

Eesti mootorrattaajakiri

Hind 51.00

moto

juuni 2009 (25)

maania

**Motomaania Tellija Ratas
Kawasaki ER-6f pole mingi vussu!**

**Eksklusiiiv: intervjuu Soome
supermototähe Mauno Hermuneniga**

**Algab Motomaania matkalugude
konkurss Eesti Eri**

KIIREMAD TELLIJAD TASUTA SMASHILE!

2+ liitrit, 300+ kilo - let's ROCK!!!

**Eesti
mootorrattaajakiri
juba 5 aastat!**



**Mida teeb 10 aastat
heale rattale?
Honda Varadero
kümme aastat
hiljem**



ISSN 1736-1796



9 771736 179001

www.motomaania.ee

Smash 2009

STREETFIGHTERITE JA STUNTRIDERITE KOKKUTULEK

4. JUULIL
RUTJA LENNUVÄLJAL,
LÄÄNE-VIRUMAAL

PILET 150 kr

- ▶ Avatud ajavõtuga kiirendusrada
- ▶ Jõukatsumised tsiklitele nii asfaldil kui liival
- ▶ Dünopingis saad teada oma tsikli tegelikud jõunumbrid (lisatasu eest)
- ▶ Trikiala stoppie, wheelie jm trikkide tegemiseks
- ▶ **Parima streetfighteri** valimine
- ▶ Auhinnad parima summutileegi ja paugu eest
- ▶ Läti grupi **Stuntfighter** ja Soome tiimi **Stunt Freaks** etteasted!
- ▶ Dragbike.ee esitleb kauaoodatud Eesti tsiklifilmi **"Duty 3"**

Streetmoto, Dragbike.ee ja Expressmoto asendavad puruks põletatud rehvid jm vidinad

Kiirematele Motomaania tellijatele
tasuta pääse SMASHile!

Ööbimiskoht
8-kohalises telgis 50 kr;
kogu telgi broneerimine 300 kr

Korraldab:
MK Paganad
www.paganad.ee



Vabatahtlike jõud

Kümnekonna kilomeetri kaugusel Riihimäest, kusagil täielikus võsas hüppavad üksteise järel põõsastest välja Mika Ahola, Antoine Meo ja teised enduuro MM-tasemel sõitjad. Nagistavad vaikselt üle mudaste kivide ja läinud nad ongi.

Kui klass E1 on MM-i neljanda etapi teise päeva esimesel ringil selle rajalõigu läbi sõitnud, järgnevad neile kaks rajameistri särkides venda ning tõmbavad oma tsiklid mudaaugus paremaid pilte otsivate ajakirjanike ja ühe sümpaatse Nokiani kummikutes külamehe kõrvale. Seljakotist võetakse saag ja omavahel arutades asutakse põndakupealseid kiduraid puud saagima ning sügavasse vaku sõidetud rajale, kus mõnigi piduripedaal oma otsa leidnud, alternatiivset teed ehitama.

Kui rada on laiendatud, istuvad mehed meie kõrvale maha ja nende suust kuuleb nii mõndagi huvitavat. Esimesel päeval läbi Riihimäe lähedase soo kulgenud rada otsustati teiseks päevaks sealt kõrvale juhtida. Otsustavaks said kaks asja: efektseid pilte jahtinud fotograafid tõstnud sügavatesse kohtadesse hoiatuseks pandud märgid sealt välja ja seadnud nii sõitjad ohtu. Aga punkti pani asjale siiski see, kui rajameistrid oma ratastel pehmeks sõidetud sohu ära uppusid.

Metsa vahel neid lugusid kuulates ei usukski, et tegu on maailmameistrivõistlustega. Kuid nii see siiski on ja nagu omamaa meestest tippsõitjad tunnistavad, ühe parema korraldusega üritusega selles sarjas. Eriti saab kiita nende metsa vahel vahvaid lugusid pajatavate meeste ehitatud hea rada ja selle kvaliteetne märgistus.

Uskumatu, aga pea kogu selle suurürituse korraldus oli Soomes tehtud vabatahtlike toel talgu korras. Teine tähelepanuväärne asjaolu korralduse juures oli nii 30 000 elanikuga linna kui ka valla soosiv suhtumine üritusse. Oma osa Riihimäe MM-etapi heas õnnestumises on kindlasti peakorraldaja, 40. juubelit tähistava Kahvakopla motoklubi suurtel kogemustel, kuid tundub, et suurt rolli mängis ka see, et tänu vabatahtlikele ja headele toetajatele puudus paine võistlusega iga hinna eest suurt raha teenida. Vabast tahtest ja mõnuga tehtud asjad tulevad teinekord palju paremini välja, olgu küla- või maailmatasemel...



Helen Urbanik,
Motomaania
toimetaja

selle numbri autorid



Mari Sarv

Motorahva seas rohkem Mari Ööna tuntud tütarlaps on viimasel ajal ette võtnud mitmeid vahetusi oma motopargis: igapäevaseks sõidukiks on sigenud klassik Kawasaki ZR750 ja kohe-kohe peaks vahetusest ühe rolleri vastu lisanduma ka rohevalget tõugu 125-ne krossikas. "Mul on sellest kruusa kartmisest kõrini ja tahaks õppida krossikaga sõitma," ütleb Mari. Ja kolmeaastane poeg Artur jookseb ka juba (ikka sama tooni) jooksurattaga ringi. Lisaks tuli alles mõni päev enne ajakirja trükkiminekut perre ka vanaisa Jawa 551 Sport, nii et tsikleid on peres küll seinast seinale ja igale maitsele.



Tiit Hallas

Tiit on seikleja, orienteeruja ja rajaajaja, nagu ta ise enda kohta ütleb. Lisaks veel omamaist päritolu geoinfoportaali GeoApe.com vaimne isa. Teadjamad käivad seal juba ammugi üksteisega põnevamaid radu jagamas, kuid laiemal avalikkusel ette tuld alles hiljuti ning ka Motomaania matkakonkursi kandidaadid laetakse sinna üles. Kõik ettepanekud keskkonna täiustamise asjus on Tiidu sõnul teretunud.



Ivan Cervantes Riihimäe mudas 12-17

Sisukord

Uudised 4-9

Kalender: juuni-juuli sündmused 10-11

MM: Hea korraldusega enduuro 12-17

Let's Rock: Austusavaldus brändile 18-23

Proovisõit: Motomaania Tellija Ratas Kawasaki ER-6f; Honda Varadero; Kawasaki KLX 250 24-33

Restaureerimine: Vana-Kolga restaureerimiskonkursi paremad palad 34-37

Intervjuu: Mauno Hermunen ihkab supermoto MM-tiitlit 38-39

Mõgikas: Kuidas kaks sõpra endale makketõusutsikli ehitasid 40-43

Säärud: Suurejooneline võidukihutamine Bikernieki ringrajal 44-45

Konkurss: Matkalugude ja -radade konkurss Eesti Eri! 46-47

Arvustus: Põrguinglitest valminud pildiraamat paneb fantaseerima 48

Sõidukool: Pidurdamise A ja O (kasuta mõlemat pidurit!) 49-51

Varustus: Interphone Cellular Line F4 sidekomplekt 52-53

Seltskond: Harley-Davidsoni Super Rally Soomes ja mõnus Motokrantsi Päev Raplas 54-56

Garaaž: Piduriklotside hingeelu ja "Koletisest Kaunitariks" rolleriprojekti lõppkokkuvõte 57-62

Koomiks 64

motomaania

Eesti mootorrattaajakiri Motomaania

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

VÄLJAANDJA: Arengu Kirjastus OÜ

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

KUJUNDUS: Margit Randmäe

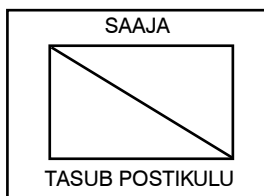
ESIKAAS: Tõnu Kaalep

REKLAAM: Katrin Kivi reklaam@motomaania.ee

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

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

värsk info www.motomaania.ee



Luba nr. 1371

MAKSTUD VASTUS

EESTI

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

moto maania

Eesti mootorrattajakiri

Jah, pikendan Motomaania aastatellimust 10 numbrit **hind 425.–**

Jah, soovin Motomaania aastatellimust 10 numbrit **hind 449.–**

Perekonna- ja eesnimi

Aadress: tänav/maja/korter

linn/alevik/küla

vald/maakond

sihtnumber

Kontakttelefon

E-post

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



Motoõpik "Mootorrattasõidu ABC: Tee täiusliku sõiduoskuseni"

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

Koostanud Sverre Lasn

Hind 79 krooni.

Telli www.motomaania.ee

või osta hästivarustatud raamatukauplusest.



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

See

Telli Moto

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

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

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



tsikkel Sulle?!

maania ja võida tutikas Kawasaki!



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

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

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

Sõmerpalu staadioni on selle aasta võimsamaid motosporti

Teisipäeval, 30. juunil toimub tõenäoliselt üks Eesti selle aasta võimsamaid moto-spordiüritusi, Sõmerpalu staadionimotokross Väino Leoki rändkarikale, kuhu kutsutud sõitjate hulgas on hulk mehi maailmameistrivõistluste nimekirjast eesotsas Antonio Cairoliga.

TEKST **Helen Urbanik**

PILDID **Helen Urbanik, de Carli Racing**

Sõmerpalu staadionikross on sel aastal ka üks väheseid kordi, mil kodumaa pinnal saab võistlemas näha kõiki kolme Leokite pere sõitjat Tanelit, Aigarit ja Martinit.

Lisaks Tanel Leokile ja tema kaaslastele Cairolile Yamaha Red Bull de Carli meeskonnast näitab klassis MX2 oma oskusi ka meeskonna kolmas liige Alessandro Lupino.

Aigar Leok sõidab sellel aastal meie jaoks haruldast marki esindavas tiimis, TM Racing Factory ning koos temaga on Sõmerpalus stardijoonel Martin Michek.

Aigari paari eelmise aasta meeskond, Yamaha van Beers Racing on esindatud koosseisus Carlos Campano, Rob van Vijfeijken ja Evgeni Bobryshev.

Kohale on kutsutud ka tugev Läti tiim Honda Latvia Elksni (Filips Kempelis, Ivo Steinbergs ja Augusts Justs) ning lisaks neile Matiss Karro (MVR-D Suzuki).

Ka varem Sõmerpalus käinud lõuna-aafriklane Shannon Terreblanche on lubanud tulla ning Eesti tippudest on kohal Gert Krestinov (KTM Silver Action Team) ja Juss Laansoo (Redmoto).

Lisaks eelnimetatutele on klassis MX1 veel võistlejate nimekirjas: Lauris Freibergs, Davis Livs, Dmitri Parshin, Agris Litvinovs, Toomas ja Jüri Triisa, Asko Lihtsa, Lauri Lehtla, Eduard Lavrentev, Lauri Lokotar, Jaanus Koval ning Timmo Mõts.

Klassis MX2 tulevad aga stardijoonele veel: Andre Park, Taavi Nassar, Roberts Justs, Toms Macuks, Davis Ivanovs, Niks Apfelbaum, Rannar Uusna, Kristjan ja Priit Rätsep, Indrek Mägi, Ardo Kaurit, Andero Lusbo, Harri Kullas, Edgars Ruditis, Erki Kahro, Artem Sadilov, Timur Muratov, Maxim Nazarov ning Andis Valts.

Viimased nädalad on peakorraldajal Aivar Leokil ja tema abilistel möödunud



Sõmerpalu on üks väheseid kohti, kus poisikesed saavad koos Leokitega stardipuu taga asjatada

suurte ettevalmistuste tähe all. “Rada jääb üldiselt selliseks nagu oli eelmisel aastal, ainult hüppeid muudame teravamaks, mis lisab vaatamängu ja võtab samas veidi kiirust maha,” ütles Aivar Leok.

Lisaks klassidele MX1 ja MX2 toimuvad ka 65 ja 85 cc klasside sõidud ning harrastajate sõidud klassides MX1 ja MX2 (neile, kel pole käesoleva aasta Eesti ega Läti meistrivõistlustelt punkte).

Uudisena on Sõmerpalu oodatud ka säärud, kellele valmistatakse krossiraja sisse eraldi rada. “Maapind on meil pehme, nii et eks see üks võrriga jooksmine tule,” ütles Leok. Mõtte ka säärud osalema kutsuda sai Leok eelmisel aastal Lätis toimunud Ape krossilt, kus pisikaherattalised samuti võistlesid. “Nii vahvat sõitu ja vahvaid sõitjaid pole ma ammu näinud,” vaimustub ta.

Kahjuks on Sõmerpalu staadionikrossi ajakava piiratud, nii toimub sääride sõit ühes ja samas klassis (nii open, standard,

külgorvid, noored, vanad, hiinakad, jne). Kolm esimest saavad küll karikad, kuid ka kõigi finišijoonete ületanute vahel läheb loosi kolm auhinda, nii et võiduvõimalused on kõigil! (Sama kehtib ka harrastajate kohta.) Lisaks saab sääride klassis auhinna kõige huvitavam kostüüm ja kaaskond.

Võistluste ajakava on järgmine:

▶ Võistlejate registreerimine 12.00-14.00 (sääruudel 12.00-17.00)

▶ Võistlejate koosolek stardi eeltoonis 14.00 (tehniline kontroll enne treeninguid stardi ootetsoonis)

▶ Treeningud ja kvalifikatsioonid algavad kell 14.10 järjestuses 65 cc, MX2, MX1, 85 cc, harrastajad I grupp, harrastajad II grupp.

Starti pääsevad 14 võistlejat treeningul sõidetud aegade põhjal. Ülejäänud võistlejatele (MX1+MX2) korraldatakse B-finaal (8 min), kui võistlejaid on rohkem kui 10. Harrastajaid pääseb nii I kui II gruppi mõ-



On väga harukordne, et Eestisse tuleb sõitma MM-il liidrikohta hoidev Antonio Cairoli

lemasse võistleva maksimaalselt 28. Kui harrastajaid on vähem kui 28, grupe ei moodustata.

Esimene võistlusstart antakse kell 17.20. Säärude start orienteeruvalt kell 20.15. Superfinaal (kuhu pääseb MX2 klassi 5 paremat ja MX1 klassi 5 paremat) algab orienteeruvalt kell 20.30 (nii et jõuab ka Tallinnast või mujalt kaugemalt selleks ajaks kohale pärast tööpäeva lõppu). Võistluste korraldajal on õigus täiendada superfinaali osavõtjate koosseisu. Superfinaali võitja saab Väino Leoki rändkarika, mida eelmisel aastal esimest korda välja anti ja mille võitis Tanel Leok.

Võistluste pilet maksab 150 krooni. Lapsed alla meetri pääsevad vaatama tasuta.

Kõigi piletistnute vahel läheb nagu eelmiselgi aastal loosi Husqvarna murutraktor - ainult et loosimise hetkel peab võita soovija kohale olema. Ja loosimine toimub autasustamise ajal.

Hollandlased käisid harimas ARK-i eksamineerijaid

Riikliku Autoregistrikeskuse A-kategooria eksamineerijatele käisid oma teadmisi jagamas kaks Hollandi eksamineerijate koolitajat, Peter de Haan ja Tom Blauwhof.

Põhiliselt osalesid koolitusel ARK-i esindajad, kuid olid ka mõned autokoolide õpetajad ning näiteks ka Hanno Velt, kelle ettevõtte andis koolitajate kasutada kaks tsiklit.

Üks osalejaist oli üks Eesti paremaid mootorrattaõpetajaid Raido Rimmelg, kes töötab Motokaru ja Radiali autokoolides ning on ka üks Moto Survivali koolitajaid.

Rimmelga kõige meeldejäävam kogemus üritusest oli hollandlaste põhimõtte, mille järgi eksamineerija, kes vastava kategooria eksamit vastu võtab, peab ise olema võimeline eksamiharjutusi tegema ja ette näitama. Et see võimalikuks saaks, läbivad eksamineerijad sealmaal 4 kuud kestva koolituse.

Hollandlased kirjeldasid oma eksami käiku, mis neil on jagatud kolmeks osaks: teooria-, platsi- ja linnasõidueksam. Kõik need toimuvad eksamineeritava jaoks eri päevadel. Nii platsi- kui sõidueksam algavad eksamineerija kabinetis, kus viie minuti jooksul kontrollitakse dokumente ja püütakse jõuda eksamineeritavaga samale tasandile, maksimaalselt eksamistressi vähendades.

Linnasõitu toimub nagu meilgi. Ainus erinevus vast see, et mingil hetkel lastakse eksamineeritaval öelda, millist kanti ta paremini tunneb ning valida ise seal mingisse punkti jõudmiseks vajalik marsruut. Juhiseid eksamineerija siis ei anna, vaid jälgib sõitu ja teekonna valikut.

Teine olukord Hollandis siis, kui eksamineerija sõitu sekkub. Meil tähendab see, et eksam on lõppenud ja seda negatiivse tulemusega. Hollandis lastakse aga eksamineeritaval sõita lähimasse kohta, kus tohib parkida või peatuda ning analüüsitakse, milles oli probleem. Sealt edasi võib eksamineerija otsustada, et eksamit saab jätkata ning see võib koguni positiivse tulemusega lõppeda.

Eksam võetakse taas kabinetis lühidalt kokku ning seal selgub kohe ka tulemus.

Kui hollandlaste koolituse esimene päev kujutas endast teoorialoengut, siis teisel päeval tegeleti Tallinna ARK-i platsil praktiliste harjutustega.

Veidi erinevalt meist ning ka näiteks soomlastest on platsiharjutused Hollandis jagatud kolme gruppi - aeglased, kiired ja käsitemise (pööramine, pidurdamine) harjutused. Eksamil on harjutusi seitse ning loetletud rühmadest on kindlasti igast sees üks harjutus.

Siin jäi Rimmelgale silma, et harjutused on väga tihedalt seotud reaalse elu ja liiklussituatsioonidega. Rõhk kiirematele sooritustele on tingitud sellest, et teed Hollandis on üldiselt väga hea katttega, palju on kiirteid. Samas oli eksamil sees ka üks harjutus, kus tuleb pidurdunult teha väga kitsal ristmikul kas parem- või vasakpöörde - ka kitsaid tänavaid jagub piisavalt.

"Harjutused on selleks, et elus hakkama saada," ütleb Rimmelg, kes omagi tundides sarnase harjutuse välja on mõelnud, kuna kitsastel Nõmme tänavatel tuleb sellist manöövrit pidevalt sooritada. "Milleks aga on meil paljudes kohtades üks eksami elemente endiselt ring, sellest ei saa mina aru - erinevalt kaheksast ja slaalomist ei näita see midagi juhi praktiliste oskuste kohta."

Hollandlaste käe all tempokate U-pöörde joonistamine valmistas Rimmelgale mõningast peavalu, kuna hoo mahapidurdamine on selliste harjutuste puhul niivõrd sisse harjunud.

Harjutuste sooritajaid oli hollandlaste käe all küll vähevõitu, kuid Rimmelg arvab, et nende tegevust jälgides ja hollandlaste selgitusi kuulates said eksamineerijad veidi parema ettekujutuse, mida harjutuste tegemise juures vaadata.

Silma torkas ka see, et hollandlased vaatavad eksamil üldist pilti - kui kõik harjutused sooritatakse laitmatult, üks aga ei taha kuidagi välja tulla; võib eksamineerija otsustada, et tema meelest saab sõitja üldiselt hakkama kenasti, ning kokkuvõttes teha positiivse otsuse.

Hollandlaste läbi viidud kahepäevane koolitus toimus mai keskel Tallinnas.

Lootust on, et järgmisel aastal tulevad hollandlased tagasi ning siis on eksamineerijate koolitus kavas juba pikemalt ja põhjalikumalt.



Andres Niglas omas elemendis

Hukkus Kloostrimetsa motopoe süda Andres Niglas

► Poolas Augustõvi lähedal hukkus juuni alguses liiklusõnnetuses Kloostrimetsa motope hing ja süda, alati sõbralik ja rõõmsameelne Andres Niglas. Avarii hukkus ka teine Eesti kodanik Argo.

Kaubik, milles mehed viibisid, põrkas kokku vastutunud autoga. Hetkel pole veel teada, kes oli roolis ja mis olid avarii põhjused.

Mehed olid tagasiteel Tšehhist, toomas Eestisse Jawa mootorrattaste osi.

Andres oli Hiiumaalt pärit sell, kes võis kõik kaupluse kliendid surnuks rääkida. Kloostrimetsa või ka Teletorni poodi nagu paljud seda kauplust kutsuvad, ei saanud kunagi sisse minna korra, sest jutt läks seal alati pikemaks.

Andres, kes ise nimetas ennast poe juhatajaks-koristajaks, oli ka kaupluse elav entsüklopeedia - ta teadis alati täpselt, kust riulilt või nurgast mingit vajalikku juppi otsida tuleb.

Avaldame omastele ja sõpradele kaastunnet!



FIM Ralli toimus seekord Horvaatias

Maailma tähtsaimal motomatkakokkutulekul FIM Rallil osales sellel aastal Eestist 9 mootorrattast 9 sõitjaga.

Rallilaager paiknes väga korralikus kämpingus Zadari linna lähistel, Horvaatias. Toitlustamine ja korraldus olid samuti tasemel.

Eestit esindas ka sellel aastal kaks klubi, Eesti Motomatkajate Klubi (Olev Soome, Riho Tarbe, Arvo Jürisoo, Urmas Kauniste) ja Jõgeva MC (Alo Teder, Peeter Lind, Toivo Jurtom, Engel Viimar, Harri Drell). EMMK esinduse marsruut kulges Varssavi-Katovice-Budapest-Zagreb-Zadar. Autori odomeetri järgi oli edasi-tagasi sõiduteekonka pikkus 4943 km. Jõgeva MC teekond oli veidi teistsugune: Varssavi-Katovice-Viin-Graz-Lubljana-Pula-Zada.

Eriauhinna suurim klubi riigist pälvis sellel aastal Jõgeva MC.

Üldarvestuses tuli Eesti 30 riigi hulgas 14. kohale. Samale kohale tuldi ka eelmisel aastal.

Üldvõitjaks tuli Soome, Itaalia ja Rootsi esinduste ees.

EMMK esindaja Olev Soome vahetas taaskord Poolas laperguseks muutunud esirehvi, midagi sarnast juhtus tal ka 2007 Itaalia FIM Rallile sõites.

Riho Tarbe tuli Viinist rock-kontserdilt ja oli õigeaegseks kohale jõudmiseks sunnitud sõitma vihmaga ning öösel. Horvaatia mägitel, ülesmäge sõites ning väikesel kiirusel läks tsikkel äkki "alt ära". Mees jäi tänu korralikule Rukka varustusele terveks, ratas sai pinnakriime. Autoga sündmuskohale saabunud purpurjus horvaadid aitasid tsikli püsti tõsta.

