

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

moto

aprill 2010 (30, märts-aprill)

maania

**MOTONÄITUS MOMA
15. MAIL TALLINNAS**

**Valge ilmutus:
usu või ära usu,
see on
HARLEY-
DAVIDSON!**



**Sinimustvalged
raketid Superbike'ide MM-il**

**KIIVER ON PEAASI
Kuidas valida turvalist ja
sobivat kiivrit**

**Pisike ratas, palju lõbu:
PitPro ja Bucci Moto
uued pitbike'id**

**Tundmatu
motolegend
Ervin Valla**



ISSN 1736-1796



Motomaania vahel

2009 Eesti tiitlivõistluste tulemused ja 2010 kalender

NOKIA KONTSERDIMAJA
23. MAI



Joe Bonamassa

PILETID NÜÜD MÜÜGIL!

www.jbonamassa.com

moto
maania

www.kontserdimaja.ee

Solaris | Nokia
Kontserdimaja

TICKETPRO
www.ticketpro.ee

KODU
BOG

AEN-PAHEM



Postimees

PILETILEVI

Netiäri vs pärisäri

Tänavuse sügise ja talvega sai üha teravamalt selgeks, et internet võib olla nii kohaliku motokaubanduse sõber kui vaenlane. Globaalsel turul ei võistle kohalikud motomüüjad enam mitte ainult üksteisega, vaid veel sadade kui mitte tuhandete suuremate ja väiksemate netipoodidega nii Eestis kui üle terve maailma.

Senised suured tegijad, kes buumiajal veeretaskid iga päev salongist välja ühe uue müüdnud sõiduki ja hoidsid sees suurt laovaru nii tsiklitest, ATV-dest, tarvikutest, varustusest kui muust, on nüüd oma äri põhjalikult ümber kujundanud. Levinud märksõnadeks on minimaalne laovaru, võimalikult heade tarneaegade ja -tingimuste otsimine, üüripindade vähendamine, tööaja lühendamine, suure osa äri viimine internetti.

Kõiki neid samme on sundinud astuma asjaolu, et klient on senisest suurema põhjalikkusega asunud võrdlema kaupade hindu guugeldamise teel. Meilgi on palju müüjaid, kes pakuvad võimalust tellida enda kaudu kataloogikaupa. Olgu see siis mõni Soome suur tegija Duell, Allright või mõni Euroopa või USA veelgi suurem ja võimsam kett või hoopis Amazon või eBay. Küsimus, miks peaksin tellima kauba Eesti müüja kaudu, mitte otse suurfirma kodukalt, vajab vahendaja poolt lahendamist.

Kas ostja püüdmise nõksuks on soodsamad saatekulud? Kiirem tarneaeg? Asjatundlikum nõuanne? Laiem valik? Korreksem tellimuste täitmine? Võimalusi on palju ja endast parima mulje jätmiseks peab kõvasti pingutama.

Netiavaruste üha laieneva hulga tõttu ei maksaks kohalikke, päris motopoodi siiski tähelepanuta jätta. Nende inimeste teadmised ja nõuanded, kes seal töötavad, on siiski ka mõndagi väärt.

Paljud kasutavad kohalikke motopoodi, eriti sõiduvastuse osas, tasuta "proovikabiinina". Paslikud kiivrid, saapad, joped valitakse välja, märgitakse üles sobiv mudel ja suurus ning padavai netist neidsamu asju tellima.

Mida ohtramalt sellist praktikat viljeldakse, seda suurema kiirusega sinne valik kokku kuivab. Kuskil on muidugi see peenike piir, kuipalju on müüjal mõistlik kaupa sees hoida, kuid mida väiksem on tema käive, seda vähem on vahendeid, mille eest üüri, makse ja töötajate palku tasuda.



Helen Urbanik,
Motomaania
toimetaja

selle numbriga autorid



Teet Tagapere

Selle numbriga üheks proovisõitjaks on Teet Tagapere, 2009. aasta Motomaania tellija ratta loomisega võitja. Uhtlasi eelmise hooaja klassi Mini Uustulnukad Eesti karikavõitja motokrossis. (Mini on rahvakeeli pitbike.) Lisaks on Teedul nüüd mõnekuune, kauaoodatud tulevane mootorrattur kodus sirgumas. Palju õnne veelkord meie poolt Teedule ja ta perele!



Kullo ja Helen

Tunnistame ausalt, et käesoleva Motomaania numbriga tegemine oli meie jaoks kuidagi eriti raske. Põhjuseid oli palju ja erinevaid ja ega need olegi enam olulised, sest ajakiri on ju jälle valmis. Ja eriti rasketest olukordadest on meid välja aidanud mõni juhuslikult kusagil kohatud Motomaania fänn, kes on paar head sõna öelnud. Leidub veel neid, kellele seda väljaannet teha.



Pimp My Bike ratas täiesti paljas 48-51

Sisukord

Uudised 4-10

Näitus: Motoexotikal oli vähe mootorrattaid, kuid siiski mitu põnevat leidu 11

H-D: Fredy valge V-Rod on teenäitaja 12-17

Proov: Roomikud teevad ATV kõikvõimsaks; kaks äärmust väikeste tsiklite maailmast - Pitpro Lite ja Bucci Motod 18-27

Roller: Bigbore 50-ne Beta Ark 28-29

Varustus: Kiiver on peaaegu 30-35

Poster: Motomaania Racing Teami kalender 36-37

Ringrada: Sinimustvalged raketid superbike'ide MM-il ja Audru ringraja tulevikuplaanid 38-41, 44-47

Motokross: Kas Youthstream hävitab motokrossi? Tanel Leok läbis põhjalikud terviseuuringud 42-43, 66

Pimp My Bike: Amorditööd ja värvimine 48-51

Teine maailm: India motopark on meist totaalset erinev 52-53

Legend: Ervin Valla, korvipoisist terasratsanik 54-59

Retro: Hästiõnnestunud Kawasaki W650 60-63

Garaaž: Alternatiivne pilk tsikli kevadhooldusele 67-71

Koomiks 72

motomaania

Eesti mootorrattaajakiri Motomaania

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

VÄLJAANDJA: Aregu Kirjastus OÜ

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

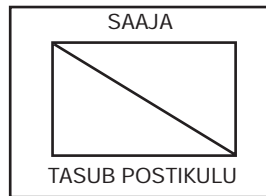
KUJUNDUS: Margit Randmäe

REKLAM: reklaam@motomaania.ee

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

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

värske info www.motomaania.ee



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS
EESTI

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

**moto
maania**

Eesti mootorrataajakiri

Aastatellimus (6 numbrit)
vaid 269 krooni
Poolaastatellimus

(3 numbrit)

129 krooni

Jah, soovin Motomaania aastatellimust 6 numbrit hind 269.–

Jah, soovin Motomaania poolaastatellimust 3 numbrit hind 129.–

Perekonna- ja eesnimi

Aadress: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond

sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

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

**NÜÜD SAADAVAL
KA DIGIVÄLJAANDENA**

Säästa:

AEGA [ajakiri on käes hetkega]

PUID [ole keskkonnasõbralik]

RAHA [digiväljaanne märksa soodsam]

Lisaks üleval ka Motomaania arhiiv



Loe digiväljaannet aadressil

www.netiajakiri.ee

Värske number vaid **25 krooni***



Motomaania tellimus

endiselt

väga hea hinnaga!

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

reportaažid üritustelt jpm

**Motomaania on tõeliste motofanaatikute väljaanne.
Meie ei kopeeri kedagi, meie proovime kõik ise järele!**

Motomaaniat saad tellida www.motomaania.ee,
Eesti Posti postkontorites ja e-teeninduses
või saates kõrvaloleva kupongi Motomaania toimetusse.



Hobisõitjad saavad ka sel aastal soodsatel tingimustel üksteise võidu mudas müdistada.

Rahvasportlastel ka sel aastal soodsad võistlustingimused

Ka selleks hooajaks on rahvaspordi karikasarjas (koosneb peamiselt kestvussõitudest) osalejatele loodud soodsad tingimused.

Rahvasportlase kaart ehk litsents maksab 1000 krooni ja sellega saab osaleda ka EMF-i poolt korraldatavatel kestvuskrossi ja enduuro Eesti meistri- ja karikavõistlustel. EMF-i poolt korraldatavatel motokrossidel selle kaardiga osaleda ei saa.

Ühekordne RS kaart maksab igal võistlusel 200 krooni.

RS kaardi hind sisaldab ka õnnetusjuhtumi kindlustust (vt täpsemaid tingimusi EMF-i kodulehel alajaotuse litsentsid alt).

RS kaarti saab taodelda EMF-i kodulehel alajaotuse litsentsid alt. Taotlusi saab vormistada ka võistlustel.

Lisainfo: riho.kollist@mail.ee

Rahvaspordi karikasarjas toimuvad sel aastal veel järgmised etapid:

10. aprill - Karjääri Kunn, Rannu (olenevalt ilmastikuoludest, jälgi operatiivset infot)

25. aprill - Piksepinni karika 6. etapp

2. mai - Karjääri Kunn, Kukemetsa

16. mai - Valga Kestvuskross, Jaanikese

10. juuli - Tuti kestvussõit, Sulbi, Võrumaa

7. august - Haapsalu kestvuskross

5. sept - Valgamaa lahtised MV-kestvuskrossis

11. sept - Karjääri Kunn, Rannu

18. september - Karjääri Kunn, Kukemetsa

23.-24. okt - Võrtsjärve enduuro

30. okt - Piksepinni karika uue hooaja 1. etapp

11. det - Vilaski kestvuskross

18. det - Pariisi Jõulud, Lääne-Virumaa
Operatiivne info www.msport.ee, biker.ee ja motomaania.ee

Sel aastal Eestis kuus moto-orienteerumise võistlust

Sel aastal kannab moto-orienteerumise karikasari peasponsori StreetMoto nime ning koosneb kuuest osavõistlusest.

Moto-orienteerumise kalender on hetkel järgmine:

8. mai Kõrtsitee Pärnumaal

28.-30. mai Idasõõr Virumaa

3.-4. juuli Villamoto "Poodi mano sõit" Võrumaal

7. august "Harju Ära" Harjumaal

10.-12. september Kesk-Eesti Tuur

2.-3. oktoober RRRC "Tarvajakt"

Kõik osavõistlused peetakse korraldaja poolt kehtestatud reeglite kohaselt. Üritustel võib võistlusklasse olla rohkem, aga karikasarja arvestust peetakse kahes võistlusklassis: Asfalt - kontrollpunktid on paigutatud selliselt, et enamasti on võimalik neid leida, kasutades tolmuvaba kattega teid. Kruus - kontrollpunktid asetsevad enamasti kruusakattega teede läheduses (ei soovita bike-dele). Lisaks peetakse



arvestust klubide või võistkondade vahel. Igalt etapilt lähevad kolm paremat klubi/võistkonna esindajat arvesse. Lisaks võib etappidel olla rohkem klasse (1., 3., 5. etapil on ka metsaklass), kuid karikasarja arvestusse need ei lähe.

Vt ka http://moto.kodukorts.ee/k6rtsitee/k6rtsitee_2010/



Üks hobisarja eestvedajaid on Eesti tuntumaid 2taktiliste restaureerijaid Jaanus Lüüding, kelle loomingust kirjutasime ka Motomaanias nr 28.

2010 hooajal tuleb uus hobimotokrossisari

► 2010 hooajal on alustamas uus iseseisev hobimotokrossisari, kus esialgsete plaanide kohaselt on kavas kuus punktiarvestusega etappi ning sõidurõõmu jagub nii kahetaktiliste, retrotsiklitele kui paljudele teistele, teatas üks sarja eestvedajaid Oliver Sepp. Sari, mis peaks avapaugu saama 10. aprillil võistlusega Kunda rajal (Lääne-Virumaa), hõlmab järgmisi klasse: 50 cc, 65 cc, 85 cc, Pitbike Hobi, Pitbike Expert, Pitbike Naised, Retro (õhkhahutusega, tagakiigel kahe amortisaatoriga või vähemalt ühe trummelpiduriga rattad), Veteran (40-aastased ja vanemad), Amatöör (EMV ja EKV motokrossi võistlustel mitteosalenud vähemalt 14-aastased sõitjad), Hobi Open (EMV motokrossi-

võistlustel punkte mittesaanud vähemalt 14-aastased sõitjad), MX Open ja 2 Stroke Challenge (vähemalt 14-aastased sõitjad 125-500 cc 2-taktilisel krossisikilil).

Edasi on võistlused planeeritud 2. maiks Maardusse, 29. maiks Põlgastesse (Võrumaa), 3. juuliks Järvamaale, 7. augustiks Valgasse ja 12. septembriks Maardusse.

Sarjaga tegeleb äsjamoodustatud Eesti Hobikrossiklubi, mis varem oli tuntud 2taktiklubi nime all. Eesti Hobikrossiklubi (EHKK) eestvedajateks on 2-taktiliste ja retrokrossisiklite entusiastid Oliver Sepp ja Jaanus Lüüding, kelle tegemistest kirjutas ka Motomaania nr 28/2 takti erinumber.

Vt ka www.ehkk.ee

"Eesti vajab just praegu uut krossisarja"



Superkrossi Eesti meistrivõistluste sarja peakorraldaja Are Kaurit sõnul oli eelmisel sügisel talvel ideena alguse saanud sarja loomise ajendiks tahtmine teha midagi korralduslikult täiesti uut. "Eesti vajab just praegu uut krossisarja," on Kaurit veendunud.

Superkrossi sarja esitlusel rääkis Kaurit, et tema suureks eesmärgiks on motokrossi, mis on ju tegelikult ülimalt põnev ala, kuid mida nii Eestis kui mujal Euroopas on viimasel ajal publikuhuvi osas tabanud vaeslapse osa, uuesti populariseerida.

Tähelepanu keskmes on superkrossi sarjas sõitja. Tähtis on see, et publik sõitjat tunneks ning selle nimel on korraldajatel kavas tõsiselt pingutada. "Kõik algab näiteks sellisest väikesest asjast nagu kava," ütleb Kaurit, mis igal etapil olema saab ning kust on näha, kes sõidavad ning mis toimub. Võistlejate pingutust väärtustab ka auhinnafond. Lisaks on kavas sõitjate tutvustused enne starti, intervjuud nendega vahetult pärast sõitu jm operatiivne reporteritöö.

Viimase teenistusse on rakendatud meil täiesti uuel tasemel (arvuti abil rajaprofiili ja maastikutingimuste põhjal projekteeritav) helitehnika, kaks kommentaatorit, pool tosinat telekaamerameest, suur LED-ekraan igal võistlusel, millelt publik saab rajal toimuvat jälgida, jne.

"Võidusõidu teevad võidusõitjad," andis Kaurit mõista, et ka sõitjalt oodatakse superkrossi sarjas suurimat võimalikku panust. Hinnaalandust ei tehta ka kasvõi boksialal, kus samuti peab valitsema piinlik kord. "Selleks, et motokross uuesti pildile tuua, peame kõik ühiselt pingutama."

Superkrossi sarja teine peakorraldaja Tiit Veskus andis ülevaate sarja eelarvest, milleks on 1,2 miljonit krooni. Sellest 650 000 krooni on kulunud vajaliku tehnika hankimiseks, 300 000 krooni moodustab teleülekanne eelarve ning 250 000 on promotsioonikuludeks ette nähtud.

Sarja peasponsoriks on A Le Coq oma poolt toodetava energijaooji Dynami:t kaudu. Toetajaid on veelgi, ning neid otsitakse ka juurde.

Kuna toetussuupid ja eelarve on märkimisväärt, pööratakse senisest märksa enam tähelepanu toetajate parimale võimalikule eksponeerimisele.



Superkrossi sarja üks hing ja suuri eestvedajaid on külgvankritel ilma teinud Are Kaurit.

Lühiinfo: Kus, millal ja kuidas?

Erinevalt tavaliselt nädalavahetustel toimuvatest motokrossivõistlustest leiavad kõik kolm superkrossi etappi aset kolmapäeviti.

19. mail Maardus

9. juunil Väike-Maarjas

23. juunil Kuimetsas

Finaalsõidud sõidetakse kolme tunni jooksul - öhtul kella 6-9. Erand on vaid Kuimetsa, kus võistlus toimub jaanilaupäeval ning kogu ajakava on kolme tunni võrra varasemaks nihutatud.

Pealtvaatajaid loodetakse jaguvat justnimelt seetõttu, et võistlused toimuvad kesknädalal: nädalalõpuks on paljudel hoopis muud plaanid (sünnipäevad, puhkusesereisid, jne).

Lisaks annab see võimaluse kutsuda ni-

mekaid sõitjaid lähiriikidest (Läti, Soome, Rootsi, Venemaa), kes muul ajal teiste võistlustega hõivatud.

Rajad ehitatakse nii, et ring oleks sõidetav 1 minutiga. Stardid tuuakse publiku ette, et võistlust atraktiivsemaks muuta.

Võistlusklassideks on Open (MX1 ja MX2) tipud saavad siin üksteisega rinda pista ning noored 85-kuubikulistel.

Mõlemas klassis saavad kõik 20 finaali jõudnud sõitjat auhinnarahaks vähemalt 500 krooni ehk stardiraha tagasi. Iga etapi võitja klassis Open saab 10 000, klassis 85cc aga 5000 krooni.

Kanalis ETV2 tehakse iga võistluse nädala pühapäeval pooltunnine kokkuvõte, saatejuhiks on Kristjan Ojang.

15. mail toimub Tallinnas motonäitus MOMA

Laupäeval, 15. mail 2010 toimub Tallinna kesklinnas, Noblessneri sadamas keskkonnasõbralik motonäitus MOMA. Tegemist on mõnusa üritusega, kus kõigil on tegemist ja kuhu kõik on oodatud.

Näitus toimub demokraatlikkuse põhimõttel ja pakub osalemiseks võimaluse kõigile soovijatele alates suurtest motofirmadest ja lõpetades väikeste klubide, motoürituste ja võistlussarjade läbiviijatega, kuid loomulikult on kaasatud ka isehitajad ning mitmesugused täikalised.

Toome erinevad motoala nišid (rollerid, padusportlased, kroomimehed, säärusõitjad, ehitajad, jne, jne) üksteisele lähemale ja tekitame seeläbi sünergiat.

Näitame linnarahvale motoinimesi, tsikkeleid ja seda, millega nad tegelevad ja et tegu on vahva ja põneva asjaga.

Tegemist on keskkonnasõbraliku üritusega: näituse kestel tekkiv prügi sorteeritakse, eesmärgiks on ka prügi võimalikult vähe tekitada; toitlustusalal pakutakse enamasti kohalikku mahetoiu; suur osa korraldusest toimub vabatahtlike ja asjaosaliste endi

abiga; suur osa tähelepanust keskendub mootorrataste ja rollerite kui keskkonnasäästlike sõiduriistade tutvustamisele; toimub ka suur mototäika, kus saab osta-müüa-vahetada kõike alates varustusest ja lõpetades mootorrattaga.

Näituse peakorraldajaks on MTÜ Motomaania. Toetavad Noblessneri sadam ja Nokia Kontserdimaja.

Kõik soovijad on oodatud messile kaasa aitama. Infot vabatahtlike tegevuse kohta leiab messi veebist.

Projektirattad pääsevad messile tasuta. Registreeri oma tsikkel näitusele messi veebilehel alajaotuses projektirattad või e-mailil toimetus@motomaania.ee.

2010 pole Tartu ainus! Tallinnas tuleme toime ühe väga tõhusa päevaga, mis lõpeb kontserdi ja aftekaga (info peagi).

Tule kohale: tsikliga, rolluga, sääruguga, jetiga, sõbraga, klubiga, perega!



LAUPÄEV, 15. MAI 2010
TALLINNA KESKLINNAS,
NOBLESSNERI SADAMAS

Motomäituse MOMA keskne sõitmis- ja mootorrataste ja rollerite näitus on keskkonnasõbralike liikumisvahenditena.

Lähem info mess.motomaania.ee

MOMA
keskkonnasõbralik motonäitus

kojal on kõik:
motomüüjad
ürituste korraldajad
võistluste läbiviijad
huvilised ja fännid
klubid
projektirattad
täika

Näituse korraldamises on kõigil huvilistel võimalik kaasa lüüa!
Projektirattad pääsevad näitusele tasuta.
Motomaania lugejale pilet poole hinnaga.

moto Nokia Kontserdimaja SAALINVEST SEA THE FUTURE
MOMA peakorraldaja on MTÜ Motomaania

Pileteid kohapeal: täiskasvanu 50 kr, sooduspilet (õpilane, pensionär) 35 kr, perepilet (2 täiskasvanut ja kuni 3 alaealist last) 100 kr, grupipilet (10 inimest, 1 tasuta), kuni 7-aastased lapsed tasuta.

Näitus on avatud kell 10-18.

Lisainfo:

Kullo Kabonen, ajakirja Motomaania

peatoimetaja, Tel: 55646187

E-mail kullo@motomaania.ee

Sõmerpalus valmis sisekrossihall

► Sõmerpalus, Võrumaal avati märtsikuu lõpus treeninguteks Adrenalin Arena, Euroopa üks suurimaid statsionaarseid motokrossi sisehalle.

Kevadel on Adrenalin Arenas testperiood ja selle puhul pakutakse sõitjatele väga soodsat hinda: 3 tundi sõitu maksab vaid 300 krooni, hind sisaldab seejuures riietusruumi, sauna ja pesemisvõimaluste kasutamist. Rada on rohkete elementidega ning selle pikkuseks on ligikaudu 500 m (halli mõõtmed on 120x60m).

Kontakt: liisa.salupere@adrenalinarena.com

Halli välisvaade ja üks arhitekte, Jaanus Koval, testsõitu tegemas.



Kiviõli tuhamäel 1. mail talgud

► 1. mail on Kiviõli Tuhamäel võimalik Ära Teha: üle-Eestilise talguürituse raames puhastatakse sealse seiklusturismi keskuse tulevase, ümber mäe kulgeva terviseraja rajakoridor võsast ning eemaldatakse krossirajalt suuremad kivid, et rada oleks MM-etapiks nii pealtvaatajatele kui sõitjatele võimalikult turvaline.

"Kuigi korraldajad varuvad ka ise olulisi tövahendeid, võiks kõik talgulised ennast varustada töökindaste, kummikute ja tööriietega, mida ei karda määrada," ütleb Kiviõli seiklusturismi keskuse juhatuse liige Janek Maar. "Tugevamad mehed võiks autosse igaks juhuks panna ka kangi, mida krossirajalt suuremate kivide välja kangutamisel vaja võib minna. Unikaalses keskuses valmiv terviserada ja Eesti kiireim krossirada on juba ette kõigile talgulistele väga tänulikud."

Talgud algavad 1. mai hommikul kell 10.

Talgutele saab registreerida Teeme Ära veebis: talgud.teemeara.ee

Kiviõli motofestival toimub sel aastal 31. juulil-1. augustil ning põhiüritusena on kavas külgvankrite motokrossi MM-etapp ja soolode öökross. Uus asi (selle ürituse raames, kuid mitte selles võistluspaigas) on mäkketõusu show-võistlus.

Mäkketõusu puhul on tegemist paaritunnise võistlusega, kuhu kutsutakse osalema 10 Eesti ja lähiriikide sõitjat, kes võiksid olla võimalised 90 m kõrguse mäe otsa jõudma. Selle võistluse läbiviimiseks on kutsutud varasemate Kiviõli mäkketõusude peakorraldaja Erkki Salak.

Varasemate aastatega võrreldes on Kiviõli motofestivali ja küljekorvide MM-etapi korraldamine jahenenud majanduskliima tõttu oluliselt keerulisem. Lisaks finantsidele võtavad korraldajad meeleldi vastu vabatahtlike lipukohtunike ning võistluskeskuse ülesehitajate abikaed, mille teemal tehakse täiendavad talgud juulis.

Motofestivali laupäevõhtuseks peaesinejaks on The Sun.



Viimati lendasid mäkketõusjad tuhamäel päikesele vastu aastal 2008.

noortesport

EMF otsib noorte motokrossi koondise juhti

Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon otsib noorte motokrossi koondise treeningrühma koordinaatorit.

EMF kuulutab välja konkursi, leidmaks asjalikku ja töökat inimest noorte motokrossi koondise treeningrühma koordinaatori ametikohale.

Sobiv kandidaat on motosporti taustaga, teab ja tunneb nii kodust kui välismaist motosporti ja selle tegijaid. Vajalik on motokrossi kui spordiala tundmine sellisel määral, et saaks oma kogemusi ja teadmisi edukalt noortele motosportlastele edasi anda. On hea, kui kandidaadil on eelnev manageritöö kogemus ja seeläbi arusaam, mida selline töö endast kujutab. Kandidaat peaks suutma suhelda paaris kolmes võõrkeeles, samuti olema valmis välissõitudeks.

Omalt poolt pakutakse põnevat tööd ja võimalust teha tutvust motosporti teeläbimise ja aidata kaasa noorte Eesti krossisõitjate tõusule maailmas.

Saada CV 9. aprilliks: veiko@msport.ee

Mootorrattaste võimsus piiratakse 100 hobujõuga?

Euroopa Liit on praegu arutamas seadusemuudatust, mis piiraks uute mootorrattaste maksimaalvõimsuse 100 hobujõuga.

Hetkel kehtib sarnane piir vaid Prantsusmaal.

MOTUL

*uus tipptoode



MOTUL

tooted taas saadaval,
uuel aadressil avatavas,
Velt Motocenteris
Pärnu mnt 139E/11
Tallinn



MOTUL - hea valik!
Velt Motocenter
soovitab!

Maikuu esimesel reedel tsikliga tööle!

► MTÜ Mootorrattur korraldab sel kevadel esmakordselt Eestis ametliku tsikliga töөлöötmise päeva, mis on mujal maailmas juba aastaid kestnud traditsioon.

Loodetavasti ka Eestis traditsiooniks kujuneva mootorrattaga töөлöötmise päevaks on sel aastal 7. mai, kui kõik Eesti mootorratturid oma kahe rattalistega tööle võiksid sõita.

Sellise päeva korraldamise eesmärgiks on ühelt poolt tutvustada iga mootorratturi isikliku näite varal oma kolleegidele, et tänavatel ja teedel tsiklitega sõitjad on tavalised, „päris“ inimesed, keda tuleks liikluses tähele panna. Teisalt annab üks konkreetne päev võimaluse ülejäänud liiklejatele pärast pikka talve meelde tuletada, et mootorratturid on lahutamatu osa liiklusest.



MTÜ Mootorrattur eestvõttel läbiviidav Tsikliga Tööle Päev toimub erineval ajal kui eelkõige Ameerika Ühendriikides levinud Ride

To Work Day. Põhjuseks on viimase toimimise aeg, juuni kolmas reede, mis Eestis on üldiselt väga lähedal jaanipäevale, mis võtab enda alla kogu tähelepanu. Pigem juba tähistada sellist päeva kohe pärast hooaja alustamist maikuu, kui teised liiklejad alles taasharjuvad kahe rattalistega liikluses.

