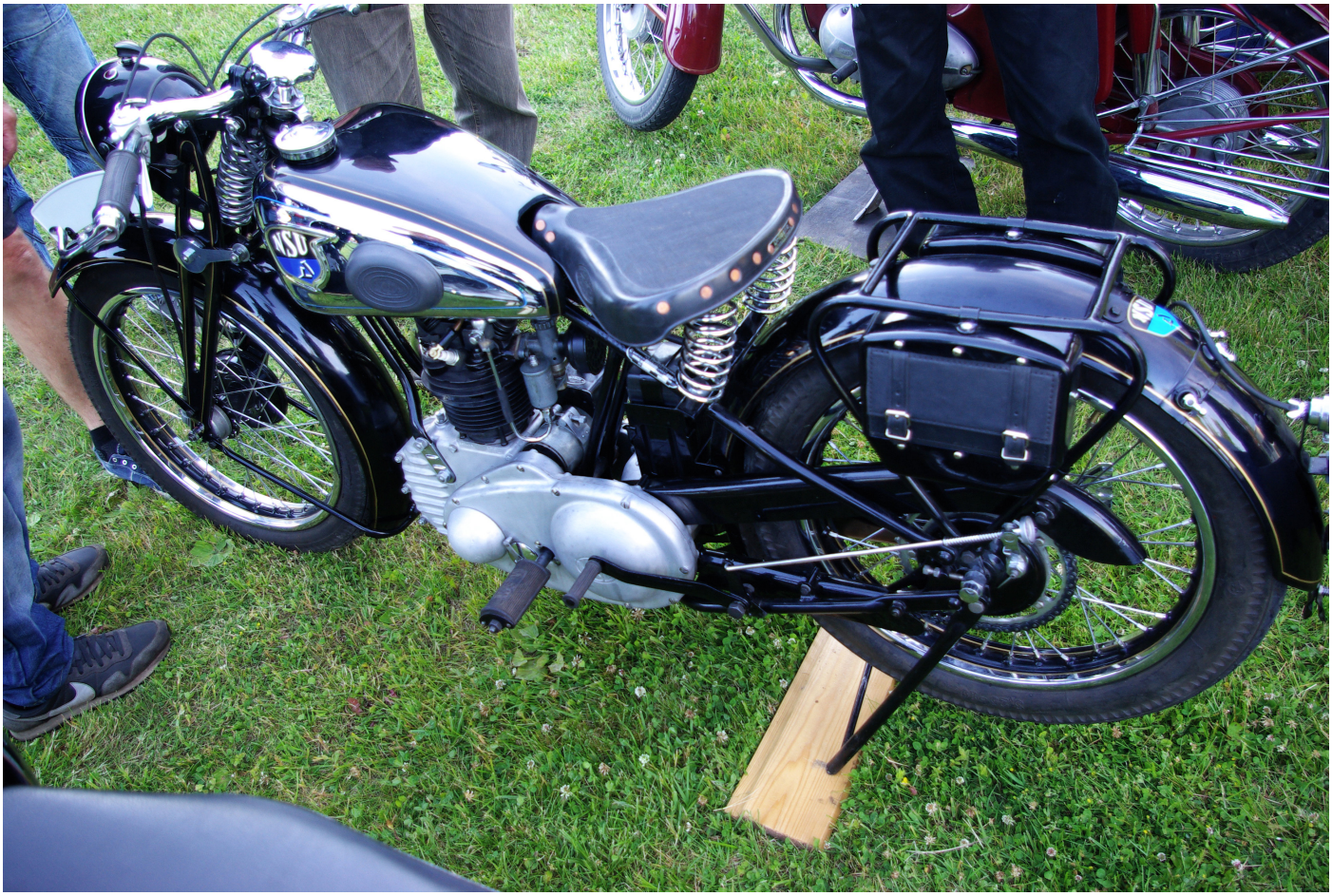
Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI
UNIC - MOTO

Ida-Viru-Moto 2017 restaureerimiskonkursi kategoorias
"tootmisaasta enne 1945. aastat" võitnud mootorratas
NSU 351 OT, 1937, omanik Aivar Michelson



Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" ajakiri.
Number 24, detsember 2017.
Ilmub siis, kui ilmub.

Sisukord

1. **Tere, vanamootorratturid!**, Reigo Vilu lk. 3
2. **Tere!**, Märt Karu lk. 4
3. **Kui suvest jääb väheseks ehk Classic Riders Winter Rally**, Andrus Lüüding, lk. 5
4. **Minu Motoexotikad**, Katrin Kase lk. 8
5. **Motomatk Zündappide kodumaale**, Avo Kompus lk. 11
6. **Sõit mootorrattal Raasikult Nürnbergi**, Ants Kivimäe lk. 12
7. **Jüri Bäärsi reisipäevik** lk. 14
8. **Zündapp - 1917-2017**, Avo Kompus lk. 20
9. **Unic-Moto Valgevenet vallutamas**, Andrus Lüüding lk. 21
10. **Ida-Viru Moto – ratastega Narva promenaadile ja Kreenholmi**, Vladimir Lossev lk. 30
11. **Ida-Viru Moto 2017 tulemused** lk. 33
12. **Indian Rally numbrites ja piltides** lk. 34
13. **VMPK 42. Veteraaniralli Himosel** lk. 36
14. **2018. aasta kalendripildi lugu**, Märt Karu lk. 38
15. **IZ 350 taastamise lugu**, Erik Aadusoo lk. 40
16. **Tempo – 80!**, Märt Karu lk. 42
17. **Tervitusi minevikust! Eesti Moto Klubi lugu läbi koosolekuprotokollide**, Ivar Lindla lk. 44
18. **Unic-Moto uued liikmed 2017** lk. 48
19. **Vanamootorrataste mustast numbrist**, Indrek Sirk lk. 49
20. **Minu esimene vanamootorratas**, Sandra Sirk lk. 51
21. **Reis Veteramale**, Mait ja Kädi Eiso lk. 53
22. **Unic-Moto luulenurk** tagakaas
23. **Vanatehnikasündmused aastal 2018** tagakaas

