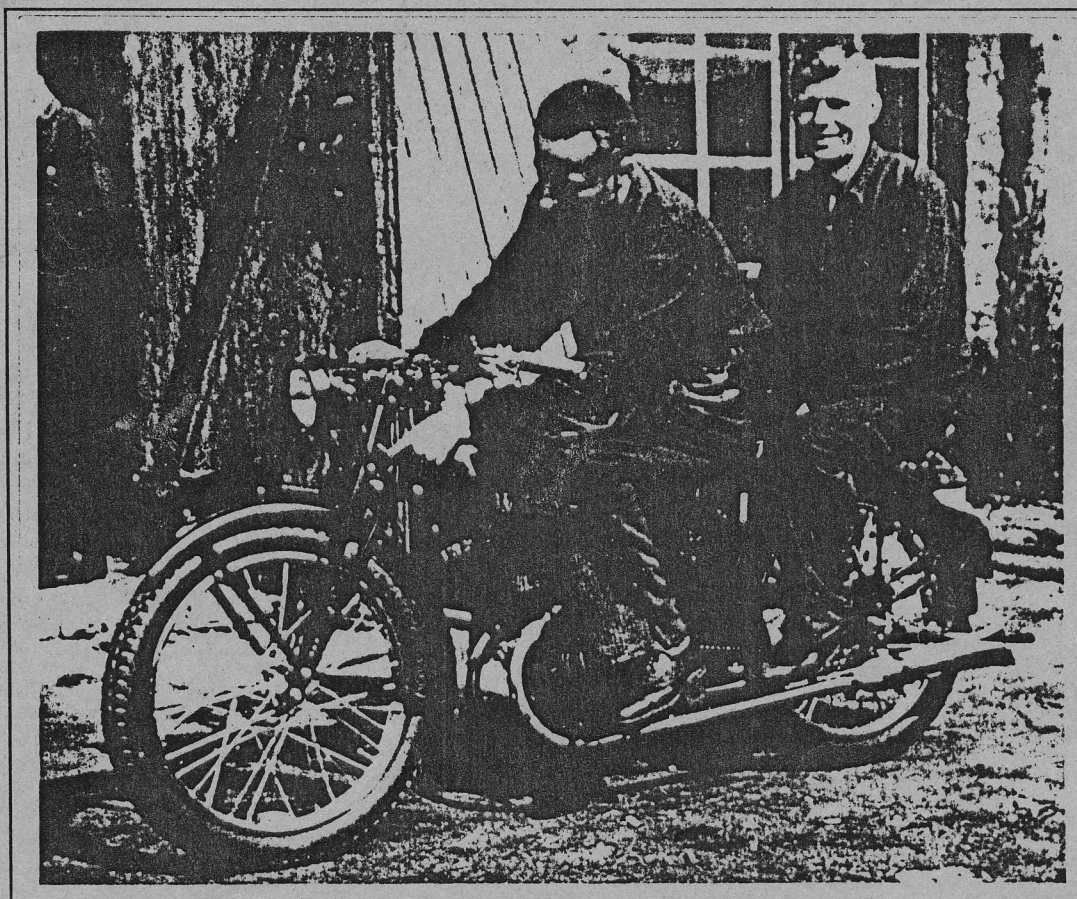


Tempo



EESTI KLUBI "UNIC" MOTOSEKTSIOONI AJAKIRI NR. 1 MÄRTS 1994. A.



H. SÕELSEPP EESTIS VALMISTATUD MOOTORRATTAL "TEMPO"

BURNELL, Ltd

Pesumaja scadmed
tel. (22) 556 349

Canon

KTK

OVERALL

KTK Overall LTD
38 Koidula St.
E10010 Tallinn, Estonia

Phone: (3722) 433 172, 432 880
(3726) 312 232
Fax: (3722) 433 592 (3726) 312 443



r e x

Sisukord:

- IK 1 TERE TSIKLIMEES
- IK 2 PÄRNU MOTO '94
- IK 3 TERE!
- IK 4 MEIE AJAKIRJA NIMEST
- IK 5 V.KIRSI KIRI
- IK 6 MEIE JÄTKAME
- IK 7 MÄLESTUSI 1991. AASTA SUVEST
- IK 12 MOOTORRATTA IIARRASTUSE ALGUSAASTAD EESTIS
- IK 16 ÜRITUSI SUVEL
- IK 17 VARUOSADE MÜÜK, OST, VAHETUS.

Tere tsiklimees!



Olin küllalt skeptiline, kui Märt Karu arvas enne motomeeste koosolekut, et tuleks hakata välja andma oma ajakirja. On ju sellest ammu räägitud ning jutust kaugemale ei ole jõutud.

Vanatehnika harrastus on praegu madalseisus. Inimestel kulub kogu energia igapäevase elatise teenimiseks. Entusiasmi, mis oli 70-, 80-ndatel aastatel on asendunud reaalse ellusuhtumisega. Paljud on vahetanud oma kasutult seisva uuniku mõne kaasaegsema liiklusvahendi vastu. On ka neid, kellele vanatehnika on saanud äritsemise objektiks. Minu asi ei ole siinkohal kedagi arvustada, kuid on tore, et vaatamata kõigele on meil hulk tsiklimehi, kes aktiivselt tegelevad restaureerimisega ja on alati üritustel väljas. Praeguses olukorras ajakirja väljaandmine on tõeliselt entusiastlik ettevõtmine, sest saadav tulu ei korva kuidagi tehtud väljaminekuid ja kulutatud aega. Sellepärast kutsun teid leidma sponsoreid, kes toetaksid, meie ettevõtmist. Igaüks võib omaltpoolt aidata kaasa nii materiaalselt kui moraalselt, või teha kaastööd. Pidevalt võite saata infot oma ostu, - müügisoovide kohta.

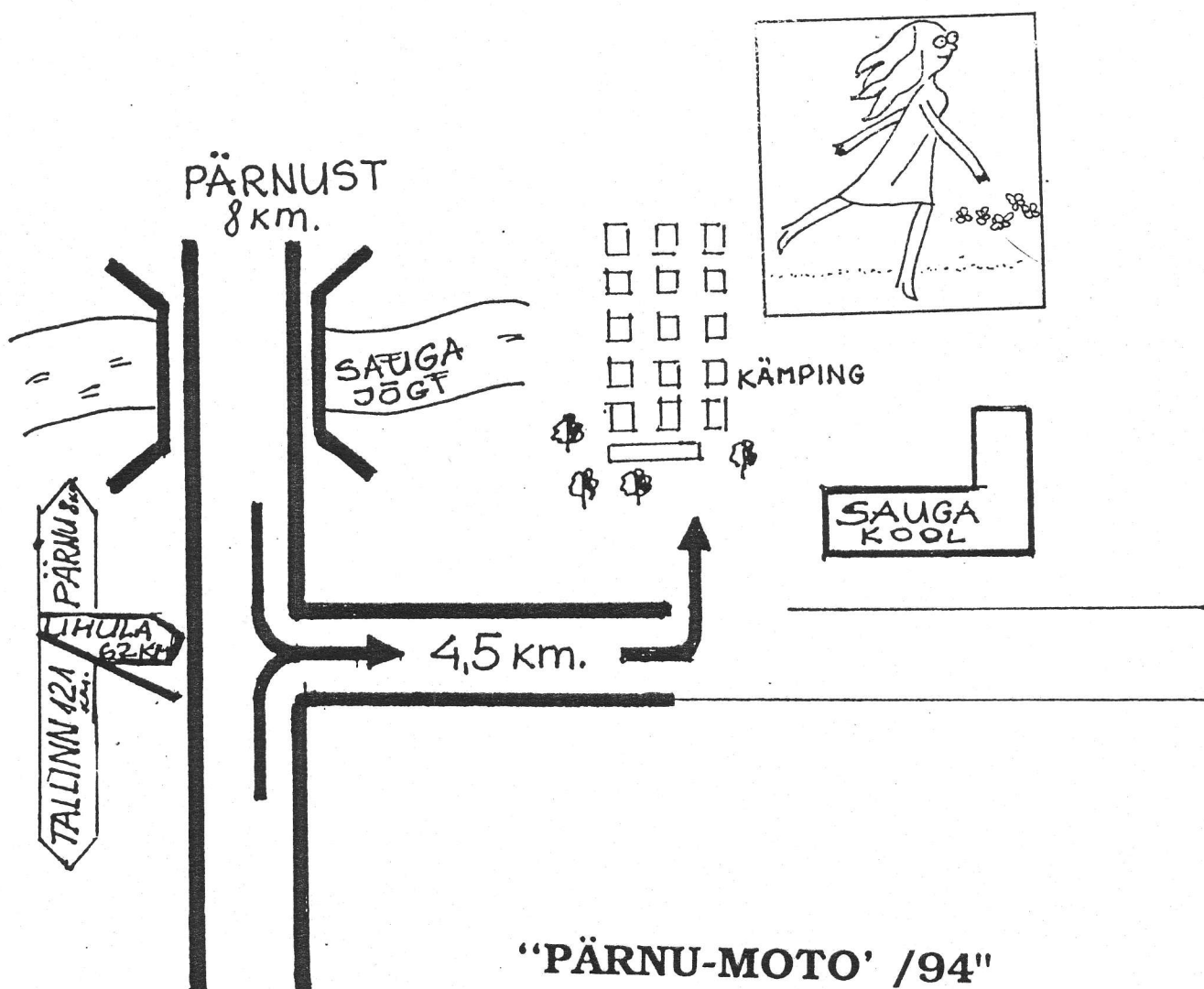
Loodan, et käesolev ajakiri aitab elavdada Eesti vanatehnikaliikumist, parandab tunduvalt tsiklialase info levikut ja liidab meid kokku.

Sel aastal on plaanis 15.-17. juulil motokokkutulek Pärnu külje all Sauga koolimaja kämpingus. Kohapeal on head ööbimisvõimalused, toitlustamine, (kämping 70 kohta, madratsite ja tekkide laenutus, telkimisvõimalused) spordiväljakud, saun, saal, läheduses on ringrada. Kämping on osaliselt reserveeritud väliskülalistele, kuid kindlasti jääb kohti ja ruumi ka omadele. Segaduste vältimiseks soovitatakse kohad eelnevalt broneerida ja teha ettemaks (20 kr.) hiljemalt 1. juuniks (kes ees, see mees). Parim võimalus selleks on Pikaveres.

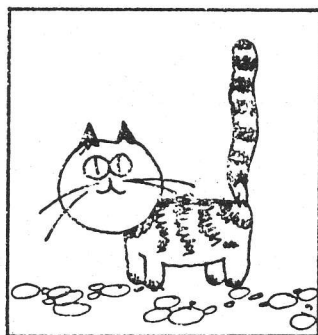
Kohtumiseni.
U. Teearu

Informatsioon ja ettemaks:

Tiit Talts	telefon	k: 8-224-94164
Urmas Teearu	"	t: (22) 442-995
	"	k: (2) 341-655
Märt Karu	"	k: (22) 556-349



TALLINNAST
121 km.



"PÄRNU-MOTO" /94"

I MANDAAT 15.07 KELL 18.00-24.00

II OSAVÕTUKULUD:

1. Üks öö kämpingus maksab 30. kr

2. Madratsi laenutus " 5. kr

3. Osavõtumaks on 35. kr

On võimalik telkida kämpingu territooriumil ja saunas käia. (tasuta).

III PENSIONÄRID ON VABASTATUD OSAVÕTUMAKSUST.

