

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

# moto

september/oktoober 2009 (27)

# maania

Motomaania  
tellimus nüüd  
soodsam kui  
kunagi varem!

## Pärl Aprilialt: väle, väike ja ilus RSV4 (NB! vaata hinda!)

Eesti võimsaim ja kiireim mootorratas

BMW HP2 Megamoto: jõuline minek, täpne kontroll

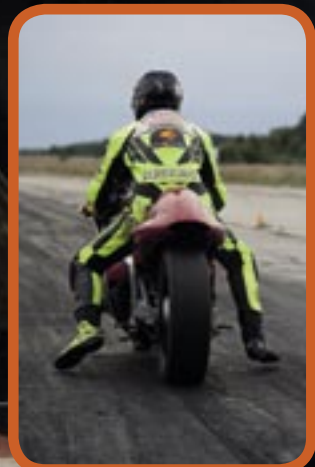
Motomaailma Rolls-Royce: Brough Superior

Eksklusiiv: tõusev täht FMX-maailmas,  
prantslane Thomas Pagés

ISSN 1736-1796



9 771736 179001





# SYM

Engine of Life  
Produced in Taiwan

## Quad rider 600 4x4 30kw

# 84 900.-



Velt Motocenter: Tallinn tel: 677 4181, 56 255 500, Tartu tel: 74 800 95, 53 292 906,  
Pärnu tel: 56 44 204, Jõhvi tel: 33 57 775, 50 65 285, info@veltmotocenter.ee

# Motomaania ilmumissagedus muutub

Hea lugeja, meil on sulle üks hea ja üks vähem hea uudis. Mitte nii hea uudis on, et hakkame ilmuma kuus korda aastas senise kümne korra asemel. Hea uudis aga see, et Motomaania tellimus saab nüüdsest olema soodsam kui kunagi varem - terve aasta jagu numbreid 269 krooni eest.

Väiksema ilmumissageduse taga on otse loomulikult majanduslikud põhjused. Kui ikka rattaid ja varustust hangitakse vähem kui varasemalt, siis on ka reklaamiraha vähem.

Kõigi tellijate eest hoolitseme, et nad saaksid kätte selle, mille eest nad on maksnud. Ehk kõigini, kes tellisid aastaks kümme numbrit, need kümme numbrit ka jõuavad, ainult siis pisut pikema aja jooksul kui varem plaanitud.

Keskonnast hooliv lugeja hindab paberi trükkimise vähendamist omal kombel ning on kindlasti märganud, et varasuvest saadik on Motomaania värsked numbrid saadaval ka netiajakirjana ([www.netiajakiri.ee](http://www.netiajakiri.ee)). Seda lisaks märksa soodsama kaanehinnaga kui ajakirjanduslevi lehtidel.

Oma senistest teemadest ja nende käsitlemisviisist me hoolimata muutunud ilmumisgraafikust kindlasti ei loobu. Pigem saab iga ilmuv number olema põhjalikum, kvaliteetsem ja võimaluste piires ka mahukam.

Numbrite vahepeal aga tasub pöörata tähelepanu veebile - [www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee) saab peagi senisest kasutajasõbralikumaks ning kohaks, kus motorahvas ise saab info jagamisel rohkem kaasa lüüa.



**Kullo Kabonen,**  
Motomaania  
peatoimetaja

## selle numbri autorid



**Ats Janno**

Ats sai load alles eelmisel sügisel ning läbisõitu on tänaseks kogunenud 10 000 kilomeetri ringis. Alustas ta ühe kroom-tüüpi sõiduriistaga, kuid kuna see tundus liiga tsiviliseeritud, siis sõidab mees praegu ringi matkaenduroga. Igasugu väiksemad rajad, kuhu sellega ligi pääseb, pakuvadki Atsile rohkem rahuldust kui lihtsalt asfalti mööda kihutamine. Mehe nälg tsiklisõidu järele on suur ja eks plaanid pikemateks matkadekski sündimas. Õnneks sai ka tsikkel pärast suurt uputamist, millest käesolevast numbrist lugeda võite, uuesti käima. Kes teab, ehk asendub/lisandub sellele mõni kergemgi enduro, mida jõest lihtsam välja tõsta...



**Kaido Kallikorm**

Kaido esimesed sõidud said tehtud 3-aastasena ja seda vanaisa erinevatel kahe- ja kolmerattalistel. Laps nõudis ju ikka paagile või külgkorvi. Edasi asus ta juba ise lenksu, kolmerattalisele, millele oli aretatud Družba mootor. Kaidol on kogemusi kirjeldamatu hulga igasuguste kahe- ja kolmerattalistega, nii Nõukogude aegsete kui välismaa pillide, nii enda kui teiste omadega, mida on tulnud testida, katsetada, soovitada, hinnata, õpetada, parandada, seadistada, võistelda, jne. Praegu garaažis: Kawasaki Ninjab 600, Triumph TT 600 ja Suzuki GSXR 750.



**Tippsoitjast tippehitajaks ja võistluste korraldajaks: Are Kaurit 44-47**

## Sisukord

**Uudised 4-11**

**Kalender 12-13**

**Proovisõit:** Väike, aga väga võimas Aprilia RSV4 ning haruldane BMW, HP2 Megamoto 14-19

**Projektid:** Eesti võimsaim tsikkel, turbo-Hayabusa; Porno-Arno tõeline rott; Aeroxi esimesed 1500 km 20-31

**Ajalugu:** Erkki Hamunen ja tema Honda CB 350F ning brittide supermark Brough Superior 32-39

**Sport:** Eksklusiivintervjuu FMX-staari Thomas Pagés'iga, tippsoitjast Are Kauritist on saanud tippasemel võistluste korraldaja ja noor ringrajalootus Hannes Soomer 40-49

**Reis:** Motomaania reisilugude konkursi parim töö 50-51

**Seltskond:** Treffi trendid, Baltic Chain Run ja Saunamõll 54-57

**Sõidukool:** Soovitusi külmal ja libedal ajal sõiduks 60-62

**Raamat:** Uut tõlkeraamatut põrguinglitest lugeda ei soovitaks 63

**Garaaž:** Skymoto töökojas leiduva näitel tsiklimehe hädavajalikest tööriistadest ning võimalustest mitte millestki vajalik abivahend meisterdada 65-71

**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

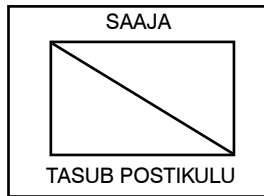
**ESIKAAS:** Tõnu Kaalep

**REKLAAM:** Katrin Kivi [reklaam@motomaania.ee](mailto:reklaam@motomaania.ee)

**TELLIMINE:** [www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee)  
tellimusi saab esitada veebiaadressil,  
6 numbrilise tellimuse maksumus 269 kr.  
Küsimused [tellimine@motomaania.ee](mailto:tellimine@motomaania.ee).  
Tellimusi võetakse vastu ka kõigis  
AS Eesti Posti postkontorites.

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

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



Luba nr. 1371

## MAKSTUD VASTUS EESTI

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

# moto maania

Eesti mootorrattajakiri

Sügisel tellijatele  
kingituseks hinnaline  
raamat  
"Eesti motosport 2008"\*



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

Jah, soovin Motomaania poolaastatellimust 3 numbrit **hind 129.-**

Perekonna- ja eesnimi

Address: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond

sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

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

Motomaaniaat saad tellida  
[www.motomaania.ee](http://www.motomaania.ee),  
Eesti Posti postkontorites  
ja e-teeninduses või saates  
kõrvaloleva kupongi  
Motomaania toimetusse.

\*Pakkumine  
kehtib, kuni  
kaupa jätkub

## NÜÜD SAADAVAL KA DIGIVÄLJAANDENA

Säästa:

**AEGA** (ajakiri on käes hetkega)

**PUID** (ole keskkonnasõbralik)

**RAHA** (digiväljaanne märksa soodsam)

Lisaks üleval ka Motomaania arhiiv



Loe digiväljaannet aadressil

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

Värske number vaid **25 krooni\***



# ***Motomaania nüüd***

# ***soodsam kui***

# ***kunagi varem!***

Aastatellimus (6 numbrit) vaid 269 krooni

Poolaastatellimus (3 numbrit) 129 krooni

Parimad, võimsaimad ja ilusaimad tsiklid Eestist ja mujalt maailmast

Kõige osavamad, julgemad ja kiiremad sõitjad

Nutikad projektid ja nipid ölinäppudele

Reisilood, mis viivad Nuustakule ja maailma teise otsa

Sõidusoovitused spetsialistidelt, varustuse hinnangud, reportaazid üritustelt jpm

**Motomaania on tõeliste motofanaatikute väljaanne.**

**Meie ei kopeeri kedagi, meie proovime kõik ise järele!**



# Motomaania tellija ratta võitis TEET TAGAPERE

Jõgevatreffil naeratas kõigi Motomaania tellijate vahel toimunud loosimises õnn Teet Tagapererele.

TEKST JA PILDID **Helen Urbanik**

**T**eet Tagapere on tore poiss. Elab Kergus, töötab Järvakandi klaasitehases, perre on kohe sündimas esimene laps. Ja ilma mootorrattatagi on tal käed-jalad tegemist täis, hobisid on nii palju, et ei tea, kust otsast alata.

Minna jahile? Teedu kolmel jahikoeral poleks sellise asjade käigu vastu sugugi midagi. Või hoopis ammu laskma? Ühel üritusel, kus väikese tasu eest ammulaskmist proovida sai, Teet seda ka tegi. Järgneva õhtu jooksul teda märklauast enam eemale ei saanud. Asi hakkas niivõrd meeldima, et paari aastaga sai mehest Eesti meister.

Tänavasõiduratas oli Teedul viimati poisikesest peast isaga kahe peale, Kavrovets. Nüüd on tal Yamaha krossikas, YZ 426 F. Käib sellega aeg-ajalt Kolmapäevakrossil või mõnel muul harrastajate sõidul. Hetkel on tsikkel küll kodus laua peal algosadeks.

Ta on veel selle põlve ja kooli mees, kes peab teadma, mis "loomal kõhus" on ja oskab mittemillestki toimiva sõiduki kokku panna.

Kuna Mati Tagapere on Teedu lähedane sugulane ja omal ajal nii krossisõitja kui -mehhaaniku leiba piisavalt söönud, tõi tema motopisiku ka Teedu perre. Mati on süüdi ka selles, et Teet sel aastal pitbike'ide ehk minide krossi sõitma hakkas.

"Hüpped mulle meeldivad," ütleb Teet. Ja kiirust ja tehnilisi radu armastab ta ka.

Niisiis, lubage esitleda, Eesti karikavõitja minide motokrossis klas-



sis Uustulnukad (osalejaid kokku 25).

Kui Teedule 1. augusti õhtul pärast Jõgevatreffi helistasime ja teatasime, et Maarja Noorak tõmbas Motomaania tellijate loosikastist välja tema nime, arvas teatrisse mine-ma asutanud mees, et tegemist on mingi tüngakõnega. Rõõm oli suur, kui selgus, et jutt on siiski tõsi.

Paari päeva pärast oli Teet juba ka ratta ametlik omanik ning joonistas Pärnu ARK-i juures esimeseks näpuharjutuseks eksami-väljakul kaheksaid. "Nagu valatud, täpselt mulle sobiv ratas," rõõmustas Teet Kawa selga istudes ning kui viimati kohtusime, oli kellale kogunenud juba üle 1800 km.

Tööle rattaga, Pärnusse rattaga, Sakku rattaga, Viljandisse - nii need kilomeetrid kogunevad, olgu asja pärast või oma lõbuks sõites. Esimene õlivahetuski ammu selja taga. Erilisi teravaid elamusi Teet üle elanud pole.

Koos Tarmo Porrosoniga moodustab Teet nüüd omaette väikese Motomaania Tellija Ratta Võitjate klubi, kokkugi on mehed saanud ja muljeid vahetanud. Vaatame, kas Tarmole ja Teedule järgmistel aastatel klubikaaslasi lisandub.

Teet ja Kawasaki ER-6f on usinalt kilomeetreid mõõtnud.

Motomaania Tellija Ratta võitja Teet Tagapere ongi selline rõõmus sell.



Maarja Noorak tõmbab Jõgevatreffil loosikastist Kawasaki võitja



# Eesti osaleb sel aastal rekordilisel hulgal rahvustevahelistel jõukatsumistel

Eesti krossi- ja supermotosõitjad osalevad sel aastal rekordilisel hulgal rahvustevahelistel jõukatsumistel.

"Hooaeg" algab 19.-20. septembril Tšemivtsis Euroopa krossimeistrivõistlustel osalevate sõitjate omavahelise jõukatsumisega, kuhu Eesti läheb järgmises koosseisus: Rannar Uusna, Kristjan Rätsep ja Lauri Lehtla või Asko Lihtsa.

Nädala pärast (25.-26. sept) toimub Saksamaal Jaueris korraka neli quadide kui külgkorviga mootorrattaste Euroopa Rahvuste kross, ja Eesti paneb mõlemas välja oma meeskonna. Quadidel on EM-i etappide tulemuste järgi meeskond selline: Meelis Jürgenson, Helari Järv, Sander Raik. Külgvankritel aga kuuluvad tiimi: Kert Varik/Erkki Kõiv, Margo Sonn/Elvijs Mucenieks (Läti) ning Gert Gordejev/Keit Kivaste.

3.-4. oktoobril leiab Itaalias Franciacortas aset Rahvuste Motokross, kus Eesti on võistlemas käinud juba aastaid. Seekord võistleb Eesti meeskond koosseisus Aigar Leok (MX1), Gert Krestinov (MX2) ja Tanel Leok (MX3).

10.-11. oktoobril toimub aga Bulgaarias Plevenis Rahvuste Supermoto, kus võib samuti kaasa elada Eesti tiimile. Põhikolmikusse kuuluvad peamiselt krossitaustaga sõitjad, kes sel hooajal supermoto ilma tegid: Edik Kuusk, Martin Leok ja Andre Kiil. Varumehena läheb Bulgaariasse Rannar Uusna, kes on valmis asendama mõnda põhisõitjat, kui kellegagi peaks midagi juhtuma.

EMF-i kontoris ja ilmselt ka sügisestel suurematel võistlustel saab osta rahvuskoondise toetaja särke, mille hind on 300 krooni.

Mäkketõusu Euroopa meistrivõistlused (nii meeskondlikud kui individuaalsed) toimusid juba augusti lõpus ning Eesti võistkond saavutas Prantsusmaal kolmanda koha; individuaalselt tegi parima tulemuse (10. koht) Erkki Salak.



Tänavune parim supermotosõitja Edik Kuusk läheb Bulgaaria asfaltrada vallutama koos Martin Leoki ja Andre Kiilliga.



Gert Gordejev/Keit Kivaste (34) on üks kolmest Eestit Saksamaal esindavast korvipaarist.

**ÄSJA AVATUD!**

mootorrattad  
sõiduvastustus

**MAURI  
MOTOKESKUS**

varuosad  
tehnohooldus

**PÄRNUS**

- ▶ Custom-rattaste varuosad ja lisavastustus
- ▶ Uued ja kasutatud mootorrattad
- ▶ Sõiduvastustus, rehvid, õlid

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



Honda CRF50, foto Honda

## Hondal järgmisel aastal motokrossis oma sari

► Järgmisel, 2010. aastal kavatakse Honda Eestis luua sarja, mille peaaühinnaks on kaks Honda CRF50 pitbike'i. Sarjas osalevad klasside 85 cc ja MX2 sõitjad ning arvesse lähevad mõlemas klassis talikrossidel, kestvuskrossidel ja motokrossis (Eesti meistrivõistlused ja -karikavõistlused) saavutatud tulemused.

Kes kõigil neil võistlustel enam punkte kogub, saab auhinnaks Honda pitbike'i.

## Motomaania otsib põnevaid 2-taktilisi!

Motomaania ootab infot põnevate 2-taktiliste mootorrataste kohta. Kui sinul või su sõbral on kuuri all või garaažis mõni huvitav 2-taktiline isend, olgu sõidukorras või paremaid päevi ootav, anna meile palun teada.

Saada e-mail või kiri, kus on toodud ratta omaniku kontakt ja ratta mudel (nii täpselt kui tead), valmistamise aasta. Võimalusel lisa pilt.

Eriti huvitavad meid veel aktiivses kasutuses olevad kahetaktilised, kuid ootame infot ka teiste tsiklite kohta.

Ajakiri Motomaania

Tagadi 1A-7

Saku vald 75517

helen@motomaania.ee



Ootame infot selliste toredate rataste kohta nagu Rünno Kasela MMM-i võistluspill CZ 250.

# Uus trend messidel: elektrisõidukid

Kölnis 2010. aasta sügisel toimuv kahehatalistele pühendatud näitus InterMot hõlmab seekord endas lisaks mootorratastele ja mopeedidele ka jalgrattaid, abimootoriga jalgrattaid, elektrimopeede ja -mootorrattaid.

Viimane kategooria on korraldajate sõnul koondatud spetsiaalsesse Rohelisse Halli.

Lisaks nimetatud sõidukitele näeb loomulikult ka quade ja ATV-sid, lisavarustust ja varuosi, rõivastust ning aksessuaare.

Elektrisõidukid ehk lühidalt e-rollerid ja e-tsiklid jmt kergliiklusvahendid kujutavad endast kasvavat turuosa, kuna alternatiivsed tehnoloogiad on ka kahehatalist maailmas tõusva tähtsusega. Lisaks väljapanekutele toimub messi ajal ka elektriliste kergliiklusvahendite alane konverents, tavakülastajatele antakse aga võimalus erinevaid elektrilisi sõidukeid proovida.

InterMot toimub Kölnis iga kahe aasta tagant. Messil osaleb ligi 1100 tarnijat 40 riigist, ärilisel eesmärgil külastab üritust 56 000 inimest, tavakülastajate arv on 140 000. Messi pindala on muljetavaldav, 120 000 m<sup>2</sup>, väljas on mitmesugusteks show-deks ja proovisõiduladeks 75 000 m<sup>2</sup>.

## Honda hiigelkauga oodatud suur V4 on tulekul

► Tundub, et ka Honda on oma suure V4 mootori osas aastatepikkuse trummipõristamise asemel mingite konkreetsete tulemusteni jõudmas. Nüüdseks on avaldatud ametlikud pildid 1200-kuupsentimeetrise V4 mootoriga uuest VFR-ist. Honda sportlik tourer peaks seega suutma astuda nii VFR 800 kui 1100 Blackbirdi suurtes jalajälgedes. Tegemist on üsna tüüpilise Hondaga - pisut igav "kindla peale minek" on kujunduses olnud alati Honda rida. Suur gondel, VFR-i stiilis ühepoolne tagakiige, suurele matkarattale hästi sobilik kardaanülekanne, alaasetusega massiivne ühepoolne summuti, suhteliselt väike tagaosa. Uue jõuallika silmatorkavaks eripäraks on aga DSG topeltsiduritega jõuülekanne. Kahe siduriga käigukasti eeliseks on see, et korraga on võimalik sees hoida kahte käiku ja vahetus on seetõttu hetkeline - tegelikult lahutatakse seni vedanud käigu sidur ja samal hetkel ühendub juba teise, samuti sees olnud käigu sidur - vahetamiseks piisab ühe siduri lahutamisest ning teise rakendamisest. Nii on



Erinevaid alternatiivenergiat kasutavaid kergliiklusvahendeid sai näha ja proovida ka 2008. aasta InterMotil

**Kölni näitus toimub 6.-10. oktoobri 2010.**

Pisut väiksemas mahus, kuid märksa lähemal on mõningaid elektrilisi sõidukeid võimalik näha aga ka Helsingis Electric Motor Show'l, mis toimub juba selle aasta 6.-8. novembril Helsingi messikeskuses. Väljas on mõned elektriroollerid, elektrimootoriga jalgrattad, aga ka mopeed-autod.



Topeltsidurid on seni tuttavad autoilmast.

tagatud pea märkamatud käigevahetused nii üles kui alla.

Uut käigukasti saab kasutada nii rooliit käike vahetades kui ka automaatrežiimis. Viimasel juhul saab valida kahe erineva käikude vahetamise algoritmi, normaalse ja sportliku, vahel.

Ametlikku esitlust on loota ilmselt sellesügisestel suurtel messidel.



# Motomaania Racing Team,

## 2009 hooaja kokkuvõte

Möödunud talvel istusid Motomaania tegijate elutoas kaks noort meest: üks neist rääkis palju ja kiiresti, teine oli väga vaikne ja tõsine.

**M**õlemad kutid on tuntud Eesti kiirenduse ja ringrajaradadelt. Õige, esimene neist oli Georg "Korke" Leonov, teine Kristjan "Belku" Beljaev.

Plaanid olid kuttidel suured nii tsiklite ehitamise, võistlemise kui promo osas. Meie jutule tulid mehed võistkonna nime asjus. Nii sündiski Motomaania Racing Team. Motoajakirja nimeline võidusõidumeeskond pole iseenesest midagi ennekuulmatut, näiteks inglaste motoajakirja Bike nime kandis 1980ndatel üsnagi edukas ringraja kestvussõidu meeskond, kus tegi kaasa ka kuulus soomlane Vesa Kultalahti.

Esimesed uudised sportlikus plaanis olid üsna lootustandvad: Belku tegi häid aegu ja sõite juba hooaja eelses treeninglaagris Pannonias, sõites eestlastest välja parima ja üldarvestuses kolmanda tulemuse.

Hooaeg ise enam nii roosiliselt ei kulgenud, kuigi aasta kokkuvõtteks sai Belku oma esimese Eesti meistri tiitli (kiirenduses klassis E), ringrajal klassis Superstock 600 pidi ta leppima kolmanda kohaga, kuigi enne viimast etappi oli veel võimalus ka teine koht enda kätte saada.

Korkel nii hästi ei läinud, kuna kiirenduses ei õnnestunud tal kaitsta tiitlit kummaski, ei E ega F klassis ning leppima pidi hoopis kahe teise kohaga. Peamiseks põhjuseks oli talvel algust saanud nitro-Hayabusa projekti saatnud ebaõnn. Korduvalt võtsime



Belku Pärnus ringrajasõidu viimasel etapil, kus tal oli õhkõrn võimalus Superstockis teiseks tulla.



Korke ei jäta kunagi kasutamata võimalust telekaamerate ees veidi rehvi suitsetada.

vastu telefonikõnesid (enamasti hilja õhtul), kus Korke põhjalikult kirjeldas, kuidas ta Läti dünopingis vahetult enne võistlust jälle laiali lendas. Jõunumbrid olid Busal lõpuks päris head, üle 300 hj, kuid võistlusel seda korralikult käima ei saadudki. Alles viimasel ametlikul võistlusel, septembris Tartus läks kõik enam-vähem soovikohaselt: Busa näitas aega 9,2 sekundit ning Korke viis koju esimese koha nii suure kui väikese tsikliga.

Asi, mille eest poisid meie meelest en-

dale küll õnne võiksid soovida, on kiirendusele kui alale laiema kõlapinna leidmine ning kahel viimasel Eesti meistrivõistluste etapil harrastajate ehk Streetbike klassi elluäratamine. Rattaid võistluskorda seada aitasid Korke ja Belku oma vabast ajast ja vahenditest.

Meie Motomaania tegijatena saime aga otselingi rullnokkade maailma, mille omalaadsed esindajad Korke ja Belku kahtlemata on, sest nende suhtumine nii tsiklitesse kui autodesse on tõesti väga kirglik. Küll aga on nende puhul tegu väga nupukate rullnokkadega, mis on korduvalt leidnud tõestust Motomaania proovisõitude käigus. Siinkohal täname abi eest.

Ühtlasi on järgmise hooaja kohta teada, et meeskonnaga on liitunud ringrajasõitja Arthur Esnar (klassi Rookie 600 teine mees Eestis). Belku täidab talvel oma kohuse isamaa ees ning käib sõjaväes, et hooaja alguseks taas rajal olla. Plaane on tiimil nii võistluste kui muude ürituste osas, kindlasti leiavad need ajakirja ja veebi vahendusel ka kajastamist.

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



**Motomaania lugeja Rait Kuuse seikleb juba mitmendat kuud Lõuna-Kaukaasias. Ilmselt on ta väheseid kui mitte ainuke eestlane, kes on käinud tsikliga Karabahhias.**

# Yamahalt pööratud silindriga krossikas YZ450F



Uenduste poolest tuntud tegijana näib Yamaha taas kord olevat pööranud krossirataste maailmas kõik tagurpidi. Ja sedakorda põhjalikult.

Yamaha hiljuti avalikustatud krossiratta YZF450 mudel hiilgab nii täiesti uue raami, esihargi kui "puhta pahupidi" ja lisaks väntvõlli suhtes tsentrist välja nihutatud silindriga.

"Pahupidi" tähendab sõna otseses mõttes ringi keeratud ja "valele poole kallutatud" silindrit - väljalase kinnitub silindri tagaküljele ja sisselase troonib silindri esiküljel! Lisaks on silinder nähtavalt tahapoole kaldu. Tulemuseks on Yamaha inseneride sõnul senisest märksa paremini tsentreeritud mass ning sirgemad sisse- ja väljalasketraktid. Viimased aitavad märgatavalt parandada küttesegu ja põlemisgaaside voolavust, parandades jõuallika hingamisvõimet. Lisaks paigutub kerge sisselaskepool nüüd ette ja kõrgele üles, kuhu naljalt tagaratta üleskeerutatav tolm ja liiv ei satu. Kütuse doseerimise eest hoolitseb ilma akuta toime tulev Keihini elektrooniline sissepritse, millel 44 mm kõri ja 12-punktiline pihusti.



Idee järgi saaks väljalaske teha praktiliselt sirge, ent lähtuvalt karmidest müranormidest ja parandamaks keskpörete vedu, teeb väljalasketoru ühe silmusekujulise keeru. Kuivõrd tagavedrustuse elementi pole kogukas õhuboks enam segamas, saab elemendi paigutada täpselt pikiteljele, tagakiige keskele.

