuris.

Neljataktilise kolvivahetus ehk silindripea-klappide-nukkvõllide-ja-nende-ajami lahtilammutamine-kokkupanek seevastu päris igamehetöö pole. Ka klappitööd nõuavad aega, oskusi ning spetsiaalriistu. Rahast, mida neljataktilise kolvi ja klappide vahetus maksma läheb, rääkimata. Juba kolvi maksumus on minimaalselt kaks korda kõrgem kui kahetaktilise puhul.



TM-i 300-kuubikuline 2T enduuroratas on üks neid, mis omas klassis tõsine tükk ning hea näide, et ka väiketootjad tegelevad 2-taktiliste arendamisega edasi. Foto TM

► **Pirtsakad.** Ka see on tõsi – tingimuste muutusele reageerivad 2T masinad karburaatoriga palju tugevamalt kui nelarid. Temperatuur, õhuniiskus ja –tihedus, koormused, sõitja stiil – kõik need mõjutavad ratta käitumist. 2T ratastel on õige segu eluliselt tähtis, seega tõsisemal kasutamisel just hetke tingimustele sobiva düüsi leidmisest/vahetamisest ei pääse. Liiga lahja segu lõpeb üsna tõenäoliselt ülekuumenemise, mootori kinnijooksmise või aukliku kolviga, liiga rikka segu puhul ei kipu masin pöördesse minema ja “jookseb täis”. Väljalaskesüsteemi rolli on vähegi moodsa 2T jõuallikaga sõitjal võimatu üle tähtsustada – vigastatud või ärakukkunud “paunaga” mootor ei ole erinevalt 4T jõuallikast (mis küll lärmab, aga töötab) praktiliselt kasutuskõlblik, keeldudes võimsust arendamast.

► **Pidamine on nigel.** Ka see on õige, sest oma väiksema kaalu ja “järsema ärkamisega” kipub 2T ratas märksa elavaloomulisem olema, hakates kergemini nii kaapima, (külgl)ibisema kui “nokka püsti ajama” kui rahulikumat-ühtlasemalt vedav neljataktiline. Nii kipubki osa energiast, mis 4T sõitja puhtalt edasilikumiseks kasutab, 2T meestel oma ratsu taltsutamiseks kuluma. Samas – “podistamist” mittevõimaldav 2T, mis lausa nõuab sõitjalt agressiivset sõidustiili, on sõitma õppimise seisukohalt igal juhul parem variant kui “penskaristiiliga” leppiv neljataktiline. Kullo Kabonen



Oled

MEES



„500-ne“ CZ eraldab mehed poisikestest

Kes tänastest 35+ aastastest mäletab omaaegseid krossivõistlusi, see lihtsalt PEAB teadma ka kogu Nõukogudemaa ja Ida-Euroopa kõige-kõige-kõvemat ratast, mida rajal näha võis. Ehk rahvakeeli „viiesajast tsetti.“

TEKST Kullo Kabonen PILDID Helen Urbanik

➔ Nendega sõitsid MEHED ja rahvasuu iseloomustas toonaseid krossiklasse järgnevalt: „Kui 125-st hoiab pea iga mees kinni, siis vat 250-st enam igamees kinni ei pea. Viiesajane teeb kõigepealt „pop-pop“ ning siis ei hoiata teda enam ükski mees päriselt vaos! No kui, siis mõni üksik: Krestinov, Sikk...“

Mida see „peletis“ endast siis kujutab ja kas tast täna päeval kah elulooma oleks? Uurime asja kahe mehe käest, kes sellise rattaga palju sõitnud, seda omajagu putitanud, ratast ka täna omavad ning aeg-ajalt rajal tuulutamaski käivad: Jaanus Lüüding ja Indrek „Puka“ Krestinov. Jaanus on Saaremaalt pärit (nüüdseks küll pealinlane)

mees, kelle kontol nii mõnigi muuseumitsemel restaureeritud vana krossiratas, kelle käest mehe enda hinnangul läbi käinud paarsada CZ marki ratast ja kodugaraaž Pirita kandis lausa pungitab nii CZ (kui muudest 2-taktilistest) ratastest, aga ka kõikvõimalikest ja võimatutest osadest. Tsiklid olla igapäevaselt ehitusega tegele-

või mitte?!

VÄHEMALT MOOTORIVÖIMSUSE, KIIRENDUSE JA SIRGEKIIRUSTE OSAS POLE PÕHJUST TÄNAPÄEVASTE PILLIDEGAGI VÕRRELDES SILMI PEITA.



Indrek "Puka" Krestinov valge "tsett" on mitmel võistlusel osalenud.

Õhkjahutuse ajajärgul oli CZ-i suur jõuallikas maailmakonkurents.

vale Jaanusele puhas harrastus (mida keskmist remondiettevõtet meenutavas garaažis seistes ja lõpusirgel olevas restaureerimisjärgus kuuekümnendate aastate CZ vaadates küll üsna raske uskuda...) Puka dünastia „reedab“ juba ta perekonnanimi, igapäevaselt tegeleb mees

KTM-i esinduses Jälgimäel rataste remondi ja hooldusega, seega – proff.

Jaanuse võistlusratas on punane, vanemalt Hondalt pärit esiotsaga sõiduvahend ja Puka oma valge, vähemalt väliselt täisoriginaalis CZ.

CZ oli kõva ratas ka suures plaanis

Mõnekümne aasta eest oli Tšehhi tootja ilma naljata „suure mängu“ osaline ka maailma mastaabis. Vähemalt õhkjahutuse ajajärgul oli CZ-i suur jõuallikas igati konkurentsivõimeline. Suur krossi-CZ, mis, tõsi küll, päris viiesajane pole kunagi olnudki (enamasti 360 või 380 kuupi, järeleaidatud „tehasepillid“ ka 400-420 kuupsentimeetrise töömahuga), on ka tänases mõttes „pildil“, et originaalkujul säilinud (või visa tööga sellisesse konditsiooni taasviidud) CZ näol on tegemist kollektioneerimisväärtusega sõidukiga ning korralikult jonksuaetud massin ampsab suure kahetaktise kombel sellise himuga, et vähemalt mootorivõimsuse, kiirenduse ja sirgekiiruste osas pole põhjust tänapäevaste pillidegagi võrreldes silmi peita.

(Siinkohal räägib Indrek loo sellest, kuidas „varasel KTMi-ajal“ Andres Krestinovi rattal mootor enne rahvusvahelisi võistlusi üles ütles ja toonastes oludes ei jäänud muud üle, kui KTM-i veermikku „suur CZ-i“ jõuallikas istutada. Kickstarterit ei õnnestunudki külge panna, sest raam jäi ette. Nii joosti Krestinovi KTM/CZ hübriid enne sõitu lihtsalt kambaga käima. CZ-i mootor ei seganud Andresel aga sugugi oma tavalisi kohti noppimast.)

Koos krossi ja krossiradade muutumisega „hüppealaks“ hakkas elule jalgu jääma pigem traditsiooniline tagumiste paarisamortidega ja ebapiisava jäikusega esihargiga veermik.

Seda kinnitab meile ka oma rattaga eelmisel aastal Läti retrosarja kaasa sõitnud Jaanus Lüüding. Jaanuse enda Läti tingimustele (peamised nõuded õhkjahutus ja traditsiooniline esihark) vastavat CZ võistlusratas ongi kõpitsetud just tänastele radadele paremini sobilikuks. Ehk muidu üsna standardse näoga rattalt leiame märksa jämedamate teleskoopitorudega varustatud vanemat tüüpi Honda krossika esihargi. „Nagu öö ja päev,“ võrdleb omanik esiharke, „sellega kannatab ka hüpata!“

Seevastu tagavedrud-amortisaatorid on väliselt täpselt originaalid. „Tööd on nendega tegelikult kõvasti tehtud, et asjad enda kaalule ja sõidustiilile sobivalt toimivaks saada,“ kõlab Jaanuse kommentaar, „päris keeruline ja töömahukas lugu tegelikult.“ Praeguses seisus

kannatavat rattaga ka tänastel krossiradadel sõita (seda mõistuse piires muidugi).

Varasematel aastatel, kui krossis veel niinimetatud „direktoriklass“ eksisteeris, käis Jaanus aeg-ajalt oma CZ-ga ka koos uute kirjuvärviliste ratastega rajal. „Kurat, Lüüding on jälle oma vana panniga siin ja paneb sirge seljaga stardid kinni,“ oli üsna tavaline kommentaar. Tõsi ta on: sirgel pole vanale suurele kahetaktilisele tänapäevasest neljataktilisest siiani vastast. Seda muidugi juhul, kui asi ikka korralikult käib ja seal ka mees sangas on.

Vibratsioon on asi, millest CZ-i puhul mööda vaadata ei saa. Suur ühesilindriline kipub ka hoolika tasakaalustamise järel omajagu vibama. Uurides Puka ratta esimese trummelpiduri kohta, naerab mees, et omal ajal pidurdatigi CZ-e peamiselt tagapiduriga, sest käed olid vibrast ja peletise taltsutamisest nii paksud, et lenksust kinni

hoidmisegagi probleem, kus sa seal veel pidurilinki otsid!

Kahetaktilise auasi ehk summuti on kõvasti vibreerival suurel „tsetil“ üldiselt olnud peavalukoht. Vanasti tehti kinnitusi ringi/juurde, ent omaaegne „paun“ oli nii õhukesest materjalist ja rabe, et lihtsalt „kärises“ puruks ja keevitada oli asja jube keeruline. Nüüd on elu ses mõttes lihtsam, et tšehhid teevad uustoodanguna pea kõiki vajaminevaid varuosi, korralikust materjalist summutid-paunad kaasa arvatud. Maksab mõne tuhande krooni kanti, aga on see-eest tõsine tükk.

Töökindlus pidada korralikult tehtud mootori ja kvaliteetse õli kasutamisel „viiesajasel“ tegelikult üsna hea olema. Pisuke peavalukoht olla süüde, samas on suure CZ-i neljakäigulised kastid ja sidurid päris kõvast puust. Lisaks võimaldab suur jõuvaru soovi korral ka lihtsalt „momendi peal“ ehk madalamate pööretega sõita.

Ratas on huvi korral täiesti peetav ka täna

„Hea õli“, „korralik käimaajamine“ ja „asjatundlik hooldus“ on mõisted, mis käivad CZ-dest rääkides pidevalt jutust läbi, seda



"KURAT, LÜÜDING ON JÄLLE OMA PANNIGA SIIN JA PANEB SIRGE SELJAGA STARDID KINNI..."



nii Jaanuse kui hiljem Sakus Indrekuga rääkides.

Paraku see viimastel aastatel pahatihti „põllurallikatena“ kasutuses olnud ja siinseal alates 6000 kroonist müüdavate rataste kohta eriti ei kehti.

„Igasuguseid rappeid liigub ringi,“ on mehed nõus. „Ehitada saab kõiki, osasid liigub, aga kõige odavamad nad just pole.“

„Nii umbes kümne tuhande krooni ja innuka, oma tunde mittelugeva tööga peaks sellise „mitteedeva“ harrastuspilli stardijoonel saama,“ viitab Jaanus garaaži seina ääres seisvale rattale. „Tolle panime umbes selle raha eest spetsiaalselt oktoobris Maardus toimunud retrokrossiks kokku.“

Jaanus rõhutab õli ülimat tähtsust: „Õlid on erinevad, oma heade ja halbade külgedega. Oluline, et õli oleks väga hea. Näiteks sõitsin varem pidevalt Valvoline Racinguga ja polnud mootoriga mitte ühtegi probleemi. Ei kinnilõikamist, ei sinist kepsu. Ainult too Racing tahab nimele kohaselt kõva hagu saada, sest üsna paksu õlina ta tõristades päris ära ei põle ja kipub mootorit-küünalt täis viskama. Kõval sõidumehel, kel auk suurema osa ajast lahti, on mootor see-eest seest puhas ja ikka korralikult

määritud. Praegu kasutan Castrolit, on selles mõttes leplikum, et talub vajadusel ka vaiksemat vussutamist.“

Samas ei saa aru meestest, kes lasevad mootori korralikult ära teha ja siis hakkab neil paarisajast kroonist kahju, et korralikku õli osta ning kallavad sinna „mingi Addinoli või suvalisest bensukast ostetud rolleriolluse“ sisse. Ja siis imestavad, et mootoris kolin sees. „Just oli selline juhus: mees tõi oma mootori mulle, võtsin lahti – keps puha sinine! Siin pole mõtet isegi midagi küsida...“ räägib Puka.

Ka käigukast on koht, kus õlivahetus on pidev tegevus, mitte „kord hooajal“ tehtav operatsioon. „Vahetan õli kolme tunni takka. Sinna läheb seda nii vähe ja samas saastub see nii kiiresti, et kõige loogilisem on panna lihtsat mineraali ja vahetada seda tihedasti. Lohakate/rumalate omanike käigukastidest tuleb mõnikord välja mitte õli, vaid alumiiniumpasta,“ on Jaanus taas üllatunud.

Üldiselt olla suur CZ harrastaja seisukohalt üks kõige kättesaadavamaid ja suurema ressursiga vanu rattaid, igal juhul kõlab mõlema mehe jutust veendumus „kui juba CZ, siis suur, VÕIMU peab olema!“

Eks ta ole, MEESTE asi...



Retropillide ehitamine läheb vanema aja muusika saatel libedamalt.



Jaanus Lüüdingu pea täielik kogu CZ-i paake.

Number 171 tegi selleaastasel CZ-ide krossil nende kodumaal ilma.

Teine maailm: Suzuki RM500 (1984)

Kõigi meil levinud CZ, IŽ jms rataste kõrval on ka belglastest maailmameistrite Harry Evertsi ja Georges Jobe'i kasutada olnud 500-kuubikuline Suzuki kui tulnukas teisest ilmast.



Omal ajal paistis RM500 silma uuenduslike lahenduste poolest.



Ramo juhataja Ülo Raudsepp leidis kurvas seisus tsikli aastate eest Võrust ühelt autokaupmehelt, kes oli ta saanud nõ kauba peale. 6000 krooniga oli Raudsepal kaup automütijaga tehtud.

Järgnes info kogumise aeg. Võrus on Raudsepal mahukas kaust materjalidega Suzuki poolt 1983. aastal välja lastud suurima töömahuga krossika kohta, millest käesolev eksemplar on aasta hiljem veidi uuendatud variant.

RM500 summuti on kõvasti keevitatud

ja parandatud ning kahjuks pole Raudsepal õnnestunud sellele asendust leida. Ülejäänud jupid on rattale täiesti saadaval. Twin Air müüb näiteks selle mudeli õhufiltrit.

"Ei julge sellega palju sõita. Selle aasta MMM-il oli mul valida, kas RM või uus neljatakiline Suzuki krossikas. Ühe treeningõidu sõitsin 2-taktisega, teise uue tsikliga. RM on kõrge ja see andis nii kõvasti mulle tagaotsaga vastu tagumikku, et pidasin paremaks võistlussõitu sellega mitte minna."

Eks sportlik tulemus oli Raudsepole ka

tähtis ja nii jäi RM võistlussituatsioonis ootama päevi, mil Eestiski krossi retroklass käima läheb.

Kaal on RM-il umbes 100 kg kandis, kuigi pealtnäha pakuks rohkemgi, nii masiivne tundub tsikkel.

Antud mudel tuli välja aastal 1983, mil tal oli must raam ning järgmise aasta mudeliuuendusest pisut erinev paak ja iste. See oli Suzuki kõige suurema töömahuga krossimootorratas, millel väiksemate vendadega võrreldes uus silinder, summuti ning kõige olulisema uuendusena tagavedrustuse Full





Floater lingisüsteem. Krossika kiige küljes on vardad, mis kinnituvad teise otsaga amordi külge ning vajutavad selle kokku. Algselt motokrossi maailmameistrivõistlustel osalevatel pillidel testitud tehniline lahendus oli leidnud tee seeriatootmisse.

Esiamortide kohta on Raudsepal öelda ainult häid sõnu. Tähelepanuväärne on ka fakt, et omal ajal tegutses Leningradis relvavabrik, kus täpselt samasuguseid amorti käsitsi järgi tehti ning CZ-idele paigaldati - Raudsepp on isegi sellistega sõitnud. "Mingist lingisüsteemist taga ei osanud me siis muidugi unistadaagi."

Üks huvitav detail on Raudsepa tsikli juures raami number, mis algab paljude nullidega ning lõpeb viiega. Järelepärimisele tehasesest sai Raudsepp vastuseks, et tegu peab olema mingi eksituse või susser-musseriga, kuna nõnda pisikese raaminumbriga isendid asuvad hoiul Suzuki muuseumis...

Kui Raudsepp omal ajal Soomes sõitmas käis, andis üks soomlane talle just sellise mudeli paagi ja istme - tutikad. Aastaid alles hoitud ja vahepeal CZ-ile peale panna tahetud jupid müüs Raudsepp siiski mingil hetkel kui ebavajalikud kellelegi ära. Siis polnud ta Võru autokaupmehe RM-i veel avastanud... "No pisar oli lähedal, kui taipasin, et mitte midagi ei tohi ikka ära anda ega visata..."

Väntvõlli tasakaalustatust pole kontrollitud, ilmselt seetõttu vibreerib tsikkel üsna mehiselt. Hiigelsuure kolviga mootor sobiks tänapäeval ilmselt mõnele külgkorvile.

Piduriteks on sellel RM-il veel trumlid, kuigi vaid mõne aastaga asendused need ketastega.

Suzukile sarnaseid esiamorte tehti järele Leningradi relvatehases.



Selle gaasirutskaga tegelemiseks peab mees olema.

"Full Floater" tagavedrustus oli oma ajal tehnika viimane sõna.

1984 RM500E tehnilised andmed (tolleaegse manuaali põhjal)

MOOTOR: õhkjahutusega 1-silindriline, 2T, kick-starter

TÖÖMAHT: 492 cm³

KÄIKE: 4, kettülekanne

SADULA KÕRGUS: 960 mm

TELJEVAHE: 1 470 mm

KAAL TANKIMATA: 103 kg

ESIVEDRUSTUS: Õliamortisaatoritega õhkvedrustus, 8-astmelisel reguleeritav, vedrustuse käik 300 mm

TAGAVEDRUSTUS: Suzuki "Full Floater," gaas/õli tagaamort, 4-astmelisel reguleeritav kokkusurumine ja väljatulek, reguleeritav vedru eelping, alumiiniumist tagakiige, vedrustuse käik 330 mm

PIDURID: ees ja taga trumlid

REHVID: 100/80-21 ees ja 140/80-18 taga

BENSINIIPAAK: 9 l





Kõige kurvemas seisus on summuti, mida ilmselt ei õnnestugi täielikult taastada.