TERE!

KUI LUBASIN TOIMETADA MOTOSEKTSIOONI AJAKIRJA, PIDASIN SILMAS, ET TEEME SEDA ÜHISELT. IGAL TSIKLIMEHEL ON MITUKÜMMEND HEAD LUGU HARULDASEST "UNICU" LEIUST, JUHTUMUSEST MIDA KUULDUD "EESTIAEGSETELT" MEESTELT VÕI ENDAL KOGETUD, RESTAUREERIMISEL KASUTATUD NIPPIDEST, MÕNE KONKREETSE TSIKLI AJALOOST JNE.

ELU TOOB PIDEVALT UUSI SÜNDMUSI. PALJUD KLUBIKAASLASED ON TEINUD HUUVATAVAID REISE, OSALENUD VÄLISMAAL VANATEHNICA RALLIDEL JA VIIBINUD VARUOSADE PÄEVADEL. MEIL OLEKS KASULIK TEADA, KUST HANKIDA JA MILLISE HINNA EEST TSIKLI VARUOSI, KUIDAS VORMISTADA VÄLISVIISASID, MILLISED RASKUSED REISIMISEL EES OOTAVAD, PALJU MAKSAB BENSIIN, TOIT, ÖÖMAJA. TERETULNUD ON ALATI FOTOD.

1993. AASTAL EI OLNUD ERILIST TSIKLITAASTAMIS TEGEVUST. RAASIKU MOTOPÄEVADEL SAI NÄHA VÄRSKELT VÄRVITUID, PÄRIS NÄGUSAID, PAUKUVAT WLA 42 JA BMW R 35. MÕLEMAD MOOTORRATTAD OLID PAARI NÄDALA PÄRAST TALLINNAS KADAKA AUTOTURUL MÜÜA. INIMESED JA NENDE POOLT PÜSTITATUD EESMÄRGID ON ERINEVAD. SOOVIN TEILE UUT INDU TSIKLITE RESTAUREERIMISEL. OLGEM VANATEHNIKAGA SINA PEAL VASTAVALT SELLELE, KUIDAS ON VABA AEGA JA TAHTMIST END VÄLJA LÜLITADA ARGIMUREDEST. SAAGU MEIE AJAKIRI SELLES HARRASTUSES ÜHEKS ABIMEHEKS.

UUDISED, MÕTTED, ETTEPANEKUD MOTOSEKTSIOONI TÖÖ JA AJAKIRJA PAREMAKS MUUTMISEL ON OODATUD SIIN LEHEKÜLGEDEL.

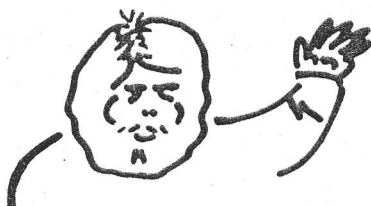
LOODAN, ET AJAKIRI "T E M P O" SAAB OLEMA VANA TSIKLIMEHE HEAKS SÕBRAKS.

LUGUPIDAMISEGA

MÄRT KARU

KAASTÖÖD, ETTE TÄNADES, PALUN SAATA AADRESSIL: TALLINN EE0013 HAUGUDI 12.

TELEFON: (22) 556-349



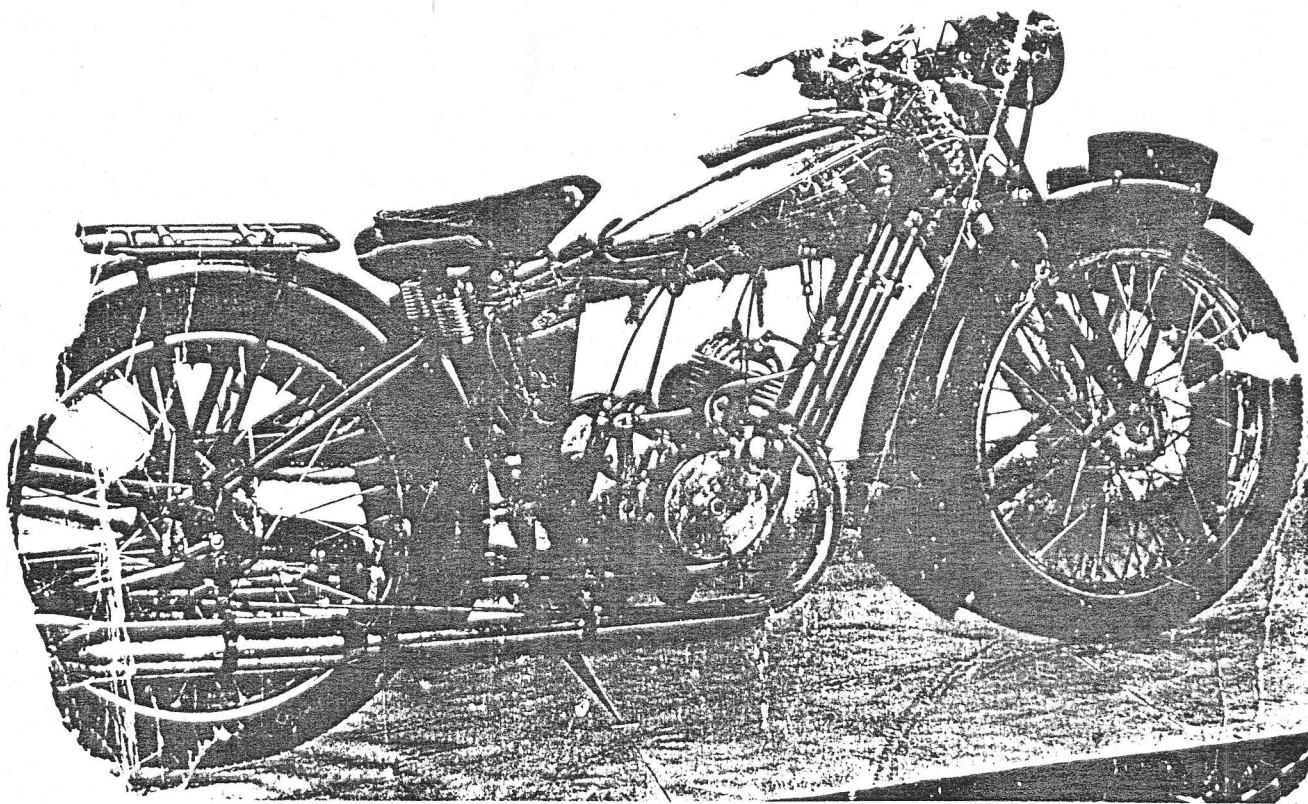
Meie ajakirja nimest.

1937. aastal hakati Tallinnas Kristjan Saare Jalgrattavabrikus kokku panema soolomootorrattaid "T E M P O". See nimi hakkas mõttes kummitama, et arutades hr. Urmas Teearuuga leidsime selle kõige kohasema olevat meie ajakirjale panna. Sellega jäädvustaksime Eesti esimese ürituse mootorrataste tootmisel, mis lõpetati 1940. aastal ja kogu tehase sisseseade veeti hiljem N. Venemaale. Mootorratta "Tempo" tootmise ajaloost saab huvi korral lugeda "UNIC-MOTO" 88 osavõtjate nimekirjast, mis toimus Tallinnas 29.-31. juulil 1988. aastal.

Täna kõiki neid, kes tundsid meie ajakirjale nimepanemist oma südameasjaks ja tegid häid ettepanekuid. Loodan, et ajakirja nimi "TEMPO" meeldib ka teile.

Kasutatud ajakirja logo on maalitud hr. Raimond Bröömi poolt 1937. aastal mootorratta "Tempo" bensiinipaagile.

M. Karu



Mootorattast **TEMPO** säilinud postkaart aastast 1937.

EESTI (NSV) "HING "ANTOX"

VANASÕIDUKITE KLUBI "UNIC" JUHATUSE JA LIITLIIGITEST.

KLUBI "UNIC" PÕHIKIRJA JA SENISE
TEGEVUSE LÕPETAMISE KOHTA.

26.03.1988.a. oleme Teiega koos heaks kiitnud ja vastu võtnud klubi "UNIC" viimase põhikirja. Vahepeal on paljugi juhtunud, kuid kahjuks pole see soodustanud meie hobi-klubi tegevust. Aeg ja raha ning võimalus tegeleda vana rauaga on tõesti hetkel suur luksus, mistõttu vaadates tõele silma teen ma Teile siira kahjutundega ettepaneku meie 4.oktoobril 1975.a. algatatud üle-eestiline klubiline tegevus lõpetada.

Loomulikult võib ja peabki asi ise edasi elama entusiastide ja kohalike sektsioonide tegevuse näol.

Täna kõiki klubi "UNIC" liikmeid ja kandidaate ajaloolis-kultuurilise tähtsusega ühis-kaas- ja koostöö eest vanasõidukite otsimisel, päästmisel, restaureerimisel ja senise klubilise ühistegevuse korraldamisel.

Lõpetaksin selle kõigile selge seisu stagna-aja moodsa korraldusega N-N+1 :

Toetudes ülaltoodud motivatsioonile

1. Lugada klubi "UNIC" senise juhatuse tegevus faktiliselt lõpetatuks alates 1.aprillist 1994.a.
2. Arvata klubi "UNIC" põhikiri ajalooliseks rariteediks ja põhimõtteliselt igikestvaks, välja arvatud üldiselt enam mitte kehtivad sõnad ja terminid (näiteks ENSV, Automi Kesknõugogu, kes on ametlikult likvideeritud, jne.)
3. Lubada klubi "UNIC" asutajal, nimepanijal ja põhitegijal loobuda ilma üldkoosoleku otsuseta austavast klubi "UNIC" esimehe tiitlist alates 04.05.1994.a.
4. Vastavalt kod. V.Kirsi isiklikule soovile ja asjade sisemisele loogikale jätab allakirjutanu endale õiguse jätkata ERAKLUBI "UNIC" tegevust ja ta ise kutsub sellesse klubisse üksnes naid, tõeliste unikut omanikke, kellel on selleks aega, raha ja restaureerimisindu.

Klubi "UNIC" esimees-Teie V.Kirss
Tallinn 21.märts 1994.a.

PS. Palun Kõiki sellest informeerida ja jätkata oma senist rahulikku tegevust ilma keskuse suunava käeta.

1.mail olete kõik oodatud Pikaveresse-osavõtutaks 25 EEK .

31.juulil korraldab Estart järjekordse OLD TALLINN RING '94, -stardinumber maksab 30 EEK .Üle 60-aastastele sõidulitele -tasuta.

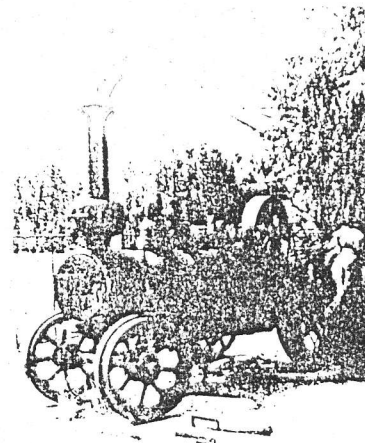
Eelregistreerimine EE001 PIKK 41 Tallinn tel. 44 54 87-340594.

Lugupidamisega Teie V.Kirss



KORRALDAJA ESTART V.K.C.O
TALLINN PIKK TN 41 V. KIRSS

Meie jätkame!



