

Tempo



Jaan Sild mootorrattaga Hildebrand & Wolffmüller
enne Suure Võidusõidu starti.



Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" ajakiri. Number 19, detsember 2012
ilmub siis, kui ilmub.

Sisukord

Tere, klubikaaslane!, Urmas Teearu	lk. 3
Teguderohke 2012. aasta, Märt Karu	lk. 4
Vanade Zündappi tsiklite kevadnäitus - miks me seda teeme?, Priit Kasikov	lk. 6
Kuidas Unic-Moto Jawa-mehed Soomes Jawasakkil käisid, Reigo Vilu	lk. 8
Kokkutulek Leedus, Meril Närep	lk. 11
Kokkutulek Lätis, Meril Närep	lk. 13
Volhonskaja Versta – Eesti vanamootorrattahuvilised Peterburis, Heiki Muda	lk. 15
Poola ja Indianide kokkutulek, Aivo Mündel	lk. 18
Kümme mälestust Kurtina-Motolt, Tarmo Riisenberg	lk. 20
Kurtina-Moto 2012 tulemused	lk. 24
Kiikame Suure Võidusõitmise telgitagusesse, Meelis Remmel	lk. 25
Unic-Moto Tartus Motoeksootikal, Kaupo Lõhmus	lk. 30
Reis, mis tõi mu ellu minu esimese mopeedi, Gerli Ramler	lk. 31
Üle aastate leidis taas aset restaureerimisseminar, Avo Kompus	lk. 35
Mõtisklusi minevikust ja olevikust, Märt Karu	lk. 38
Pilte Tagadi Laadalt	lk. 42

Toimetus

Toimetaja
Märt Karu
vanakaru@unic-moto.ee



Trüki- ja elektriseadmete
operaator
Mart Karu



Grammatikapolitsei
Gerli Ramler

Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja
piltide tegijatele!

Juhatus 2012

Urmas Teearu, president	5087150
Ivar Lindla, juhatuse liige	5012398
Märt Karu, juhatuse liige	56684440

Piirkondlikud volinikud:

Tallinna piirkond	Lääne-Eesti piirkond
Rein Kork, 56 247 264	Siim Soomägi, 53 444 144
Harju piirkond	Ida-Eesti piirkond
Avo Kompus, 50 50 598	Reigo Vilu, 5 038 205
Kesk-Eesti piirkond	Lõuna Piirkond
Tarmo Riisenberg	Kaupo Lõhmus
51 09 124	51 49 509

Tere, klubikaaslane!

Järjekordne aastaring hakkab täis saama. Nii üritusterohkelt hooaega kui tänavune, ei mäletagi. Tihti oli ühel nädalalõpul mitu kokkutulekut ja tuli valida, kuhu minna. Meenub aastakümnete tagune aeg, kui motokokkutulekud toimusid üle aasta ja lõuna- ning idapool oli osalemist väärivaid üritusi veel harvem. Lääne- või põhjapool minemisest võis ainult unistada.

Samuti oli tõeline eneseületamine tsikli tasemel restaureerimine, mida suutsid vaid vähesed. Puudus oli nii kirjandusest, varuosadest kui ka remondimaterjalidest. Iga uue tsikli valmimine oli suur sündmus. Tänapäeval saame osi tellida internetist ja osta teiste riikide turgudelt. Kõvemad restauraatorid teevad mitu tsiklit aastas. Hiljuti lugesin ühe vanakooli tsiklirestaureatori foorumipostitust, kus ta väitis, et tänapäeval mootorratta restaureerimisest enam rääkida ei saa: ostame puuduvad osad ja paneme masina suurema vaevata kokku.

Mina arvan, et tänane olukord on siiski parem, sest igaüks, kes Jawat taastada tahab, ei pea summutite valmistamiseks ise pressvorme tegema. Kuigi olen ka ise kunagi nii raame, summuteid, hammasrattaid kui ka kummidetaile valmistanud, ei tunne ma end täna kehvema

restaureatorina. Hoopis väga tore on, et ka metalli hingeelu vähem tundvad inimesed saavad tsiklite restaureerimisega edukalt hakkama ja igal aastal lisandub meie motomaastikule hulganisti uunikume. Samas on tänapäeval endiselt ka palju selliseid marke, mille taastamiseks tuleb kõik ise põlve otsas valmis teha.

Üle pika aja korraldasime restaureerimiseminari. Ausalt öeldes, kui Rein Kork tuli välja ideega, et viia edasi Tõnu Piiburi poolt kunagi alustatud traditsiooni, olin üsna pessimistlik. Tundus, et selliste lektorite leidmine, kelle jutt oleks huvitav nii algajale kui ka kogenud restauraatorile, on praktiliselt võimatu. Ettevalmistuste käigus tekkis aga mitmeid häid ideid ning lõpuks saime kokku väga sisutiheda päevakava. Need, kes osalesid, jäid kindlasti rahule. Siinkohal veel kord tänud Tõnule, kes võimaldas meil ruume kasutada. Loodetavasti saame Sinu heatahtlikkusele loota ka aastakoosoleku läbiviimisel.

Juhatus on olnud ametic kaks aastat. Oleme suutnud realiseerida need eesmärgid, mille elluviimiseks kaks aastat tagasi ameticisse astusime. Ennekõike

on kindla kontrolli all rahaasjad, oleme organiseerinud palju väliseise kokkutulekutele, laatadele ja muuseumidesse. Põhikirja on täiendatud ning loodud toimiv keskne ja regionaalne juhtimisstruktuur. Klubi on tutvustatud messidel ja restauraatorite päevadel. Lisandunud on üle 50-ne uue liikme. See kõik ei tähenda, et probleeme ei oleks. On palju aktiivseid liikmeid, kes viimasel ajal on tahaplaanile tõmbunud. Oleme klubis selleks, et meile meeldib tegelda vanaaegsete mootorrattastega, mitte selleks, et olla meelejärgi Teearule, Piiburile või kellelegi kolmandale. Tegelegem siis oma hobiga ja mõelgem, mida saaksin teha MINA, et meie klubi parem oleks!

Rahulikke jõule ja
vanatsikliküllast uut aastat
soovides,
Urmas Teearu



Teguderohke 2012. aasta

Vanamootorratturitele oli see aasta teguderohke nagu alati. Märtsis toimunud Tartu Motoexotika messil oli Unic-Moto Lõuna piirkonna voliniku Kaupo Lõhmuse eestvedamisel esindatud väikese näitusega.



1995. aastal alguse saanud Tagadi vanatehnikalaadad, hilisemad Restauraatorite päevad, oma traditsiooniliste toimumisaegadega mai ja oktoobri esimesel pühapäeval on muutunud Saku valla rahvale suursündmuseks. Viimasel viisaastakul on elukutselise laadaplatsikorraldajana ja kõikide lubade kooskõlastajana tuntuks saanud Rein Kork. Suure ühiskondliku töö tegijate – liiklusmärkide paigaldajate, piletimüüjate, autovärava kontrollijate ja parkimiskorraldajate hea töö tulemusena on laat aasta-aastalt kasvanud. Viimasele Restauraatorite päevale tulid vanatehnikat ja kõikvõimalikku vanavara nii müüma, ostma kui ka vahetama huvilised lisaks Eestile Tšehhist, Leedust,

Lätist, Soomest, Rootsist, Venemaalt ning üks kaugeim külaline oli koguni Alžeeriasst oma väikese poja Aliga. Salam aleikum!

Türi Jalgrattaseltsi poolt 12. maist kuni 3. juunini korraldatud Zündappide näitus üllatas oma põhjalikkusega. Paljud said alles nüüd teada, et lisaks K800 mudelile on olemas ka K600 neljasilindriline. Eriti hariv näitus oli. Tänu! Lisaks tuli keegi näitama ühte vanaaegset värvilist emailitud märki, millel köitis tähelepanu kiri Weissenstein. Tundus, et see on Paide jalgrattaseltsi tsaariaegne märk. Paides tehti algust 1886. aastal jalgratta ühingu moodustamisega. Valdo Praost nägi ka seda märki ja jagas arvamust. Tahtsime võtta omanikult intervjuu, aga juba oli ta sama kiiresti kadunud! See



vanem mees peaks olema Türi või Paide elanik – kui keegi teda teab, jagage kontakte.

Aasta-aastalt aina asjalikumaks muutuv Vana-Kolga Tsiklitalli Moto- ja vanavarapäev toimus seekord deviisi all Külka Eri. Lisaks laadale eksponeeriti külgkorvidega tsikleid silindrimahuga 98cc kuni 800cc.



Suvel osalesid Unic-Moto liikmed Soomes Jawasakki rallil ning Lätis, Leedus, Peterburis ja Poolas vanatsikli kokkutulekutel.

Kurtna Moto 2012 kulges Indrek Sirgi poolt maha märgitud mõnusat rallimarsruuti mööda igati loogiliselt ja ladusalt. Vigursõiduvõistlusel Laitse Rallipargis tuleks edaspidi vältida vanadele tsiklitele ohtlikke atraksioone: üks Harley-Davidsoni omanik sõitis restaureeritud tsiklil summuti ja midagi ka kiigel puruks. Seda ei tohi

edaspidi juhtuda! Keerulised trikid on traelimotikatele.

Eestimaa mootorratturite tänavuseks tähtsaimaks sündmuseks oli Jaan Silla juhatusel ja Vana-Kolga Tsiklitalli tsiklimeeste poolt korraldatud stiilne ja ajalooõhngu tabav Suur Wõidusõit 2012. Sellele eelnesid Meelis Remmeli poolt tohtutud taustauuringud mitmetes meie arhiivides ja välismaal. Plaan oli demonstreerida Hollandist laenatud mootorrattast Hildebrand & Wolfmüller, 117-aastase kiirusrekordi kordamist või ületamist ja mälestustahvli avamist kunagise sündmuse toimumise kohas. Võimalik, et Tartus Jurjevi Jalgrattaseltsi staadionil 8. septembril 1895 püstitatud kiirusrekord 36,58 km/h on üks maailma vanimaid ametlikult registreeritud tulemusi. Ettevõtmise tähtsust tajutakse arvatavasti saja aasta pärast, mil

sisepõlemismootoriga liiklusvahend on sama haruldane, kui meile sõitjat tublisti raputanud esimene, 1894-1897. aastal seeriatoodangus olnud tsikkel Hildebrand & Wolfmüller, mida üle sajandilise vahega siinmail oma silmaga näha ja kõrvaga kuulda sai.

Klubi korraldas oktoobris autobussireisi Mannheimi, Euroopa suurimale

vanatehnikalaadale. Kõik, kes osalesid, jäid reisiga ülimalt rahule. Mannheim on tehnikaajaloolt tähelepanu vääriv koht, sest seal elas ja konstrueeris oma esimese kolmerattalise auto Carl Benz, mis sai patendi 29.

jaanuaril 1886. Kaks aastat hiljem, 5. augustil käivitas väidetavalt ta abikaasa Berta Benz mehe teadmata kolmerattalise liikuri, võttis kaks poega kaasa ja sõitis külla 106 km kaugusele Pforseimis elavale emale. Mannheimist 133

km kagusse jääb Stuttgart, kus tegutses Gotlieb Daimler – mootorrattaleiutaja!

Tõnu Piiburi 40. sünnipäeva tähistamine 40ne aasta vanuses



autobussis Setra S80 liinil nr 40 oli üpris omapärane viis juubelipeoks. Bussi roolis oli juubilar ise ning bussigraafikus püsimine nõudis talt tõsist pingutust. Palju õnne tagantjärele!

Väärika lõpu meie klubi tänavustele tegutsemistele pani novembris toimunud restaureerimisseminar.

Häid jõulupühi, head vana aasta lõppu ja toredat 2013. aasta algust!

Märt Karu



Vanade Zündappi tsiklite kevadnäitus - miks me seda teeme?

Seoses saabunud kevadega korraldas Türi Vanaratta Selts järjekordse vanatehnika näituse, seda puhku vanadest Zündappi mootorrattastest. Oleme neid vanade kaherattaliste sõidukite näitusi Türil teinud juba neljal kevadel. Esimese vanu jalgrattaid tutvustava näituse avamisel püüdsin endale ja kohale tulnud huvilistele põhjendada, mis põhjusel me sellise näituse tegime ja miks ta kukkus välja just selline. Ka sel aastal on minult küsitud, et miks te seda teete, seda Zündappide näitust, seda enam, et endal teil ühtegi Zündappi välja panna ei ole... (tegelikult me siin Türil päris ilma Zündappideta nüüd ka pole). Ja et küsijad on olnud selle ala kõõgipoolt, tõsiusklikud ja staažikad "vanatehnikud ning uniclased", mida siis veel normaalsed tavainimesed" sellistest näitustest arvata võivad? Anname endile aru küll, et Türi vald, Eesti Vabariik ja kogu progressiivne üldsus saaks häda pärast läbi ka ilma nende meie näitusekesteta, raske küll oleks, aga mitte võimatu. Ja seepärast oleme endile välja mõelnud



sellise ettekäände ning vabanduse, et kevad - see ei ole mitte ainult sulaveed, päikesepaiste, linnulaul ja Murumoor, kevad - see on ka jalg- ja mootorrattad, mis tänavatele jälle liiklema tuuakse. Tänapäevaseid tsikleid ja tallapresse võib iga huviline lihtviisil linnapeal uudistada, aga vanu asju on vähe, nad on peidus, nad on huvitavad ja ilusad. Vähemalt nii arvame meie ja need vähesed külastajad, kes on võtnud vaevaks neid näitusi oma koheletulekuga vääristada.

Eks oleme ise ka omi väikesi vallatusi liiga vähe maailmale kiitnud ja välja reklaaminud, seepärast ka see kirjatükk siia lehte sokutatud sai, et rahvale asjast teada anda ning neid kohale meelitada.

Aga asjast ka, Zündapi asjast. See Zündapp on teada tuntud kuulus mootorrattatootja Saksamaalt, tegutses ta aastatel 1921 - 84. Tema paremad ja kuulsust toonud aastad jäävad eelmise sajandi 30-ndatesse ja sellest ajast enamuse üle Eesti Türi toodavast ligi 20-st masinast ka on.

