Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI „UNIC-MOTO“ AJAKIRI NR.14



Villiam Ennok, 1935

Milleks Sa selle (rumalusega) tegeled?

Just sellist küsimust tuleb mul päris tihti kuulda, kui üritan mõnele vanatehnikahuvilisest tuttavale seletada, miks värskelt antikvariaadist ostetud raamatuke või vanarauahunnikust leitud detail mu silmad särama paneb. Isegi nii tihti tuleb seda seletada, et endalgi hakkab vahel imelik. Äkki ma pole tõesti enam normaalne inimene?
Kui uskuda Arvo Haugi, siis tegelikult polegi kollektsionäärid päris terved inimesed, kuigi seejuures ei kuulu nad hädasti mõne raviasutuse teeneid vajavate kodanike hulka. Pigem võib meid pidada uurijateks ja ajaloolasteks, kes on seadnud endale eesmärgi kaotada taas üks valge laik Eesti ja maailma tehnikaajaloos. Olgu siis selle eesmärgi täitmise viisiks mõne ammu sisuliselt vanarauaks muutunud sõiduki või räbaldunud trükise päästmine hävingust.
Teine oluline roll, mis küll kogumiskire varju jääb, on olla tehnikaajaloo väärtustaja ja propageerija. Nii ma ei kasutagi esimeses lõigus kirjeldatud tuttavate küsimusele vastamisel nelja, viie ja rohkema tähega ebatsensuursete sõnade kogumit, vaid proovin pigem anda neile arusaadavas „keeles“ selgitust oma „napaka“ huvi põhjuste kohta. Vähemalt paaril korral on ka sellest kasu olnud, sest mõne aja pärast jõuab minuni trükis või varuosa, mida saadab selgitus: „Ma pidin selle küll minema viskama, aga et Sa vist nendega tegeled, siis mõtlesin, et toon Sulle.“
Tahaksin seetõttu Teile kõigile südamele panna: mitte keegi ei saa meie tegevust rohkem tutvustada, kui meie ise. Andkem siis endast parim!

Tarmo Riisenberg
„Tempo“ koostaja

Sisukord

Lk4: ---------- Oma ajastu laps: Vana-Võidu ringrada 40
Lk7: ---------- Nõukogude sportmootorrattad
Lk10: ---------- Kuidas mootorratast võistlusteks ette valmistada
Lk13: ---------- Lühike ülevaade mootorispordist läinud hooajal
Lk17: ---------- Jalgrataste korrashoiust
Lk22: ---------- Liiklusõnnetused: iseloomu ja kasvatuse küsimus
Lk24: ---------- Kas kollektsioneerimine on haigus?
Lk26: ---------- Jawa, unustatud liider
Lk29: ---------- Honda CB750 – 69.aasta legend
Lk30: ---------- Nõukogude väikemootorratas ML-3

Eesti Vanatehnikaklubide Liit esitleb:

Vanasõidukite Suursõit (2. osa)! Vanatehnikud seiklevad jälle!

22.-26. juuni 2005

Teekond: **Kiviõli**; Jõhvi; Iisaku; Mustvee; **Jõgeva**; Palamuse; Lähte; Tartu; Põlva; Väimela; Võru; **Antsla**; Valga; Tõrva; Karksi; Viljandi; **Suure-Jaani**; Türi; Rapla; Märjamaa; Koluvere; Risti; Haapsalu

Laagripaigad: Kiviõli 22. juuni õhtu
Kuremaa 23. juuni õhtu
Antsla 24. juuni õhtu
Suure-Jaani 25 juuni õhtu
Tantsuplatsid: Kiviõli 22. juuni
Iisaku; Mustvee; Jõgeva 23. juuni
Palamuse; Põlva; Võru; Antsla 24. juuni
Valga; Suure-Jaani 25.juuni
Türi; Rapla; Haapsalu 26.juuni
Tantsukontserdid annavad Rahvatantsurühm "Kuljus" (ZIL 157) ja "Kuljuse" ettevalmistusrühm (KAVZ).

Ööbimine toimub telkides vallavalitsuste poolt näidatud kohtades, sisetingimustes magada soovijad broneerivad iseseisvalt kohalikus majutusasutuses toad. Toitlustamine toimub omal käel mugavaimal hetkel. Näituste kohad ja ajad kooskõlastatakse vallavalitsustega.
Osavõtumaks on 100 krooni liiklusvahendi kohta ja sisaldab rallimärki ja muid hüvesid.

Tõnu Piibur
5116265
www.unic-moto.ee
Tonu.Piibur@mail.ee

2005.aasta üritused

22.jaanuar – „Restaureerimiskonverents" Kurtna hotellis.
12.-13. veebruar - „Uunikute Talveralli"
1. mai – „Restauraatorite Päev" Tagadil
22.-26. juuni - „Vanasõidukite Suursõit 2005"
8.-10. juuli – Vanamootorratta kokkutulek Tapal
7.august – Varuosade päev Mellistes
12.-13. august – Vanajalgratta kokkutulek Mulgimaal
2.oktoober – „Restauraatorite Päev" Tagadil

Oma ajastu laps

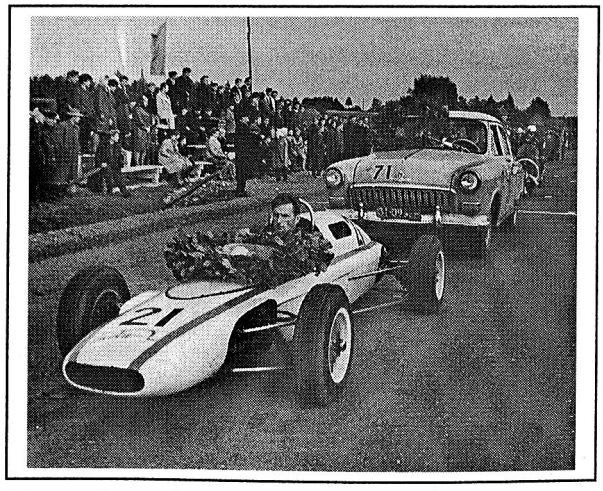
40.aastat tagasi, 1964.aasta septembris avatud Vana-Võidu ringraja lugu on sarnane tema loomisele kaasa aidanud riigikorra saatusega: kiire tõus Nõukogude Liidu olulisemate ringradade hulka on tänaseks asendunud unustuse ja lagunemisega.

Kuigi tänase Vana-Võidu ringraja ajalugu saab hakata lugema 19. ja 20. septembrist 1964, olid tänase ringraja alla jäävad teed mootorispordiürituste tarvis kasutusel juba varem. Neid võistlusi ringrajasõiduks pidada on aga tänaste arusaamade juures väga raske, sest võidu sõideti tavalistel kruusateedel ning võistluste kavva kuulus 1938.aastal ka näiteks takistusriba läbimine. Hiljem küll piirduti vaid maanteedel kihutamisega, kuid iga asi ammendab ennast ükskord ja nii kogus Viljandi 1950-ndatel aastatel pigem kuulsust ümber Viljandi järve peetud motokrosside ja Männimäe motodroomil peetud hipodroomisõitudega.

Viiekümnendate aastate lõpus ning kuuekümnendate aastate algul hakkas aga taas populaarsust koguma ringrajasõit. Ka Viljandis peeti oma ringraja loomise plaane ning 1962.aastal kohalikul motodroomil peetud Eesti meistrivõistluste järel toodigi ringraja loomise plaan Viljandi rajooni- ja täitevkomitee juhtide palge ette. Kohalike mootorisportlaste idee leidis toetust ning peagi alustati Vana-Võidu ümbruses uue ringraja ehitust. Kummalisel kombel oli just Vana-Võidu ringrada ka "süüdi" selles, et seni kohaliku mootorispordi keskusena toiminud Viljandi motodroom vaikselt unustuste hõlma kadus ning lõpuks lihtsalt elumaju täis ehitati.

4,75 kilomeetrit pikk ja 13 kurviga uus ringrada valmis 1964.aasta suve lõpuks. Kurve oleks rohkemgi olnud, kuid kuna põllumaal oli siis teine väärtus kui praegu, jäi osa plaanitud rajast välja ehitamata. Kohaliku sovhoosi vastuseis oli ka põhjuseks, miks ei saanud asja hilisemast plaanist ehitada Viljandi-Tartu maanteele uus lõik, mis oleks võimaldanud muuta ringraja kinniseks.

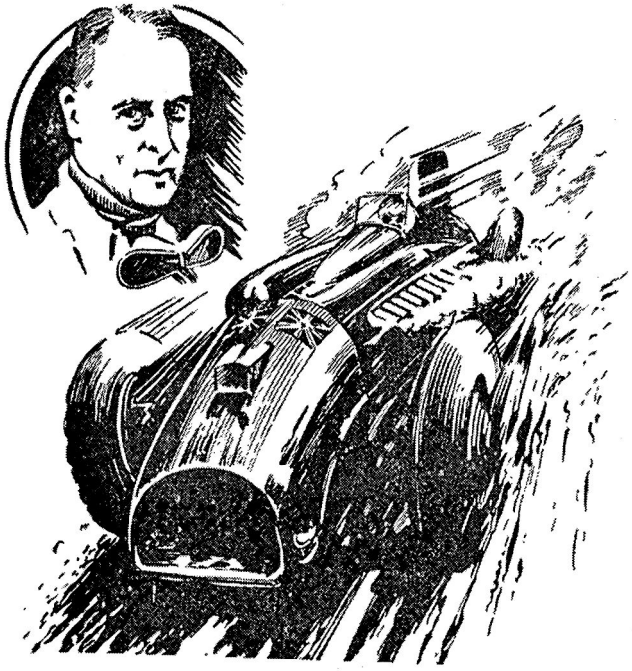
Avavõistlused peeti 19. ja 20.septembril, kui tollases Viljandi rajoonis tähistati 20 aasta möödumist Viljandi vabastamisest. Paremat aega ühe ringraja avamiseks oli raske leida, sest veidi vähem, kui kuu aega varem, 30.august 1964, lõpetas Endel Kiisa MM-sarja kuuendal osavõistlusel, Soome Grand Prix võistlusel Imatra tänavarajal võidusõidu kolmanda kohaga. Küllap avaldas see sündmus ka oma mõju suurele publikuhuvile avavõistlusel.



Võistluste esimesel päevale, 19. septembrile plaanitud sõidud jäid aga suure vihmasaju tõttu pidamata ning peeti vaid kontrollsõite. Tõsisem võidukihutamine algas pühapäeva, 20.septembri keskpäeval. Esimesena astusid stardijoonele mehed 125 cm3 masinatel, ainsa naisvõistlejana lõi nendega kaasa Ivi Freivald. Esimeseks võitjaks pärjati A. Pärje Tallinast. Muide, selles sõidus tegi kaasa ka hiljem vormelisõitja ja ministri ametit pidanud Toivo Asmer.

175 cm3 masinatel tuli võitjaks Ants Kalam, 250 cm3 eksperimentaalmasinatel Henno Hendrikson ning 350 cm3 masinatel Harri Ilumets. Külgvankrite loorberid kuulusid Enno Palmile – Alvar Hirtentreule.

Tollaste ringrajasõitude lahutamatuks osaks olid ka vormelite ja seeriaautode sõidud. Suure üllatusena saavutasid Tartu Autoremonditehases valmistatud sportautod vabavormeli klassis kaksikvõidu. Esikoha saavutas Tartu-2 sõitnud Mihkel Mark. Vormel-3 klassis osutus võitjaks A.Rink Tallinnast ning Volgadel Viljandi autobaasi autojuht Jaan Rink.
Keskmised kiirused oli vastavatud rajal esialgu tagasihoidlikud: kiireim ring kuulus Henno Hendriksonile 117,5 kilomeetriga tunnis. Raja potentsiaalist annab aga märku fakt, et 1986.aastal kuulus rekord Lembit Teesalule, kelle kiireim ring Vana-Võidu rajal oli 167,9 kilomeetrit tunnis.
Märk oli aga avavõistlustega maha pandud ning järgnevatel aastatel osavõtjate nimekiri järjest pikenes. Lisaks ENSV meistrivõistlustele peeti Vana-Võidus 1969.aastast alates ka Nõukogude Liidu meistrivõistluste etappe, mis tõid Viljandisse kokku suurriigi ringrajasõitjate paremiku. Mootorispordi ajaloo anaalidesse läheb Vana-Võidu ringrada igatahes kirja kohana, kus sai oma esimese lihvi ka nõukogude mootorrattatööstuse vaieldamatu tipp, neljasilindriline ringrajamootorratas Vostok S-565.
Üks ootamatu kasu oli treeninglaagritest ja võistlustest Vana-Võidus veel: kuigi õhtul avati ringrada taas tavaliiklusele, oli laagritest osalejatel ikka vaja oma sõiduvahendit maanteel katsetada. Nii polnud midagi harukordset vaatepildis, kui ringrajaratast testivat võidusõitjat saatis varjuna mõni kohalik Jawa või CZ-i omanik, kes nii oma kurvisõiduoskusi täiendas.
Viljandis peetud võistluste renomee oli niivõrd kõrge, et mingiks erandiks polnud aasta, kus meistrivõistlusi peeti vaid Baltikumis ning Piritale ja Riia raja kõrval oli nimekirjades alati sees ka Vana-Võidu. Lisaks oli ringrada ka kindel komponent mitmetel Eestis 1970-ndatel aastatel peetud autorallidel. Ka pääses Viljandi ringrada Paide Mäo kolmnurga ja Tartu ringraja saatusest, mis huvi puudumisel kasutusest kõrvale jäid.
Vana-Võidu ringraja puhul ei saa mööda ka mustast kroonikast. 14.septembril 1968 hukkus treeningutel Tallinnast pärit ringrajasõitja Enn Karineem. Vaid aasta hiljem, 1969.aasta Nõukogude Liidu meistrivõistluste ajal, oleks tema mälestuskivi saanud pea-aegu saatuslikuks Lätist pärit külgvankripaarile, kes rajalt välja sõites põrkasid selle vastu.
Vana-Võidu ringraja kõige mustem päev oli aga 1978.aasta augustis, kui üks vormel "Vostok" sõitis rajalt välja ning kihutas selle ääres olnud inimeste sekka. Avarii tagajärjel sai surma lapseootel naine, üks pealtvaatajatest kaotas aga õnnetuses jala. See avarii oli ka põhjuseks, miks vormelite sõidud nii Vana-Võidus kui ka Pirita ringrajal ära keelati.
Viimased ametlikud ringrajasõidu võistlused toimusid Viljandis 15. ja 16. juulil 1989.aastal, kui Vana-Võidus peeti N-Liidu meistrivõistluste järjekordne etapp. Muutused riigikorras tõmbasid kriipsu aga nii edasistele võistlustele kui ka plaanidele liikluseks suletud ringraja ehitamiseks. Üldse viimast korda võisteldi Vana-Võidu ringrajal aga1997.aastal, kui linnaspordiürituse ÄKZN raames peeti tollel suvel kunagisel stardi-finišisirgel maha autode ja mootorrataste kiirendusvõistlus.
Tänaseks on Vana-Võidu ringrada praktiliselt unustatud. Alles on küll ringrada kui selline, kuid kadunud on stardi-finišisirgel asunud kohtunike maja kui ka selle vastas olnud pealtvaatajate tribüünid. Asfaldiriba kunagisest otstarbest annavad märku vaid tavateedest suuremate kallakutega kurvid. Kuigi asfaldi olukord pole kõige hullem, ei ole isegi kõige positiivsemate arengute puhul eriti tõenäoline, et ringrajal veel kunagi võisteldakse. Seda enam vääriks stardi-finišisirge mälestuskivi kunagisele ringrajale. Ja milline päev oleks selle avamiseks veel parem kui 40 aastat esimesest stardist?



WAKEFIELD
Castrol
MOTOR OIL

Kui oleks maailmas parem õli kui seda on Wakefields

PATENT CASTROR,

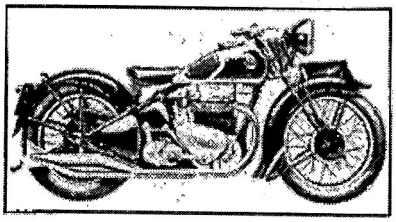
mina tarvitan seda

Malcolm Campbell

Maailma täiuslikemad mootorrattad

Vähesed mootorrattatehased esinevad nii täiusliku ehituskavaga kui ARIEL Motors (J. S.) Ltd. Birmingham'is.