Kommentaariks eelpool trükitud hr. V. Kirsi kirjale teen ettepaneku Klubi "UNIC" Motosektsioon nimi muuta EESTI VETERAN-MOOTORRATTA KLUBI "UNIC-MOTO" lühendatult EVMK "UNIC-MOTO" nimeliseks. Lugeda endiselt tegevuse algus aastaks 1975. aastat. EVMK "UNIC-MOTO" on Eesti Ühing "Autom" vanatehnikaklubi "UNIC" motosektsiooni õigusjärglane, omab embleemi, pitsatit, pangaarvet ja on juriidiline isik.

EVMK "UNIC-MOTO" korraldab näitusi, rallisid, kokkutulekuid, varuosade päevi, annab välja oma ajakirja ja trükiseid vanatehnika ajaloost, avaldab oma trükistes sponsorite reklaami jne.

Omab õigust avada vanatehnika muuseumi, kui seda võimaldab aeg ja raha.

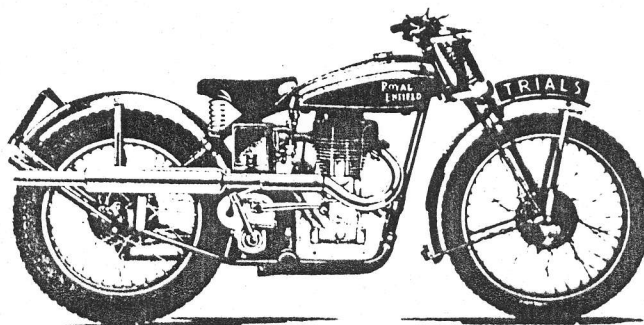
Üldkoosolekul valitakse EVMK "UNIC-MOTO" juhatus:

- | | |
|------------------------------------|----------------|
| 1. Klubi president ja asepresident | - 2 aastaks. |
| 2. Kassapidaja-raamatupidaja | - 1-2 aastaks. |
| 3. Revisjonikomisjon 2-3 liiget | - 1 aastaks. |
| 4. Sekretär | - 1-2 aastaks. |
| 5. Tehniline komisjon 2-3 liiget | - 1-2 aastaks. |
| 6. Raamatukogu juhataja, arhivaar | - 5 aastaks. |
| 7. Juhatuse varuliikmed 3 inimest | - 1 aastaks. |

Need olid esimesed mõtted meie klubist Eesti Vabariigis. Et kõike seda arutada, peame kokku kutsuma kiiresti motosektsiooni üldkoosoleku. Seda on raske korraldada nüüd kevadel enne põllutööde algust, kuid üritama peab.

Mõtted kirja pandud 27. märtsil 1994. a.

Lugupidamisega
M. Karu



MÄLESTUSI 1991 AASTA SUVEST.

Meie reisi Austria-Holland kordamineku eest tahaks tagantjärele tänada: F.Tenglerit Austriast, D.Toerseni Hollandist ja nende perekondi, Eesti konsulaati Moskvast, eriti Galina Popovat ja Kaljo Müürisseppa.

1991.aasta alguses tekkis meil võimalus osavõtta suvel toimuvast Austria suurimast vana tehnika rallist-Lövirallist. Kutse oli muidugi ahvatlev, kuid arvestades tollaseid olusid polnud aimugi millest alata. Ainuüksi viisa saamine lihtsurelikule oli omaette probleem, astusid ju kõik saatkonnad siis Moskvast. Tugeva tõuke asjaajamiseks andis veel teinegi ootamatult avanenud võimalus osaleda Hollandi tsikliüritusel. Kui juba kord reisile minna, tahtsime loomulikult saada maksimumi.

Meie reis algas suurte segaduste, äparduste ja asjaajamisega Moskvast. Mõned päevad enne ärasõitu läks meie bussil katki mootor, uus jõuti pealepanna päev enne ärasõitu. Tiit elas nädal aega Moskvast ja ootas viisasid. 14.juunil sai ta lõpuks kätte viisad ja lendas kohe lennukiga Tallinna. Samal õhtul asusime Pärnust teele. Eesti ja Läti piiril oli eelmisel päeval OMON-laste poolt pandud pomm, sadas jubedalt vihma ja saime ilusasti läbi. Läti-Leedu piiril meid ei tülitatud, kuna see oli ka õhkulastud ja ärapõletatud. Järgmise päeva hommikul olime kurikuulsas Lastijai piiripunktis. Järjekord oli 6.km pikk, ehk nädal aega seismist. Kohe, kui olime kohale jõudnud, tulid kohalikud ärimehed meile kohta ettepoole müüma. Ostsime koha 1000.-rubla eest ja saime 2,5 km peale. Tingimused olid seal jubedad, ei WC-d, ei vett joomiseks ega pesemiseks. Ilm oli väga soe ja kuna WC-d puudusid siis metsateed ja põllud olid täis s.....d. Olime muidugi kõige sellega arvestanud ning meil oli kaasas oma söök, jook ja pesuvesi. Terve laupäeva ja pühapäeva veetsime "mõnuses" järjekorras. Järjekorra kõrval tegutses suur turg. Seal võis saada absoluutselt kõike, mida ainult tahtsid. Päeval oli elu üldiselt rahulik, õhtul veedeti aega joomisega ja öösel kontrollisid aktiivsed vene naised, et järjekord vastaks nende kirjapandud järjekorrale. See oli täiesti normaalne, et öösel kolgiti auto aknale ja küsiti autonumbrit. Vaheletrügijate käsi ei käinud hästi, need autod, kas rammiti kahe auto vahele või lihtsalt lükati teelt kraavi.

Esmaspäeva öösel jõudsimme Sajudise kontrollpunkti. Sajudise mehed olid hästi ülbed ja ütlesid meile kohe otse ära, et mootorratastega nad meid üle piiri ei lase, et lähete, aga Poola neid miljon žloti eest mahamüüma. Peeter ütles vastu, et meil oleks neid kodus kergem Soome müüa, nagu lähem. Raske öelda, kas nad said meist aru või mitte, aga lõpuks lasti meid läbi. Jõudsimme siis Vene tolli. Vene tollis uuriti rattaid ja küsiti, et kas Eestis on selliseid müügil. Tolliametnikule tundus uskumatu, et keegi võib ka vanast midagi uut ja ilusat teha. Lõpuks teatas Vene toll, et meil on koormadeklaratsioon puudu ja ilma selleta üle piiri ei saa. Korraga tekkis mul selline tunne, et kõik mille pärast on vaevanähtud, variseb ühe bürokraadi pärast kokku. Läksin siis silmad märjad küsima, et kas midagi on üldse võimalik teha. Tollimees ütles, et on küll, sõitke nüüd ruttu Tallinna tagasi ja tooge vajalik paber. Teise varjandina pakkus ta sõita Vilniusesse, Leedu Trantsiittolli ja hankida sealt puuduv paber. Õnneks kirjutas ta meile resolutsiooni, et enam teist korda ei peaks selles jubedas sabas seisma. Vilniuses olime jälle paluja rollis. Meil oli kaasas Moskva Polütehnilise Instituudi kiri mootorrataste väljaviimise kohta ja kuna 1991 aasta oli võrdlemisi ebamäärane aeg, nagu kehtisid Vene seadused ja teisalt nagu mitte, õnnestus meil vajalik paber väljakaubelda. Piirile tagasi jõudsimme uuesti sama päeva õhtuks. Poola purjus piirivalvurid norisid meie kallal, kuid saanud ühe "Värska" rahunesid maha. Sõitsime piirist kaugemale ja otsisime ööbimiskohta. Hommikul ärgates avastasime, et magame mingi väikese linna turuplatsil. Algas sõit läbi Poola. Teed olid väga viletsad ja inimesed suhteliselt ebasõbralikud, et õiget teed leida, tuli kohe mitut inimest tülitada. Õhtul kella üheksa paiku ületasime Poola-Slovaki piiri, mis kulges normaalselt. Öösel pimedas, kuskil Slovakkias

pidasid meid kinni kohalikud politseinikud. Politseinikud olid türklaste moodi mustad mehed ja ütlesid, et saavad aru ainult inglise keelest. Rääkis Tiit nendega inglise keeles siis nad arvasid, et parem oleks saksa keel, rääkisin siis nendega saksa keeles, arvasid nad, et kõlbab ainult kohalik keel. Lõpuks üritas Peeter vene keeles, millest nad suurepäraselt ka aru said, aga vasturääkida ei tahtnud. Politseinikud võtsid Peetri load ära, istusid autosse ja sõitsid minema. Peeter ja Tiit läksid autole jalgsi järele. Algas selline kassi ja hiire mäng, lõpuks läks neil vist igavaks ja nad peatasid oma patrullauto kinni. Kõigepealt küsiti meilt 100.-DM raha ja kui nad kuulsid, et meil ei ole, olid nad õudsalt pettunud. Siis politseinikud asusid omakeeli seletama, et mida me siis rikkunud oleme. Tuli välja, et meie väike bussil olid küljes lisatuled ja need kollased tuled pidid mõrvama slovaki vapraid jalgrattureid ja mootorrattureid. Lõpuks me ütlesime, et võtame need tuled ühendusest lahti ja siis saime ka load tagasi. Öösel pimedas sai see töö tehtud ja kui me olime natuke mägedes edasi sõitnud, siis varsti kohtasime oma politseinike, kes juba meid teel ees ootasid. Nende pettumus oli muidugi väga suur, kui nad meie bussi ilma lisatuledeta nägid.

Kolmapäeval kella kuue paiku hommikul jõudsim Austria piirile. Austria piirilt meid jällegi kohe üle ei lastud, sellepärast, et meil puudus kindlustuse rohelise kaardi originaal ja koopia ei sobinud. Tiit lubati üle vabasse tsooni raha vahetama ja telefoniga helistama. Õnneks saime Fritzu kodunt kätte ja ta lubas meid päästma tulla. Kohtumisrõõm oli väga suur ja kõik mured ja raskused, mis meid olid teel saatnud, ununesid. Edasi viis meid tee iidsele ja imekaunile Viini. Viinis, kui miljoni inimese linnas, on autode parkimisega väga suured probleemid ja sellepärast jätsime oma bussi ja käru Fritzu suvilasse.

Suureks elamuseks oli Viini Tehnika Muuseumi külastamine, mis oli oma mõõtmetelt tohutu suur. Muuseumis oli esindatud kogu Austriaga seonduv tehnika. Seal olid aurumasinad, vedurid, kuninglikud vagunid, töllad, autod, mootorrattad, jalgrattad, tuletõrje tehnika. Sisustatud olid vanad töötoad ja sepikojad. Ei puudunud seal ka portselan, kuld, hõbe ja väärisehted. Kogu tehnika oli eksponeeritud nii nagu see tänaseni on säilinud. Vaadata oli nii palju, et poolepäevaga õieti nagu ei jõudnudki midagi näha.



