

Kardisõit ajamasinga

Eesti kardispordi 50. sünnipäeva puhul võtavad LaitseRallyPark'is joonele neli karti ja nende juhti, uemat vanemast lahutamas veidi vähem kui pool sajandit.

STARDIJOONELE ASUVAD Vello Valing 1969. aasta kardiga, Argo Valing sellest umbes kakskümmend aastat uuema sõiduriistaga, Mart Soo tänapäevase Rotax Maxiga ning neljandana LaitseRallyPark'i tuliuus hobikart. Kui palju on poole sajandiga muutunud? Kas hobikart saab omaaegsete võistluskaartide vastu?

Selle välja selgitamine polegi nii lihtne, sest Autolehe tavapärased testiparkuurid on kardile liiga kiired, 0-100 km/h üritasime mööta, kuid erilise eduta. Rotax Max on mõeldud veerevaks stardiks, selle paigaltvõtt kukub välja üsna kohmakalt, vanad kardid on väiksematel kiirusel teravad, kuid sajakilomeetrise tunni kiiruse saavutamiseks vajavad palju aega - nii et möödunud numbrid ei räägiks midagi kartide suutlikkuse kohta.

Lahenduseks leiame sõidu parimale ringialale, muidugi mitte tõsimeelse võidusõidu, juhid on ju erinevad, vaid eesmärgiga saavutada ligikaudne võrdlusmoment. Ra-

jaks LaitseRallyPark'i hobikardiraja kõige kiirem versioon poolekilomeetrises pikkuses.

Valmislahendusi polnud

Neljakordse Eesti meistri (1967, 1971, 1972 ja 1973) Vello Valingu 175kuupsentimeetrise mootoriga kart on seitse aastat noorem kui Eesti

kardisport, esimene võistlus toimus siinmail 1962. aastal, selle kardi raam valmistati 1968. aastal Tallinna Autoremondi Katsetehases, kart ise valmis lõplikult 1969. aastal.

Eesti kardiehitusele toimus katalüsaatori-na 1965. aastal N Liidu ja Itaalia kardisõitjate

Mai lõpus, mil karditest toimus, oli LaitseRallyParki hobikardirada ehitusjärg selline, tänaseks on rajaosa täiesti valmis. Autoleht tänab kartide omanikke ja LaitseRallyParki!



Vello Valing tuli 1960ndate lõpus ja 1970ndate alguses neli korda Eesti meistriks.



KART AASTAST 1969

Kardil on kolm trummelpidurit, kaks esiratastel ja üks tagavõllil. Trumlid on sõitja enda tehtud.



175 cm3 kuupsentimeetrine mootor veab jõuliselt juba üsna madalatel pööretel.

Kolm pedaali nagu tavaautolgi: pidureid juhitakse hüdraulika asemel trossajamiga.



Kardisõit 28 külmakraadiga

Ajal, mil Vello Valing Eesti kardiparemi kuuluks, peeti kardivõistlusi mitte ainult suvel, vaid ka talvel. „Ise treisime naastud, ise panime need rehvidele külge,“ kirjeldab ta ettevalmistusi. „Sõidud olid päris karmid. Ühel Leningradi (kaasaajal Peterburi - toim) võistlusel sõitsime 28 külmakraadiga. Nägu külmus täiesti ära, nii oligi, et kes sõidust tuli, see kohe arstide juurde läks. Nad määrisid näole

miskit salvi, mis aitas ülihästi.“

KART AASTAST 1969

KART AASTAST 1986

KART AASTAST 2012

TÄNAPÄEVANE HOBIKART

sõpruskohtumine, sõideti Milanos, Firenzes ja Roomas ning toodi kaasa ettevõtte Tehnokart raam, mis jäi tehasele tüki ajaks prototüübiks tootmisel. Sellesama Itaalia raami järgi valmistati ka Vello Valingu karti raam.

Mootor baseerub Kovrovets-mootorratta (Kovrovi linnas asuva Degtarjovi nimelise tehase toode) jõuallikal, kuid on ulatuslikult ümberehitatud. „Silindri üks pool pärineb IŽ Jupiterilt, kanaleid on juurde uuristatud, väntvõll kergem,“ loetleb Vello Valing. „Ega tol ajal poest valmislahendusi osta saanud, mis ise tegid, sellega sõitsid. Võidusõit ei olnud kallis, kui oskasid ise metallitööd.“

Trossajamiga trummelpidurite trumlid valmistas sõitja ise, klotsid pärinevad mootorrattalt. „1970ndatel hakati kasutama ka ketaspidureid, kuid need olid küllalt algelised ja

«ARGO VALINGU 1986. AASTA KART TAHAB PÖÖRDEID JA JUHT NEID TALLE LAITSE RAJAL KA EI KEELA.»

jäin ikka trummelpidurite juurde,“ lisab ta.

Kui Vello Valing oma 43 aastat vana karti rallipargis käima paneb, vaikivad kõik ratajääsed jutuajamised, nii valjut häält teeb selle mootor. Kui 74aastane juht on omale LaitseRallyPark'i kardiraja kiirema versiooni selgeks teinud, hakkab kiirus kasvama.

