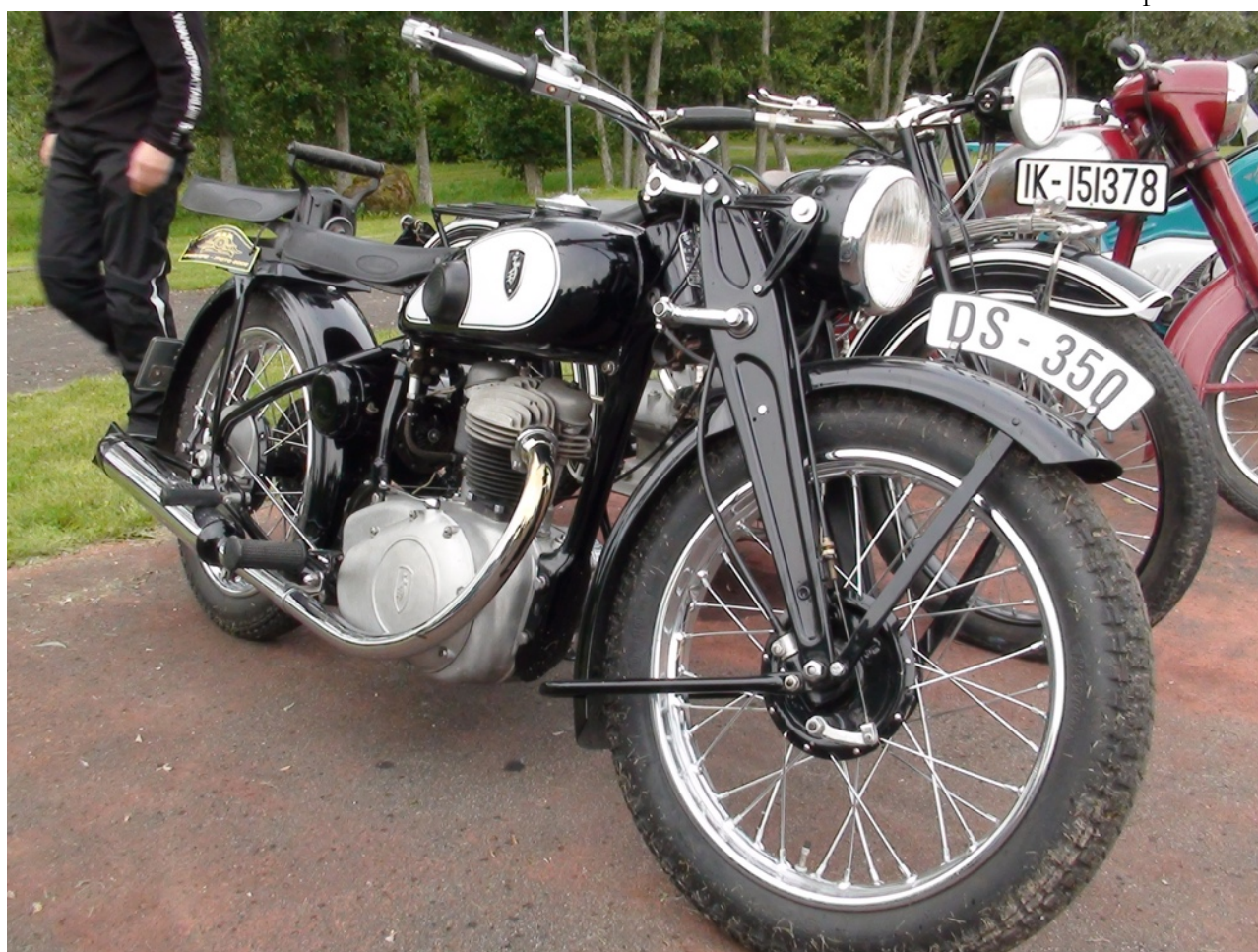


Tempo



Kuni 1945 aastani valmistatud mootorrataste
reastoreerimiskonkursi võitnud Zündapp DS 350,
omanik Aleksei Popov Riiast



Sisukord

Presidendi pöördumine, Tõnu Piibur	lk. 3
Tere!, Märt Karu	lk. 4
Karl Rinaldo nimelise rändkarika võitjad	lk. 10
Unistust ellu viimas, Ivar & Ave Lindla	lk. 11
5 küsimust, vastab Urmas Teearu	lk. 14
DKW Luxus 200, Tarmo Riisenberg, Heiki Muda	lk. 16
Minu tsikliharrastuse faktoloogia, Ants Kivimäe	lk. 20
Korraldus nr.1 aastast 1983, V. Kirss	lk. 22
Koosoleku protokoll aastast 1981	lk. 23
Aastakümnetetagune statistika	lk. 25
Mootorisportist, I. Sulin	lk. 27
Pidulik kõne „Käes on JAWA 80-nes juubeli aasta!”, Märt Karu	lk. 28

Toimetus

Toimetaja
Märt Karu
vanakaru@unic-moto.ee



Arbavere Moto 2008 püstol-fotograaf
Margus Karu



Trükimasina ja elektriseadmete operaator
Mart Karu



Aitäh pildimaterjali eest:

Kolga-Jaani Tsiklitall
Tarmo Riisenberg
Heiki Muda
Ants Kivimäe
Gettyimages
JAWA mootorrattatehas
Ivar & Ave Lindla
Sergei Didõk

Presidendi pöördumine

Käisin mina ühel järjekordsel üritusel Johann Laidoneri muuseumis, mis teadupärast on ka Eesti Sõjamuuseum ja seal on siseruumides välja pandud kolm mootorratast - Zündapp KS 750, Harley Davidson WLA 450 ja nõukogude päritolu K 759 MV. Loomulikult olen ma käinud erinevate seltskondadega neid tsikleid ennegi vaatamas ja raske on uskuda, kas tõesti on kõik inimesed eelnevalt kokku leppinud oma arvamustes nende eksponaatide aadressil? Zündapp on "õige mootorratas", Harrikas on "okey" ja vana Emm on "sitt". Äkitselt on see info kusagil raamatus kirjas, mida mina veel lugenud ei ole. Või on see suust suhu liikunud pärimus, mida isalt pojale üle antakse ja tänu sellele alateadvuses kinnistunud on. Mina oma väheste kogemustega tean seda, et kui korvivedu sisse on unustatud on Zündapp täiesti juhitamatu ja paneb igast kurvist otse välja, Harley-ga ei saa liikluseeskirjade kohaselt vasakpöört sooritada, sest normaalsel inimesel ei jätku jäsmeid ja koordinaatsiooni, et korraga vajutada sidurit, vahetada käiku ja näidata suunda. K 750-ga on aga täiesti võimalik sõita. Mootorrattahuvilisena ei saa mina aru, milles küsimus.

Kui aga võtta appi elementaarpoliitilised teadmised, siis on täiesti arusaadav, et Zündapp on tehtud Eestlaste suure eeskuju - aariarahva poolt, ameeriklastega läbisaamine on täiesti okei ja Emme tegid ja teevad siiani tiblaid.

Eesti vanamootorrattaliikumises aga on seis selline, et noorte huviliste kätte on harrastamiseks jäänud tiblade ebakvaliteetsed tsiklid, vanemate meeste pärusmaaks on üldjuhul Saksa rattad ja mõnele keskealisele on ka Ameerika maa vabaduse lõhna nuusutada antud. Nõukogude tsiklid ei tööta korralikult, või õigem oleks öelda, et noorel tehnikahuvilisel ei ole tihti piisavalt tehnilist taipu, et seda tehnikat heaks teha ja kui see taipamine ükskord tuleb, siis sellega kaasneb ka teadmine, et mujal maailmas on ettetulevad tehnilised probleemid juba tehase inseneride poolt lahendatud ja koduses garaažis ei pea enam näiteks väntvõlli sulami kvaliteediga tegelema. Vanadele Saksa ratastele on üldjuhul kõiki detaile läänest saada, aga kui pikkade okupatsiooniööde jooksul on üle viiekümne protsendi tsiklist asendatud nõukogude detailidega, siis on ilmagi selge, et juppide tellimise asemel tuleks odavam uus ratas osta. Mõni tööil käiv inimene on suutnud endale ka muidugi välismaalt korraliku vanaaegse mootorratta soetada, kui ta see juures klubilise tegevusega liitub on tore, aga kui ta ka lihtsalt meie tänavapilti ilmestab, pole ka paha.

Loomulikult ei pea vanamootorratta huvi välja näitamiseks mingit tsiklit omama, võib ka pilte koguda ja võib ka aastaid hoida uluall tsiklit, mis ehk ootab veel oma õiget aega ja hea on kui keegi sellise asja alles on hoidnud, mitte pole oma

küüneviha oskamatu toimetamisega sellele sisse ajanud. Seda kõike, mis viib süvitsi vanade tsiklite hingeellu ja pakub avastusi enne meid elanud inseneride mõtlemise kohta ning vana ja väärtusliku hoidmise vajadust, nimetatakse vanatehnikakultuuriks. Küll aga tuleb meil tahes tahtmata leppida avaliku arvamusega, mis jääb meie klubist inimestele, kes seisavad palaval suvepäeval tee ääres, käes õlleanum. Me oleme nende jaoks ühed nõmedad klounid!!! Olukorra päästavad vähemalt Saksa tsiklid, sest need on "õiged mootorrattad" ja ameeriklased, sest need on ka päris "okeid". Vanatehnikakultuur ei huvita tänasel päeval tegelikult kedagi. Üle-üldse pole kultuur kui nähtus kedagi huvitanud selle toimumise hetkel, küll aga on alati tagantjärele hea tõdeda, et mingi asja või olukorra säilimise eest peame tänama enne meid elanute kultuuritaset. Vanade aegade ja vanade mootorratastega tegeleva klubina võiksime eneses leida tarkust, mitte minna kaasa masside soovide ja nägemustega ja püüda ikkagi säilitada tuleviku tarbeks kõike mootorratastesse puutuvat, ka seda, mis massidele väga ei meeldi.

Tõnu
Piibur



Tere!

Tänu tsiklimeeste agarale osalemisele kirjatöödega ja fotodega, sai peale kahe aastast pausi taas valmis, klubi ajakirja Tempo „jõulunumber”, mis olude sunnil saab ilmailgust veebruaris 2009. Ühistöös peitub jõud. Suured tänud kõigile, kes võtsid vaevaks panna paberile oma suviseid muljeid ja mälestusi minevikust!

2008. aasta oli vanatehnikarallidest, -paraadidest ja kõiksugu ettevõtmistest kirju. Päril raske on ülevaadet saada, kus vanatsiklistid osalenud on, nii aktiivseks on kogu seltskond muutunud. Uunikute Talverallil 2008 võis näha autode vahel eriti fanaatilist motoristi motorolleril kihutamas kiilasjäl, läbi lumehangede ja pori. Uljaspea nimi on Mati Palm, kes saavutas oma „taburetil”, nagu võistlusprotokollis ta sõiduriista nimetati, 37. koha, mis on äraütlemata hea saavutus saja võistlejaga võistlusel, kus kihutas veel kolm külgekõrviga tsiklisti ja ülejäänud osalejad kõik neljal rattal plekk-karbis. Talverallid ja neis osalenud mootorratturid, mõned neist ka meie klubi liikmed on omaette teema, millest võimaluse korral kunagi tuleks teha pikem lugu.

Hulljulge motorist talverallil



Tartus 28-30.märtsil toimunud „Motoexotika 2008” esines klubi „Vana-Kolga Tsiklitall” kollektsooniga ja demonstreeriti juba valmisrestaureeritud detailidest mootorratta kokkupanekut, mis ka viimasel päeval külastajate rõõmuks käivitati.

Tõsiseltvõetav üritus oli 24. mail Vana-Kolga Tsiklitalli „MOTO JA VANAVARA PÄEV 2008”. Koguneti reedel ja laupäeva hommikul. Kella kümneks oli vanavaraga ja vanatehnika juppidega kauplemine täies hoos. Kõik olid ülimalt „haruldane ja väga kallis kraam”, mis tavainimese puhul lihtsalt rämps oleks olnud, kuid „vanarauahaigusse” nakatunud fanaatikutel tõstis vererõhku ja pani põsed õhetama kui ladvaõunad.