Eelkäijaga võrreldes on uus nelipool veelgi lühemakäigulisem (silindri läbimõõt 97,0 mm, kolvikäik 60,8 mm) ja kõrgema surveastmega 12,5:1. Huvitava nüansina on silindri pikitelg väntvõlli tsentri suhtes niipalju nihkes, et keps pole vertikaalasendis mitte ülemises surnud seisus, vaid hetkel, kui töötakti surve on põlemiskambris

kõrgeim. See vähendab võimsust kulutatav kolvi hõõrdumist silindri seinte vastu. Raskuskeskme asukoha muutusele aitab kaasa ka uus kütusepaak, mis nüüd asub sadula all.

Mootorile sekundeerivad täiesti uus, jäik alumiiniumist kahekontuuriline raam ja uus kiirustundlik Kayaba esihark, mille vedrustuse käiku senisest 10 mm rohkem.

Yamaha on uue mootorratta kohta avaldanud ka mitu videot. Need leiab [www.yamaha-motor-europe.com](http://www.yamaha-motor-europe.com)



Värvikombinatsioonid on yamahapärased, kuid raam, esihark ja silindri asetus mootoris on täiesti uued.

Uus neljapoolene mootor on veelgi lühemakäigulisem ja kõrgema surveastmega, fotod Yamaha.

Mehaanikute ja sõprade üleriigilised meistrivõistlused

**2009**

**2009**

**26**  
**Sept.**

**Viljandis**

**Holstre-Nõmme**  
**krossirajal.**



# Mäos peeti ringraja matuseid

Augusti lõpus peeti Järvamaal Mäos rohkem kui saja mootorratturi osalusel seal aastatel 1950 kuni 1973 tegutsenud Mäo ringraja matuseid.



TEKST JA PILDID **Tarmo Riisenberg**

**N**imelt jääb kunagise ringraja trass vähemalt osaliselt jalgu Mäo liiklussõlme rekonstrueerimisele ning lõpetab oma ajaloolisel kujul eksistentsi.

Mäo kolmnurk on Eesti mootorisporti ajaloos oluline mitmel põhjusel: seal peeti mitmete aastate vältel Tööjõureservide ja teiste spordiorganisatsioonide üleliidulisi meistrivõistlusi, korraldati treeninglaagreid ning katsetati uut tehnikat. Just Mäos tegid oma esimesed ringid Serpuhhovi ringrajamootorrattad, samuti testiti seal Urali tehase eksperimentaalseid külgorviga mootorrattaid.

Oma elu viimase võidusõidu Mäos pidas 1955. aasta mais ka legendaarne võidusõitja Olev Kaseorg (olles seal ühtlasi esimese võidusõidu kiireimaks meessportlaseks 1950. aastal), vormelisõitja karjääri alustas sealsamas 1972. aastal ka hilisem mitmekordne Nõukogude Liidu meister autode ringrajasõidus Toivo Asmer (startis toona klassis Vormel-4).

Tegelikult on rada juba praegu oma eksistentsi lõpetanud, sest osa Tallinn-Tartu maanteest on ringraja kohalt läbi kaevatud ning seal liigelda enam ei saa. See oli ka põhjuseks, miks planeeritud auring vanal ringrajal asendus kolonnis sõiduga mööda Paide ringteed.

Kahjuks jäi ringraja lahkumist meenutav üritus suuremalt jaolt Kuma raadio sünnipäevaürituste varju. Teise ürituse väikseks osaks olemine põhjustas ka olukorra, et pea täielikult puudusid Mäöst ajaloolised



Ainus realselt Mäos võistelnud mootorrattas, kes ringraja matustel osales, oli see ringraja Ural.



Ajaloolist kokkusaamist märkis Spordimuseumi jaoks tehtud ühispilet.



Ükski motoüritus ei pääse kummipõletamisest. Suit-su oli palju ja ka rehvi andis endast viimase.



Ringraja matusteks valmis ka väike brošüür.

ringrajasõitjad, millede koheletoomine algsetest plaanidest erinevalt korraldajatel ootamatult ilmunud huvipuuduse tõttu ära jäi. Ainsana esindas omaaegseid võidusõidumasinaid küljkorviga võidusõidumootorratas Ural, mis ka ise reaalselt Mäos võistelnud oli.

Küll olid kohal nii mõnedki legendaarsed võidusõitjad, kellede võitude kuldaeg jääb Mäo ringraja tegutsemise aega. Üritusel viibisid Ants Kalam, Ants Promet, Tõnu Karner, Indrek Till, Jüri Raudsik, Alvar Hirtentreu, Lembit Kumm, Vambola Helm, Toivo Asmer, Ervin Valla, Ölme Kaseorg jt. Legendaarsed võidusõitjad tegid ka ühispildi, mis annetati koos autogrammidega Eesti Spordimuuseumile.

Koos ringraja matustega jõudis avalikkuse ette ka brošüür: "Mäo kolmnurk - killuke ajalugu", kuhu on koondatud fotosid ning statistikat omaaegse võistluspaiga ajaloost. Kahjuks on brošüüri mitmeid puudusi: statistiline osa piirdub aastatega 1969-1973, kui Mäos peeti Eesti NSV meistrivõistluste etappe ringrajasõidus, samuti on fotodega esindatud eelkõige vaid sama perioodi ringraja elus.



Õhus heljuv kastoorõli lõhn seostub paljude jaoks jätkuvalt mootorite põrinaga Pirita määndide all.

# Kalevi Suursõit 50

Motomaania ilmumisajaks on toimunud ka teine Eesti ringraja ajaloo seotud sündmus: 18. septembril tähistati Pirita ringrajal Kalevi Suursõidu 50. juubelit.

**N**imelt möödus 20. septembril 50 aastat päevast, mil Tallinnas Iru-Lükati-Kloostrimetsa ringil toimus esimene VSÜ Kalevi Suursõit (TT). Aastakümnete jooksul on Kalevi Suursõit olnud Eesti kõige mainekam mootorisporti võistlus, mida selle hiilgeaastatel on Pirita-Kose-Kloostrimetsa ringraja ääres jälginud üle 140 000 pealtvaataja, mis tänapäeval tundub uskumatu numbrina.

Kalevi Suursõit jätkas ajavahemikul 1933-1940 toimunud Eesti Suursõitude traditsiooni. Aja märgina kandis viimane ennesõjaaegne juba nimetust Eesti NSV Suursõit.

18. septembril tähistasid Eesti Mootorrattasporti Föderatsioon ja Eesti Autosporti Liit Tallinnas Pirita-Kose-Kloostrimetsa ringrajal pidulikult poole sajandi möödumist esimesest Kalevi Suursõidust. Juubeliüritusele olid kutsutud kõik Kalevi Suursõitude võitjad läbi aegade, võistluste läbiviimistega seotud isikud ja aukülalised. Ka Kalevi Suursõidu juubeliks ilmus selle ajalugu kajastav vihikuke.

NB! Tegu ei olnud ei Kalevi Suursõidu ega Pirita ringraja "matustega". Ei ole välistatud, et lähemas või kaugemas tulevikus seal taas võidusõidukite häält kuulda saab - võistlevate sõidukite häält.

# Motomaania soovitab: üritused september-

## Tsiklimeeste Sügisball

- ▶ Aeg: 19. september
- ▶ Koht: Tallinn
- ▶ Pika ja väärika traditsiooniga hooaja lõpupidu (seekord juba 9.) Tallinnas, mis algab suurejoonelise paraadiga (NB kogunemiskoht on Laagri Maksimarketi parkla) ja päädib meeleoluka peoga Teletorni lähedal Kloostrimetsas.
- ▶ [www.roadspirit.ee](http://www.roadspirit.ee)

## Tsiklihooaja lõpetamine

- ▶ Aeg: 19. september
- ▶ Koht: Pärnu
- ▶ Motoklubide ühendus lõpetab hooaja Pärnus, paraadiga, mis algab sadama parklast ning lõpeb peopaiga Kuursaali juures.
- ▶ [www.emca.ee](http://www.emca.ee)

## Karjääri Kärnatamise III ja IV etapp

- ▶ Aeg: 19. september ja 3. oktoober
- ▶ Koht: vastavalt Rannu ja Kukemetsa karjäär Tartumaa
- ▶ Selgub Karjääri Kunn ning tasub oodata põnevaid ja oskusi proovile panevaid radu. 3. oktoobril lisaks ka öine mäkketõus.
- ▶ [www.joyride.ee](http://www.joyride.ee) ja [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

## Kestvuskrossi EMV ja EKV viimased etapid

- ▶ Aeg: 26. september, 10. ja 17. oktoober
- ▶ Koht: vastavalt Haapsalu, Paikuse ja Mõedaka
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)
- ▶ Kestvuskrossid toimuvad veel ka 24. ja 31. oktoobril Valgas ja Muhus.

## Mehhaanikute ja sõprade üleriigilised meistrivõistlused

- ▶ Aeg: 25.-26. september
- ▶ Koht: Holstre-Nõmme krossirada ja Viljandi
- ▶ Kakerdajate maailmameistrivõistlused motokrossis, lisaks saab rajal näha endiste aegade krossikuulsusi.
- ▶ [www.msport.ee](http://www.msport.ee)

Kes sel aastal Holstre-Nõm-  
mes joonele tulevad?

## Läti tsiklihooaja lõpetamine

- ▶ Aeg: 26. september

## Leedu tsiklihooaja lõpetamine

- ▶ Aeg: 3. oktoober

## Tagadi restauraatorite päev ehk Tagadi laot

- ▶ Aeg: 4. oktoober
- ▶ Koht: Tagadi küla, Harjumaa
- ▶ [www.unic-moto.ee](http://www.unic-moto.ee)

## Rahvuste Motokross

- ▶ Aeg: 3.-4. koht
- ▶ Koht: Franciacorta, Itaalia
- ▶ Eesti krossifännide igaastane Meka, kuhu busside kaupa rännatakse, on seekord Itaalias ning sedakorda kummardatakse meeskonda koosseisus Aigar ja Tanel Leok ning Gert Krestinov.
- ▶ [www.mxnations2009.com](http://www.mxnations2009.com)

## FMX Lätis "Night of the Jumps"

- ▶ Aeg: 10. oktoober
- ▶ Koht: "Riga" areen, Riia, Läti
- ▶ [www.fmxlatvia.lv](http://www.fmxlatvia.lv)



# oktoober

## MC 39 hooaja lõpetamine

- ▶ Aeg: 24. oktoober
- ▶ Koht: Äksi, Jõgevamaa
- ▶ [www.mc39.ee](http://www.mc39.ee)

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

Kõrgetasemelist FMX-i näeb sel aastal hoopis Riias, Tallinna üritus jäi ära



Tagadi küla vallutatakse taas vanavarahuviliste poolt oktoobri esimesel pühapäeval



Aprilia on äge tootja, sest on raske leida teist niivõrd jaburalt pillava mudelivalikuga tsiklifirmat. Niisugune asi on võimalik vist küll ainult Itaalias, kui piiritu kirg mootorrataste ja võidusõidu vastu kombineerub kellegi teise paksu rahakotiga.

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

# APRILIA RSV4: väga VÄIKE, väga TERAV ja väga VÕIMAS

**J**ust nii tundub lugu Apriliaga hetkel olevat, sest emafirma, tänase seisuga ühe maailma suurima kahe rattalaste tootja Piaggio grupi, senini kopsakas tengelpung võimaldab Aprilia meestel arendada asju, mida suhteliselt väikese iseseisva tootjana kuidagi teha ei saaks. Ja jumal tänatud, sest ilma turvalise tengelpunga ja soovita maailma tippvõidusõidus ka suurtes klassides kaasa rääkida vaevalt RSV4-gi kunagi ilmavalgust oleks näinud. Sest vaadakes tõe näkku - SEE ratas eksisteerib ainult ühel põhjusel - et Aprilia saaks nende ratastega tehasetasemel võidu sõita. Tegemist on ühe kõige puhtama "tänavalegalse raceriga", mida ette kujutada

võib (OK, OK, jätame Ducati Desmosedici-sugused bolliidid kõrvale, viimast on raske suurseeriarattaks pidada!).

RSV4 on ka ses mõttes äge tükk, et nii üksmeelset hosiannat veel enne rata reaalsel turuletuleku pole ka väljamaa pressis aastaid kohanud. Ja õnneks paistab sedaviisi, et tonnise V4-mootori taastulek maailma tippvõidusõitu on osutumas ka õnnestunuks. Vähemalt on RSV4 väga paljude, sealhulgas ka Eesti võidusõitjate meelest tänase seisuga parim "otse karbist rajale" mootorratas.

#### **Viimane särav V4: Honda RC30**

Aga alustaks algusest. R4 mootorite hege-





moonia on vähemalt seeriatootmise baikide maailmas kestnud täna juba aastakümneid, ainsad pildirikkujad on traditsiooniliselt olnudki Aprilia-Ducati, kuid mõlemile oli selge, et isegi V2-mootoritele lubatud töömahu eelisele vaatamata on kahesilindrilistega kosmilistesse kõrgustesse kippuvaid pöördeid arendavate R4-de vastu vähemalt tippvõimsuse osas väga-väga raske kui mitte võimatu saada. Just see tõdemus oli ka Desmosedici sünni otsene põhjus. V4 ühendab vähemalt teoreetiliselt reasneljase ja V2 parimad omadused, võimaldades R4-ga võrreldavaid pöördeid, ent pakudes seejuures V-mootorile iseloomulikku head vedu keskpöoretel. Miinuspoolele jäävad üldjuhul mootori keerukus, kaal

ja tootmiskulud, mis oligi V4-d vähemalt võidusõidus peale Honda legendaarse RC30 lahkumist unustusehõlma jätnud. Lisame siia asjaolu, et tasakaalustamise mõttes on parim V-mootor 90-kraadise silindritevahelise nurgaga (nagu Ducati), ent selline mootor kipub olema otse öeldes liiga pikk, sestap olid Aprilia V2-d hoopis raskemini tasakaalustatavad 60-kraadised, ent see-eest märksa kompaktsemad jõuallikad.

#### **Ehtitaallaslik disainiorgia**

Praegune RSV4 on tehase arvates parim kompromiss: 65-kraadise silindritevahelise nurgaga 999-kuupsentimeetrise töömahuga aparaat, mille mootorivõimsuseks annab tehase 180 hj 12 500-l pöördel. (Üllataval

kombel sarnaneb RSV4 nii silindrimõõtude-kolvikäigu, töömahu, surveastme, võimsuse ja pöörete osas ning muutuva pikkusega sisselasketrakti ja fly-by-wire gaasijuhtimise poolest pea üks-ühele Yamaha R1-le, ainult selle erinevusega, et viimane on ridaneli).

Testides on Aprilia tagarattast mõõdetud 158 hobust, seega on tehase andmed üsna täpsed (st reaalsed tagarattahobused = deklareeritud mootorivõimsus miinus 10-15%, sõltuvalt jõuülekanne eripäradest). Viimase aja Apriliale iseloomulikult tuleb ka RSV4 kolmerezžiimilise mootorijuhtimisega, mis tähistatud R (rain ehk vihm), S (sport) ja T (track ehk võistlusseade). Selle teeb Raivo Konnapere aka Efendi mulle poe



**RSV4 SARNANEB NII SILINDRIMÕÖTUDE-KOLVIKÄIGU, TÖÖMAHU, SURVEASTME, VÕIMSUSE KUI PÖÖRETE OSAS JA FLY-BY-WIRE GAASIJUHTIMISE POOLEST PEA ÜKS-ÜHELE YAMAHA R1-LE; AINULT MOOTOR ON YAMAHAL RIDANELI.**

ees kohe ka selgeks, küsides, kas soovin oma esmatutvuse jaoks pisut leebemat režiimi. "Hetkel on asi kõige kangemas settingus. Reaktsioon gaasile on... ütlemegi nii, et huvitav," kõlab Efendi kommentaar. Lasen asja targu leebemasse režiimi seada, mis maakeeli tähendab seda, et kui "T" puhul elektroonika mootorit ei piira ja asi arendab kõikidel käikudel lubatud 180 heppa, siis "S" režiimis piiratakse pöörde-momenti kolmel esimesel käigul ning "R" tõmbab võimsuse kõikidel käikudel 140 hobuse peale.

Enne kui käivitumiseni jõuame, lihtsalt peab poe ees seisvat ratast imetlema. Ilma igasuguse keerutamiset - justnimelt imetlema. Ehtitaallaslik disainiorgia lihtsalt

hüppab näkku igas pisiasjas nagu imepisi-kest valget kirja "racing" kandvad mustad gondlikruvid. Keeruka kujuga minimaal-istliku tagaosaga kate on asi, millest mõni disainisõltlane kirjutaks neli lehekülge toimetamisele mittekuuluvat teksti ja mille kujundamisega tegeles väga tõenäoliselt mõni tifosi või nende töögrupp kuid. Selle jupi ülesanne on katta tagasadula eemaldamisel tekkivat "panipaika", kuhu heal juhul mahub hambahari ja krediitkaart. (Muide: ratta disaini eest vastutanud Miguel Galluzi sõnul olla töögrupp tõsimeeli kaalunud ka üldse ilma tagaosata varianti.)

"Kui keegi peaks sellele rattale tahtma signalisatsiooni paigutada, saab see küll eriline peavalu olema," arwab Efendi põhjendatud murega, "neid kopsikuid pole lihtsalt mitte kuhugi panna."

### Kuri!!!

Ja tõsi ta on - RSV4 näol on tegu ühe kõige tihedamini pakitud sõiduriistaga, mida minu silmad näinud on. Pole ka ime - tehas on deklareerinud, et nende eesmärk

oli luua 250-se kahetaktilise võistlusratta strateegilistes mõõdetud ratas. Ainult selle erinevusega, et raami vahele on mahutatud tonnine V4...

Käivitamisele järgneb mõnus summutatud müdin, mida vaid V-mootorid oskavad. Müdin muutub konkreetseks murinaks, kui käik sisse panna, sest siis avaneb muutuva takistusega väljalaskesüsteemis klapp. Kuri!

Isteasend on positiivne üllatus, eriti, kui meenutada ratta kompaktset üldilmet. Ka mehemõõtu sõitja ei saa kurta ruumipuuduse üle, isegi sadulas edasi-tagasi liikumise võimalus on rohkem kui teoreetiline. Põhjuse on sõnastanud Aprilia mehed ise: "Ei saa ju müüa rattaid ainult väikestele inimestele!" Sidur on raske, käigukast seevastu täpne. Minek! Sport-režiimiski on reaktsioon gaasile järsk. Olen ilmselt üks väheseid inimesi maailmas, kes RSV4-ga offroadimas käinud, aga just liiva- ja kiltustikusõit kahelt poolt aedadega piiratud jalgradadel Skymoto töökojani rehvi vahetuse mööda remonditavat Pärnu maan-

RSV4 sabaosa on nii täiuslik, et ükskõik millise nurga alt vaadata, ikka on ilus...





Tihedalt-tihedalt pakitud tehnika kuumeneb kasutamisel sedavõrd, et raami vastu on võimalik saabas ära kõrvetada. Või tagakiige vastu sõrm...



Reguleeritavus: mootori kõrgus raamis on seatav nagu ka tagakiige kinnituspunkt raami suhtes

➤ Sabaosa katte asemele käiv kaassõitja sadul on üsna teoreetiline istumisalune

Juhi töökoht on suursugune ja näidikud head.



teed on esimene etapp. Rehvivahetus sujub viperusteta, kui mitte arvestada Korket, kes selle protseduuri lõpus RSV-d niiväga endale enam tahagi. (Ülitihedaks pakitud asja hooldamine, you know... Mehhaaniku vaatevinklist siis.) Rinkarehv all, oli aeg taas pisut offroadida ja suund Tabasallu võtta. RSV legendaarne janu (muu maailma testides on ratas näidanud ntx R1-ga võrreldes pea poole suuremat bensiniisu) andis ennast kah märku nii, et viimase pool kilomeetrit lähima tanklani tegelesin taas asjaga, mida maailmas pole palju tehtud - lükkasin üht ilmselt rariteetsemat ja uuemat ratast Eestimaa pinnal lihtsalt käekõrval, kiiver käevangus. Vana hea Jawadeaeg tuli meelde, siis oli sellist pilti märksa tihedamini näha.

Kõht 98-t täis, läks edasine juba märksa lõbusamalt. Tabasallu jõudes oli selge ka see, et RSV4 ma (õnneks!) taga igatsema ei jää - see on spetsialisti sõiduvahend, mida mina ei ole. Tema tegeliku headuse mõistmiseks peaks teda suutma ka piisavalt ära kasutada. Enam-vähem terve mõistuse piires (mis taas pagana raske, proovitud!) üldkasutatavatel teedel liikleva tavakasutaja jaoks on RSV4-ga sõitmine nagu pimeda katse kirjeldada elevanti saba katsudes. Ehk enamik olemasolevast jääb sinu jaoks

sest saab ka juhm/aeglane aru, ent autoriteedid ütlevad, et RSV4 tegelik headus ilmneb alles "kõval andmisel." Mis ratta võimekust arvestades on igapäevakasutuses või-ma-tu. Ehk - tegemist ON võistluspilliga. Tõsi, eriti seksika sellisega.

Veermikku vaadates ei teki kahtlustki, kuhu ratas kuulub - milleks tänavasõidukile reguleeritav roolikannu/esihargi nurk, raami suhtes 10 mm ulatuses muudetav mootori kõrgus ja seatava kõrgusega tagaosa?! Või veljed, mis RSV Millega võrreldes kokku enam kui kilo jagu kergemad ja mille edasine kergendamine olevat tehase sõnul vibratsioonikindluses ja jäikuses kaotamata "ülimalt komplitseeritud".

### Karbist rajale

Seda luulut, et kardirajaks projekteeritud alla kahe sajameetrise "peasirgega" Tabasalu ring võiks tonnisele superbike'ile kuidagi sobilik olla, me endale ei lubanud, ent selline on meie tänane seis.

Tabasalu kilomeetrine ring tähendas seda, et RSV4 nägi Motomaania Racingu rinkaspetsi Kristjan Beljajevi taktikepi all teist käiku igal ringil umbes sekundi jagu, nii peasirge keskel... (Kellele arusaamatuks jäi: ülejäänud ring läbiti esimese käiguga.)

Vaatamata tonnisele enam kui eba-

võimsus on kohe olemas, siinsamas, gaasikäepideme küljes," oli täiesti ebabelkulikulik emotsionaalse tiraadi lühikokkuvõtte.

Päris tõsiseks läheb asi 9500 pöördest ülevalpool ja suur osa võimsusest vallandub 10 tuhandest pöördest kõrgemal. Seda on isegi mõni kogenud testisõitja kirjeldanud kui "pisut hirmutavat" kogemust.

Rattaga Pärnu rajal proovi teinud Eesti kiiremate meeste Martin "Matu" Pärtelpoja ja Marko Rohtlaane arvamus on samuti positiivne. "Sellesama tutika asjaga ettevaatlikult kulgedes sõitsin ringi ühe minuti kanti, seejuures ei tohtinud ju riski võtta. Oleks asi rinkagondlis, saaks sealt kaheldamatult märksa väiksema numbri ilma vaevata!" märkis Matu. Rohtlaane sõnul on RSV4 näol hetkel tegu ühe kõige "valmima" võistluspilliga, mis poest saadaval.

Arvestades, et praegune RSV4 on n-ö Factory-varustuses - Öhlinsi vedrustus, Brembo monoblokk pidurid, ohtrasti päriskarbonit, jne, siis on kõnealuse ratta 229 900 kroonine hind päriselt kah enam kui soodne. Seda enam, et nt Saksas küsitakse ratta eest üle 20 000 euro ja soomlased lausa 29 000 euri. (Uskumatu, et pean 230 000 hinda soodsaks, ent nii see sedapuhku tõepoolest on!)



Factory-versiooni peamine "maasikas" on Öhlinsi vedrustus nii ees kui taga. Kallis, aga ilmselt oma hinda väärt.

lihtsalt hoomamatuks. Eriti teravalt tajusin seda tunnike hiljem "track" settingus Tabasalust tagasi sõites. Võimalus millimeetri-paarise gaasiliigutuse tõttu sõiduviga teha ja/või kiirusejamasse sattuda on paraku märksa tõenäolisem kui RSV4 eeliste täieline tajumine sama klassi rataste ees. Jep, kompaktsusest, eriti selgelt tsentreeritud massist, stabiilsusest ja võistlusrattalikult raskelt koormatud Öhlinsi esiotsa kindlu-

soodsale rajale keris Belku enne esimest vahepeatust omajagu kõrvaltvaatajale vahepeal hirmugi naha vahele ajavaid peasirge-wheely' dega ringe naha vahele. Kui ta lõpuks raja äärde tõmbas ja kiivri peast võttis, nägin Belku muidu nii kaalutleva ja pisut melanhoalse pilguga pruunides silmades midagi täiesti ootamatut - säravat, kiirgavat vaimustust. "Krt, see on täiesti uskumatu aparaat! Väike, terav ja rāme

### Aprilia RSV4 Factory

**MOOTOR** Neljataktiline vedelikjahutusega 65-kraadise silindritevahelise nurgaga V4 mootor, DOHC, 4 klappi silindri kohta. Silindri läbimõõt 78 mm, kolvikäik 52,3 mm, töömaht 999,6 ccm, surveaste 13,0:1. Suurim võimsus 132,4 kW(180 hj)/12 500 pjm, suurim pöördemoment 115 Nm/10 000 pjm. Muutuva pikkusega sisselasketrakti ja 48 mm Weber-Marelli kõrde ja kaheksa pihustiga fly-by-wire sissepritsesüsteem, kolm erinevat mootorijuhtimisprogrammi (track-sport-road). 4-2-1 muutuva takistusega väljalase, katalüsaator.

**JÕUÜLEKANNE** Kuuekäiguline kassettkäigukast, mitmekettaline mehhaanilise lubatud libisemise juhtimisega märgsidur, kettülekanne.

**VEERMIX** Kergmetallraam, reguleeritavad roolikannu nurk, mootori kõrgus raamis ja tagakiige kinnituspunkt raamile. Öhlinsi vedrustus nii ees kui taga, 43 mm täisreguleeritav USD teleskoopesisihark, käik 120 mm, taga reguleeritav monoelement, käik 130 mm.

