Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI
UNIC - MOTO

Kuni 1945. aasta mootorrataste restaureerimiskonkursi võitja
TIZ AM600 Paraad, 1938 aasta. Omanik Anatoli Metus



Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" ajakiri.
Number 26, detsember 2019.
Ilmub siis, kui ilmub.

Sisukord

1. **Kallid klubikaaslased!**, U. Truu, M. Heinsaar, A. Lüüding lk. 3
2. **Tere!**, Märt Karu lk. 4
3. **Vanamootorrataste talveralli toimus seekord Lõuna-Eestis**,Reigo Vilu lk. 5
4. **Motoexotica 2019 oli pühendatud JAWA 90. juubelile**, Gerli Ramler lk. 7
5. **Minu esimene JAWA kogemus**, Lembit Arunurm lk. 8
6. **Räägime ROTOR rallist ja Poola vana-mootorrattaklubindusest!**, Avo Kompus lk. 9
7. **Minu esimene välisreis vanamootor-rattal – suur jaanipäevasõit Rootsi!**, Richard Eesmaa lk. 12
8. **Suvine vanamootorrataste kokkutulek Holstre-Polli Moto 2019**, Andrus Lüüding lk. 19
9. **Holstre-Polli Moto 2019 piltides** lk. 21
10. **Holstre-Polli Moto 2019 tulemused** lk. 24
11. **Kuidas meie oma Gunn Kuimetsas klubi eest kastanid tulest välja tõi**, Gerli Ramler lk. 25
12. **Indiani ralli Soomes, kohtumine võidusõitjaga, NSU mootori remont**, Aivo Mündel lk. 27
13. **Honda CBX1000 Euro Rally 2019 Taanis**, Juoni Väisänen lk. 29
14. **Kuidas tekkis mõte teha Balti keti 30. aastapäeval vanatehnikasõit?**,Veiko Praks lk. 31
15. **Balti keti sõit: mis sai mõttest edasi?**, Tiit Talts lk. 31
16. **Meenutusi suursugusest vanatehnika-paraadist**, I: Sirk, I. Otter, G. Ramler lk. 33
17. **EW 101 ehk 101 külgkorvi Järvamaal ja Taikses**, Kristina Gudinas, Tõnu Ehasalu lk. 36
18. **Külgkorvide teine „laulu- jatantsupidu" Kesk-Eestis**, Kaia Päss lk. 37
19. **JAWA-päev maanteemuuseumis**, Andrus Lüüding lk. 39
20. **Juubilarid IZ ja JAWA**, Märt Karu lk. 41
21. **Kalendripoiss Aivar Tiik ja tema mootorrattad**, Aivar Tiik lk. 44
22. **Hans Kurg. Veljo Kure jutustus isast** lk. 47
23. **Musta numbri aktide esimene vahetus**, Indrek Sirk lk. 49
24. **Eesti ajalooga tsikkel Raleigh MG-33 Sport 350**, Gunnar Orula lk.50
25. **Tsiklineiust näitlejani on vaid üks samm**, Helina Metus lk. 52
26. **Unic-Moto uued liikmed 2019** lk. 53
27. **Vanatehnikasündmused aastal 2020** lk. 53
28. **Vanasõidukite Suursõit toimub taas!** lk. 54

Juhatus 2019

Uko Truu, juhatuse liige 527 4284
Maarek Heinsaar, juhatuse liige 5623 9446
Andrus Lüüding, juhatuse liige 502 8826
Juhatuse e-mail: unicmoto@unic-moto.ee

Toimetus

Toimetaja
Märt Karu
vanakaru@unic-moto.ee



Elektriseadmete operaator
Mart Karu



Grammatikapolitsei
Gerli Ramler



Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja piltide tegijatele!

Piirkondlikud volinikud:

Tallinna piirkond
Ivar Lindla, 50 12 398
Urmas Teearu, 50 87 150
tallinn@unic-moto.ee

Harju piirkond
Avo Kompus,
harju@unic-moto.ee

Kesk-Eesti piirkond
Arno Jõemaa
566 44605
kesk@unic-moto.ee

Lääne-Eesti piirkond
Jüri Bäärs, 50 15 465
laane@unic-moto.ee

Viru piirkond
Veiko Vilu, 5805 6757
viru@unic-moto.ee

Lõuna piirkond
Heiki Vint, 50 57 360
kesk@unic-moto.ee

Kallid klubikaaslased!

Järjekordne edukas hooaeg on Eesti Vanamootorrattaklubil Unic-Moto läbi saanud. Edukas just nimelt toimunud ürituste ja neil osalenud liikmete arvu poolest.

Klubi hingekirjas on ajakirja ilmumise seisuga 173 liiget. 2019. aastal liitus meiega 7 uut liiget, neist üks Soomest - Jukka Järvisalo, kes on ka meie sõprusklubi VMPK liige ja osalenud juba mitmeid aastaid meie suvistel kokkutulekutel. Tere tulemast kõigile uutele liikmetele!

Vanamootorratastel osaleti sel hooajal mitmetel huvitavatel üritustel. Lähemalt saab neist lugeda ajakirjast, aga lühidalt kokku võttes algas hooaeg mõnel liikmel juba tavaks saanud Classic Ridersi talveralliga, mis sel aastal toimus vahelduseks Lõuna-Eestis. JAWA 90. sünnipäeva puhul sai Lõuna piirkonna voliniku Heiki Vindi eestvedamisel kokku pandud järjekordne suursugune väljapanek Tartu motomessil Motoexotica. Suvistest sõitudest tuleb kindlasti ära märkida külaskäik Poola klubi Rotor kokkutulekule ja kohe sellele järgnenud jaanipäevasõit Rootsi. Rootsi sõit üllatas osavõtjate ja osalenud rataste hulga poolest. Lisaks osalesid klubiliikmed paljudel kodumaistel üritustel ja käidi ära ka seekord Soomes toimud Indian Rallyl. Samuti osalesime Balti keti 30. aastapäeva mälestusüritusel, kus vanamootorrattad pakkusid vahelduseks ka silmailu autodele. Väikese JAWA-suunitlusega väljapaneku tegime ka koostöös Eesti Maanteemuuseumiga Vanavanemate päeva raames septembris ja peab tõdema, et tänu heale ilmale kujunes JAWA väljapanek muuseumis oodatust suuremaks – kohale tuli 54 JAWAt ja 17 muude erinevate tootjate ratast. Vahva üritus ja kindlasti andis jututeemat vanemale ning küsimusi nooremale põlvkonnale.

Kokkuvõttes suur tänu kõigile liikmetele, kes oma tehnika sel hooajal välja tõid ja rahvale eksponeerisid. Nii sõites kui ka väljapanekutel.

Tagadi Restauraatorite päev tõi kevadel kohale suure rahvahulga. Olles viinud sisse mõned muudatused liikluskorralduses, esines küll väikseid arusaamatusi. Sügisene ettevõtmine jäi kahjuks ilma tõttu külastajate arvu poolest tunduvalt kesisemaks, aga lõpp hea, kõik hea. Probleemid said jooksvalt lahendatud ja mõlemad üritused võib lugeda edukaks. Kahjuks on endiselt väike arv vabatahtlikke aktiviste klubiliikmete ja nende pereliikmete ja tuttavate näol, tänu kellele sündmus teoks saab. See on läbi aastate nõudnud korraldajatelt külma närvi ja vabatahtlikelt kannatust, sest kõik ei lähe alati nii nagu võiks. Siiani on see üritus sel kujul teoks saanud ja loodetavasti toimub edasi ka tulevikus. 2019. aasta oktoobri Restauraatorite päev oli samas asukohas järjekorranumbriga 48. Seega on järgmisel aastal lausa juubel tulemas. Aitäh veel kord kõigile vabatahtlikele!

Suvine motokokkutulek toimus seekord Viljandimaal, Holstre-Polli Vabajakeskuses. Üritusel sai kirja 198 osalejat 119-l vanamootorrattal. Läbisõidul ja väljanäitusel liitusid veel mõned ratturid ja oma mitme kilomeetri pikkuse kolonniga pakkusime kindlasti kohalikele huvitava ja meeldejääva elamuse. Järgmise aasta kokkutuleku plaanid on paigas ja XXXIII motokokkutulek saab see toimuma Padisel, nime all Padise Moto 2020.

Häid saabuvaid pühi ja kohtumiseni uuel aastal!

EVMK Unic-Moto juhatus
Uko Truu
Maarek Heinsaar
Andrus Lüüding

Tere!

EVMK Unic-Moto tegude- ja mootorrattajuubelite rohke 2019. aasta hakkab otsa saama. Juubilaridest on kuulsaim Saksamaal, Zschopaus sada aastat tagasi taanlase Karl Skafte Rasmusseni juhtimisel alustanud DKW. Sama palju aega tagasi rajati Prantsusmaal Gnome&Rhone tehas. Eestis tuntumate tsiklitemarkide IZ ja JAWA 90. juubeleid tähistati väärikalt, eriti JAWA tehase oma. Mõnelegi oli üllatuseks kevadisel Tagadi Restauraatorite päeval korraldatud väikesel näitusel 1929. aastal toodetud IZ-1 suur foto, restareeritud IZ-8, DKW NZ350/1, mille pealt kopeeriti NSV Liidus 1946. aastal IZ-350. Aivar Palk, Andrei Lossev, Urmas Teearu, Paul Kukk, Vello ja Meril Närep, suured tänud Teile eksponaatide toomise ja koju tagasi viimise eest!

Erilise tähelepanu osaliseks terve aasta jooksul sai JAWA. Algus tehti märtsis Tartu Motoexotical, kus oli välja pandud rohkesti erinevaid mudeleid, samuti oli klubi väljanäitus MotoNostalgial Laitses ning lõppakordiks oli Vorbusel Maanteemuusemi organiseeritud näitus ja paraadsõit vanal postiteel, kus osales ligi 100 mootorratast, nende hulgas ka Unic-Moto tsiklid. Väike meenutus JAWA ajaloost oli esitletud oktoobri alguses Tagadi Restauraatorite päeval, kus sai ka näha eriti kõrgel tasemel ennistustöö teinud Lembit Naela noorusajameenutust JAWA 360, millega ta osales edukalt Balti keti 30. aastapäeva sõidul marsruudil Tallinn-Vilnius-Tallinn.

Klubi algusaegadel oli aastas neli üritust – üldkoosolek, motokokkutulekud varasemalt iga kolmas aasta, vahepealsetel koos autodega, jõulupidu ja kevadel, 9. mail varuosapäev Pikaveres. Tegime ka paraade Pirita-Kose ringrajal Kalevi Suursõitude avamistel, vahel käisime lätlastel külas Bikernieki ringrajal kihutamas ja Riia tänavatel vanatehnikat näitamas. Korra sai ka Vilniuses käidud, kus Leonid Breznevi ZIL-ametiautode kolleksioon oli näitusel rivis ja nende keskel igaks juhuks kasutusel olnud reanimobiil.



Klubi toonane tegevus oli võrreldes praegusega nagu öö ja päev. Täna korraldab klubi kaks korda aastas Baltimaade suurimat restauraatorite päeva, osaleb näitustel, messidel, rallidel, iga-aastasel klubi motokokkutulekul. Vanatehnikalaatade külastamine ja pikad huvisõidud välismaale on saanud tavaks. Kunagi pidi Saaremaale sõiduks olema kutse, mille alusel sai luba taotleda oma rajooni miilitsajaoskonnast, sellepärast jääb nii mõnelegi arusaamatuks Haapsalus nostalgiapäevadel ja mujal punalippudega lehvitamine. Mis on nostalgia? Vikipedias on kirjas, et nostalgia on tunne ehk minevikuigatsus, emotsioon, mis väljendub mineviku positiivses ülehindamises vastukaaluks mingile vajakajäämistele olevikus. Vabadust tuleb hoida.

19.09.2019 mõisteti Euroopa Parlamendi ühisel hääletusel vastuvõetud resolutsiooniga hukka fašismi ja kommunismi kuriteod. Ei pea vabas Eestis nostalgiaga meenutama kurje aegu, vaid tänama neid, kes alustasid vanaaegsete mootorrataste kolleksionneerimist, restaureerimist ja kelle vanatehnikaalased tõekspidamised on kandunud kaasaega. Esile on kerkinud viimastel aastakümnetel nimed Ivar Lindla, Urmas Teearu, Aivar Tiik, Anatoli Metus, Arno Jõemaa, Jaan Sild, Reigo Vilu, Vello Närep, Aivar Palk, Toivo Krumm, Gunnar Orula, Aivo Mündel ning veel ligi 180 tubli klubiliiget, noori ja vanu tsiklimehi-naisi. Oleme tublid.

Parim kink klubikaaslasele on puuduv detail tema uunikumile. Häid jõule, aastavahetust ja edu uuel aastal!

Märt Karu

Vanamootorrataste talveralli toimus seekord Lõuna-Eestis

Seekordne Classic Riders Winter Rally oli minu jaoks juba viies. Vahelduse mõttes andsid Classic Ridersi mehed ürituse korraldada Wana-Kolga Tsiklitallile. Pärast eelmist üritust sai mul lühidalt öeldes isu täis sõjaväe-JAWAga esikohtade noppimisest ja võtsin kindla suuna tulla mõne muu rattaga, et ka teistele anda võimalus poodiumile saada. Väljavalituks osutus JAWA 353/04 aastast 1959. Ratta soetasin umbes viis aastat tagasi, ajasin ta tookord korra käima ja pärast seda seisis kuuris. Nüüd sai siis ratas välja aetud, kärnad alla keeratud, veidi siit-sealt putitatud ja oligi valmis ralliks!



Reede hommiku panin ratta bussi ja sõit Elvasse, Waide motelli võis alata. Jõudsin päris esimeste seas kohale. Kui eelnevatel päevadel oli ilm olnud ilusti talvine, siis just ööl vastu reedet läks sulale. Waide motelli juurde oli korralik liuväli tekkinud ning isegi jala käies oli tegu, et püsti seista. Lubas ka edasised päevad sulailma. Vaikselt saabus aga rahvast juurde ja Unic-Moto esindas päris mitu liiget. Ja peagi algas õhtune programm pihta. Toimus traditsiooniline laskmine pimedas lasketiirus. Selles võistluses oli tubli meie klubi mees Silver Tigane, kes saavutas teise koha. Pärast püssipaugutamist toimus töö sektsioonides hiliste õhtutundideni.

Laupäeva hommikul aknast välja vaadates avanes tore vaatepilt, kuidas Silveri IZ oli hakanud mu JAWA-le külge lööma. Ehk kuna öö oli soe, sulas lumi tsikli hargi alt ära ja nii ta kukkus pikali. Peagi asusime teele Elvas asuvasse Elvexi klaasitehasesse, kus tehti meile ekskursioon. Saime näha, kuidas valmistatakse tervele Euroopale sõiduautode esi- ja küljeklaase.



Elvast suundusime edasi Tõravere Observatooriumi juurde, kus oli plaanis ühispildi tegemine. Kui kuni Tõravereni oli tee enam-vähem sõidetav, siin-seal uisuväli, kohati maa paljas, siis viimane 550-meetrine lõik enne peatust ostus esimeseks tõeliseks väljakutseks. Kuna tee oli lahti lükkamata, oli läbi sulalume sumbates nii mõnelgi tegemist, et üldse edasi saada. Sinna rajale jäi ka paar katkestajat maha, kelle sõiduriist osutus juhist targemaks, andes lihtsalt järele. Observatooriumi juurest suundusime metsa lõunasöögile. Ühtlasi oligi kogu metsasõit teiseks suureks katsumuseks, kuna ka metsaalune oli paksu sulalund täis ja rattad vajusid sellest läbi. Kehvema füüsilise ettevalmistusega sohvritel oli ikka keel päris vestil. Metsas tekkis ka mul esimene ning samas viimane tõrge tsikliga. Aga kiire remont päästis







ja peagi olin teistega koos kolonnis. Edasi liikusime jäärajale, kus jääst oli alles mõtteline osa ehk vesi. Seal tegi võidukihutamises tubli tulemuse meie klubi mees Kaido Kaas, kes saavutas külgkorvide arvestuses teise koha.

Jäärajal hakkas juba päike loojuma ning suund tuli võtta taas Waide motelli poole. Sinna jõudes sai kiirelt masin kokku pakitud, kuivad riided selga ja sauna sooja mindud. Pärast sauna toimus traditsioonile õhtusöök, esines ansambel, jagati auhindu ja tänukirju.

Peagi saabub aasta 2020 ja juba on kuluaarides kuulda, et ei jää ka Winter Rally 2020 toimumata!

Reigo Vilu
Unic-Moto liige



Motoexotica 2019 oli pühendatud JAWA 90. juubelile



Tänavune Tartu motomess Motoexotica oli pühendatud Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto populaarseima vanamootorratta JAWA 90. juubelile. Just nii kaua aega tagasi, mil esimesest maailmasõjast oli möödas 11 aastat, otsustas Tšehhi insener František Janeček hakata valmistama mootorrattaid, võttes eeskujuks sakslaste ühesilindriline OHV 498cc kardaaniveoga Wandereri. Esimesed silbid JA(neček) ja WA(nderer) moodustasidki 1929. aastal alustanud uue mootorrattamargi nime JAWA.

Unic-Moto populaarse näituse autorid olid Heiki Vint ja Reigo Vilu. Aitäh neile kogu klubi poolt! Samuti tänusõnad tublidele JAWA-omanikele, kes ei pidanud paljuks oma sõidukeid rahvale näha tuua: Vello Vilu, Reigo Vilu, Arno Jõemaa, Tõnu Piibur, Uko Truu, Margo Loigo, Aivar Michelson, Aivar Michelson, Urmas Teearu ja Mati Pille. Ja aitäh tragidele neidudele Ave Lindlale, Kaja Arulepale, Krista Truule ja Tiiu Lüüdingule, kes oma rõõmsa oleku ja JAWA-toonides rõivastusega muutsid Unic-Moto väljapaneku veel kirkamaks!

Gerli Ramler



















Minu esimene JAWA kogemus

Lugu on küll ammune, no aga ikkagi olnu. Küllap mäletame kõik, kus asus Tallinna ainuke autode-osade kauplus. Oli mulgi sinna asja. Astusin sisse – oma paarkümmend inimest leti ees. Asusin julgelt sappa. Ei saanudki veel närvitsema hakata, kui äkki kõik see mees tormas uksest välja! Arusaamatuses vaatasin ringi, äkki ehk tuli valla pääsenud. Ja siis märkasin põhjust: akna alla oli seisma jäänud värvist ja niklist särav mootorratas. Uudistajad olid ilmselt sellist eksooti nähes unustanud poodituleku põhjuse. Mina sain oma ostu tehtud ja jõudsin ka seda imelooma ligidalt silmitseda. No oli kena tükk küll! Aga ei läinudki palju aega, kui neid hakkas tänaval tihedamini silma.