Aga miks siis seekord just Zündapp? Eelnevalt oleme näidanud saksa NSU ja DKW mootorrattaid, mis olid Eesti Vabariigis 1940-ndaks aastaks enimesindatud tsiklimargid. Zündappe enne sõda Eestis tõtt-öelda erit palju ringisõitmas ei olnud. Enamus siin säilinud Zündappe on meile sattunud kas sõja ajal saksa vägedega või pärast seda, siis kui nõukogude armee vabastas saksa rahvast natsismist ja ka kõigest muust, mida jaksas ära tassida. Aga mark on kuulus, toodetud on palju uhkeid mudeleid, miks mitte siis neid korraks kokku koguda ja näidata, no omast ajast teeme! Ja ehk tuleb mõni vaatama ka?! Ja tegelikult näitame neid marke, mis meile endile huvi pakuvad ning tähtis on ka see, et oleks mida näidata, et oleks piisavalt olemasolevaid ühe tootja mudeleid välja panna.

Priit Kasikov



Kuidas Unic-Moto Jawa-mehed Soomes Jawasakkil käisid

Plaan sõita Jawasakki kokkutulekule on meil mõlkunud meeles juba paar aastat. Tänavu võtsime plaani seal ära käia. Kokku saime 6 ekipaaži, 8 inimest ja saateauto. Kogunesime 7. juuni õhtul Kose-Uuemõisas Avo juures, et osa ratastest ja muud kraam saateautosse laadida.



Kõik sujus ilusti, saime masinad peale ning paar tundi undki kummalegi silmale ja juba koitis uus hommik. Pidime jõudma esimesele, kella kaheksasele, laevale.



Startisime Kose-Uuemõisast veidi enne kella 6 ja sadamas olime juba kolmveerand tunni pärast. Osa seltskonda läks jalgsi laeva, teised sõitsid masinatega peale. Järgnevad sündmused check-in'is pühkisid ka viimased uneraasud silmast. Alguses sujus kõik hästi, saime piletid kätte. Viimaseid laiali jagades selgus, et Ülo pileti asemele on tekkinud Reinu pilet, kuigi broneering oli tehtud Ülo nimele. Pärast väikest seletust check-in'i töötajaga saime uue pileti ning meil olid asjad korras. Hiljem kuulsime, et ka masinameestel oli probleeme – Avo pilet oli Reinu nimel ja vastupidi. Ehk siis kokkuvõttes oli Reinul kaks piletit ja Ülöl mitte ühtegi. Tore algus tundus olema päevale. Laevaga kaks ja pool tundi loksumist ning võimalikult kiiresti sadamast välja. Avo sõitis GPS-i järgi linnast välja, kuid kuskil tegi ikkagi vea ja sattusime tupiktänavasse. Seal otsustasime teised mootorrattad ka auto pealt maha võtta ja omal „jalal“ edasi sõita.



Kuna ka minu ratas oli autos olnud, hakkas alles nüüd tõeline sõidumõnu pihta! Veidi kaarti uurides saime ka õige teeotsa kätte. Avo oli meile valmis mõelnud võimalikult huvitava trassi, sest otse



mööda kiirteed ei olnud kellelgi huvi sõita. Valitud sai nn Kuninga tee, mis sarnaneb kuigipalju meie Postiteega Põlvamaal. Soome kõrvalteed on üldse väga huvitavad: kurv kurvis kinni, väga hea teekate, kuid vahel veidi kitsavõitu. Korviga kurve läbides tuli nii mõnigi kord end sadulast küll vasakule maha kukutada või paremale korvi ronida.

Terve päev sõitu, mitmeid peatusi ja tutvumisi vaatamisväärsustega ning õhtuks olimegi Orilampis. Seal kiirelt telklaager püsti, keeleõpikud ligi ja kohaletulnud masinaid uudistama. Õhtu läks tõsise keeleõppimise tähe all ja sai nii mõnigi uus tutvus sobitatud. Uuel hommikul oli millegipärast keeled suust kadunud... Ju siis sai vähe õpitud. Laupäeval oli korraldajatel plaan sõita Werla paberivabrikusse. Kuna Avo oli seal varem käinud, läks tema paadiga järveekskursioonile. Kell 11 oli start. Oli see alles vaatepilt – ca 150 Jawa't pikas reas, terve metsavahe sinises vines. Võimas!



Werlas tehti meile ekskursioon vabrikusse, saime kohapeal süüa, šopata suveniiripoes ja niisama ringi jalutada.



Tagasisõit oli vaba graafiku alusel. Teel astusime sisse kohalikku poodi ja jäin sealt tulemisega meie omadest viimaseks. Sain mõne kilomeetri sõita ja ennäe, Uko oma prouaga teeääres hääletamas - tagarehv katki. Võtsime kohapeal ratta alt ja sõitsime minu korviga laagripaika. Seal uus rehv sisse ja saateautoga tagasi.



See oli ka meie reisil tehnika osas ainuke tõsisem intsident. Kohale sõites keeras küll Tuula leegitoru mutter end korra lahti, kuid pärast kinnitamist see rohkem probleeme ei tekitanud. Laagripaigas tegime priimusele tule alla, keetsime suppi ja ajasime niisama juttu. Soomlaste jaoks oli üritus enam-vähem juba lõppenud, paljud olid koju läinud. Me võtsime õhtut rahulikult, kuna ees ootas pikk kojusõit.

Koduteele startisime pühapäeva hommikul. Kuna laev väljus alles õhtul, võtsime plaaniks sõita Lahti kaudu. Külastasime Lahti suusahüppe torni. Väga võimas ehitis igatahes.



Hiljem tegime lõunapausi ja külastasime kohalikku supermarketit. Sadamas laadisime osa masinaid jälle

saateautole ja jäime laeva ootama. Taas tekkis ärev olukord, kui tabloolt lugesime, et laev, mis pidi väljuma kell 19.15, väljub hoopis kell 21.15.

Küsimise peale, et mis toimub, selgus, et eksitav info. Niisiis olimegi peagi Tallinnas ja veel enne uut päeva Kose-Uuemõisas. Avo Tuula osutus nii jonnakaks, et otsustas mõnisada meetrit enne koduvärvat, et temal peab bensiin lõppema. Väike doonorlus Aivari Jawa'lt ja saime ilusti kohale.

Väike kohvi, kerge suupiste, veidi muljete jagamist ja kaugemad mehed seadsid end koduteele. Kojusõidul õnnestus üht põtra kohata, mis jäi ka mul ainukeseks möödunud suvel.



Üldiselt võib sõidu kordaläinuks lugeda ja loodan, et ka tulevikus võtan mõne säärase matka ette!

Reigo Vilu

Kokkutulek Leedus

09.-10.06.2012 toimus vanamootorratturite kokkutulek Rumšiškės Leedu Vabaõhumuuseumis, mis on kui väike Leedu makett. Seal tutvusime muuseumi väljapanekuga, korraldati võistlusi ning toimus õhtune pidulik koosviibimine. Päevane ringsõit viis meid lähedalasuvasse Kaišiadorys'e Akumulaatorihüdroelektrijaama. See on sellepolest eriline elektrijaam, et odava elektrihinna ajal öösel pumbatakse vesi alt veehoidlast ülemisse basseini ja kalli elektrihinna ajal päeval lastakse vesi elektri tootmise eesmärgil alla voolata.

1. Ürituse plakat



2. Näitus Vabaõhumuuseumi peaväljakul



3. Ringsõidu algus



4. Näitus Elektrijaama esises parklas



5. Tohutud veetorud, millest vesi läbi liigub – öösel üles, päeval alla



6. Elektriijaama hoone juures



8. Seibi saagimine



7. Tsiklivõistlused



9. Võistkondlik suusatamine, meie konkurendid



Osavusmängud olid väga lõbusad nii osalejatele kui ka pealtvaatajatele. Võisteldi kahemehe saega palgi otsast seibi saagimises, võistkondlikus suusatamises nelja inimese suuskadega (meie mehed Aivo-Urmas-Erkki-Vello), naela löömisel peale kaks kiiret ringi ümber paku jms. No ega eestlane ikka naljalt leedu naelale pihta saa! Meie mehed olid osavuses suht' viletsad, kuid seda enam rõõmustas Leedu motoajaloo viktoriin (leedukeelne), kus eestlased võitsid kõik kolm auhinnalist kohta.

Meril Närep

Kokkutulek Lätis

Sel aastal sai Latvijas Antīko Automobiļu klubs (AAK) 40-aastaseks. 18. ja 19. augustil toimunud juubelihõnguline Riga Retro 2012 oli väga suurejooneline ja osalejaterohke – osales ligi 400 sõidukit, neist sadakond tsiklit. Osalejad olid jagatud nelja gruppi: mootorrattad, vanaautod, nõukaaegsed autod ja ameerika autod. Kõik grupid sõitsid Riiast Cesisesse erinevat teed mööda, et kolonn liiga pikaks ei veniks.

Riia Mootorimuuseumi juurest alanud paraadsõidu alguses sõideti kaks tiiru Bikernieki ringrajal ja edasi mööda linnatänavaid Seimi hoone juurde, kuhu linnarahvas oli kogunenud vanasõidukeid tervitama.

1. Bikernieki ringrajal



2. Paraadsõidu ootel



3. Paraadsõit linnatänavatel



4. Linnarahvas vanasõidukeid uudistamas



Teekonnal Riiast Cesisesse tegime mitu puhkepeatust

5. Lõunapaus



6. Vahepeatust võistluseks



Pealelõunaks jõudsimme Cesisse, kus sõidukid paigutati linnarahvale vaatamiseks nii linnatänavatele kui lossiõuele. Meie ise tutvusime vanalinnaga ja lossiga.

7. Tsiklid Cesis linnaväljakul



Õhtune pidulik üritus toimus Cesis lähedal nn turismitalus. Tohtu suurel laagriplatsil oli ruumi laialt ja nii võisin minagi natuke tsikliga sõita. Isa valvsa pilgu all sõidutasin ka mõnda läti noormeest, kes lõbusõitu lunisid.

8. Laagriplatsil õhtuse ürituse ootel



9. Tsiklisõitu lunivad lätlased



Meril Närep

Volhonskaja Versta – Eesti vanamootorrattahuvilised Peterburis

Eelmisel suvel külastasid esmakordselt Eesti vanamootorratturid Peterburi suurimat ja minu teada ka ainust vanamootorratta kokkutulekut Volhonskaja Versta. Teiste seas ka mina. Täpsemalt saab sellest reisist lugeda Tempo 18. numbrist. Vaatamata toonasele halvale ilmale, jättis see reis minusse sellise tunde, et otsustasin osaleda ka sel aastal.

Kindlasti mõjutas minu otsust selles suunas ka Jaan Sild, kes oli kindel mineja koos teiste Wana-Kolga Tsiklitalli meestega. Nagu ka eelmisel korral, algas paberite ajamine viisa taotlemisest ja Muinsuskaitse Ametist kultuuriväärtuse ajutise väljaveo loa hankimisest. Nimelt on üle 50. aasta vanuse mootorratta puhul seaduse mõistes tegemist tehnikamälestise ja kultuuriväärtusega, mille väljaviimist, ka ajutist, reguleerib seadus.

Paberid korras, naine, öde ja Dekkar autos, seadsime suuna Narva poole, kus oli kokku lepitud kohtumine Tartu suunast läheneva Wana-Kolga Tsiklitalli reisiseltskonnaga, et siis ühiselt piir ületada. Sel aastal toimis juba elektrooniline piiriületuse broneeringusüsteem, mille mugavusi ka kasutasime, olles eelnevalt kõik masinad samasse ajavahemikku registreerinud.

Viperustest siiski ei pääsenud ja mis kõige üllatavam – need algasid Eesti poole! Teistega ei tekkinud probleeme, kuid tolliametnik, nähes mind ja Jaani kultuuriväärtuse väljaveoloaga lehvitamas, hakkas kuhugi helistama. Ja sai teada, et meil peavad lisaks olema vormistatud tollideklaratsioonid. Millest meil muidugi polnud õrna aimugi, sest eelmisel korral midagi sellist ei küsitud. Tolliametnik ka väga täpselt ei teadnud, kuidas seda deklaratsiooni vormistada. Kohalik tollimaakler ütles samuti, et tema pole ajutist väljatollimist kunagi vormistanud, ja isegi kui oskaks, on tal neljatunnine järjekord ja raha maksab see paber nagoonii. Müts maha tolliametniku ees, kes kogu seda janti aitas lahendada. Mõni teine oleks öelnud, et mehed, vaadake ise, kuidas saate. Jälle helistamist ja juba ta soovitas, et mõelge hoolega oma masinate väärtuste üle, sest alla 3000-eurose väärtusega sõidukid saab deklareerida sealsamas piiripunktis lihtsustatud korras ja lõivudeta. Võite kolm korda arvata, kas meie masinate hinnanguliseks väärtuseks sai sellest hetkest 2999 eurot või mitte?

Pärast kahetunnist ootamist saime lõpuks oma deklaratsioonid kätte (ja teadmise, et oleksime need võinud juba kodus eelnevalt ära vormistada) ning pääsesimegi Eestist välja Vene poolele.



Odavat kütust võtke teada-tuntud tanklast

Vene piiripunktis oli meie ja masinate nimekiri juba korraldajate poolt ette saadetud nagu eelmiselgi korral. Muid küsimusi peale selle, et üks naisametnik tehniliste passide andmeid sisestades küsis „Mototsikl 1929 goda, eto nitshevo?“, mille peale ülemus vastas, et „nitshevo“, oli piir sisuliselt ületatud.

Pärast odava kütuse tankimist (liiter diislikütust maksis 0,68 eur), jätkasime sõitu Peterburi poole. Siinkohal soovitus kõigile: ärge tankige kõige odavamas Jaanilinna tanklas. Kütuse kogusega saate igal juhul petta! Tankige kas Nestes või Lukoilis. Liitrihind on küll pisut kallim, aga lõppkokkuvõttes tuleb kindlasti soodsam.