Autor soovib Motomaania kaudu aval-



Eestlaste esindus



Kodusõja sõjatehnika

dada tänu aga Paikuse Motopoe inimestele, kes olid nõu ja jõuga abiks tema tsikli paisuva esipidurivooliku avastamisel. Samuti kiitus Pärnu firmale Hüdroskand, kes koheselt sobiva vooliku ka käsitööna valmistas. Probleem tekkis Horvaatiasse väljasõidu hommikul ning lõunaks oli see lahendatud.

Urmas Kauniste



Järvevana ülesõidule paigaldatakse motosõbralikud rööpad

Tallinna Transpordiameti liiklusteenistuse teatel suletakse Järvevana tee raudteeülesõit liikluseks vahetult enne pikki pühi 19. juunist kuni 21. juunini, kirjutab Eesti Päevaleht.

Liiklusteenistuse direktori Mati Songisepa sõnul asendab AS Edelaraudtee kahe ratastega sõidukitele ohtlikud rööpad Järvevana tee raudteeülesõidul uute rööbastega, mis muudab ülesõidu mootorratturitele ohtuks.

Linnavalitsuse teatel eraldas linn oma eelarvest Järvevana tee raudteeülesõidu remondiks miljon krooni, mis kulub ristmiku piirkonna asfalteerimiseks, teekatte märgistustöödeks ja ristmiku piirkonna viimistlustöödeks.

Mootorratturid korraldasid Järvevana üle-



Järvevana ülesõidu kordategemisele üles kutsuv meeleavaldus oli üks suuremaid mootorratturite ühiseid ettevõtmisi

sõidu mootorratastele ohutuks muutmise teemal aktsiooni 2007. aastal Tallinna linnavalitsuse ees.

Kultuurne Motobande jagas taas helkurveste

► Nagu eelmiselgi aastal, võttis ka seekord Kultuurse Motobande nime kandev kultuuriinimestest koosnev seltskond teha tiiru ümber Eesti ning jagada noortele "Silmapaistva liikleja" helkurveste. Seekordne retk toimus juuni keskel ning bandesse kuulusid: Aare Kaur, Aivar Kant, Andre Tammur, Andres Abe, Andres Uibomäe, Argo Kivilo, Artur Kim, Erki Kokkota, Hanno Velt, Indrek Julge, Ionel Lehari, Jaagup Kreem, Kaarel Kivikangur, Kait Lukka, Koit Toome, Kristjan Mäeots, Lauri Laubre, Margus Triibmann, Marju Varblane, Mart Mikk, Mart Süda, Mihkel Peäske, Roland Puusepp, Siim Rikker, Tanel Talve, Tauno Valdna, Tauno Võhmar, Tiit Sukk, Tõnis Traksmann, Toomas Märtsen, Toomas Pärna, Viljar Kont.

Helkurveste jagati Olerexi tanklates jalgrattal või mopeedil liikujatele.

Tänavuse tuuri käigus kogunenud tulude abil ostetakse tagasi Gustav Ernesaksale kuulunud isiklikud esemed ning annetakse need tema majamuuseumile. Pärast laulutaadi surma müüdi tasahilju maha kõik tema isiklikud esemed kuni mööblini välja. Kuna eksponeerimiseks on kõige paremad sellised esemed, mida saab seinale riputada, siis on fookusesse võetud Laulupidude medalid alates aastast 1938 (10 tk), portreed ja sarzhid maestrost (8 tk) ning talle 60. juubeliks kingitud linoollõige, kus peal kõikide kuulsate eestlaste originaalautogrammid. Selline on Kultuurse Motobande panus eesti kultuurile laulupeo-aastal.

Bande teekonda reaajas sai jälgida aadressil jointspace.ee/motobande

Vt ka www.kuningasarthur.ee



! Sina küsid, Motomaania leiab vastuse!

► Saada meile oma tsikleid puudutav probleem (olgu see seadusandlust, tehnikat, sõidutehnikat, varustust vms puudutav) ning otsime omaala asjatundjate abiga neile küsimustele vastused.

Motomaaniale saadetud materjali avaldamine Motomaania võtab hea meelega vastu kaastöid oma väljaannetele (nii ajakirjale kui veebile). Kui meile midagi saadad, siis käsitleme seda kui sinupoolset loa andmist nii oma pilte kui teksti Motomaanias kasutada. Ka jätab toimetusele endale õiguse materjale toimetada.



Kawasaki hea minekuga keskklaallane Z 750 on tsiklite seas uus müügihiit

Tsiklite müük äärmiselt tagasihoidlik

Uute mootorrataste müüginumbrid on selle aasta viie esimese kuu jooksul olnud väiksemad, kui eelmisel aastal olulisemate müügikuude (aprill ja mai) ajal üksikut.

Masu paistab müügistatistikas kahjuks teravalt silma: viie kuuga on Autoregistrikeskuses arvele võetud vaid 138 uut mootorratast (L3 kategooria sõidukit). 3 või enam eksemplari on arvele võetud järgmisi mudelid: Aprilia RSV 1000 Tuono, BMW R 1200 GS, Chuanli LB125T-12, Kawasakid ER-6n, Z 750 (koguni 7 tükki), ZX10-R Ninja ja Versys, Kinroad Black Cyclone, Triumph Rocket III, Yamaha FZ6-S ja Yamaha XV51300 A.

Arvele on võetud ka mõned haruldasemad sõidukid: näiteks Aprilia Dorsoduro 750 ning mõned meie customi-ehitajate ainueksemplarid.

Uusi rollereid (L1 kategooria) on selle aasta jooksul arvele võetud 16 (neist enim - 4 tükki - Sym Jet Sport X mudelit).

Uusi ATV-sid ei müüda samuti enam selistes tohututes kogustes nagu paaril varasemal aastal. L7-kategoorias on ATV-sid viie kuuga arvele võetud 100, MS2-kategoorias 39.

Traditsioonilistest müügihiitidest on Suzuki LT-A750AXI "Kingquad" ostetud vaid 10, populaarsed on aga odavamad "kollased" tooted nagu Sym Quad Raider 600 (13), Loncin LX500ST (11) või CF Moto CF500A (11). Samas tasuks pakumistesse väga tähelepanelikult süveneda ning uurida, mida sa oma raha eest saad, sest kvaliteetne masin ei pruugi tänapäeval enam sugugi kallid olla ning "hiinakad" ei ole veel oma hindu mõistlikule tasemele langetanud.



600-ne ATV on lühikese ajaga samuti üsna head müügihiit saavutanud



10. juunil sai 55-aastaseks Eesti esimese motomatkaklubi EMMK ehk Eesti Motomatkajate Klubi asutajaliige, omaaegne tuntud motomatkaja ja praegune Jõgevatreffide peakorraldaja Igor Ellisson.

EMMK asutamisaajaks loetakse aastat 1992. Tänu Igori ettevõtmistele said Eestis teoks ka maailma tähtsaimad motomatkairitused FIM Motocamp Põltsamaal 2001. ja FIM Ralli Tartus 2005. aastal.

Hilisematel FIM kokkutulekutel on rahvusvahelise matkaseltskonna poolt jätkuvalt meenutatud ja kiidetud nende väga head korraldust.

Tänu Jõgevatreffidele ja FIM kokkutulekutele on Eesti saavutanud tuntuse maailma motomatkakaardil.

Jõudu ja energiat Igorile uute ideede realiseerimisel. Õnnitlustega ühinevad ka Motomaania tegijad!

Urmas Kauniste, EMMK

Lisaks matkamisele on Igor oma karjääri jooksul kätt proovinud ka näiteks trailis ja ringrajal. Fotod Urmas Kauniste ja Igor Ellissoni kogudest.



Zoomivad Nordkappi välja



Enn Heinsoo (vasakult), Ats Valdsalu, Kadi Toom ja Glen Pilvre oma stiilsete ja tõhusate sõidukitega.

8. juulil läheb Tallinna sadamast teele üks üsnagi erakordne seltskond: neli eestlast sõidavad 50-kuubikulistel Honda Zoomeritel Nordkappi ja tagasi.

TEKST ja pildid Helen Urbanik

Seltskonda kuuluvad Enn Heinsoo, Ats Valdsalu, Glen Pilvre ja Kadi Toom.

Ats ja Enn on sõbrad - nad on eelmisel aastal pooleldi spontaanselt paar pikemat rolleriretke ette võtnud (näiteks Suurele Munamäele) ja meeldis (mis sest, et öösel oli ikka päris külm sõita, aga eks küüslauk ja viin olnud sihtpunkti jõudes külmetuse peletamisel abiks). Rolleripisiku suutsid noormehed ka Gleni sisse süstida - ja ega Kadigi ei tahtnud üksi koju jääda.

Ühesõnaga, Eestis väga pikka matka ette ei võta, arvati ühiselt ja kaugemat sihtkohta otsides valiti välja Euroopa põhjapoolseim punkt.

Sõiduriistadega varustab seltskonda Honda esindus. Need on Eestis üsna uued (müügil alles käesolevast aastast), kuigi mujal maailmas päris levinud. Rõhutatult kandilise torudest raamiga NPS 50 Zoomer

(või Ruckus, oleneb, mis turul sõidukit müüakse) on 4-taktiline sissepritsega vedelikjahutusega 50-kuubiline roller sai kiiresti väga populaarseks surfarite seas.

Laiad rehvid (ees 120/90-10 ja taga 130/90-10) saavad asfaldist eemal väga hästi hakkama - seda on Honda Zoomer Expeditioni liikmed juuni alguses toimunud kolmepäevasel prooviretkel Saaremaale omal nahal ja enda suureks rahulduseks juba järele proovinud.

"Lased 40-ga kruusal ja väga mõnus on," kiidavad Enn ja Ats - mõne kipakate rehvidega rolluga kulgeks samas kohas ettevaatlikult kahekümne ja ikka oleks oht külili käia. Mõlema lootus on, et reisi edenedes kasvab ka Kadi julgus kruusal veidi kiiremini sõita.

Zoomeri positiivsete külgede hulka kuulub ka kere selline konstruktsioon, mis võimaldab kaasa võtta väga palju pagasit. Tühja istmealuse alla võib torgata näiteks telgi, istme kõrvale, mõlemale küljele torude külge on kõigile masinatele juba kinnitatud jalgrataste küljekotid, asju saab kinnitada veel istme taha ja isegi esitulede peale. Võimalused on suuremad kui mõnel matkatsiklil, mis veel keskmisest plastrollerist rääkida. Lisavarustusse kuulub ka näiteks sigaretisüütaja.

Üks oluline detail, mis matkasellide varustusel veel täiendamist tahab, on vihmavarustus. Saaremaa reisi kaks esimest



Testitakse ka veekindlat GPS-i korpust

päeva olid suurepärased, päikesepaistelised. Viimasel päeval aga kallas nagu oavarrest ning reisiseltskond sai hetkega märjaks - sõita oli aga veel palju... Vett püüti küll mustade prügikottidega eemale peletada, kuid päris tõhus see vahend ei olnud. Nüüd ollaksegi selles osas toimiva lahenduse otsinguil, sest Nordkapp pole ka suvel sugugi soe koht.

Reisiplaan näeb praegu teekonna pikkuseks ette 4000 kilomeetrit, kas see ka täis sõidetakse, seda saab näha olema. Selles, et kiirusel kuni 45 km/h kulgemisel on oma plussid, on kõik siiski veendunud. Ekspeditsiooni sõidukid on varustatud positsioneerimiseseadmetega, nii et nende asukohta peaks reaajas igal hetkel jälgida saama.

8. juuli hommikul üheksaks on sadamasse ka väike lahkumispidu planeeritud - loodetavasti ei jää Glen Pilvre talle omaset liiga hiljaks, et laevast maha jäädakse.

Motomaania poolt kivi kotti!

Motomaania soovitab:

Jaanikross

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

Kiirenduse EMV

- ▶ Aeg: 20. juuni
- ▶ Koht: Kiltsi lennuväli, Haapsalu
- ▶ www.bhra.ee

Supermoto EMV

- ▶ Aeg: 20. juuni
 - ▶ Koht: Viljandi kesklinn
- Atraktiivne motoala tuuakse seekord pealtvaatajateni otse Mulgimaa pealinna keskel. Meistrivõistlused jätkuvad Riia rajal 333, 27. juunil.
- ▶ www.supermoto.ee

Saku Suursõit, vol II

- ▶ Aeg: 20. juuni
 - ▶ Koht: Saku, Harjumaa
- Võrrid kihutavad Saku vallamaja ümbruses teist korda, kavas ka laste jalgrattasõit. 25-kroonise loosipiletiga võimalik võita võrr!
- ▶ www.abjatehnikaring.com

Enduuro EMV

- ▶ Aeg: 20.-21. juuni
 - ▶ Koht: Rae ja Saku vald, Harjumaa
- Üle pika aja toimub klassikaline 2-päevane enduuro ka mujal Eestis peale Paikuse.
- ▶ www.dakar.ee

Muhu Motomärul

- ▶ Aeg: 27. juuni
 - ▶ Koht: Muhumaa
- Juba kolmandat korda toimub Piiri motopargis kestvuskrossi laadne üritus kõige erinevamatele masinaklassidele; üritus tipneb kontserdiga (peaesineja HND!) ning tiksus varaste tundideni.
- ▶ www.motomarul.ee

Motokrossi MM

- ▶ Aeg: 27.-28. juuni
 - ▶ Koht: Kegums, Läti
- Lätlased teevad asja ära!
- ▶ www.motocrossmx1.com

Euroopa mäkketõusu MV

- ▶ Aeg: 26.-28. juuni
- ▶ Koht: Obersaxen, Šveits
- ▶ www.hillclimbing.ch

Meenutus esimesest mopeedikokkutulekust, kuhu rootslased saabusid rajude aparaatidega



Uunikute Tähesõit

- ▶ Aeg: 27. juuni
 - ▶ Koht: start ja finiš Järva-Jaani Vanatehnika Varjupaiga juures
- Seekordse võiduajamisega meenutatakse 1931. aastal esimeses Eesti Wabariigis toimunud pikamaa võidusõitu.
- ▶ www.unic.ee

Estonian Bike Weekend

- ▶ Aeg: 26.-28. juuni
- ▶ Koht: Viljandi
- ▶ www.bikeweekend.piratica.ee

Mototurud

- ▶ Ajad: 28. juuni, 12. juuli
- ▶ Koht: Bikers Pubi juures, Tallinn
- ▶ www.bikers.ee

Sõmerpalu staadionikross

- ▶ Aeg: 30. juuni
 - ▶ Koht: Sõmerpalu, Võrumaa
- Väino Leoki nimeline rändkarikas läheb ja-gamisele teist korda ning pretendendid pole ainult Leoki nimelised!
- ▶ www.msport.ee

Smash

- ▶ Aeg: 4. juuli
 - ▶ Koht: Rutja lennuväli, Lääne-Virumaa
- Üks ägedamaid motokokkutulekuid (spetsiifilisemalt streetfighterite ja stuntriderite üritus) Eestis. Väga mõnus fiiling ja tegus programm.
- ▶ www.paganad.ee



üritused juuni-juuli

Moto-orienteerumine Poodi mano sõit

Aeg: 4.-5. juuli
Koht: Lõuna-Eesti ja Põhja-Läti
www.villamoto.ee

Ringrajasõidu EMV

▶ Aeg: 5. juuli
▶ Koht: Kemora, Soome
Kel vähegi võimalik, käib põhjanaabrite radadel ja nendega koos oma oskusi lihvimas.
▶ www.msport.ee

Vanamootorrataste kokkutulek Voosemetsa Moto

▶ Aeg: 10.-12. juuli
▶ Koht: Voosemetsa, Läänemaa
Restaureerimiskonkurss, Virtsu Vanasõidukite muuseumi külastus, osavusmängud jms.
▶ forum.automoto.ee

Pärnu Kuningas

▶ Aeg: 11. juuli
▶ Koht: Pärnu lennuvälja motopark
Tasemel kross pärnakate tuntud headuses.
▶ www.motoclub.ee

Paldiski Drift

▶ Aeg: 11.-12. juuli
▶ Koht: Paldiski
▶ www.drifters.ee

Võru Motocamp

▶ Aeg: 10.-12. juuli
▶ Koht: Tindioru talu, Rõuge, Võrumaa
Boonusena mäkketõus Kalmõ mäel 11. juulil.
▶ www.maddevil.ee

Üsse 2009

▶ Aeg: juulis
▶ Koht: Üsse, Läänemaa
(Rahvusvaheline) mopeedikokkutulek Eesti ainukeses mopeedimuuseumis. Juba kolmas.
▶ www.moped.ee

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

▶ PS Sündmuste toimumise ajad ja kohad võivad muutuda, ka võivad üritused ära jääda. Jälgi infot ürituste kodulehtedelt ja www.motomaania.ee

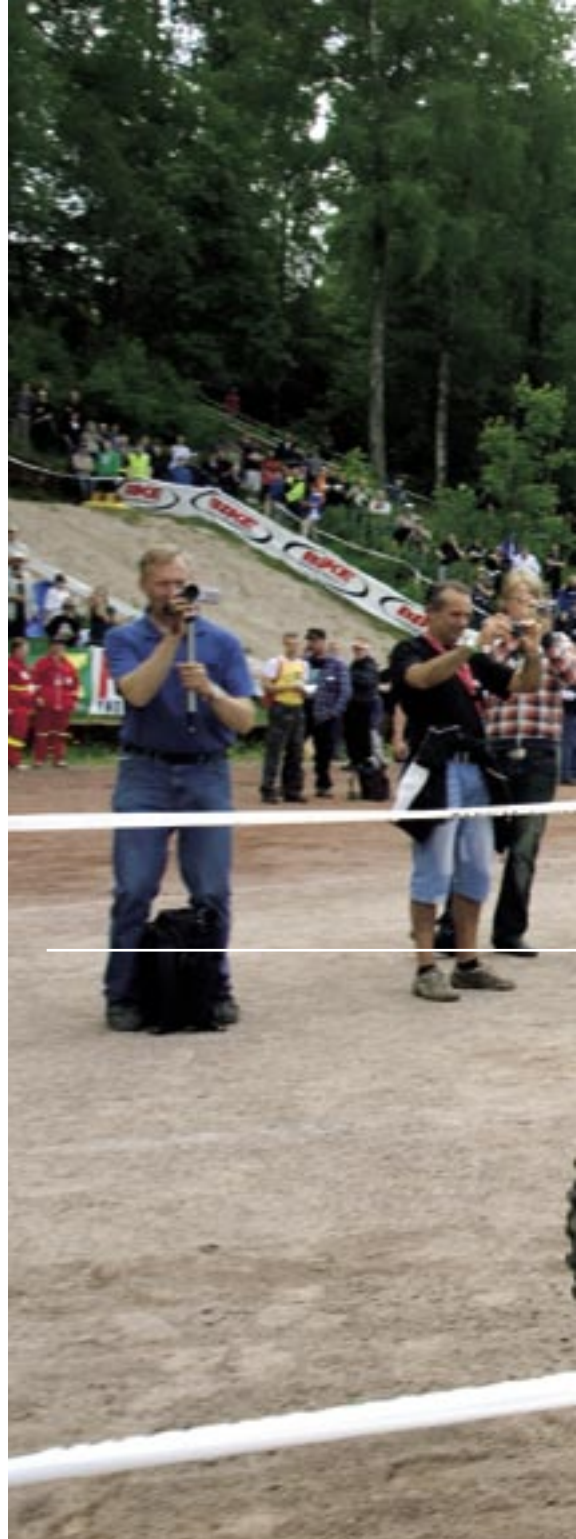
Kiirendus liivas streetfighteritega? Aga palun! Ja veel palju muud Smashil 2009



12.-14. juunil valitses Riihimäe nimelises põhjanaabrite väikelinnas äärmiselt mõnus meeleolu. Enduuro MM etapp Helsingist ca 70 kilomeetri kaugusel ei toimunud selles paigas küll esimest korda, ent eelmisest kahest korrast on ikkagi tosinkond aastat möödas – Riihimäki võõrustas maailmameistrivõistlusi ka 1995. ja 1997. aastal.

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

Soomlaste enduuropidu Riihimäel



Kohalikud, keda võistlus ei huvitanud, ei lasknud ennast enduurotataste tavapärasest märgatavalt suuremas kontsentratsioonis linna vahel sõelumisest sugugi häirida. Raudteekeskuseks oleva linna rahvas jätkas oma tavapäraseid askeldusi, käes kirbuturul või laupäevaõhtusel tantsupeol. Isegi jänesed jooksid rahulikult otse võistluste parklas ringi.

Ehkki enduuro maailmameistrivõistluste näol pole tegemist MotoGP ega isegi motokrossi MM-etapi mastaapides ettevõtmisega, on kohaliku motoklubi Kahvankopla Ry jaoks tegemist suurprojektiga. “Kohalik motoklubi” võib muidugi kõlada eriti “küla-meeste kambana”, ent ei saa märkimata jät-



Mika Ahola palkide ületamisel laitmatut tehnikat näitamas

ta, et sellel täna enam kui üheksatsadat(!) liiget koondaval klubil on käimas neljakümnes tegevusaasta ja erinevaid võistlusi (nii enduuros, ringrajal kui motokrossis) on korraldatud samuti kaksikümmend aastat. Ning muidugi fakt, et klubi liikemete kontol on kokku üheksa(!) enduuro maailmameistritiitlit – seitse “omakülamehe” Kari Tiaise kaelas ja kaks Honda tänasel tehasesõitjal Mika Aholal. Lisaks on kohalik mees ka tänane BMW tehasesõitja ja MM-i etappide medalioomanik Marko Tarkkala.

Tegelikult oligi sõiduriietes auto poole kõmpiv ja semudega aasiv Tarkkala esimene inimene, kellega reede õhtul parklas trehvasime. Ja see ongi soomlaste etapi puhul iseloomulik – kõik on kodune, lähedane ja

sõbralik ning enduurostaaridki igati mõnusad tegelased, kes ei pea paljaks omakandimeestega pärast sõitu tänavanurgal juttu puhuda.

Võistluste keskuseks oli Riihimäe Pohjanrinde kool, kus asus staap/pressikeskus, esine paarisajameetrine tänavalõik moodustas tehasetiimide allee, kooli remondiootel staadion ja selle tagune mäenõlv olid muudetud Extreme Testi sõiduväljakuks ja ümbritsevad parklad-muruväljakud täitsid boksialade ja parklate kohuseid.

Staadionile ja selle tagusele mäenõlvale ehitatud ekstreemtest pakkus pealtvaatajatele tõelist kaasaelamist. Takistus oli alates truubitorudest, sildadest, loomulikult mitmes eri variatsioonis palkidest kuni mitme meetri

kõrguselt katuseservalt tehtavate allahüpeteni välja. Pea kogu pooleteise kilomeetrine katse toimus otse staadionil publiku silme all. Kaks ülejäänud lisakatset, ühe pikkuseks viis, teisel kümme kilomeetrit, viisid sõitjad vaatajad linnast mõne kilomeetri kaugusele. Enduuroolisakatse sõideti Riutta mäesuusakeskuses ja selle lähistel ning krossilisakatse Erkyän ajaloolisel motosportialal (kus ennuiste ka paarkümmend korda krossi MM-i etappe peetud).