Tihe rebimine restaureerimiskonkursil



Samal ajal oli ka mootorrataste näitus korraldatud, kus sai väljaselgitatud parimad restauraatorid. Esikoha sai Heiki Muda DKW

DKW Luxus 200 hindamine



Luxus 1929.aastast. Päeva keskel toimus väike huvisõit hr. Prosti põllumajandusliku vanavaraga tutvumiseks. Puna-armee tank T-34 oli näituse nael, mis seisis keset õue nagu maha potsatanud militaarne vana jõuluhani, kael õieli, mille taustal usinasti fotografeeriti, nii nagu varem nõuka ajal suure sõja võitjate järeltulijatest pruutpaarid ta peale lilli asetades olid seda Valgas teinud. Kuuldavasti on see rauakolakas sealt Tartu poolt piirilinna sisse sõites vasakut kätt, peale surnuaeda künka otsas olnud postamendi pealt pärit. Mis seos sellel põllumajandusega on jäi arusaamatuks, ilmselt omamise vaimustus. Õhtul toimus hinnaliste autasudega parimate meelespidamine, üllatusena Vana-Kolga Tsiklitalli meenete „birkade” jagamine, kaks orkestrit ja pillerkaar. Ülimalt ladusalt korraldatud ettevõtmine. Kes maksis muusika, ei tea. Mina maksin vaid laadale sissepääsu eest, mille summa suurust ei mäleta - nii tühine oli. Jaan Sild! Tänu sõnad kuuluvad sulle, kui peaorganisaatorile ja sinu meeskonnale.

EVMK „Unic-Moto” tähtsaim suvine juubelihõnguline sündmus, juulikuu teisel nädalavahetusel toimunud kokkutulek, oli „Arbavere Moto 2008”. 30 aasta möödumisest esimesest, ainult vanadele mootorratastele mõeldud üritusest, meenutas ralli märgil väike kiri ning K. Rinaldot ja temanimelisele karikale toimuvat 30 aastast võistluse ajalugu tutvustav

infoleht. Õige hoo sai kokkutulek kohe reede õhtul ja öösel sisse. Lauldi, hüüti tooste, räägiti mutrijuttu, käivitati motikaid, kiideti mootori häält, jälle lauldi, võeti napsi ja kobiti väsinult magama.

U. Teearu naisansambliga



Laupäev hakkas hommikusöögi ja laagri lipu piduliku heiskamisega. Külla oli tulnud ka tsiklimehi-naisi Lätist, Soomest ja Venemaalt, põhiliselt Peterburist. Meie pealik, Tõnu Piibur pidas tõlkide abiga kolmes kohalikus keeles (eesti, soome, vene, vist ka mõni sõna läti keeles) sütitava kõne, klubi lipp heisati üle poole sajandi

Heino Reinjäär heiskab lippu



Zündappile truuks jäänud mehe, Heino Reinjärve poolt ja läks motikate käivituseks. Oli kuulda boksermootorite möiret, ühepütiste 4-taktiliste popsumist ja pöördesse keeramist, mille sekka pörisesid kahe taktilised erinevate kubatuuridega ja silindrite arvudega tsiklid ja punnvõrrid. Mootorrattavalmistajatest maadest olid enim esindatud Saksamaa, Venemaa, Tšehhi. Järgnesid Ameerika, Jaapan, Ukraina ja Taani. Möll oli korralik, sinist suitsu tõusis kolonni kohale, eriti sinna, kus kahe taktilised motikad punti olid kogunenud ja kolonn hakkas liikuma. Pikas rivis sõit on mootorrattakokkutulekutel alati



vanad lauad, nurgikud, pesu kurikad, triikraud, kulbid, vokid, vanad sokid jne. jne... Oli avastamise ja äratundmise rõõmu. Varbola Vanavaraaida omanik Hindrek Kukk ütleb selle kohta, et üks vana, ajast ning arust, koi poolt söödud ja rooste poolt puretud ese on rämp, kus aga palju rämpsü koos, seal tekib mulje ja seda jätkus! Mõned väsisid vaatamisest ja lasid pilgul puhata männimetsal,

peasündmuseks - siin tunnetad tsiklimeeste ühtset kambavaimu, sõidulusti, teineteisega arvestamist, eemal kõigest argipäeva probleemidest ja peamist - vabadust hinges. Ilm oli ideaalne - tibatades vahetevahel õrna seeneudust vihma. Mootoritele oli see kui maasikamoos pannkoogile, nad töötasid imehästi. Esimene peatus oli Kolga kandis, sepatööriistade kollektsionääri Peeter Kivimäe talus. Kohapeal selgus, et kollektsioon ei piirdu ainult sepatööriistadega. Seal oli kõike lisaks sepaalasitele, mida inimesed erinevatel aegadel tarvitanud ja siis kaotanud või ära visanud: pasunad, jalgrattad, topsid, motikad, võtmed, haamrid, lambid, kausid, kirved, põllutööriistad, laternad, mutikad, naelad, poldid, hobuserauad, pajad, kangid, näpitsad, plakadid, pildid, pannid, nõõbid, prillilauad, signaalid, nõõrijupid, vaaderpassid, kalossid, hiirelõksud, rebaserauad,

lugedes kokku käbisid või sõitsid mäeotsas maja seinale ja alla orgu männi külge pingutatud trossil plokiratta küljes rippudes hea hooga lustiliselt alla. Täna kollektsionääri Peeter Kivimäe, käivitati tsiklid ja sõit jätkus. Kotka teeristist keeras motikatekolonn paremale Palmse mõisa suunas. Palmse mõisa õues tehti grupipilt (nii sündis ajalugu), peeti maha K. Rinaldo regulaarsussõiduvõistlus Rein Korgi juhatusel ja ladusal korraldusel, söödi lõunat, sai tutvuda Sihtasutuse Eesti Tehnikamuuseum eksperimentaalse vanatehnika väljanäitusega ning sõideti laagripplatsile Arbaveresse tagasi. Marsruut oli hästi valitud, huvitav, sobiv pikkus, hea tee, keegi ei eksinud, sai aeglaselt ja kiiresti sõita. Kõik olid rahul. Peale tunnist pausi läks kindlakäelise ja sõnaosava organisaatori Rein Korgi ettevõtmisel vigursõidu ja täpsus võistlusteks lahti. Toimus ka restaureerimiskonkurss. Pidulikult õhtul, peo ja pillerkaari alguses jagati parimatele esmakordselt vanatsikliüritusele väga sobilikke autasusid. Restaureerimiskonkursi esimese vanusegrupi, kuni 1945. aastani valmistatud mootorratastele võitis produktiivne vanatsiklialaloo kirjamees, mitmete välismaiste vanatehnika ajakirjade artiklite ja Moskvas väljaantud venekeelse mootorrattakataloogi üks autoritest, Riias elav, Lätimaal ja Euroopas tuntud restauraator Aleksei Popov mootorrattaga Zündapp DS 350, mida toodeti 1937-1940. Teiseks jäi Tallinki pootsman Anatoli Metus mootorrattaga BMW-R12

“Mille jaoks loodi tangid maailma? ...”



(toodetud 1935-1941), kolmandaks Peterburist pärit Andrei Vasenko mootorrattaga BMW R-32, mida toodeti 1923-1926. Teises, peale 1945. aastat toodetud mootorrataste vanusegrupis, sai esikoha Vello Närep mootorrattaga K-750V, teise koha Fred Öpik mootorrattaga Jawa 360, kolmanda koha Margus



Kasthein Lätis restaureeritud mootorrattaga BMW R-35. Välja anti ka mootorjalgrattale (nagu neid 30-ndate lõpus nimetati), restaureerimisauhind, milleks osutus Pille Teearu sõiduriist mopeed MV042m 1965. aastast. Punnvõrr oli täpselt sellisena taastatud nagu ta omal ajal tehase tootmisliinilt väljus. Ei grammigi parem ega halvem. Urmas Teearu andis üle Mootorrattamuuseumi eriauhinna unikaalsema mootorrattaga osalejale Aleksei Popovile, kes oli toonud näha ülimalt haruldase Moskvas valmistatud DUX nimelise 20.sajandi algusesse kuuluva tehnikaim.

Kõige kaugemalt omal sõidul (500km) tulnud mees oli põhja naaber Esko Järvinen Soomest, Taanis valmistatud 750cc, neljasilindrilisel külgkorviga mootorrattal Nimbus. Peale sõda oli Eestis neid sõitmas umbes 3-4 eksemplari, mida kinnitavad säilinud 3 mootorit. Mootorrattal BMW R-35 sõitnud Karl Rinaldo regulaarsussõidu võitja „pilots Naels”, nagu kunagi temale lätlaste poolt antud aukirjal seisis,

klubis siiski tuntud Lembit Nael, sai rändkarikat vastu võttes tormilise aplausi osaliseks. Teiseks jäi endine Pirita-Kloostrimetsa ringraja hirm, vanameister Paul Kukk, kes lubas järgmine kord oma Royal Einfieldil aastast 19... veel kiiremini sõita. Erki Kumm jäi kolmandaks. Vigursõidu võistlusel külgkorviga mootorratastele oli parim trikimeister Tõnu Piibur. Teine ja kolmas koht kuulusid perekonnale Jõemaa, vastavalt pojale Meelisele ja isale Arnole. Aeglussõidus suutis kõige aeglasemalt raja läbida Gloria Linsal, teine oli Viljo Kreem ja kolmas Indrek Must. Esmakordselt väljaantud parima üllataja autasu sai Ivar Lindal

K. Rinaldo
regulaarsussõidu võitja
Lembit Nael



Unikaalne mootorratas DUX

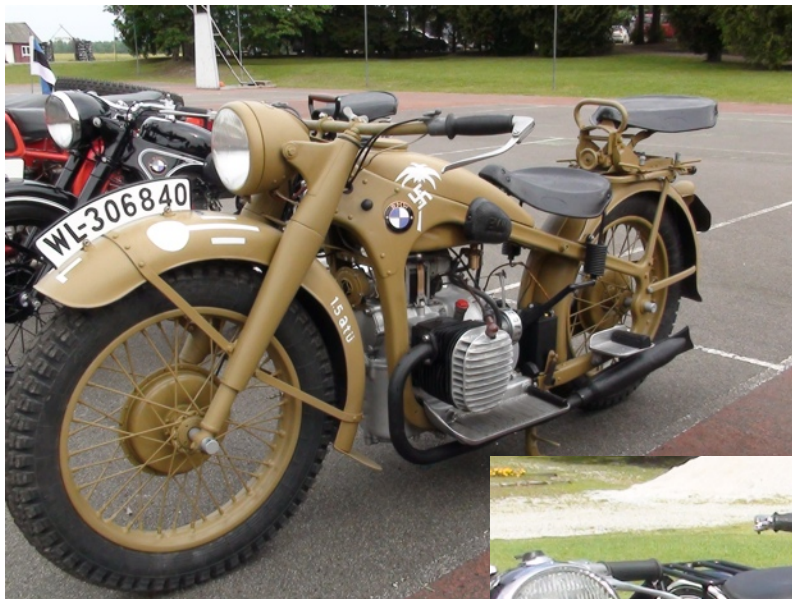
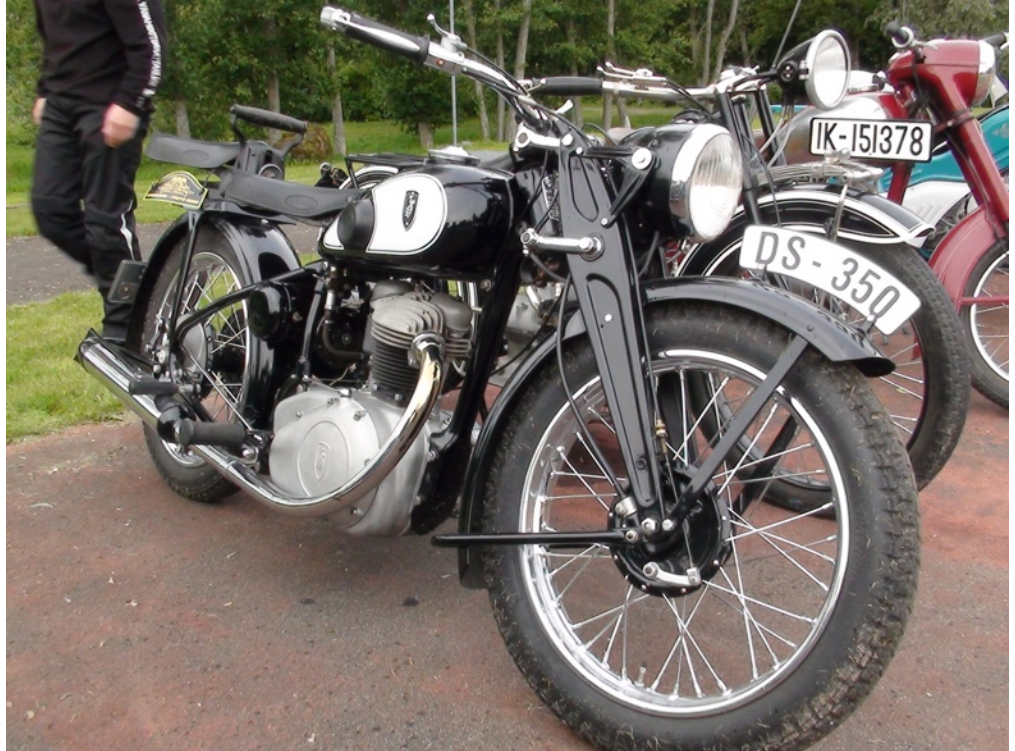


asjatundlikult restaureeritud Indian Chief eest. Klubi mootorrataste restaureerimise tase on 30 aasta tagusega võrreldes nagu öö ja päev. Hästi oli taastatud nii klubi veterani Heino Reinjärve Zündapp KS750, kui ka Vana-Kolga Tsiklitalli noore restauraatori Fred Öpiku Jawa 360. „Arbavere Moto 2008” oli igati väärikas juubeliüritus. Suured kiidusõnad kuuluvad perekond Muhule, Rein Korgile, kõigile organisatsioonidele ja abilistele!