2-taktiliste ja retroklass 2010. aastal

Fanaatikute seas küpseb plaan 2010. aastal luua sari, kus rajale pääseksid need, kes suurtel krossidel ei sõida: retrotsiklid, "põlluharrastajad", 2-taktilised, noored, jne.

TEKST Helen Urbanik, PILDID Iks



Oliver Sepp ehk 2stroketaliban nagu teda foorumites tuntakse, on suur kahetaktiliste krossikate fänn. Ta ise on krossi sõitnud 14 aastat ning sellest enamiku kahetaktilisel.

Krossipisik on Oliveril veres juba lapsest peale. Isa vend oli omaaegne "põlluvõistleja" - käis sõitmas ühest nõukogudeaegsest krossiklubist ostetud vana tsikliga.

Ja kuigi vanemad Oliveri krossist eemal püüdsid hoida, muretses noormees esimese omateenitud rahaga siiski krossika ja on ala aktiivne harrastaja tänaseni.

"Ümber pooleteiseks aastaks pöörasin korra 4 takti usku," ütleb ta, "kuid see ei sobinud mulle kohe üldse."

Kuidas kellegagi, aga Oliveriga juhtus nii, et 4-taktilise selga istudes läks tema ringiaeg 5 sekundi võrra aeglasemaks, kui sama rada 2-taktilisega sõites.

Oliveri ja 4 takti abielu jäi niisiis väga lühikeseks - nüüd istub ta taas 2-taktilise 250-kuubikulise Suzuki seljas ja tunneb elust rõõmu.

Oliverile 2T istub, kuna selle mootori iseloom ja käitumine on talle sobivad. Kahetaktilise kaal on veidi väiksem ning sõidutunnetus hoopis teistsugune. Lisaks on ta võrrelnud oma kulusid mõlemat tüüpi mootoriga krossi sõites ning kaalukauss kaldub tugevasti 2 takti poole.

Nii palju, kui Oliver kuulnud on, plaanib nii mõnigi sõitja tuleval hooajal ühel või



Oliver Sepp Maardus kohtuniku rollis.

teisel põhjusel, olgu majanduslikel või sõidutehnilistel, 2-taktilise kasuks otsustada; seda ka tugevama otsa meeste seast.

"Põlluharrastajate" sarjal sügavad juured

Idee harrastajatele ja muudele marginaalsematele tegelastele oma krossisari luua tekkis Oliveril juba aastal 2005. Selleks ajaks oli ta Eestis täiskasvanute seas üks viimaseid mohikaanlasi, kes veel 2-taktilisele võistlema jäänud.

"Alguses panin kirja oma pikad ja põhjalikud reeglid, tahtsin tuua võistlusesse Ameerika stiili," räägib Oliver. Siis jahtus ta ind veidi maha. Üheks põhjuseks oli ka EMX sarja (nn harrastajate Eesti meistri-võistlused, mida kavandati aastal 2008) ümber tekkinud suured vaidlused ning lõpuks selle sumbumine.

Kuid Oliver ei ole jättnud jonni. Tema kogemus ütleb, et nn põõsavõistlejaid on palju. Neid, kes käivad aeg-ajalt metsas või mõnel väiksemal rajal sõitmas, kuid leiavad, et Eesti meistrikate või karikasarja etappidele pole neil asja.

2009. aastal ongi Oliver koos sõpradega korraldanud kaks treeningpäeva, ühe mais

ja teise hiljuti, oktoobri lõpus. Klasse on olnud üheksa, neist mõned veidi teistsugused, kui tavapäraselt siinsetel võistlustel harjutud. Näiteks klassi Püha-päevitaja ei pääsenud sõitma EKV ja EMV etappidel osalenud, vaid sinna olid oodatud eelpool kirjeldatud rahvasportlased.

Kõige eksootilisem oli aga retroklass, mis on mõeldud sõitmiseks enne 1990. aastat valmistatud tsikliga, olgu see IŽ, CZ või mõni Lääne pill, olgu 2- või 4-taktiline (viimast Ott eriti ei usu, et Eestimaa peal leiduda võiks, kuid mine tea).

See, et oktoobris Maardusse nii palju retrosid (registreerunud oli koguni 17, sõitma tuli 11 tsiklit), on Oliveri meelest väike ime. Stardis olid näiteks sellised nimed ja suured nõukogudeaegsete krossikate asjatundjad nagu Aadu Sikk ja Indrek Krestinov, aga ka Jaanus Lüüding.

Plaanis 4 võistlust harrastajatele

Järgmisel aastal tahetakse asi sõpradega veidi suuremalt ette võtta. Võistlusgraafik pole veel paigas, kuid kindlasti saavad hobikrossid toimuma nädalavahetustel, mil meil suuremaid võistlusi pole ning radadelgi, kus neid ei toimu. Kaks-kolm võistlust tuleb kevadel Maardus ja mõni suve poole Lõuna-Eestis. Mõeldud on ka transponderite peale.

Klasse saab olema samas suurusjärgus treeningpäevadel olnutega. Lisaks retrode rajalemeelitamisele on ka kõigisse kaas-aegsetesse klassidesse oodatud 2-taktilised tsiklid: kui neid tuleb kokku piisav hulk, korraldatakse neile eraldi start. Kindlasti saab parim 2-taktiline hooaja lõpus eraldi auhinna. Ja väikestel saab alati olema sõit.

"Tahame teha lihtsaid (võibolla lühemad sõidud, aga rohkem klasse), kuid tiheda päevakavaga võistlusi," avaldab Oliver. Sel suvel käis ta sõpradega ka mõnel lätlaste alternatiivse LAMA sarja võistlusel ning kiidab nende korraldust väga: pause ei tekkinud kauemaks kui kord lõunal paarikümneks minutiks, samas jõuti vaatamata tihedale graafikule ka korralikult rada hooldada ning isegi kasta. Lisaks oli osalemine veel taskukohane nii sõitjale kui pealtvaatajale.

Vt ka 2taktiklubi.onepagefree.com

Härrased külgakorviga krossi IŽ 350-I

Ekipaaž Gunnar
Kask/Olev Puusepp/
IŽ 350, mille kogu-
eaks 160 aastat
ning mille sõidukit
pärast 1977. aastat
pole võistlus-
radadel
nähtud.

TEKST ja pildid Helen Urbanik



Lauri Siispoole Minsk ei näidanud kahjuks üles koostöövalmidust.

Enne selle aasta Mehhaaniku- ja Sõprade Maailmameistri- võistlusi ehk MMM-i helistas Gunnar Kask korraldajale Toomas Triisale ja ütles, et peale on tulemas meeskond, kus sõidetakse ainult nõukogudeaegsete kahe- taktiliste krossimootorrattastega.

"Oleks ma siis teadnud, et pean ise sõit- ma minema," naerab Gunnar, omal ajal Loksa laevaremonditehase juures tegut- senud ALMAVÜ klubisse kuulunud mees, kes endisaegsetel krossidel vett ja viilet näinud.

Algne plaan oli staažikate tsiklitega võit- lusesse saata noorem põlvkond, kuid kuna vanadel semudel Gunnar Kasel ja Olev Puusepal oli lisaks soolodele varuks ka üks külgkorviga kahetaktiline ning neist endist

etemat ekipaaži sellele istutada ei õnnes- tunud, pühiti vanad kirsad jälle tolmust puhtaks ja tõmmati munakoored pähe.

"Mul oli Triisale veel paar tingimust: et osavõtutasu me ei maksa, toitlustus on prii ja sõidame sellise varustusega nagu eluaeg sõitnud oleme." ütleb Kask. Nii ilmusidki kuuekümnendates mehed starti, kirsad ja dressipüksid jalas, jalgpallisärk (ilma kaitsmeteta) seljas, peas munakoored ja käes töömehekindad.

Lõuapoolikutest Olevist (lenksus) ja Gunnarist (korvis) võistlusnumbrit 4 kand- val IŽ-il said selle aasta MMM-i ühed suu- remad staarid. Koos tsikliga oli neil vanust kokku 160 aastat. "95% neist, kellega rää- kisime, polnud sellist IŽ-i oma elus kunagi näinud," meenutab Gunnar. Publik elas soliidses tempos möödivatele härradele maruliselt kaasa ning nende boksi ümber oli uudistajatel pidevalt kõvasti sagimist.

FIM-i poolt katkestatud töömahu- ga külgkorviklass

Gunnar Kask meenutab, et 350-kuu- bikulise mootoriga isend, mida Iževski tehase tootis, kuulus klassi, mille osalemise FIM 1977. aastal ära keelas. Kuni selle ajani sõideti Nõukogudemaal 350-stega samas klassis 750-ste Irbiti tehases valmi- nud külgkorvidega. Nii mõnigi kord tuli IŽi väiksem kaal talle kasuks - kus Irbitid mudasse kinni jäid ning neid enam välja tõmmata ei jaksanud, sai IŽi ikka kätte.

Tsikkel, millega härrad Puusepp ja Kask MMM-il sõitmas käisid, oli nende enda vana võistluspill. 1969. aasta väljalase. Pärast 1977. aasta keeldu jäid 350-sed kül- gkorvid sõidumeestel kõik kusagile "seina peale" ja paljud lõpetasid vanarauahunnikus või veelgi kurvemini (loe: EMEX-is).

Ka selle tsikli korviraam sai vanaraua-



Habemed kasvatati spetsiaalselt MMM-iks, kuna ka omal ajal sõideti nii.



Lauri Siispool (7) vajas stardis veidi abi.



Heldur Uibo (23) liitus ALMAVÜ meeskonnaga viimasel hetkel.



Meelis Kask (68) taltsutab soolo-IZHi.



hunnikust taas välja otsitud. "Alguses mõtlesin, et teen IŽ-i korda - hea jahil käia sellega," naerab Gunnar, kelle Kadrina kodu seinu ehivad lugematud jahitrofeed.

IŽ oli Gunnari ja Olevi meelest omal ajal tõhus pill, kuna tegemist oli odava tsikliga, mille pulki oli poest vabalt saada. Ümberehitamine ja forsseerimine käis toona muidugi igapäevaste võimete ja oskuste piires. Mehed ütlevad, et ega nemad vana tsikli mootorit eriti näppinudki, ainult korv ja raam tulid ehitada selliseks, et mugav sõita oleks. Endisaegsete, tund + 2 ringi kestnud looduslikel radadel kulgenud sõitjate jaoks oli neljakäiguline IŽ just sobiv riist oma suure paagi tõttu, mis mahutas piisavalt bensiini lõpuni kestmiseks.

Õllekrossidest ja muust

Harju rajooni tehnikaspordiklubi "Sõprus" oli omal ajal suur klubi, millest krossiseksioon vaid väikese osa moodustas. Krossiasjanduse keskus asus Loksa laevaremonditehase juures, kus asja vedas Lätist pärit Evald Markevitš. Tema ajas välja rattad ja mängis nii Gunnari kui Olevi ja teiste sealkandi krossimeeste elus olulist rolli.

Olev on Soomes elava ja treeniva krossipoisi Harri Kullase vanaisa. Sõitmist alustas ta soolorattaga ("Aga see ei tulnud hästi välja"). Kord sai vigastatud vanda korvi lenksus asendatud ("paarimees karjus, et kui ma kohe gaasi maha ei lase, hüppab tema maha") ja nii see korvikross lahti läks. Gunnar ja Olev sõitsid koos aastast 1972.

Nad mäletavad (ja on ise osalenud) sõite, kus joonel oli 68 külgorvi. Korruga. "Siis

nii palju hunnikusse ei sõidetud stardis kui praegu."

MMM on nende meelest aasta gonka - millisel meie krossil sa muidu näed ühel päeval stardis 400-500 meest ja naist?

Järgmisel aastal võiks seal mõnes sõidus ikka finišisse ka jõuda, arwab Olev - kui üldse sõitma minna. Seekord ei õnnestunud neil kordagi finišilipu alt läbi sõita. Esimesed kaks ringi läks üsna kenasti, kolmandal ringil ei tahtnud tsikkel enam käike kuulata; neljas ring jäigi lõpetamata.

Suur osa MMM-i nädalavahetusest veedeti IŽ-i kõrval maas, küll käigukasti ümber visates, küll muid remonttöid teostades. "Ega seal midagi uut, vanasti käis kogu aeg nii." Ainult vanal ajal väga levinud remondivahend heinapallitraat (väärt kraam, kinnitatakse kui ühest suust) on asendunud nipukatega.

Gunnari ja Olevi juttu omaaegsetest juhtumitest võiks kuulama jäädagi. Küll oli Sakus ühel krossil õlu kõigile sõitjatele tasuta, mis tõi rajal kaasa tavapärasest teravamaid elamusi. Küll sai keset sõitu mõne mehega särk ümber visatud ja tema asemel võistlus lõpuni sõidetud. Küll on mehed ühel sõidul külka raami niimoodi pooleks sõitnud, et ots oli bensiinipaagis ja alguses aru ei saanud, miks rahvas neile järele karjub.

Lõpetuseks paluvad mehed veel märkida, et kui kellelgi juhtub olema IŽ Planeta Sport krossivarianti või 250 Kavrovetsi krossivarianti, oleks nad neist huvitatud.

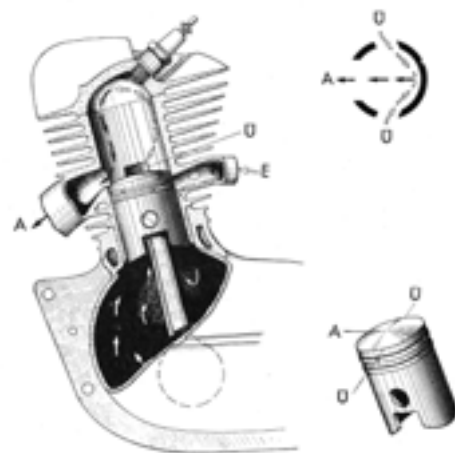


Maailma populaarseim kahetaktiline

Kui Honda Cub on 60 miljoni müüdüd eksemplariga kindlalt maailma enim-müüdüd mootorratas ning ka enimmüüdüd neljataktiline, siis edukaima kahetaktilise tiitel kuulub tõenäoliselt DKW RT125'le.

TEKST Tarmo Riisenberg
PILDID Tarmo Riisenbergi arhiiv

40 nr 28 • november/detsember 2009





➔ Pole kunagi sellest masinast kuulnud? Pole hullu, endise sotsialistliku vabariigi asukad tunnevad seda kahe rattalist rohkem nime: Moskva M1A ja K-125 all ning terve plejaadi edasiarenduste kaudu: M1M, K-55, K-58, Minski mootorrattatehase „võrrid“ jne. Eelpool loetletud sõidukid olid rohkemal või vähemal määral 1939. aastal ilmavalgust näinud vähenõudliku mootorsõiduki koopiad ning sohilapsed.

Palju neid kokku toodetud on? Täpset arvu on tagantjärele raske kindlaks teha, kuid siin-seal avaldatud info kohaselt toodeti originaali umbes 430 000 jagu ning koopiasid kordades rohkem: suurusjärgus 6 miljonit. Samas Minski mootorrattatehase kodulehel väidetakse, et ainuüksi nemad on 125-seid tootnud 6,5 miljonit eksemplari. On kuidas on, DKW RT125 ja tema järeltulijad on tõenäoliselt maailma enimmüüdüd kahetaktilised.

Tänavu on DKW RT125 70. juubel

Muide, DKW RT125 tähistab sel aastal ümarmargust juubelit. Nimelt lahkusid esimesed RT125'd tehasekonveierilt Zschopau's juba 70 aastat tagasi, 1939. aastal. Nende sünnikohaks oli toona maailma suurima mootorrattatootja tiitlit omanud saksa firma DKW, kelle omaniku ja asutaja, taanlase Jörgen Skafta Rasmussen ja tema parema käe, insener Hugo Ruppe jaoks olid kahetaktilised jõuallikad ainsad õiged mootorrattad.

Põhjuseks just kahetaktiliste konstruktsiooniline lihtsus: nende jõuallikas koosnes kordades vähematest osadest kui üks viisakas neljataktiline, samuti nõudis nende ekspluatatsioon hoopis vähem tehnilist taipu.

Sisuliselt piisas oskusest segada bensiini soovitud kombinatsioonis õliga ning rohke-mat polnudki edukaks kulgemiseks vaja.

Ka taipasid DKW juhid üpris kiiresti, et eduka äri eelduseks pole mitte hirmvõimsate ja kallite kahe rattaliste tootmine, vaid hoopis lihtsate, odavate ja töökindlate mootorrattaste müük. Just selliste sõidukite müük, mille omandamine polnud vaid ilus, kuid teostamatu unistus, vaid mõneaastase kogumise järel kätte jõudev reaalsus.

Alustati 100-kuubikulisest mootorrattast

Esimese tõsiseltvõetava katse leida üles just see kullasoon tegi DKW juba 1934. aastal, kui ilmavalgust nägi DKW RT100 nimeline mootorrattas. Kuigi 100-seid olid saksa insenerid ja mootorrattatootjad pakkunud ka varem, olid need siiski eelkõige vaid motoriseeritud jalgrattad, millel nii käiviti kui jalatugede rolli täitsid jalgrattapedaalid ning millede käikude arv piirdus maksimumaalselt kahega.

RT100 oli aga insener Herman Weberi looduna hoopis teisest puust. Esiteks oli tema välist ilmet püütud viia eemale mootoriga jalgratta kuvandist. Puudusid vändad, mootor käivitamiseks oli spetsiaalne vänt, samuti oli käike kahe asemel kolm. Seega andis pisike „dekkar“ endast välja juba päris mootorratta kuvandi.

Jõuallikal oli aga veel üks omapära: nimelt kasutati silindris nn Schnürle läbipuhumist. See andis võimaluse kasutada praktiliselt sileda „peaga“ kolbe ning loobuda keerukatest „nokaga“ kolbide-st. Sellised kolvid kuumenesisid vähem, olid lihtsamad toota ning olid ka oma kaalult „nokka-st“



DKW - RT-125

Die neue RT — besser denn je!

Das beliebte, vieltausendfach bewährte DKW-Motorrad, das man in aller Welt kennt und schätzt. Vollendet schön und dabei robust, entspricht die RT in jeder Einzelheit den modernsten technischen Errungenschaften. Trotz niedrigem Preis ist sie ausgerüstet wie eine weit teurere Maschine!