**PIDURID** Ees kaks 320 mm ujuva ketta ja radiaalse kinnitusega Brembo 4-kolvilist monoblokk pidurisadulatega. Taga üks 220 mm ketas Brembo kahekolvilise sadulaga.

**VELJED** Aprilia kergmetallist sepietatud veljed 3,5"x17" ees ja 6"x17", rehvid 120/70ZR17 ja 190/55ZR17.

**MÕÖDUD, KAAL** Teljevahe 1420 mm, sadula kõrgus 845 mm, kuivkaal 179 kg, kütusepaak 17 l.

**MÜÜJA** AP Motors Baltic

**HIND** 229 900 krooni.

# BMW HP2 Megamoto: boksermootoriga

HP2 Megamotot võib auga nimetada ehtsaks BMW-ks – ega ei kujutaks ju tänapäeval enam ette, et mõni teinegi tootja boksermootori najale suurema osa kogu oma (tsikli)tootmisest üles ehitaks.

TEKST **Andrus Tischler**  
PILDID **Helen Urbanik, BMW**

**J**a veelgi enam - ei häbene seda Teise maailmasõja eelset kontseptsiooni mootoriehitusest ka sportlikel ratasatel kasutada.

Igapäevase bokser-masinaga sõitjana võin mõningasele isiklikule kogemusele tuginedes väita, et kõnealused mootorid ei ole sugugi kõik ühtmoodi sujuvalt ning

ilma üleliigsete vibratsioonide ja häälteta töötavad. Vaatamata asjaolule, et BMW on boksermootorit viimasel paarikümnel aastal olulisel määral kaasajastanud, sõltub nende jõuallikate käiguühtluses ja tegelikus jõudluses endiselt väga palju erinevatest häälestustest: sissepritse sünkroost, klappide reguleeringust, kasutatavast mootoriõlist

ning bensiinist, mootori temperatuurist, mootori sissesõidust, jne. Ühe tänapäeval toodetava mootori kohta tegelikult kahtlaselt palju muutujaid-mõjutajaid.

## Täpsus detailist tervikuni

Meie seekordne testimasin püüdis mu tähelepanu juba esimesel käivitusel, ise alles järelkärus olles. Ega ei kuule tihti bokserit, mis käib tõesti vaikselt ja ühtlaselt, ilma ühegi antud mootoritüübile iseloomuliku lisa-hääleta. Eriti veel arvestades asjaolu, et masina odomeeter ei ole veel jõudnud kaugemale numbrist 10. Et miks ma seda käiguühtluse ja häälte teemat nii pikalt veeretan... Aga sellepärast, et antud teemaga seondub kogu meie testmasinat kokkuvõtlikult kirjeldav märksõna: täpsus. Täpsus igas detailis, alates üksikasjadest kuni terviku koosluseni välja.



Rohkelt  
**JÕUDU** ja  
täpne **KONTROLL**  
selle üle

# supermoto

Proovisõiduks saime saatuse tahtel ja Kullo soovil vihnamärja Rapla kardiraja, millel ka suhteliselt uus asfaltkate peal. Õhutemperatuur ca +15 kraadi juures. Seega mitte kõige lihtsamad olud: tee on märkimisväärselt libe ja rada oma olemuselt siiski kardisõiduks loodud. Mnjaa, eks näis, kas ja kuidas need rehvid üldse soojaks saabki...

Tsiklit auto kärust maha veeretades saab selgeks – tootja deklareeritud 179 kg kuiv-

mass on küll ilus number, kuid tegu on siiski bokseriga. Masin ei tundu sugugi märkimisväärselt kergemana, vähemalt minu igapäevase sõiduvahendiga võrreldes. Aga mis parata, raud on raud.

Selga istumine on samuti tuttavlik. Lai lenks annab kohe hea haarde masinast ning edaspidi sõidus täpse tunnetuse ja juhitavuse. Maapinnast 889 mm kõrgusel olev sadul on antud enduuro/supermoto masinale igati kohane. Kohapeal seistes ulatavad minu (pikkus 192 cm) varbad veel enam-vähem maha, täistallast aga ei ole juttugi. Sadul on täpselt sobiv, parajalt kõva ja mitte liiga lai – sest ega selle riistaga ju matkale ei minda.

Sõiduasendit tervikuna võib ainult kiita – mugav, lõdvestunud, ergonoomiline. Kõik juhtimisvahendid paiknevad just täpselt seal, kus vaja.

## Lisandunud kiirusest annab märku löök vastu kannikaid

Liikuma! Mootor toimetab tuttava meele- rahu ja järjekindlusega – ei mingeid hingamisprobleeme, saadav jõud on lineaarses sõltuvuses jõuallika pööretest. Üle 4000 on küll tunda vähest vibratsiooni lisandumist, kuid see on ilmselgelt märk sisse sõitmata mootorist...

Reeglina ei hoopole bokseriga BMW-d pöördemomendiga – momenti ja jõudu on piisavalt, et tagada hea minek, kuid juhile sellest läbi sadula enamasti eriti märku ei anta. Osutid liiguvad küll uljalt ülespoole, kuid hea pidamise korral ei saa juht sellest





Rehvid osutusid selle muidu tugeva komplekti nõrgimaks lüliks, eriti märjal pinnal.

## **MEGAMOTO LÖÖB LÄBI SADULA JUHILE VASTU KANNIKAID, ANDES MÄRKU, ET MINEKULE LISANDUB IGA KOLVILÖÖGIGA ARVESTATAV KOGUS KIIRUST.**

muidu aimu, kui näitusid vaadates. Antud masin on testmoodi – see lööb väga selgelt läbi sadula juhile vastu kannikaid, andes selgelt märku, et minekule lisandub iga kolvilöögiga arvestatav kogus kiirust.

Sama kehtib ka gaasikäepideme töö tunnetatavuse kohta. Mis mulle erilisel meeldis – gaasi on võimalik reguleerida ka väga väikese koguse kaupa peale või maha keerates ja oh sa imet – masin täpselt nii teebki. Ehk piltlikult öeldes tunnetuse ringvooluahel sõitja ja masina vahel on täiuslikule väga lähedal – nii gaasi keeramise kui sadula kaudu saadav tagasiside on täpne ja vahetu.

See on vast ka koht, kus pean võrdluseks meenutama mõningaid kogemusi ühe Austria tsiklitootja loominguga – nimel just neil ratastel olen kohanud samuti väga head tagasisidet masina toimemistest sadula kaudu, kuid pea täielikult puuduvat infot gaasikäepidemest. Mille loogiline tagajärg on olnud kogemus, et

gaasi vähehaaval doseerida üritades on tulemuseks kas meelevaldne täisgaasiga kiirendamine või ülijõuline mootorpidurdus. Olles taolist olukorda varem kogenud, tegi meie seekordne testiratas oma täpse doseeritavusega tõelise komplimendi.

Ning veel üks võrdlus samast riigist. Olles mõned ajad tagasi "austerlasega" paar päevakest järgemööda sõitnud, oli oma "sakslase" selga tagasi ronides peas mõnda aega hämming ja küsimus: miks kurat nad sellele masinale mootori on unustanud kaasa panna? Niivõrd erinev oli nende riis-tapuude mineku vahe... Meie seekordsele testirattale mootori puudumist kindlasti ette heita ei saa!!

### **Käigud käivad nagu siidi**

Käigukast on täiesti märkamatu! Enda sõiduvahendiga olen ikka harjunud, et vahel kostavad käiguvahetusel kolksatused, vahel ei lähe käik sisse, hoovale tekib "poole käigu pealt" takistus ja siis tuleb olukorda

täiendava siduri liigutamise kergendada, jne... ei midagi sellist Megamoto puhul! Täiesti siidine. Samuti meeldisid mulle alumise kolme käigu ülekandearvud – muid käike lihtsalt ei saanud kasutada antud oludes.

Juhitavus on nagu žilet!! Panuse annavad sellesse stoilise rahuga sellised maailmaklassi tegijad nagu Marzocchi ja Öhlins – üks siis vastavalt esimese, teine tagumise otsa all teekonarusi silumas ning ratas-te maapinnal püsimise eest hoolitsemas. Taaskord, nagu eelpoolgi mainitud, komplektile väärikselt tehakse oma tööd aukartust äratava kindlameelsusega. Ka minu kaalus sõitja all jääb vedrustus rahulikuks ja tundub isegi pigem jäigana. Kuigi endal seekord proovida ei õnnestunud, tundub, et see komplekt tehnikat ei kohku tagasi ka supermoto radadel esinevate hüpete ja muude taoliste vallatuste ees.

Ning "i"-le paneb täpi peale Brembo, mis hoolitseb vajalike pidurdamiste eest nii esikui tagarattaga. Pidurite tunnetatavus on loomulikult tippklass. Minu jaoks natuke ootamatult kerge vajutuse peale rakendus tagapidur – aga eks me kõik ole oma harjumuste küüsis. Ehkki kogu selle suhtelisel pika teljevahega ja (supermotoks) raskevõitu tsikli raskuskese on tegelikult piinlikult keskel, siis tihtipeale tundub tagaots kuidagi ootamatult kerge ja mängulisena. Taas, päris eesmärgipärastes oludes peaks selline käitumine sobima nagu valatult. Piduritest veel niipalju, et meie testimasinale oli paigaldatud ka ABS – tuleb tunnistada, oli





et see jätab juhile ikka oluliselt rohkem mänguruumi ja sekkub märgatavalt hiljem, kui olen seda korduvalt kogenud teistel BMW mootorratastel. Küll aga puudus sellel uuema põlvkonna ABS-idele omane vibreeriv tagasiside pidurilingil. Usun, et selle olemasolu lisaks inimese-masina kahekõnnesse veelgi vürtsi.

### Rehvid vastuolus komplekti täiuslikkusega

Siinkohal pean oma kohuseks mainida ka ühte asja, mis antud "meepotti" "tõrvatilgana" sisse on sattunud – rehvid. Meie testisõidu oludes all olnud Michelin Pilot'eid soojaks saada tegelikult ei suutnudki. Selleks oleks vaja olnud kuiva asfaldi ning ilmselgelt ka suuremat kiirust. Kuna antud rattal puudus registreering ARK-s, me sellega kahjuks avalikele teedele minna ei saanud. Millest on mul tegelikult päris kahju. Sest tundus, et selle masina võimete piiri asukohast ei saanud ma aimu isegi mitte ligilähedaselt. Antud fakti rõhutab veelkord vana ütlemine, et keti tugevuse määrab tema kõige nõrgem lüli. Õnneks tundusid masinal muud "lülid" peale rehvide olevat märgatavalt tugevamad ja ühtlase tasemega

Ning taaskord, lõpetuseks, tahaks teha veel ühe võrdluse "austerlasega". (Antud juhul oleks vast mõtet mainida ka võrdluse konkreetset mudelit KTM 990 SuperDuke). Lühidalt, kõlaks see võrdlus umbes selliselt, et brutaalsus versus rafineeritus, ülekeev pulbitsev jõulisus versus rohkesti jõudu koos väga täpse kontrolliga selle üle.

Eba-BMW-likult minimalistlik, ent BMW-likult kvaliteetne - HP2 Megamoto

Paagikatte karboon on tõepoolest karboon



### BMW HP2 Megamoto tehnilised andmed

**MOOTOR** kahesilindriline neljataktiline õhk-õlijahutusega boksermootor, katalüsaator, sissepritse, neli klappi ja kaks küünalt silindri kohta, silindri läbimõõt 101 mm, kolvikäik 73 mm, töömaht 1170 ccm, surveaste 12,0:1 võimsus 83 kW (113 hj)/7500 pjm, suurim pöördemoment 115 Nm/6000 pjm. Elektristarter.

**JÕUÜLEKANNE** kuuekäiguline manuaalkast, ühekettaline hüdraulilise ajamiga kuivsidur, kardaanülekanne.

**VEERMIX** terasest alt lahtine toruraam; reguleeritav Marzocchi USD teleskoopesisihark, esivedrustuse käik 160 mm, taga reguleeritav ühepoolse alumiiniumist õõtsuhoovaga monoelement Öhlins, vedrustuse käik 160 mm. Ees kaks 320 mm ujuvate ketastega Brembo ketaspidurit neljakolviliste sadulatega, taga 265 mm kahekolvilise sadulaga Brema pidur. Kergmetallveljed, esirehv 120/70ZR17, tagarehv 180/55ZR17.

**MÕÖDUD, KAAL** Teljevahe 1615 mm, järeljooks 95 mm, roolinurk 61,4 kraadi. Sadula kõrgus 860-910 mm. Tühimass 179 kg, sõidukaal tangituna 199 kg. Kütusepaak 13 l.

**MÜÜJA:** United Motors

**HIND:** 229 100 krooni



"Sõita on ÄGE! Niisugust elamust, kui selle rattaga kulgemine, ei osanud ausalt öeldes mootorsõiduki juhtimisest isegi oodata..." võtab turbo-Hayabusa omanik Nils Laur aka Pacaan oma sõiduriista lühidalt kokku.

TEKST **Kullo Kabonen**  
PILDID **Helen Urbanik, Raul Kaidro**

# Pacaani 300+ HJ "tänavaratas"

**K**õige-kõige on ajakirjanduslikus mõttes alati põnev ja hästi müüv väide ja ses mõttes pole ka tumepunasele Busale suurt midagi ette heita - praegusel andmetel on garaažiboksis lösutava (aga just sellise mulje kiirendusseades ehk kiigepikenduste ja madalaks lastud vedrustusega ratas, mille sadul vaid pisut põlvedest kõrgemal, esmapilgul jätab) Suzuki näol tõepoolest tegemist Eesti kõige võimsama tänavalegaalse sõiduriistaga, mille tagarattast on mõõdetud reipalt üle 300 hobujõu.

## Päritolult britt

Tegemist on Inglismaalt ostetud üsna eaka (Pacaani mäletamist mööda 1999. või 2000. aastast) esimese põlvkonna Suzuki GSX1300R Hayabusaga, mis on mingil hilisemal eluhetkel brittide tuuningukoja poolt varustatud Stage2 turbokomplektiga. Ratas on algupäraselt tehtud just tänavasõitu silmas pidades, ja oma esimesed turbotatud miilidki kogus asi Suurbritannia teedel-tänavatel. Ja oli ilmselt seejärel päris mitu aastat kusagil seisnud ning uut huvi list oodanud. Igatahes olevat Busa olnud (vaatamata muidu sõidukorras olemisele) üks rokasemaid ja suurimat puhastamist-nokitsemist nõudnud sõiduriistu, mis Nilsil kätte sattunud. Ratta "silma mitteriivavasse" konditsiooni panekuks kulus aega ja vaeva omajagu.

Brittide algupärane komplekt koosneb siis turbokompressorist, jahutusradiaatori ette paigutatavast alumiiniumist vahejahutist ning kõigest vajalikust nii sisse- kui väljalaskepoolel, uutest kollektoritest kõigi vajalike voolikute-anduriteni ja lödvikuteni välja. Pluss muidugi hädavajalikud tööd mootori juures nagu madalama surveastmega sepietatud kolvid, silindriploki lisatihend ning siduri modifitseerimine. Suured Suzuki jõuallikad on tuntud oma mehise tugevusvaru poolest, sestap on ka Hayaka jõuallika muudatused tegelikult üsna mõõdukad.

Et ratas oli (ja on jätkuvalt) originaalgondlites, siis erines ta alul standardsest Hayabusast vaid juhi nina ees trooniva

**BUSA OLI ÜKS  
ROKASEMAID JA  
SUURIMAT PUHASTAMIST  
NÕUDNUD SÕIDURIISTU,  
MIS NILSI KÄTTE KUNAGI  
SATTUNUD.**

turborõhku näitava kella ja muutunud hääle/mineku/janu poolest. Alul oli Busal küljes ka tavapärase pikkusega, taha välja ulatuv väljalaskestüsteem. Albioni poegade kätetöö on muidu üsna korralik, vaid lisaks veetud juhtmed jätavad pisut kodukoitud ja juhuslikuvõitu mulje.

Selline turboga sõiduki "järelaitamine" pole odav lõbu ka ise tehes, saati siis tuuningfirma esituses. Minu asjakohase küsimuse peale arvutab Nils veidi ja jõuab järelduseni, et koos töö ja (häda)vajalike seadistustega maksaks sellise komplekti paigaldamine Suurbritannias enam-vähem samapalju, kui läks talle maksma kogu ratas ehk suurusjärgus 100 000 Eesti raha.

## Kiirendamine on Nilsil turbo-Busa puhul vältimatu

Eestis on selle rattaga toimunud veel mitmeid metamorfoose, silmatorkavamad vahest kiigepikendused, küljelt kadunud summuti, juhi nina ette lisandunud segukell ja kontrollid ning uue gixxeri küljest pärit edev USD esihark. Lähem uurimine paljastab karbonist esiporika, kõvasti madalamale toodud clip-on juhtraud ja originaalidega võrreldes oma paarkümmend senti tahapoole viidud racing jalarauad. Et ratas on hetkel võistlusseades, on tal taga kandiline-pehme drag-rehv ja ees kitsuke 125-se slick ning esihargi käik piiratud. Ka tagavedrustust on madalamaks moditud.



Võimsuse ja pöördemomendi peakorter; vasakust servast paistab radiaatori ees oleva vahejahuti ots.



Kokpiti on lisandunud näidikuid nagu segukell, turborõhu näidik ja "surnud mehe lüliti".

Väljalase on tubokatele omaselt "väike".



Nilsi ja Hayabusa nimel on Eesti kiireim veerandmiili aeg mootorratastele.

Selle gaasikäepidemega on põhjust väga-väga ettevaatlik olla - asi võtab ka kogenul käe värisema.



Hayabusa esihark on asendunud uuema gixxeri USD-esihargi ja võistlusratastelt pärit pidurikettaga.

"Praeguses seades jääks numbrimärgi ja tagarehvi vahele juba õige vähe ruumi. Tagatuled ja tagumised jalaraudad olen hetkel lihtsalt maha kruvinud. Aga kõik selle saab ilma suurema vaevata tagasi kruvida ja täitsa legaalselt kruisima minna. Mida olen ka teinud. Usun, et olen selle rattaga kusagil 3000 kilomeetri jagu läbi sõitnud. Janu (sõidan teedel tavalise 98-ga, võistlustel Shell V-Racinguga) on ainult valusavõitu - paagitäiega (24 liitrit) saab enam-vähem Pärnusse, kulu tuleb üle 15 liitri sajale. Aga see on seda väärt!"

Seevastu võimsate turborataste teine vana vaenlane - kuumus - ei olevat eriline probleem: "No kui ikka liikuda, siis kuumenemine teema ei ole. Palava ilmaga linna ummikutesse seisma ei ole roninud ka, maanteel pole probleemi."

Nagu öeldud, ongi ratas algselt tehtud tänaval sõitmiseks, sestap on ka kompressor ise valitud turboviive vähendamise huvides pigem väike. Tulemuseks on päris madalalt, juba 3000-3500 pöörde juures tuntavalt "puhuma" hakkav ja vajadusel üle ühebaarist rõhku tootev turbosüsteem. Tänavasõiduks väga asjalik sett, sest üsna lineaarne võimsus on "kohe olemas" ja ootamatut-soovimatut ning raskelt hallatavat "turbopauku" kõrgematel pööretel polevat, ent kuivõrd peremees on kiirenduspisikuga tegelane, polnud Busal kiirendusvõistlustel osalemisest pääsu. Ja selle nurga alt vaadates pole peremees asjade praeguse seisuga

### Suzuki GSX1300R Hayabusa Turbo tehnilised andmed

**OMANIK** Nils "Pacaan" Laur

**MOOTOR** neljasilindriline neljataktiline vahejahuti ja turbo kompressoriga vedelikjahutusega DOHC ridamootor, sissepritse, neli klappi silindri kohta, töömaht 1298 ccm, võimsus 240+ kW (320+ hj)/7500 pjm, suurim pöördemoment - pole teada, ent kuivõrd ILMA TURBOTA stock-Hayakal on see number 138 Nm/7000 pjm, läheneb number kardetavasti 300 Nm-le... Elektristarter.

**JÕUÜLEKANNE** kuuekäiguline manuaalkast, modifitseeritud (tugevdatud sidurivedrud) mitmekettaline märgsidur, kettülekanne.

**VEERMIK** alumiiniumraam, pikendatud tagakiige, Suzuki GSX-R-i täisreguleeritav USD teleskoopesisihark, taga reguleeritav monoelement, mõlemad vedrustused piiratud käiguga ja madaldatud. Stockis ees kaks 320 mm ujuvate ketastega ketaspidurit, taga ühe kettaga pidur. Kergmetallveljed, stock esihark 120/70ZR17, stock tagarehv 200/50ZR17 (võistlusrehvid erinevas mõõdus). Stock gondlid.

**MÕÖDUD, KAAL** Teljevahe 1485 mm, stock sadula kõrgus 805 mm (võistlusseades PALJU madalam!). Tühimass 215 kg, sõidukaal tangituna 235+ kg. Kütusepaak 24 l.

**KIIRENDUS** 0-400 m - 9,094 sekundit, lõppkiirus 400 meetril 267,41 km/h, maks kiirus - keda huvitab? (aga pikalt üle 300 km/h kindlasti...)

ülearu rahul. Seda vaatamata tõsiasi, et turbo-Busa ja Nils on hetkel kehtiva tsiklite Eesti rekordi omanikud veerandmiilil, mille läbimiseks kulutab tumepunane sõiduk 9,094 sekundit. Ratas on tegelikult võimeline sõitma ka kõrgesse kaheksasse, ent seni on asjad peaausjalikult Eesti radade ja sõitja taha kinni jäänud.

"Ise kah ei uskunud, et turbopilliga dragimine vabalthingavatega võrreldes NII erinev võib olla. Kui vabalthingavaga laksatakse põhimõtteliselt täiega minema, siis sellega... No kohe kuidagi ei saa! Pean alguses nõkerdama poole või isegi kolmandiku gaasiga, muidu pole meie libedatel radadel alul pidamist ollagi."

### Tulevik võib tuua muudatusi

Nii tulebki Nilsil jutust välja, et tänavasõiduks hästi passiva pilliga on veerandmiilil raskem häid sõite teha:

"Sellise settinguga on tegelikult raskem startida kui suure turboga kiirenduspillidega, mille viive on nii suur, et põhimõtteliselt laksatakse täiega minema, ja niikaua, kui turbo ennast "kogub" ning puhuma hakkab, on ratta kiirus juba piisav, et stardijärgse pidamise pärast mitte ülearu muretseda. Lõpus, kui võimsust tõesti vaja, suudab suur turbiin seda ka palju enam pakkuda."

Heade aegade saamise turbopilli(de)ga muudab keeruliseks ka meie radade ebataasatus, mis suurte kiirustel ebastabiilsust tekitab. Ja see "võdisemine" on isegi kõrvalt jube vaadata, saati siis sangas olles... Stabiilsust parandaks kõrgema rehvirõhuga sõitmine, ent samas kahandab kõvemaks pumbatud tagarehv pidamist stardisituatsioonis. Nokk, kinni, saba lahti. Jäigapoolne rooliamort on siin abiks, oma rattal lasi Nils asja "üle käia", ent veerandmiili silmas pidades võiks vähe tõhusama tüki poole vaadata küll.

Nii koorubki jutust välja, et talveperiood võib kujuneda Busale muutumise ajaks.

"Oleme proovinud olemasoleva komplekti seadeid muuta, aga pagana britid on vist spetsiaalselt väikesekäelised ja eriti painduvate sõrmedega tegelased endale tööle võtnud, sest asjadele ligipääs on pehmetalt öeldes keeruline ja isegi pisikesed reguleeringud nõuavad tõsist lammutamist. Turbo on mitu korda maha käinud ja et iga kord tuleb ka õli välja, olengi mingi 3000-kilomeetrise läbisõidu kohta vist korda viis õli vahetanud!" Kõrvu jäävad plaan proovida suuremat turbot ja võib-olla loobuda vahejahutist veepritse kasuks, aga vähemalt viimane olevat esialgu ainult idee. Kui Busa peaks ka järgmisel hooajal Nilsil võistlusratas olema, on lootust, et Eesti rekord järgmisse sekundisse viiakse, täiesti põhjendatud.

# Porno-Arno

# kroomimehe ÕUDUSUNENÄGU

"Jälle kuradi rotikas!"  
kostab ilmselt ilusate  
rataste austajate sajatus  
seda isendit nähes ka  
kilomeetrite taha.

TEKST **Kullo Kabonen**  
PILDID **Arno Järvmaa**

**A**ga mis teha – selleaastast Jõgevatreffi paraadigi vaadates jõudsin äratundmisele, et tänaseks on Eesti mootorrattaskeene niisugune, et Harju keskmiselt ilusa "väljamaa rattaga" sõitja peab silma paistmiseks-torkamiseks end küll ihualasti koorima või endale tule otsa pistma. Kõva kolmveerand keskmise motoparaadi sõiduriistadest kipuvad just niisugused "ilusad", ent vaatamata maalingleutele, tuttidele või muudele (peasjalikult omaniku fantaasiast ja rahakotist sõltuvatele) täiendustele-lisadele täiesti anonüümsed ja üldmassist vähe eristuvad sõiduriistad olema.

Seatp pole imestada, et silm jääb peale asjadele, mis suure kaarega kogu ülejäänud maailma ilu- ja muudele kaanonitele kusevad. Eriti, kui asi lähtub kahest motikamaailma põhitõest – "vähem on rohkem" ja "lihtne on ilus". Kas pole siis nii? Kaks ratast, raam, mootor ja kõik, mis minimaalselt toimimiseks vaja. Kõlab nagu ideaalne motikas.

Arno "Pornokas" Järvmaa Ural kuulub kahtluseta viimaste sekka. Aga mis siin pikalt seletada – vaadake pilte ja otsustage ise! Akvalangisti varustust meenutavad kütusepaagid, "isetekkinud" dekoratiivne pinnakate ja allakirjutanu lemmik – sulavkaitse, sest ühel rattal peab elektrisüsteem ometigi kaitsmega varustatud olema.



See ratas on kantud  
põhimõttest vähem on  
rohkem.

## Ural 650

**MOOTOR** Neljataktiline kahesilindriline õhkjahutusega OHV boksermootor, kaks ülaasetusega klappi silindri kohta. Võimsus 25 kW (36 hj)/5500 pjm (kunagi ammu...). Kickstarter.