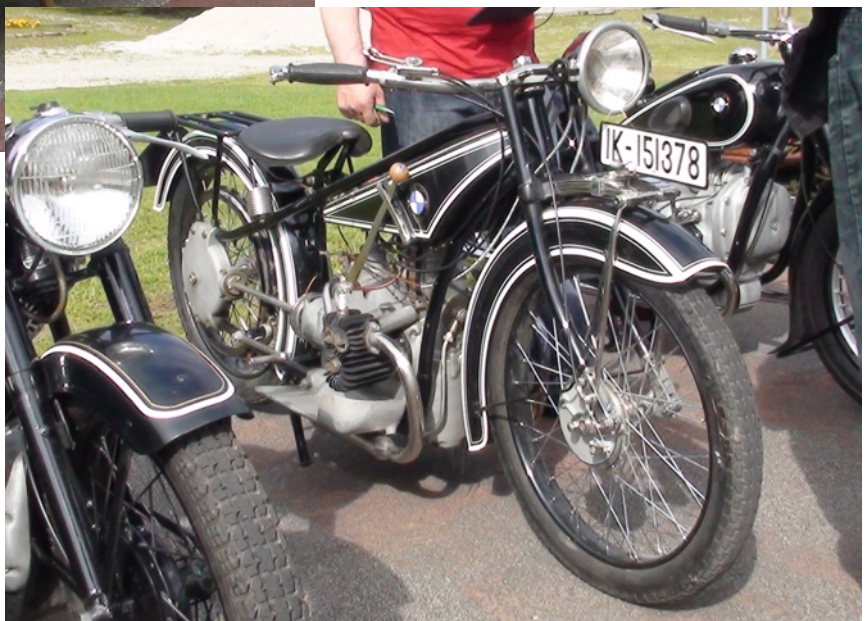
Kuni 1945 aastani valmistatud mootorrataste reastoreerimiskonkursi võitnud Zündapp DS 350

Toimusid ka Tagadi
restauraatorite laadad
mais ja oktoobris.
Sellised olid tähtsamad
kordaläinud
ettevõtmised Eesti
Vanamootorrattaklubil
2008. aastal. Klubil
läheb hästi!

Märt Karu



Kuni 1945 aastani valmistatud
mootorrataste
reastoreerimiskonkursi teise koha
saanud BMW R12



Kuni 1945 aastani valmistatud
mootorrataste reastoreerimiskonkursi
kolmanda koha saanud BMW R32

Peale 1945 aastat valmistatud mootorrataste reastoreerimiskonkursi esimese koha saanud K-750V



Peale 1945 aastat valmistatud
mootorrataste
reastoreerimiskonkursi teise
koha saanud Java 360



Peale 1945 aastat valmistatud mootorrataste
reastoreerimiskonkursi kolmanda koha
saanud BMW R-35

Karl Rinaldo nimelise rändkarika võitjad



1978	J. Ramba	Läti AAK
1979	T.Pappel	Klubi „Unic” motoseksioon
1980	A.Šashko	Läti AAK
1983	U.Tearu	Klubi „Unic” motoseksioon
1985	V.Kullamaa	Klubi „Unic” motoseksioon
1987	A.Einsalu	Klubi „Unic” motoseksioon
1988	K.Palenius	Soome VMPK
1992	J.Vepsäläinen	Soome VMPK
1994	U.Tearu	EVMK „Unic-Moto”
1997	A.Vällmann	EVMK „Unic-Moto”
2001	J.Bäärs	EVMK „Unic-Moto”
2003	T.Leetberg	EVMK „Unic-Moto”
2006	V.Greim	EVMK „Unic-Moto”
2008	R.Nael	EVMK „Unic-Moto”



Unistust ellu viimas

„The building of a vintage Indian Chief motorcycle is more than the restoration of a bike – it's the resurrection of a dream.“

(Vana Indian Chief'i ehitamine on midagi rohkemat, kui mootorratta restaureerimine – see on unistuse elluviimine).

Fred Haefeld

Paadunud Indiani-huvilisena olin juba mõnda aega soovunud endale muretseda vana, „tõelist“, Springfieldis toodetud Indiani mootorratast. Olin uurinud kirjandust, veebilehekülgi, lugenud erinevaid Indiani-teemalisi foorumeid ja tuhninud müügikuulutustes. Koju oli kogunenud riulijagu Indiani-teemalisi raamatuid. Valmisolek kasvas ja varsti pidi SEE juhtuma.

Üheks otsustavaks tõukeks vana Indiani muretsemisel sai suure tõenäosusega Fred Haefeld'i memuaari-raamat „Rebuilding The Indian“ (Indianit taastades). Autor kirjeldab humoorikalt ja eluliselt oma kogemusi vana Indian Chief'i taastamisel ning sellest, kuidas see periood tema elu muutis.

Samast raamatust jäid meelde ka tarkuseterad algajale restaureerimishuvilisele:

- ★ Kui oled otsustanud osta Indiani, osta Chief. Indian tootis neid suuri V-mootoriga kahesilindrilisi 74- kuuptolliseid masinaid üle kahekümne aasta. Seetõttu on osasid suhteliselt kerge hankida ning nad on paljuskki sarnased eri aastate mudelitel.
- ★ Õpi aktsepteerima „5-10“-seadust: Kui ostad Indiani osade komplekti (ing.: *basket case*) 5 000 dollari eest, tuleb lõpuks ikkagi 10 000 dollarit juurde panna, ükskõik kuidas sa ka ei koonerdaks.
- ★ Tee, mida sa teed, aga ära osta osade komplekti. See on põrsas kotis. See murrab Su südame. See ajab Sind hulluks.

Üldse oli see üks meeldiv ja kasulik lugemine, ning valmistas mind moraalselt ette mu oma Indiani muretsemiseks ning taastamiseks. Olin kahevahel, kas muretseda Chief või mõni sõjaväes kasutusel olnud mudelist. Neljasilindrilisest Indian Four'ist

ei julgenud unistada, teadsin juba, millist hinda nende eest küsitakse.

Soov kasvas ja ülevaade pakutavast aina laienes. Jälgisin järjekindlalt müügikuulutusi erialalehtedel ja internetioksjonidel. Olin otsustanud muretseda enam-vähem sõidukorras, soovitavaalt paljude originaalosadega mootorratta, mis vajaks kosmeetilist uuendamist. Ühel heal päeval ilmuski sobiv mudeli 741 müügikuulutus. Suhtlesin meili teel veidi müüjaga ning otsustasin, et tehing on soodne. Umbes samal ajal osalesin aga ka eBay oksjonil ühe 1946 aasta Chiefi ostmiseks. Panuse tegin arvestausega, et mul on üks Indian juba käes. Aga võta näpust – osutusingi selle oksjoni võitjaks mulle sobiva hinnaga. Ühtäkki olin kahe Indian mootorratta omanik, mis asusid Ameerikamaa kahes eri otsas – 741 Montanas ja Chief Floridas.

Järgnes „tavaline“ asjaajamine transpordi ja tolli korraldamisel, mis kulmineerus rataste arvelevõtmisega ARK Tallinna büroos. Saan tõdeda, et tänaseks olen omandanud nimetatud toimingute läbiviimisel mõningase vilumuse ning see kõik ei ole nii hull, kui mulle algul tundus.

Kui kaks Indianit mu koduhoovi saabusid, kutsusin koheselt vanameistrid Otto ja Tõnis Pappeli asja kaema ja muretsetule oma hinnangut andma. Siinkohal on vist paslik märkida, et Otto on minu äiapapa ja Tõnis tema vanatehnikaekspertist vend. Väike väline ülevaatus, tõrts bensiini paaki, akulaadija külge ja Chief oligi käivitamiseks valmis. Järgnes 1951 aasta Indiani-juhi käsiraamatust väljaloetud protseduur: Süüde välja, õhuklapp kinni, süütenurk hiliseks, vänta kaks korda. Siis süüde sisse, õhuklapp poollahtisesse asendisse, süütenurk varajasemaks ja vänta. Ja käiski plärtsatus! Veel paar korda vänta ja meie üllatuseks Chief võttiski hääled sisse! Aga see hää ei olnud eriti ilus, kostus klapiklõbinat ning otsustasime igaks juhuks mootorit mitte piinata.

Järgnes sama protseduur 741-ga. Siin oli meil isegi rohkem õnne – ratas käivitus probleemideta, hää oli ilus ja isegi proovisõidu ring sai tehtud. Endalegi üllatuseks tuln toime jalgsiduri ja vasakpoolse gaasipideme opereerimisega. Küsisin endalt mõttes: „On see võimalik, et sõidan ise oma Springfieldi Indianiga?“ Oli see vast hetk!

Vanameistrid kiitsid kauba heaks, kuid tõdesime koos, et päris sellises seisukorras ikka nende ratastega sõita ei saa ja tuleb tööle hakata. Otto oli lahkesti nõus aitama – pensionipõlve ju kodus igav pidada. Nägin ta silmis ka vanatehnikahuvilisele omast ohtlikku tulukest süttimas.

Esimesena otsustasin ette võtta Chief'i. Koheselt hakkasid välistest puudustest silma rikutud värvkate, rooste, pehkinud juhtmestik ja trossid, kulunud sadul. Kõik liikuvad osad olid ka veidi kinni kasvanud. Õnneks oli enamik kroomitud osasid suhteliselt heas korras pinnakattega. Ega teisi valikuid polnud, kui ratas algosadeks võtta.

Suuremad osad sai antud värvimistöökotta, väiksemad osad värvisime ise. Otto puhastas ja poleeris ning keevitas, kus vaja. Minu osaks olid puuduvate juppide hankimine, elekter ja muu töökorraldus. Selle kõige magusama asja, mis minu meelest on ratta kokkupanemine, üritasin ka rohkem ise ära teha. Aga ega ilma Ottota ka siin ei saanud. Näiteks vanadest ratastest jäid alles ainult rummud – nii veljed kui kodarad läksid väljavahetamisele. Suur tänu talle abi eest!

Koostamise käigus selgus, et mõned osad ei ole 1946 aasta mudelile päris omased. Kuna soov oli taastada ratas võimalikult

originaalilähedasena, tuli isegi mõned päris töökorras osad asendada aastakäigule kohastega. Suureks abiks oli siin Jerry Hatfield'i raamat „Indian Motorcycle.

Restoration Guide 1932-53“, kus on hästi ja ülevaatlilikult toodud ära erinevatel mudelitel ja aastakäikudel kasutatud detailid, pinnakatted ja tehnilised lahendused.

Isegi iseloomulik punane värv (*Indian Red*) sai töökojas segatud vana Du Pont'i koodi järgi.

Puuduvad osad sai tellitud Ameerikast, infot leidsin kirjandusest ja

internetifoorumidest. Uue sadula meisterdas USA-sse saadetud originaalpõhja peale sadulsepp Larry Heilmann, kelle erialaks ongi vanad Indiani ja Harley-Davidsoni sadulad ja sadulakotid. Ja otse loomulikult läks kõik kokku märksa kallimaks kui algul arvestanud olin.

Märkamatult oli kätte jõudnud kevad ning taastamistöödki hakkasid lõpule jõudma. Nii saabus lõpuks kauaoodatud Proovisõidupäev! Mootor, käigukast ja sidur polnud ammu liikunud, seega ei õnnestunud kohaltvõtt jalgsiduriga opereerides kohe kuidagi. Lõpuks võtsin südame rindu, andsin kõvasti gaasi ja päästsin siduri. Ratas hüppas kohalt ning pörutas kiirendades kallakust üles ja väravast välja tänavale. Sõit olekski ilma algamata lõppenud naabrimehe aias, kuid mul õnnestus tsiklikoolitustel saadud kogemust kasutades ratas järsult vastujuhtimisega maha suruda ning 90-kraadine kurv siiski ära võtta. Olin üllatunud, et vana ratas sellise kergele enduurokale omase manöövriga toime tuli. Eks see ehmatas mind ikka ära küll. Asja kõrvalt jälginud Ottot samuti.