Kummalgi päeval jagati eraldi punktid

Pinget jätkus mõlemal võistluspäeval sõna otseses mõttes kõigis klassides viimaste sekunditeni.

Esimesel päeval klassis E1 juhtis vahepeal üllatuslikult rohkem krossisõitjana tuntud soomlane Eero Remes (KTM), kuid eelviimasel katsel tagasihoidlik noormees kukkus, kaotades aega ligi 20 sekundit ning temast möödusid Mika Ahola (HM-Honda) ja Antoine Meo (Husqvarna).

Ülikõva, täiesti uskumatu aja tegi laupäeval viimasel ekstreemkatsel ette Meo 1.54,8 ning Ahola pidi esikoha säilitamiseks sõitma kindlasti kiiremini kui kaks minutit - publiku juubelduste saatel sai ta sellega ka suurepäraselt hakkama. Remes tegi aga teisel päeval võimsa tagasituleku, jõudes poodiumile Ahola ja Meo kõrvale.

Klassis E2 ei saanud keegi vastu prantslasele Johnny Aubert'ile (KTM), kes mõned aastad tagasi samuti veel krossiradadel võistles. Nagu mees ise on öelnud, paistis enduuro talle toona alana, kus sõpradega natuke metsa vahel ringi sõidetakse ja siis koos õlut jooma asutakse. Nüüdseks on temast aga tõsiselt võetav konkurent saanud. Mõlemal päeval võitis ta veenva eduga Juha Salminen (BMW) ja poolakat Bartosz Obluckit (Husqvarna). Ei aidanud viimast teisel päeval ka täiesti hullumeelse kiirusega sõidetud ekstreemkatse.

Laupäeva kõige pingelisem heitlus käis suurimate rataste, E3 klassis kahe KTMi-mehe - hispaanlase Ivan Cervantese ja soomlase Samuli Aro - vahel. Enne viimasele ekstreemkatsele tulekut juhtis Aro 0,7 sekundiga, kuid Cervantes sõitis katse läbi ülihea hooga ja ilma ühegi eksimusega - ei eksinud ka Aro, kuid kiirusest jäi tibakene puudu ja kaotus maailmameistrivõistlusi üsna võimsalt juhtivale Cervantesele oli 0,47 sekundit. Uskumatu vahe pärast rohkem kui 200 kilomeetrit, millest kokku veidi üle tunni ja üle 60 kilomeetri erinevaid kiiruskatseid mudast liiva ja "noore mäkketõusuni..."

Teisel päeval oli Cervantese edu juba mäekõrgune ning seekord mahtus poodiumile nende vahele veel prantslane Christophe Nambotin (GasGas).

Säärude võidusõidu Soome variant

Mõnusa vahepala korraldasid laupäeval omavahelise jõukatsumise näol publikule vanamopeedimehed Pappa Tunturitel, pea pool sajandit vanadel sõidukitel, mis näevad lähedalt nurgelised ja vanaaegsed välja, kuid kestavad igavesti.

Erinevat masti sõitjatest puudu ei tulnud. Muuhulgas kihutas hilisemas võitjameeskonnas kaasa ka põlvpükstes eks F1 vormelipiloot ja kahekordne LeMans'i



Noored sõitjad tegid kohati kummalisevõitu liigutusi



Suusakeskuse nõlvadele oli rajatud vaatamänguline enduurokatse



Simo Kirssi mudas rassimas

Enduuro võistlusklassid

► Enduuro MM-võistlustel sõidetakse kolmes võistlusklassis E1, E2 ja E3, millest E1 on pisim ja E3 suurim. Erinevalt moto-krossist on vähemalt suurtes klassides ka tippmeeste poolt jätkuvalt kasutuses kahetaktilised jõuallikad, sestap toome kõigi klasside kubatuurid:

E1 - kahetaktilised jõuallikad töömahuga 100-125 ccm, neljataktilised 175-250 ccm. E1 on ainus klass, kust 125-sed kahetaktilised on praktiliselt kadunud. Tipptiimidest ei sõida keegi kahetaktilise jõuallikaga, vaid kõik loodavad veerandliitristele nelaritele.

E2 - kahetaktilised mootorid töömahuga vahemikus 175-250 ccm, neljataktiliste mootorite töömaht peab jääma vahemiku 290-450 ccm. Ka siin võtavad 450-sed nelarid järjekindlalt võimust.

Suurim, E3 klass on mõneti üllatuslikult see, kus kahetakti tininat ka tippmeeste raami vahelt ohtralt kuulda võib. Kahetaktilise töömaht peab jääma 290-500 kuupsentimeetri vahele. Nelarid seevastu peavad olema 475 ccm ja 650 ccm vahele jäävate jõuallikatega. Muidu 450-st suuremaid hardenduuro mootoreid mitte tegevate tehaste (ehk japsid ja BMW) tiimid sõidavad lihtsalt pisut suurendatud töömahuga neljapoolistel baseeruvate jõuallikatega. Nii on näiteks Marko Tarkkala BMW töömaht kriips alla 500 kuubiku. Ka E3 MM punktiarvestust juhtiv Ivan Cervantes eelistab alla poole liitri jääva töömahuga KTM-i. Valitsev maailmameister Samuli Aro sõidab aga hoopis 2T 300-se KTM-ga. E3 klassi rataste (suuresti sama kehtib täna ka E2 kohta) võimsused on ammu sealmaal, et lisa ei vajata - niigi võetakse tõuse praktiliselt tühikäigul ja "lahti keeratud" mootori röögatusi on keskmisel enduurotrassil kuulda vaid väga lühikestel hetkedel. Pigem on siht sõitjasõbralikkusel, kergel kasutatavusel ja sujuval toimimisel, sest kuus-seitse tundi tehnilist sõitu võimsa, ent järsu jõuallikaga on ka tippmeeste randmetele enam kui kurnav.

Suurima muutuse näib olevat läbi teinud hoopis kahetaktiliste iseloom, sest varasemast tuntud screamerite asemel on vähemalt suured osatud ka alt väga talt-salt/sujuvalt vedama panna, loovutamata siiski kahetaktilise võimet vajadusel plahvatuslikku võimsust tekitada. Ehk on metsavahel hõljuval mõnusal kahetaktiõli hõngul siiski tulevikku.

Teravapilguline lugeja on kindlasti juba märganud, et klasside töömahupiirangud "ei klapi", tekitades "valgeid laike": näiteks 126-174 ccm 2T rattad ja 251-289 ccm või 451-474 ccm 4T rattad ei kuuluks ühtegi klassi. Tõele au andes selliseid "päris" tehased ei tooda kah - sellise veidra mahu otsa saab sattuda kollaseid imesid ostes või aftermarket osi kasutades.

24-tunni sõidu võitja Jyrki Järvilehto (aka JJ Lehto). Algselt pidi meeskonnas kaasa lööma ka neljakordne autoralli maailmameister Tommi Mäkinen, kuid kahjuks ei saanud ta transpordiprobleemide tõttu tulla. (Küll ei takistanud see aktiivse motohuvilise ja harrastussõitjana tuntud Mäkineni järgmisel päeval mõnusalt VIP-telgis sõbraga aega surnuks löömast... "Võidusõidurahvas võib", tuleb tõdeda sellise kuulsuste paraadi kohta.)

Tegemist oli meeskonnasõiduga, kus 24-minuti jooksul kolmeliikmelised meeskonnad vahetuste kaupa sama sõiduriistaga suure liivahunniku ümber ringe tegid. Selgus, et Tunturiga saab ülihästi slaidida, toimusid ka mõned kokkupõrked-kukkumised. Vanade Soome moppide töökindlusest räägib fakt, et kogu võistluse ajal tuli välja vahetada vaid üks sõiduriist, mis küünla elektroodide vahele silla oli tekitanud. Ülejäänud tiristasid vaatamata tolmule, kukkumistele ja pidevale suhteliselt pehmel pinnasel "täiega" andmisele rõõmsalt lõpuni. VIP-ide meeskond läbis ringe kõige enam - koguni 126!

Korraldajatele kümme punkti.

Nagu öeldud, hiilgas korraldus soomlasliku rahulikkuse, ent põhjalikkuse ja läbimõeldusega.

Kogu korralduse juures ei olevat olnud ainsatki palgelist tegelast ja enamik töödest tehti talgutööna vabatahtlike poolt, kellest paljud olla ettevalmistusaasta jooksul panustanud sadu tunde. Ei tea, kas just iga hinna/asja eest raha teenimise kohustuse puudumise tõttu, ent kõik vaatamisväärtused (peale reedeõhtuse mees-mehe vastu show-sõidu, milleks korraldajate poolt varutud 800 piletit müüdi kõik ära ning tuli puudugi) oli huvilistele tasuta ning ka toitlustamine lisakatsete ääres tundus isegi Eesti mõõdupuu järgi odav/lihtne olevat. Tõepoolest, ega publik tule ju raja äärde peamiselt sajakroonist šašlõkki sööma, nagu meie toitlustamise korraldajad näivad arvavat. Soomlastele näisid üheeurosed vorstid-kohvid-saiakesed (täpselt niipalju iga asi ka maksis) käävat küll...

Torkas silma korraldajate usaldus inimete vastu – kogu territooriumi paanilise turvaaiaga piiramise ja –meestega varustamise asemel oli loodetud piire markeerivate märgulindile ja selgitavatele viitadele-märkidele. Ja vähemalt Soome tingimustes asi ka toimis. (Isegi paremat pildistamiskohta otsides kogemata sõiduautoga vastassuunas võistlusrajale sattumine päädis julgestuse eest vastutavate taatide poolse sõbraliku soovitusel parema vaatamiskoha osas, mis hiljem osutus kuldaväärt paigaks, kus



Hispaanlane Ivan Cervantes seljatas konkurendid mõlemal päeval

lisaks eriti raskele/põnevale mudale võis nautida kohaliku taadi ja kogemata kombel samasse kohta sattunud rajameistrite pajatusi, olgu teemaks eelmisel päeval kanges-tunult enduurot vaadanud lidus kõrvadega jännes, roheliste vaidlused enduuromeestega loodusele tekitatava kahju osas või oma territooriumi kaitsev tedrekukk, kellele polnud mingi küsimus rada ette valmistavale mootorratturile sõidu pealt turja karata ja nokaga piki kiivrit koputada. Võitis teder,

sest võistlustrass tehti tema territooriumilt mööda...

Järgmine enduuro suurvõistlus Soomes toimub 2011. aasta augustis ja selleks on Rahvusvaheline kuue päeva enduuro (International Six Days Enduro). Piletid ja ööbimiskoht Kotka ja Hamina kanti tasub ära broneerida...



Mehaanikud napsasid autasustamisel vahuveinide põhjad endale

Pappa Tunturid võistlushoos; esines ka kukkumisi, kuid kohe kihutati rõõmsalt edasi



Sellel palgitakistusel läks vaja täpset tsikli, keha- ja gaasikäe koostööd



Klassi E3 poodium: Cristophe Nambotin (vasakult), Ivan Cervantes ja Samuli Aro

MM-i punktiseis peale Soome etappi

Klass E1

1. Mika Ahola (Soome) 197
2. Simone Albergoni (Itaalia) 165
3. Antoine Meo (Prantsusmaa) 164

Klass E2

1. Johnny Aubert (Prantsusmaa) 200
2. Bartosz Oblucki (Poola) 144
3. Juha Salminen (Soome) 143

Klass E3

1. Ivan Cervantes (Hispaania) 195
2. Sebastian Guillaume (Prantsusmaa) 161
3. Christophe Nambotin (Prantsusmaa) 160

Vt ka www.abc-wec.com

"Rock" on kaubamärk, mis vähemalt Eesti mehepoegadele lähemat tutvustamist ei vaja. Kui, siis ainult mootorratta margina...

TEKST JA PILDID Kullo Kabonen

Andruse ROCK sõiduriist







Ratta ehitaja Marek Kose (aka Miša) sõnul oli tellijal nägemus kontseptsioonist (nagu ka USA-st toodud mingisuguse custom-sõiduriista toorik) olemas, Miša asi oli neist tükkidest toimiv tervik kokku panna. Tõsisem tegemine läks lahti eelmise aasta teises pooles. Doonorist on kasutusel põhimõtteliselt raam, tagakiige ja -vedrustus, sidur, kuuekäiguline parempoolse väljundiga käigukast (stockis on harrikatel peaülekanne vasakul pool) ja veel nipet-näpet.

Kõik "vana" on loomulikult lahti-kokku

käinud ja korrastatud-muudetud. Esiots on madalamaks tehtud ja esiharkki on uus. Enamik rattast ongi uutest nimekate tootjate osadest kokku pandud. Pluss muidugi palju tunde erinevate eesti meeste näpu- ja masinaosavust. Värvilahendusega polnud pikalt pead vaja vaevata - Rock võib loomulikult olla ükskõik millist värvi, niikaua kui ta on must! Värvkatte, mille kallal töötasid koguni kaks inimest, kellest Bruno-nimelise meistri loodud on maalingute osa, lähem uurimine paljastab muidugi tõsiasja, et "must" on Andruse ratta puhul kõike

muud kui lihtne ja lakooniline lahendus. Piisab, kui süveneda tagaporika või paagi maalingutesse. Viimistlus üldiselt lausa kihab nupukatest ja ülimalt hoolega teostatud piasjadest, olgu selleks siia-sinna graveeritud R-tähed ja viisnurgad või Rock-kirjad. Osad neist on tehtud emailimistehnikas, mida kasutatakse ordenite ja aumärkide valmistamisel.

TP mootor: võimas ja mõnusalt käiv

Rocki puhul on raske mööda vaadata kuuekohalise summa maksnud TP Engineering

Kawasaki

Let the good times roll.

www.kawasaki.ee

Ametlikud edasimüüjad

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

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



Rocki pusa, kindad ja muu atribuutika oli omanikul juba varem olemas - nüüd on kollektsioonis ka kroonijuveel ehk tsikkel

kaubamärki kandvast enam kui kaheliitrisest tutikast jõuallikast. Mareki sõnul on tegemist tema senises praktikas parima harrika-kloonist mootoriga, mis on küll marginaalselt kallim laiemalt levinud S&S-ideest, ent see-eest paremini viimistletud ja tsiviliseerituma käiguga. Konkreetne jõuallikas oli läinud "otse kastist" raami vahele ja käib esimestest hetkedest nagu viis kopeikat. Jõu või pöördemomendi puuduses ei tasu kah kaht enam kui liitrisel töömahuga silindrit omavat V2 kahtlustada.

Velgede "toorikuks" olid sakslaste Rick's Motorcycles'i kergmetallist ketasveljed, mis viidi sirge seljaga Eestis CNC-pinki, et lõigata sisse sobilik viisnurk ja "R" märgid. Mitmekümnetuhandeste velgede puhul päris radikaalne lähenemine. Stock-harrikatele kättesaamatu pidurdusjõu eest hoolitsevad Zodiac'i pidurid - kaks ees ja üks taga. Tagarehv on mõõdukas 240/50 R16.

Omapärase kujuga ca kahekümneliitrisel paagi tegi Miša hoopis tutikast tagaporika toorikust.

Üks silmatorkavaid detaile on Rocki suur esilatern, mille õllekorki meenutav võru on lõigatud ühest magneesiumsulamiitükist, ent tulekorpus ise on hoopis vana ZIL-veoka oma. Imepisikesed, üht suurt LED-i sisaldavad esisuunakad sobivad

tervikuga väga hästi ega torka liigselt silma. Lakoonilise joonega custom-rataste igavene peavalu - sobivad peeglid - on Andrusel rattal leidnud lahenduse noatera meenutavate asjakaste näol, millele on ise paremini sobivad ja lühemad varred tehtud. Näidikud on sobilikult minimalistlikud - lenksule kinnitub pisike rohekate numbrite abil info jagav Dakota digitabloo, märgutuled on paigutatud hoopis parema põlve juurde õhufiltri korpuse ülaserva ja paremale mootori külge kinnitub digitaalne tahhomeeter. Seatava kõrgusega tagumist õhkvedrustust juhitakse pisikesel lülitiga ratta küljelt, kus leidub ka süütelukk.

Piraka mootori käivitamiseks on tarvis jõudu, sestap on ka starter tavapärasest toekam tükk. Peaülekanne mootorilt käigukastile on teostatud lahtise kolmetollise hammasrihma abil. Siduriks on PDL.

Tuleristsed läbitud, mõned asjad vajavad kohendamist

"Avapaugu" tegi Rock HD-klubi Volbri-möllul. Täna on Andrus oma rattaga läbinud esimesed tuhatkond kilomeetrit ja käinud ära Seinäjoel HD Superrallil. Esimesed viguridki on Rock juba visanud - summutiga koos tulnud kinnitusklamber ei pidanud vibratsiooni vastu ja vajab kee-

vitamist ning laevalt maha sõites juhtus äpardus põhja all lamava tagavedrustuse õhkamordiga. Lisaks sai väljalasketorustik jagu Rukka sõidupükstest. Nii on plaanis leegikad paremast jalast pisut paremini isoleerida. Ka on omanik esialgset jauravat ja villa välja sülitavat summutit vaikselt teinud. Nüüd käib Rock mõnusa madala jõminaga, mis ajudele ei hakka.

Tänase peategelase omaniku Andrusel sõnul on ta varasemas elus küll kümme-kond aastat Saku tehases töötanud, ent mingi fanaatiline õllesõber ta tegelikult polevatki. Tema ratta idee on pigem aus-tusavaldus "Rockile" kui geniaalsele kaubamärgile.

Kui Rocki pildistamiseks Saku Õlle-tehase territooriumile ajame, vaatavad territooriumil askeldavad inimesed asja huviga. Andrus uurib meid võõrustavalt Kristilt (kes osutub ka ise tsiklifänniks), kas tema sõiduriista võiks pidada brändirattaks. Vastus tuleb pikemalt kaalumata: "Absoluutselt!"

Seega on suure tõenäosusega tegemist Eesti esimese brändimootorrattaga (kui kunagist "Koff'i" trike'i õigustatult mootorrattaks mitte lugeda).

Let's rock!

→ Esitule saamisloost võiks üksi pika loo kirjutada

→ → Nüansse jätkub ka istmele

↓ Väga ilus tagaporikas



Tehnilised andmed

MARK "Rock" (omavalmistatud)

MOOTOR "TP Engineering 124"

NELJATAKTILINE õhkjahutusega 45-kraadise silindritevahelise nurgaga V2, töömaht 124 kuuptolli (2032 ccm).

JÕUÜLEKANNE Primaarülekanne lahtine hammasrihm, PDL sidur, kuuekäiguline käigukast. Peaülekanne paremal paiknev hammasrihm.

HÜDRAULILINE teleskoopesisihark, taga elektriliselt (kompressoriga) reguleeritava kõrgusega õhkvedrustus;

RICK'S veljed, 19-tolline esiratas, tagarehv 240/50-16, Zodiac topeltketaspidurid ees, taga ühekettaline.

KAAL ca 320 kg, kütusepaak ca 20 liitrit.

EHITAJA Marek Kose, Red Street Motorcycles



Summutit on veidi vaigistatud



Ülekanne toimub lahtiselt hammasrihmalt



Velgede toorikud pärinevad Rick's Motorcycles'ilt



Kõik detailid, isegi paagikork, sobivad tervikuga

Motomaania

KAWASAKI

Kawasaki on oma sõbraliku hinnaga 650-ste kaheasilindriliste sõiduriistade pesakonnaga kümnesse tulistanud.

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

See on muu maailma motoajakirjandust sirvides (ja Euroopa autokoolide mootorrattaparki vaadates) ammu selge. Kuni ER-6-te tulekuni kipus tsikliskaala keskklassi odavam ots pahatihti seostuma mõistega “igav” ja “vanamoodne”. Igivana 500-se kaheasilindrilise ER-5 ja KLE 500 liigutava jõuallika “nurka visanud”, tegi Kawasaki 2005. aastal tagantjärele hinnates ainuõige otsuse – alustada ER-6 perekonna loomist “puhtalt lehelts” - alates jõuallikast kuni veermikulahenduste, pidurite ja juhitavuseni on tegemist igati moodsate sõiduriistadega. Ja mis eriti haruldane – elurõõmsate sellistega.

Kuus-poolsada kuubikut ja “ainult” kaks silindrit kõlab paljude ER-6 mitteproovinud kodanike kõrvus kui “laisk” ja “jõuetu”, seega – igav.

Aga võta näpust – algusest peale on ER-6-ed oma 72 hobujõuga 8500-l pöördel olnud analoogilise mahuga kahepütaste võimsamas otsas. Lisaks käib suhteliselt väike pritsungiga kahepajane üllatavalt hästi ka “alt”, muutes ratta kasutajasõbralikuks ja vajadusel ka üsna madalate pööretega sõidetavaks (meenutame – autokoolide lemmik!).

Väga võimekas väike mootor

Tõsi, ER-6 iseloomust ei saa selline liiga ettevaatlik poristaja kidlasti aru. Pigem teeb tõristajale muret küllalt kõrge surveastme (11,3:1) ja kerge hoorattaga jõuallika kerge väljasuremine. Samas on kõrge surveaste ja kerge vändagrupp just need, mis ER-6-le elava iseloomu annavad. Ja maksimaalvõimsuse 8500-st pöördest ei tasu teha järelt, nagu see mootor pöördesse käia ei tahaks.



Tellija Ratas

ER-6F on mitmekülgne
sõiduriist



Lihtsalt kahepütaasena saadakse suurim võimsus kätte üsna varakult. Ka suurim, 66 Nm pöördemoment saadakse alles küllalt kõrgel, 7000 pöördel. ER-6 neljaklapiliste silindripeadega jõuallika saladus ongi maksimaalvõimsuse pöõretest kaugemale edasi ulatuv "pearuum" üleöörete tarvis.

Mugav püstine isteasend

Aga vaatame korra Motomaania tellijate vahel väljaloositavat ER-6f'i – vaatamata täisgondlile ei ole tegemist küürus seljaga peal lamatava bike'iga, vaid üsna püstise isteasendiga sõidukiga. (Veermiku ja isteasendi poolest on gondliga ER-6f ja naked ER-6n identsed. Selle reedab ka gondlis rattale paigaldatud tavapärase kinnitusega kõrge juhtraud, mitte sportlikud-madalad esihargi torudele kinnituvad clip-on'id, mis tuttavad sportbike'idelt.)

Püstine isteasend hoiab selga ja tagab hea nähtavuse. Seetõttu on ratas mugav just igapäevakasutuses – linnasõidul ja tihedas liikluses osalemisel. Oma naked suguvendast on "f" seevastu praktilisem – gondel asub oma tööd tegema just maanteekiirustel, säästes juhti pikkadel otstel ja muutes nende läbimise märgatavalt mugavamaks. Selline "kaks-ühes" sõiduriist siis. Ainsaks (või esimeseks) rattaks praktiliselt pommikindel valik, boonusena pisiasi, et ka karmima käega sõitjal igav ei hakka, vähemalt niikaua, kui pisikeselt kuuepoolesest ei eeldata tonnise võimekust.