Aitäh, JAWA!

Lembit Arunurm
Unic-Moto liige

Räägime ROTOR rallist ja Poola vanamootorrattaklubindusest!

Peab ütlema, selleaastane suveperiood oli paljudele klubilistele väga üritusterohke. Algas Motoexotikaga Tartus, peale tuli Restauraatorite päev, sealt edasi riburada Poola klubi ROTOR kokkutulek, jaanipäevasõit Rootsi Kuningriigis, meie suvine kokkutulek Mulgimaal, MotoNostalgia Laitses, läbi kolme riigi kulgenud Balti keti mälestussõit, motohooaja lõpetamine Pärnus, siis sügisene Restauraatorite päev ja kohe nädal hiljem sõit Saksamaale Veteramale . Lisaks rida vanatehnikalaatasid ja erinevaid piirkondlikke üritusi.





Vaatamata sellele, et möödunud suvi oli tüüne kõikvõimalikest vanatehnikaüritustest, väärib ehk teiste seas meenutamist ka Poolas klubi ROTOR kokkutulekul käik juunis. Kohaks kaunis männimetsaalune maalilise järve ääres Osrodeki nime kandva väikelinna lähedal. Osrodek ise aga asub nii oma 50 km kaugusel Olsztyni linnast. Kutsus meid juba mitmendat korda kokkutuleku korraldaja, klubi ROTOR.



Tegelikult on Poola vanamootorrattahuvilised organiseerunud veidi teisiti kui meil ja meie põhjanaabrite juures. Meil on Unic-Moto üks üleriigiline klubi, kuhu kuulub umbes 170 liiget ja lisaks on veel mõned väiksemad vanamootorrattandust harrastavad ühendused. Soomlastel samuti üks igavesti suur vanamootorrattureid ühendav seitsme ja poole tuhande liikmega Veteraanimoottoripyöräklubi. Lisaks on Soomes samuti kui meilgi hulgi väiksemaid vanamotikahuviliste ühendusi.



Poolas sellist üle riigi ulatuvat suuremat vanamootorrattaklubi ei ole. Küll on aga arvukalt väikeseid klubisid, kes kõik on omavahel tihedas suhtluses. Poola mõistes on ka Olsztyn Motoclub ROTOR oma mõnekümne liikmega sisuliselt üks piirkondlikest klubidest. Küll aga tundub, et üks aktiivsemaid.



Kokkutulekuid ja muid vanatehnikaga seotud üritusi on suve jooksul mitmeid. Üritusi korraldavad piirkondlikud klubid, osalevad aga kõikjalt Poolamaalt kokkusõitnud vanamootorratturid. Mõnedel tuleb, arvestades Poola suurust, võtta ette päris pikk teekond. Suhted on klubi ROTOR eestvedajate sõnul ühenduste vahel sõbralikud, vahetatakse isekeskis infot, mingit rivaalitsemist, vastastikust põrnitsemist ja üksteise mahategemist ei ole.





Kuidas sündis motoklubi ROTOR?

Klubi ROTOR sünd oli, võiks küll öelda, paras Kolgata tee. Kõigepealt üritasid Olsztyni vanamootorrataste fännid 1974. aastal ühineda Olsztyni vanaautoklubiga OZOS-Stomil. Olid nad siis end automeestele tutvustanud ja avaldanud tagasihoidlikku soovi saada vanaautoklubi üheks motoosaks, teatas tookordne autoklubi president mr Sniday veendunult: „Osztynisse tuleb vanamootorratturite seltskond ainult üle minu laiba!". Poisid ei jätnud jonni ja liitusid küll mitte kohaliku, kuid teise autoklubiga Automobilklub Warmian-Masurian. Nii jäi see mitmeks aastaks. 1975.aastal sai teoks ka esimene Olsztyni ralli, mis oluliselt tihendas sidemeid Poola teiste vanamootorrattaklubidega. Samas asutati ka 16 aktiivse liikme eestvedamisel juba oma Olsztyni motoklubi. Hilisemalt, kui klubiga liitusid uued aktiivsed liikmed, sai ühendus nimeks Olsztyn Motoclub ROTOR.

Viimastel aastatel on Unic-Moto ja ROTORi vahel läbikäimine kuidagi märkimisväärselt tihenenud. ROTORi inimesed on käinud meie kokkutulekutel, meie omakorda oleme väisanud paaril korral nende, nagu nad ise nimetavad - ROTOR rallisid. Pealegi oleme suhelnud rotorlastega Lodžis, Veteramal jne. Kohtumisi on alati saatnud väga soe ja südamlik õhustik. Ülimalt tõenäoline, et tulevikus läbikäimine jätkub ning tiheneb veelgi.

Mõni sõna ka 2019. aasta rallist

Algas see neljapäeval, 13. juunil ja kestis pühapäeva, 16. juunini. Meie sõitsime kohale reede õhtuks ja tagasisõit oli pühapäeval. Unic-Moto esindus oli seekord üheksaliikmeline: Aiki, Meril ja Vello Närep, Maie ja Tiit Kullik, Aivar Michelson, Aivar Tiik, Maarek Heinsaar ja mina. Registreerunud oli ka Arno Jõemaa, kuid tema jäi tulemata. Mootorratastest oli esindatud Tiit BMW-ga, Vello TIZ-iga, Meril IŽ Jupiteriga, Aivar Michelson Jawaga ja mina IŽ Planetaga. Maarek oli kallutajaks Merili külgkorvis, minul kallutas Aivar Tiik. Kohale põrutasime erinevalt eelmisest korrast autodega, kellel mootorrattad kongis, kellel haagises. Eks ajanappus kimbutas

– 21. juunil ootas ees väljasõit Rootsi jaanipäevasõidule.

Reede õhtul majutus, kohaletoodud tehnika ülevaatus, käepigistused, kerge ühine õhtueine koos poolakatega. Laupäeva hommik oli kiire – väljasõit rallile. Teekond Olsztyni lähistel olevale umbes 50 km kaugusele lennuväljale, rallilegendid igal sõitjal käes. Sihtkohas, vanal lennuväljal, toimusid erinevad võistlused. Äge oli see, et teekond ei kulgenud mitte piki trassi, vaid mööda maalilise looduse keskel kulgevaid väikesi kitsaid teid. Mõnes kohas vana kiviparkett, kohati liiv, kruus, jupiti tuli ette ka asfalti. Lennuväljal tegime mõned võistlused kaasa ja kihutasime tutvuma Olsztyni vanalinnaga. Vanalinn koos kesklinnas oleva kindlusega väärib vaatamist! Veel võib lisada, et meie tehnika, mis parkis kindluse väravate lähedal, pälvis kõva tähelepanu. Üks daam oli lausa nii vaimustuses, et oli valmis meiega kaasa sõitma.



Teekonnal tõsiseid vahejuhtumeid ette ei tulnud, kui välja arvata Merili IŽ-il paar küünlavahetust, minul kusagil terava kivi otsas läbiva vigastuse saanud esikumm (pidas teekonna lõpuni kenasti vastu), Vellol sai minnes iga jupi maa tagant kütus otsa (ka selle saime koostöös lahendatud). Tiit kurtis, et ühes liivasossis tahtis BMW teda kangesti sadulast alla visata, kuid Tiit sai ikka bemmist võitu, jäi püsti. Ilm oli päikeseline, soe. Veetsime ka mõnusa tunnikese ühes välikohvikus ja siis tagasisõit. Õhtuks kaotusteta laagris tagasi, jätkuks ürituse kokkuvõte, pidu ja ühine õhtusöök. Pühapäeva hommikul asjad kokku, hüvastijätt, tänusõnad korraldajatele ja kojusõit.

Tekst: Avo Kompus
Pildid: Aiki Närep, Meril Närep, Avo Kompus



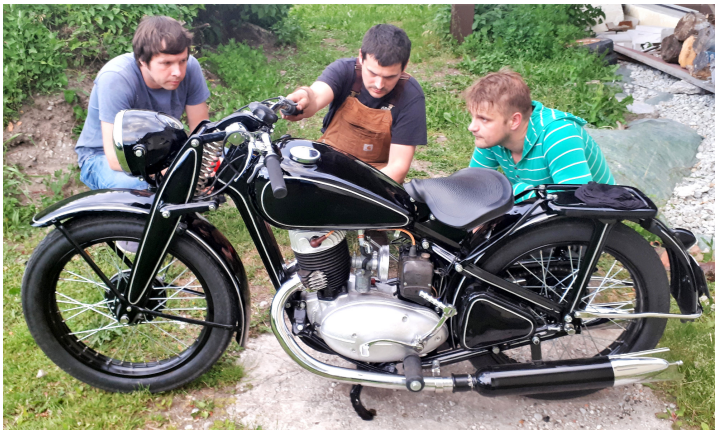
Minu esimene välisreis vanamootorrattal – suur jaanipäevasõit Rootsi!



Olen pikalt olnud vanade mootorrataste huviline ja tihe Tagadi Restauraatorite päeva külaline. Nii mõnigi kord on õnnestunud sealt ka midagi osta. Soov oli esialgu vähemalt üks vanamootorratas korda saada, load ära teha ja sõitma hakata. Paraku asi ei edenenud kuidagi.

Mu sõber Priit Pedak on olnud Unic-Motos juba aastaid ja selle aja jooksul kutsus korduvalt ka mind, aga mõtlesin ikka, et kuidas ma tulen, kui mul pole lube ega ühtegi sõitvat tsiklit. Ometi ühel hetkel tundus, et aeg on küps. Tegin 2017. aastal taotluse ja astusin Unic-Moto liikmeks. Hoogu andis ka mõte, et klubiliste toel on parem võimalus mu ammune unistus teoks teha.

2018. aasta kevadel õnnestus mul Soomest osta ühe härra garaaži sisu, mis sisaldas ühte DKW-d ja kolme IZ-i. Komplektsusest oli asi kaugel, aga see ost andis hea tõuke asi tõsisemalt käsile võtta. Kõige põnevam nende seast oli DKW. Mudel NZ 350 aastast 1939. Klubikaaslase Aivar



Michelsoniga sai kokku lepitud, et tema võtab restaureerimise enda peale ja ise üritan leida puuduvaid juppe. 2018. aasta lõpus viisimegi Priiduga DKW Aivari juurde. Kahjuks selgus peagi, mootori väntvõll vajab tõsist remonti ning sinna juurde kuuluvad laagrid on vaja ka uued teha. Sellist tegijat Eestist ei leidnud ja nii pidin saatma väntvõlli Saksamaale remonti. Remontija hoiatas, et sellega võib mitu kuud minna ja kuna Rootsi sõit oli edasilükkamatu üritus, siis muutus kahtlaseks, et väntvõlli õigel ajal kätte saan. Rootsi tahtsin väga minna ja riskide maandamiseks leppisin kokku Uko Truuga, et ta restaureerib IZ-350, mille samuti soomlaselt ostsin.

IZ-350 varuosi oli mul kokku ostetud ja mootori tegi juba enne korda Matti Rahnik. Uko aitas ise ka leida puuduvaid juppe ning restaureerimine läks plaanipäraselt. Kaks nädalat enne Rootsi sõitu sai tsikkel valmis. Peagi sai tegelikult valmis ka remonditud väntvõlliga DKW, aga kuna ma polnud leidnud sellele õiget esituld, siis otsustasin IZ-iga Rootsi sõita. Musta numbri komisjoniga sain IZ-i ülevaatamise aja kokkulepitud ja pärast akti kättesaamist selle ARK-s ära registreerida. Pikemat proovisõitu aga ei saanud teha, sest... lube mul ju veel polnud. Vahepeal jõudsin teha küll A-kategooria koolieksami ja ARKi teooria, aga eksami sõiduaegu nappis ja sain aja alles 19. juuniks. Väga hästi see ei sobinud, sest Rootsi sõit oli planeeritud juba 21. juunile ja enne reisi pidin veel load kätte saama. Teoorias oli see isegi

võimalik, aga nädal enne ARK eksamiaega teatas maanteeamet, et kõik 19. juuni eksamiajad tühistatakse ja igaüks peab ise uue aja leidma.

See ei olnud hea uudis. Uue aja Tallinnas oleksin saanud augustis. Kurtsin oma muret ka ARKi ametnikele, kuid ka nemad ei saanud aidata. Internetist vabanenud eksamiaegu otsides sain aga mõne päevaga uue aja – 18. juuniks Raplas. Seal ma varem sõitnud polnud, aga leidsin ühe sõiduõpetaja, kes oli valmis minuga eksamipäeval ühe sõidutunni tegema ja sama tsiklit sõidueksamiks laenama. Sain eksami tehtud ja ARK-ilt kingituseks ka ilusad kollased helkurtraksid. Seega olid load tehtud! Järgnevatel päevadel olid mul aga tööl pikad päevad ja korralikku proovisõitu teha ei jõudnud.

Load said valmis täpselt 21. juuniks ehk Rootsi sõidupäevaks. Sain need kätte kell 13.30 ja meel oli hea. Läksin koju, et pakkida asjad ja alustada oma esimest pikemat tsiklisõitu sadamasse. Tund enne kogunemist Tallinna sadamas hakkasin sõitma, arvates, et Nõmmelt sadamasse sõitmiseks piisab sellest kenasti. Aga siis ma ei osanud veel arvestada, et katsetamata vanatehnika võib üllatusi pakkuda. Ja pakkuski. Kuni Õnnepaleeni sujus kõik kenasti, kuid siis suri mootor välja ja enam käima ei saanud. Telefoni teel üritasid klubikaaslased aidata, aga... 40 minutit hiljem siiski IZ käivitus ja sain edasi sõita. Sadamani kõik päris plaanipäraselt ei sujunud, aga jõudsin vähemalt kohale.

Remont laevas ja esimene sõidupäev

Laeval läks kohe remondiks. Jõudsin vaevu tsiklile koha leida, kui tulid 4-5 abivalmis klubikaaslast, et tsikkel korda saada. Viga oli targematele tuntud, vigane süütepool, mis kuumenedes ei toimi enam. Ukol oli kaasas väline süütepool ja selle paigaldamiseks läks mõni minut. Ma ise peaaegu ei näinudki, kuidas see toimis. Selline armee oli tsikli ümber, üks näitas valgust, teine ühendas klemme, kolmas juba kinnitas süütepooli raamile ja kindlasti oli keegi veel midagi tegemas!

22. juuni hommikul maabusime Rootsi ja soojenduseks tuli sõita läbi Stockholmi 14 km esimesse kohtumispaika, tanklasse. Minul läks



see vaevaliselt, teise käigu sisselülitamisega jäin hätta ja justkui midagi tahaks tsikli kaela ka ajada. Igatahes selle 14 km lõigu peal suri tsikkel neli korda välja ja kogu kolonn pidi minu pärast seisma. Väga piinlik. Tihe liiklus tegi asja veel hullemaks. Lisaks siis olukorrad, kus ma ei saanud käiku õigel hetkel sisse ja eessõitjaga liiga pikk vahe tekkis. Tanklasse siiski jõudsime ja arutasime, kas peaks minu tsikli haagisele panema, et õhtul rahulikult vaadata, kuidas asju paremaks saab – tsiklit ja mind. Otsustasime siiski omal jõul jätkata ja selle üle mul muidugi hea meel. Uko aitas veidi karburaatorit ja sidurit sättida ja tsikkel läks paremaks. Enda areng ei olnud nii hea ja ikka jändasin teise käiguga.

Stockholmist välja sõites oli plaan külastada Kolmårdeni loomaaeda, aga sinna jõudsime nii hilja, et sisse ei läinudki ja piirdusime vaid lõunasöögiga. Selle peatuse ajal avastasime, et minu IZ-i summuti ots on kadunud. Eks see kajastus ka hääles, aga mul oli tegemist sõitmisega ja ei pööranud sellele tähelepanu. Igatahes teha polnud sel hetkel midagi. Vaja oli öömajja, Farbo Apartsmenti jõuda.

Jätkasime sõitu. Minu pärast tuli mitu peatust teha. Mootor suri välja, aga lükates saime uuesti



käima. Kristjan Lüüdingule eriti suur tänu! Kui ca 300 km oli sõidetud, siis enam ei õnnestunud kuidagi ratast käima saada. Lähemal uurimisel selgus, et välise süütepooli „+" klemm oli raami vastu ennast loksutanud. Tulemuseks lühis, aku tühi ja lõpuks minu tsikkel haagisel. Viimased 70 km sõitsin saateautos. Meel oli mõru, kartsin, et ei saagi rohkem sõita. Heik Reitel ja Lembit Arunurm olid saateautos ja andsid uut lootust, et küll kõik saab korda.

Ööbimiskohta jõudsime juba pimedas ja kiirelt oli plaan tsikkel sõidukorda seada. Jälle kõik aitasid ja andsid hea nõu. Mitu korda ikka küsiti ja imestati, kuidas ma testimata tsikliga reisile tulin. Aga enam polnud midagi teha, õigemini vastupidi, nüüd just pidigi tegema. Tol õhtul sai mitu asja paremaks: süüde varasemaks, generaatori üks kahtlane vedru vahetatud, katkine summuti traadiga kinnitatud ja küljejala vedru sai ka külge. Seda enne polnud jõudnud panna, kuna olin selle värvimiseks ära võtnud ja üksinda tagasi enam ei suutnud panna. Igatahes jälle oli abistajaid rohkem kui üles jõuab lugeda. Minu jaoks oli kõik väga põnev, ei tahtnud süüa ega juua.

Ees ootas kaunis Gotland

23. juuni hommikul ärkasin külma peale. Toakaaslane oli varajane ärkaja ja tegi tuulutuseks uksed-aknad lahti. Mul aga polnud tekki, sest jõudsin hilja magama ja teki leidmine ei tundunud oluline. Hea oli see, et uni oli läinud ja teadsin, et esimese hooga oli vaid 15 km sõita, mis võiks ju kenasti ühe jutiga läbitud saada. Eesmärk oli jõuda sadamasse ja sealt Gotlandi



praami peale. Ja see meil õnnestus. Gotlandi praam oli suur, ise kujutasin ette, et sarnaneb rohkem Hiiumaa ja Saaremaa praamidele, aga pigem sarnanes Eesti-Soome vahelisele praamile.