Jaanilinnast edasi kulges meie tee teosammul. Täpsustuseks olgu öeldud, et kogu Wana-Kolga seltskond kulges omal jõul, saatjaks vaid tehnobi kaubik, mida ei läinudki kogu reisi jooksul kordagi vaja. Ilus uus asfalttee ei kestnud kaua. Umbes meie sõjaeelse piiripunkti Komarovka kohal muutus tee väga auklikuks ja teepeenral kasvavad inimesekõrgused karuputked ähvardasid autoaknast sisse tungida. Nii kaugele kui silm ulatus, laiusid karuputke väljad. Tee on nii lagunenenud, kohati oli maanteel lõike, kus aukude vahel manööverdades üle 30 km/h kulgeda ei õnnestunud. Kohalike sõnul ei toovat ka tulevik midagi rõõmustavat, sest paberite järgi on tegemist vastrenoveeritud maanteega, kuid rahaeraldusega juhtus nii nagu riigi

rahaga vahel ikka: kusagile see läks, aga see ei olnud kindlasti see maantee. Seepärast ei eraldata niipea raha ka aukude lappimiseks – tee on ju uus, seal ei saa olla auke!

Sihtpunktiks oli Peterburi satelliitlinn Pavlovsk, sama hotell, mis eelmisel korral. See on kinnise sisehooviga tagasihoidlike elamistingimustega hotell kõrvalises kohas, kus on võimalus tsikleid turvaliselt õues hoida ja järgmiseks päevaks ette valmistada. Üllatus-üllatus, sel korral tuli hotellitoa kraanist isegi sooja vett!

Huvitavad võistlused, verstaõit ja Merevaigutuba

Üritus oli sel korral jagatud kahele päevale. Tegemist oli mõnes mõttes juubeliüritusega, toimus ju „Volhonskaja Versta“ juba viiendat korda. Esimesel päeval, laupäeval, toimusid erinevad jõukatsumised nagu vanatehnikaüritustel tavaks on saanud. Siiski mitte kõik ülesanded ei olnud traditsioonilised. Soolorattaste vigursõidu võitis see, kes suutis raja läbida kõige aeglasemalt, iga jala mahapanek lisas viis karistussekundit. Teise ülesandena oli vaja hääle järgi ära arvata, mis marki tsikkel käivitati. Huvitav võistlus oli seotud silmadega käte abil kombates ära arvata tsikli mark ning mudel. Vabaveeremise võitis nagu ikka Kotelnikov oma HD WLA'ga. Ja seda mitte mõne meetriga, vaid oma 100 meetriga teise koha omanikust! Jäi kõlama mõte, et talle antakse võistluskeeld võimaldamaks teistele motivatsiooni.



Üritusele nime andnud ühe versta sõit Volhonskaja maanteel Tsarskoje Selos erines eelmisest korrast selle poolest, et keskmine etteantud kiirus, millega oli vaja verst läbida, hoiti saladuses kuni stardini ja näidati igale võistlejale paberi pealt vahetult enne stardipauku. Seda selleks, et kohalikel ei tekiks eelist ega tahtmist varem harjutamas käia.

Lõunapausi ajal
külastasime Tsarskoje
Selos kuulsat
merevaigutuba.
Muuseumisse
pääsemiseks pidime
teesklema kohalikke,
et saada odavama
piletiga sisse.
Võõrkeelt ei tohtinud
iitsatada. Nimelt on
Venemaal nii, et
Venemaa ja SRÜ
maksumaksjatele
kehtib muuseumites
üks hind,
välismaalastele on
pilet aga pea poole
kallim.



Esimene päev lõppes traditsioonilise järelopeoga,
kus laud oli lookas söögist ja joogist Vene
külalislahkuse kohaselt.

Teise päeva, pühapäeva, marsruut kulges tsiklitel
mööda maalilist Neeva jõe kaldapealset peaaegu
Ladoga järveni välja. Peatusime kohalikes
lahingukuulsuse paikades Невский Пятачок ja
Leningradi blokaadi muuseumis (музей Прорыв
блокады Ленинграда). Päeva ekstreemseim koht
vanatsiklitel ukerdamiseks oli ca 5 km pikkune lõik
Moskva-Peterburi maanteel, mille liiklustihedust ja
–kultuuri ei hakka ma siinkohal põhjalikumalt
lahkama.

Tagasiteel koju sujus piiriületus suhteliselt libedalt.
Tolliametniku kiljatusele „Volodja, tut mototsikl v
mashine!“ reageeris vahetuse vanem rahulikult,
osates siiski kahtlustada, et Eestist väljudes pidi
olema mingi paber nii vana tsikli kohta, pidades
silmas kultuuriväärtuse ajutise väljaveo luba, mille
ma siis ka ette näitasin. Eesti poolel „tolliti“ meie
tehnika jälle Euroopa Liitu tagasi.

2013. aasta Volhonskaja Versta keskseks teemaks
saab olema Kroonlinna külastus. Kui rahakott ja
aeg lubab, osalen kindlasti. Toimumise aeg 26.-28.
juuli.

2012. aasta sõidul osalesid:

1) K-750 (1960)

Kristo Kikas, Jelena Andreasjan, Kätlin Kikas

2) IZ49 (1953)

Saido Soodla

3) Zündapp K800 (1937)

Jaan Sild, Alli Sild

4) K750 (1966)

Marek Iila, Anne Evrecht

5) DKW Luxus 200 (1929)

Heiki Muda, Evelin Tunis, Erna Muda

Toomas Tammekun - tehnoabi IVECO

Vaata ka fotoreportaazi ajakirja Moto Zaruljom
oktoobrikuu numbrist või internetist

www.zr.ru/archive/moto/2012/10

Fotod ja tekst: Heiki Muda

Poola ja Indianide kokkutulek

Suviti juhtub tihti, et nädalavahetusel, kui Eestimaale suvi jõuab, on osad eestimaalased kas komandeeringus, reisil või muul põhjusel kodust ära ning neil jääbki suvi nägemata. Selle aasta suvi ligi kolmekümne kraadise palavuse ja pilvitu taevaga saabus 27. juulil ja lõppes 29. juulil, mil mõned vanamootorrattahuvilised viibisid Rahvusvahelisel Indiani Rallil Poolas. Seekordse ürituse asukoht oli meile soodus – öö jagu autosõitu ning olimegi kohal!

Ralli toimus Poola põhjaosas Mragovo lähistel. Selle piirkonna näol ei ole tegemist tüüpilise Poolaga, mida oleme harjunud nägema Mannheimi või Tsehhi vanatehnikalaadale sõites. Maastikku ilmestavad metsad ja järved, orud ja küngad. Oluliselt rohkem erinevad aga ülejäänud Poolast asulad, arhitektuuris on tuntav saksa stiil nagu nähtav puitsõrestik krohvitud seinal ning linnade telliskiviehitised, kus ülemistel korrustel on sarnased sõrestik-konstruksioonid. Osalt katab tänavaid veel ennesõjaaegne kivisillutis. Tegemist on Ida-Preisimaaga, mis teise maailmasõja järel Potsdami konverentsi otsuse põhjal NSV Liidu ja Poola vahel ära jagati. Vaatamata sakslaste väljasaatmisele piirkonnast ja nõukogulike väärtuste kehtestamisele, on vanad linnad ja külad seal üllatavalt hästi säilinud. Ralli laagripaigaks oli puhkeala Pilakno järve kaldal maastikul, mis meenutas meie Lõuna- Eestit.



Eestit esindasid viis Indiani-huvilist hinge kolmel Indianil: Urmas Teearu, Ave Lindla, Ivar Lindla, Isabel Mündel ja Aivo Mündel. Osavõtjaid saabunud peaaegu igast Euroopa riigist ning kaugemad külalised olid Austraaliast. Kokku oli tulnud umbes 150 mootorratast, võrdluseks tooksin Hollandi Indiani Ralli, kus osales üle 500

mootorratturi. Ilmselt põhjustas vähest osavõttu eelarvamus idaeurooplaste suhtes. Positiivselt üllatasid poolakad, kes olid esindatud suure hulga korralikult restaureeritud Indianide ja Harley Davidsonidega. Enamus poolakaid sõitis kolmekümnendate aastate keskepaigast pärit Harley Davidson VL-dega. Seejuures tuleb arvestada asjaoluga, et Poolasse toodi esimene mootorratas alles 1918. aastal, aga Eestis nähti mootorratast juba aastal 1895. Korralik esindus nii meeste kui ka masinate poolest oli välja pandud soomlastelt. Soomet esindasid meie Unic-



Moto kokkutulekutelt tuttavad tsiklimehed nagu Raimo Holoppa, kokkutuleku ühe haruldasema mootorrattaga Henderson 1921. aastast, Jouko Kotilainen rattaga Indian Four 1929 jt.

Paraad kui traelirada

Esimesel rallipäeval oli kavas tuur ümbruskonnas. Sõidu algul esimesel ristmikul ilmnesid poolakate apsakad organiseerimises, ristmikel puudus märgistus ja kaasa antud kaart oli hall-valge koopia teedeatlasest, kust teekonda välja lugeda ei õnnestunud.

Niisiis esimesel neljapärasel ristmikul jagunes seltskond kolmeks – kes sõitis vasakule, kes otse ja kes paremale. Allkirjutanul õnnestus siiski pärast kõhklusid valida õige teeots. Korraldajad panid proovile nii masinad kui ka mehed, trassiks olid valitud liivased metsateed, mis kohati muutusid jalgrajaks, ja auklikud asfaltteed. Kohati ei jäänud palju puudu traelirajast. Tuuri sisse jäi ka jõe ületamine parvega. Kokkuvõttes kujunes sõidu pikkuseks ca 150 kilomeetrit, lõpukilomeetritel olid paljud mootorratturid püsti, ju ei kannatanud tagumik enam jäiga mootorratta ja aukliku tee ühendust välja.

Õhtusöök oli rahulik, praed olid enne meid juba välja jagatud. Korraldajate kiituseks tuleb öelda, et nad õppisid väga kiiresti – teisel päeval jagus süüa ja tuuri juhtimisele ei saanud ka midagi ette heita. Igal ristmikul oli korraldajate poolt määratud mootorrattur, kes grupi järgmise pöördeni juhatas. Õhtuti astusid laval üles kohalikud ansamblid esitamaks rock 'n' rolli. Laupäeva õhtul kuulutati välja auhinnad silmapaistvate teenete eest, sealhulgas üks auhind kuulus ka ralli äpardujale. Auhinnasaajate hulka eestlasi küll ei mahtunud, kuid



selle eest meie põhjanaabritel õnnestus võita koguni kaks tiitlit: parima Indiani auhinna sai Jouko Kotilainen ning Soome läks ka ralli äparduja tiitel.

Muljet avaldas Sylvester Sokolowski väljapanek vanadest võidusõidu Indianidest ja Harley Davidsonidest. Enamus tema kollektsioonist olid replikad, kuid töö kvaliteet oli laitmatu. Mehe enda sõnul on suurem osa taolistest võidusõidumasinatest Euroopa muuseumides just tema valmistatud.

Pühapäeva lõuna ajal algas tagasisõit ning Eestisse jõudes selgus, et vahepeal oli ka suvi läbi saanud.

Kohtumiseni järgmisel Rahvusvahelisel Indiani Rallil 2013 Taanis 25.-28. juulil!

Aivo Mündel



Kümme mälestust Kurtna-Motolt



I

Kuigi ma olen klubi liige juba aastaid, on minu kokkutulekutel käimiste pagas seni väga napp, piirdudes heal juhul pealtvaataja rolliga. Passiivne kõrvalseisja seega. Pisut muutus olukord eelmisel aastal, kui Viljandi kokkutuleku organiseerijana sai kokkutulekute köögipool kenasti selgeks.

Lisaks õnnestus likvideerida üks oluline puudujääk minu CV-s: tähe A puudumine juhilubadelt. Koos sellega õnnestus hankida ka pooleldi sobilik sõiduvahend, millega vanamootorrataste kokkutulekul osaleda. Vanust küll vähem, kui normaalsel vanasõidukil, samas ainus seda tüüpi kahe rattaline meie murukamaral. Seega küsimus osas, kas minna või mitte, kaldusid poolhääled mineku kasuks.

Nädal enne Kurtna Motot hakkab kontidesse pugema ärevus. Ikkagi ju esimene visiit sellisele motokokkutulekule. Mida kaasa võtta? Mida mitte? Kas ratas peab vastu? Moodne ju teine küll, aga ikkagi 18 aastat vana ja teadmata läbisõiduga.

Sünnivad nimekirjad asjadest, mis vajavad kaasa võtmist, pakkimist, ettevalmistamist. Mootorrattale õli, paaki kütus, taskusse rahakott, seljakotti fotoaparaat ja muu vajalik. Õnneks lubab abivalmis klubikaaslane telgi ja madratsi autosse paigutada ning seega jääb see koorem mootorrattal vedamata.

13. juuli pärastlõunal ongi käes põhjus lehvitada lastele ning kallistada abikaasat, pöörata ratas Kurtna poole ja asuda tee. Kurtna Moto: siit ma tulen!

II

Kahe rattaline ei domineeri Eesti teedel enam nii kui aastaid tagasi, seega on põhjust tervitada iga terasratsul kulgejat. Veel enne Lellet jääb teepervel silma seisev mootorratas, mille omanik oma kahe rattalise juures askeldab. Möödumisel selgub, et tegu on meie raudvara, papa Heinoga. Järsk pidurdus, tagasipööre ja ongi teada peatumise põhjus: truu BMW mootori jaotuskett on kodust eemal purunenud ja kahe rattaline sõiduvõimetu. Üht õiget motomeest selline tõrge loomulikult ei häiri. Telefonikõne kaasmaalasele tõestab, et abi Kurtnasse suunduva käru näol oli umbes poole tunni kaugusel. Aega aitab parajaks teha Heino alati kuulamist vääriv memuaaride pagas. Siis on abivägi kohal ning teenekas BMW võtab sisse koha kärus, papa Heino sätib ennast paika aga mugava neljarattalise salongis. Suund on ikka sama: Kurtnasse!

III

Kurtnas, meie ainsa mootorrattamuuseumi (ja juubilari) juures võtab rännulisi lähedalt ja kaugelt vastu hulk väikesi konni ja järjest pikenev rivi



väärikaid kahe- ja kolmerattalisi. Nagu ühe mootorrattamuuseumi sünnipäevale kohane, tekib Kurtna motelli ette pidevalt täienev vabaõhumuuseum, kus üks mootorratas on uhkem kui teine. Alates pea perfektselt restaureeritud IZ-49'st lõpetades äsja restaureeritud

mootorrattaga D-Rad D9. Nende vahel Triumph, DKW, Cezeta, FN, Ariel, Zündapp, BMW; AWO, Norton, Douglas, BSA, Sunbeam, Honda, MZ, Vespa, Rudge ja mis kõik veel. Kohustuslikud Indian ja Harley-Davidson ka.