Seda, et kitsas, ent tahtmist täis jõuallikas ja korralik veermik pakuvad vajadusel hullamisvõimalusi, tõestavad mitmed ER-6-d, mis kasutuses stuntman'ide-motokaskadööride töövahendina.

Kahekesi sõitmisega saab ER-6f samuti hakkama ja rahulikuma sõidustiili (või reaalsemete nõudmistega) kasutaja saab ka puhkuseriisi Euroopasse tehtud, ent kahe inimese ja pagasilaadungiga matkamine pole kindlasti "erkade" pärusmaa.

Seevastu lõbusõit ning igapäeva liiklusvahendi roll on asjale nagu loodud. Praktiline, ent tavakasutuses ülimõnus lisa on digitaalse spidomeetri allosas leiduv kell. Kes mootorrattaga sõites peavad tihti kella vaatama, ent näidikuplokis seda pole, teavad, millest jutt... Praktilisest poolest rääkides: keskmine kütusekulu on ER-6f'l viie liitri ringis.

"Sissesõit" Audru ringil

Et mitte jääda üldsõnaliseks, pakkisime oma võiduratta kärusse ja keerasime nina Audru ringi poole, kus ootamas Motomaania Racing Teami liige, eelmise aasta Eesti teine mees nii ringrajal klassis Rookie 600 kui kiirenduses klassis E, Kristjan Beljaev. Et tsikkel oli karbipill - peale tehasest tulekut

polnud teda enne veel käivitatud, tegime eelmisel õhtul vajalikud ettevalmistused aku formeerimise ja proovikäivitamise näol.

Oma esimesed kilomeetrid sõitiski Kawasaki ER-6f Audru ringrajal. Meie eesmärgiks oli uurida, millise mulje ratas jätab ringrajasõitjale, kelle igapäevase tööriista (Yamaha YZF-R6) võimsusest on ER-6f'il võimu heal juhul 2/3.

Ka Belku suhe ER-6f'iga algas puhtalt lehelst, sest sarnaste ratastega polnud tal varem kokkupuudet olnud. Alguses oli plaan

vahetada alla ringrajarehvid, kuid kuna tal olemasolevad eksemplarid mõõduerinevuse tõttu sellele rattale ei sobinud, läks Beljaev rajale tehases paigaldatud Bridgestone'i rehvidega, mis osutusid mõneti üllatuslikult ka ringrajale üsnagi sobivateks jalavarjudeks.

Pärast mitmeid ringe maha tulles oli naeratus Beljaevi näol suur. "Väga mõnus ja muhedalt käiv ratas," ütles ta. "Hästi juhitud, veab ilusti kõikidelt pöõretelt." Ka oli mehel häid sõnu öelda ratta pidurite ning amortide kohta.

"MUGAVA ISTEASENDIGA JA MUHEDALT KÄIV RATAS. HÄSTI JUHITAV JA VEAB ILUSASTI KÕIKIDELT PÖÕRETEL."



“Asend on väga mõnus, ei väsita üldse,” arvas Beljaev. Kuna tegu on kahekohalise rattaga, siis iste ringrajal sõitmiseks võimalik kõige sobivam ei ole - tahapoole on raske liikuda, kuna iste tõuseb kergelt üles.

Päris viimast me rattast loomulikult välja võtma ei hakanud, kuid ega ta rajal ka lihtsalt niisama kulgenud. “Audru raja tagasirgel oli 180 km/h sees, sealt edasi peaks sirge juba väga pikk olema või läheks hirmsaks kangutamiseks,” arvas Belku.



Ees hoolitsevad pidurdamise eest 2 ketast



Tagavedrustuse moodne lahendus



Näidikud on informatiivsed

Kawasaki ER-6f

MOOTOR Neljataktiline vedelikjahutusega kõrvuti asetsevate silindritega R2, silindri läbimõõt 83 mm, kolvikäik 60 mm, töömaht 649 ccm, surveaste 11,3:1. Neli klappi silindri kohta, kaks ülaasetusega nukkvõlli (DOHC). Suurim võimsus 53 kW(72 hj)/8500 pjm, suurim pöördemoment 66 Nm/7000 pjm. Digitaalne sissepritse 38 mm kõrdega.

JÕUÜLEKANNE mitmekettaline märgsidur, kuuekäiguline käigukast, kettülekanne.

VEERMIX Terastorudest raam, konventsionaalne 41 mm torudega teleskoopsehik, esivedrustuse käik 120 mm, paremal küljel asetseva monoolemendiga ilma lingita tagavedrustus, vedru eelping reguleeritav. Tagavedrustuse käik 130 mm.

REHVID 120/70ZR17 ees ja 160/60ZR 17 taga. Kaks 300 mm ujuva kettaga esipidurit, üks 220 mm kettaga tagapidur.

MÕÖDUD, KAAL Teljevahe 1410 mm, sadula kõrgus 790 mm, kütusepaak 15,5 l. Tühimass 179 kg.

MAALETOOJA Heladora, edasimüüjad Motodepo ja IT Moto

HIND 85 000 krooni


Belku võistlusratta Yamaha YZF-R6 kõrvale polegi ER-6f'i piinlik parkida - ratas on täitsa tegus!



Honda suur
enduurosugemetega
matkaratas XL
1000 V Varadero sai
kümneaastaseks.

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





Mudeli ajalugu sai alguse 1999. aastal, kui tonnise VTR1000F FireStormi jõuallika ümber loodi BMW GS-i kontseptsiooniga suur “matkaenduuro”. Kõrge püstine isteasend, pikakäigulised vedrustused, hea pöördemomendiga piisavalt võimas mootor ja korralik kaitse sõidutuule eest on retsept, mis mugava pikkade otste sõitmise rätast tehes on praktiliselt lollikindel.

Ahjaa – üks “pisiasi” veel – kogu kompott peab olema eriti töökindel ja pikaealine, et selliste rätastega sõitjate südamesse püsivamat jälge jätta. Võid ju teha eriti super-hüper juhitavusega või kerge või midaiganes aparadi, ent kui ta sind kusagil kodust tuhandete kilomeetrite kaugusel teeveerde jätab või lihtsalt nüri regulaarsusega isegi tüütuid pisivigasid tekitab, ei ole maailmaränduritelt armu loota. Lisaks kasutatakse neid rätastid päris intensiivselt ja kilomeetreid koguneb seda tüüpi isendite kellale aastatega õige rohkesti. Seega on ka pikaealisus ja madalad hoolduskulud oluli-

sed näitajad. Ning muidugi ei tohi unustada kaassõitjat ja pagasi kandmise võimet – tegu on ikkagi pikkadeks otsteks loodud matkarelvaga. Varaderod varustati Honda integreeritud Dual CBS-piduritega.

Esimesel kahel tootmisaastal Jaapanis valmistatud rattad kannavad tähist SD1, ent 2001. aastast kolis Honda Varaderode tootmise sedatüüpi mootorrätaste peamisele turule, Euroopasse. Hispaanias, Montesas asuvast tehast tulevad Varaderod kannavad tähist SD2.

Enamikule eelnevaist punktidest on jaapanlased pihta saanud, sest kuidas muidu praktiliselt muutusteta 10 aastat tootmises õnnestuks püsida. Olulisematest muudatustest võiks selle aja jooksul mainida 2003. aasta disainimuudatust, parendatud vedrustust ning üleminekut sissepritsele. 2004. aastal lisandusid turu nõudmisel valikusse ka ABS-pidurid. 2007. aastal toimus taas kerge facelift, ent põhilahenduste osas ja tehnilises mõttes saame rääkida endiselt “vanast heast Varaderost”.

VARADERO

10 aastat hiljem



Varaderot iseloomustavad kiiduväärt isteasend ja "rühikus"

Juubeliväljaanne

Kümnenda sünnipäeva puhul pani Moto- maaniagi ühe tuliue ja ühe kümneaastase ratta joonele, et teha kindlaks, kuidas on kümnend maailma teid Varaderole mõju- nud. Pärast mõningast paugutamist kõrvuti ja mitte, kurvilisi asfalt- ning kruusateid ja pidurduskatseid jõudsime järgmiste jä- reldusteni:

a) üldiselt on Varadero näol tegemist tüüpilise, oma väärtust kaljukindlalt hoidva Hondaga. Isteasend, juhtimisseedmed ja ratta üldine "rühikus" on ka kümne aasta vanusel isendil kiiduväärt;

b) mootor toimetab endiselt laitmatult. Marginaalsed erinevused käitumises on pigem pritsungi/karburaatormootori loo- mulikest erinevustest kui kulumisest/vä- simisest tingitud;

c) kümme aastat sõitu annab kõige jul- memalt tunda vedrustuse poolest. Muidugi saab vedrustuse remondi käigus tasapisi kadumaläinust suurema osa tagasi võita. Lihtsalt igapäevaselt sama rattaga sõites on aeglast taandarengut raske märgata. Olukord muutub, kui kõrvale panna tuliuus esimeses värskuses ratas;

d) teine kümne aasta jooksul toimunud "revolutsioon" on ABS-pidurid. Pidurdus- maad kruusal olid uuel ja kümme aastat vanal rattal sedavõrd erinevad, et jälgi vaa- dates oli isegi raske uskuda, et need jätsid sama tüüpi- ja marki rattad;

e) ei jää muud üle kui nõustuda ise tu- liuue Varaderoga sõitva Aivo Mälgu tõde- musega Honda Balticust: "Mina oleks küll õnnelik, kui minu ratas oleks kümne aasta pärast samasuguses seisus kui too kümne- aastane eksemplar..."





Kohe näha, et sugulased:
vasakul 10-aastane ja
kõrval uus isend



Pikaks matkaks sobivad juhtimisseadmed; paak on 25-liitrine



**"TORE, KUI KA MINU RATTAST 10 AASTA
PÄRAST SAMA PALJU JÄREL OLEKS... "
TUTTUUE VARADERO OMANIK AIVO MÄLK**

Honda XL1000 V Varadero

MOOTOR neljataktiline, vedelikjahutusega 90-kraadise silindritevahelise nurgaga kahesilindriline V2, katalüsaator ja sissepritse. Silindri läbimõõt 98 mm, kolvikäik 66 mm, töömaht 996 ccm, surveaste 1:9,8.

SUURIM VÕIMSUS 69 kW(94 hj)/8000 pjm, suurim pöördemoment 98 Nm/6000 pjm.

KÜTUSEKULU 4-10 l 100 km/h, sõltuvalt kiirusest/koormusest.

JÕUÜLEKANNE Mitmekettaline märgsidur, kuuekäiguline käigukast, kettülekanne.

TERASRAAM, ees 43 mm torudega teleskoopsehikark, vedrustuse käik 155 mm, taga keskasetusega monoolemnidiga ProLink vedrustus, käik 145 mm.

PIDURID Kaks 296 mm ketta ja kolmekolviliste pidurisadulatega esipidurit, üks 256 mm ketta ja ühekolvilise pidurisadulaga tagapidurit. Esi- ja tagapidurid integreeritud (Honda Dual CBS).

REHVID 110/80R19 ees ja 150/70R17 taga.

TELJEVAHE 1560 mm, sadula kõrgus 845 mm, sõidukaal tangituna 276 kg. Kütusepaak 25 l.

MAALETOOJA Honda Baltic, müüja Catwees

HIND 189 900 krooni

Kawawsaki väike dual

Kui Kawasaki mõne aja eest lõpuks otsustas oma sõbraliku hinnaga veerandliitrist dualsporti ka Euroopas normaalselt müüma hakata, oli põhjust rõõmu tunda.

TEKST Kullo Kabonen
PILDID Helen Urbanik

Millegipärast kipuvad tootjad oma lihtsamaid dualsporte-offroadereid-playbike'e peajasjalikult vaid väljaspool Euroopat müüma. Ju siis arvatakse, et Vana Maailma jõukatele tarbijatele pole põhjust odavamaid alternatiive kiusatuseks pakuda - küll nad ka suurema marginaaliga tippmudeleid ostavad, kus nad pääsevad!

Aga just korraliku tootja kvaliteetselt valmistatud, kergest ja lihtsa juhitavusega ning samas maastikuvõimelisest sõiduriistast, mis ei maksaks saja tonni tuuris või peale, on vähemalt meil siin Ida-Euroopas karjув puudus. Näiteks Yamahal on selliseid sõidukeid lausa mitmeid: XT 250, TTR 250, kui esimesi meeldetulnuid nimetada, ent meilt saad soetada vaid WR 250R-i või WR 250F-i, esimene kriips alla ja teine mitu kriipsu üle saja tonni...

Sestap oli rõõm suur, kui Tiit Kuusk IT Motost väikese KLXi välja veeretis ja saime võimaluse asjale küüned taha ajada.

Tore ja tubli jalgratas

Must-valges värvikombinatsioonis sõiduriist oli uhiuus, läbisõiduga vaid 7 kilomeetrit, sestap jäi sisse sõitmata asja mineku hindamise voor kusagile tulevikku. Esmamulje rattast saime siiski.

"Siuke tore jalgratas," oli Kuuse Tiidu lühikokkuvõtte pisikesest KLXst. Ja nagu oma sõnade kinnituseks tegi mees jalgrattale sobilikus varustuses kohe ka avatuuri.

Esmamulje rattast on "täismõõduline" ehk kannatab ka suurel mehel istuda, ilma "karu jalgrattal" efektita. Sadula kõrgus 890 mm on paar senti madalam kui võistlusrattastel ja vedrustuse käigud (255 mm ees ja 230 mm taga) 5-7 cm väiksemad. Samas 285 mm kliirens on täiesti OK ka metsas ronimiseks. Soodne hind paistab pisut välja kaalust - 138 kg on märksa rohkem kui hardenduurokatel.

Sissepritse, vesijahutuse ja kahe ülanukkvõlliga jõuallikas, kuuekäiguline käi-

sport KLX 250



**TAVAKASUTAJALE,
KES SPORTI EI TEE,
ON RATAST KÜLL JA
PEALEGI VEEL.**

gukast, digitaalne näidikuplokk, 43 mm USD esihark, nii ees kui taga reguleeritavad vedrustused, ketaspidurid, õiges mõõdus (ees 21- ja taga 18-tollised) rattad - kõik on soliidne, tänapäevase väljanägemisega ega meenuta mingit säästutoodet. Ja ega ta oma 60 000 taha ulatuva hinnaga seda sisuliselt ju ole kah. Allakirjutanu pilku häiris vaid pisut kuidagi liiga massiivne esilatern-näidikuplokk ja numbri võrra liiga suur sadul, ent see on maitseküsimus ja tegu on siiski igapäevakasutusse mõeldud dual spordi, mitte hardenduurokaga.

Tehaseseades ratas käib sobiliku imevaikse podinaga. Surveaste on küllalt kõrge, jõudu vähevõitu ja toite eest hoolitseb pritsung, sestap suure asi madalal pöördel päris järsult ja nii ebaõnnestub esimene paigaltvõtt. Teisel (või oli see kolmas?) katsel asi õnnestub. Esimesed kaks muljet on tõepoolest "nii pehme" ja "nii rahulik". Kusjuures see pole halvasti öeldud. Lihtsalt kontrast suurte võistlusenduurokatega on suur.

Omas elemendis vägagi asjalik tegija

Omas elemendis (ehk mitte rajal ja lausliivas, vaid pigem kruusast ja kitsastest-nigelatest rajakestest asfaldini) on KLX nagu kodus. Rattaga on tõepoolest väga lihtne sõita ja selliste kiiruste jaoks, mida standardne 22-hepane jõuallikas pakkuda suudab, on ka tehaseseades pehmepoolne vedrustus täiesti kompetentne. Pikistabiil-

sus on tänavaratta vääriline ja paar-kolmkümmend kilo hardenduurodest suurem sõidumass ei anna ennast tavalisel kulgemisel eriti tunda. Sõiduasendi poolest on KLX ka suurekasvulisele sõitjale mugav, sadul on laiem, pehmem ja madalam kui tavaenduurokal ning kannatab eeldatavasti pikematki istumist. Samas saab edukalt püsti sõita ja sedasi ka keerulisemates tingimustes majandada. Nagu öeldud, ei hakanud me täiesti toorest ratast kiusama, ent maanteekiirus "sada" tuleb kellale lihtsalt ja kuuekäigulise kasti abiga saab rahulikult ka linnadevahelisi distantse katta. Sajale kilole läheneva kaaluga sõitja, kes pigem eelistab väiksemaid radu ja keerukamaid trasse, võiks ka hamba võrra väiksemat esihammakat kaaluda - algus oleks selle võrra rõõmsam.

Lühikese ringi järel, mis sisaldas nii auklikku kui mitteauklikku asfaldi, killustikku, kruusa, liiva ja jalgradasid ning metsaalustki, keeran rahulolevalt parklasse tagasi ja annan asja Toivo Nikopensiusele üle. Enduuro vanameister kurnab riista talle omase põhjalikkusega tükk aega nii Saku metsa all kui liivaseid tõuse-langusi alistades. Nagu selgub, on Toitsi käes tegemist arvestatava mäkketõusurattagagi. "Jõudu jah ei ole, aga ronib küll! Täitsa tore ratas. Tavakasutajale, kes sporti ei tee, vaid kulgeda tahab, on ratast küll ja pealegi veel. Ja nende kiiruste jaoks on ka amordid täitsa pädevad," võtab Nikopensius oma muljed kokku.



Dual spordile iseloomulik pikk tagaporikas



Küljeplastiku all peitub paisupaak

Kawasaki KLX 250

MOOTOR Vedelikjahutusega 4-taktiline, 1-silindriline; töömaht 249 cm³; surveaste 11.0:1; DOHC, 4 klappi. Maks võimsus 16 kW (22 hj) @ 7500 p/min. Maks vääne 20.5 Nm @ 7000 p/min. Sissepritse 34 mmx1 Keihin. Digitaalne süüde; elektristarter.

JÕUÜLEKANNE 6-käiguline käigukast; mitmekettaline märgsidur; peaülekanne: kett.

VEERMİK Terasest perimeeterraam; reguleeritav 43 mm torudega USD teleskoopesisihark, käik 255 mm;

UNI-TRAK reguleeritava monoelemendiga tagavedrustus, käik 230 mm.

PIDURID ees 250 mm ketaspidur 2-kolvilise sadulaga, taga 240 mm ketaspidur 1-kolvilise sadulaga

REHVID 3.00 - 21 (51P) ees ja 4.60 - 18 (63P) taga.

TELJEVAHE 1430 mm, kliirens 285 mm, sadulakõrgus 890 mm, kütusepaak 7,7 l, tühmass 138 kg.

MAALETOOJA Heladora OÜ, edasimüüjad Motodepoo, IT Moto

HIND 69 000 krooni

Restaureerijad võtsid Tartumaal mõõtu

23. mail peeti Tartumaal Wana-Kolgas sealse Tsiklitalli eestvedamisel arvult kolmandat Moto- ja Vanavara Päeva, mis tõi kokku ka Eesti parimad mootorratarestaureerijad.

TEKST JA PILOID Tarmo Riisenberg

Ei saa salata, et žüriil (kuhu kuulusid Märt Karu, Priit Kassikov ning siinkirjutaja) oli valiku tegemine äärmiselt raske, sest heal tasemel restaureeritud mootorrattaid oli Wana-Kolgas väljas rohkesti. Pärast paar tundi kestnud vaagimist õnnestus aga esikolmik paika panna ning teatavaks teha.

Kõige paremini restaureeritud mootorrattaks sai 1947. aasta Indian Chief (omanik Ivar Lindla). Tegu on hiljuti USA-st Eestisse imporditud mootorrattaga, millele Maarjamaal sai osaks põhjalik restaureerimine. Tulemus on nähtud vaeva väärt: sinine Indian oli Wana-Kolgas üks suurimaid publikumagneteid ning pälvis ka Wana-Kolga Tsiklitalli eripremia. Ainsaks erinevuseks originaalst on mainitud mootorrattal 12-voldine elektrisüsteem (koos sobiva generaatoriga) originaali 6-voldise asemel. Põhjus pole mitte originaaldetaili puudumises, vaid 12-voldise elektrisüsteemi paremas kooskõlas kaasaja liiklusega.

Seejuures on konkreetne mootorratas heaks näiteks sellest, et vanade mootorrataste haigus võib inimesi hammustada vägagi "valusalt". Nii on Ivar Lindlal juba olemas kolm Indiani ning see pole veel piir. Küsimusele, millal jõuab Maarjamaale vanade Indianite "Pühaks Graaliks" peetav neljasilindriline mudel, kõlas vastus nii: "Asjaga tegeletakse." Hoiame pöialt. Üks "neljane" on Eestis küll ka praegu olemas, kuid seni veel vaid restaureerimise ootel.

Tearu hoolikalt restaureeritud ČZ

Urmas Tearu nimi pole aga motohuviliste seas sugugi võõras: tema õlul püsib Kurtnas tegutsev mootorrattamuuseum. Seega pole põhjust ka üllatuda faktist, et Urmasele kuuluvaid põnevaid mootorrattaid jõuab igal aastal ka erinevatele näitustele ja restaureerimiskonkurssidele. Eelmisel aastal pälvis ta Wana-Kolgas restaureerimiskonkursil

Ka valgustusseadmed peavad olema ajastutruud. Nii sõideti karbiidlambi valgusel 1928. aastal.



1947.aasta Indian Chief oli kogu konkursi suurimaid publikumagneteid. Ei saa salata: toona osati teha ilusaid mootorrattaid.

CZ krossiratas Urmas Teearu kollektsioonist on taastatud eri kohtadest kokku kogutud osadest. Raamil oli suisa kolm doonorit.



teise koha pea ideaalilähedaselt restaureeritud Lvovi tehase võrriga MV-042 M. Ka sel aastal oli Urmas Teearu premeeritute seas – talle kuuluv krossimootorratas ČZ-984/9 pälvis samuti hindajate arvates teise koha preemia.

Tegu on siinkandis üpris haruldase sõidukiga, milledest ühest säilinud eksemplarist oli juttu Motomaanias paar numbrit tagasi. Omal ajal krossiradasid sadadena

täitnud sõidukid on tänaseks läinud aga suuremalt jaolt vanametalli ning sellise sõiduki korrektne taastamine võib olla keerukamgi mõne ennesõjaaegse masina ehitamisest. Erinev ei olnud ka konkreetse masina käekäik: ainuüksi raam on kokku pandud kolme erineva raami detailidest, samamoodi on üle ilma kokku kogutud ka ülejäänud detailid. Huvitava faktina tuleb tõdeda, et näiteks raamis olnud mootor

oli eelmisel aastal Vana-Kolga motopäeval müügis. Aastakene tööd ning ongi olemas efektne võistlusratas. Usutavasti on mõni Urmase värskelt restaureeritud mootorratas väljas ka järgmise aasta Wana-Kolga Moto- ja Vanavara Päeval. Nii käib praegu töö mootorratta kallal, mille raam kuulus väidetavalt esimesele Vihuris valmistatud võistlusmootorrattale. See on aga ČZ-iga võrreldes paar korda keerukam projekt



**HUVITAVA
FAKTINA
TULEB
TÕDEDA, ET
NÄITEKS
RAAMIS
OLNUD
MOOTOR OLI
EELMISEL
AASTAL
VANA-KOLGA
MOTOPÄEVAL
MÜÜGIS.
AASTAKENE
TÖÖD NING
ONGI OLEMAS
EFEKTNE
VÕISTLUS-
RATAS.**

ning nõuab seetõttu ehk rohkem aega valmistamiseks.