**SUJUS JUST
SELLISTE
SÕIDUKITE
MÜÜK, MILLE
OMANDAMINE
POLNUD VAID ILUS,
KUID TEOSTAMATU
UNISTUS, VAID
MÕNEAASTASE
KOGUMISE JÄREL
KÄTTE JÕUDEV
REAALSUS.**



DKW RT100 oli RT125 eelkäijaks.



DKW ja MZ sõjajärgsed mudelid said endale nii teleskoopsehargi kui tagaratta vedrustuse.



(millist kasutati näiteks motorolleriga Vjatka jõuallikas) kergemad. Ja mis peamine: kütuse ja õhu segu pääses silindrisse hoopis väiksemate takistustega, aidates nii kaasa võimsuse ja ökonoomsuse kasvule. RT100 jõuallika algseks võimsuseks oli 2,5 hobujõudu, hiljem kasvas see suisa kolmeni. Toda viimast versiooni tootis mõnda aega litsentsi alusel ka meil paremini tuntud Tšehhi mootorrattatootja Jawa.

Üheks RT100 kasutajaks sai Suur-Sakamaa riigiparaat, kes tulevasi sõjaplaane arutades jõudis järeldusele, et ka kergmootorrattad võiksid sellest edukalt osa võtta, pakkudes sõjaväele head võimalust näiteks luure teostamiseks ning väiksemate väeosade kiireks ümberpaigutamiseks. Sellises rollis jäi aga 100'ist kuubist veidi väheks.

Kaal vaid 70 kg, kütusekulu 2,5 l

Nii sündiski keerulisel 1939. aastal uus kahe rattaline, mis sai endale nimeks DKW RT125. Jõuallikaks siis 125 cm³ mootor, millest saadi kätte 4,75 hobujõudu. Kuigi visuaalselt võis RT125 pidada RT100 suurema jõuallikaga variandiks, oli siiski tegu tõsisema moderniseerimisega.

70 kilo kaaluv RT125 suutis liikuda kuni 80 kilomeetrit tunnis ning kulutas seejuures keskmiselt vaid 2,5 liitrit mootorikütust 100-le kilomeetrile. Esialgu vaid musta värvi kahe rattaline maksis 425 riigimarka ehk 5 riigimarka vähem kui NSU 125 ZDB.

Siis aga sekkus II maailmasõda ning DKW peamiseks kliendiks sai armee. RT125 püsis tootmises kuni 1941. aastani, mil ta DKW NZ350 suuremat potentsiaali armee jaoks silmas pidades tootmisest maha võeti.

Peagi aga selgus, et selline otsus oli mõnevõrra lühinägelik. NZ350 oli raske sõiduk (kaaludes 175 kilo) ning maastikul sellega kulgemine nõudis väga osavat pilooti. RT125 sobinuks keskmise sõduri oskustega hoopis paremini. Nii läski mõeldukalt modifitseeritud RT125 1943. aastal taas tootmisse. Muide, tolle mootorratta jõuallikas oli sarnaselt NZ350'le valatud malmist, kuna alumiinium oli tolleks hetkeks muutunud vägagi defitsiitseks. Ning sellise vähetähtsa asja nagu mootorratta valmistamiseks võis vabalt kasutada ka malmi. Kokku toodeti uut RT'd kuni 1945. aastani umbes 12 000 eksemplari ning koos NZ350'ga olid nad ainsad saksa mootorrattad, millede tootmine jätkus kuni II maailmasõja lõpuni.

Sõja lõpp tõi kaasa varade laialitsemise

Sõja lõppedes sattusid DKW varad sarnaselt paljude teiste ettevõtete toodetele ning tehnoloogiatele võitjate meelevalda.

Kuigi ametlikult nimetati seda sõjakahjude hüvitamiseks, oli DKW tehaste sisseseade ning tehnilise baasi väljavedu siiski rohkem lihtlabane röövimine. Suurima noosi sai siin loomulikult Nõukogude Liit, kuid üht-teist jätkus ka teistele. RT125 lihtsuse ja ökonoomsuse küüsi langes ka teisi riike: USA, Inglismaa ja Jaapan. Ning oma variatsioone teemale DKW RT125 ehitasid hoopis mõjukamate masinatega kuulsaks saanud firmad: Harley-Davidson, BSA, Yamaha.

Jah, just suurte V-mootoritega kahe-rattaliste tootmisega kuulsust kogunud ning seda põikpäiselt siiani tegev Harley-Davidson ei pidanud paljaks 1947. aastal lasta tootmisse oma versiooni „sakslasest“.

Pea 100-protsendiliselt koopia valminud sõiduk sai endale esialgu nimeks Harley-Davidson S-125. 1953. aastal toda sõidukit modifitseeriti ning see sai endale mudelitähise 165 (vihje 165 cm³le jõuallikale). Erinevate nimede all (Hummer, Super-10, Topper, Ranger, Pacer, Scat ja Bobcat) toodeti sõjaeelset DKW'd ja tema kloone Harley-Davidsoni kaubamärgi all suisa 1966. aastani. Kuigi jah, Harley põhitoodetele sarnast populaarsust ning edu „võrrid“ ei saavutanud. Isegi praegu, kui kõik, millel kunagi rippunud küljes kaubamärk „Harley-Davidson“ on omanike arvates pea väärt, pole Hummer ja tema kaaslased kuidagi saanud üle nõ vaese sugulase rollist. Ning üldjuhul üritatakse nende eksistents

üldse ära unustada või muuta mikroskoopiliseks.

Hoopis uhkemalt vaatavad oma versioonile DKW'st britid. Nemadki tootsid DKW koopiaid ja edasiarendusi pikkade aastate vältel ehk siis vahemikus 1948-1971, seda eelkõige nime BSA Bantam all. Toda sõidukit muudeti küll niipalju, et kogu mootor-ratas projekteeriti uuesti udusel Albionil levinud tollmõõdustikku arvestades. Ka asendus DKW parleelesihark Bantam D1'l juba moodsama teleskoopihargiga. Samas tagavedrustust esialgu ei pakutud ning sõitja selja ja jalgade kokkupuutepunkti heaolu eest vastutas eelkõige istme vedrustus. Hiljem otsustati ka see igand eemaldada ning algul sai BSA endale küünalvedrus-

ISEGI PRAEGU, KUI KÕIK, MILLEL KUNAGI RIPPUNUD KÜLJES KAUBAMÄRK „HARLEY-DAVIDSON“ ON OMANIKE ARVATES PEA KULDA VÄÄRT, POLE HUMMER JA TEMA KAASLASED KUIDAGI SAANUD ÜLE NÕ VAESE SUGULASE ROLLIST.



Harley-Davidson Hummer meenutas nimest hoolimata rohkem DKW'd kui harrikat





Brittide BSA Bantam arenes aastate jooksul märgatavalt, saades lõpuks 175 cm³ jõuallika ning moodsa välimuse.

tuse a la M-72, hiljem aga juba klassikalise kiigega raami. 70-ndate alguseks oli BSA Bantam saanud endale juba liignime D7 ning tegu oli üpriski esindusliku 175 cm³ jõuallikat omava mootorrattaga. Kuid siis ägas Briti mootorrattatööstus juba täiega Jaapanis toodetud kahe rattalise rünnaku all ning kaubamärk Bantam suunati sujuvalt ajaloo prügikasti. Sealsamas vedelevad nii kaubamärk BSA kui ka Bantam tänase päevani.

Kopeeriaid jagus hulganisti ka Aiasse

Jaapan ei kuulunud küll II maailmasõja võitnud riikide sekka, kuid nõudlust liht-

sate mootorsõidukite järele ei ignoreeritud ka seal. Erinevalt Nõukogude Liidust, USA-st ning Inglismaast jõuti seal DKW-st inspireeritud mootorrattani küll oluliselt hiljem: alles 1955. aastal. Nime Yamaha YA-1 kandnud mootorrattas panigi aluse Yamaha mootorrattaste tänaseni kestvale edule, aidates firmal kasvada üheks maailma mootorrattatööstuse valitsejaks.

Eelpool nimetatud riikide kõrval oli kopeerijaid muidugi teisigi. Itaallastest andsid oma panuse koopiatesse Moto Moroni ja Mival, ungarlastel Csepel, poolakatel suisa kolm firmat (SHL, Sokol ja WSK) ning Indias Motoveloz ja Rajdoot. Seega on väikese DKW pärandus suisa hiiglaslik.

Ka RT125 kodumaal ei suudetud väikestest, kuid töökindlast kahe rattalisest kuidagi loobuda. Ida-Saksamaal toodeti DKW pärandit edasi nimede IFA ja MZ all, läänes aga DKW'na. Seejuures arendati masinat pidevalt edasi: täiendati vedrustust, pidureid, suurendati jõuallika töömahtu jne. Läänes püsisid algse RT125 edasiarendused tootmises kuni 1957. aastani, idas aga kestis nende tootmine kuni 1985. aastani.

Lõplik rekord läheb siiski Minski mootorrattatehasele, kelle mudelivalikus on tootja kodulehe <http://minsk-moto.com/> andmetel vana hea kahetaktiline ikka veel sees. Seda küll tõenäoliselt mitte kauaks, sest neljataktilised tungivad igalt poolt peale.

Ning kui keegi peaks kunagi soovima teha ausammast mootorrattale, siis peaks kolme kandidaadi seas, kelle hulgast postamendile pääseja valitakse, Honda Cub'i ja Benz'i kolmerattalise kõrval olema kindlasti ka vana hea DKW RT125. Ilmtingimata.



LK43 DKW pärandis tuhnisid aastate jooksul ka Indias tegutsenud Rajdoot ning Jaapani mootorrattatootja Yamaha (all).



Eestis valminud customite maastikule on sisenenud üks väga võluva väljanägemisega rebasepreili, millele ka sõiduomaduste poolest midagi ette heita ei ole.

TEKST ja pildid Helen Urbanik

➔ Kõik algas sellest, et Kaire Randvere maja hoovi peal hakkas käima rebane nimega Krae. Selline uhke loom, keda kõik ümbruskaudsed elanikud oma lemmikuks pidasid ning hea ja paremaga toitsid.

Ja Kairel tekkis mõte, et tema uus tsikkel peab saama inspiratsiooni just sellest rebasest. Nii sündisid Foxy'ks kutsutava ratta nimi ja teema ning Marek Kosel ehk Mišal Red Street Motorcycles'ist tuli idee tegelikkuseks muuta.

Kaire sõitis varem Yamaha Drag Stariga. Kuid uue tsikli südameks on 2004. aasta Harley-Davidson Sportsteri mootor. Selle kaant on lõigatud väiksemaks nii, et paremalt poolt muutus mootori kuju originaaliga võrreldes täielikult.

Raam ja selle ümberehituse saaga

Saksamaal, SCS-is toodetud raam kuulus Twin-Cam Softtailile ning väidetavalt pidanuks ka Sportsteri mootorile sobima. Raami sai hoolikalt valitud ja otsustavaks said selle kuju ja sadula kõrgus. Hind oli üsnagi krõbedad 60 000 krooni.

Kuid niipea, kui tellitud kaup Miša töökotta kohale jõudis, selgus, et sobivus Sportsterile oli vaid hüpoteetilist laadi. Investeering tuli lugeda tooriku ostuks ning Miša pidi raami ise arendama ja kohendama hakkama. Peamiselt kogu Foxy'istmest tahupoole jääv osa on ehitaja enda looming.

Ka ketijooks on ise aretatud. SCS raamil olnud mootorikinnitused tekitasid suuri küsitavusi. Jõuallikat oleks sakslaste nägemuses pidanud kinni hoidma 4-ne keermelatt. Ka õlipaak puudus. Niisiis tuli Mišal lisaks elegantsele tilgakujulisele bensiinipaagile luua tsiklile ka õlipaak. Lisaks on Miša loodud ka üsna minimalistliku ja voolava kujuga esimene ja tagumine porilaud.

Kuna ümberehitamist tuli ette oodatust märksa enam, kulus kogu projektile ideest teostuseni umbes 10 kuud. Esimesed sõidud sai Kaire oma rebasetüdrukul teha möödunud suve teises pooles.

Performance Machine'i kroomveljed Foxy' on üsna aukartust äratavat mõõtu, eriti tagumine (280/35/18) ja ees (130/60/18), samalt kompaniilt on pärit ka jalaraud. Õlifilter ja süütepooli korpus pärinevad Rebuffinilt.



Rebane Krae, ratta prototüüp.

Mõnevõrra ootamatultki minimalistliku summuti tootjaks on Rinehart. Sama, minimalistlikku joont jätkavad Foxy suuna- ja pidurituled, mis on tagasihoidlikult peidus keredetailide küljes või peeglite sees. Need on küll pisikesed, kuid täiesti märgatavad ja toimivad.

Lenks küll sarnaneb Big Dogile (see pole sirge, vaid väikese sisselõikega, kuid ka mitte päris apehanger), ent on samuti Miša omalooming. Sisselõige on täpselt nii lai, et selle vahele mahtus digitaalne spidomeeter.

Põhja all asuvat amortide lahendust on Miša kasutanud ka paaril tema poolt varem ehitatud rattal. Seekord on need pärit Progressive Suspensionilt ning töötavad nii õhkpadja kui vedruga. Reguleerida saab nii vedrustuse kõrgust kui jäikust. Miinimumi ja maksimumi vahe mõõdatatakse kohapeal ära ning selgub, et see on 4 cm. Kui vedrustus on päris maha, seisuasendisse lastud, siis jääb

Rattas Foxy: Üks väga võluv rebasepreili





Rebane, kelle kujutis valmis alles mitmendal katsel.

Sellest nurgast voolavad ratta detailide jooned ühtlases rütmis.



tsikli tagaosa hea tervise mõttes "mängima" kummipatjade peale.

Kairele meeldib, et Foxy on lai ja hästi juhitav. Ta ütleb, et kallutada saab seda tsiklit väga hästi. Ehitaja Miša sõnul on see tema loomingu esimene pääsuke, millel rooligeomeetria on saanud see päris õige. "Selle laia tagarattaga on meie rööpas ja auklikel teedel uskumatult hea sõita," ütleb meister.

Kuidas kujutada rebast?

Foxy maalingud on teema, mis nõuaks eraldi peatükki. Kuna ratta idee oli üsnagi ambitsioonikas ning inspiratsioonilikas nii muljetavaldav, et Kaire ei

soovinud sellele teostuse tasemelt sugugi alla jääda.

Maalingute autoriks on soomlane Tero Silvonon, andekas kutt, kes Miša valmistatud ratastest teostanud näiteks Rocki (vt Motomaania nr 25). Kavandi kallal sai kõvasti vaeva nähtud ning seda palju kordi ümber joonistatud. Kui Tero Kaire nägemusest kuulis, valmis tal kavandina alguses midagi Vene muinasjuturaamatu illustratsiooni taolist. Alles pärast mitmeid katsetusi ja kooskõlastamist sündis praegune, vägagi tõetruu ning maitsekas versioon.

See ei ole liiga pealetükkiv, kuid väga maitsekates ning teineteist toetavates hallikates-oranžikates-beežides-helesinistes toonides komplekt. Eriti viimase, helesinise tooni osas oli Kaire alguses kahtlev, pidades seda liialt slaavipäraseks, kuid lõpptulemusega on ta väga rahul. Ei puudu ka rebase portree, kuid seda ei märka mitte kohe ja kõigilt külgedelt see kätte ei paistagi.



Rebasetüdruk oma loomulikus elemendis.

Avaldame MTÜ Mopeediühing poolt mopeedihuviliste seas toimunud arutelude põhjal Riigikogu majanduskomisjonile tehtud olulisemad ettepanekud Riigikogus lugemisel olevasse liiklusseaduse eelnõusse.

Teadaolevalt toob tõenäoliselt lähitulevikus (juttu on olnud aasta lõpust-järgmise algusest) vastu võetav seadus kõige enam muudatusi just mopeedidele (registreerimise ja liikluskindlustuse kohustus, juhtimisõiguse olemasolu jms).

1. Seaduseelnõus praegu sisalduv mõiste "pisimopeed" palutakse asendada "kergmopeediga". Samuti määratleda seda kategooriat kas võimsuse (1 kilovatti) või valmistajakiirusega (25 km/h). Lisaks määrata kergmopeedile lubatud suurimaks tühimassiks 65 kg. Nii tekiks suurem võimalus, et kergmopeedidena võetaks tõesti arvele jalgrattamöödus, kuigi mootoriga, sõidukid; mitte aga tuunitud pommid, millel piiraja vaid paberites eksisteerib.

2. Tehakse ettepanek mõiste "vanamopeed" liisamiseks seadusesse: Vanamo-

mopeedidele.

5. Võtta arvesse helkuritele kehtestatavate nõuete puhul vanamopeedile ja vanajalgrattale selle tootmise ajal kehtinud normid. "Kui tootja on kunagi mingi mopeedi või jalgratta tootnud teistsuguse helkuriga, siis ei saa seaduses nõuda selle asendamist tänapäevase ja normile vastavaga," põhjendab Kelner.

Lisaks ei saa kergmopeedile esitada jalgrattale sarnaselt veljehelkurite nõuet, sest enamusel ei ole seda tehastest ette nähtud ja paljudel puudub ka võimalus nende paigalduseks.

6. Lubada vanamopeedile suurimaks sõidukiiruseks see, mis on tal vastavalt tootmisaegsetele normidele vastavale valmistajakiirusele, kuid mitte üle 45 km/h.

7. Lubada kerg- ja vanamopeede parkida kõnniteele, kui need ei takista jalakäijate liiklust. Parkida jalgrattaga sarnaste mõõtudega mopeede kitsastes oludes sõiduteele on väga ebapraktiline, sellest on aru saadud mitmetes meist märksa tihedama liiklusega maades..

mist saanud vähemalt 21-aastaseks.

14. Lõpuks kõige olulisem tähelepanek: Paljud inimesed on kunagi teinud teadlikult valiku kasutada mootorsõidukite asemel mopeede - sõidukid ise on odavamad, ei pea tegema lisakulutusi nende registreerimisele, kindlustustele, ostu-müügi vormistustele, maksma mootorsõiduki juhikoolituse eest jne, jne. Vastu pakuvad nad vähem koormatud liiklust ning väiksemat keskkonnasaastet. Kui kõik see äkki maksustada "täie rauaga", on see vastu igasugusele mõistlikkusele ja õigustatud eeldustele. Sellest tuleneb ettepanek registreerida juba olemasolevad mopeedid tasuta ja "naturalisatsioon" korras. "Registreerimise aluseks peab piisama omaniku omakäelisest avaldusest sõiduki registreerimiseks," selgitab Kelner. "Mingeid omandiõigust tõendavaid dokumente, vastavussertifikaate, jne, pole mopeedidele siiani nõutud olnud ja järelikult ei saa neid ka tagantjäreli nõudma hakata."