Nii mõnigi ratas oli selline, mis eksib Maarjamaale vaid kord või paar kümnendi jooksul. Juris Ramba Rex-Jap või soomlaste Rudge näiteks. Või saatuse keerdkäikude läbi juba ENSV ajal Leedu komisjonipoest Eestisse jõudnud Triumph. Seega polnud põhjust ka imestada, et meestevägi kord ühe, kord teise ratta ümber koondub ning selle tehnilisi nüansse analüüsib. Sageli on kuulda ka jahimehejutte, kus ühe või teise sõiduki otsimise ostmise ja restaureerimise detailid võeti kõneks värvikates üksikasjades. Õlunaadist või teistest kergesti tarbitavates jookidest ergutatud juttu jätkub ka ajaks, kui tihenev pimedus enam eesoleva mootorratta detaile täpselt märgata ei lase.

Puudujääva osa aitab täita fantaasia.

Papa Heino R35 võtab aga sisse koha teises kärus ja sõidab remonti. Mitu tundi tööd tihenevas pimeduses abivalmis klubilase seltsis (aitäh, Aavo!) tagab selle, et hommikuks on terasratsu taas sõidukõlblik ning tema peremees saab ennast starti sättida.

IV

Laupäeva hommik algab loomulikult kohustusliku programmiga. Esiteks enda turgutamine söögilauas, seejärel aga kokkutuleku pidulik avamisprotseduur koos kõikide



vajalike elementidega. Hoopis rohkem huvi pakub aga „haigete“ kollektiivile protseduur, mille nimeks on mootorratta käivitamine. Eriti just eksootilisemate rataste käivitamine, nagu näiteks Juris Ramba rihmaveoga Rex-Jap. Kaasajal, kus mootor eluvaimu sisse võtab vaid kerge sõrmeliigutuse najal, mõjuvad eelmise sajandi algusest pärineva ratta kallal sooritatavad toimetused sulaselge eksootikana. Magnetina mõjuvad ka teised mootorihääled, mida Kurtna motelli ees kord ühest, kord teisest nurgast kostavad. Haiged kaifivad lõhnu ja hääli, mida metallist vanurid ükshaaval selge suvetaeva alla paiskavad... Selline ongi siis vanamootorratturi paradiis!

V

Kiiremate ja moodsamate rataste omanikud saadetakse teele rajaleidjatena. On ju suurem osa klubilisi küll pärit Tallinnast või selle lähedusest, kuid Kurtna Moto külaliste seas on Harjumaa teede spetsialiste hoopis vähem. Seega on mõistlik





hindavad kodanikud suunduvad fotoaparaadid näpus ilu jäädvustama, lihtsamate huvidega kodanikud võtavad aga suuna elektriijaama masinasaali, kus voolavast veest elektrit tehakse. Ei midagi keerulist: selleks on vaja generaatorit ning turbiini, mis seda vee jõul ringi ajaks. Sellise tehnikaga on pisemates kogustes elektrit

segaduste vältimiseks olulistele ristmikele panna reguleerijad, kes annaksid märku, kuhu ja millal pöörata.

Millist furoori tekitab aga ristmikul seisev helkurvestis tegelane kaasliiklejate seas, võib igaüks aimata. Veel suurem rõõm tabab kaasliiklejaid aga siis, kui neist möödub kolonn haruldasi kaherattalisi. Parem ikka, kui moodsaid plastikust kaste vahetada.

võimalik toota ka väiksematel jõgedel, kui vaid looduskaitssjad selleks luba annaksid.

Mõnedel meie seast, kellel soontes lisaks bensiinile ka elektripsisik voolab, säravad silmad masinasaalis pea sama kirkalt kui lambid laes...

VII

Mida teevad vanamootorratturid Laitse rallipargis? Loomulikult võistlevad, aga mitte rallis, vaid hoopis lihtsamates distsipliinides. Olgu selleks siis Rinaldo sõit, vabaveeremine või takistussõit.

Enim elevust näeb tekitavat erinevate elementidega takistussõit. Kiikuvast lauast ülesõit tekitab nii mõnegi tõrke, tuletõrjepritsist lendav veejuga ei taha kuidagi sundida sihtmärki ümber oma telje pöörlema (teadmiseks: sihtida ei tasu mitte märklaua keskpunkti, vaid selle serva), telliskividest napp läbipääs tundub olevat kitsam kui mootorratta rattad.

Igatahes on vigursõidu lõpuks selge: võitja on see, kes sõidab rahulikult ja täpselt. Kõrvaldamine ning karistussekundite püüdmine võitu ei too.



VI

Minu jaoks piirdub suhe elektriga eelkõige selle tarbimisega. Seega on huvitav teada ja kogeda, kuidas elekter tegelikult sünnib. Seega viib ringsõidu esimene osa rändurid Keila-Joa hüdroelektriijaama. Esimene katse mainitud asutust leida ebaõnnestub: keegi ei paista teadvat, kus elektriijaam reaalselt asub.

Siis aga saabub selgus ning kolonn leiab ennast parkimas imeilusa Keila-Joa joa kaldal. Esteetikat





Sama kehtib ka Laitses lahkumisel, kui siinkirjutaja sihhib radariga möödujaid, et leida kõige täpsemalt keskmise kiiruse hoidjat. Mõnel läheb see hästi korda, teine lööb sellele käega ning pöörab radarit nähes gaasikäepideme maksimumasendisse. Sellesse hetke läheb ka ühe piloodi võimalik esikolmiku koht.

VIII

Kas vana ja väsinud CZ on võimalik oma rehvi muundama valgeks suitsuks? Praktiline katse, mis viiakse Rakvere ja Tartu meeste ühisel jõul ja nõul läbi Kurtna motelli ringteel, tõestab, et isegi suudab.

Kahetaktiline ühesilindriline mootor ei ole küll õnnelik sellise koorma üle, kuid alla ka ei anna. Kiviaegne Barum on sama kõva kui asfalt tema all, kuid pika käiamise järel soojeneb temagi süda ning Tšehhoslovakkias kummiseguks töödeldud nafta saab uue vormi: suitsu.

Pealtvaatajad elavad marulisele vaatamängule täiel rinnal kaasa, mõned alalhoidlikumad raputavad kaugemalt pead. Mis teha, ka tänased vanad on kunagi noored olnud ning omajagu tempe teinud. Ja mis kokkutuleku see on, kui klubiliste folkloori sellest midagi ei lisandu?

IX

Kes meist ei teaks Apelsini, seda igiliikuvat bändi, mis sündis aasta varem kui selle loo autor? Toonased noored pillimehed on saanud täiskasvanuteks, mõned ajast tingitud augud bändi ridades on täitnud noorema generatsiooni esindajad. Aga energia

on seesama, isegi siis, kui pillide taga pole võimendeid ning osa kontserti leiab aset lageda taeva all.

Pasunad hüüavad, kitarr heliseb ning lauluhääled kanduvad üle Kurtna motelli taga oleva tiigi. Ei mingit võltsitud paatost või makilindilt tulevaid taustu. Muusika on aus ning ehe ja ka pillimehed on täie rinnaga asja juures.

Hiljem kolitakse motelli varjulisse saali ning pidu kestab vennastudes varaste hommikutundideni.

X

Kui motokokkutulek ise oli ilmataadiga hästi kooskõlastatud, siis tagasiteel otsustab ilmataat aga korraldada tõelise pesupäeva. Vett tuleb ülevalt, alt, paremalt ja vasakult. Enne kodulinna on veesein niivõrd tihe, et nähtavus on maksimaalselt 25 meetrit. Eelmise suve kokkutuleku äikesele ja rahele jääb see küll veidi alla, aga mitte palju.

Ratas ja ratsaniksaavad ilmataadi pilgu all reisitolmust puhtaks ja motovarustus veepidavuse suhtes testitud. Koduuks võtab vastu väsinud kuid õnneliku rändaja.

Aitäh Urmas ja sõbrad, oli tore vanatehnikaüritus.

Tekst ja fotod Tarmo Rüisenberg



Kurtna-Moto 2012 tulemused

Restaureerimiskonkurss kuni 1945.a. toodetud mootorratastele:

I koht –	Heiki Muda	DKW Luxus 200	1929.a.
II koht –	Mihail Polkovnikov	Zündapp K 800	1938.a.
III koht –	Raimo Holuppa	Ariel SB	1931.a.

Restaureerimiskonkurss alates 1946.a. toodetud kuni 35 aastat vanadele mootorratastele:

I koht –	Reigo Vilu	Jawa 354	1958.a.
II koht –	Rauno Eronlahti	Triumph T5 500	1955.a.
III koht –	Aivar Palk	IZ Jupiter	1967.a.

Parim militaarmootorratas

Aleksei Popov	Zündapp KS 750	1944.a.
---------------	----------------	---------

Parim külgkorviga mootorratas

Uldis Grikmanis	NSU 501	1937.a.
-----------------	---------	---------

“Rally Star” auhind

Juris Ramba	Rex/JAP Deluxe	1913
-------------	----------------	------



Parim külgkorviga mootorratas NSU 501

Kurtna-Moto 2011.a. regulaarsussõidu tulemused olid:

I koht	– Ivar Lindla
II koht	– Erkki Kumm
III koht	– Ain Mõnjam

Vigursõidu tulemused:

I koht	– Heiki Muda
II koht	– Virgis Burkas
III koht	– Janek Tammann

Vaba veeremise võistluse tulemused:

I koht	– Peeter Muhi
II koht	– Janek Tammann
III koht	– Virgis Burkas

Ralli võitjad:

I koht	– Ivar Lindla
II koht	– Jaan Ott
III koht	– Tiit Muru

Kiikame Suure Wõidusõitmise telgitaqusesse

8. septembril korraldas vanamootorrattaklubi Wana-Kolga Tsiklitall Tartus, Puiestee tänava Motohoovis ürituse „Suur Wõidusõitmine!“, mis tähistas 117. aasta möödumist esimesest fikseeritud kiirusrekordist.

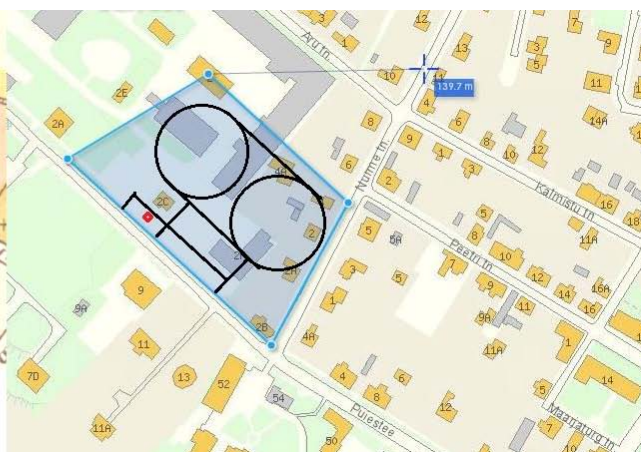
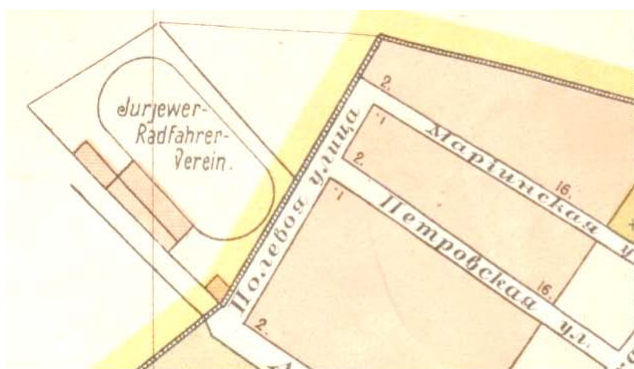
Ettevõtmise eellugu on võimatu paari lausega edasi anda. Veel aasta alguses oli ajaloolist sündmust puudutav teave üsna puudulik, alustuseks vaid napid read 1895. aasta ajalehtedest ning udune aimdus, et kunagise mootorratta demonstratsioon sõidu toimumiskohaks märgitud Jurjewi Jalgratta Seltsi sõiduplats võis asuda kusagil Ülejõe linnaosas.

Üheks olulise tähtsusega vihjeks osutus Tallinna Postitee ehk tänapäevase Jõgeva maantee mainimine. Lisaks õnnestus raamatukogus üles pildistada 1898. aastal väljaantud saksakeelne raamat, mis käsitleb ülima põhjalikkusega Jurjewi Jalgratta Seltsi tegevust ajavahemikus 1888-1898. Äärmiselt faktitihedas teoses ning juurde otsitud baltisaksa ajalehtedes leidub kirjeldus John Schümanni „huvitava motor-kaherattalise“ esitlussõidust Tartu väljanäituse raames korraldatud „Suurel Wõidusõitmisel“. Ametlike jalgrattavõistluste lõpuosas läbis ürgtsikkel samal rajal suure arvu ringe ning suutis ühe versta pikkusel distantsil paari sekundiga lüüa antud

ajahetkel kehtinud sportjalgrataste rekordeid. Publiku hõisete saatel konkureerisid Schümanniga kolm Riia rattasportlast kolmekohalisel ehk nn triplet-jalgrattal.

Ka 1893. aastal Raadi mõisa rendimaale ehitatud võistluspaiga kirjeldus oli äärmiselt huvitav: viis piletikassat, seisukohad „tuhandetele“, tribüünid 1200 istekohaga, katusega poodium muusikutele, avara verandaga klubihoone, keeglirada jne. Kõvakattega sõidurada oli mõõdetud ja kinnitatud linna maamõõtja poolt, mis tagas sellel sõidetud rekordite rahvusvahelise aktsepteeritavuse, ja kolm ringi andis kokku täpselt ühe versta pikkuse distantsi.

Siit tekkis järgmine mõte: ehk kajastus nii suurejooneline rajatis ka omaaegsetel linnakaartidel? Mõnikümmend minutit otsinguid digiteeritud kaardiserveris andis positiivse vastuse: omaaegsel linnapiiril, praegusel Puiestee ja Nurme tänavate ristumiskohal, on kujutatud staadionimõõtmetes rada koos tribüünide ja üksikute kõrvalehitisega. Rajakujutise keskosas ilutseb selgitav kirje „Jurjewer Radfahrer Verein“. Ajaloolise ja tänapäevase kaardi kõrvutamisel selgus ka teine huvitav tõsiasi: kunagise sõiduraja keskseks ehitiseks on tänane Motohoov, tuntuim motoäri Tartus. Igatahes vägagi sobilik koht



kodumaise tsiklasjanduse alguspunkti märkimiseks! koopiade valmistaja, härra Mike Kroniga.