Värisevate käte ja põksuva südamega tegin paar tiiru ümber kvartali. Kõik tundus toimivat. Isegi käiguvahetus. Madalamate käikude vahetamine käis küll ragina saatel, kuid kuskilt loetust oli meeles, et see on Springfieldi masinatele iseloomulik nähtus. Jalgsiduri kasutamine ei toimind endiselt sujuvalt.

Mõne päeva pärast sai ka tehniline ülevaatus läbitud ja minu 1946 aasta punane Indian Chief oli Arbavere Motoks valmis!



Sõitsin Arbavere ja tagasi omal jõul, abikaasa Ave autoga tagant julgestamas. Tagasi koju jõudes oli läbitud pea 300 km, mis kujuneski heaks proovisõiduks. Ratas pidas vastu ja mootor töötas aina paremini. Käivitus ja käiguvahetus hakkasid ka järjest paremini välja tulema. Oli tunda, et vana ratas ilmselt rõõmustas sõidu üle. Olin valmis

järgmiseks suureks eesmärgiks – Rahvusvaheline Indianite kokkutulek Soomes.

Sedapuhku otsustasin ratta kohale toimetada kärus. Peamiselt selleks, et mitte sõita Helsinki tänavatel ning et reis sujuks ootamatute tõrgeteta. Olime neljakesi: peale minu veel abikaasa Ave, Otto ja Tõnis. Kohale jõudsime viperusteta. Esimeste laagriplatsi lähedal ringitiirutavate Indianite müdin tegi meele ülevaks. Seadsime end majutuskohas



sisse ja läksime laagriplatsile asjaga lähemalt tutvuma. Väga huvitav oli nii palju Indianeid koos näha! Inimesed suhtlesid, uudistasid üksteise rattaid ja kauplesid varuosadega.

Kõige toredam osa kokkutulekust oli minu meelest laupäevane ühissõit. Kui rahvas hakkas oma rattaid käivitama, sain aru, et minu Chief'iga ei olegi midagi valesti – kõikjalt kostis sarnane tiksumine mootorist, mida olin pidanud klapiveaks. Ja kui käigud ragina saatel sisse lükati, polnud enam kahtlust – oleme samast suguharust. Just selline see Indiani hää! peabki olema.

Sõit ise kulges mõõda maalilisi maakohti Soome metsade ja järvede vahel. Oli ikka vägev tunne, kui umbes 150 Indianit müdinal pika kolonnina mööda maanteed liikusid. Sõitsime Urmas Teeaeruga pikalt kõrvuti, tema oma 741-l, mina Chief'il. Rattad pidasid vastu ja kõik sujus. Teekonna jooksul tehti paar peatust, et sõitjad saaksid jalgu sirutada ja keha kinnitada ning üks pikem peatus Lahti linna peaväljakul, kus rattad ka huvilistele vaatamiseks üles rivistati.

Õhtupoolikul toimus laagriplatsil väike liha grillimine ning Urmase tühisõidu Indiani

käimajooksmine. Ratas võttis hääled sisse ja Urmas tegi tolmu üles keerutades proovisõiduringe. Kiiruskatsed lõpetas aga äkki teele ilmunud põlle ja aeruga Soome mees. Ilmselt oli ta lihtsalt kade meie hea tuju peale ning otsustas risti üle tee sätitud aeru abil meie röömupeole lõpu teha. Intsident lõppes siiski rahulikult – Urmas lõpetas tsikli katsetamise, mees aga aeruga vehkimise, ning tõmbus tagasi oma haagissuvilasse. Jõudsime ühiselt järeltulele, et

motokokkutulekuks ei olnud korraldajate poolt valitud koht ka päris sobilik.

Õhtu lõppes muusika ja õllega, nagu sellistele üritustele kohane. Räägiti küll, et üritus on väiksem ja viletsam kui tavaliselt, aga mulle meeldis. See oli siiski minu esimene INDIAN RALLY.

2009 aastal toimub sarnane üritus Šotimaal Traquair'is, huvilised saavad täpsemat infot ürituse veebilehelt www.oldindians.net.

Üritan ka sellest kokkutulekust osa võtta.

Öeldakse, et süües kasvab isu. Ootamas on uued projektid: 741, millest juba juttu oli ja sel aastal muretsetud 1947 aasta Chief. Milline neist esimesena valmis saab, seda näitab aeg.

Ivar Lindla
Eesti Vanamootorrattaklubi „Unic-Moto“



5 küsimust Mootorrattamuuseumi rajajale Urmas Teearule

Esimene vanatehnikaüritus, millel osalesid oli 28-29. mail 1983 aastal Tallinnas toimunud III motokokkutulek. Mida sa soovitsid noortele, kes alustavad nüüd vanatehnikaharrastusega seotud vaevalist ja konarlikku teerada?

Tegelikult oli esimene vanatehnika üritus, millel peaaegu osalesin 1978.a. septembri algul Tartus toimunud kokkutulek. Valmistasin selleks tõsiselt, st. eemaldasin oma Moskva –lt külavahel krossitamiseks mõeldud varustuse. Krossilenks sport summuti, uue tüüpi silinder jne. Valgeks värvitud paak ja poritiivad said punased triibud ja "Moskva" kirja. Tallinnast minejate kokkusaamine oli Lasnamäe vanal lennuväljal. Esimene pikem sõit oligi värskest restaureeritud tsiklil Kurtnast Tallinna. Kohe ilmnesid ka probleemid, nimelt vähe uuema mudeli karburaatori paigaldamiseks kasutatud sinine isoleer muutus mootori kuumenedes pehmeks ja karbuss ei tahtnud hästi paigal püsida. Kuidagi vedasin siiski Lasnamäeni välja, teel tutvusin veel harleymees Aivar Toomikuga. Tallinnast Tartusse sõit tundus täielikult utoopiline. Aivar soovitas tsikli veoka kasti visata ja Tartus vaadata, mis edasi teha. Otsustasin siiski kojusõidu kasuks. Sellest sõidust jäi hästi meelde Toomas Rootare ARIEL, mis oli nii vana tsikli kohta uskumatult originaalne.



Järgmine etteaste oligi 1983.a. Siis oli ka aega teha põhjalikumad ettevalmistused. Moskva sai uue krooni ja punase värvi. Tööd kroonis restaureerimiskonkursi kolmas koht ja K.Rinaldo karika võit. Mootorratta load tegin alles 1985.a., kui Riias toimuval üleliidulisel kokkutulekul lubati nende olemasolu kontrollida.

Noortele võiks soovitada igal juhul millegagi tegeleda. Kõige parem, kui see oleks midagi mille vastu inimene tõsiselt huvi tunneb ja tahab asjad omale täielikult selgeks teha. Minu puhul on "tsiklihaigus" jõudnud viimasesse faasi, seda eriti kellelegi soovitada ei julge. Kuna mul on veel ka teisi hobisid, siis ei jõua kõigega nii hästi tegeleda, kui tahaks. Tänapäeval on esile kerkinud mitmeid noori, kes suudavad nn. vanadele kaladele tsikli restaureerimises silmad ette teha. Neid tuleks ka väärikalt tunnustada, siis on lootust, et

nad jäävad meie hobi juurde kauemaks.

Oled käinud aastaid Lätis, Poolas, Rootsis, Saksamaal, Soomes ja Tšehhis vanatehnika laatadel, milliseid neist soovitsid klubi liikmetel külastada ja miks?

Kõigepealt soovitsin külastada Tagadi laata ja, kui on soov midagi osta, siis tulla varakult kohale, et vajalikule osale esimesena jaole jõuda. Ausalt öelda ei saa hästi aru nendest, kes ei suuda oma M-ilisele aastaid esiharki vms. leida. Olen näinud ka tihti müügil "ülimat defitsiiti" - IZ-i bakeliitsignaali ja musta süütekärpi. Kes ei ole oma pealesõjaagsele kahe rattalisele kodumaalt sobivat osa leidnud tasuks käia kindlasti Lätis, seal turg küll meie omast vähe väiksam, kuid võib leiduda just vajaminev osa. Ka hinnad tihti

odavamad, kui meil. Põhjanaanabrite juures Soomes käin viimasel ajal üsna harva. Põhjuseks mind huvitavat vanemat tehnikat leidub seal väga vähe. Põhiliselt on müügil pealesõjaaegne sotsmaade tehnika ja mopeedide osad. Kui on vaja osta uustoodangu osi, siis tuleb paratamatult vaadata keskeuroopa poole. Laatasid toimub seal üsna tihti. Kõige lähemal on käia Poolas. Seal võib leida palju uut saksa tsiklitele ja üht-teist ka ameeriklastele. Müügil on ka palju M-iliste uusi osi. Hinnad Poolas suht normaalsed, tuleb ainult jälgida, et mõnda ebakvaliteetset osa ei ostaks. Tsehhi tasub minna kindlasti JAWA osi ostma. Samuti leidub palju uustoodangut sakslastele ja ameeriklastele, veidi ka inglastele. Osade kvaliteet üldjuhul parem, kui Poolas, seetõttu ka hinnad veidi kõrgemad. JAWA osade juures tuleks vältida Türgis valmistatud madalakvaliteedijiste osade ostmist, neil aga tavaliselt soodsaimad hinnad. Euroopa suurimad vanatehnika laadad toimuvad Saksamaal. Neist suurim oktoobri teisel nädalalõpul Manhaimis. Müüjaid on seal mitu tuhat. Kui tahad käia läbi terve laada, siis pead läbima ca 25 km. Viimati suutsin kolme päevaga teha turule kaks ringi peale. Saksamaale tasub minna kui tahad osta midagi, mida kuskilt mujalt pole leidnud. Müüjaid on seal üle kogu euroopa ja ostjaid kogu maailmast. Uustoodangut müüvad lisaks poolakatele ja tsehhidele muidugi sakslased ja teiste euroopa riikide diilerid. Seetõttu ka valik kõige suurem. Tihti müüvad sakslased Poolas

või Tsehhis valmistatud osi. Alati kannatab teha natuke hinnaluuret, ennem kui midagi osta. Samas, kui leiate midagi vajalikku sobiva hinnaga, tasub see kohe ära osta, sest hiljem ei pruugi te seda müügikohta enam üles leida. Saksamaa on ka parim paik, kust osta komplektseid restaureeritud ja restaureerimatta mootorrattaid. Paljud eestlased on seda võimalust ka kasutanud. Otsin ka ise hiljuti ühe rihmaveoga isendi. Kohal tuleks olla kindlasti reede hommikul, siis võib teha kohe mõned soodsad ostud. Teine eriti soodne ostuaeg on pühapäeva pärastlõuna, kus hinnad võivad kukkuda võrreldes laupäevastega päris kõvasti. Eriti on seda märgata idaeurooplaste juures, kes ei taha oma kaupa koju tagasi viia.

Mida põnevat oled Mootorrattamuuseumile kollektsiooni täienduseks leidnud ja ka ostnud?

Oma kollektsiooni on viimasel ajal õnnestunud täiustada põhiliselt sportmootorrattastega, st. krossikad ja ringrajatsiklid. Lätist sai toodud 1930.a NSU 301T, Saksamaalt rihmaveoga Motobecane. Lisandunud on ka nõukogude pealesõjaaegset tehnikat, nt. K-750, müütsa Ural, K-125 jms. Praegu võib minu kollektsiooni suuruseks arvata ca 150 kahe ja kolmerattalist isendit.

Mis sunnib sind pidevalt täiendama Mootorrattamuuseumi?

Kollektsiooni sunnib pidevalt täiendama püüd täiuslikkuse poole. Alati võib muuseumi tulla

inimene, kes tahab näha just konkreetset mingit tsiklit, mida mul ei pruugi olla. Tulevikus võib ka õnnestuda muuseumi laiendada ka siis on vaja lisaks eksponaate. Iga asi peab arenema.

Palju see kõik on sul aega võtnud ja mis see kõik maksma on läinud?

Eks see muuseum üks elutöö on. Mina olen tegelenud vanade tsiklitega üle 30-ne aasta. Tänapäeval on ka võimalik tellida suur veokas, sõita Saksamaale laadale, osta koorem tsikleid ja teha muuseum. Sellisel asjal pole vist erilist mõtet. Mootorrattaid on saanud osta siis kui on koht, kus neid hoida ja muidugi on vaja ka raha. Viimase kulu pole küll suutnud arvestada. Tegelikult ostmisest palju kulukam on tsikli restaureerimine. Sellest omakorda suurusjärgu võrra kallim muuseumi ehitus. Seetõttu on ka meil muuseume nii vähe. Minul on on olnud õnn olla nende väheste väljavalitute seas.