Igaks otstarbeks nähti ette vastav mudel: 250 cc-sest rattast kuni 1000 cc-seni, 4-sil. luksusmudelini, mida võiks nimetada mootorrataste Rolls-Royce'iks. Samuti on kavas tuuring-, spordi-, superspordi- ja eri-maastikusõidumudeleid.

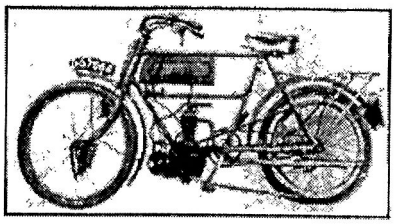


ARIEL Ltd. tehased asutati juba läinud sajandil. ARIEL tehased ei taotle võidusõite, kuid mõned sportlased on siiski kasutanud ARIEL-mootorrattaid ka seks otstarbeks. Meenutame soomlast Mellini, kes Pynikiajol, Soomes, „tegi ära" isegi meie parimale ajajale O. Veldemanile ja tema „puhastverd" võidusõidu-NSU'le, ja seda hariliku Red Hunter ARIEL spordirattaga, mida võib osta igaüks ja mis ei vaja erilist kütteainet ega nõua rohkem hoolt korrashoiul kui mõni teine spordi- või tuuring-mootorratas. Ja Inglismaal — sõitja Bickell võitis kuulsal Brooklandi rajal mitmed võistlused, kusjuures saavutas rekord-kiiruse — ligi 180 km tunnis.

ARIEL tehas on tugev maastikusõidu toetaja ja ... ARIEL-rataste-ga võideti 1935. a. jooksul peagu kõik tähtsamad Inglise maastikusõidud.

ARIEL-mootorrattad on ehitatud kauaaegseks tarvitamiseks ja mitte rahvale kaelamäärmiseks. Seda võib juba mootori lähemal silmitsemisel tähele panna: kõik liikuvad osad, nagu klapid ja nende mehhanism, on täiesti kaetud, kaitstud tolmu ja pori eest, õlitatud surve all, kuid siiski reguleerimiseks silmapilkselt kättesaadavad. Esimene kett jookseb kõigil mudeleil õlivannis, tagumine kett on varustatud ülemise ja alumise kaitsega, sidur töötab õlivannist eraldatud ruumis kuivalt. Selle ehitusviisi paremuseks on, et külma ilmaga, kui õli paks, siduri lamellid ei „kleebi", nii et on välditud käigukasti hammasrataste vigastamised. Juhtraud on pehmeis kummipatjades, mis väldivad käte väsimise auklikel ja munakiviteedel. Esimene kahvel on joodetud kokku erilistest koonilistest torudest ja varustatud suurepinnalis-te, käega sõidu ajal reguleeritavate tõukeleevendajatega.

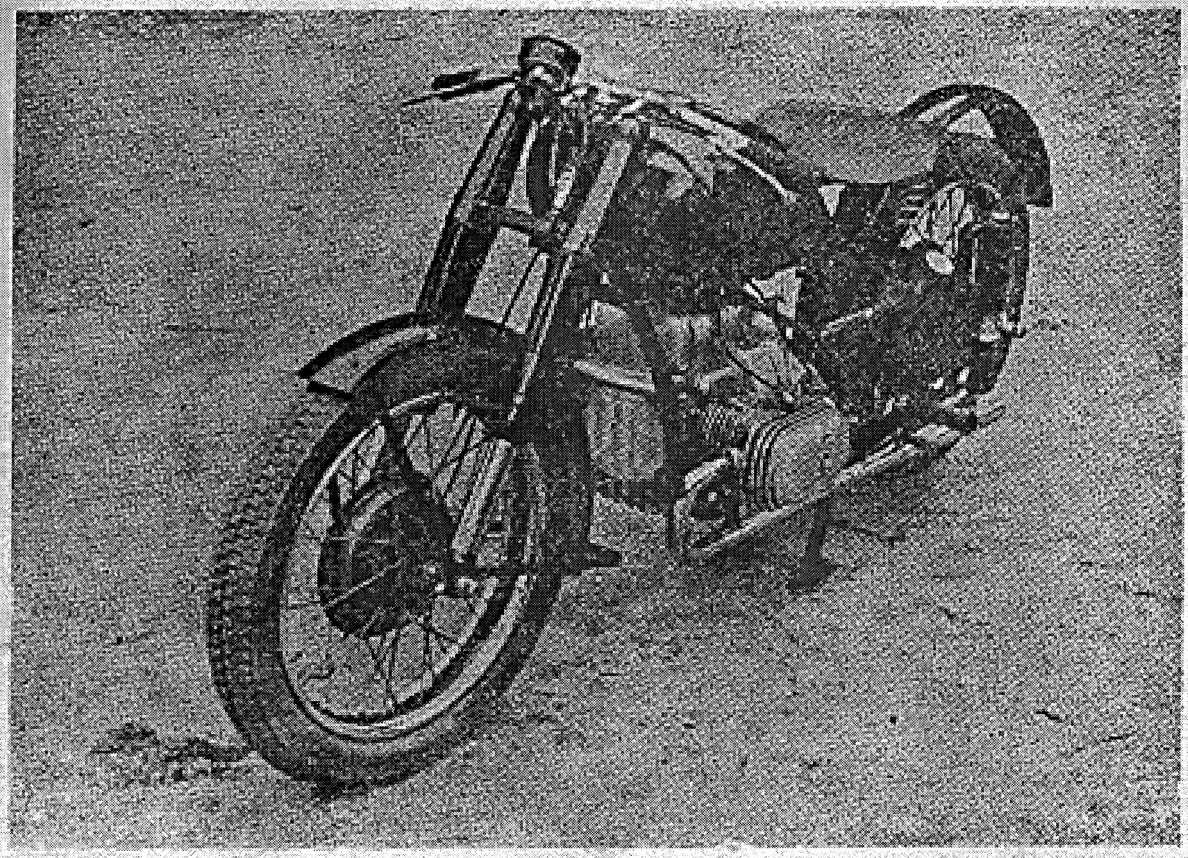
Käigukastid on kõik nelja-käigulised, varustatud jalavahetusega, mille mehhanism asetati käigukasti sisse. Ainuke nähtav liikuv osa seejuures on vahetuskang. ARIEL-mootorid sisaldavad veel palju huvitavaid üksikasju, nagu n. n. tsentrifugaal-õlipuhastaja, mis eraldab määrdeõlist igasuguseid mustusi — peale selle veel harilik võrkfilter. Õlitussüsteemi lülitl veel autotüüpi survenäitaja, mis asetati bensiinipaagil asuvasse armatuurlauda. RED HUNTER mudelid valmistatakse ostja soovi kohaselt kas ühe või kahe, kõrges või madalas asetseva sumbutajaga. Soovikorral varustatakse masinaid ka n. n. kiiresti vahetatava tagarattaga — seadeldis, mis lubab ratta välja võtta üheainsa poldi lahtikeeramisega, mis-



juures raami külge jäävad pidur ja ketiratas.

ARIEL Square Four 4-silindrilised mootorrattad on juba midagi täiesti erilist. Neid ei saa võrrelda mingi teise mootorrattaga maailmas. ARIEL Square Four kujutab täiesti omaette sõiduklassi. 1000 cc. mootor on nii võrd sitke, et neljandal (!) käigul võib sõita 15 kuni 160 km kiirusega. Ta on vaikseim mootorratas maailmas ja tema kiirust võiks võrrelda üksnes lahinglennuki omaga.

Võib kindel olla, et ARIEL-mootorrattad leiavad ka Eestis kiiresti selle suure ostjas- ja sõitjaskonna, mida nad on leidnud mujal maailmas.



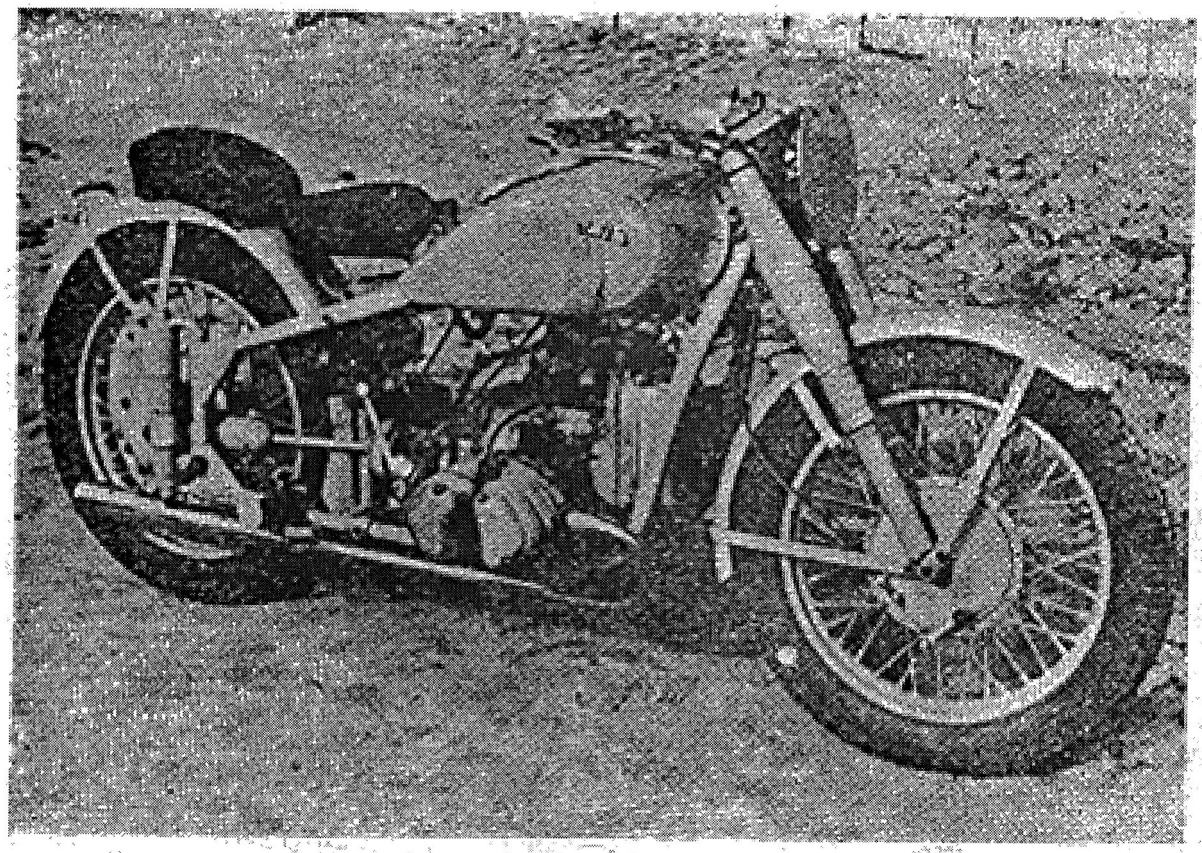
M-35

NOUKOGUDE MOOTORRATTAD

Teist aastat esinevad meie sportlased ainult kodumaistel mootorratastel. On huvitav märkida, et nende kahe aasta jooksul on peaaegu kõik omal ajal välismaistel masinatel püstitatud rekordid ületatud.

NSV Liidu 1949. aasta mootorispordi esivõistlused Tallinnas demonstreerivad veel kord nõukogude mootorrataste häid dünaamilisi omadusi. Klassis kuni 125 sm^3 tulevad võistlusrajale kodumaa mootorrattatehaste mootorrattad M-1-A ja K-125. Selle klassi mootorrattad omavad noorte hulgas suurt populaarsust. M-1-A ja K-125 mootorite võimsus on 4,5 HP, nende garanteeritud kiirus 70 km/t. Ometi on meie sportlased mootorite võimsuse forsseerimisel saavutanud väga kõrgeid tulemusi, viies nende võimsuse kuni 10 HP-ni. Maksimaalse kiiruse selles klassis saavutas sm. Kurenkov — 118 km/t.

Klassis kuni 350 sm^3 esinevad Iževski ja Gorki mootorrattatehaste mootorrattad IŽ-350, IŽ-350-S ja M-35. Mootorratas IŽ-350 on standardne tänavasõidumootorratas kahetaktilise mootoriga, mille võimsus on 14 HP. See mootorratas on töötajate ja noorte hulgas leidnud sooja vastuvõtu. Selle mootorratta baasil valmistas



M-73

Izevski mootorrattatehas seeria sportlikke mootorrattaid IZ-350-S. See mootorratas omab kõige uuemat konstruktsiooni teleskoop-kahvlit ja head tagaratta vedrutust. Tulemusena on täiustatud mootorratas IZ-350-S saavutanud suurepärased sõiduomadused.

Mootorratas M-35 omab pealtklappidega neljataktilist mootorit. Selle mootori võimsus on 20 HP.

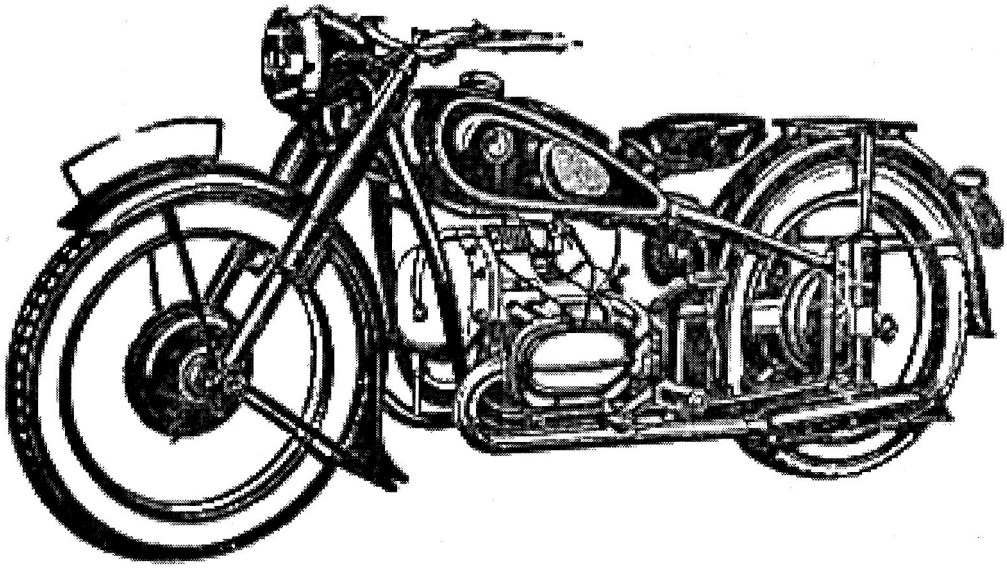
Soolomootorrataste klassis kuni 750 sm^3 esineb standardne mootorratas M-72, mille neljataktiline mootor omab võimsust 32 HP. Selles mootorrataste klassis on individuaalesivõistlusele lubatud sportlikud mootorrattad M-75, M-76, M-80 ja K-1. Nende rataste mootorite võimsus on viidud kuni 40 HP-ni.

Mootorrattad M-75, M-76 ja M-80 on ehitatud mootorratta M-72 baasil pealtklappidega mootoritega. Nendel mootorratastel on soolomootorrataste klassis saavutatud maksimaalne tunnikiirus 173 km, ja külgkorvidega klassis — 143,3 km.

Mootorratta K-1 (VIK) ehitas tuntud mootorisportlane V. Karnejev. Ka see mootorratas omab häid dünaamilisi ja sõiduomadusi.

Ei ole kahtlust, et meie mootorisportlased nendel mootorratastel näitavad NSV Liidu 1949. aasta esivõistlustel hiilgavaid resultaate.

A. Silkin,
teeneline meistersportlane



BMW MOOTORRATTAD

ON OMA EHITUSVIISILT SENI ÜLETAMATUD. TÄIESTI KAPSELDATUD MOOTOR JA KÄIGUKAST. EDE- JA TAGARATTA VEDRUTUS JA KARDAANVEDU TEEVAD TA PRAEGUSAJA MUGAVAIMAKS JA VASTUPIDAVAMAIKS MOOTORRATTAKS

RUDGE JA TRIUMPH

TUNTUD INGLISE MOOTORRATTAD

RENOLD

MOOTORRATTA KETID

LODGE SÜÜTE-KÜÜNLAD

K/M. LIER & ROSSBAUM

TALLINN, VIRU 7 TEL. 479-79

Kuidas mootorratast võistluseks ette valmistada

Meistersportlane Johannes Tomson

Tänapäeva huvitavaimaks spordialaks on kahtlemata mootorsport. Nõukogude noored on innukalt harrastamas seda julgust ja osavust, kuid samuti ka füüsilist jõudu ja vastupidavust arendavat spordiala.