Kuna teema tundus intrigeeriv ja selle aasta 8. september langes sobilikult laupäevasele päevale, sai vastu võetud otsus korraldada mälestusüritus vanatsiklite kogunemisenä ning tähistada ajalooline paik ka tulevastele põlvetele. Hea tahtmise ja korraliku eeltööga võib Eesti vanimad ja väarikamad mootorrattad ju kokku kutsuda, aga kust leida näitusele elusuures Hildebrand & Wolfmüller? Schümanni mootorrattast teadaolevalt säilinud ei ole ja napid eluloolised faktid annavad mõningast alust oletustele, et masin müüdi Ukrainasse. Ehk on tegu Odessa muuseumis asuva eksemplariga?

Härra Kron ning autentsed koopiad Hildebrand & Wolfmüller rattast

Väarikatest välismaa tehnikamuuseumidest originaalratta laenutamine ei oleks tulnud kõne allagi, seesuguste eksponaatide haruldus ja hinnalisus seavad igasugustele liigutamistele omad piirid. Lähim heas säilivuses Hildebrand & Wolfmüller seisab muuseas Rootsis. Samas oli teada, et kusagil Saksamaal on valmistatud muuseumide tarbeks teatav hulk täpseid koopiaid, üht sellist võis populaarses videokeskkonnas isegi omal jõul liikumas näha. Ehk on selliseid iseliikureid veel ja äkki oleks võimalik imemasinat ka Tartus sõitvana näidata? Idee utoopilisusest hoolimata sai ühendust võetud eelpool mainitud

Selgus, et härrasmees oli ühe kõrvalise projekti käigus riigiarhiivi külastades täiesti juhuslikult leidnud Hildebrand & Wolfmülleri originaaljoonised. Uudise levides esitasid mainekad Saksa tehnikamuuseumid ühistellimuse originaaltrüude eksponaatide hankimiseks. Töö ise oli olnud äärmiselt kulukas ja aeganõudev, uurimise käigus tuli muuhulgas mõõta ja pildistada erinevates riikides säilinud eksemplare. Kogutud teabe alusel juurutas härra Kron uuesti 19. sajandi lõpus kasutatud töövõtted, mis pidid tagama eksponaatide detailitäpsuse ja autentsuse.

Mõningase asjaajamise tulemusel saadi ka õigused Hildebrand & Wolfmülleri nime kasutamiseks näituseeksponaadiks nimetatud tootele, aga eeldusel, et „mootorrattad“ omal jõul ei sõida. Liikumisvõimeliste masinate valmistamine oleks eeldanud tohutut bürokraatiat koos kaasneva vastutusega, seetõttu otsustas Mike tarnida eksponaadid põhimõtteliselt sõiduvõimelistena, millel puudub ainult üks oluline komponent – hõõgsüüte karbi sisu.

Meie kavandatud ettevõtmine tundus härrasmehele väga huvitav, samas pidi ta kahetsusega nentima, et ühtegi vabakasutuses eksemplari tal hetkel pole ning omal jõul liigub terves maailmas vaid üks Hildebrand & Wolfmülleri koopia – seesinane Youtube videokeskkonnas nähtud ratas. Selgus, et

sõitma sätitud ratas kuulub Hollandi tunnustatud antiikmootorrattaste kaupluse Yesterdays.nl omaniku Geert Versleyeni erakogusse. Eksponaat oli soetatud Mike Kroni käest ning mitmete katsetuste ja arenduste käigus 2007. aastal üheks korra liikuma saadud.

Lahke hollandlase rariteetsed tsiklid

Kord alustatud ei saanud ju ometi enam pooleli jätta, tuli taaskord võhivõõra inimesega ühendust võtta ning ääri-veeri meie ideed



tutvustada. Vastu igasuguseid ootusi osutus härra Versleyen sarnaselt Mike Kronile äärmiselt meeldivaks inimeseks, kes nädalase mõtlemise ja kõhklemise järel täiesti ootamatu ettepanekuga lagedale tuli: „Tulge, võtke, kasutage ja tooge tervena tagasi!“

Vaat selliseid mehi leidub maamuna peal! Tundmatutele idaeurooplastele hinnalise sõiduki tasuta laenutamine ei ole just igapäevane nähtus või kuidas? Järgnevate telefonivestluste käigus said paika pandud laenulepingut, transpordinõudeid ja kindlustust puudutavad tehnilised üksikasjad.

Vahepealne aeg möödus planeerimise, organiseerimise ja kiirete asjatoimetuste tähe all. Nii jõudiski märkamatult kätte 23. augusti varahommik, mil Jaan, Meelis ja AS Carring poolt ürituse sponsorlusena Tsiklitalli kasutusse antud Opel Combo Wolfmüllerit laenama sõitsid. Kaks päeva ja 2100 kilomeetrit hiljem seisime muinasjutulises väikelinnas Youtube videost nähtud salapärase hoone ees ja võisime lõbusaimeliste vuntsidega härrasmehele kae pihku pista.

Ei saa mainimata jätta, et ringkäik rariteetsete tsiklite müügisaalis võttis vaheldumisi õhkama ja õhku ahmima. Meeldiv atmosfäär, ajastutruu interjäär ning sisseehitatud publi! Kõige selle juurde veel omaniku lahkend selgitused, ahjusoe õunakook ja tassike kohvi. Mida sa hing veel ihkad...

Saabuski aeg töökojas ilutseva ürgmootorratta hingeeluga lähemat tutvust teha. Tehniline instruktaaz kulus nüüd marjaks ära, sest käivitamisel ilmnesid kohe mõned „tüüpvead“, mille kõrvaldamisega Tartus ise arvatavasti hakkama ei oleks saanud. Kohe, kui omanik oli riistapuu sõidukõlblikuks kuulutanud, tuli meil kordamööda ise sadulasse istuda. Õudne!

Mis siis ikka – lükkad kaks korda jalaga ning ilma igasuguse hoiatuseta lajavad kaks silindrit ja 1500 kuupsentimeetrit esimese paugu, mis tahab juhtraua käest kiskuda. Seejärel uneleb masin loetud sekundid. Vaevast jõuab peast läbi käia mõte, et

kurivaim jääb vist seisma, kui sama ootamatult kostab uus sisisev plahvatus ja Wolfmüller paiskub jälle mõned meetrid edasi. Ja nii ta käibki! Sigarit ikka sõidu ajal naljalt ei süüta ning pidurdamised tuleb pikemalt ette arvestada. Mootori soojenedes koguneb kiirust tasahilju juurde ning iseloomulik „nõksutamine“ muutub sujuvamaks. Tahtnuks sõita rohkemgi aga rariteedi resurssi polnud mõistlik liigselt kulutada ja aeg pressis ka peale.

Ega muud kui mehine käepigistus, nael kummi ja poole! Jälle kaks päeva, jälle 2100 kilomeetrit ning olimegi tagasi Wana-Kolgal, kus Tsiklitalli liikmed olid kõrgele külalisele meeleoluka vastuvõtu organiseerinud. Kohal!

Ja Wõidusõit saab alata!

Enne üritust võtsid oma osa veel muidugi televisioon, fotosessioonid ning muu juurde kuuluv. Suure Wõidusõitmise eelõhtul igaks-juhaks läbi viidud paarisajameetrise testisõidul liikus tsikkel tõrgeteta, mis andis lootust verstaõidu õnnestumiseks. Suurimat muret tekitas hoopis ebasõbralik ilmaprognoos ja taevataadiga meil seekord kahjuks sooje suhteid tekitada ei õnnestunudki. Mis seal ikka, vähemalt paraadsõit möödus valdavalt päikesepaistel ja sümboolne verst sõideti ka suhteliselt kuivades oludes.

Aruküla teel asunud stardijoonel käis paras sagimine, sest eemalt lähenesid ähvardavad sajupilved. Käivitati, vändati, reguleeriti ja remonditi. Ainult härra Kasikov istus stoilise



rahuga Tempo Villiersi seljas ning ootas oma stardijärjekorda. Tagantpoolt kolmanda startija, Aleksei Popovi 1910. aasta Dux Moto Reve otsustas ootamatult tõrkuma hakata ja tuli seetõttu ära bussi lükata. Lätlastest sai siis seekord jälle parem oldud, aga rahulolu see muidugi ei pakkunud.



Järgmisena sai lähte härra Koop Wandereril ja siis oli tõchetk käes. Jaan Sild saabus lühikeselt



soojendusingilt ja jõudis veel enne starti sigarigi läita. Niimoodi, kuuesaba lehvides ja sigarit pahvides ta stardijoonelt lahkuski. Hullus oli teoks saanud – maailma ainus sõitev Hildebrand & Wolfmüller rühkis raudse järjekindlusega Puiestee tänava suunas. Ja edasist teate juba isegi...



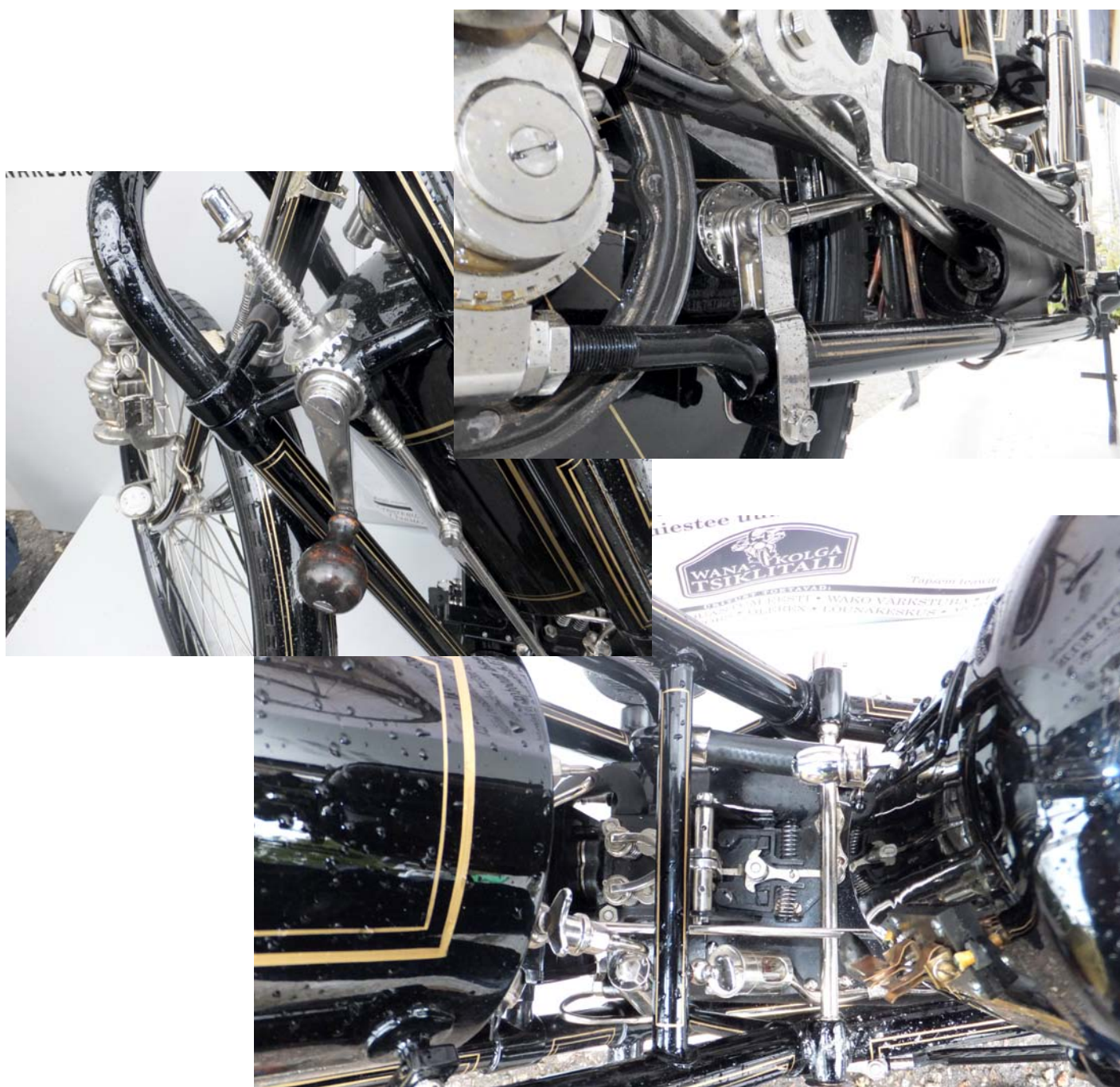
Juhust kasutades tahaks veelkord tänu avaldada kõigile, kes ei pidanud paljuks ettevõtmisele õlga alla panna. Pole võimatu, et ühel ilusal päeval aktsepteeritakse John Schümanni ühe versta läbimist ka maailma vanima teadaoleva kiirusrekordina. Elame-näeme.

Meelis Remmel
Wana-Kolga Tsiklitall



Ühe versta kiirussõitude paremusjärjestus:

1. Andres Uibomäe, Renard GT (2011), aeg 1:05
2. Urmas Teearu, Indian Scout (1927) aeg 1:05
3. Heiki Muda, DKW (1928), aeg 1:30
4. Agu Koop, Wanderer (1907) 2,5PS aeg 2:00
5. Priit Kasikov, Saar Tempo Villiers (1937) 2:40
6. Jaan Sild, Hildebrand&Wolfmüller (1894) 3:18
7. Indrek Sirk, Kievljanin (inva) (1951) 3:30



Unic-Moto Tartus Motoeksootikal

Tänavu Märtsis Tartus aset leidnud Motoeksootika messile välja minek kujunes ka mõnes mõttes omamoodi eksootikaks. Seda seetõttu, et otsus osaleda sai tehtud üsna viimasel minutil ja viimase hetke pakkumise ootuses. Ootus ise aga seisnes peaaesjalikult selles, et kui meile võimaldatakse osaleda tasuta siis osaleme, vastasel korral aga mitte.

