



3. maailma vibratsioonide kütkeis

Pikale ja raskele motomatkale minnes tahaks igaüks meist loota, et mootorratas peab kogu matka vältel laitmatult vastu. Paraku hakkab aga varem või hiljem sõiduvahendil miski tõrkuma.

TEKST JA PILDID **Kariina Tšursin ja Margus Sootla**

Osa probleeme on vähemalt teoorias võimalik ennetada matkaks valmistudes, osa probleeme on kergesti lahendatavad vastava varuosa või teadmiste olemasolul. Kuid lõpuni ei saa ühelegi asjale kindel olla ning ka kaasavõetavatel varuosadel ja teadmistel on piir. Probleemide ilmnmisel kodust kaugel on see häda, et see kipub juhtuma kõige ebasobivamal ajal ja kõige ebasobivamas kohas ning sageli käib sellega kaasas oodatust

pikem paigale jäämine ja harjumuspärasest kõrgemad kulud. Näiteks kohtusime Buenos Aireses ühe Kanada paariga, kes oli oma 15-kuulise matka jooksul oma tsiklisse pidanud teel olles investeerima umbes 5000 USD ning remondi tõttu ühte või teise kohta pidama jäänud kokku kaheks kuuks. Ei kõla just optimistlikult, või mis?

Ratas "pommikindlaks"!

Meil oli plaanis tsikliga ümber maakera matkama minna tuhandeks päevaks. Kuna see on päris pikk aeg ning oodata oli igasu-

guseid teelusid, tuli tsikkel vastavalt ette valmistada. Selleks ajaks, kui me kodumaa tolmu tsikli rehvidelt pühkisime, oli tsikli kallal tehtud palju tööd - et tsikkel ja varustus karmides oludes pikaajaliselt vastu peaks.

Üks asi, millele kohe mõtlesime, olid teoolud - kolmandas maailmas pole teed kaugeltki sama siledad kui need, millega me Euroopas harjunud, nii et selleks, et mootorratas peaks paremini vastu pörutustele ja vibratsioonidele, sai teleleverile paigaldatud isetehtud pörutuskaitse, tagaraam tugevamaks keevitatud, ning lisatud Touratechi Hard Part raamitoetus. Sarnastel kaalutlustel sai välja vahetatud ka seni meid hästi teeninud originaalamort, seda enam, et oli ilmne, et täislastis, kahe sõitjaga ratta kaal läheneb maksimaalselt lubatu piirile. Valik langes paljukiidetud Wilbersi kasuks.

Teine probleem, millega vast pea kõik motomatkajad maadlevad, on asjade äramahutamine. Alati tahaks ju kaasa võtta rohkem, kui ära mahub - mis siis veel rääkida, kui minek on pea kolmeks aastaks. Nii tellisime Suurbritannias käsitööna valminud mahukad Project VND alumiiniumkohvrid.

Otsusele aitas kaasa kogemus mõne aasta tagusest tõsisest avariist, et alumiiniumkohver peab ka suurematele põntsuudele vastu, erinevalt plastkohvritest, millel on suurem oht tsikli küljest ära või kildudeks lennata.

Et ekspeditsioonile kaasa võetavaid asju oli niigi palju ja nende kaal kindlasti väga suur, sai selleks, et uut amorti vähekenegi säästa, pea 12 kilogrammi kaalunud originaalsummuti vahetatud alla 4 kilogrammi kaaluva Leo Vince'i summuti vastu.

Kuna palju õnnetusi juhtub mootorrattas- tega seetõttu, et autojuhid neid ei märka, ning kuna kolmanda maailma riigid on kurikuulsad öösiti teel magavate loomade poolest, paigaldasime parema nähtavuse huvides topelt-esituled.

Lihtsamat hooldamist silmas pidades sai bensiinifilter paagist välja viidud ning paigaldatud sai isetehtud esi- ja tagapori- laua pikendus. Igaks juhuks paigaldasime ka radiaatori kivikaitse.

Kuna kavas oli läbida piirkondi, kus asustustihedus väga hõre, sai 24-liitrise originaalkütusepaagi asemele paigaldatud 32-liitrine GS Adventure kütusepaak - ikka selleks, et muretumalt veereda, sest jumal teab, kuidas nende tanklatega lood on. Uus

paak annab meile üle viiesaja kilomeetri autonoomsust, ökonoomselt sõites isegi üle kuuesaja.

Mõelda tuli ka suurema sõidumuga- vuse peale, kuna tsiklist oli saamas meie igapäevane kaaslane pea kolmeks aastaks. Selleks sai paigaldatud efektiivselt müra vähendav MRA tuuleklaas, ning tagaistuja jalatugede madaldused, mis on võrreldes originaalpaigutusega küll ainult kaks sentimeetrit alla ja samapalju ettepoole nihutatud, kuid muudavad pikaajalise istumise palju mugavamaks. Juhttrauda sai tõstetud 35 millimeetri võrra - nii on mugavam ning kindlam juhtida.