Vanad vene „tahmakummid“ lasevad karti libisema, kuid mõistagi valitseb vana võidusõitja neid vahel kõrvaltvaatajale üsna ootamatalt tekkivaid liuglemisi meisterlikult. Mootor suudab vedada üsna madalatel pöretel, mis tähendab, et neljast käigust piisab täiesti. Ringiaeg on poolekilomeetrise raja versioonil 33,156 sekundit.

Kuus käiku ja kõrged pöörded

Vello poja Argo Valingu karti raam valmistati samuti Tallinna autoremonditehases, kuid seda 1986. aastal, edasi viib 125kuupsentimeetrine CZ-mootor. „Mootor on üsna standardne, käib ka suurema forsseerimiseta nii kõvasti edasi, et annab kinni hoida. Algpärane käigukast peab hästi vastu, eriti kui arvestada, et käiku vahetan ilma sidurita,“ lisab Argo Valing.

Aga käike tuleb vahetada palju: neid on

kokku kuus ja pöörded armastava mootori tempol ei tohi lasta langeda. „Tüüpilisel kardirajal läheb vaja kõiki käike, esimest kuudani,“ räägib Argo Valing. „Käikudega peab pidama kindlat arvestust, kui nendega puterdada, ei tule kiirest sõidust midagi välja.“

Mootori toitesüsteemi üheks osana astub üles Žiguli bensiinipump, mille paneb tööle tagavõllile ehitatud spetsiaalne mügarik. Või li pöördlemine sunnib sellele toetuva pumba hoovakeste liikuma ja kütus jõuabki paagist karburaatorisse. „Kui starti tuli pikemalt oodata ja tekkis oht, et karburaator jõuab sel ajal tühjaks käia, tuli käsitsi hoovast kütust juurde pumbata.“

Erinevalt isa kardist on Argo kardil hüdraulilised pidurid. „Üsna kehvasti välja kukunud, need ei tule pärast pidurduse lõppu piisavalt kiiresti maha ja käituvad ka muidu kapriiselt,“ lisab Argo.

Nagu öeldud, Argo Valingu kart tahab pöörded ja juht neid talle Laitse rajal ka ei keela. Parem käsi liigub vahetpidamata rooli ja käigukangi vahet. Sõiduvõtete arsenalil kuulub jõulibisemine.

„See on kõige kiirem liiklemine viis selle kardiga,“ kinnitab Argo. Tulemus 30,030

sekundit, kolm sekundit kiirem kui kakskümmend aastat vanem kart.

Pidurdamine käe ja jalaga

16aastane Aix Racing Teami sõitja Mart Soo võistles mullu Rotax Junioris, kuid kolis tänavu üle kiiremasse Rotax Max klassi. „Algus oli raske just füüsiliselt, tegelen talvel suusatamisega, nii et vorm on päris hea, aga ikka võttis Rotax Max alguses käed üsna läbi,“ räägib ta. „Eks ka sõidutunnetuse saavutamine võttis oma aja.“

Karti viib edasi 125kuupsentimeetrine vedelikjahutusega mootor, mis arendab 30 hobujõu ringis. Vanad kardid olid mõlemad õhkjahutusega. Kui vanadel kartidel haarasid pidurid kõiki nelja ratast, siis Eestis tohib Rotax Maxil kasutada vaid tagapidureid, mida juhitakse pedaali vahendusel, piiritagustel võistlustel aga ka esipidureid, mille tarvis on roolisambal eraldi kang.

„Esipidurid on kasulikud just möödasõidul. Tõmbad eessõitja tuulest välja ja saad jätta pidurduse väga viimasele hetkele,“ selgitab Soo. „Samas tuleb seda osata teha, sest on oht end n-ö kinni pidurdada. Kui sõita vabalt,

Ringrada ja vigursõit

1980ndatel-1990ndatel aastatel harrastati lisaks kartide ringrajasõidule ka vigursõitu, viimases on Argo Valing tulnud ka Eesti meistriks.

„Vigursõit nõudis väga head autotunnetust. Elementideks olid näiteks slaalom, ümberpööramine piiratud alal, täpsussõit piirete

vahel, täpne pidurdamine boksi. Muidugi käis kõik aja peale, iga puude tähendas trahvi, nii et võitmiseks tuli sõita puhtalt ja kiiresti,“ räägib ta.

„Ringradadest olid peamised võistlemisskohad Vasalemma, Arvavete ja Väandra rajad, kõige hullem võistlus, mida ma mäletan, toimus Pärnu linnarajal. Kanalisatsioonikaevude luugid, kõrged äärekivid – väga ebameeldiv.“



Lada päritolu kütusepumba paneb tööle kõrgend tagavõllil. Seisu ajal saab käsitsi pumbata.



Roolist paremale jääb käigukang, kardil on kuus käiku, ning vasakule sidurihoob.



Uuemal karti hoogu kahandavad ketaspidurid, kuid need pole eriti täpselt juhitud.