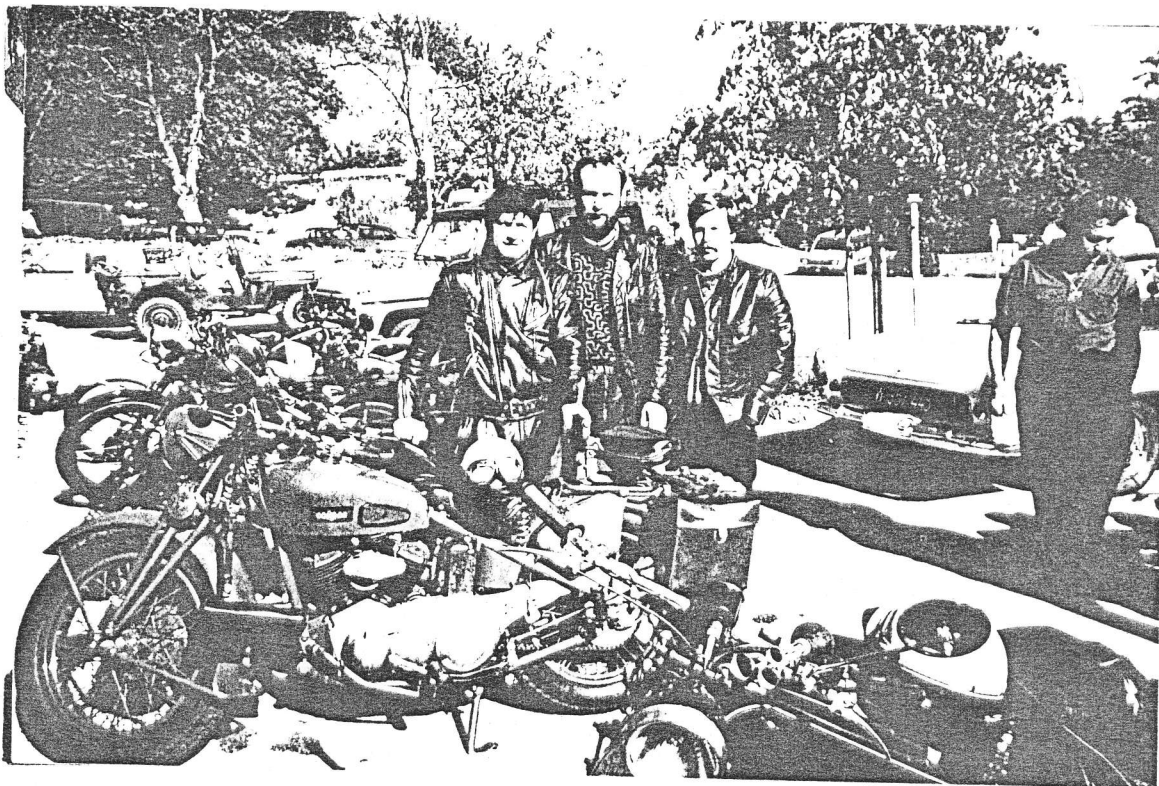
Kärsime ka Fritzü garaažis, kus oli umbes kümnekond mootorratast: "Cenderid", "Puchid", "Sunbeam" ja täielik väike tagavaraosade ladu, mille ta kunagi oli ostnud ühelt pankrotti läinud firmalt. Neljapäeval sõitsime Eggenburgi mootorratta muuseumi. Eksponeeritud oli "Indian Scout" 1928 (Austrias on "Indian" mootorrattad väga haruldased, neid on väga vähe) "Harley Davidson", "Douglas". Väga palju oli erinevaid "Puch-e". Huvitavam oli Alpi Jäägritele valmistatud "Puch". Väga põnev osakond oli väikestest auto- ja mootorrataste mudelitest. Reedel pärast lõunat valmistusime "Löwen Rally"-le sõiduks. Pakkisime oma asjad suvilas kokku ja Fritz pani oma mootorratta käima. Korraga tuli naabersuvilast üks väike vanemnaime ja hakkas meid söimama. Pärast saime teada, et suvilate rajoonis on 12°-15° vaiknetund ja meie tekitasime müra umbes kümme minutit enne kolme ja veel, et meie buss on tema rooside eest varjanud kaks päeva päikest. Huvitav oli ka veel see, et suvilate juures ei tohi pesu avalikult kuivatada, see võib naabrite närvidele halvasti mõjuda ja stressi tekitada.

Ralli toimus mägedes, Burgenlandis, imekaunis kohas. Ralli algas Forchtensteini kindluse juurest, umbes 750 meetri kõrgusel (vt pilt).

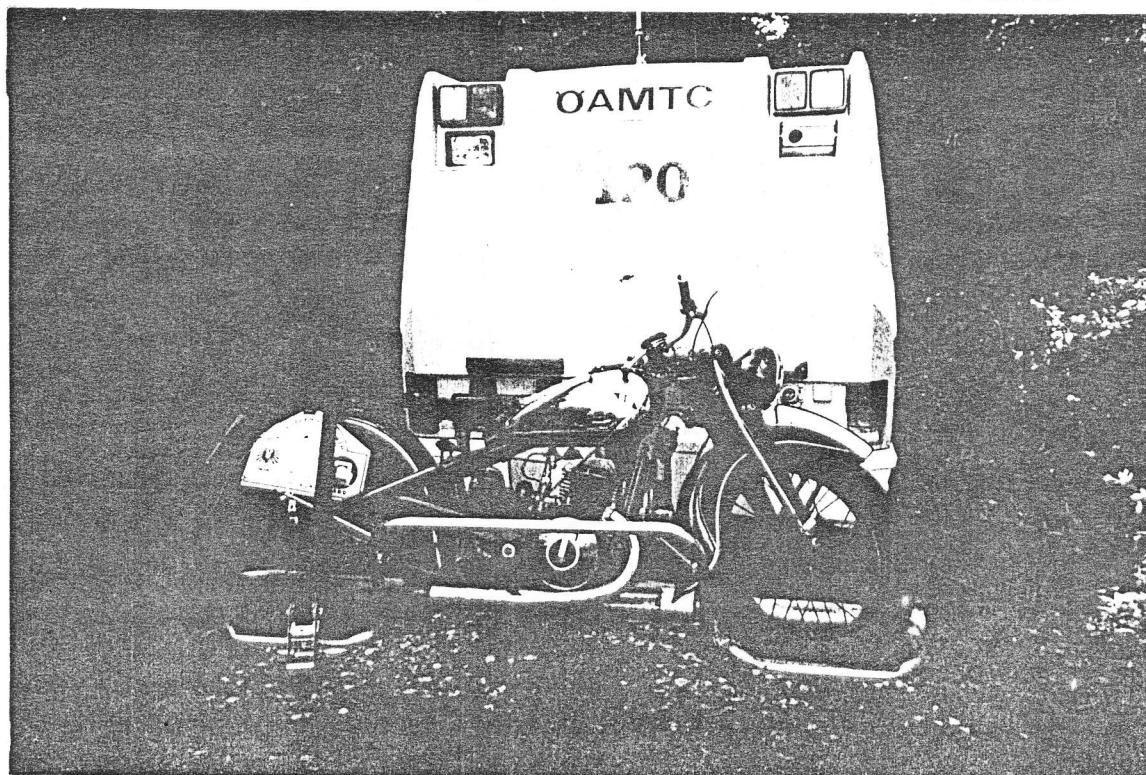


Ralli avamine toimus väikeses restoranis õhtusöögi ajal. Avamine oli äärmiselt ametlik. Klubi president oli tumedas ülikonnas, valge särki ja lipsuga. Avasõnas märgiti ära, et külalised on üritusele tulnud Saksamaalt, Ungarist ja Venemaalt. Fritz parandas kõne ja ütles, et külalised on tulnud Eestist. Avakõnes üteldust jäi meelde veel see, et kõige tähtsam on üritusel distsipliin, distsipliin ja veelkord distsipliin ja, et käituda ja juua ei tohi nagu soomlased. Austerlased on äärmiselt konservatiivsed inimesed. Üritustel ei ole ühist laagriplatsi, vaid inimesed magavad hotellides 20 km raadiuses ralli toimumiskohast. Nii läksime meilegi õhtul kella kümne paiku ilusasti hotelli magama. Fritz ja Inge elasid veel kaugemal, teises hotellis. Meie hotell oli väga tilluke ja seal oli võib-olla üldse paarkümmend kohta.

Laupäeva hommikul vara sõime hotellis hommikust ja sõitsime ralli alguskohta tagasi. Rallile kogunes umbes 50 autot, 40 mootorratast ja 10 sõjaväemasinat. Üritusele toodi suurem osa autosid järelkäruudel ja seltskond oli rohkem kesk- ja vanemad inimesed. Esindanud olid 20-30 aastate automargid, mis olid restaureeritud äärmiselt hõlpsalt. Autodest olid huvitavamad sportmudelid nagu "Opel", "Mercedes", "Audi" ja "BMW".

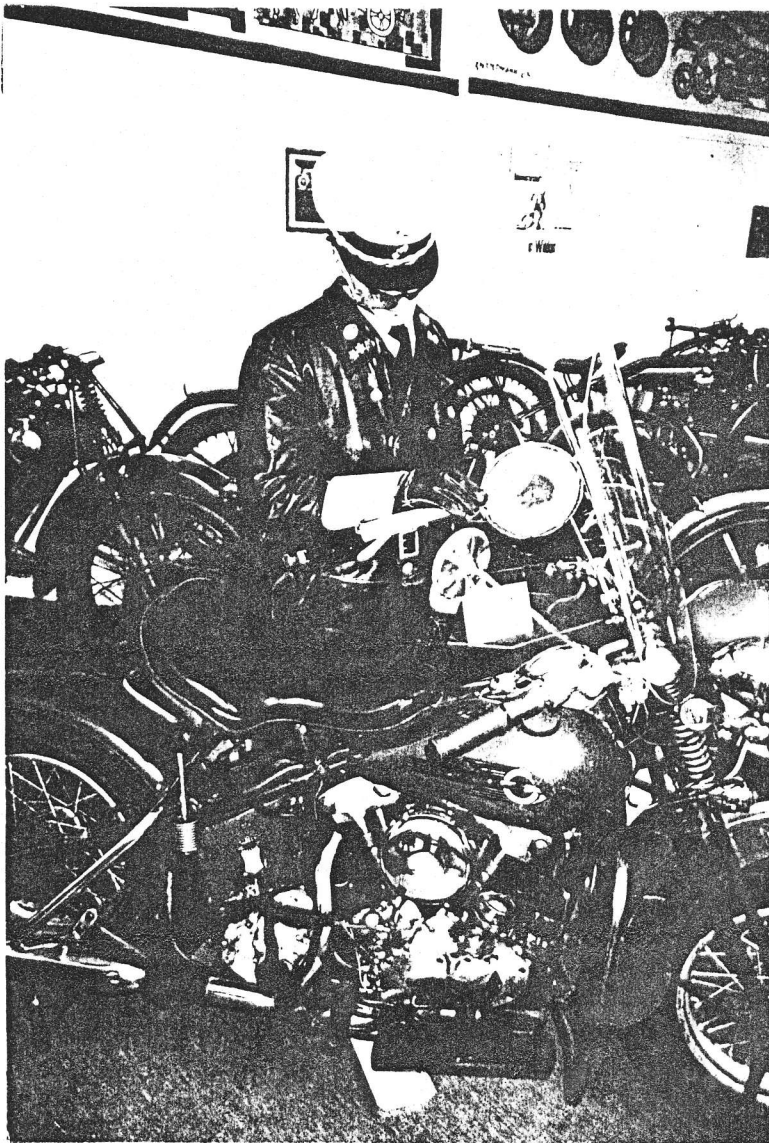


Meisse suhtuti alguses reserveeritult, kui aga me oma rattad käru pealt alla võtsime, siis oli üllatus suur, "DKW"-d ega "Velocett"-i üritusel ei olnud. Fritz osales üritusel "Condor"-iga ja tema abikaasa Inge "Buch"-iga. Ralli algas täpselt kell 9⁰⁰ stardinumbrite järgi. (Austerlaste täpsus võiks olla meie üritustele eeskujuks, kui midagi algab mingi kell, siis ta ka tõesti algab ja mitte ühegi inimese järgi ei oodatud.) Tehnilisi probleeme lahendas selleks tellitud spetsiaalne riiklik tehniline abi. Tee oli meie inimese jaoks väga suurte tõusudega 700-800 meetrit ja samasuguste langustega. Sellest algasid ka kahetaktilise "DKW"-500 hädad. Ees ootas meid 100km sõitu maagiliste mägede vahel, kuuma päikese käes, sooja oli üle 30 kraadi. Teel oli hulganisti huvitavaid lisakatseid. Sellistes tingimustes sõit tõi kaasa hulka progleeme, ruttu kuumenev mootor, rivist langesid üksteise järel küünlad, generaator ei tootnud voolu, kontaktid jooksid kokku ja sõit lõppes umbes 35 km enne lõppu tehnilise abi auto peal. Tiidu rattalt pudenesid mõned poldid ja ühel suurel tõusul hakkas mootor ime-likult podisema kuni jäi seisma ja ratast tuli lükata käekõrval märke.