Amordineedus

Enam palju paremaks tsiklit ehitada poleks andnud, seega asusime lootusrikkalt teele. Veidi enam kui kuu aega hiljem algas periood, mille ise oleme nüüdseks ristunud "amordineeduseks". Pärast seda, kui olime seljatanud sajatamapanevalt kehvast seisukorras olnud mägitse, täheldasime teel Brasiilia musta kultuuri pealinna Salvadori ühel hetkel, et tsikli tagaosas on hakanud iga teekumeruse peale õõtsuma. Lihtsa vaatluse käigus tuvastasime, et amordi tihend lekib. Valida oli kahe võimaluse

vahel, kas sõita õõtsudes Bahia osariigi pealinna Salvadorini, kuhu oli umbes 500 kilomeetrit, või pöörata ots ringi ning sõita 25 kilomeetrit lähima suure asula, Vit¹/₂ria da Conquistani. Teeäärses bensiinijaamas kohatud inimesed soovitasid üles otsida sellesama Vit¹/₂ria üle-linna-amordispetsialist Jac. See tundus mõistlikuma variandina ning nii me talitasimegi. Jac paistis olevat tõsine mees ning tõsine töötaja - mitte hetkegi ei seisnud ta, käed rüpes, vaid ikka toimetas millegi kallal. Miskipärast sisen- das see meisse tema vastu usaldust, ning kuna paremat varianti meil niikuinii kusa- gilt võtta polnud, siis nõustusime sellesse karjakasvatuspiirkonna keskuseks olevasse linna mõneks päevaks pidama jääma - ku- niks saabub uus tihend.

Mitu päeva hiljem, pärast paarikümnet kilomeetrit uue tihendiga, avastasime taas lekke, mis sundis meid ümber pöörama. Leke kõrvaldatud, asusime, endil ärevus hinges, taas teele Salvadori poole, kuhu meil ilmselgelt ei olnud määratud jõuda, sest üsna pea oli amordi tihend jälle veidi niiske. Otsustasime seda saatuse nõõget trotsida ning nii jõudsime meie jaoks seni kõige kõrgemale laiuskraadile Lõuna-Ameerikas, st Salvadori. Ka hiljem, teel tagasi



ALATI TAHAKS JU KAASA VÕTTA ROHKEM, KUI ÄRA MAMUB - MIS SIIS VEEL RÄÄKIDA, KUI MINEK ON PEA KOLMEKS AASTAKS. NII TELLISIME SUURBRITANNIAS KÄSITÖÖNA VALMINUD MAHUKAD PROJECT VND ALUMIINIUMKOHVRID.



Topelt esituled, esi- ja tagaporilaudade pikendused, MRA tuuleklaas

lõunasse ei lasknud me end amordi lekkest väga morjendada, sest midagi väga tõsist ei paistnud lahti olevat.

Kui olime jõudnud ringiga taas Buenos Airesesse, kust me oma Lõuna-Ameerika teekonda alustasime, otsustasime spetsialistil lasta asi üle vaadata - sest Buenos Aires on ju ometi pealinn ning pealinnas peaks ju ometi osatama sellega midagi ette võtta. Et aga argentiinlased on tuntud kõrge enesehinnangu poolest, siis kohalik mehhaanik laitis Brasiilia kolleegi töö maha ning lubas teha nii, et amort ka päriselt pidama jääb. Pärast kuu aega kestnud keevitamist, treimist ning amordi ikka ja jälle lekkima hakkamist ei jäänud meil üle muud kui nõustuda brasiillaste tütlusega argentiinlaste kohta: "Parim äri on see, kui ostad argentiinlase selle hinnaga, mis ta väärt on, ning müüd maha selle hinnaga, mis ta enda arvates väärt on", ehk siis mees tegi suuga suure linna, kuid tulemuseks oli see,

R1100GS sai ka käsitööna valminud Project VND alumiiniumkohvrid

et nüüd oli ka Brasiilia kolleegi töö rikutud ja amort kasutuskoõlbmatu.