Kolme-nelja tunniga olime Visby sadamas ja sealt mõne kilomeetri kaugusel oli vanatehnikamuuseum – tsiklid, rattad, autod, traktorid. Omanik tegi lahkesti tuuri ja kõigil oli põnev. Pärast muuseumit võtsime suuna saare kõige Eesti-poolsemasse nurka, seal oli meie järgmine öömaja. Otse minnes oleks vast 50 km olnud, aga eesmärk oli sõita ja saart avastada, nii et kasutasime väiksemaid teid ja läbisõit ca 70 km. Tee peal nägime palju hobuseid, jäneseid, põlde, metsi, talusid. Väga kena. Minu sõit kestis siiski ainult 40 km, sest siis suri mootor välja ja enam käima ei saanud. Sädet polnud. Aku oli tühi. Panime ta haagisele ja seekord sattusin Jüri Bäärsi autosse. Tuju oli mul muidugi kehva, kartsin, et ei saagi rohkem sõita. Jõudsime öömajja enne teisi ja seal ma siis muretsesin,





kuni teiste tulekuni. Sain aru, et laadimisega probleem, korda ei osanud teha. Aga teised tulid, meeled rõõmsad, tarkus kaasas.

Mäletan, et Avo Kompus ütles hästi: „Enne parandamist võiks välja uurida, milles viga." Avo testriga sai kiirelt selgeks, et laadimist polnud. Pool võitu juba käes. Musta karbi sees olevad kontaktid vajasid veidi reguleerimist. Lisaks vahetasin teise generaatori vedru ja harja ka ning küünla. Eelmine küünal andis imelikku sädet. Katkise summuti panin ka paremini kinni, ilma otsata kippus pütt leegitoru küljest eemalduma. See tegi muidugi heameelt ka, ju siis mootoril on nii palju jõudu! Andrus Lüüding andis ka head nõu, et võiks mõnest plekitükist või suuremast õllepurgist ajutise summuti otsa teha. Hääl läheks paremaks ja mootor tahab ka väiksemat väljalaskepilu. Kui tööd oli tehtud, siis oli söök imeväel valminud – kiitus kokkadele! Maitses hästi ja jook kulus ka ära.

Selgus, et vahel vajavad remonti ka teiste rattad

24. juuni hommikul avastasin, et käigukastis pole piisavalt õli. Õnneks oli tankla lähedal ja sain juurde valada, 15W40. Ilmselt oli alguses juba õli vähe, aga ma ei kontrollinud. Edasi kontrollisin iga päev ja kenasti oli alles. Õlivalamisega kulutasin oma tanklapeatuse aja ära ja seekord tankida ei jõudnud. Rootsi tanklate juures on tähelepanuväärne see, et enamasti pole 98 bensiini, on vaid 95. Kasutasime siis seda.

Sel päeval sõitsime minipraamiga veel ühele väikesaarele (veelgi enam Saaremaa suunal) - imeline käänuline tee ja päikeseline ilm. Tipphetk olid saare vaatamisväärsused – looduse poolt tehtud kivist kujud rannas ja Olafi kiriku varemed. Minu jaoks oli saarel veel üks oluline peatus – esimene planeerimata peatus, mis ei olnud minu põhjustatud. Miilitsa Uralil eemaldus leegitoru silindrist ja vajas veidi abi. Sai küll ruttu korda, aga vähemalt sain teadmise, et ka teistel võib midagi juhtuda. Peale seda tulime minipraamiga tagasi Gotlandile. Seal sõitsime juhuslikult mööda ameerika autode kogujast, kelle õu peal sai ringi kolada ja roostes tehnikat imetleda.

















Edasi sõites märkasin ühel hetkel, et käsikäigu polt on end peaaegu lõpuni lahti kerinud. Proovisin vasaku käega seda kinni keerata, aga käis nii kõvasti, et ei õnnestunud. Peatuda ei tahtnud, sest ohtu polnud ja ei tahtnud jälle minu pärast kogu kolonni seisma panna. Igaks juhuks hoidsin sõites seal näppu peal. Varsti oli käes lõunaaeg ja tee peale jäi ühe vana diskori baar. Paistis pereäri, naine tegi süüa, tütar tõi lauda, mees võttis raha. Omanik ise oli kunagi diskor, praegu juba 72 ja enam diskosid ei tee. Küll aga illustreeris koha disain, eriti rohke vinüülplaadikasutus, tema kirjut varasemat elu. Mees ise oli tore, sõbralik ja täis elurõõmu. Maja ees parklas toimus meil ka väike kokkupõrge, kus saateauto ja kohalik Peugeot omavahel kergelt kontakteerusid. Sõbralikud rootslased aga ei teinud sellest üldse probleemi ja jätkasid matka.

Mingi hetk sain aru, et laadimine ikka ei toimi hästi – oskasin seda juba ise vaadata. Pidin seda arvestama ka tulede kasutamisega. Siht oli minna sõjamuuseumisse ja sinna ka jõudsime. Õue peale keerates suri minul mootor välja ja selgus, et aku jälle tühi. Õnneks olin eelmine öö oma varuaku täis laadinud (jah, mul oli reisile teine aku kaasa võetud!) ja sain selle kiirelt ära vahetada. Vahepeal selgus, et muuseum on esmaspäeviti kinni ja sinna ei saanudki minna. Paus kulus aga mulle täpselt ära.

Edasi võtsime suuna öömajale, sama koht, kus eelminegi öö. Enne öömajja jõudmist, aga suri välja üks IZ-49 ja pidi haagisesse minema. Öömajja jõudmine oli minu jaoks suur hetk, tegin isegi auringi seal majade vahel, nii õnnelik olin – esimene päev, kui sain oma jõududega öömajja! See õhtu oli IZ-49 päralt, vahepeal tundus päris laiali, aga pimeda saabudes pani Ats selle ikka kokku tagasi. Lisaks leidsime vahepeal poest sobiva läbimõõduga guljaši purgi. Sisust sai õhtusöögi lisand, aga konservist tegi Ats ka summuti otsa. IZ-350 laadimist üritasime ka paremaks saada, lisaks pingutasin polte, kontrollisin õli, panin tühjaks saanud aku laadima ja pesin tsikli puhtaks. Vaatasin, et Aivari IZ-350 näeb nii hea välja ja tahtsin enda oma ka



ilusamaks. Kokku tuli mul sel päeval läbisõiduks 149 km, kellegi tuli ka 170 km, aga eriti vahet pole.

25. juuni hommikul käisime sõjamuuseumis ja siis Visbysse – jalutasime vanalinnas, käisime kirikus ja sõime lõunat. Pärast läksime jälle suure praami peale ja mandrile tagasi. Summuti ots toimis, päeva lõpuks küll oli ots veidi lahti kärisenud, aga tsikkel sõitis, aku laadis ja märkasin oma isiklikku arengut käiguvahetuse vallas. Sel päeval tuli läbisõiduks 142 km.

Öland üllatas vihmasabina ja romantilise kruusateega

Mandril olime ühe öö Kalmaris toredas Nordic Camping Stensö kämpingus ja edasi suundusime Ölandile, sinna saab mandrilt üle pika-pika silla. Ölandil vaatasin, et olin kogu reisi aja pannud liiga vähe õli. On ikka hea mootor, et kokku ei jooksnud. Saarel saime reisi jooksul ainsa suure sahmaka vihma, aga tuju oli imehea, sest sõit sujus, ainult summuti ots lagunes. Ölandi poest leidsime sobivas mõõdus koeratoidu konservi. Konservi ära ei visanud, öömaja omaniku naabril oli koer ja tema sai söögi endale. Uue summuti otsa tegi jälle Ats, aga seekord muutis disaini. Eelmine väljalase oli tehtud küljelt relakaga, aga nüüd tegi konservikarbi põhja augud. Tundus tohutu areng. Ölandil pidid vahepeal ka üks IZ ja Harley haagises käima, aga hommikuks oli kõik jälle nagu imeväel korras.

27. juuni hommikul startisime Ölandilt mandrile tagasi. Eelmisel päeval oli vihma tõttu jäänud tegemata tiir mööda ranniku kruusateid. See oli väga vinge tee! Enne suurt silda tegime peatuse, et grupipilt teha. Pärast suundusime sillale ja seal saime hea õppetunni. Kokkulepe oli, et kolonnis peatub sõitja, kui näeb, et tagumine tsikkel on kadunud. Kahjuks juhtus selline asi sillal, kus ei tohi peatuda. Mida teha? Alguses peatusime kõik, aga siis sõitsid eesõitjad järgmisse



























parklasse. Arvasime, et järgmiseks korraks oleme targemad, aga siis tegime viimasel päeval sama „nalja" kiirteel. Õnneks ei juhtunud midagi.

Õhtuks jõudsime uude öömajja Vimmerbysse (kus on Astrid Lindgreni maa), saime parvesaunas käia ning järves ujuda. Väga mõnus oli otse leiliruumist järve hüpata! Edasi möödusid päevad mõnusalt – mootor tiksus ning sõitsime ühest lossist ja motomuuseumist teise. Ilmadega vedas pööraselt, see tegi reisi kohe nagu veel mõnusamaks.

Viimasel päeval teel tagasi Stockholmi pidime kiirteel peatuse tegema, et Indian haagisele panna ja siis saime esimest korda ka Rootsi politseiga kontakti. Nad polnud rahul, et me kiirteel kõik koos peatusime. Õnneks olid väga toredad inimesed ja oskasid vanatehnikat hinnata. Trahvi ei teinud ja liiklesime eeskujulikult edasi. Stockholmi jõudsime lõpuks kenasti, aga sadama leidmisega oli raskusi, sest maa-alustes tunnelistes lõpetasid GPS-id töö ja grupp lagunes mitmeks – mõned lugesid silte, mõned mitte. Tiirutasime veidi ringi ja saime oma ilusaid tsikleid pealinlastele näidata. Laevale jõudsime kenasti.

Suur kiitus korraldajatele ja veelkord tänan kõiki, kes minu esimesel sõidul toeks ja abiks olid! Sain imelisi elamusi, palju teadmisi ja sõidukogemust kokku ca 1400 km.

Richard Eesmaa
Unic-Moto liige



Suvine vanamootorrataste kokkutulek Holstre-Polli Moto 2019

Sel aastal tõi kokkutulek meid taas Viljandimaale, kus varasemalt on kokkutulekud toimunud ka aastatel 1997 ja 2011. Laagripaigaks sai valitud Holstre-Polli Vabaajakeskus. Miks seal? Aga miks ka mitte? 32 motokokkutulekuga oleme Eestis hulgaliselt kohti läbi käidud ja paraku on ürituse mastaap juba selline, et iga olemuselt küll huvitav, ent väike koht lihtsalt ei suuda meid mahutada.

Koht ja toitlustus kokku lepitud, tuli vaid veel ringsõidu ja väljanäituse marsruut paika panna. Ühel nädalavahetusel istusimegi Uko Truuga autosse ja läksime luurele. Mootorrattureid, keda huvitab vaid sirge tee peal sõit, ei ole just väga palju. Seda enam, et meil sõitmiseks vanamootorrattad ja eelistatud on kitsad ning käänulised kõrvalteed. Mingi ettekujutus oli olemas ja nii me selle ringi paika saimegi.

Kokkutuleku nädalavahetuse reedel sai juba varakult teele asutud, et kohapeal veel mõned vajalikud toimingud teha. Nagu ikka, läheb aeg toimetades märkimisväärselt ruttu ja väljareklaamitud registreerimise alguse ajaks oli kohal juba väike järjekord inimesi. Esimeseks ametlikuks eelregistreerunuks osutus seekord juhatuse liige Maarek Heinsaar. Kohaletulnud tundsid ennast mõnusalt, huvilised said saunas käia, platsil tuttavatega juttu ajada ja endale äranägemise järgi süüa valmistada. Juttu jätkus hilise ööni.

Viimased osavõtjad saabusid veel laupäeva hommikul ja oligi aeg ürituse algus ametlikult välja kuulutada. Lipu heiskas traditsiooni kohaselt vanim osaleja, Lembit Arunurm. Paar sõna tervituseks ja naerunäod ette võlutud, oligi aeg grupipildiks. See ka tehtud, polnud muud kui „10 minutit stardini“.

Ettevalmistused sõiduks said hoo sisse, peagi oli laagripaik täis erinevaid mootorihääli ja kogu ala täitus vaikselt suitsuvinega. Nähes, et enam-vähem kõik on valmis ja juba närviliseks muutumas, polnud muud kui käik sisse ja kolonn hakkas vaikselt liikuma. Teekond Mulgi pruulikotta kulges suuremate viperusteta. Soovijad said käia informatiivsel pruulikoja külastusel ja kohapeal oli olemas ka väike kohvik, kust sai kehakinnituseks saiakesi ja teed-kohvi-õlut. Tunnike mõõdus kiiresti ja oligi aeg uuesti teele asuda. Kuna Karksi linnas olid suuremad teetööd, tegime väikese muudatuse teekonnas ja sõitsime natuke tuldud teed tagasi, et vältida tavalist maantee-ehituse kaost. Edasi oli suund Heimtali poole ja sealt mööda vana mõisateed Viljandisse. Nagu juba mainitud sai, jäi Tuhalaane lõik kahjuks välja, kuna tee äärde oli maanteeameti poolt paigaldatud segadust tekitav märk. Siinkohal vabandus ka kõigile Tuhalaane kandi elanikele, kes vapralt tee ääres meie kolonni ootasid!

Viljandis näitasime rahvale 125 vanamootorratast

Paar vanema ratta omanikku olid kurtnud kiiruse üle ja seega sai seda veel allapoole tõmmatud, sõites nüüd keskmiselt 45 km/h. Ka sõit Viljandisse möödus suuremate toppamisteta. Mõned õnnetud siiski olid, kellel tuli sõit pooleli jätta. Seisak ja väljanäitus Viljandis oli planeeritud kaks tundi, mis oli paras aeg kehakinnituseks ja jalgade sirutamiseks. Paraku ei pidanud ilmataat vastu ja kostitas meid ka väikese vihmahooga, mis õnneks siiski rauges. Tagasi laagriplatsile sõit oli vaba ja kes soovis, sai sõita üksi või mitmekesi koos oma äranägemise järgi.

Viljandis oli samale ajale planeeritud ka keskajapäevad, aga saime ilusti kohaliku omavalitsusega jutule ja ka vastavad load oma väljanäituse korraldamiseks Vabaduse platsil. Korra lugesin vanamootorrattad näituseplatsil

kokku ja neid oli 125, seega päris korralik arv linnarahvale ja külastajatele vaatamiseks.

Uudne võistluse kategooria – Rahva Lemmik

Seekord viisime kokkutuleku raames läbi ka Rahva Lemmiku konkursi. Idee oli esmakordne, kuid saabunud sedelite hulga järgi oli huvi valijatel päris suur. Võitjaks osutus Anatoli Metuse TIZ 600AM Paraad.

Lisaks toimus loomulikult traditsiooniline Rinaldo sõit, äraarvamismäng ja rehvi täpsusvise. Samal ajal kui osalejad said õhtusöögilaua taha, tegime päevast kokkuvõtted ja meie kalligraaf Ave Lindla kirjutas välja diplomid ja aukirjad. Nende toimingutega ühele poole saanud, polnudki muud kui mikrofon kätte ja auhinnatseremooniaga pihta hakata. Uhked auhinnad oli loomulikult valmistanud jälle meie tubli klubiliige Heiki Vint, neile lisandusid klubi poolt erinevad õlid, määrded ja muu vajalik. Rahva Lemmiku auhinnaks olime reedel Uko juures kokku kruvinud ratta remondiks mugava aluse, kuhu hea tsikkel peale panna. Loodame, et see leiab Anatoli käes ka hulgaliselt kasutamist. Kõhud täis ja auhinnad jagatud, läks õhtu edasi muusikalise etteastega ja tantsu keerutades jõudis kätte öö.

Pühapäeval ärgates ootas hommikusöök ja pärast seda juba ametlik kokkutuleku lõpetamine ehk lipu langetamine kohalviibiva noorima mootorrattajuhi poolt, kelleks seekord oli Helina Metus. Käepigistused ja hüvastijätud tehtud, polnudki muud, kui asjad kokku korjata ja teele asuda.

Seekord ilm meie üritust eriti ei seganud ja kohale saabus 198 inimest 119-l mootorrattal, väliskülalisi tuli Lätist, Leedust, Soomest ja Venemaalt. 2020. aasta vanamootorrataste kokkutulek toimub Kallaste talus, Padisel 10.-12.07.2020.

Kohtumiseni uuel hooajal!

Andrus Lüüding
Unic-Moto liige



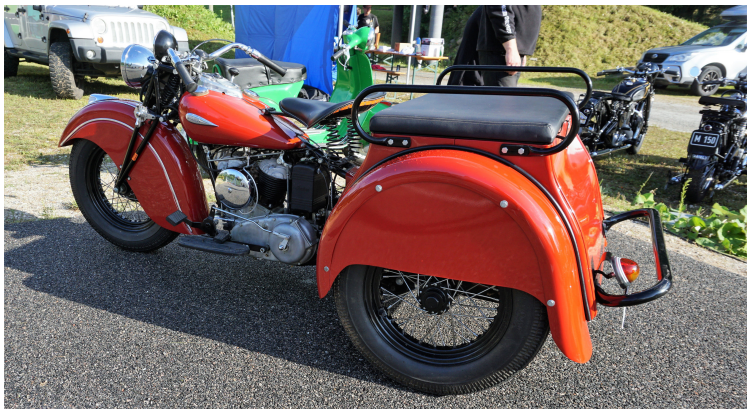
Holstre-Polli Moto 2019 piltides



























VILJANDI 23
SULTSI 8
KARKSI-NUIA 10

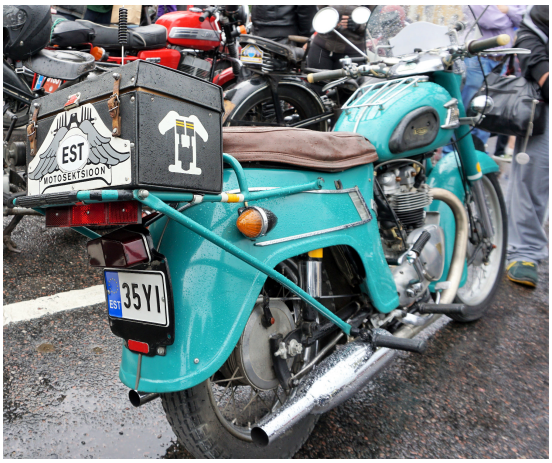











VILJANDI
Indian

EST
MOTOSEKTSIOON
35VI



Holstre-Polli Moto 2019 tulemused

Rinaldo sõit

I koht ja rändkarikas - Eigo Jõemaa (ajavahe 0,45 s)
II koht - Vello Närep (ajavahe 0,55 s)
III koht - Jukka Järvisalo (ajavahe 0,90 s)

Restaureerimiskonkurss kuni 1945. aastani

I koht – Anatoli Metus, TIZ AM600 Paraad (1938)
II koht – Toomas Rootare, Ariel NG350 (1937)
III koht – Urmas Teearu, BMW R12 (1940)

Restaureerimiskonkurss alates 1946. aastast

I koht - Tiiu Lüüding, BMW R69S (1968)
II koht - Gerli Ramler, NSU Supermax (1961)
III koht - Mikhail Polkovnikov, IZ Jupiter 3 (1974)

Parim militaarkülgkorv

Aivar Tiik, Zündapp KS 750 (1942)

Parim külgkorv kuni 1945. aastani

Ivar Lindla, Indian Chief 1200 (1929)

Parim külgkorv alates 1946. aastast

Tõnu Piibur, BMW R50 (1955)

Hea restaureerimistöö

Gunnar Orula, Raleigh MG33 Sport (1933)
Maris Vigants, DKW NZ350 (1942)

Muud jagatud auhinnad

Rahva Lemmik Holstre-Polli Moto 2019 -
Anatoli Metus, TIZ AM600 Paraad (1938)

Esinduslik mootorrataste kollektsioon -
Mikhail Polkovnikov

Esinduslik Indianide kollektsioon -
Ivar Lindla

Eriauhind „Karu jälgedes” -
Marianne Muru, CZ 175 (1961)

Vanim osaleja mootorrattal:
Lembit Arunurm, AWO 425 (1951)

Noorim osalenud mootorrattur:
Sandra Sirk, JAWA 555 (1958)

Omal sõidul kaugeimalt tulija:
Soome VMPK klubi liige Jukka Järvisalo Savonlinnast (ca 754 km)

Rehvi täpsusvise

I koht - Vello Närep
II koht - Giedrius Jieznas
III koht - Aivar Palk

Äraarvamismäng „Mis on kotis?”:

I koht - Edgar Aadusoo
II koht - Aivar Michelson
III koht - Ivo Kerdt

Tänukirjad:

Soome klubi VMPK,
osalemise eest (Esko Järvinen)

Peterburi mootorratturid, osalemise eest

Läti AAK, osalemise eest

Läti Dzükijos Senovines Technikos Klubas, osalemise eest
Classic Riders, osalemise eest

Heik Reitel, kokkutuleku tehnoabi

Kuidas meie oma Gunn Kuimetsas klubi eest kastanid tulest välja tõi

Ega meil enne Kuimetsa Tähesõidu nädalavahetust väga suurt ideed Kuimetsa vanatehnika päevale sõitmiseks olnudki, aga reede õhtul hakkasime arutama, et varsti on Balti keti sõit ja Priit pole M72-ga ühtki pikemalt juppi sõitnud. Et ei läheks nii nagu minul kunagi Slovakkia reisiga ja Richardil sel aastal Rootsi reisiga ning kuna ilma lubas suhteliselt päikeselist ning see on päevane sündmus ja... ühesõnaga pidime hommikul otsustama.