Tsikliga Tööle Päeva raames loodab MTÜ Mootorrattur korraldada nii mõnegi ürituse, kuid neist kõigist anname teada edaspidi.

Vt ka www.mootorrattur.ee

Lühiülevaade olulisimast m

BMW S1000RR

BMW tonnine superbike on äärmiselt tähelepanuväärne sõiduriist, vaata mis nurga alt tahes. Tootja esimene katsetus ülimalt konkurentsitihedas sektoris oleks olnud täielik õnnestumine isegi juhul, kui esimene vasikas oleks olnud konkurentidega enam-vähem VÕRDNE.

Ent sakslased on saanud hakkama millegagi, mis oli täiesti mõeldamatu: esimese hoobiga on valminud ratas, mis mitte ainult ei lõmastanud puhtalt võimsuse poolest KÕIKI senitoodetud motikaid, edastades oma peamisi konkurente ligi 20(!) hobujõuga, vaid on nihutamas mitmes muuski kategoorias – juhitavus, tagasiside, ka väga kogenud sõitjat abistavate elektrooniliste abimeeste tase – klassi seni võimalikuks peetud piire. Ja seda tegi firma, keda on aastaid süüdistatud motomaailma igavuse/korralikkuse maaletoomises!

Mütsi pole õnneks sööma vaja hakata, aga üks lugupidav kaabukergitamine on igati asja eest. Samas – autode poole vaadetes on isegi imekspandav, et BMW-l tsiklite osas „kohalejõudmine“ nii kaua aega võttis. Kõige paremini iseloomustab S1000RR-i



Honda VFR 1200

Honda VFR-i stardipositsioon oli eelmainit' bemmi omast diametraalselt erinev – kui BMW-lt tegelikult ei oodatud midagi ja asi „kargas metsast välja“, siis uue V4 mootoriga Honda paaniline ootamine kestis vähemalt aastakümne ja ootusedki olid kruvitud ülakanti. Sestap on ka mõistetav uue sporttoureri esimestes vastukajades kõlanud pettumusenoot. Tõepoolest, asi pole loodud pistma rinda ei Aprilia V4, Ducatide ega ka BMW GS-ga. Tegelikkus on osutunud märksa positiivsemaks – sisuliselt uude rattaklassi liikunud VFR 1200 hondalikult põhjalikult väljatöötatud, terviklik ja küps konstruktsioon, mille jaoks testide võitmine reeglits saanud. Seda rattaklassi hindavate ostjate jaoks on hetkel favoriidi probleem päevakorrast maha võetud.

MOOTORRATTURITE SÕIDUKOOLITUSED

15.05 ja 05.06.2010

(Vihmade ilmaga korral on kuupäevi võimalik nihutada)

Platsiharjutused

1. Sõiduasend ja ratta üles tõstmine.
2. Ringid ümber oma koha, aeglane sirge, läbi värvate ja tagasipöördega slaalom
3. Pidurdamise harjutused otseliikumisel.
4. Kiire slaalom koos linnakurviga.
5. Kiire ring
6. Ümberpöige takistusest. **LÕUNA - tummine supp kohapeal**

Kruusaharjutused

7. Grupisõit kruusaharjutuste kohale (lisaharjutused).
8. Tagasipöörde ja kohe ratas otseks
9. Pidurdus tagumisega, esimese tunnetus ja maksimaalne pidurdus Rööpas sõitmine ja pehmes liivas sõitmine, mootorratta tunnetus.

Platsiharjutused toimuvad Tartus Riia 130 tagahoovi platsil (Decorast mööda ja paremale).

Kruusaharjutused viiakse läbi Tartu lähistel liivakarjääris. Koolitajad on läbinud Soome Vabariigi Politsei mootorratturite kursused ja ühtlasi täidavad oma igapäevaseid töökohustusi Lõuna Prefektuuri korrakaitse politseinikena.

Kursusele on oodatud kõikide rattatüüpide omanikud.

Ühel kursusel osalejate max arv 14 inimest
Koolituse maksumus: 850,00 EEK
(soovitavalt pangaülekandega)

Info ja registreerimine:

Remo Perli, S/A Lõuna Koolitus
Tel: 5027604, louna.koolitus@gmail.com
Reg. lõpeb 2 PÄEVA enne kursuse algust.

SA Lõuna Koolitus on 2008 aasta maist tegutsev sihtasutus, mis on loodud tootmaks vahendeid Lõuna Prefektuuri töötajate koolitusvõimaluste parandamiseks.



kolmest motomaailma udelist



Bike'i kokkuvõte pärast kõigi uute tonniste proovisõitu: „Kui aastal 2010. osta tonnist supersporti, siis on valik lihtne. Sorry, aga

BMW-le konkurenti ei paista...”

Ducati Multistrada 1200

Motomaailma muutunud jõujoontest ei räägi miski selgemat keelt kui kolmas „peauudis” – kes oleks kümnekond aastat tagasi tõsimeeli julgenud unistada sellest, et Ducati ahistab BMW 1200 GS-i?! Aga just sedamoodu tundub uue, selgelt suurte matkaendurode klassi liigituva Multistradaga minevat. Vaatamata GS-i meeste algselt üleolevale skepsisele tuleb neil tunnustada fakti, et samal ajal kui nende lemmiktehas on vallutanud jooksult supersportide Parnassi, tuleb hakata senises

„tuhandeaastases riigis” taganemislahinguid andma. Uus Multistrada on erinevalt oma samanimelisest eelkäijast, mis oli lihtsalt püstisema isteesendiga asfaldiratas, oluliselt universaalsema kasutusvaldkonnaga elajas, astudes kõvasti GS-i varvas-tele. Seda ka tehniliste lahenduste osas – lisaks vägivahvale jõuallikale on itaallased panustanud koostöös Öhlinsiga tohutult vedrustusse. Õigemini selle intelligentseks muutumise. Huvitaval kombel on sedakorda Ducati ka hinnakonkurentsis kenasti pildil.



Lugejakiri:

Võistlussari rasketele ratastele?

► Jõudu uute Motomaania numbrite kirjutamisel. Kahju ainult, et ajakirja ilmumine harvemaks jäi, kuid eks turuolukord teeb oma töö. Samas kui materjali jaguks, võiks ta selle ilmumisperioodi raames ka mahukam olla ja maksta ka veidi rohkem. Arvan, et motoajakirja lugejad on Eestis piisavalt lojaalsed, või eksin?

Käiksin välja ka ühe väikese mõtte. Laias laastus saab tsiklisõidu jagada kaheks. Asfaldil ja kruusal (maastikul) ja spordina siis ringrada ja kross (enduuro) pehme pinnas. Ringradadega on meil Eestis nagu on, ehk praktiliselt pole üldse ja kui on siis ühes kohas. Samas pehme pinnase sõiduvõimalusi on tunduvalt rohkem üle Eesti. Konkreetselt pean silmas just enduurolaadseid võistlusi, aga raskematele ratastele (130-180 kg). Idee selles, et see tooks mootoratasõidu täiega massidesse, sest enduuromehi on eestis vist küllaga ja tuleks ka juurde, samas soovib iga endumees ka veidi ennast ja oma ratast proovile panna.

Riho Kollist on muidugi väga tänuväärset tööd teinud enduuro arendamisega Eestis ja viinud samuti selle ala massidesse kärnatamiste ja muu sellise näol, kuid need võistlused on ka siiski natuke kallima hinnaklassi omad, ehk tegemist ikka kergete ratastega. Samas võistlused suurtele ratastele tooks selle ala ka rohujuure tasandile, ehk iga mees kellel ratas garaazis seisab, saaks mõelda osavõtust. Muidugi on ka nende võistluste korraldamisega omajagu probleeme alates kohast, turvalisusest, eelarvest jne. Sellised mõtted siis. Seniks aga palju päikest ja kiiret lumesulamist.

Kaimar Jõesalu

Täname heade sõnade eest, Kaimar. Võibolla sobiks Sulle moto-orienteerumiste sari, mis sel kevadel jälle alustab ning kus saab osaleda ka Sinu poolt kirjeldatud raske rattaga ning maastikulgi müta.

Motoexotika motonäitusel Tartus jäi veidral kombel kõige enam silma mootorrataste vähesus, kuid üritusel toimus vähemalt Motomaaniale teadaolevalt üks maailma esmaesitlus ning vaadata oli seal muudki huvitavat.

PILDID Helen Urbanik, Sven Simulask

Maailma esmaesitlus ja teisi **Motoexotika** uudiseid

➔ Marko Männi ja Are Kauriti koostöös sai nimelt Motoexotika näituseks valmis külgvankriga pitbike, millesarnast loojatele teadaolevalt mujal veel ehitatud ei ole. Idee pärineb ATM Racingu pealikul Männilt, teostus on aga ühe Euroopa tunnustatuma raamispetsalisti, Are Kauriti töökojast. Kogu geomeetria on kohandatud just pitbike'ile sobivaks nii et tegemist ei ole lihtsalt suure ratta külgvankri vähendatud versiooniga. Peale raami on kõik muud osad suurerattaliselt PitPro Super Size'ilt.

Veidi on veel vaja tegeleda projekti esihargiga. Männi sõnul on tegemist põhiliselt lõbusa asjaga, loodetavasti näeb seda peagi mõnel üritusel demosõitu tegemas. Kas sellistel sõidukitel kunagi Eestis või mujal maailmas oma sarja sõitma hakatakse, pole veel teada.

Kuigi talv saab loodetavasti peagi läbi, oli messil näha nii mõnigi lumistes oludes sobiv huvitav lahendus. Näiteks ühele KTM-ile paigaldatud veolint Attrax, mis lisaks lumele toimetab edukalt ka muudel pinnastel nagu kruus või soo, kuid peaks sobima ka mäkketõusuks.

Velt Motocenteris võis aga näha ATV-dele sobivat väga nutikat lahendust J-Wheelzilt, kus velje külge saab kinnitada pesukaussi meenutavad kummist "rehvipikendused", mis muudavad sõiduki maastikuläbivust hüppeliselt – lisaks lumele saab nende abivahenditega liikuda isegi vees.

Motoexotikalt jäid põhiliselt meelde suured varustuse allahindlused. Kel vähegi huvi ja võimalust võis endale väga hea hinnaga soetada kõikvõimalikku sõiduks vajalikku ning kauplemisega tegeldi ka väga-väga usinalt.

Selle motonäituse suurima väljapanekuga oli esindatud Dragbike, ee motopood ja samade tegijate rehvikauplus Rehvipost.ee. Mati "Tramm" Põlluste ja sõbrad olid tõsiselt vaeva näinud ning nende boksis võis näha nii hea huumoriga võrtsitatud väikest moeshow'd, ilusaid rattaid (mis küll on varasematelgi üritustel üles astunud, kuid ega see neid vähem ilusaks ei tee), tantsutüdrukute ülesastumist, väga uusi Dunlopi ja Bridgestone'i rehve, suurt hulka nende



Boksi ja esitluse kallal oli enim vaeva näinud Dragbike.

Napilt kaetud naisekeha ümber sekkendati seekord Playboy boksis.

Are Kaurit ja Marko Männi koostöös valminud nutikas külgvankriga pitbike.



poolt tellimisel olevast varustuse valikust (näiteks nii 2XS naiste mudeli sõiduvastust kui ka 12XL meeste oma), jpm.

Nagu alguses öeldud, oli mootorrattaid ja eriti uusi mudelid Tartus väga vähe. Suurema valikuga oli esindatud Ramo, kelle juures sai vaadata uusi Intrudereid, aga ka 2010. aasta enduuro RM-X 450, tulede ja viledega võistluseks sobivat pilli (109 000 krooni) või 125-st, 2T krossikat, mis sobib sel kevadel algavas motokrossi noorteklassis kasutamiseks. Kuid Motoboxil oli väljas ka Kawasaki iludus, Z1000. Ning loomulikult BMW palju põnevust tekitanud uus superbike S1000RR.



Marek Virvese ülivinge Kawasaki krossarist ehitatud supermoto.

sis oli väljas aga Eesti kalleim (ligi veerand miljonit krooni maksev) supermoto - Kawasaki KX450F krossikast ümberehitatud ja tuunitud Marek Virvese võistlustsikkel.

Tüdrukute ümber sehkendati seekord peamiselt Playboy boksis, kuid silmaröömu oli mitmel pool mujal ehk rohkemgi.

Asi, mis seitsme aasta juuksul eriti ei muutu, on vist Püssika peod ja nende järgsed pohmakad eksponentidel ja muudel motoeksootikalistel. Ka see, et Kalle Kindel oli kindlameelselt taas tsikliil kohale sõitnud. Soomlased olid seekord sõitnud Tartusse mitme suure bussitäiega ja mõned neist mitmeks päevaks.

Veel väikeste rassistega sõidukite maailmast: läbi raskuste õnnestus ATM Racingul kätte saada uued Stompi hea hinnaklassi pitbike'id, neist kõige väiksemale ja madalama sadulaga, lastele sobivale versioonile Juicebox 3 (110cc, 9500 krooni) polegi varem Eestis võrdväärset leidunud.

Jõgevatreffi peakorraldaja Igor Ellissoni ratasool oli külge saanud Saku Säärklubilt pärit pisikese mootori. AGS Racingu bok-

Igor Ellissoni ratasool on motoriseeritud säärekamootoriga.



Aita unistus lõpuni viia!

► Esimeste eestlastena kahekesi mootorrattal ümbermaailmareisi läbivat Margust ja Kariinat on üha enam kimbutamas finantsilised probleemid ning nende reis võib seetõttu kujuneda oluliselt lühemaks kui plaanitud. Praeguses olukorras jääks neil Aafrika üldse külastamata.

Aitamaks kahel vapral mootorratturil siiski ellu viia nende unistuste reis täies mahus, korraldab MTÜ Mootorrattur korjanduse. Sihiks on koguda kevade jooksul piisavalt toetust, et tagada Margusele ja Kariinale sõit Aafrikasse.

Ümbermaailmareis on paljude (moto)matkajate eluunistus, mille kahjuks vaid vähesed saavad ja julgevad oma elu jooksul ette võtta. Toetagem siis neid vähesi, kes viivad ellu ülejäänute unistusi!

Paraku on nende reis osutunud kallimaks kui esialgu planeeritud. Muuhulgas on Margus ja Kariina pidanud tegema mitmeid ettenägematu kulutusi, alates varustatud kaamera asendamisest kuni lekkiva tagaamordi korduva parandamise ja uuega asendamiseni. Lootusrikkalt eesmärgiks seatud Aafrika ei ole odav piirkond matka-

miseks, pealegi tuleb olla valmis kõikvõimalikeks (tehnilisteks) ootamatusteks, mis nõuavad tagavara-summade olemasolu.

Ümbermaailmareisijaid saab toetada kahel moel. Peatselt jõuavad annetuste kogumise kastid paljude Eesti motopoodide lettidele, kuhu saab annetada sularaha. Annetusi võib teha ka otse motomatkajate arveldusarvele. Kindel on see, et ükski annetatud kroon ei kulu millekski muuks kui Eesti lipu toimetamisele ümber Palli.

Loe Marguse ja Kariina ümbermaailmareisi blogi yhelteljel.ee ja sa nende seiklustest osa.



MTÜ Ühel Teljel Mööda Planeeti
Swedbank a/a 221040688481
Selgitus: Aafrika

Lisainfo: info@mootorrattur.ee,
www.mootorrattur.ee

VALGE

by Fredy



Harley-Davidson on ratas, mille ümberehitajad kipuvad aastaid ikka ühtsama teemat erinevate variatsioonidega esitama. Kui Fredy Jäätese tehtud lumivalge V-Rodi pilti nägin, oli esmamulje võrreldav elektrilöögiga.

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Fredy Jäätse, Helen Urbanik

V-ROOD



→ Üldiselt moodsa olemisega (Fredy peab nii V-Rodi jõualikat kui ratast tervikuna ilma igasuguse kahtluseta parimaks, mida H-D kunagi on tootnud) V-Rodide modimisel kiputakse pahatihti nagu ajas tagasi minema, lisades asja sportliku ja modernse loomusega nigelalt haakuvaid „klassikalise H-D” jooni. Tegelikult V-Rod aga lisakroomi, kirjude maalingute ja nahkkottide-tuttide järele ei öhka.

Tulnuk tulevikust

Sestap mõjski pigem sportratast meenutava üldmuljega nurgeline, madal, lai ja „tihedaks pakitud” valge iludus niivõrd värske ja massist erinevana. Kustomite mantrale „läikiv must ja kroom” risti vastupidise lahendusega V-Rod on kui tulnukas tulevikust.

Ratta „isaks” on buelli- ja harrika-huvilistele tuttav Fredy Jäätēs (28), kes ostis kukkunud raamist, mootorist ja dokumentidest koosneva V-Rodi eesmärgiga teha sellest elukaaslasele sõiduriist.

Laia tagarehvi veendunud pooldajana oli mehele algusest peale selge, et originaali 180 mm „saekettale” tagakiige vahel kohta ei leidu. Esimene tagapapu, mis tulevase

valge sõiduriista alla tee leidis, oli juba märksa tegusam 240 mm laiune. Ehituse arenedes arenes ka nägemus asjast ning lõppversiooni taguots toetub juba radikaalse 300-se laiusega tagarehville. „Neid, kes väitsid, et „ei mahu”, oli muidugi küllaga. Mulle pakub naudingut tõestada, et mahub, tuleb lihtsalt mõelda ja arvestada.” 18-tollise tagavelje laius on kasvanud 300 mm-sele tagarehville sobivaks, ees on originaalmõõdus 19-tolline velg.

„Madal” oli ehitamisel teine eesmärk ja see on saavutatud oluliselt lühemaks muudetud originaalesihargi ning lühendatud ja vaid 19 mm käiguulatusega tagavedrustuse abil. „Tagavedrustuse käiku on täpselt niivähe, et hardtaili (ehk täisjäiga tagaosaga raami) efektist jagu saada,” selgitab mees. „Päris esimese matsu suudab vedrustus ära neelata, edasi töötab juba rehvi ja sõitja



Kes on Fredy Jäätes?

► Fredy nimi on igale Buelli-huvilisele kahtlusetuttav – oli ju mehe must, eelmise kümnendi algupoolel Tallinna vahel liikunud Buell üks esimesi seda marki rattaid, mida reaalselt liikluses näha oli. Ja enamasti tagarattal... Küsimusele, kes mehe motikate manu töö, vastab Fredy, et üllatavalt polevatki asja peasüüdlane isa (ääremärkusena: Fredy isa Edek Jäätes on Eesti „raskema” poole tsiklikultuuris legendi staatuses), vaid alul rohkem talle 14. sünnipäevaks kingitud IZ Planeta 2 ja hiljem Jaanus Karm, kes Fredy peale mitmeaastast „autoaega” n-ö kaas-aegsete rataste selga istutas.

Mehhaanikupaberitega Fredy H-D huvi ja oskused said algtouke võimalusest minna Austria H-D esindusse praktikale. Lõpuks kujunes sellest kaheaastane töö- ja õppeperiood, millele järgnes veel aasta Dubai H-D esinduses. Pluss kõvasti iseseisvat õppimist ning enesetäiendust. „Õppematerjalid ja tööriistad on asjad, mille pealt ma üldse kokku ei hoiä. No on lihtsalt selline kiiks, et mul peavad kõige paremad asjad olema,” sõnastab Fredy lihtsalt ühe oma põhimõtetest. Piinlikult puhtas ja ainult väga heade töövahenditega töökojas (mis täidetud nelja hiiglasliku kõlari esitatava maheda muusika-

ga), ringi vaadates on selge, et mees mõtleb sõnu tõsiselt. Kirjutuslual on arvuti ja Onkyo ressiiveri kõrval virnade viisi H-D katalooge ja manuaale. „Dünamomeetrilised võtmed on asjad, ilma milleta ei keera ma kinni ühtegi detaili,” selgitab Fredy Snap-On momentvõtit pihus hoides, „igal ajal on ju oma pingutusmoment ja vähemalt H-D-de ja Buellide vastupidavus-kestvus sõltub peaaesjalikult hooldaja-remontija asjatundlikkusest ja korralikkusest.”

Vt ka fredy.ee





tagapool. Levinud reguleeritava kõrgusega õhkvedrustus mulle ei meeldi: allasendis on küll lahe vaadata, aga sõidu ajal on ikka saba kõrgel nagu krossikal..." omab Fredy sellest teemast oma arvamust.

Ka esiosa on tänu ligi 15 cm võrra lühendatud esihargile väga „tihe”, esiporika ja laterna vahele mahub vaid paar sõrme.

„Üldiselt olen seisukohal, et ka 1 mm on vahe. Kui asjad ei tohi kokku puutuda, siis pole ju vahet, kas vajalikku vaba ruumi jääb 1 mm, 1 cm või 10 cm - peaaasi, et jääb! Oluline, et asi oleks tasakaalus ja ilus.”

Värvus ja bodykit „teevad ratta”

Ratta üldist väljanägemist mõjutab suurel määral modernne bodykit, mille tagaosas meenutab MV Agusta sabatükki. Kogu ratta ülaosa on üks suur detail. Esmapilgul lihtne lumivalge värvkate moodustub Corvette'i valgest põhivärvist, millele on peale lastud kiht Cadillac Escalade'i pärlmutrit. Tulemus on sõltuvalt valgustusest ja taustast eri toonides veiklevalge. Lihtne ja keeruline ühteaeu.

Kompromissitus paistab välja sellestki, et ehkki alul pidi ratas saama värvitud puhta Escalade'i pärlmuttervärviga, mees sellest töö käigus loobus ja lasi juba värvitud detailid üle võõbata: „Veljed jäid kuidagi rõvedalt kollakad, mulle ei sobinud. Puhast valge + pärlakiht on märksa ilusam.”

Üks asi, mis Fredyt maksimalistina häirivat tundub, on paljude projektirataste poolikuks jäämine: „Aru ma ei saa, ehitatakse kallis asi, aga raami-mootorit ära värvida ei suudeta! No vaata seda USA asja: raha on maetud roppu moodi, aga raam on ikka rõve standardhall... Kui pole viitsimist asja korralikult teha, milleks siis üldse

teha?” on piasjadeski perfektsust taotleval Fredy arusaamatuses.

Esimese põlve V-Rodi algupäraselt „rõvehall” jõuallikas on saanud selga matt-musta värvkatte, mida ilmestavad poleeritud silindripea ribad ja kroomitud mootorikaaned. Fredyl on hinge peal ka valge ratta juhtraua praegune lahendus:

„Lenksutoru ja selle kinnitused oleks pidanud vähemalt valge värvi alla panema... Praegu jääb see kroom kuidagi silma.” Ja räägib järgmiseks loo uutemoodi ülemisest traaversist, mille külge otse lenksupoolikuid kinnitades saaks esihargi pealt madalama ja täiesti siledana teostada. Ideed tulevatki peamiselt tegemise käigus, ent erinevalt paljudest isehitajatest ei tee Fredy üht ja sama sõiduriista lõputult ümber: „Tavaliselt ostetakse mult valminud ratas poolvägisi käest ära ja nii peangi hoopis järgmist tegema hakkama,” naerab mees ise, „tegelikult näen ise peaaegu alati mingeid piasjasju, mida saaks veel paremini või ümber teha.”

Lahendus peab ehitajale meeldima, mitte odav olema

Tänaseks ongi rataste ehitamine Fredy põhitegevus. Ja ühtlasi kirg.

„Möödunud aastal tundsin, et töölkäimine hakkab hobiga tegelemist tõsiselt segama ja nii tegelengi praegu ainult hobi ehk Harley-Davidsoni ja Buelli ratastega. Mulle hullult meeldib just tegemine ise. Äri mõttes teen tihtilugu „valesti” – ei arvuta, mis üks või teine lahendus maksma läheb, asi peab eelkõige mulle endale hullult meeldima. Seni on küll kõik asjad ka kaubaks läinud.” Mehel paistab tõsi taga olevat.

„Kuidas nii madalaks lastud V-Rodi kallutatavusega lood on?” pärin, pildilt

Esivedrustuse lühike käik on näha esiporika ja alumise traaversi väikesest vahest.



raamitorude ja asfaldi vahelist pragu uurides. „Pisut üllatavgi, aga TÄNU 300 mm-sele tagarehville saab asja kallutada küll – tagarehvi toetuspunkt liigub kallutades niipalju väljapoole, et raamile-jalatugedele jääb piisavalt ruumi.”

Ratas valmis vahetult enne möödunud-aastast Haapsalu American Beauty Car Show'd ja sai seal palju positiivset taga-

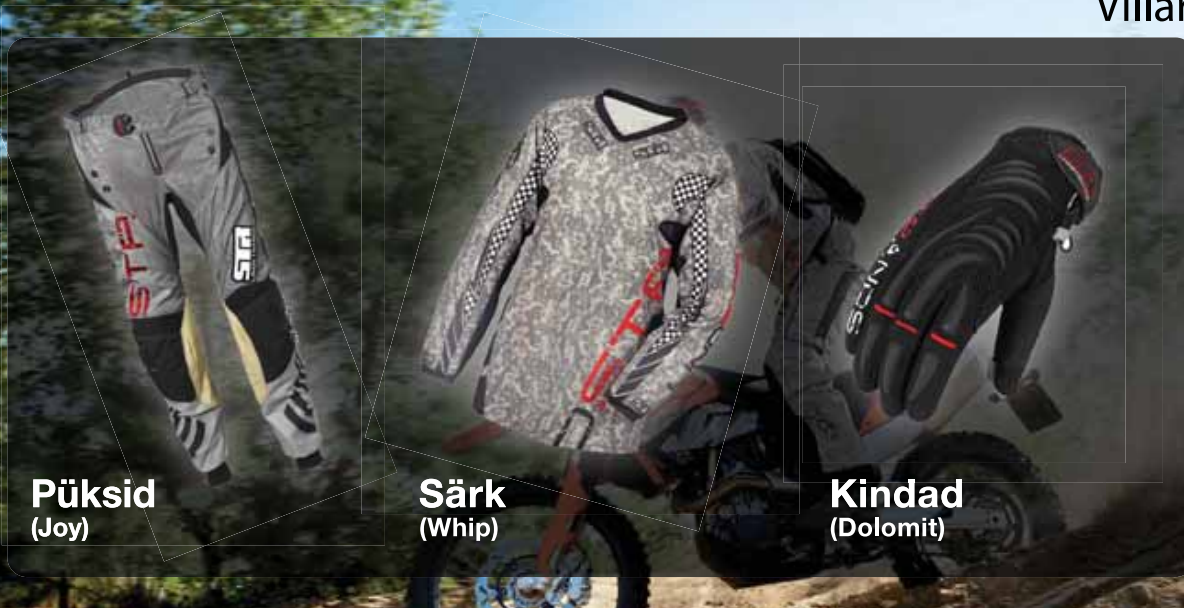
sisidet. Viimati õnnestus valget V-Rodi uudistada Soomes Lahti motonäitusel. Soomes on tänaseks ka valge ratta uus kodu. „Jummala õigele mehele läks, mul oli täitsa heameel müüa,” kinnitab Fredy ise. Uued projektid käivad ja järgmised tähtajad suruvad peale, nostalgitsemiseks aega pole.