DKW Luxus 200

Vanema generatsiooni DKW-sid on Eestis väga vähe säilinud. Vanima DKW tiitel läheb vähemagi kõhkluseta restaureerimata kujul säilinud 20-ndate aastate algusest pärit DKW ZL'le, mida suvistel vanatehnikaüritustel tihti liikumas näeb.

Vanuselt teisel kohal võikski olla tänase kirjatöö kangelane, aastast 1929 pärinev DKW Luxus 200.

DKW tootis mudelit Luxus 200 Saksamaal Zschopau tehastes aastatel 1929-32. Mudeli tootmine jääb perioodi enne nelja tehase - Audi, DKW, Horch ja Wanderer - ühinemist 1932.a. suvel. Seetõttu on ka Luxuse bensiinipaagil veel vana kollasepõhjaline siniste tähtedega DKW logo millel puuduvad harjumuspärased Audi rõngad. Kuigi masina nimi viitab luksusele, oli asi luksusest kaugel. Maailmas ja ka Saksamaal valitses sel ajal majanduskriis ning ka mootorrataste müük ei läinud kuigi hästi. Kuigi kõnealuse mudeli juures võib leida teistest sama perioodi DKW mudelitest märgatavalt rohkem toretsevaid nikkeldetaile, oli konstruktsioonis kasutatud üsna odavaid lahendusi, näiteks poltühendustega valtsplekist raami, kuna varasemad DKW mudelid olid keevistoru raamidega. Ka mootori kubatuur oli rihitud täpselt 198 cm³, sest alla 200 cm³ mootorratastele ei vajatud selle aja seaduste järgi sõitmiseks juhilube ning need sõidukid olid vabastatud mootorsõiduki maksust. Nimetatud maksuseadus jõustus 1928.aasta 1.aprillist, mil vähendati ka Luxus 200 eelkäia DKW E 206 (206 cm³) silindri läbimõõtu ja uueks mudelinimeks sai DKW E 200 (198 cm³). DKW mootorrattaid sai Saksamaal tellida ka posti teel ning tasuta soovi korral järelmaksuga 6, 12 või 15 kuuliste osamaksetena, baasmudeli hinnaks oli 648.- riigimarka. Kas ka Eestis taoline makseviis toimis, ei ole teada.

Nagu juba ülalpool mainitud sai, olid Luxus 200 eelkäijateks firma mudelivalikus DKW E 206 ja E 200 milliseid toodeti aastatel 1925-1928. Neist erines Luxus 200 eelkõige välimuselt. Jõuallikas oli sisuliselt sama. Eestis on DKW E 200 teadaolevalt üks ja see pärineb aastast 1928.

Tehniliseks uuenduseks võib Luxus 200 juures pidada tänapäevast sadulakujulist bensiinipaaki. Enne seda rippusid DKW ja enamuse teiste selle aja mootorrataste paagid traditsiooniliselt raami ülalatoru all.

Tehnilised andmed:

DKW Luxus 200, 1929.aasta

Tootja: Zschopauer Motorenwerke J.S.Rasmussen
A.G. Saksamaa

Allhankijad ja koostööpartnerid erinevate osade valmistamisel:

Metallwerke Frankenberg GmbH - Framo-E
karburaator, heebliid ja sadulad

Continental Gummi-Werke AG - rehvid, veorihm
ja kummidetailid

Deutsches Präzisions Kettenwerk AG (DPK) -
kett

Mootor ZS200 on kahetaktiline, deflektoriga, ühesilindriline, õhkjahutusega, kusjuures on turboventilaatoriga sundjahutus. Töömaht on 198 ccm, võimsus 4 hj/3500 rpm. Käigukast on kahekäiguline, ehitatud mootoriga ühisesse karterisse. Maksimaalne kiirus on 70 km/h. Rehvid on rantmantliga, mõõdus 26" x 2,85". Valgustus oli lisavarustuses 4V pingega, 6W võimsusega (lähituli 1W, kaugtuli 5W). Parktuli töötas pataretoitega. Tagatuli puudus, oli ainult klaasist munakujuline helkur ehk Katzenauge (Saksa k. „kassisilm“). Kütusepaagi maht on 10 liitrit, õli ja bensiini segu suhtega 1:20, kütusekulu u. 3 l/100km.

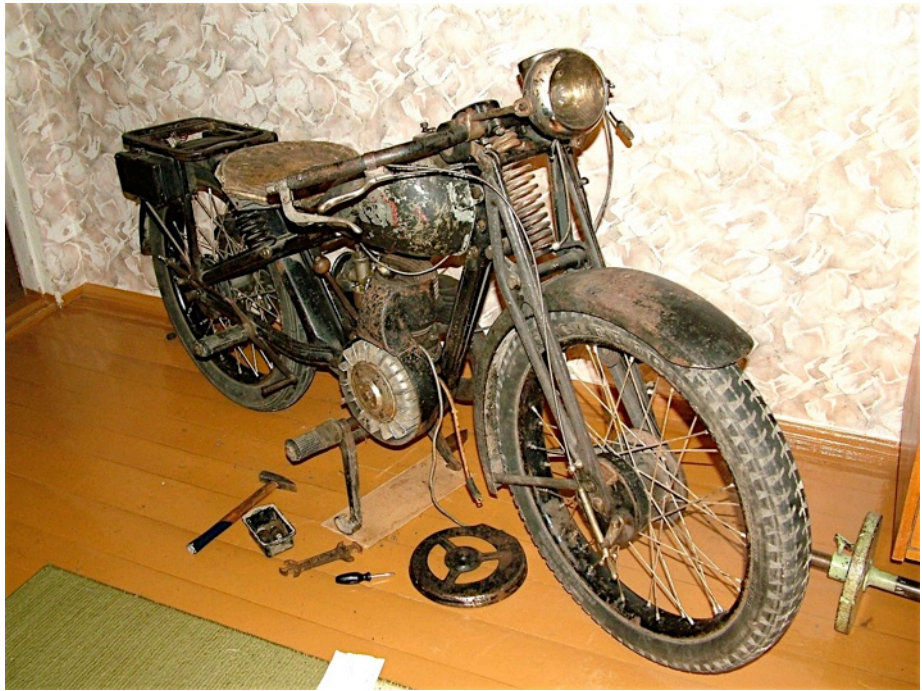
Sellises kompleksuses mudeli hind 1929. aastal oli 743.- RM.

Seevastu mootor oli vanamoeline: paisukambriga (deflektor) silinder, kahe gaasihoovaga (Doppelhebel) juhitud karburaator, hooratta magneetosüüde, korkketastega kuivsidur ning turboventilaatoriga sundjahutus. Toodeti nii kett- kui rihmülekanedega mudelit, seejuures oli ketiga mudel 20.- RM kallim. Mõlema ülekande puhul võimaldati ostjal valida lisaks ka ülekandearvu – kettülekanedega mudelil kahe erineva tagaketiratta ja rihmülekanedega mudelil koguni kolme erineva läbimõõduga tagarihmaratta vahel sõltuvalt sellest, millistes maastikuoludes sõitmiseks tsiklit valdavalt kasutada sooviti. Spidomeeter, signaalipasun ja valgustus kuulusid täiendava tasu eest pakutava lisavarustuse hulka, mis baasmudelil puudusid. Valgustuseks sai klient valida nii karbiidilaterna kui 4 voldise elektrilaterna vahel. Viimasel juhul tuli

välja käia 75.- RM suurune lisatasu täiendavate magneetomähiste eest.

Eestis esindas DKW kaubamärki toona Tallinnas tegutsenud AS Carl Tammann & Ko. Tõenäoliselt just selle firma kaudu jõudis Eestisse ka kõnealune mootorratas, mille elulugu võib reaalselt jälgima hakata alles 2005.aasta hilissügisest, mil sõiduvahendi praegune omanik Heiki Muda selle Kiviõlist soetas. „Omanik kavatses jätta tsikli oma pojale kuid kuna peres tekkisid rahalised raskused ja poja õppemaks tahtis tasumist, siis ta seda mulle pakkuski, kuna teadis et ma oskan selliseid väärtusi hinnata ja et minu käes jääb masin Eestisse,” meenutab Heiki oma toonast ostu. Kiviõlisse oli DKW jõudnud 70-ndate aastate alguses, kuid peagi jäi juba toona 40-ne eluaasta piiri ületanud mootorratas seisma, kuna igapäevase liiklusvahendi rolli haaras endale hulga moodsam Jawa. Esialgu garaažis ja hiljem turvalisuse huvides omaniku elutoas seisnud mootorratas püsis seetõttu väga heas seisus ja komplektsena. Mis peamine: kuigi viimased 30 aastat ei olnud mootorratast käima pandud, olid kompressioon ja säde mootoril olemas. Mootorrattal olid alles ka originaal rantmantel rehvid firmadelt Continental ja Englebert, mis vanusest tingitud pragudest hoolimata kõlbavad piiratud kasutamiseks ka

Enne restaureerimist aastal 2005



praegu. Paljude restaureerimisobjektide puhul on raske aga isegi detailide otstarvet paksu roostekihi alt ära tunda.

Päris ideaalne DKW tehniline olukord siiski polnud. Mootor ja käigukast vajasis laagrite vahetamist ja nõukogude mootorrattalt „Krasnõi Oktjabr L300“ pärit asendusdetailidega karburaator komplekteerimist Framo-E originaalosaladega. Puudusid gaasiheebliid, kickstarter ja veel mitmed väiksemad osad.

20-ndate aastate lõpust pärit mootorratta, mille Eestis säilinud eksemplaride arv piirdub teadaolevalt kahega (teine on Viljandis restaureerimisprojektina), varuosade hankimine pole aga just kõige lihtsam ülesanne. Siinkohal tuli appi moodne leiutis: internet, seda

internetikaubamaja Ebay näol. Selle abil on Saksamaalt hangitud enamus puudunud osasid. Näiteks originaalkarburaatori taastamiseks oli vaja hankida neli doonorit. Mõned detailid said aga hangitud Hollandist ja Austriast.

Mõne detaili taastamine nõudis aga suisa eestlastele iseomast nutikust. Aja jooksul kulunud ja pragunenud dermantiinist sadulakattele õnnestus sobiv aseaine leida tundmatu kodaniku poolt teeäärssesse kraavi sokutatud

Pärast restaureerimist aastal 2008



akordionikastilt. Seda ümbritsenud materjalihulk oli napilt piisav, et sadulale taas esialgne välimus anda. Palju lihtsam oleks olnud hankida nõukogude aegset pruuni värvi kalasabamustriga dermantini, kuid sadul vajast just musta ilma mustrita materjali.

Esialgu tekitas küsimärke ka mootorrattale tema omapärase hüüdnime andnud paagi värvkatte toon, kuid Saksa kolleegidest mootorrattataastajatega suheldes õnnestus saada vihje õigele värvikoodile. Selleks on tuletõrjepunane ehk Feuerwehrrot RAL 3000. Niklitöödega tegeles Narvas asuv Igor Brokk'i galvanikatoökoda.

Kokku kulus mootorratta taastamisele üle kahe aasta ning korralik kogus kroone, kuid musta numbri hindamisakti kohaselt 98 protsendise originaalsustasemega mootorratta nägemine tõestab, et tehtud töö oli seda väärt.

Üks vähetuntud seos Eestil on DKW 200-ga aga veel. Nimelt osteti partii selliseid mootorrattaid 30-ndate aastate alguses Eesti Posti poolt toonastele postiljonidele jalavaeva vähendamiseks. Vähemal üks sellest partiist pärit DKW (küll tootmisaastaga 1931) on ka säilinud ning korraliku asendusmootori leidmisel ka lihtsalt taastatav.

Taastamise otsesed kulud (ei sisalda omaniku enda töötunde), s.o. teenuste ja varuosade eest kolmandatele isikutele ja ettevõtetele makstud tasudena on olnud kahe aasta jooksul kokku ca 107 000.-, millest märkimisväärsamad kuluartiklid on olnud:

- E-Bay vahendusel hangitud originaalosad, doonordetailid, tööriistad jne. 45 000.- (sealhulgas karburaatorite doonorid 10 000.- ja heebliite doonorid 3000.-)
- niklitööd (Igor Brokk) 25 000.-
- maalritööd 10 000.-
- erinevatest netikauplustest ostetud kirjandus ja replikavaruosad 7000.-
- replika esirehv Dunlop (Inglismaalt) 4900.-
- väntvõlli raamlaagrid SKF (3tk) 4200.-
- kepsulaagri vahetus 2000.-
- doonorsadul 2200.-
- sadulakatte taastamine 1500.-
- Azur määrdeniplid (7 tk) 1900.-
- esilaterna originaalklaas 1600.-
- jne., jne...