Päev lõppes ratta parandamisega. Öhtul oli rallis osalejatele korraldatud pidu, mis toimus ühes väikeses restoranis. Toit oli serveeritud rootsi lauana ja muidu nii distsiplineeritud ja konservatiivsed austerlased kaotasid täielikult oma kena käitumise. Algas kohutav kisa-kära, tekkis järjekord ja umbes viie minutiga jäid järele tühjad taldrikud ja mõned salatilehed. Öhtul kell kümme lõppes pidu ja läksime hotelli tagasi. Pühapäev oli ralli lõpetamise päev. Sõita oli jäänud umbes 50 km ja rattad pidasid hästi vastu.

Ametlik lõpetamine oli 15°. Klubi president tegi rallist väikese kokkuvõtte ja jagas võitjatele auhindu. Arvepidamine käis gruppide kaupa ning Tiit oli oma grupis esimene, ega neid selles grupis suurt rohkem olnudki. Peeter sai esimese koha, kui tublim lukksepp. Ja hakkasimegi Viini tagasisõitma. Teel külastasime



Neukircheni eramuuseumi.

Muuseumi peremees osales ise ka rallil ja kutsus meid lahkesti oma mootorratta kollektsiooni vaatama. Vaatata oli tõesti palju umbes 70 erinevat tsiklit. Peremees rääkis, et kogu ta raha, aeg, kuulub uute rataste otsimisele, kogumisele ja taastamisele. Eksponeeritud olid veel vanad bensiinijaamad, riietusesemed ja palju erinevaid, huvitavaid trükiseid. Peremees oli kohe õhinal ettepanekut tegemas, et tõstame nüüd aga teie rattad maha ja paneme näitusele välja. Lema enda suurimaks unistuseks oli saada omale veel vana "INDIAN" ja selle nimel jätkab ta oma tööd ja otsimist. Külälastamistasu oli rohkem sümboolne ja sellest ta mingit tulu ei saa, kuid ta ise oli optimist ja ütles, et ka sõpradega on hea õhtuti muuseumis koosistuda.

Õhtuks jõudsime õnnelikult Viini tagasi. Esmaspäeva hommikul magasime kaua ning päeval sõitsime imekaunites Viini metsades ja külastasime ühte tõelist Euroopa pärli Schönbrunni lossi. Lossi, kust on pärit Maria Theresa, Marie-Antonette, Elisabeth I (Sissy)

Franz Josef ja paljud teised Euroopa ajalooa seotud inimesed. Öhtu veetsime Fritsu suvilas, kus toimus väike lahkumispidu. Teisipäeva hommikul vara jätsime Fritzu ja tema perega hüvasti ning asusime tee Salzburgi poole.

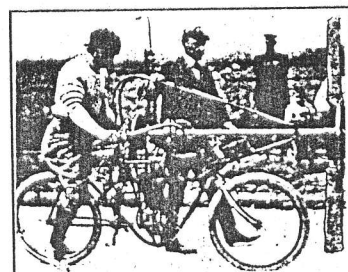
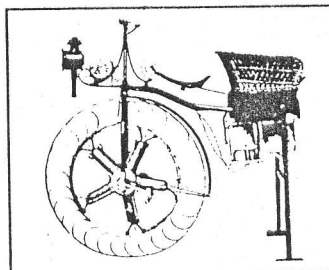
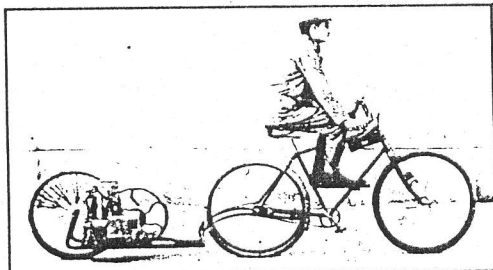
Kuidas me Salzburgis Saksa Saatkonnast viisad saime, Saksamaal seiklesime ja lõpuks õnnelikult Hollandisse Valkburgi linna, Dirki juurde jõudsime, rallil käisime jakogu tagasi sõitsime, sellest saab lugeda ajakirja järgmises numbris.

Loo kirjutanud: Maris Mula

Mootorratta harrastuse algusaastad Eestis

Mootorratta leiutamiseks oli 19. sajandi lõpu tehnoloogiline tase piisavalt kõrge.

1876. aastal ehitas Nikolaus Otto neljataktilise mootori, 1877-1878. a. leiutas Dugald Clerk kahetaktilise mootori tööpõhimõtted. Gottlieb Daimler ja Wilhelm Maybach leiutasid 1883. a. hõõgsüüte. Järgmisel 1885. a. ehitasid G. Daimler ja W. Maybach kahe rattalise sõiduki. Huvitav on siinkohal märkida, et ilmnesis kõik klassikalise mootorratta konstruktiivsed tunnused. Hiljem üritati väga kummalisi tehnilisi lahendusi, mis ei viinud kuhugi.



1894. a. projekteerisid Heinrich Hildebrand ja Alois Wolfmüller esimese müügiks mõeldud kahe rattalise sõiduki, mida esmakordselt kutsuti mootorrattaks (mootorrad s.k.). 11. juunil 1894. a. (23. juunil 1894. a. uue kalendri järgi) avaldas ajaleht "Eesti Postimees" nr. 24 sisepõlemismootoriga varustatud sõiduki kohta

tõenäoliselt esimese artikli Eesti tehnika ajaloos. Möödus kõigest 11 kuud, kui ilmus teade ajalehes "Eesti Postimees" nr. 19 12. mail 1895. a. (vana kalendri järgi):

Isesõitja jalgratas seisab praegu terwes maailmas päevakorral ja tõmbab kõigide tähelepanemist enese poole. Ei ole veel väga kaua aega sellest ajast mööda jõudnud, kui jalgratast ei tuntud, ja waevast on ta nüüd laialt tuttavaks saanud, jään tuleb inimese uuriw waim ja teeb ta nii täielikuks, kui seda waremalt waevast aimata wõidi. Edasi, edasi! on inimesesoo lipukiri, ja edasi lähed aeg ja toob muutusi. Nüa aastate kaupa kuulub, et keegi hra Heinrich Hildebrand ja inseneer Wolfmüller selle kallal töötawat ja mõllewat, kuba jalgratast iselikuwaks teha, nii et sõitjal ainult juhtimise ja istumise waeu on. Esialgsa raputati kahlaselt pääd ja naerbi, kui see sõnum liikuma hakkas, kuid nüüd, kus teatest tegu saanud, on imestus seda suurem. Dresdeni jalgratta wabrikant Schlacht saanud hra Hildebrandi lästi kutsekirja, Müncheni tulla, et uue iseliikuwa jalgratta proowist osa wõtta. Roheldes läinud ta teele, kuid Münchenis näinud tema kui ka teised asjatundjad, et lugu tõsi on. Herra Hildebrand toonud ratta nähtawale, mis pea sebasama laabi ja moodi olnud, kui teiseigi kahe rattaga jalgrattab, ainult üks pisikene kerge kastikene olnud iseäralik, liikunud ratast korda kolm edasi, istunud siis pääle ja edasi läinud ta, kord kui tuul, kord jälle pikkamisi, just nii kuba ta tahtnud, ilma et ratast kae ehk jalaga oleks ajanud. Kiire sõidu pääl pannud ta isegi sigari suitsema. Keegi katsunud temaga oma jalaga aetawa rattaga wõidu sõita, kuid mis suudab inimene masina wastu? Ta pidanud pea wõiduajamise katki jätma. Ka teised katsunud uue rattaga sõita ja asi läinud üsna hästi korda, kuigi nad esimest korda sellejarnase ratta pääl istunud. Jalgratast ajab pisikene bentsiini-masin (Benzinmotor) edasi ja temaga wõib ligemale 40 wersta tunnis edasi kihutada. Ühefordse masina täitmise-ga wõib kuni 200 wersta edasi lennutada. Selle leiduse tagajärjed on väga suured ja otse äranägematad, millepärast üldisbina huwitus ka väga suur on. Uue jalgratta hind on esialgsa 800 marga pääle määratud. Kui suur wärtus sellel leidusel on, tõendab see lugu, et herra Hildebrandile Amerika rataste eest 500,000 dollari (umbes 1 milj. rubl.) ja Inglise patendi eest 50,000 naelsterlingi (umbes 500,000 rubla) pafutud on.

— * Hildebrandi ja Wolfmülleri wabriku ühnanime-tatud motor-rattad (jalgrattad, mis bentsiini-gaasi abil liikuma pandakse), on nende päewade sees tähendatud wabriku siinsele agentile, hra John Schimannile, kätte jõudnud. Teabupärast sünnitas nende rataste ühnanime terwe maailmas suurt huwitust ja tähelepanemist ja nüüd, jagab, ka Tallinnas-tel pea wõimaltust, oodatud mis liumasinale wäga. Selle tehe toimetusel oli wõimalik, räägitawat motor-ratast piha-päewal 7. mail, tegevusse, kui ka muidu lähemast, wäga ja wäga hästi. Olata, on sellejarnase, taglue, kui teisedgi jalgrattad ja keenesest väga kerge, kuld ta edasiliikumise wõim on palju suurem kui jalgrattal, mida inimese jõud edasi ajab. "Zuh-tida" ja liikumist kas rügendada ehk pikendada, on uue ratta juures niisama kerge kui jalgrattalgi.

Nagu nähtub algas Eestis mootorratta dokumenteeritud ajalugu 7. mail 1895. a. vana kalendri järgi. Meile oleks see tähtpäev 19. mai 1895. aasta.

1995. a.
1895. a.

100

Pühapäeval, 27. augustil s. a.

Jurjewi jalgratta seltsi

88

suur võidusõitmine

oma sõiduplatsil, Tallinna postitee ääres.