**KÄIGUKAST** Neljakäiguline käigukast tagurpidikäiguga, kardaanülekanne.

**TÜHIMASS** – Urali kohta väike

**SUURIM KIIRUS** – kurat teab

**EHTUSAEG** – pikk

**OMANIK** – Porno-Arno



# Ebapraktilisuse võlu: **Aerox:**

Loodusnähtus, millega  
harjudes võib see isegi  
meeldima hakata.

TEKST **Helen Urbanik**

PILDID **Kullo Kabonen, Helen Urbanik**

**K**ui Aeroxiga sõitma lähen, tunnen ennast nagu vanaema. Ei ole mul valget litritega kaunistatud tagi ega udupeeneid D&C tosse. Ei oska ma tagarattal sõita ega osavalt ummikus autode vahel sõeluda.

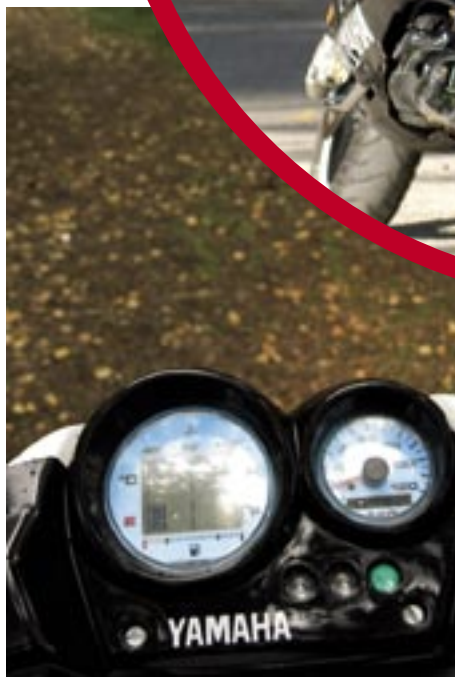
Olen selle kroomist kiiskava sõiduki seljas tema olemusega selgelt vastuolus. Linnas liigeldes on korduvalt juhtunud, et teismelised tuiskavad must mööda ja vahivad vaat et liiklusohklikke olukordi tekitades tagasi: esimene pilk jääb peatuma rollu unikaalsel värvikombinatsioonil ja tuuningvidinatel alates Gianelli summutist, siis aga vaadatakse kõrgemale, et kes selle riistapuuga ometi sõidab...

Aga ma ei lase ennast häirida. Eriti soojade ilmadega oli Aeroxiga linnas asju ajamas käia väga chill. 20+ kilomeetrit meilt pealinna läheb nagu tirtsti. Pole ei külm ega palav, kiirus on selline, et sõidumõnu tekib täpselt see õige. See kümme minutit pikem sõidu-aeg mind ei kõiguta.

Ka vihmaga valin lühemaks otsaks pigem Aeroxi kui Trickeri. Jalgu kaitseb juhttraua küljes olev paneel edukalt. Tuule eest siiski pääsu pole, eriti sügise poole on maanteel pidevalt tunne, et kohe tõstetakse mind siit teelt lihtsalt ära põllu peale.

## Ja spidol on sinine valgus...

Kaks takti on täiesti adekvaatne, tahab ainult veidi harjumist. Kohalt minekul tuleb gaasi anda parasjagu - piisavalt, et minema saada, kuid mitte liiga palju, et ootamatult üle äärekevide ei hüppaks või muid tahtmatuid trikke ei teeks. Nii hea startija ta ristmikult pole, kui mõni neljataktiline püss, kuid selle vastu aitab väike kavalus - alustada liikumist grammi võrra varem, mis annabki kokkuvõttes täpselt õige reaktsiooniaja. Kollasega vajutad, roheline sõidad.



Sinine taustavalgus süttib hämaras ise.

Lenks on mõnusalt lühike ning korraldustele reageerib rollu sõnakuulelikult. Kuid ta ei ole mingi vagur lambuke, vaid pigem selline vallatu rebasekutsikas, kes võib vabalt ka mõne vimka sisse visata. Nii et tähelepanul ei saa lasta uinuda.

Istmealune panipaik on selle sõiduriista juures minu vaieldamatuid lemmikuid. "Nunnamopeedi" lenksuesist korvi see küll ei asenda, aga ühe päeva piimad-leivad mahuvad kasti ära. A4 ja sellest suurem formaat (kõvakaaneline raamat või läptop) peavad siiski seljakotti jääma.

Pidamine asfaldil on rollul hea. Isegi liiga - ringteel võid kallutada nii sügavale, et küljajala ots käib kogemata asfalti... Meie külavaheline mühklük kuumaastik tekitas minus aga tõsise kahtluse, kas YSS-i amort üldse töötab? Töötab, tagasõitja oma silma-



## Aerox by Mulgi Motoäri juuli-september 2009

Sõidetud: 1500+ km

Pikim ots: Viljandist Tagadile (120+ km), pausidega 5 tundi

Suurim koorem: Kaks inimest u 150 kg + varustus 20 kg. Jõgevatreffil töötas boksisõidukina väga hästi, ümberilmareisile nii siiski ei lähe

"Föönitatud" on, kinni peetud ei ole. Eks ma püüan ikka korralik olla...

ga nägi, aga et tegu on sportliku ambitsiooniga seadega, siis on tunne nagu sõidaks bike'iga kruusa. Ega ta mõnus ei ole, aga hakkama saab. Ilu nõuab ju ohvreid.

Tuled ülemäära kaugelt ei näita, nii et päris pimedas on tunne, et võiks olla isegi mingit lisavalgust. Hämaras ise süttiv armatuurlaua sinine valgustus on samas nii üliäge kui ka töötab hästi.

Kokkuvõtteks on Aerox minu meelest sama ebapraktiline nagu iga teismeline, kellele sõitmiseks ta ju mõeldud ongi. Aga sellesse tuleb suhtuda kui elu paratamatusse. Eriti kõik need plastikud... Neid ilma kriimuta hoida on VÕI-MA-TU. Samas on faktis, et Mulgi Motoäri mehed vanale uppunud rappele uue elu andsid siiski paras annus säästlikkust.





Karjuv vastuolu sõiduki ja sõitja olemuse vahel...

# Aitäh, ERKKI!

Klassivõit taskus oli aeg paraadportreedeks.



# Erkki Hamuneni ligi neljakümneaastane sõiduriist pakkus Pärnus vaatamisrõõmu.

TEKST **Kullo Kabonen**

PILDID **Kullo Kabonen, Helen Urbanik**

**R**ingraja eestikate viimasel etapil Pärnus elavdas hõredavõitu startireaga 125 ja 250/400 klasside sõitu ekipaaž, mis pani kahtluse ta vere keema ka tänapäevastest "plastraketidest" üldse mitte lugu pidavatel kodanikel. Nimelt urahtas (justnimelt urahtas, sest teisiti on seda neljast tühjast "pasunast" tulevat heli raske kirjeldada) end käima kolmekümne seitsme aasta vanune (aastast 1972!) historic-klassi racing-pill Honda CB 350F, piloodiks 69-aastane soomlane Erkki Hamunen.

Neljasilindrilise neljataktilise reasmootoriga "kolmepoolene" Honda on üks omaaegseid edukamaid mudeleid, sest seda tüüpi rataste kontol olevat lausa neli maailmameistri tiitlit kuuekümnendate lõpust-seitsmekümnendate algusest.

Kui laevadega on seotud kõnekäänd "laevad puust-mehed rauast" ja vastupidi, siis Erkki ratast vaadates kipub meelele pigem "ratas rauast - mees kah". Terasest toruraam ja paarisamortisaatoritega tagakiige, IZ Planeta Sporti meenutav esihark, kitsukesed 18-tollised kodarveljed Avoni rehvidega, trummelpidur taga ja ühekolvilise sadulaga pisuke ketaspidur ees. Pikk paak, imepisike sadul, jäigad isetehtud jalarauad ja madalale aetud clip-on juhtraupoolikud dikteerivad juhi asendi. Ainus näidik spartaliku gondli sees on tahhomeeter. Puhast võidusõiduhingust õhkavad traatlukustusega poldid-korgid, auguliseks puuritud kaaned-katted ja mattmusta värviga kaetud väljalase. Race! (Tõele au andes meeldis see sõiduriist oma eheduses mulle tol päeval kohatutest pika puuga kõge rohkem.)

Käivitamisprotseduur kinnitab rauastmeeste kuvandit - piloot seljas, peavad abilised, keel vesti peal, päris pikalt rata järel jooksmise-lükkamisega tegelema, enne kui üksikud popsatused soostuvad enam-vähem ühtlast jorinat moodustama. Veel kulub märgatav aeg täpse gaasikäega mängimist, et asi koolemata ka pöördesse nõustuks minema. Seda kõike saadab mõnus "lapsepõlvõhnlaine" sinine suits vähemalt ühest summutitorust (mida kokku on neli). Käivitusprotseduur lubab arvata, et rikastit neil karburaatoritel kas pole üldse või on see koos muu üleliigse koluga eemaldatud.

Kui väiksemas klassis käis noorte kuk-

kede vahel armutu andmine, siis 250/400 klassi ainuesindajana sai Erkki keskenduda oma väärikas tempos kulgemisele - esikoht vajab ju vaid vormistamist... Uunikum kattis liigse kangutamisetä Audru ringi keskmise kiirusega 97,4 km/h (ringiaeg 1.20,308. Võrdluseks - kiireim 125-ne kulutas ringile 1.00,914, keskmine kiirus 128,4 km/h). Nagu hiljem selgus, olla Hondale hiljuti paigaldatud õhufiltrid ja seni vaid "trompetitega" käima harjunud jõuallikas ei tahtnud sugugi ülemises otsas käia. Mõ-

**"PEAB SIIN IKKA KARM ASFALT OLEMA, ET ESIREHV NIIVIISI KULUB," ARVAB ERKKI RULLUVA PROTEKTORIGA REHVI VAADATES.**



Kompromissitu võistluspill - augud ei kaalu midagi!



Gondlisine vaatepilt meeldib puritaanidele.



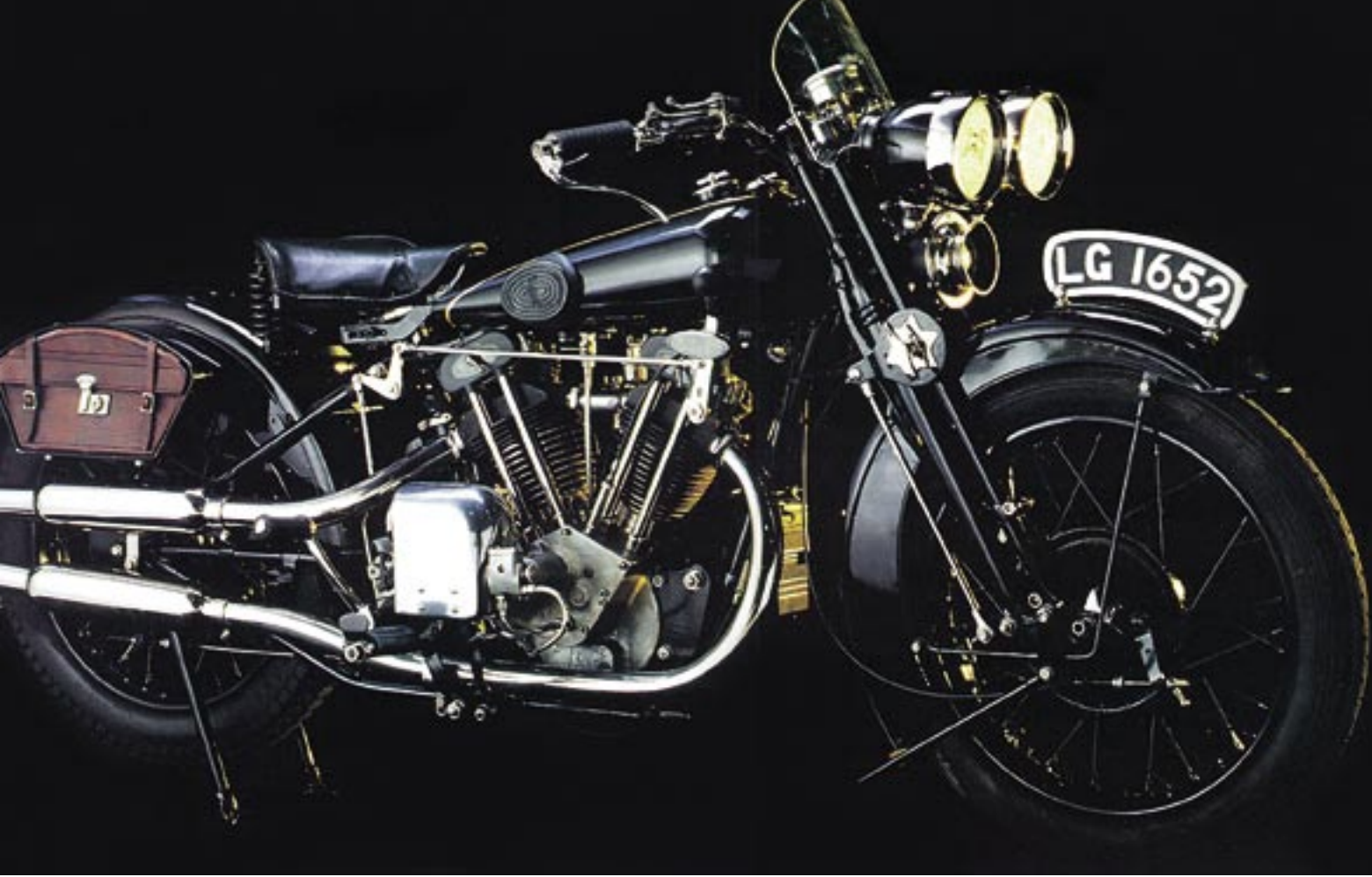
Mehe ja ratta vanust on kokku üle sajandi, ent sõidurõõmu see ei pärsi.

nus vanakooli õli lõhn ja kordumatu urin kompenseeris pisukese puudujäägi kiiruses küll kuhjaga.

Oma osalemisega on mees peale sõitu silmnähtavalt rahul, sätib pärja kaela, karika ja kiivri rattale ning laseb endast paraadportreid teha, ise rõõmsalt lõõpides. Ka telefonikõne kodumaile on kuulamist väärt: "Tulen õhtuse laevaga. Esimene, ikka esimene! Karikaski olemas. Osalejaid? No paarkümne ringis..." lisab mees, endal rahulolev pahalase nägu ees, "õhtul räägime."

"Mis SEE on?" avastab Erkki järgmiseks korralikult rulluva protektori ja tugeva kulumisjäljega esirehvi. "Peab siin ikka karm asfalt olema, et esirehv niiviisi kulub," arvab mees, "pole oma rattal sellist asja veel näinud..." Õnneks pole tegu suurema kaotusega, sest rehvid pole unikumid ja Avoni valikus on sobivas mõodus võidusõidujalanõud täitsa olemas.

Hamunen soetas originaalkonditsioonis ratta kaks aastat tagasi ja osaleb sellega kodus historic-võistlussarjas. Võistlemisega olevat pisike mure kah - mees saab järgmisel aastal seitsmekümneseks ja ei saavat Soomes enam litsentsi. "Mis seal's ikka - eks tuleb rohkem Eestis sõitmas käia!" arvab ta ise optimistlikult. Meest sõnast!



# Motomaailma Rolls


Kaubamärki Brough Superior kandvad mootorrattad on oma kvaliteedi ja viimistluse poolest motomaailma Rolls-Royce'id, tõeses ligi 70 aastat tagasi Briti legendaarse mootorrattaajalehe "The Motorcycle" toimetaja H. D. Teague.

TEKST **Tarmo Riisenberg**  
PILDID **Tarmo Riisenbergi arhiiv**

**S**ellise nime, motomaailma Rolls Royce all on Brough Superiori firmamärki kandvad mootorrattad tuntud ka kaasajal. Ning oma automaailma ekvivalendile kohaselt on väikese Briti firma toodetud masinad hinnatud, otsitud ning armastatud ka kaasajal.

Brough Superiori nime kandvate mootorrattaste eksistentsi eest avaldatakse siiani tänu ärimees Georg Brough'le, kes pärast I maailmasõja lõppu otsustas motomaailmas ise kahe rattalisi liiklusvahendeid tootes veidi kaasa lüüa. Võimalik, et selline soov oli tingitud mehe geenidest, sest ka tema isa William E. Brough oli veidi varem, 1908

**Still a year and a half ahead !**



**PRICE**  
completely equipped  
with  
Plegrove Lighting,  
Alurate Plans and  
Rear Wheel Drive  
Speedometer  
**£90**  
At Works.

Spring Frame  
Model  
**£100**  
At Works.

All the original  
brasswares  
included.

**"S.S.80 Special"**

kuni 1926, proovinud kätt mootorrattaste ehitamises, seda loomulikult oma perekonnanime Brough kaubamärgina kasutades. Nii kuulsaks kui tema poja hilisem firma, Brough vanema ettevõtmine siiski ei saanud.

### Pere kaubamärgile liide Parem

Et oma esivanema tegemistest veidi eristuda, võttis Georg Brough samuti kaubamärgina kasutusele oma perekonnanime, kuid lisas sinna veel teise sõna: Superior (üle olev, parem). Nii üritas ta nähtavasti vihjata faktile, et uued mootorrattad on paremad kui tema isa toodetud.

Oma ettevõtmise algkapitali sai ta samuti perekonnalt, võttes sularahas välja oma osaluse perefirmas. Saadud 1000 naela eest ostis ta väikese maatüki Haydni tänaval Nottinghamis ning ehitas sinna madala ühekordse tellishoone. Esimesed oma mootorrattad valmisid aga juba enne tehase sündi, seda isakodus.

Esimene Brough Superiori reklaam ilmus novembris 1920, autoriks George Brough isiklikult. Julgelt sõnastatud tekst

(näiteks mootorratas oli seal slängiliselt "atmosfääri häirija", tõi ka esimesed tšekid ettemaksuga. Sealt edasi läks äri ülesmäge, seda hoolimata konkurentide katsetest tema tegemisi kopeerida. Mees ise suhtus neisse katsetesse üleolevalt, tsiteerides üht Rudyard Kiplingi luuletust:

*"They copied all they could follow  
But they couldn't copy my mind  
And I left 'em sweating and a'stealing  
A year and a half behind."*

Ise jätkas ta oma ideede testimist võidu sõidurajal ning kui need headeks osutusid, kanti nood kiiresti seeriamootorrattastele üle. Nii sündisid SS80 ja SS100 ning suur hulk vähemtuntud mudelid. Nii näiteks huvitasid teda neljasilindrilised mootorrattad ning väikeses kümnemasinalises seerias sündis seetõttu Austini automootori ning kahe tagarattaga mudel, mis oli mõeldud eelkõige külakorviga kasutamiseks. Neljastega eksperimenteerimise tipuks oli neljasilindrilist boksermootorit omanud Golden Dream, II maailmasõjale

jalgu jäänud fantastiline kardaanveoga mootorratas. Tegu oli masinaga, mille jõuallika moodustasid sisuliselt kaks üksteise peale pandud kahesilindrilist boksermootorit, millede väntvõllid olid omavahel ühendatud hammasratasülekande abil. Tulemuseks siis pea täielikult vibratsioonita jõuallikas.

### Tippkvaliteet ja soolased hinnad

Ideaalne mootorratas? Võib olla tõesti. Ainsaks probleemiks oli fakt, et juba 1940. aastal oleks selline sõiduk maksnud 80 000 kuni 100 000 naela. Toonase naela ja praeguse naela maksejõu erinevus tähendaks, et numbrile tuleks nüüdse vääringu saamiseks lisada vähemalt üks null. Selle kroonidesse konverteerimine jäägu aga lugeja koduseks ülesandeks. Too idee aga prototüübist kaugemale ei jõudnud ning koos II maailmasõja algusega lõppes Brough Superiori mootorrattaste tootmine.

Kogu firma tegevuse jooksul oli Brough' filosoofia lihtne: klient oli kuningas. Lahtiseletatult tähendas see, et iga mootorratas ehitati kliendi soove juba algselt arvestades.

# Royce



Sellised nägid Brough Superiorid välja 20-ndate aastate alguses. Krooni on veel mõõdukalt.

Soovisite tagavedrustust? Palun. Võimsamat mootorit? Pole probleem. Tegelikult mõtlete hoopis võidusõiduratta. Väga hea, saate võidusõiduratta. Isegi juhtraud olid igal mootorrattal erinevad. Ainus probleem kui selline seisnes faktis, et kõik sellised modifikatsioonid tuli kliendil ikkagi kinni maksta, seda lisaks Brough Superiori juba niigi kopsakale letihinnale.

Ka mootorrataste endi ehitamise protsessis sarnanes Brough pigem kaasaja res-tauraatorite tööstiilile. Nimelt pandi iga mootorratas selle ehitamise ajal "mustalt" kokku ning alles seejärel, kui kõik komponendid üksteisega ideaalselt sobisid, võeti värske Superior uuesti koost lahti ning asuti tegelema pinnaviimistlusega (värvimine, kroomimine, jne). Alles nüüd pandi mootorratas lõplikult kokku. Olukorras, kus iga masin oli sisuliselt unikaalne, pole kaas-

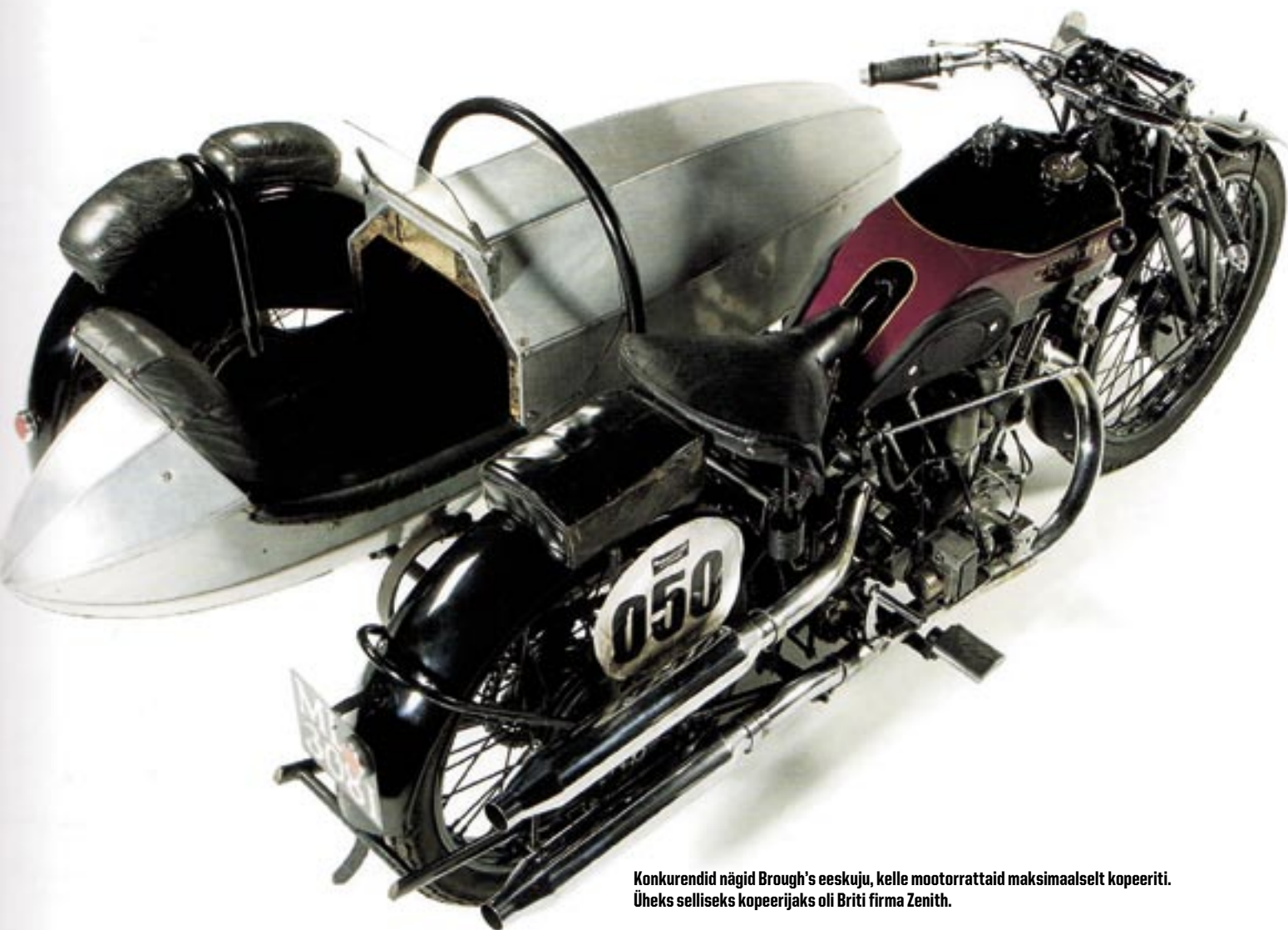
ajal levinud konveiermeetodi kasutamine mõeldav.

Kuid isegi siis polnud uus Brough Superior veel valmis kliendile üleandmiseks. Iga mootorratas pidi läbima testisõidu, mille käigus iga konkreetne mootorratas pidi saavutama oma maksimaalkiiruse. SS100 puhul tähendas see sadat miili (160 km/h) tunnis, SS80 puhul aga 80 miili ehk 130 km/h. Juhul, kui kahehataline testisõidul selle näiduni ei küündinud, viidi mootorratas tehasesse tagasi ning võeti lahti, uurimaks aegluse põhjust. Alles testi uuel läbimisel tunnistati uus Brough Superior müügikõlblikuks ning anti kliendile üle. Lisaks sai klient seritifikaadi, et tema mootorratas on võimeline arendama vastavat kiirust. Muide, 80 miili tunnis sai SS80 kätte juba 1922. aastal ning SS100 saavutas 100 miili tunnis 1924. aastal.



Jõuallikate valikus tegi firma esialgu rõhuasetuse JAP'le, hiljem aga Matchlessi V-mootoritele.