Alates 2007.a. suvest on see mootorratas osalenud mitmetel vanatehnikauitustel Eestis, Lätis ja Soomes. Ei saa jätta mainimata 2008.a. restaureerimiskonkursi esikohta Eestis ja Soome suurima vanamootorrattakokkutuleku „Veteraaniralli 2008“ raames korraldatud restaureerimiskonkursi A klassi (enne 1945.a. valmistatud mootorrattad) teist kohta.

Mõte sõita Soome tekkis ootamatult, tagantjärele mõeldes isegi ei suuda meenutada kust sain selle kohta infot. Kuid teoks see sai ja küllap ajendas eelkõige uudishimu näha ja saada osa põhjanaabrite vanatehnikakultuurist.. Mõeldud tehtud – laps vanaema juurde, ratas Sharanni, naine kaasa ja sadamasse viimasele reedeõhtusele laevale. Helsingist Ähtärisse, kus seekordne järjekorranumbrilt 33.

„Veteraaniralli“ pidi toimuma, on üle 300 kilomeetri, mis tähendas et laagriplatsile saabusime vastu hommikut kui hakkas juba koitma. Väravas võttis meid vastu klassikaline harleymeel, selline nagu ma neid olen endale alati ette kujutanud – suur ja karvane. Selgus et meid oli oodatud, sest olin mõned päevad varem kellegiga korraldajatest mõned täpsustavad e-mailid vahetanud. Maksime osalustasu (mille suurus sõltus masina vanusest ja sellest kas ollakse VMPK liige või mitte), saime kätte käepaeld ja muu nänni ning otsisime tihedalt asustatud laagriplatsi kaugemas nurgas vaba platsi. Olime nii

Pärast restaureerimist aastal 2008



väsinud, et ei jaksanud isegi telki püstitada – kiirelt ratas välja ja ise auto põrandale pikali.

Hommikul laagriplatsiga tutvudes veendusin kokkutuleku mastaapsuses – niikaugele kui silm ulatus oli telkide ja mootorrataste meri! Ürituse ametliku statistika järgi püstitati 446 telki ja osales kokku 673 vanamootorratast, milledest ennesõjaaegseid oli 26 tk, perioodist 1946-1981 381 tk ja perioodist alates 1981 266 tk. Muuseaalseid „musta numbri“ sõidukeid osales 269 tk.

Neist numbritest on kahjuks näha ka üks pisut häirinud asjaolu, et vanad ennesõjaaegsed rariteedid kippusid uuemate mootorrataste vahele hajuma. DKW margi esindajaid oli lisaks minu masinale veel ainult üks. Eimlevinud margid olid BMW (106tk), Honda (94tk), Yamaha (51tk), Jawa (46tk), Triumph (32tk), HD (30tk), BSA (27tk), Norton (22tk).

Samas toimus ka restaureerimiskonkurss, kuhu ka minu DKW paluti osalema. Hindajateks oma ala spetsialistid ja hindamise aluseks Soome „musta numbri“ hindamistingimused. Peab mainima, et hindamine oli väga range. Muuhulgas anti punkte ka selle eest kas mingi sõlm või detail on säilinud algsena või on restaureeritud vana originaaldetail või on tehtud koopia. puuduva detaili asemele. Kui restaureeritud, siis kas omanik on teinud töö ise või tellis selle teenusena mujalt. Minu DKW juures tõsteti esile dokumentide,

varuosakataloogide ja pildimaterjali eeskujulik valik. Soomes ei ole teadaolevalt 20.aastate DKW'sid säilinud, vaid Pietarsaari mootorrattamuuseumi juhataja mainis et nende muuseumis kogus on analoogne 300cm³ sundjahutusega mootor, kuid midagi muud pole säilinud.

Minu DKW hindamise käigus tekkis ka korraldajatele üks pünklik moment, kui kellegile hindajatest meenus, et klubi põhikiri ei luba konkursil välismaalastel osaleda. Täpsustamisel siiski selgus, et küsimus ei ole mitte rahvuses ega elukohariigis, vaid konkursil osaleja peab olema



VMPK klubi liige. Kuna ma aga ei olnud ise ennast konkursile pakkunud vaid korraldajad kutsusid mind „lavale“ ise, üritati leida delikaatne lahendus ja mulle pakuti võimalus astuda sealsamas klubi liimeks juhul kui soovin saada ametlikku hinnangut. Alternatiivina oleks piirdutud mitteametliku hinnangu andmisega restaureerimise kvaliteedile, kuid sel juhul ei oleks ma saanud osaleda ametlikul kohtade jagamisel. Otsustasin astuda VMPK liikmeks, seda otsust mõjutas pisut ka korraldajate enda pealekäimine.

Päev lõppes küljekorviga Ural-mootorrataste tirimisvõistlusel ja restaureerimiskonkursil osalenute autasustamisega. Teiste eriauhindade hulgas peeti meele ka vanimat osalenud mootorratast milleks oli 1924.a. Royal Enfield ning kaugeimalt (480 km) omal jõul kohalesõitnud vanamootorratast FN (1929).

Järgmisel aastal toimub järjekorras 34. Veteraaniralli 7.-9.augustil Oulus.

Tarmo Rüsenberg, Heiki Muda

Soome VMPK restaureerimiskonkursi tulemused 2008

A klass (enne 1945)

1. Triumph 5T Speed Twin (1939.a.)
2. DKW Luxus 200 (1929.a.)

B klass (peale 1945)

1. AJS 18 CS (1955.a.)
2. Zündapp DB 202 (1952.a.)
3. CZ 150 (1953.a.)

C klass (mopeedid)

1. Jaguar 50 (1962.a.)
2. Solifer 4-Speed (1971.a.)
3. kolm Zündapp Combinette mopeedi

Minu tsikliharrastuse faktoloogia

Ostsin- vahetasin oma esimese Zündappi detsembris 1975. Ja sellele lisaks tõin 1976 kevadel ära Jägalast Koeralooga talust Järve Kalevi käest Puch 250 S4. See ratas oli minu abikaasale Reedale 20 aastaseks saamise sünnipäeva kingiks.

Jaanuaris 1976 loodi siis rohkearvulisel harrastajate koosviibimisel Ajakirjandusmaja saalis ühine katusorganisatsioon mis sai nime „UNIC”. Klubi motosektsiooni esimeseks avalikuks ülesastumiseks

üksmeeles nii chopperimehed kui paadunud restauraatorid.

Ja saigi esimene aasta vanatehnikaliikumist mööda. Tuli tõdeda, et asi oli kenasti käima läinud sest harrastajate vajadus koonduda oli lihtsalt aja küsimus. Tsiklileeris aga kääris kahe erineva suuna vahel ja neist mõlemil oli õigus. Need kes tahtsid aega tagasi pöörata ja taastada iga viimasegi kaherattalise tehase konditsioonis ja säilitades nii parimal moel tehnika ajalugu. Muidugi oli neil

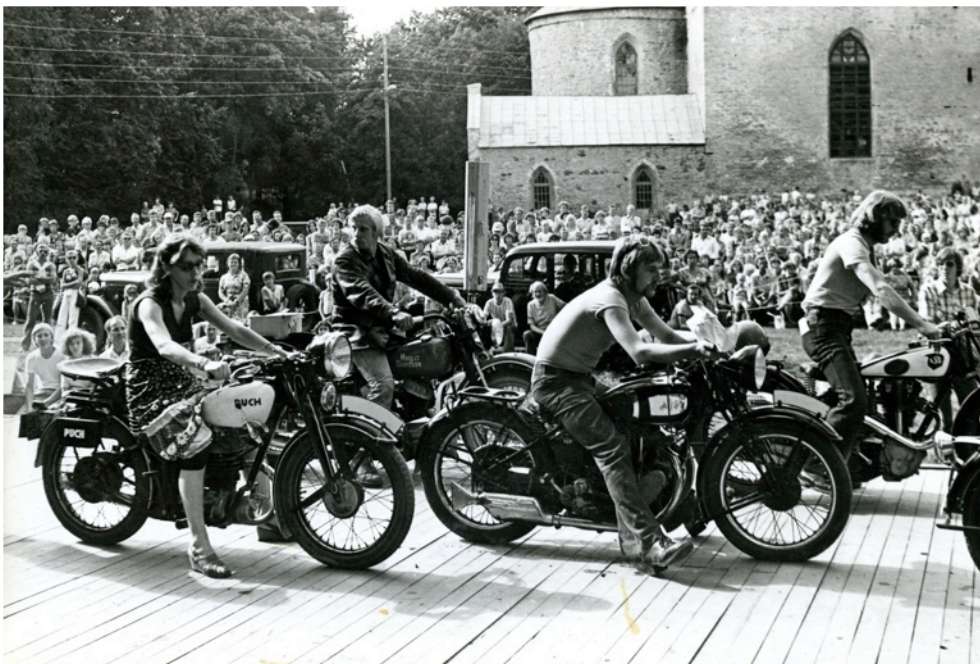
õigus. Teine leer tegi vanadest tsiklitest nn. tarbesõidukeid ehk choppereid, kasutades sageli vaid raami ja mootorit. Ka neil oli õigus sest midagi oli ka läbi nende ajahamba käest päästetud. Olid mõned jäiga liini hoidjad kes valjuhäälselt nõudsid choppermeeste klubist välja löömist. Samas jäi peale nende hääli kes soovisid vastastikust kasulikkust koostööd. Nii see jäigi.

1977 aasta tõi tähesõidu Pärnu. Tagasiteel kukkus Reet Aruküla männiku vahel ja lõhkus Puchi

esitule klaasi mida ma ei ole suutnud tänaseni uut leida.

1978 oli hästi aktiivne aasta. Käisime lätlaste klubi organiseeritud Aluksne rallil millele ei ole siiani võrdset olnud. Siis toimus I motokokkutulek Tartus. Veel käisime Moskvast Za rüljom ajakirja juubeliüritusel. Tsiklid olid sedapuhku auto kastis. Meie ise kimasime Unicu Tšaikaga.

Haapsalu 700 aasta juubel, 1979.



oli Kalevi Suursõidu avamine juunikuus. Selleks kogunesime kino Sõprus ja Ararati nurgale. Oli ülev tunne sõita ühises kolonnis piki Narva maanteed Piritale. Enne päris võidusõitjaid lasti siis ka meid rajale. Veri lõi pähe ja läks andmiseks, hea et midagi ei juhtunud.

Siis oli sügisel 11. septembril 1976 vanasõidukite ralli Tallinn-Rakvere. Sellest võtsid osa suures

1976. aasta chopperi stiilinäide - doonoriks NSU 600cc



Ja sügisel oli hästi vihmarohke klubi suurüritus jälle Tartus. Võin julgelt öelda et see oli minu harrastamise kõrgaasta.

1979 aastal toimus Haapsalu linna 700 aastapäevale pühendatud Valge Daami ralli millest võtsime muidugi osa.

Ja peaaegu oleks meelest läinud, et 1979 aasta hooaja avamine oli jaanipäeval velotrekil. Ning üks väga tore üritus oli 18 augustil Raplas toimunud tsiklipäev mis jäi küll osavõtjatevaeseks.

Ja siis jõudis kätte olümpiaaasta 1980. Minule oli see nullaasta, või pea nullilähedane. Kevadel tõin koju suure kompressori, laenasin Kurg Antsult liivapritsi ning aprilli viimastel päevadel puhastasin ära kogu oma vanaraua. Siis ajas kodutöö mind 3 mail Kosele sugulaste juurde puulippe kasvuhoone jaoks tegema. Öhtul pidin minema veel meie klubi presidendi hr. Kirsi sünnipäevale. Saatus tahtis aga teisiti, saevõlli teras pettis ja 3000 pöördega sacketas lõhkus mu vasaku jala pudiks. Seega vaatasin olümpiaparaadi karkudel ja tsiklikola kallale pääsesin alles päris sügisel. Siis tuli aga uus laks väljakolimise ja oma elamise ehitamise näol. Kõik see viis harrastuse palju kaugemale tahaplaanile kui oleksin tahtnud.

1981 aasta oli ühistegevuse seisukohalt murranguline. Toimusid mitmed arutelukoosolekud kus püüti selgitada identiteeti ja motivaatoreid. Suve suurim üritus oli tähistamiseks

Eesti I auto-motovõidusõidu 60 aastapäeva. Ka trass kulges mõningate mööndustega peaaegu samat teed.

Ja toimus esimene vanatehnika näitus Kadrioru tennisehallis.

24-25. juulil 1982 viis klubi läbi järgmise suurürituse- ralli „Tallinn-Palermo”

1983 tsikliaasta algas III motokokkutulekuga 28-29 mail Tallinnas, Pirital.