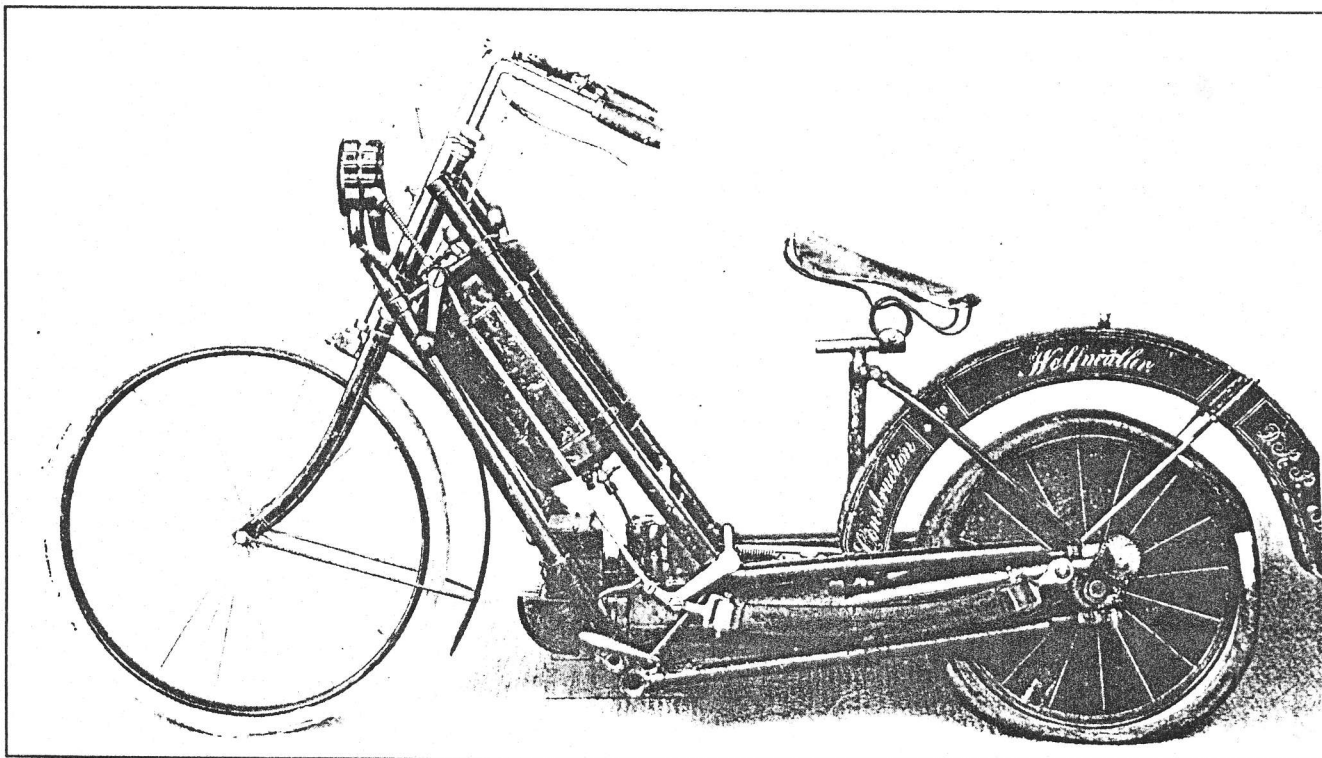
Saatus kell 3^{1/2} p. l.

Piletite hinnad: 125, 100, 75, 60 kop., seisuplats 30 ja 20 kop.

Selline kuulutus ilmus ajalehes "Postimees" nr. 188 augustis 1895. aastal. Järgnes kommentaar toimunud võistlusest ajalehes "Olevik" nr. 36 5. sept. 1895. a., kus registreeriti esimene sisepõlemismootoriga varustatud liiklusvahendi kiirusrekord Eestis:

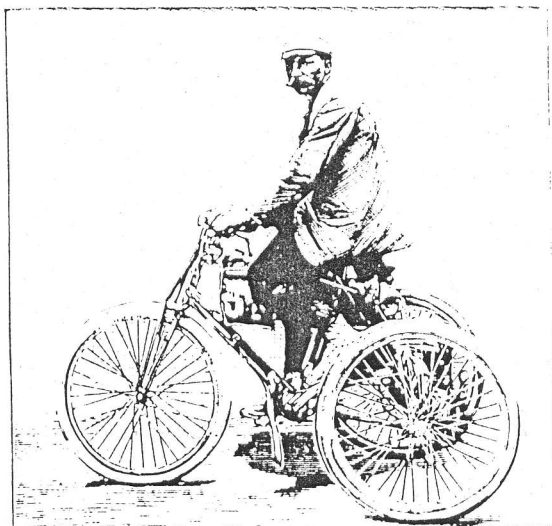
— Jurjewi jalgratta seltsi võidusõidul nähtuse pühapäeval lõi hra Schlimann Tallinnast ka mootoriga jalgratta ette, mille masin 4^{1/2} puuda raske on. See rataš sõitis 1 mersta 1^{3/4} minuti sees ära, kus juures aga näha oli, et ta sõitjat taunis tubliste raputab.

Mootori kaal oli 72 kg. Läbitud maa pikkus oli 1066,7 meetrit, mille läbimiseks kulus aega 1 3/4 minutit, mis teeb keskmiseks kiiruseks 36,57 km/h. Nimetatud võistlus toimus uue kalendri järgi 8. septembril 1895. aastal.

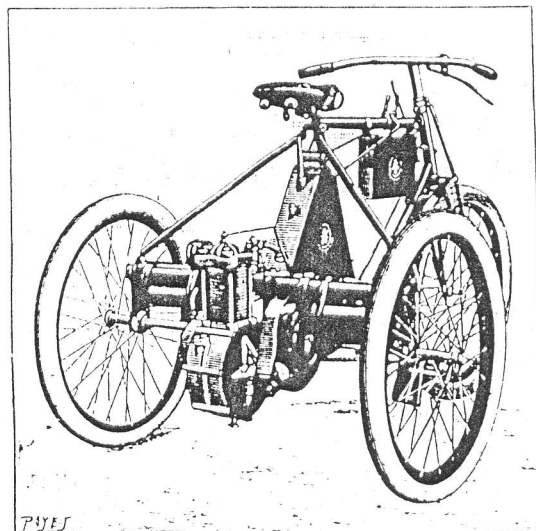


On põhjust arvata, et selle mootorratta riismeid nägi hr. Tõnu Tuudelepp Haapsalus 60-ndail aastail, kust nad kahjuks rändasid prügimäele. Hea tunde tekitab teadmine, kui sisepõlemismootoriga varustatud liiklusvahendid oma esimesi kilomeetreid üritasid läbi sõita, olid eestimaalased just mootorrattast huvitatud. Autod toodi Eestisse hiljem. Põhjus võis peituda ka autode hinnas.

1895. a. tulid mootorratta turule kolmerattalised de'Dion mootoritega varustatud sõidukid.



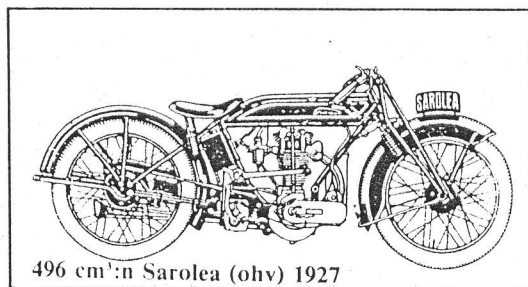
"Vue latérale du tricycle."



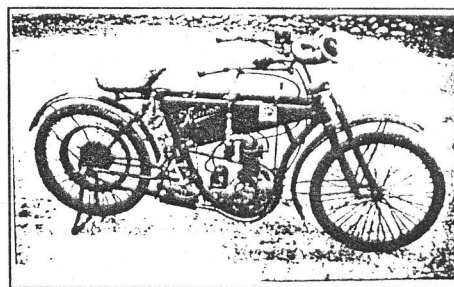
"Vue d'arrière du tricycle."

Sajandi lõpus ostis Johanson paberivabriku meister J. Uljajev endale kolmerattalise sõiduriista "Cyclonette", valmistatud Prantsusmaal.

1901. a. hakkas Belgia tehas FN tootma 225 cm³ ja 286 cm³ ühe silindriseid ning 496 cm³ ja 748 cm³ neljasilindriseid rivimootoriga varustatud mootorrattaid. 1902. a. soetati Tallinnas asuvasse tsaari armee Dvinski polku mootorrattas FN, sest leidis üks eestlane, (muidu oleks ostmata jäänud) kes oskas sellega ümber käia. Kõigi eelpool mainitud kolme mootorrattaga on tihedalt seotud Eesti legendaarse tehnikasportlase Julius Johanson nime. Ta oli tolle aja tugevaim mootorite mehaanik ja tundis piisavalt elektriasjandust. 1898. a. algas Belgias "Sarolea" tehas tootma mootorrattaid. Kunagine klubi kaaslane hr. Karl Rinaldo rääkis minule aastaid tagasi, et temal oli esimeseks tsiklikks väga vana rihmaveoga "Sarolea" st. see oli valmistatud ja Eestisse toodud 20. sajandi alguses. Praeguseks on see teadmata kadunud, vaid üks nutrivõti firma algusaastate embleemiga on säilinud.



496 cm³:n Sarolea (ohv) 1927



Saksa firma "Wanderer" alustas 1902. aastal. Samast ajast on praegu Eesti vanim liikuv mootorrattas "Wanderer", mille omanik hr. Agu Koop klubi üritustel sajandi alguse tehnika ime häält kuulda laseb. Veel on kuulda legende "Bergfeks" nimelisest mootorrattast, mida valmistati aastail 1904-1909 Berliinis. Ja selline haruldus on olnud või on Eestis? Klubi liikmeil on veel mõned sajandi alguse kahekolmerattalised tsiklid leidmata või uuesti unustatud. Esmakordselt statistilised andmed ilmusid Eestis 1927. a. juuli kuus Riigi statistikakeskbüroo väljavõtte nimetatud kuukirjast pealkirja alt "Mootorsõidukite arv Eestis 1922-26. a." ... Linna, alevi-, ja maavalitsustelt, teedeministeeriumilt kogutud andmetel oli 1926. a. liikvel üldse 842 sõiduauto, 370 veoauto ja 318 mootorratast...

Siin on üksjagu arve ja fakte kirja pandud, mis võivad lugedes veidi väsitada, kuid see on suurest austusest nende Eesti mootorratta asjanduse pioneeride vastu, kes alustasid 1895. aastal ja jätkasid järgnevatel aastail. See on ajalugu, mida tuleb arvudes ja faktides väljendada.

Lõpetuseks mõned tsikliasjanduse juubelid:

1994. a. täitub 100 aastat kui ehitati esimene müügiks mõeldud tsikkel, mida kutsuti mootorrattaks.
23. juunil 1994. a. täitub 100 aastat, kui avaldati "Eesti Postimehes" nr. 24 numbris esimene artikkel sisepõlemismootoriga sõidukist.