**BROUGH TESTIS OMA IDEID VÕIDUSÕIDURAJAL NING KUI NEED HEADEKS OSUTUSID, LÄKSID NEED KA TOOTMISRATASTEL KASUTUSSE.**



Konkurendid nägid Brough's eeskuju, kelle mootorrattaid maksimaalselt kopeeriti. Üheks selliseks kopeerijaks oli Briti firma Zenith.

## Kasutas JAP ja Matchlessi mootoreid

Erinevalt paljudest väikestest mootorrattatootjatest, kes läbi hiiglaslike raskuste isiklikke jõuallikaid üritasid ehitada ning sellest tingitud arenduskulude ning probleemide tõttu lihtsalt pankrotti läksid, rõhus George Brough juba tuntud jõuallikatele. Tema lemmikuks olid samuti Inglismaal toodetud JAP V-mootorid koos Sturmley Archeri käigukastidega (hiljem asendasid neid Matchlessi jõuallikad), milledest võimsamad arendasid kuni 70 hobujõudu, seda kaasaja mõistes olematute teede ja nigela vedrustuse juures. Nii et lisaks kopsaka rahakoti ja hea maitse omamisele pidi potentsiaalne mootorrattur olema ka hea sõidukogemusega, et suure võimsuse ja toonase (nigela) juhitavuse kombinatsiooni kontrolli all hoida. Sama probleemi otsa komistas aastaid hiljem näiteks Kawasaki Mach, mille kahetaktilise jõuallika ootamatu võimsuskõver koos nigelamat sorti juhitavusega teenis masinale välja halvamaitsealise hüüdnime Widowmaker/Lesetootja.

Brough Superior sellist hüüdnime küll ei saanud, kuid ühe nimeka ohvri sai ka tema. Selleks oli britist sõjaväelane, spioon ja kirjanik T. E. Lawrence (tuntud ka kui Lawrence of Arabia), kes Brough' elupõlise kliendina (tellis kaheksa mootorratast, sõita sai neist seitsmega), kihutas oma musta iluduse seljas 13. mail 1935 teelt välja ning suri kuue päeva pärast avariis saadud vigastustesse. Eks omajagu süüd oli selles ka Lawrence'i sõidustiilis: harvad ei olnud päevad, kui ta kihutas läbi Inglismaa külalateede näiteks 500 miili (800 km) korraga.

## Ehk jõuab mõni Brough ka Eestisse...

Ka hiljem võis klient loota firma igakülgsel abile. Hoolimata faktist, et mootorrataste tootmine lõppes juba 1940. aastal, toodeti varuosi neile ametlikult veel kuni 1969. aastani. Märkimisväärne hoolitsus klientide eest.

Brough Superior on vastutav ka mõne tänaseni mootorratastel kasutatava lahenduse eest. Näiteks mootorratta külgmise tugijala mõtles välja Brough' insener Harold "Oily" Karlake. Samuti oli Brough Superior esimeseks mootorrattaks, mis sai endale keskmise tugijala, millelt võis mootorratta lihtsalt ära sõita, ilma et see kolisesed masina alla laperdama jäänud oleks.

1919-1940 toodeti kokku 3048 Brough Superiori, seda 19 mudelina. Tänapäevani säilinud eksemplaride arv on protsentuaalselt siiski märkimisväärne: alles on umbes 1/3 ehk tuhatkond Brough'i.

Selline säilivuse protsent ei tähenda aga, et Brough Superiorite hinnad oleksid



1926.aasta Brough Superior näeb esinduslik välja ka praegu.



Üheks hilisemate Brough'de tunnusemärgiks on paaris summutid.



Isegi sellises seisus Brough Superior võib olla väärt sadu tuhandeid kroone.



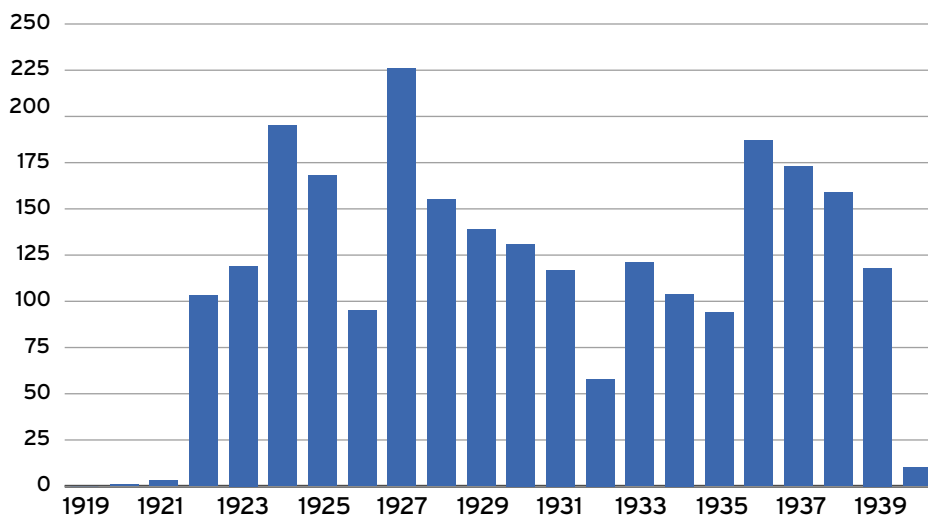
Iga mootorratas ehitati omaniku soovist lähtuvalt: see võis olla nii ilma kroomdetailideta (ülal) kui ka loodud spetsiaalselt võidusõiduks.



Brough Superior Golden Dream oli unistus, millel polnud kunagi põhjust täituda. Segas II maailmasõda.

## Brough Superiori tootmisarvud

(puuduvad mõned kindla tootmisaastata eksemplarid)



igapäevasele taskukohased. Isegi roostetanud ja puuduvate osadega projektide eest tuleb välja käia summasid, mille eest saaks vabalt osta paar-kolm uhiuut kvaliteetmootorratast. Komplektsed, sõitvad ning restaureeritud Brough'd on sellestki kord-paar kallimad ning paarisaja tuhande dollarini ulatuv hinnasedel ei ole mingi erand. Tahate aga ära osta Arabia Lawrence'ile kuulunud mootorratast? Siis jääb ka paarist-kolmest miljonist kohalikust käibevahendist väheseks, seda loomulikult juhul, kui keegi üldse oma hindamatut kaheherratist müüma soostub.

“Kas Eestis eksisteerib või eksisteeris ka mõni Brough Superior?” võib huvitatud lugeja nüüd eelkirjutatu põhjal pärida, lootuses kohata mõnes kodumaises





kuuris või pööningul ämblikuvõrkudesse mähitud Brough'd koos võimalusega see vanaraua hinnaga ära osta. Teadaolevalt sellist marki mootorrattaid Eestis kunagi olnud pole, kuigi perioodil enne II maailmasõda olid Briti mootorrattad siinkandis vägagi nõutud. Ka maailmasõja segadused ei toonud ühtegi moto-Rolls'i Maarjamaa teedele.

Seega pole põhjust sellist marki mootorrattaid siitkandist kunagi otsida? Pärinii pessimistlik siiski olla ei tasuks, sest siinkirjutajale teadaolevalt on vähemalt üks kohalik tõsiseltvõetav motoentusiast sattunud nii Brough Superiori kui ka Vincenti mootorrataste lummusesse. Nii et ma ei imestaks sugugi, kui mõne aasta pärast mõni luksuslik britt kohalikule vanatehni-

kakogunemisele saabudes suuremat sorti segaduse põhjustab. Meeldiva segaduse otse loomulikult...

Küll on sellest aastast taas võimalik tellida ja osta uusi Brough Superioreid. Tegu pole mitte ajaloolise nime kasutamisega mõne moodsa mootorratta küljes, vaid uued Brough Superiorid on praktiliselt 100-protsendilised koopiad 1927. aasta 1000 cm<sup>3</sup> Alpine Grand Sport mudelist. Originaaliga võrreldes on peamiseks erinevuseks kaasaegsete materjalide ja metallide kasutamine. Uusi Superiore saab tellida nii tagavedrustusega kui ka ilma tagavedrustuseta raamiga.

Mootorrattaid valmistatakse vaid individuaaltellimuse alusel.

### **Brough Superior kui autotootja**

Lisaks mootorratastele proovis George Brough enne II maailmasõda kätt ka autode tootjana, seda aastatel 1935-1939.

Tegu oli masinatega, mis olid toodetud, kasutades ära Hudsoni jõuallikaid ja veermikke, hiljem aga ainueksplariks jäänud autol Lincoln'i jõuallikat. Sarnaselt mootorratastele olid needki üpris nobedad sõidukid: 4-liitrine mudel kihutas kuni 90 miili tunnis ning kiirendas nullist sajani 10 sekundiga. Ja seda juba aastal 1935!

Kokku toodeti Brough Superior autosid vaid 84 tükki, neist enamik Hudsoni 3,5-liitrise kuuesilindrilise reasmootoriga.

# "Suhtleme vennaga TRIKKIDE keeles"

Intervjuu  
tõusva  
tähega FMX-  
maailmas,  
prantslase  
**Thomas  
Pagés**'iga



INTERVJUU **Helen Urbanik**  
PILDID **Red Bull Photofiles**

Thomas Pagés Red Bull X-Fightersil Texas, foto Balazs Gardi/Global Newsroom/Red Bull Photofiles

**24** -aastane prantslane unistab kahekordsest saltost ette ja ütleb, et hullusega pole FMX-il mingit pistmist.

**Mis on sõitjana sinu tugevad küljed ja millega hiilgab sinu vend? Mille poolest olete sarnased, mille poolest erinevad?**

Üks minu peamisi tugevusi on see, et ma võistlen oma vennaga! Ning et mind on õnnistatud mõnede FMX-sõidu sobivate omadustega.

Mu vend talub väga hästi valu, ta on väga tugev ja ta ei karda kunagi.

Me ei räägi omavahel palju, vaid vastame üksteisele trikkidega.

**Miks just Suzuki? Milliseid muuda-**

**tusi oled tsikli juures teinud?**

Sest meile meeldib kollane! Oleme vahetanud esimesed ja tagumised amordid, lenks on kõrgem, kasutame supersaltode tegemiseks spetsiaalseid lisavidinaid, oleme muutnud veidi ka plastikute ja istme kuju.

**Kuidas sa sattusid BMX-i juurde, millised olid sel alal sinu suurimad saavutused ning miks otsustasid hakata edasi tegema FMX-ga?**

See oli lihtsalt lõbu pärast. Mulle meeldis sõita hüpetega krossirajal. Siis tahtsime koos vennaga hüpata kõrgemale ja sooritada riskantsemaid trikke, see on ka põhjus, miks hakkasime FMX-ga tegelema.

**Kes on suuremad hullud: BMX-i või FMX-i sõitjad?**

Keegi neist pole peast segi. Kui sa selliste

spordialadega tegeledes lollusi teed, võid väga raskelt vigastada saada. Iga trikk tuleb väga täpselt ette valmistada. Seepärast tuneme üksteise vastu sügavat austust.

**Mis on nende poiste eelis, kes enne FMX-sõitjateks saamist tegelesid BMX-ga?**

Arvatavasti oleme me väledamad ja sooritame trikke kiiremini. Tsiklil on meil hüppe ajal triki sooritamiseks rohkem aega.

**Golf näib ühe FMX-sõitja jaoks olevat kummaline hobi: kuidas sa selle juurde sattusid?**

Üritame palli puruks lüüa, aga kuna see on väga raske, siis laseme ennast lihtsalt lõdvaks! Kui tõsiselt rääkida, siis on see keskendumiseks väga hea ja aitab õppida, kuidas olla valmis õigel hetkel endast kõike andma.



Thomas Pagés Red Bull X-Fightersil Londonis,  
foto Jörg Mitter/Red Bull Photofiles

### Mis on sinu kõige paremini õnnestunud trikid?

Turn down ja tsunami (pea peal seis lenksude ees, hoides samal ajal tsiklit horisontaalasendis).

### Mis trikist sa unistad?

Kahekordne salto ette, ilma ennast vi-gastamata.

### Kuidas sa võistluseks või etenduseks valmistud? Kas sa hirmu ka tunned või ei ole see üldse mainimist väärt?

Püüan asja rahulikult võtta, teha kõike mõnuga ja ilusas stiilis ning anda endast parim.

### Kui sageli ja kus sa trenni teed?

Teeme trenni peaaegu iga päev oma tree-ningplatsil St Vincent De Tyrosse'is, mis asub Edela-Prantsusmaal Hossegori lähedal.

### Kes veel peale sinu ja Charles'i tiimi kuulub?

Tegemist ei ole päris meeskonna kui sellisega, meeskonnad on võistluste jaoks. Sõidame koos, sest oleme sõbrad: näiteks prantsuse sõitja Jeremy Rouanet'ga. Mõnikord ka Eigo Sato, Dany Torrese või Andre Villaga, kui nad meie poole tulevad või kui me talvel nende juurde sõidame. Töötan ka koos oma mäenedžeri ja Red Bulliga.

### Kes on FMX-s su iidolid ja õpetajad?

Iidoleid mul pole, kuid ma austan väga Travis Pastranat ja Manu Troux'd.

### Miks sa ei kasuta ülakeha kaitsmeid?

Kannan kaitsmeid vahel treeningul, kuid ma ei tunne ennast nendega eriti mugavalt.

### Mis värk on sul punaste pükstega?

Sõltub, vahel on need punased, vahel oranžid. Kannan neid värve, sest need meeldivad mulle. Koledaid asju ei paneks ma ka siis selga, kui selle eest kõvasti raha makstaks!

### Enne Red Bull X-Fightersit Londonis ütlesid sa, et sul on peaga probleeme, mis juhtus?

FMX on väga raske spordiala ja siin on peast väga palju kinni. Vahel võime pisut ära väsida. Selleks, et teha FMX-il hea sooritus, pead sa vaimselt väga heas vormis olema. Mõnikord on parem mõnda väga suurt trikki vältida, kui sa pole kindel, kas see tuleb

välja või mitte. Paremini on jõud tagasi saada ja siis proovida.

### Kas see on olnud sinu jaoks hea aasta? Mis olid tänavu su kõrghetked ja mis ei õnnestunud nii hästi?

Ei, see hooaeg ei olnud sugugi hea. Loodetavasti on Red Bulli tiim ja mu pere mulle abiks ning ma olen kindel, et tulevikus olen ma edukam.

### Mida tulevik sulle toob?

Tulevik on kindlasti parem kui oli see aasta.

### Kas FMX-i tulevik on üha kaelamurdvamates saltodes (nii ette kui taha) või on see milleski muus?

Minu jaoks on väga oluline stiil ja ma loodan, et tulevikus on FMX-is stiilil üha suurem kaal.

Thomas Pagés Red Bull X-Fightersil Texases, foto Christian Pondella/Red Bull Photofiles



Thomas Pagés Red Bull X-Fightersil Calgarys, foto Andreas Schaad/Red Bull Photofiles





Thomas Pagés Red  
Bull X-Fightersil  
Madridis, foto  
balazsgardi.com/Red  
Bull Photofiles



Thomas Pagés Red  
Bull X-Fightersil  
Madridis, foto  
balazsgardi.com/Red  
Bull Photofiles

## Kes on vennad Pagés'id?

Thomas (24) ja vanem vend Charles Pagés alustasid BMX-ga, millega tegeledes murdsid oma esimesed rangluud, põlved ja hambad...

Siis hakkasid nad tegelema BMX-krossiga, mis oli palju ägedam. Aga kuna nad tahtsid hüpata märksa kõrgemale, oli selleks vaja mootorratast. Vennad proovisid motokrossi, kuid kuna nende kirg on ikkagi hüppamine, ehitasid nad 2005. aastal kodus oma esimese rambi ja sellest ajast saadik on neid võimatu FMX-ist eemale saada.

Hetkel peetakse nii Thomast kui Charles'i üheks lootustandvamaks FMX-sõitjaks maailmas. Thomase tähelend sai alguse alles 2008. aastal World Moto X-Championship võistlusel, kus ta sooritas esimesena double grap flip'i (tagurpidisalto, kus käed lastakse juhtrauast lahti, mõlema käega haaratakse istmest, lükatakse end tagasi rattale ja maandudes haaratakse uuesti lenksust).

See hooaeg pole vendadel kahjuks eriti edukas olnud, ei X-Games'il ega X-Fightersi turneel. X-Fightersil jäi Thomas sel aastal üheksandaks.

Kahjuks ei õnnestunud ka eestlastel Thomas Pagés'i esinemist näha, kuna Lauluväljakul sel suvel kahel korral välja hõigatud FMX Show jäi ära.

Nad on ühed esimesed, kes sooritanud mootorrattal salto ette - Thomas küll veidi ebaõnnestunult, Charles seevastu aga maandus kenasti ratastele. Videot hüppest võib näha Youtube'is (sisesta otsisõna Frontflipbrotherstrip2).

Vt ka [www.brothers-trip.com](http://www.brothers-trip.com)



# "Võistlus on siis hea, kui väikestel poistel silmad säravad!"

Tipptasemel krossisõitjast on saanud maailmatasemel võistluste korraldaja.

TEKST Helen Urbanik  
PILDID Helen Urbanik, Are Kauriti erakogu

**K**ohtume Are Kauritiga paar päeva pärast Kiviõli külakorvide moto-krossi MM-etappi. Hää! on tal suure korraldamise järel endiselt ära ning ka selja on ta suutnud ära tõsta nii, et toolilt püstisaamine valmistab tõsiseid raskusi. Mees on väsinud, kuid õnnelik.

Kaurit on üks neljast Kiviõli MM-etapi korraldusmeeskonda kuuluvast mehest (ülejäänud Madis Olt, Janek Maar, Tiit Veskus). Koos on nad viimastel aastatel korraldanud kolm suurt krossisündmust. Eelmisel suvel toodi Eestisse tagasi külakorvide MM-etapp, mida siin mitu aastat polnud toimunud.

Juba kevadel oli näha, et toetajate leidmine saab sel aastal olema väga keeruline.

Kokkuvõttes oli võistluse eelarve seekord kaks korda väiksem, kuid erinevalt eelmisest aastast õnnestus kulude ja tuludega tasakaalu jääda.

Korraldajad otsustasid, et näiteks lipukohtunikud otsitakse seekord vabatahtlikud ning nii ka läks: 32 kohtunikust maksti nende tegevuse eest tasu vaid kahele. "Kvaliteet saab minu meelest parem, kui asja tehakse sooviga toeks olla, mitte raha teenida," leiab Kaurit, kes on sama kogunud ka mitmetel mujal riikides toimunud suurvõistlustel.

Pealtvaatajaid oli sel aastal pisut vähem kui eelmisel, kuigi ilm oli mõlemal päeval ilus. Kuid nii vägevat show'd kui võidusõitu

## "KVALITEET SAAB MINU MEELEST PAREM, KUI ASJA TEHAKSE SOOVIGA TOEKS OLLA, MITTE RAHA TEENIDA."

Esimesel aastal MM Kiviõlis Kauriti hinnangul eriti hästi ei sujunud. "Kuidagi pea laiali otsas läks kõik," ütleb ta. "Sel aastal kõik sujus, endal oli ka asja sees mõnus." Selleks sai ka põhjalikult valmistatud: eelmisest sügisest saati käidi meeskonnaga igal neljapäeval koos nõu pidamas. Pingutusi kroonis ka FIM-i žürii antud kõige paremini korraldatud MM-etapi auhind sel aastal.

### Soolode MM-etapp Eestisse?

Kiviõli rada näitab külakorvi krossi olemust hästi. Vaatemängulisusele lisab palju juurde ülisuur (26 m) kõrguste vahe. Lõdvaks lasta siin ei saa ja mehed on finišisse jõudes nii läbi, et ei jaksa autasustamiselegi tulla.

Kaurit naudib oma korraldatud võistlust ka ise täiega. Vaatamiseks eelistab ta olla raja keskel, kus enamik toimuvast hästi kätte paistab. Eriti suur hüpe, mis kohe alguses Publiku Hüppeks ristitud sai. Sel aastal tehti seda veidi lihtsamaks ja madalamaks, sest eelmisel polnud takistus mitte kõigile jõukohane.

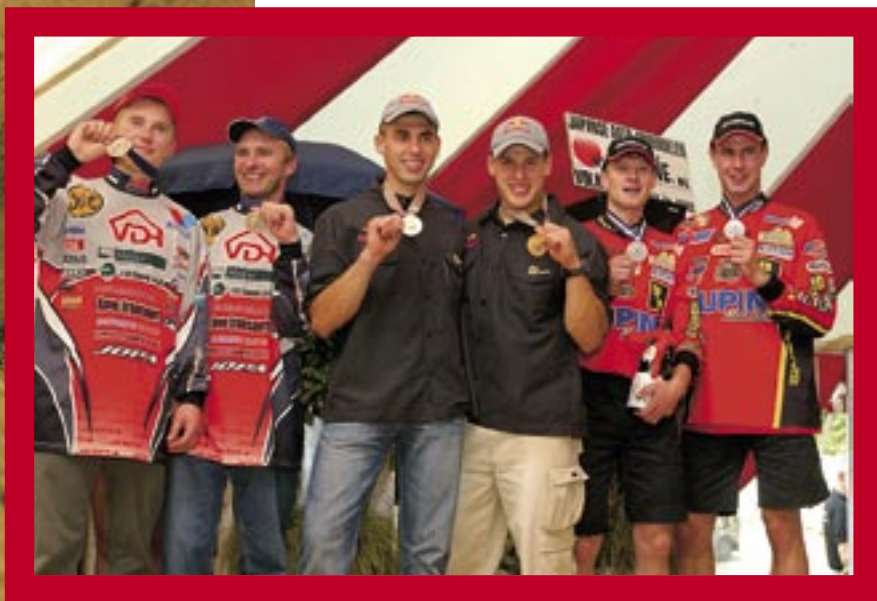
Pöialt hoidis Kaurit Läti tõusvale ekipaažile vendadele Daidersitele, kes võitsidki Kiviõlis oma esimese MM-etapi. "Eestlastel hetkel kahjuks oma staari ei ole," ütleb Kaurit. Kuid kodusest etapist on siiski palju kasu, kõik soovivad saavad vähemalt proovida, kuidas tiptasemel võistlusel osalemine õnnestub. Võistlusjärgsel nädalal pöördus tema poole kaks huvilist, kes tahaks asjaga tõsisemalt tegelema hakata.

Võistluste tasemest rääkides tsiteerib Kaurit vana konkurenti Kristers Sergist: motokross on ala, kus teeme ise tsirkust ja maksame sellele veel peale. Sergis küsis korraldajatelt põhimõtteliselt alati tasu, väites, et ta võib küll ka tasuta sõita, kuid siis ei tohi nemad pileteid müüa. Meil on võistluste korraldamisel samuti probleem, et panustada soovitakse üritusse minimaalselt, küll aga tahetakse nii sõitjatel kui publikult raha saada.

Mis Kauriti jutust loogiliselt järgneb? Eks ikka tulevikus Eestisse MX1/MX2 klassi etapp... Odav see lõbu pole, kuid samas ei peaks eestlased kümnete tuhandete kaupa Läti sõitu vaatama minema.

### Kauriti uuendus toob uue maailma-meistri

Paljud soolõitjad ei pea külakorvide sõitu millekski. Kaurit, kes ka ise soolomehena



Are Kaurit/Jürgen Jakk (vasakul) külkorvide motokrossi maailmameistri-võistluste pronksmedaliga. Kulla võitsid toona Daniel Willemsen/Kaspars Stupelis (Holland/Läti), hõbeda Marko Hoppich/Thomas Weinman (Saksamaa).

oli hoolimata masust kuhjaga, alates triki-meestest Moskvast, peotelgist ja bändidest ning lõpetades põneva krossiga, kus Läti vennad Daidersid teenisid oma elu esimese MM-etapi võidu. Kes kohal käis ei kahetse- nud kindlasti mitte.

"Kui selline üritus läbi saab, siis on endal tunne, nagu oleks võitnud võidusõidu," räägib Kaurit korraldaja kogemusest.

### Huvitav kogemus, aga korrata ei sooviks

Kauriti põhimõte on, et kui võistlus korraldada, siis peab see olema selline, et väikes- tel poistel silmad säraksid. Mingi lihtsalt väike võistlus ei tule tema puhul niisiis kõne alla.

Suurvõistluse korraldamisele kutsuti ta esmakordselt appi nelja aasta eest, kui värskel Kihli rajal Türi lähedal sai teoks külakorvide show-sõit. Kaurit oli pärast Jür-

gen Jakiga MM-il pronksile tulekut just profisõitja karjääri lõpetanud. Heino Aavasalu tegi ettepaneku, et võiks korraldada Kauriti karika vms võistluse. Realiseerus plaan pärast külakorvide Kegumsi MM-etappi toimunud üritusena, kus kohal olid mitmed tippsõitjad nagu Daniel Willemsen. Võist- lus toimunud, leidis Kaurit, et kogemus oli küll huvitav, kuid rohkem ta seda teha ei tahaks.

Ent pääsu polnud. Järgmiseks sai mees kutse Kiviõli Seiklusturismi Keskuselt, kes oli omavalitsuselt saanud loa tuhamäele krossiraja ehitamiseks ning vajasisid head rajameistrit. Siin kordus sama stsenaarium: mingist väikesest rajast või võistlusest ei tahtnud Kaurit kuulda, vaid asi võeti ikka suurelt ette. 2007. aastal toimunud show- võistlusele kutsuti kohale ka FIM-i vaatleja, rajale saadi litsents ning järgmiseks aastaks oli soolas juba külakorvide MM-etapp.



**Sõidud olid adrenaliini kütvad nii sõitjate kui publiku jaoks.**

**Läti lipud lehvisid Kiviõlis sel aastal kõrgelt ja fännidel oli põhjust omadele kaasa elada.**

alustas, pole samuti sellest patust puhas. Kui Ivar Vaaderpass ta oma korvi kutsus, läks Kaurit sinna mõttega, et pool aastat sõidab ja on siis soolo seljas tagasi. Külkal on küll peal kaks meest, kuid füüsiliselt on see sama nõudlik kui soolosõitki. Samas on soolo tippasemel märksa professionaalsem ning seal liigub ka suurem raha.

