

# 1963. aasta ESO: ka krossitsikkel võib ilus olla

Andres Krestinovi taastatud krossimootorratas ESO 350 meenutab ühtaegu nii kadunud tsiklimarki kui ka Eesti motosportlaste tegusid poole sajandi tagant.



ESO taastamine võttis aega umbes kaks aastat. Varuosi tuli otsida Eestist, Tšehhist ja ka Inglismaalt.



## ESO 350, 1963

**Mootor** ▶ R-1 bensiin, 299 cm<sup>3</sup> **Võimsus** ▶ 30 hj (22 kW) **Käigukast** ▶ 3 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/sadula kõrgus** ▶ 1425/800/820 mm **Tühimass** ▶ 125 kg **Bensiinipaak** ▶ 10 l **Tippkiirus** ▶ pole teada

**K**restinovi taastatud vanad krossitsiklid peaks olema Autolehe lugejale tuttavad. Nüüd sai vanade CZde kõrval uue elu ESO, veel üks Tšehhi motokrossilegend. Mark, mis on nii mõnelegi tuttav kunagistelt sõeraja- ja hipodroomisõitjalt, kuid mis tegi 1950ndate lõpus ja 1960ndate alguses suuri tegusid ka motokrossis. 55–60 aastat tagasi said siinmail ESOdega sõita vähesed väljavalitud. Nendega käis Nõukogude Liidu koondis maailma-meistrivõistlustel 1966. aastani. Kuna Jawa võttis 1964. aastal ESO üle, siis tuli sõitjatel liikuda edasi CZ peale, mis oli sel ajal krossi sõitmiseks märksa uuenduslikum. Mälestusi ESOga sõitmise kohta saate lugeda kõrval olevast Sulev Saare meenutusest.

### Haruldane ka Tšehhis

Selle loo peategelase taastamise mõte sai aga alguse ühelt Itaalias toimunud klassikaliste tsiklite võidusõidult, mida Krestinov juhtus pealt nägema: „Kui nägin seal vanu neljataktilisi sõitmas, siis tuli mõte, et võiks ühe sellise ka ise valmis teha. Omal ajal ju paljud eestlased sõitsid ESOga. Siis hakkasingi helistama ja uurima, kellel võiks midagi olla.”

Vanade krossitsiklite restaureerimine on omamoodi väljakutse, sest vähesed neist on säilinud. Krossitsiklitega sõideti enamasti nii kaua, kuni neil eluvaim sees püsis, ja siis need unustati. Kunagine tippklassi tsikkel tegi pahatihti viimased tiirud kusagil põllul ja siirdus seejärel vanarauda. ESO kokkupanek kujuneski omamoodi piltmõistatuseks, mille tükke tuli otsida mitmest riigist.

Asi algas mootori otsingust. „Uurisn asja ja lõpuks tuli välja, et Piritra-Kloostri metsas seisis üks vana 350 cm<sup>3</sup> ESO mootor, ostsin selle. Kastitäre varuosi leidsin kunagise krossisõitja Arvo Lehtla pööningult ja ühe oma Tšehhi sõbra kaudu sain raami, paagi ja porilauad. Rattad ostsin eraldi ja summuti leidsime üldse Facebooki kuulutuse kaudu Inglismaalt,” meenutab Krestinov.

Inglismaal on selle tsikli ajaloos väga oluline roll, sest 1949. aastal loodud ESO mootorrattaste tehase kasutas esimestel aastatel Briti mootorrattatootja J.A.P. jõuallikaid. Hiljem valmistasid tšehhid küll oma mootorid ise, kuid sisuliselt olid need ikkagi J.A.P.-i koopiad. Omal ajal müüdi nii mõnigi ESO

Suurbritanniasse ning seetõttu leidub hinnalisi varuosi sealgi.



350 cm<sup>3</sup> neljataktiline mootor tehti Briti mootorrattatootja J.A.P. jõuallika järgi.

Selsamal Piritalt leitud 350 cm<sup>3</sup> mootoril oli aga üks suur puudus: nimelt polnud sel silindripead ja selle leidmiseks tuli taas appi võtta Tšehhi sõbrad, kes pärast pikemat otsimist leidsid mehe, kellel oli õige varuosa olemas. Mees ei soovinud aga haruldast silindripeat niisama lihtsalt loobuda. Lõpuks aitas vahetuskaup koos mõningase lisarahaga: „Olin Kurtina vanatehnikalaadal ühelt müüjalt saanud 500 cm<sup>3</sup> ESO silindripeat, mille vahetasin 350 cm<sup>3</sup> oma vastu. Maksin sellele vahetusele veel peale.”