Vt arutelu ja värsket infot liiklusseaduse ümber toimuva kohta: moped.forum.ee

Tähelepanu, mopeedid, palutakse mõistusega suhtuda

peed on tootmisaegsele normile vastav mopeediklassi sõiduk, mis on toodetud enne 20.08.1991. Seaduses loetakse vanamopeed võrdseks kergmopeediga, kui ei ole välja toodud teisiti.

Põhjenduseks tuuakse, et kaasaegseid mopeede ja meil alles hiljuti küllaldaselt kasutuses olnud ajaloolisi mopeede ja säärekaid ei saa panna ühte patta. "Võrdsustades need ajaloolised sõidukid seaduse mõistes tänapäevaste masinatega, nõudes nende registreerimist ja kindlustamist, on see osa tehnikajaaloost määratud valdavas osas väljasuuremisele," selgitab parandusettepakenute koostaja Jaan Kelner Mopeedikeskusest. Ta märgib lisaks, et Rootsis sai paari aasta eest sarnase arutelu käigus vanamopeed omaette staatus, see ei kuulu registreerimisele ega loeta mootorsõidukiks.

3. Jalgratta mõistet palutakse täiendada nii, et see lisaks elektriabimootorile võiks olla varustatud ka sisepõlemisabimootoriga (kuni 1 kilovatt). Viimased võrdsustada kergmopeedidega.

Põhjenduseks meil nii ajalooliselt kasutusel olnud sisepõlemisabimootoriga jalgrattad kui nende praegune uus tulek (nn hiinakad, millest ka Motomaanias kirjutatud oleme). Sellise ökonoomse sõidukiklassi hävitaks tõenäoliselt liigitamine isehitatud mopeedideks, mis tekitab hulga juriidilisi probleeme seoses euronormide jms-ga.

4. Laiendada kergliiklusteele liiklemise luba lisaks jalgrattale ja jalakäijale ka kerg-

8. Lubada kerg- ja vanamopeede liiklema jalgrattateedele, kuhu nad jalgratastele sarnase liikumiskiiruse poolest sobivad, lisaks on neil seal ka ohutum kui "suures liikluses".

9. Lubada mopeediga sõita lihtsalt kinnirihmatud kaitsekiivri, kuid mitte tingimata nõuda motokiivrit.

10. Laste sõidutamine mopeedil ja mootorrattal sätestada nii, et neid tohiks vedada lapse kasvule sobiva lisavarustusega. Sõidutatav laps peab istuma kindlalt ja tema kasvule sobival istekohal. Lapse sõidutamiseks peaks juht olema 18-aastane; alla 16-aastastel võiks aga igas vanuses kaassõitja sõidutamine olla keelatud.

11. Vaadata ümber kergmopeedi juhtidele esitatavad nõuded ning mitte sätestada, et täiskasvanud juhil peab selle pisi-sõiduki juhtimiseks tingimata olema mootorsõiduki juhtimise luba. Vastasel juhul kaotab see ökonoomne sõidukite klass oma mõtte.

12. Sätestada, et mopeedide, kerg- ja vanamopeedide parkimine tasulises alas oleks maksuvaba. Mopeedid (ega ka mootorrattad) ei võta mingil juhul ära autode parkimiskohti, kuna mahuvad just nendesse pisikestesse orvadesse, kuhu autosid parkida ei saa.

13. Mitte nõuda juhiluba kerg- ja vanamopeedi juhilt, kui ta on enne seaduse jõustu-



Kas sellise tore sõidukiga Nostalgiapäevade paraadil sõitmiseks peaks järgmisel aastal tõesti tegema mitmetesse tuhandetesse ulatuvaid kulusid?

Heategevuskross “Tanel Leok ja sõbrad” kogus 180 000 kr

Oktoobri alguses toimus Kose-Ristil heategevuslik showkross “Tanel Leok ja sõbrad”, mille lõpus toimunud oksjoni käigus koguti õnnetuses liikumispuude saanud laste heaks mõneti üllatuslikultki 180 000 krooni.

TEKST JA PILDID Helen Urbanik

➔ “10 000 esimest korda!” “15 000 esimest korda!” “20 000 esimest korda!” “25 000 esimest korda!”

Sellised olid kõrgeimad pakkumised krossi lõppedes suures peotelgis toimunud oksjonil, millele järgnes publiku kõva aplaus ja ergutushüüded. Pakkujad läksid tõelisesse hasarti, üritades üksteist üle trumbata.

Peasüüdlane Tanel Leok ise seisis autasustamispjedaali kõrgeimal astmel, hoidis parasjagu “haamri all” olevat eset käes ning jagas selle kohta täpsustavat infot. Olgu tegu mõne sõbra või konkurendi sõidusärgi või autogrammiga varustatud raamatu või muu sellisega.

Tanel ja sõbrad võisid tõesti õnnelikult naeratada, kuna iga eseme puhul kruvis pakkumine enamasti sajakroonisest alhinnast kiiresti üles, tuhandetesse kroonidesse. Ükskõik, kas tegu oli meie noore sõitja Rannar Uusna särgi või mitmekordse maailmameistri Antonio Cairoli omaga. Ikka leidis keegi, kes just seda eset endale ihaldas.

Taneli sõiduvarustusele kõrgeim pakkumine

Stefan Evertsi võistluskomplekt (särg, kindad, püksid) läks kaubaks 15 000 krooniga.





Stefan Evertsi kuldsete kaunistustega sõiduriiete komplekt.

Sebastian Vetteli F1 vormelile kuulunud tiivadetaili ostis Jaanus Koval 10 000 krooniga. Tanel Leoki võistluskiivri hinnaks kujunes 20 000 krooni. Jne, jne.

Kõige kõrgema hinnaga (25 000) krooni omandati meie hetke parimale krossisõitjale Tanel Leokile endale kuulunud täielik sõidukomplekt (kiiver, kindad, särk, püksid, saapad). Pereema Riina Lutsokert oli pakkumise lõppedes õnnelik nagu oleks ta võitnud loteriil.

“Mul on nii hea meel, et meie need asjad saime!” rõõmustas ta. “Ma tõesti fännan neid perekondi, kes krossiga tegelevad!” Lutsokertide perepoeg tegeleb motosportiga, täpsemalt jetisõiduga ning mõnesid esemeid Taneli võistlusvarustusest saab ka tema oma alaga tegeledes kasutada. Oksjonil osalemise peamine eesmärk oli Lutsokertidel, kes ostsid ka telesaate Ringvaade otseetris toimunud nn eeloksjonil ühe Taneli võistlussärgi, siiski toetada heategevuslikku üritust ning innustada noori spordiga tegelema.

Oksjonil kogutud summale lisandus veel piletitulu, korjandus jm summad, mille koguväärtuseks kujunes 180 000 krooni. Oktoobri lõpus anti kogutu ka abivajajatele,



motorsport.ee hing Rauno Kais tegi pakkumisi mitmele oksjoniesemele ning temast sai lõpuks Antonio Cairoli numbrialuse õnnelik omanik.

Pereema ütles lihtsalt, et fännab tohutult motokrossiga tegelejaid, seepärast nii innukalt oksjonist osa ka võeti.



Kuulsa krossisõitja särk teeb rõõmu kogu perele.

Eesti Liikumispuudega Inimeste Liidule üle.

Gepa: CZ-iga saab sõita küll

Võistlust, mille peamiseks eesmärgiks seekord ehk ei olnudki esikohtade jagamine vaid fun nii võistlejate kui pealtvaatajate poolt, oli tulnud vaatama koguni 1500 inimest.

Sõitjad ise rokkisid täiega ja võtsid asja mõnuga. Näiteks Gert Krestinov ja tema onu Indrek Krestinov olid tulnud sõitma mitmekümne aasta vanuste kahetaktiliste CZ-idega, seljas ajastukohane sõiduvastus. Gepa mehhaaniku rollis oli seekord aga legendaarne Aadu Sikk, kes nagu Gepa isa Andres Krestinov ja onu Indrek samuti vanade krossisiklite restaureerimise maailma sukeldunud on. Mõnuga lasi Gepa starti oodates “tseti” gaasirullil keerata ning kahetaktiline laulis nagu siidi.



Aigar Leok pälvis päeva show-mehe tiitli.

Päeva show-mehe tiitli teenis Taneli onupoeg Aigar Leok, kes ei pidanud paljuks publikule lisarõõmu pakkuda, küll jalad lahti tagarattal sõites, küll keset võistlussõitu koos Toomas Triisaga tsikleid raja kõrvale parkides, väikesesse kähmlusesse asudes ning lõpuks viimasele saba peale istudes ja ühte ringi koos läbi kihutades.

Show'd pakkus ka MX1 ja MX2 klassi esimeste sõitude ajal toimunud tagarattavahetus, mille tegemata jätmisel lisati sõitja tulemusele seitse minutit trahviaega. Tanel Leok ise osales mõlemas suures klassis, MX2 sõitis ta kahetakilisel Yamahal ning oli selles arvestuses omas klassis ka esimene. Aga kindlasti oli põnev veel nn Ameerika sõit, kus said osaleda kõik välja arvatud 50-sed ning iga üheringise sõiduga langesid viimased viis meest välja. Siin, nagu ka ta-

garattal sõidus pani esikoha taskusse Tanel Leok, rääkimata MX1 klassi võidust.

Idee Everts, teostus Leok ja Co

Idee selline heategevuskross korraldada sai Tanel Leok Stefan Evertsilt, kes sarnast üritust Belgias juba mitu aastat organiseerinud on. Tanel on ka ise seal võistlemas käinud ning mõnede võistlussõitude formaadid (nagu tagarattavahetus võistlussõidu ajal) on samuti Belgia kolleegilt pärit.

Tanel Leok lubas järgmisel aastal traditsiooni jätkata. "Püüame hoida oksjoni taset sama kõrgel kui isegi mitte kõrgemal," ütles ta. "Ka püüame järgmiseks aastaks heategevuskrossile saada nimekaid välissõitjaid." Korraldajad ise olid küll rõõmu ja hingega asja juures ning kindlasti on toetajatel selliseid inimesi ainult lust aidata.

KORRALDAJAD ISE OLID KÜLL RÕÕMU JA HINGEGA ASJA JUURES NING KINDLASTI ON TOETAJATEL SELLISEID INIMESI AINULT LUST AIDATA.



Stewarti autogramm



Gert Krestinov kuulab Aadu Siku nõuandeid.



Võidukarikas läks seekord korraldaja kätte, kuid ka Matiss Karro ja Priit Rätsep on õnnelikud.

Viljandis toimus oktoobri lõpus esimene rollerikross Eestis, millest võttis osa 14 võistlejat ning mille võitis Henry Vessenberg.

TEKST ja pildid Helen Urbanik

Uus ala Eestis: **ROLLERIKROSS**

➔ Viljandi Noorte Tehnikakeskuse krossirajale, mis oma lühikese tegutsemisaja jooksul on juba jõudnud üle elada märgatava värskenduskuuri ning algsetele kurvidele, lainetele, kühmukestele lisaks evib tänaseks väiksematele sõiduriistadele nagu laste krossikad, ATV-d, pitbaigid või säärud hästi sobivaid täiesti arvestatavaid hüppeid, viraaže ning muid tehnilisi elemente, oli võistluspäeva hommikuks kohale tulnud neliteist julget rollerihunti.

Võistluse Roller vs Võrr rolleripoolse osa peakorraldajaks oli Mulgi Motoäri, kes on üks suuremaid rollerite ja nende varuosadega kauplaid Eestis. Korraldajad olid ka ise mitme ekipaažiga stardijoonel. Eesotsas Rasmus Sepaga ümberehitatud Aeroxi seljas, mis möödunud talvel juba jäärajal ilma teinud.

Kahjuks ei jõudnud õigeks ajaks kohale tellitud krossirehvid (rolleri väikesele veljele sobivaid leida ei olegi lihtne) ning nõnda pidi nii Rasmus kui ka enamik konkurente rajale minema tänavarehvidega varustatud sõidukitega. Püüti küll liimida tanavarehvide peale krossirehvi küljest lõigatud "soolikat", kuid see meetod hästi ei töötanud.

Eelkõige rehvidest tingitult käitusid sõiduriistad rajal vägagi ettearvamatult ning liuglesid mudastes kurvides ja rööbastes nagu lehmad libedal jääl. Nii mõnigi mees kulges suure osa võistlusest pigem tagumine kui esimene ots eespool.

Pärnu Motopoe esindus oli aga üritust võtnud täie tõsidusega ning ehitanud osalemiseks sõiduriista, mille doonoriks oli Kymco KB. Kuna paar päeva enne võistlust õnnestus aga esihark katki hüpata, tuli sellele teha mõned olulised modifikatsioonid ning laupäeval oli stardis pitbaigi esihargi ja amortidega isend. Lenksus aga kestvussõitude radadelt tuntud Toomas Palmisaar.

Esimeses sõidus polnudki Palmisaarele konkurentsi – ta võttis kauni kaarega hüpp



Krossiada niitis rollereid nagu lehmi libedal jääl.



Euroopas on rollerikross populaarne

► Mõnedes Euroopa riikides nagu näiteks Holland, Saksamaa, Itaalia on rolleritega võidusõitmine, sealhulgas rollerite kross vägagi populaarne. Toorik on ju üldjuhul märksa taskukohasem suurest tsiklist. Näiteks võib Youtube'ist otsida märksõna "scootercross" järgi, mida mujal maailmas rolleritega kihutamiseks ette on võetud. Lisaks võib uurida hollandlaste scooterforum.net rollerifoorumit, kus sa-
muti võistluste infot.

Üks korraldajaid, Rasmus Sepp, on Aeroxi vihaseks ajanud.



peid ning liugles kiiresti kurvides, valitsedes krossirajal harjumatu masinat mängleva kergusega. Kahjuks ei tulnud Palmisaar tehnilistes probleemide tõttu järgmisesse starti ning nii sai esimeses sõidus teiseks jäänud Henry Vessenberg (Yamaha Neos) oma paremuse maksma panna ning ka üldvõit läks varem võrri- ja pitbaigivõistlustelt tuntud noormehe taskusse. Kokkuvõttes kolmas oli Veiko Lempinen (Mulgi Motoäri esindaja krossirajal tõesti üllatava isendiga Kymco People).

Võistlusmomendiga vähemalt sama oluline oli vaatemäng ning fun, mida see üritus pakkus nii sõitjatele endale kui pealtvaatajatele. Stardis oli lisaks varemgi muudes klassides võistlusradadel tuntud nägudele nii mõnigi (ja sugugi mitte esimeses noorus) isik, kelle jaoks see oli elu esimene start.

Loodetavasti läheb rollerite võistlussari tulevikus käima ning jõudu hakatakse

katsuma lisaks krossiradadele ka muudel katetel – näiteks on ideid nii jääraja kui supermoto osas. Motomaania trükkimiseku ajaks on maha peetud ka rollerite sõit (samuti koos võrridega) Iru kardirajal Tallinna lähedal.

Hetkel on rolleriklassi põhilisteks tehnilisteks piiranguteks mootori töömaht (80 cm³) ja variaatorülekanne olemasolu. Kuigi ka mõned ilma variaatorita isendid (näiteks paari aasta eest hulgaliselt müüdud Qingqid) võiksid olla võidusõidukile heaks toorikuks.

MM-il karastunud Karro hiilgas võrril

Võrride Standardklassis meenutas konkurents rohkem Läti maavõistlust kuna lõunanaabrid olid kohale tulnud tõeliselt rohkearvulise esindajaskonnaga. Koguni

11 sõitjat 16 osavõtjast olid lätlased. Pjedaalile astusidki järjest kõik lõunanaabrid (kolm esimest Ainars Karro, Andris Matisans ja Ingus Berzins).

Matiss Karro läbis ettenähtud võistlusaja jooksul konkurentidest ligi poole rohkem ringe, pakkudes publikule ilusaid hüppeid, nauditavaid möödasõite ja meeletut tempot. Open klassi seitsme osavõtja seas oli Matiss Karro niisiis esimene ning ka pjedaali teisele astmele astunud noormees kandis sama perekonnanime, olles Eesti võrriradadel varemgi tegusid tegemas käinud – Emils Karro. Kolmandaks sõitis end aga Sander Hermiste.

Päeva lõpus peeti aga maha superfinaal, kuhu pääsesid kõigi klasside seitse paremat. Ka siin näitas Matiss Karro, et tema vastu ei ole rolleritelgi mingit šanssi, võrridest rääkimata.

Vt ka www.mulgimotoari.ee

Plastikuteta ja teibitud: krossirajale sobiv. Matiss Karro (vasakul).

Henry Vessenberg kurvi võtmas.

Mulgi Motoäri Aerox.



Tänavuse Rahvuste Motokrossi võitis väga pingelises ja paljudele pettumust valmistanud heitluses taas Ameerika Ühendriikide meeskond (Ryan Dungey, Ivan Tedesco ja Jake Weimer) Prantsusmaa ja Belgia esinduste ees. Eestlased pääsesid tagasi esimesse kümnesse, kaheksandateks.

TEKST Helen Urbanik PILDID Roger Trosell (lagvm.se)

Ameeriklased võitsid, JÄLLE



Ameeriklaste võidurõõm.

➔ Esimese sõidu järel, mille võitis peoperemeeste itaallaste esinumber Antonio Cairoli teda suurema osa sõidust tihedalt jälitanud austraallase, AMA motokrossi meistri, Chad Reedi ees, näitasid kõik märgid, et itaallased sõidavad end seekord esimeseks.

Kuid juba järgmine sõit purustas kõik nende lootused. Kokkupõrge hüppel austraallase Michael Byrne'iga lülitas mängust välja Davide Guarnieri. Noormees oli küll tulivihane, kuid õlavigastus ei lubanud tal mitte kuidagi edasi sõita.

Eestlaste lootused aga kasvasid - kui esimeses sõidus oli Aigar Leok lõpetanud 22. ja Gert Krestinov 28., siis Tanel Leok ründas teises sõidus vahepeal juba teist kohta. Taneli pärast oldi pisut mures, kuna nädal varem oli ta üle elanud kõva kuk-

kumise ning mees polnud kahjuks 100 % vormis. Selles sõidus leppis ta kukkumise tõttu lõpuks neljanda kohaga.

Äärmiselt adrenaliinirohke oli David Philippaerts'i möödumine teisel kohal sõitnud Ivan Tedescost teise sõidu viimases kurvis. Kohalik publik oli täiesti arust ära.