MÖÖDUNUD AASTAL TUNDSIN, ET TÖÖLKÄIMINE HAKKAB HOBIGA TEGELEMIST TÕSISELT SEGAMA JA NII TEGELENGI PRAEGU AINULT HOBI EHK HARLEY-DAVIDSONI JA BUELLI RATASTEGA. MULLE HULLULT MEELDIB JUST TEGEMINE ISE. ÄRI MÖTTES TEEN TIHTILUGU „VALESTI” - EI ARVUTA, MIS ÜKS VÕI TEINE LAHENDUS MAKSMÄ LÄHEB, ASI PEAB EELKÕIGE MULLE ENDALE HULLULT MEELDIMA. SENI ON KÜLL KÕIK ASJAD KA KAUBAKS LÄINUD.

Oleme kevadeks valmis!

Bikeman

Villardi tn. 22 Tallinn



Püksid
(Joy)

Särk
(Whip)

Kindad
(Dolomit)

KOMPLEKTI
TAVAHIND 2590.-
Soodushind
1690.-

Tippkvaliteetne motovarustus nii meestele, naisetel kui ka lastele!



Roomikutega

ATV

seljatas tänavuse talve

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Helen Urbanik, Can-Am

BRP grupi
roomikukomplekt
ATV-le sobib
tänavusse talve
nagu rusikas
silmaauku.

ATV on üldiselt tuntud oma eriliselt hea läbivuse poolest. Ühe erandiga – paksus lumes kipub ATV minekuisu kiiresti hääbuma – rehvide pidamine ja kliirens saavad otsa. Sestap on arusaadav, et leidub soovijaid ATV talvesõiduomadusi parandavale roomikukomplektile, mille hind odavamana ATV hinnaklassist. Meie käisime sedasorti sõidukiga lähemat tutvust tegemas Motorendis, mille uut kodukohta Tänavussilma tehnopargis Jälgimäel just selliste Apache

roomikutega Can-Am Outlander lumehunniku otsas uhkelt tähistaski.

Mootorkelgutegija taust

Apache talveroomikud on samuti Can-Am-e tootva BRP kontserni (Bombardier Recreational Group Inc., Kanada) enda valmistatud ja nagu reklaamprospekt väidab, kasutatud on “maailma parima mootorkelgu” Ski-Doo tootmise kogemusi. Täiskummist roomikuid hoiavad-toetavad

ATV rataste asemele kinnituvad alumiiniumsulamist kandeosa ja plastist veoning tugiratastega jalased. Roomikuplokid meenutavad lähemal vaatlusel tööpoolset miniatuurseid mootorkelgu kõhualuseid. Seega on tegemist ikka talvise, lumel/lumes sõitmise komplektiga. Abrasiivsed liiv ja muda lõpetaksid selle roomikusüsteemi üsna kiiresti.

Motorendi pealik Margus Kesküla ajab proovisõiduki künka otsast alla ja annab

Väga kitsastes kohtades nõkerdamiseks roomikutega ATV kõige käepärasem sõiduk pole.



lühülevaate: “Mõnikord kiputakse seda mootorkelguga võrdlema, ent selline võrdlus küll päris asjakohane pole – talvise sõiduvahendina paneb mootorkelk roomikutega ATV-le pika puuga, olles nii kiirem, mugavam, soojem kui emotsioonirohkem. Aga see polegi aus võrdlus – roomikutega ATV eesmärk pole mitte lumeväljadel kiireid-pikki sõite teha. SEE asi on tööloom, mis saab hakkama nii ratastega ATV-dele täiesti ülejõu käivate lumelükkamiste kui

isegi jalgsi matkavatele inimestele peaaegu mitteläbitavas rabas sõitmisega. Isegi praeguse ülipaksu lume lükkamisega tuleb see aparaat kenasti toime!”

Ja oma sõnade kinnituseks hüppab Margus Outlanderi selga, kamandab Heleni selja taha istuma ning vallutab mängleva kergusega Motorendi maja taga seisva teise korruse kõrguseni küündiva lumehunniku. Selle nõlvad, muide, on JÄRSUD.

Kliirens 10 cm kõrgemaks

“Roomikukomplekti paigaldamine tõstab ATV märgatavalt kõrgemaks. Sadula kõrgus kasvas täpselt kümme senti, mõõtsime ära.” Järelikult kasvab samavõrra ka kliirens, mis ees ootavaid lumehunnikuid silmas pidades pole mitte paha...

“Eks asjal on miinuspoolel kah,” märgib Kesküla, “esiteks kaaluvad need roomikud ratastest kõvasti rohkem ja kiiremal sõidul on ebatasasustel see väga selgesti tunda.



Lumi lendab! Tõsi, ka sõitja peale...

Teiseks oleks ilma roolivõimendita lenksu keeramine tõeline töö, õnneks on sellest aastast Outlanderil elektriline roolivõim. (Etteruttavalt võin kinnitada, et vatti saab see vaene võimendi rasces lumes hullupööra. Seda on aeg-ajalt kostvast nukravõitu elektrimootori tööhäälest kuulda ja isegi võimendiga nõuab rool teatud hetkedel päris tugevat kätt. Eriti pikka iga roolivõimendi mootorile roomikuid kasutades ausalt öeldes ennustada ei julge.)

Sõiduvõimendus seljas ("Pange korralikult riidesse, roomikud keerutavad sellise lumepilve üles, et lõpuks oled märg nagu kalts, samas kui kõrval sõitvad saanimehed istuvad kuivas ja soojas...") kõlab Marguse kommentaar) ronime sadulasse ja sätime minekule. "Režiimide osas suurt vahet pole – võid sõita nii tagaveolise, aeglase kui kiire neliveoga. Väga aeglustiga pusides võib mootori kuumaks saada."

Esmamulje on raskepärane – ratastega võrreldes on selle asjanduse veeretakistus ilmselt hiiglaslik, sest hetkekski ei teki kerge liikumise tunnet, vabajooksust kui niisugusest ei tasu unistadagi. Kogu aeg on konkreetne "karu läheb mesipuisse"-tunne, õnneks on 800-ne Can-Am alati võimsusega hiilanud ja 2010. aasta mudeluuendus tõi lisakilovatte veelgi. Mootori häälest ja gaasihoova asendist saab aru, kui palju tööd jõuallikas edasiliikumiseks tegema peab.



Siin roomik kogu oma hiilguses. Kõik rattad on löögikindlast plastikust.

Kütusekulu on asi, millega roomikutega ATV-d ilmselgelt EI hiilga. Erilisel jääroopalisel ja lume-veesegused, rekkade poolt sodikssõidetud tehnopargi kõrvaltänavad, kust sõiduautoga enam vist läbi ei saakski, on Can-Am-i kõrges sadulas istudes tõeline kukepea. Vaat siia sellist tehnikat vaja ongi! Või õigemini mitte, siin saaks Outlander ideaalselt ka ratastel hakkama...

Läheb seinast üles, päriselt ka

Suundume juhatatud mootorkelgurada otsima. Esimene takistus on kohe tehnopargi piiril: lumi on lükatud hiiglaslikku, järsu-seinalisse hunnikusse ja see blokeerib ligipääsu vajalikule teotsale. Kaheminutilise sõidukogemuse pealt ei riski seda mehekõrgust valli otserünnakuga vallutama hakata ja otsime ümbersõidu võimalust. Ainus pisut suurem pragu tundub olevat teeservas parkivate autode vahel. Kohe selgub,

et roomikutega on ATV ka tavapärasest märgatavalt laiem ja autode vahelt niiviisi läbironimine, et kõik kolm sõiduriista terveks jääksid, nõuab pingsat tähelepanu. Lumevallist üles saanud, jõuame mootorkelkude sissesõidetud rajale. Siin on vaatamata paksule märja lume kihile liikumine hõlbus ja lisan kiirust. Ennistmainitud lumepilve keerutavad roomikud pisutki jõudsamal liikumisel päris edukalt üles. Eriti "kastev" on esiroomikute poolt pakutav. Asi edeneb nagu rong, suunastabiilsus on ekstraklassist. Kiiremal liikumisel (ja kõvemal aluspinnal) on lenksu keeraminegi üsna lihtne. Mis iseenesest on positiivne üllatus.

Enne Männiku rada on pikk põlluvahe tee, mida on enne meid läbinud vaid üksik kaitseväge nelja- või kuueveoline "banduura", tekitades sügavad, osalt vett täis jäljed. Kuivõrd selle asja rööbe on olnud ATV-st just niipalju suurem, et päris jälgede

vahele ei mahu, tuleb leppida emb-kumb roomik roopas sõitmisega. Mõned suuremad augud teevad selgeks ka selle, mida Margus pidas silmas roomikute raskusest rääkides – liiguljalt peale lennates käib korralik kolakas ja asi “lööb läbi”. No egas roomikukomplekt pole ka võidusõitu silmas pidades tehtud... Männiku krossirada on korraliku lumekasuka all talveunes ja vaid üksik mootorkelgumees on paar värskemata jälge rajale jätnud. Mis muud kui ronima! Krossirada osutub lumekatte paksusele vaatamata liigagi lihtsaks. Keeran lihtsalt huvi pärast paaris eriti lolli kaldega kohas otsa ringi ja ronin servapidi valli otsa. Ei mingit probleemi! Isegi närvikõdi mitte. Teeme paar pilti ja suundume tõsisemaid väljakutseid otsima. Vanal karjäärinõlval on suvest teada paar ATV-meeste poolt sissesõidetud üles-alla sõitmise jälge. Ühest sellisest üles rünnates õnnestub ka päeva ainsa mittevallutatava takistusega kohtuda: järsu tõusu keskel moodustub paksust sulalumest esiroomikute ette enam kui poole meetri kõrgune märg ja libe “sein,” mille vastas roomikud abitult libisevad. Hirmsa piinamise ja nüri järjekindlusega ehk näriks end sellestki lõpuks läbi, ent hetkel anname alla ja tagurdame alla tagasi. Pisut laugema tõusu sihtkohta võtame möödaminnes.

Suvised ATV-sõidu lemmikjupp – puude vahel vonklev liivarada paari järsu languse-tõusuga jääb ootamatult pooleli, sest mahalangenud määnd on selle sulgenud. Ülimalt kitsastes tingimustes sõidukit ringi nõkerdades selgub, et praktiliselt kohapeal neid roomikuid keerata on raske ülesanne isegi roolivõimendi olemasolul. Seda enam, et Apache komplekt sisaldab ka roolisüsteemi pöördenuga piirajat, seega päris ühe tagurdamisega ringi ei keera.

Töötamiseks või erilistesse tingimustesse

Tagasiteel proovin teeäärseid lumevalle küll risti, küll nurga all, ent need pole roomikukomplektile mingid tõsiseltvõetavad takistused. Vähemalt niikaua, kui jätkub kainen mõistust füüsikaseadusi mitte üle kavaldada püüda. Ka too esmapilgul “seinana” mõjunud lumemägi, mille vallutamisest alul loobusime, õnnestub tagasiteel ületada (tõele au andes oli selle tagaküljel veidi laugem), ALLA saab üldjuhul ka päris järsust seinast. Kuumaastikku meenutavatel tänavatel tagasi sõites jõuan veendumusele, et nii lihtsates tingimustes on roomikukomplekt ikka overkill. Kui, siis ainult lume lükkamiseks. Kes aga lumevaljade kutset tunneb ja eraldi kelku ei taha pidada, sellele pakub Apache roomikujooks omalaadset alternatiivi.

Ühesõnaga – roomikud on ATV-omani-kule vajalikud kas TÕSISE töö tegemisel või tööpoolest ERILISTE läbivusnõuete/kasutusotstarbe korral. Nad jätvad sõiduki sartsakusest ilma, on rasked, muudavad sõiduki aeglaseks-kohmakaks, koormavad roolisüsteemi ja eriti rahakotti, seda nii soetusmaksumuse kui oluliselt kasvava kütusekulu tõttu.

Vaieldamatule plusspoolele jääb ratastega saavutamatu läbivus ja madal erisurve pinnasele pluss võime sooritada tööülesandeid (vedamine-lükkamine), mis samuti ratastega suguvennale üle jõu käivad. Sisetunne ütleb, et roomikud nõuavad ka keskmisest kepsakamat mootorit, aga vaevalt et keegi sõiduriistale, mis ise maksab vähem kui roomikukomplekt, neid installeerima kipubki.



J-Wheelzi pesukaasisarnased lisad tõstavad ATV maastikuläbivust hüppeliselt.



Hiinlaste versioon roomikutest.

Veel võimalusi ATV maastikuläbivuse suurendamiseks


Tehniliselt Apache'le sarnane lahendus, kuid valminud Hiinas on Hsun roomikud, mis peaksid sobima ükskõik millisele ATV-le. Hind koos käibemaksuga 36 000 krooni, müüja Flint Kaubandus.

Täiesti alternatiivne ja seejuures oluliselt lihtsam tehniline lahendus tuleb aga USA firmalt J-Wheelz. Neli pesukaussi meenutavat kummist "rehvipikendust" saab kinnitada velgede külge. Esmapilgul tundub see liigagi lihtne, kuid nagu firma kodulehel leiduv videomaterjal tõestab, see lihtsus töötab. Lisandid ei muuda ATV juhitavust kõval pinnasel, kuna siis puutub maha ainult rehvi. "Kopsikud" hakkavad tööle alles siis, kui rehvi sisse vajub (olgu siis liiva, lumme, mutta või isegi vette). Kopsikute külge käivad vahetatavad veolabad, neid saab panna nii suuri, kui tunded vajadust. J-Wheelzi videost oli ka näha, et paigaldatavad on lisad 15 minutiga. Loodetavasti õnnestub seda lahendust Motomaania peagi katsetada. Hind praegu 12 000, see võib mõne aja pärast isegi veid langeda. Müüja Velt Motocenter.

Vt ka j-wheelz.com

Selle komplektiga on läbimatuid paiku Eestimaal õige napilt.





Väikeserattalised pitbike'id on maailmas inimesi hullutanud juba pikemalt, eestlasi pureb sama pisik viimased viis aastat.

Pitpro Lite 2010 - *pitbike* suurele mehele?

TEKST Kullo Kabonen

PILDID Helen Urbanik



Just niikaua aega tagasi pani üks meie pitinduse “peasüüdlaseid” Marko Männi ATM Racingust oma esimese selle klassi sõiduriista koku.

Allakirjutanu mäletab neid toonase pilgu jaoks kummalisevõitu minikrossikaid kahelt esimeselt Jaanimäe ringil peetud säärekavõidusõidu etapilt. Ka on mees see, et lausvees ja poris peetud teist võistlust ei lõpetanud vist ükski miniatuurne “väljamaa” massin (küll said sellega toona hakkama mõned säärekad). “Veekartus” on pitikatel tegelikult veres tänaseni, tunnistab ka Männi. Iseenesest pole selles midagi üllatavat – vaadake, kust pitbike´ide võidusõit alguse on saanud. Päikeselise California krossiradadel pole muda ja vihmaga just palju probleeme.

Pitbike - mänguasjast spordivahendiks

Eestiski on muu maailma arengud pitinduse osas selgelt läbitud. Tõsi, vast pisut väiksemas mastaabis. Ehk – algusaegade lihtsast-odavast, 50-70 kuupsentimeetrise töömahuga, vaid bokside vahel kulgemiseks loodud “mänguasjast”, millega sõidunäljas mehhaanikud-abimehed mingil hetkel naljaviluks teineteiselt mõõtu võtma hakkasid, on aastatega arenenud täiesti tõsiseltvõetavad minikrossi ja -supermoto võistlusklassid, mille tipp-pillidel pole põhjust lüüa silmi maha ka “suurte võistlusrataste” ees. Nii tootearenduse, kasutatavate komponentide kui ka hinna poolest on tõsisema otsa pitbike´id ammu “päris võistlusmasinad”. Ka töömahud algavad täna 125 kuubikust, olles võistluspillidel enamasti 140-160 kuupsentimeetri vahel.

Ka on aasta-aastalt muutunud kallimad minikrossikad üha selgemalt täiskasvanud mehepoegadele mõeldud sõidukiteks (kes ju moodustavadki enamiku nende rataste ostjatest-kasutajatest), seda nii hinna kui mõõtude poolest. Tõsi, võistlusmäärused ei luba velgedel kasvada üle 14/12 tolli, ent istetasend on tänase proovisõiduki puhul küll mõne aasta tagusega täiesti võrreldamatu: sadulas on üsna lähedasti ruumi ka 185+ sentimeetrisele mehepojale! “Saladuse” jälile aitab Marko Männi, paljastades tõsiasja, et nad mõõtsid sadula ja jalaraudade vahe nii uue raamiga Pitpro Lite´il kui nurgas seisval täismõõdus 250-sel KTM-i krossikal, saades mõlema puhul numbriks 53 sentimeetrit. Mõni ime, et sadulas “täismõõduline” tunne on...

Mitmeski mõttes suurele rattale sarnane sõiduk

Rattale paari löögiga elu sisse puhutud, jätame asja seina äärde soojenema ja uuri-

me sõidukit lähemalt. (Hääl, muide, on ootamatult mehine ja paneb allakirjutanu vaikselt uurima, ega summutist midagi "ära kadunud" pole. Samas – võistlusratas ju, tüübikinnitustega jännata tarvis pole...)

Asjatundjana oleme appi palunud möödunudaastase Motomaania rattaloosimise võitja Teet Tagapere, kes minikrossikate karikasarjas Uustulnukate klassi võitja 2009 ja kel endalgi eelmise mudeli Pitpro kodugaraazis ootamas.

Möödunud aastal vaid Comp(etition) mudeli-pärusmaaks olnud, ent sellest aastast ka odavamale Lite'le pandav Power Trip-raam on muidugi suurim ja silmaga selgelt märgatav muutus. Ratta profiil naljakaltki mõjuva kõrge sadulaosaga on uus. Lisaks on 2010. aasta mudelil senisest suurem õliradiaator jämedamate õlitorudega.

Lifani jõuallikas arendab 14 hobujõudu, käigukastis on 4 käiku. Pisut ebatraditsiooniliselt on neutraal kõige all ja käigud lülituvad järjekorras "alt üles". Pisut ebamäärases asendis käiguvaheti on lihtne mustaks värvitud terasest detail, mis pisut reedab jõuallika päritolu, ent toimetab rahuldavalt. Kui varasematel mudelitel oli käigukastiga probleeme, siis uue tüübi käigukasti on ümber tehtud ja loodetavasti püsib asi paremini koos. Teedu sõnul pole tal vähemalt pärast uue tüübi kasti soetamist enam probleeme olnud.

Kickstarterist käivitamine on lihtne ja asi käivitus probleemideta esimesest, harva teisest löögist nii soojast kui ka pisut jahtunud peast.

Pitbike'i-võhikul nagu mina on lihtne unustada, et selle pisikese sõiduriista süda on siiski 150-kuubine nelar ja ülekaned lühikesed, seega veab asi madalatel pöörtelt hästi ja liigub (vähemalt tee peal) üsna reipalt ükskõik missuguse käiguga. Pigem kipud registri ülemises otsas jõuallikalt liiga palju küsima. Sellele reageerib masin järele aitamata neljataktilisele omaselt hingetuse ja järgmise käigu küsimisega. Kui mootorist aru hakkad saama, pole sellega muidugi enam probleemi. (Järele aidatult käivad sellise konfiga mootorid isegi 15 000 pöörde kanti. Tõsi, eluiga pole siis enam standardrattaga võrreldav ja mootori sisekulinadki peavad kriipsu või paari jagu kobedamad olema).

Osalt märjas lumepudrus, osalt kõval lumel ja osalt kruusal/asfaldil toimunud proovisõit veenis selleski, et lamellideks lõigatud klotsidega harilik krossirehv peab sellistes segastes oludes isegi üllatavalt hästi. Igatahes piisavalt Teedule, et esimesel võimalusel asi nipsti! tagarattasse ajada.

Isteasend on küll üsna suure ratta moodi ja vedrustuski toimetab üllatava asjalikkusega, ent füüsika jääb füüsikaks ning 14-tol-



Pitpro Lite 2010 tehnilised andmed

- RAAM** CrMo terasraam Power Trip
- ESIHARK** Pro-lite, 735 mm upside-down, reguleeritav
- TAGAAMORT** DNM HRC reguleeritav
- TRAVERS** CNC reguleeritav
- LEISTANG** CrMo teras
- TELJEVAHE** 1185 mm
- RATTAD** 12" taga/14" ees
- SADUL** Triplex CRF70
- PLASTIK** CRF70
- TUGEVOATUD** paak CRF70
- ESIPIDUR** kahekolviline ujuva sadulaga
- TAGAPIDUR** KX kahekolviline ujuva sadulaga
- MOOTOR** Lifan 150ccm 2-klapiline ühe ülajaotusvõlliga SOHC
- VÕIMUS** 14 hj
- KICKSTARTER**
- KÄIGUKAST** 4-käiguline (N1234)
- HIND** 25 900 krooni
- MÜÜJA** ATM Racing

Uus raam on samm edasi.



Madal ja kerge pitbike on ideaalne driftimisvahend.





Uus suurem õliradiaator.



Lite'i tagaamort on reguleeritav.

line esi- ja 12-tolline tagaratas jäävad siiski pisikesteks rollerimõõtu barankadeks koos kõige sellest tulenevaga. 21- ja 18/19-tolliste "jalavarjudega" krossi-enduurorastate stabiilsust pole põhjust eeldada. Hästi annab see tunda, kui üritada lumepudrusel teel neljandat käiku lahti hoida. Väike voblamine tuletab füüsikaseadused suhteliselt kiiresti meelde. Samas kinnitallatud lumel slaidida on sellise ühtlaselt vedava, madala istumise ja kerge kaaluga (74 kg) sõidukiga lust missugune. Tõsisem offroadi katse (ehk püüd tee pealt lumise metsa alla pöörata) lõpeb esiratta sukeldumisega määramata sügavustesse. Ratta üle lumevalli tee peale tagasi toimetamine on seevastu lust ja lillepidu – asi tuleb lihtsalt kaenlasse võtta!

Lumes ja märjal mässamine maksab siiski kätte – tühikäik kaob ja edaspidi on vaja kergelt gaasi peal hoida. "Eks ta jõudis juba tilga vett saada," arvab Männi stoiliselt, "selle peale on nad mihklid. Gaasitrossi juurest nad lausa imevad selle veetilga endale karpasse." Sama kinnitab ka Teet, kellel on "märjemate" tingimuste jaoks lausa eraldi plastikpudelid kaitsekatted tehtud. Pidi natuke aitama.

Sobib ka võidusõiduks

Rootslaste taktikepi all Hiinas toodetavate Pitprode mudeliperekonnas on tegelikult päris mitu liiget, meie proovisõiduk Pitpro Lite on oma 26 000-kroonise hinna juures tegelikult otse karbist võetuna võistlusvalmis pill. Tõsi, makstes 13 000 krooni vähem kui kallim suguvend Pitpro Comp, on tal pisut lihtsam esihark (Pro-Lite Lite 1 vs Marzocchi Comp-mudelil, terasest lenks ja Lifani 14 hj mootor (kallima mudeli 18,5 hj Daytona asemel). Et minikrossikate hulgas ei sõida vaid pill, tõestab asjaolu, et sellesamal, "otse karbist" võetud masinal vahetati vaid düüs ja rattad ning võideti Kosel peetud viimane talvine võistlus (lenksus Rannar Uusna) üle minutise edumaaga teise koha ees. Race ready, kontrollitud!

Mida pitiga peale hakata?

Tänavale pitbike'iga asja pole, aga nii mõnigi mees on sedasorti sõiduriista omale esimeseks tsiklikks valinud. Kes mängib niisama ja lõbutseb näiteks maal karjamaade ja põldude vahet sõites. Paljud on aga just pitbike'i sõit (ehk ametlikus keeles klass Mini) motosporti juurde toonud. Heaks näiteks on Imre Djavere, kellest vaid paari aastaga on Mini klassis esikümne kohti noolvi sõidumees saanud.

Minidel sõidetakse nii supermotot, krossi kui jäärada, aga ka kestvussõitudel (rahvaspordi sari) lastakse nad enamasti peale; eelmisel aastal olid minid esimest korda MMM-il rajal. Mini klassi võistluslitsents maksab 1500 krooni. Vaata võistluskalendrit ja -infot www.atmracing.ee



Bucci Moto: pittide maailma teine äärmus

Värsket verd Eesti pitimaastikule lisandus sel kevadel kolme eksootilisemõitu Bucci Moto nime kandva sõiduriista näol. MiniRC klubi mehed Saku lähedalt Juulikult on seadnud oma klubiruumi seina äärde ritta kolm silmatorkavalt kollasekirjut minikrossikat. Erinevalt enamikest pitbike'idest pole need sõiduriistad pärit Kaug-Idast, vaid tegemist on tööpoolest Itaalia väiketootja poolt valmistatud pillidega. Bucci Moto on firma, mis valmistab nii sõidukite kroommolübdeenterasest raamid kui poleeritud alumiiniumist kiiged ja tagumised poolraamid käsitööna. Standardne komponentide valik on muljetavaldav: 38 mm liugtorudega reguleeritav Paioli esihark, reguleeritav Sachs'i tagaamort, reguleeritava klotside asendiga Formula esipidur, Leo Vince väljalaskest rääkimata. Välimus on Itaalia toodetele omaselt edev. MiniRC (siit saab Buccisid tellida) sõiduriistade esiharkidel on lisavarustusena stardiabi vidinad. Rattad on ka väga kerged, peatades kaaluosuti 64 kilogrammi juures. Hind sõltub tellija valitud komponentidest ja algab 28 000 kroonist.

Vt ka www.buccimoto.com

ATV-ga tänaval?

See polegi nii lihtne...



Eelmise aasta algusest käib ATV-de/quadide tänavasõidukina arvele võtmise teemal intensiivne "andmine". Põhjuseks tõsiasi, et enamikku meil müügilolevaid ATV-sid/quade pole 2009. aasta 1. jaanuarist praktiliselt võimalik tänavalegaalse sõidukina registreerida. Miks?

TEKST Kullo Kabonen PILT Valenti Racing

Paar sõna taustast. Kuni eelmise aasta algusest registreeriti ATV-d/quadid Eestis kas tavalisesse liiklusesse mittelubatud maastikusõidukina (ei luba teedel-tänavatel üldjuhul liikuda rohkem kui vaid teede ja sildade ületamiseks) või siis väiketraktorina. Kolmas, "õige" võimalus – regada asi "mootorrattakategooriasse" L7e – leidis harva kasutamist, sest see eeldab sõidukil Euroopa tüübikinnituse olemasolu. Väiketraktorina arvele võtmiseks seda aga tarvis polnud, piisas teeliikluse nõuetele vastavate tulede-vilede-peeglite külgekrumimisest. "Traktoriga" ei tohtinud küll seaduse järgi üle 40 km/h sõita, ent samas ei nõudnud seadus sõiduriista võimsuse piiramist. "Õige" L7e kategooria seevastu näeb ette lisaks E-tähisega tulede-viledekomplekti ja tüübikinnituse olemasolu ka 15 kW võimsusepiiraja paigaldamist. Probleem tekkis sellest, et üsna üllatavalt ei ole enamikul Jaapanis toodetud ATV-dest tehas Euroopa tüübikinnitust teinud, üksikkorras selle ajamine on vaevarikas ja maksab 20 000 krooni ligi.

