

# WANNA KOOLI RATAS



Peab tunnistama, et esimene pilk sellele TM Choppersi sõiduriistale tekitab üllatust – NIISUGUSEID sõiduriistu meie podisejate skeenel eriti ei kohta. “Harju keskmine” harrikas on enamasti must, madala *drag bari* ja üliläia tagarehviiga. Ehk selline *new school*’i esindaja.

TEKST Kullo Kabonen  
PILDID Helen Urbanik, arhiiv



Umbes selline oli meie loo “peategelane” sündides



Jõuallikas osutus lähemal tutvumisel väga vähe läbi sõitnuks



"Pardisaba" ääre all on tagatuli ja number



Vana kool tähendab ka paagipealseid näidikuid



Nii eest kui tagantvaade on kitsa profiiliga

Vana kooli rattal ei saa tagarehvi laiusega üle pingutada

### Harley Davidson FXR 1340

**MOOTOR:** Neljataktiline õhkjahutusega V2 mootor, 2 ülaasetusega klappi silindri kohta, tõukurvarrastega klapiajam  
**TÖÖMAHT** 1337 cm<sup>3</sup>  
**VÕIMSUS** 36 kW/49 hj, 5000 pjm  
**KÄIKE** 5, peaülekanne hammasrihm  
**SÕIDUKAAL** 276 kg  
**PIDURID** ühe kettaga ees ja taga  
**REHVID** 19" ees ja 16" taga, valuveljed



Selle motika kõige silmatorkavam osa on muidugi kroomist kiiskav *springer*-esihark

**K**õrge *apehanger* lenks ise on juba asi, mida keegi (peale Kükametsa narmastega Dnepri-ehitajate) oma rattale Maarjamaal naljalt külge ei kruvi, *springer*-esihargist rääkimata. Ja ühildatuna seitsmekümnendate esteetikast kantud värvikombinatsiooniga kipub asi ka kõige julgemate *customi*-meeste jaoks tsiba "üle võlli" olema.

"Seda ratast on Eestis vist üsna raske müüa?" pärin Toomas Kösterilt sissejuhatuseks. "Noh, "raske" on VÄGA pehmelt öeldud," kostab ratast pildistamiseks sobilikumasse nurka nügiva Toomase suust üllatavalt muretul toonil. "Sama hästi võiks öelda: võimatu. Kui me just seda ainsamat inimest, kes midagi vanakooli *chopperit* teab ja neist lugu oskab pidada, üles ei leia..." Ju ta teab, millest räägib. Noorsoo suhtumist niisugustesse sõiduriistadesse saan hinnata oma teiselise poja reaktsiooni järgi: mehe närviamiseks piisab, kui talle mõne klassikalise *chopperi* pilti näidata...

Eks millegi erilise tegemine kipub ärilises mõttes tihtipeale julgustükk olema, samas tasub niisamakiibitsetel õnnelik olla, et leidub tegijaid, kes ka midagi turvalisest keskmisest erinevat loovad.

Pisut üllatav on TM Choppersi valik ka seetõttu, et ratta toorik oli originaalis FXR, mida asjaomased ringkonnad peavad üheks paremini sõidetavaks harrika mudeliks üldse ja mis on hinnas just nende hulgas, kes armastavad lasta pikki otsi ja tava-*customit*st kiiremini. "No nendest omadustest jättis *springer*-esihark selle ratta ikka täitsa ilma..." möönab ka Toomas.

Ratas on ise aastast 1993/94 ja jõudis Eestisse raskelt kukkununa. Kusagile otsa sõidetud ilmselt ei olnud, sest teleskoopisihark olla olnud ainus enam-vähem korras detail. Toomase arvates oli ratas lihtsalt suure kiiruse pealt kukkunud, küljel lohisenud ja võib-olla ka mõned korrad "üle käinud". Igatahes raam olla tegelikkuses nii kõver ja paigast ära olnud, et takkajärgi tarkusena oleks võinud asja lihtsalt välja vahetada. See on siiski originaal, mille sirgeks ajamise eest hoolitses Igor Broki "Magnum Chrome" Narvas. Kuulu järgi tulnud asi üsna mitmest kohast lahti löigata, et tast elulooma saada.

"Millest see *springeri*-idee?" pärin jutu jätkuks. Valuvelgede ja suhteliselt sportliku FXR'ga ajaloolise olemisega esihark justkui ei haaku? "No tegelikult oli see *springer* ka kohe nurgast võtta," möönab Toomas, "ja nii see vanakooli-liin jooksma hakkas."

"Ratas ise muide on imevähe sõitnud, sest mootorit üle käies ei märganud praktiliselt kasutusjälgigi, kulumisest rääkimata. Sellele vaatamata sai uuendatud kõik, mis vähegi silma jai. Nii et jah: tehnilises mõttes puhta uus sõiduriist!"

Ilmselt pandi eelkirjeldatud kolakas üsna kohe peale ratta soetamist.

Originaalset on säilinud seega raam, tehnika ja veljed. Tagaporikas on nn pardisaba, jalatoed on ette toodud (selleks on kasutatud teiste harrika mudelite vidinaid, mis ilma ümbertegemiseta FXR-i raamiga kokku ei sobinud). Esiporikas on isetehtud ja pidurikettad nii ees kui taga on asendunud *aftermarket*-vidinatega. Originaalis

olid rattal lenksule paigutatud tahho- ja spidomeeter, ent nendest oli avarii järel vähevõitu järgi. Nii saigi näidikud vana kooli harrikale sobilikult paigale toodud. Küljelt vaadates võib eeldada, et tumepunase katted sees on üks suur "kell", ent tegelikult mahub tavapärase spidoka auku kaks pisikest mustataustalist *aftermarket*-näidikut.

Silmatorkava, tumesinist raami, tumepunaseid rattaid ja beeže keredetaile kombineeriva värvilahendusega pole loojad seejuures ise päris 100% rahul. Õigemini on rahul rataste puhul. Valgeküljelised rehvid tumepunastel, peenikeste tumesiniste triipudega valuvelgedel on tõesti ajastutruud. Seevastu tumedad varjud sinistel ja punastel maalingutel olevat pisut liiast. Võibolla oleks ilma varjunditeta üldmulje tõepoolest kriipsukese selgem ja lihtsam. Samas – NIISUGUSTE sõiduriistade puhul pole see vist suurem häda, ega ju?

Isteasend on väljanägemise vääriiline. *Apehangerite* kui niisuguste kohta ei ole mul peale ca kümne aasta tagust sõidukogemust Sita-Aadu legendaarse ja radikaalse "käed-üle-pea-Suzukiga" sõitmist põhjust sõna võtta – saab sõita küll ja on isegi päris omamoodi, sugugi mitte negatiivne elamus,

sobides jalad-ees isteasendiga täitsa hästi. Seda muidugi juhul, kui niisuguste aparaatidega sõitma ei kipu hakkama. Selleks on väga palju muid, just selleks loodud motikaid.

Igatahes – omas kategoorias on TM Choppersi sõiduriist kindlasti märgilise tähendusega. See on sõiduk, mis kindlasti ei jäta kedagi ükskõikseks – seda kas aktsepteeritakse (ennustan: vähemus, ent see-eest hästiinformeeritud ja/või rafineerituma maitsega) või siis pigem mitte (rõhuv enamuse, vähemalt meie õhukesevõitu ja traditsioonideta-ajaloota motikakultuuri tingimustes).

Üks on selge – selle rattaga sõitjale sobib irooniline muie suunurka. Karutapja nägu ei lähe kohe üldse mitte.

WWW.MOTOPOST.EE