Antonio Cairoli - veel võidukas.



Suur kokkupõrge, mis purustas mitme meeskonna lootused.

Aigar Leok valmistub stardiks.

Tanel Leoki laeks jäi sel Rahvuste Krossil teise sõidu neljas koht.



Belgia fännid.



Kõigi üllatuseks võitis sõidu suure eduga aga prantslane Gautier Paulin.

Itaalia ja Prantsusmaa suur häving

Kolmas ja otsustav sõit kujunes aga tõeliseks lahingutandriks. Stardist jäi maha neli meest, teiste hulgas Cairoli, kellel rüsinas esiratas alt ära sõideti ning kelle tsikkel kokkupõrkest õhku paiskus, tagaotsa peale maandus ning sellest matsust täiesti sõidukõlbmatuks muutus. Jälle seisis raja ääres üks äärmiselt tujust ära korraldajamaa esindaja.

Samuti sai viga Paulin, autasustamisele mees ei ilmunudki. Ka prantslaste võimalused esikohale luhtusid. Veel mitmes kokkupõrkes lülitati mängust suuremate või väiksemate vigastustega välja soomlane Anti Pyrhonen, belglane Clement Desalle ja Reed.

Eestlased võisid vaid õnne tänada, et kõik meie mehed jäid sõitu ning kuigi nii head tulemust kui Tanel Leoki neljas koht keegi enam koju ei toonud, lõpetati lõpuks üldkokkuvõttes kaheksandatena.

Nädalavahetusel jälgis Franciacortas Rahvuste Motokrossi sõite 90 000 pealtvaatajat. Tony Cairoli tänas sõidujärgses intervjuus kõiki fänne ja tunnistas, et itaallastel ei olnud seekord lihtsalt õnne. "Esimene sõit ja duell Reediga olid väga head," ütles ta. "Teises sõidus läksin stardist täisgaasiga minema. See oli vist Paulin, kes mu sõidujoone seestpoolt blokeeris ning teiselt poolt tuli mulle keegi teine sisse - niipea, kui kokku puutusime, lendasime õhku." Kokkuvõttes pidid itaallased leppima kuuenda kohaga.



Veel viimast võistlust olid nende meeste nimed sama tiimi rekkal.

Tänavuse puhkuse saabudes hakkas patriootiliste Eestimaa suve austajate peas küpsema plaan - lähme sooja suve otsima! Eesmärke kujunes välja kaks. Esiteks soov võtta päikest rannaliival, varbad vees ja teadmises, et paari tunni pärast sadama ei hakka. Teiseks tahtmine nautida loodust, mägiteid ja sõidukilomeetreid!

Läänemere lapsed

Musta mere lummu

TEKST Tarvo "Pärnakas" Peensalu
PILDID Tarvo Peensalu ja Helena Küttmann

➔ Pilk ilmakaardile näitas, et eesmärki nr 1 on võimalik saavutada Musta mere ääres. Pilk paberkaardile andis veendumuse, et eesmärgi nr 2 saavutame, kui liigume eesmärgi nr 1 (Rumeenia ja Bulgaaria) poole mööda maad ja kahel rattal.

Kuna plaan sai lukku nädal enne starti, siis ei olnud aega kõike "üle mõelda". Õhtul tegin tiiru ümber tsikli ja ainuke, mis silma hakkas, olid väsinud rehvid. Järgmisel päeval vut-vut Streetmosse ja Neeme soovitude järgi sobilik "papupaar" välja valitud. Toetudes kogenumate motomatkajatest sõprade nõuannetele, sai kaasa pakitud veel ketiõli, rehvi vahet + rehviparanduskomplekt, trossiparanduskomplekt, mõned elementaarsed võtmed, näpitsad, kruvikas ja loomulikult MacGyveri teip, mis pidi asendama ülejäänud tööriistu. Hoolsa rataomanikuna tegin veel ketipesu. Õlitaseme mootoris unustasin kontrollimata...

Navigeerimiseks kasutasime vaid paberkaarti. Kaasa sai pakitud loomulikult telk koos magamisvarustusega ja soojale maale kohased kehakatted. Eks diskoriided lendasid ka igaks juhuks kohvrisse Päevake enne starti toimus pakkimise peaproov, seejärel varustus kriitilise pilguga üle vaadatud ja uus peaproov. Juba parem! Kohvrid klõpsusid juba kinni ja tagumine ots ei jätnud enam korrusmaja muljet. Sellegipoolest paistis Blackbird üsna vähe pagasi alt välja. Usaldasin siinkohal tootja lubadust, et tegemist on matkabike'ga....

1200 km tagab hea une

Hommikul 6:55 keerasime koduukse lukku

ja istusime sadulasse. Stardihommik oli ilus ja päikeseline, aga sellest hoolimata ei olnudki kahju Eestimaa suvest lahkuda.

Esimese sõidupäeva eesmärgiks oli jõuda Lublini linnakesse Poolas. Selle (ca 1200 km) me ka täitsime. Seda küll kõiki (ohutus-)reegleid rikkudes. Õhtu eel sattusime loomulikult Poolas kummaliste ümbersõitude peale, mis viisid ei kusagilt ei kuhugi ja pikendasid oluliselt plaanitud teekonda. Pimeduse saabudes läksid teed aina kitsamaks ja ei tulnud kaua oodata kohtumist agraarmaale iseloomuliku lehmakarjaga. Kell 00.00 kirjutasime ennast Lublinis sisse suhteliselt esimesse hotelli silti kandvasse majakesse. Pole vist mõtet lisada, et köök oli suletud ja pidime tol õhtul leppima vaid vedelate kaloriaallikatega. Päeva lõpetuseks näitas spidomeeter, et selja taha on jäänud 1163 km. Oi, kus tuli hea uni!

Vahel võib kohalikke pimesi usaldada

Teise päeva hommikul oli kokk õnneks enne meid ärganud ja seega saime hotelist lahkuda täis kõhuga. Neelasime muretult suvises hommikus kilomeetreid. Silme ees terendamas unistus pilvitust taevast ja kuldkollasest päikesest. Ennelõunal tervitas meid oma looduse iluga säästusuusakuurortite maa, Slovakkia. Teed muutusid aina mägisemaks, vaated ilusamaks ja ilm palavamaks. Ikka kohe väga palavaks. Teed olid imelises korras ja sõidunauding kilomeetrite kõrgusel üle merepiiri. Jupikesele teest oli nimeks antud isegi kiirtee. Tundus, et enam paremaks minna ei saa, aga eksisime... Pealelõunal tervitas meid juba vennas- ja veinimaa Ungari. Hämmastav, kuidas pilt riigipiiri ületades hetkega muutus. Teed olid joonitud nagu joonlauaga, päevalillepõllud muutusid



lopsakamaks ja ilm aina palavamaks. Ka Ungarist sutsasime suhteliselt suurte samumudega läbi.

Kuna lisaks janusele "Bläckule" vajasisid toitu ka pardalviibijad, sattusime toidukoha otsingul tõelisele pärlile. Tegemist kohaliku pererestoraniga, kus oli ka ööbimisvõimalus. Menüü sellele maale kohaselt ikka ja ainult kohalikus keeles. Bingo lotost roogade valikul päästis meid aga ülimalt sõbralik ja välismaa keeli valdav kelner/omanik, kes konsulteeris kõiges kõrvalseisva lõbusa umbkeelse kokaga. Ütles, et teil on kaks valikut: kas ma hakkam teile seda pikka menüüd tõlkima või võtate riski ja usaldate mind... Lihtsam tundus usaldamine... tulemus oli võrratu. Ootamise ajaks toodi aiaist meie lauale värsked aprikoosid, kohalik valge vein ning õlu. Vein oli meeldivalt külm, arvestades, et välistemperatuur küündis tol hetkel juba +30-ni. Kaua oodatud eine - kala- ja lihavalik, erinevad juurviljad, erinevad salatid, külm supp ja palju muudki. Võtsime veel veini ja lõpuks palusime tuua

Kokkuvõte:

TEHNIKA: Honda CBR1100XX Blackbird (1998)

LISAVARUSTUS: küljekohvrid, tagakohver, paagikott

NAVIGATSIOON: Paberkaart

OSALEJAD: 2

REISI KESTVUS: 13 päeva ajavahemikul 17.07-29.07.09

LÄBITUD KILOMEETREID: 6281

TEHNILISI VIPERUSI: 1

KOKKUPUUTEID POLITSEIGA: 1

LIIKLUSOHTLIKKE OLUKORDI: 5

KUKKUMISI: 0

Tähelepanekud ja soovitused:

- ▶ Ärge jätke reisi ära, kui puudub võimalus soetada GPS. Paberkaardist täiesti piisab. Teed on Euroopa asulates väga korrektselt tähistatud ja mägede vahelt viib läbi nagunii ainult üks tee, kus eksida ei anna!
- ▶ Ärge kartke reisile minna kahekesi. Inimeste arv on võrdelises seoses probleemide/eriarvamuste arvuga.
- ▶ Ärge unustage maha suveniirpudeleid. Need ei maksa suurt midagi, aga nende abil saavad lahendatud keerulisemadki probleemid.
- ▶ Ärge muretsege liialt ööbimiste ja broneeringute pärast. Alati saab!

arve. Arvet oodates tekkis hetkeks küll mõte, et selle kõhutäie eest peame ilmselt suure osa oma rahast külalishakkele perele jätma. Viiekohalisele numbrile vaatamata oli summa kursiga 0,00 millegagi ikka väga tühine, vist 240 krooni. Kuna meile toodud aprikoosid kadusid taldrikult paari minutiga, pidas kokk vajalikuks meile aiast neid veel kaasa korjata. Nagu sellest veel vähe oluks... toodi sahvrist ka välja eile tehtud aprikoosi džemm. Kinkisime tänutäheks pisikesse "rahvuskompoti", mille etiketil ilutseb Tallinna vaade ja nimi. Kokk selgitas umbkeelselt, et meil on parem kähku kaduda, sest Balatoni järve poolt lähenevat koletu äikesetorm. Istutasime kiirelt kiivrid pähe ja signaali saatel kadusime lahke pererahva juurest.

Sõitsime edasi Rumeenia suunas. Öhtu eel arvasin korraks, et oleme ratta peeglid ära kaotanud, sest midagi ei olnud näha. Pikema ekspertiisi käigus sain aru, et peeglitega kõik korras, lihtsalt koletu süsimust äikesepilv jälitas meid. Tuli lisada kiirust. Kella

9 paiku õhtul ter vitaski meid juba Rumeenia piirivalvur. Ega ta suurt midagi ei valvanudki, sest viipas meile sõbralikult käega, mida tõlgendasin, et on vaja gaasi anda ja edasi sõita. Loetud hetkede pärast olimegi Rumeenia piirilinnas, nimelt Oradea.

Pimedaks läheb nendes maades kuidagi kummaliselt kiirelt, tundub justkui kustutaks keegi lihtsalt lambi. Kuna keegi oli seda ootamatult jälle teinud ja peeglitest paistis, nagu jagataks taamal Oscareid - pildistatakse ja valgutatakse, läks öömaja otsimisega kiireks. Veel kilomeetriks värskes õhus viibimist ja paistiski kiri "Motel". Väike vaidlus vastuvõtulauas Poola paljulapselise perekonnaga ja uskuma nad jäidki, et meie jõudsime esimesena ja seega peame

meie esimesena toa saama. Selja taha oli jäänud 671 km.

Dacia te maal Rumeenias

Kuna tibutas, ei hakanud järgmisel hommikul Rumeenia meelse ja keelse ilmataadiga vägikaigast vedama ja tõmbasime kohe vihmariid selga. Hommikuvalguses oli esmamulje Rumeeniast kuidagi väsinud ja kuivanud moega. Linnapilt meenutas kaadreid Võsareporterist ja liiklus oli natuke närvilise iseloomuga. Vaieldamatu tegija bränd liikluspildis oli Dacia, mida oli iga-suguste aastakäikudega ja aastakäikudeta. Meie varem paljukirutud Järvevana raudteel ülesõit on nagu peegelsile kiirtee võrreldes sealsete raud- ja sõiduteede ristumiskohtadega. Arvasime kohe, et piirilinnast ei saa põhjapanevaid järeldusi kogu maa kohta teha ning keerasime noka sisemaa ja mägede poole. Suunaks sai võetud linnake nimega Cluj Napoca. Piirilinnast väljudes olid teed kuidagi liiga tavalised, poolalikul küla-külas kinni. Korraks hakkas juba lubama, tee muutus tõusude ja languste rohkeks. Kohati hakkas nägema

väga kaugemale ja sügavale, tee viis läbi imeilusate ja puhaste mägikülade. Majad olid hooldatud ja tänavapildis oli väga palju värve, kohati halli argieluga harjunud läänemereslastele isegi liigagi palju. Hoolimata kiivritest peab tegime ühe tähelepaneku seoses kohalike aedade/õuedega.... kui meie kodumaal ostetakse kevadel Luige laadalt üks-kaks ampplit, need riputatakse oma küprokikülas ukse kõrvale ning ülejäänud suvi püütakse jätta

üleaedsetele muljet, et tegeletakse kodukaunistusega, siis tuleks siiralt loota, et need üleaedsed ei ole käinud Rumeenias. Nimelt sealsete aedade ja majade küljes on kõige tavalisemal juhul 10-20 ampplit, majad upuvad lillesülemitesse. See on küll ilus ja silma rahustav vaatepilt, aga kohe kindlasti ka slaaviliku liialdus.

Mida kaugemale mägedesse jõudsime, seda rohkem eesleid ja hobuseid teel kohtasime. Veoloomadel olid järel kenad registreeritud numbrimärkidega kaarikud, millel all neli õhkrehvi, iga rehvi kohta heintes istumas vähemalt kaks mustlashinge. Kusjuures kõik reisijad õnnelike ja naeratavate nägudega, veoloomade nägudest ei osanud

emotsioone välja lugeda. Kohalikud tegid oma Dacia'tega aina napimaid möödasõite, aga ka sellega hakkas juba harjuma.

Tundus, et läheb aina põnevamaks! Cluj Napocast liikusime edasi Truda linnakese poole. Kaardi järgi pidi algama kiirtee, aga jäägu see kaardi joonistaja südametunnistusele... Pärast Trudat ja Tirgu Murdest läks elu ilusaks - vihm lakkas, päike tuli välja ning teed muutusid selliseks, nagu pikkadel talveõhtutel oled unistanud. Mida enam mägede vahele, seda ilusamaks muutusid külad, seda rohkem oli näha tee ääres

Pimedaks läks taaskord ootmatult ja jääme peatuma Bačau linnakeses. Selja taga 583 km Rumeeniat ja selle ilusat loodust.

Ka eksitee võib sihile viia

Selle päeva eesmärk kattus meie reisi ühe peamise eesmärgiga - jõuda välja Musta mere äärde, puhata ja mängida. Hommik tervitas meid päikesepaistega, oli jumalik sõiduilm. Teed läksid taas laugemaks, aga olgu juba etteruttavalt öeldud, et õnneks mitte kauaks. Esimesed 200 km said kiirelt läbi. Peale seda läksid ka teelolud ja maastik

Braila nimelisse linna, kus toimus ka meie reisi esimene eksimine. Suutsime mitte usaldada kohalikku liikluskorraldust ja tulemus oligi käes... leidsime ennast miskist tööstusagulist, keerasime aga otsa uuesti ringi ja sõitsime tuttavasse kohta linnaliiklusesse tagasi. Olid nüüd teeviidad puude latvades või jääme ennastunustavalt tagasi vaatama, aga peagi leidsime end olukorras, kus tasakaal kadunud ja appi tuli võtta varjatud akrobaadioskused, et päästa ekipaaž külili kukkumisest. Läks õnneks, ratastele jääme. Usaldasime liikluskorraldusviitaid, kuid leidsime end soovitud suuna asemel mingisuguse sadama territooriumilt.

Pärast veel mõningaid kümneid kilomeetreid seiklemist Rumeenia kohalikel teedel tuli alla vanduda tõsiasjale, et see sadam oli ikkagi ainuke võimalus jätkata oma maist teekonda Rumeenia pinnal. Sadamas tervitas meid vahva härrasmees puhtas



Arbuusimüük maantee ääres: koormad on vägevad.

Mustlased oma veoloomaga, kes tanklapeatust ei vaja.



lehvitavaid ja naeratavaid inimesi ja ei ole vist mõtet lisada, et seda vanemaks jäid ka Dacia'te aastakäigud ning hobueeslid olid vaevatumate nägudega. Aga mis seal imestada, kohati olid mäed nii kõrged, et linnud ka enam ei lennanud, vaid käisid jala. Silma hakkas ka Rumeenia külameeste soliidsus ja riietumisstiil - lipsud, tume ülikond! Korra juba kahtlesime, et äkki valimised tulemas, aga ei - tegemist oli tavalise pühapäevase kirikupäevaga. Puhas ilu, nagu üks sõber sellistel hetkedel tarvitseb öelda.

Kõrvalpõikena üks tehniline tähelepanek. Rumeenia kütus on väga kvaliteetne. Kohvritest ja kahest reisijast koormatud Bläcku tarbis vaatamata mägisel maastikule liitriks kütust vähem ja minu kartused kütusenäidiku kinni kiilumisest olid asjatud. Mootor laulis nagu mustale linnule kohane. Olime täiuslikkusele väga lähedal. Nautisime ilma, teid, vaateid ja teineteist. Sõitsime, mis me sõitsime ja nautisime, mis me nautisime, aga päev sai õhtusse.

uuesti põnevamaks, aina rohkem inimesi ja külasid jäi tee äärde. Ühes sellises külas, mis meie mõistes on pigem väikene agulike, üritasime ka söögipeatust teha. Kuid kiiresti selgus, et pangakaarte siin ei tunta. Mis teha! Ratta selga ja edasi agulist-agulise kilomeetreid mõõtma. Lõpuks märkasime silti BANK, mis tähendas pidureid, kiivrit peast ja panka raha vahetama. Protsess oli seal oma nime vääriline - dokumendid, hunnik pabereid, allkirju ja templeid, mis lõpuks päädis sellega, et läbi pleksiklaasist luugi ulatati hunnik kohalikke koprakõrvu. Igaljuhul sõitsime tsipakene agulitest välja ja peagi leidsime laheda teeäärse oasi, kus müüdi järelkärudest arbuuse. Teisel pool teed oli lahe söögikohake. Enda harimise mõttes uurisime söögikoha kõrval müüdavate tomatite hinda.... see oli 4 kr/kg. Sõime seal tõeliselt head Rumeenia rahvusköögi toodangut, toitsime kodutuid koeri ja tundisime suvest mõnu!