Tänavaliiklusesse lubatava L7e kategooria sõidukina ei saa näiteks arvele ei Kawasaki, Yamaha, Suzuki ega Honda paari aasta eest müügi rekordeid püstitanud ATV-sid. Küll aga on see võimalik näiteks SYM-i puhul. Millega poolest Taivani toodetud sõiduk Jaapanis valmistatust paremini tänavale sobib? Ega ei sobigi millegi muu, kui vaid tootja enda soovi poolest teda tänavaliikluses kasutatava sõidukina müüa.

Tagamaid selgitab Martin Harak, Maanteemati tehnosakonna tüübikinnituse ja sertifitseerimise talituse juhataja:

"Kategoorial L7e (neli ratast, võimsus kuni 15 kW) on nõutud Euroopa Liidu kogu sõiduki tüübikinnituse ning sellele kohase vastavusdokumendi olemasolu. EL-i kogu sõiduki tüübikinnitust taotleb liikmesriigi

vastavalt asutuselt tootja või tema esindaja. Pärast kehtestatud nõuetele vastavuse kontrolli (katsetamised, esitatud dokumentatsiooni kontroll, jms) omistatakse sõiduki tüübile tüübikinnitus.

Protsess on tootjale küllaltki kulukas ning ka aeganõudev, kuid pärast vastava tunnistuse saamist on tee sõiduki registreerimiseks, müümiseks, jne kõikjal ühenduses vaba.

Maastikusõidukiks (MS2) registreerimine, milline võimalus on ATV puhul alternatiiv, tähendab aga sõiduki kasutamist ainult liikluseks suletud alal. Teid võib ületada ainult kehtestatud korra kohaselt. Ratasmaastikusõiduk peab vastama määruses "Maastikusõiduki tehno seisundi kontrollimise eeskiri ning maastikusõiduki tehno seisundile ja varustusele esitatavad nõuded" toodud nõuetele.

Mis puutub aga erinevate tootjate sõidukite registreerimisse, siis siinkohal on tegemist ikkagi tootja enda sooviga. Nagu ka eelpool kirjeldatud sai, siis kõik on olnud tootja soovist ning nägemusest, kuhu tema toodetud sõiduk liiklemiseks mõeldud on. Näiteks Jaapani tootjad ei ole huvitatud, et nende sõidukitega tänaval liigeldaks (tootja peab seda liiga ohtlikuks, et võimaliku õnnetust oma nimega siduda vms), seetõttu ei ole neid ka L7e kategooriana tüübikinnitatud. Korea, Taivani ning Hiina tootjad seevastu on oma sõiduki tüübi L7e kategooriana tüübikinnitanud ning seetõttu kohustub liikmesriik neid sõidukeid ka tänavakõlbulikeks registreerima."

Kui kuidagi ei saa, siis kuidagi ikka saab

Kogu eelöeldu ei tähenda, et Honda või Kawasaki soovija peab legaalselt tänaval sõitmisest suu puhtaks pühkima. Kui nõudlust on, leidub ka lahendusi. Tõsi, raha eest. Soovi korral võib näiteks täieasti tänavalegaalse Suzuki King Quadi osta Itaalia firmalt Valenti Racing, kelle poolt ümber ehitatud (tulede-viledega) ATV-l on ka EL-i tüübikinnitus. Turul on see Jaapanis toodetud sõiduk saadaval küll Valenti tehase VIN-koodiga, justkui oleks tegemist

mingi muu asjandusega kui King Quad. Tõsi, varuosade tellimiseks on "Valenti" dokumentides kirjas ka Suzuki algne VIN-kood... Sama lugu on Yamahaga - tänavalegaalne Grizzly kannab tootjanime MotoStar ning võib vabalt olla ümber sündinud Veldi keskuses.

Ümberehituste puhul on asi lihtsalt hinnas kinni: mida tuntum tootja, seda enam tegevusse panustatakse ning hind kipub toote valmimisel odavamaks klassi pillidega võrreldes konkurentsivõimetuks. Samas kinnitab Valenti Racingu asju Eestis edasi müüv Hanno Velt, et paberid on küll kõik jokk, ent ülearu lõunaeurooplased oma ümberehituse kvaliteediga kah ei pinguta: lisatud kraami (juhtmete-trosside-lülitite) paigaldus ja niiskuskindlus on niisugune, et meie kliimas see kompott ilma kohapealse põhjaliku ülekäimiseta pikalt ei venitaks. Veelgi arusaamatum olla aga Valenti sõiduriistade tüübikinnituse katsetused läbi viinud Suurbritannia sertifitseerimislabori arusaam asjadest. Näiteks "E-normidele vastavad tuled" saab ATV originaallaternale parktulepirni paigaldamise ja seejärel laternaklaasile E-tähise graveerimisega ning "ärandamisvastane mehhaaniline vahend" on sõidukiga kaasa antud trossijupp... Igati seaduslik tüübikinnitus igatahes on brittide poolt asjale omistatud. Ehk sisaldub selles ka nendepoolne hinnang EL-i bürokraatiasinalale.

Muidugi võib aru saada riigi soovist piirangute läbi vähendada teedele sobimatute ATV-de (pikakäiguline vedrustus, pehmed kõrge profiiliga maastikurehvid, kõrge raskuse ja eelnevaga võrreldes liiga hea dünaamika) liiklusesse sattumist, kahjuks ei jäta selline range reglementeerimine väga palju ruumi ootamatute olukordadega kohanemiseks. Näiteks tänavusel talvel oleks just sellise sõidukiga (hea, kui tal ka veel sahk ees oleks) olnud tänaval märksa mõistlikum liikuda kui autoga - aga näe, tüübikinnitus puudub. Ka on lindprii seisuses inimesed, kes oma registreeritud ATV-ga võistlustel osaleda tahavad - 15 kW piirang erilist sporti teha ei lase, ent piiraja näppimine on jälle seadusega keelatud...

Big bore viiekümne?

Aga palun!

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Helen Urbanik

Põrguvärgi Beta ARK LC 1998

JUPID: Silinder Malossi MHR Big Bore
Väntvõll Malossi, pikendatud kolvikäiguga
Stage6 PWK 26 karpa
NGK 105 küünlad
Tassinari klapid
Polini EVO overange tagumised taldrikud
Polini rihtm
Stage6 R/T sidur
Malossi siduritrummel
TNT kroom variokaas, kickstarterivänt,
veepumbakaas koos pumbaga

KULUTATUD RAHA: Ca 30 000 krooni.

MÕNED HINNANÄITED:

Silindrikomplekt 5650 krooni
Väntvõll 8435 krooni
Summuti 6150 krooni
Karburaator 1534 krooni
Klapid 814 krooni
Lenks, puks 1315 krooni
Vahekokkuvõte: 23 898 krooni

LISAME overange variaatori, siduri, sidurikella ja sport süüte ja eelarve kipubki 30 000 kanti.

KULUTATUD TÖÖTUNNID: Palju-palju.

Tartu Motoexotika näitusel Camex'i boksis püüdis muu hulgas pilku üks kodarvelgedega „raam”. Lähem uudishimutsemine paljastas ühe viimase aja rajumatest rolleriprojektidest, mil hetkeseisuga ette näidata dünopaber, kus ilutsemas „kunagise viiekümnese” rolleri kohta muljetavaldavad 18,3 hobujõudu tagarattast.

➔ Aga kõigest lähemalt. Projekti taga on Wild Ridersis töötav Raevo Suigussaar, netiavarustes uitajatele tuntud kui kasutaja Põrgu-värk. Beta ambitsioonika projekti vedamise muudab pisut lihtsamaks tõsiasi, et Wild Ridersis on Raevol kasutada Lõuna-Eesti ainus võimsuspink. Nii muutub sõiduriista settingute otsimine märgatavalt lihtsamaks ja oluliselt täpsemaks.

Beta Arki toorikuks valimisel on kaks põhjust – esiteks meeldisid Raevole rollerite puhul äärmiselt vähelevinud (ja nagu praeguseks selgunud, eriti kallid) 13-tollised kodarveljed. Teine on fakt, et kompaksete mõõtudega Beta on rollerite seas ühe kõige jäigema, paremini juhitava ja sportlikuma veermikuga. Seda on näha kasvõi raamitorude läbimõõdust.

Beta oli ostuhetkel üsna nutuses seisus. Kuivõrd oli selge, et asi tuleb „racing” ja originaalosadest jäävad kasutusse vähesed, polnud sellel suuremat tähtsust. Algusest peale oli eesmärgiks ehitada võimas 50-sel mootoril baseeruv roller (võistlustel pealesaamise eeltingimus), sestap tuli leppida ka soetamislehele kogunevate juppide valusavõitu hinnaga.

Mitte lihtsalt juppide külgekrumimine

Kui algne plaan nägi ette Malossi MHR racing silindrit, siis (nagu

ikka!) tegemise käigus plaanid muutusid ja praeguseks on peal nii veelgi avaramate kanalite ja suurema potentsiaaliga Malossi Big Bore 86 ccm silinder kui Malossi 44 mm-ni suurendatud kolvikäiguga racingvántvöll, seega on mootor nii big bore kui stroker. Malossilt on ka nende kõige kangem sportsummuti. Raevo jutu järgi oleks näiteks Airls'i asjadega märkimisväärselt odavamalt pääsenud, ent kogemusi on Malossiga enam ja sedakorda mindi kindla peale välja.

Selle tuuningutaseme kraam on juba niisugune, et bolt-on' st rääkida ei saa – nii silindri kui vántvöllil paigaldamiseks tuleb karterit töödelda. Silindri jaoks tuleb nii ava suurendada kui kanalite kuju muuta ja nende mõõtu kasvatada. Veelgi keerulisemaks osutus lugu uue, ligi 9000 krooni maksnud vántvölliga – selle põskede läbimõõt on originaalist niipalju suurem, et karteripooltes tuleb vändakoda 3 mm suuremaks lõigata. Betal on see tehtud omaloomingulise rakisega käsitsi lõigates.

Kogu kupatuse bensiinijanu rahuldamise eest vastutavad

Stage6 PWK 26 mm karburaator, Stage6 8 klapilehega klapid ja 85 ccm Kawasaki krossikalt laenatud poroloonõhufilter, mis peitub juhi jalgade all olevas akukastis. Selleks on isetehtud sisselaskekollektori abil pandud karburaator ettepoole vaatama. Küttesegu



Raevo Suigussaar tegi Roller Liiga esimesel etapil Viljandis oma Beta 2T klassis puhta töö.

probleemivaba süütamise eest ka paarikümnele tuhandele lähenevatel pööretel vastutab muutuva eelsüütenurgaga kerge sportsüüde.

Vaatamata asjaolule, et tegemist on racing-stiilis pilliga, pole viimistluses palju tingitud – mootori korpus on poleeritud ja variaatorit-mootorit katavad TNT kroomkaaned.

Kogu ilul on väärikas hind

Ligi paarikümne hobujõu tagarattani toimetamise eest peab samuti vastutama mitu kraadi kangem kraam kui stocksajandused. Siduriks on Stage6, siduritrummel Malossilt, rihm ja variaator Polinilt. Õige krossilenks koos puksiga on Hebo DH.

Niisugusel tasemel tuunimine on „odavast koolipoiste käe harjutusest” kaugel – ainuüksi juppide hind küünib 30 000 krooni kanti, pluss lugematu arv enda töötunde (ja ärgem unustagem - dünopingi kasutamise võimalust).

Hetkel on dünamomeetril on 18,3 hj tagarattast käes ja proovisõit tehtud. Kuulu järgi peab sõitja kõvasti ettepoole küürutama, et esiratas maas püsiks...



KIIVER on peaasi

Enamik mootorrattaõnnetustest on suuremal või vähemal määral seotud peavigastustega. Nii et kiiver on tõesti peaasi. Käesolev tekst ei ole mõeldud mõne suure ja kalleid kiivreid tootva firma reklaamina, vaid väikese mõtlemisainena, kas võiks oma pea kaitsmisesse veidi enam investeerida ning kuidas endale sobivat kiivrit valida.



Midagi ei ole teha, mootorratturid on kõige haavatavam liikluses osalejate rühm. Näiteks Suurbritannias, kus säärane statistika on käepärast, moodustavad mootorratturid liiklejatest umbes 1%, kuid kõigest liikluses hukkunuist on 19% mootorratturid.

Sama statistika andmetega jätkates: Suurbritannias hukkus 2006. aastal 599 mootorratturit ning väidetavalt 80% hukkunuist ning 70% neist, kes said tõsiselt vigastada, kannatasid peavigastuste käes.

Kõige tähtsam kaitse, mida kiiver mootorrattaõnnetuse või kukkumise käigus pakkuma peab ei ole meie välisfassaadi tervena hoidmine, vaid ajupõrutuse ohu vähendamine. Kuidas nii?

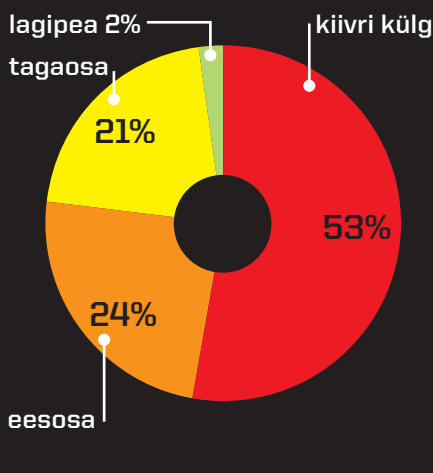
Igakuks, kes on koolipõlves avanud lahtilõigatud pealaega kolpa, teab, et aju jaoks on pealuus üsna täpselt aju väliskujule vastav pesa, aju "negatiiv". Et õrn ajukude kõva kolbaga kontaktis poleks, ümbritseb aju ajuvedelik. Niikaua, kui meie peakolule mõjuvad sellise suurusjärgu jõud, millega hakkamasaamiseks meie organism on kohastunud, suudab too vedelik toimida piisava isoleerkihi ja "amortisaatorina". Olukord muutub, kui peale mõjub väga suur positiivne või negatiivne kiirendus, mis tekib näiteks siis, kui kiiresti liikuvale peakolule jääb midagi liikumatut (sein, puu või maapind) ette või tabab seisvat pead mingi kiiresti liikuv piisava massiga objekt.

Kuivõrd ajul on mass ja ta on kolbas "ujuvalt", tekib piltlikult öeldes võimalus, et aju lööb ennast vastu kolba sisekülge ära. Nii tekibki ajupõrutus. Ajupõrutuse muudavad eluohtlikuks kolm seika: esiteks ei tunne

TEKST Kullo Kabonen, Helen Urbanik
PILDID Tootjad, Helen Urbanik

Kokkupörke alad kiivril

Uuringud näitavad, et õnnetuse korral saab kõige sagedamini löögi



aju ainsa organina valu; teiseks kipub ta hoobi tagajärjel paiste minema nagu iga teinegi elund; kolmandaks, tänu "täpsele" ruumile kolba sees pole tal reaalselt võimalik teisiti paistetada kui iseenda veresoonte kinnipigistamise arvelt.

Seda, et ilma verevarustuse (loe: hapnikuta) jäänud "staap", mille ülesanne on juhtida kogu organismi tegevust, on eluohtlik seisund, pole selgitada vaja. Nagu öeldud, aju ise varetseptoreid ei oma (pea põrutamisega kaasnev peavalu on tingitud kolba kerkinud siserõhu survest teistele ku-

dedele/organitele) ja nii on vägagi võimalik eluohtlikku ajupõrutust mitte märgata.

Parameedikud avariijärgsed küsimused kannatanule a'la "mis su nimi on, mis päev täna on ja mitut sõrme näed" ongi katse teha kindlaks, kas ülakorruse verevarustusega on asjad enam-vähem ja ajuomanik päris segast ei peksta. Vähimagi kahtluse korral toimetatakse teid haiglasse järelvalve alla, sest ajupõrutus võib eluohtlikuks seisundiks pöörduda väga kiiresti. Niipalju rahvameditsiinist.

Kiiver kaitseb ainult üks kord

Kiivri püha ülesanne füüsika vaatevinklist on vähendada maksimaalset kiirendust (loe kiiruse muutust ajaühikus), mis õnnetuse situatsioonis meie peale mõjub. Kuivõrd õnnetuse-eelse kiiruse vähendamine tagantjärele võimalik pole, on kiivri ainus võimalus sõitjat aidata pikendada aega, mille jooksul meie kiivris pea koos selle sisse peidetud ajuga millegagi kokku põrgates lõplikult seisma jääb. Ja seda teeb kiiver, pikendades teekonda, mille jooksul negatiivne kiirendus meie peale mõjuda saab. Kiiver teeb seda oma väliskoore ning pea vahel asetseva 4-5 sentimeetrise deformeeritava kaitsekihi kukkusurumise hinnaga.

Võib tunduda, et see aeg on tühine, ent füüsikaseadused on kõigutamatud – isegi kui see ajavõit on mõõdetav vaid sekundikümnendikes (ntx muidu peatuks kolu 0,1 sekundi jooksul, kiivris aga 0,3 sekundi jooksul), tähendab see ohtliku hetkekiirenduse vähenemist kordades.

Kiivri olulisim kaitseelement on enamasti vahtpolüstüreenist valge paks kiht



Elupäästnud Shoei: kaks aastat tagasi kiirusel 160 km/h kukkumine tõi kaasa ranglumurru, kuid mitte peavigastusi.

voodri ja väliskoore vahel. Ja kuivõrd see kiht on "mäluga" ehk peale deformeerimist esialgsesse seisule ei taastu, suudab ta kaitsta pead samast suunast tulnud tugeva hoobi korral maksimaalselt hästi ainult üks kord. Siit tulenebki nõue avariile üleelanud kiiveri välise vigastuste vähesusele vaatamata välja vahetada. Kiiveri kaitsevõimele mõjub kehvasti ka laste seas levinud komme enda või sõbra peas oleva kiiveri pihta kolkida. Samas EI juhtu kiiveriga (peale kosmeetiliste vigade) midagi, kui ta tühjalt maha kukub või matsu saab.

Kiiveri väliskihi tugevus on samuti kaitsevõimega seotud, ent see ei ole lihtne "mida tugevam, seda parem"-sõltuvus. (Vastasel korral oleks parimad kiiverid ilmselt titaanist tehtud). Muidugi peab kiiver kannatama tugevaid hoobe ja asfaldil lohisemist, ent liiga tugev väliskihist muutub kandjale (õigemini tema kaelale) taas ohtlikuks – teatud piirtugevusega hoopide ja hõõrdumise puhul on parem, kui kiiveri koorik järele annab, aidates oma deformeerumise-purunemisega taas ohtlikku hetkelist maksimaalset aeglustust vähendada. (Väga harva on surma põhjuseks kiiveri ja mootorratturi pea füüsiline purunemine, enamasti oleks nii drastilistel juhtudel lõpp juba ajupõrutuse/kaelalüliliste murdumise tõttu niikuinii vältimatu).

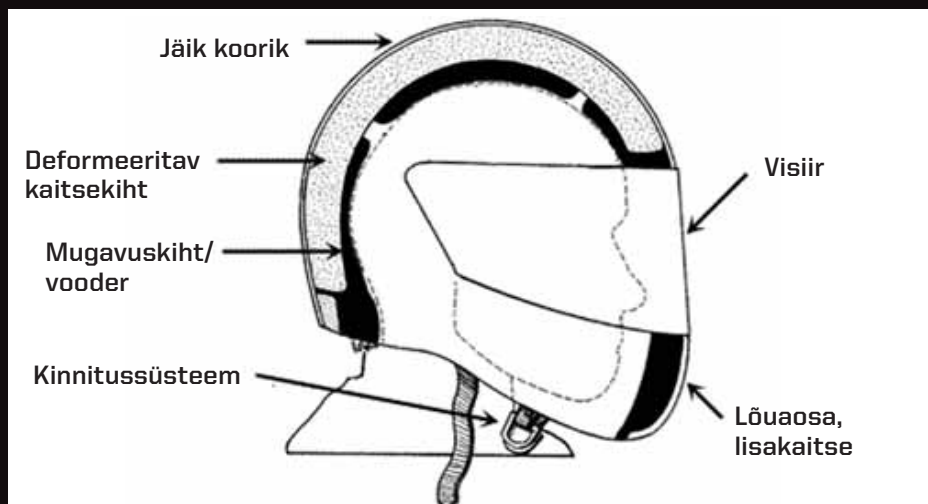
Kiiveri kaitsevõime sõltub seega enamjaolt deformeeritava kaitsekihi omadustest. Kallimatel mudelitel kasutatakse eri piirkondades erineva tiheduse ja paksusega kihte, tagades niiviisi parema istuvuse/kaitsevõime, ent erinevalt levinud uskumustest ei erine väga kallite ja odavaimade standarditele vastavate motokiiverite kaitsevõime teineteisest kordades. See erinevus on mõõdetav protsentides. (Odava-kalli kiiveri tegelik vahe on väljanägemises, materjalide ja viimistluse kvaliteedis, mugavuses, kestvuses, prestiižis, väärtuse säilimises, varuosade saadavuses, jne, jne.) Küll on ka kõige odavama Hiina uue kiiveri kaitsevõime suurusjärgu võrra parem klikiaegse kahest rihmast koosneva sisu ja hapraks muutunud väliskihistaga munakoore või ehitajakiiveri omast, pearätikust/karvamütsist rääkimata.

Levinud on arvamus, et mis ma sellest kallist kiiverist ostan - kui kahe sotiga vastu seina põrutan, olen niikuinii surnud. Seda küll, kuid enamik õnnetusi juhtub väikesel kiirusel ja siis tahaks ju küll ellu jääda. Ka kiiverite ohutustestid tehakse palju väiksematel kiirustel ja palju väiksemaid jõudusid arvestades ehk reaalselt elu jäljendades.

Koorikuid tehakse väga erinevaid

Kuigi suurt rolli mängib keskmine kiht, pole päris ebaoluline ka väliskoorik, selle





ehitus, tugevus ja jäikus. Kallimate kiivrite koorikud on enamasti valmistatud klaaskiust, odavamad plastikust. Plastikul pole sees kiudusid, mis teda tugevdaksid - ning ta on sama tugevuse juures võrreldes klaaskiuga märksa raskem.

Kiivrite koorikute valmistamisel kasutatakse ka süsinikkiudu, kuid täissüsinikkiust kiivrid on kasutusel üldjuhul vaid Vormel 1-s, ülejäänud, lihtsurelikele mõeldud kiivrite juures on kasutatud ka muid materjale. Süsinikkiu puudus tema kerguse juures on see, et purunedes tekivad paljud väga teravate servadega tükid.

Kiivri kergus ei ole eesmärk omaette - peas olles ja kandmisel on kaalust palju olulisem kaalu jaotus. Ka kerge kiiver võib pähe pannes tunduda raske ja vastupidi.

Praeguse internetikaubanduse ajastul on oluline teada, et kuigi mudeli nimi võib olla sama, ei valmista tootjad Euroopa, Ameerika ja Aasia turgudele sugugi sama peakuju jaoks mõeldud kiivreid. Sa võid saada küll märksa parema hinnaga, kuid sinu pähe mittesobiva kiivri - kuigi sa samanimelist toodet mõnes kohalikus motopoes proovimas käisid ja siis see sulle nagu valatult pähe istus. Lisaks ei pruugi su muult kontinendilt hangitud kiivri Euroopas kehtida tootja garantii.

Heal tootjal on võimalik teha kiiver sobivaks ka väga erilise kujuga peale. Toodeatakse suurt valikut erineva suurusega koorikuid (olenevalt mudelist võib see hulk olla isegi viis või seitse), peakujuga sobivaks muutmisel saab mängida väga palju ka polsterdusega.

Paljud tootjad valmistavad aerodünaamikast lähtuvalt kuklaosas nn spoileriga kiivreid. Samas - iga väljaulatuv osa võib jääda kusagile (näiteks äärekivi, kõnniteepiirde, jne) taha kinni ning nii suureneb kukkumisel kaelavigastuse saamise oht.

Paar sõna ka matkajate seas soositud avatava lõuaga kiivritest. Ehkki esmapilgul

Milline kiiver on paras?

Inimeste pead on erinevad ja ka erinevate tootjate kiivrid on erinevad. Kiivri ostmiseks pead endale natuke aega võtma ning valima sellise, mis sobib täpselt sulle.

Kõigepealt võiks ära mõõta oma pea ümbermõõdu: kõrvade kohalt, kõige laiemast kohast. Nii saad aimu, mis suurusesse võiks su kiiver jääda ja millist suurust poes proovida. Kiivrimõõdu vastavuse peaümbermõõdule leiad kiivri kuklalt.

Poes pane kiiver pähe. Peas peaks kiivrit olema tunda igal pool pea vastas, kuid see ei tohi ühestki kohast rõhuda. Kui kiiver vähegi pigistab, valmistab see sulle sõidu ajal kujuteldamatut piina.

Samas ei tohiks jääda kiivrisisu ja pea vahele õhuvahet, sest muidu ei paku kiiver piisavalt kaitset.

Kiivrihilm tuleb lõua all kinni panna nii, et rihma ja lõua vahele mahub kaks sõrme.

Proovi nüüd kiivrit küljelt-küljele liigutada. Õige suuruse korral peaks pea liikuma koos kiivriga, mitte kiiver peas "lötendama". Järgmiseks võid kiivrit liigutada ette ja taha - ka nüüd peaks see liikuma koos peaga, mitte masoodu. Lisaks kontrolli, ega kiiver tagant lükates (palu sõbral või müüjal seda teha) peast ära ei tule - kui kiiver tuleb peast ära poes, mis siis veel õnnetuse ajal juhtuda võib?

Üks oluline asi on seegi, kas sa ette ja külgedele vaadates näed kiivrist piisavalt suurt vaatevälja (kiivrist avanev vaatenurk peaks üldiselt olema 105 kraadi, kuigi inimesel on see veidi väiksem).