Laupäeva hommikul lõime NSU ja M72 käima ning tegime esimese peatuse lähedalasuvas tanklas. Selgus tõsiasi, et M-i pidurid on üllatavalt kehvad. Priit keeras aga veidi pidurit peale ja kimasime juba Viljandi maanteed mööda, kui ta mulle äkki kiivri sidesüsteemis ütles, et peame kinni, tal hakkas tagapidur kärssama. No vaatasime siis õnnetu näoga seda ratast, millega enam edasi ei saanud sõita ja mõtlesime, mis saab. Mul oli hirmus isu veel veidi sõita ja siis tuli igavene hea plaan, et Priit läheb omapead vaikses tempost piduriteta rattaga koju ja võtab mingi muu tsikli, aga mina kulgen vaikselt Kuimetsa. Natuke hirmutav oli üksi mööda maanteed uhada, aga panin kiivris mussi tümpsuma ja alles siis, kui Kuimetsa Tähesõidu silti nägin, meenus, et... mu ratta lisajalg oli ju ikka Saksamaalt alles teel (maikuust saadik!) ning reaalsus on see, et ma ei saa ratast ise keskhargile. Vaatasin ringi, et kuhu seina najale seda siis parkida, kui äkki näen – Reigo ja Maido vehivad, et tule siia. Sõidan nendeni ja hopp, teretamise vahele juba oligi mu ratas jalale tõmmatud. Vat on on unicmotolased alles toredad – mõistavad silmapilguga, kui mures klubikaaslast näevad. No niiii armas tunne, aitäh!





Kuimetsa Tähesõit toimus Raplamaal tänavu juba viiendat korda, tuues üle Eesti kokku umbes sadakond vanasõidukit – mootorrattaid, sõidu- ja veoautosid ning militaartehnikat. Paraadi marsruudi pikkus Kaiuni ja tagasi


Gunnar Orula hüppel







Kuimetsa on 14 kilomeetrit, mis sellise koguse vanatehnika juures tähendas, et kui meie eesotsas tagasi hakkasime jõudma, nägime saba alles Kuimetsast lahkumas. Samas ei pidavat saama seda trajektoori ka pikendada, sest muidu



jäädakse jalgu liinibussile... aga paraad ise oli kenasti korraldatud – politseinikud ees ja taga ning ilusti esimese tuletõrjeauto sappa pandi kohe mootorrattad. Maarek ütles, et me peame olema kõige ees ja siis jäimegi Maareku ja Avoga sinna etteotsa lobisema ning äkki teatas politseinik mulle, et vot sina oled siin kõige esimene mootorrattur. Vahepeal nägin, et Priit jõudis ka tagasi, aga noh, kuhugi tahapoole.

Lisaks paraadile ja tehnikanäitusele leidis aset vanade krossirataste demosõit, kus motoveteranid näitasid oma ajastu rataste võimekust ning pakkusid pealtvaatajatele toredat elamust. Ja mis te arvate, kui suur oli meie imestus, kui ühe bussi taga leidsime end võidusõiduvormi ajamas meie enda Gunnar Orula! Rääkisime siis kaks sõna juttu ja selgus, et ta omal ajal oli igavene lahe krossivend olnud. Igatahes kastanid ta klubi eest tulest välja tõi ning rajale läks. Oma silmaga nägin ja tegin pilti ka!

Kuimetsa vanatehnika päeva peakorraldaja on Juhan Laansoo, päeva juhtis Rait Kallaste ja mänge ning võistlusi korraldas Ott Kiivikas. Päeva lõpetas ansambel Suveniir kontsert.

Gerli Ramler
Unic-Moto liige

Indiani ralli Soomes, kohtumine võidusõitjaga, NSU mootori remont

Indian Rally 2019 toimus Soomes Tampere lähedal Ellivuoril 26.-28. juulil. Helsingist Ellivuorisse on 212 km – vahemaa, mis on paras omal jalal sõitmiseks igas vanuses mootorratastele. Nii saigi otsustatud, et Soome sõit toimub omal jalal. Korraks tuli siiski üks masin autole tõsta, aga sellest hiljem. Eestist läksid Ave ja Ivar Lindla, Margus Karu, Aivo ja Harri Mündel ning Urmas Teearu. Igaüks läks nii nagu sai ja aeg võimaldas, Urmas sõitis mikrobussiga ja oli ka turvaja ülesannetes.

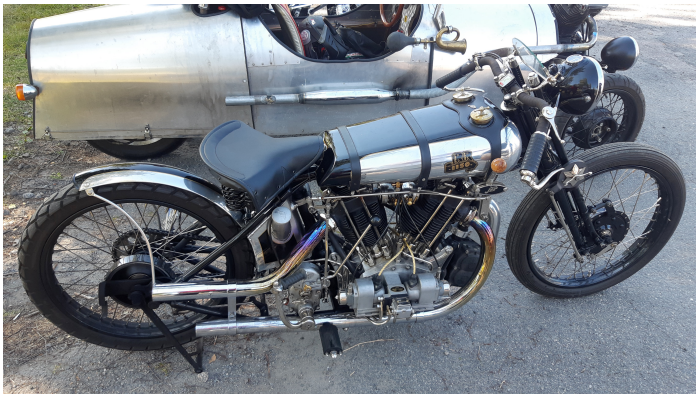






Ivar, Ave ja Margus startisid juba neljapäeval ning Aivo, Harri ja Urmas asusid teele reede hommikul. Esimesel grupil laabus kõik suurepäraselt, Ivari ja Ave külgkorviga Chief ning Marguse Scout vedasid sõitjad ilusasti laagripaika. Teisel grupil nii hästi ei läinud. Karkkila bensiinijaamas tehtud tankimise ja lõunapausi järel ei käivitunud enam Harri NSU, kompressioon oli vahepeal ära kadunud. Täpsemal uurimisel selgus, et väljalaskeklapp ei liikunud enam. Kohapeal õnnestus küll klapp korraks liikuma saada, aga seda ainult korraks. See nädalalõpp oli Soomes erakordselt kuum, temperatuur ulatus 35 kraadini, kusjuures asfalt oli tee termomeetri järgi isegi 55 kraadi, ju oli see kuumus üheks põhjuseks, miks klapp kinni kiilus. Edasi sõitis NSU Urmase autos ja Indian Scout vedas tõrkumata enda ning juhi Ellivuori kokkutulekupaika, kuhu enamus rallist osavõtjaid juba kogunenud olid. Ülejäänud õhtupoolik sai sisustatud allakirjutanul NSU lahtivõtmisele. Klapi juhtpuksi tegi öö jooksul korda kohalik motohuviline Jarkko ning järgmisel päeval sai NSU jälle sõidukorda ning sõidab tänaseni. Eestis oleks selline remont tunduvalt rohkem aega võtnud, kokkutulekul oli aga suur sõidutahe see, mis motiveeris kiiremas korras remonti tegema.

Karkkila bensiinijaamas, kus toimus esialgne remont, astus ligi üks vanem mees, kes tundis huvi rataste ja mootorratturite tegevuse vastu. Jutuajamisel selgus, et huvilise näol on tegemist Soome võidusõitja Mauri Lehtoneniga, kes 1973. aastal Kalevi suursõidul Yamahal sõites kolmandaks tuli. Sama aasta sõidu võitjaks tuli tuntum soomlane Kari Lahtinen. Maurile oli see viimane aasta võidusõitjana, Soome riigi poolt lajatatud automaks laienes ka võistlusmasinatele, mistõttu paljud sõitjad loobusid võistlemisest.





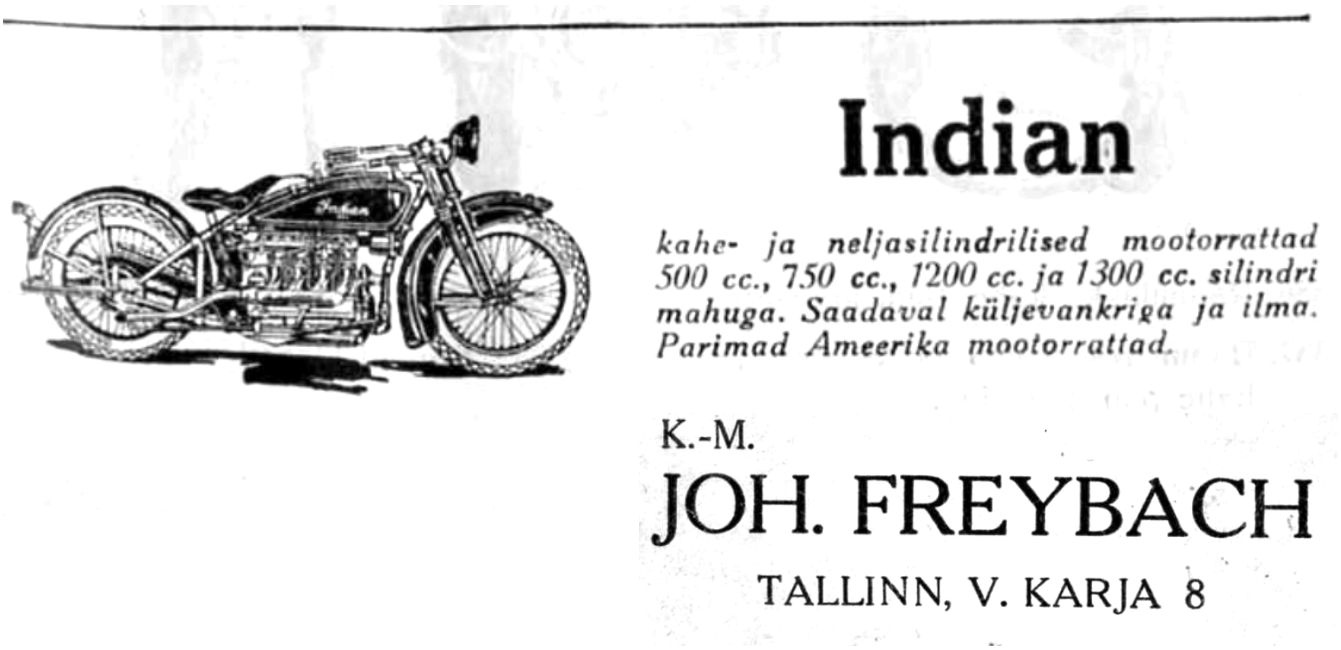


Kokku tuli 135 Indiani

Soomlased on enamasti Indian Rally korraldamisel lähtunud põhimõttest, et võimalikult vähe tuleks tülitada osavõtjaid. Eelmisel Soomes toimunud rallil 2008. aastal tuli osavõtjatel kõiges ise hakkama saada, nüüd oli aga tajuda ka vähesel määral korraldajate kohalolu. Viimasel ajal on rahvusvahelise ralli korraldajad pakkunud igal kokkutuleku päeval huvitavaid väljasõite, mõõduvõtmisi, muuseumite või muude huvitavate vaatamisväärsuste külastusi, ekskursioone ja muidugi on õhtuti esinemas head bändid. Soomlased piirdusid ühe väljasõidu ja õhtuse elava muusika pakkumisega. Tänu kaunile loodusele ja ilusale ilmale jäi sellest kokkutulekust siiski positiivne mälestus.

Soomes oli osavõtjate arv tavalisest tagasihoidlikum, mida saab põhjendada ka Soome asukohaga Euroopa keskpaigast. Seekordsel kokkutulekul osales 135 Indiani, 39 muud mootorratast ja 220 entusiasti.

Aivo Mündel
Unic-Moto liige



Honda CBX1000 Euro Rally 2019 Taanis

Igal aastal kohtuvad mootorratta Honda CBX1000 omanikud Euro Rally kokkutulekul mõnes Euroopa riigis, kus tegutseb Honda CBX omanike klubi. Mina osalesin sellel rallil kolmas kord.

Neid rattaid toodeti aastatel 1978–1982. 1980. aastal kolis tootmine Jaapanist USA-sse ning aastatel 1981 ja 1982 valmistati touring-mudeleid. Eestis ja Soomes seda klubi pole, kõige aktiivsemad on nende tegevus Hollandis, Inglismaal, Saksamaal, Jaapanis ja USA-s.

Lahkusin Pärnust neljapäeva, 15. augusti hommikul vihmariietes, aga Riias oli ilm juba väga kuum, tegin kiire tankimise ja tassi kohvi. Enne Leedu piiri lakkas mu navigaator töötamast ja liikusin Klaipeda poole pimedas, vaikselt, aeg-ajalt telefonist kaarti vaadates. Kuna laeva väljumise aeg aina lähenes, pidin aga kiirustama. 40-aastane Honda hakkas seejuures iga kilomeetriga üha rõõmsamalt sõitma, tahm põles mootorilt maha. Tankisin Klaipedas ja läksin laevale.

Öö möödus kiirelt ja reede hommikul olin juba Rootsis Karlshamnis, GPS-is sees uued suunad ning igaks juhuks panin selga ka vihmakombe. Lundi Scandic Hotelis oli mul kokku lepitud kohtumine sõber Matti Pinniojaga, aga sõitsin muidugi valesti ja lõpuks kohtusime hoopis Circle K-s, kus võtsin kiirelt kiled seljast, sest päike paistis. Jätkasime reisi Taani Kopenhaageni poole mugava kiirusega, ületasime teel sildu, tankisime rattaid ja end.

Ühel hetkel tundus, et see teekond ei lõppe kunagi. Viimased 100 km oli juba väga valus, aga lõpuks jõudsime Taani vana sadamalinna Ebeltofti hotelli. Kiire riiete vahetamine ja siis kiiresti umbes 2 km kaugusel toimuvale Euro Rallyle – registreerimine, õhtusööki ja kohtumine vanade tuttavatega Hollandist, Rootsist, Saksamaalt, Šveitsist ja kaugelt maalt Jaapanist, Jaapani klubi presidendi Kazuhiro Torikaiga. Kohal oli ka neli osalejat Islandilt ja mõned Norrast. Kui hoovile oli kogunenud umbes 60 tsiklit, jõudis kätte aeg pärast rasket sõitu puhata. Kokku kogunes üritusele umbes 110 osavõtjat ja 75 tsiklit.


Taks Kalle soovib head reisi!



Soome tsiklimeeste kohtumine


Humle MC klubi parkla, Euro Rally 2019



Müügis, maksab 13 000 €


Mats Westini CBX1000


Kauge külaline



Kõige pikema reisi auhind kuulus mulle


Minu Balti kett


Originaal Honda CBX1000 (1978), omanik hollandlane Bert Vondermann

Laupäeva hommikul sadas vihma ja otsustame koos soomlasest sõbraga jääda Humle MC klubimajja. Julgemad osalejad läksid plaanitud 150 km pikkusele päevamatkale. Jutustasime, mida teegi oma tsikliga teinud on ning ajapikku jäi vihm järele ja sõitjad naasesid. Õhtusöögile järgnes loosimine ja siis auhindade jagamine. Suureks üllatuseks sain kõige pikema sõidu auhinna, 1768 km! Teiste tsiklid olid enamjaolt saabunud kaubikus või haagisel. Minu Rootsi sõber Mats sai kõige efektiivsema rattaauhinna oma Honda CBX eest, millel on spetsiaalne 235-hobujõuline turbomootor. Bert Vondermann Hollandist sai tunnustuse kõige originaalsema Honda CBX1000 eest, mis on tal aastast 1978. Bert on Six Center NL omanik, müüb rattaid ja varuosi ning seal pole valikus ainult detailid kuuesilindrilistele Hondadele, vaid ka kuuesilindrilistele Benellidele ja Kawasakidele. Temalt ostsin ka mina oma ratta. Õhtu lõpetas kohalik rokkbänd.

Kuna mul olid pühapäeva õhtuks laevapiletid Karlshamnist Klaipedasse, pidin varakult pärast hommikusööki sõpradega hüvasti jätma ja sõitma hakkama. Teekonda lühendas praamisõit ja nii sain olla ka 15 minutit Helsingis ehk Helsingborgi laeval. Vihma tibutas terve Rootsi, aga sadamasse jõudsin õigel ajal ja imetlesin järjekorras ühe Leedu automüüja ostetud 1958. aasta masinat BMW 502 V8 Super. Ja siis hakkas muidugi vihma sadama ja sain laevale saamist oodates korralikult märjaks.

19. augusti hommik oli Leetu jõudes udune. Olin Balti keti 30. aastapäeva mälestuseks tsiklile kinnitanud Soome ja Eesti lipud ning tegin Leedust Eestisse piduliku erasõidu. Koju Pärnusse jõudsin esmaspäeva õhtuks.