Kõhud mõnusalt täis, liikusime edasi

vene keeles, et kobigu me aga praamile, maksab vähe, ülesõit kestab 10 minutit ja saame muretult oma teekonda jätkata. Täpselt nii ka läks. Taas imeilusad vaated ja võrattu sõiduilm. Jõudsime piirkonda, kus vasakule vaadates paistis üle mägede ja orgude naabermaa Ukraina, veel mõnikümme kilomeetrit ja hakkaski paistma oodatud Musta meri. Hilisel pärastlõunal jõudsime Mamaia piirkonda, mida peetakse kohalikuks suvituse- ja turismparadiisiks. Sissesõit Mamaiasse oli sümbolise tasu eest nagu Jurmalaski, hotell hotellis kinni, rahavas üleolevas meeleolus nagu suvel Pärnus - kuid korrutage see vähemalt kümnega, et saada ettekujutus Musta mere äärdest Pärnust! See oli SUPER - valge liiv, kristalliselge merevesi ja õlu rannas 7 krooni.

Viimane selgitab ka asjaolu, et sellest õhtust ja järgnevast paarist päevast ei ole suurt miskit rääkida ega kirjutada. Märksõnad - meri, rand, liiv ja päike, pildistamine, söök ja jook. Nautisime seda kõike

peale 2500 kilomeetrit ratta seljas, mis tuli sellesse paradiisi jõudmiseks läbida. Asi oli seda väärt!

Meeldiv kohtumine võimuesindajaga pöösastest

Viienda päeva õhtuks olid "Läänemere laste" kehad läbi teinud mõningase värvimuutuse. Pisuke tutvumine kohaliku rannakaubandusega ja seejärel seadsime end jälle teele, sest pikemalt oli rannamõ-

võimu esindajat. Teadmises, et "õige hõlma ei hakka keegi" kobasin kiirelt hoogu peatavate seadmete järele. Kuna tegin seda tiba hilja, oli võimuesindajal vaja natuke tegeleda jalutamise ja Meieni jõudes vaatas ta kõigepealt numbrit, siis teibituuninguga kinnitatud sinimustvalget lippu esigondlil ja seejärel võtsid tema silmamunad suhteliselt suure läbimõõdu ja täitsa "rahvusvahelises" keeles küsis: "Aa. Võ iz Estonii?" Pärast minupoolset rahvusvaheliselt mõistetavat



nusid nautida plaanis Bulgaaria kuldsetel liivadel, mis asusid meist vaid 150 km kaugusel. Meie senist päevast kilometraaži arvestades oli tegemist sisuliselt "sõiduvaiba" päevaga. Hambad ristis panime sõiduvastuse hilisel pärastlõunal selga ja võtsime suuna mööda mere äärt Bulgaaria poole. Kõik mõistlikud inimesed olid rannas, sooja oli kõigest +40 ja päike paistis lagipähe. Teele jäi Constanta linn, millest põikasime sedakorda ümber. Mööda mere äärt sõites jäi veel teele lõputu hulk väiksemaid asulaid. Inimesed seisid teeäärtes ja lehvitasid erinevate võtmekimpudega, millest lugesime välja kohalike lahkete soovi kodumajutust pakkuda. Edasi sõites avastasime, et Constantas on kaks täiesti erinevat turismipiirkonda. Meie olime peatunud turistimekana tuntud Mamaias, kuid teisel pool Constantat oleks leidnud palju väga privaatseid kodumajutusi.

Vahetult enne Bulgaaria piiri väiksemale asulale lähenedes ilmus äkki pöösastikust nokamütsiga tegelane, kes lehvitas närviliselt pulgakommi meenutavat abivahendit. No oli ka aeg, 1000 kilomeetri jagu Rumeenia mägismaad läbitud ja ei ühtegi kohaliku

peanoogutust lausis vaid "Nu davai, iditje dalše, vsevo haroševa!" Loomulikult ei lasnud me seda kaks korda öelda. Piiripunktis tervitasid meid üksikõiksed vormikandjad, vaatasid dokumente ja pilgust lugesin välja, et sõitke edasi.

Aah, Kuldsed Liivad!

Pöösastesse oli pargitud päris palju Niva'sid, millede vormiriietes reisijad suhteliselt üksikõiksete pilkudega teel liiklejatel silma peal hoidsid. Vormikandjad oleksid olnud sealsele ühiskonnale oluliselt kasulikud, kui nad passimise asemel oleks mõne augu teel ära lappinud. Keskpärase kvaliteediga tee kulges jätkuvalt päevalilleepõldude vahel ja loojangule vastu kapates olime peagi Varna külje all, Kuldsede Liivade nimelises kuurordis. Seal ei olnud meil vaja tegeleda õhtuse öömaja leidmisega, sest juht oli kõikide võimaluste kuurortlinnas korra juba viibinud. Seega sai Bulgaarias majutus tänu hea sõbra lahkusele juba enne reisi broneeritud. Ratas hotelli ette, pakid tuppa, värskendav dušš ja juba sukeldusimegi õhtusesse rannamelusse, et keha kinnitada, võtta väike vein ja jalutada.

Kuuepäevast ja seitsmendast päevast ei ole suurt midagi kirjutada, kui et elu võrreldes Rumeeniaga oli täpselt poole kallim. Õlu maksis rannas 16 krooni võrreldes Rumeenia 8 krooniga. Klaas kvaliteetset kohalikku külma valget veini aga 28 krooni (seda koos rannatoolini toimetamisega). Aga ilm oli sama ilus.

Reis minevikku ja kohutav leitsak

Kaheksandaks päevaks olime seevastu hoopis teist värvi kui meie esivanemad. Küllastatuna pilvitust taevast ja kõikidest hüvedest, mida üks suvitusemeka pakkuda võib, seadsime ennast hommikul varakult minekule, plaaniga külastada paljukiidetud Nessebari suvituspriirkonda. Paar tundi seiklemist ja jõudsimegi Nessebari. Tegemist oli sellise poolsaare moodi saarega, kus sattusime ilusa arhitektuuriga vanalinna. Kogu saar oligi üks suur vanalinn. Pildistasime, rikkusime liiklust ja lõpuks olime oma matkabike'iga vanalinna kõige kitsamal munakiviteel. Kohvrite ja kahe inimesega pardal ei olnud seal kuigi mugav ukerdada ja nii suundusime edasi rannapariisi poole. No ei olnud vist meie päev, sest sattusime korralikku rannagetosse. Vanad joptvõimati aegsed hotellid, saksa ja vene pensionärid, klikaegsed rannatoolid lukustatud võrkaedades, jne. Peale pikki otsinguid õnnestus "ära rääkida" ühe modelli tüübid. Saime riided vahetada, asjad hoiule jätta ja mõne kohaliku kupüüri eest hoiti ka rattal silm peal, kuniks me läksime rannamõnused nautime.

Nad palusid meil tungivalt kõik asjad, mis on ratta küljest vähegi eemaldatavad, ise juba enne maha monteerida, muidu nemad ei saa vastutada, et kõik asjad pärast ratta küljes alles oleksid. Tegime, mis suutsime. Kannatus selles lohutus rannas katkes umbes 1,5 tunni pärast. Läksime tagasi, riided selga ja otsustasime võtta suuna Sofiale, hoolimata üle 40-kaardisest kuumusest. Juba esimestel kilomeetritel sai selgeks, et natuke mõtlematu oli see tegu. Olime lahkunud asulatest ja saavutanud maanteekiiruse, aga ol palav. No lihtne, hoogu juurde, küll tuleb ka tuul ja jahutab... aga ei. Selgus, et sel päeval füüsikareeglid ei kehtinud. Bensiinijaamas küsisime kohaliku ka temperatuuri kohta ja saime vastuse, et vist +40. Liitke juurde kiiver ja kogu paljukiidetud goretex materjalist sõiduvastus... Eelnevatel päevadel kasutusel olnud nõks - avada visiir ja saada jahutavat tuuleõhku - enam ei toiminud, sest õhk lihtsalt kõrvetas nägu. Mida rohkem sisemaa ja mägede vahele jõudsim, seda hullemaks asi läks. Temperatuur hakkas langema alles õhtul 7-8 ajal. Kogu oma esimese pika motikareisi siiani väga vapralt

vastu pidanud naispool valas isegi esimesed pisarad.

Preemiaks raske päeva ja pisarate eest saime reisijumalalt laheda väikese motelli koos kuningliku õhtusöögi ja teenindusega. Selja taga oli taas 540 km, millest suur osa läbi põrgutule ja -kuumuse.

Reis minevikku 2: restoran Serbias

Vaid hetk sõitu ja juba oligi Serbia piir. Kuna tegemist oli mitte-EU riigiga, kart-sime piiriületust ja järjekordi. Õnneks ekslikult ja kõik sujus hindede 4 väikese miinusega. Piiritsoonist välja jõudes muutus loodus koheselt silmapaitavaks. See oli

suurte hordidena, kõigil kaasas tekid-padjad, potid-pannid jm mannernud. Keedetud ja küpsetatud, vanurid magasid või lugesid, lapsed mängisid nagu meil mõnel vembu-tembumaal. Kahjuks ei hoomanud silmad ainsatki prügikotti/kasti, praht jäi sinna, kuhu kukkus. Restoran ja kogu hotellindus võis olla väga kõva sõna nii 50 aastat tagasi, kui olid moes kunstlillede massid ja masendavad tumedad toonid sisustuses. Personal oli klassikalises mustas viigipüksis/seelikus, valges triiksärgis ja meestel ei puudnud ka musta värvi kikilips. Teenindus oli rahuldav, maitseelamus olematu ja lõpuks leiti selles labüridis ka maksetermi-

võib olla selles, et kaardiga maksta ei saa, aga ega siis kohe alla ka ei saa anda. Õnneks üks kohalik haritlane mõikas inglise keelt ja oli valmis probleemi vahendama. Saime aru, et kaardimakseterminal on katki, aga kõrval on valuutavahetus... Lahendasime vahejuhtumi paari minutiga ja kadusime sealt lootuses sattuda tsivilisatsiooni nimega Ungari. Lootuse- ja päikesekiirte valguses sõitsime edasi töötatud maa poole. Ei läinud kaua, kui hakkasimegi jõudma piiritsoonile ja juba järgmisel hetkel avastasime ennast piirijärjekorrast. Ükskõik, kui kaugele vaatasid, siis piiriputkat ei kusagil veel. Võtsime kiivrid peast ja hakkasime



Piltius Rumeenia loodus.



Puhketingimused Rumeenia rannas.

teravamate vormidega, mäed jätsid alasti, aga võimsa mulje, kõik oli kuidagi puhas, klaar ja selge.

Peagi muutusid teed jälle laugemaks ja laiemaks, olime saabunud kiirteele. Selle alguses oli tõkkepuu ja putkas istus tädi-ke, kes andis lahkelt pileti ja tõstis puu üles. Jäime esialgu nõutu näoga vaatama, et Visa kaarti ei soovitudki, aga siis julgesime korraks arvata, et äkki tsiklitele on kiirteed tasuta ja vajutasime gaasi. Kulgesime nägu naerul mööda kvaliteet-teed edasi, peatusime "Restaurant" silti kandva hoone ees. Hoone näol oli tegemist sügava (ikka väga sügava) nõukaaegse korrusehitisega, milles hotell ja kõik sinna juurde kuuluv. Ümbrus oli väga räpane ja koristamata, maas vedelemas kogu prügimäe sortiment. Kohalik elanikkond oli sõitnud autode ja bussidega hotelli ümbritsevale rohealale pühapäevast piknikku pidama. Inimesed olid ja tulid

nal ning saimegi ausate motomatkajatena lahkuda. Edasi liikusime mööda kiirteed kuni rakendust leidis ka eelmise tõkkepuu juures kasutamata jäänud Visa kaart: olime jõudnud järjekordse tõkkepuuni, kus meilt läbitud tee eest raha kasseeriti ja järgmise teelõigu läbimiseks uus lipik anti. See kordus veel mitmeid kordi ja küsitud eurode hulk ei olnudki nii väike, aga see oli ka seda väärt. Teed olid head ja kilomeetrid kadusid nagu kevadine lumi. Võiks ju öelda, et igav päev tegelikult, aga kus sa sellega... Ühe järjekordse tankimispeatuse ajal lasime paagi eluvett silmini täis, sisenesime tanklasse, mille ukseid olid tuttavaid Visa ja Mastercardi kleepse täis ja kõik tundus nagu korraks olevat. Leti äärde jõudes hakkas teenindaja soravas Serbia keeles rääkima ja mida rohkem oma kaardiga tal nina all vehkisin, seda pikem lugu ja valjem hääl tema suust tuli. Adusime, et probleem

pinda sondeerima. Tegime kurvad näod pähe, viipasime lagipähe paistva päikese poole ja üritasime autode rivist mööda trügida. Vaatamata sellele, et autojuhid olid väga lahked ja üritasid meile teed teha, ei olnud ülesanne kerge: Bläckkul olid ikkagi küljekohvrid. Teepiirded ja tundmatutest taimedest koosnevad hekid moodustasid paraja takistusraja. Kui kuidagi lõpuks piirivalvurini jõudsime, kontrollis tema busse ja ainult busse. Ütleme nii, et päris teenistusrelva järele ta ei haaranud, kuigi tema putkal puudus järjekord, aga palju enam puudu ka ei olnud, kui me seal oma olematuid bussijuhi õigusi taga nõudsime. Trügisime siis üle haljasala tagasi putkade juurde, millel automärgid küljes. Siin tekkis konkurents autojuhtide hulgas, kes meie ekipaažile teed teeb, sest kahest järjekorrast korruga viibati, et tulge siia. Jäime ühe saksa autojuhiga juttu ajama ja selgus,

et tema on seisnud järjekorras 4-5 tundi. Meie pääsesime kõigest tunnise seisaku/ seiklusega. Õnneks oli tegemist äärmiselt sümpaatse pupujukuga, kes küsis ainult, kas alkoholi ja tubakat on? Saades eitava rahvusvalise pearaputuse, palus meil edasi sõita ja tema koomilistest liigutustest lugesin välja soovi: tõstke nokka ka! Hoidsin pöörded vallatuste piirist all pool ja lahkusin nagu autokoolis õpetati.

Olime oma reisiga tagasi Ungaris. Kuna piiriületus võttis planeeritust kauem, keerasin lõõrid lahti, et võimalikult kiiresti Balatoni järve äärde jõuda. Kohale jõudsin loomulikult kottpimedas. Hakkasime

kauemaks. Räägitud sai enda värsketest muljetest ja kummutasime nende hirmu, et Rumeenias tapetakse ja varastatakse, et hull maa ja hull rahvas. Õhtul tabas meid üks ebameeldiv üllatus: selgus tõsiasi, et aku ressurss oli otsas. Kindlasti oli selles natuke ka enda süüd, sest eelmisel õhtul olime ööbimiskohta otsides sõitnud sadakond meetrit, tsikkel seisma, uuesti

selgus, et kohapeal on olemas aku, millega saaksime sõita, aga sellisel juhul otseteed koju, sest oli teine pisut väiksem kui vaja. Nähes minu murelikku nägu tehti kõne ku-



Tee võib ka nii lõppeda - väikese tühusa praamiga.

Nessebári vanalinn.



otsima ööbimisvõimalust. Uskuge või mitte, aga saime kõikjalt vastuseks "FULL". Lõpuks trehvasime ühe hotelli ees Ungari kohalikku tsiklipaari ja kuuldes meie ööbimismurest, küsisid nad, kas teil telk on ja loomulikult oli meil see kaasas. Seejärel sõidutasid nad meid lahkesti otse järve ääres asuvalle telkimisalale. Püstitasime majakese, seadsime ennast sisse ja tutvusime ümbruskonna ning kaubanduses pakutava veinivalikuga ... Selja taga olid 845 km, uni tuli hea.

Kas leiame Bläckule uue aku?

Taaskord sõiduvaba päev, kus telgist järveni maksimum 30 meetrit. Ilm oli tavapäraselt ilus, sellega hakkas juba liiga ära harjuma. Balatoni järve rand oli loomulikult ülerahvastatud, mille korvas puhtus ja soe vesi. Päevase nautlemise kõrval taastasime ka teibituuningu abil trikoloori ratta küljes.

Telklaagris sattusime kokku Tšehhi motomatkajatega, kelle sõidukiteks olid uued endurobemmid, lisaks saatebuss koos kõige vajalikuga. Tšehhidel oli plaanis sõita Rumeeniasse ja seega jätkus meil juttu

käivituse, 100 m sõitu - ja nii ca 1,5 tundi järjest. Tõenäoliselt oli viimaseks piisaks aku karikasse õhkmadratsi pumpamine eelnevalt ratas käivitamata. Vaja oli leida uus aku, viibisime aga Keila suuruses kohakeses.

Hommiikul tuli ego alla suruda ja istuda kämpingu värvavas renditava rolleri selga, et suunduda akujahile. Nii palju suutsin enesetunnet tõsta, et keeldusin pakutavast munakoorest ja teatasin, et kasutan oma kiivrit. Surusin Arai pähe, varjusin tumeda visiiri taha ja alustasin väikeasulas akujahti. Positiivne oli, et selle "noname" aparaadiga ei olnud võimalik kiirust ületada, aga esimene tunnike mööda kohalikke autoesindusi ja motopoode ei andnud kahjuks mingeid tulemusi. Igalt poolt saadeti kuhugi edasi ja iga järgnev koht tundus aina vähem lootustandev. Julgen arvata, et lõpuks tegin tervele alevikule tiiru peale. Järjekordsesse autopoodi jõudes oli mu väga suur mure ilmselt näkku kirjutatud. Seal sed madjarid osutusid väga abivalmideks ja kui oma vana aku letile tõstsin, siis läks hulluks sebimiseks. Lõpuks leiti riulite vahelt haritlane, kes mõistis ka inglise keelt ning pärast lühikest kommunikatsiooniakti

sagile kellelegi ja selgus, et poisid suudavad organiseerida kella neljaks ka originaalaku. Kolm tunnikest ooteaega selle pika otsingu järel oli juba pisiasi, tagasi telklesime ja varbad vette. Kuni kella neljani kahtlesime viimase hetkeni, et kuidas on võimalik siia külla ei tea kust organiseerida aku kolme tunniga? Rahu saabus, kui pinistasin tagasi kauplusesse, kus letil ootas mind tutikas vooluallikas. Helistasin ka teisipoolele, kes on supermuretseja (juba oli tal tekkinud peavalu aku puudumisest), et kõik on korras ja saame teele asuda. Budapesti jõudes ei suutnud me seda linna enda jaoks enam atraktiivseks mõelda ja otsustasime, et pörutame edasi. Pesa selleks ööks leidsime väikelinnas Vac. Sel korral peremajutuses, kus saime väga personaalse teeninduse osaliseks, sest rohkem kliente lihtsalt polnud. Meie käsutusse anti terve majake eraldi sissepääsuga. Hommikusöök serveeriti lilleaias ja peale peremehe tänamist algaski teekond suunal kodu.