Noortel mootorsportlastel peab sealjuures suure entusiasmi kõrval olema ka tehnilisi teadmisi oma masinate võistluskorda seadmiseks

Selleks tahab käesolev artikkel mõnevõrra kaasa aidata.

Kuna praegu algajate mootorsportlaste põhilisiks masinaiks on tänavasõidu-mootorrattad „ИЖ-350", „K-125" ja „M-1-A", siis peatume peaasjalikult just nende tüüpide ettevalmistamisel. Mootorrattale püstitatavad nõuded olenevad võistluste iseloomust ja ulatusest. Et meil peamiseks võistlusalaks on kiirusvõistlus, kas ringrajal või šosseel, siis vaatleme siinkohal nõudeid mootorratta ettevalmistamiseks neile võistlustele.

Normaalne, tehasest väljalastud tänavasõidumootorratas on ehitatud nii, et ta oleks ökonoomne ja vastupidav, võimaldades sealjuures korraliku keskmise kiiruse. Kiirusvõistlusel on aga oluline saavutada paarisaja-kilomeetrilisel võistlusrajal maksimaalset kiirust. Masina vastupidavus peab sealjuures olema selline, et ta tagaks treeningu ja võistlusdistantsi häireteta läbimise.

Selle saavutamiseks tuleb igal sõitjal oma mootorratas võistlustingimustele kohandada. Võidu saavutamine meie võistlustel sõltub mitte ainult sõitja osavusest ja julgusest, vaid ka mootorratta õigest tehnilisest ettevalmistusest.

Võistlusvalmis masin peab olema kõigepealt forsseeritud võimsusega, mis kuni 2 korda ületab normaalse seeriatüübilise mootorratta võimsuse.

Et suurendatud võimsus annaks maksimaalseid kiirusi. selleks peab masina kaal olema viidud miinimumini; seetõttu muutub paremaks masina kiirendus, vilmane aga tagab parema stardi ja võimaldab kurvide läbimisel rutem jälle saavutada maksimaalset kiirust. Ühtlasi on kergem masin juhitav väiksema jõukuluga ega väsita sõitjat nii ruttu. See on aga praegusel ajal peetavate mitmesaja kilomeetri pikkuste võistluste juures väga oluline, sest sõitja viibib seal tihti tundide kaupa suurimas pinges. Samal põhjusel on väga tähtis ka juhtimisseadmete asetus. Need peavad asuma juhile kättesaadavatena, peavad võimaldama mugava asendi ja olema kergelt liikuvad. Võistlusmootorratta pidurid peavad eelkõige tagama sõiduohutuse. Teiseks on pidurite suurendatud efektiivsus oluline paremate keskmiste kiiruste saavutamiseks. lubades kurvi sisse sõites vähendada pidurdusteekonda ja seega võita kalleid sekundeid. Isegi sekundi murdosa võitmine meie ringradade igas kurvis annab kogu sõidu peale märgatavat kasu.

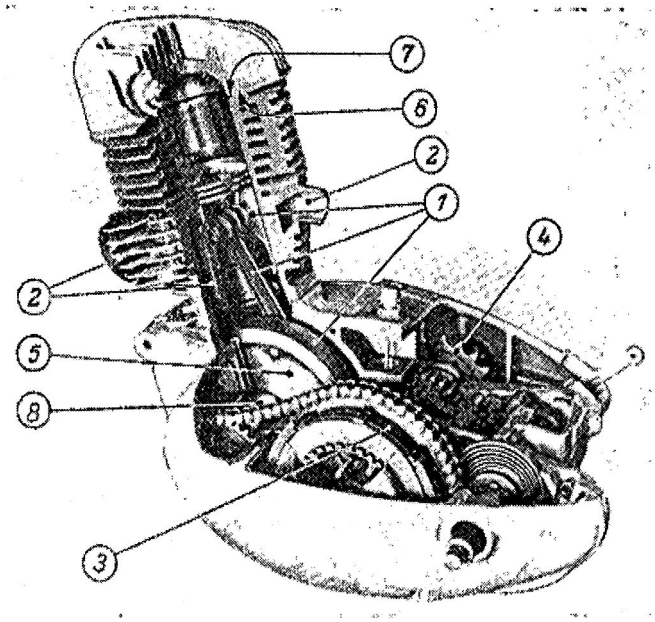
Kuna kodumaised mootorrattad „ИЖ-350" ja „M-1-A" on konstruktsioonilt võrdlemisi sarnased, siis peatume edaspidi ainult „ИЖ-350" ettevalmistamisel. Toodavaid näpunäiteid võib aga hea eduga kasutada ka väikeste masinate ettevalmistamisel.

Enne forsseerimise alustamist on väga oluline masina eriti hoolikas sissesõitmine. Kuna masina üksikud osad on veel sisse töötamata (sobivaks kulumata), siis on sissesõitmisel vajalik hea määrimine. Määrdeõli ja bensiini vahekorraks kahetaktilise „ИЖ-350" jaoks on sobiv valida 1 : 15. Määrdeõli kvaliteet peab olema hea, selleks kasutab nende ridade autor lennukiõli „МК". Sissesõitmine toimugu lühikeste distantsidega, et masin liigselt ei kuumeneks. Samal põhjusel peab sõidukiirus olema väike, mitte ületades 40 km/t.

Pärast 1500 kuni 2000 km läbisõitmist algab alles masina tõeline forsseerimine. Selleks tuleb kõigepealt mootor täielikult lahti võtta ja bensiiniga puhtaks pesta. Seejuures on tarvilik kontrollida väntvõlli laagrite ja rõngastihendite korrasolekut ja tihedust. Nende töötamiskindluses veendunud, lihvime kõigepealt karteri seespoolsed seinad siledaks. See toimub kas käsitsi smirgelriidega, või veel parem, vastavate lihvimisketastega.

Karteri mahu vähendamiseks on väntvõlli välistele külgedele asetatud õhukesed (ca 0,5 mm paksused) kattеplekid. Need asendame hiljem paksemate, ca 1,5 mm paksuste alumiiniumketastega, mis omakorda veelgi vähendab karteri ruumala ja suurendab seega läbipuhumise efektiivsust. Enne plekkide pealepanekut lihvime kolvi siseseinad ja väntvõlli siledaks, et vähendada hõõrdekadusid gaaside voolamisel karteris. Samal põhjusel tuleb üle polcerida ka keps.

Et kiiruse suurendamisel on vajalik mootori pööretearvu tõstmine, siis tuleb erilist tähelepanu osutada väntvõlli balansseerimisele. Selleks asetame väntvõlli koos töökorras kepsu ja kolviga, millel asuvad ka kolvirõngad, horisontaalsetele



Joon. 1. „ИЖ-350" mootori läbilõikel on näidatud lähtsamad võtted mootori forsseerimisel. *1* — lihvida ja poleerida, *2* — ava suurendada, kanal lihvida, *3* — lamellid lihvida, *4* — asendada 2 kuni 3 hamba võrra suurema ketirattaga, *5* — asetada paksemad kettad, *6* — maha treida kompressioonastme suurendamiseks, *7* — asetada uus vaskplekist tihend, *8* — asetada lisarõngastihend.

kolmnurkse põiklõikega prismaatilistele paralleelroobastele. Vantvõll peab jaama igas asendis tasakaalu. Tavaliselt kaldub mootorist võetud vantvõll vastukaalude suunas. Vastukaalusid tuleb seega kergendada, suurendades sinna puuritud auke seni, kuni vàntvõlli tasakaal on saavutatud. Siis kinnitame vantvõllile plekk-kettad ja tihendame nad paksu nitrovärviga. Tihedust kontrollitakse bensiiniga järgmiselt: vàntvõlli leotatakse umbes 10 tundi bensiinis ja proovitakse loksutamisega, kas sinna pole bensiini sisse tunginud. Kui see on juhtunud, siis tuleb tihendus uus teha.

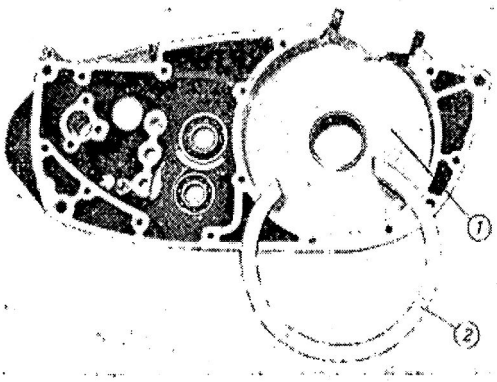
Järgnevalt asume silindrite juurde. Silindris olevad ülevoolukanalid tuleb suurendada 3 kuni 5 mm võrra ja poleerida võimalikult siledaks. Silindri seinas asuvad kanalite aknad tuleb suurendada ülespoole ca 3 kuni 5 mm, samuti ka laiuses. Ka need poleerime täiesti siledaks. Seejuures hoolitseme selle eest, et silindri kanalid ühtuksid täiel määral karteris olevate kanalitega. Vastasel korral tuleb kanalite suudmekohad osaliselt üle toodelda. Ka sisse- ja väljalaskekanalid suurendatakse ja poleeritakse. Seejuures ei tohi sisselaskekanali seinapaksus karburaatori kinnituskohalt muutuda liiga õhukeseks, kuna see võiks sõiduajal puruneda.

Mootori surveastme tõstmiseks tuleb silindripea alumine külg maha treida. Surveaste tuleb tõsta 8,5 kuni 9-ni. Silindripeas põlemiskambri äärik peab täpselt jätkama silindri seina joont. Tavalise silindripea tihendi asendame 0,5 mm paksuse punasest vasest valmistatud plekktihendiga.

Edasi asetame karteri vasakpoolsele seinale, rull- ja kuullaagri vahel asuva distantspuksi asemele, teise rõngastihendi, mis peab takistama õli imamist sidurikambrist karterisse.

Nüüd valmistame alumiiniumrõnga ja asetame selle vantvõlli ketaste vahele. See vähendab karteri mahtu, suurendades omakorda veelgi täiteastet. Nimetatud rõngas asetatakse karteripoolte vahele koos vàntvõlliga ja kinnitatakse poorduмise ja nihkumise vastu kolme tihvtiga. Rõnga otsad peavad võimaldama kepsu liikumist ja soodustama gaaside voolu alt üles.

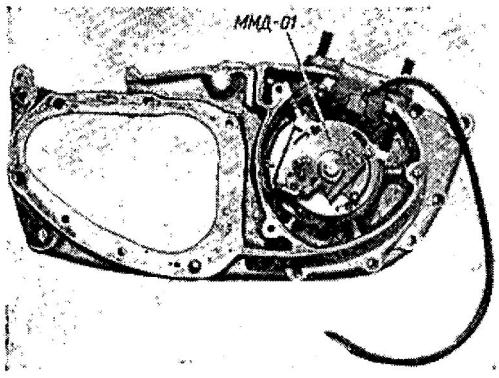
Enne kokkupanekut kontrollime karteripoolte tasapinnalisust rihtplaadil ja pärast seda monteerime karteri kokku. Tihendusmaterjalina on sobiv kasutada nitrovarvi. Vàntvõlli nihkumise piirame seibidega kuullaagri taga ja kontrollime hoolikalt, et vantvõll ei puutuks vastu karteri seinu ega ka keskel asetsevat rõngast. Peale värvi kuivamist kontrollime bensiiniga karteri tihedust rõngastihendite ja poolte ühenduskohtadelt. Selle korrasolekus veendunud, monteerime peale ka silindri.



Joon. 2. Karteri poolte vahele asetatav lisarõngas. *1* — lihvida ja poleerida, *2* — lisarõngas.

Pärast mootori kokkumonteerimist paneme kokku siduri ja käigukasti. Siduri teraslamellid on soovitav üle lihvida, et saavutada paremat liibuvust. Vedrude survet tuleb reguleerida nii, et siduri lahutamine toimuks kerge jõuga ega oleks ka karta siduri libisemist.

Käigukasti monteerime kokku tavalises korras. Et aga mootori võimsus on suurenenud, siis tuleb käigukasti veetava võlli otsas asuv ketiratas asendada 2—3 hamba võrra suuremaga.



Joon. 3. Nülde magneeto monteerimisest forsseeritud mootorile. Magneeto on tüübilt ММД-01.

Nüüd asetame mootori mootorratta raami vahele. Kinnituskronsteinid valmistame kaalu vähendamise eesmärgil alumiiniumist. Samal kaalutlusel valmistame ka kitsad poritiivad, mis katavad kummi laiuse ulemõõduga 10 mm ja embavad eeratast 120° ja tagaratast 180° ulatuses. Võimaluse korral teeme ka need alumiiniumist. Sama on maksev ka paagi kohta. Viimane tuleks teha suurema mahuga — umbes 20 l, mis tagab suuremate distantside tankimiseta läbimist.

Kui mootor asub juba raami vahel, monteerime peale karburaatori ja magneeto. Karburaatori pealemonteerimisel tuleb segukanalid läbimõõdult sobitada ja poleerida. Karburaatori düüsid valime vastavalt kütusele.

Olemasoleva patarei süütesüsteemi, mis on kaalult raske ja milles võib esineda palju rikkeid, asendame hea poorleva magnetiga kõrgepingemagneetoga. Viimase monteerime dünamo asemele vantvõlli otsa. Monteerimisel arvestame ka suurema eelsüütega kui tavaliselt (siin ca 6—8 mm). Magneeto kinnituse kohta ei saa tapseid näpunäiteid anda, sest see oleneb valitud magneeto tüübist.

Selliselt forsseeritud mootorratas vajab survekindlamat kuttesegu, mis omakorda aitaks kaasa ka mootori sisemisele jahutusele. Bensiini valime tingimata kas I sorti või lennukibensiinide hulgast oktaanarvuga vähemalt 74. Vajaduse korral lisame bensiinile survekindluse tõstmiseks bensooli. Et aga mootor võib üle kuumeneda, siis on soovitav kasutada bensiini ja piirituse segusid, kuna piiritus oma kullalt suure aurustumissoojusega jahutab mootorit. Bensooli lisame aga selleks, et segust ei eralduks vett. Soovitavaks seguks oleks: bensiini 50%, bensooli ja piiritust kumbagi 25%.

Määrdeõlina kasutame riitsinusõli — selle suure temperatuurikindluse parast. Riitsinusõli puudumisel võib kasutada lennukiõli „MK". Õli lisame kuttesegule vahekorras 1 : 11 kuni 1 : 12.

Selline kuttesegu võib aga viia mootori ülekuumenemiseni, mille tagajärjeks oleks kolvi silindrisse kinnipõlemise oht või laagrite kinnijooksmine. Sel põhjusel tuleb masina proovimisel olla ettevaatlik.

Väga oluline on võidusõidu-mootorile õige soojusväärtusega süütekuünalde valik. Mootori käivitamiseks ja soojendamiseks kasutame madalama soojusväärtusega (145—175) süütekuünlaid, kuna aga sõidul tuleb kasutada süütekuunlaid, millede soojusväärtus ületab 250. Kui liiga „kulm" kuünal kattub tahma ja õliga ega kindlusta korralikku süüdet, siis liiga „kuum" kuünal mõjub veelgi halvemini. Nimelt kuumeneb madala soojusväärtusega kuünal liigselt ja oma soojuskiirgusega võib põhjustada detonatsioone ja isegi kolvi põhja läbipõlemisi. Normaalse süütekuunla isolaatori värvus peab olema peale mõneaegset tootamist helepruun.

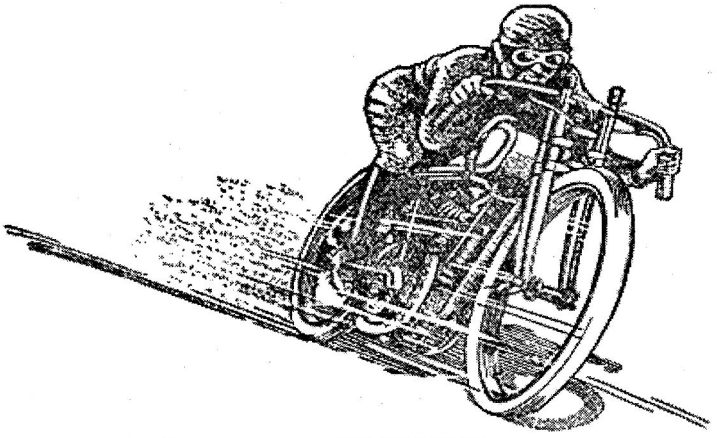
Kõiki ülalkirjeldatud toid mootori viimistlemisel ja katsetamisel tuleb algajal mootorsportlasel teha vilunud vanemate võistlejate või mehaanikute juhtimisel. See hoiab ära esiteks asjatu töö ja mõningal juhul ka masina rikkumise. Õigesti ja hoolikalt läbiviidud forsseerimine annab aga võistlejale kindlustunde masina suhtes ja tagab, et just võistluse kriitilistel momentidel ei oleks vaja jääda pealtvaatajaks.