Argo Valing ütleb, et kõige kiiremini saab edasi oskuslikult jõulibisemist kasutades.



KART AASTAST 1986

TÄNAPÄEVANE HOBI-KART



Sten Suvemaa sõitis testis LaitseRallyPark'i kõige uuema Sodi-marki hobikardiga.



Hobikarti viib edasi 270kuupsentimeetrine Honda mootor. Kiiruse määrab piirik.



Sõitjate võrdustamiseks saab kardile lisada ballasti, 70 kg sõitjal pole 100 kg-se ees eelist.



Kiire sõidu võti on ka hobikardil täpne trajektor ja õiged pidurdused.

«HOBIKARDI VAHE TÄNAPÄEVASE VÕISTLUSKARDIGA ON SUUR, KUID 1980NDATE 125SELE VÄHEMALT SEL RAJAL ERITI ALLA EI JÄÄGI.»

KART AASTAST 2012



Mart Soo võistleb Rotax Max kardiga ja on Eesti meistrivõistlustel viiendal kohal.



Hoob roolil on esipidurite juhtimiseks, ülal mahuti esipidurite vedelikule.



Ekraanilt rooli ülaosas saab juht vaadata kardi elulisi parameetreid.



Mõistagi kasutatakse uuel kardil hüdraulilisi ketaspidureid, mis on ka ventileeritavad.



Seadistusvõimalusi on palju, näiteks sõltub rajast ja ilmast, milline tagavõll valitakse.

siis tuleb vaid tagapidureid kasutades ringi-aeg parem.”

Ehkki käsitöö osa on jäänud vähemaks kui nõukogude ajal, ei tähenda, et osavaid mehaanikuid ja nutikaid insenere vaja ei oleks. „Kui hakata kõiki seadistusvariante loetlema, läheb päev ära,” ütleb Mart Soo võistlusmehaanik Antti? „Rataste jooksud, rööpme laius, tagavõlli jäikus, ülekanne, karburaatori põhjadüüs,” loetleb ta. „Väga peen teema on rehvirõhud, rolli mängib ikka mitu kohta pärast koma.”

Mart Soo Rotax Max oleks Laitses kui raja külge kleebitud, võistlusrehvid hoiavad kardi kursil täiesti usumatutel kiirustel, pidurdusmaad on lühikesed, kiirendused jõulised. Kõrvalvaatajale tundub, et juht teeb vanade kartidega võrreldes palju vähem tööd, kuid teisalt on selge, et igasugune piiripeal sõitmine on keeruline, olgu auto kui hea tahes. Tulemus tuleb vanade kartidega võrreldes ootuspäraselt täiesti teisest puust - 24,999 sekundit.

Sõitjad omavahel küll karte ei vahetanud, kuid eks kõnekad ole ka rajajärsed kommentaarid. Mart Soo: „Vanad kardid tunduvad väga väikesed ja rehvid nagu traktorirehvid, jube libedad.” Vello Valing: „Tänapäevane kart on klass omaette, sellega peab oskama ringi käia, minul niisugust ettevalmistust pole, ei oskaks sellega midagi teha.”

Kõigile jõukohane

Kui kõik võistluskardid, olgu ajastu milline tahes, on ehitatud võidusõitjatele ning eeldusega, et nende juht teab, mida teeb, siis hobikart esindab teistsugust loogikat. Tema rooli võivad sattuda igasugused inimesed, temaga peab olema huvitav ja turvaline sõita nii koolipoisil kui ka võidusõitjal.

LaitseRallyPark'i hobikardid valmistati Prantsusmaal firmas Sodi Kart, neid viib edasi 270kuupsentimeetriline, üheksa hobujõudu arendav Honda mootor. Täiskasvanute kartidel saab reguleerida pedaale ja istet, lastekardil ka rooli. Viimast täiendab veel peatugi-turvakaar. Kõigi kartide kaitseraudad on varustatud löögisummutiga. Sõitjate võrdustamiseks saab kartidele lisada ballasti.

Rallikrossisõitja Sten Suvemaa istub hobikardi rooli, kart käib vaikselt ja liigub nagu mööda rööpaid. Sten paistab vältivat igasuguseid järsemaid liigutusi, voolides kurvid nii sujuvaks kui vähegi suudab. Tulemus 30,544 sekundit, vahe tänapäevase võistluskardiga on suur, kuid 1980ndate 125sele vähemalt sel rajal eriti alla ei jäägi.

Kokkuvõttes on tulemus ootuspärane, mõistagi oli uus võistluskart kiireim ja loogika valitseb ka ringiaegades: esimene kakskümmend aastat Eesti kardialoos võttis meie katseraja ringiajast maha umbes kolm sekundit, järgmised kakskümmend, aeg, mil nõukogude tehnikalt mindi üle lääne tehnikale, umbes viis sekundit. Hobikart on hobikardirajal sõiduvees, kuid täismõodus võistlusrajal kaotaks võistluskartidele üsna kindlasti rohkem.

KRISTJAN SOOPER