Urmas Teearul oli küll mõningane kirjavahetus korraldajatega juba toiminud aga meie selgelt väljendatud tasuta osalemise huvi tõttu ei näidanud messi korraldaja pool esialgu ülesse just erilist aktiivsust. Sai siis kogu teema mõned päevad enne näituse toimumist taas üles soojendatud. Kuivõrd mess oma osalejate arvuga sel aastal just eriti ei

kibekiirelt lähiümbruse vanatsiklimehi läbi helistama ja eksponatide osas kokku leppima. Meeldiv oli see, et kõik mehed olid väga vastutulelikud ja nii õnnestus väljapanek üsna operatiivselt kokku saada. Tulemuseks oli kenake läbilõige sõiduriistadest, mida mitte just väga ammu veel igapäevases tänavapildiski näha võis. Sedakorda olid väljas siis järgmised kahe rattalised: Heiki Vindi nostalgiamaignuline võrr Riga 11 koos rikkalike, teemakohaste aksessuaaridega. Marko Mesi poolt olid välja toodud IZ 49 ja IZ Planeta. IZ-ide noorem põlvkonda oli aga esindamas Edgar Aadusoo IZ Planeta Sport, mille näol oli omal ajal tegemist igati vingepilliga. Endiste sotsmaade toodangut olid väärikalt esindamas

Aivar Michelsoni Jawa 250-353 ja Pannonia T5. Omamoodi kirsiks tordi peal oli Aivo Mündeli värskest restaureeritud BMW R66. Lisaks tsiklitele sai vaatamiseks-uudistamiseks välja pandud terve hulk lähiajaloost pärit ja paljudele tuttavaid tsikli aksessuaare, kirjandust, dokumente ning samuti klubi sümbolikat kajastamaks nii klubi ajalugu kui ka tänapäeva. Näitusel veedetud päevade kokkuvõttena peegeldus külastajatelt meie algne idee võimaliku äratundmisrõõmu tekitamisest kenasti tagasi. Selliseid külastajaid, kellel ka veel mõni seisev tsikkel olemas on ja ehk ka väljatoomist ootab, astus ligi päris palju ning



hiilunud, oli siiski lootust, et Unic Moto osalemine saab teoks. Ja nii ka läks. Meil kes me seda asja ajasime läks nüüd muidugi väga kiireks. Käisime korraldajatega kohtumas, et jõuda selgusele, millist kohta meile pakutakse ja et saaks hakata kujunema ettekujutus mida, kuhu ja kuidas. Polnud meil eelnevalt ju ka mingit selget kontseptsiooni – mida näidata ja kuidas seda näidatavat eksponeerida. Õnneks hakkas meil koos Heki Vindiga mingil hetkel mõte liikuma siiski selles suunas, et välja panna võiks eelkõige midagi sellist, millega seoses külastajal (tõsi, väheke vanemaealisel külastajal) võiks tekkida mingi äratundmisrõõm või mõni muu seos elust enesest. Ja mis on tsiklite lähiajaloost see, mis taolist äratundmist võiks tekitada?... Kõige loogilisemalt on selleks erinev vene- ja endistes sots maades toodetud tehnika. Hakkasimegi siis

üllataval kombel juhtus eriti palju olema Pannonia huvilisi.

Eks meie poolne huvi ja kohaloleku põhjus sellistel üritustel olegi ju suuresti see, et tasapisi külvata neid heas mõttes nakkuspisikuid, millede suhtes meie endi keskel igasugune resistentsus puudub.

Olgu mainitud, et tuleval aastal aset leidev Motoeksootika on juubelimaaigneline - ehk juba kümnes. Kui leiame, et enda sellel pildil hoidmine on klubile jätkuvalt tähtis, siis peaksime võimaliku osalemise ettevalmistamise ja vastavate otsustega peatselt tegelema, et seekord mitte jääda viimasele minutilise.

Kaupo Lõhmus

Reis, mis tõi mu ellu minu esimese mopeedi

Mannheimi minek on mu elu seni kõige spontaansem välisreis. Kui Urmas helistas, et mida arvad bussireisist Saksamaale, Euroopa suurimale vanatehnikalaadale, võtsin esimese hooga väikese mõtlemispausi. Ja siis mõtisklesin, et aga miks ei? Töösajad olid väga üle pea kasvanud, ilmad polnud lemmikute killast ning sõna „vanatehnikalaat“ lubas palju silmailu. Hea võimalus aeg maha võtta ja pealegi polnud ma nii pikal bussireisil vist pärast põhikooli käinudki.

Põhja-Eesti inimestele algas sõit 10. oktoobri varahommikul Rahvusraamatukogu eest. Vajusime vaikselt bussi, igauks leidis endale koha ning mootor käivitus. Tsekkasin teepeal, et Urmase lubatud „oh, paljud võtavad naised kaasal“ päädis kokkuvõttes kuue naissoost isikuga bussitäie meeste vastu. Mis tähendas, et mootorite, tsiklite ja tööriistajuttu töötas tulla rohkem kui rubla eest. Etteruttavalt pean möönma, et eks seda oli ka, aga tegelikult on nii lahe kuulata oma ala fanaatikute jutte ja juhtumisi. Kuigi tänaseni meeldib mulle siiski rohkem ratastega sõita ja neid vaadata, mitte ehitada ja putitada... Üks tore üllatus ootas kohe alguses, kui Jaan igale naisele pisikese kastanimuna nagu õnneliku reisi märgiks peopessa poetas.

Ega bussisõidust olegi palju pajatada – esimeseks ööks jõudsimel Poola, kus Lomza lähedal jahedasse hotelli paigutusime. Hommikune äratusaeg oli rabavalt vara, aga tegelikult ei saanud ühelgi sõidupäeval ristiinimese kombel kella seitsme-kaheksani magada, vaid selleks ajaks pidime alati olema end koos kompsudega juba bussi pakkinud. Teine öö möödus Hannoveris, kust pidime suisa kell 4.30 lendu tõusma. Arvasin, et bussijuht teeb nalja, aga... üles me saime ja bussilt keegi maha ei jäänud. Selle nädala jooksul sai kenasti selgeks varajane tõusmine (vaatamata hilisest uinumisest) ning bussistmel magamine.

Tõttöelda polnud tegemist kõige mugavama

bussiga, sest istmete vahed olid suhteliselt kitsad. Nii et siin müts maha meie vanema generatsiooni ees, kes nii ebamugavates oludes absoluutselt ei hädaldanud! Muide, väga edukalt sai päevaseid bussisõite kasutada tukkumise ja lobisemise kõrval ka töötegemiseks – niikaua kui sülearvuti aku vaid vastu pidas! Sain enamiku töösajadega väga mõnusalt rajale, sest bussis puudus kahjuks või õnneks internet ning terve aeg, mil arvuti lahti oli, läks puhtalt kirjatööle. Lisaks selgus, et bussis on tore lugeda, õppida, filme vaadata ja kaarte ning ümbermaailmareisi mängida.

Laat vs linn

Reede oli siis esimene Veterama vanatehnikalaada päev. Ma polnud vist reisile tulles päris selget programmi enda jaoks välja mõelnud, sest olin kuni neljapäeva õhtuni arusaamisel, et kaks päeva laadal ja üks päev väljapakutud Sinsheimi tehnikamuuseumis on täitsa normaalne plaan. Õnneks sattusin õhtul Aiki, Külliki ja Marisega lobisema, kes tampsid maatas mu mõtte reedel laada avamisele minna. „Naistel pole seal suurt





midagi teha!“ sõnasid nad ja arvasid, et linna vaatamisväärsused on hoopis tarvis üle kaeda. Mõeldud-tehtud. Pärast pühapäevast laadal taldade ümaraks marssimist tänasin neid südamest, et nad mu reisi linnaekskursiooni võrra põnevamaks muutsid, sest kuigi jäin pühapäevase laadalkäiguga ääretult rahule, poleks minusugune seal kaheks päevaks tegevust leidnud.

Niisiis lehvitasime reedel hommikul bussiaknast meestele, kes selja –ja kandekottide ning lükatavate-tõmmatavate kärudega laada poole tõttama hakkasid. See pilt, kuidas igast küljest valgus meesinimesi ühe eesmärgi suunas nagu töökaid sipelgad, oli seletamatu!

Bussijuht aga viis naised bussiga Mannheimi kesklinna ning mõned meist irdusid kohe poodlema, kuna olid linna varem näinud. Külliki, tubli hing, oli ära teinud ka kodutöö ja rääkis meile linna ajaloost, sõdadest ning sellest, mida meil üldse seal lootust kaeda on. Nägime ära linna südames asuva veetorni, arvukad jumalakojad, suure lossi ning Saksa täpsusega veetud südalinna tänavavõrgustiku. Eksimine oli nende ruutkilomeetrite peal võimatu, sest igalt ristmikult oli näha ühes otsas olev võimas veetorn ning teises otsas asuv palee. Väisasime ka kaupluseid ning soetasime koju kaasavõtmiseks mõned kingitused

ning kohe tarbimiseks mõned soodsa hinnaga suveniir-veinid. Mõnus oli suhteliselt soojal sügisõhtul bussi oodates Mannheimi pargis jalgu puhata, lobiseda, lasta veinil ja juustul hea maitsta ning naerda, naerda ja veelkord naerda. Elu on ikka ilus.

Veterama juurde naastes hakkasid ka meie sipelgad tagasi jõudma. Oi, kus nad olid kraami kokku ostnud! Üksteise võidu näidati tööriistu ja tsiklijuppe ning õppisin täitsa mitu uut sõna :-). Õhtu möödus kiirelt nagu ikka Urmase kitarrimängu ning ühislaulu saatel. Paraku nõutakse Formula1 hotellides suhteliselt varakult öörahu, mis samas varajasele ärkamisele just kahjuks ei tulnud.



Suur-võimas Sinsheim ja väike-mõnus Lidl

Neljas reispäev algas bussisõiduga laadale teisele päevale, kuhu entusiastlikumad vennad maha poetasime, ja jätkus Speyeri muuseumipeatusega, kuhu rongihuvilised kadusid, ning seejärel jõudsime Sinsheimi auto- ja tehnikamuuseumi. Enamik meie seast on seal tõenäoliselt käinud, nii et ma

ei hakka muuseumi ümberjutustamisega tegelema, aga seda pean mainima, et see oli (kuni pühapäevani) vist küll mu kõige paremini paigutatud 14 eurot. Väga-väga võimas, arvukalt eksponaate pisematest tehnikaimedest suurte ja võimsateni. Ronisime läbi kõik lennukid, vaatasime üle tankid ja imetlesime imeilusaid uunik-autosid. Ma ei kujuta ette, kui tihti muuseumitöötajad eksponaate lapiga üle peavad käima, aga kõik oli muinasjutuliselt puhas, et kohe oli oma silmaga näha, kuhu piletiraha läheb.

Õhtupoole hakkasid osad kibeleva muuseumist „kodu“-poole ja teised tahtsid võtta vanast tehnikast viimast. Fänne oodates ja mõnuses kohvikus puhates otsustasime ühel hetkel vähendatud koosseisuga minna otsima toidukauplust, et söögi- ja õllevarusid täiendada. Väike jalgsiekskursioon Sinsheimi vahel, kui Maris märkaski Lidlit ning õnnest üle tänava kiljatas. Töime sinna sisseoste tegema ka kogu ülejäänud bussirahva. Kõik jäid rahule. Poodi ei jõudud küll üliagarad sipelgad, kes samal ajal turul viimaseid tehinguid sõlmisid.

1,2-kilone seakoot, punane mopeed ja mossis bussijuht



Laada fenomen jõudis minuni alles seega pühapäeval, kui otsustasime naistega turu vallutada. Kohutav nodihunnik meeletul maa-alal, peaks mainima. Jalad olid juba eelmiste päevade kõndimismaratonidest valusad, aga pühapäev andis täiesti viimase lihvi. Kõndisime, lonkisime, norisime mehi, vaatasime ringi, naersime ja lobisesime, kui äkki... haakis mu pilku imearmas punane mopeed. Noh, vântade ja variaatormootoriga tumepunane jalgrattalik tegelane, mille taolisest olen ikka nõrkusperioodidel unistanud. Astusime ligi... uurisime hinda... seisukorda... no meeldis väga, aga kuna tegemist oli Prantsusmaal toodetud 1972. aasta Motobecane





Tublide klubikaaslaste abiga saime ikkagi ratta veidi vähendatud konditsioonis bussi pagasiruumi ajada ning sõit hotelli läks lahti. Minu õnneks keegi teine sellelt reisilt ühtki kaherattalist juurde ei soetanud, muidu oleks küll olnud tegemist nende mahutamisega kõigi nende ostetud velgede, rehvide, lenksude, istmete, tööriistade ja alasite vahele. Seekord ma suuremat „liigutamist“ ei teinud, aga tänaseks on Mofa arvele võetud ning läikima löödud küll. Nii et nüüd juba võiks?:-)

Mobylette Mofa'ga, tundus, et seda marki rattaid peaks siinkandis enam kui küll olema. Et vaatame veel. Ja sellest hetkeks muutus laet minu jaoks kui väga põnevaks! Tüdrukud jäid seljataha, sest nad ei tajunud tõenäoliselt mu hasarti vahetada ainult mopeede. Läbi sai kaetud kogu tsikliala, aga midagi nii „minulikk“ rohkem silma ei hakanud.

Tegime lõunapausi, mis minu kui salatisõbra jaoks ületas igasugused dimensioonid: kui kõige lähedam söögikoht pakub praena lihtsalt kas on 1,2 kg puhast seakooti, poolt grillkana, grillvorsti või juustuga makaronirooga, siis see kompott võtab kergelt nõutuks. Aga saime hakkama ja määmutasime söögilauaski, et kas ma peaksin „oma“ mopeedi ära ostma või ei. Siis läksime vaatama, et ehk on ratas juba läinud. Ei olnud... Istusin selga ja paitasin teda ja no tundus nii õige asi. Kauplesime hinna 200 euro pealt 140 peale ja tulimegi tulema, pisikest Mofat käekõrval lükates. Müüja sõnul pole seda riista 10 aastat keegi käima pannud ja ta ei mäletagi, mismoodi asi käiviub. Viimase sain youtube-abil teada.