Tehnilisest küljest on sellel alal masinate juures rohkem ruumi nuputamiseks. Suured tehased külgorvidele mootoreid ega raame ei ehita. Sel aastal oleme tõenäoliselt tunnistajaks ajaloolisele sündmusele: esimest korda tuleb maailmameistriks 4-taktilist KTM LC4 mootorit kasutav ekipaaž. Kaurit oli esimene, kes selle mootori aastate eest kasutusele võttis - konkurentsivõimelistele 2-taktilistele tehase mootoritele oli nii keeruline ligi pääseda, et lihtsamaks osutus KTM-i laialt levinud mootorit ise ümber ehitama ja kohandama hakata. Ja kuigi

tollal keegi eestlaste sammu mõttekusse ei uskunud, on see nüüdseks ennast kuhjaga tõestanud.

Kaurit on krossikarusellis nii kaua tippasemel sees olnud, et teda endale ümber sõrme keerata on võimatu. "Lähed näiteks mõne tuntud summutimüüja esindusse ja mida müüa sulle pakub?" selgitab Kaurit. "Selle summutiga sõidab Everts, ütleb ta. Tegelikult ei tea müüja ise ka, millise summutiga Everts sõidab - testida võttis mees kümme tükki, aga milline neist tema võistlusrattale kruvitud oli, teab ta vaid ise ja tema mehhaanik..."

"Kui sa pole esisõitja, ei saa sa parimat tehnikat isegi raha eest," sõnastab Kaurit krossimaailma kirjutamata reegli. Tuleb ehk tuttav ette: Cairoli ja Leok, Barragan ja Krestinov?

Kauriti silmis oli ainus võimalus midagi saavutada sellest süsteemist välja murda.

"Korvide raame ehitasime sel ajal ju niikuinii ise," ütleb ta. Alustati koos Vaaderpassiga, ja kui Eesti külgorvikrossi grand old maniga MM-il osalema hakati, otsustati osta firmaraam. "Selle juures ei olnud peale läikiva värvi küll midagi head," ütleb Kaurit. Niisiis oldi ise aretamise juures tagasi. AYR raame ei tehta praegu mitte ainult külgorvidele, vaid ka näiteks quadidele. Lisaks tegeleb Kaurit võistlusrattaste (peamiselt KTM) ümberehituse ja hooldusega.

### **Peamine on tahtmine võidu sõita**

Põhjus, miks külgorvide kross nii keeruline, on selles, et tsikli peal istub kaks meest. "Hea meeskond on selline, kus kaks meest tahavad võidu sõita," ütleb Kaurit. "Kuid ülejäänud aeg, mis spordist väljapoole jääb, on kummagi enda oma ning sellesse ei puututa."

Korvipaari omavahelisi suhteid on sageli võrreldud abieluga ning üks siin on tugev tõeetera sees. Kui üks mees on lenksus, siis tähendab see, et enamik tähelepanust langeb temale. Mis valesti läheb, aetakse sageli korvipoisi kaela. Pingele ei peeta vastu ning mõni sõitja vahetab korvipoisse nagu sokke...

"Willemsen on küll ebamaiselt andekas," hindab Kaurit valitsevat maailmameistrit. Kuid peale ande talle enam palju jäänud pole. Kauriti sõnul on kolm olulist kom-





Eesti esimene eksemplar laste võistluskülgkorvist (esiplaanil).

## Lastele korvikrossi sari?

Kiviõlis oli väljas 85-sest krossikast ehitatud külgkorv, mille Ando Kuriks ehitas oma poistele. Hollandis selline laste sari tegutseb ning eks tulemused on MM-tasemelgi näha. Kas Eestisse sellise sarja tekitada saaks, ei tea. Igal juhul näidisksemplar ajas nii mõnegi papa kõhevile ja telefonikõnesid tuli selle peale küll.

### Arukülas koguni kaks krossirada

Kuna Are poeg Ardo teatas mõni aeg tagasi, et tema hakkab nüüd tõsiselt krossi sõitma, on pere elukohta Arukülas Harjumaal kerkinud koguni kaks krossirada. "Need on kõva kattega, suurte hüpetega, keeruliste tehniliste elementidega," iseloomustab Kaurit. Ümberkaudsetega kokkuleppel on seal sõitmine lubatud teisipäeval, kolmapäeval ja neljapäeval kell 15-18. Tasuta.

Sügisel toimub seal külakross.

ponenti sel alal läbi löömiseks mõistus, korras suhted tiimis ja raha. Lisaks pead sa tippvormis olema aprillist oktoobrini.

Ta toob näiteks Hollandi onupojad Hendrickx'id, kellel kõik need asjad näivad hetkel tasemel olevat ning ennustab, et uus maailmameister saab just seda perekonnanimi kandma.

### Küll raha sind leiab, kui ise tegija oled

Kaks aastat tagasi läks Kaurit treenerite kursustele, kuna poeg Ardo hakkas tõsiselt sõitma ning isa avastas, et ei oska talle teelikult nõu anda. Nüüd soovib Kaurit sama teed käia kõigil, kel vähegi huvi tõsise võistlusspordi vastu. "Treeningmetoodikasse tasub süveneda - eks olin minagi omal ajal treenimise maailmameister, kuid koormus tuleb samuti osata valida."

Ardo on sama töökas kui isagi ning tema pingutusi kroonis eelmisel aastal juunioride EM-i 4. koht. Sel hooajal on olnud palju ebaõnne, mis sai alguse juba enne hooaega Hispaanias laagris olles ja põlve tagurpidi kukkudes. Järgnesid veel mitmed vigastused, hetkel maadleb Ardo lülisamba probleemidega. Järgmiseks hooajaks loodetakse kõigest paraneda.

Üks erinevus isa ja poja vahel siiski on, kuigi mõlemad püüdlevad maksimumi poole. "Mina ei julgenud eesmärke kõva häälega välja öelda, Ardo on selles mõttes palju sõnakam."

Mis puutub spordi ja raha omavahelistesse suhetesse, siis leiab Kaurit, et eelkõige peab olema tahtmine asja teha. "Ega see toetus elu lihtsamaks tee." Küll raha sind leiab, kui sa ise vaid tegija oled. "Mõnest inimesest, kes mind või mu poega toetanud on, ei saa ma siiani aru, miks ta seda teeb," ütleb Kaurit tänulikult. Ta püüab ka ise meie sõitjatele võimaluste piires toetust anda.



Are Kaurit (keskel) koos abilistega eelmisel aastal Kiviõli etapi ajal.

## Ivar Vaaderpass tegi Kauritist korvisõitja

► Ivar Vaaderpass oli mees, kes sõjaväes olnud Are Kauriti korvirajale, oma paarimeheks kutsus. "Eks ta paar esimest aastat sõitis korvide sõidu ära ja läks siis soolode starti vaatama," meenutab Vaaderpass. Üllatus olnud Arele seegi, et iga päev trenni pidi tegema. "Tegime seda nii kaua, kui hoo üles saime, siis läks juba lihtsamaks," ütleb Vaaderpass. Sõitjana tuli Arel kõik läbi kõva töö leiab Vaaderpass. "Mõni saab andekusega hakkama, aga tema pidi küll kõvasti tööd tegema."

1988. aastal tulid Vaaderpass/Kaurit N Liidus kuni 1000-kuubikulistel külgvankritel hõbedale. Järgmisel aastal hakati vaatama Euroopa ja maailma poole, säästeti raha, et välismaist tsiklit osta - kuid sõita see ekipaažile ei kõlvanud. "Ei julgenud midagi ümber teha ka, nõukogude inimese mentaliteet, arvasime, et kui on välismaa oma, siis on see parim," meenutab Vaaderpass. Tagantjärele hinnates oli mittetoimiv

tsikkel suuresti põhjuseks, miks esimeste välisvõistluste hooaeg aia taha läks. "Pidevalt olime sellega kurvides külili," ütleb Vaaderpass.

Nagu ikka, on korvipoisi elu keeruline ja eks tuli teravates olukordades sellelgi paaril omavahel ütlemist. "Korvipoisi iseloom peab olema allaheitlek - aga kes meist siis on selline!" arutleb Vaaderpass. Kõige lihtsam on neil korvipaardel, kelle perekonnanimed ühte langevad - sest nagu teada, kui kiitust jagatakse, siis pole korvipoisi nimi kellelgi meeles.

Igal juhul figureeris Are Kauriti nimi 1990ndast aastast protokollides juba lenksumehena ning teade sellest mõjus Vaaderpassile alguses üsnagi hävitavalt. Nüüd on see kõik muidugi möödanik ning kiidusõnadega Are aadressil pole Vaaderpass kitsi. "Meil on maailmaklassi raamid ja maailmaklassi mootorid - tänu temale," ütleb Vaaderpass. Näis, millal Eesti sõitjad taas ise maailmaklassi trügidavad.

12-aastane Hannes Soomer teeb Saksamaal ilma noorimate ringrajasarjas ning võitis Eesti meistritiitli klassis Speedline.

TEKST ja pildid Helen Urbanik



Ei Hannes ega isa Tõnu varjanud oma ülevoolavat röömu poisi sõidu- ja meistritiitli võidu üle.

# Hannes Soomer, kiire röömupall

**S**el aastal on Hannes Soomeri jaoks tähtsaim olnud Saksamaa noorimate ringrajasõitjate sarjas ADAC Mini Bike Cup osalemine. Sealse uustulnukate klassi võistlustel sõidetakse 50-kuubikulistel 7,2 hobujõulistel Hondadel. "Tegemist on põhimõtteliselt Saksa meistrivõistlustega," ütleb isa Tõnu Soomer.

Sõidud toimuvad päris ringradadel, kust poisid kuhjaga kogemusi saavad. Saksamaal teeb võidusõitmise toredaks ka asjaolu, et seal on see üsna tavaline ala, umbes nagu meil korvpall, ning seetõttu on a) kulud suhteliselt väikesed (hooaeg koos rattaga maksab 10 000 eurot, pluss kohalesõidukulud) ning b) osalejate arv on väga suur ning konkurents ülitihed.

"Stardis on 50 last," ütleb Tõnu Soomer. "Nii palju kui on sõitjaid, täpselt nii raske on ka selgitada nende seast parimat." Üksi või paarikesi sõites kahjuks väga head tulemust ei saavuta...

Hannes on praegu 12-aastane ning hetkel mängib vanus veel veidi tema kahjuks, kuna esimesed poisid on aastakese vanemad ning riskijulgus ja enesekindlus on neil veidi suuremad.

Samas on Hannese tulemused siiski kiiduväärt ning eriti hooaja algus kulges lootustandvalt. Näiteks mais toimus Oscherslebeni rajal sarja esimene etapp. Ennast esimeseks sõitnud sakslase Joé Schackiga polnud Soomeri vahe sugugi suur, esimeses sõidus seitse sekundit, mida Viimsi poisil õnnestus teises vähendada kolme sekundi võrra. Eesti poisi nii head minekut ei osanud ka esikohapretendent ise karta, vaid pelgas pigem omamaiseid kannaleastujaid. Ka on Soomer Saksamaal sõitnud välja võistluste kiiremaid ringi-aegu.

Järgnenud paaril vihmase sõidul Hannes aga mõnel korral kukkus ning ühes sõidus nii tõsiselt, et vigastas kahte sõrme. Kaks sõitu jäid Saksamaal seetõttu ka vahele. Septembri alguse poole toimunud kaheksas etapp läks aga taas väga hästi, Hannese jaoks uuel rajal tegi ta ilmselt oma elu sõi-

du, sõites kiireima ringiaja ning vähendades 50-meetrist vahet liidritega silmnähatavalt - sõit lõppes vaid enne ära, kui ta nood päriselt kätte sai.

Kokkuvõttes on Hannes Soomer Saksa sarjas hetkel 9. ADAC sarjas sõidab Eesti poistest veel ka Endri Piirsalu, kes punktitalbelis on 18. kohal. Sõita on veel kaks etappi. Sarja ülivõimas liider on Joé Schack.

## Kihutasid võidu Eesti parima sõitjaga

Eesti meistrivõistluste arvestuses klassis Speedline oli enne kahte viimast võistlus sõitu, mis toimusid 4.-5. septembril Pärnu ringrajal, põnev seis: juhtis Mihkel Osula Hannes Soomeri ees. Kuid nagu Mihkli isa Märt Osula märkis, oli närv kõvasti sees, kuna kardeti märksa enam välisvõistlustel sõitmas käinud Soomeri suuremaid kogemusi.

Esimeses sõidus oligi seis ülipõnev ja emade kisakoor raja kõrval sai oma hääled kähedaks karjuda. Esikolmik (Osula, naljaga pooleks pisikest ratast proovinud Martin Pärtelpoeg ja Soomer) vahetasid omavahel korduvalt positsioone ning finišis otsustati olukord nende vahel 0,15 sekundi sees. Nagu kardeti, tulid Soomeri kogemused talle kasuks, Osula aga pelgas veidi finišieelset ja -järgset kurvi, kuhu ta kaotas osakese oma kiirusest. Lõppjärjestus Soomer, Osula, Pärtelpoeg.

Speedline'i teises sõidus laupäeval näitas Soomer end veelgi enesekindlamalt - juba hommikustes soojendussõitudes olid tema ringiajad Osula omadest üle pooleteise sekundi võrra kiiremad. Võistlussõidus kasvas vahe nende vahel 2,8 sekundiliseks ning kolmandaks sõitis end samuti



väga kiirelt isiklikku tulemust parandanud Fredderick Grünberg. See tähendas Soomerile ka meistritiitli võitu.

“Poiss sõidab hästi tavaliselt siis, kui ta on minu peale kas väga pahane või ta lihtsalt sõidab mõnuga,” ütles isa Tõnu Soomer. “Täna ta minu peale küll vihane polnud...”

Tõnu Soomer ise on üks tähelepanuväärsemaid tegelasi Eesti autoringrajasõidu, kellel on väarikaid tiitleid nii Eestist kui väljastpoolt. Aktiivse võistlemise on töökuuse, aga ka "hullu panemise" poolest tuntud mees lõpetanud, lastes nüüd tegusid teha nooremal põlvel.

Pärnus olid nii isa kui poeg sõitjate aga ka meistritiitli võidu järel õnnelikud nagu poisikesed. "See ei ole siiski nii, et mina oma saavutamata saavutusi poja peal välja elan, need on siiski tema sõidud ja võidud," ütleb Tõnu Soomer.

"Ta on õppinud võitlema ja suudab mööda sõita ning kiiremaid mitte karta," on ADAC sarja sakslasest juht Hannese kohta arvanud. Muidu on Hannes poiss nagu poisid ikka, ei mingi õpifriik, kellele siiski meeldib aru saada, kuidas asjad töötavad. "Naljasoone on ta minu isalt pärinud," arvas isa Tõnu; paras annus kangust on aga ilmselt pärit emapoolsest, hiidlaste suguvõsast.



Pärast kvalifikatsioonisõite istusid isa ja poeg Soomerid Pärnu raja stardijärgses kurvis ning analüüsisid suuremate klasside sõitjate trajektore.

## Speedline, tuleviku ringrajasõitjate koolitaja

► Speedline Racing sarjas sõitjad kasutavad täpselt identseid Honda NSF100 mootorrattaid. Tasavägisuse tagab see, et rattad loositakse võistlejate vahel välja enne iga üritust võistluspaigas. Samuti ei pea sarjas osalevate 7-14 aastaste sõitjate vanemad olema asjatundjad tsikli hooldamise alal, kuna sellega tegelevad korraldajad ja hooldus kuulub osalemistasu sisse.

Vt ka [www.speedline.ee](http://www.speedline.ee), [www.adac-motorsport.de](http://www.adac-motorsport.de), [www.smr-motorsport.ee](http://www.smr-motorsport.ee)



Rajal võib Hannes agressiivseltki endale ruumi teha, muul ajal on ta aga vahva ja lõbus sell.



# Ebaõnnestunud matk, **LOLL PEA** ja uppunud tsikkel

Lugu sellest, kuidas kahele hoiatusele võib kolmandaks järgneda suur jama ning miks alati ei saa tehnikaimesid uskuma jääda, vaid võiks vaadata hoopis liiklusmärke.

TEKST JA PILDID **Ats Janno**

**S**õber Andres otsustas taaskord minna Varbola puupäevadele, kuid kiirete tööülessannete tõttu ei saanud ma kahjuks temaga liituda. Pärimuskultuuri usinate toetajatena olime ausate töomesilastena osalenud sellel üritusel juba üheksa aastat. Väljatoomist väärrib ka asjaolu, et seal on tegijatele tasuta õlu.

Mina määrasin Andresele küllasõidu päevaks neljapäeva. Töö juurest sain liikuma juba varakult ning peatusin korra Pääsküla Statoillis, et paak silmini kütust täis võtta ning rehvirõhku kontrollida. Rõhk oli hea. Olin otsustanud sõita Varbolasse vältides kõiki asfaltkattega ning sirgeid teid. Kasutades oma laua ees seisvate taimede kaitsvat barjääri, raiskasin ligi tunni tööandja aega võimalikult põneva ning vaheldusrikka raja gepsu toksimiseks. Tegevus oli tore ning usun, et kokkuvõttes võidab ka tööandja, kui tema personal on veetnud aega lõõgastavalt ja looduses liikudes.

Alguses sõitsin siiski mööda asfaldi Jälgimäele, sealt Sakku, kust edasi Kiisale ning joones Hagerisse. Hagerist võtsin suuna Kodila poole. See oli mu sõidu kõige igavam ning tsiviliseeritum osa. Enne Kodilat keerasin nina maanteelt kõrvale ning võtsin suuna Kelbale ja Ohulepale. Mõnusalt kinnisõidetud kruusaga rada, millel kiirused kasvasid meelierutavalt ning ühes ootama-

tult järsus kurvis (silma järgi hinnates ja algeliste arvutuste tulemusel väidan kurvi nurgaks olevat 83 kraadi) avastasin, et oleks pidanud vist varem pidurdama. Või vähemalt hoogugi maha võtma.

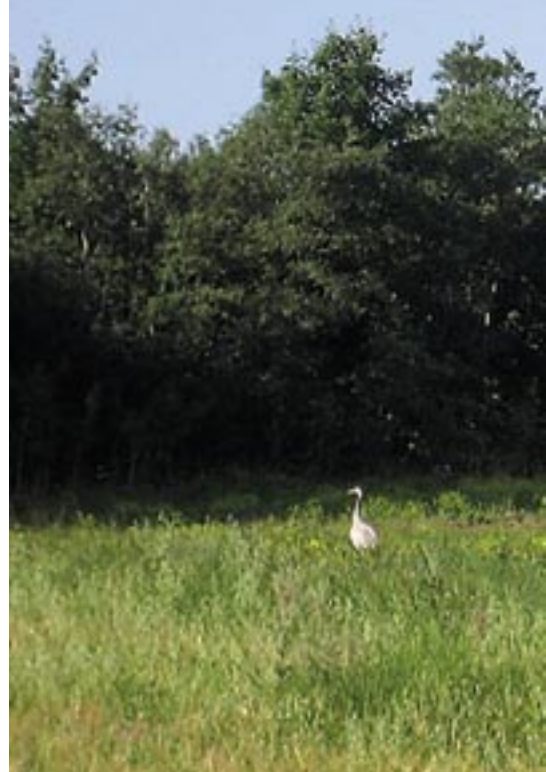
Kiirus oli umbes 75 km/h. Pressisin tagapidurit. Kurvi välisserv ja põld lähenesid. Tagaratas hakkas lohisema ja külg keeras kergelt ette. Panin vasaku jala maha. Tagaratas ikka lohises. Külg ees. Jalg maas. Mängisin piduriga. KURAT. Hoog ei vähenenud. Kruusast paska lendas ja klobises ümberringi. Panin lõpuks ikkagi otsejoones teelt välja. Õnneks oli kurvi välisserv tasane ja maastikul oleks ratas ka juba ilma piduriteta seisma jäänud.

## **Majesteetlikud haigrud ja mõnus metsarada**

Seekord läks õnneks, kuigi siinkohal oleksin pidanud mõtlema, et ega kaks õnnetuse ennustust (eelnevalt keeras linnas üks auto ette) täideläinud kolmandata jää. Sõitsin edasi, hoides rõõmsalt tempot, kuid austasin järgmisi kurve tähelepanuga. Õige pea pöörasin ühelt ristmikult veelgi väiksemale rajale ning peale mõningast õõtsutatavat sõitu tasasel metsarajal jõudsin esimese eramaa sildini. Sõitsin selle alt läbi, kuna gepsule tuginedes oli mul alust väita, et seal on tee, mida mööda ma jõuan oma eesmärgile.

Just sellised teed mulle meeldivad: kahelt poolt palistatud metsaga ning rada ise pehme ja voogavalt lainetav. Hea vaikselt sõita, võttes kurveid, künkaid, muhke, lohke, teele kaardunud oksid kogu oma kehaga. Mõnus. Jõudsin järgmise eramaa sildini. Tee oli muutunud juba metsarajaks, millel liiguvad vist ainult traktorid ja peremehe jalgratas. Sõitsin maja aia tagant läbi. Õnneks ei pidanud hoovi läbima. Geep-ess näitas lõppsihtkohta maad veel 11 kilomeetrit. Taas ristmik ning jõudsin välja autokõlblikule kruusale. Isegi üks kaubik sõitis vastu. Kohe peale kaubikut nägin tee kõrval põllul kahte hallhaigrut. Need on väga majesteetlikud linnud ning ma ei olnud neid varem niimoodi näinud.

Peale mõningast sõitu kruusale jõudsin ootamatult välja tuttavatele radadele ning





varsti pöörasin otsa juba Varbola linnuse tagumise värava poole. Linnuse ümber oli vaikne nagu ei toimuks seal midagi, kuid sisse jõudes nägin, et saameeste laulupidu rõkkab mitmehäälset. Peale väikest vaatlust tuvastasin tuttava prantslase palehigis töötava kuju ning taamal varjus “tagasihoidliku” õllepudelite kuhila. See pidi olema Andrese plats. Tõristasin sinna ning viskasin Romaine`le käppa. Vestluse ajal loivas ka Andres kohale. Nagu tavaks saanud, oli ta esimesel päeval pea kogu töö ära teinud ning edasi pühendunud hinge harimisele ja ihu õnnistamisele. Pean tunnistama, et tema tehtud kuju avaldas muljet.

Ajasime Andresega juttu ning aeg paistis lendavat. Pöördusin tagasi oma kuulsust töötavale retkele. Andres soovis veel ohutut koduteed. Mina palusin neil olla suurte saa-

gide ja raskete kirvestega töötades tähelepanelik. Kuna meie jutuajamise lõpetuseks visati veel nalja stiilis “Sõida kohe otse üle linnusevalli, sul ju enduro” jms, siis pidades ennest kõvemaks meheks, kui ma olen, sõitsin kõigi pilkude all linnusest välja uhkelt püsti ja kiiremini kui oleks pidanud.

See väärikus käis ilmselt käsikäes saabuva vääritusega. Kell oli natuke peale kuute. Tee viis mind Põlli laudani, kus esimese hooga kihutasin õigest teetsast mööda. Pöörasin ümber ja kuna minu teeotsa ees olid šlagbaum ja kaukaasia lambakoer, otsustasin tõrts kaugemal oleva samale teele välja viiva rajakese kasuks.

### Tupik? Kah mul asi!

Olin taas kruusal. Ette oli pandud ka tupiku märk, kuid taas jäin uskuma elektroonikat,

mitte teemeistreid. Sõitsin mööda taluhoovist, milles aiatõid tegev peremees saatis mind pika uuriva pilguga. Tundsin väikest ja vaikivat etteheidet sissetungijale. Sõitsin edasi, tee muutus metsateeks ning seejärel metsatraktori rajaks. Oli teine kõrget rohtu täis kasvanud. Kohati olid rajal sopased mülkad nagu neid sellistel radadel ikka on. Paaris sügavamas käis karter juba poolenisti sopas. Põnevus, rõõm ja entusiasm pulbitsesid mu sees.

Korruga oli mul tee peal risti ees jõgi. Jätsin ratta seisma. Tee läks justkui kahe kinnikasvanud järve osa vahelt läbi. Need järveosad olidki ühendatud selle, silma järgi seitsme meetri laiuse jõekesega. Vesi ei voolanud kiiresti, kuid siiski märgatavalt ja oli rabajärvedele iseloomulikku pruuni värvi. Kaldad ja nähtav põhi olid kiviklibused,



sekka mõned suuremad munakad. Vasakult servast läks üle jalakäijate purre, mis peale astudes kõikus nii, et selle kaudu kindlasti ei tasunud üle vee sõita.

Uurisin purdelt mõne minuti vett. Põhi paistis olevat kivine ja mitte eriti sügav, vähemalt niipalju, kui see poolteist meetrit kaldast läbi paistis. Otsa ümber pöörata hästi ei tahtnud. Sõita oli veel pea 70 kilomeetrit, kell oli veerand seitsme kanti ja pealegi oli see aias töötav talumees mind niimoodi vaadanud. Tegin kiire otsuse: risbekt mast bi teiken pai blaad. Sõitsin vette ja see esimene meeter, mis läbi pastis oligi kena. Siis aga sumatas esiots sügavemale ning nüüd oli ainult edasikäik. Tagaots tuli järgi ja vesi oli napilt üle rataste. Nägin veel, et summuti ots on veest väljas ning õhupuhasti ka kõrgemal.

Liikusin edasi, mootor töötab, rattad vedasid. Hetk enne, kui esiratas jõudis taas läbipaistvasse vette, jäi midagi ette. Andsin kergelt gaasi. Mitte midagi. Andsin veel gaasi ja tagaratas käis ringi nagu paadi sõukruvi. P\*\*s, V#\*t, T\*#a ja veel natuke anatoomiat. Läksin ratta kõrvale ja üritasin lükata. Nagu kännu taga. Teiselt poolt, raisk, sama seis. Natuke tagasi, et kõrvale pöörata. Tulemusteta. Samast joonest mitte millimeetritki kaldale lähemale.