Prototüüp ja koopia

Paremuselt kolmandaks sõidukiks tunnistati restaureerimiskonkursil narvalasele Andrei Losseville kuulunud 1944. aasta mootorratas DKW NZ-350/1. Paljud tunnevad seda masinat kui IŽ-350 prototüüpi, kuid tegelikult on kahel mootorrattal ka märgatavaid erinevusi. Nii näiteks on porilaudade serva valtsid hoopis teise profiiliga, erinevad ka ketikaitse, spidomeeter ja tema ümbris ning hulk pisemaid detaile. Vana-Kolgas oli kõigil huvilistel neid erinevusi võimalik ka ise uurida, sest perekond Lossev oli esindatud kahe mootorrattaga: juba mainitud DKW ning selle koopia IZ-350.

Mainitud mootorratas on restaureeritud erinevatest allikatest kogutud osadest. Eriti tähelepanuväärne on konkreetse sõiduki mootor. Nimelt valitses 1944. aastal Saksamaal juba tugev värviliste metallide pöud ning seega oli vaja leida käepärasemaid materjale sõjamasina käigus hoidmiseks. Seetõttu said DKW-d endale alumiiniumist karteritega mootorite asemel hoopis malmist karteritega jõuallikad.

Selliseid mootoreid toodeti aga vaid sõja lõpuperioodil ning tänaseks on neist motokolleksionääride käes saanud tagaotsitud haruldused. Eestis on täna teada vähemalt kolm sellist jõuallikat (neist üks siis antud mootorratta raamis).

Vähe on tuntud ka seik, et esimesed IŽ-350-ed, millede väljalaskeaasta jääb aastasse 1946, omasid samuti malmkarteriga jõuallikaid. Kahjuks pole selge, kas selliseid

Krossiratas on taastatud sellisena, et sellega võiks kohe starti minna. Nahast rihm hoiab alumiiniumpaaki raamil kinni.



Kirjad paagil pidid aitama sõduril oma masinat paremini juhtida.



DKW raamis olev mootor on eriline: selle karter ja küljekaaned on valatud malmist.

mootoreid valati juba Venemaal või kasutati ära Saksamaalt välja veetud detaile.

Veel mõndagi põnevat

Huvitavaid mootorrattaid osales restaureerimiskonkursil teisigi. Näiteks ei juutu just sageli, et korraga võiks vaadata kahte 1958. aasta Jawa't, nn ampermeeter paagil mudelit. Esindatud oli ka ČZ-250 tänavasõidumootorratas, väga heal tasemel restaureeritud motoroller Vjatka, BMW R-35 üleminekumudel, valik IŽ'e, AWO-425 ning kunagi Haapsalu valvekoondises tööd teinud miilitsamootorratas Ural.

Küll jäi mitmel puhul silma, et eelkõige just pisidetilide puhul annaks nii mõnegi restaureeritud mootorratta juures veel tööd teha. Maalriteibist jooned bensiinipaagil või moodne signaal ei aita kuidagi restaureerimiskonkurssidel esikohale tulemisele kaasa. Siin on pigem võitjad need, kes teevad oma tööd südamega ning ei rahuldu millegi kehvena kui ideaaliga.

Wana-Kolga Moto- ja Vanavara Päeva lahutamatuks koostisosaks on ka laadaplats, kuhu vihmases ilmast hoolimata jätkus kenakesti kauplejaid. Ja ega head leiudki tulemata jäänud: näiteks paljude poolt pingasalt taga otsitud IŽ'i uhiuus must süütekarp tehasepakendis, mis äärmiselt mõõduka (et mitte öelda olematu) hinna eest pani nii selle leidjal kui ka tema ostu hilisematel uurijatel südame põksuma.

Terviklikematest sõiduvahenditest torkasid silma Jawetta Sport mopeed 1962. aastast, paar nõukogude päritolu rollerit ning pärastsõjaaegne DKW mootorratas. Soovi korral saanuks laadalt kaasa võtta ka



Narva osaväppude käe alt on tulnud ka see kokkupandav "tõukemootorratas"



Roheline trike meenutab pigem metallist skulptuuri. Sadulad on tehtud autorehivist

Tahate rollerit? Laadal pakuti restaureerimiskõbulikku Tuula-200't.



See miilitsa-Ural aitas omal ajal kulgeda Haapsalu valvekoondise korrakaitsjatel

käepärastest materjalidest valmistatud hiiglasliku nn "ämblikjalgratta" koopia, MZ-i enduroratta jäänuki (raam, mootor ja üks ratas) või tehasevärvis Riga-12 paagi.

Veel kolm sõidukit pälvisid aga tõsist huvi väljaspool restaureerimiskonkurssi ja laata. Üks põnevat mootorrattaid oli kohal Viljandimaalt, tõenäoliselt esimene Eestis ehitatud diiselmootoriga mootorratas (tollest sõidukist pikemalt järgmises Motomaania numbris).

Kahe keeruka sõidukiga olid aga esindatud Narva mootorrattaehitajad (ja seekord mitte Igor Brok). Kui neist ühe puhul oli selgelt aru saada, et tegu on motoriseeritud tõukerattaga (ja veel esiveolisega), siis rohelise sõiduvahendi trike'ks tituleerimine näib küll liigse lihtsustamisena. Ümber invaliidiauto jõuallika põimitud metallkonstruktsiooni võiks vabalt KUMU's kui moodsa kunsti näidist eksponeerida.

Jaan Silla ja Wana-Kolga Tsiklitalli organiseeritud järgmine Moto- ja Vanavara Päev toimub 2010. aasta maikuu.

Soomlane supermoto

Intervjuu Mauno Hermuneniga, hooaja üllatajaga

Selle hooaja esimene võistlus supermoto maailmameistrivõistlustel Itaalias Viterbos lõppes suure üllatusega - paduvihmas võttis teises sõidus kõigi tähtede ees võidu "tundmatu noor soomlane" Mauno Hermunen.

TEKST Helen Urbanik PILDID Helen Urbanik, kerkeis.com

Eestlaste jaoks on Manu tegelikult vägagi tuttav tegelane, olles siin korduvalt võistlemas ja võitmas käinud.

Kust tuleb sinu kiirus?

Arvan, et tugevast treenimisest :)

Mis on kõige tähtsam oskus, mille sa oled motokrossist õppinud ja mis aitab sul supermotot sõita? Mis tehnikat sa pead veel harjutama?

Offroadi lõikudel olen ma päris kiire - nii et see kiirus tuleb ilmselt motokrossist. Aga seda, kuidas asfaldil paremat sõidujoont valida, pean ma küll veel õppima.

Kes on sind su võidusõidukarjääri jook-sul kõige enam aidanud ja kuidas?

Kõigepealt muidugi ema ja isa, ja kõik sponsorid. Supermos on suureks abiks olnud ka Marko Paju, Supermoto Finland Racing tiimi omanik.

Oled sa kunagi mõelnud ringrajasõitu proovida?

Proovida tahaksin küll, kuid arvan, et pikaajalist huvi see mulle ei paku, sest seal ei ole üldse hüppeid!

Kuidas sa ennast supermoto MM-tasemel tunned? On see väga erinev Soome, Saksa ja Austria meistrivõistlustest?

Maailmameistrivõistlustel on viis tipp-sõitjat väga kiired ja mul on õnnestunud kõigis sõitudes viie parima seas püsida, nii et ma tunnen ennast seal üsna hästi.

Kas leping Husqvarna tehasetiimiga tuli lihtsalt?

Jah, isegi lihtsamalt, kui ma arvasin.

Kuidas meeskond sind vastu on võtnud ja kas tsikkel sobib sulle? Mis on Husky tugevad küljed - ja kas nõrkusi ka on?

Meeskond on väga hea ja tsikkel on suu-repärane. Husqvarnal on võimsusega kõik korras ja see on hästi juhitav, nii et minu meelest on tal kõik heaks tsiklik vajalik olemas.

Sinu sõit MM-i esimesel etapil Itaalias Viterbos oli tõeliselt muljetavaldav - kuidas õnnestus sul kõik vanad kalad sellistes tingimustes enda selja taga hoida?

Ma olen vihmasel rajal väga kiire ja sellest oskusest oli palju kasu.

Mis oli sinu jaoks selle sõidu tipphetk?

Parim hetk oli see, kui mul õnnestus Thierry van den Boschilt liidripositsioon uuesti ära näpsata!

Missugune on üldse olnud sinu elu parim sõit - või on see veel tulemas?

Seni on minu meelest parim olnud võidusõit Mettet'is aastal 2008, kus ma finišeerisin küll teisena, kuid tegin tasavägise võidusõidu USA supermoto meistri Cassidy Andersoniga ja motokrossisõitja Mikael Pichoniga.

Ühes intervjuus ütlesid, et mootorrattasport on Soomes vähetahtis asi. Kas sa tõesti arvad nii - kui teil on vennad Kalliod, enduuro maailmameistrid ja teised sellised tegijad?

Ajakirjandus pöörab sellele tõesti väga vähe tähelepanu. Kui võrrelda seisu Itaalia ja Saksamaaga, siis on see hoopis teine asi. Kahtlemata on meil palju maailmameistreid, kuid mootorrattasport on Soomes siiski vähetahtis ala.

Mida ütleksid Eesti võidusõitjate ja sõitjate kohta - kas mõni meie radadest meeldis sulle või avaldas mõni sinne sõitja head muljet?

Eesti supermotod on väga hästi korral-



datud ja pealtvaatajaid on teil palju rohkem kui Soomes. Lisaks on teil vihmavarjutüdurukud ja muud toredad asjad :) Eriti meeldis mulle Kuressaare rada ja sealne võidusõit. Ka eelmise aasta Tallinn Openi võistlus oli tore.

Aravetel olen ma treeninud ja sealne rada on väga hea. Ükski sõitja mulle erilist muljet kahjuks avaldanud pole.

Milline on sinu arvates supermoto tulevik? Kas see muutub kiiremaks, tehnilisemaks, populaarsemaks?

Supermoto areng on pidevalt käinud üles ja alla. Soomes on see ala pidevalt kasvunud, kuid Kesk-Euroopas on see praegu veidi maha käinud, kuigi ma loodan, et asi uuesti paraneb ja ala populaarsemaks muutub. Ise arvan ja loodan, et tulevikus muutub offroadi osa tehnilisemaks.

Milline on sinu hinnangul hea supermoto rada - millised elemendid seal on, milline kate?

Kui sa oled hea sõitja, peavad kõik su oskused head olema, nii et raja ehitus ei mängi erilist rolli.

On sul võistlustingimuste (mürg, kuiv) koha pealt mingeid eelistusi?

Enda arvates olen märjal rajal veidi kiirem - või siis on teised seal aeglasemad!

Kui palju sa treenid ja millist trenni teed?

Treenin ainult sõtu - sõitu ei saa mitte miski asendada. Püüan sõitmas käia 2-4 korda nädalas.

Mis on su tulevikuplaanid? Lugesin, et mõtled USA-st?

maailmameistriks?!

supermoto MM-il

Tahan tulla maailmameistriks. Kuuldavasti on supermoto praegu USA-s väga kehvast seisust, kuid loodan, et saan kunagi sõita X-Games'il.

Mida teed supermotost vabal ajal? Kui sageli õnnestub sul Soomes käia?

Tavapäraseid asju - hängin sõpradega, istun arvuti taga. Lahkusin kodust 5. jaanuaril ja olen sellest saadik Soomes käinud kolm korda, nii et väga sageli ma sinna ei satu. Kuid mulle meeldib Saksamaal ja teistes riikides. Elasin Soomes 20 aastat, nii et olen seal olnud piisavalt ka juba.

Kas sellel aastal plaanid mõnest Eesti supermotost osa võtta?

Kardan, et mul pole selleks aega. Tulla

tahaksin küll, kuid kahjuks pole see võimalik.

Kas su võistlusnumbri 131 taga on mingi lugu?

Aastal 2006 olin Soome meistrivõistlustel 3. ja järgmiseks hooajaks otsustas meie meeskond võtta endale kolmekohalised numbrid. Mina tahtsin jätta enda omasse alles numbri 3 ja nii olidki meie tiimi numbrid 111, 121 ja 131. Number näeb täitsa hea välja ka ja ilmselt jääb see mulle kuni lõpuni, sest lasin selle endale selja peale tätoveerida :)

Aitäh intervjuu eest! Hoiame sulle põialt!

Mauno "Manu" Hermunen

► Manu alustas 3-aastaselt motokrossiga, kui isa ostis tsiklid nii endale kui pojale. Kuni 12-aastaseks saamiseni sõitis poiss lihtsalt lõbu pärast, kuid siis sai tehtud rahvuslik litsents ja tuli esimene võit Soome võistlusel.

Esimesel võistlusaastal läks Manu 80-ste kõige tugevamasse klassi C/A, kuid tulemused polnud eriti mainimist väärt. Mõne aastaga läks asi paremaks ja 2002 oli Manu selles klassis juba Soome meister.

Aastal 2003 läks Manu üle 125-ste nõrgemasse klassi ja esimestel võistlustel lõpetas esimese kolme seas. Siis aga murdis ta jala ning sel aastal enam ei võistelnud.

Aastal 2004 tegi Manu samas klassis 12 starti, millest võitis 11. Edasi läks ta 125-ste tugevamasse klassi ja seal ol sõitudes 15 seas. Osales ka Soome juuniorde (alla 18-aastased) meistrivõistlustel ja oli üldarvestuses teine.

Aastal 2005 ei tulnud 125-ste klassis erilisi saavutusi, kuid juuniorde meistrivõistlustel oli ta taas teine. Ka proovis ta sel aastal esimest korda supermotot ning ala pakkus kohe huvi. Hooaja lõpus osales ühel võistlusel ja lõpetas selle kolmandana.

Aastal 2006 loobus Manu poole hooaja pealt krossist ning keskendus vaid supermotole. Supermotost tegi ta täishooaja ja oli Soome meistrivõistlustel (kus on vaid üks klass, SM Open) kolmas.

Aastal 2007 oli Soome meistrivõistlustel 12 starti, millest Manu võitis 10. Järgmiseks hooajaks sõlmis Manu lepingu Saksa Husqvarna maaletoojaga Zupin Motosport ning osales Saksa ja Austria meistrivõistlustel klassis S2 (kubatuur 475 ccm ja suurem), võites mõlema riigi meistritiitlid. Ka osales Manu kahel MM-etapil.

Eelmisel aastal osales Manu kolmel Eesti meistrivõistluste etapil (Riias, Kuressaares ja Tallinnas) ning võitis kõik kuus starditud sõitu. Üle-eelmisel aastal osales ta Kuressaare ja Rapla võistlustel, kus ühes sõidus jäi teiseks ja kolm võitis.

Selle aasta alguses teatas Husqvarna Itaalias baseeruv tehase meeskond, et Mauno Hermunen kuulub nende tiimi ja osaleb klassis S1 kõigil MM-etappidel. Esimene võistlus toimus aprillis Viterbos üliirasketes tingimustes ning paduvihmas õnnestus Manul teises sõidus kõiki "vanu kalu" edestada. Esimeses sõidus oli Manu kolmas ning etapi kokkuvõttes teine. Teine etapp oli mai lõpus Mallory Parkis Inglismaal ning sealgi sõitis Manu hästi, olles etapi kokkuvõttes kolmas ning hoides maailmameistrivõistluste üldarvestuses teist kohta.

MM-i kolmas etapp peetakse 12. juulil Itaalias Aostas. Üldse on supermotost sel aastal kavas üheksa etappi.

Manu on 21-aastane ja elab praegu Saksamaal.



MÖGIKAS:



mäkketõusuratas uitmõttest võistluseni

Mäkketõusuvõistlusele minemiseks pole vaja enam kui üht enduurokat, osavaid käsi ja mõnda tuhandet krooni. Aa, muidugi head tuju ja portsu pealehakkamist ka, nagu ikka.

TEKST **Mari Sarv**, Eesti Päevaleht
PILDID **Mari Sarv**, Saarlane

16 . mail Väos mädebüüdi teinud Mõgika tiim sündis reaalselt alles veebruaris, mil Ahto "Käbi" Reinman ja Janis "Saarlane" Meri otsustasid, et Saarlase Honda XR400R tuleb ehitada mäkketõusjaks ning Käbi sellega kõrgustesse lennutada. Plaan oli võimalikult palju ja odavalt ise teha ning jätta alles võimalus Hondat ka enduuroradadel tuulutada. "Pikem kiige ja kett ning "labidatega" tagarehv ja Mõgikas on valmis," tehti lihtsad arvutused. Mõgika nimi sündis "mägika" tippimisel tulnud tüpost.

Palju juppe võeti teistelt ratastelt lihtsalt sellepärast, et Honda vara mitte ära lõhkuda. Tõsi, taoline "Tootsi tsikkel" nõudis hulgaliselt leiutamist ja klapitamist.

Infot hangiti laest (nt kui pikk peaks olema kiige), fantaasiast, internetist - hillclimb.ee ja hillclimbestonia.com lehtedelt, youtube'i videotest, fotodelt, foorumeist... Ka Motoexotikal oli mäkketõusjaid ridamisi kohal ning Mõgika tiim käis mööda messi ja rattaid uurimas, mis tehtud, mis teoksil, mida vaja ja mida mitte. Küll piirati Voltsi, küll küsitleti Ummit. "Tavaliselt hakati kahtlema, kas see ratas üldse märke sõita jaksab. Siis vaadati mind pika pilguga ja öeldi, et no hea küll, sinuga jaksab ikka," itsitab 58-kilone Käbi. "Tegu on alaga, kus reegleid on vähe: minimaalne teljevahe, killswitch, üks pidur ja kaetud tagaratas, kui rehvis on metalli. Põhimõtteliselt ei ole mitte midagi öeldud, ehita mis tahad!" on Saarlane rahul.

Ehitus algas pikast kiigest

Hakatuses niisiis kiige. Et valmis uus pikendatud kiige, küll muu mudeli oma, maksnuks 7000 krooni, otsustati alternatiivse otsida. (Lõpuks kujuneski kogu ratta ehituseks sama summa, mis alul valmis kiige eest küsiti.) Käbi viis Hondale garaazhis jõude seisnud Yamaha XJ600 kiige koos tagarattaga. Kiige saeti pooleks ja keevitati 3 mm-se seinaga nelikanttorujupid pikenduseks vahele. "Originaalkiige oli 2 mm-se seinaga nelikandist, kuid seda polnud esiteks saada ja teiseks on kolmene ju tugevam ka," kiidab Saarlane kaks-ühes tööd.

Nii lihtsalt see siiski ei läinud, veel oli vaja XJ kiige ja XR kinnituspolt sobima panna. Mida teha, kui sul on 15 mm-ne polt ja 31 mm-ne ava, kui pole olemas nõellaagrit 15-se sise- ja 31-se välisvõruga? Mida siis ikka tehakse: ostad 32 mm-se laagri ja reguleeritava hõõritsa ning suurendad ava sobivaks; kuna laagri sisevõru on 20, täidad ülejäänud 5 mm lisapuksiga ning sisevõru istutad puksi peale spetsiaalse Loctite'i puksiliimiga. Ja lisad kiige ja puksi vahele tolmukaitsesid.

Et Honda tagaamort uuele kiigele ülearu

lihtsasti ei kinnitunud, leiti parem Yamaha XT600 osakonnast. Tolle gabariidid on Hondaga samad ja üks selline amort seisib juhtumisi jälle jõude.

Järgmiseks lõigati kiige küljest maha kõik ebavajalik - tagapiduri kinnitused peajasjalikult. Rattal peab olema vähemalt üks pidur mäest alla tulemiseks ja kuna esiots jäi muutmata, oli lihtsam alles jätta esipidur.

Taha oli vaja uut hammasratast, sest XJ-i ketimõõt on 530, Hondal aga 520. See tähendas, et tuli leida XJ600 kinnitusega 520 mõõdus võimalikult suur hammakas. Lõpuks lasti 55 hambaga hammasratas teha hr. Kala juures, info tema kohta leidis Saarlane bikeri foorumist. "Töö kiire ja korralik, kahe päevaga olemas!" kiidab Saarlane. Uus hammasratas on alumiiniumist, väidetavalt kasutatavad ilmatasemel krossisõitjad samataolisi.

Jaanus "Hevimees" Eriksool oli 3-4 krossika tagahammasratast, mis tal oma stunt-ratta projektist oli üle jäänud. Leidmaks Mõgikale sobivaim ülekannet ja parimat tulemust mäel, laenati neidki ja uuriti, kas neist mingit abi on. Kahte, 48 ja 50 hambaga Yamaha TT600R omi sai kasutada, ainult üks vaheflants tuli lasta lisaks treida. Selle tegi üks Saarlase tuttav treial ära.





Pikad õhtud juppe oodates

Siis oli vaja ketti, arusaadavalt hästi pikka. Erinevate ülekannete proovimiseks telliti ketiga koos märtsi lõpus juurde ka esimesi hammasrattaid – 14 ja 15 hambaga. Ülekanne muutmiseks on saada ka 13 ja 16 hambaga rattaid, kuid nende testimise vajalikkuses pole Saarlane veendunud. Juppe oodates kohendati ajaviiteks seda, mida sai. Rattal võeti küljest kõik puruneda ja kaaluda võivad asjad – tuled, viled, esiporikas, summuti ja muud ebaolulised pudinad.

“Järgmiseks tegime rehvi: Saarlane lõi kas papist “labida” šablooni, et selle järgi lasta rehvimustrile abilised teha. Alul tellisime Levadiast kümmekond metallitükki, mille siis ise valmis painutasime. Üks jäi puudu, selle lõi kas Saarlane ise tikksaega välja. Kõik need 11 keerasime poltidega Saarlase vana krossirehvi peale,” kirjeldab Käbi spetsiaalrehvi valmimist.

Siis vaatas Saarlane, et Honda sadularaam on liiga uhke: täis ebavajalikuks muutunud kinnitusi pidureile ja porilauale, lisaks lebotas selle küljes kobakas õhufiltri kopsik. Et seda mitte lõhkuda, painutas ta torudest uue lisavidinateta, kergema ja lühema raami kui Hondal originaalis. Ja et pääseda õhufiltri kopsikust, pandi nüüd koonusfilter otse karpale.

Ühel õhtul jälle Mõgikat ehitama läinud, leidsid mehed eest lekkiva esiamordi. Mis tähendas, et tuleb uued simmerlingid panna. Käbi võttis amordid lahti ja selgus, et on vaja ka alumisi juhtpukse, sest teflonpind oli kulunud. “Panime jälle tellimuse kirja, aga lubatud nädalaga need kohale ei jõudnud. Ning kui jupid tellitud, oli kõik töö otsas – mis sai, oli tehtud, mida tuli teha,

ootas juppide taga,” ohkab Käbi. Keti taga ootas ketijuhikute paikapanemine ja ratta tsentrisse ajamine ning amordid ootasid uusi simmereid.