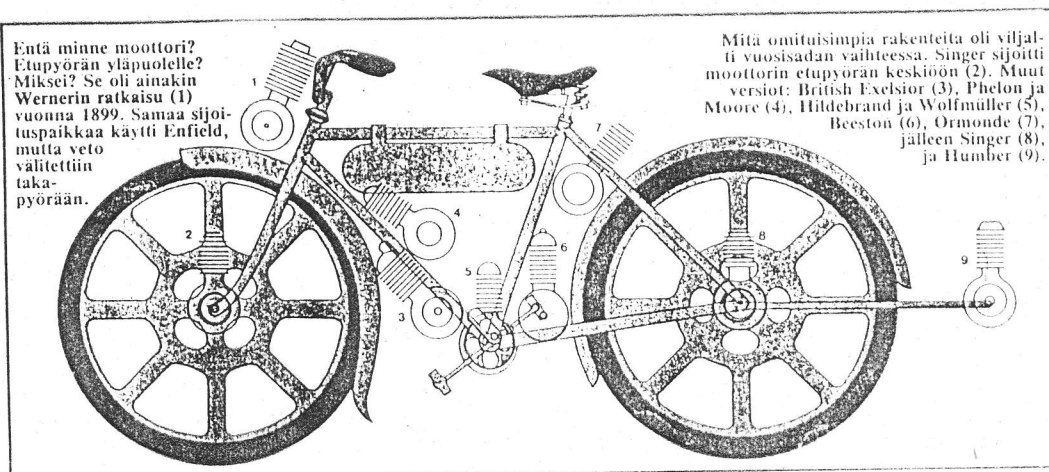
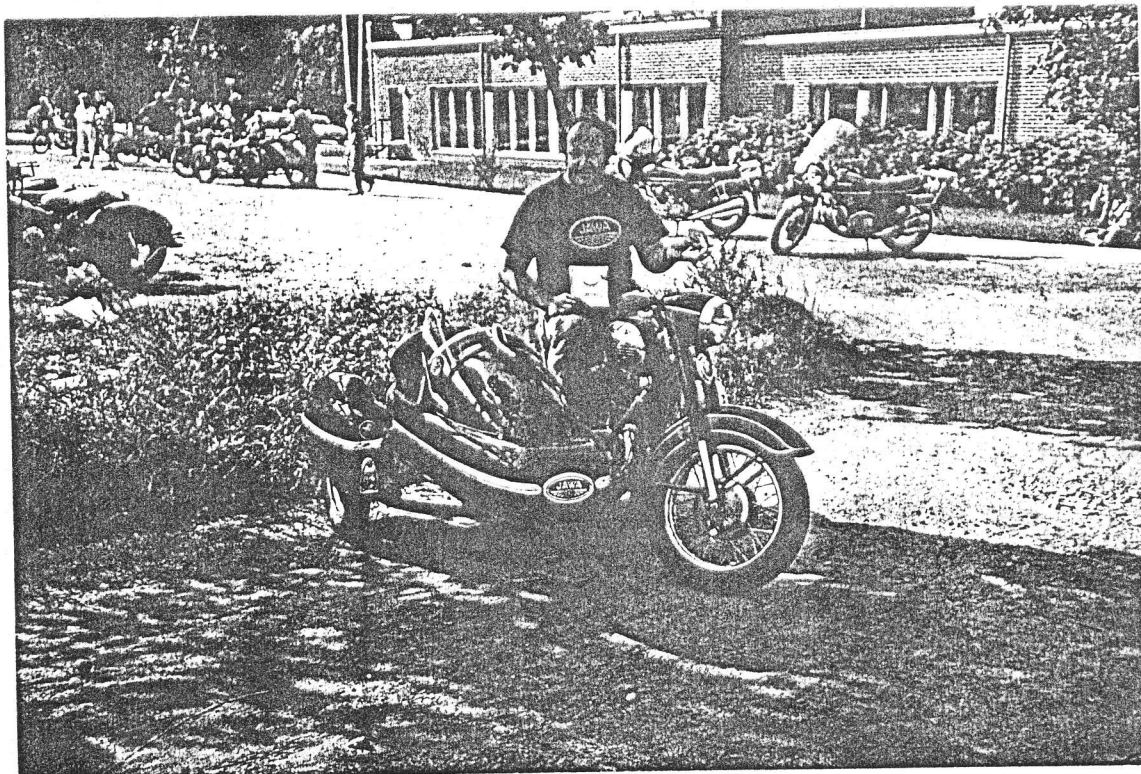
19. mail 1995. a. möödub 100 aastat päevast Eestis kui siin nähti liiklusvahendit, mida nimetati mootorrattaks
Eesti tsikliasjandus saab 100 aastaseks.

Ärgem unustagem lähiminevikku. Tsikli veteraniks loetakse 25 aastast sõiduriista.

(1994-25=1969)

S.o. 1969. a. toodetud

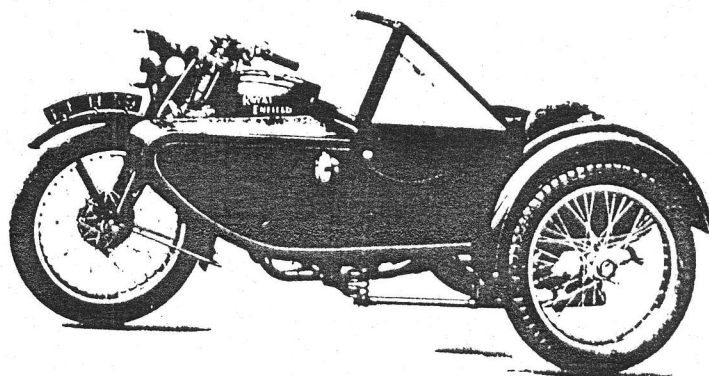
M. Karu

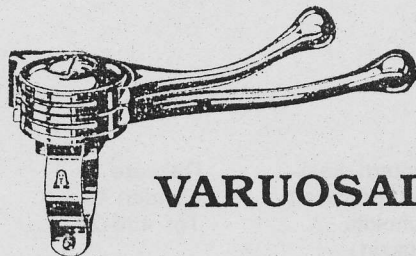




Üritusi suvel:

- | | |
|-----------------|---|
| 01.05. 1994. a. | VARUOSAPÄEV PIKAVERES. |
| 07.05. " | ROMUPÄEV TAMPERE JÄÄHALLIS KELL 9.00-15.00 ORGANISEERIIJA: SOOME VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI TAMPERE KLUBI. |
| 07.05. " | ROMUTURG MYRLÄSSÄ, UMBES 30 km HELSINGIST, TRANSPORDI-FIRMA "RAIMO STENNVALL" PARKIMISPLATSIL KELL 10.00-17.00 ORGANISEERIIJA "JÄRVENPÄÄN MOBILISTIT". |
| 14.-15.05." | ROMUTURG JA MOBIILIDE KOGUNEMISSÕIT ORIMATTLAS KODU-LOOMADE PARGIS. ORGANISEERIIJA: SA-MK PÄIJÄT-NÄME, INFO 918-7783353 MATTI ESKOLA |
| 21.05. " | ROMUTURG LOHJAS TANNUNOVISSA KELL 9.00-15.00. SUUNAVIIDAD PEATEELT NR. 53, INFO: TIMO SALU 912-82334 |
| 27.-29.05." | XI JAWNSAKKI RALLI LOMA-NIMOS, JÄMSAS JYVASKYLÄÄ LÄHEDAL. SEE RALLI ON JAWA HARRASTAJATELE. TERETULNUD ON KA TEISED. INFO: KAUKO SUNTTONEN 941-283284. |
| 03.07. " | VARUOSAPÄEV ÜKSKÜLAS (LÄTIS). |
| 15.-17.07." | MOTUKOKKUTULEK "PÄRNU-MOTO'94". INFO: (22) 442-995, (22) 556-349 |
| 29.-31.07." | XIX-VETERANRALLI SEINAJÖEL UMBES 350 KM. HELSINGIST. LISAINFO: JORMA LEPPÄNEN 964-4233148, KÄMPINGU KOHTADE TELLIMINE TEL: SOOME 949-862199. SAADAVAL 2 JA 4 INIMESE MAJAD. |
| 31.07. " | OLD TALLINN RING'94. INFO V. KIRSS TEL. (22) 445-487 |
| 04.09. " | VARUOSADEPÄEV ÜKSKÜLAS LÄTIS. KOKKUTULEK LÄTIS??? |