Juoni Väisänen
Unic-Moto liige

Kuidas tekkis mõte teha Balti keti 30. aastapäeval suursugune vanatehnikasõit?

Ise kahjuks ei saanud 30. aastat tagasi Balti ketis osaleda, sest Nõukogude Liidu kodanikuna pidin ma aega teenima tolleaegses sõjaväes. Saatus aga vedas mind paksude metsade vahelt reasõdurist üha huvitavamatesse teenistuspaikadesse ja lõpetasin Leningradis ilusa musta GAZ 24-10 rooli keerates - Leningradi komissariaadi kindralpolkovnik tagaistmel. Võib öelda, et seal nakatusingi vanatehnikapisikuga.

Aastal 2012 meelitas väga hea peretuttav ja sõber Uno Kübar mind Lõuna-Eesti Vanatehnika Klubisse LEVATEK. Pean ausalt tunnistama, et esimesed paar-kolm aastat ei saanud ma aru, mida see klubiline tegevus annab ja miks nad seda teevad? Kui aga jäin ilma ümber Peipsi vanatehnikasõidust ja kuulsin tagantjärgi muljeid, siis mõistsin, et nii see enam kesta ei saa. Kui klubi aastalõpukoosolekutel räägiti möödunud aasta kordaminekutest, üritustest ja oodati ideid uueks aastaks, kargas hetkeks pähe Balti keti sõit, aga kuna see mõte üle huulte välja ei karanud, siis sinna see jäi. Kord Unol külas olles ja mõnusalt head-paremat manustades, ütlesin talle, et oleks tore vanatehnikasõit Balti keti radadel läbi kolme riigi.

Saabumas oli järjekordne LEVATEKi uue juhatuse valimise koosolek, kus kandidaadid pidid oma plaanidest rääkima. Uno oli üks neist ja ühel hetkel teatas ta, et kui teda valitakse, saab üheks suuremaks ettevõtmiseks Balti keti sõit, viidates samas ka mulle kui mõtte algatajale. Uno sai ka valituks, viis oma sõnumi Eesti Vanatehnika Klubide Liitu ja edasine on meile kõigile teada. Leedu ja Läti kaasamine läks juba nagu õlitatult, sest ise uskusin selle kordaminekusse.

Suur tänu Unole, kelleta oleksid need mõtted jäänudki sinna diivanile! Tänud kõigile kaasalööjatele, kelle abita pole Balti keti sõit sellises mahus ja toreduses sündinud!

Veiko Praks
uhkusega Lõuna-Eesti Vanatehnika Klubi Levatek liige

Balti keti sõit: mis sai mõttest edasi?

Kuna Veiko tegi alguse lahti ja valgustas meid Balti keti sõidu idee sünniloost, siis jätkan Veiko lausest, kus ta mainis, et „Uno viis oma sõnumi Eesti Vanatehnika Klubide Liitu". Et järjepidevalt edasi minna, tuleb mainida, et ka Eesti Vanatehnika Klubide Liit peab kord aastas üldkoosolekut, kus traditsiooniliselt vaadatakse korraks selja taha, mis tehtud ja veidi ka ettepoole, mis on silmapiiril.

2017. aasta üldkoosoleku toimumise kohaks sai valitud Kuusalu ja seda põhjusel, et kasulik oleks ühendatud meeldivaga. Lisaks asjalikule jutule heitsime pilgu ka Kuusalus hoitavale bussiajaloole. Mis on veel põnevam, kui ise järele proovida, kuidas endisaegses või veidi uuemas bussis istmete pehmus on? Nii saigi aastakoosoleku ametlik osa peetud 4. märtsil ühes sini-triibulises bussis. Siis teadustaski Uno laiemalt ideed Balti keti 30. aastapäeva

tähistamisest. Mõte oli tähistada seda sündmust vanasõidukite sõiduga Tallinnast Vilniusesse.



Mõttel oli algatus olemas, kuigi muus osas oli asi ikka väga udune. Külla tulnud Läti sõpradele Agrisele ja Valtsile nii lühitõlge edasi antigi, et arutasime erinevaid ideid, eks vaatame, mis saab. Selg tahtis ka juba sirutamist ning tööruumides seisvad neljarattalised uudistamist. Ja nii see mõte laagerdama jäi.



Järjekordne Eesti Vanatehnika Klubide Liidu aastakoosolek toimus 21. jaanuaril 2018 Jalgrattamuuseumis Väätsal, kus oli muuhulgas arutamisel ka asjaolu, et kuidas võiks Eesti Vabariigi 100. aastapäeva tähistada



vanatehnikahuvilised. Kui erinevad ideed olid otsa saanud, poetas Uno järjekordselt oma mõtte Balti keti sõidust. Aga aasta pidavat olema nii lühike aeg, et vaja oli juba järgmise aasta peale mõelda.

Samal ajal oli juba varemalt mitmete kontaktide kaudu mõtteid mõlgutatud kolme Baltimaa vanatehnikahuvilisi hõlmavast ühisest tegutsemisest või kokkusaamisest. Näiteks kasvõi sellest, et teada saada, kuidas naabritel vanatehnika tunnustamise ja registreerimisega lood on. Kuna tihedamad kontaktid on olnud Riia Mootorimuuseumi ja Läti suurima klubi AAK inimestega, siis mitmete kohalike koosolekute, taganttorkimiste ja eestvedamiste ning vaidlemiste tulemusena jõudsime 26. jaanuaril 2019 Riiga ning istusime Läti ja Leedu harrastajatega ühise laua taha. Laua tagant tõusime juba kokkuleppega ühiselt asi ära teha.



Tööd jätkus kuhjaga sõidueelse õhtuni ja tegelikult kuni sõidu lõpuni. Viimaseks kenaks täpiks on mälestuseks jääv osavõtja märk. Kuna igaüks andis oma panuse sellise mastaapse ürituse kordaminekuks, siis veelkord siinkohal suur tänu kõikidele asjaosalistele!

Tiit Talts
Unic-Moto liige, Eesti Vanatehnika Klubide Liidu juhatuse liige

Meenutusi suursugusest vanatehnikaparaadist

Balti keti üritus algab Vilniusest, kuhu Eesti ja Läti autojuhid ja mootorratturid kogunevad päev varem, 17. augustil. Osad masinad sõidavad kohale omal rattal, paljud tuuakse aja kokkuhoiu eesmärgil kärudel. Sõidukita inimestele pakub lahkelt sõidurõõmu Ikarus Lux, mis võtab rahva peale kell 6 hommikul Tartust. Reis kulgeb rahulikult, teepeal osaletakse nagu möödaminnes Riga Retro üritusel. Õhtul Vilniuses seatakse sõidukid sõidukorda ja oodatakse ärevalt hommikut.

Vanatehnikast vaimustunud leedukad

Pühapäev, 18. august algab pidulikult Gediminase torni juures väljakul – sõnavõtud, laulukoorid, tantsuetteasted. Kõik on väga uhke ja väljapeetud. Ilm on soe, justkui loodud vanatehnikaga kulgemiseks. Pealtvaajatajaid jagub ning osalejad saavad anda arvukalt intervjuusid. Edasi sõidetakse vabas rütmis Panevezysesse, kus toimub lõunasöök ja näitus sealsetele inimestele. Inimeste huvi vanatehnika vastu tundub pöörane ja korraldajad on ülimalt head tööd teinud, sest kohati tundub, et peab suisa inimestest üle sõitma, et näituseplatsile pääseda. Vaadates kella peavad aga mootorratturid tõdema, et aeg töötab veidi nende kahjuks, sest kiirused on, teadagi, madalad, ja mõne ratta paak nõuab iga 100 km tagant tankimist, mis suurema seltskonnaga võtab omajagu aega. Seega otsustatakse veidi enne teisi väljakult lahkuda ning Pasvalysist lihtsalt läbi sõita, et enne pimedat Riia Motomuuseumi juurde jõuda. Sest eks ka nende esilaternate valgustusega ju on nagu on. Päeva kilometraaž – 320 km.

Teine päev - sõit viib Riiast Viljandi

19. august algab rongkäiguga Riia Motomuuseumi juurest südalinna. On ikka suur linn! Aga eskort on tasemel ning paraad, mille alguses on lipuautod ja mootorrattad, jõuab kenasti kohale. Sõit Riiast edasi Cesise poole toimub jälle vabalt valitud tempol ning kohati tundub, et terve Riia on täis vanatehnikat. On inimesi, kes seisatavad ja lehvitavad, on autojuhte, kes signaalitavad ja on häiritud üksteise sabas sõitvatest tossavatest masinatest, kes ei raatsi üksteisest sugugi maha jääda. Eks seoses sellega sai veidi roosakate fooritulede alt samuti läbi lipsatud.

Cesis on võrreldes seniste linnadega pisike ja vaikne. Kohalik kaitseliit pakub teelolijatele maitsva eine, kellel vaja, putitab enne Eestisse suundumist veel veidi masinat. Ja nii jõuabki teise päeva õhtuks meeleolukas vanasõidukite kolonn Läti-Eesti piirile. Cesisest lahkudes on lipuautod eksinud, kuid õnnelikult jõutakse kella 18.40 paiku mööda maalilisi teid Läti ja Eesti piiripunkti, Lilli küla lähedal. Piiripunktis on juba kümneid autosid ning paarsada inimest. Lehvivad kolme riigi lipud. Piiril toimub pidulik lipuautode rivistus ning juhtauto roll antakse üle Eestile. Nii on lunastatud nn viisamaks. Õnneks on see vaid tänane humoorikas lavastus ja meenutus olnud aegadest.

Nüüd juba jätkatakse teekonda juba Eesti Vabariigis. Lõuna-Eesti väikeseid teid läbides on teede ääres inimesed, lehvivad sinimustvalged lipud. On näha ka Läti ja Leedu lippe. Kell 20 jõuab kolonn Viljandi linna. Turu platsil on püstitatud lava ning inimesed seisavad spaleeris. Pärast õhtust näitust esineb ansambel Untsakad. Lõppeb Balti keti ürituse teine päev. Kilometraaž - 220 km.

Ja jõuabki meie sõit lõpule…

20. august 2019 on Eestis riigipüha - taasiseisvuse päev. Eesti Vabariik tähistab seda töövaba päevana, kuna 20.08.1991 võttis Eesti NSV Ülemnõukogu vastu otsuse kuulutada välja Eesti Vabariik. Hommikune näitus Viljandis on rahvarohke. Peetakse kõnesid ja antakse intervjuusid meediale. Edasi liigutakse Tallinna suunas. Tee ääres on taas palju rahvast jalippe, inimesed lehvitavad ja hõikavad. Üritust on tervitama tuldud lausa terve

tuletõrjekomandoga. Nii osalejad kui ka pealtvaatajad silmnähtavalt naudivad päeva.

Korraldajad panevad lipud ja lilled Balti keti mälestusmärgi juurde Säreveres. Seejärel sõidetakse näitusele Türile. Taas tervituskõned ja muusikalised etteasted. Osalejatele on lõunapaus, kus süüakse ka suppi. Türilt Tallinna poole sõites on lühike peatus Kärus, ka siin on Balti Keti mälestusmärk. Enne Raplasse jõudmist on reisi ainuke lühike vihmasabin, kuid see ei heiduta Rapla inimesi, keda on teede ääres mõnes kohas isegi kahes reas. Samuti pole probleemiks lühike remondis olev teelõik.

Tallinnasse jõudes tehakse linna jõudes kogunemiseks lühike peatus. Seejärel asub kolonni eesotsa munitsipaalpolitsei auto, aga liiklusolud on rasked. Kohalikud autojuhid ei austa vanatehnikat ning trügivad vahele ja loovad ohtlikke olukordi. Jah, liikluse reguleerimise preemia tuleb anda Riia motopolitseinikele. Vaatamata kõigele liigume kesklinna suunas, parlamendihoone poole.

Toompea lossi juures on tervitamas palju inimesi. Kuna 200 autot siia parkima ei mahu, sõidetakse pärast auringi ümber kiriku edasi Lennusadamasse, Eesti Meremuusemi kaile. Kohalikud vanatehnikahuvilised on samuti kogunenud ning platsil on üle 300 sõiduki. Läti ja Leedu külalistele on korraldatud vaba sissepääs ekskursiooniks Meremuuseumisse. Toimub osalejate ühispildistamine muuseumlaeva Suur Tõll ees. Kilometraaž – 160 km.

Kolmanda päeva ja kogu Balti keti sõidu pidulik lõpetamine toimub Tallinnast 40 km kaugusel asuvas LaitseRallyPargis. Jagatakse tunnustusi korraldajatele ja tänu abilistele. Toimub pidulik õhtusöök ja tantsuks mängib ansambel Apelsin. Üheskoos ollakse ülevas meeleolus ning lubatakse viie aasta pärast uuesti samasugune sõit ette võtta!

Indrek Sirk
Imre Otter
Gerli Ramler




























EW 101 ehk 101 külgkorvi Järvamaal ja Taikses

20. august 2019 oli Järvamaa inimeste jaoks justkui Tehnikapäev, sest sel päeval tundusid liikuvat erinevad vanasõidukid kõikjal. Kohale olid tulnud Leedu-Läti-Eesti vanasõidukijuhid, kes tähistasid Balti keti 30. aastapäeva. Kolonnis liikus ligi 300 erinevat autot, bussi, veokit ja mootorratast. Taikse inimestel oli võimalik seda uhket paraadsõitu jälgida lausa oma kodutee äärest. Sel päeval sõideti Viljandist Türile, kus kohtuti teise isemoodi seltskonnaga, kelleks olid külgkorviga mootorratturid. Nende päev oli alanud keskpäeval Paidest ja Türi linn sai mõneks tunniks mõlema kolonni kohtumispaigaks.

Külgkorviga mootorratturite üritus „EW 100 ehk 100 külgkorvi“ sai alguse eelmisel aastal, kui Tõnu Ehasalul tekkis mõte selle isemoodi ratta omanikud üle Eesti kokku kutsuda. Parim paik tundus selleks olema Kesk-Eesti. Vaatamata kohutavale paduvihmale, mis seda üritust mullu rikkuda üritas, saadi kokku 89 külgkorvi. Tehti paraadsõitu ja käidi Ajakeskuses, peale mida oli esmane päevaplaan justkui lõppenud. See aga tekitas tulijates küsimuse, et kas päev ei võiks pisut pikem olla, et saaks rattaid kauem imetleda ja puhuda törts tehnikajuttu. Idee hakkas ka Tõnule meeldima ja ta hakkas mõtlema, kuhu võiks järgmisel aastal ehk 2019 kõik tulijad koos sõita. Ega kaua mõtlema ei pidanud – selleks kohaks sobiks just ja ainult Taikse küla. Tõnu nimelt on ise Taikses kasvanud ja kaua elanud ning tema arvates on selles külas olemas see miski, mida oma külalistele uhkusega näidata. See mõte „istutati pähe“ ka Taikse külaseltsi liikmetele, kes olid lahkesti nõus korralduses kaasa lööma.

Ettevalmistavad tegevused said alguse juba 2019. aasta alguses, maha peeti mitmed mõttetalgud, ürituse kava muudkui täienes. Ega keegi päris täpselt teadnudki, mis suunas joosta. Üritusele eelnenud nädal võttis korraldajatelt ööune, aga samas teadsime, et muljet saab tulijatele jätta vaid ühe korra... Ja 20. augustil oli Taiksesse kohale tulnud pealtvaatajaid rohkem kui külas elanikke! Isegi telereporterid olid meie küla üles leidnud, ju ületasime sel korral uudisekünnise. Uhke oli kuulata ja vaadata seda mürisevat kolonni, kus sõitis 74 külgkorviga mootorratast, neist vanim ratas aastast 1934 ja kaugeim sõitja Prantsusmaalt.

Kõigepealt said kõik oma kõhu kenasti täis ehk kohalik Kuuri Kohvik pakkus maainimeste kombel kartulit, kastet ja kotletti. Kiidusõnu jagus söödjatel nii toidu kui ka asukoha kohta. Taikse külaselts teab, et head inimesed ei ole ilmast otsa saanud ja seda tõestas ka ansambel Säde Lõuna-Eestist, kes oli nõus heategevuse korras esinema meie üritusel. Suured tänud neile ja ka paljudele teistele, kes ei pidanud paljuks pakkuda korraldajatele oma abikätt!

Emotsioone jagub veel tänasesse päevagi. Kohalike arvates oli tegemist ühe käreda ürituse, aga väga viisaka seltskonnaga, sest uue päeva hommikul ei olnud üritusest enam jälgegi. Välja arvatud meie kõige kaugem külaline Prantsusmaalt, kes nautis kohalikke pirukaid, kalja ja linnulaulu oma telgis ning jätkas hommikul teekonda Soome poole. Suurim salajane uudis on vast see, et kohtume külgkorvidega juba vähem kui aasta pärast ja kus siis mujal kui jälle Taikses! Taikse Tasub Tulla, Siin Olla ja Siia Alati Tagasi Tulla!

Muljeid jagasid MTÜ Taikse Külaseltsi „vedur“ Kristina Gudinas ja peakorraldaja Tõnu „Tony” Ehasalu

Külgkorvide teine „laulu- ja tantsupidu" Kesk-Eestis

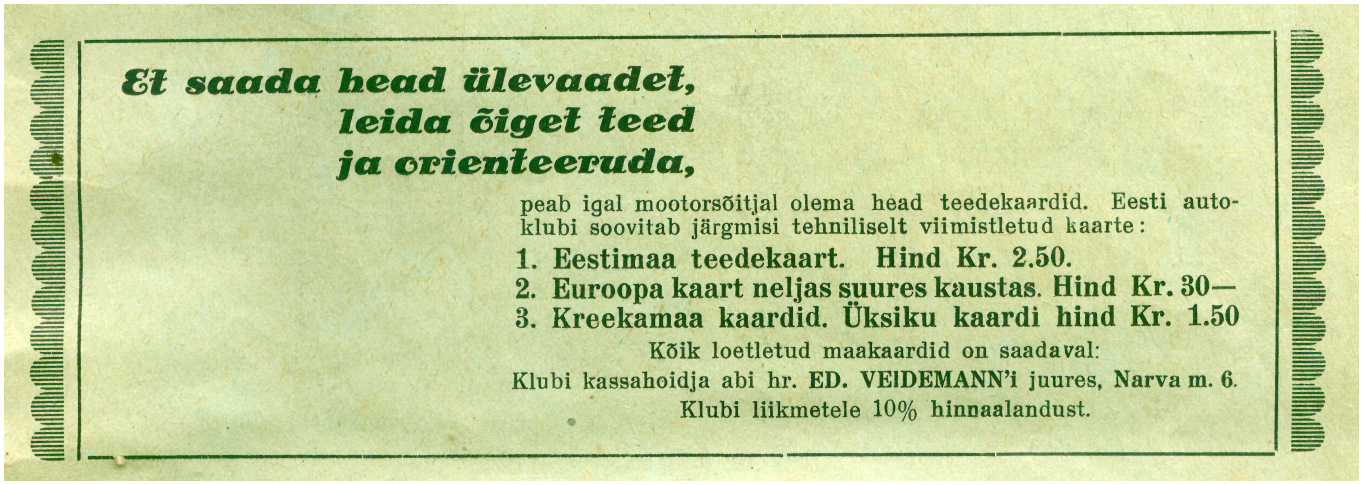
Vabariigi sünnipäeval leidis teistkordselt aset külgkorviga mootorrataste kogunemine ja kuna meil elukaaslasega kulus suur osa tänavusest motohooajast Maroko matka peale ning mõned olulised motoüritused olid juba vahele jäänud, oli külgkorvide kogunemine vabatahtlikult rangelt kohustuslik üritus.