Kindlust, tugevust, vastupidavust ning komforti pakub Teile suurimal määral

„Harley-Davidson"

Parimaks tunnuseks Teile on „Harley-Daviosoni" suured võidud 1934. aastal korraldatud võidusõitudel:

Klassivõitja ühe km sõidul
Klassivõitja kevadisel hipodroomi sõidul
Üldvõitja tähesõidul
Üldvõitja tähesõidul junioride klassis
Klassivõitja sügisesel hipodroomi sõidul
Klassivõitja sügisesel T. T. sõidul



ESINDAJA
Joh. Freybach
TALLINN, V. Karja 8

Lühike ülevaade mootorispordist läinud hooajal

Magister A.Sivard, Mootor ja Tehnika 1934

Nagu meil tavaliselt sünnib paljude üritustega – alustatakse liiga suurejooneliselt -, nii on ka lugu mootorispordiga: alustati aastakümne eest suurejooneliste autovõidusõitudega, kus mootorratas mängis vaeslapse osa. Kuid niipea kui möödusid tõusuaastad, mil elasime saavutatud iseseisvuse optimismi mõju all ja kui tuli hakata elama omal jõul, siis suri autosport loomulikku surma osavõtjate puudusel ja hakkas ikka enam ja enam tõstma pääd senine vaeslaps – mootorratas. Mootorrattasport, lühidalt motosport, on palju odavam, seda saab korraldada väiksemas mastabis, olles seega meie väikese riigi oludele palju kohasem. Seda näitab juba loomulik motospordi areng aastast-aastasse: kuna 1931.aastal, mida võib õigusega pidada motospordi sünniaastaks Eestis, esines ainult üks motospordi üritus – tähesõit Narva-Jõesuhu, siis 1932.aastal oli neid juba neli – sõit lumes, kilomeetrisõit, hipodroomisõit; 1934.aastal aga juba tervel 8 motovõidusõitu ja nimelt: kaks hipodroomi-võidusõitu; üks kilomeetri-võidusõit; üks tähesõit, kaks maastikusõitu (Viljandis ja Tartus); üks orienteerumissõit (Rakveres); üks Eesti suursõit.

See loomulik huvi suurenemine motospordi vastu aastast-aastasse näitab, et motosport on meil elujõulisemaid spordiharusid ja et see sport on ainuke kohane meie oludes inimeses pakitseva kiiruseiha – "the lure of speed" rahuldamiseks. Juba see suurepäraselt õnnestunud, nii tagajärgede kui ka päältvaatajate arvu poolest, viimane Eesti suursõit Pirita-Kose ringteel näitab, kuivõrd elujõuline on meil motosport skeptikute eitamiste ja kartuste kiuste. Kolmekümnetuhandelist päältvaatajate hulka ei ole meil varem Eesti võistlustel nähtud!



Oskar Veldemann

Kuna käesolev aasta oli nii edurikas mootorispordi alal, siis ei oleks liigne nüüd, hooaja lõpul, teha sellest väike ülevaade, et näha, kui kaugele oleme jõudnud ja mida võib sel alal loota tuleval aastal.

1934.aasta motospordi hooaeg avati traditsiooniliste hipodroomivõistlustega kevadel, kus püstitati peaaegu igal alal uusi rekorde ja kus rõõmustavaks uudiseks oli palju nalja pakkuv takistussõit. Kohe aasta alul õnn naeratab Oskar Veldemannile ja tema 350 ccm Husquarnale, kes tuleb üldvõitjaks, vaatamata oma võrdlemisi väiksele masinale.

Hipodroomi sõidule järgnevad peagi kilomeetri- ja tähesõit. Kilomeetrisõidus jällegi võidutsevad O. Veldemann ja tema Husquarna, sest ta tuleb siingi võitjaks, püstitades seisvast stardist uue rekordi (103 km tunnis), kuigi lendavas stardis oli kiirem V. Hennok, kes 500 ccm T.T. Replica Rudge'il kordab läinud aastast 500 ccm Norton Internationali (sõitja Tomson) kiirusrekordi (147,5 km tunnis).

Tähesõidus O. Veldemann murrab truudus oma Husquarnale ja ühes sellega kaotab ka oma õnne, sest siin tulevad võidule tallinlane Kletzky ja viljandlane Ottas 1200 ccm külgvankritega Harley-Davidson'idel ja V. Hennok 350 ccm Rudge'il. Tähelepanu väärib veel asjaolu, et sellest võidusõidust võtavad aktiivselt osa esimest korda Eesti mootorispordi ajaloos kaks naisvõistlejat: preilid Kook ja Kuurmann, kelledest prl. Kuurmann 350 ccm F.N.-il, vaatamata äärmiselt rasketele sõidutingimustele, tuleb võrdlemisi hää ajaga finiši – Pärnu, - näidates seega, et ta oskab masinat käsitada paremini paljudest meessõitjatest. Seega olid täielikult teenitud juubeldused finiši jõudmisel ja eriline naiste auhind.

Kuivõrd raske oli see viimane tähesõit, vaatamata võrdlemisi lühikesele teele, võrreldes eelmiste tähesõitudega, näitab see asjaolu, et selles tähesõidus ükski, isegi üldvõitja Kletzky, ei tulnud kohale absoluutselt puhtalt, ilma kaotuspunktideta, ja et prl. Kuurmann sõidu vältel kaotas oma teadmata kaassõitja ja tagasadula, mille sai kätte politsei kaudu alles paari päeva pärast. Seda viimast tähesõitu tuleb lugeda kõige õnnestunumaks meie seniste tähesõitude seas ja seepärast tuleb tulevikus püüda minna just selle viimase tähesõidu radasid, s.t. pidada kinni 400 – 600 km teepikkusest, kus osa teed tuleb valida õige raskes terräänis, kuhu tuleb paigutada võimalikult rohkem salajasi kontrollpunkte. Tähesõidule järgneb pikem suvine vaheaeg, mille vältel meie mootorisportlased eesotsas Veldemanniga, Kletzkyga ja Vilbertiga teevad retke Riiga ja toovad säält kaasa peaaegu kõik esimesed

ja teised kohad, vaatamata sellele, et võistluste eelõhtul Vilbertit tabab suur perekonnaõnnetus, mis väga rusuvalt mõjub temale ja ka kaaslastele. Riias õpitakse ka kurve võtma hipodroomil n. n. rootsi (püsti) stiilis, missuguse stiiliga sõidab Veldemann juba meie järgmistel hipodroomi-võistlustel. Huvitavad olid need palavad juulikuu päevad Riias, kus tänu saatuse hoolitsevale käele kõik meie sportlased – kergejõustiklased, ujujad, jalgpallimängijad ja motomehed – peatusid ühes ja samas hotellis – "Excelsior'is", mis kees neil päevil eestlasist kui sipelgapesa. Need olid Läti uuestisünni suured pidupäevad, kus eestlased lätlasi võitsid peaaegu igal alal, ja viimastel pidupäeval – pühapäeval – teised eestlased-võistlejad ootasid ärevuses, kas motomehed on samuti võidukad. Suur oli rõõm ja juubeldus, kui kaassportlased kuulsid pühapäeva õhtul enne ärasõitu, et ka motomehed suutsid kõrgel hoida eestlaste au.



Villiam Hennok

Pärast imeilusat ja palavat juulit, augustikuu esimesel poolel, viljandlased, tiivustatud oma võitudest tähesõidul (Ottas ja veel teised), korraldavad Eestis esimese võidusõidu mootorsõidukitele provintsis ja nimelt 87 km maastikusõidu kiiruse peale, kus esimest korda käesoleval hooajal õnn pöörab selja O.Veldemannile ja tema Husquarnale ja naeratab tallinlane Aleksander Petrovile ja tema 350 ccm touring New-Imperialile. Kuidas hr. Petrov oma väikesel touring New-Imperialil suutis võitjaks tulla kiirusvõidusõidul, millest võtsid osa väga hääd sõitjad (Veldemann, Hennok) palju kiirematel ja tugevamajõulistel masinatel, on tema saladus. Selle sõiduga A. Petrov tegi endale igatahes nime ja näitas, et rasketel maanteedel on ta ületamatu, mida ta tõendas ka veel hiljem järgnevatel maastikusõitudel.
Augustikuu teisel poolel tallinlased korraldava teise sügisese hipodroomisõidu, kus õnn jällegi naeratas O.Veldemannile ja näitas selga E. Tomsonile, kellele see aasta lihtsalt ei vea: hipodroomil kukub, tähesõidul ja orienteerumissõidul eksib ära ja suursõidul tema jaoks tellitud masin jõuab kohale alles pärast suursõitu.
Nüüd järgnevad võistlused tihedas järjestuses igal pühapäeval. Hipodroomi-sõidule järgneval pühapäeval on orienteerumissõit Rakveres, kus võitjaks tuleb uuesti Aleksander Petrov touring New-Imperialil, ja sellele järgneval maastikusõidul kiiruse pääle Tartus tuleb ta "loomulikult" jällegi võitjaks, vaatamata sellele, et sääl temaga konkureerivad V.Hennok Nortonil, kellel poolel maal lõpeb bensiin, ja R. Naerimaa Velocette'il, kes ühe talumehe kartuli hobuse kaasabil proovib ebaõnnestunult kartulipõllul kiirust arendada.
Hooaja lõppu kroonib Eesti suursõit (16.IX 34) mootorratastele ja autodele Pirita-Kose ringteel. See on suurim ja huvitavam sõit, mis Eestis peetud. Ehtrahvusvaheline T.T. sõit eelmänguga, pinevusega ja huviküllasusega, sest sellest sõidust võtavad osa juba rahvusvahelised kuulsused nagu roostlane Edlund, soomlased Brandt, Lampinen, ja Sandström, sakslased Naujock, Knees, Leipold ja teised ja muidugi ka kõik parimad eestlased-mootorisportlased.
Välismaalastest kõige kuulsam ja populaarsem oli rootslane Edlund, kelle kahesilindriline 350 ccm, eriliselt T.T. sõitude tarvis Husquarna poolt valmistatud masin, mis tuli kolmandale kohale omas klassis Nortonite järele käesoleval kuulsatel Inglise T.T. võidusõitudel, juba üksi vääris tähelepanu. Ka Edlundi haruldane sõiduoskus, külmaverelisus ja masina valitsemine Riia hipodroomil, mida nägid ka paljud eestlased, samuti Edlundi džentelmenlik kuju ja ülalpidamine – need kõik mõjusid, et Edlund oli populaarsem kuju suursõidu miljöös enne suursõitu, ja ainult meie vilunumaid ja ettenägelikumaid sõitjaid Eduard Johanson kahtles kohe alguses Edlundi ja selle masina võimetes ja ennustas suursõidu võitjaks kas eestlast või soomlast.
Ilus ilm, reklaam, ajalehed, rootslane, soomlased, sakslased ja inglane tegid seda, et Eesti suursõidu päeval Piritale kogunes rahvast rohkem kui kunagi varem Eestis mõnele sportlikule üritusele ja vist rohkem kui kunagi varem Piritale. Asjatundjate arvates suursõidu tee ääri spaleeris enam kui kolmekümnetuhandeline rahvahulk, peaaegu üks neljandik Tallinna elanikest, kes jälgisid ühes riigivanemaga pinevusega mototitaanide meeleheitlikku võistlust. See võistluste pinev meeleolu enne seniorite starti tõusis nii kõrgele, et isegi pääkohtunikud kaotasid külma rahu ja ei saanud kohe otsustada, kas start sünnib käivitatud või paigalseisvate mootoritega, kuigi üldiselt on teada, et T.T. masinate küünlad paigaltöötamist ei salli.

Õnneliku stardi tõttu sööstub kohe etteotsa Eduard Johanson omal 500 ccm T.T. Replica Rudge'il, kuhu ta jääb püsima peaaegu lõpuni, kus kukkumise ja gaasitrossi lahtipääsu tõttu kaotab mõned minutid ja jääb teiseks. Ka selles võidusõidus naeratab õnn jällegi O. Veldemannile ja tema Husquarnale, kes tuleb üldvõitjaks hea kiirusega (93,04 km tunnis), mis on ligi kümme kilomeetrit parem eelmise aasta paremast kiirusest.

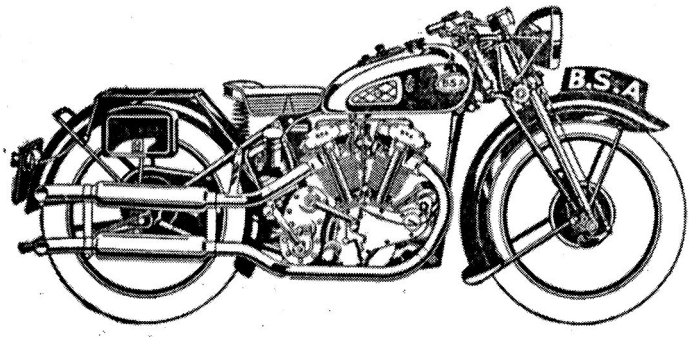


Raine Lampinen

Tähelepanu väärib siin ka läinud aasta Esimese Eesti Suursõidu võitja V.Hennoki ennastsalgav sõit, kes rühib sõidu vältel 8-dast kohast kolmandale, kust kahjuks peab loobuma võistlemast kolvirõngaste rikke tõttu.
E. Johansoni ennustatud üldvõitja, noor soome võidusõidutäht Lampinen 500 ccm Rudge 'il, ei saanud ennast näidata täiel määral, sest kohe esimesel ringil, püüdes pidada pöörast Johansoni tempot, ta lendab kohviku kurvil teelt ja katkestab sõidu.
Teine soomlane Brandt, samuti 500 ccm Rudge'il, näitab head sõitu ja oli kardetavamaid vastaseid vaatamata oma vanusele (Brandt on üle 40 aasta vana). Eriti pinev oli kahevõistlus Johansoniga viimastel ringidel teise koha pärast, kusjuures ta viimastel ringidel oli juba niivõrd harjunud suursõidu raskete teeoludega, et vahemaa Johansoni ja Brandt'I vahel hakkas kiirelt kahanema, nii et kui finiš oleks olnud kaugemal, siis oleks võinud Johanson kaotada teisegi koha. (Johansoni kiirus oli 92,04 km tunnis ja Brandt'I – 92,00 km tunnis.)
Kolmas soomlane Sandström 350 ccm Nortonil oli veel noor sõitja ja sõitis ettevaatlikult, kuid siiski tuli omas klassis Veldemanni järele teisele kohale (86,88 km).
Kuulus Edlund enese mitte vähem kuulsa T.T. kahesilindrilise Husquarnaga ei olnud vist hääs tujus või ei meeldinud talle Eesti õhk või oli tee liiga liivane, sest alguses jäi ta teistest maha, ja pärastpoole, pärast kukkumist, üldse loobus võistlemast.
Sakslastest loodeti palju rohkem. Juba treeningul imetleti nende vähetõotavat "pühapäevasõitu" ja võistlustel nende sõit ei olnud palju parem, välja arvatud ainult K. Knees, kes näitas oma 500 ccm NSU'l päris korralikku sõitu. Vaadeldes eestlaste sõitu, ettevaatlikud sakslased ütlesid, et nii võib sõita kõige enam üks aasta.
Nii suurt eestlaste võitu suursõidul tuleb teatud määral pidada Eduard Johansoni teeneks, kes algusest pääle arendas säärase tempo, et meie teeoludega vähem kogenud välismaalased, püüdes sammu pidada Johansoniga, langesid reast välja õnnetuste tagajärjel, nii et isegi vana kogenud motosõitja soomlane Brandt alles pärast 16-dat ringi kohanes olukorraga nii, et suutis Johansonile järele jõuda.
Külgvankritega masinates pääjao teistest ees oli Vilberg oma hõbehalli Harley-Davidsoniga, võites kerge vaevaga ringilise edumaaga esimese koha (82,90 km tunnis).
Suured ja kohmakad sääraseks sõiduks autod ei suutnud pakkuda kuigi pinevat võistlust. Võitjaks tuli siin hr. H. Tael Chevrolet'l, arendades 10-ringilisel sõidul keskmise kiiruse 78,7 km tunnis.
Kokkuvõetult läinud 1934.a. motospordi hooaeg oli haruldaselt elav ja tagajärjerikas. Oleme nõndaöelda mitte millestki tõusnud rahvusvahelise klassi, kusjuures oleme suutnud võita isegi parimaid välismaalasi. Praegu võib kindlasti öelda, et meie mootorisportlased on paremad, kui mitte parimad, Balti riikides. Kui otsustada saadud võitude arvu järele ja lugeda suursõitu kõige kaaluvamaks sõiduks, siis järjestuvad meie 10 parimat sõitjat järgmiselt:

O.Veldemann
A.Petrov
V.Hennok,
E.Vilbert
A.Kiin
S.Kletzky
E.Tomson
E.Johanson
J. Tomson
R.Triik

Kõige tagajärjerikkamaks masinaks osutus O.Veldemanni 350 ccm Husquarna, sellele järgnevad A. Petrov 350 ccm New-Imperial ja Vilbergi hõbehall 1200 ccm Harley-Davidson.
Mis puutub tuleviku väljavaadetesse, siis siin tuleb kõige esiteks kindlaks teha, kui palju on loota tuleval aastal võistluskõlvulisi masinaid? Ses suhtes oleme praegu paremas seisus kui kunagi varem, sest:
500 ccm Norton International
500 ccm F.N. - Super Sport
500 ccm Rudge T.T. Replica
500 ccm A.I.S. T.T. Replica
500 cmm Rudge Ulsterid
350 ccm Husquarna
350 ccm Norton International
350 ccm Velocette
250 ccm New-Imperial Grand Prix
250 ccm Rudge T.T. Replica
250 ccm Velocette
ja veel mõned uued masinad, missuguseid on loota näha tuleval kevadel, moodustavad säärase masinate kompleksi, missugust pole ei Soomes, Lätis ega Leedus, vist ka Poolas, nii et kui neile masinatele seltsivad väärikad sõitjad, missuguseid meil juba on, ja ajakohased treenerid, kellest aga meil on veel suur puudus, siis võime kindla lootusega ja usuga vaadata tulevikku.