Kui sa kannad prille, proovi kiivrit kindlasti koos nendega - kas prillid lähevad kiivri peas olles õigesti ette või jäävad ebamugavasse asendisse (kahjuks on vähe neid kiivritootjaid, kes valmistavad prillikandjatele sobilikke kiivreid)?

tundub selline lahendus "kaks ühes" olevat - kinnise kiivri turvalisus pluss lahtise kiivri mugavus - siis nii lihtne see valem paraku ei ole. Kompromissile omaselt ei küüni asi kummaski kategoorias parimateni. Juba fakt, et näiteks Arai-sugune tootja põhimõtteliselt avatavaid kiivreid ei tee ("ei taha tekitada tarbijas võltsturvalisuse tunnet"), võiks meid pisut ettevaatlikuks muuta. Nimelt ei kipu avatav lõuaosa väga paljudel juhtudel avariisituatsioonis kinnise kiivri kombel käituma, vaid lahkub tugevama hoobi korral kiivri küljest. Kuidas nii?! Pole võimalik! võib praegu mõni sellise kiivri omanik küsida, ent tõsiasi on, et ECE-norm ei puuduta kuidagiviisi kiivri lõuaosa tugevust... Nii võib sellise kiivri näokate osutada lihtsalt vihma ja tuulevarjuks. (Vahemärkusena - otsige oma sedatüüpi kiivri voordiservast välja ohutustähistus ja vaadake, kas see sisaldab tähte P või tähe-kombinatsiooni NP. Viimane dešifreerub kui non-protective...). Teised sedatüüpi kiivrite tüüppuudused on kinnistest suurem kaal ja suurem tuulemüra, aga need pole õnneks ohutusega seotud.

Kõige tipuks ei tohi kiiver ka peast lennata

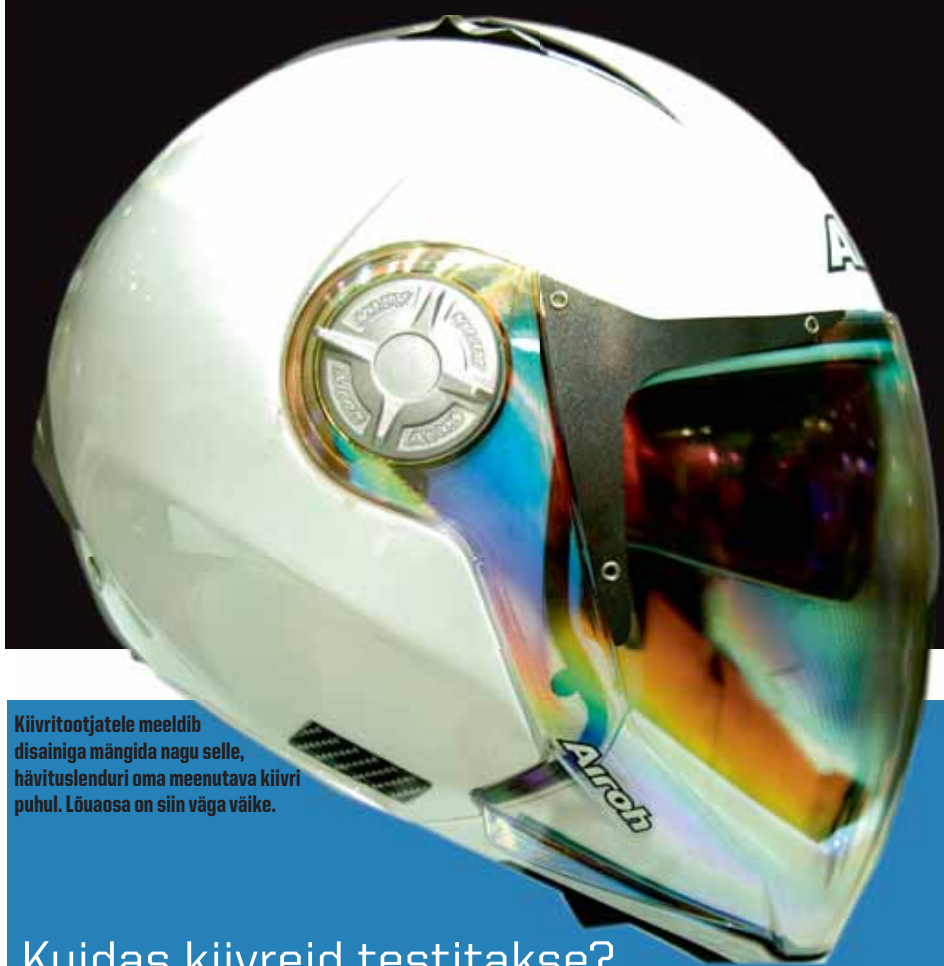
Kiivri peaspüsímise eest õnnetussituatsioonis vastutab kinnitusrihm. Selle ülesanne on väga tähtis, sest vaatamata näiliselt tihkelt peas püsímisele mõjuvad õnnetussituatsioonis sellised jõud, et korralikult kinnirihmamata kiiver on sama hästi kui puuduv peakate.

Rihma kinnitussüsteeme on tänapäeval põhimõtteliselt kaks – nn "topelt-D-lukk" ja kiirkinnitus. Esimene kujutab endast kaht identset D-tähe kujulist metallaasa, millest teise kiivrihima vaba ots alul korraga läbi ja seejärel tagasi pööratult kahe aasa vahelt läbi pistetakse ja vajaliku pinguseni kinni tõmmatakse.

Teine süsteem koosneb ühe rihmapoole kinnituvast kergelt suletavast-avatavast "klõpsust", mille sisse käib teise, reguleeritava pikkusega rihmapoole kinnituvaste.

Mõlemal süsteemil on omad head-vead ja esmapilgul üllatavalt varustatakse kallimad kiivrid enamasti tolle "labasema" topelt-D lukuga. Võistluskiivritel muid kinnitusi muide ei lubatagi. Põhjused on tegelikult ülilihtsad – esiteks pingutatakse D-lukk igal sulgemisel vajaliku määrani ja teiseks ei saa too kinnitus isegi deformatsiooni korral ka teoreetiliselt ei iseeneslikult avaneda ega "kinni jääda".

Näiliselt mugavam kiirkinnitussüsteemi lukk võib õnnetussituatsioonis sedavõrd deformeeruda, et läheb kas lahti või siis ei õnnestu seda avada. Ka võimaldab selline lukk jätta rihma mugavalt "lotendama".



Kiivritootjatele meeldib disainiga mängida nagu selle, hävituslenduri oma meenutava kiivri puhul. Lõuaosa on siin väga väike.

Kuidas kiivreid testitakse?

Snell

USA-s tegeleb kiivrite testimisega mitetulundusorganisatsioon Snell Memorial Foundation, mis on tegutsenud juba üle 50 aasta.

Testimine ei ole USA-s kohustuslik, kuid paljud müüjad teevad seda vabatahtlikult, kuna neile tundub, et Snelli kleps lisab kiivri ostja silmis usaldusväarsust (samas lisab see enamasti ka märgatavalt hinda).

Testitakse erinevaid omadusi, peamiselt vastupidavust löökidele ning seda, kui suur hulk energiat kantakse pärast kukkumist läbi kiivri kandja peasse. Põhiliselt lastakse kiivril kukkuda erinevatelt kõrgustelt erineva kujuga alustele ehk testijate keeles alasitele. Samas testitakse ka visiiri kaitsevõimet, kiivri vastupidavust leekidele, lõuaosa vastupidavust, kooriku tugevust (torketest), kiivrihima tugevust, jm.

SHARP

Suurbritannias tegeleb kiivrite testimisega Safety Helmet Assessment Rating Programme ehk SHARP (kiivrite ohutuse hindamise programm). Tegemist on vaid paar aastat tegutsenud, Suurbritannia transpordiministeeriumi alla kuuluva algatusega. Pakutakse sõltumatut hinnangut Suurbritannias müügil olevatele motokiivritele ja nende ohutusele.

Kiivritele tehakse laboritingimustes erinevaid teste ning lõpptulemus kajastub 1-5 palli skaalal antud hinnangus.

Suurbritannia tingimustes väidetakse, et

kui kõik sõitjad kannaksid võimalikult ohutuid kiivreid, võiks aastas säästa kuni 50 inimese elu.

SHARP testib kiivreid tegeliku elu olukordadele lähedaselt. Kokkupõrkeid imiteeritakse erinevatel (ka suurte) kiirustel, imiteeritakse kokkupõrkeid nii sileda pinna kui väljaulatavate servadega (nagu kõnniteeääred). Kokku 22 erineval viisil. Tähelepanu ei pöörata mitte kindlatele punktidele kiivril, mis peavad olema tugevad (nagu see on oluline näiteks Euroopa ECE standardi puhul), vaid sellele, et kiiver oleks üleni vastupidav.

Kokku on SHARPi hinnangu saanud ligi 200 erinevat kiivrimudelit. Nende järgi võib kiivri poolt pakutava kaitse kvaliteet erineda koguni kuni 70%. SHARPi testide puhul on tähelepanuväärne ka see, et häid hindede saavad nii kallimad kui ka odavamad kiivrid.

Toome siinkohal ära SHARPi hinde 5 saanud kiivrimudelid.

AGV S-4, AGV Stealth, AGV GP Tech, Arai GP5x, Bell M1, Bell M4R, Bell M5X, Bell M4R Carbon, Bell M5X Carbon, BMW System 5, Buell Turbulent, Caberg V2R, Caberg Trip, HJC HQ-1, Lazer LZ6, Marushin 777 Tiger, Marushin RS1 Carbon, Marushin 777 Samurai, Nitro N1700 VF, Shark RSR2, Shark RSR2 Carbon, Shark RSX, Shoen XR-1100, Suomy Vandal.

Neist odavam on 1200-kroonine Lazer ja kalleim Belli M5X süsinikkiust versioon (8700 krooni). Viie täri saanuist on vaid kaks lahtikäiva lõuaaga, kõik ülejäänud on täiskinnised kiivrid.

Vt ka

Snell www.smf.org

Sharp www.sharp.direct.gov.uk



Bell MSX Le Mans on üks neid kiivreid, mis saanud SHARP testis enim tärne. Kiivrid valmistatakse käsitsi Itaalias.



Shoei üks uusimaid ja kaasaegsemaid mudeleid, XR 1100.

Mis on kiivrite standardid

Euroopas

Euroopa ehk ECE 22.05 standardile peavad vastama 50 riigi kiivrid maailmas. Põhiline erinevus USA DOT standardiga on, et teste kiivritele tehakse suurematel kiirustel. ECE standardile vastavad kiivrid läbivad ka DOT testid, kuid vastupidi ei pruugi see alati olla.

Teatud hulk kiivreid võetakse testimisele enne, kui need müüki tulevad. Nõudmised on suhteliselt lahedad, nii et vastavust ECE standardile peaks võtma miinimumina.

Testitakse löökidega ja määratud on kindlad kohad (mitte alad, nagu näiteks SHARP-i puhul), mis peavad vastu pidama löögi tugevusele. Võib teha sellise kiivri, mis ettenähtud kohtades on tugev, aga ülejäänud osa pehme. Ja see vastab standardile.

ECE 22.05 standardile vastavaid kiivreid kasutatakse rahvusvaheliste organisatsioonide AMA, CCS, FIM, Formula-USA ja WERA korraldatavates võistlussarjades.

Ameerikas

Kehtib transpordiameti poolt kehtestatud FMVSS 218 ehk DOT, mis on kohustuslik USA valitsuse poolt kehtestatud standard ja millele peavad vastama kõik seal kasutuses ja müügil olevad kiivrid. Standard võeti kasutusele 1974. aastal ning viimati uuendati seda 1988. Ilmselt tulevad lähitulevikus taas uuendused.

motoRACING maania



www.motomaaania.ee/racing

apriil

E T

5 6

12 13

19 20

26 27



mai

K	N	R	L	P	E	T	K	N	R	L	P
	1	2	3	4						1	2
7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9
14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16
21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23
28	29	30			24	25	26	27	28	29	30
					31						

2010





TEKST Helen Urbanik
PILDID Alstare Suzuki

Eesti lipuvärvides tsiklid kihutavad superbike'ide MM-il

Superbike'ide MM töötab sel aastal tulla ülimalt tasavägine ja põnev, kus suured võiduvõimalused on ka Eestis toodetud õllemarki promoval tiimil Alstare Suzuki. Seda näitas juba esimene etapp Austraalias.



Briti võidusõitja Leon Haslami koostöö Alstare meeskonnaga algas suurepäraselt juba hooajaeelsete testide ajal. Haslam oli ka ise üllatunud, et paaril esimesel testisõidul Portugalis Portimaos suutis ta sõita paremaid aegu kui 2009 hooaja võistlussõidus.

Möödunud aasta oli Briti Superbike'ide sarjast tulnud Haslami jaoks WSBK-s esimene ja see möödus sarjas debüüdi teinud meeskonnas Stiggy Honda.

Alstare Suzuki tiimi teine sõitja on prantslane Sylvain Guintoli, kes elab alaliselt hoopis Inglismaal, mitte kaugel oma uuest meeskonnakaaslasest Haslamist. Guintoli eeliseks on, et tal on terve hooaeg Suzukil juba selja taga. Kombinatsioonil GSX-R ja Pirelli osales ta 2009. aastal

Suurbritannia meistrivõistlustel. Ebaõnne tõi vaid kuueks etapiks rajalt viinud jalavigastus, millest Guintoli on selleks aastaks täielikult paranenud.

Haslami kasuks räägib tema võitlejaloomus ja perekonna toetus - Haslami isa Ron oli samuti võidusõitja. Alstare tiimi pealik Francis Batta peab Haslami üheks parimaks sõitjaks superbike'ide MM-sarjas.

Vapustav algus Phillip Islandil

Ilmselt oli paljudele suureks üllatuseks, kui Austraalias Phillip Islandil toimunud WSBK esimesel etapil suurema osa võistlussõidust juhtis mängu nr 91, Leon Haslam. Briti kommentaatoritele oli enesekindel noormees küll kinnitanud, et sel hooajal tuleb temaga tingimata arvestada ning nagu selgus, polnud tegu sugugi hooplemisega.

Haslam võitiski oma elu esimese sõidu selles klassis ning seda fotofiniši abil välja selgitatud paremusjärjestusega Michel





Fabrizio (Ducati) ees. Kogu sõidu ajal omavahel vägikaigast vedanud Haslami ja Fabrizio seast oli 0,004 sekundi võrra siiski parem Alstare Suzuki sõitja.

Teine sõit õnnestus võita Carlos Checal (Althea Ducati), kes edestas Leon Haslami vaid 0,307 sekundiga. Checa möödus Haslamist alles sõidu lõpufaasis. Kolmas oli selles sõidus Fabrizio.

Kuid ka Alstare Suzuki teine sõitja Sylvain Guintoli, kelle jaoks Phillip Islandil toimunud sõit oli üldse neljas osalemine WSBK etapil, tegi väga hea sõidu: esimeses sõidus oli ta kuues ja teises neljas.

Kuigi rivis on ka vanad kalad nagu Max Biaggi ja Noriyuki Haga, tuleb neil selle hooaja kolmeteistkümnel WSBK etapil arvestada nii mõnegi noore ja vihase tegijaga.

Taskurakett Haslam

26-aastane Haslam on kahel aastal olnud Briti superbike'ide meistrivõistlustel teine ja ühel aastal kolmas. Aastal 2001 oli ta noorim MotoGP klassis (toona 500-sed) osalenud sõitja.

Leon Haslam tähistab Phillip Islandi võitu koos meeskonna võidusõiduinseneri Giacomo Guidottiga.



Tsiklite ümber on Haslami elu tiirelnud juba sellest ajast saadik, kui ta oli 6 nädalat vana, kuna isa Ron Haslam osales MotoGP-s (3 maailmameistritiitlit, 4 Briti meistritiitlit, stardis pea 110 GP etapil). Praegu on Ron keskendunud poja abistamisele, kuid peab ka omanimelist ringrajasõidukooli, kus õpetust võib saada iga soovija.

Kui isa hüüdnimeks oli omal ajal Rocket (rakett), siis Leoni kutsutakse Pocket Rocket (tasku- või pisirakett). Leon on koolis õppinud kehakultuuri, nii et spordi alal ei ole tal mitte ainult praktilised vaid ka tugevad teoreetilised teadmised.

Nii isa kui poja üheks iseloomulikumaks jooneks peetakse suurt võidutahet. Isa pani poisi juba pisikesest peast tsiklit ja bussi küürima, et näha, kas laps ka päriselt tahab alaga tegeleda. Kumbki on parasjagu vigastuste käes kannatanud (vähe puudus, et pärast krossirajal saadud vigastust oleks Leon ilma jäänud ühest jalast).

Noormees on murdnud rohkem luid kui

Sylvain Guintoli Alstare vihmavarju all.





Eesti lipuvärvid, Belgia tiim, Briti sõita
- promo missugune!

kokku lugeda jõuab, kuid hirmu see temas tekitanud pole - pigem tahtmist mitte enam eksida.

Haslami "kaubamärgiks" on segu saatanlikust ja jumalikust - tema võistlusnumbrit 91 kaunistavad nii kuratlikud sarvekesed ja sabaots kui jumalik pühapaiste.

Kummalisel kombel on Haslami suureks hobiks golfimäng ning enne võidusõitu on tal tavaks neljapäeviti teha üks ring - tavaliselt on partneriks olnud Karl Harris, kellelt siis hulgaliselt raha võidetakse.

Füüsilist ettevalmistust peab Haslam ülilooliseks ning on hooaja eel treeningsaalis kaks ja hooaja sees kord päevas. Treeningpartneriteks on lisaks tüdruksõbrale Ollile veel näiteks krossisõitja Tommy Searle ja vormelisõitja Ricky Christolulu.

Belgia tiim Jaapani ratastel promob Eesti õlu

Jaapani tootja Suzuki tähistab sel aastal 50. juubelit ning nende superbike GSX-R 1000 saab veerandsaja aastaseks. Nii et tegu on olulise hooajaga, kus paaril viimasel aastal varjus olnud mark tahab suures võidusõidus end tõestada.

Team Alstare Suzuki on samuti täis indu ennast paremast küljest näidata, sest viimane maailmameistritiitel jääb nende kontos aastasse 2005, mil tiitli võitis Troy Corser. Pärast Corserit olid meeskonna esisõitjaiks Max Biaggi ja Max Neukirchner, kes selles meeskonnas just kõige paremaid tulemusi

ei saavutanud. Möödunud, 2009 hooaeg oli eriti õnnetu, kuna Yukio Kagayama platseerus üldkokkuvõttes alles 12. kohale.

Tiimi eestvedajad belglased Francis ja Patricia Batta on ringrajasõidu maailmameistrivõistluste karusellis juba väga vanad tegijad. Nad alustasid aastal 1982, pakku-des peavarju Kevin Schwantzi Lucky Strike meeskonnale. Hiljem on nad koostööd teinud veel mitme tiimiga ning 1990ndatel tegutses Francis Batta mõnda aega superbike'ide maailmameistrivõistluste mänedžerina. 1992. aastal sündis perekond Batta oma meeskond Alstare Racing.

Esimestel aastatel tehti koostööd Ducatiga, sealpeale on Alstare edasiviivaks jõuks aga olnud Suzuki mootorrattad. Alstare Suzuki peakorter asub Alleuri linnakeses Belgia idaosas ning ennast on sisse seatud endisesse marmelaaditehasesse. Kuigi meeskonna tähelepanu keskes on WSBK, on osaletud ka Superstock 1000 klassi Euroopa meistrivõistlustel ning varem korraldati GSX-R klassi Euroopa meistrivõistlusi.

Oma tegevuse jooksul on Alstare võitnud 8 maailmameistritiitlit (1 klassis Superbike, 3 klassis Supersport, 2 klassis Superstock 1000 ja 1 klassis Superstock 600).

Suurepärane Eesti promo maailma tippvõidusõidus

Kümme aastat oli Alstare tiimi peasponsoriks Mehhiko õlletootja Corona Extra.

2007. aastal sai pikaajaline koostöö läbi. Vahetult enne uue hooaja algust tabas Belgias baseeruvat meeskonda suur ebaõnn, kuna juba peaaegu lepingule allakirjutanud uus peasponsor loobus viimasel hetkel.

Alstares oldi juba valmis "pille kotti panema" ja inimesi vallandama, kuid eelmisel aastal õnnestus sõlmida leping Hispaania Diili sarnase odavmobiilioperaatori Pepephone'iga. Selle aasta alguses teatati aga, et meeskonna uus peasponsor on Eestis toodetav õllemark Viru.

Kaubamärgi Viru all müüakse Tartu A le Coqi õlletehase poolt toodetavat lager tüüpi 5% alkoholimahuga kesvamärjakest Itaalia kompanii Biscaldi poolt. Viimasega on Alstare teinud Superbike'ide MM-il koostööd mitmeid aastaid. Kaubamärk kuulub aga Inglise firmale Baltic Beer Company Ltd.

Niisiis saab Eesti lipuvärvides Suzukisid näha terve selle hooaja vältel poodiumikohtade pärast heitlemas, sõitjateks Leon Haslam (91) ja Sylvain Guintoli (50). Sellist promo pole Eestil maailmatasemel motoringrajasõidus veel kunagi olnud ja mis kõige veidram, me ise pole selleks suurt midagi ära teinud.

Vt ka
www.alstare.net
www.leonhaslam.com
www.worldsbk.com
www.virubeer.com

Ävaldame kokkuvõtte USA väljaandes Motocross Action Magazine ilmunud artiklist, mis lahkab motokrossi maailmameistrivõistluste arengus viimastel aastatel toimunut.

TEKST Helen Urbanik
PILDID Roger Trosell

Youthstream hävitab motokrossi?

➔ Rahvusvaheline Mootorrataföderatsioon (FIM) müüs motokrossi maailmameistrivõistluste sarja promoõigused 1990ndate lõpus kahele ettevõttele (Action Group ja Youthstream), mis kuuluvad itaallasele Giuseppe Luongole.

Luongo on sisse toonud mitmeid muudatusi, mis on ala arengut väga tõsiselt mõjutanud.

Sõitjatele ei maksta enam stardiraha ega toetust, mis kataks etapile tulekuga seotud kulud.

Selle asemel on starditasud hoopis kasvanud väga kõrgeks (väidetavalt kuni 1400 dollarit etapi kohta).

Radu, kus etappe korraldatakse, ei valita mitte selle järgi, kui head need ise on, vaid selle järgi, kas need sobivad teleülekande korraldamiseks ja suurte publikuhulkade mahutamiseks.

Stardijoonel lastakse üha vähem osavõtjaid. Selle eesmärgi on Youthstream ka kõvasti välja öelnud. Kui "vanadel headel aegadel" võis ühest riigist igale etapile üles

Rahvuste Motokross 2009 Itaalias: ürituse korraldamine on jõukohane vaid vähestele.





Red Bulli kaare ja teiste suursponsorite atribuutika paigaldamise hind on sadu tuhandeid...

anda kuni 8 sportlast, kes kõik võitlesid koha pärast pühapäevases finaalis, siis nüüd on see arv mitu korda väiksem. Luongo on öelnud, et soovib stardirea pikkust vähendada praeguselt 40 sõitjalt vaid 30-le.

Üha enam ei sõltu osalemine MM-il mitte sõitja andekusest, vaid sellest, kui suure rahakoti ta suudab endaga kaasa tuua. MM-tasemel sõitmine on astronoomiliselt ja võimatult kallid.

Lisaks on ka MM-etapi korraldamine ülikulukas ning suur osa neist, kes selle asja ette võtavad, ei tule tulude ja kuludega kunagi isegi nulli, kasumist rääkimata.

Luongo ja tema ettevõtete otsused soovivad teleülekannete tegemist etappidelt ja sarja kõige suuremaid sponsoreid. MM-ist on saanud suur teleshow.

Varasematel aastatel toimusid 125, 250 ja 500 kuubikuliste klasside MM-etapid eraldi. Iga etappi korraldas kohalik klubi, kes maksis FIM-ile korraldamise õiguse eest ning sõitjatele stardiraha. Summad olid mõistlikud ning kogu piletiraha, toitlustuse

õiguste müümise raha ja sponsorluse summad sai korraldaja endale.

Sõitja vaatevinklist pakkus MM-i finaali (mõlema sõidu 25 parimat said üle 1000 dollari stardiraha) jõudmine täiesti rahuldava võimaluse selles karusellis äraelamiseks ka erasõitjana. Tehasetiimide sõitjad teenisid loomulikult paremini.

Praegu maksab MM-etapi korraldamine sadu tuhandeid dollareid ning on muutunud isegi suurte krossiriikide suurte klubide jaoks ilmvõimatuks. Vaid siis, kui selja taga on valitsus, föderatsioon, turismiarenduse organisatsioonid jms, saab seda endale lubada.

Lisaks korraldamisõigusele tuleb korraldajal aga kinni maksta ka raja ehitus, personal, hooldamine, ja tuhat muud pisiasja, mis nii suure ettevõtmisega kaasnevad. Youthstreamiga kaasas käiva seltskonna ja nende külaliste majutamine/toitlustamine/meelelahutamine ei ole samuti mitte odav lõbu.

Ka sõitjate olukord on viimase kümne aastaga märgatavalt halvenenud. Väidetavalt teenivad vähesed tippsõitjad küll väga head raha (räägitakse üle miljoni dollari ulatuvatest palganumbritest), kuid ligi pooled MM-tsirkuses osalevaist meestest ei saa sellest tegevusest mingit tulu, vaid maksavad sellele peale.

Kahju, kui väga heal tasemel sõitjad ei saa rahalistel põhjustel MM-tasemel osaleda. Nii kaob sarjast põnevus ning väheneb varsti nii pealtvaatajaskond kui ka telepublik.

Artikli terviktekst: <http://bit.ly/bMpuzh>

Uudisgrupp Facebookis: **Youthstream ruins motocross**



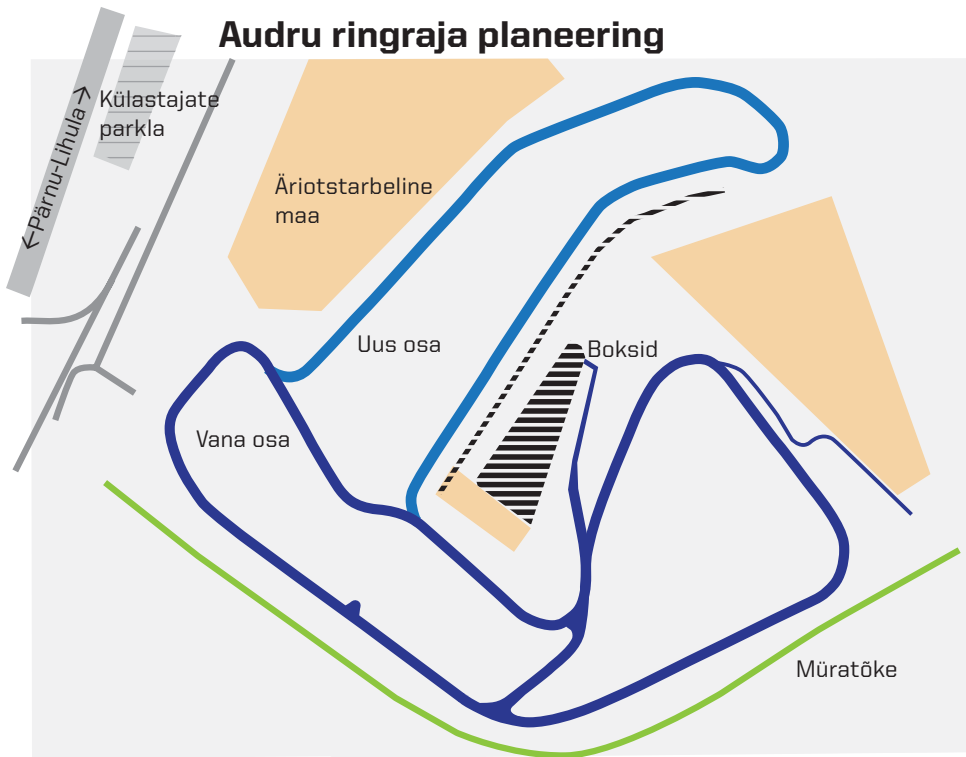
AUDRUSSE kerkib lähiriikide

Audru ringrada ootab lootustandev tulevik, sest plaanide järgi seitsme aastaga peaks võidusõidukompleks muutuma kaasaegseimaks Baltimaades.