Viskasin kiivri kaldale. Olin juba pea kümme minutid munadeni vees olnud. Olu-korra tõsidus hakkas kohale jõudma. Ma olin ligipääsmatus pärapõrgus, telefoni aku otsi andmas ja munadeni vees 200 kilo kaaluva tsikliga millegi taga kinni. Õnneks veel mootor töötab. Üritasin veel vasakult küljelt lenkse keerates lükata. Kinni. Vajutasin käega käigu sisse ja punnnisin veel. Ikka kinni. Üritasin ronida üle tsikli teisele poole, samal ajal hoides gaasi kergelt peal.

### Vajub-vajub-läks...

Saapad vett täis, püksid ka ja kõik kokku on rasked nagu sead. Saan rattast üle ja hakkam lükkama. Ei liigu. Ukerdan üle ratta käega käigu sisse ja lükkan. Kinni. Mõtlen, et käigust pole abi. Kraabib võib-olla tagaratta all augu sügavamaks. Õnneks mootor veel töötab. Käik välja ja jälle nügima. Mingil põhjusel, kas läks tasakaal üle mingi olulise punkti või jumal teab, mis, on ratas nii kaldu, et ma ei jõua seda hoida. Ratas vajub vasakule. AAEEGLASEEELT. Katsun kinni hoida ... ei jõua ... vajun ... ratas vajub ... mootor töötab ... läks. Kuskilt mootori vahelt tuleb veel valget auru ning mootor lämbub.

Siinkohal on rahustuseks hea meenu-tada, et eelmisel õhtul käisin naabrimehega katusel korstna plekke värvimas ning allatulles muljusin vasaku käe lihaseid se-

davõrd, et selle käega oli kiivritki ebamugav käes hoida.

Ratas tuleb siiski püsti saada. Esimene punnitus ebaõnnestub. Võtan uuesti kogu oma väheks jäänud jõu ja ropud sõnad kokku ning ebainimliku pingutusega venitan selle neetud ratta püsti. Hingeldan, süda peksab. Toetan rinnuli sadulale, hoides samal ajal ratas püsti. Vaatan vette. Kes kurat ütles, et vesi rahustab. Ei rahusta. Viskan peoga vett näkku ning hakkam põhja kompi-ma. Üldiselt kaetud peene kiviklibuga, kuid kalda ääres teelaiune astang, nii umbes 15-20 sentimeetrit kõrge. Sellest ma üle ei lähe. Tuleb ikkagi tagasi minna (no see mõte tuli küll natuke hiljavõitu või mis).

Ratas liigub üllatavalt kergesti jõe kesk-kohast üle esimese kalda poole. Raisk. Seal oli ju see astang, millest esiratas üle sukeldus. Proovin ratas püsti hoides liikuda tagaotsa juurde. Haaran porika otsa alt kinni ning proovin üle tõsta. Kolm korda proovin, aga ei jõua. Meenus, et vastaskaldal oleval tõkisel oli kõrkjate vahel ühes servas tunda mingi ots. Küll kaks meetrit eemal, aga siiski. Nügin ratta läbi jõe uuesti sinna. Lootusetu üritus. Sealt ei saa ikkagi läbi. Peale veerandtunnist ukerdamist otsustan, et see ratas peab tulema välja esimesest kaldast. Pealegi, kuhu mul olekski teisest kaldast edasi minna? Sealt oli mäletamist mööda umbes kümme kilomeetrit esimese asustuseni.

Tõsi, tol hetkel uskusin veel, et kui ratta välja saan ja see natuke kuivab, hakkab jälle tööle. Aeg-ajalt proovisin starterit. Vedas mootorit ringi, aga ei käivitanud (mõni ime). Ühesõnaga, tagasi esimesse kaldasse. Ratta liigutamine üle jõe käis paarikümne sentimeetrite nügimistega, iga vahele hingeldamise paus. Kompis jalgedega põhja, et natuke aimu saada paremast rajast.

### Ole meheks, sõida tagarattal!

Olin sügaval pasas ja sain siit välja ainult isikliku pingutuse, nutikuse või vaevaga. Edasi käis liikumine sentimeetri kaupa. Lükates, hingeldades, tõugates, hingeldades, tirides, tagasi vajudes, jälle lükates, hingeldades, tõstes, tõugates.

Ühe korra pillasin ratta veel külili. Seekord juba kalda lähedal ning niimoodi, et vajus istmealuse küljegondliga raginal mingi kivi otsa. Süda tagus pingutusest nagu trumm Gunnar Grapsi soolo ajal. Ma ei tundnud endas mingit jõudu, et seda rattast püsti saada, ainult tuima jäärapäisust. Viimane pooltund kulus sellele, et esiratas oli juba kuival, kuid tagaratas istus mingi müksu taga kinni. Jalgedel polnud libedate kivide vahel suurt kusagile toetuda. Edasi lükata ei jõudnud, eest tõmmata ei jõudnud, tagant tõsta ei jõudnud... Peale

**OLIN LIGIPÄÄSMATUS  
PÄRAPÕRGUS, MUNADENI  
VEES 200 KILO KAALUVA  
TSIKLIGA MILLEGI TAGA  
KINNI; TELEFONI AKU OTSI  
ANDMAS...**





**Konkurssi toetasid**

**GeoApe, Garmin GPS,**

**Interphone Cellular Line,**

**EOMAP.**

natuke pikemat hingeldamispausi võtsin parema käega lenksust, vasakuga haarasin üle sadula tagaraami alt ning, olles ise ratta paremal küljel, poolkõhuli üle sadula, tõstsin hammastest kilde välja pressiva pingutusega 200-kilose ratta üle esimese kännu. Lihtsam oleks olnud ära surra, kuid nüüd tuli sama liigutust teha veel üks kord.

Seda ma ka tegin (mitte suuremise osa). Nüüd oli kõik korras. Esiratas juba päris kuival, tagaratas madalas vees. Ainult kerge kallak, et päris kuivale saada. Ometigi ei liikunud ratas edasi. Mida F\*#\*. Uurisin ja nägin, et selle loksutamiseega oli esiratas kaldasse paraja lohu tekitanud, mille pärast enne kogu ratas polnudki edasi liikunud. Järsku hakkas mu telefon helisema. Kuna ratas oli kallaku peal, siis pidi kogu aeg vastu hoidma, et ta tagasi ei vajuks. Kuid samal ajal oleks tulnud tagaotsa tõsta viisteist sentimeetrit kõrvale. Kuidagi see lõpuks õnnestus ning samaaegselt jalgade kramptidega lükkasin ratta kallakust üles, paar meetrit edasi, leidsin koha küljejalale ja puhkasin. Ratas oli veest väljas. Hingeldasin ja puhkasin. Kell oli kaheksa. Lükkasin gepsu sisse. Põlli laudani, suure tee peale, oli kaks ja pool kilomeetrit. See oli küll metsatraktori tee (meenutagem karterini ulatuvaid mülkaid), kuid mitte jõgi. Helistasin isale ja palusin abi. Ta lubas tulla bussiga mulle Põlli lauda juurde vastu.

Kuna ratas ei käivitunud, hakkasin seda lükkama. Sada meetrit ja hingeldamine, sada meetrit ja hingeldamine. Peale üheksat olin suurel teel. Lauda juures ilmusid põõsast kaks parmu, kellest üks tahtis aina, et ma nokka tõstaks. Peale kõike seda ja tõstan nokka? Ehh naljamees. Õnneks tuli ka nende ülemus, Kubinski Mati, kes teadis rääkida, et džiihid küll on sealt jõest läbi läinud ning ATV-dki, kuid tsiklid mitte ja need barjäärid seal vees on vana silla palgid. Oi kuidas mulle oleks palkide asemel terve sild meeldinud!

Mati käskis parmudel aidata mu tsikkel viimased sada meetrit maanteeni lüka. Abiks seegi. Edasi kulges kõik lihtsalt. Tuli isa, ratas bussi, bussiga Rapla, seal ratas maha. Võtsin kohe aku ja õhufiltri maha ning lasin õlid välja. Selgus, et õli oli emulsiooniks muutunud ja parem oligi, et mootor pärast tööle ei läinud.

Kokkuvõtteks tahan öelda, et hoolimata meie sajandi suurepärasest tehnilistest abivahenditest ning arenenud masinatest ei päästa lolli pead õnnetusse sattumast miski ja kui keegi seisab tsikliga jõe serval ning tahab sinna sisse sõita siis: teid on hoiatatud!

(Lugu on avaldatud lühendatud kujul. Tervikteksti ja rajalogi vaata: <http://geoape.com/tracklogs/ebaonnestunud-matk-loll-pea-ja-uppunud-tsikkel-1163#desc>)

## Motomaania matkalugude konkursi "Eesti-Eri" kokkuvõte

**S**EEKORDSE matkalugude konkursi idee oli pöörata tähelepanu pärlitele oma tagahoovis ehk ergutada inimesi ottsima seiklusi ja põnevaid paiku siinsamas Eestis. Loodame väga, et üleskutse andis nii mõnelegi tõuke matk ette võtta, kahju ainult, et neist retkedest nii vähe lugusid sündis ning neist veel vähem meie toimetusse laekus.

Kurvastuseks peame ka tõdema, et inimeste oskus oma muljeid kirja panna vajab veel väga kõvasti lihvimist. Matkaloolet ei oota lugeja eelkõige preisiliku täpsusega kirja pandud detailsust kellaaegade, kilomeetrite ja bensiiniliitrite kohta, vaid emotsioone ja seikluslikkust.

Kõige paremini võtab žürii, kuhu kuulusid Motomaania toimetajad Kullo Kabonen ja Helen Urbanik, maailmarändurid Kariina Tšursin ja Margus Sootla ning ajakirja kolleegiumi liige Margus Tammaru, arvamuse kokku viimane: "Näiteks ümber Eesti sõidu idee on iseenesest suurepärase, sest kust mujalt kui koduvabariigist leida enda jaoks veel avastamata kohti... Lugu ise aga annab välja tubli raporti mõõdu mingisugusest sõjalisest missioonist vaenlase tagalas - on kahtlemata objektiivne, piisavalt üksikajaslik, lausa detailne. Ja nagu sellisele formaadile kohane, siis ka emotsioonitu. Mõni teine kirjeldus sarnanes jälle kahtlaselt põhikooli tasemega klassikirjandile.

Parem siiski, kui kirjutatakse huvitavaid ja paeluvaid lugusid. Näiteks novelle pinget kruviva süzee, selgelt välja joonistatud karakteritega ning miks mitte ka ootamatu lõpupüandiga, mis loole rasvase joone alla tõmbab ja lugejale tükiks ajaks mõtteainet pakub. Mootorrattaga matkates ei tohiks materjalist puudus tulla. Aga on tõsi, et enne kirjameistriks saamist tuleks vähemalt 100 raamatut läbi lugeda, tekitamaks seda minimaalset vajalikku sünteesioskust.

Annan oma hääle parima loo kategoorias kirjutisele "Ebaõnnestunud matk, loll pea ja uppunud tsikkel". Kuigi ka selle kirjutise algus oli vähetõotav, muutus lugu põnevamaks, kui minakangelane aias rehitsevast ja vidukil silmi vaatavast külamehest motikal mööda põristas. Edasi läks juba vanas heas Hemingway stiilis, sarnanedes küllaltki ühele heitlusele, mille leiab õhukesest raamatust "Vanamees ja meri". Pealkiri võinuks olla muidugi vähem tuhka päheraputav.

Parimaks trassiks tunnistame aga Tõnu Kraudi ja Tiit Hallase poolt koostatud Sitalepiku Tuuri ehk ringi mööda kõige viimaseid ligipääsetavaid teid ümber mandri-Eesti: <http://geoape.com/tracklogs/hmrp-vol-9-ring-umber-mandrieesti-1256#desc>



Väheseid sähvatusi: isehitatud rott-chopper.



Lihne valge värvkate eristub selgelt chopperite kirjust massist.



- ↑ Tõeliselt turvaline paar paraadilt.
- ← Külalisi oli Treffil tõesti kaugelt.
- Külgkorvide võidukihutamine oli seegi kord väga tasavägine.



# TREFFI TRENDE:

## eraldumine ja

TEKST JA PILDID **Helen Urbanik**

**O**savõtjaid käis sel aastal korraldajate sõnul Jõgevatreffil 1800, mida on veidi vähem kui viimastel rekordaastatel. Samas oli rattureid 14 riigist, millega ilmselt Eestis ükski teine motokokkutulek kiidelda ei saa. Silma torkas lisaks tavapärasele soomlaste-rootslastele näiteks Venemaa mootorratturite tulek klubide kaupa.

Eraldumist lintide ja koguni aedade taha oli seekord palju. Ei teagi, kumb osa territooriumist suurem oli - kas see, kuhu klubid teineteise eest linte ette olid tõmmanud, või need julged, kes piirete taha ei varjunud.

Ka Treff'i territooriumi taga olevate autode hulk oli väga suur, seegi näis olevat



Vaid üks paljudest muhedatest külgkorviseltskondadest.





↑ MZ-id olid ühed huvitavamad sõidukid Treffil. Sakslasest MZ-i fänn.

Maarja Noorak võrrivõidusõitu proovimas.



# standardiseerumine

märk teisenevast motokultuurist, kus mõned osalejad oma kallikese kokkutuleku le kärul toovad - või siis laagrivarustust transpordivad.

Üks Treff'i tipp hetki oli Ultima Thule esinemine reede õhtul. Sellist rahvamassi lava ette küll ei kogunenud, kui veidi hiljem alanud striptiisitaride ülesastumiseks, kuid kes olid, need rokkisid ja mõššisid täiega. Mis tüdrukutesse puutub, siis publiku ohkimise ja ähkimise järgi arvasime, et nad on ammu laval, kui tegelikult polnud seal veel kedagi. Eks ootusärevus oli ilmselt suur...

Kuremaal oli toimunud suur muudatus - enamus pargist jäi Treff'i alast hoopis välja ja enam ei olnudki tegu harjumuspärase õdusa pargi vahelise ja järveäärse kokkutulekuga. Vaadates, mida rohkelt maha sadanud vihm pinnasega tegi, oli selline ot-

sus muidugi mõistetav - värskelt hooldatud parki ei taha keegi mudaauguks muuta.

Kõige "hullem" trafikulaline oli meie jaoks sakslane MZ-il, kes oma kahetaktilise sõbraga on läbi sõitnud suure osa maailmast - teda oma erinevatel kontinentidel asunud sihtkohtadesse alati lennukiga ette lennutades. Treff'ilt oli mees minemas Helsingi kaudu koju tervelt üheks ööks - et seal edasi sõita Hollandisse, Belgiasse, Inglismaale, Iirimaaale - ja edasi vaatab, mis saab.

Hoolimata külkade rohkusest, mis on ideaalne trefisõiduk, oli osalejate rattapark üsna standard ja igav. Vaid mõned üksikud sähvatused nagu üks isehitatud rotikaschopper või imeilusasti restaureeritud küljekorviga Tuula. Mõni kahetaktiline, mõned võrrid ja rollerid, ja enamasti välismaistel osalejatel hulk vanu ja väarikaid rattaid.

Seekordseks päevaürituseks oli võrride võidusõit Jõgeva kesklinnas, mida oli õnnistatud ligi sajakonna osaleja ning rohke pealtvaatajaskonnaga. Kahjuks sai ainult ühe, esimese, sõidu sõita kuival rajal, ülejäänud toimusid pärast suurejoonelist paraadi kohalejõudnud paduvihmas või vihmamärjal rajal.

Märg asfalt, kuid mitte ainult, tingis hulgaliselt kukkumisi. Kahjuks kukkus neljal korral ka Motomaania palvel võrrivõidusõitu proovinud ringrajasõitja Maarja Noorak, küll mitte piisavalt täis rehvi, küll konkurendiga kokkupõrke, küll viimase käigus purunenud pedaali tõttu. "Ma ei kuku ringrajal ühe hooajaga ka nii palju!" ütles Maarja. Teiseks sõiduks tuli tal vahetada sõidukit ja siis mängis ta Kristiina Rabaga maha tulise duelli, ainult võimsusest jäi sõidukil puudu, et Rabast mööda saada.

22. august 2009, Balti keti aastapäev. Päike paistab ja ilmateade lubab soodsa kõrgrõhuala jätku...no vähemalt kuni õhtuni. Ees ootab suursõit Tallinnast Siguldasse.

TEKST **Kaido Kallikorm**  
PILDID **Teele Tuuna**

# Baltic Chain Run, kogemus kogu eluks



Sõitjad lähetas teele Riigikogu esimees Ene Ergma.

**T**eel Kärü poole on näha väikseid motorühmitusi – mõned neist sõitmas, mõned teeäärtel...ilmselt koguvad hoogu pikemaks retkeks. Väike paus Kärü bussipeatuses. Huvitava ja temaatilise ideega on välja tulnud kohalikud klubilised, kes on samasse paigaldanud väikese sepikoja. Kõikidel soovijatel on võimalus tagada oma võimetekohane ketilüli ning lisada sellele oma nimi.

Türil on teeäärtesse kogunenud rahvas, kes silmnähtavalt elavneb matkajaid nähes. Välja võetakse sinimustvalged lipud ning lehvitatakse reipalt. Vastame samaga. Sõidame väiksemas kolonnis, loendan kümme-kolme tsiklit. Liigutakse rahumeelselt – ilmselt pole hullud “solistid” valmis normaalkiirusel kulgema ja on valinud mõne teise teekonna. Malbe idüll kestab, kuni jõuame Viljandi teeotsale. Saan kogemuse,

mida ei tohiks üksinda kodus proovida – kolonn liigub kiirusel 160-180 km/h... Jõhker, rumal, aga saatanlikult kõitev.

Viljandi – bensiinijaamad on hõivatud rohkearvuliste kahe rattaliste hordide poolt. Autojuhid ootavad esiti kannatlikult, kuid kui poole tunniga pole edasiminekut märgata, muutub ilme tuuleklaasi taga kuidagi apaatseks – näib et kütusehüda läks mööda.



**Kohe-kohe asutakse meeldejäävale retkele läbi Eesti.**

Viljandist viib tee Karksi-Nuia poole. Kui Eestisse oleks sattunud mõni võõra-maalane, kes ei tea midagi Balti Keti pühast reliikviast, siis võib ta pidada eestlasi eriliselt hullumeelseks – seisavad jõukudena teeäärtes ning muudkui lehvivad kõigile ja kõigele.

Karksi-Nuia keskuses pakun silma järgi paar-kolmsada tsiklit – umbes kolmveerand nendest üritab tankida, järjekord on met-



**Mart Laari väike loeng; piiripost pakub puhkajatele tuge.**

sik, aga sujub. Algab kruus, mille lõppu ei paista ja tegelikult ei paista suurt midagi, sest minu plaan sõita üksi luhtus hetkel, kui sattusin kõrvalteelt sööstnud kolonni.

Tolm, meetrite, liitrite, kuupmeetrite, hektarite kaupa tolmu. Bike on kõike muud kui kruusal sõitmiseks mõeldud. Tööd tuleb teha kõvasti ja ma ei kadesta neid baikereid, kes tulid kahekesi ühel sõidukil. Lahtised kivid pillutavad tagaratast siia-sinna ja esiratas kipub kurvides libisema sissesõidetud vaaludesse. Kiirus vaevased 20-40 km/h. Minust mööduvad mõned chopperid, kui tuul hetkeks tolmu tee kohalt laiali lükkab, näen eespool hullamas kahte enduromeest – kord kraavis, kord tagarattal, siis mattub kõik taas hägusse. Lilliks on kõikidel motoristidel ühte värvi ehk värvitud kostüümid ja rattad.

Pärast Lillit, kui kruus ei lõpe, hakkab pidulik meeleolu kaduma ning asendub valulikkusega vasakus randmes. Kunagine randmemurd annab tunda, sõrmed ei jaksa eriti enam käiguheelblit tõmmata, valus.



Ka Lätis näib olevat lehvitamise populaarne rahvusport. Ratturitega liituvad, mõned lätlased, üksikud soomlased ning leedukad. Ent selline pidur-sidur-gaas sõit väsitab kõiki ja veidi aja pärast keeratakse kohaliku Statoili jaama sirutama. Saabub “Kultuurne motobande” – nagu lasteade – helkurvestides ja paarikaupa. Selline pilt teeb rõõmsaks – visatakse nalja, kuid seda vaid heatahtlikult, sest tegelikult mõistavad ju kõik vestide olulisust.

Sigulda – imekauni loodusega koht, mida lõunanaabrid on osanud ära kasutada. Kogunemisplatsil arvan nägevat tuhatkond ratast. Lahe on näha kontrasti – eestlased on kui tolmuahvid, kuid lätlaste rattad kiiskavad puhtusest. Samas sõidavad eestlased grupis rahulikult, lätlased aga tegid rallit. Paraad sinka-vonka läbi Sigulda. Teeäärseid palistavad kohaletulnud pealtvaatajad, rahvuslipud, politseinikud.

(Avaldatu on katkend Motomaania Eesti reisilugude konkursile saabunud tööst.)



Seekord leidis aset tsikli ja veoauto jõukatsumine.



## Saunamöll Riski Grupi juhtimisel

Saunamöll, mis toimub Pisisaare külas Jõgevamaal, on aasta üks ainulaadsemaid motokokkutulekuid ning pakkus seegi kord tõeliselt ekstreemseid, naljakaid, enneolematuid ning nostalgilisi elamusi.

TEKST JA PILDID Teele Tuuna

Rehve sõna otseses mõttes põletati.



**N**agu ikka, oli osa ettevõtmisi traditsioonilised, samas ka et-tearvamatud, näiteks kiirendus, mis möödus vihmas või rehvipõletus, mis kulges leekides. Enduurorada tundus eemalt vaadates üsna valus, kuid osavõtjad läbisid selle lausa kangelaslikult. Platsil toimunud "spordiprogramm" oli kõigile tasuta.

Hiljem, peale sportlikumat meelelahu-

tust koguneti Purika koduõuele, kus motopidu võis jätkuda. Saunad olid asjalikult ettevalmistatud ning tegevust jätkus ka mittesaunalistele. Meelt lahutas ansambel, ohtralt põletati rehve kogu ürituse jooksul, ning vihma eest võis varjuda kuuri alla, kus mängis teistmoodi muusika. Veel enne, kui mehed väsima hakkasid, tantsisid nende meeleheaks ööpimeduses ja vihmas eksootilised tüdrukud.

Riski Grupi mehed olid oma hommikus-tes meenutustes toimunuga muhedalt rahul - jätkus, mida meenutada. Ilmselt püstitati ka Eesti mitteametlik rehvipõletusrekord ainuüksi ühe tsikli poolt, ehk umbes 7 rehvi õhtu jooksul, raske oli järge pidada.

Lusti jagus ATV-meestelegi.



Saunamöllu juurde käib loomulikult ka saun.

Eksootiliste tüdrukute ebamaine esinemine.





**Velt Motocenteri  
kliendile tasuta  
motoajakirja  
tellimus!**

**Ostes  
Velt Motocenterist  
kaupa vähemalt **7500 kr** eest,  
saad Eesti mootorrattaajakirja  
Motomaania 3 numbrit **tasuta****

**Lisaks Motomaania poolt kingituseks  
hinnaline raamat "Eesti motosport 2008"**

**Eesti mootorrattaajakiri  
juba 5 aastat**



**moto  
maania**

# SÕIDUKOOL:



# mootorrattaga sügises

Sügise saabudes jõuavad üldjuhul kohale ka tsiklimehe kolm sõpra: **KÜLM**, **MÄRG** ja **PIME**. Sõidukooli käesolev väljaanne tegeleb neist esimestega.

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

"T siklihoogaeg" on veniv mõiste - kellele vaid paar-kolm kuud, kui eelduseks kuiv ja päikseline soe ilm, kellele enam kui pool aastat, kui nõudmised tingimustele nii kõrged pole. Ja muidugi on alati kodanikke, kes küsimuse "Oled hooaega alustanud/lõpetanud?" peale ainult arusaamatult silmi punnitavad. Mis pagana hooaeg?! Sõitke, ja ärge mölisege...

Viimased aastad on igal juhul hellitanud meid sügistega, mis ka mitte-nii-hardcore-sõitjate jaoks on olnud sõidetavad sügavale oktoobrisse välja. Sõidukooli seekordses väljaandes vaatame, mida tänavarattaga sügisel sõiduohutuse mõttes tasub meeles pidada.

## Külm rehv on tuntavalt libedam

Üks haardumist tugevalt, ent tihti salalikult muutev tegur on madal temperatuur. Kui märga teekatet oskame libeduses probleemideta kahtlustada, siis eriti sügishommikutel tihti vaid paarikraadist teekatet (ja vastavalt jahedaid rehve) ei taipa me alati meeles pidada. Ent asfaldirehvi pidamine on temperatuurist otseses sõltuvuses. Ja mida parema pidamisega (sportlikumast) rehivist me räägime, seda suurem erinevus töösooja rehvi ja külma jalanõu omaduste vahel haigutab.

Olles suviste kiirete sõitudega kergelt 40-50-kraadini soojenenud rehvide haardumisega harjunud, võivad "muidu nii hästi pidavad" rehvid meid ebameeldivalt üllatada, seda isegi pikema sõidu järel. Paar kraadi üle nulli olev teekate lihtsalt ei lase rehvidel normaalset töötemperatuuri saavutada. Seega tähelepanu "harjumuspärase" kallete/kiirustega! Kõvema seguga touring-rehvid on madalama temperatuuri suhtes vähem tundlikud, sest esiteks ei ole nende pidamine ja eeldatav töötemperatuur kunagi sportrehviga samaväärne olnudki ja teiseks kasutavad sedatüüpi rehve reeg-



Asfaldirehvi pidamine on temperatuurist otseses sõltuvuses ning lehed jms sodi võib libedust veelgi suurendada.

lina teistsuguste ootuste/harjumustega sõitjad.

Sügisel sõites ei saa temperatuurist rääkides välistada ka selle miinuspoolele langemise võimalust ehk "päris libeda" tekkimise ohtu. Eriti hõlpsalt võib see juhtuda öötundidel-varahommikul. Tulemuseks on enamasti nn must jää ehk raskelt märgatav jäiselt libe kiht asfaldil, mis tänu asfaldi öö jooksul kõvasti jahtunud pinnale võib püsida ka siis, kui õhuperatuur ammu juba mitmeid kraade plusspoolele ja libedast mõtleminegi totter tundub.