B.S.A.

mootorratas igaks otstarbeks!

Minimaalne küttekulu — äärmine vastupidavus — lihtne käsitusviis on tõstnud **B. S. A. mootorrattad esirinda.** Inglise kaitsevägi, politsei ja post tarvitab B. S. A. mootorrattaid, milline on küllaldane tõendus mootori kõrgest väärtusest.

LIER & ROSSBAUM

Tallinn, Viru tän. 7.

Jalgratta korrashoiust.

(Vastuseks küsimustele).

Arn. Volberg.

NÜÜDISAJAL ratas on saanud hädavajaliseks liikumisevahendiks. Tema sõiduodavus ja -kindlus olenevad peamiselt tema korrashoiust. Sagedase järelevaatusega ja puhastamisega saab hoida ära rikete tekkimist, kuna vea parandamine alles siis, kui ratas sõitja teele jätab, on juba hilja. Eriti rohket hoolt ja korrashoidu vajavad kummid.

Kummid.

Sise- ehk õhukummi peanõueteks on sitkus ja õhutihedus. Mittetiheda õhukummi parandamisel kontrollitagu kõigepealt ventiili tihedust, pannes märjakskastetud sõrme nõrgalt ventiili otsale. Õhumullide tekkimisel on ventiilikumm vigane ja vajab uuendamist. Mõnikord laseb ventiil õhku läbi pingutusmutri vahelt. Siis on kas ventiilikummi ülemine serv katkine või pingutusmutter on liiga lõdval. Õhkupidavuse proovimiseks võib kasutada väikest veenõu, mis mahub kodarate vahele, näit. napsuklaasi. Seejuures ratas olgu keeratud asendisse, kus ventiil ripub otsaga ülevalt alla, et võimaldada tema vette asetamist.

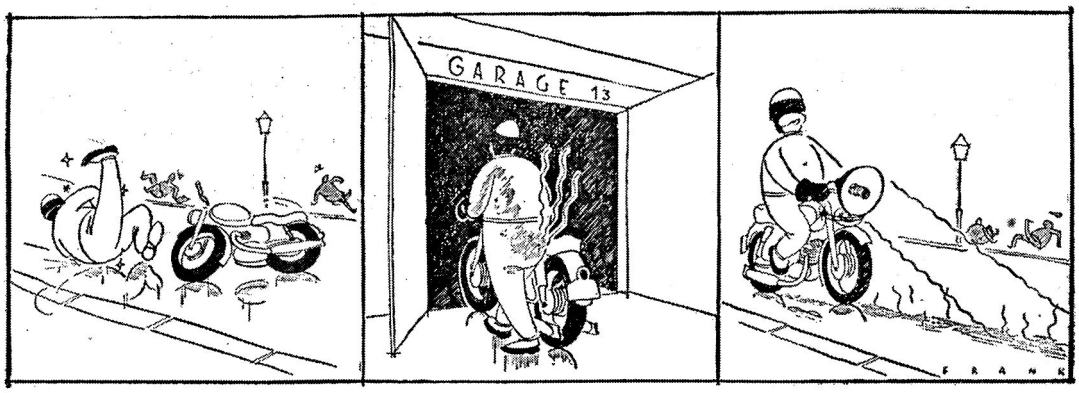
Mõnikord täispumpamisel on märgata, et ventiil ei juhi õhku läbi; põhjuseks on ventiilikummi kokkukleepumine ventiili metallpinnaga, või on sattunud ventiili õhuava ette prügi. Kuna ventiilikummi kinnikleepumise ja pudedaks mineku põhjuseks on läbiimbumine õliauruga, siis ei tohi tarvitada pumbanaha määrimiseks õli, vaid vaselini. Samuti hoitagu tagavara ventiilikumm õlikannust võimalikult eemal. Pealepaneku hõlbustamiseks ja kinnikleepumise ärahoidmiseks on soovitav kasta ventiilikumm enne pealepanemist talgipulbrisse.

Kui auk õhukummis on sedavõrd väike, et teda nägemise ega kuulmise varal üles ei leia, siis võib kasutada selleks veenõu, kuhu kastetakse voolikut järgukaupa. Paikamisel puhastatagu katkise koha ümbrus lapilaiuselt liivapaberiga või selle puudumisel noateraga ja määritagu ühepaksuselt kummisulatisega. Samuti toimitagu pealepandava lapiga, milleks võib olla pruugitud õhukummitükk, kui pole tagavaraks selleks müüdavaid paikamiselappe. Peale ülemäärimist lastagu kuivada paika ja paigatavat kohta vähemalt 5 minutit (soovitavam 15 min.), sest kiirelt pealepandud lapi servad tulevad lahti pikapeale. Ülemääritud kohti ei tohi panna kuivama päikese kätte, sest siis kattub pind ruttu nahakorraga, mis takistab altpoolt kuivamist. Samuti ei tohi katsuda puhastatud kohta enne ülemäärimist higise käega, sest rasvasele kohale ei jäe lapp kinni. Rasva kõrvaldamiseks võib hõõruda puhastatud kohta bensiiniise topiga. Pealepandud lapp muljutagu kinni sõrmede vahel kõvasti, alates lapi keskelt ja libistades äärte poole, et ei jääks vahele õhumulle. Valmislappidel on juba liim peale määritud ja määrdekiht kaetud riidekorraga. Tarvitseb ainult riidekord ära tõmmata ja siis lapp liimiga ülekaetud ja ärakuivanud kohale kinni vajutada.

Kui mõni lapp laseb läbi serva vahelt õhku või asub uus auk lapiserva lähedal, siis tõmmatagu vana lapp ära või kaetagu ta suurema, igast küljest üleulatava lapiga, sest poolestsaadik teisele lapile ulatav lapp hakkab pärastpoole õhku läbi laskma.

Paigatud koht kaetagu talgipulbri korraga, mis kaitseb lapi servade kokkuhakkamist välismantliga ja hoiab ära lapi lahtirebenemise. Uue rattaga on kaasas kummide parandusekarp, milles leidub peale kummiliimi, õhukummi paranduselappide ja välismantli paikamise riide veel talgipulk. Talgipulga pulbrikshõõrumiseks on tehtud karbipõhi viilitaoliselt hambuline. Soovitavam on tarvitada siiski talgipulbrit, mida võib hoida kaasas väikese plekkarbiga.

Õhukummide rabedaksmineku tähtsamaks põhjuseks on nende läbiimbumine õliauruga. Sellepärast on soo-



vitav tarvitada pumba määrimiseks õli asemel vaseliini või rasva, ja põidade seestpoolt üleõlitamise asemel kaetagu nad rooste kaitseks värvi- või lakikihiga.

Välismantli paikamisel pannakse sissepoole riide- ja väljapoole kummilapp. Enamasti ei parandata mantlit küllalt hoolikalt, pannes augukohale sissepoole nahast või puldanist suur lahtine lapp. Sarnaselt võib lappida ainult ajutiseks, kuid esimesel võimalusel parandatagu auk korralikult, sest niisugune lahtine lapp hõõrub sõidul pikapeale mantliriide nõrgaks ja mantlile tekib väljapoole muhk. Sarnaselt parandatud mantli iga on eriti lühikene siis, kui allapandav lapp on paks, või kui lapi vahele pääseb väljaspoolt niiskust, mis kiirendab riide kulumist ja pehastumist.

Mantli lappimiseks võib kasutada vana mantli seest ärakistud riiet või selleks müügilolevat kummikihiga kaetud paikamiseriiet. Mantlit seestpoolt kattev puudrikiht kaabitagu maha kas noateraga või jämedasõmeriise liivapaberiga. Liimi määritagu peale vähemalt 2 või 3 korda, kusjuures vahepeal lastagu kuivada 5—10 minutit.

Väljaspoolt kaetagu auk kummilapiga, et takistada niiskuse sissepääsu. Kuna välispoolne lapp ei taha hästi peal seista, toimitagu paikamist hoolega, puhastades pinnad korralikult ja määrides liimi peale õhukeselt ning mitu korda, lastes vahepeal pikemat aega kuivada. Pealepanekul on soovitav taguda kinni lapp haamriga ja siis ääred hästi terava noaga viiluseks lõigata. Kui auk on väikene, ei tarvitse panna lappi üle äärte, vaid auku määritagu mitu korda liimiga ja surutagu keskele täiteks liimiga kaetud kummitükk. Mantli suurema vigastuse korral on soovitav lasta auk kinni vulkaniseerida. (Vulkaniseerimiseks nimetatakse toimingut, kui erilise kummiliimiga pealepandud lapp surutakse umbes 10 minutit tugevasti vastu paigatavat kohta, kusjuures kummi temperatuur hoitakse 140° C.)

Mantli pealepanek ja mahavõtmine vana rantmantli juures toimub hõlpsasti. Uue rantmantli pealepanek on juba märksa raskem ja vajab vilumust. Sarnasel puhul võib kasutada selleks müüdavaid lusikaid (heeblid), mida on soovitav pidada kaasas 2 või 3. Mõnedel rattaliikidel on tehtud võtmesavad sarnased, et neid võib kasutada kummilusikateks.

Traatmantli pealepanek ja äravõtmine on nii vanal kui uuel mantlil ühtlaselt hõlbus ja toimub palja käega, kui mantli suurus on vastav põia suurusele. Kuna rattapõid traatmantlite jaoks on keskelt kodarate kohalt sügavam (kraavikujuline), siis surutagu mahavõtmisel mantli traatservad ümberringi keskele kokku, kusjuures teise käega tiritagu mantlit üht kantipidi põia pealt eemale, mispeale mantli traatserv tuleb kergesti üle põia randi. On aga mantli ja põia mõõtudes väike lahkuminek, siis tuleb tarvitada mantli mahavõtmisel kummilusikaid. Kuna traatmantel ei anna sugugi venida, siis võetagu kaasa mantli ostmisel ratas, et saaks proovida sobivust, sest kõikide firmade mõõdud pole täpselt ühed.

Õliga kokku puutudes muutub kumm rabedaks. Sellepärast pole soovitav õlitada rummusid ülemäära, nii et õli nõrgub kodaraid mööda alla ja pääseb mantli ning põia ääre vahele. Õlist pudedaks ja murduma läinud servaga mantel võimaldab vee ligipääsu siseriidele ja pehastunud mantel hakkab servast rebenema, olles mujalt veel täiesti terve. Sellepärast kui on märgata mantli õliseks saamist, lastagu kumm tühjaks ja kuivatatagu hästi mantli serv.

Ratast ärgu hoitagu päikese käes ega sooja ahju lähedal, sest päikesevalgus ja soojus on kummidele kahjulikud. Talveks võetagu maha kummid rataslelt ja hoitagu alal poolsoojas (+ 8° C), pimedas ja mitte väga kuivas ruumis.

Ostul valitagu kallimat liiki kummid (Dunlop, Michelin). Peanõudeks olgu kummi värskus. Sellepärast kasutage ostukohaks ainult soliidimaid ärisid, et olla kindel värske kauba saamises. Ladus pikemat aega seisnud kumme müüvad suuremad ärid vastava hinnaalandusega.

Põiad.

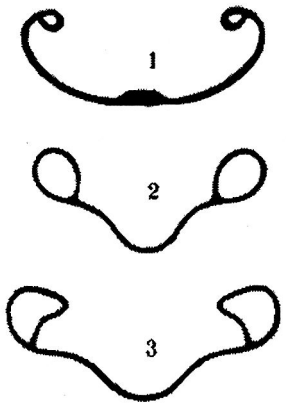
Nagu nimetatud, on tarvitusel kaht liiki kumme — traat- ja rantmantleid, kusjuures viimaseid on tarvitusel suuremas enamuses. Kummideliigile vastavalt on ka põia ehitus. Põiad traatmantlite jaoks on keskelt kodarate kohalt sügavad, et võimaldada mantli hõlpsamat mahavõtmist.

Rantmantlite jaoks põiad on lamedad ja neil on kalduvus minna kergemalt kaardu kui traatmantlite omad. Ka nende õigeks seadmine või n. n. rihtimine on hõlpsam.

Inglise (Westwood-Wedgewood) põiad oma sügava painutusekuju tõttu on harilikkudest (Saksa) põidadest märksa tugevamad, kuid ka tunduvalt kallimad. Nad võimaldavad tarvitada nii rant- kui traatmantleid.

Traatmantlite korral põia sisepind kodarate kohalt on kaetud riideribaga, et

kaitsta sisekumme puutumast kokku teravate kodarate otstega ja koreda (roostes) metallipinnaga. Pöidade sisepinnal on kalduvus minna roostesse, eriti just nikeldatud pöidadel, sest kodaraniplite vahelt sisseimmitsenud niiskusele pole nikkel nii vastupidav kui värv. Roostetamise kaitseks kaetagu pöia sisepind laki-, värvi- või värnitsakihiga, kuid ärgu õlitatagu, mis soodustab kummide pudedaks minekut.



Joon. 30. 1 — Saksa pöid rantmantlitele, 2 — inglise pöid traatmantlitele, 3 — inglise pöid süsteem „Wedgevood".

Kodarate asetuselt on pöiad ühe või kahe aukudereaga; auke on arvult 32, 36 ehk 40. Pöia läbimõõt oleneb tarvitatava kummi jämedusest ja kodara pikkus omakorda pöia läbimõõdust. Nii on näiteks 28 × 1 1/4" kummi juures pöia läbimõõt 28 — 2 × 1 3/4 = = 24 1/2", kuna 28 × 1 5/8" kummide jaoks on pöia läbimõõt 28 — 2 × 1 5/8 = 24 3/4". (Kummide mõõdu suurem nummer näitab täispumbatud kummi kõrgust maast kuni ülemise tipuni, kuna väikesem arv määrab kummi kõrguse maast kuni pöia servani).

Alljärgnevas tabelis on antud kodarate ligikaudne pikkus 28" rataste jaoks.