TEKST Helen Urbanik
PILDID A2 Racing, Rauno Kais



kaasaegseim ringrajakompleks



Audru ringraja planeering



Detsembri lõpus 2009 said teatavaks Audru ringraja hoonestusõiguse konkursi tulemused.

Kahest pakkumisest tunnustati paremaks A2 Racing nimelise MTÜ nägemus. Teiseks pakkujaks oli senine haldaja Erki Sport.

A2 Racingu eestvedajaks on peamiselt autoringrajasõitjana tuntud Andres Hall. Päeval, mil Halliga Audru raja plaanidest räägime, ei ole ta juriidilises mõttes selle kompleksiga seoses veel keegi. Hoonestusõiguse lepingu allakirjutamise aeg notari juures on määratud alles mõne päeva pärast.

Kuid see on siiski vaid juriidiline nüanss. Ameti poolset kinnisvarafirmas Uus Maa partneriks olev Hall pühendab enamiku oma ajast ringraja projektile. Ringrajale on loodud nõukogu, mis koosneb nii auto- kui motosporti arenguga seotud inimestest: nõukoja esimeheks on Eesti Autosporti Liidu juhatuse liige Toomas Sildmäe. nõukoja liikmeteks EMF-i president Mati Heinsar, EAL-i peasekretär Arno Sillat, EAL-i ringrajakomitee esimees Marek Kiisa ja Audru vallavanem Margus Joonas.

Eelarve üle poolesaja miljoni krooni

Kaugema tuleviku nägemus on, et rajale ehitatakse juurde 1,1 km pikkune lõik. Nii peaks see kasvama normaalse pikkusega ringrajaks. Maad kuulub sellesse kompleksis 80 hektarit, millest osa kasutuseks on määratud ärimaa. Territooriumile peaks publiku jaoks valmima kaks suurt parklat. Lisaks on plaanitud rajada mürabarjäärid, mis peaksid üle jõe linna levivat mootorite häält märgatavalt piirama.

"Finantsid on hetkel kõige keerulisem küsimus," ei hakka Hall keerutama. "Isegi keerulisem, kui ma arvasin." Ta hindab, et täna on 100 000 kroonil sama hind, mis buumiajal kümme või enamgi korda suurematel summadel. Toetajaid leiab projektile palju, kuid nende toetus on pigem moraalset laadi.

Põhiosa finantseeringust kavatakse taotleda Ettevõtluse Arendamise Sihtasutusest - 50 miljonit krooni. See jätab omafinantseeringu suuruseks 10-20 miljonit. Kui EAS teeb positiivse otsuse (piirkonna konkurentsivõime kasvatamise meede, kust raha tahetakse taotleda, avaneb varsti ning otsustamiseks on EAS-il siis aega kuni 10 kuud), saab ehitustöödega alustada 2011 kevadel. Kui toetajatelt õnnestub leida raha varem, algavad ka tööd varem.

Kõige pakilisem on olemasoleva raja rekonstrueerimine

Esimeses järgus, mis peab olema teostatud järgneva 3 aasta jooksul, otsitakse 5 miljonit krooni olemasoleva raja rekonstrueerimiseks. See tähendab, et rajale tuleb teha uus aluspõhi ning panna uus kate. Sellist aukude lappimist (lahtise killustiku laialilaotamise näol pigile), millega tegeldi Audrus eelmise hooaja eel ning mis eriti mootorratturite seas kõva pahameeletormi pälvis, tegelema hakata ei taheta.

Lisaks kuuluvad esimesse etappi järgmised tegevused: kompleksi piiramine aiaga, Lihula maantee äärde kliendiparkla rajamine, juurdepääsuteede väljaehitamine, haldustehnika soetamine ja haldusmeeskonna loomine. Kogu I etapi maksumus kokku ligi

17 miljonit krooni ja valmis peab see olema hiljemalt aastaks 2012.

Teise etapi lõpuks peaksid olema tehtud järgmised tööd: välja ehitatud uus rajalõik (1,1 km; uue ringraja pikkus kokku 3,2 km); uus asfalteeritud boksiala, pörke- ja turvapiirded, valmis garaažid ja boksihooned, ka olmehooned; rajatud mürapiirded, uued juurdepääsuteed; paigaldatud ajavõtu-, kastmissüsteem, video- ja helitehnika; rajatud autokrossirada. Tähtaeg hiljemalt 2017, maksumus 55 miljonit krooni.

Suure tõenäosusega tekib raja juurde mingil hetkel ka majutusvõimalus ning võimalik ka, et ringrajaautode park (Lotus Elised vms).

Kinnisvaraprojekt, kuid väga eriline

Halli kogemused kinnisvaraarenduse alal tulevad ringraja projekti juures kindlasti kasuks. Mida muud, kui suur kinnisvaraprojekt see ju samuti on. Lihtsalt kasutusala on sellel nii Eesti kui ka Baltimaade mõistes väga eriline.

Kindlasti on Audru ringraja puhul positiivseks küljeks see, et kohalik omavalitsus näeb ringrajas oma vallale ühte kõige olulisemat visiitkaarti. Ka detailplaneering, kuhu ringrada kindlalt välja joonistatud, oli kinnitatud juba enne hoonestusõiguse konkursi korraldamist.

Audrus puudub kohalike elanike vastuseis - ringrada on seal juba aastaid tegeletud ning sellega ollakse harjunud. Viimased kaks punkti (detailplaneeringu puudumine ja elanike vastuseis) on seni saanud saatuslikuks Rae valda plaanitavale ringrajale - loomulikult nõuab see projekt ka veel suuremat finantsi kui Audru rada, nii et on hetkel äraootavas sesiondis.

Kui A2 Racing ettenähtud aja jooksul lubatud ei teosta, on vallas võimalik leping üles öelda. Konkursi tingimustes oli aga ette nähtud, et hoonestusõiguse saab võitja pooleks sajandiks.

Ohutu ja hästi jälgitav

Audru rajast peaks hetke nägemuse järgi saama ohutuim ja kaasaegsime rada Baltimaades. Nii Riias kui Kaunases on olemasolevad rajad vananenud ning ka mitte kõige ohutumad. "Seinad on mõlemas kohas väga kõvad, olen need ise järele proovinud," ütleb Hall naljatamisi (tema kõige tõsisemate tagajärgedega õnnetus oli tingitud piduripeedaali eemaldumisest sõidu ajal, mistõttu ta eessõitjale tagant sisse põrutas). Pärnus on aga rajalt mahasõitudeks juba praegu palju ruumi, mis on leebem nii sõitja kui tema sõiduki tervisele.

Hall hindab, et kui Audru rada valmis saab, oleks see konkurentsivõimeline isegi

Andres Hall, ringrajaafanaatikust kinnisvarategelane.



KOHALIK OMAVALITSUS NÄEB RINGRAJAS VALLALE ÜHTE KÕIGE OLULISEMAT VISIITKAARTI.

Soome mõistes - ka Helsingi lähedal pole nii kaasaegseid ringradu, nagu neil on kavas rajada.

Lisaks on tegemist väga hästi jälgitava rajaga, mis on nähtav peaaegu kogu pikkuses. Tallinn on sajakonna kilomeetri läheduses; lennukid-bussid sõidavad...

Kahjuks ei mahu Audrusse ära veerandmiili kiirendusrada - kõige pikemas kohas on krunt selleks mõnisada meetrit liiga lühike.

Siiski, võistlejaid ja harrastajaid huvitab, mis on reaalne aastal 2010? Uut katet rada kahjuks ilmselt nii ruttu ei saa. Rendihinnad jäävad samasse suurusjärku seni kehtinutega, treeningpäevad ja võistlused toimuvad samuti. Enamik suvistest nädalavahetustest on juba broneeritud. Võibolla tuleb lisaks ringrajavõistlustele Audrus ka üks supermoto ja sellega seoses rajatakse sinna supermoto krossilõik.

Kes on Andres Hall

► Autosportiga (ringrada ja kross) tegelenud 2004. aastast, ta on olnud Eesti meistrivõistlustel I, II ja III ning Balti meistrivõistlustel III.

Juhtinud 2008. ja 2009. aastal Eesti suuremate autode ringrajavõistluste korraldusmeeskondi; sama on plaanis ka sel aastal. Toimub Eesti, Soome ja Põhjamaade supercar võistluste etapp, kuhu on oodatud sadakond välisvõistlejat.

Hall on EAL-i ringrajakomitee liige, S1600 klassivanem.

Töötanud kinnisvara alal alates aastast 2000; hetkel Uus Maa Kinnisvarakonsultantide/Seven Re tegevjuht ja partner.

Omab ka ringrajamootorrattast (Yamaha), kuid sellest on kodus saanud rohkem iluasi. "Mul ei ole nii palju aega, et saaksin endale lubada ringrajal mootorrattaga kukkumist." Motoringrajasõiduga (C-klassis) on aga tegelenud Andrese vend Arved.

Küsimusele, miks ta ringraja projektiga mässab, on Hallil kaks lihtsat vastust: ta väga tahab, et Eestis oleks üks vinget ringrajakompleksi ja ta on natuke hull - ringrajahull. Sellega on kõik seletatud.





Pimp My Bike: Ain Laaneti Aprilia Pegaso

Motomaania trükki-
mineku ajaks on
Ain Laaneti Pimp
My Bike loosimise
võitnud Aprilia
Pegaso elanud üle
päris palju muutusi.
Kui lumi sulanud,
ei tunne Ain oma
ratast ilmselt
äragi...

TEKST Kullo Kabonen, Helen Urbanik
PILDID Helen Urbanik

➔ Pärast seda, kui Red Street
Motorcycles'is Pegaso "paljaks
võeti", võttis Skymoto pealik
Erko Sinisalu ette matkaratta esimesed
amordid.

Pegaso lihtne USD esihark vajab tava-
pärasest hoolitsust: uued kaelustihendid-
tolmukatted, põhjalik puhastus ja värske
amordiõli ei tee amortisaatoritele kunagi
paha.

Erko sõnul olid Aini ratta esiamortisaa-

torid üldiselt üsna kobedad, ka välja tulnud
vana õli oli märksa paremas seisus kui
keskmiselt (loe: meenutas ikka õli, mitte
tilgakest muda-roosteollust, mis pahatihti
hooldusesse sattunud kasutatud rataste
esihargist välja tuleb).

Lähem uurimine paljastas piduripoolse
liugtoru alaosas siiski roostekahjustuse,
mis ilmselt on tekkinud supporti taha ko-

gunema kippuva muda-niiskuse toimetel.
Õnneks pole see tööpiirkonnas ja pisuke
poleerimine parandab ka asja visuaalset
külge.

Muud detailid osutusid kontrollimisel
heas seisus olevaks, seega piisab põhjalikust
break cleaneriga pesust ja simmekate-
tolmukatete vahetusest. Kuivõrd Aini sõidu-
eelistus kuulub asfaldile, läks sisse Liqui



Ratas laiali lammutatult.



**KUI LUMI SULANUD, EI TUNNE AIN OMA
RATAST ILMSELT ÄRAGI...**



Erko Skymotost nägi kangekaelselt koos püsivate amortide lammutamisega üksjagu vaeva.



Vahetamisele kuuluv tolmutukate, selle all kaelustihend.



Esiamordi "sisemine ilu".



Pidurisadula poolle leitud selline kahjustus.

Moly amordiõli, mis on Pegasole soovitatud "paksemast" otsast.

Uudne ja värske värvilahendus

Pimp My Bike võiduratta plastikud viisime Viljandisse ühe Eesti tunnustatuma auto- ja mootorrattavärvispetsialisti, Priit Laaneti hoole alla.

Ent sedakorda mitte värvimiseks. Nimelt saab Pegaso endale selga vähemalt tsiklimaaailmas Eestis seni kasutamata uue kattetehnoloogiaga "hilbud". Priit demonstreeris, kuidas gondlidetailidele esmapilgul isegi müstilisevõitu tehnikaga (saladuskatte all võime öelda, et "nõidumine" sisaldab endas suurt vanni, veepinnal ujuvat spetsiaalkilet, värvipüstoliga pihustatavat aktivaatorit ja kindlakäelist kaetava eseme "uputamist") uus välimus antakse. Tulemus on igatahes tsiklimaaailmas haruldane ja vaatamist väärt!

Viljandi mees Priit Laanet on üks Eesti pikema staaži ja suuremate kogemustega eriliste värvitööde, sealhulgas ka tsikli- ja kiivrimaalingute tegijaid. Muu hulgas on Priidu käe alt pärit kõik Eesti tsiklimaaailmas paar aastat tagasi laineid löönud "kroomvärviga" kaetud gondlid-kiivrid-veljed ning väga suur osa eesti tuuningautode küljes leiduvaid puidu- ja karbonimitatsiooni- ning kaetud detaile.

Ajaks, mil Motomaania värske number poelettidele jõudnud, on ka Pegaso keredetailid saanud uue katte, mille värvi ega mustrit me siinkohal paljastama ei hakka. Midagi peab ikka üllatuma, kui näed...





Osa pinnakattest jäi edukalt ka tegija kätele...

Gondlite väljanägemine saab uueks niisuguse "nõidumistehnikaga".



Pimp My Bike kampaaniat toetavad: Red Street Motorcycles, Liqui Moly, AP Motors Baltic, Skymoto, Streetmoto, Bikeman, värvispetsialist Priit Laanet (pildil, tel 5695 1094)

APMOTORS BALTIC



Bikeman

SKYMOTO



Hiljuti sattus pihku meie laiuskraadil üsna rariteetne väljaanne – värsked India ajakirja „Bike” number. Et tegemist oli inglisekeelse väljaandega, ja lisaks niisugusega, kus kirjas konkursi „India Aasta Ratas 2010” (täpsemalt küll NDTV Profit BIKE India 2010) tulemused klasside kaupa, sai asjasse pisut põhjalikumalt süvenetud. Pilt, mis mosaiigikildudest kokku tuli, on igatahes lahe.

TEKST Kullo Kabonen PILDID Reprod

Lühiülevaade India tsiklielust

India on üks teada-tuntud väikesekubatuuriliste mootorrattaste tootatud maadest ja see paistab välja juba klassidest, milles preemiad välja jagati. Mootorrattad töömahuga kuni 125 ccm; mootorrattad kuni 150 ccm, mootorrattad kuni 200 ccm; mootorrattad kuni 250 ccm; mootorrattad üle 250 ccm. Eraldi klassis on motorrollerid töömahule vaatamata ja veel on puhta eraldi klass „importmootorrattad.”

Viimasesse klassi kuulumise kriteeriumid jäid kriipsu segaseks, ilmselt hõlmab see meie mõistes normaalseid tsikleid töömahuga alates 600-st kuubikust. Igatahes selle kategooria võitja oli Honda CB1000R. Samas tundus, et „üle 250-ste” klassis osalesid vaid Royal Enfieldi erinevad mudelid...

Ökonoomsuse ime: 1 liiter 100 kilomeetrile

Kuni 125-ste võitja oli Bajaj Discover DTS-Si. See on ratas, mis oli algselt 125-ne, ent mida nüüd müüakse 135 ja 100-kuubistena. India ostjate jaoks on tsikliostu A ja O küttekulu, nii kasutab ka odava hinnaklassi Bajaj eksootilisemõitu kahe süüteküünlaga dual spark süütesüsteemi. Lisaks parandab väga lahja küttesegu põlemist (ja sedakaudu nii ökonoomsust kui pisikeste linnamootorite jaoks olulisema asjana vedu madalatel pööretel) tugevat pööriliikumist tekitav sisselaskekanalite kuju (swirl induction). Tulemus on muide mainimisväärne – Discover suudab ideaaltingimustes läbida 1 liitri bensiiniga 109 kilomeetrit! Ratta 94,3 kupsentimeetrine jõuallikas arendab 7,7 hj ja kiirendab 8,5 sekundiga 0-60 km/h-ni. See ratas maksab Indias 45000 ruupiat ehk 11 430 eesti krooni.

Kuni 150-ste osas võidutses Suzuki meil tundmatu mudeliga GS150R, mis ajakirja

sõnul pakub suure ratta tunnet, omab kuuekäigulist käigukasti ja käigunäitajat, arendab 14 hj ja maksab 67 000 ruupiat (17 000 krooni).

Kuni 200-ste soosik on TVS Apache RTR 180. Oma 17,3 hobujõuga „lammutab ta arusaama klassi võimsusnumbritest”, „hiilgab fun-factor’i poolest” ja on „lootusetult seksikas”, olles väidetavalt ka india stuntijate lemmikpill. Kütusekulu on kriipsu üle 2 liitri sajale ja maksab see pill 74 000 ruupiat (18 700 krooni).

Väike Ninja muudab suhtumist tsiklitesse

Kuni veerandliitriste klassis (nagu ka üldkokkuvõttes) tegi puhta töö hiljuti India turule jõudnud meilgi tuntud Kawasaki Ninja 250R. Ajakirja väitel on just väike Ninja see, kes on muutmas indialaste vaatenurka mootorrattastele kui niisugustele – need pole enam ainult kättesaadavad ökoliikurid vaid võivad olla ka hobi- ja lõbusõidukid. (Riigis, kus keskmine mootorratas on alla 125-kuubine nelar, millega keskmiselt sõidab ilma kiivrite ja igasuguse kaitsevarustusega nelja-viieliikmeline perekond ja samal põhjusel on igasugustel mootorrattastel keelatud kiirteedel sõitmine, nõuab mootorrattas hobi nägemine tõesti olulist mõtlemise muutust.)

Väikese Ninja puhul tekitab furoori juba fakt, et asjal on „rohkem kui üks silinder”! Lühikokkuvõtte kõlab: poole rohkem silindreid, poole suurem löbu. Tõsi, hind on asjal 296 150 ruupiat ehk üle 75 000 Eesti krooni, ent see-eest olevat ta kauaoodatud vastus India turu „tõelise sportbike’i ootustele”.

Üle 250-ste ehk Royal Enfieldi klassis tunnistavad indialased isegi, et tegemist on nostalgialaksuga. Uus Royal Enfield Classic 500 omab uue konstruktsiooniga



(käigukast ja mootor ühes korpus) jõuallikat, mis tänu sissepritsele arendab 27,5 hj ja 41,3 Nm pöördemomenti ning lubab sõita 100 km/h. Niisugune luksus pole enam muidugi odav, ja stiilne masin maksab 150 000 ruupiat ehk 38 100 krooni.

Hoopis erinevatesse hinnakanumbritesse satume järgmise kategooria rataste ehk suurte importrataste puhul, mille võitis Honda CB1000R. Viimase üks edu tagatisi olevat soodne hind India turul (950 000 ruupiat ehk 241 000 eestlast). Tõsi ta on, nii R1, Hayabusa kui suure Intruderi hinnad on kõik 1,2-1,3 miljoni ruupia kandis (alates 300 000 eesti kroonist). Meil maksis samapalju Yamaha uus V-Max, mille eest Indias tuleb letti laduda juba üle poole miljoni eegu!

Kuidas valmistuda ohtlikuks suveks?

Ajakirjast leiab veel lahedat lugemist: uue, automaatsiduriga mootorratta võrdlustest Honda rolleriga; kolme 125-150 mootoriga ratta võrdlustest ning ekstreemsustesse kaldudes: Hayabusa ja Honda CB1000R pikem tripp läbi viie osariigi pealinna Delhisse. Pluss toimetusepoolne küsimusepüstitus seaduseandjatele: äkki ikka võiks kaaluda vähemalt pärismootorrattaste lubamist kiirteedele? Hayabusa seal sõita ei tohi, aga vaevu 70 km/h arendav autotööstuse ime Tata Nano on tänase India seaduse järgi kiirteel igati OK külaline.

Kõige lahedam oli pikk ja põhjalik lugu sellest, kuidas valmistuda tervisele ohtlikuks suveks sõitmiseks (peamised ohud: vedelikupuudus ja kuumarabandus).



THE KAWASAKI NINJA HAS caused ripples in the Indian market place. For bike lovers and manufacturers alike, there is a paradigm shift in the way bikes are viewed in the country. It is no longer true that a bike has to be just a low cost mode of transport. Indians are waking up to the fact that motorcycling can be for recreation too. While there have been sporadic attempts to create bikes that have tried to answer the call for a performance machine, a puny single-cylinder mill and go-faster graphics aren't the answer. At last there is a machine which has more than one cylinder, and in the minds of many, a simplistic equation between twice the number of

cylinders and twice the amount of fun has been established. But it doesn't end there. The Ninja also has every technology that makes it better to ride, corner harder and stop better. It needn't make a song and dance about any one feature. It checks all the right boxes on the style and image front too and has an iconic name which reverberates like few others on two wheels – Ninja, the Japanese shadow warriors. Yes, there has been little to talk about in the upto 250cc class. Even if there was, the discussion would have been purely academic for the Kawasaki Ninja 250R has successfully rewritten the rules of the class for now.



L TO R: Milind Bade, GM - Marketing, Bajaj Auto and S. Sridhar, CEO - Two-Wheelers, Bajaj Auto receiving the award from Peter Kronschnabl, President - BMW India

* No competing contenders in this category



Ervin Valla kihutamas Pirita ringrajal esimesel toruraamiga Izevski tehase võidusõidumootorrattal IZ-54. Tegu oli ülilikerge masinaga, mis kaalus vaid 100 kilogrammi tavalise tänavasõidu IZ-i 150 kilogrammi vastu. Teleskoop-esihark toimis ilma õlita, nagu hilisematel 50 cm³l võrridel.

ERVIN VALLA:

Korvipoisist terasratsanik

TEKST Tarmo Riisenberg
PILDID Ants Prometi ja
Inge Lepiku arhiiv



Möödunud aasta 17. detsembril tähistas oma 80-ndat sünnipäeva üks Eesti omaaegseid edukamaid mootorisportlasi, Nõukogude Liidu krossimeistrivõistlustel ühe hõbeda ning ringrajasõidus kaks pronksi võitnud, 12-kordne Eesti meister ringraja-, krossi-, hipodroomi- ja jäärajasõidus Ervin Valla.

Pole temast kunagi kuulnud? Tõepoolest, sünnilt pealinna poisiks olnud Ervin Valla edukaimad sportlaseaastad jäävad 40-ndate aastate lõpu ja 60-ndate aastate esimese poole vahele. Seega on ka need inimesed, kellele perekonnanimi Valla nostalgilisi mälestusi ring- või krossiraja äärest toob, juba kaugelt üle kuldse keskea. Samas 50-ndatel aastatel meelitas nimi Valla ringraja äärde inimesi sama hästi kui Tomson, Promet, Lepik, Laur või Holm.

Täna peab eduka sportlaseteet läbinud mees aga vaikselt pensionipõlve Järvamaal koos oma abikaasa Õilme Kaseoruga. Mis teha, läbitud aastad on jätnud tervisele oma jälje ning kodulähedase Mäo ringraja matuseid tuli jälgida autoroolist. "Vasak jalaluu on kolm korda katki olnud, see annab tunda," märgib juubilar ise. Tallinn oma kärarikkusega ei paku aga pealinna juurtega endisele motoässale enam midagi huvitavat.

Märtsipommitamine ja uue elu algus

Nagu pea kõiki 20-ndatel aastate lõpul sündinuid mõjutas ka Ervin Valla saatust paljuski II maailmasõda. Vallade pere elas toona üürikorteris Tallinna südalinnas, Heeringa tänaval, kus lihunikust isa ja kindameistrist ema kasvasid nelja poega. Täna Tallinna kaardilt ei tasu aga Heeringa tänavat otsida, sest Vallade kodumaja asemel laiutab praegu Tallinna keskurg. Süüdi on siinkohal 9. märtsil 1944 Tallinnat tabanud pommirahe, mis tabas ka peamiselt puitmajadest koosnevat Heeringa tänav

kanti. "Ma mäletan, et kui esimene pauk käis, lendasid meie majal aknad ja ukсед eest," meenutab Ervin. Õnneks polnud tegu otsetabamusega ja ema ning isa evakueerisid oma neli poega ja kaks koera seepeale kiiresti samuti praeguse Keskturu kohal asunud limonaaditööstuse keldrisse. Seal ootas pere pommitamise lõppu.

Keldrist välja tulles selgus aga, et perel polnud enam ei kodu ega vara. Nende kodumaja oli pommitamisest puhkenud tulekahjus läinud tuleruoks ning pere maisest varast olid alles vaid seljas olevad riided, üks vaskkastrul, laelamp ning raadioaparaat. Kõik ülejäänud oli muutunud tuhaks. Teiste asjade seas ka ema neli õmblusmasinat, millel too koos mõne abiliselega kindaid valmistas.

Õnneks õnnestus kiiresti leida peavari, seda Narva mnt alguses asunud, numbrit 16 kandnud majja. Seal, korteris number 3 tuligi kuueliikmeliselt perel oma eluga otsast alustada.

Auto-moto klubi naabrus tõi tsiklite juurde

Võib-olla oli see saatuse, aga Vallade kodumaja vastas, aadressil Narva maantee 15, alustas sõja järel tegevust vabariiklik Auto-moto klubi (lühendatult AMK), mis asus sõjast taastuvas Eestis taas organiseerima mootorisporti alast tegevust. Nii sagiski Narva maantee alguses 40-ndate aastate teises pooles rohkelt mootorrattaid ning nahkürpides mehi, kellede tegevus teismelisele Ervinile suurt huvi pakkus. "Tomson, Rinaldo, Triik, Kabrits, kõik "suured" olid seal koos," meenutab ta tagantjärele. Nii polnud ka mingi üllatus, et koolipoisies nooruk igal võimalikul juhul motomeeste seltskonda pürgis. Nii sai ju ihaldusväärsetele mootorrattastele lähemal olla. Teras poissi pandi tähele ning esimene sõit motoriseeritud kahe rattalise sadulas sai samuti tehtud just AMK hoovil. Juubilari

mäletamist mööda oli toona kalendris aastaks 1946.

Lisaks tõsistele juttudele sattus Ervin toona peale ka nii mõnelegi lõbusale seigale, kui "suured" omavahel vingerpussi tegid. Nii tahtnud Osvald Pesur kord teada, kas õuel seisva Nortoni paagis on kütust või mitte. Oli siis valgust vähe või paagiava väike, igatahes näha polnud midagi. "Siis soovitas Kullerkupp Pesurile, et too tiku võtaks ja endale paagipõhja nägemiseks valgust näitaks," meenutab Ervin Valla muigelsui üht sellist seika. Pesur seda tegigi, kuid järgnenud plahvatus viis näolt kõik karvad ning ühtlasi igasuguse soovi edaspidi kütusepaagi sisemust tikuga valgustada.