Selleks, et vältida edasist aja ja raha raiskamist, lasime endale Eestist Lõuna-Ameerikasse organiseerida tuliue Öhlinsi amordi, kuid see ei tähendanud meie jaoks muud kui saaga jätkumist. Ehkki vähesemal määral, hakkas seegi (õnneks mitte amort ise, vaid selle hüdrauliline vedru eelpinguti) treppisõidetud Ruta 40 kruusateel lekkima,

Ümberehitused enne reisile asumist

TSIKKEL BMW R1100GS (1998)

TELELEVER-ESIVEDRUSTUSELE on paigaldatud isetehtud pörutuskaitse

TAGARAAM on tugevamaks keevitatud, lisatud Touratechi Hard Part raamitoetus

ORIGINAALAMORT vahetatud Wilbersi amordi vastu

PROJECT VND alumiiniumkohvrid (käsitöö)

ORIGINAALSUMMUTI (12 kg) vahetatud Leo Vince'i (4 kg) vastu

PAIGALDATUD topelt esituled

BENSIINIFILTER viidud paagist välja

ESI- ja tagaporilaua pikendused

RADIAATORILE pandud kivikaitse

ORIGINAALKÜTUSEPAAGI (24 l) asemel GS Adventure paak (32 l)

MRA tuuleklaas

TAGAISTUJA jalatoed madaldatud ja viidud ettepoole (kummaski suunas 2 cm)



kuni jõudsimse sellega välja Santiagosse, Tšiili pealinna. Sealne Öhlinsi edasimüüja diagnoos oli, et meile on müüdnud liiga nõrga vedruga amort (160 Nm/mm). Lootuses pidev jama amordiga ükskord lõpetada, telliti meile uus, 200 Nm/mm vedru. Öhlinsi peakorteriga suheldes saime ka andmed amordi klapisüsteemi modifitseerimiseks eriti karmide olude jaoks, sest ees on ju Boliivia, kus teed on väidetavalt Lõuna-



Originaalsummuti vahetati märksa kergema vastu



Muda Ruta 40-I

Ameerika ühed kehvemad ja töökorras ning õigesti seadistatud amort kulub igati märjaks ära. Ootame huviga edasisi arenguid!

Vibratsiooni ohvrid

Teine asi, millele tugevad vibratsioonid kahju tegid, on alumiiniumkohvrid, mis hakkasid osadest kinnituskohdadest mõranema - mitte küll palju, ent pisut murelikuks tegi see meid ikkagi. Ilmselt oli asi lisaks kehvale teeoludele ka selles, et kohvrid olid meil viimase piirini täis tuubitud ning seetõttu väga rasked.

Jõudsimise sellisele avastusele keset eikellegimaad asuvas Argentina külas nimega Perito Moreno. Loomulikult polnud seal alumiiniumkeevitust kusagilt võtta, ning et lähim suurim asula oli meie planeeritud trajektoori arvestades mitme-mitmesaja kilomeetri kaugusel ning et sinna viis kruusatee, otsustasime kohalikel "spetsialistidel" lasta välja mõelda ajutine lahendus,

milleks oli lihtsalt kohvrite toetuspinna suurendamiseks nende külge neetidega löödud metallplaadid, veekindluse suurendamiseks pisut silikooni vahel. Selle lahenduse toel jõudsimise järgmisesse suuremasse asulasse, milleks oli Tšiilis asuv Coyhaique. Kelle käest me ka ei küsinud, suunasid kõik meid Maestro Madridi nimelise mehe juurde. Pisike vanamees töötas tolmuses, igasugu kila-kola täis garaazhis, kuid näis teadvat, mis ta teeb. Igal juhul paremat varianti meil tollel hetkel kusagilt võtta polnud, nii et mõrad said keevitatud. Tšiili pealinna Santiagosse jõudes lasime juba korralikumas töökojas asjale viimase lihvi anda - korralikum keevitus ning suuremad alumiiniumplaadid.

Muidu oleme kohvritega väga rahul - hea disaini tõttu mahub sinna (õnneks või kahjuks) palju asju, ning ka väiksematele ja suurematele kukkumistele on nad hästi vastu pidanud. Ülimalt positiivne on seegi,

et ka suuremate vihmasadude korral (kord sõitsime sadakond kilomeetrit läbi tugeva vihmatormi, et ära näha väidetavalt üks Lõuna-Ameerika kauneimaid mägesid Fitz Roy) ei tule kohvrissesse sisse tilkagi vett.

Kui ühtegi probleemi poleks, jääks matkal tegelikult ju palju meie eest nähtamatuks - kiirustaksime ühest ilusast kohast teise ning ei näekski, kuidas toimib kohalik elu mõnes jumala poolt unustatud külakolkas. Asjale positiivselt vaadates peaksime hoopis rõõmsad olema. Et hetkeseisuga on kõik probleemid lahendatud, ning et muus osas on tsikkel eeskujulikult vastu pidanud ja ülejäänud modifikatsioonid end õigustanud, oleme tuleviku osas optimistlikult meelestatud. Selja taga on 28 500 kilomeetrit, ees aga rohkem veel. Kindlasti tekib uusi probleeme, kuid see tähendab veel rohkem seiklusi!

Jälgi maailmarändurite seiklusi
www.yhelteljel.ee