Kummide jämedus tollides	Kodarate pikkus mm esirattale	Kodarate pikkus mm tagarattale
1 3/4	294—302	290 295
1 5/8	302—305	295—298
1 1/2	305—308	298—300
1 1/4	308 310	300—305

Üksikute kodarate uuendamine ei tekita raskusi. Kui aga tuleb panna sisse terve pöiatäis kodaraid, siis peab toimima kindla süsteemi järele. Kõigepealt olgu valitud võrdse pikkusega kodarad, millest kruvitagu külge algul ühelpool rummu otsas ühtepidi jooksvad kodarad. Seejuures jäetagu tühjaks rummu juures kodarate vahel üks auk, kuid pöial jäegu tühjaks kolm auku iga kodara vahel, s. t. kodar pandagu läbi rummul igast teisest ja pöial igast neljandast august. On esimene ring täis, siis kruvitagu külge samapoolse rummuotsa vastassihis jooksvad kodarad, mis peavad ulatama ristamisi mööda kolmest esimese ringi kodarast ja parajasti keskmise tühjaksjäetud auguni kolmanda ja neljanda kodara vahel. Kui esimene teise ringi kodar ei ulata pöia nimetatud auku, siis vahetatagu pikematega ka esimese ringi kodarad. On mõlemad kodararead sees, siis pandagu külge kodarad ka rummu teises otsas. Nüüd keeratagu kinni kõik kodaraniplid ühekaugusele, nii et kodarad jäävad kõik enamvähem pingule, mispeale algab ratta „rihtimine". Selleks kinnitatakse ratas oma kohale raami vahele ja raamiots riputatakse üles nööriga, nii et oleks võimalik ajada ringi ratast käsitsi. Ringiajamisel hoitagu sõrm või puupilbas pöia ääre lähedal, et leida üles ühele- või teiselepoole viskavad kohad. Soovitavam on kasutada puupilpa asemel kriidipulka või seebitükki, mis tõmbab viskavale kohale joone. Selle joone pikkuselt tuleb pingutada vastaspoole minevate kodarate nipleid, kusjuures joonepoolseid nipleid võib lasta järele pisut, kui nad on juba liiga pingul. Nii järjesti korrates ja viskavaid kohti järele aidates saab panna jooksma ratta lõpuks täiesti sirgelt.

Sõidul katki- või lõdvaksläinud kodarad tulevad seada aegsasti korda, sest muidu venivad ka teised lõdvaks. Peale pingutamist viilitagu maha niplitest läbiulatavad kodaraotsad, et nad ei rikuks kummi.

Vabajooks.

Nüüdisajal on varustatud vabajooksuga kõik jalgrattad, arvatud välja võidusõidutüübid. Poolvabajooksuga või n. n. metsvabajooksuga rattaid leidub veel harva. Kuna vabajooks on ratta keerulisemaks ja kallimaks osaks, siis pole ülearune kanda tema eest rohkem hoolt.

Süsteemilt on vabajookse mitmesuguseid. Rohkem levinenutest on „Torpedo" ja inglise „Eadie" vabajooksud. Vabajooksu töötamise põhimõtteks on, et ketiratas edaspidi liikudes veab kaasa rummu, kuna ta tagurpidi liikudes pidurdab teda. Kaasavõtte- ja pidurdamise viisilt on üksikute firmade vabajooksud lahkuminevad.

„Torpedo"-vabajooks.

Meil kõige rohkem levinenud „*Torpedo*"

vabajooksul põhjeneb rummu kaasaveelamine sellel (joon. 31), et ketirattaga ühenduses oleva hammaskoonuse (88) viis vildakpinnalist hammast kiiluvad rullid (86) tugevasti vastu rummu sisepinda, ühendades seega hammaskoonuse ja rummu ühte tükki.

Ketiratta seismajätmisel veab maha ringikäiv rumm rullid hammaste seljast ja rumm jääb vabaks.

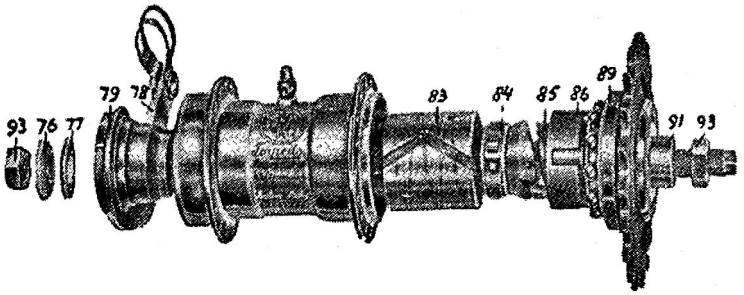
Pidurdamisel surub rullide ümbrik (85) oma kahe vildakhambaga vahemuhvi (84) pidurmuhvi (83) sisse, sundides laienema seda, nii et see hakkab hõõruma oma välispinnaga rummu sisepinda. Pidurmuhvi takistavad ringi jooksmast kaks hammast, millega ta on ühenduses vasakpoolse paigalseisva koonusega (79), mida omakorda hoiab kinni rattaraamiga ühendatud pide (78).

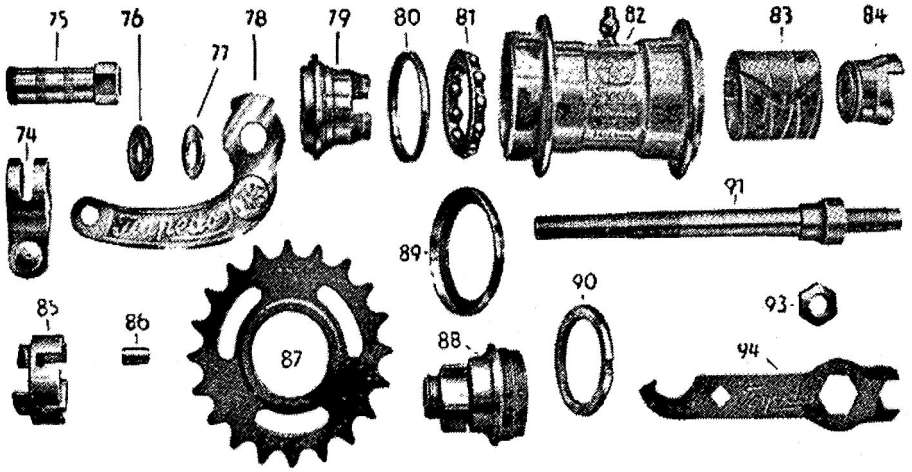
Pidurmuhv on vooderdatud väliselt vaskkihiga, et võimaldada mahedat (lõökideta) pidurdamist.

„Torpedo" vabajooksu käsitamiseks ja korrashoiuks on vabriku poolt järgmine ettekirjutus:

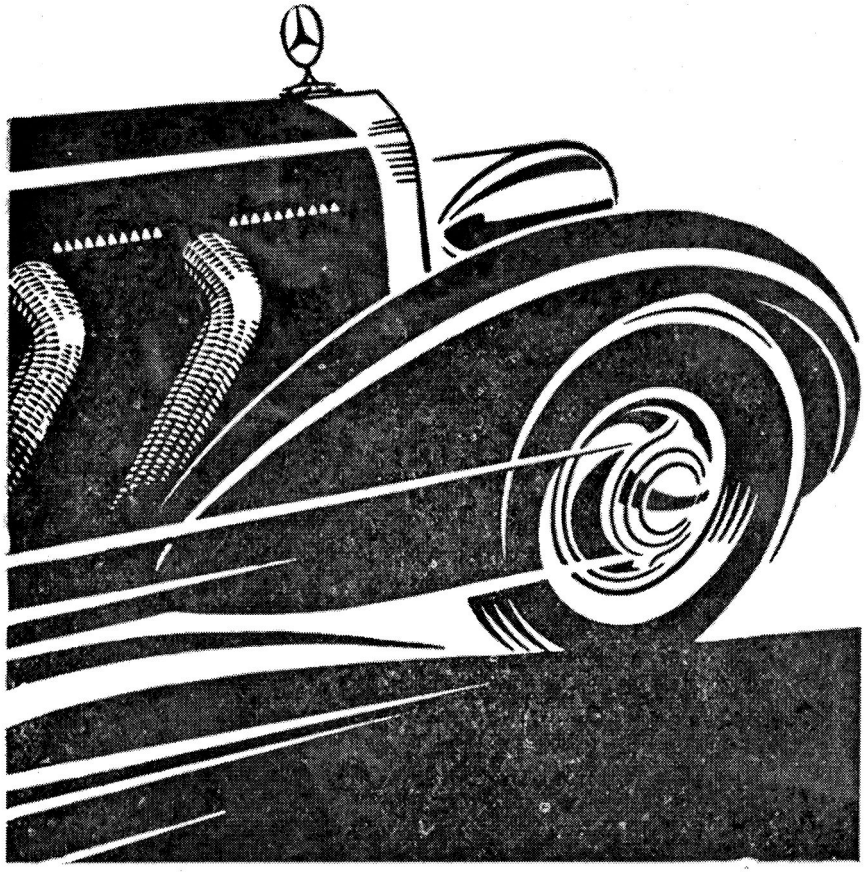
„Torpedo" vabajooksu lahtivõtmisel kruvitagu ära kõige pealt kinnitusemutter (76) ja võetagu maha pidurduseseib (77). Siis hoitagu käega kinni pidemest (78), mis takistab käimast ringi koonust (79) ja võtmega (94) keeratagu välja kandisotsaga ass (91) rummu seest.

Vabajooksu kokkupanek toimub vastupidises järjekorras. Selleks asetatagu kohale kõige pealt koonus (79) ühes kuulidekorvi ja pidemega (78). Teisest otsast lükatagu rummu sisse pidurmuhv (83), nii et selle nokad asetuvad koonuse (79) hammastesse. Siis pandagu kohale vahemuhv (84) ja veoseadis (osad 85, 86, 81 ja 88), mida hoiab koos hammaskoonuse (88) otsas olev traadist rõngas. Nüüd kruvitagu ass rummu sisse, kusjuures peab vaatama, et laagrites poleks mängu ja et ratta ringikäik oleks takistuseta. Lõpuks pandagu paika pidurduseseib (77) ja mutter (76) kruvitagu kinni.





Joon 31. Torpedo-vabajooks lahtivõetult. 74 — hoidesilmus, 75 — mutter, 76 — kinnitusmutter, 77 — pidurseib, 78 — pide, 79 — kinnine koonus, 80 — tolmukaitse, 81 — kuulidekorv, 82 — rummu kest, 83 — pidurmuhv, 84 — vahekoonus, 85 — rullideümbrik, 86 — vedajad rullid, 87 — ketiratas, 88 — hammaskoonus, 89 — tolmukaitse, 90 — ketiratta kinnitusmutter, 91 — ass ühes kinnise koonusega, 93 — mutter, 94 — võti.



„MERCEDES-BENZ“

sõiduautod

Ainuesindaja Eestis:

JOACHM CHRISTN KOCH

Tallinn, Vene 12. Tel. 434-67.

August Rava

Liiklusõnnetused -

iseloomu ja kasvatuse küsimus

Liiklemise korraldamise ja liiklusõnnetuste arvu vähendamise küsimused kuuluvad praegusaegsete raskete probleemide hulgas kõige raskemini lahendatavate liiki. Vaatamata kõigile võimalikele abinõudele, mis riigi- ja omavalitsusasutiste poolt tarvitusele võetud, näitab liiklusõnnetuste arv viimasel ajal uuesti suurenemise tendentsi. Nii sai 1937. aastal liiklusõnnetustel surma 70 inimest ja kergemalt või raskemalt vigastada 350 inimest. Möödunud 1938. aastal oli aga liiklusõnnetuste ohvrite arv juba 96 surnut ja ligi 700 vigastatut. Kui suurt materiaalset kahju, kui palju kannatust, vaeva ja viletsust see tähendab, on arusaadav ilma pikemate seletusteta. Elame rahuajal, kuid siiski oleme nagu alatises sõjas, — aastast aastasse sajad meie kaaskodanikud kaotavad oma elu, tervise või vara ja kui pea ei või õnnetus ka meid või meie lapsi tabada. On selge, et nii riiklikust kui ka iga üksikisiku seisukohast on tarvilik ja peab kõik tegema olukorra parandamiseks.

Aastat paarkümmend tagasi olid liiklusõnnetused suurimaks haruldukseks, nüüd on nad aga kõige igapäevasem nähtus. Vaevalt leiame ajalehenumbrit, kus puuduks teade mõnest liiklusõnnetusest. Millest siis tekivad need õnnetused? Kes on siin süüdi? Harilikult saame sellele küsimusele vastuseks: autod, autojuhid! See vastus ei ole aga õige. On tõsi ainult see, et autode puudumisel ei oleks liiklusõnnetusi sel määral kui praegu, — autod on nii-öelda liiklusõnnetuste a l g p õ h j u s e k s*, nagu näiteks tulitikud on tulekahju algpõhjuseks, kuid* s ü ü *õnnetuste tekkimises on siiski mujal.*

Kuid jõuvankrid on ikkagi liiklusõnnetuste algpõhjuseks. Tekib mõte, kas ei tuleks olukorra parandamiseks siiski tähelepanu pöörata peamiselt jõuvankreile. Tegelikult ei saa aga siin enam palju teha. Praegusaja jõuvanker on tehniliselt kõrgel täiuseastmel, raske on ette kujutada jõuvankri konstruktsiooni või seadiste täiendusi, mis tunduvalt tõstaksid liikluskindlust ja julgeolekut. Ka järelevalve jõuvankrite üle on küllalt intensiivne. Samuti on riigivõimu poolt antud kõik tarvilikud juhendid ja eeskirjad liiklejaile. Need liikluseeskirjad on terve maailma teadlaste ja liiklusala asjatundjate koostöö tulemus. Liiklemise korra ja eeskirjade rikkujate korrale kutsumiseks on karistused küllalt karmid, kaugemale ei saa vist minna, kui meie ei taha Venemaa eeskujul liikluseeskirjade raskemate rikkumiste eest karistada surmanuhtlusega. Kõik eeldused korralikuks, ohutuks ja õnnetusteta liiklemiseks on olemas, kui liiklejad täpselt täidaksid liikluseeskirju.

Seega olemegi küsimuse tuuma juures. L i i k l u s e e s k i r j a d e t ä p n e j a t e a d l i k t ä i t m i n e — l i i k l u s d i s t s i p l i i n — *see on ainus tee, ainus abinõu liiklusõnnetuste vältimiseks. Kõik muud abinõud ei saa siin kuigi palju parandust tuua. Liikluse kindlus ja julgeolek, liiklejate elu ja tervis olenevad liiklejaist enestest. Peagu kõik toimunud liiklusõnnetused oleksid ära jäänud, kui õnnetuseosalised liiklejad oleksid täpselt käitunud liikluseeskirjade kohaselt. Vähe on neid õnnetusi, mis poleks tekkinud inimese süü läbi.*

Liiklusdistsipliin, liikluseeskirjade täitmine, on aga võimalik ainult siis, kui liikleja tunneb liikluseeskirju, kui eeskirjade täitmine on temale harjumuseks saanud ja kui ta on arusaamisele jõudnud, et liikluseeskirjade täitmine on tema moraalne kohus. Autojuht, kes määruste vastaselt sõidab, võib tekitada raske õnnetuse, kuid niisama raske õnnetuse võib põhjustada ka iga muu määruste vastaselt liikleja, iga hobusemees, jalgrattur ja isegi jalakäija. Jalakäija või jalgrattur, kes viimasel silmapilgul katsub liikuva auto eest mööduda, ei riski ainult enda eluga, vaid paneb ka teiste liiklejate elu ja tervise kaalule.

Siin ongi küsimus liikleja iseloomus ja kasvatuses. Liiklemisel tekib alatiselt olukordi, kus liikleja peab otsustama ühest küljest kiiruse või enese kehtimapaneku tungi ning teisest küljest ettevaatuse ja kohusetunde vahel. Puuduliku liikluskasvatusega inimesed ja üldse moraalselt alaväärtuslikud inimesed otsustavad kiiruse kasuks või ei suuda vaevuda küllaldaseks ettevaatuseks ja enesedistsipliiniks. Säärane käitumine ongi peamiseks liiklusõnnetuste põhjuseks. Seega on selge tee, mida peame käima liiklusõnnetuste vältimiseks. See tee on: kasvatus, distsipliin, iseloomu kujundamine. Suur tööväli vanemaile ja kasvatajaile. Lapsed on vastuvõtlikud õpetusile, eriti kui õpetust saab põhjendada vajadusega ja olstarbekusega; liiklusala küsimuste selgitamisel on seda kerge teha.