Hakkaja poisina sattus Ervin toona ka AMK juures organiseeritud kursustele, kus noortele jagati mootorratta alast õpet ning parematele ka algteadmisi võidust. Teise astmesse pääsesid edasi vaid need, kes omasid eeldusi ja soovi tegelemiseks võidusõiduga. Neilt kursustelt leidsid tee ringrajale lisaks Ervin Vallale mitmed hilisemad nimekamad võidusõitjad: Valdo Tuulas, Virve ja Õilme Gustel, Inge Ratasepp jt.

Võidusõitja tee algas korvipoisina

Oma võidusõitja teed alustas Ervin Valla Alfred Sapase korvipoisina, hiljem pakkus talle küüti aga vanameister Karl Rinaldo. Üheskoos tuli ka esimene suurem edu: 1949. aasta veebruaris võitsid nad koos mitteametlikel talikrossi meistrivõistlustel esikoha. Sama aasta sügisel startisid nad ka Tallinnas peetud Nõukogude Liidu meistrivõistlustel ringrajasõidus, kuid siis tabas neid kentsakas, võistlusi katkestama sundinud õnnetus. Nimelt jäi Ervin Kalmistu kurvi läbimisel pükse pidi M-75 tagapori-laua külge kinni. "Sellel olid teravad servad ja kuhugi sinna ma kinni jäin. Lendasime kurvist välja tulles vasakule, boksidesse," meenutab Ervin Valla hetki 61 aasta tagant.

Kokkupõrke tagajärjel murdis ta käeluu ning võistlus oligi selleks korraks läbi.

Teravaid hetki tuli tema võidusõitjakarjääris ette hiljemgi. "Korra treeningutel sõites kihutasin ma täiskiirusel üle teele lennanud M-72 silindri," meenutab Ervin Valla üht hetke, mil elu ja surma vahele jäid mõned millimeetrid. Nimelt oli enne S-kurvi rajalt välja sõitnud teine eestlasest võidusõitja Arno Suurkuusk. Tee ääres olnud puu lõi tema rattalt küljest ühe silindri, mis löögist rajale lendas, otse Valla IZ-i ette. "Ega ma midagi teha jõudnud, kihutasin sellele täiega otsa. Mäletan vaid, et nägin korraks taevast ja kui jälle midagi taipama hakkasin, seisin ratta seljas puude vahel," räägib Ervin oma elu ühest ohtlikumast hetkest. "Panin ratta puu najale ja hakkasin vaatama, et mis juhtus. Alles siis märkasin, et esiratta velje oli saadud hoobist löödud vastu rattarummu ning IZ-i tugevast karprauast raam oli pressitud vastu mootorit lapikuks." Endal polnud tal aga küljes ühtegi kriimu. Küll aga hakkasid peas keerlema loobumismõtted pärast seda, kui ta nägi Arno Suurkuuske, kellel murtud jalaluu otsad pükstest välja turritasid. "Siis oli küll selline tunne, et rohkem ei sõida," räägib ta ühest oma sõitjakarjääri oluliselt mõjutanud hetkest. Niipea kui ratas aga taas boksi jõudis, alustas ta uue esiratta otsinguid ning loobumismõtted kadusid tahaplaanile.

Küll said avariid nii mõnelegi võidusõitjale Pirital aga saatuslikuks: Adolf Tarosest sõitis üle kaasvõistleja, venelane Frolov libastus rajale voolanud õlis, teine külalisvõistleja Svesnikov kihutas Kose sirge lõpus lihtsalt kiviaeda. Pirita oli ja on nõudlik rada ning lihtne eksimus võis ennast väga rängalt meelde tuletada.

Hipodroom tegi poisist mehe

Oluliselt halvemini läks Ervinil mõned aastad hiljem, kui ta võrri häälestades juhtraua purunemise tõttu hipodroomil rängalt kukkus. "See oli kevad, maikuu, ja puud olid veel raagus," räägib ta. Järgmine mälu pilt pärineb aga hetkest, mil haigla akna taga olnud puud juba kergelt rohelusse mattusid. Vahepealsed kaks nädalat olid tugeva löögi tagajärjel märkamatuult möödunud. Meenu tagem: võidusõitja kehakaitsesid koosnesid toona parimal juhul kirsasaabastest, pakust nahast võistluskombest ning kipakast kiivrist, mis kaasajal Euroopa Liidu reglementeerijad praepannile visatud kalana õhku ahmima paneksid.

Agas just hipodroom oli kohaks, mis Valla noorte "jogade" keskelt tõsiselt võetavaks tegijaks tõstis. "Jaan Künemäe kutsus mind endale appi oma ratas hipodroomiks valmis seadma, lubades mul siis ka rada

proovida. Jaan sõitis oma sõidud, tuli tagasi, tiris kiivri peast, et mine proovi. Ma läksin, sest nõksud olid selged, kuigi 350'ega ma veel sõitnud polnud. Rajakohtunik näitas siis lipuga, et pane. Ma siis panin kaks ringi nii nagu torust tuli. Järsku vaatan, Künemäe keset rada, vehib lipuga. Mõtlesin, et mis jamps see on, võtsin hoo maha ja tulin rajalt ära. Jaan kargas juurde: "Kurat, sa löhud masina ära ja tapad enda ära!" Ma ei saanud hästi aru, et milles asi. Rinaldo ja Kalevi kesknõukogu juht Eli Kaldma olid ka seal. Kaldma tuli mu juurde: "Esimese IZ-i, mis meile tuleb, saad sa endale. Nii see hakkaski," meenutab Ervin oma elu muutnud hetke.

IZ-ile jäi ta ka pikkadeks aastateks truuks, loobudes 1956. aastal isegi võimalusest saada endale üks esimesi spetsiaalseid sportrattaid, niinimetatud "banduurasid". "No mulle pakuti 250'ist, aga seda ma ei tahtnud. Oleks 350-ne olnud, siis veel," räägib juubilar. Otsust just väga palju kahetseda ei tulnud, sest Serpuhhovis tehtud eksperimentaalrattad olid väga kapriissed ja kippusid lagunema. Töökindluse saavutasid nad alles pärast seda, kui Serpuhhovi erikonstrueerimisbüroo alustas koostööd Tšehhi motoehitajatega. Vana hea kindel IZ sõitis aga kohustuslikud 30 ringi tavaliselt probleemideta ära. Just tavaliselt, sest vahel juhtus ka apse, mis pea kindla medali unistuseks muutsid. 1955. aasta Nõukogude Liidu meistrivõistlustel ei saanud Ervin masinale õiget hoogu esimesel ringil sisse (jukerdas magneeto) ning ta langes viimaste sekka. Siis aga võttis ratas hääled üles ning neljandaks ringiks oli ta üheksas, seejärel kuues ning 18. ringiks juba neljas. Üksikuid ringe kattis ta isegi 107-kilomeetrise tunni kiirusega. Sellest aga ei piisanud, et liidreid kinni püüda ja nii tuli leppida napilt medalita jäämisega. Mõöduda suutis ta aga ei rohkem ega vähem kui 30-st konkurendist!

**PANIN RATTAPUUNAJALE
JA HAKKASIN VAATAMA, ET
MIS JUHTUS. ALLES SIIS
MÄRKASIN, ET ESIRATT
VELJE OLI SAADUD
HOOBIST LÖÖDUD VASTU
RATTARUMMU NING IZ-I
TUGEVAST KARPRAUAST
RAAM OLI PRESSITUD
VASTU MOOTORIT
LAPIKUKS.**

Mitmekülgne sõidumees nagu paljud kaasaegsed

Tolleks hetkeks oli Ervin Valla juba Nõukogude Liidu meistersportlane (selle tiitli pälvis ta 1951. aastal). Kahel korral õnnestus nautida ka kuulumist kolme nõukogude parima ringrajasõitja sekka, seda aastatel 1951 ja 1956. Edukad stardid oli seejuures nii ringrajal, krossidel kui ka hipodroomil. Näiteks 1953. aastal osalesid Ervin Valla ja William Suurkuusk Eesti NSV koondvõistkonna liikmetena üleliidulistel võistlustel Moskva lähedal. Valla osava pilooditöö ning Suurkuuse karujõu kombinatsioon tõi eestlased toona finišisse esimesena, seda ligi tund aega varem kui II kohal lõpetanud ukrainlased!!!

Ka jäär ajal näitas Ervin Valla konkurentidele koha kätte. 1951. aasta kevadel, kui võisteldi Kadrioru staadionil, pani ta rõhu jäänaeltega rehvidele. Konkurent ja õpetaja Kalevi klubist, Jaan Künemäe tegi spetsiaalse stantsi traadist naelte tegemiseks. Valmis naelad suruti lihtsalt rehvi mantlist läbi, siis pandi rehvi sisse jupp tuletõrjevoolikut ning võrri õhukumm. IZ-i originaal sinna lihtsalt enam ei mahtunud. "Läksime Kalevi klubi kõrval olnud staadionile proovima, seal oli liuväli. Nagu proovisin, olin külili maas, naelte nürid otsad ei pidanud kuidagi," meenutab Ervin üht omaaegset ideevälgatust.

Kalevi motoklubi ülem Puusaag suunas ta oma isa juurde, kes oli ühe töökoja meistriks. Seal käias Valla kõik 100 naela ühel ning 150 naela teisel rehvil käsitsi teravaks. Pikki tunde nõudnud tööst oli aga kasu: Kadriorus Ervin Vallale vastast ei olnud, ning kiireima osaleja auhind, jahipüss, kuulus õigustatult talle.

Seejuures ei olnud konkurents sugugi nõrk, pigem vastupidi. "Ükskord lugesin ma ära, 350-seid oli stardis 56! 56 neegrit läks esikohta jahtima," kirjeldab ta üht toonast starti Pirital. Seejuures polnud ka distantsid just lühikesed, meestel tuli Pirita läbida 30, ajaliselt kulus selleks kiirematel veidi alla kahe tunni. "See polnudki nii hirmus, hullemad oli 100 ja 500 kilomeetri maantee sõidud, kogu selle maa pidi kookus olema. Kui siis rattalt maha tulid, enam püsti ei saanud," kirjeldab Ervin Valla toonaseid olusid.

Armeeteenistuskki möödus tsiklite seltsis

Ka kohustuslik armeeteenistus möödus koos mootorrattastega, seda toonases Eesti Divisjonis, kus ajateenija Valla tegeles motoluurega. Ligi poole ajast oli küll kõikvõimalikku muud tegemist, sest eesrindlik mootorisportlane pidi kaitsma nii Nõukogude Armee kui ka oma klubi au nii mõ-



Vennad Ervin (rootlis) ja Evald Valla kihutamas järjekordsel talikrossil, seekord krossi-Urali rootlis.



Ervin putitamas oma IZ'i Pirita ringraja boksis. Selgelt on näha toonastele ringrajamootorrataste iseloomulik pööratud juhtraud, isetehtud väike tuuleklaas ning mootori parempoolse küljekaane alla peidetud magneeto.

nelgi võidusõidul. Samal ajal teenis Eesti Divisjonis ka Ervini eluaegne suur sõber, võidusõitja Ants Promet.

Kui praegu kipub sõna "venelane" olema pigem oma tähenduselt kergema sõimu kanti, siis toona valitses nii siinsete sõitjate kui ka nende Venemaa kolleegide vahel ülim viisakus. "Läbisaamine võidusõitjate vahel üleliiduliselt oli hea. Olin vendadega koos kasvanud, ei mingi memmepoeg. Iga vanka pani mulle käe pihku. Kartsid nad või hindasid mind, ma ei tea. Mis riidu saigi olla, kui sulle käsi pihku pannakse," meenutab Valla toonaseid suhteid konkurentidega.

1959. aastal pöördus Ervin Valla tagasi oma võidusõitjakarjääri juurte juurde: ta asus taas starti korviga mootorrattal, seekord küll ise roolis olles. Abiks kurvides oli vend Evald. Juba 1959. aasta Kalevi I Suursõidul tabasid nad kümnesse, pälvies esikoha. Seda võitu oleks aga võinud ka mitte olla, sest enne starti andsid jukerdavad küünlad mõista: "Selles sõidus teil kõrgetele kohtadele asja ei ole..." Korralikud küünlad olid aga koos kõige muuga suurim defitsiit, mida iga mees otsis ja hoidis kui

oma kalleimat vara. Abi tuli ootamatust kohast: "Arne Berg andis mulle enne starti korralikud küünlad. Ütles, et need on banduura küünlad, mõlemad töötavad. Krui-sin need peale ja siis tuligi pauk," meenutab Ervin üht oma karjääri kõrghetke. Teise esikoha said nad Kalevi Suursõidul veel, seda 1962. aastal.

Krossisõitja karjääri tipp hetk saabus vendade jaoks 1964. aastal, kui Ervin ja Evald pälviesid Nõukogude Liidu meistri-võistlustel Serpuhhovis hõbemedali. Tegelikult oleks võinud tulla kuldki, kui poleks olnud üht ebaõnnestumist. "Kuldmedal jäi karburaatori taha. Tõstsin nõela liiga üles, mootor oksendas ennast tõusudel täis. Mina lükkasin, Evald lükkas, saime mäest üles ja panime sealt vindiga edasi. Meil nimelt oli ise tehtud kõrge korv. Rajal oli üks selline koht, kus kõva oli vaid keskelt, servad oli soo. Teised ukerdasid keskel, ma läksin aga kõrvalt mööda. Seetõttu saimegi hõbeda," kirjeldab Ervin koos vennaga toonastel krossiradadel saavutatud parimat tulemust.

Nädal hiljem, mäletamist mööda Haapsalus peetud võistlusel sai karburaator õige

seade ning mootorratas hüppas kui kurat. "Ütlesin Evaldile, et oleksime me seda nädal varem teinud, saanuks me kullad... Aga mis sest enam ikka rääkida," näib kadunud esikoht veel praegugi haiget tegevat. Mis siis sellest, et juhtunust on möödas juba 45 aastat.

Võitluskaaslasi vähe alles jäänud

Viimane suurem edu oli vendadel 1965. aasta kevadel, kui õnnestus saada esikoht vabriklikul talikrossil. Seejärel mindi veel mõned korrad starti, kuid noorem põlvkond kasvas juba peale ja vana kaardivägi tegi neile ruumi.

Nüüd, uuel sajandil, ei sõida Ervin juba ammu mootorrattaga. Tervis ei luba. Kui sõita vaja, aitab jalavaeva vähendada neljarattaline sõber. Aga kohti ja inimesi, kelle juurde vanu aegu meenutama minna, jääb järjest vähemaks. Toonastest suurtest on tänaseks alles veel vaid Ervin, Ants Promet ja Richard Laur, ülejäänud konkurendid ning kaasvõistlejad aga enamuses lahkunud juba igaviku teele. Ka vend Evald, kes lahkus meie seast eelmise aasta 18. oktoobril. Mälestused aga jäävad.



Ka hipodroomil tundis Ervin Valla end koduselt. Siin on ta IZ-350 roolis edestamas oma pikaegset head sõpra Ants Prometit.

Tulemusi

Eesti meistrivõistlused hipodroomisõidus

- ▶ 1950 kuld Karl Rinaldo/Ervin Valla (750 cm³)

Ringrajasõidu Nõukogude Liidu meistrivõistlused

- ▶ 1951 pronks (350 cm³)
- ▶ 1956 pronks (350 cm³)

Eesti meistrivõistlused ringrajasõidus

- ▶ 1950 kuld (350 cm³)
- ▶ 1951 kuld (350 cm³)
- ▶ 1956 kuld (350 cm³)
- ▶ 1962 kuld Ervin Valla/Evald Valla (500 cm³ korvid)

Kalevi suursõit

- ▶ 1959 kuld Ervin Valla/Evald Valla
- ▶ 1962 kuld Ervin Valla/Evald Valla

Motokrossi Nõukogude Liidu meistrivõistlused

- ▶ 1964 hõbe Ervin Valla/Evald Valla (350 cm³ korvid)



50-ndate aastate ringrajasõitja varustusse kuulusid paksust nahast tunked, kirsasaapad ja tänapäeva mõistes olematu kaitsevõimega kiiver. Võistlusrattaks on ringrajasõiduks ümber kohandatud IZ-350.

Motokrossi Eesti meistrivõistlused

- ▶ 1959 kuld Ervin Valla/Evald Valla (750 cm³ korvid)
- ▶ 1962 pronks Ervin Valla/Evald Valla (korvid)
- ▶ 1963 pronks Ervin Valla/Evald Valla (350 cm³ korvid)
- ▶ 1964 kuld Ervin Valla/Evald Valla (350 cm³ korvid)

Eesti meistrivõistlused talikrossis

- ▶ 1949 kuld Karl Rinaldo/Ervin Valla (750 cm³ korvid)
- ▶ 1955 kuld Ervin Valla/E. Luig (750 cm³ korvid)
- ▶ 1956 kuld Ervin Valla/E. Luig (750 cm³ korvid)
- ▶ 1959 kuld Ervin Valla/Evald Valla (750 cm³ korvid)
- ▶ 1961 hõbe Ervin Valla/Evald Valla (korvid)
- ▶ 1965 kuld Ervin Valla/Evald Valla (350 cm³ korvid)

Toimiv nostalgia - Kawasaki W650

TEKST Tarmo Riisenberg
PILDID Arhiiv

Kuigi nostalgiahõnguliste kahe-
rattaliste tootmisega
on endale tuntust
üritanud lõigata
nii mõnigi mootor-
rattatootja, on ühe
parima toimiva
nostalgia-
ratta
autoriks Jaapani
tsiklivalmistaja
Kawasaki.



Stiiliselt on W650 puhas 50-ndate mootorrattas: ei mingeid plaste ega varjavaid kondleid.

➔ Ma ei räägi siinkohal nendest Harley-Davidsoni ja Indiani koopiatest, mida lugupeetud jaapanlased tuhandete kaupa kõikvõimalike customite ja cruiseritena motohuvilistele kaela määrivad. Nostalgia on neis kahjuks vaid lihtsa dekoratsiooni jagu. Hoopis paremini võtab kogu nostalgiateema kokku tänaseks juba tootmisest kadunud klassik, Kawasaki W650.

Tegu on mootorrattaga, mis nostalgitseb eelkõige 50-ndate ja 60-ndate aastate kallal (erinevalt näiteks Harley-Davidsonist, kes istub kindlalt kinni 30-ndates ja 40-ndates) ehk siis perioodis, kus motomaailma domineerisid Briti mootorrattatootjad. BSA, Ariel, Matchless, AJS, Triumph, Norton – kõik nad

olid ühel või teisel viisil maailma motomoe esirinnas, pakkudes innustust ja eeskujumu maailma vähematele vendadele.

Seega pole põhjust ka imestada tõdemuse üle, et oma esimesi samme teinud Jaapani mootorrattatootjad vaatasid 50-ndatel ja 60-ndatel inspiratsiooni ning eeskujutsides Euroopa ja Inglismaa poole. Üheks selliseks uudistajaks oli tänaseks ärikataloogide lehtedelt juba ammu kadunud firma nimega Meguro Motorcycles.

Meguro võiks olla Jaapani vanim tsiklitootja

Kui too firma eksisteeriks veel kaasajal, saaks ta ennast vabalt pidada Jaapani vanimaks mootorrattatootjaks: Meguro sün-

nihetk jäi nimelt aastasse 1937. Nende esiklapseks oli 500 cm³ jõuallikaga Meguro Z97, mille eeskujuks sai Šveitsi mootorrattatootja Motosacoche üks mudelitest. Hiljem nende toodete valik laienes märgatavalt, hõlmates enda alla laialdase valiku kõikvõimalikke neljataktilisi. Needki polnud täielikult iseseisvad leiutised, vaid oluliselt mõjutatud toonase briti mootorrattatööstuse arengutest.

Üks mudel, mida usinad jaapanlased oma väikesele turule pakkusid, oli loodud brittide BSA A7 eeskujul. Kuigi kohati väidetakse, et tegu oli A7 litsenseeritud koopiaga, näib tagantjärele õigem pigem fakt, et jaapanlased “tegid hiinlast” ehk lihtsalt kopeerisid brittide tööd.



Vaid esiratta ketaspidur ja moodsad plastkohvrid viitavad sellele, et tegu pole fotoga mototööstuse kuldajast.



W650 juhtimis-
seadmed on
lihtsamast
lihtsamad.

Too 500 cm³ mootorratas sai endale nimeks Meguro K1. Samal ajal (1960) alustas Meguro ka koostööd teise Jaapani firmaga, mis kandis nime Kawasaki Aircraft Co. Ltd, tänase samanimelise mootorrattatootja eelkäija. Esimese kolme aasta jooksul seisneski koostöö eelkõige selles, et Meguro tootis mootorrattaid, Kawasaki müüs neid aga oma väikese diilerite võrgu kaudu edasi.

K1 arendati ka edasi, seda eelkõige 1964.

aasta Tokyo olümpiamänge silmas pidades. Nimelt vajasis politseinikud sinna rohkelt eskortmootorrattaid ning Kawasaki proovis riigi tellimusest ka oma sõidukitega tükki ampsata. Eelkõige veidi täiustatud jõualika arvel sündis uus, tähist K2 kandev mootorratas.

Välisuru vallutamine algas USA-st

Toda masinat üritati esmakordselt Kawasaki

ajaloos suunata ka välisurule, kuid USA-sse saadetud eksemplarid sooja vastuvõttu ei leidnud: K2 oli liiga nõrk selleks, et meelitada enda juurde suure töömahuga neljaktiilisi kummardanud jänkisid. Ka polnud mootori töökindlus just esmaklassiline.

Õnneks taipasid jaapanlased saadud kogemuse väärtust ning asusid uuesti joonestuslaudade taha. Uus jõuallikas sai endale parandatud õlituse, suurema töömahu ning tugevama väntvõlli ning Kawasaki W1 oligi sündinud.

Samas tabas sedagi masinat esialgu läbikukkumine: ameeriklaste jaoks meenus uudismudel liiga palju ebaõnnestunud K-seeria mootorrattaid, samuti eeskujuks olnud BSA'd, mis oma olemuselt oli loomulikult oodatum kui tundmatu "japs". Tegelikult oli W1 oma jõuallika poolest „britist“ oluliselt täiuslikum.

Sammud õiges suunas olid aga tehtud ning W1 ja tema kõikvõimalikud edasiarendused asusid terroriseerima rahulike ilmakodanikke kõikjal maailmas. Kawasaki W1, W1S, W1SA, W1SS, W2SS, W2TT ja W3 said seda teha kuni 1975. aastani, mil sõiduki väsinud disain ning vanus juba selgelt ajale ning konkurentidele jalgu jäid. Ning mis peamine: õpipoistest olid saanud meistrid, kes briti mootorrattatööstuse

**KAWASAKI OLI
ÕNNESTUNUD
LUUA
MOOTORRATAS,
MIDA BRITID
OMA PAREMATE
PLAANIDE
KOHASELT TOOTA
SOOVINUKS.**



Ideeliselt (ja visuaalselt) lähim konkurent W650'le on Triumph Scrambler.



Kawasaki retromudel on andnud tööd ka tuunijatele, tavalisest W'st saab väikese ümberhitusega efektse "bobberi".



kirstukaane oma iga uudismudeliga järjest kindlamalt kinni naelutasid.

Juurte juurde pöörduti üldsuse nõudmisel

Ajalool on kombeks aga bumerangina juba läbitud etappide juurde tagasi pöörduda. 1990-ndate aastate teisel poolel, kui Jaapani mootorrattatööstuse dominants enam kedagi ei üllatanud, sattusid Kawasaki turundajad üllatavale avastusele. Nimelt avastasid nad, et moodsate plastikust ja kroomist kiiskavate kahe rattaliste asemel sooviksid paljud motohuvilised omada pigem päris metallist retromootorrattaid. Soovide elluviimisel oli aga üks miinus: vana mootorratas, seda isegi restaureeritud kujul, nõuab päris palju hoolt ja tähelepanu, samuti pole paljude klassikaliste rataste sõiduomadused absoluutselt võrreldavad kaas-aegsete mootorrattaste poolt pakutavaga.

Ajalugu küll vaikib, kes oli see nupukas inimene Kawasakis, kellel tuli esimesena idee pakkuda retromootorrattast kaasaegsel tehnilisel tasemel. Visuaalseks eeskujuks valiti 50-ndate aastate Triumph Bonneville, kahtlemata üks oma aja kaunimaid kahe rattalisi. Õnneks piirduti ajalukku hüppamisel vaid visuaalse poolega: endale nime W650 saanud mootorratta jõuallikas oli küll Triumphile sarnaselt „paralleel-kahe-ne“, kuid mitte kohmaka tõukurvarrastega monstroom, vaid vaikse ja töökindla kuningvõlliga mootor. Kuningvõll oli nähtavasti kummardus teisele klassikule: itaallaste Ducatile, kelle jõuallikad pikki aastaid sellist klapiajamit omasid.

Retro ja ometi kaasaegne

Kummarduseks moodsatele aegadele oli ka jõuallikasse lisatud tasakaalustusvõll, mis aitas vältida brittide originaalmootoritele

iseloomulikke vibratsiooniorgiat. Moodne elektroonika ning karburaatorid tagasid aga selle, et elektrivool oli alati olemas ning W650 oli võimeline käivituma, oli siis elustajaks jõuallikaga ühendatud elektristarter või klassikalise käimalöömisvända abil antud tuline jalahoop. 650 cm³ jõuallika 50-st hobujõust piisas aga enam kui küll, et kaasaja liiklusega sujuvalt kaasa minna.

Oma avaliku debüüdi tegi W650 1999. aastal ning tabas sellega retrobuumis pea-aegu kümnesse. Veendunud „britikad“ tõmbasid Kawasakit nähes muidugi nina kirtsu ja nimetasid nähtut kõikvõimalike krõbedate sõnadega, kuid vähemalt ühes küsimuses polnud neil midagi nuriseda: Kawasakil oli õnnestunud luua mootorratas, mida britid oma paremate plaanide kohaselt toota soovinuks. Tahtmine on taevariik, saamine aga iseasi ning ootamatult kadunud elektrivool, vibratsioonist tuimad käed ja mootorratturi



W650 mootor võib küll visuaalilt olla vana, kuid tegelikult on tegu igati kaasaegse jõuallikaga.



Näidikust on olemas esmavajalik: spidomeeter ja tahhomeeter.



Kuningvõll on austusavaldus omaaegsetele Ducati jõuallikatele.



Täieliku sarnasuse saavutamiseks originaaliga peaks sadulanaha tagaküljel olema kiri "Triumph".

territooriumi märgistavad õliloigud olid Triumph'de, BSA'de ja Nortonite reaalseks panuseks motoellu.