Ajaviiteks keevitas Saarlane jalaraudadele jupid otsa, mis tegi sõitjale asja mugavamaks, kuna saab paremini õigele kohale pihta ja mugavam on toetada ka. Heebli raha säästmiseks soetati ka soodushinnaga käekaitse (soodushinna tingis nende uskumatu koledus), mis kinnituvad lenksu keskpäika hüdraulikas kasutatavate toruklambritega (need olid riulist kohe võtta). Lenksuotstesse sai valmistatud originaalilähedased lukustatavad käekaitsete kinnitused, sest sooduskoleddused olid ilma kinnitusteta. Toruisolatsioonist lõigatud lenksupehmenusest oli kasu juba testsõidul enne võistlust, kui sõber Rennes ratabast proovides end Männikul mitu korda järjest kõhuli lenksule heitis. Alumiiniumlehest põhjakaitse kivide-okste eest sai ka mootor: Saarlane tegi jälle šablooni, lõi kas välja ja painutas valmis ning spetsialistid keevitasid kokku.

Kuna kiige ja tagaratas olid enam-vähem paigas, tehti nüüd tagaratta kohale ka “kotikaitse”, mis on kindlasti sõitja enda huvides, kuid lisaks võistlustingimustes nõutav, kui tagarehvis on metalli. “Saarlane töötab hüdraulikafirmas, kust saime sobiva toru. Painutasime selle parajaks ja keevitasime kokku. Torust raami vahele keevitasime rekka õhufiltri küljest saadud metallvõrgu,” annab Käbi lihtsa kotikaitse retsepti. (Õhufilter oli Käbi töö juures vanarauakastis.) Tõsi, pärast Väos peetud trennipäeva ja Tegijatega konsulteerimist tehti kaitset pikemaks.

**SIIS OLI VAJA KETTI,
ARUSAADAVALT HÄSTI
PIKKA.
SEE OSTETI MEETRIGA
TELETORNI ALT POEST.**

Käbi ostis veel kill-switch'i ja kruviti külge seegi, aga ikka veel polnud ketti-hammasrattaid kohal. Kuna Väo võistlus, kus oli kindel plaan sõita, lähenes kõrvulukustava kiirusega, tuli midagi muud välja nuputada “Hevimees oli kunagi Saarlasele maininud, et ostku Teletorni poest jooksva meetriga CZ-i ketti ja ongi korras,” meenutab Käbi seda nuputamist. Ostetigi 2,9 meetrit ja oli tõesti korras - üllatuseks selgus lausa, et Yamaha ratas ja kiige sobisid Honda taha nii hästi, et hammasrattad olid täpselt ühel joonel. Selgus vaid, et amordi alumine kinnitus jääb ketile ette. Niisiis tuli kinnitused ümber tõsta. Rohkem oli tööd ketijuhikute-ga: alumine jäi XR-i originaaliks, kinnituse tegi Saarlane ise, ülemine on aga puhas oma leiutus käepärastest vahenditest. “Tõöstuses kasutatav liugurplastik,” üritab Saarlane kasutatud kulumiskindlat plastmassi isoleerimustada. Tegelikult pole mehed kindlad, kas ja kui vajalikud ketijuhikud üldse on - on nähtud ratabast ilma kummatagi, on nähtud mõlemaga ja tavaliselt olevat mägikatel ainult alumine. “Parem karta, et see kett



Kiigepikendus on mäkketõusus vajalik

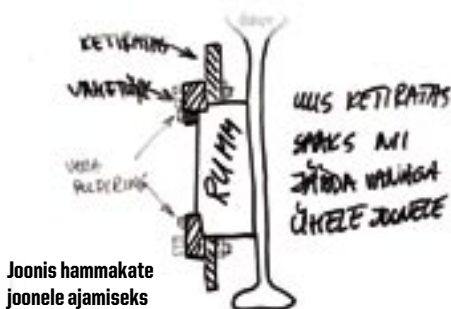


Tagarehvi labad

Hammasaratas on tavalisest suurem



Ketijuhikud



Joonis hammakate joonele ajamiseks

sulle mootorisse lendab, ja need juhikud sinna jätta," leiab Käbi.

Amordivarustus ei saanud ega saabunud, niisiis tuli sisse antud tellimusest hoolimata järgmisse poodi minna, simmerlingid kohapealt osta ja amort poolikult kokku panna.

Nädal enne võistlust oli võimalus Väos üks testpäev ja trenn teha. Seal sai Käbi paar korda mäkke tõusta, seejärel kadus sisuliselt tühikäik ja mootor ei läinud enam korralikult ka pöördesse. "Sai teistega natuke nõu peetud ja leidsime, et äkki peaks summuti tagasi panema. Garaaž oli mõne kilomeetri kaugusel, käisime ära, keerasime külge ja oli tõesti parem," räägib Käbi.

Agas päris hästi ratas tegelikult ikka ei käinud. Esmalt uuriti karburaatorit, et ehk on must, aga pärast puhtana kokku panemist asi paremaks ei läinud. Võetud siis uuesti kõik lahti ja hakati jälgi ajama, kuhu lähivad karpast voolikud. Selgus, et Saarlane oli ühe ülemise vooliku mugavuse huvides ühendanud karburaatoriga, kuna arvas, et tegu on lihtsa tuulutus-

voolikuga. Mis tähendab, et kui ratas on külili, voolab bensiin karburaatorist kenasti karburaatoritule kaudu mootoris. Millest poleks tänavaratta puhul suurt lugu, aga mägikas vedab külili suure osa ajast ja nii on kogu aeg bensiin mootoris. Teisipidi ka: karburaatoritule võib segada ka karburaatori tööd. Tõsteti voolikud nii, nagu ette nähtud, ja viga oli loodetavasti kõrvaldatud.

Oli veel jäänud esinemine ehk võistlused, mis pole Mõgika meestele sport, vaid fun. Kaks päeva enne võistlust tehti veel üks testiõhtu Männikul veendumaks, et viimased putitamised peavad. Väos, hooaja avavõistlusel, said Käbi ja Mõgikas mäeristest kätte. Muu hulgas selgus, et üks Käbi on mäkketõusjate hulgas juba olemas, ja uhke fanclub'iga. See lisas meie Käbi esinemisele ainult võrtsi ja lusti.

Võistlusest õppis tiim, et kaval on rattale istutada väike läbipaistev bensiinipaak; järgmiseks võistluseks ehk teistsugusele pinnasele planeeritakse "labidate" asemel poltrehvi; Käbi 30. meetrile jäämise üks

Mõgika faktid:

DOONOR: Honda XR400R

JUPTID: Yamaha XT600 ja Yamaha XJ600

OLULISEMAD TEHTUD TÖÖD:

Uus pikem tagakiige
Uus tagaamort
Uus tagahammasratas
Pikem kett
Uus tagarehv
Lenksuvehendus
Käekaitse
Killswitch
"Kotikaitse"
Mootori põhjakaitse
Väike läbipaistev bensiinipaak
Poltrehv

KULUTATUD RAHA:

Ca 7000 krooni.

KULUTATUD TÖÖTUNNID:

Ca 100, lisaks arutelud vabas öhkkonnas ja surfitud internetis.

MÕGIKA SÕBRAD:

Motul (õli)
Kummimees (rehvivahetus)
Dunlop Hiflex (mugav, soe ja valge töökoht ehk Saarlase kontor)
Gokart (väärtnavarauakast ja Käbi kontor)

süüdlane oli ka liiga kõrge ratas, niisiis leidis Saarlane võimaluse lasta sadul pisut madalamaks, kaotamata olulist kõrget kliirensit. Ja sedagi, et ära võetud esiporikas oleks tänuväärne koht sponsorite kleepekatel, mida praegu pole kusagile panna.

See oli Ahto-Käbi esimene võidusõit. "Ehkki kohapeal end arvele võttes oli mul stardinumber kusagil keskel, hakkasid suured isad seletama, et nemad ei taha esimesed olla, nii tõsteti juba paika pandud võistlusjärjekord ümber ja mina olin esimene," meenutab Käbi ebameeldivat üllatust. "Minu meelest võiks esimene voor olla loosiga, teine voor esimese vooru pingeriida pööratuna ja viimane eelvoor siis teise vooru pingeriida õiges järjekorras," toob ta ühe võimaluse asi ausamaks ajada.

"Üldkogemus oli hea, sõitsin teisel katsel välja 30 meetri peale – mägi oli 50. Esimese võistluse kohta oli see täitsa hea tulemus!" on Käbi rahul. Kolmas katse jäi Mõgikal Väos tegemata, sest ratas ei läinud käima.

Pärast võistlust võeti üha rohkem suitsetamist ja küünalt tahmanud ratas koos Hevimehega, kes mootoriga rohkem sina peal on, lahti. "Tellisime uued kolvirõngad ja peatihendisarja, kuhu üldjuhul kuulub ka klapisääretihend. Rõngad ja komplekt tuli, aga klapisääretihendeid seal polnud. Nüüd on kolvirõngad vahetatud ja silinder peal, ootame," ohkavad mehed.

Agas kui kõik hästi läheb, on Mõgikas Motomaania trükkimineku ajaks Marjamäel stardis.

Mai keskel toimus Lätis Bikernieki ringrajal võimas sääruvõistlus Zeltais Mopeds, kust võttis osa üle saja sõitja peamiselt Lätist ja Eestist.

TEKST **Helen Urbanik**
PILDID **Motoaplis.lv**



Lätis toimus võimas sääruüritus

Osaleda võisid vaid Nõukogude Liidus valmistatud masinad. Eestist kohale läinud paar hiinakat rajale ei pääsenud. Samas on lätlastel olemas ka kahekäiguliste sääruvõistluse klass, milliseid Eesti võidusõitjad ei kasuta.

Tegemist oli lätlaste sääruvõistluse karikasarja 1. etapiga, teine etapp leiab aset 12. juulil Ape krossil.

Bikerniekis leidis esimest korda aset ka 24-minutiline meeskonnasõit, kus sama masinaga sõitsid 3-5 võistlejat.

Nii osavõtjaid kui pealtvaatajaid oli üritusel palju, sõitmas oli ka mitmeid sealmail muudelt elualadelt tuntud inimesi. Eriti efektsed olid meeskonnad - sõitmas oli nii hokivarustuses tegelasi kui ka näiteks teletupsud.

Eestlastel läks väga hästi. Võidu tõi Standard klassis ära Lembit "Onu" Roop ning eestlased võtsid selles klassis koguni nelikvõidu: Onule järgnesid veel kaks sakulast Meelis Püvi ja Tiit Palkov ning neljas oli Arti Rüütel. Nagu Onu semud ütlesid, tegelesid nemad rajal põhiliselt lõunanaabrite rünnakute tõrjumisega, et keegi Onu esikohta ründama ei pääseks.

Open (ehk lätlastel Sport) klassis pidi Järvakandi vanameister Mati Tagapere alla vanduma lätlasele Ainars Karrole, kolmas oli samuti lätlane Normunds Kajaks.

Standard klass oli kõige osavõtjaterohkem, veidi üle 70 sõitja. neist eestlasi 23.

Külgvankreid oli stardis 6, neist vaid üks Läti esindus. Esikoha napsasid Mauro Roosnurm/Cardo Veski Abja poiste Rait Sõmer/Sander Hermiste ja sakulaste Kristian Laugen/Raul Laugeni ees.

Ürituse vahvast fiilingust saab kindlasti aimu järgnevast videoklipist: http://www2.la.lv/lat/latvijas_avize/video_sizeti/sports/?doc=1281





Teletupsud, suusatajad, hokimeeskond, Ufo ja palju teisi lõbusaid tegelasi sääruudel lustimas



Matkalugude konkurss, vol II: Eesti Eri!

Ajakiri Motomaania kuulutab juba teist aastat välja matkalugude konkursi, mille teemaks on seekord reisirid Eestis!

On teada tarkus, et enne Pariisi kippumist võiks Nuustakul ära käia ja korraldajate meelest on see jumala tösi. Eestis on piisavalt põnevaid kohti ja inimesi avastada ning osav sulg suudab ka siinsetest retkedest mahlaka reisikirjelduse paberile panna.

Motomaania korraldas mototeemaliste lugude konkursi ka eelmisel aastal ning seekord sai peaauhinna Jaan Kase ja Kaspar Noore hoogne kirjeldus EMM-Klubi/Motoreporter 2007. aasta suvel aset leidnud Siberi-seiklusest.

Motomaania matkalugude konkursil 2009 Eesti Eri on kaks kategooriat:

- ▶ Parim lugu;
- ▶ Parim teekond.

Parima loo kategoorias hindab žürii, kuhu kuuluvad maailmarändurid Margus Sootla ja Kariina Tšursin, Motomaania peatoimetaja Kullo Kabonen ja toimetaja Tarmo Riisenberg ning Motomaania kolleegiumi liige Margus Tammaru kõige mõnusamalt kirja pandud Eestis toimunud motoseiklust. Reis ei pea olema aset leidnud käesoleval aastal.

Parima loo katekoria auhinnaks on spetsiaalselt tsiklilele mõeldud **GPS Garmin Nüvi 550** koos **EOMAP-i kaardiga Eesti Teejuht** (kasutatav nii arvutis kui GPS-is).

Parima teekonna kategoorias hindab publik **keskkonda GeoApe üles laetud GPS-i tracki**. Selleks võib olla nii kõige kihvtim metsarada, kõige käänullisem asfalttee kui kõige lõbusam kruusarada. Lase fantaasial vabalt lennata! Peaasi, et teekond pakuks nii tsiklisõidumõnu kui ka silmailu ringivaatamiseks. Hea, kui tracki loojad märgiksid üles ka tsiklisõbralikke majutuskohti jms.

Parima teekonna kategooria auhinnaks on **Interphone Cellular Line F4 Stereo mootorratturite sidekomplekt**.

Konkursile laekunud parimad lood avaldame ajakirjas Motomaania. Korraldaja jätab endale õiguse anda välja eriauhindu, millest teatame pärast konkursi lõppu.

Kõik konkursile laekunud GPS-trackid kogutakse keskkonnas GeoApe spetsiaalsesse kausta ning neid saab sealt alla laadida, täiendada ja kommenteerida igavesti. Lingi leiad Motomaania kodulehelt www.motomaania.ee

Konkursi lõpptähtaeg on 1. september 2009. Lood, pildid ja muud kaasnevad materjalid palume selleks ajaks saata aadressil:

**Ajakiri Motomaania
Tagadi 1A-7
Saku vald 75517**

või meilil: helen@motomaania.ee

Kindlasti lisada autori(te) nimi(ed) ja kontaktandmed (telefon, meiliaadress).

Konkursi toetavad GeoApe, Interphone Cellular Line, Garmin GPS ja EOMAP.

Eestis on hulgaliselt avastamata paiku ja Motomaania kutsub üles oma seiklusi teistega jagama!



Rajalogid kuvatakse Google Earthi kaardile ning neid saab vaadata nii kaardil, aerofotol kui mõlema hübridil.

Kuidas geoinfo portaali kasutada?

Lühike õpetus sellest, kuidas oma reise infot GeoApe'i portaali üles laadida ning ka teiste põnevamaid radu endale alla tõmmata.

TEKST Tiit Hallas

Astaid tagasi oled kindlasti viibinud olukorras, kus mõni tuttav tuleb taas mõnelt motomatkalt ning nüüd, mil reis lõppenud, jagab oma tutvusringkonnaga reisielamusi, näidates paberfotosid ja jutustab iga fotojäädvustuse juurde ka legendi, miks just ühest või teisest pilt tehtud sai.

Aeg läks edasi ning staatiliste piltide klõpsimisele lisandus ka videosalvestamisvõimalus.

Täna on kõik need teenused aga kolinud interneti. Erinevaid portaale, kuhu oma pilte ning videosid üles laadida, võib leida mitmelt poolt, rääkimata kohtadest, kuhu oma muljeid ja jutukest "blogimise" tähe all üles märkida. Kuid kogu muljete jäädvustamise ja taasesitamise juures on tahaplaanile jäänud geograafiline element - pildid on küll ilusad ja kohanimed keerulised, ent kus kohas ja kuidas täpselt käidi ning millist ägedat teed pidi sinna jõuti, on pahatihti juba reisi lõppedes unustatud.

Navigatsiooniseadmed ei ole enam ammu pelgalt asukoha näitamiseks, vaid võimaldavad samuti oma asukohta pidevalt salvestada. Kuid seni ei ole nende andmetega hiljem midagi olnud peale hakata. Siin tulebki appi GeoApe.

Põnevad rajad polegi igaveseks kadunud

GeoApe.com on geoinfo portaal, kuhu on võimalik oma erinevaid reisiläike ning matkateekondi salvestada, et neid hiljem oma sõpradega jagada ning ka endale oma käikudest arhiiv tekitada.

Radu on hiljem võimalik illustreerida piltidega, mis reisel tehtud, märkida rajale punkte ning neid kommenteerida, lisades neile omakorda märksõnu ning viiteid.

Või kui sattusid mõnda toredasse kohta, mida tasuks kohe eriti teistele reklaamida, on võimalik antud punkt salvestada ka Huvipunktiks, sildistades see punkti iseloomustavate märksõnadega, et hiljem seda otsingust lihtsam leida oleks. Oletame, et leidsid vanad lagununud mõisavaremed, mis jätvad kustumatu mulje oma asukoha ning säilivuse poolest. Saad selle punkti salvestada huvipunktina, märkides siltidena selle juurde "varemed, mõis, kummitused" ning kui järgmine kord reisiplaan koostades GeoApe.com otsingus sisestada märksõna "mõis" või "varemed", antakse ühena valikutest ka sinu sisestatud huvipunkt.

Rajalogide üles- ja allalaadimine

Kuidas see kõik käib? Esimeseks eelduseks on siiski GPS seadme olemasolu, mis suudab ka rada (tracki) salvestada ning millest oleks hiljem võimalik see rada ka arvutisse laadida. Et seda GeoApe.com keskkonda

laadida, peaks rada olema GPX (GPS Exchange Format) formaadis.

Edasi tuleks külastada GeoApe keskkonda aadressil www.geoape.com ning registreerida end kasutajaks. Selleks tuleks sisestada soovitud kasutajanimi ning kehtiv e-maili aadress. Olles registreerunud, saadetakse sisestatud e-maili aadressile ajutine parool, millega saad keskkonda sisse logida.

Raja üles laadimiseks tuleks menüüst valida "Minu Kola" (My Stuff) ning lehe paremast servast võib leida väljad rajalogi lisamiseks. Arvutist tuleks leida rajalogi GPX formaadis, samuti tuleks rajale määrata nimi, mis seda iseloomustab ning soovi korral ka kirjeldus. Rajalogi tüüp määrab ära, kas rajalogi on nähtav kõigile või ainult sinule ning aluskaardiga saab määrata kaardi, millele rada kujutatakse. Kõiki neid seadistusi on võimalik hiljem ka muuta.

Et rada osaleks Motomaania Matkalugude konkurssil, tuleks rajalogi ka ära sildistada (tag'ida). Selleks tuleks minna oma rajalogi lehele, valida kaardi alt paremast menüütulbast "Rajalogi sildid" ning lisada silt nimega "Motomaania". Kõik säraselt sildistatud rajalogid ilmuvad lehele <http://www.geoape.com/tags/motomaania> ning osalevad ka konkursil.

Samuti on võimalik GeoApe portaalist logisid alla laadida või näiteks Google Earthis vaadata. Selleks tuleks leitud rajalogi lehel "Download" nuppu vajutades valida omale meelepärane formaat ning rada ongi arvutisse laetud.

Kui GeoApe kasutamisel ilmneb tõrkeid või probleeme, siis anna sellest kindlasti teada aadressil repair@geoape.com.

fotouurimus Põrguinglitest

Fotograaf Andrew Shaylori jaoks algas kõik ühest ajakirjareportaažist 2000. aasta Bulldog's Bashilt, mis on üks Suurbritannia suurimaid motokokkutulekuid.

TEKST **Helen Urbanik**

Tavapärane ajakirjanikutöö; grupipilt mootorrattureist ja nende ratastest. Kes seisab, kes istub, ei midagi erilist ei kompositsioonis ega poosides.

Meesteajakirjale Esquire taheti teha lugu Põrguinglite asutaja Sonny Bargeriga, kes tol korral Bulldog's Bashil viibis. Klubi pressiinimesed korraldasid ajakirjanikele võimaluse eelnimetatud grupipilt teha, kust ei puudunud ka Barger. Shaylori uudishimu jäi aga rahuldumata - mees otsustas uurida, mis nendes meestes ikkagi peidus on, kes küll kõik samu klubivärve kannavad, kuid on ikkagi on igäüks omaette isiksus.

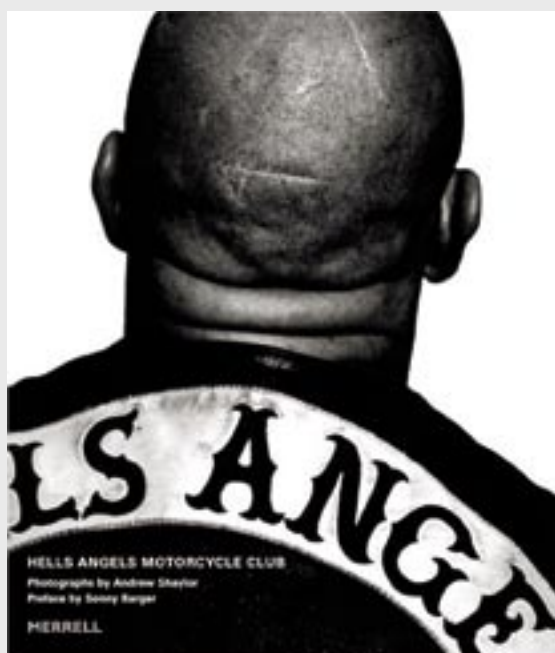
Tunnustatud fotograaf pole seejuures ei ise mootorrattur ega olnud tal ka varem erilisi kokkupuuteid Põrguinglite klubi liikmetega olnud. Nagu ta ise ütleb, tekitasid nad temas vaid heas mõttes põnevust.

Põrguinglid on teadaolevalt väljast tulijate suhtes äärmiselt umbuslikud ja tõrjuvad. Shaylor ei lasknud end sellest heidutada, vaid tal õnnestus oma kodumaal saada luba klubi erinevates linnades asuvate chapterite liikmetele ja nende tegemistele peaaegu piiramatuks ligipääsuks. Ainus seletus, miks tal õnnestus karused mehed ära võluda, on vast see, et fotograafi lähenemine on täiesti eelarvamuste vaba. Ilmselt lisandub siia ka paras annus edevust - kes siis ei tahaks end lasta pildistada oma ala tipul?