Lõpuks veel mõni sõna autojuhtidest, sest autojuhi isiklikud omadused on suure tähtsusega liiklusjulgeoleku tagamiseks. Ka siin on inimese iseloom ja moraalne väärtus otsustavad. Vilumata, kuid vastutustundeline juht võib aastaid sõita ilma õnnetusteta, kuna ta vajaduse korral ja ohtlikes olukordades sõidab pikkamisi ja ettevaatlikult. Seevastu osav ja vilunud juht, kui ta on hoolimatu ja ettevaatamatu, võib ennemini põhjustada õnnetusi, vaatamata suuremale vilumusele ja sõiduoskusele. Tegelikult nähtubki vastavaist statistilisist andmeist, et õnnetusi juhtub vanemate juhtidega sagedamini kui algajatega.

Auto juhtimine tekitab inimeses teatud hingelise seisukorra, isesuguse nauditava joovastuse, mis on täiesti loomulik ja mida tunneb suuremal või vähemal määral iga inimene. Alaväärtuslik isik allub sellele n.-n. sõidujoovastusele, kaotab teatud määral enesevalitsemise ja ettevaatuse ning kipub ikka kiiremini sõitma. Moraalselt täisväärtuslik inimene naudib küll sama tunnet, kuid mõju on vastupidine, ta ei allu kiusatusele, vaid jatkab juhtimist veelgi suurema ettevaatuse ja hoolikusega. Nagu näeme, ei ole ka siin otsustava tähtsusega oskus, vaid inimese iseloom ja kasvatusega sissejuurdunud enesedistsipliin.

Juhul, kui autojuht rikub liiklemise eeskirju, on tal enamasti ikka kaassüüdlasi. On täiesti lubamatu sõita autos, mille juht sõidab liig suure kiirusega, on kuritegu istuda autos, mille juht on joobnud. Iga inimese iseloomus on teataval määral uljust ja riskida tahtmist, kuid seesugune riskimine on lubatav ainult enese arvel. Liiklusdistsipliini eeskirjade rikkumine avalikul teel on aga igal juhul üldsuse ohustamine ja igaüks, kes selles süüdlane või kaassüüdlane, on roimar. Liiklusjulgeoleku paranemine ei ole võimalik, enne kui see seisukoht on muutunud üldtunnustatuks.



Autoõnnetus Männikul raudteeülesõidukohal. Autoõnnetusel sai üks inimene surma



Õnnetusel purunenud omnibus Võru—Kanepi teel

Hooletu sõidu tulemusi. A 11: Inimohvriga autoõnnetus Pääsküla

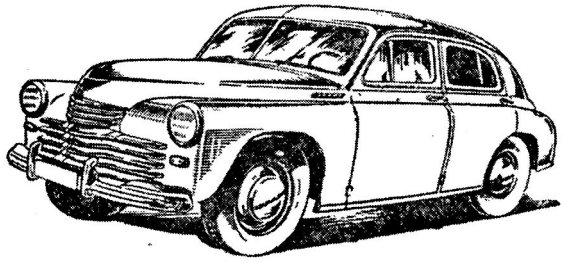
Õnnetus ei hüüa tulles

(Artikkel lk. 241)

Kas kollektsioneerimine on haigus?
Arvo Haug

Väga vana küsimus on, kas kollektsioneerimine on haigus või mitte? Siin võiks öelda, et ülemaailmselt on see väga väike teema, perekondlikul tasemel on see muutunud aga suureks konflikti tekitavaks küsimuseks. Sellesse haigusse haigestuvad suures enamuses poisid ja mehed, aga kui haigestuvad naised, siis ka vägevasti.
Kollektsionääri tunnuseks on see, et ta ei jaga asju kasulikeks ja kasututeks, tema huviobjekt on see asi iseendas. Motokollektsionäär ei näe oma mootorratast kui liiklusvahendit, vaid talle hakkavad mängima suurt rolli pisiasjad, mis teistele üldse pole olulised: mis aastal, mis kuul, mis marki, mis erinevused jne. Võiks öelda, et motokollektsionäär pole mitte sõidukijuht vaid ajaloolane ja uurija. Kollektsionäär vaimustudes tsiklist vaimustub tihti asjadest, mis teisi vihastasid. Kui mõni tsikkel korjati tootmisest ära selle pärast, et ta on äpu, siis selle pärast on ta kollektsionääri silmis mingi eriline objekt. Kollektsionääride jaoks on ta eriti ihaldatav ka siis, kui ta on eriti inetu või eriti kaunis. Siis kui teistele kaotab asi oma väärtuse, hakkab kollektsionäärile väärtus tõusma. Mõnes mõttes oleme me sotsiaaltöö tegijad või balsameerijad.
Kollektsionääri iseloomustab üks asi: ta hing on noor. Koguni nii noor, et sageli me vaatame, et inimesed käituvad oma eale mittevastavalt. Kollektsionääri eesmärk on aga taga ajada täiust. Siin teevad nad sageli vea: täius on praktiliselt olemas, aga nad täiendavad oma ettekujutust sellest pidevalt ja see libiseb neil eest ära. Tihti on täiuslik kollektsioon aga tal juba tegelikult olemas. Täiuse asemel on lihtne koguda aga neid asju ka piltides ja raamatutes. Üleüldiselt on kollektsionäärid aga vaimselt rahulolevad enesega, kuigi perekonnas see nii sageli ei ole.
Kas kollektsioneerimine eeldab aga mingeid hälbeid või tekivad nihked mõttemaailmas kollektsioneerimise käigus? Olukord on nii ja naa. Suurim häire, mis kollektsionääridel on, on tahteelu häire. Tahe on võime teha mingit sihipärast tegevust aastaid, pikka aega. Kollektsionääridel väljenduvad need häired ühes kitsas lõigus hüperaktiivsusena. Samas võivad nad kodustes tegevustes olla täiesti apaatsed.
Sellised tahteelu häirega mehed on süsteemitud kogujad, korjajad. Nad on viljatud filosoofid ja viljatud tegijad. Nad räägivad, neil on suured sõnad, aga vähesed teod. Neil on palju asju, need on aga süstematiseerimata.
Järgmine hälve on ülekaalukas mõte. Meestel, kes koguvad, tekib domineeriv idee, ta võõrandub reaalsest elust, tal on üks elu mõte. Tavaline tulemus on abielu purunemine, lahutus ja alimendid. Nad teevad kümme aastat ühte tsiklit sellest suurejooneliselt rääkides. Tegelikult on aga tegu vähe. Sisuliselt ehitavad nad oma igiliikurit erinevates variantides. Raskem vorm eelnevast on sundmõte, kus kollektsionäär ise tunneb, et mõte millegi ostmisest või muretsemisest teda häirib, ta üritab seda kõrvale tõrjuda. Neile kujunevad rituaalid, mis peaks aitama sundmõttega võidelda, aga kaotavad nagunii. Samas on tema tegevusel olemas tagajärg. Kui ta on mingi programmi endale seadnud, siis ta teeb seda, viib selle lõpuni. Eestis oleks hea, kui oleks mõni rikkur selle haiguse küüsis, kes ostaks kokku valmis tehtud tsikleid. Ta ostab ja hoiab. Sellised kollektsioonid püsivad aastakümneid.
Ka psühhopaatia on kollektsionääride seas võrdlemisi sageli esinev. Jämedalt öeldes on see karakteri väärastumine ja algab see noores eas, iseloomustavaks faktoriks on monohuvi. Need mehed on sageli hilisemas elus paindumatud, raskesti kohanevad. Suurtes asjades on nad tublid mehed, kuid väikestes asjades on nad konfliktsed. Kui neil on mitu eksemplari mingit kindlat osa, siis mida rohkem keegi neist ühte tahab, seda vähem omanik soovib seda ära anda. Trikk on siin oma huvi mitte välja näidata.
Psühhopaatide seas eksisteerib ka nn "kõhklev psühhopaat", kes ei suuda valida, millise mootorrattaga oma kahest kokkutulekule tulla.
Himude häire on aga kogujale väga hea. On olemas erinevad instinktid, kollektsionääril on aga väljendub see hüperarenenud uurimisinstinktina. Inimesel on vastupanematu soov millegi hankimiseks. Tema käitumine on sarnane seksuaalkurjategijaga. Ta himu vahepeal langeb, ta teab, et on kõva kollektsionäär. Mingi ärrituse peale lööb himu tal aga välja. Mälestus meeldivatest tunnetest, mis kaasnes millegi omandamisega, see valdab teda täielikult. Nendel meestel on tsikliorgasm. Eeliseks on aga see, et nad viivad oma uurimised lõpule, nad teevad ja teavad, nad õpetavad.
Üleüldiselt on kollektsioneerimine sõltuvusse sattumine millestki. Kui ees on alkoholism, narkomaania ja mängurlus, siis kõige lõpus on kollektsioneerimine ka. See on ikkagi sõltuvus.

Ta ei ole tappev, kuid meeskollektsionäär on oma naise vaenlane, kui tal just ei ole oma naisele õnnestunud kaela määrida sama huvi. Samas on kollektsioneerimine nakkav, olles sõltuvus-, nakkus- ja pärilik haigus.
Kaasuvad haigused on kogumismaanial periooditi depressioon ja masendus (kui kollektsionäär midagi ei saa) ja maniakaalsus ning eufooria, kui on õnnestunud midagi valmis teha või omandada. Raviga on aga selline olukord, et ükski kollektsionäär ei taha vabatahtlikult oma kirest loobuda.
Kollektsionäärid ei ole vaimselt haigelt, pigem on nad tasakaalustatud, neil ei ole häireid, vaid neil on hälved, nad paistavad silma oma teadmistega. Ligi pool maailma elanikkonnast on kollektsionäärid ja vaimselt on nad pigem tervem kui haigem pool.
Kui inimene ei suuda oma kogumises luua süsteemi, siis on põhjust pöörduda arsti poole. Kui kõik laabub, siis võite oma lemmiktegevusega edasi tegeleda.



ПОКУПАЙТЕ

В СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ МАГАЗИНАХ МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОЙ И ТРАКТОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР ЗА НАЛИЧНЫЙ РАСЧЕТ В ЛИЧНОЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ

АВТОМОБИЛИ «ПОБЕДА» и «МОСКВИЧ»

МОТОЦИКЛЫ «МОСКВА» и «КИЕВЛЯНИН»

ВЕЛОСИПЕДЫ МУЖСКИЕ и ЖЕНСКИЕ

ПОСЛЕДНИХ УЛУЧШЕННЫХ МОДЕЛЕЙ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, МОТОЦИКЛОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ

АДРЕСА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ МАГАЗИНОВ:

Москва, Бакунинская ул., 21
Ленинград, ул. Восстания, 20
Киев, Красноармейская ул., 25
Минск, Советская ул., 132
Сталино (Донбасс), ул. Челюскинцев, 167
Сталинск (Кемеровской обл.), Вокзальная, 32
Днепропетровск, Проспект К. Маркса, 143
Рига, ул. Кирова, 16
Тбилиси, проспект Плеханова, 189
Алма-Ата, ул. Гоголя, 55
Баку, ул. Карганова, 8
Ташкент, ул. Шевченко, 31
Горький, Нижне-Волжская набережная, 17
Куйбышев, ул. Степана Разина, 24
Свердловск, ул. Малышева, 56
Омск, Красногвардейская ул., 75
Караганда, ул. Дикамбула, 11
Новосибирск, Серебряниковская, 37
Хабаровск, Волочаевская ул., 44
Иркутск, ул. Фурье, 2

Мотоциклы «Москва» и «Киевлянин» продаются также по безналичному расчету общественным и спортивным организациям, колхозам и промысловым артелям во всех республиканских, краевых и областных конторах Глававтотракторсбыта и в спецмагазинах

Jawa - unustatud liider

Ida-Euroopa edukaimast mootorrattamargist vaevu hingitsevaks ettevõtteks: selline on Eestiski suurt populaarsust omanud mootorrattamargi Jawa kurb saatus.
Selle eest, et maailmas üldse eksisteerib mootorrattatootja nimega Jawa, tuleb tänada tšehhi relvatöösturit Františ ek Janeceki, Otsides lisatööd oma relvatehasele, tuli talle mõte proovida kätt mootorrataste valmistamises. Konkurents oli seejuures tihe: kohalikke mootorrattatootjaid oli 1928.aastal 21, lisaks veel välismaiste firmade esindused



Juba esimesed Jawad kandsid punast värvirüüd.

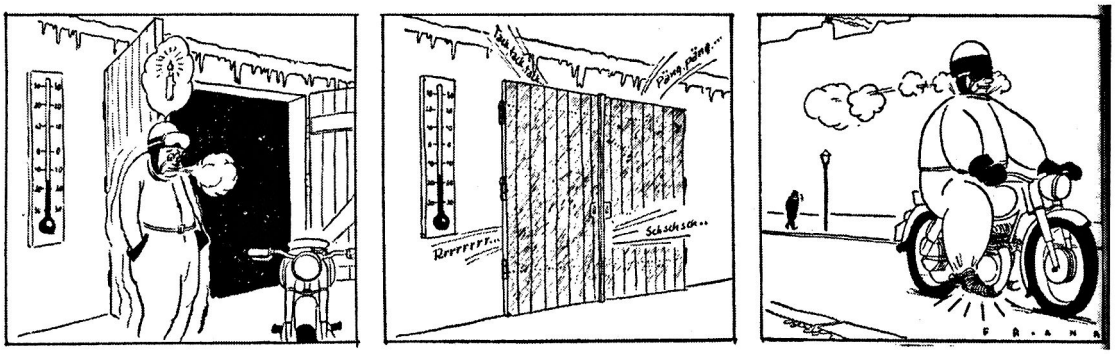
Oma ettevõtte võimalusi veidi kaalununa leidis Janecek, et lihtsaim viis tootmise alustamiseks on mõne olemasoleva mootorrattamudeli tootmisõiguste ostmine. Kolmest kaalumisel olnud variandist (Puch, Schliha ja Wanderer) langes valik viimase kasuks. Kuna Wandereri majanduslik olukord oli sel hetkel küllaltki kehv, reageeriti Prahast tulnud koostöösoovile positiivselt ning lisaks Wandereri 500cm3 mudeli tootmisõigusele anti Janecekile üle ka mootorrataste tootmiseks vajalikud seadmed.
Probleeme tekitas nüüd vaid nimi, õieti selle puudumine.
Lahenduseks osutus ettepanek kasutada ettevõtte omaniku Janceki ja Wandereri kombinatsiooni ehk siis lihtsalt öeldes nime "Jawa". Ametlikult registreeriti uus ettevõte 17.augustil 1929.
Esimest korda nägi laiem publik Jawa mootorrattaid sama aasta oktoobris Praha autonäitusel. Juba siis firma tunnuseks saanud punast värvkatet kandnud mootorrattad suurt populaarsust aga ei saavutanud (neid müüdi vaid veidi üle tuhande eksemplari), sest 500-ne oli küllaltki kallis ja maailma tabanud majanduskriisi järellainetuses huvitusid ostjad pigem odavatest kahetaktilistest mootorratastest.
Abi leiti välismaalt, seekord siis Inglismaalt, kust osteti õigused Villiersi 175 cm3 mootori kasutamiseks uuel Jawa mudelil (Villiersi mootoreid kasutati ka Eestist valmistatud mootorratastel "Tempo").. Seekord tabas Janecek otse kümnesse: soodne hind tegi uuest mudelist mootorrattaostjate lemmiku. 4650 krooni maksev Jawa-175 oli ligi 10.000 krooni odavam oma eelkäijast, lisaks oli ta umbes 1/3 võrra odavam konkurentide samaväärsetest mudelitest. Edu kajastus ka läbimüükides: ühe aastaga müüdi 175-seid kolm korda rohkem kui 500-seid kolme aastaga. Mudel oli kokkuvõttes niivõrd edukas, et püsis tootmises kuni 1946.aastani. Seejuures toodeti neid suisa müstiline arv: 27.535 eksemplari.
1934.aastal alustati ka 350cm3 Jawade tootmist, 175-sest poole kallimat mudelit müüdi kolme aastaga 2500 eksemplari. Lisaks mootoratastele köitsid Janeceki tähelepanu ka autod ning 1934.aastal asuti DKW-lt saadud litsentsi alusel tootma ka väikeautosid Jawa-700. Kõrgest hinnast hoolimata (22.900 krooni) toodeti 2 aastaga 1002 sõiduautot. Lisaks asus Jawa enne II maailmasõda tootma ka "mopeede" (mudel Jawa Robot) ning 250 cm3 Jawat., 1937.aastal nägi ilmavalgust ka uus automudel Jawa Minor.
Sellele edukale arenguloole tõmbas aga ajutiselt kriipsu peale Euroopas alanud II maailmasõda. Tšehhoslovakkia okupeeriti ning mootorrataste tootmise asemel hakkas Jawa valmistama saksa sõjamasina jaoks vajalikke detaile. Okupatsioonist ning Františ ek Janeceki surmast hoolimata tegutseti uute mudelite arendamisega salaja aga edasi. Selle raske töö tulemuseks oli Jawa mudel 11, mis 1946.aasta Pariisi autonäitusel pälvis oma disaini ja tehniliste lahenduste eest kuldmedali. Ajal, kus sõda meenutasid veel autovrakid teeveertes ning tühjakspõlenud majade read suurlinnades, mõjus punasest värvist ning kroomist kiiskav Jawa suisa uskumatult kaunina.