Kawasaki W650 tuli, nägi ja võitis. Mootorratas osutus isegi niivõrd edukaks, et uuestisünni üle elanud briti firma Triumph ei suutnud kiusatusesele vastu panna ja tegi ka oma retroratta, Triumph Bonneville 790. Too 2001. aastal ilmavalgust näinud masin oli baasiks paljudele hilisematele Triumphi retroratastele, neist Kawasakile on oma iseloomult ehk kõige lähem Triumph Scrambler.

W650 võitis ustavad fännid

Kuid sai meie loo peakangelasest? Loomulikult ei saanud temast Kawasaki mudelivaliku esinumbrist, see roll jäi palju popimatele ning noortepärasematele masinatele. Oma kindel ja ustav toetajaskond oli ja säilis W650'l läbi aastate. Kes hoiab oma masinat

kui originaali, kes on asunud modifitseerimise teele ning ehitab Kawasakit toorikuna kasutades kõikkõimalikke special'eid. W650's on midagi igäühele.

Loomulikult polnud W ka päris vigadeta. Nii oli mootorrattaga sõitnud ajakirjanike sõnul vedrustuse komponentide valikul rohkem rõhku pandud nende hinnale kui ideaalsele toimimisele. Eriti just suurematel kiirustel andis see puudujääk endast mootorratta ebastabiilsusega tunda. Veel kurdeti ka normaalsete, kuid mitte heade pidurite, ebamugava juhtraua ja, üllatus-üllatus, tagasihoidlike hobujõudude üle. Ning muidugi nime „Kawasaki“ üle paagil. Vaat oleks seal „Triumph“...

Mitte ükski neist puudustest ei saanud aga Kawasaki W650 jaoks saatuslikuks. Tootmine lõpetati 2008. aastal hoopis teisel põhjusel: kahe karburaatoriga jõuallikas suutis endast välja puhuda vaid Euro2

keskkonnanõuetele vastavaid põlemisjääke. Rohkem numbreid sõna „Euro“ sappa nõudnuks endast aga tõsist panust jõuallika ümberehitamisse. Kawasaki juhtoinad valisid teise tee: nii W650 kui ka ainult Jaapanis müüdnud modifikatsiooni W400 tootmine lõpetati. Asendust pole talle saanud siiani.

Seda teksti kirjutades pean tõdema, et Eesti Vabariigis, kus retropisik näib motokokkutulekutel plärisevaid M-liste parvi vaadates väga tõsiselt pesitsevat, pole Maanteeameti Liiklusregistri Büroo (varem tuntud kui ARK) andmetel arvel mitte ainumastki W650't. Seda isegi hoolimata faktist, et Saksamaalt võiks sajandivahetusel toodetud W650 kätte saada umbes 3500 euro suuruse ühekordse rahalise väljaminekuga. Korralik sama stiili Triumph maksab aga vähemalt kaks korda suurema koguse euroopalikke maksevahendeid.

motomaania

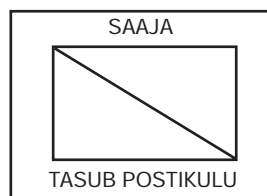
vanemad numbrid

hind
30
krooni/tk*



motomaania

Eesti mootorrattaajakiri



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS
EESTI

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



Motomaania vanemate numbrite tellimiskupong

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

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

Tellija nimi, aadress, e-mail _____

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

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

Enne MM-hooaja algust on Tanel Leok jõudnud nii tulla Itaalia meistrivõistlustel hõbedale kui käia Red Bulli Austrias asuvas diagnostika- ja treeningkeskuses ülipõhjalikel uuringutel.



FOTOD
Lukas Nazdraczew/Red Bull Photofiles

Tanel Leok

käis põhjalikel uuringutel

Red Bull on Tanel Leoki suurtoetaja ning oma tiiva all võistlevatele sportlastele pakub energija-joogi tootja võimalust uuringuteks endale kuuluvas sportlaste diagnostikakeskuses (DTC) Thalgaus, Austrias.

Uuringud kestavad seal tavaliselt mitu päeva ning sportlane uuritakse läbi sõna otseses mõttes pealaest jalatallani. Analüüsitakse nii sportlase kehalisi kui vaimseid võimeid ning testide tulemuste põhjal koostatakse hiljem treeningplaan.

Mis teste sulle keskuses tehti?

Kokkuvõttes tehti mulle väga professionaalselt kõikvõimalikud testid. Psühholoogilised testid, reaktsioonitestid ning üldfüüsilised testid. Psühholoogilisi teste pole mulle varem üldse tehtud, see oli huvitav. DTC's sain väga põhjalikult teada kuidas trennida, milliste mahtudega ning kuidas mingi spordiala mu kehale mõjub. Kuus inimest analüüsisid mu pealaest jalatallani läbi.

Kaua sa keskuses viibisid ?

Kokku olin seal neli päeva, see aeg kuluski analüüside kättesaamiseks. Seejärel saadeti



need mu treenerile. Tavaliselt testitakse ning siis saab kohe tulemused ka kätte. Seal uuriti kõike väga põhjalikult ja kaua.

Kuidas su tervis üleüldiselt on?

Kõik on ok, füüsilised ja vaimsed näitajad olid kõik väga head. Järgmine kord soovitati mul treener kaasa võtta, kuna siis saab kohe treeningsuunda muuta vastavalt testide tulemustele. Edaspidi treenin vastavalt DTC nõuannetele.

↑ Tanel Leok võttis aja maha ka väikeseks fotosessiooniks Olmenis, Belgias.

Red Bulli diagnostikakeskus asub vanas tootmishoones.

Keskuse sisseade võimaldab sportlasi pealaest jalatallani "läbi katsuda".



Garaaž 20

Spetsiaalselt **õliste** kätega katsumiseks
tehtud Motomaania lisa



märts/aprill
2010

Juhtimis- seadmed

Üks tänavarataste puhul valusalt tihti täheldatav asjake on juhtimisseadmete hooldamata jätmine ja üldine nigel olukord. Pean siis silmas linke-trosse-gaasikäepidet, pidurite ning nende ajamite olukorda ja käepidemete-jalatugede seisundit. Pahatihti piisab omanikule faktist „enam-vähem toimivad ja ülevaatuselt läksid läbi”.

TEKST Kullo Kabonen, PILDID Tootjad

Kasutajail endil on oma rataste juhtimisseadmete olukorda raske objektiivselt hinnata juba seetõttu, et nad on oma rattaga harjunud ja ka asjade nigelamaks muutumine (loks linkides, järjest raskemini käivad trossid) toimub pisitasa. Siin on kõige kõvemat vatti saavad võistlusrattad eelisseisus – võistlejad endale „pooletuobiseid” juhtseadmeid lubada ei saa.

Õnneks on enamik selle valdkonna hooldustöödest tehtavad päris lihtsasti ise ja „koduste vahenditega”, ei nõua erialaseid teadmisi ege eririistu. Hoolikus ja tegemisoroom ning mõned sajad kroonid vahenditele, millest jätkub paljudeks kordadeks.

Korras gaas taastab ratta nooruslikkuse

Alustada tasuks mootorratta kõige enamkasutatavast juhtimisseadmest – gaasikäpidemest. Kas sinu rattal õnnestub kahe sõrmega vaevata gaas põhja keerata? Läheb gaas käepidemest lahti lastes vaevata ja kiiresti lõpuni maha tagasi? Suudad meenutada, millal sa sõiduriistal gaasikäpideme lahti võtsid, kontrollisid-puhastasid-määrisid ja peale gaasitrossi hooldamist ka asi paika reguleeritud sai? Reguleerkrvisid ikka keerata õnnestuks veel?

Sellest võikski alustada. Kerge ja täpselt toimetav gaas annab ka päevinäinud rattale tagasi noorusliku kepsakuse.



Värske ja laitmatult toimiv gaasikäepide lisab rattale suure hulga nooruslikkust.

Selle töö jaoks vajame kruvikeerajat, detailide puhastamise vahendit, silikoonmääret, trossi määrimiseks sobilikku aerosoolmääret, trossiõlitajat ning elu teeb mugavaks suruõhk.

Gaasitross ja -käpide on kõigil rattastel lahti võetav, eesmärgiks on trossiots lahti saada ja ka pöördkäpide lenksu otsast ära võtta. Vanematel rattastel paljastub käpideme siseküljel ja lenksuotsas enamasti rooste-tolmu-mulla ja määrdesegune möks, mis käpidemel vabalt liikuda ei lase. See tuleb halastuseta nt brake cleaneri või WD-40 abiga ära puhastada. Ka on mõnikord üritatud trosse käpidemesse topitud õliga „määrida”. Peale tolmu külgekogumise sellest muud efekti pole.

Eriti offroadrattastel tasub kogu kupatus suruõhuga läbi puhuda. Plastdetailide liikuvuse tagab kõige paremini silikoon-aerosool, sest see kuivab ära ja ei jäta pindu kleepuvaks. Tavamääretele gaasikäpidemes üldjuhul kohta pole, kui ratas just kalli-luksusliku laagritel rutshkaga varustatud pole. Kui demonteerimine paljastab purunenud-kulunud detaile (kõige tõenäolisemalt on kannatada saanud plastpesad, kuhu kinnituvad trosside otsad) tasub tõsiselt kaaluda asjade väljavahetamist. Sõidu peal kinni kiilunud/lahti pääsenud gaasitross pole naljaasi.

Gaasitross tasuks tegelikult kas maha (või vähemalt mõlemad otsad päris lahti) võtta, nii saame ta seisu-

korrrast parema pildi ning suudame ta korralikult puhastada-määrida. Terve ja hästihooldatud tross peab liikuma oma kõris imekergelt edasi-tagasi ning kummaski otsas ei tohi olla märgata mustust ja roostejälgi. Kasvõi ühe turritava kiuga tross on kõlbmatu! Trossi saab edukalt puhastada samade abivahenditega, millega trosse määratakse. Põhimõtteliselt aetakse seni ühest otsast puhastus või puhastus-määrimisvahendit sisse ja liigutatakse trossi edasi tagasi, kuni teisest otsast väljavalgub kraam on puhas. Kui kasutasime puhastusvahendit, tuleb tross ära nõrutada ja määrida seejärel selleks otstarbeks sobiliku mittekleepuva aerosoolmäärdega (WD-40, Valvoline Multispray 1299 vms).

Tasub kriitilise pilguga kiigata ka sinnakanti, kuhu gaasitrossi alumine ots jookseb: ühepütastel enamasti otse karburaatorisse, teistel enamasti siibrite ajami külge. „Kiikamise” mõte on sealkandis carb cleaneriga puhtus majja lüüa ja paari tilga mittekleepuva määrdeainega detailide kerge liikuvus tagada. Isegi rokaste karpade välispinna puhastamiseks on väga efektiivne ja lihtne „laisa mehe kombinatsioon” ehk aerosoolpakendis carb cleaner ja peenikese otsaga suruõhupüstol.

Gaasitrossi tagasipanekul tasub hooliga vaadata, kustkaudu asi vedada. See, kuidas asi „enne oli”, vähemalt vanemate masinate puhul pilli ei puhu, sest trossi on kindlasti ka enne maha võetud ja eelmise paigaldaja hoolikuses ei või kindel olla. Gaasitross peab ideaaljuhul jooksema ilma järskude paineteta, ei tohi

kusagile vahele kiiluda ja kindlasti ei tohi esihargi keeramine mõjutada trossi pingust. Seda tuleb paigalduse järel kindlasti tühikäigul töötava ratta lenksu „äärest ääreni” keerates kontrollida.

Sujuv siduriajam teeb sõitmise lihtsaks

Täna on valdav enamik teedel vuravatest tsiklitest trossajamiga siduritega. Isegi kui rattal on sidur ise ideaalses korras, muudab raskesti käiva trossiga sidurilingi kasutamine sõitmise vasakut kätt väsitavaks ja ebatäpseks tegevuseks. Drastilisematel juhtudel võib kõris takerdunud siduritross kaasa tuua siduri libisemise.

Ka siduritrossi puhul pädevad samad hooldused, mis gaasi puhul – mõlemad otsad lahti, põhjalik puhastus-määrimine ning sõrmedega liigutades kontroll, et asi liigub täies ulatuses kergelt ja ühtlaselt. Kui tross on sidurilingi küljest lahti, on hea aeg linki kontrollida. Linkide puhul pole probleemiks mitte takerdumine, vaid kulumisest tingitud logisemine ja kukkumistest põhjustatud



Kolvid olgu pidurisadulas puhtad!

deformatsioonid. Positiivne uudis on, et nii paljaid linke endid kui ka linke koos lenksukinnitustega saab varuosadena osta ja nad ei maksa hingehinda: tarvikulingi hind on paarisaja krooni ringis. Tõsi, odavamad on enamasti hapramad ja erinevalt kallitest/originaallinkidest ei kannata üldjuhul kukkumise järel sirutamist. Positiivne on ka fakt, et sidurilink koos lenksukinnitusega on olemuselt üsna universaalne asjake ja valik seetõttu suur. Ca 300 krooniga saab netipoest asja kindlasti kätte. Kallimaid/edevamaid/kukkumiskindlamaid heebleid pakuvad päris paljud tootjad. Lisaks kukkumiskindlusele (lingid käivad vajadusel „tagurpidi” või lubab kinnitus neil kukkumissituatsioonis end lenksul keerata) on paljud neist reguleeritavad ja osad omakorda veel laagritel, mis muudab siduriheebli käigu väga kontrollitaks ja kergeks, ühesõnaga kasutamisel nauditavaks. Kallimad sidurilingid maksavad pooleteise tuhande krooni kanti, ent üldjuhul on nad seda ka väärt. Leidub ka komplekte, mis koosnevad komplektsest siduripoolest



Vajadusel saab asendada kogu sidurilingisüsteemi uue ja reguleeritava.



Siduri kasutamist saab meeldivamaks muuta aftermarket reguleeritava lingiga.

ja hüdraulilise piduri peasilindri külge margikohaselt sobivast piduriheeblist. Vast tuntuim „lingitootja” on ASV.

Ajamist olulisem on muidugi töökorras sidur ise. Libiseva siduri tunneme kergesti ära, „kaasa vedava” puhul on asi keerulisem. Kui koha peal seisval töötava mootoriga rattal on keeruline või pea võimatu vabakäiku „tabada” (käigud ei taha lülituda ja nõrgukesest „neutraalasendist” kipub asi üle, esimese või teise käigu peale kalpsama) on tegu just mittetäieliku lahutamisega. Kui reguleeringud ei aita, on enamasti põhjuseks hambuliseks kulunud sidurikorvi väljalõiked. Siin paraku peale vahetuse imerohtu ei ole.

Pidurite „pesuremont”

Hüdraulilise ajamiga esipidur on margiti pisut erineva ehitusega, ent ka esipidurilinke saab varu- või tarvikuosana. Esipidurilinkide peamised puudused on samuti logisemine ja kukkumisdeformatsioonid. Ravi on toodud ülevalpool. Esipiduri reguleerimisel (ka enamikul uuematest hüdraulilistest esipiduritest on link reguleeritav) või esipidurilingi vahetamisel tuleb olla väga tähelepanelik ja tagada vajaliku lõtku olemasolu – allkirjutanul on õnnestunud peaaegu hävitada uuepoolse ratta esipidurid, sest kukkumise järel linki vahetades sai asi „kohe võtma” regullitud. Tulemuseks rattaomaniku kurvapoolne telefoni-

kõne teemal „ratas ei jõua minna ja kuskilt tuleb kärsahaisu...”. Sedakorda õnnestus pääseda sinaka piduriketta, klaasistunud klotside vahetuse ja ehmatuslega.

Olulisem on heita pilk oma pidurisüsteemi tegelikule töövoimele. Üks peamisi patustamise kohti on riknenud pidurivedelik. Pidurivedelikku peaks vahetama üle aasta. Millal sinu rattal seda tehti? Kas kontrollaknakesest paistev on ikka õrnalt kollakas, peaaegu läbipaistev vedelik või „nagu tavaliselt vanal rattal” – pigem pruun ollus?

Pidurivedeliku vahetus on lihtne ja odavam tee paremate piduriteni. Viise on mitu, ent tsiklite puhul, kus

enamasti „automeeste” õhutustamise viis (pidur peale-nippel lahti-õhumull välja-nippel kinni-pumpan-kordan) peasilindri väikese mahu ja püstiste, kaarjalt jooksvate pidurivoolikute tõttu väga hästi ei kipu töötama, on kavalam vahetada vedelikku „alt üles”. Selleks vajame näiteks SUURT süstalt ja jupikest sobivas mõõdus voolikut. Töö käik on lihtne – kõigepealt imeme süstlaga peasilindri juurest mahutist vana vedelikku võimalikult palju välja ja seejärel hakkame süstla-vooliku abil värsket pidurivedelikku kaugema pidurisadula poolt sisse ajama. (Aeg-ajalt tuleb muidugi ülevalt paagist liigset ära võtta.) Kui üles jõuab selgelt juba värske, hele ja puhas vedelik, on töö põhimõtteliselt tehtud.

Pidurdustõhususe seisukohalt on ülioluline pidurisadulate-klotside seisukord. Kui piduriketaste silmaga kontrollimine on üsna lihtne, siis sadulatega on lugu keerulisem. Kõige parem lahendus on nad lihtsalt esihargi küljest lahti võtta ja kiigata asjadele „kõhtu”. Ka suhteliselt uutel ratastel võib avanev pilt südame pahaks teha – pidurisadulad on superhead mustusekogujad. Kõige suurem jama, mida kogunev sodi kaasa toob, on kolbide pinnale tekkiv mustusekiht ja nende tagasimineku takerdumine – pidurid hakkavad „peale jääma”. Kiiruse kadu on väike häda, pidurite ülekuumenemine ja detailide riknemine märksa suurem. Isegi kobedate klotside puhul kannatab nad välja võtta ja nii klotside tagaküljed kui sadulad brake cleaneri, sobilike harjade ning suruõhuga põhjalikult puhastada. Kolbide tööpind peab olema säravpuhas ja nad peavad liikuma piisavalt kergesti, et neid vaid sõrmedega lõpuni sisse lükata. Tihtipeale segavad puhastusprotsessi kolbide kummist tolmukatted, ent enamasti on nende eemaldamine tõeline peavalu ja „lihtsalt niisama” ei taha nendega tegeleda isegi profimehhaanikud. (Tõele au andes on vähemalt Yamaha vanematel mudelitel tegelikult ette nähtud nii pidurisuppori kolvimansettide kui tolmukatete vahetus täiesti regulaarse hooldusena, koos piduriklotside ja pidurivedeliku vahetusega...)

Ujuvate sadulate puhul (töösilinder on vaid ühel pool, teise poole klotsi surub peale liikuv sadul ise) peab kontrollima ka nende endi liikuvust. Enamasti saab sadul liikuda määrdes-



Kõige kallim, aga ka radikaalsem tee oma piduritunnetust parandada - vahetada välja terve piduri peapump. Siin on üks kallim võimalus - ISR radiaalse pumbaga komplekt.



Tagapiduri kulumisastmest räägib pisut pidurikaanele kantud skaalale viitav osutike pidurihoova all (keskel, ketipinguti ääre all).

tel tihvtidel ja kogu see kaunidus on kaitstud õhukeste kummivoldikutega. Need PEAVAD olema oma kohal ja TERVED, vastasel korral on ühelt poolt kuluvate klotsidega „poolpidur” ainult aja küsimus.

Tagapidur võib vabalt olla ka trummel ja mehhaanilise ajamiga. Siis piirdub selle korrastamine trossi kontrollis ja määrimises või hoovastiku lötkude otsimises ja liigendite kontrollis. Trummelpiduri puhul klotside seisukorda niisama lihtsalt vaadata ei õnnestu, sestap on enamikul ratastest tagapiduri kaanel, hoova juures skaala, millelt saab aimu, kui palju pidureid juba „peale keeratud” on (ja palju klotside kulutuspinna järel). Tagapiduri „võtmist” reguleerides ei tasu hoogu sattuda – pedaali vabakäik peab kindlasti jääma, kui ei taheta tekitada endale pideva soovimatu tagapiduri kasutamise seisundit. Muidugi ei tohi pedaal ka tugeval vajutamisel pidureid lõpuni tööle rakendamata kusagile vastu kolksatada.

Käepidemed ja jalatoed - odavad, aga olulised pisiasjad.

Uskumatu, kui palju suudavad muljet sõiduvahendist mõjutada nii väikesed asjad nagu gripid ja jalatoed. Erinevast paarist, katkiste, määrdunud ja lenksul pöörelvatest grippidest ei tahaks heal meelel kinni võtta. Jalatoed ei ole samavõrra pilgu all, ent logisevaid, allapoole vaatavaid ja kulunud pinnaga jalgealuseid tajume sedavõrd tugevalt. Ohutuse seisukohalt on korrast ära jalgealune vägagi ohtlik. Tänavarataste jalatoed on enamasti vibratsiooni allasurumiseks kummikatttega ja kulunud peast seetõttu märjana libedad. Õnneks on viimasel ajal levinud sellised jalaalused, kus soovi korral saab kummiosa eemaldada. Alles jääb konkreetne ja märja- ning mudakindel metalljalaraud. Ka kipuvad liigendid aja jooksul lobedaks kuluma, mis toob kaasa selle, et jalatugi ei fikseeru horisontaalasendis, vaid laseb välimise otsa pisut „maa poole”. Siin aitab kas lobedaks kulunud avade täiskeevitamine ja mõõtuajamine ja kulunud tihvti asendamine või pisut jämedama tihvti kasutuselevõtt koos vajalike avade ümberpuurimisega. Vahetus muidugi kah. Küll saab eraldi vahetada kumme.

Grippide uuendamine on tänu nende suhtelisele odavusele (paari hind algab vähem kui kahesajast kroonist)

igati mõistlik värskendus. Vanad võib kas maha lõigata või kasutada eemaldamiseks suruõhku (kompressorits lenksu ja gripi vahele ja tuld!). Oluline, et need käepidemekatted, mis on ette nähtud liimiga fikseerimiseks, ka liimitud saaks. Tänavaratastel oleks (osadel

võistlusratastel kohustuslik) traadiga fikseerimine ilmselt overkill. Väike vihje – enamikule tänavaratastest saab edukalt paigaldada krossigrippe, mille valik on hiigelsuur ja hinnad soodsad. Lenksu otsaraskuste kinnitamiseks tuleb lihtsalt umbne ots maha lõigata.



Uued jalatoe kummid on saadaval isegi uumikratastele.



Offroad-stiilis jalatoed on pori ja märja suhtes ükskõiksed ning libedaks ei muutu.



Koos käepidemekummide vahetusega võib endale ka käesoojendused tekitada.

Lisaks jalatoele tasub kriitilise pilguga kaeda ka käiguvahtit.



25. OSA SIMME IGATSUS

FLORIDA

Deriv



HEI, HEI, HEI
HÄRRAZEED
TEIE EITE ASTUVA
NUUD JA KOHE
PADAEMAND
JA
PUUS BROS
BAND!



UU OO UUU...
NI KURVALT
VEEREVAD
PÄEVAD JA
TÜHJAR, ON
OO

PÄRISHASTI
PANELAD

KUHU KÜLL SA
NII KAUAKS
JÄÄD?



MILLAL SIND TAAS KORD NÄEN,
TUNDA SU ARMU ENDA VASTAS?
SU PÄLKU ORNA KIREST LEEGITSEVAT
AH MILLAL, MILLAL SAABUB SE PÄEV?

VÄD IGATSUS
SINUST SÍSSE
ON JÄÄ-AND



OO EMM, MA OLEN
TAGAST?



UU-OO-U-OO JEE
RÕHMUS SAAB OLEMA
SE OO, KUS AJA PEATANE
JA NAATLMA
RAPUTAME

OH SA
MU
KULLAKE



KOHTUME PÄRAST
LAVA TAGA EX
MU LENDURITKE

OO
EMM..



HILJEM
LAVA
TAGA

HEI POJU ÄRA NORUTA
ME EMMIGA OISUSTASME,
ET VÕTA RUDEL PARIMAT
JA VÕI LINDA
JUURDE

LINDA?

NO JAH
SÍS ON SUL
MIDAGI TEHA

LENNU JA ÕEH
ASUSID HOODUND-
AEGU MEENU TAM
NII, ET KÄRA KAKSE
KULLDA OLT
EGA HDL
JÄÄNDK? MUUD ÜLE
KUT MÄNNA
JA TUTUDA
KELLEGI
LINDA NIMEP-
SEGA. SEDÄS
ET UNUSTADA
SÕTUD IGATSUST



EMM
VARA

SE LINDA ON VIST
MINGI VEEDRIK, KES
SÍS TIKKA KELDRIIS
ELAKS?



NO JAH! LENNUL
LENNUKAD
NÄLJAD?

KLIK

KÄÄKS

KÄÄKS



OO LINDA?

JARGNEB



V1 Laste kiiver
1499.- ~~2299.-~~



V2 Kiiver
2499.- ~~3499.-~~



V3 Kiiver
3999.- ~~5999.-~~



Airframe
ülakehakaits
1599.- ~~2299.-~~



Raptor põlvekaitse
999.- ~~1499.-~~



Extreme
küünarnukikaitse
399.- ~~799.-~~



F3 saabas
3499.- ~~5499.-~~



Raptor
küünarnukikaitse
599.- ~~899.-~~

Aprillis Fox kaitsevarustus NALJAHINNAGA!

Pakkumine kehtib
valitud kauplustes:

Tallinn:

MOTOX www.motox.ee,



REDMOTO www.redmoto.ee,

BIKEMAN www.bikeman.ee

Rakvere: GBF KUMMIKESKUS www.gbf.ee

Saku: I.T.MOTO www.itmoto.ee

Kuussaare: SAAREMAA HONDA KESKUS www.mlauto.ee

Pärnu: PÄRNU VELTMOTOCENTER www.veltmotocenter.ee

Türi: TÜRI MOTOPOOD www.tyrimotopood.ee

Võru: MARATON SPORDIKAUBAD www.maratonsport.ee

Turvalisus ei ole naljakoht!



www.MXsport.ee

Hulgimüük ja info MXsport OÜ

Kaupa on piiratud koguses. Pildid on illustratiivse tähendusega. Saadaval erinevad disainid ja suurused.

LAUPÄEV, 15. MAI 2010
TALLINNA KESKLINNAS,
NOBLESSNERI SADAMAS

Motonäituse MOMA keskne sõnum on mootorrataste ja rollerite tutvustamine keskkonnasõbralike liikumisvahenditena.

Lähem info mess.motomaania.ee



MOMA

keskkonnasõbralik motonäitus

kohal on kõik:

*motomüüjad
ürituste korraldajad
võistluste läbiviijad
huvilised ja fännid
klubid
projektirattad
täika*

*Näituse korraldamises on kõigil
huvilistel võimalik kaasa lüüa!
Projektirattad pääsevad
näitusele tasuta.
Motomaania lugejale
pilet poole
hinnaga.*

**moto
maania**

Nokia Kontserdimaja
Nokia Concert Hall

SAILINVEST
SEA THE FUTURE

MOMA peakorraldaja on MTÜ Motomaania