Järgmised neli aastat reisis Shaylor oma muude tegemiste kõrvalt mööda maad ringi ja jõudis oma kaameraga pea kõigisse Põrguinglite Suurbritannias asuvatesse chapteritesse. Vaid mõni üksik uks jäi tema jaoks suletuks, vaid mõni üksik liige ei tahtnud, et teda pildistataks.

Autori kokkuvõtte kogetust on järgmine: enamik põrguingleid on täiesti tavalised perekonnainimesed, kes käivad tööl ja teenivad raha. Osal on sõjaväeline taust ja mõned pole tsiviileluga hiljem päriselt ära harjunud. Mõned on ka vangis istunud.

"Ma olen näinud neid rõõmsate ja kurbadena, purjus ja vihastena," ütleb Shaylor.



Hells Angels Motorcycle Club

Autor: Andrew Shaylor
(eessõna Johnny Barger)
Keel: inglise
Välja antud: 2004, Merrell
Publishers Ltd, Suurbritannia
Maht: 192 lk
(200 mustvalget ja
100 värvilist illustratsiooni)
Hind: ligi 360 krooni
Amazon.co.uk-st tellides,
lisandub postikulu
Vt ka www.shaylorphoto.com

Ta on käinud põrguingli pulmas, põrguingli matustel ja põrguinglite jõulupeol. "Olen käinud nende pidudel, millest paljusid ma ei mäleta. Ka olen ma kaasreisijana sõitnud tsiklil nii kiiresti, et ei taha neid numbreid isegi uskuda." Paljude liikmetega on tal olnud kokkupuuteid ka klubiväliselt. Shaylori hinnang klubile on, et tegemist on äärmiselt tihedate sidemetega vennaskonnaga, mille liikmed üksteist piiritult usaldavad ning mis väljapoole jäävat maailma umbusaldab. Hirmuäratav välimus on aga enamiku jaoks lihtne viis seda teist maailma endast eemale peletada - pole vaja minuga jamada!

Muljetavaldavaim osa raamatust on põrguinglite mustvalged portreed. Mehed seisavad ja vaatavad tõsiste nägudega otse kaamerasse, seljas vaid klubi vest. Ent millised näod! Kiilad pead, habemed, armid, tätoveeringud, kõrvarõngad, väljalöödud hambad, jämedad ketid, massiivsed sõrmused... Mõnel mehel on musklid suuremad kui Ott Kiivikasel ja ilme selline, et isegi valges ei tihkaks tüübiga trehvata. Samas on ka pappe, kes näevad välja nagu jõuluvana või vananev rockstar.

Neid lehekülgi pöörama ja nägusid uurima võib jäädagi. Autor on oma eesmärgi klubiliikmeid tavakodanikele veidi lähemale tuua kuhjaga täitnud - fotod on sellised, et panevad end üha uurima. Tänuväärt on võimalus veidi klubiliikmete igapäevaelu piiluda, kui nad lihtsalt koos kuskile sõidavad või niisama hängivad ja lollitavad nagu poisikesed. Ei paista siit küll kusagilt pahatahtlikkust, ainult puhas lõbu. Üks ägedamaid pilte on saabasterivi Bulldog Bashil - 25 000 osalejaga mootorrattakokkutulekul, mida Põrguinglid Inglismaal korraldavad. Kõik täpselt ühesugused jalland, mustast nahast, nõõridega. Mille järgi omanik hommikul kümnete seast enda paari leiab? Lõhna järgi? Rattad näivad fotode järgi olevat üsna lihtsad, näha, et sõitmiseks tehtud. Seas on ka Buelle, eks see on vist Suurbritannia eripära.

Shaylori projekti algusest on tänaseks mööda läinud 10 aastat, maailm on palju muutunud. See raamat on tehtud veel analoogijastul filmikaameraga - ei oskagi öelda, kas ka pildistatavad on sama radikaalselt muutunud kui fototehnika.

Pidurdamis- tehnika A ja O

Pidurdamine on tsiklisõidu näiliselt lihtne osa – vajuta pedaali/tõmba linki ja asi seisab! JÄ seisabki, senikaua kui meie sõidustiil ohtlikke olukordi ennetav on ja vanajumal ehmatustest säästab.

TEKST Kullo Kabonen



Osav sõitja suudab stoppie teha isegi ABS-piduritega

Igapäevasõitja pidurdustehnika

Selle näiliselt lihtsa protseduuri juures on tegelikkuses üllatavalt palju nüansse, mida silmas pidada ja mitte kõik, mis ühtedes või teistes tingimustes väga hästi töötab, ei pruugi sobida tavalisliiklusesse. Eelkõige ei saa pidurdamise osas võidusõidukogemust kuigivõrd tänavaliiklusele üle kanda – tingimused on selleks üldjuhul liiga erinevad.

Pidurdamise füüsikast

Kuigi füüsika ei pruukinud olla meie lemmikõppeaine, ei päästa see fakt tsiklisõitjat selle aine seadustega kokku puutumast. Valemitesse süvenemata võib öelda, et pidurdamisel tulevad mängu meie kiirus, tsikli+sõitja kogumass ja rehvide ning tee-pinna vaheline pidamine ehk hõõrdeegur. Füüsika seisukohast on pidurid seadmed, mis muudavad meie liikumise kineetilist energiat soojuseks. Just-just, soojuse tekitamine ongi pidurite peaülesanne, see-

ga ei tasu muretseda/imestada pidurite „kuumenemise“ peale. Nad nimelt on selle arvestusega tehtudki, et peavad kasutamisel märgatavalt kuumenema-jahtuma. (Ülekuumenemise peale küll, aga seest tehnilises pooles...)

Energia jäävuse seadus nimelt ei lase meisse kiirel liikumisel kogunenud kineetilisel energial lihtsalt „haihtuda“, vaid selle saame muundada teist liiki energiaks. Ja kuna millegi soojendamisele kulub teadupärast energiat väga palju, ongi mõistlik liikumise kineetilist energiat vajadusel soojuseks muuta. Mida kiiremini meil seda teha õnnestub, seda käbedamalt saame oma kiirust vähendada.

Pidurdamise puhul mängib pearolli kiirus (õigemini selle ruut), sest kiiruse kasvades kaks korda kasvab kineetiline energia neli korda, jne. Ehk mida rohkem me kiirust kasvatame, seda suuremaks muutuvad energiahulgad, millega meil (loe: piduritel) tuleb aeglustamise käigus hakkama saada.

Ehk näitena - pidurisüsteem, mis saaks edukalt hakkama 120 km/h pealt pidurdamisega, peab olema 9x võimsam süsteemist, mis peab suutma peatada 40 km/h sõitva sõiduki. Ja kui tahame peatada sõiduki 160 km/h kiiruselt, vajame tolle „mopeedi“ omast 16x võimsamaid pidureid!

Esiatselt mainitud mass seejuures suurt rolli ei mängi, sest massi kasvades kasvab samas suurusjärgus ka pidurdamiseks kasutatav hõõrdejõud (mass x hõõrdeegur), seega mass kipub neist valemiteest taanduma. Just tänu sellele saab kümnetonnine rekka sarnastes tingimustes võrreldavalt pidama näiteks Fiat Uno või keskmise mootorrattaga. Ja hüva nii, sest ega's olukord, kus kümme korda raskem auto pidurdaks kümme korda aeglasemalt liiklusohutusele just hästi mõjuks.

Soolomootorrattaga pidurdamisel tuleb hoolikalt arvestada veel kahe asjaoluga – esiteks kandub suur osa massist esirattale, parandades selle pidamist (ja kahandades

Sujuva pidurdamise faasid



Alusta pidurdamist õrnalt

Jaga pidurdusjõudu progresseeruvalt sedamööda, kuidas olukord nõuab

Anna haaret järele niipea, kui soovimatu kiirus on kadunud

Lase pidurid lahti pisut enne peatumist, et ei tekiks tugevat jõnksu



tagaratta oma kuni 0-ni, kui viimane peaks korraks teepinnalt kerkima) ning sedagi, et intensiivne pidurdamine saab olla efektiivne ja ohutu ainult siis, kui kogu selle protsessi jooksul on ratas püsti ja otseasendis.

Pidurdamisel surutakse tavapärane teleskoopkavhliga esivedrustus päris tugevalt (tihti kuni käigu lõpuni) kokku ja esirehvi litsutakse „lapikuks“, nii et viimase kontaktpind teekattega võrreldes vabalt veermisega suureneb, võimaldades omakorda rakendada suuremat pidurdusjõudu.

Kõik algab isteasendist

Pidurdamine on olukord, kus tsiklisõitja kehale mõjuvad kõige suuremad jõud. Piltlikult öeldes aeglustavad pidurid küll tugevalt meie istumise all olevat tsiklit, ent meie keha tahab endise kiirusega liikumist jätkata.

Sõltuvalt meie asendist tsikli seljas ja ratta iseärasustest mõjuvad sõitja kehale erinevad jõud. Pisukese üldistusena võib öelda, et tugeval pidurdusel tahetakse meid tsikli seljast sõidusuunas „ära visata“. Baigi seljas lamades kantakse suur osa jõududest ülakeha kaudu paaki, püstise asendiga klassikute ja matkarataste puhul aga kipub meid ettepoole suruv jõud kanduma läbi käte juhtrauale.

Rattatüübist sõltumata tuleb pidurdamiseks kehaga valmis olla – kui võimalik, tugevalt reite-põlvedega rattast hoida ja pingutada kõhu-seljalihaseid, hoidmaks nii palju kui võimalik ülakeha ja takistades kogu pidurdusjõu käte kaudu juhtrauale kandumist. „Tühja koti“ kombel sadulas loksudes ja pulksirgete kätega esihargi vaba liikumist blokeerides takistame ratta tasakaalu hoidmiseks hädavajalikku roolilaagri tööd.

Päriselt ei õnnestu tugeva pidurduse puhul niikuinii „käsi pehmena“ hoida ja osa ratta tasakaalu säilitamise võimest läheb kaduma, seetõttu on eriti oluline, et pidurdamise alghetkeks oleks ratas nii otse kui püstiasendis. Kaldes või küljetsi asendis rattaga pidurdamine ei ole tänavasõidu

Täispidurdusel vastu maad surutud rehvi



See rehviäljend demonstreerib, kui tugevalt esiratas pidurdamisel teepinnale surub. Rohelisega märgitud ala näitab seda, milline osa rehivist puutub teepinnale püsiva kiirusega otse sõites. Nii punase kui rohelisega märgitud ala on aga see osa rehivist, mis surutakse vastu teepinda maksimaalse tugevusega täispidurduse korral.

teema. Selleks on meil minimaalselt vaja Honda 2009. aasta täiselektronilist ABS pidurisüsteemi või töösooja pehme seguga võsitlus-slickrehvide paari koos kogenud võidusõitjaga. Või soovitatavalt neid kõiki korruga.

Pidurdamistehnikast

Nagu eelpool kirjeldatud füüsikatõdedest nähtud, paranes esirata pidamine pidurdamise jooksul märgatavalt. Seega saame ka pidurdusjõudu kogu pidurdamise vältel kasvatada, ilma, et tekiks ratta blokeerumise oht. Sellist pidurdamist, kus pidurdamise ajal lisatakse pidevalt pidurdusjõudu, nimetatakse progresseeruvaks pidurdamiseks.

Stoppie ehk trikk, kus pidurdamise lõpus tõuse tagaratas märgatavalt maast lahti, tehaksegi tegelikult progresseeruvat pidurdamist meelegi lõpuni viies – viimasel hetkel, kui esivedrustus on juba lõpuni kokku surutud ja esirehvi pidamine maksimaalne (100% tsikli massist on esirattal) blokeeritakse esipidur. Kuivõrd esivedrustus ei saa enam järgi anda ja esirehvi libisema pääseda, ent kineetilist energiat on veel üle, on ratta ainus väljapääs „üle noka minemine“, mille algusfaas stoppie tegelikult ongi ja mis õnnestunud triki puhul ennetatakse pidur vabastamise või hoo otsasaamisega.

Tavasõidul tähendaks ainult progresseeruvat pidurdamist iga peatumist suuremat sorti jõnksatuse saatel. See on ebamugav ja mittevajalik, seega tasub tavapidurdusel enne peatumist pidurdusjõudu taas sujuvalt vähendada, et lasta esivedrustusel enne peatumist „üles tulla“ ja tagada sujuv seisumise.

Seega näeb planeeritud pidurdamine välja niisugune – algab sujuvalt ja mõõduka jõuga, seejärel kasvab pidurdusjõud sedavõrd, et kiirus saab piisavalt kahandatud ja seejärel vähendame piduritele rakendatavat jõudu niiviisi, et ideaaljuhul võime jala-sõrmed planeeritud peatumiskohas ka piduritel sujuvalt eemaldada. Pidurdamine on lõppenud peatumishetkel ja ratas on peatatud sujuvalt ning ohutult.

Tänavasõidul on ka tagapidur pidur!

Ehkki iga mootorrattaga sõitnu teab, kui võrd palju efektiivsem on esipidur tagumisest (ca viis korda, kui täpne olla, ehk samades tingimustes samalt kiiruselt pidurdades saame ainult esipiduriga pidurdamisel viis korda lühemal distantil pidama kui ainult tagapidurit kasutades), siis võidusõitjate või iseõppijate soovitus „tagapidur ära unustada“ ei tasu tänavasõitjal tõe pähe võtta.

Tagapidurid on tsikli küljes põhjusega ja lühidalt kokku võttes on selle põhjuse nimi ohutus. Ohutus kahel põhjusel. Esiteks: ol-

Erineva raskuskeskme ja kaaluga rataste pidurdusmaade võrdlus

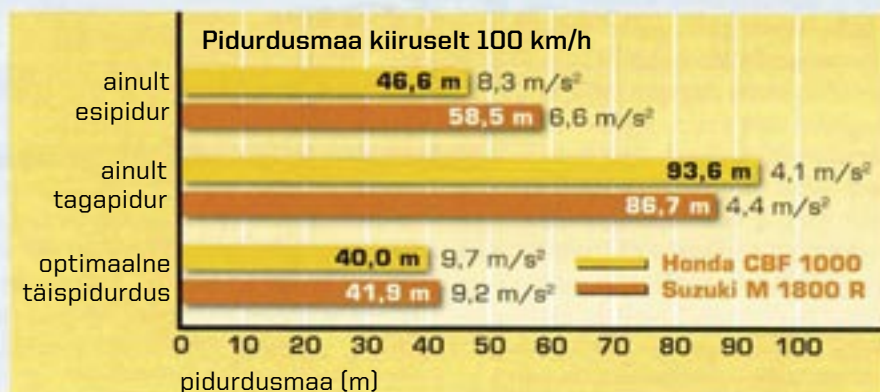


Honda CBF 1000



Suzuki M 1800 R

Kuigi kahe tsikli kaal (252 kg vs 348 kg), selle jaotus ja raskuskese on väga erinevad, on nende maksimumpidurdusjõud üsnagi sarnased. Madala raskuskeskme ja pika teljevahetega Suzuki Intruder kipub siiski esiratast väga vara blokeerima ning seetõttu on tema tulemused ainult esipiduriga pidurdades palju kehvemad Hondast. Mõlemal väheneb aga pidurdusmaa märgatavalt, kui kasutatakse nii esi- kui tagapidurit.



gugi nõrgemad, aitavad nad oskuslikul koos esipiduritega kasutamisel pidurdusmaad siiski mõned täiendavad meetrid lühendada ja tihti peale otsustab just see viimane meeter õnnetuse toimumise/mittetoimumise. Ja teiseks: tagapidurid annavad palju kiiremini/ohutumalt sõitjale infot selle kohta, kui hea pidamine parasjagu rataste all on.

See eripära on nende olemasolu peamine õigustus ning põhjus, miks tänavasõitja peaks harjuma kasutama „tüüppidurdusel“ alati mõlemat pidurit. Nimelt blokeerub tagumine pidur nigela pidamise puhul kiiresti, ent erinevalt blokeerunud esipidurist suudab sõitja blokis tagarattaga püsti jääda, vajadusel kas või pidurduse lõpuni tagaratast lohistades.

Blokeerunud esirattaga ei suuda seda isegi parimal juhul üle meetri-pooleteise teha ka kõige kogenum kaskadöör. Ja seda, milline pidamine täpselt rataste all on, ei suuda tavaliselt igal hetkel öelda ka hironant. (Võidusõitjad, kes sõidavad samades tingimustes korduvalt üht ja sama ringi, suudavad paari ringi järel pidamist ühes või teises kurvis seevastu juba väga täpselt ennustada. Ning võivad endale lubada vaid esipiduri kasutamist.)

Seega algab tänavasõidupidurdus alati tagapiduriga, mis annab juhile kiiresti ja ohutult tagasisidet pidamise kohta, ning sellele järgnevad sekundi murdosa jooksul efektiivsed ja võimsad esipidurid, mis saavad lõviosa pidurdustööst nüüd juba palju väiksema riskiga (pidamist on/pole, seda me juba tänu tagapiduritele teame!) ära teha.

Miks ALATI mõlemat kasutada? Põhjus on väga lihtne – harjumus. Avariisituatsioonis me enam ei mõtle, vaid tegutseme intuiitiivselt. Kui sa igapäevaselt oled end harjutanud kasutama ainult esipidurit, siis kas sa ohi hetkel võtad kasutusele ohutuma ja efektiivsema mõlema piduri kasutamise, millest sa oled küll teadlik, ent pole harjunud nii toimima? Kindlasti mitte.

Olles endale mõlema piduriga pidurdamise „verre harjutanud,“ ei keela meil miski rahulikus situatsioonis kasutamast ainult esi- (või ka tagapidureid), kui olukord muud ei nõua. Küsimus taandub sellele, mis on meie jaoks norm. Ja see PEAB olema mõlema piduri kooskasutamine, vaid siis on sellest kriisihetkedel kasu.

FÜÜSIKA SEISUKOHAST ON MEIE PIDURID SEADMED, MIS MUUDAVAD MEIE LIIKUMISE KINEETILIST ENERGIAT SOOJUSEKS. MIDA KIIREMINI SOOJUST TEKITADA ÕNNESTUB, SEDA KÄBEDAMALT SAAME TSIKLI PIDAMA.

Thori krossivarustus
nüüd Eestis!

www.dirtbike.ee

WWW.MULGIMOTOARL.EE

BETA ARK 36 600.-	APRILIA SR50R 36 900.-
KEEWAY MATRIX 17 900.-	TGB R50X 24 900.-

Itaallaste Cellular Line eelmise mudeli bluetooth-sidekomplekt oli esimene, mida minul õnnestus katsetada ja sellest ajast on meeles paar asja. Esimene – asi töötas; ja teine – tegi vajadusel väga kõva häält.

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

Tõsi, oli ühe kõrvaklapiga ja pisut robustne, ent see-eest tugeva olemisega ja kiivrisse paigutamine päris lihtne.

Vahepeal on aega möödunud ja lisaks peamisele konkurendile Cardole on täna meie turul ka Midlandi analoogne toode. Sestap pakkus Interphone'i uus F4 süsteem tõsist huvi.

Esimene mulje Interphone'i komplektist on soliidne – varasem lihtne plastpakend on asendunud pisut toekama pappkarbiga, mille sees õhukesest plastikust karbik. Ja selles uue väljanägemisega ning varasemast MÄRKSA suuremad seadmed ise. Tõsi, suurust kompenseerib seadmete suhteliselt väike paksus.

Kiivrisse paigutatavatel komplektidel on kasutusel kaks põhimõtteliselt erinevat lahendust – ühel juhul kinnitub mikrofoni jalg/juht kõrvaklapi külge (Interphone, Midland) ja teisel puhul kiivri külge kinnitatava klambri külge (Cardo) ning seal veetakse eraldi

kaks kõrvaklappi, kumbki oma juhtme otsas. Esimesel juhul on küll üks õrnake juht vähem, ent see-eest tuleb kuidagi kiivri voodrisse “peitu panna” suhteliselt jäme mikrofoni vars. Just see osutus Interphone komplekti Achilleuse kannaks – topi kuidas tahad, aga lihtsat/mugavat viisi, kuidas mikrofoni vars põsele mustrit surumast ära peita naljalt ei leidnudki. Vähemalt avatud kiivri mikrivars on piisavalt tugevat tegu, et seda põsepadjala alla naljalt ei sokuta. Kui juba virisemiseks läks, siis teine suht kõva miinus tuleb kõrvaklappide mõõdust – neid ligi poolesentimeetrise paksusega asjakesi annab õiget mõõtu (loe: tihedalt peas istuva) kiivrisse paigutada nii, et asi kõrva

peale ei käiks (ja seejuures veel prillisang kusagile mugavalt mahuks). Kontrollitud – kuramuse raske ülesanne.

Eelnev muide ei tähenda, et tegemist oleks kuidagi nigela komplektiga. Kui võtta aega, et asi püsivalt ja põhjalikult kiivrisse sokutada (tõsi, selleks võib olla vaja “kirurgilist” sekkumist kiivri siseellu) ja pole tarvidust seda tihedasti kiivrist-kiivrisse ringi tõsta (nagu allakirjutanul seda õppesõitude käigus iga tunni tagant tuli teha) on tegemist vägagi tegija süsteemiga – helikvaliteet on super ja helitugevust jätkub Interphone'ile iseloomulikult vajadusel ka (pool)kurtidele kasutajatele. Vaid taustamüra on pisut selgemini kuulda kui

konkurentidel, aga selle vastu aitab lihtsalt helitugevuse mahakeeramine. Võibolla oli süüdlane ka ebaõiges asendis mikker, sest erinevalt Cardost pole Interphone'i mikril selget märki, milline pool peaks rääkija suu poole suunatud olema.

Asja juhtimine on tänu hiigelsuurtele nuppudele ka kindas käega suhteliselt lihtne. Kui vaid õnnestub meeles pidada, kumb nuppudest volüümi “pluss” ja kumb “miinus” on. Levi ulatust eraldi ei testinud, ent tavakasutuses, kus teine sidepool silmist ei kao, katkemist ette ei tulnud ning levi nõrgenemisest annab märku kasvav müra. Ehk igati piisav.

“Maasika” jätsin viimaseks. Ja see on

INTERPHONE F4

**TOOTJA LUBAB KUNI KÜMMET TUNDI FULL-DUPLEX
KÕNEAEGA EHK TÄPSELT NIIPALJU, KUI ÜKS TÄIS
SÕIDUPÄEV ENDAST TAVALISELT KUJUTAB**



STEREO

lubatud kõneaeg. Tootja lubab kuni 10 tundi *full-duplex* sidet ehk täpselt niipalju, kui üks täis sõidupäev (olgu see õppe- või matkasõit) üldjuhul endast ka kujutab. Muidu mulle igati OK Cardo komplekti vaieldamatu miinus on just see, et ilma täiendava (näiteks lõunapausi aegse) laadimiseta ma päeva lõpuni ei venita – hiljemalt eelviimase-viimase õpilasega side ühel hetkel lihtsalt katkeb. Kui Interphone täispäeva välja veab (ja kangesti sedamoodi senine kogemus tundub olevat), annan ma talle eelnevalt loetletud kitsaskohad (peaaegu) andeks.