### Korraliku minekuga

ESO 350 krossitsikleid hakati tootma 1957. aastal. Samal ajal valmistati ka 500 cm<sup>3</sup> ja 250 cm<sup>3</sup> mootoriga tsikleid. „Kolme-poolse” neljataktilise mootori võimsus oli 30 hobujõudu ning erinevatel andmetel pruugiti nii kolme- kui ka neljakäigulisi käigukaste. Näiteks Krestinovi tsiklil on kolm käiku, samal ajal kui Sulev Saar mäletab enda tsikleid neljakäigulistena.

Minek oli neil mootorrattastel meeletu (võrreldes NSVLis valmistatud mootorrattastega) ja head jõuallikat pruugiti meeeldi ka teistel motosportialadel. Näiteks Vambola Helm tuli 350 cm<sup>3</sup> ESO mootoriga ringraja-tsikliga NSVLi meistriks.

ESO neljataktiline mootor on heas mõttes ehe vana kool: alanukkvõlli ja tõukurvarrastega. Kuivkarteriga jõuallikal kasutati magnetosüüdet, tippsõitjad eelistasid Itaalia päritolu Lucase oma, kuna see oli töökindlam kui tšehhide valmistatu. Raam ja vedrustus olid samad mis tänavasõidutsiklidel ja seetõttu kippusid tagaamortisaatorid (amortisaatori käik kõigest 10 cm) hüpetel n-õ põhja lööma.

Tänapäeval hakkab aga eriti silma vana krossitsikli ilu. Millise võidusõidutehnika juures näeks praegu nii palju kroomdetailile ja sellise hoolega tehtud värvitööd?

KRISTJAN OJANG

## ESOga sai üsna muretult sõita

LÄBI AEGADE TEISE EESTLASENA MOTOKROSSI MMIL SÕITNUD SULEV SAAR MEENUTAB ESO HIILGAEAGU.

1960ndate alguses käisid Nõukogude Liidu mehed ESOdega MMil. Neid tsikleid tuli siis riburada pidi ka Eestisse. Endale sain ESO kas 1963. või 1964. aastal, täpselt ei mäleta. Mul oli kaks ESO: 350 cm<sup>3</sup> ja 500 cm<sup>3</sup> mootoriga. See 350 tundus olevat väga hea ratas. ESOdel oli karburaatori vigad: kui gaasi keerasid, siis kõigepealt oli tühi koht, ja alles veidi aja pärast hakkas mootor vedama. Sellest ei saanud keegi lahti. Aga „350ne” oli minu arust äkilisem ega kokutanud nii palju.

Minu ESOdel olid neljakäigulised käigukastid. Tõmme oli kõva, eriti siis, kui olid otse IŽi sadulast tulnud. Nõrgaks kohaks olid muidugi tagaamortisaatorid. Kes sai, pani nende asemele mõnel lääne tsiklilt saadud „amordid”. ESOdega sõideti ka sõerajal, kuid nendel tsiklidel olid võimsamad mootorid. Moskva mehed ja need, kellel tutvusi oli, tegid oma krossitsikleid võimsamaks, pannes näiteks peale sõeraajatsikli nukkvõllid. Raame ega summuteid ESOdel ümber ei ehitatud, nii nagu näiteks hiljem CZsid ümber ehitati.

Üldiselt sai ESOga muretult sõita, aga neile olid ette nähtud klapivahetused ja muud hooldused teatud töötundide järel. Hooldustega läks pahatihti nii, nagu läks, sõideti ikka nii kaua, kuni tsikkel purunes, sest vajalikke varuosi polnud lihtsalt kusagil võtta. Muidugi need, kes n-õ pumba juures olid, said ikka, aga kaugema kandi meesteni need asjad ei ulatunud.



Sulev Saar oli üks vähesed eestlasi, kes sai ESOga võidu sõita. Foto on tehtud 1964. aastal Võrus peetud Eesti meistrivõistluste etapil.