Bussijuht mu ostu üle just siirast rõõmu ei avaldanud, talle ei meeldinud niigi meie „rauakola“ ning „õlised jupid“, õllevarud, komme bussis süüa ning liha ohtralt WC-d tarbida. Ja kui ta mind mopeediga tulemas nägi, oli kohe mitu minutit tumm. Lõpus küsis, kas eelistan bussi asemel kahel rattal Tallinnasse minekut. No muidugi oleks eelistanud, aga mitte seekord ja mitte selle rattaga!

Ja jälle kodus...

Tagasitee läks suhteliselt libedalt, anti isegi võimalus tunnike Saksamaa kaubanduskeskuses šoppamas käia. Paljude arvates oli ostlemisega selgelt vähe ning kuulsin arvamusi, et „nii kaugele tulles oleks linna ka ikka tahtnud näha“. Mina sain küll mõlemat just nii palju, et reis mulle tõesti meeldis ning näeksin end ka mõnel järgneval korral ühinemas.

Aga küll oli hea lõpuks Eestimaa pinnal olla! Ainult, et Tallinnale lähenedes meenus mulle, et oma uue pereliikmega peaks kuidagi koju ka saama. Kodulinna sisenesime kella 22 paiku ning mind ei rõõmustanud üldse mõte trolli peale minna või siis kutsuda takso, kuhu tõenäoliselt mopeed sisse ei mahu ja mille juht võib veidi näo viltu kiskuda. Õnneks on olemas häid sõpru! Sõbranna tuli oma mahuka Volvoga appi ja naeris ennast oimetuks mu ostu peale: „Selles mõttes, et käisid Saksamaal, ostsid uue ripsmetuši, pluusi ja oih, mopeedi ka?“ :-)

Gerli Ramler

Üle aastate leidis taas aset restaureerimisseminar

Oli vihmane septembrikuu laupäev. Ivari juurde kogunesid klubi juhatuse liikmed ja piirkondade volinikud. Lähenemas oli ju sügisene Kurtna restauraatorite päev, millega seoses oli arutamist vajavaid küsimusi-probleeme oma jagu.

Mõned tublid tunnid eelseisvat vaetud, võeti Ave pakutud koogi ja kohvitassi taga väike mõttepaus. Head mõtted tulevad sageli just mõttepausi ajal ja nii ka sel korral. Ühel hetkel vihjas Urmas muu jutu sees, kas ei peaks hakkama uuesti korraldama restaureerimisalase sisuga teabeüritust. Oli ju vahepeal info ja kogemuste vahetuse teemaline tegevus klubis soikunud.

Teised võtsid kohe tuld ja mõte hakkas arenema. Ürituse nimetuseks arvati sobiva olevat restaureerimisseminar, sest varasematel samalaadsetel üritustel kasutatud restaureerimiskonverentsi nimi tundus natuke liiga pretensioonikas. Polnud kindlust, kas suudame päeva sisustada nimetuse vääriliselt.

Niisiis oli mõte pistetud viljakasse pinda ning hakkas jõudsalt arenema. Esimene, tegelikult oluline teema, oli toimumise aeg. Arutlusel oli kaks võimalikku varianti. Ühel juhul oleks restaureerimisseminar toimunud sügisperioodil veel enne jõule, teisel juhul aga järgmise aasta veebruaris-märtsis.

Sügisese aja eeliseks arvasime seda, et põhiliselt tegeldakse restaureerimisega just sügistalvisel perioodil. Kui seminar täidab

eesmärgi ja annab inimestele uusi kasulikke teadmisi, ideid ja seisukohti, on võimalik neid kohe käsil olevate restaureerimisprojektide juures kasutada.

Kevadtalvise aja kasuks rääkis aga asjaolu, et oleks jäänud enam aega teemade valimiseks, kokkusaamise ettevalmistamiseks ja kõrge kvalifikatsiooniga lektorite leidmiseks. Kogesime, et arvestades Eesti väiksust ja sobivate inimeste hõivatust, polegi see nii lihtne. Olime näiteks sunnitud muutma ürituse toimumisaega. Algselt plaanitud 17. novembri mängima ringi 24. novembrile, kuna üks põhiesinejatest oli parajasti tööalasel reisil,

Kokkusaamise koha ja sellega seonduva suhtes lootsime Tõnu Piiburi abile. Meil ei tulnud pettuda.

Põnevaid ettekandjaid igast vallast

Põhiettekandjana pidasime üksmeelselt sobivaks Aleksei Popovi – on ta ju üks, julgen väita, Baltimaade tunnustatumaid mootorrattarestaureerijaid. Alekseid ei ole vaja suurele osale Unic-Moto inimestest tutvustada. Nooremale rahvale võib mainida, et Aleksei on üks vähestest elukutselistest mootorrataste



restaureerijatest. Erialalt autoinsener, inimesena väga abivalmis, sügavalt intelligentne ja laiade huvidega inimene. Ainuüksi Riia Motomuuseumis on tema poolt restaureeritud mootorrattaid paarikümne ringis. Aleksei ettekanne, mis oli illustreeritud slaidiprogrammiga, kujunes äärmiselt huvitavaks ja õpetlikuks. Loodan, et osalenud klubikaaslased on samal arvamusel.

Üks meie, organiseerijate, möödalask oli tõlkeküsimus. Aleksei esitas ettekande vene keeles ning mitmetel, eriti just noorema põlvkonna esindajatel, oli probleeme arusaamisega. Tõlkeküsimus jäi organiseerimise virr-varris kahe silma vahele. Vabandame. Loodame mõistvale suhtumisele ning järgmistel sarnastel juhtudel püüame tagada tõlke.

Vanatehnika restaureerimise üldprintsipide ja tekkida võivate probleemide alase loengu suhtes pidasime läbirääkimisi professor Lilian Hansariga Eesti Kunstiakadeemiast. Tegemist on väga põhjaliku ja täpse inimesega. Ta oli põhimõtteliselt nõus, kuid pidas loengu ettevalmistamiseks jäänud aega liig lühikeseks. Küll aga oli valmis tulema ja rääkima meile nendest asjadest sama õppeasutuse teadur Oliver Orro. Oliver Orro on ka ise natuke just unikaalsete sõiduriistade fänn. Seoses esialgselt planeeritud seminari toimumisaja muutumisega langes ka see võimalus selleks korraks ära. Siit veelkord kinnitus faktile, et lühikene organiseerimisaeg teeb organiseerimise keerulisemaks.



Tegelikult ei jäänud siiski restaureerimisvaldkonna loeng olemata. Meil vedas, ettekande pidas metalli

restaureerimisspetsialist Helmut Välja Kanuti Ennistuskojast. Loeng nagu auditooriumi rektisioonist võis järeldada, pakkus suurt huvi. Eriti väärtuslikud olid konkreetseid praktilised nõuanded metallide puhastamise võtete kohta.

Üksmeelne oli organiseerijate soov kutsuda seminarile rääkima nn musta numbri teemal vandeadvokaat Indrek Sirk. Indrek oli ettepanekuga nõus ning seminaripäeval õnneks ka Eestimaal. Ettekanne koos DKW näidishindamisega oli indreksirgilikult põhjalik, loogiliselt üles ehitatud ning lähedalt esitatud.



Omaette elevusttekitav oli Uko Truu poolt näidistööna esitatud mootorratta detailidele triipude tõmbamine. Olen ka varem näinud Ukot seda tööd tegemas, kuid ei väsi imetlemast tema käesavust. Kellele tundub triipude vedamine lihtne, võiks mõne mittevajaliku detaili peal proovida. Mina proovisin...

Ei saa jätta märkimata vanameister Heino Reinjärve etteastet Bosch releeregulaatorite praktilise reguleerimise teemal. Nendele, kes veel ei tea – Heino on üks meie klubi auliikmetest, alati abivalmis ning väga suurte kogemustega vanatehnikaspetsialist. Heino lemmikmootorrattas on Zündapp, kus kasutatakse muuhulgas samuti Bosch releeregulaatoreid. Eraldi väärib imetlust Heino silmatorkav entusiasm, seda nii vanatehnikaüritustel kui ka restaureerimistegevuses.



Sisukas ja vajalik oli ka etteaste korrosioonitõrjevahenditest – ülimalt vajalik ja oluline teema. Professionaalne esitus. Mõningal määral oli ehk probleemiks asjaolu, et loeng oli päeva lõpus ja märgata oli publiku mõningast väsimust.



Tahaks loota, et üritus läks üldjoontes korda ja klubiliikmete aeg ei olnud raisatud asjata. Loodetavasti leidis iga osaleja enda jaoks midagi kasulikku. Ehk mõnedki said uusi teadmisi ja mõtteid, mida annab ühel või teisel viisil oma projektide teostamisel kasutada. Samuti ei tohi alahinnata klubikaaslaste kokkusaamist, omavahelisi arutelusid, üritusel tekkivat sünergiat.

Lõpetuseks tahan tänada organiseerijate ja kõikide unimotolaste nimel sisukate esinemiste eest metallirestaureerimisspetsialisti Helmut Väljat, mootorrataste restaureerimisspetsialisti Aleksei Popovi, vandeadvokaat Indrek Sirki, klubi auliiget Heino Reinjärve, klubikaaslast Uko Truud ja Avo Piiglit. Kõik need inimesed panid suure panuse restaureerimiseminari kordaminekusse.

Eraldi tänu väärrib Tõnu Piibur, kes on olnud alati nõu ja jõuga valmis aitama ja osalema Unic-Moto tegemistes. Ka sel korral lahendas Tõnu seminari ruumide ja toitlustusega seotud probleemid. Aitäh, Tõnu!

Avo Kompus
unimotolane

Mõtisklusi minevikust ja olevikust

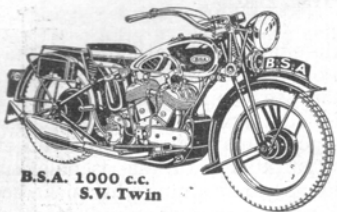
Unic klubi algusajal, 36-37 aastat tagasi, olid kõik kohad vanatehnikat täis. Kui juhtus olema vaba päev või nädalavahetus, mindi "peilima". Enamasti oli peilimise aluseks konkreetne info: keegi teadis kedagi, kes teadis omakorda kedagi, kellel oli midagi – BMW, DKW, NSU, Zündapp, Ariel vms.

Sageli olid vanad Eesti-aegsed tsiklitaadid särasilmil nõus rääkima noorpõlvelukusid, aga kui teemaga nõukogude aega jõuti, sai jutt otsa – see kolmenelikümmend aastat nõukogude võimu polnud sõnu väärt, seal oli aeg seisma jäänud. Juhuslikud kohtumised vanamootorrataste otsinguil veel elus

Vabadussõjast osavõtnutega ja vähese jutuga tehnikameestega on unustamatud.

Leitud Brennaborid, Wandererid või muud tsiklimargid olid enamuses sõidetud vanarauaks ja nii ka omanikud neid hindasid. Ega meiegi maailmaturuhindu teadnud, elasime raudse eesriide taga, kust mingit informatsiooni läbi ei tilkunud. Kuuldus küll kõlakaid, et kellelegi oli pakutud uut mersut vana loks Mercedes Benz 320 eest. Tsikli eestki küsiti vahel 25, 100, 300 või enam rubla. Näiteks vabrikuvärvis praktiliselt uue, vaid 4000km läbisõiduga AJS 350cc eest küsiti 500 rubla, samas Jawa350cc maksis uuena 730 rubla. Komplektne, sõidukorras ja väikest iluravi vajav BMW R23 maksis 500 rubla ehk raamatupidaja 5 kuu palga. Samas müüdi üks Mercedes Benz 540K Tallinna lennuvälja tagant külast 500 rubla eest Moskvasse ja teise soomustatud Mercedes Benz 540K kauplemise aluseks muutus korraliku piimaandja hind. Kõva lehmakauplemise järel löödi käed 600 rubla peale. Omanik küll arvas mokaotsast: "See ju alles puha kits!", aga vastuväiteks oli, et neljandat korda lüpsma tulnud lehm ehk kõige parem sarvik maksab Põhja-Eestis täpselt nii palju. See oli õigetele faktidele ja müügikuulutustele toetuv teadmine. Kummaline, aga selle autoga hakkas kaasa liikuma legend: Eva Braun olevat sellega II Maailmasõja lõpupäevadel teinud viimase sõidu punkrisse Adolfi juurde!

Tsiklimootoreid sai ostetud 5-100 rubla eest. Kord Vana-Antslas neljasilindrise FN jälgil otsides juhatati mind analoogilise mootori juurde. Omanikuga kohtudes selgus, et tegemist oli neljase Nimbuse mootoriga koos käigukastiga, mille hinnaks kujunes üks pooleliitrine viin. Ei olnud viina kaasas, ütlesin, et jõin juba kõik ise ära. Uus hind oli kohe varrukast võtta: 10 rubla! Pooleliitrine viin maksis 4,12 ja veidi hiljem 5,30 rubla.



B. S. A.

on kvaliteet!

*Sõiduk
teadlikule
mootorratturile.*

Täielik tagavaraosade ladu.

Väliskaubanduse kontor

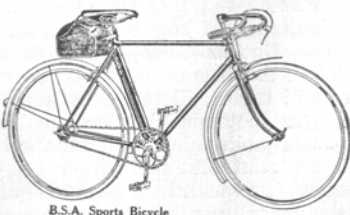
W. M. SEPP

The Birmingham Small Arms Co Ltd.

ainuesindaja Eestis

Tallinn, Väike Karja 7

Telefon 440-35



B.S.A. Sports Bicycle

“Peilimise” erinevad taktikad

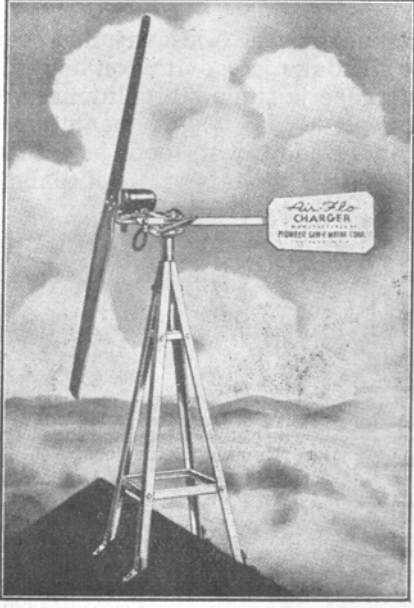
Üks „peilimise“ variant kindla info peale minek, sest töö käigus lisandus alati uut teavet, mis omakorda sünnitas uut infot. Teine võimalus oli improviseerida! Kord “kopikaga” Rakverest tulles nägin põllul suitsu tõmbavat traktoristi. Tekkis mõte, et äkki ta teab midagi põnevat? Peatasin auto ja võtsin intervjuu kohalikest tehnikaimedest. Traktoristi sõnul oli ühel kuivatis tööl oleval mehel müügis äsja varju alt välja sirelipöösasse lükatud NSU 350 OSL. Sõitsin kuivatisse ja NSU omanik näitas ratast, mis osutus täielikult komplektseks, katki vaid esihargivedru. Minul oli kodus ootamas just selline terve NSU vedru, puudu aga oli just tsikkel. Ja nii leidiski vedru endale 80-90 rubla eest mootorratta!