Maaletooja Coomor Kaubandus
Hind 4950 krooni

Peakomplekti ühendamiseks seadmega on viimase allosas veekindel pistik. Asi vajab lahtiühendamiseks jõudu.



Roosa krants



Õied, tsiklid, tüdrukud - kevadne ilu

Motokrantsi päev

Aeg: 23. mai

Koht: Krantsi kõrts, Raplamaa

Pildid: Teele Tuuna



Ega see õllejoomine ei olegi nii kerge tegevus



Publik elab veemängudele kaasa

Vette möllama lasti ka paar ATV-d





Käib aeglaseima mootorratturi väljaselgitamine



Sepp kogus enda ümber palju publikut

Kõik puhuvad, pildil teeb seda Varpo



Kinnimakstud rehvipõletus



Sõrmuste isanda motiiv ühel erilisel rattal

TEKST Aivar Ljaš
PILDID Aivar Ljaš, Toomas Pärtel



Harrikad uhkelt
praamile sõitmas



Eesti klubide "linnakud"

Harley Davidson Super Rally 2009

► Super Rally 2009 ehk Harley Davidson Club Europe poolt korraldatav kokkutulek toimus sel aastal Soomes Seinäjoki linnas 28. maist 1. juunini.

Laagriks oli valitud jõeäärne mõisapark, mis kippus 11 000 harrikaomaniku jaoks väikeseks jääma. Telgijoru algas põlispuude kändudel ja lõppes otsapidi jões. Õnneks jõgi oli madal ja suurematel poistel jäi jõe-põhjas vedeledes õllekõht pinnale. Kuna õlle oli kallid, siis kulus seda ka vähem:-) Eestist oli kohal ca 150 osalejat. Suuremad klubid Harley-Davidson Club Estonia ja Roadspirit moodustasid lausa omaette linnaku. Traditsiooniliselt "visati nalja" ka mitte-HD rataste üle, nauditi muusikat mitmel laval ja lõpuks loositi osavõtjate vahel HD-tsikkel, mis fortuuna tahtel jäi seekord korraldajate kodumaale.

Tagasiteel sai põigatud veel Ahvenamaale, kus nautisime rahu ja vaikust, mis oli kontrastiks peale Super Rallyl kogetud "maavärinat".

Järgmine Super Rally ootab meid Kreekas.

Haruldane
isend



Mõnus rotikas
(all)



Taranise imetle-
mine (vasakul)
ja stiilne külka



Garaaž 16

Spetsiaalselt **õliste** kätega katsumiseks tehtud Motomaania lisa



juuni 2009

Unikaalse värvilahendusega **Aerox valmis!**



Mulgi Motoäri on valmis saanud unikaalse mustvalge värvilahendusega Yamaha Aeroxi projekti, kus vana, väsinud ja uppunud olnud roller täielikult remonditi ja tuuniti.

TEKST **Kullo Kabonen**
PILDID **Peeter Sink**

Siinkohal avaldame Mulgi Motoäri mehhaanikute ligi 80 tundi väldanud tööde nimekirja, aga ka välja vahetatud juppide loetelu. Töö senist käiku on olnud võimalik järgida Motomaania märtsi ja aprili numbrites 2009.

Meile meeldib, et projekti doonoriks on võetud oma eluea peaaegu läbi teinud asi. Käesolev Aerox on hea näide sellest, et osavate kätega on võimalik ka romust uuele elule äratada silmapaistev ja kena masin.

Kahtlemata piirab igaühe rahakott seda, mida võimalik teha. Samas ei piira tõsine ümberehitamine tulemuse legaalsust - jäädes lubatud kubatuuri ja kiiruse piiridesse, võib aftermarket osadega ehitada legaalse masina.

Tahamegi öelda, et noorte huviliste jaoks ei tohiks ümberehitamine olla keelatud. Käesolev masin on hea näide isikupäraseks ja oma käe järgi välja ehitatud rollerist, mida on võimalik luua ükskõik millisest toorikust.

Mulgi Motoäri mehhaanikute esma-

ne eesmärk oli roller tehniliselt töökorda seada, kuid edasi lähtuti kahest asjast: mustvalgest värvilahendusest (milletaolist Eestis kindlasti veel ei ole) ning asendatud juppide puhul valiti kroomitud isendid (summuti, kick-starteri pedaal, jne). Mis võimalik (nagu starter, õlipump, sidur, mõned plastikud, jne), on aga pärit lammutusest.

"Koletisest kaunitariks" Aeroxit saab sel suvel näha mitmesugusel motoõiritustel, pikemad muljed proovisõidust aga juba Motomaania juuli numbrist.



Eest meenutab Aerox nüüd
veidi streetfighterit



YSS amordid pole Eestis väga levinud

Yamaha Aerox by Mulgi Motoäri

Mootor:

mootoriploki puhastus + liivaprits + värvimine;
juhtmestiku väljavahetamine;
karburaatori puhastus ja häälestus;
uus väntvõll Assy;
uus silindrikomplekt Bobotech Racing 50 ccm;
uued väntvõlli laagrid SKF C4;
uued väntvõlli simmerid ja ka reduktori simmerid;
uus õhufilter koos korpusega;
starter ja õlipump lammutusest;
veepump korrastatud remontkomplektiga;
uus Gianelli Next kroom sportsummuti E-tähistusega.

Variaator:

Malossi Multivar 2000 variaatorikomplekt;
Stage6 variaatoririhm;
sidur lammutusest;
DMP kroom variokaan;
DMP kuldsed variopoldid;
DMP kroom kick-stardi pedaal.

Välimus ja muu:

plastikute parandustööd + kruntimine + värvimine. Ainulaadne värvilahendus!
sadulaalused küljeplastikud lammutusest - DMP Tuning;
uued piduriklotsid;
pidurilingid TNT Tuning;
Stage6 SSP kroom amordikõrgendi;
YSS Diamond 290 kroom amort;
Buzzetti kroom küljejalg;
valge sadulanahk Extreme;
STRB smoke suunaklaasid + tagatuleklaas;
DMP LED-idega tagatuli;
DMP fighterlook esituli;
DMP kroom peeglid;
Bobotech kroom piduripumbakaaned;
DMP gripid (Live to Ride);
DMP mustad alumiiniumist jalaplaadid;
DMP valge istmekate;
spidokelladele paigaldatud 2-värviline LED-valgustusega re-
guleeritav taust;
uus aku geeliga;
tiffriöli Scoogear 75w-90;
mootoriöli Castrol Power 1 Scooter.

Tööaeg kokku ~ 80 töötundi



Summuti on sportlik ja pärit Gianelliilt

Pidurdamine on imelihtne. Korras piduritega...

Peaaegu iga enam-vähem tänapäevase tsikli (siis vähemalt sellise, millel on ees juba ketaspidur) tehniliselt korras pidurisüsteem suudab ratta tavasõiduks piisavalt seisma saada.

Tekst Kullo Kabonen

Milleks rõhutada sõnapaari "tehniliselt korras"? Aga sellepärast, et üllatavalt paljud vanaemate/pruugitud rataste pidurisüsteemid on üllatavalt käest lastud ja toimivad vaid murdosa ulatuses sellest, milleks nad tegelikult võimelised on. Üle lubatu kulunud, soonilised ja kõverad pidurikettad, igivanad ja pehmed pidurivoolikud, hooldamata sadulad, milles kolvid kinni või ei liigu piisavalt kergelt, korrodeerunud, kuivad ja sodi täis juhtpuksid-tihvtid, ebakvaliteetsed-vanad-klaasistunud piduriklotsid ja iidamast-aadamast vahetamata tumepruun pidurivedelik, mille keemispunkt vee omast ei erine, on kahjuks liiga tavalised.

Tulemuseks ongi halvemal juhul kolme ketaspiduriga ratas, mille pidurdusvõime vana küljkorviga "M"-i omast oluliselt ei erine. Ja selle peale kostab peasüüdlane (loe: ratta omanik) enamasti lootusetult "vana ratas, mis tast ikka tahta..." Aga vale! Pisut oskajate käekestega tehtud tööd, teatud kogus krõbisevat (sadulate-peapumba remondikomplekt, uued pidurivoolikud, kvaliteetsed klotsid, pisut piduripuhastusvahendit ja värske pidurivedelik) ning ka "vanakese" pidurid suudavad nigelaga harjunud omanikul kõhu lahti ehmata.

Millest alustada?

Ketaspidurite puhul pole pääsu ketaste seisundi hindamisest. Kõige olulisem on piduriketaste sirgus - kettad ei tohi "visata." (Ketaste töövõimet kõige rohkem kahjustav kõverdumine tekib enamasti kas ülekuumenemisest või tulikuumade ketaste järsul jahtumisel, näiteks vette sõites). Kui viskamist ei esine, tuleb

kontrollida ketaste paksust. Ketta keskosas on enamasti stantsitud minimaalne lubatud paksus. (Seda tuleb mõõta muidugi kõige kulunumast kohast, mitte kulumata välisservast!)

Kui paksus pole veel kriitiline, pääseb ketaste puhastamisega, mida võib teha nii spetsiaalsete puhastusainete kui ka peenikesse lihvpaperiga. Sooniliseks kulumine iseenesest töövõimet oluliselt ei mõjuta - uute klotside sissetootamine võtab vaid kauem aega ja nad kulumine kiiremini (klotsid peavad ketta "mustri" endale sisse kulutama). Ketta ja klotside vaheline kontaktpind iseenesest on soonilise ketta puhul suuremgi.

Kui kettad on siiski "omadega otsas", tuleb alternatiive otsida. Uued originaalid on enamasti liiga kallid, tasub otsida aftermarket osi või paremas korras kasutatuid.

Pidurisadulad

Enne suuremate kulude tegemist tasub pidurisadulate ja peapumba puhul olemasolev üle vaadata ja korralikult toimima panna. Ehk demonteerimise-puhastus-kontroll on esimene asi. Seda, kuipalju rokka-tolmu-pori-roostet suudavad päevinäinud pidurisadulad endas peita, imestavad aeg-ajalt ka kogenud mehhaanikud. Kuiva sodi puhastamisest (abiks peenike traathari, suruõhk ja piduripuhastusvahend) olulisemgi on veenduda töösilindrite lekete puudumises. Igasugune pidurivedeliku jälg sadulates on tõsine muresignaal ja peab saama enne edasist tegutsemist lokaliseeritud-parandatud. Samasse ooperisse kuulub kolbide pinna kontroll-puhastus ja nende vaba liikuvuse tagamine. Sadulate seisundist räägivad omajagu ka välja võetud piduriklotsid

- kui need on ebaühtlaselt/viltuselt kulunud või on märke "pealejäämisega" seotud ülekuumenemisest, on põhjust kahtlustada kolvide ebaühtlast või halba liikuvust. Sellest saab aimu, kui püüda kolbe sadulatesse tagasi suruda - kolb peab minema töösilindrisse käejõul ja ühtlaselt. Tavaliselt takistab vaba liikuvust kolvi pinnale kinnitunud mustus või pindkorrosioon. Kahjustatud pinnaga (korrosioonipesad) kolb on kasutuskõlbmatu. Vanematel piduritel tasub igal juhul tellida-vahetada vähemalt kolvide kummist tolmukatted ja mansetid, kui mitte kolbe endid. Kui on tegemist ujuvate pidurisadulatega (töösilindrid on vaid ühel pool ja teise poole klotsidele kantakse survet läbi sadula), tuleb hoolikalt puhastada-määrida ka need detailid-pinnad, mis tagavad sadula vaba liikumise.

Pidurivoolikud

Pidurivoolikutega on asi suhteliselt lihtne - kui tegemist on vanade, nn kummi-voolikutega ja pidurid kannatavad pehmuse või ebakonkreetsuse käes, tasub nad lihtsalt välja vahetada. Soovitavalt metallpuntutisega armeeritute vastu. Silma järgi ei saa voolikute seisundit hinnata, aga aja jooksul kaotab igasugune pidurivoolik oma jäikuse ja muudab lingi "pehmeks". Lisaks ei maksa head voolikud (erinevalt ketastest) just üle mõistuse palju. Ratas saab juurde ka hulga edevat väljanägemist.

Pidurivedelik

Vana, teadmata päritolu ja eaga tume möks, mis teinekord pidurisüsteemist vastu vaatab, võib olla endasse aja jooksul lihtsalt niivõrd palju õhuniiskust tõmmanud, et tema keemispunkt ei



Natuke uurimist ja vajadusel arupidamist spetsialistidega ning oma ratta pidurite hingeallu süvenemine polegi nii raske

erine oluliselt vee omast. Pidurivedelik kaotab ajaga pidevalt oma töövõimet, seda peamiselt hügrooskoopsuse tõttu. DOT3, DOT4 ja DOT 5.1 vedelikud on nimelt alkoholipõhised ja imavad endasse õhuniiskust. Sestap on vajalik neid vahetada vähemalt kord kahe aasta jooksul. Kui on märgata pidurite ülekuumenemist, siis kindlasti tihedamini. Veesisalduse tõustes langeb pidurivedeliku keemispunkt ja aurumullide tekkimise oht kasvab pidevalt. Just kuumenemisega kaasnev aurumullide tekkimine muudab vedeliku kokkusu rutavaks ja muudab lingi/pedaali "pehmeks". Samas kasvab vedeliku ruumala, mis omakorda põhjustab pidurite kergest "pealejooksmist", mis omakorda tekitab ülekuumenemist... Surnud ring, millest saab üle vedeliku vahetusega.

Seega - sobilik värske pidurivedelik süsteemis võib meid vabastada mit-

mest "saladuslikust" pidurimurest. ja osutada kõige lihtsamaks, odavamaks ja teinekord ka efektiivsemaks pidurite "upgrade'iks". Kasuta tehase soovitatud vedelikke. DOT3&4 soovitusel puhul võib kasutada 5.1 tähistusega vedelikke. NB! DOT5 vedelikud on hoopis teine maailm ehk silikoonipõhised ja eelnevatel kokkusobimatud!

Alkoholipõhised pidurivedelikud on agressiivsed ja rikuvad värvipindu!

Pidurivedeliku vahetust saab teha "ülevallt alla" ja vastavate vahendite olemasolul "alt üles". Ehk esimesel juhul valatakse uut vedelikku ülevallt peale ja vana eemaldatakse õhutusnipli kaudu pumbates. Eeldab ka pidurite korralikku õhutamist. "Alt üles" vahetuse puhul sisestatakse värske vedelik õhutusnipli kaudu kas spetsiaalse pumba või piisavalt suure süstla vms vahendiga, samal ajal ülevallt vedelikureservuaa-

rist vana ära tõmmates. Eeliseks on mullide tekkimise võimatus ja hilisema õhustamise vajaduse puudumine. Meetodist sõltumata on oluline, et kogu vana vedelik saaks värsega asendatud. Kui pärast vedeliku vahetust ja õhustamist on link/pedaal "pehme" tuleb õhustamine uuesti teha.

Kuidas vahetada piduriklotse?

Esimene asi - pidurite kallale mine ainult siis, kui sa täpselt tead, mida/kuidas teha tuleb! Kui kahtled või ainult ARVAD teadvat, jäta see töö pigem spetsialistide hooleks!

Esimese asjana eemalda vanad klotid. Remondimanuaalides on protsess piisavalt hästi kirjeldatud. Mõned sadulad eeldavad endi eemaldamist, mõnede puhul pääseb klotsidele ligi tagaküljelt, juhttihvte eemaldades. Kui klotid käes, tuleb hoolikalt puhastada kolvide tööpinnad ja tihendid tolmu-

porist ja pinnale kleepunud mustusest ning kontrollida korrosiooni osas. Brake cleaner ja suruõhk on head abilised. Kui kolvide tagasilikumine on vaevaline, tuleb nad demonteerida ja puhastada või korrosioonikahjustuse puhul kahjustatud detailid ka vahetada. See on kvalifitseeritud mehhaniku töö.

Klotside paigaldamisel võib nende sadulaga kokku puutuvatele liugpinda-

dele kanda pisut kvaliteetset kuumust taluvat määret. Oluline on kasutada määret väikeses koguses ja olla hoolas, et piduriketta ja klotside pind jääks puhtaks. Ujuvat tüüpi pidurisadula puhul kontrolli sadula vaba liikuvust. Peamine takistus on juhtpuksidele tekkinud korrosioon või ligi pääsenud sodi. Mõlemal juhul tuleb probleemiga tegeleda ja sadula vaba liikuvus taastada.

Kui kolvid on töösilindritesse tagasi lükatud, on lihtne uued klotsid sadulasse panna. Kui originaalis on rattal sinterklotsid, võib rahuliku südamega sinterklotsid paigaldada - pidurisüsteem on selliste klotsidega tööks arvestatud. Sadulat paigaldades puhasta ja määri kuumakindla määrdega ka sadula kinnitusvahendid.

KKK piduriklotside kohta

Mis on "sintered" piduriklotsid?

Sintered piduriklotsid on valmistatud materjalist, mis sisaldab metallipulbreid (soojuse neelamiseks ja ärajuhtimiseks), hõõrdumist tagavatest lisanditest, hõõrdumise modifitseerijatest (mis tagavad tunnetuse), grafiidist (piduriketta kulumise vähendamiseks ja kriuksumise ennetamiseks), mis on kokku segatud ja vormitud ning seejärel paagutatud suure temperatuuri ja rõhu all kokku.

Et selline materjal sisaldab erinevaid metalle, sobib ta kokku vaid roostevabast materjalist piduriketastega.

Kas "kõva" klots kulutab ketast?

Kõva ja pehme on mõisted, mis tegelikult kuuluvad rehvide, mitte piduriklotside juurde. Tavaliselt arvatakse, et pehme piduriklots tagab parema pidamise, ent kulub ise kiiresti ja kõva osas vastupidi. Tegelikuses ei räägi piduriklotsi hõõrdkatte füüsikaline kõvadus kuigivõrd tema hõõrdetegurist. Just klotsimaterjali hõõrdetegur määrab klotsi omadused.

Kuidas saada lahti pidurite krigisemisest?

Krigin ja kiuksumine on põhjustatud vibratsioonist, mis tekib klotside ja ketta vahelisel hõõrdumisel ja kandub edasi pidurisüsteemi. Seda vähendatakse piduriklotside tagaküljele paigutatavate leevendusplaatide või spetsiaalsete kattekihtidega. Ka tuleb kontrollida, et klotsid ning sadul liiguksid vabalt ega kipuks sodi või korrosiooni tõttu takerduma.

Peamine on siiski hõõrdkatete ja piduriketta omavaheline sobivus. Tootjatel on keeruline tagada, et häälitsemist vältivad grafiidiosakesed paikneksid



Klotse toodetakse nii eri materjalidest kui eri tsiklimudelitele - vali vaid sobiv

hõõrdkattes ühtlaselt, mis väldiks kiuksumise tekkimise näiteks kulumise tõttu. Niisugust klotsimaterjali kutsutakse IGGS (inter granular graphite structure) ja seda kasutatakse kallites klotsides.

Pidurite intensiivsel kasutamisel nad "väsisvad" ja link läheb pehmeks? Kuidas sellega võidelda?

Isoleerimisega. Pidurite ülesanne on muundada kineetiline energia soojuseks. Sõltuvalt kiirusest ja massist võib soojust seejuures väga palju tekkida. Pidurisüsteemid on üldiselt tehtud võimaliseks sellega hakkama saama, ent maksimaalselt tuleb vähendada soojuse jõudmist pidurivedelikku ja töösilindrite tihenditeni. Paremate klotside tagaküljel on seetõttu soojustõke. Väiksemate kiiruste/masside puhul on soojuse eraldumine väiksem, seega ei pruugi kõigil klotsidel sellist tõket olla. Soojustõkkena kasutatakse nii keraamikat kui roostevaba terast. Viimast materjali eelistavad OEM klotside tootjad, ent

peamiselt odavuse pärast. Parim soojusisoleerimiskihit on siiski keraamiline. Kuivõrd sintered klotsimatejal töötab kuumana paremini, siis on selline olukord, kus hõõrdkate on tuline ja klotsi tagakülg (kus asuvad töösilindrid oma tihendite ja pidurivedelikuga) mitte, igati soovitatav.

Mida tähendab klotside hõõrdetegur (friction rating)

Piduriklotside tagaküljele on kantud kahetäheline tähis, enamasti GG või HH. See näitab hõõrdejõudu, mis on mõõdetud hõõrdkatte materjali surumisel kindla jõuga malmtrumlisel. Jõud mõõdetakse nii külmalt kui kuumalt, jõu suurust näitab täht (A - väikseim, H - kõrgeim). Nii on HH tähisega klots GG-st parema hõõrdeteguriga nii kuumana kui külmana.

Miks võidusõidus kasutatakse karbonist klotse/kettaid?

Karbon ehk süsinikplast on väga haruldane ja ebaharilik pidurimaterjal, millel on külmalt ja märjalt väga viltsad pidurdusomadused ja vastupidi - tulikuumana väga head. Ka on pidurite toimimine väga ebaühtlane - alul "ei toimu midagi" ja kui vajalik temperatuur saavutatakse, "naksatakse pidur kinni". Süsinik on kuumana tugevam kui jahedana, seega võib töötada ka tulikuumana, erinevalt pidurivedelikust ja -sadulast. Viimaseid tuleb liigse temperatuuri eest hoolikalt kaitsta. Lisaks tasub meeles pidada, et süsinik on kallis suure K-ga! Tema peamine eelis on metalliga võrreldes väga kerge kaal, mis võimaldab alla viia võidusõidus ülikriitilised vedrustamata ja pöörlevad massid.



DIILERID ÜLE EESTI!



SUZUKI EUROOPA AMETLIK ESINDAJA EESTIS!



www.ramo.ee




SUZUKI

Way of Life!

20 OSA ÕNNEPADA

TORMAN

HERKULES

HIID ÄRKAS REAALSUSESSE. UNI METALLIKAST JÄP VETI PÄINAMA, KÜD MÄHE KAVANGS. LONGKS HEAD JA PÄRITAT PAUDSE LEBIDT KÕHUST, TÄPINS TA PEVALU KÕRVALI, ET ON VEEL BRUUEKS SIISKI ELUS



Radically Different.

Täielikult uenenud off-road kiiver profidele SHOEI VFX-W



YAMAHA KESKUS

Oja 19
13516 Tallin
+372 6799970

EKSTREEMMOTO OÜ

Mõisavahe tee 3
Harjumaa 76404 Jälgimae
+372 6040721

ALL RIGHT EUROPE OY

Tartu mnt 173, Rae vald, 75301,
+372 6064343

Kogu info tehniliste omaduste ja värvivaliku kohta: www.shoei-europe.com

Motomaania matkalugude konkurss 2009

Eesti Eri!

Parima Eestis toimunud motomatka kirjeldava loo
autorile Garmin GPS Nüvi 550



Parima Eesti mototeekonna autorile
Interphone Cellular Line F4 Stereo
sidekomplekt



Reeglid www.motomaania.ee

Konkursi tähtaeg **1. september 2009**

Head Eesti avastamist!