Külgkorvide kogunemist Paides võib võrrelda külgkorvide laulu- ja tantsupeoga. Kohale tullakse Eesti erinevatest paikadest ja kaugemaltki, osalejate jaoks on see mõnus kohtumispaik ja pealtvaatajatel on kindlasti huvitav uudistada rattaid, mille sünniaastad jäävad juba üsna kaugesse minevikku. Lisaks on korvifanaatikute seas alati lennuka fantaasiaga inimesi, kes on oma tsikli või iseenda külge monteerinud midagi eriskummalist.

Külgkorvide kogunemine on omapärane tsikliüritus juba selles mõttes, et tegemist on koguperepäevaga, kus pole midagi peale hakata selle mentaliteediga, et tsikliinimesed on kuidagi robustsed või ohtlikud. Vähemasti EW ürituste puhul võin garanteerida, et meeleolu on mõnus ja sinna on hea minna kogu perega. Tegevusi erinevate mängude ja meelelahutuse näol jätkus nii väikestele kui ka suurtele. Ühtegi kokkupõrget tsiklite või nende juhtide vahel samuti ei täheldanud, vigastatuid polnud. Ahjaa, sain erilise maitseelamuse seto käsitöö-õllest. Miinusena võiks välja tuua selle, et kõik sai justkui liiga kiiresti otsa ja pidime tagasi koju minema.

Turunduses kasutatakse üha sagedamini väljendit FOMO ehk fear of missing out. Tavaliselt tehakse selle tekitamiseks eelturundust, keegi peab fantaasiat ja raha liigutama, et inimestel tekiks hirm sündmusest ilma jääda. EW külgkorvide puhul tekkis FOMO ürituse enda tõttu: paljud, kes selle maha magasid või mingil põhjusel osaleda ei saanud, olid hiljem pettunud. Aga hea uudis on see, et meie hulgas on inimesi, kelle jaoks korviliste kogukonna kaasamine on missioon ja südameasi ning EW 102 toimub ka järgmisel aastal niisama kindlalt kui tuleb 20. august. Kes kohale ei tule, see osa ei saa!

Kaia Päss
osaleja

















JAWA-päev maanteemuuseumis

Idee korraldada ühiselt üks JAWA mootorrataste väljapanek tuli Eesti Maanteemuuseumilt Unic-Motole juba päris motohooaja alguses. Mõelda ei olnud siin suurt midagi, sest vahvaid vanatehnikaüritusi tuleb ainult toetada! Seega sai esmased ideed ja visioonid muuseumiga kohe läbi arutatud. Algul olime küll natuke skeptilised ürituse aja ehk septembri osas, kuna ilm võib sügise poole teadupärast kõik ära rikkuda.

Siiski tuli nagu tellitult hea ilm ja kui hommikul oli veel prognoos saada näitusele kokku 20 JAWA mootorratast, siis paraadi toimumise ajaks oli see arv juba topelt. Juba alguspunktis sai selgeks, et osavõtt on tõesti oodatust suurem! Kogu üritus algas nimelt vahva väikese paraadiga Ihamaru teeristist ja kulges motopolitsei eskordiga otse muuseumisse. Seekord oli põhirõhk JAWA mootorratastel seoses 90. juubeliga. Kokku tuli 54 JAWA toodangu esindajat erinevatest aastakümnetest ja lisaks oli väljas ka Agu Koop oma Wandereriga ning 16 ratast muudelt erinevatelt tootjatelt. Kes ei tea, siis omal ajal, kui František Janeček JAWA tootmisega 1929. aastal algust tegi, oli selle kõige aluseks Wandererilt ostetud mootorrataste osakond.

Korraliku väljapanekuga esines Vilju ja Pojad oma erakoguga. Korraldasime lisaks veel rahvale sümboolse vanamootorrataste takistus-vigursõidu ja külastajad said valida lemmik-JAWA, milleks valiti Aivar Einile kuuluv ilus külgkorvi ja haagisega ratas. Aeglusõidu võitjaks sai Riho Tarbe. Lühendatud versiooni Arseni Palu raamatu põhjal tehtud monoetendusest esitas Sepo Seemann. Väljas oli loomulikult ka Unic-Moto klubitelk, kust sai infot nii klubi tegemiste-toimetamiste kohta kui ka soovi korral infot kohale tulnud vanamootorratastest. Maanteemuusemi poolt toimusid mehaanika ja torusalli valmistamise töötoad ja loomulikult sai külastada maanteemuuseumi väljapanekut. Üritus lõppes üllatusliku maitsva JAWA tordi söömisega.

Kokkuvõttes oli üritus väga tore ja loeti nii Unic-Moto kui ka maanteemuuseumi poolt igati kordaläinuks. Kokku sai lepitud ka plaanid tulevaks aastaks – hetkel on veel lahtine, mis suunitlusega näitust korraldada, kuid mõningaid ideid on ja kui plaan paigas, jõuab info kindlasti õigeaegselt ka liikmeteni!

Suur tänu kõigile kohaletulnutele ja kohtumiseni juba järgmisel vanavanemate päeval!

Andrus Lüüding
Unic-Moto juhatuse liige




JAWA


JAWA









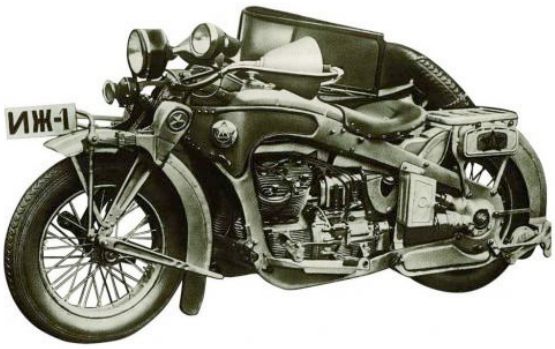


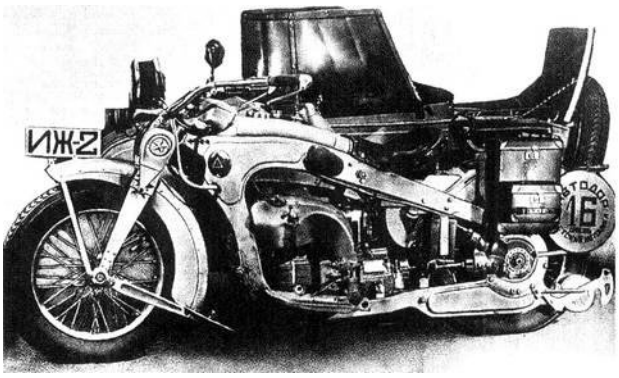

985
17

Juubilarid IZ ja JAWA

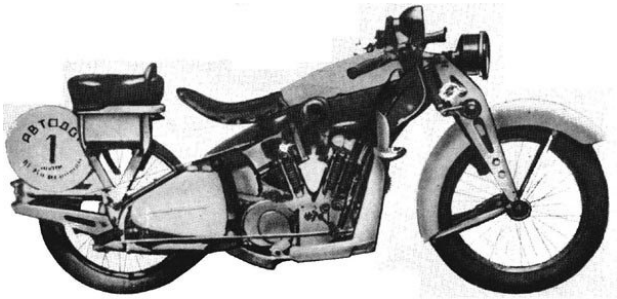
IZ mootorrataste tootmise algusaastad

Venemaal, Volga Föderaalringkonnas, Udmurdi Vabariigi pealinnas Izhevskis alustati Pjotr Vladimirovitš Mozarovi juhtimisel 90 aastat tagasi mootorratta IZ valmistamist. Mozarov sündis Tambovi oblastis 7. septembril 1888. aastal, omandas 1909-1914 Saksamaal, Leipzigis tehnilise kõrghariduse ning koostas 1927. aastal valitsusele 20-leheküljelise kirjaliku ettepaneku, kuidas Izevskis mootorrattaid toota. Selleks tuli tutvuda sellealase tehnoloogiaga välismaal ja osta parimad näidised. Et nõukogude liidu mootorrattatööstusele alusmüür rajada, komandeeriti Mozarov koos kahe kolleegiga sama aasta lõpus mõneks kuuks Saksamaale, kust valiti näidisteks firmade DKW, Zündapp, Neander ja Stock parimad tsiklid.





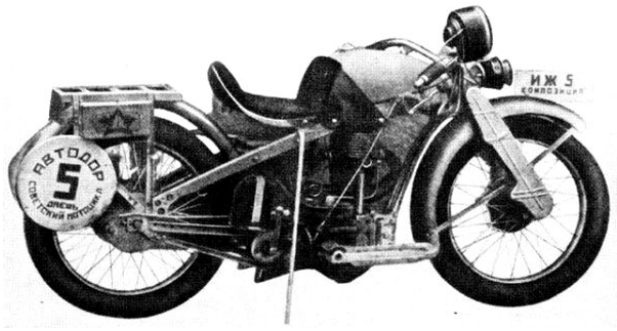
Punaarmee oli andnud oma suunised – vajati kergeid kuni 350cc, raskeid kuni 500cc ja üle 750cc silindrimahuga külgkorviga mootorrattaid.



Tööjoonised olid valminud aasta varem ning jaanuaris 1929. aastal alustasid üheksa inseneri koos kahekümne töölisega esimeste viie mootorratta detailide treimist ja viilimist. Kasutada oli brigaadil üks treipink ning hulganisti lauakruustange. Esimesena valmis IZ-1, 1200cc, V2, 24-hobujõuline, 400 kg kaaluv külgkorviga mootorratas. IZ-2 oli konstruktsioonilt sama, kuid varustatud sundõhkjahutusega. Maksimaalseks kiiruseks raskele rattale lubati 65 km/h. IZ-3 jõuallikaks oli Wanderer V2, 750cc mootor, kaal 180 kg. Mootorrataste sarja kergeim IZ-4 sai 200 cc, kahetaktilise Stock mootori. IZ-5 kopeeriti Neanderi pealt peaaegu 1:1. Esihargi vedrustus oli muudetud.



Katsetused viidi läbi võistlusena 3300-kilomeetrisel marsruudil: Nizni-Novgorod, Moskva, Tver, Leningrad, Pihkva, Vitebsk, Smolensk, Brjansk, Harkov, Tuula, Moskva. 20. oktoobril 1929 jõuti edukalt finišisse. Loogiliselt



oleks katsetused läbinud mootorrattad pidanud jõudma nüüd Izhevskis tootmisse, kuid Venemaal sel ajal asjad nii ei käinud. 22. novembril 1929 lõpetati Izhevskis kõik mootorratastesse puutuv ning Rahvamajandusnõukogu Komitee otsusel kohustati Leningradi tehaseid Promet ja Krasnõi Oktjabr käivitama mootorrataste tootmine. Mudeliks valiti DKW 300 Luxus, mille koopia kandis nime L-300. Ka insenerid toodi 1930. aasta jaanuaris Izhevskist Leningradi. Kogu tootmine koondati Krasnõi Oktjabr tehasesse, kus rattaid valmistati 1940. aastani kokku 8000 eksemplari.

1932. aastal hakati uuesti rajama Izhevskisse pooleli jäänud mootorrattatehast, kus Rahvamajandusnõukogu määrusega tuli toota sama L-300 mudelit. Izhevski konstruktorid tegid tööjoonistesse mõned muudatused ja mudel sai nimeks IZ-7, millel 292 cc, kahetaktiline, 7 hj mootor. Toodeti aastail 1934-1937. IZ-6 jäi konstruktorite töölauale. IZ-8 oli uus mootorratas, vana oli vaid raam. Surveastet oli tõstetud ja kahetaktilise, 292 cc mootorivõimsus oli 8 hj. IZ-9 oli suurendatud silindrimahuga 345 cc, kahetaktilise, 9 hj mootoriga ja kahe leegitoruga mootorratas. IZ-12 oli neljataktiline, 348 cc, OHV, 13,5 hj ja L8 mootoriga, jalakäikudega kaherattaline. Enne sõda sai Izhevskis valmis 23 121 mootorratast. 1. detsembril 1941. aastal hakati aga tootma vaid relvi.

1946. aastal ilmus NSVL valitsuse määrus mootorrataste taastootmise alustamiseks Izhevskis. Teise maailmasõja järel jäi NSVL kontrollitavasse Saksamaa territooriumile ka Zchopaus asuv DKW tehas. Sealt toodi Izhevskisse oma jooniste ja tehnoloogiaga ka võidusõiduratastе peakonstruktor Herman Weber koos meeskonnaga. Eeskujuks kästi võtta Wehrmachti militaarmootorratas DKW NZ/1 (1943), mis tuli 1:1 kopeerida ja tootmisse anda. Konstrueerimisel kasutati ka tsiviilvarianti DKW NZ 350 (1938) mudelit. Sõjaaja säästurežiimil valasid sakslased DKW NZ350/1 karterid malmist ja kogu mootorratas kaalus 175 kg. IZ-350 suudeti teha 31 kilogrammi võrra kergem, ülejäänud tehnilised näitajad jäid samaks: mootori võimsus 11,5 hj, maksimaalne kiirus 105 km/h. Neid toodeti 1946.-1951. aastatel 127 090 eksemplari.

1948. aastal asuti hoogsalt konstrueerima võidusõidumootorrattaid. Esimesena valmis IZ-350S, järgnesid IZ-50, IZ-51, IZ-54, IZ-54-S2, IZ-55. Järgmiseks tänavasõidumootorrattaks sai IZ-49, mille eeskujuks oli IZ-50. Mudelit IZ-49 toodeti 1951-1958. aastatel 507 603 eksemplari. Kui DKW oli esimese Eesti Vabariigi ajal hästi tuntud, siis millal IZ Eestis täpselt tänavale ilmus, on ebaselge. Teada on, et alates 1949. aastast lubati võidusõitudel kasutada vaid nõukogude liidu tehnikat. Arvatavasti ilmusid Eesti teedele esimesed IZ-id aastail 1946-1947, olles soositud tsiklid pärast sõda.

JAWA sai 90!

1929. aastal hakkas Praha relvatööstur Franiček Janeček käsigranaatide asemel tootma Wandereri firmalt ostetud litsentsi alusel kardaaniveoga mootorrattaid JAWA 500 OHW. Mustla lähedal





oli veel 1990ndail säilinud üks sellise vana mootorratta mootor ja komplektne, töökorras JAWA 350 OHV, mida tihti nähti klubi Unic kokkutulekutel. Veel oli sealkandis esihargita üks sama marki neljataktiline JAWA. Kõik need on paraku nüüdseks välismaale müüdud või millegi vastu vahetatud. Lisaks on Eestist leitud veel 1934-1935. aasta JAWA 350 rikutud raam.

Klubi Unic algusaastail leidis klubiliige Tartust Josef Josifi poolt konstrueeritud JAWA Robot 100 (1937) mudeli. Samal harrastajal oli restaureerimisel JAWA 350 OHW ja lisaks leiti vanametalli kokkuostu viidud romude hulgast Georg William Patchetti poolt 1932. aastal konstrueeritud menuka müügieduga 175cc Villiers mootoriga ratta raami riismed. Pärast sõjaaegsetest mudelitest on meil tuntud JAWA Perak typ 11 ja 18, mida alguses käidi Moskvast ostmas. Veel on nähtud Tartus 1948. aastal valmistatud tsiklit Ogar 350, mis aastal 1950 liideti JAWA tehasega ja kandis siis mudelinime JAWA Perak typ18. Ka see rariteet on müüdud välismaale. Veel olid meil mõned JAWA 500OHC typ15, mis on nüüdseks uued omanikud leidnud teistes riikides.

Õnneks on viimasel ajal käivitanud vastupidine protsess – haruldaseid uunikum-JAWAsid on Maarjamaale tagasi toodud. Hilisemaid erinevaid mudeleid on Eestis olnud saadaval kuni kaasaega välja. Võib väita, et meil on JAWA tuntud kõik 90 aastat ja vist sellepärast on see populaarseim restaureerimisobjekt ka meie Unic-Motos.

Märt Karu









Kalendripoiss Aivar Tiik ja tema mootorrattad

Aivar Tiigil on põnev ja rariteetne kogu vanamootorrattaid, aga tema motopisikus pole põhjust ka imestada, sest nende perele on läbi aegade kuulunud mitmeid toredaid kaherattalisi. Allolevaga panigi Aivar kirja mälestused oma perekonnas ja suguvõsas olnud mootorratastest.

D-RAD R9

Esimene ratas, mille mu vanemad ostsid 1955 või 1956 Jõgevamaal Siimustist, oli D-RAD R9. See 496 cm3 ja 9 kW ratas on valmistatud 1930. aastal Saksamaa tehases Deutsche Industrie Werke A.G Berlin. Ühesilindrilisel D-RADil on neljataktiline püstklappidega mootor, tegemist on märgsiduri, magneetosüüte ja kettülekandega rattaga, mille maksimaalne kiirus on 100 km/h, kütusekulu 3,5 l/100 km. Lisavarustuses on spidomeeter ning elektri või gaasiga valgustus.



D-RAD 1959, Aivar korvis

See ratas oli igapäevases tarbimises – olen selle korvis loksunud nii Võrumaale, Märjamaale, Tamsalusse kui ka Tartusse. Kuskil põllul sõitis isa aga kord kivi otsa, millega purunes karteri põhi. Remont käis nii, et paigaldati kruvidega vaskplekist karterile uus põhi ja sõit läks edasi. 1961. aasta isaga koju sõites jooksis aga mootor kilomeeter enne koju jõudmist kinni ja lõhkus karteri. Seda ei olnud võimalik parandada, kuna puudus alumiiniumkeevituse võimalus ning nii lükati ratas kuuri nurga taha, kust ma ta 47 aastat hiljem üles korjasin ja eluvaimu sisse hakkasin puhuma. Alates 2010. aastast sõidab D-Rad musta numbri all ja on osalenud mitmetel üritustel.