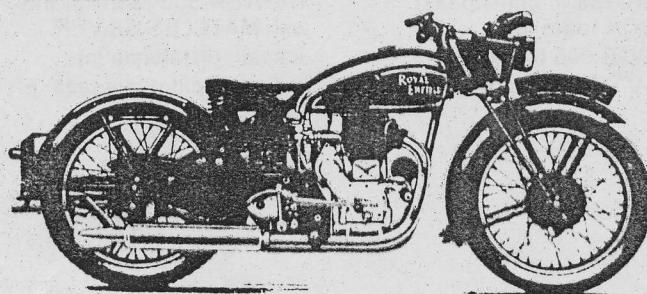
VARUOSADE MÜÜK, OST, VAHETUS

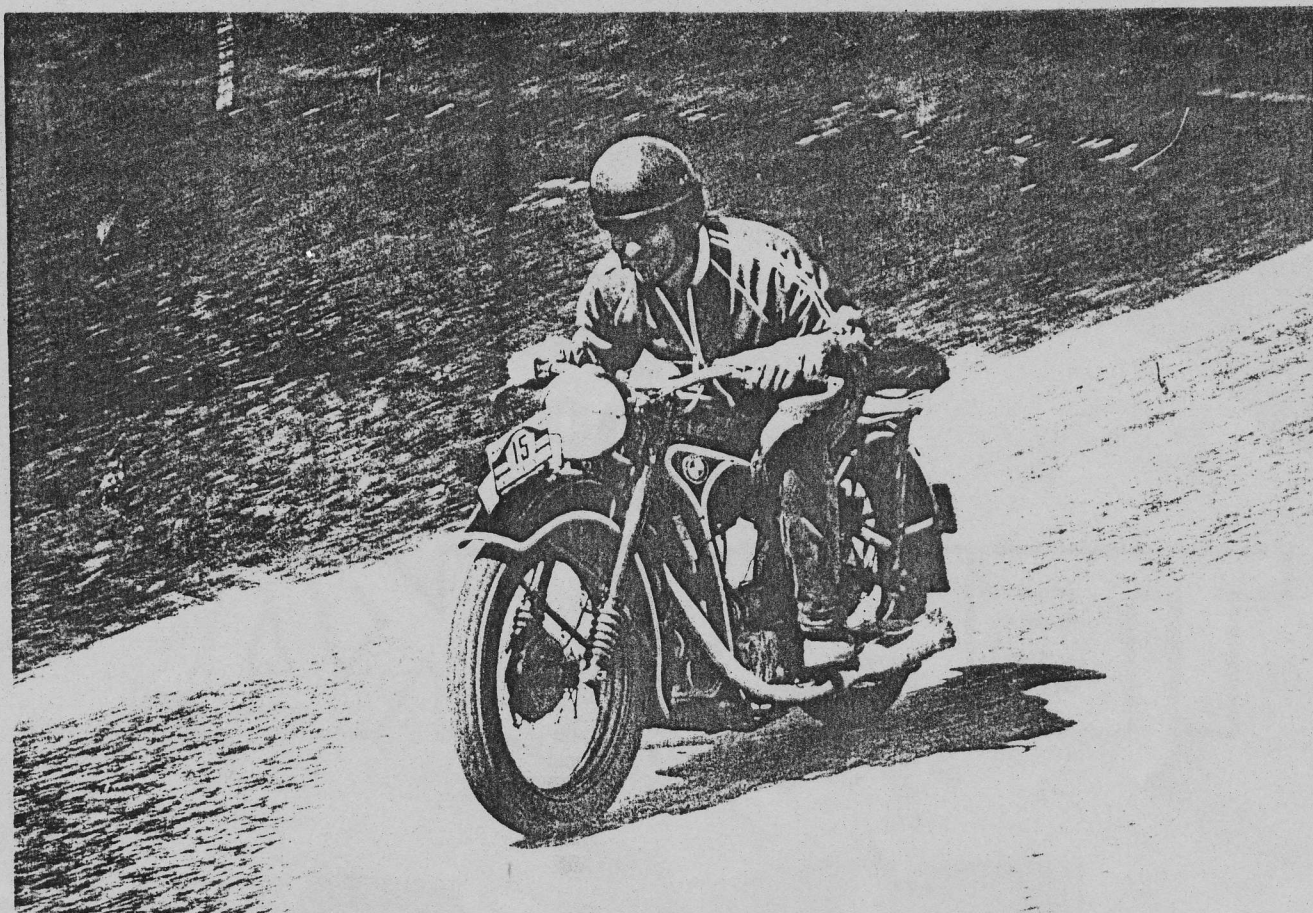
NIMI	VAHETADA, MÜÜA ÄRA ANDA	VAJATAVAD VARUOSAD	AADDRESS TELEFON
URMAS TEEARU	H-D 1919-1945 varuosi INDIAN 1915-1945 " BMW 1930-1959 " N. Vene 1935-1955 " ARIEL raam, TRIUMPH (inglise) 350 v.l. 1932. a. mootor, k. kast, paagid. Müüa erimõõdudes kolbe ja kolvirõngaid.	INDIAN 1915 osad, INDIAN 1919 raam, rattad, poritiivad, spidomeeter, INDIAN 741B esihark, rattad 22", el. seadmed, H-D 350 poritiivad, BMW lehtvedruga esihark, ARIEL 350 silinder, sil. pea. sid. keti al. kate, leistung, heebliid.	Tallinn EE0033 Vilde tee 94-149 Tel. t. 442-995 k6341-655
ARNO JÕEMAA	BMW R35 varuosi, NSU 200 2takti mootor, veoauto STUDEPAKKER MOOTOR 6 silindrit. NSU 601 (plokkmootoriga)	BMW R75 käigukast, BMW R2 spidomeeter, laternad, rool.	Võhma EE2870 Viljandi 6 Tel 23-702
MÄRT KARU	BMW R-35 leegitoru, summuti v. võlli osi, AJS k. kast, sõiduauto HANSA mootor, k. kast, varuosi, FIAT 1500 mootor k. kastiga 1938. a. v.l., sõiduauto BMW 1938. a. k.kast. s. auto BMW laterna klaasid koos reflektoriga. ratta	1950-ndate "JAWA" 250-350 cm³ mootorit, PUCM 125 cm³ mootorit, NIMBUS raami, paaki, rattaid, esiharki ja kõiki osi, SAROLEA kõiki osi, GNOME RHONE kõiki osi, SACMS mootoreid ja osi, jalgratta abimootoreid, lampe, dünamoid, mootor- BOCM lampi koos klaasiga.	Tallinn EE0013 Hagudi 12 Tel. 556-349
ELMO KATTUS	TERROT mootor ilma sil., New Imperiaal Mootor, VIKTORIA KR39 osasi BMW R-2 mootor. Müüa: VICTORIA KR 35M ARIEL 1936. a. v.l.	VIKTORIA KR 8 esihark, küljeplekid, esiratas.	Suure-Jaani EE2910 Tallinna 1-4
MIHAIL MEGERJAN	H-D WLA 42 mootor, esihark, k. kast	H-D WLA 42 süütelukk, H-D WLA 42 latern, tagumine tuli, tööriistakarp, süütepool, paagi kate, podstavku (v k) kozuhuh tzepti tzadnei (v k)	Narva EE2000 Daumana 5-11
EDUARD MIHAILOV			Narva EE2000 Partisani 3a-4
PEETER MURU	ARIEL raam, bensupaak, STOCK raam jne., RUDGE 500 leegitorud, BMW R75 üht koma teist	PANTER-500 raami ja muid osi MATCLES SILVER k kasti, riistakaste jne., INDIAN spidot, signaali, esi- ja tagalaternat KÕIKI INDIANIDELE!	Tallinn Idakaare 16-2 Tel 511-024
REIN NAEL		STADION 50 bensiinipaaki koos kinnitustega	Harju mk. EE3040 Kose, Ravila Tel 54-601

AARE OJAVEE		H-D WLA42 esilatern, käsi- signaal, nahkkotid, põlvkait- sed, (plekid) akuhoidja, sumbutitorud (püksid)	Rakvere Kunderi 13 Tel. 435-24
ASER PEET	BMW R12 mootori osi	BMW R750 raam, paaki.	Tallinn EE0012 Männiku tee76-1 Tel. 585-787
REIN RIKAS			Kuusalu EE3014 Haarju Tel. 772-500
AIVAR RÄÄK	Paagid: NSU (väike), BMW R35, NEWW-IMPERIAL, IC49, DKW väike mootor	BMW R51 AMAL karbussisid, tagumise poritiiva keeratav ots, Kr. SAARE võrrile poritiivad, heelbel jm. osi.	Rapla mk. EE3501 Alu Tallinna m. 14-6
REIN SITS			Tallinn EE0036 Pasternaki 3-3
TIIT TALTS	BSA 500 mootori osad, raam, JAWA 350 paak, PANNONIA paak.	WANDERER mootor 200 cm ³ lamav silinder, D-RAD bensiinipaak, veljed, WELOCETTE põlvkummid, BSA siduri-piduri heebled, sumbutid Velocettele ja BSale.	Pärnu Jaagupi EE3603 Uduvere Tel. 94-164
TÕNU TUUDELEPP	BSA 250 (1929) rippklapp., DKW 250 mootor, JAP 800 mootor, AJS esilamp vahetan väiksema väiksema lambi vastu.	LEVIS A-350 21" velg 40 auguga (inglane)	Viljandi Riia m. 7-37 Tel. 57-754
VELLO VILU		Kõik JAWA osad, kirjandust.	Rakvere EE2100 Tõrma k. Tel. 98-527

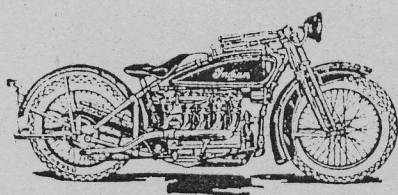
KIRJANDUS

U. Teearu	- H-D, Indian, BMW.
A. Jõemaa	- FN 1931, 1934.
M. Karu	- Mootorrataste kataloog saksa ja soomekeeles.
E. Kattus	- Ariel 1937, AJS 1939.
R. Muhu	- Indian, DKW, -500, Matcles, H-D.
A. Peet	- BMW R12 kohta.
R. Rikkas	- H-D WLA42 kataloog (koopia).
A. Rääk	- BMW R35 Kataloog, vene k. käsitsemisõpetus, Triumph 1938 r. plakat,
ÖWA.	
T. Talts	- D-RAD kataloog, BSA ja Velocette kataloogid.
T. Tuudelepp	- NSU det. kataloog, IFA katal., + teenindus, Levis firma ajal. katal.
V. Vilu	- SACHS käsiraamat





ANTS NUUT OMA VANA "KARLAGA" SÕIDUHOOS.



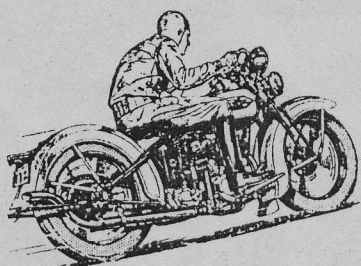
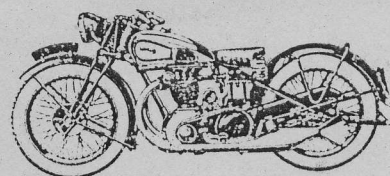
Indian

kahe- ja neljasilindrilised mootorrattad
500 cc., 750 cc., 1200 cc. ja 1300 cc. silindri
mahuga. Saadaval küljevankri ja ilma.
Parimad Ameerika mootorrattad.

The Unapproachable
Norton

— kuulsamad
inglise pea- ja
külventiilidega
350 cc., 500 cc. ja
633 cc. motor-
rattad.

Tehniliselt täiuslikumad ja kiiremad
sportlaste lemmikmasinad.



Harley-Davidson

kahesilindrilised, 750 cc. mootorrattad

Saadaval küljevankriga ja ilma.

Parimad ja vastupidavamad ameerika
mootorrattad.

Tarvitusel paljude riikide politsei ja
kaitseväes.

JOH. FREYBACH

TALLINN, VÄIKE KARJA 8

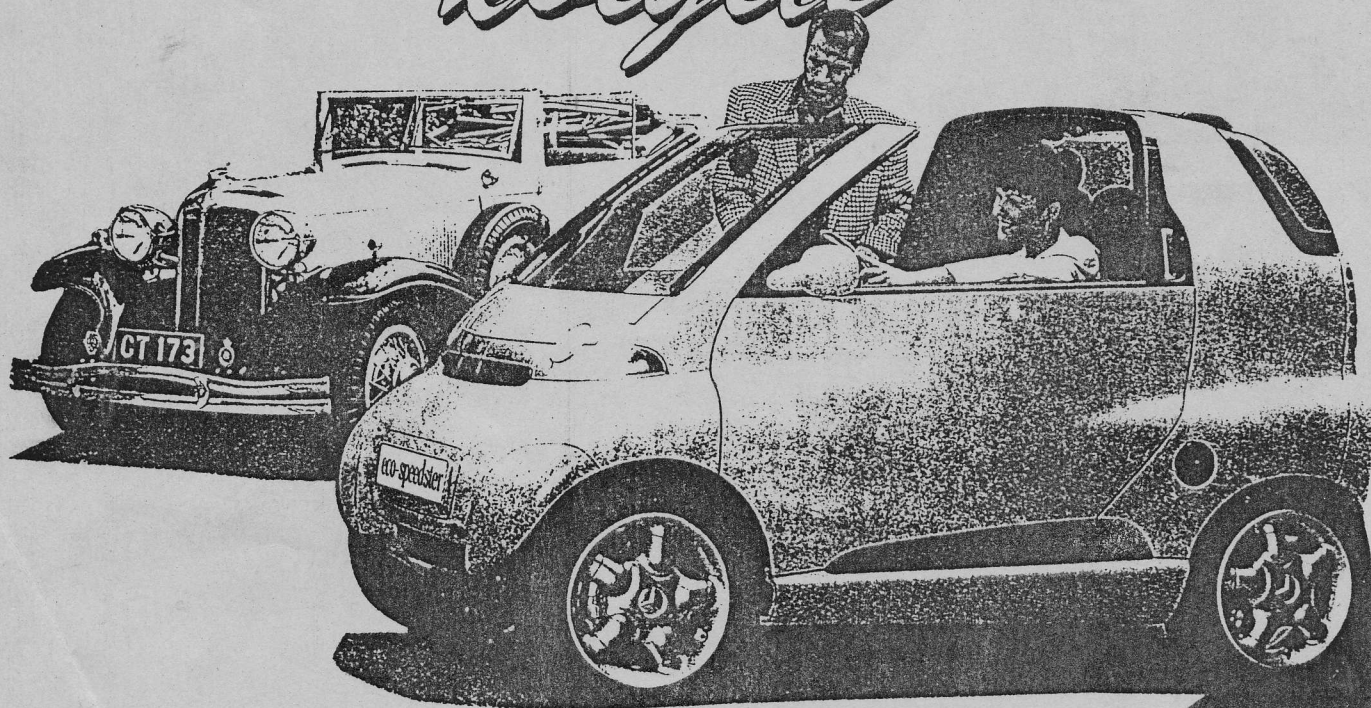
KÕNETR. 445-20

Vali,

kas elad
koopas,
või tehnika-
Euroopas !?

TEHNIKA

kaasajale



AJAKIRI IGALE TEHNIKAHUVILISELE.

Müügihind 10 krooni, tellides:

1 kuu - 9 krooni,

3 kuud - 27 krooni,

6 kuud - 51 krooni.

telli!