Ilm soosis meie tegemisi ning minu arvamus oli, et asi läks korda. Lisatud vanadest klubi esimehe korraldustest saab lugeda vastupidist.

Pärnu tähesõidule ma ei jõudnud minna. See oli jaanipäeva paiku. Küll aga käisin sügisel Saaremaa sektsiooni korraldatud kokkutulekul.

Muuseas- 1983 aastast on klubi liige ka meie kõige tuntum Urmas Teearu.

1983 III motokokkutulek Pirital



1984 aasta oli Tartu-Võru ralli aasta ja minule jäi ta aktivistina viimaseks.

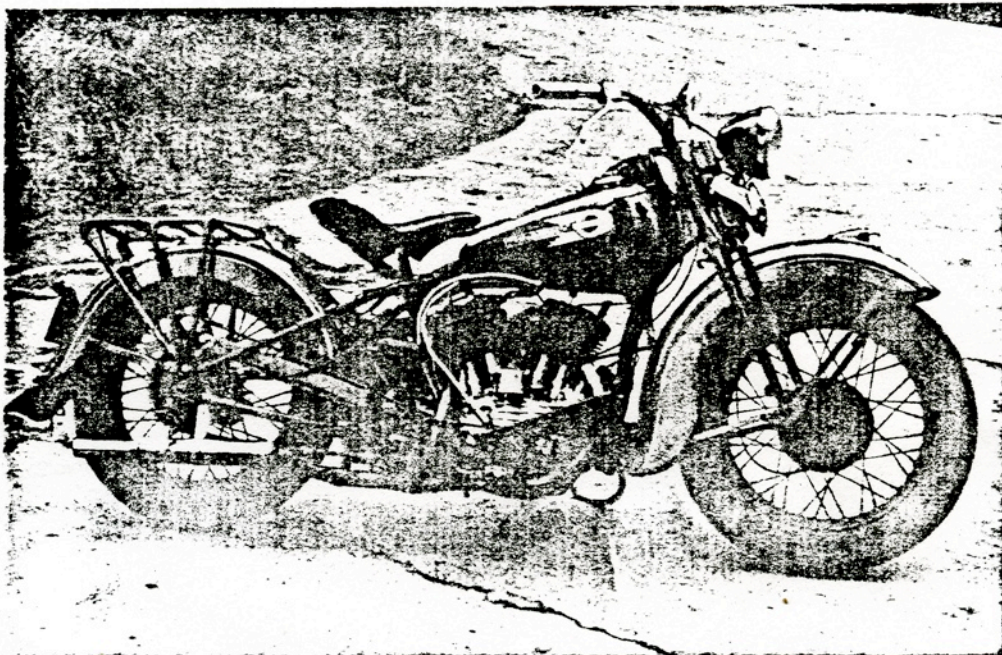
Olime seal koos Gnome-Rhone mehe Urmas Toomlaga, kellega käisime veel koos Munamäel.

Toredad päevad olid.

Ants Kivimäe

Uritust ei saa aga õnnestunuks lugeda, sest osavõtjaid oli ENSV-st väga vähe (Puudus Viljandi, Raasiku ja Pärnu ning Saarte esindus), mis viitab nõrgale eelnevale organiseerimistööle ja vähesusele kontaktile taastajatega. Teiseks puuduseks oli tehn.komisjoni n.ö. tagajärjeto töö, sest jäeti kasutamata võimalus akteerida kõik sõidukid. Teen ettepaneku nimetatud tõsised probleemid läbi arutada motosektsiooni üldkoosolekul ning koostada konkreetne meetmete plaan kõigi märkinisväärsete tsiklike tehnilise hindamise läbiviimiseks 1983.aastal. Vastutavad A.Kivimäe, V.Vilu, M.Bankier, H.Hermanson ja H.Talnar. Võtta erikontrolli alla motosektori osavõtt Pärnu Uritusest 24.-26.06.1983.a.-nä.

Y. Kirs



Ettekanne "Unic" klubi valimis-aastakoosolekul 21. 01. 1981

1976 a. jaanuari üldkoosolek sai laiemale ringkonnale tunnuks klubi algusena. Juba sama aasta töi endaga kaasa esimesed ühisüritused. Siklimeestele ei olnud Rakvere ralli esimene koossõit vaid juuni kuul toimunud Kalevi Suursõidu avamine Pirita ringrajal. Sellest sõidust on hea mälestus, kõik läks korda, aga silma torkas chopperirohkus. Osavõtnud kümnekonnast rattast olid tõeliselt originaalsed ainult 2. Septembris järgnenud Rakvere ralliga (26 mootorrattast, neist juba 14 originaalselt taastatud) sai selgeks, et ühine edasimineku on võimatu. Välismaal on küll ka chopperiklubid leidnud eluõiguse, siiski ei saa taastajate ja mittetaastajate vahel tekkida ideelist ühtsust. Probleem oli tõsine. Võis arvata, et järgmisel üritusel on mootorrattameeste arv väga napp. Nii mõnedki endised, aktiivsed entusiastid muutusid välja oma passiivset mõtlemisviisi ja solvusid. Selle asemel, et uue progressiivse taastamissuunaga kaasa minna pöörati klubile selg. (koit, Kaare, Kallaste, Priit, Jürisoo, Juhani) Negu tulevik näitas kaotasid sellega eelkõige nemad ise.

Uus 1977. aasta töi endaga kaasa nii mõnegi uue kaasmõtteleja ning originaalse sikli. Tähesõidust Pärnu võttis osa 17 originaalses seisukorras mootorrattast. Arvuline tagasimineku chopperimeeste puudumise tõttu muidugi oli aga moraalne võit oli suurem. "Unic" klubi, vanade sõidukite taastajate klubi õigustas oma nime.

Et hoogustada mootorrattaste kui odavamate, käepärasemate ja mõneti ka unikaalsemate sõiduvahendite taastamist, otsustasime korraldada 1978 aasta juulis Tartus I motopäeva. Julgen väita, et see oli sensatsioon ja tekitas siklimeeste hulgas tõelist elevust ning huvi. Osavõtjate arvu prognoosisime 40-ga, tegelik 34. Kuigi naabrid lätlased viisid ära nii mõnegi auhinnalise koha sõidutehnikalistel võistlustel, ei saanud nad enam viimistlemise ning originaalsuse tasemega meid üllatada. Rõõm oli tõdeda oma meeste märkimisväärselt tööd sõiduriistadele esialgse näo andmisel. Kahtlemata võib lugeda selle uue kvaliteedi autoreiks viljandlasi Enno Üvelit ja Arvo Randi. Nad ei teinud palju sõnu, kuid siklid rääkisid ise meeste eest. Ja paljud sõitsid koju mõttega, et kui mitte paremini siis vähemalt samal tasemel peaks sikked välja nägema.

Kuigi Tartu retke ajal valitses ääretult hehv ilm, ei suutnud see jahutada siklimeeste hinge suvise õnnestumisega külvatud optimismit. Osavõtjate arv oli rekordiline- 38.

Ja ehkki üritus loetakse ebaõnnestunuks on igal osavõtjal sellest oma isiklik ning võib olla mitte nii troostitu arvanus. Sest millega muidu seletada väga rohket osavõttu Haapsalu ralli eelsel kokkutulekul Raplas. Meil nimetati seda küll motopäevaks ja ilmselt oodati sellest midagi rohkemat. Peab tunnistama, et sellisel kujul kogunemine Raplas motopäeva nime ei õigustanud. Märkimisväärne oli vaid see, et naarid lätist sõitsid seekord koju ilma auhindateta. Niivõrd ühtlaselt kõrgeks oli muutunud meeste taastamistase ning tihedaks konkursisöel.

Olümpiaparaadist osavõtjatele-kandidaatitele saadeti varakult kutsed ja paluti esitada sooviavaldused. Kohtade arv oli limiteeritud ja tuli olla väga printsiipiaalne. Tuli anda eitav vastus nii mõnелеgi soovijale. Seda tehti põhimõttel, et ainult parimatest parimaile langeks aukohustus esindada klubi sellel rahvusvahelise maiguga üritusel. Seda suurem oli hämmastus kui vastutustundetult suhtuti sellesse auülesandesse. Me ei ole enam koolilapsed kes poppi tehes röömustavad, et said õpetaja üle trumbata. Üle trumpamisest jäi asi kaugemale aga narriks tegid end paljud. Varem me ei riskinud nimepidi kritiseerida kedagi. Mine tea, solvub ja ei tulegi enam. Müüd on klubil ühtsust ja tugevust piisavalt selleks, et nimetada igat asja tema õige nimega. Samapalju kui Viljandi mehed omal ajal tegid klubi heaks (kas kogemata või teadlikult) tegid nad olümpiaparaadi ignoreerimisega tema vastu. Pilt jäi mootorrataste osas tõesti kahvatuks, kuid üldisele õnnestumisele see mõju ei avaldanud.

Müüd aga kokkuvõtte neist meestest kes oma kaasasitamisega ja osavõtuga on aidanud klubi nime hoida ning teeninud kaaslaste lugupidamise. Absoluutselt täpset ülevaadet killei ole aga mandaatnimekirjade alusel võiks öelda, et tublimad on Reet Kivimäe, Kalju Ots perekond Tänavots, Heino Reinjärv, Anton Endel. Väga kohusetundlikult on kaasa löönud ka Aivar Toomik ja Tõnis Pappel.

Eelpooltoodust nähtub, et motosektsiooni töö on läbinud tõusu- perioodi ning hoog on hakanud vähenema. Siiski on hea, et olemasolevast hulgast selgus välja rida inimesi kellele võib loota. Ka tekib juurde noori siklimehi- vähe, aga siiski nad on olemas ja ütlevad varsti kaaluka sõna. Omavahelise läbikäimise hõlbustamiseks tegin loetelu vabariigis siklitaastamisega tegelevatest inimestest, Nimekirja sai 77 nime, neist 45 mitte klubi liikmed.

1981 aasta augusti viimasel laupäeval-pühapäeval plaanisin teha üleliidulise motopäeva. Kuid kellega seda teha? Üks ei ole sõdur lahinguväljal. Keegi ei sunni ega saa teid sundida tegema rasket taastamistööd, veel vähem saab teid sundida sõitma sadade kilomeetrite teha kokkutulekule.

Aastakümnetetaqune Statistika

1985.aastal klubi „Unic” Motosektsiooni aktiivsete liikmete ja huviliste valduses olnud vanaaegsete tsiklite nimekiri.

Jrk.nr.	Mootorratta mark	Restaureeritud	Restaureerimisel või ootel	Kokku
1.	ACE		1	1
2.	AJS	1	6	7
3.	Ardie	1	3	4
4.	Ariel	1	3	4
5.	AWO		1	1
6.	BMW R-35	12	10	22
7.	BMW R-75	1	5	6
8.	BMW R-12	1		1
9.	BMW erinevad mudelid	3	9	12
10.	BSA		6	6
11.	Calthrope		1	1
12.	Cezeta		1	1
13.	Cleveland (4 sil.)		1	1
14.	D-Rad		1	1
15.	DKW (erinevad mudelid)	2	14	15
16.	Dürkop	1		1
17.	Gnome-Rhone (erinevad mudelid)	2	2	4
18.	Gillette		1	1
19.	FN	2	2	4
20.	Harley-Davidson(erinevad mudelid)	12	17	29
21.	Horex		2	2
22.	Indian (erinevad mudelid)	4	7	11
23.	IŽ-8		1	1
24.	IŽ-350	2	1	3
25.	IŽ-49	3	2	5
26.	James		1	1
27.	Jawa	3	6	9
28.	Krasnõi-Oktjaber		2	2
29.	Kievljanin	1	1	2
30.	LeCrimpeur	1		1
32.	L-8		1	1
33.	Levis		1	1
34.	M1A	2		2
35.	Maico		1	1
36.	Matchless		1	1
37.	Miele	1		1
38.	New-Imperial		2	2
39.	Norton		2	2
40.	NSU	6	27	34
41.	Pannonia		1	1
42.	Phänomen	1		1
43.	PMZ-A-750		2	2

44.	Puch	1	1	2
45.	Raleigh	1	3	4
46.	Royal-Einfield		4	4
47.	Rudge		6	6
48.	Sachs	1	3	4
49.	Sarolea T36		1	1
50.	Sokol		1	1
51.	Standard		2	2
52.	Sunbeam	1	1	2
53.	Shüttöff		1	1
54.	Terrot	1	1	2
55.	Tempo	1		1
56.	Triumph		4	4
57.	TWN	2	3	5
58.	ÖVA	1	1	2
58.	Velocette		1	1
59.	Victoria		3	3
60.	Valter	1		1
61.	Wanderer 1907	1		1
62.	Wanderer 98cc	2		3
63.	Zündapp (erinevad mudelid)	9	13	22
64.	Montcomery		1	1
65.	Brennabor		1	1
	Kokku	83	196	279

1988.a. klubi „Unic” liikmete nimekirja põhjal oli motosektsiooni tsiklimeeste valduses restaureeritud või taastamise ootel 239 mootorratast. See ei tarvitse olla täielik. Üles on loetletud vaid firmad ja üldkogus, mis koosneb erinevatest mudelitest. Nimekirjas on sageli märgitud vaid mark, mudelit mainimata väljaarvatud BMW R-35. See tõttu sai loobutud mudelite välja toomisest eraldi, kuid üldpildi peaks ka see andma mõõdanikust.