Uue Jawa loomisel tehtud töö peegeldus ka läbimüükides. 250 ja 350 cm3 mootoriga Jawa "Perak'e" toodeti kaheksa aasta jooksul üle 180.000 eksemplari, neid eksporditi nii sotsialismileeri maadesse kui ka näiteks Inglismaale, Ameerikasse ja isegi Brasiiliasse. Lühiajaliselt toodeti ka 500 cm3 Jawasid, kuid et tegu oli küllaltki kalli ja kapriisse mootorrattaga, siis mudel 15 suuri läbimüüginumbreid ei saavutanud.
Küll aga tagas leiva Jawa tehasele pikkadeks aastateks mootorrataste eksport sotsialismileeri maadesse, eelkõige Nõukogude Liitu. Kuigi kommunismi ehitavasse suurriiki jõudsid esimesed partiid Jawasid juba vahetult II maailmasõja järel, sai tõeline jawa-maania hoo sisse 1950-ndate aastat lõpul, kui tootmisse läksid mudelid 353 (250 cm3) ja 354 (350 cm3). Nõukogude mootorratastega toodanguga võrreldes kvaliteetsed, ilusad ja töökindlad tšehhi mootorrattad leidsid endale kiiresti ustava jüngerkonna. Sõbraliku hüüdnime "vana Jawa" all tuntud masinad on vanasõidukihuviliste seas hinnatud veel praegugi Hiinas ja Indias on siiani tegu "uute" mudelitega, sest veidi moderniseeritult toodetakse neid tänaseni!!!



Jawa oli juba 1960-ndatel pea iga mootorrattahuvilise unelm.

Lisaks mootorratastele andsid Jawa tehasele pärastsõjajärgsel perioodil tööd ka mopeedid (meil tuntud taas hüüdnime "naiste-Jawa" all) ning mitmesugused sportmootorrattad. Kui krossimootorrataste tootmises jäi Jawa pikapeale alla ČZ-le, siis söe- ja jäärajamootorrataste tootmises polnud Jawa tütarettevõttele, mis tegutses nime ESO all, pikka aega maailmas väga palju vastaseid. Suurem muutus Jawa tavamudelite gammas toimus 1974.aastal, kui vana, klassikalise kujuga Jawa tõrjus välja uus mudel, 634. Jawade ajaloo viimase etapi avas aga 1984.aastal Jawa 350/638.
Kui Jawa 60-ks sünnipäevaks 1989.aastal ilmunud ajalooalbum maalis veel kauni pildi tulevikust, siis karm reaalsus tõestas vastupidist. Koos N.Liidu ja kogu sotsialismimaade bloki lagunemisega kadus ka ära tehast seni elus hoidnud tellimuste voog ning Jawa vaagub tänaseni sügavas kriisis. Õieti vaaguvad kriisis suisa kaks tehast, sest koos Tšehhoslovakkia jagunemisega kaheks riigiks jagunes kaheks ka mootorrattatootmine. Jawa Divisov toodab tänaseni mudeli 638 kloone ja sportmootorrattaid, Jawa Moto aga 125 cm3 mootoriga "võrre". Kunagisest hiilgusest on tänaseks jäänud ainult varemed.



Das neue JAWA 175-ccm-Motorrad

für den anspruchsvollen Fahrer – mit vollem Fahrkomfort

In Kürze in allen Spezialverkaufsstellen erhältlich



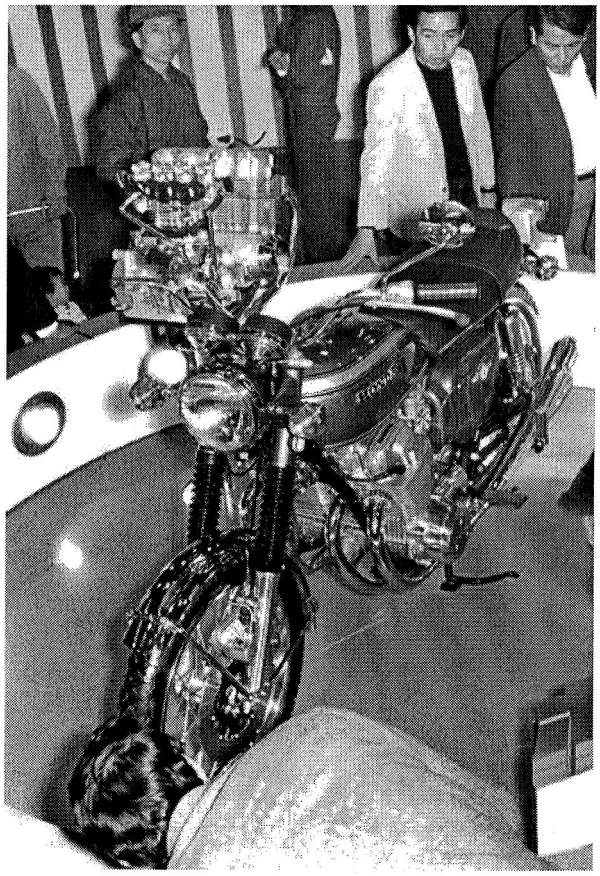
Einige technische Merkmale:

- Leistung 9,5 PS
- Höchstgeschwindigkeit 95 km/st
- Vierganggetriebe
- Halbautomatische Kupplung
- Einhebel-Schalt- und An'assermechanismus
- Vollnabenbremsen
- Räder gegenseitig austauschbar
- Vollgekapselte Sekundärkette

MOTOKOV

69.aasta legend

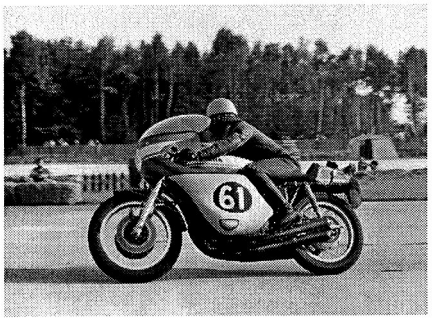
1969 oli mitmeski mõttes märkimisväärne aasta. Inimene jõudis Kuule, toimus Woodstocki rockifestifal, Serge Gainsbourg ja Jane Birkin esitasid oma kuulsa dueti "Je t'aime... moi non plus" ning Honda paiskas müüki legendaarse CB750.
Viimane sündmus oli tolleaegses mootorrattamaailmas võrdne aatompommi plahvatamisega. Siiani olid turgu valitsenud peamiselt inglise mootorrattad ja USA-s hinnati loomulikult kohalikku toodangut. Nii et igaüks, kes tahtis endale kiiret mootorratast, valis endale midagi Harley-Davidson XLCH Sportsteri, Triumph Boneville, BSA Lightning või Norton Commando Fastbacki seast. Honda varasem püüd vallutada mootorrattaturgu, CB450 "Black Bomber" oli küll kiire ja küllaltki võimas ratas, kuid konkurentide kõrval jäi ta oma tagasihoidliku töömahuga mootori tõttu siiski varju. Samas oli Honda pagas tõeliselt aukartust äratav: 1969.aastaks oli müüdud 10 miljonit mootorratast ja võidetud mitu maailmameistritiitlit. Jah, suurema osa miljonitest moodustasid 50 cm3 Honda SuperCube (tänaseks on neid toodetud üle 35 miljoni!) ja lihtne Honda Dream, kuid nende loomisel saadud kogemus oli hindamatu. Idee hakata tootma neljasilindrilisi mootorrattaid andis Soichiro Hondale USA Honda importöör Bob Hansen, kes 1967.aastal mainis ettevõtte loojale, et just selliseid rattaid oodatakse USA turul. Jutt ei läinud kurtidele kõrvadele ning peagi oli olemas ka esimene prototüüp.
Esimesed vihjed selle kohta, et midagi on tulemas, ilmusid ajakirjandusse 1968.aasta lõpul, kui avaldati esimesed pildid veel alles testisõitu tegevast uustulnukast. Avalikult näitas Honda oma CB750-t 25.oktoobril Tokyo näitusel ning Vanas Maailmas alles 1969.aasta aprillis Birminghamis. Esimesed rattad jõudsid ostjateni 1969.aasta juunis USA-s.



Honda CB 750 Tokyos, 1968.aastal.

Esialgu oli Honda uute mudelite edu suhtes skeptiline. Isegi nii skeptiline, et mootoridetaile valati esialgu liivavormidesse, sest korralike valuvormide tegemist ei peetud otstarbekaks. Tänaseks on neist varajastest "sandcast e. liivavalu" Hondadest saanud armastatud kollektsioneerimisobjektid.
Ajakirjandus laulis uuele tulijale pea üksmeelselt kiidulaulu. "Exotica, erotica and speed", teadis kirjutada "Cycle". "Järjekordne edukas uudis Hondalt", leidis ajakiri "Motorcyclist" juunis 1969, võttes kokku oma testisõitude tulemused. Põhjusi selleks oli mitu: esiteks oli Honda "kuulikindel": ei mingeid "märge" küünlaid või asfaldile tilkuvat õli. Mootor käivitus probleemideta, pidurid olid tolle aja standardite kohta väga head ning 67 hobujõudu lubasid keskmisele Harley-Davidsonile muretult tagatuld näidata.
Rahul olid ka kliendid ise. Esialgu hirmutas neid küll uue mootorratta näiline keerukus. Keskmine mootorrattur oli harjunud sellega, et vähemalt kord nädalas vajas kontrollimist õlitase ja süüde ning reguleerimist karburaatorid. Uue Honda neljasilindriline mootor, elektronsüüde ja neli karburaatorit näis selle kogemuse põhjal tõelise kosmoseteadusena. Esimeste julgete suureks üllatuseks oli Honda aga tõeliselt usaldusväärne ning inglise või ameerika ratastele tüüpilised remondirõõmud jäid minevikku ning läbimüük liikus tõusujoones. Muretu oli ka elu diileritel, sest uued CB-d müüsid ennast nagu soojad saiad. Samuti äsja müüki jõudnud Triumph Trident sai häbiväärselt lüüa, sest ühe Triumphi kohta müüdi umbes

20 Hondat. Ühe Honda esinduse juht meenutas hiljem, et mõnel hetkel oli tal järjekorras ligi kümme inimest, kes kõik soovisid endal osta just uut Hondat. Ühe nädala jooksul paarikümne ratta müümine polnud ka eriline probleem. Tulemus: esimese aastaga müüdi USA-s: 61 000 CB750. Konkureerivale inglise mootorrattatööstusele oli see aga surmahoop.
Loomulikult ei jäänud tulemata ka sportlik edu. Sama tähendust, mida omab autospordis Le Mansi 24-tunni võidusõit, omab mootorratastele Bol d'OR 24 tunni võidusõit. 1969.aastal võttis sellest Honda tehase toetusel osa Prantsusmaa importöör "Japauto". Hoolimata tihedast konkurentsist Kawasakidega lõpetas võidusõidu esimesena Michel Rougerie ja Daniel Urdichi juhitud Honda CB 750 nr. 61.



1969, Bol d'Or. CB750 esimene võit.

Seda, et tegu polnud lihtsalt juhusega, tõestas Honda võit USA mainekal Daytona 200 nimelisel võistlusel, mis peeti märtsis 1970. Kuigi neljast CB-st jõudis tänu kukkumistele ja probleemidele mootoriga finišini vaid üks, oli just Dick Manni Honda see, mis konkurentidele püüdmatuks jäi. Kokkuvõttes loeb vaid võit ning Honda imidž USA-s sai sellega olulise plusspunkti.
Honda antud stardipauk tõi varjust välja ka teised Jaapani mootorrattatootjad. Kawasaki panuseks olid kolmesilindriline, kuid kahetaktiline Mach III ja hiljem 750 cm3 Mach IV, mille hüüdnimi "Widowmaker" peegeldas selgelt noorte mootorratturite oskust pakutava võimsusega toime tulla. Otsene konkurent oli Hondale aga Kawasaki Z1, mis mootorrataste kuninga tiitli mõneks ajaks Hondalt ära võttis.
Ajaloost kirjutajad on Honda CB750 taha pannud esimesena termini "superbike". Kui palju on selles tiitlis tegelikult tõtt, on eraldi teema. Selge aga on, et kümne tootmisaasta jooksul müüdud miljoni Honda CB750 ostjad ei saanud kõik oma valikutes eksida.

NÕUKOGUDE VÄIKEMOOTOR-RATAS ML-3.

Serpuhovi mootorrataste tehas on hakanud valmistama väikese liitraažiga mootorrattaid tüüp ML-3 (vt. joonis). See on kerge, lihtne, tugev ja küllalt kiire mootorratas, mis tarvitab õige vähe põletist: kõigest 2÷2,5 l/100 km võrreldes 5÷6 liitriga teiste nõukogude mootorrataste juures. Kaal on ka väike — 70 kg. Seepärast niisuguse väikemootorratta valmistamiseks kulub ligi poole vähem metalli kui tavaliste mootorrataste peale ja ta ostuhind on märksa väiksem. Maksimaalne kiirus on 65 km tunnis. Kütteaine tagavara jatkub kuni 300 km jaoks.

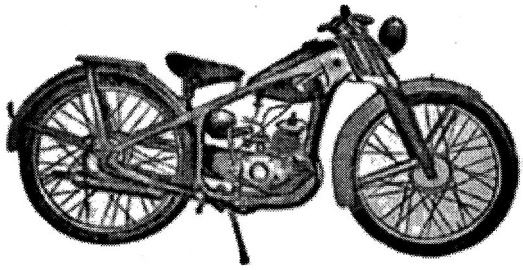
Mootor on kahetaktiline. Karter on alumiiniumist; ta on valmistatud kahest poolest, mis on kruvidega ühendatud.

Väntvõll tiirleb kolmel ühereal isel kuullaagril. Keps on stantsitud kroomnikkelterasest. Silindripea on valmistatud alumiiniumisulamist. Põlemiskambril on kera segmendi kuju. Määrdeõli segatakse bensiiniga vahekorras 1 : 20 mahu järgi.

Karburaator on „Amal-Blink'i" tüüpi ja on varustatud kahe düüsiga: üks käivitus- ja üks töödüüs. Kägiklapi reguleerimine toimub käepidemega, mis roolile on kinnitatud. Süütamine toimub magneetodünamo varal, mis eraldi ML-3 mootorratta jaoks on konstrueeritud.

Silindri töömaht on 123,7 cm³; silindri läbimõõt 54 mm, kolvikäik 54 mm, kokkusurumisaste 6,5. Mootori võimsus on 3,5 HJ.

Käigukast on 3-käiguline ülekandearvudega 3,16, 1,73 ja 1,08. Sidur on mitmekettaline korgist hõõrdumispindadega. Siduri sisse- ja väljalülitamine toimub käepidemega, mis kinnitatud on rooli vasakule küljele. Ülekanne tagarattale käigukasti juurest toimub ketiga 3/16"×1/2". Ülekande suhe 2,24.



Mootorratta raam on stantsitud 2 mm paksusega lehtterasest, U-taolise põiklõikega. Esikahvel on samuti lehtterasest stantsitud.

Rattad on tangentsiaalselt asetatud kodaratega ja on klotspiduritega varustatud. Mootorratas on varustatud esilaternaga, mille ümberlüliti asetseb roolil.

Väikemootorratast ML-3 saab kasutada õppemasinana, teenistus-majanduslikeks ülesanneteks kui ka spordiks ja turismiks.

Ajakirjast „Novosti Tehniki" H. N.

1969, Rot 400. CB750 colunas VIP.