Gnome-Rhone AX2

Gnome-Rhone AX2 osteti 1950. aastate lõpus Võrumaalt Kubija järve äärest. See ratas on Prantsuse toode, mida sõja ajal kasutas Saksa armee. 1941. aasta väljalase, 804 cm3 ja 13,6 kW



D-RAD 2013, mina lapselapsega



Gnome-Rhone 2016 Pärnu

boksermootoriga, magneetosüüte, kardaanülekandega ratas. Korviratta vedu on lülitatav, maksimaalne kiirus 90 km/h, kütusekulu 10 l/100 km. Mäletan, et väiksena käisin ikka kuuri ukse vahelt seda ratast vaatamas, sest mulle meeldis selle korvi vann. Nõudsin juba siis seda ratast omale. Gnome-Rhone oli kodus kasutusel majapidamistöödel – põllult kartulikottide äravedu ja jänestele rohuvedu... mäletan, et sain sellega ikka ise ka põlluvaheteedel sõita. Kahjuks pole tollest ajast ühtegi fotot, tõenäoliselt seepärast, et see ratas ei olnud reisiratas, ei tehtud ülevaatustki. Viimati sõitsin selle rattaga 1971. aastal, pärast seda seisis ta lahtivõetuna kuuri all. 2005. aastal korjasin detailid kokku ja hakkasin puuduolevaid juppe muretsema. Alguses oli ratas komplekteeritud kättesaadavate juppidega nagu traktori magneeto ja mingi suvaline karbuss, aga nüüd on ratas taastatud musta numbri alla. Vajaminevad osad on muretsetud Poola sõprade käest, kes tegelevad Gnome-Rhonedega.

Üks huvitav vahejuhtum oli 2015. aasta Vanasõidukite Suursõidu ajal Elvas. Olin oma Gnome-Rhone parkinud Elva kooli õuele, kui tuli ligi üks vanem härra ja ütles, et näe – M. Proovisin vaikselt seletada, et see ikka ei ole M, kuigi on korvi ja boksermootoriga. Pärast pikka seletust härra nõustus minuga, aga teatas, et ühel mehel oli 1500 cm3 Zündapp, millega ta vedas kartuleid ja heina ning kündis põldu. Uurisin, et kuskandis selline võimas Zündapp oli, sest teadsin, et selliseid masinaid pole tehtud. Rääkisime jupp aega ja lõpuks selgus, et Jõgevamaal ja ütles minu isa nime. Siis seletasin, et olen tema poeg ja Zündapp on küll, aga 750 cm3 ja et põllutöid tehti ikka Gnome-Rhonega. Nii need legendid sünnivad.

Unic-Moto Saaremaa kokkutulekult tulles 2015. aastal sõitis 9 km enne Pärnu üks neiu Volkswagen Passatiga mult ratta alt ära... Sõber Siim oli korvis ja põrutas juhita rattaga 50 meetrit, enne kui ratas peatus. Küsisin hiljem Siimult, miks ta juhtimist üle ei võtnud, kui juht katapulteerus? Polevat nii ruttu jõudnud reageerida... Aga nüüd on ratas avariist taastatud ja pärast avariid läbitud üle 1000 km, üldse kokku 4000 km.

Zündapp KS750

Kolmandaks taastasin Zündapp KS750, aastast 1942. Rattal on neljataktiline, 751 cm3 ja 19 kW võimsusega boksermootor, kütusepaagi maht 23 liitrit, kütusekulu 8,6 l/100 km. Pidev külgkorviratta vedu, diferentsiaalilukk, 4 edasi- ja 1 tagasikäik, olemas on aeglustus ja revers, hüdrauliline piduriajam taga- ja korvirattal ning esiratta mehaaniline pidur. See ratas osteti meie perre 1950. aastate lõpus või 1960. alguses. Oli samuti igapäevases kasutuses, millega sõideti mööda Eestit ja tehti tiir peale ka Saaremaale. Mina loksusin korvis kaasa. Mootor ei pidanud sellele valule hästi vastu, vanaisa oli kõva meistrimees, kes ikka remontis mootorit. Mootoris olid omalooming: kokkukeevitatud kepsud ja isevalmistatud kepsusaaled. Lõpuks mindi kergemat teed ja paigaldati K750 mootor koos käigukastiga ja tagadiffer. Väga paljudel siinsetel Zündappidel kasutati M72 ja K750 juppe.

Hea, et kõik mahavõetud jupid jäid alles. See ratas oli kasutusel kuni 1970. aastani, siis läks lahtivõetuna kuuri oma aega ootama. See aeg tuli 2013. aastal, kui ma olemasolevad jupid



Zündapp ja mina, 1963



Lahti motomuuseumi ees 2018

kokku korjasin ja hakkasin taastamisega tegelema. Mootori lasin Poolas sõber Woitekil remontida, ülejäänud tööd teostasin ise. Ratas sai valmis 2017. aastal ja sai ka musta numbri. 2017. aastal võtsin sellega osa Saksamaa Zündappide sõidust, aga kuna ratas oli just valmis saanud ja sissesõitu teha ei jõudnud, kimbutasid reisil pidurite ja süütepooli vead. Kuid nüüdseks on kõik kasvuraskused ületatud ja ratas sõidab hästi.

2018. aastal käisin Zündappiga Soomes suurel sünnipäevasõidul, Unic-Moto kokkutulekul Mustjõel, Paide EW 100 korvide üritusel, Arseni Palu mälestussõidul ning motohooaja avamisel ja lõpetamisel Pärnus. Võtsin osa ka mitmetest teistest üritustest. 2018. aasta läbisõit oli üle 3000 km. 2019. aastal käisin Zündappiga Rootsis jaanipäevasõidul, Unic-Moto kokkutulekul Holstre-Pollis, MotoNostalgial LaitseRallyPargis, tegin kaasa Balti keti 30. aastapäeva sõidu Vilniusest Tallinnasse igasuguste probleemideta. Sai ka motohooaeg Pärnus ilusti lõpetatud. Nüüd ratas talvekorteris ja plaan talve jooksul hooldus teostada.



Zündapp minuga lenksus ja onu BMW R51-ga, aastal 1962

BMW R51

Neljas ratas – BMW R51 (1940) – kuulus minu onule. Kardaanülekandega 494 cm3 mootor on neljataktiline, rippklappidega ja kahe nukkvõlliga. Ratta maksimaalne kiirus külghaagisega 110 km/h, paak 14 liitrit,

kütusekulu 4 l/100 km. BMW sai soetatud 1960. aastate paiku ja oli kasutusel tarbesõidukina. Mina ostsin onult selle ratta 2008. aastal – see oli lahti võetud, raamil oli tagumine ots ära lõigatud ja karprauad külge keevitatud, sest sooviti teha aiatraktorit. Õnneks olid tagumised tükid alles, nii sain raami korda. Puuduolevad osad muretsesin Saksamaalt Mannheimi laadalt. Selle ratta taastamine algas 2015. aastal ja tänaseks on ratta mootoril uued kolvid, silindrid puuritud. Talve jooksul tahaks kõik korda saada, et järgmist hooaega selle rattaga sõita.

Eks neid projekte on garaažis veel, aga nendest võib-olla edaspidi!

Aivar Tiik
Unic-Moto liige

Hans Kurg. Veljo Kure jutustus isast

1944. aasta. Hans oli 15-aastane Kuusalu koolipoiss. Vene vägede pealetungiga Narva poolt oli sakslane sunnitud taganema Tallinna poole.

Kui Hansul koolipäev lõppes, suundus ta Kuusalu asula poole. Vana-Narva maantee kandis kuulis ta kahurite laskmist Narva poolt ning otsustas jätkata teekonda koju läbi külavahe kitsamaid teid. Ületades Vana-Narva maanteed umbes pool kilomeetrit Kuusalu ristmikust eemal, märkas ta tee kaldast alla sõitnud sõiduautot Mercedes-Benz, millel kõik uksed pärani lahti ja mootor töötas. Vahetult enne seda olid maanteel liikunud suured Saksa sõjaväe veoautod. Taganemisega oli tõenäoliselt nii kiire, et auto jäeti maha...

Hans jäi veidikeseks ootama ja kui enam suuremat liikumist ei märganud, läks auto juurde ja püüdis sellega kraavist välja saada, mis ka õnnestus. Eks siis rõõm oli suur ja ta alustas sõitu Kuusalu keskuse poole. Tuli sõita mööda Narva maanteed, sest kõrvalised teed olid väga kitsad. Sõites Kuusalu ristmiku suunas, peatas teda sakslane, kes tõenäoliselt oli teele pandud liikluse suunajaks ja oli kolonnist maha jäänud. Muidugi kamandati Hans kohe autost välja ja too mees sõitis ise autoga minema. Nii lühikeseks jäi esimese auto saamise rõõm. See oli viimane sakslane, keda ta seekord nägi ja too kaduski noore poisi sõjatrofeega silmist. Teekonda tuli jätkata jalgsi. Jõudes Kuusalu kiriku aia äärde, leidis ta uue sõiduriista, jälle maha jäetud, millel oli mingi rike. Hans ei jätnud jonni, suundus Kuusalust kaks-kolm kilomeetrit koju, kus otsis vajaliku jupi ja sõitis jalgrattaga tagasi Kuusallu. Vahetas vajaliku jupi uue vastu, masin läks käima. Nii sai isa ikkagi sõjast maha jäetud masina ja sõitis sellega koju. Vist oli Volkswagen Kübelwagen.



Järgnevatel päevadel tuli koolis jutuks koolivendadega, et Valkla kõrtsi lähedal on kaks mootorratast maha jäetud, arvatavasti Zündapp 600 ja BMW. Pärast koolipäeva võeti nõuks neid kohe vaatama minna. Rattad olid alles, kuid venelane oli juba Valkla sillal ees. Otsustati rattad ära peita ja hiljem järele tulla. Nii ka tehti ja hiljem sõitis Hans sõitis ringi Zündappiga, millel ei olnud dokumente. Mitmel korral tuli tal ära sõita miilitsate eest, kelle kasutuses oli Harley Davidsonid. Ühe Harley jättis pikalt maha kusagil Raasiku kandis, kus tagaajamine toimus.



Lõpuks sõitis miilits oma Harleyga üle kaela, kuna oli vaja läbi jõe sõita vaiksemalt, sest sõjas oli sild õhku lastud. Nii pääses Hans jälle.

Hilisemal ajal, kui Hans Zündappiga Tallinna ja Kuusalu vahet sõitis, oli keegi abielupaar autoga Kiiu kandis teele jäänud. Naine oli mehe peale väga kuri, kuna katkes sõit pulma või matustele. Hans juhtus mööda sõitma, pidas kinni, et uurida, milles asi. Selgus, et kohapeal abi ei saa ja ta pakkus oma ratast edasisõiduks. Naine oli kohe nõus (selleks ajaks oli muretsetud juba tsiklile ka paberid ja number). Mõeldud-tehtud, vahetus käis kähku, kuna auto polnud Hansu kodunt väga kaugel, veeti see sinna ja saadi sõidukorda. Siis sõitis Hans sellega mitu kuud ise Tallinna ja Kuusalu vahet, sest autoomanik ei tundnud huvi enam auto vastu. Juhuslikult kohtuti Tallinnas ja Hans küsis, et kas mees autot tagasi ei tahagi? Mees vastanud, et ta on tsikliga väga rahul, kuna see pole teda kordagi teele jätnud. Lõpuks ikkagi vist vahetus toimus.

Veljo Kurg

Hans Kurg (1929-2009) oli üks vanatehnikaklubi UNIC asutajatest ja liikmetest ning Põhja piirkonna varuosade sektori vanem. Ta oli suurepärane ja abivalmis vanatehnika-teadjamees, kellelt on abi saanud paljud uuniklased.

Iga teadlik ja kokkuhoidlik autoomanik, autojuht ja mootorrattur,

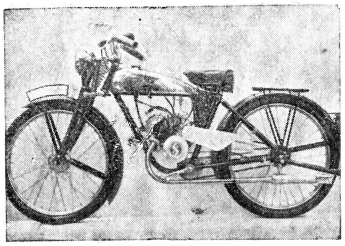
kes peab lugu oma mootori korralikust ja ökonoomsest töötamisest, heast veovõimest ning pikast töötamiseast

tarvitab ja nõuab kõikjalt ainult

EESTI KIVIÕLI A-Ü.

kompressioonikindlat, kõrgeväärtuslist segamata kodumaa

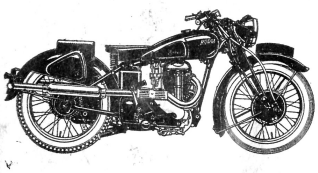
BENSIINI
ESTOLIN



Kergemootorrattad
„VILLIERS“ 125 ccm
Mootorjalgrattad
„SACHS“ 98 ccm
Jalgrattad ja osad: Naumann, Mars, National, Baltik, Famos, Original jt.
Õmblusmasinad: Naumann, Pfaff, Husqvarna.

Kr. SAAR & Ko.

Tallinn, Viru 3 Tartu, Raekoja 2



Mootorrattad
RUDGE, BMW, TRIUMPH
Mootorjalgrattad
WANDERER
Inglise HOFFMANN kuullaagrid
ENGLEBERT auto- ja mootorratta kummid
REXINE kunstnahk
Auto-, mootorratta ja jalgratta osad ning materjalid.

K-M. LIER & ROSSBAUM

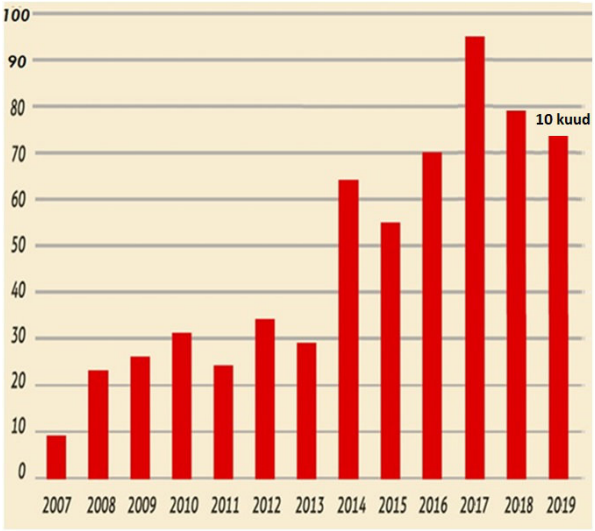
Tallinn, Viru 7.

Musta numbri aktide esimene vahetus

Möödunud on 12 aastat esimestest musta numbri märkide väljaandmisest.

Vanatehnikaharrastuse juurde on ikka kuulunud mõõduvõtmine, kelle riist originaalsem välja näeb. Restauraatoreid tunnustava restaureerimiskonkursi kõrval on aga vanatehnikaga ka soov liigelda, mistõttu vajavad autod ja mootorrattad numbrimärki.

2007. aastal	9
2008. aastal	23
2009. aastal	26
2010. aastal	31
2011. aastal	24
2012. aastal	34
2013. aastal	29
2014. aastal	64
2015. aastal	55
2016. aastal	70
2017. aastal	95
2018. aastal	79
2019. aastal	73
(10 kuud)	



Mujal maailmas on eriliste numbrimärkide esmaseks eesmärgiks vältida ebaõiglast vanatehnika maksustamist, kuna vanatehnikat kasutatakse üldiselt liikluses harva. Kõikvõimalikud aastamaksud, kohustuslikud kindlustused, teemaksud ja sagedased ülevaatused on vanatehnika jaoks ebaproportsionaalsed ja sageli ka mittevajalikud. Esimesed vanasõiduki numbrimärgid ilmusid Eestimaa sõidukitele juba 1980. aasta olümpiaparaadi ajaks ning süsteemi on üha edasi arendatud. Täna tuttavaid musta taustaga numbreid on väljastatud alates 2001. aastast ning kehtiv õiguslik regulatsioon pärineb 2006. aastast.

2007. aastal väljastati esimesed üheksa vanasõiduki tunnustamise akti, mille kehtivuseks on vastavalt liiklusseadusele määratud 12 aastat. Järgmistel aastatel kasvab hüppeliselt veelgi nende sõidukite arv, millel lõpeb akti kehtivus ning koos sellega ka registreerimistunnistuse kehtivus.

Vanasõidukina tunnustamise akti tähtaja määramisel pidasid klubide esindajad ja eksperdid pikki vaidlusi. Sarnane tähtaeg oli sajandi alguses ka Soomes, Lätis antakse akt vaid kaheks aastaks ning paljudes riikides on pärast 1945. aastat valmistatud sõidukitel hindamine tähtajaline. Eesti kaalukeeleks sai eesmärk vältida vanasõiduki romustumist. Mitmed musta numbri saanud sõidukid on kahjuks jäänud ilmastiku meelevalda või on neid kasutatud tarbesõidukina, mille tõttu on nende tehniline seisukord ja välimus oluliselt halvenenud. 12 aasta järel tuleb teha vajadusel värskenduskuur ning sõiduk hinnatakse uuesti. Kui aga ei ole soovi masinat hindamisele esitada või see enam ei vasta vanasõiduki nõuetele, siis tuleb võtta harilik valge number ja sõit jätkub nagu mistahes muu masinaga.

Uute hindamistega seoses on ilmnenud üks delikaatse iseloomuga probleem. Nimelt on ekspertide pädevus ja teadlikkus oluliselt kasvanud. Paranenud on mitmete materjalide kättesaadavus ning valmistatakse üha paremad koopiadetaile. See tähendab, et mõni kogu aeg pukkide peal või magamistoas valge lina all seisnud vanasõiduk ei vastagi täna enam vanasõiduki nõuetele. Selles osas tuleb vaadata peeglisse, vabandada varasemate eksimuste pärast, kuid tänases päevas paraku allahindlust originaalsuses teha ei saa.

2019. aasta oktoobri seisuga on tunnustuse vanasõidukina saanud 612 sõidukit, neist 335 autot, 245 mootorratast, 29 bussi-veoautot ning 3 haagist. Kui kõik need vanasõidukid tihedalt üksteise järgi parkida ühte ritta, siis on rivi rohkem kui kahe kilomeetri pikkune. Enamus Eesti vanasõidukitest on võimelised ette võtma ka mitmesajakilomeetriseid sõite, nõudmata teepeal remontimist.