Siinkohal enam ei peatuks pikemalt riikidel, mille läbisime. Märksõnaks vaid ilus, aga juba jahenev ilm ja seda ka kuni Poolani, sest seal algas vihmased ja otsustasime ööbida esimeses teeäärses hotellis.

Poola-Leedu piir oli juba nagu koduõu. Baltikumis võtsime hoo maha vaid tankimiseks. Naabritele ütlesime "Tere" ja süütevõtme võtsime koduõues välja kolmeteistkümnenda päeva õhtul kell 21.00, selja taga 6281 km.

Olime väga õnnelikud ja väga väsinud.

Ideaalse sidesüsteemi otsinguil

Motoreporteri teenekas motomatkaseltskond testis raadiosaatjatega ühendatud Midlandi BT2 komplekti.

TEKST ja pildid Jaan Kask ja Tanel Talve

Et kõik ausalt ära rääkida, tuleb alustada sellest, et Motoreporteri reise jooksul on korduvalt tekkinud soov sõidu ajal üksteisele halvasti öelda. Saab ka käemärkide abil, aga teinekord jääb sellest väheks.

Olime kunagi proovinud kõige odavamaid Cobra raadiosaatjaid koos kõige odavamate kiivrikomplektidega, milles pettusime täielikult. Otsustasime, et rohkem odavaid asju ei proovi ja kuna raha meil polnud, suhtlesimegi käemärkidega.

Iga aastaga aga suurenes tahtmine side järgi. See aasta võtsime ennast natuke kok-

Kogu komplekt.

ku ja otsustasime, et paneme ideaalse sidesüsteemi nõudmised kirja ja käime poes kiibitsemas.

Lühiülevaade nõudmistest

1. Juhtmevaba, st mootorratturi ja tsikli vahel ei tohi olla ühtegi kaablit.

Aadarterile resetti tegemas



Garmini ettekujutus tsiklisõidust.



2. Võimaldab tsiklite vahelist sidet kaugemale kui näiteks Cardo Q2 lubatud 500 meetrit. Sellest tulenevalt on tegelik nõue ühendamise võimalus raadiosaatjaga.

3. Peab saama ühendada GPS-iga hääljuhiste kuulamiseks, ka MP3-muusika kuulamiseks, kui GPS seda võimaldab.

4. Peab saama kuulata muusikat normaalse kvaliteediga ehk nõudeks stereo-bluetooth võimalus mängijal ja vastuvõtjal.

5. Telefoniga ühendamise võimalus.

Teadsime, et sellistele nõudmistele vastavaid juhtmega sidesüsteeme on, tuntuim Autocom. Samas leidsime, et sarnast süsteemi juhtmevabalt pole. Leidsime küll kolm erinevat Bluetooth peakomplekti, mille Bluetooth võimaldas ka stereot kuulata (A2DP profiil). Need olid Midland BT2, Camos BTS300 ja BlueVirtu BSH-01.



Midland BT2 koos raadiosaatjate ja lisatarvikutega

Nimetus	Kogus	Hind kokku
1 Midland BT2 Intercom Twin Set	1	4,631.50
2 Icom F25 käsiraadiosaatja	2	6,952.00
3 BC-160 F25 raadiosaatja kiirlaadija	1	516.25
4 AL-UNI sigaretisüütaja toitejuhe ALAN	1	157.33
5 Midland BPA-100G bluetooth adapter	2	2,478.00
6 AL-BT2 sigarisüütaja laadija BT2-le	1	198.30
7 3dB UHF antenn vedruga, häälestatav M6	2	570.34
8 Sxstas. antennialus M6	2	711.86
9 Peegliklamber must Diamontex	2	157.34
10 AD98FSC antenniadapter BNC Icom	2	521.16
11 BNC isane pistik pigistatav RG58	2	49.16
12 Kummikate BNC/TNC/UHF pigistatavale pistikule	2	10.18
Kogumaksumus:		16,953.42 kr



Paagikott mahutas osa süsteemist.

Pilt soovides selge, seadsime sammud Tehnoturgu. Seal selgus, et teoreetiliselt on meie nägemus võimalik ja saime testimiseks kaks kilekotitait nodi: kaks Midland BT2 seadet; kaks raadiosaatjat (millel kaasas võimsam lisaantenn); kaks Bluetooth adapterit raadiosaatja ja BT2 ühendamiseks; vajalikud laadijaid ning ühendustarvikud.

Paigaldamine

Midland BT2 kiivrikomplekti paigaldamise keerukus ja ajakulu sõltub kiivri ehitusest. Komplektis on kaasas kaks erinevat mikrofon. Üks on takjapaelaga kinnitav kiivri siseküljele, mõeldud kinnistele kiivritele ning teine painutatava varre otsas, mis mõeldud lahtistele ja lahtikäivatele kiivritele. Raadiosaatja ning BPA adapter oli meil mõlemal juhul paagikotis, kust jooksis PTT nupu juhe lenksuni.

Lühiülevaade BT2 loogikast

BT2 omab kolme Bluetooth kanalit, mida ta ise nimetab Phone, Intercom ja Aux. Täpselt selles järjekorras on ka kanalite prioriteetsus.

Phone kanali peale ühendatakse kas telefon või GPS. GPS-i ühendamise korral saab telefoni ühendada GPS-i külge.

Intercom kanal on mõeldud kahe BT2 seadme omavaheliseks suhtluseks. Sellele kanalile ei õnnestunud paarisida ühtegi "mitte BT2" seadet. Kuna meid omavaheline üle Bluetoothi toimiv intercom oma piiratud leviulatuse tõttu ei huvitanud, siis oli see kanal meie jaoks kasutu.

Aux kanalile on mõeldud ühendada kõige madalama prioriteediga seadmed. Ehk see on koht, kuhu meie setupis läheb läbi Bluetooth adapteri raadiosaatja.

Erinevate seadmete vahelise Bluetooth ühenduse loomine (paarimine) pole keeruline. Pärast kümnendat korda polnud enam manuaali ka vaja.

Probleeme tekitas BPA-100 adapter, suutes mõned korrad sellisesse seisu minna, et ei ühendunud ega paarisunud enam millegagi. Õnneks leidis kruvikeeraja, mille abil saime korpuse lahti ning seejärel aku lahti-külge ühendamise tagajärjel hakkas jälle kõik ilusasti tööle.

Funktsionaalsus

Kui ühendada telefon Phone kanalile, töötab kõik nii, nagu vaja. Saab ühe nupuvajutusega kõnesid vastu võtta, katkestada ja ka kordusvalimist teha. Kui telefon suudab välja saata stereo-bluetooth signaali (A2DP profiil), siis on BT2 klappidest võimalik kuulata hea helikvaliteediga muusikat. Kasutades Midlandi Hi-Fi kõrvaklappe, on helikvaliteet veelgi parem. Samuti on BT2 nuppude abil võimalik Paus/Play ning järgmise pala valik. Kui muusika kuulamise ajal tuleb kõne sisse, vaigistatakse muusika, mis kõne lõppedes taastub. Seda reguleerib antud setupi puhul telefon ise. Test-telefon oli Nokia 5800 XpressMusic.

Kui Phone kanalile ühendada GPS, toimib kõik sama lodusalt. Telefon ühendatakse GPS-i külge ja prioriteetide jagamisega tegeleb GPS. Muusika kuulamiseks peab aga jällegi meeles pidama, et hea helikvaliteedi jaoks on vaja A2DP Bluetooth profiili toetavat seadet. Garmin'i uusim tsiklinavi Zümo 660 seda nn stereo-bluetoothi ka omab ja seetõttu me just selle mudeli oma testi ka võtsime. Vanema Zümo 550 puhul on stereos muusika kuulamiseks ainulähendus juhtmega ühendamine.

Ühendamine Garmin Zümo 660-ga

Nüüd siis põhisetupi juurde: telefon ühendatud GPS-iga, GPS ühendatud BT2 Phone kanali külge, raadiosaatja ühendatud läbi BPA-adapteri Aux kanali külge.

Võrreldes eelmise Zümo 550 mudeliga on 660-l juures stereo-bluetooth ning sisemine mälu on 2 Gb asemel 4 Gb. Navigatsiooni ja menüüde loogikas suurt vahet ei tuvastanud, mõlemad head loogilised ja funktsionaalsus ka sama. 660 võimaldab sisseehitatud kõlari tõttu kuulata muusikat ka ilma kõrvaklappideta. Välimuses on muutunud niipalju, et väliseid nuppe pole, kogu manageerimine käib puutetundliku ekraani abil. Meenutab natuke rohkem Garmin'i Nüvi seeriat.

Kui muusika mängib ja tahta raadiosaatjaga rääkida, siis tuleb vajutada BPA-adapteril nuppu, et võtaks üles Aux kanali. Selle peale jääb muusika vait. Kui raadiosaatjaga jutt ära rääkida, siis uuesti muusika kuulamiseks on vajalik kõigepealt järjekordne nupuvajutus BPA adapteril, et kanal maha kukuks. Seejärel on vaja veel GPS-i ekraanil vajutada "Play". Soovitud olukord, kus muusika mängiks ja raadiosaatja möla sissetulemisel muusika vait jääks, ei tööta. Veel hullem - kui kuulad muusikat ja keegi teine tahab läbi raadiosaatja sulle midagi öelda, siis ta seda teha ei saa, sest raadiosaatja ja BT2 vaheline kanal on maas. Seega tuleb käemärkidega enne selgeks teha, et nüüd hakkame kõnet pidama ning

seejärel peale vajalikke nupuvajutusi suhtlema hakata.

Kasutusmugavus ja -loogika

Loogika on enamvähem paigas, mõnepäevase kasutamise järel juba tead, milliseid nuppe vajutada, et saada soovitud tulemust. Kui kolm nuppu on BT2 peal suured ja täiesti vabalt ilma suurema pingutuseta vajutatavad (ka kindaga), siis helivaljuse seadmise nupud on sellel seadmel tehtud inimeste piinamiseks, uskumatult väikesed ja ebamugavad.

Raadiosaatjad

Tegemist on profisaatjatega, mille leviulatus lisaantennitagi üsna hea, maantee peal ilma otsenähtavuseta 1,5 km. Samuti oli helikvaliteet 110 km/h juures täiesti rahuldav. Sai ka korra 160 km/h proovitud, ikka jutt arusaadav. Pole paha. Lisaantenniga levi suurenes tublisti, linnas majade vahel mõõdetuna 2,4 km, maanteel suvaliselt valitud kohas umbes 5 km.

Akude kestvus

Tavalist motomatka sõidupäeva, umbes 10 tundi, kogu komplekt vastu ei pidanud. Esimesena suri ära BPA-100 adapter. Midland pidas vastu terve päeva ning raadiosaatja aku kestaks ilmselt kaks päeva. Nii BT2 kui raadiosaatjate tarbeks oli olemas ka sigaretisüütaja laadija.

Iga kord, kui seisma jääme ja pausi tegime, lükkasime nii BPA-adapteri, kui ka BT2 seadme välja. Niiviisi talitades jätkus voolu päeva lõpuni. Tegelikult oleks mõistlik aretada neile tsikli vooluvõrgust stantsionaarne toide, siis oleks ainuke akumure BT2 seadmega. Omaette tegevus oli ööbimiskohas piisava arvu seinapistikute leidmine. Laadimist vajavaid seadmeid oli tõesti natuke palju. Samuti moodustasid laadijad pagasist märkimisväärse osa.

Muu

Nii mõnigi kord juhtus, et peatuse järel oli omavahelise side helikvaliteet väga halb. Tavaliselt ühepoolset ehk üks kuulis kõike hästi, teine läbi müra. Selle põhjuseks olid halvasti ühendatud audiopistikud (neid oli neli - raadiosaatja, BPA adapteri ning PTT nupu ühendamiseks). Tark on needistikud fikseerida, kasvõi teibiga, nagu meie, ning probleemid kadusid.

Kokkuvõte

Kuna Eesti turul on selline süsteem suhteliselt ainuke valik, siis peab meeldima. Väikesed mõõndused küll on, aga ajab asja ära. Samas me ideaalset sidesüsteemi ei leidnud, seega jäi eesmärk täitmata.



Hädaabi kiivrieemaldamise süsteem

▶ Mitmesuguseid õhkpatju on tsiklisõiduri riietesse paigaldatud viimase aasta jooksul erinevaid, kuid nüüd on välja mõeldud süsteem, mis aitab kiivri õnnetuse korral ohutumalt peast ära võtta.

Pisike seade käib kiivri sisse, kuid ei muuda selle kuju ega kandmist ebamugavaks. Abi on sellest aga kukkunutel, kelle kaelavõi seljavigastusi kiivri eemaldamisega ei süvendata. Esimesena õnnetuspaigale jõudnud abilised saavad kiivri lihtsal viisil peast ära võtta ilma, et nad ohvri pead või kaela tahtmatult liigutaksid.

Seadme kasulikkusest annab ehk aimu, et Ameerika motoassotsiatsioon AMA ja Indy võidusõiduliiga IRL nõuavad professionaalsetelt litsentsi omavatel sõitjatel selle kasutamist.

Kiivri hädaabi eemaldamise seade on väikese kotikese kujuline, mis käib kiivri sisse. Õnnetuse korral saab abi osutaja kotikese lihtsalt õhku täis lasta, pigistades CO₂ täidetud balloone - nii eemaldub kiiver peast ja väheneb risk põhjustada kaelale edasisi vigastusi.

Ainsaks puuduseks võib lugeda, et abi osutaja peab olema õppinud seadet kasutama.

USA-s on seadme hind 60 dollarit.

www.shockdoctor.com

Kõik geniaalne on lihtne: Gore-Texi tõmbluku asendaja



• Gore-Tex on mootorratturitele hästi tuttav kaubamärk. Gore on nüüd välja töötanud asendaja laialt levinud tõmblukule, mis samuti töötab mootorratturi ellu kõvasti hõlpu tuua.

• Uue leiutise nimi on Lockout ning see sulgur suudab motorõivad lihtsa vaevaga ning vettpidavalt lukustada.

• Gore-Tex on vastu tulnud sellele, mida mootorratturid oma rõivastelt üldiselt ootavad:

• Sulgur peab olema lihtsalt avatav ja sulgetav ka kinnastatud käega;

• Sulgur peab olema tõhus ja vastupidav kõigis olukordades;

• Suletavad pooled peavad teineteisega hästi ühilduma;

• Vettpidavus peab säilima iga ilmaga ning see ei tohi karta ka kõige kehvemaid tingimusi (tuult, külma, kuumat);

• Sulgur ei tohi kinni kiiluda ning sinna ei tohiks midagi vahele jääda, ka ei tohiks see iseenesest lahti minna.

• Tulemuseks on süsteem, millel puuduvad tõmblukule iseloomulikud hambad. Lockout sulgurit saab kasutada kõigil riietuse avadel (ees, taskutel, tuulutussavadel). Laboris testiti Lockout süsteemiga suletud avatettidavust 2500 avamis- ja sulgemistsükli jooksul ning tulemus oli positiivne. Vettühlgavus oli sajaprotsendiline veesurve



Rukka kasutab Lockout sulgurit juba mõnedel mudelitel.

3 PSI (0,2 baari) juures 3 minuti jooksul. Ka välitingimustes olid tulemused head.

Lisaks tõhususele näeb sulgur ka hea välja. Metallist liugur sulgeb omavahel sujuvalt kaks väikese kanaliga varustatud polümeerriba. Suletuna omandab Lockout lameda kuju.

Uut sulgurit võib oodata selliste tootjate rõivastelt nagu Rukka, Alpinestars, Biker's Comfort in Action, Hein Gericke, Held, Klim, Motoport ja Rev'it!

Brembolt uudse kinnitusega kiivrid

▶ Meil rohkem piduritootjana tuntud Brembo on koos Newmaxiga saanud valmis peamiselt linnasõiduks mõeldud kiivrid, mida teistest eristab uus kinnitussüsteem.

Süsteemi autoriks on Brembo gruppi kuuluv istmete, turvavööde ja võidusõidurõivastuse tootja Sabelt. Leiutise nimi on automaatne sobituv rihmkinnitus (Automatic Fit Belt fastening).

Idee saadi sellest, et nii mootorratturitel kui rollerisõitjatel tuleb kiivrit palju kordi peast ära võtta ja tagasi panna, mistõttu seda sageli korralikult ei kinnitata või sootuks rihm lahti jäetakse.

Brembo kinnitus koosneb ühest katkemata rihmast, mille ühes otsas on kerimisseade. Nii saab sõitja ühe nupuvajutusega rihma kiivripõse külge kinnitada, see jääb

suuruse poolest õigesse asendisse ja õige jäikusega kinni.

Turul kasutusel olevatest rihmadest on see laiem, 3 cm, ning valmistatud siidisest nahale sõbralikust materjalist. Esimesed sellise kinnitusega kiivrid tulevad müügile 2010. aasta kevadel. Saadaval on nii kinniseid kui lahtisi (nn munakoored) kiivreid.

Lisaks uudsele kinnitusele eristuvad Brembo peakatted ka suurema ja laiemat nägemisvälja pakkuva visiiri poolest. Kiivrite hind pole veel teada.



www.brembo.com



Brembo näitas uusi kiivreid Milaano näitusel.

Aluspunkt avatud kell 09.00 - 13.00
Lassi plats Toompeal

Liitumispunkt avatud kell 10.00 - 15.00
Kärz kõla, Raplamaa

Liitumispunkt avatud kell 10.00 - 17.00
Lilli-Ungurini piiripunkt, Viljandimaa

Kontserdi algus kell 19.00

Laisaar
E MC A

AVISI

Baltic Chain Run 2009

Baltic Chain Run 2009

Sellesuvine Baltic Chain Run, millega kolme riigi mootorratturid tähistasid Balti Keti 20. aastapäeva, oli sündmus, mis jättis kõigile osalejatele kustumatu mälestuse.

Ühtekuuluvustunnet ja osalusrõõmu jagus sellel ajaloolisel üritusel tõesti kuhjaga.

➔ Nüüd on kõigil osalejatel võimalus oma elamust uuesti kogeda ning neil, kes minna ei saanud, oma silmaga kaeda, mis siis ikkagi toimus.