Mootorrattad markide järgi: ACE (4sil)- 1tk.; AJS- 5tk.; Ardie- 1tk.; Ariel- 2tk.; Anker-Sachs- 1tk.; AWO- 7tk.; BMW R-35-21tk.; BMW erinevad mudelid -19tk.; BSA -7tk.; Cezeta -2tk.; Cleveland (4sil)-1tk.; DKW -11tk.; D-Rad-1tk.; Dürkop -2tk.; Exelsior -2tk.; Gnome-Rhone AX2- 2tk.; Gillette- 1tk.; FN -5tk.; Harley-Davidson -17tk.; Horex -1tk.; Indian -8tk.; IZ-8 -1tk.; IZ-350 -3tk.; IZ-49 -5tk.; James -1tk.; Jawa kuni 1950.a. -6tk.; Jawa 50cc -5tk. Krasnõi-Oktjaber -2tk.; Kievljanin -1tk.; L-8 -1tk.; LeGrimpeur -1tk.; Maico -1tk.; Matchless -1tk.; Miele -1tk.; New-Imperiaal -1tk.; Norton -2tk.; NSU -23tk.; Pannonia -2tk.; Peugeot -1tk.; Phänomen -1tk.; PMZ-A-750 -1tk.; Puch -4tk.; Raleigh -3tk.; Royal-Einfield -5tk.; Rudge -2tk.; Sachs 98cc -3tk.; Sarolea T36 -1tk.; Sokol 600 -1tk. (see ratas varastati omanikult Pikaverest); Standard-Rex -1tk.; Sunbeam -3tk.; Terrot -2tk.; Tempo -1tk.; Tiz AM600 -2tk.; Triumph -4tk.; TWN -2tk.; ÖVA -1tk.; Velocette -1tk.; Victoria -4tk.; Walter -1tk.; Wanderer 1907 -1tk.; Wanderer 98cc -8tk.; Zündapp -16tk. (neist 3tk. Zündapp K 800 ja 3tk. Zündapp KS 750).



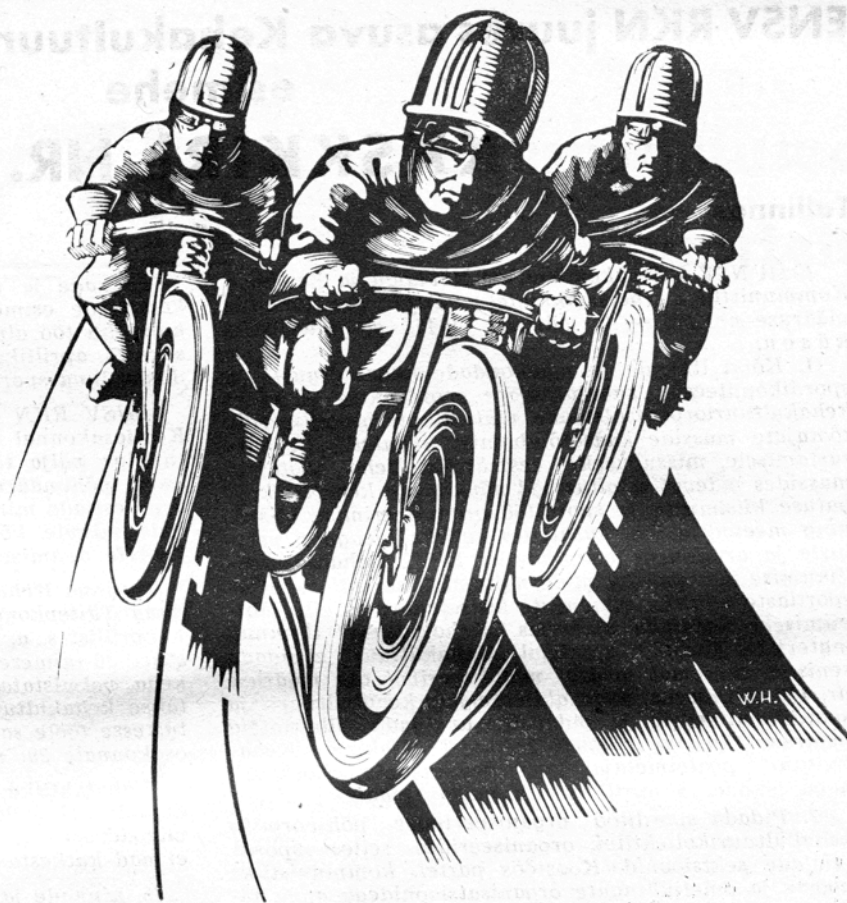
Mootor- spordist

I. SULIN

Edu rindel on tugevasti seotud meisterlikkusega tehnika kasutamises. Nõukogude sõjaväelased on pikade sõja-aastate kestel õppinud viimse peenuseni kasutama oma sõjarelvi ja -masinaid. Iga võitleja rindel ja tagalas peab meeles seda, et tehnikast tuleb välja pigistada kõik, mida see suudab anda.

See on ka Eesti NSV mootorsportlaste sihiks, kes juba 1940.—1941. a. koondusid Eesti NSV Kehakultuuri- ja Spordikomitee Vabariikliku Automotoklubi juure. Kuid sel korral meie püüdnud mootorsportlased said vaevalt oma tegevust alustada ja ainult mõned võistlused pidada. Saksa fašistlikud röövvallutajad purustasid oma ootamatu kalaletungiga ka meie mootorsportlaste töö. Tungides Eesti NSV territooriumile fašistlik röövloom kasutas ja viis ära kõik, mis ta suutis. Fašistliku okupatsiooni ajal Eesti NSV territooriumil ei olnud mingisugust mootorspordi tegevust. Fašistid kandsid laiali Eesti NSV Vabariikliku Auto-motoklubi masinad ja tööriistad, kasutades neid oma masinate töökodades. Klubi töökojad muutisid oma masinate remondi-töökojaks. Teadlikumad mootorsportlased peitsid ja hoidsid alles suurel hulgal meie mootorspordivara ja võidusõidumasinaid.

Need mootorsportlased aga, kes olid Nõukogude Liidu tagalas, nägid, kuidas igasugune sport, ka mootorsport, arenes pingerikkalt edasi, kasvades kogu aeg pidevalt. Paljud meie noortest, kes varem spordiga ei tegelnud, kuid kes nägid Nõukogude Liidus masside kasutamiseks antavaid spordivõimalusi, hakkasid innukalt kaasa töötama. Ei ole aastaega, kus Nõukogude Liidu mootorsportlased ei tegutseks või ei katsetaks oma võimeid mitmesugusel aladel. 1945. aasta esimesil päe-



vil kinnitas Üleliiduline Kehakultuuri- ja Spordikomitee Moskvas Eesti NSV Kehakultuuri- ja Spordikomitee Vabariikliku Auto-motoklubi koosseisu. Klubi juhtiv koosseis töötab praegu Klubi ruumides Tallinnas Roheline aas 12. Praegu registreeritakse Klubi endisi ja uusi liikmeid isiklikult või kirja teel. Samuti jätkatakse Klubi masinate otsimist. Klubi töökojas remonteeritakse masinaid. On viimane aeg igal mootorsportlasel kontrollida ja remonteerida enda käes olev masin, kuna maikuus tuleb alustada esimeste võidusõitudega. Klubi juure on loomisel autojuhtide ja mootorratturite kool. Pealeselle tahetakse organiseerida klubi juure mitmesuguseid tehnilisi ringe.

Mootorite tundmaõppimiseks ja käsitsemiseks tuleb erilist rõhku panna just noorte kaasatõmbamisele. Iga noor, nii poeg- kui ka tütarlaps, peab juba enne täisealiseks saamist hästi tundma ja käsitsema mootorsõidukeid, mis omab erilise sõjalise tähtsuse. Punaarmee ei ole väeosa, kus ei oleks tähtis, et iga masinajuht oleks võimalikult

kõrgelt kvalifitseeritud. Sellest sõltub väeosade manööverdamisvõime, transport, löögi kiirus ja tugevus. Iga masinajuht peab teadma, kuidas kasutada masinat, et see annaks tõrumata maksimaalse võime. Ta peab teadma, kuidas käsitseda masinat, et see oleks alati korras ja töötaks kõige ökonoomsemalt. Iga motorist peab end alati pidevalt täiendama ja otsima võimalusi mootori töötamise parandamiseks. Ta peab kogu aeg olema kontaktis areneva tehnikaga, et mitte maha jääda. Selleks on kõige parem organiseeritult koos töötada ja läbi arutada iga küsimus.

Mootorsport ja võidusõidud on mootorite arengu peegel, mis kontrollivad ja annavad ülevaate mootorite arengust ja võimeist. Mootorsportlased on alati pidevas otsimises ja töös uute võtete ja täienduste arendamiseks mootorsõidukite võimete tõstmises, masinate ratsionaalsemaks muutmises ja uute kõrgete võimetega kaadrite saamises. Mootorsport peab muutuma rahva massidele kättesaadavaks ja noorte huvialaks!

Pidulik kõne „Käes on JAWA 80-nes juubeli aasta!”

1929.a.otsustas relvatööstur František Janeček hakata tootma mootorrattaid. Samal aastal ostis ta sakslastelt ühe silindrilise 4 taktilise ohv- 498cm³ mootoriga Wandereri valmistamise õigused ja hiljem kõik tootmiseks vajalikud seadmed. Nii sündis perekonna ja mootorratta nime kummagi sõna kahest algustähest uus nimi JAWA. Jawa ajalugu on raamatutest ja internetis kõigile kättesaadav, kuid sama kaua on Jawa ka Eestis tuntud. Manala mehel, endisel klubi veteranil Endel Antonil oli esimese Jawa mootor ja mõned detailid, väidetavalt Eestist pärit. Kuulsa tehase konstruktori William Patchetti konstrueeritud 4 taktiline, 350cm³, OHV mootoriga JAWA Sport 1936 aastast oli E. Antonil 60-70-ndail igapäevane tarberiist. Praeguseks on vanimaks sõitvaks JAWA`ks on Vello Vilu JAWA Robot 1938.a. Selle 98cm³ kahetaktilise mootorjalgratta konstrueeris kuulus tsehh Josef Jozif. Peale sõda valmistatud 1950-ndate JAWA Perak ja JAWA Ogar mudeleid oli meil hulganiisti, kuid „raudse eesriide” langedes müüdi neist paljud saia raha eest välismaale. Tollest ajast on umbes 7-10-ne riismed ja üks hea

säilinud, hilisemaid 60-70-te rattaid õnneks veel leidub harrastajate garaažides. See periood oli eestimaalastele „JAWA kuldajastu”. Hea 350cm³ Jawa jooksis välja 140km/h ja sutsu rohkemgi. Tallinn-Tartu maantee oli kitsam, liiklus küll hõredama, sellegipoolest sai seal 120-ga lajatatud. Kiiruse piirangut polnud aga haiglates olid omad JAWA meeste palatid, kus saadi kogemusi vahetada. Kui midagi juhtus, siis ainuke ametlik versioon oli, et ei sõidetud teoludele mitte vastava kiirusega. Asulate piirkiirus oli 60km/h, kuid kohtas ka ülimalt omapäraseid kiiruspiiranguid nagu näiteks 54km/h või 32km/h ja siis liiklusinspektor silma järgi hindas kiirust väites, et sõitsid 56km/h ehk 37km/h. Vaidlusest tulu ei tõusnud, eriti JAWA-mehel, auk juhitalongis oli kindlustatud, kolm auku-juhiloa läinud. Karm aeg kuid õiglane seltsimehed, kiiruspiirangut teedel polnud! Vot nii! Elagu EVMK „Unic-Moto” taatide noorpõlve ja noorte klubi liikmete lemmik vanamootorratas JAWA!

Hip-hip-hurraa!





Esimene JAWA,
JAWA 500cc OHV, 1929



JAWA 350 OHV, 1935



JAWA 100 Robot , 1937

PÕMM!

Kohtumiseni
järgmises numbris!