Indrek Sirk
Eesti Vanatehnika Klubide Liidu juhatuse liige

Eesti ajalooga tsikkel Raleigh MG-33 Sport 350

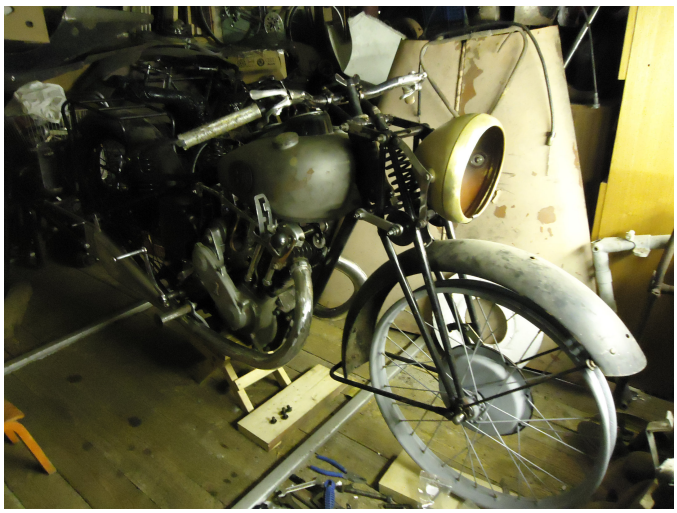




Oli 1997. aasta sügis. Sain infot, et Viljandis üks mees taastab Harley Davidson WLA-d ja tal jääb mingeid juppe üle. Kuna ma otsisin enda Harleyle puuduvaid osi, sai ette võetud sõit Viljandisse. Sel tulevasel Unic-Moto liikmel leiduski vajalikke osi ja kaup sai tehtud. Tema keldrit üle vaadates leidusid seal veel kahe tsikli riismed, mida ta müügiks pakkus. Ühed jupid olid BSA WM-20 omad ja need said ka ära ostetud. Teine oli aga täiesti lahtivõetud Raleigh 350 ccm. Nende osade ülevaatamisel selgus, et puudub tagumine ratas, üks summutitoru, sadul ja käiguvahetuskang. Kuna me küsitud hinnas kokkuleppele ei jõudnud, jäi ost teostamata.

Umbes 2-3 kuu möödudes ta helistas mulle ja pakkus tsiklit tunduvalt odavamalt. Nii saigi see tsikkel minu valdusesse. Kui sõitsin Viljandisse ostutehingut tegema ja tsiklit ära tooma, käisin ka üle-eelmise omaniku juures, kes elas samuti Viljandis. Ja oh üllatust – tema riiulil vedelesidki sadul ja käiguvahetuskang, ent alles polnud summutitoru ja tagumist ratast. Kuna motikal oli olnud vahepeal veel üks omanik, kellelt polnud võimalik puuduvaid asju küsida, jäidki need leidmata.

Hilisemal tsiklimudeli tuvastamisel suhtlesin Märt Karuga ning jutu käigus tuli välja, et ta käis seda tsiklit 1980ndate aastate algul Viljandis











algupärase omaniku, ühe vanapapi juures kusagil Jakobsoni tänava ääres olevas majas vaatamas, kes olevat selle tsikliga eelmise Eesti Vabariigi ajal sõitnud. Tollal vedeles motikas kusagil hoovis sirelipõõsas, aga tehinguks vanapapiga ei läinud. Paar aastat hiljem oli tsikkel siiski omanikku vahetanud ja Märt üritas uue omanikuga teha vahetuskaupa ennesõjaaegse sõiduauto Hansa vastu, aga uus omanik olevat öelnud, et hind on tõusnud. Siiski oli Märt teinud tookord sellest tsiklist mõned pildid, mis ta mulle loovutas.

Kui mina need Raleighi osad ostsin, olid need säilinud umbes samas seisukorras nagu piltidel: värv maas, osaliselt roostes ja asjad mõlkis. Lisaks vahepeal kaotsi läinud tagaratas ja summutitoru. Kuna Raleighi tehas läks 1933. aastal pankrotti ja minu tsikkel on 1933. aasta mudel, ei jõutud neid enam kuigipalju teha. Sellest johtuvalt võttis tagaratta otsimine aega 20 aastat. Eestis ja mujal maailmas ma ei ole sellise tsikli juppe kunagi trehvanud nägema ja Eestis teist sellist Raleighi minu teada ei ole. Tuttavatel soomlastel õnnestus leida mulle tagarattarumm. Mul endal olid olemas ketiratas, piduritrummel koos kilbi ja piduriklotsidega ning rattavõll koos laagritega. Tehniliste andmete põhjal oli teada velje mõõdud ja esirattalt sai võetud kodarate näidised ning Andrus Lüüdingu abiga said need saadetud Inglismaale, kus tehti uus velg Made in England sisendkirjaga, samuti kodarad ja niplid. Velg ja rumm värviti ning pandi kokku. Andrus aitas samuti mõningate juppide Inglismaalt tellimisel - esitule võru ja klaas, kummidetailid…

Kui ratas oli kohale saabunud, läks restaureerimiseks lahti, mis võttis aega umbes 1,5 aastat vahelduva eduga. Kuna teen kõik tööd ise, väljaarvatud kroomimine, siis polegi see ajakulu nii suur! Töö käigus tulid esimesel poritiival välja sildi augud, mis ühtisid mul oleva ühe teise Raleigh tsiklil olevate aukudega. See oli muidugi väga meeldiv ja suur üllatus, et see tsikkel on ostetud samuti Tallinnast enne sõda olnud Freibachi esinduskauplusest. Kahjuks ei jõudnud selle tsikli teine ja neljas omanik valmisprodukti näha, sest nad on selle 20 aasta jooksul siitilmast lahkunud parematele tsiklimaadele.

Valmis tsiklit oli aga võimalus näha Viljandis ja Holstre-Polli kokkutulekul. Selline Eesti ajalooga taastatud tsikkel on minu väike kingitus ajalukku Eesti 100. juubeliks. Edu ja kannatlikku meelt kõigile ajaloo taastamisel ja säilitamisel!

Gunnar Orula
Unic-Moto liige alates aastast 1998

Tsiklineiust näitlejani on vaid üks samm





Jälle on üks mälestusi täis aasta lõppemas. Tahaks nii mõndagi rääkida, kuid piirdun vaid ühe teemaga, mis meid kõiki juba mitu aastat seob ja iga aasta juulis kokku kutsub – mootorrattad! Suvine vanamootorrataste kokkutulek on mu lemmiküritus.

Sel kokkutulekul läks meil eriti hästi, nii minul kui ka isal. Mina sõitsin esimest korda nii võimsa ja suure rattaga ning võin öelda, et need tunded sõites on unustamatud! Tuulevilin kiivris, mootorimüra, adrenaliin, vastutustunne ning sõbralikud ja abivalmid klubiliikmed ümber - see kõik on see, mis mu silmad särama paneb! Kokkutulekule tõime veel ühe ratta, milleks oli TIZ AM600 Paraad (1938). Olime isaga maailma kõige õnnelikumad, kui ta ratas sai sellel aastal nii rahva lemmikuks kui ka restaureerimise võistluses esimeseks. Olen papa üle väga uhke! Vaatamata raskustele ei ole ta alla andnud ning istus terve ööpäeva enne üritust garaažis ja minu meelest kasutas mingit maagiat, sest teisiti ma ei oska seletada, kuidas ta kõigega toime tuli.

Sügisel saime ka au osaleda O2 filmi võtetel. Võtted kestsid kaks päeva: esimesel päeval Väänas ning teisel Moldovas Ida-Virumaal. Mängisime isaga Vene sõjaväe mootorrattureid ning osalesime kahes stseenis, kus Vene sõjavägi läbis Eesti-Vene piiri ja me peategelast taga ajasime. Isa sõitis oma paraadi TIZ-iga ja mina sain esimest korda ise sõita külgkorviga TIZ AM600 rattaga. Eriti huvitav kogemus minu jaoks, sest igasugused manöövrid külgkorviga on väga harjumatud, tundub, et kohe-kohe tõuseb korv õhku ja kukun ümber. Siiski harjusin ruttu ära ja tundsin end lõpuks väga mugavalt.

Selgus, et näitleja töö on nii füüsiliselt kui ka vaimselt raske. Pidime sada korda sinna ja tagasi sõitma, sest ühte ja sama stseeni filmiti igaks juhuks mitu korda. Ilm vedas ka esimesel päeval alt, sellist tuult ja nii külma vihma pole ma kunagi kogenud. Teisel päeval ilmaga oli kõik hästi, aga filmimine toimus ühel küntud põllul, mis oli kive ja auke täis. Nii kahju oli ratastest, sest need said terve päeva seal põllul hüpata, kuid kannataksid õnneks selle piinamise ilusti välja. Sellest, kuidas filmimine toimus, võiks rääkida veel ja veel. Ise ma teen nalja, et järgmine peatus on kindlasti Hollywood. Aga miks ka mitte?

Loodan, et kõigil kallitel klubiliikmetel oli see aasta ainult positiivseid hetki täis! Samuti tervitan Unic-Moto noori!

Helina Metus
Unic-Moto liige



Unic-Moto uued liikmed 2019

Tiiu Lüüding	Kirsti Pedak	Heino Korb	Valentin Raamat
Kristjan Lüüding	Margo Loigo	Jukka Järvisalo	

Tere tulemast Unic-Moto ridadesse!

Volinike ja juhatuse koosolekul augustis sai arutletud ka välisriikidest inimeste liikmeks astumist. Ettepanek leidis heakskiidu ja esimene väljaspool Eestit elav klubiliige on Jukka Järvisalo Soomest! Klubi tavade selgituseks otsustati tõlkida klubi põhikiri ja aukoodeks ka erinevatesse keeltesse vastavalt vajadusele. Need peaksid jõudma üles ka klubi kodulehele, kuid ametlik ja legaalselt korrektne põhikiri on siiski eestikeelne versioon.

Vanatehnikasündmused aastal 2020

07.-09.02.2020 Classic Riders Winter Rally Ida-Virumaal
13.-15.03.2020 Tartu motomess Motoexotica
03.05.2020 Tagadi Restauraatorite päev
13.06.2020 Kolga moto- ja vanavarapäev "100-aastaste mootorrataste eri"
19.-23.06.2020 Vanasõidukite Suursõit
10.-12.07.2020 Padise Moto 2020
19.07.2020 MotoNostalgia LaitseRallyPargis
01.08.2020 Kuimetsa Tähesõit
04.10.2020 Tagadi Restauraatorite päev

OSTAN JA MÜÜN
vanu autosid ja igasugu tööstusmasinaid. Laos saadaval alati tööstustarbeid: rihmad, rihmarattad, võllid, laagrid, kuul-laagrid jne.

Raua- ja tööstustarvete ladu
J. Jänes

Tallinn, Maakri 9. Telefon 310-91.

Vanasõidukite Suursõit toimub taas!

Vanatehnikaharrastuses on traditsioonid olulisel kohal. Suvine vanatehnikakalender on muutunud viimasel kümnendil nii tihedaks, et lausa igal nädalavahetusel toimub Eesti eri paigus midagi. Kui veel vaadata naabrite poole, siis võikski terve suve kokkutulekult kokkutulekule veereda. Uued üritused püüavad elujõudu, kuid traditsioonid vajavad hoidmist. Kõige mõnusamad on ikkagi need sündmused, mille õnnestumisele me ka ise kaasa aitame. Üks selline vanarahvapere „suguvõsa kokkutulek" on viiendat korda toimuv Vanatehnika Suursõit. See on kokkutulek, mis ühendas aastal 2000 killustunud Eesti vanatehnikaharrastajad taas üheks pereks ning oli sünnipaigaks ka Eesti Vanatehnika Klubide Liidule. Suursõidu peakorraldajal ei ole nime, kuna kõik klubid ja harrastajad panevad oma õla alla. Nii ka seekord, kui 11.09.2019 kogunes korraldustoimikonna esimesele koosolekule Pajusis ühtekokku 25 huvilist ning paarkümmend elasid kaasa muude kohustuste tõttu distantsilt. Paari nädalaga said kohapealsed ülesanded jagatud ning EVKL juhatuse liige Tõnu Piibur saatis laiali järgmise pressiteate:

Vanasõidukite Suursõit kutsub iga viie aasta järel vanatehnikasõpru oma taastatud ja säilinud sõiduvahenditega sõitma jaanitulede valgel Eestile tiiru peale. Üha suurenev vanatehnikakogukond ootab enam kui 200 masinat osa võtma meie liikuvast vanatehnikanäitusest. Oodata on seni mittenähtud liikureid iga-aastaselt vananevas vanatehnikaperes ja vanu väärikaid kulgejaid, kes on veerenud meie ühistel üritustel juba isade ja vanaisade kindla käe all. Vanade aegade tehnika jutustab nii restaureerijatele, sõitjatele kui ka publikule põlvkondi ühendavat tehnikakultuurilugu. Inimesed roolis ja inimesed suursõidu teepervel saavad elustada oma mälestused ja jutustada kokku meie ühise - tehnikaga seotud loo. Aastast 2000 iga viie aasta tagant toimunud suursõit on jõudnud aastasse 2020 ja keerab ette uute lugude leheküljed järgmisel marsruudil:

19. juuni 2020 (reede) kogunevad kaugemalt pärit vanatehnikahuvilised Paides, kus laagripaigaks on Paide Vallimägi (ajakeskus Wittenstein). Oodata on külalisi ka Soomest ja Lätist.

20. juuni 2020 (laupäev) toimub suursõidu avamine ja näitus Paides linnas, start antakse kell 11. Osavõtjad liiguvad Järva-Jaani, Rakvere ja Põhja-Eesti ranniku kaudu Narva. Ööbimine Narva-Jõesuus.

21. juuni 2020 (pühapäev) liigutakse lõuna suunas. Sillamäe, Jõhvi, Mustvee, Alatskivi, Sibulatee ja Tartu kaudu jõutakse õhtuks Elvasse. Ööbimine Elva kooli hoovil.

22. juuni 2020 (esmaspäev) võetakse suund veel rohkem lõuna poole ning Otepää, Võru ja Haanja kaudu minnakse üle piiri Lätimaale. Lõunapaus on Aluksnes ning tagasiteel jõutakse suursõitjatele tuttava Ape kaudu ööbima Valga linna.

23. juuni 2020 (teisipäev) sõidetakse taas põhja suunas. Tõrva, Mustla, Viljandi, Suure-Jaani ja Võhma kaudu jõutakse pealeõunal pidulikuks lõpetamiseks Põltsamaale, kus linnuse hoovis saab vapratele kaasteelistele lehvitada või jääda kohapeale jaanipeole.

Põhisõit toimub ühtekokku neljal päeval ning igal osalejal on Eestimaa südamest võimalik soovi korral jaanilaupäeva õhtuks koju jõuda. Päevane läbisõit on ca 200 km, kogu sõidu kilometraaž on veidi üle 800 km.

Ootame kõiki julgelt osa saama endiste aegade tehnikasaavutustest nii osaleja kui pealtvaatajana, kuulama algupärast mootorimüdinat ja nuusutama vanaisade sinisevingulisi unistusi kaugetest maadest! Esindatud on sõidukid eelmise sajandi algkümnenditest kuni 80ndateni. Osa võtavad autod, mootorrattad, bussid ja veoautod. Näitused on tasuta.

OSALEJA MEELESPEA

1. Sõidukid osalevad avalikus teeliikluses ning peavad vastama õigusaktides ettenähtud nõuetele (registreeritud, kehtiv ülevaatus ja kindlustus). Osalemiskriteeriumiks on vanus vähemalt 35 aastat, esteetiline ja originaalilähedane välimus, mis ei paneks piinlikku olukorda teisi osavõtjaid ja pealtvaatajaid.

2. Toimub eelregistreerimine, mille käigus on korraldajatel õigus otsustada sõiduki sobivuse üle.

3. Läti Vabariigis on vajalik igal inimesel ID-kaart või pass, sõidukil peab kaasas olema registreerimistunnistus ja soovitav on liikluskindlustuse roheline kaart.

4. Hoia heakorda, korista enda järelt ning juhi ka teiste tähelepanu sellele, et Eestimaa risustamine ei ole lubatud. Võtke kaasa enda korduvkasutatavad nõud. Koristajaid palgatud ei ole.

5. Hoia silm peal enda tehnikal ning ole tähelepanelik ka teiste sõidukite suhtes. Kahjuks on palju inimesi, kes ei oska või ei taha mõista vanatehnika eripärasid. Turvamehed oleme ise.

6. Toitlustamine ja ööbimine ei ole osavõtutasu sees - kõikjal on võimalik telkimine, oma magamisvarustusega saab piiratud arvul ööbida ka siseruumides. Tasub juba varakult broneerida majutus, kui ei ole soovi telkida. Ühist toitlustamist ei ole, välja arvatud lõunasöögiks pakutav supikatel. Õhtuks ja hommikuks on kokkulepped kohalike toitlustajatega.

PEALTVAATAJA MEELESPEA

1. Vanatehnika on tihti vanem kui seda uudistav rahvahulk. Temasse tuleb suhtuda nagu oma kallisse pereliikmesse.

2. Vanatehnika taastaja on panustanud oma sõidukisse sadu või tuhandeid tunde. Austa tema tööd ja pühendumist.

3. Sõidukisse istumiseks, selle katsumiseks või peale ronimiseks küsi luba. Ära tõsta lapsi ise autosse. Ära ava ise uksi ega liiguta nuppe või linke. Vanad asjad võivad olla haprad.

Registreerimise ja osavõtutasu maksmise tähtaeg on 31.05.2020. Registreerimiseks tuleb saata **tiit.talts@gmail.com** osaleja nimi, telefon ja elektronposti aadress, samuti osavõtva sõiduki pilt ning üldandmed (mark, mudel, valmistamise aasta). Osalejate nimed ning sõiduki üldandmed koos pildiga avaldatakse forum.automoto.ee lehel. **Osavõtutasu** tuleb tasuda pärast registreerimise kinnituse saamist Eesti Vanatehnika Klubide Liidu arveldusarvele nr **EE132200221061429917 (Swedbank).**

Osavõtutasu on 25 eurot sõidukilt (sealhulgas juht), **10 eurot kaasreisija, 5 eurot üldhariduskoolides õppivad lapsed.** Lasteaialapsed tasuta.

Eesti Vanatehnika Klubide Liidu liikmed on

- Classic Riders AMC (Narva),
- Eesti Klassikaliste BMW-de Klubi,
- Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto,
- Eesti Vanatehnika Klubi, Klubi Unic, Pärnumaa Vanatehnika Klubi,
- Tartu Uunik Auto,
- Vanatehnikaklubi Retrom,
- Vanatehnika Klubi Levatek,
- Vanamootorrattaklubi Wana-Kolga Tsiklitall
- Võru Vanatehnikaklubi Vänt.

Klubidesse kuulus 01.01.2019 seisuga **466 inimest**.

Vanasõidukite Suursõidu kontaktisikud:

- **Tõnu Piibur** +372 511 6265, tonu.piibur@mail.ee,
- registreerimine ja osavõtutasu **Tiit Talts** +372 521 3692, tiit.talts@gmail.com.
- Korralduslike üldküsimustega tegeleb **Veiko Praks** +372 523 8839, veiko@mapri.eu





SENSATSIOON-AKT

L. JA M. KROLL