Eriti ohtlikud on varjukohad (nt metsavahed), kuhu päike otse peale ei paista ja ei suuda seda kihti kiiresti sulatada. Vähihimagi kahtluse korral tasub regulaarselt ettevaatlikult TAGApiduriga "libedaluuret" teha, sest erinevalt esipidurist on tagapiduri

blokeerumine kergelt hallatav ega kujuta endast ohtu.

## Märg teekate kutsub ettevaatlikkusele

Sügisega kaasnevad sademed ja suur õhuniiskus toovad alailma märja teekatte. Siin tasub vahet teha niiskel ja veekihiga kaetud asfaldil. Lihtsalt niiske teekate pole üldjuhul üldse nii libe kui tavaliselt arvatakse, seda enam, et tsiklirehvi (autoga võrreldes) eriti pisike kontaktpind tähendab ühtlasi suuremat erisurvet, mis aitab vett rehvi ja teekatte vahelt välja suruda. Ekstraettevaatlik tasub märjal olla just pidurduste-kiirenduste alustamisel, sest pidamine on manöövri alustamisel kõige kehvakasem, paranedes nii kiirendamise kui pidurdamise jooksul märgatavalt tänu vastava rehvi tugevamini teekatte vastu surumisele.

Kirvereegel ütleb, et kui märja (ent sooja!) teekatte puhul sooritada oma manöövririd 60-70% peal tavapärasest, siis ollakse veel ohutus tsoonis. Pigem tasub märjaga olla ekstra tähelepanelik temperatuuri suhtes, sest külm JA märg ei ole rehvide pidamise mõttes soodne kombinatsioon.

Ja muidugi ei tohi unustada, et märjaga muutuvad ohtlikult libedaks nii teekattes leiduvad metallesemad, nagu kanalisatsioonikaaned-trammirööpad kui ka tänavatähistuseks kasutatav pastataoline valge värv. Ettevaatust eriti jalakäijate ülekäiguradadel, kus need jooned väga laiad!

Olukord muutub, kui sõidame teel, mis kaetud veekihiga, olgu siis tegu vihmasaju või ulatuslike loikudega. Suurem osa tsikli asfaldirehvidest on optimeeritud ikkagi pakkuma maksimaalset pidamist kuival ja

soojal teekattel (ehk suure maailma mõistes "normaalsetes sõidutingimustes") ja on seega üsna minimaalse mustriga. Sügisperioodil lisandub siia fakt, et enamasti on rehvipaar all olnud juba terve suvise sõiduperioodi ja seega on tänavarataste puhul rehvi keskosa üsna kulunud ja need vähesedki sooned pea olematuks muutunud. Mis omakorda tähendab, et võime juhtida rehvi ja teekatte vahelt vett ära on üsna piiratud. Liigne kiirus tekitab hõlpsasti vesiliu ehk olukorra, kus esirehv ei veere enam mööda teepinda, vaid liugleb õhukesel veekihil millimeeter-paar teepinna kohal. Tunnuseks on ootamatult väga kergeks muutunud lenks. Ettevaatust, tegemist on väga ohtliku olukorraga, sest esirehvil sisuliselt teepinnaga kontakt puudub ja ratas on sel hetkel juhitamatu, liikudes

lihtsalt inertsi otsejoones. Kõige nadim on, et sel hetkel puudub ka külgsuunaline pidamine ja esiots on võimeline pisimagi jõu mõjul lihtsalt "alt ära minema", selleks piisab ka meie enda hooletust liigutusest või kerge kalde tekkimisest/tekitamisest. Gaasi mahalaskmine ja TAGApidur suudavad otse liikuva ratta puhul esirehvi pidamise üldjuhul taastada. ESIPiduri väikseima puudutuse peale blokeerub esiratas selles olukorras koos kõigi esiratablokist tulevate tagajärgedega.

Pidurdavat efekti muidugi ei ole - sisuliselt on see katse tagarattal sõites esipidurit kasutada!

### Muud sügisrõõmud

...on peaauglikult teele sattuvad mahalangenud lehed ja muda. Esimesed pudenevad kõikjal, kus puid leidub, ja sinna, kus puid-põõsaid pole, toovad lehed sügistuulid. Märjana on lehtede kiht libe nagu jää. Kuivõrd lehed kipuvad just asulates kogunema tänaväärtesse, mootorratturile niigi ohtlikuvõitu äärekivide juurde, tasub oma kurvitrajektoore sätitides hoolitseda, et äärekivide lähedusse ka kogemata sattumise ohtu minimeerida.

Teine asi, mis teekatte kohati libedaks muudab, on muda. Viimase kohtamise tõenäosus on erinevalt lehtedest just väljaspool asulaid, enamasti maanteedel, kuhu kõrvalteedelt-põldudelt põllutöomasinad-traktorid pahatihti mulda ja muda tassivad.

Kolmas põrguline on õli ja diiselkütus, mille teele sattumise eest pole me keegi kaitstud. Tumedamatesse aladese-laikudesse teekattel tasub soolomootorratturil alati pigem paranoiliselt suhtuda, saati siis märjaga.



Libedaks võivad osutada ootamatud kohad nagu teemärgistus.



Nagu lehti langeb sügiseti kuhjaga ka okkaid maha.



Puujuurte suhtes metsateel või kruusal tasub ettevaatlik olla.



Teel võib leiduda kõike alates kütusest ja õlist lõpetades surnud loomadega.



# Kõmujanuline tõlkeraamat tsiklijõukude elust

Mõni aeg tagasi võtsin kätte raamatu nimega "Põrguinglid", lugemiseks. Ootasin mõnusat informatiivset sisekaemust motojõukude igapäevaellu.

TEKST **Mihkel Pukk**

**T**utvustuses kirjeldatult on tegemist "tõelise looga maailma enim karde- tud kuritegelikest jõukudest".

Raamatu sisuks siis kahe uuriva "ekspert"-ajakirjaniku ülevaade Põrguinglite ja rahvusvaheliste kuritegelike tsiklijõukude maailma. Kuidas ikkagi Ameerika tähtsaim tsiklikamp on saanud maailma üheks keerukaimaks kuritegelikuks organisatsiooniks?

Kaane kujundus on muljetavaldav - tätoveeritud ja rõngastatud koll altkulmu põrnitsemas. Iga kell saatanlik kuju, täitsa ok, gängi nimigi ju viitab sama.

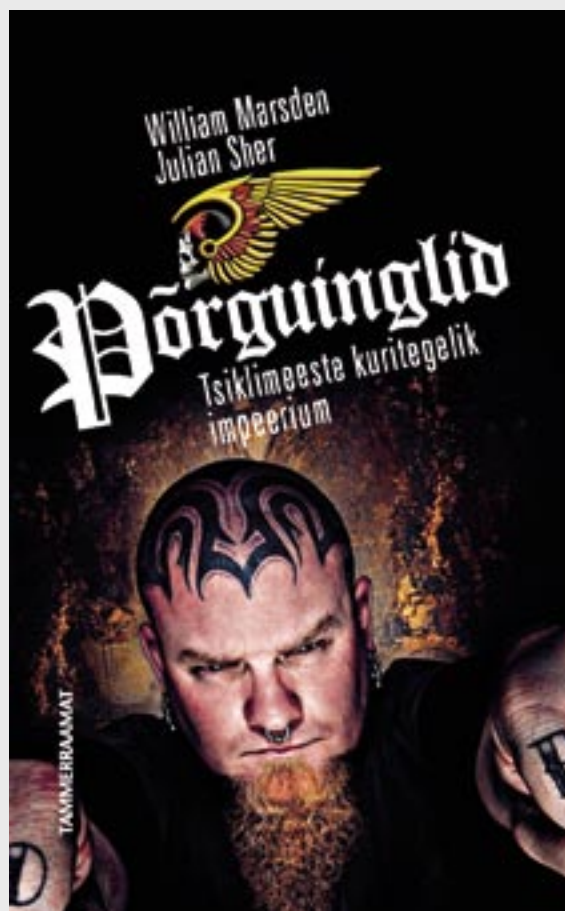
Raamat ise aga koosneb erinevate riikide jõukudele pühendatud peatükkidest, kus kirjeldatakse kohati politseiraportliku detailsusega, kes keda löikas, kustkohast löikas, jne. Laibad, peksmised, vägistamised, narko, väljapressimised.

Kahtlemata on vahva see, kuidas politseiin- kud koukisid Amsterdami jõugujuhi ja tema kamraadi laibad kanalist, mis said sinna visatud Kolumbia narkomaffia poolt.

Samuti on kena teada, et Bandidosed kasutasid Rootsisis sõjaväeladudest varastatud (reservsõjaväelastena teadsid nad valveta relvaladude asupaiku) raketihetitajaid Põrguinglite peamaja tulistamiseks.

Filmilikult jaburalt mõjus Ameerika Ühendriikides ühe lõbunaise tapmine ja kõrbesse matmine kolme tsiklijõugu liikme poolt, samuti kõik nende omavahelises kõnes kasutatud fraasid, jms.

"Ekspert"-ajakirjanikud on näinud kõvasti vaeva, et tõmmata paralleele kurjategijate ja tsiklimeeste vahele ja see ongi selle raamatu viga. Võibolla oleks asja päästnud pealkiri "Kuritegelikud tsiklijõugud" vms aga meelevaldselt üldistades ning konflikti otsides on selle üllitisel ikka väga õrn seos reaalsusega. Kõik on kena, kuni mõtled, et



miks ma neist kriminaalidest loen, lubati lugu ju tsiklimeestest.

Vägisi jääb mulje, nagu oleks tegu tellimusraamatuga mõnelt eriti puritaanlikult kirikuringkonnalt või Ameerika Ühendriikide politseiaparaadilt. Ühtegi head sõna naljalt ei poetata, tsiklimehed on vähemal juhul pätid ja kaabakad, sageli mõrtsukad ja vägistajad.

Tunnistan ausalt, pole mina miski tsiklimees, ei kuulu klubisse ega midagi, lihtsalt vahel on tore end kahehatalisel tuulutada. Kirjutatud jutt aga ajas kopsu lihtsalt üle maksa. Ei saanud aru, milleks tembeldata kaabakateks kõik tsiklimehed. Justnagu

oleks maailma häda number üks ülekaaluline, sageli karvane ja kohati kasimata mees, kellele juhtumisi meeldib mootorrattaga sõita, promilli juua ja muidu mõriseda.

Kindlasti on motomeeste hulgas ka päte, üldse ei vaidle, aga niisama kindlasti on nende hulgas ka ontlikke tegelasi, peamiselt viimaste esindajatega enamik, kes vähegi viitsib süveneda, kokku puutubki.

"Põrguinglite" näol on tegemist kirjatükiga, mis õhtulehelikult lapsikul kombel üritab kinnitada lugejas stereotüüpi – tsiklimees on kaabak. Punkt. Selliseid raamatuid ei tohiks mõtlevald inimeseloomad tõlkida, veel vähem kirjastada.

## "Põrguinglid: tsiklimeeste kuritegelik impeerium"

Autorid: William Marsden ja Julian Sher; tõlkinud Mario Pulver

Keel: eesti

Välja antud: 2009

(Tammerraamat); originaali tiitel "Angels of Death: Inside the Bikers' Empire of Death", Vintage Canada, 2007

Maht: 452 lk

Hind: 287 krooni

(Raamatukoi.ee)

# Garaaž 17

Spetsiaalselt **õliste** kätega katsumiseks tehtud Motomaania lisa



september/oktoober  
2009

# Riista-eri

Skymoto töökojas leiduva näitel räägib Neeme Ervin tsiklimehe hädavajalikest tööriistadest ning võimalustest mitte millestki vajalik abivahend meisterdada.

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

## Õlivahetus

on üks kodustes tingimustes enim tehtavaid hooldetöid, mis jõukohane pea igale nutrivõitlits käes hoidvale kodanikule. Sõltuvalt tsiklimargist võib selle üldiselt lihtsa operatsiooni teostamiseks vaja minna ka erivõtit.

Õlivahetusel vältimatult vajalik asi on vana õli väljalaskmiseks sobilik nõu, selline, mis mahub takistusteta mootori alla. Neeme demonstreerib kaht varianti - "peenemat" ehk spetsiaalset nokaga õlinõud ja käepäerast lahendust - äralõigatud küljega plastkanistrit (NB! kork olgu kanistril ikka küljes ja tihe!).



Õlinõud

Nõ nõrutusnõu on kestev asi, sest vana õli saab hiljem, kui õlivahetus tehtud, edukalt tühjaks jäänud värske õli pakendisse kallata ja bensiinijaama vana õli kontreinerisse ära anda. Samasse peaks jõudma ka kasutatud õlifiltrid.

Enne altkeeratud õlikorgi tagasipa- nekut soovivad kogunud kodanikud iga kord ära vahetada ka õlipunni ti- hendi, milleks sobivad ülihästi õiges mõõdus vaskseibid. Selline seib maksab vaid paar krooni, ent tagab õlipunni pidamise ilma liigse pingutamiset ja kaitseb niiviisi õrna alumiiniumkeeret karteripõhjas.



Vaskseibid

Sõltuvalt õli pakendist võib vaja min- na ka sobilikus mõõdus lehrtrit. Viima-



Lehrtrivalik

seid võiks ühes töökojas/garaažis olla õige mitut mõõtu.

Nii nagu tsiklite õlifiltrid isegi, va- rieruvad ka nende asukohad ja ligipää- setavus. Sõltuvalt masinast võib piisata käest, ent samas võivad marjaks kuluda erinevad õlifiltrivõtmed. Mõnele filtri- le ligipääsemise pole naljaasi, nii ongi Skymoto varudes näiteks spetsiaal- selt BMW jaoks moditud filtrivõtmed. Augud on võtmesse puuritud juhuks, kui võtme nelikant ei peaks ligi mah- tuma.



Õlifiltrivõtmed



BMW õlifiltrivõtmed

Ja nagu iga rämpase tööga, on siingi abiks puhastuspaber.



Puhastusriie



**Ketipuhastuskomplekt**

## Ketitööd

Kett on asi, mis nõuab küll tihedasti määrimist, ent suhteliselt harva vahetust ja vähe eritööriistu. Vahelduseks keti määrimisele on kasulik teda aegajalt ka puhastada, sellel rāpasel tööol on abiks spetsiaalne ketipuhastusaerosool ja ketipesuhari (pildil esiplaanil). Kui pesemist tihedamini vaja teha, on olemas karbikujuliselt keti ümber klõpsatav sisemiste harjastega pesuabinõu, millega pestes pääsete märksa väiksema puhastusvahendi kuluga (karbis, tagaplaanil).

Ketilülide lahti-kokkuneetamine õnnestub korralikult ainult spetsiaalse ketineetijaga. Vaatamata nimele ei lööda siin haamriga midagi, professionaalne tööriist teeb töö ära kruvist keerates. Asjake maksab lihtsusele vaatamata tuhatkond krooni, sestap on ketineetimine kaval kas teha lasta või selleks tööriist rentida.



**Ketineetija**

## Töökoja abivahendid ja üldtööriistad

Igal endast lugupidaval nokitsejal peaks olema vähemalt elementaarne valik tööriistu ja vahendeid, et lihtsamad hoolde- ja remonditööd tehtud saaks. Esmalt muidugi elementaarne padrun- ja lehtvõtmete valik. Parim lahendus on piisava kvaliteediga tööriistakomplekt, mille võib valida üsna erineva. Peaasi, et ennast, tööd ja mootorratast "kroomitud plastiliinist" odavkomplektidega narrima ei hakataks. Enam-vähem kvaliteetsete komplektide hinnad algavad tuhatkonnast kroonist, Neemel on parimad kogemused Proxxoni asjadega.



**Universaalne tööriistakomplekt**

Kindlasti peaks komplekt sisaldama padrunvõtmeid, hea kui ka pikki hülssi. Kvaliteetne hülss on õhukese seinaga, viimane kehtib eriti küünlavõtmete puhul. Tänapäevastel ratasel on küünlad kitsastes kanalites sügaval nukkvõllide vahel ja tihtipeale ei mahu tavaline pakuseinaline võti lihtsalt küünlale pähe. Aitavad õhukeseseinalised plekist küünlavõtmed, ligipääsu võib hõlbustada liigenditega küünlavõti. Skymoto meestel on head kogemused sellise painduva ühenduslüluga.



**Painduv vahelüli**

Vajaduste ja võimaluste kasvamisel saab juurde soetada rohkem või vähem spetsiifilisi riistu nagu erinevad otsikud,

erimõõdus padrunid-kuuskandid, eri pikkusega kruvikeerajad .



**Otsikud**



**Erimõõdus padrunid**



**Erimõõdus kuuskandid**



**Erineva pikkusega kruvikeerajad**



Muidugi peavad töökojas leiduma ka „lihtsa mehe riistad” ehk erineva kaalu ja mõõduga vasarad, neist vähemalt üks suhteliselt raske ja üks pehme pinnaga (vask või polüuretaan), näpitsad ja traatharjad.



Vasar



Stopperrõnga tangid



Harjad

Eriolukordadeks, kui miski muu enam ei aita, on Neemel varuks mehemõõtu torutangid.



Torutangid

Üks peente spreipudelite ajastul unustuse hõlma vajuma kippuv, ent väga asjalik ja raha kokku hoidev asi on klassikaline õlikann. Tilk mootori-



Õlikann

või industriaalõli ajab tihtilugu asja sama edukalt kui kallis spetsvahend. Augurauad on abiks, kui peaks tihendite valmistamiseks minema. Tihendimaterjal on üsna odav ja suurest lehest



Augurauad

saab tihtipeale kogu ratta juures vajaminevad tihendid välja löigata. Painduva varre otsas olev magnet on tihti „elupäästja” ja võimaldab kättesaamatutest



Magnetiga „õngitseja”

kohtadest terasest pisividinaid välja õngitseda. Neeme on isegi küünlaavast silindrisse kukkunud mutika sellega kätte saanud.

Momentvõti on vähegi edasijõudnuma mehhaaniku abimees. Tsiklite puhul tasub meeles pidada, et kasutatavad



Momentvõti

pingutusmomendid on tegelikkuses üsna pisikesed (vaata tabelit) ja kõige rohkem on tarvis „pisikese” (kuni 25 Nm) momendiga võtit. Enamasti piisab lausa ¼ tollisele padrunile mõeldust.

Metric Size	Metric Torque		Imperial Torque	
	Nm	kgm	ft-lb	in-lb
M3	0.5	0.05	0.4	4
M4	1.0	0.1	0.7	7
M5	2.0	0.2	1.4	14
M6	3.0	0.3	2.1	21
M8	6.0	0.6	4.4	44
M10	10.0	1.0	7.5	75
M12	16.0	1.6	12.0	120
M14	24.0	2.4	18.0	180
M16	34.0	3.4	25.0	250
M18	46.0	4.6	34.0	340
M20	60.0	6.0	44.0	440
M22	76.0	7.6	56.0	560
M24	94.0	9.4	69.0	690
M27	136.0	13.6	100.0	1000
M30	169.0	16.9	124.0	1240
M36	271.0	27.1	200.0	2000
M42	392.0	39.2	288.0	2880
M48	530.0	53.0	390.0	3900
M56	688.0	68.8	505.0	5050
M64	866.0	86.6	632.0	6320
M72	1064.0	106.4	778.0	7780
M80	1282.0	128.2	940.0	9400
M90	1530.0	153.0	1115.0	11150
M100	1810.0	181.0	1320.0	13200
M110	2120.0	212.0	1555.0	15550
M120	2460.0	246.0	1815.0	18150
M140	3120.0	312.0	2285.0	22850
M160	3840.0	384.0	2810.0	28100
M180	4620.0	462.0	3395.0	33950
M200	5460.0	546.0	4030.0	40300
M220	6360.0	636.0	4715.0	47150
M240	7320.0	732.0	5450.0	54500
M270	8840.0	884.0	6500.0	65000
M300	10500.0	1050.0	7700.0	77000
M360	13680.0	1368.0	10000.0	100000
M420	16380.0	1638.0	12000.0	120000
M480	19680.0	1968.0	14300.0	143000
M560	23580.0	2358.0	17300.0	173000
M640	28080.0	2808.0	20800.0	208000
M720	33280.0	3328.0	24500.0	245000
M800	39180.0	3918.0	28800.0	288000
M900	45840.0	4584.0	33800.0	338000
M1000	53280.0	5328.0	39500.0	395000

Löökkruvikeeraja ja kuumaõhupüstol on mõnikord viimased abinõud enne kinnijäänud asja väljapuurimist-mahaloikamist.



Löökkruvikeeraja



Kuumaõhupüstol

Kinnijäämise vältimiseks ja kinnijäänu lahutamiseks on vajalik erinev keemia- ja määrdevalik. Laagritele sobilik määrde, kuumust taluv vasemäärde, leotus- ja puhastusaerosoolid ning keskmise tugevusega keermeliim on samuti töökoja lahutamatu varustus.



Laagrimäärde



Vasemäärde



Kiirpuhasti ja keermeliim

# Pane oma jalgrattale mootor peale!

Soodsaim viis kahe rattalist mootori jõul liikuma saada

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



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

- Komplektis kõik paigaldamiseks vajalik alates paagist ja lõpetades summutiga
- Sobib nõukogudeaegse mopeedi või täiskasvanu jalgratta raami
- Võimalik liituda vastava võistlussarjaga (vt [www.abjatehnikaring.com](http://www.abjatehnikaring.com))

Mõõtenõud on vältimatud õlide-vedelike täpsel doseerimisel. Purunenud poltide puhul võib abi olla poldiväljakeerajatest.



**Mõõtenõud**



**Poldiväljakeeraja**

„Edasijõudnute” töökoda on kindlasti varustatud suruõhuga, sestap on abi puhastuspüstolist ja mutrikerajast, millele ei saa vastu ka kõige kangemad poldid-mutrid.



**Puhastuspüstol**



**Suruõhu-mutrikeraja**

Erinevad tõmmitsad aitavad demondeerimisi ilma kahjudeta teostada.



**Tõmmitsad**



**Laagritõmmitsad**



**Generaatoritõmmitsad**

Rehvitöödel ei saa kodusteski tingimustes läbi rehviheelbliteta, mis autoheelblitest erinevad väiksema mõõdu, peenema ja kõverama otsa ning profiilis väikese tugiserva poolest, mis ei lase heelbil liiga sügavale libiseda. Ka kodaravõti võiks vähemalt offroadratta



**Heelbid**



**Momenditundlik kodaravõti**

omaniku varustusse kuuluda. Kallimatel on sisseehitatud momendihoiataja. Amorditöödel ja vedrustuse seadistamisel on abiks amordivõtmed ja simmerite vahetusel spetsiaalne sissesuruja, mille tööga saab tegelikult hakkama ka sobivas mõõdus solgitorujupp.



**Amordivõtmed**



**Amordisimmerite vahetusabinõu**

Pool- ja täisproffide mängumaale kuluvad juba margikohased erivõtmed, kolvirõngaste tangid, siduritööriistad,



**Isetehtud BMW "spetsiaaltööriist**



**Kolvirõngatangid**



**Sidurifiksaator 1**



**Sidurifiksaator 2**

indikaatorid, sünkroniseerimisabinõu, piduri- ja jahutusvedeliku kvaliteedi mõõtjad ja koormustestrid.



**Indikaator**



**Karburaatorite sünkroniseerija**



**Pidurivedeliku kvaliteedimõõtja**



**Jahutusvedeliku külmumispunkti mõõtja**



**Aku koormustester**

## Tsiklitõstukid ja -pukid

Enne, kui ratta juures midagi remonti- ma hakata, tuleb ta korralikult ja turvaliselt toestada. Krossimeestele piisab üldjuhul pukist, raskemate tänavaratas-



**Krossipukk**

te omanike jaoks on odavam lahendus universaalne tagapukk. Sarnase lihtsa puki võib panna ka esiamortide alla



**Universaalne tagapukk**



**Amorditorudest hoidev esipukk**



**Ematorust hoidev esipukk**

või ematorust hoidma, mis võimaldab teha ka esiosa demonteerimist nõudvaid töid.

Raskete ja madalate kruiserite omanike jaoks on kindlam valik ratast põhja alt, raamitorudest tõstvad mehhaanilised või hüdrauliline tõstuk.



**Mehhaaniline tõstuk**



**Hüdrauliline tõstuk**



# 22.05.21 SHINJE ESMASPÄEV

# Horndevil

VIIMANE PÄRUK

VIIMANE PISK KÄRAKAT

JA

ALGABKP KURJA KUULUTAV  
ESMASPÄEV



KARM KUUMUS JA VEE PUUDUS

HAKASTD HDU OMA HÕJU KÄITAMA



JÄRGNEB

# VÄRVITÖÖD

## MOOTORRATASTELE NING AUTODELE

EKSKLUSIIVSEMAID LAHENDUSED ON TELLINUD:  
KRISTIAN BELJAEV



GEORG LEONOV (KORKE)



- SÕIDUAUTODE JA MOOTORRATASTE AVARIIJÄRGNE REMONT JA VÄRVIMINE
- PIKAAJALISED GARANTIID TEHTUD TÖÖDELE
- SÕIDUKITE RENTIMINE

MEIE MEESKOND KOOSNEB NOORTEST, POSITIIVSE ELLUSUHTUMISEGA INIMESTEST, KES ON LOOVAD JA KOHusetundlikud. OLEME ENDA TÖÖ EEST SUUTELISED TÄIES MAHUS VASTUTAMA.

[WWW.NOVAMOTORS.EE](http://WWW.NOVAMOTORS.EE)

**NovaMotors**



# VÄRVALTRANS

KINDEL PARTNER AUTODE KEREREMONDI JA VÄRVIMISTÖÖDEL



- ♦ 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 hoistamine aastaringelt või talveperioodiks;
- ♦ pesula;
- ♦ Parts Europe, Zodiac, Motorcycle Storehouse, Mid USA, Kess-Tech, Harley-Davidson varuosad;
- ♦ rehvid erinevatele mootorrattamarkidele

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

**Punane 74A**

**Tallinn**

RED STREET  
MOTORCYCLES