Vahel tegime “super-peilimist”. Näiteks sõitsime kahe autoga, üks sõiduauto, teine suur bensiinimootoriga veoauto Kolhida, roolis manalamees Kalju Ots. Veoka parkisime põhjapoolsele Võrtsjärve kaldale Oiu asulasse. Veokast tankisime sõiduauto paagi täis ja “peilimine” algas. Tiirutasime umbes 100 km kaugusel veokast. Mis mahtus Zigulisse, võtsime kohe kaasa, paljukaaluvale vanarauale sõitsime hiljem veoautoga järele. Peilimise lõpetasime kell 02.30 Suure-Jaanis, kus äratasime üles ühe taadi, vabandades hilinemise pärast. Taadi sõnul polnud hilinemisest lugu, sest tema vana sohvrina oli kursis veokajuhi elu-oluga, ja aitas meil koormasse panna kaks rasket Bedfordi veoka mootorit. Kalju sõitis koju Peningile Harjumaale, mina suvitava pere juurde Valgasse. Kilomeetreid kogunes ühe päevaga kõvasti üle tuhande.

“Peilimisel” ehk masinate otsimisel-ostmisel kehtis härrasmeeste koodeks: sa esindad klubi ja

vanatehnikaliikumist, seega ole alati aus. Kui kuuled, et klubikaaslane on enne sind kaup tegemas, ära sega vahele. Oli ka neid – õnneks mitte palju – kes rikkusid põhitõdesid, petsid inimesi, jagasid katteta lubadusi, jätsid maksmata, löid üle teiste pooleli olevaid tehingud, esinesid Unic klubi nime all või mingi olematu muuseumi teaduslikul ekspeditsioonil oleva töötajana, kasutasid ära ametit või ühiskondliku positsiooni, konfiskeerides vanatehnikat. Sellised inimesed said klubiliikmete ja vanatehnikahuviliste üldise põlguse osaliseks.

Vanatehnika otsimisel arenes üks omapärane omadus – nimelt seitsmes meel. 1986. aastal käisime Moskva klubi Samohod korraldusel auto 100. juubeli tähistamisel. Sõitsime KTS-8 (Kaugside ja Televisiooni Sõlm nr 8) kollase Ziguli ja järelhaagisega, milles Urmas Tecaru IZ-8. Autos olid veel Mati Kits poja Tõnuga, Toomas Paalvelt ja allakirjutanu. Moskvast nähtust on siia maani mees imeauto Hispano Suisa, mille lähemal vaatlusel osutus originaaliks vaid radikaal peal olev märk, ülejäänud oli laenatud nõukogude põllumajandustehnika pealt. Hea “suusa” saime! Tagasiteel tundus kõigile, et Viitna kandis peaks metsapeatuseks peatuma. Ja sinnasammas metsa alla oli tekitatud vanarauahunnik, milles WLA 42 raam koos porilaudadega, mingid mootori jupid ja auklikuks roostetanud bensuspaagi pooled. Ei



TUULEDÜNAMO

annab voolu **raadiotele**
ja majale **valgustust**
ilma tasuta.

SAADAVAL:

Tehnikabüroo dip. ins.
O. LOSSMANN
Tallinn, Vene tän. 13
Telefon 462-26

tahtnud seda rämpsu kohe kaasa võtta ja otsustasime, et tuleme kunagi järele.

Teine kord sõitsime täiesti võõrast teed mööda “peilides” juhuse peale kuskil Harjumaa ja Läänemaa piiril. Järsku leidsime, et see sõit on mõttetu ja kui kohe siin pöösa taga midagi pole, keerame koju tagasi. Pöösa taga oli kaks suurt pommilehtri taolist auku, mis tihedalt täis tonni jagu kõikvõimalikku roostes vanatehnikat.

Kolmas lugu. Rapla kandis niisama “peilides” tundus ühes kohas, et peab peatuma. Läksin autost välja ja hakkasin selgitama põhjust. Ühe pihlaka alla oli põllukive kuhjatud, kõige peal auklik plekkämber, milles midagi sees. Leidsin mootorratta Sarolea 20. sajandi alguse kirjaga lihtvõtme. Võidusõitja, klubi liige Karl Rinaldo elas

seal kandis. Kuuldes, et oman Sarolea T34 600cc SV tsiklit, jutustas ta loo oma esimest mootorrattast, väga vanast rihmaveoga Saroleast, mille kartulikotis osadena koju tõi ja sõitma pani. Kehtib piibli tõde: kel on, sellele antakse, kellel ei ole, võetakse viimane...

Kuidas käib tänapäevane “peilimine”?

Aja kulgedes on muutunud nii vanatehnikalood kui ka informatsiooni hankimine. Eestiaegsed tsiklitaadid on läinud igaviku teed ja nende lapsed või lapselapsed müüvad isade, vanaisade tehnikat. Sageli väga kallist hinda küsides nad ei mõista, et väärtuse annab vanatehnikale restaureerimine. On muidugi haruldasi ja väga kalleid eksemplare, aga meil Eestis neid reeglina pole.

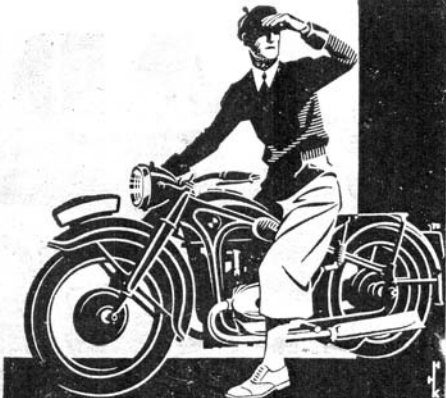
Meenub üks naljakas Jawa hankimise lugu unustamatult Pirita ringrajalt. Käimas oli superbike'de võidusõit ja rahvast hoiatati, et kiirused on üle 200km/h. Juhuslikult sattusin mikrofoni taha. Toomas Uba küsis, et mida arvan kiiruste tohutust kasvust ringrajalt. Ütlesin, et mingi ime see ei ole, juba 1934. aastal sõideti üle 240km/h. Jutt läks vanaaegsete mootorrattaste peale ning reporter küsis, kas need maksavad palju-palju Jakobsoni näopildiga kroone. Vastasin laiates, et meil Eestis on nad kallimad kui välismaal ja siit klubi liikmed enam neid hangi. Ostame välismaalt! Urmas Teearu oli just Soomest ostnud soodsalt tünisõidu-Indiani.

Läks natuke aega mööda, kui helistati klubi telefonil ja pakuti müüa 1953. aasta Jawat. Olin huvitatud, läksin vaatama, kaup koos ja kuigi mitte just tolle aja kohta odav tehing tehtud, olime mõlemad rahul. Müüja hakkas pajatama, et Pirita ringrajalt valjuhääldajast räägiti, kuidas uuniklased on hakanud vanaaegseid mootorrattaid välismaalt ostma ja otsustas kohe oma isa ratta müüki panna, enne kui hinnad kukuvad. Olin kogemata läbi mikrofoni enda jaoks disainilt kauneima Jawa välja

B. M. W.

mootorrattad

on oma ehituselt seni ületamatud. Täiesti kapseldatud mootor ja käigukast, teleskoopkõhvel ja kardaanvedu teevad ta praegusaja muga-vamaiks ja vastupidavamaks mootorrattaks









RUDGE ja TRIUMPH

eelistatud sportmasinad.

К.-М. Lier & Rossbaum, Tallinn, Viru 7

rääkinud.

Enamus infot käib aga täna läbi interneti. AutoMoto Foorumis pakuti mõni aeg tagasi pärlit, puhast vanamootorratta klassikat Red Panther mudel 30 350cc. Selgus, et olin seda ratast 1978-80ndail vaatamas käinud, kuid omanik ei soovinud siis müüa. Vahepeal oli Panther omanikke vahetanud ja mõni originaalosa oli kaotsi läinud. Arvasin, et läheb kõvaks rebimiseks noorte, tarkade, asjatundjatega AMF-st, kuid üllatuseks ei tundnud harulduse vastu keegi huvi. Ilmselt pakub noortele rohkem pinget IZ 56 "jänestega jawa" või Riga 11. Müüja küll ütles, et üks lätlane olevat ka pakkumisi teinud. Viimase hea informatsiooni sain Vanatehnikafoorumist, kus pakuti müüa Jawa raami pistetud CZ 250cc mootorit ja muud kila-kola. Müüja oli tore tsiklimees, temaga vesteldes meenusid vanad "peilimise" ajad.

Elame Euroopa Liidus, piirid on lahti, kogu maailma vanatehnikaalane informatsioon liigub digimaailmas hetkega. Ole mees ja otsi endale parim! Oksjonid, laadad, varuosad – mida sa, hing, veel ihkad. Noortele klubiliikmetele võib vanade klubi taatide nimel öelda, et praegu on rohkem võimalusi vanatehnika hankimiseks, kui meil seda oli, vana romantilise "peilimise" aeg on möödas. Eksponaadid on ehk kallimad, kuid varuosadega on tunduvalt lihtsam ja infot on kergem hankida.

Õige on tänapäeval lasta teha restaureerimistööd asjatundjail ning kui võimalik, hankida varuosade uued täpsed koopiad. Olen näinud 80ndate oskamatult restaureeritud mootorrattaid, kus restaureerimiskonkurss seisnes selles, kui ilus tundus mõnele otsustajale motikas. Ei hinnatud reaalselt tegelikku taset, originaalsust ega pinnakatete õigsust; nikeldamist vajavad detailid kroomiti, et paremini vastu peaks jne. Tasemega tsiklirestaureerijaiks olid neil aastail Viljandist Arvo Rand ja Enno Öövel, Pärnust Elmar Talmar, Aleksander Miksjuk, Tallinnast Urmas Teearu, manala mees Vello Kullamaa, noorelt meie hulgast lahkunud Hannes Kuuskmaa.

Kõige raskem oli omal ajal galvaanikaga, sest seda teenust oli võimatu seaduslikult tellida. Kõik käis

hõlma all, salaja. Tehaste väravas olid ranged valvurid, kelle silme all tuli tuttavate puudumisel väravast hooga sisse marssida. Veel hullem oli väljapääsemine, kui sul mõni kroomitud leegitoru käes oli. Kord tehastest Mehis väljudes oli vahepeal valvurite vahetus toimunud ja igavene õel mutt jõllitas mind ja leegitoru. Arenes kõvahäälne diskussioon:

"Mis teil käes on?"

"Kas ei näe, et kassipoeg!"

"Kuhu te lähete sellega?"

"Uksest välja!"

"Ei lähe!"

"Head aega!"

Selja tagant kuulsin veel eide karjumist sotsialistliku omandi riisumisest ja jubedast karistusest, mis mind ees ootab. Edaspidi uurisin Nõukogude Punaarmee koolitatud luuraja põhjalikkusega, kes tehase väravas on.

Oli veel uuniklase unelmate paradüüs – sõjatehas Dvigatel, kus sai absoluutselt kõike teha: hammasrattaid freesida, võlle treida, valada uusi piduritrumleid, galvaanikavannides detaile leotada. Ainuke puudus oli relvastatud valve väravas. Taas pidi leidma tuttavaid, kes viisid veoautokoormas vanatehnika taastamist vajavad detailid sisse vajaliku meistri kätte. Oli ka juhuseid, kus jäadi vahele ning detailid konfiskeeriti. Kord olin sõbral abiks vanaaegse auto piduritrumlite tehastest välja toomisel. Kokkulepitud ajal sõitis tehastest välja vedur ühe vaguniga. Hetkeks rong peatus, mõne sekundiga oli piduritrumlid sõiduautos, tasu makstud ja spasibo za vnimanie, dosvidania! Rong sõitis edasi kommunismi horisondi poole, aga mida lähemale jõudis, seda kaugemale horisont kaugenesis.

Teil, kallid noored klubiliikmed, sellist jama pole ja annaks looja, et ei oleks ka kunagi vaja näha!

Märt Karu

Pilte Tagasi Laadalt



Lõbus lugu Jawa'st

Meil suur kolhoos ja suured pullid,
suured traktorid ja rullid.
Meil on vahvad traktoristid,
motoristid, masinistid.
Jawa nad siis käima pistsid,
kolmekesi selga istsid.
Jawa siis seal rõõmsal häälel,
keeras suure maantee peale.
Jawa ikka minna punnis,
sada kilomeetrit tunnis.
Jawa juht seal kurvi kohtas,
liialt pööras rooliratast.
Kiirem veel kui hobutraavel,

lendas Jawa maanteekraavi.
Jawa juhi saapatallad,
minema viis maantee kallast.
Kohes siis kui vaibus mürin,
kõstis kange koerte urin.
Koerte järel ligi ligi hiilis
vihane kolhoosimüüts.
Seadusesilm ei eksind tolli,
tegi aga poistele protokoll.
Viieks päevaks tuli minna
pühkima rajoonilinna.
Aga nüüd on poisid esirinnas,
Jawa puhkab mullapinnas

Tempo

TÖÖPAKKUMINE!

Tempo

Ajakiri "Tempo" otsib reportereid ja fotograafe, kes kirjutaksid lugusid huvitavatest vanamotojuhtumitest ja -üritustest ning taipaksid sealjuures möllu keskel ka pilti teha.

Autodest tehtud pilte palume mitte saata. Neid ei avaldata.

Tasuks töö eest on kuulsus, au ja klubiliikmete õlalepatsutus.

Lisainfo telefonil 56-684-440 ja vanakaru@unic-moto.ee