Väino Laisaare ehk biker.ee eestvedaja Motoka poolt produtseeritud esimene DVD annab peamiselt ülevaate sündmuste ametlikust käigust. Materjali esitus on aegteljel lineaarne: üritus algab hommikul Toompeal mootorratturite kogunemise ja teelesaatmisega Riigikogu esimehe Ene Ergma poolt ning lõpeb suure peoga Lätis Siguldal.

Kajastamist leiavad nii pidulikud hetked kui ka argisem pool nagu võitlus tolmuga Eesti-Läti piiri läheduses ning loomulikult

Baltic Chain Run 2009 DVD

Tootjad: Laisaar Film, TV.Motors.24, Avision
Pikkus: 35 minutit
balticchainrun.emca.ee
Boonusena galerii Baltic Chain Runil tehtud piltidest

ka osalejate ehedad muljed mitmelt poolt vahetult sündmuspäigalt.

Kaameratiim on kogu ürituse kaasa teinud ning mootorratturite kolonni jälitamine autoga ei ole ilmselt olnud sugugi lihtne ülesanne. Kaadreid, mis asja grandioosusest hea ettekujutuse annavad, leidub küllaga. 3000 mootorratturit ühist asja ajamas, neist pooled eestlased - muljetavaldav number pelgalt paberi pealgi.

Kahtlemata on igaühel nii selle kui 20 aasta taguse sündmusega omad mälestused. Endale jäid enim meelde lihtsad inimesed tee ääres. Mis nende peades võis kõiki neid mootorrattureid möödumas nähes toimuda?

Garaaž 18

Spetsiaalselt **õliste** kättega katsumiseks
tehtud Motomaania lisa



november/detsember
2009

2-taktilise hooldamise 2 põhitõde

Kahetaktilise pilli, olgu selleks uus või “ajalooga” sõiduriist, pidamise kohta kehtivad samad põhitõed.

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

Täna on meil 2T-pillidest kasutusel jämedalt kolm kategooriat sõidukeid:

- a) **mopeedid-rollerid;**
- b) **võistlusrattad (enamasti krossi- ja enduuropillid);**
- c) **“ajalooga” Ida-Euroopa ja NL tänavasõiduriistad (IŽ-id-Jawad-Pannooniad-Kavrossid).**

Neist kõige tähelepanelikumad hooldest vajavad (ja enamasti ka saavad) keskmisse kategooriasse kuuluvad.

Siiski kehtivad ka 2-taktiliste jõuallikate puhul mõned üldised soovitusel, sõiduriista tüübist ja vanusest sõltumata.

2T mootori eluea ja töökindluse seisukohast on olulised kaks asja: puhas õhk ja piisavalt kvaliteetset õli.

Puhast õhku, paluks. Ja võimalikult palju!

Alustaks õhust, õigemini selle filtrist.

Siin on kaks nüanssi – õhku peab olema piisavalt ja see peab ideaalis olema täiesti tolmuvaba. Tegelikult räägivad need kaks nõuet teineteisele vastu – kõige vabamalt saaks mootor hingata, kui mingit takistavat filtrit sisselaske poolel üldse poleks.

Üks laialt levinud müüt seoses “sportfiltritega” on siinsamas paslik selgeks rääkida: ükski õhufilter, ükskõik kui kallis või kuulsa nimega, ei saa mootorivõimsust TÕSTA. Igasugune takistus sisselaskel KAHANDAB maksimaalvõimsust. Seda teeb loomulikult ka masinale tehases paigaldatud originaalõhufilter. Jah, mõne “sportfiltriga” võib võimsus näiteks stockfiltriga võrreldes vähem

VÄHENEDA, ent olukord, kus sama mootor ILMA õhufiltrita (õige seguni reguleerituna muidugi) ei arendaks ROHKEM võimsust kui seesama jõuallikas ÜKSKÕIK MILLISE õhufiltriga, ei ole lihtsalt teoreetiliselt võimalik.

Üsna lihtne on teha väga väikese voolutakistusega, ent halvasti õhku puhastav “sportõhufilter”, nagu on lihtne teha ka ülihästi õhku puhastav, ent mootorit tuntavalt “poov” (loe: suure voolutakistusega) puhasti. Keeruline on teha hästi voolav ja hästi puhastav filter. Lihtsaim võimalus mõlemat sihti saavutada on kasvatada filtri tööpinda, sestap on ka autodel kasutatavad sportfiltrid niivõrd suurte mõõtudega. Tsikli puhul on väga kobaka filtri kasutamine komplitseeritud, mistõttu valitakse kas nigelam filtreerimistulemus ja lühem eluiga (sportrattad, mopeedid) või lollikindlus ja pikk iga vs pisut väiksem võimsus (tänavarattad). Nii ongi osadel võidusõiduladadel, kus võimsusnäitajad kõige olulisemad ja mootori elueal tähtsust pole (ringrada, kiirendus) kohati filtrist üldse loobunud ja selle asemel troonivad karpade otsas lahtised “kõrid”.

Tavakasutuses ja poristel-tolmustel aladel nagu kross ja enduuro see lahenduseks ei ole – KTMide mehhaanikuna igapäevaselt jõuallikate hingeeluga kurvis oleva Indrek “Puka” Krestinovi sõnul hävib näiteks 2T krossika mootor, kui filter peaks purunema-kaduma-lahti tulema ja mootor liiva “ampsama”, paari ringiga. Kusjuures, nii huvitav kui see ka pole, ei pruugi täies pöördes kahetaktiline liivasortsu kopsudesse saades sugugi koheselt välja surra või pauguga kokku joosta. Mõne ringiga “süüakse” kolb-rõngad sedavõrd ära, et kompres-



Kepsu laagrid on purunenud.

→ **Kepsu sinine värvus tootab enamasti halba.**

sioon kaob praktiliselt täiesti ära. Jõu kadumine ja ülekuumenemine on asja paratamatud kaasnähud. Seismajätmise järel sellisele jõuallikale enam muidugi häält sisse ei saa. Ka kepsu alumise laagri häving on sama hästi kui kindel. Kui veab ja asjale õigel ajal jälile saada, ei pruugi keps puruneda (mis tähendab terveid karteripooli) ning isegi kaasaegne nikasiilkatttega silinder võib liivaneelamise üle elada. Mis oleks üldiselt paha mängu juures oivaline, sest kolvi-kepsuga (alates 1300-1500 kroonist tükki) võrreldes on silindri hind (alates 5000 kroonist) kordades valusamast hinnaklassist. Karterist rääkimata.

Filtreid on laias laastus kolme tüüpi

Õhufiltritest rääkides on laias laastus kasutusel kolme tüüpi puhastajaid – pa-



Väntvõlli laagrid on hea õli kasutamise korral pikaajalised detailid.



ber-, poroloon ja kombineeritud kontaktfiltrid. Rolleritel ja offroadratastel (viimastel praktiliselt sajaprotsendiliselt) on levinud lihtsad ja pestavad poroloonfiltrid. Poroloonfiltril on mitmeid eeliseid: kerge, odav ja korduvalt kasutatav, õigesti hooldatuna efektiivne ja väikese takistusega. Miinuspoolele jääb asjaolu, et õigesti toimimiseks vajab asi tihedat hooldust ja spetsiaalvahendeid (pesuainet, filtriõli). Laisa või teadmatu kasutaja käes ei täida poroloonfilter oma ülesandeid. Poroloonfiltril võime õhust tolmuosakesi kinni pidada peitub selle sees olevas kleepuvas filtriõlis, mille külge abrasiivsed tolmuosakesed

kinni jäävad ja seega koguneb kinnipüütud rokk filtrisse. Samas imetakse töö käigus pidevalt filtrist õliosakesi koos õhuga mootorisse ja ka allesjäänud õli on üha saastunud. Ühel hetkel pole filtripoorides enam piisavalt kleepuvat ollust, mis tolmu siduda suudaks. Filter kaotab suure osa töövõimest, lastes enamiku tolmu lihtsalt läbi. Et porolooni töövõime taastada, tuleb filter masinalt maha võtta, puhastusainet läbi pesta, kuivatada ja spetsiaalõliga uuesti kokku teha. Kui krossimaailmas on see iga sõidu järgne rutiin, siis tänavasõidukiomanike hulgas on vähe inimesi, kes sellise hooldemahuga nõus oleksid.

Sestap on tänavasõidukitel levinumad "lollikindlamad" lahendused.

Paberfilter on ses mõttes väga hea lahendus, et ka täiesti unarusse jäetuna ei hakka ta sodi läbi laskma. Vastupidi, paberi filtreerimisvõime reostudes kasvab. Paraku kasvab ka filtri takistus (ummistunud pooridega filtrist on mootoril üha raskem õhku läbi imeda). Pritsungsilmasinatel jääb segu iseenesest paika, lihtsalt mootori võimsus väheneb, karburaatormootoritel võib muutunud sisselasketakistus ka küttesegu koostise korralikult paigast ajada (enamasti liiga rikkaks) ja tuua kaasa sooja mootori käivitusprobleemid. Pa-



Pestavad poroloonfiltrid krossikatele.



Paberfilter sobib tänavarattale.



Rolludel on populaarsed koonusfiltrid.

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

Libeee!!!

motomaania

Eesti mootorrattaajakiri



Motomaania vanemate numbrite tellimiskupong

number	tükki	number	tükki
4/2006		17/2008	
5/2007		18/2008	
6/2007		19/2008	
8/2007		20/2008	
9/2007		21/2009	
12/2008		22/2009	
13/2008		23/2009	
14/2008		24/2009	
15/2008		25/2009	
16/2008		26/2009	

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

Tellijä nimi, aadress, e-mail _____

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

berfiltrit hooldada-puhastada ei saa, siin aitab vaid vahetus värske vastu. Iga on paberfiltril tavakasutuses päris pikk, ulatudes kümnekonna tuhande kilomeetri ja enamaniigi.

Kolmas, peamiselt mopeedidel-odavatel rolleritel kasutatud võimalus on lihtne, mitte millegagi niisutatud terasvõrk, mis küll võimeline püüdma suuremaid liivaterasid, kärbsleid ja varblasi, ent siseneva õhu filtreerimisest on asi siiski kaugel.

Siia alla kuulub ka suur osa rolleri- ja mopimeeste poolt armastatud nn "koonusfiltritest". "Koonus" kirjeldab siin filtri väliskuju.

Päriselt kah filtrina töötavad paremad koonused on kas poroloonist või spetsiaalsest filtermaterjalist elemendiga. Mõlemad vajavad nii pesu kui spetsiaalne hooldust.

Vanematel masinatel on tihtipeale kombineeritud õhufilter, kus osaliselt puhastatakse õhk tsentrifuugimise (sisenevale õhule antakse pöörlev liikumine, raskemad tolmuosakesed pörkuvad vastu filtri seinu ja kukuvad kogumiskambrisse), osalt kontakti teel, sisenevat õhujuga kas suurel kiirusel vastu õlipinda juhtides või õliga niisutatud materjalist läbi juhtides, kuhu tolmuosakesed kinni jäävad. Sellise filtri hooldamine seisneb tolmu koguja ja tsentrifuugi puhastamises, õli vahetamises õlipõhjas ja filtreeriva materjali pesu-õlitamises. Puhastusvõime on küll madalam kui paberil või poroloonil, ent voolutakistus väike, see peaaegu ei muutu ja hooldamiseks piisab kaltsust, kätesavusest ning tõrtsust tavalisest mootoriõlist.

Õli ja kahetaktiline - olla või mitte olla?

Kahetaktiline mootor vajab enamasti lausa kaht tüüpi õli – kuivõrd mootorit määratakse kütusesse segatud ollusega, siis vajavad käigukastid omakorda eraldi määrdeainet. Ja vähemalt võistluskasutuses kulub mõlemat tüüpi libeainet päris arvestatavas koguses.

Eri tüüpi mootorid tahavad erinevat õli

Eri tüüpi 2T mootorite töörežiimid on sama erinevad kui nende neljaktiivlistel suguvendadelgi, nii pole ka olemas "üht ja parimat" 2T õli, mis sobiks kõikjal ja kõigele. Ärgem unustagem, et kahetaktilisi jõuallikaid leidub lisaks



"Universaalne" 2T õli, mis sobib nii seguõliks kui õlidoseerimissüsteemidesse.

kahe- ja neljarattalistele sõiduvahenditele arvukalt ka vee- ja õhusõidukitel (mille jaoks siis vastavalt Outboard and Aircraft 2-Stroke Oils) ning tööriistades (vastavalt Chainsaw Oils). Isegi jäädes vaid tsikliite-mopeedide juurde, on väga suur vahe, kas õli peab hakkama saama pikalt täispööretel käiva rinkaratta, "täisgaas peale-kohe maha" sööstudena kasutatava vedelikjahutusega krossiratta või ühtlaselt kõristava õhkjahutusega vana IŽi mootori määrimisega.

Tavakasutaja jaoks on oluline pidada silmas oma 2-taktilise õlituse tüüpi. Kui vanad masinad ja võistlusrattad eeldavad jätkuvalt kõige "lollikindlamat" (ent tülikamat) õli-bensiini tankimise-eelset segamist, siis enamik tänapäevaseid rollereid ja tänavasõidukid loodud 2T sõiduriistu on varustatud eraldiseisva õlidoseerimissüsteemiga – 2T õli hoitakse eraldi paagis, kust seda doseerib pump vastavalt gaasikäepideme asendile otse sisselaskesse. Ka peab meeles pidama, et kui kõik turul müüdavad kahetaktilised õlid on kindasti otse bensiini sisse segatavad, siis teistpidi – iseseisvale õlidoseerimissüsteemile – ei ole kõik õlid sobilikud. Premix only või not suitable for oil injection systems on märge sellest, et asi eraldi õlipaaki ei kõlba ja peab olema segatud otse bensiini sekka. Enamasti on tegu suure viskoossusega/aeglaselt lahustuvate 2T racing õlidega.

Enamik õlitootjaid annab soovituslikuks õli/bensiini segamissuhteks 2% ehk 1:50-le. Doseerimissüsteemid teevad osakoormusel tihtilugu veelgi "lahjemat" segu (iseegi 1%-list), et vähendada õlikulu ja saastet, ent mootori tervise koha pealt see hea lahendus pole. Nii soovitavakki kogunud 2T-kasutajad ja erialajakirjad krossi- ja enduuroratastele vähemalt 2,5%-list



Racing õli ei sobi eraldiseisva õlidoseerimissüsteemiga masinatele.

(ehk 1:40-le) õli/kütuse suhet (USA ajakirjandusest on läbi käinud isegi 3%-line segusoovitus ehk 1:32-le). "Paksem" segu on igal juhul vähem riskantne, ehkki kallist õli kulub rohkem ja ekstreemselt rikka seguga võivad kaasnedu suitsemine, küünla tõrked ja kiirem mootori-väljalaske tagitumine.

2T õlidele esitatavatest nõuetest teeme põhjalikumalt juttu mõnel järgmisel korral, praktilise valiku poole pealt on kõige lollikindlam usaldada õlitootjate soovitusi.

Käigukastiõli säästu- ja kulukam variant

Teine õli, mis kahetaktimehe riistul ei tohi puududa, käib käigukasti. Pea alati sobib selleks neljaktiivse mootorratta mootoriõli – asi on ju tehtud mootorratta märgsiduri ja käigukasti nõuetele vastama. Tootjate nõueteski on kahtaktiivse käigukasti ette nähtud 10W-30 või 10W-40 tsikliõli. Siiski on siin 2T meestel eelis – soovi korral saavad nad kasutada jõuülekanne soovidele märksa paremini vastavat spetsiaalset käigukastiõli. Tõsi, autoollust sinna toppida ei tohi, ent nii tsikli- (näiteks Honda ja Yamaha) kui õlitootjatel (Castrol, Motorex jpt) on olemas spetsiaalsed vedelad 2T käigukastiõlid. Enamasti on nende õlide efekt parema käiguvahetuse, kasti vaiksema töö ja pikema siduri eluea näol täiesti tuntav. Kuid taas, nagu kogunud kodanikud eriliselt rõhutavad – märksa olulisem kui kallis õli on selle piisavalt tihe vahetus. Ehk võistlusrattastel 3-5 tunni takka ja tänavapillidel minimaalselt tehase soovitatud perioodi järel – märgsidur saastab õli päris kiiresti ja hammasrattad muudavad kalli sünteetilise õli päris kiiresti vedelaks kui vesi. Paremad odav õli ja tihe vahetus kui vastupidi.

23 OSA
VAIKUS ENNETORMI
STORNI
STORNI

LEITNU
 JÄTTIS HD
 OMA PAJA
 KLUBI KERRA
 LEIT TAHA
 ANDES WOOD
 KÄED OMA
 ARVELE
 SEEGA...



MALETSIN MELE HEAD KÕHÄD
JÄRGNEB...

Sõiduhooaja teeb aastaringseks **MiniRC sisehall!**

Võta sõbrad kaasa ja tule sõida
minikrossika (oma või rendiratas) või kardiga.

Sisehall avatud: E-R 11-21,
L-P kokkuleppel

Hinnad: sõit minikrossikaga (rendiratas)
200 krooni (30 minutit),
300 krooni (1 tund).
Sõit kardiga 250 krooni (30 minutit).

Muud teenused: tsikli hooldus/remont,
varuosad, nii uute kui kasutatud tsiklite
müük, varustuse müük, saun.

Asukoht: sisehall asub Juuliku külas, Saku vallas, Harjumaal.



Kontakt: 53307815, marko@mrc.ee, www.mrc.ee

VÄRVALTRANS

KINDEL PARTNER AUTODE KEREREMONDI JA VÄRVIMISTÖÖDEL



RED STREET
MOTORCYCLES

- ♦ Harley-Davidson Motor Co poolt tunnustatud remonditöökoda, kus on olemas kõik vajalik Harley-Davidson mootorrataste remondi-, hoolduse- ja garantiitööde teostamiseks; diagnostikaseadmed Harley-Davidson mootorratastele
- ♦ Kõigile mootorratastele: raami kontrollimis- ja venitusrobot;
- ♦ värvimistööd ja maalingud; mootorrataste ümberehitus ja unikaalste projektide valmistamine vastavalt kliendi soovile;
- ♦ mootorrataste hoiustamine aastaringelt või talveperioodiks;
- ♦ pesula;
- ♦ Parts Europe, Zodiac, Motorcycle Storehouse, Mid USA, Kess-Tech, Harley-Davidson varuosad;
- ♦ rehvid erinevatele mootorrattamarkidele

www.varvaltrans.ee

Punane 74A

Tallinn