Juhatus 2017

Reigo Vilu, president 503 8205
Vello Närep, juhatuse liige 5667 4017
Margus Karu, juhatuse liige 558 4171
Juhatuse e-mail: unicmoto@unic-moto.ee

Toimetus

Toimetaja
Märt Karu
vanakaru@unic-moto.ee

Elektriseadmete operaator
Mart Karu

Grammatikapolitsei
Gerli Ramler

Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja piltide tegijatele!

Piirkondlikud volinikud:

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

Harju piirkond
Maarek Heinsaar, 5623 9446
harju@unic-moto.ee

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

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

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

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

Tere, vanamootorratturid!

Taaskord on üks aasta märkamatult mööda saanud. Tehtud on palju, aga palju on ka jäänud tegemata. Tore on taas tõdeda, et kõik traditsiooniliseks kujunenud üritused, kus Unic-Moto on esindatud, toimusid ka lõppeval aastal: Classic Riders Winter Rally, Motoexotika, meie suvine kokkutulek, Motonostalgia, Konse vanatehnikapäev ja paljud muud väiksemad ning suuremad vanatehnikalaadad-päevad. Kõiki ei jõua siinkohal ette lugedagi, sest neid oli tõesti palju. Mitmed klubiliikmed käisid ka sel aastal esindamas klubi välisüritustel, neist silmapaistvamad olid Zündappi meeste Poola-Saksamaa reis ja suurema seltskonnaga Valgevenes käik.

Ilusti laabusid ka meie klubi korraldatud Tagadi restauraatorite päevad. Siinkohal tahakski jätkuvalt avaldada survet kõigile klubiliikmetele – kuigi on tegemist vabatahtliku sündmuse korraldamisega, siis peaksid klubiliikmed püüdma anda suurema panuse klubi tegevusse. Oleme seda teemat nämmutanud aastaid, kuid seis on ikka endine: ikka ja jälle toimetavad ühed ja samad inimesed laada korraldamisega ning uusi aktiviste ei ole oluliselt juurde tulnud. Ei ole aidanud siin ka punktisüsteem, mis on pigem motiveerimise asemel tekitanud juurde uusi probleeme. Ega oska minagi head lahendust pakkuda, kuid lahendust oleks vaja. Restauraatorite päev kasvab iga korraga, hobiklubist hakkab vägisi tekkima suisa ettevõte, aga kas see peakski nii olema või peaks ka selles osas midagi ette võtma? Ilmselt peab, kuna puhtalt hobist ettevõtet ei juhi.

Kohe-kohe on tulemas ka Unic-Moto üldkoosolek. Kindel on see, et vana juhatus samas koosseisus ei jätka, seega mõelge juba ette, kes tahaks ja võiks meie klubi õigel rajal hoida.

Uue aasta plaanidest rääkides on need laias laastus samad: toimuvad restauraatorite päevad, suvine kokkutulek ja kõik muud üritused-kokkutulekud. Ootame rohket osavõttu!

Soovin kõigile ilusat jõuluaega, toredat aastavahetust ja teguderohket uut vanamootorratta-aastat!

Reigo Vilu
Unic-Moto president

Tere!

Järjekordne Eesti Vanamootorrattaklubi „Unic-Moto“ 41. teguderohke aasta hakkab lõppema. 2017. aasta viimane klubiliikmete kokkusaamine traditsioonilisel jõulupeol, seekord Raudsillal, saab olema karmide tsiklinaiste-meeste, nende laste ja taatide kokkuvõttekoht möödunud hooajast.

Lühike loetelu toimunust:

- Tagadi restauraatorite päevad mai ja oktoobri alguses
- Osalemine Classic Ridersite talverallil
- Osalemine Motoexotika näitusel
- Zündapp 100 reis Saksamaale ja osalemine Poola kokkutulekul
- Osavõtt Minski vanatehnikaüritusest Kola Tsasu
- Klubi Classic Riders organiseeritud Ida-Viru Moto 2017 perekond Lossevi eestvedamisel
- Indiani Rally Rootsis
- Veteraanirallis Himosel, Soomes
- Mannheimi laat Saksamaal
- Indiani varuosade päev Rootsis

Mitmeid neid üritusi võimaldab rahaliselt soodsamalt läbi viia Tagadi restauraatorite päevadel teenitud tulu. Täna on meil aga tekkinud olukord, kus alla poole liikmetest aitavad klubile teenida rahalisi vahendeid, aga suurem osa naudivad hüvesid selle heaks lillegi liigutamata. Selline suhtumine on väär ning ka klubiliikme aumehekoodeksi punktis 12 on kirja pandud: “Oma vanamootorratta korrastamine jäägu Sinu peamureks, kuid klubiliikmena ära unusta abistamist klubi ühisürituste korraldamisel.”

Kindlasti on erinevaid põhjuseid, miks pole võimalik alati abiks olla – talupidajatel on kevadised ja sügisesed põllutööd, kellel pole tervis kiita või on muud isiklikud probleemid. Ent korra aastas mõned tunnid võiks ju aidata Tagadi restauraatorite päevadel müügi ala korrastada, parkimist korraldada, liiklusmärke paigaldada, turvalinte siduda, pileteid müüa, pärast laada lõppu koristada jne. Tööd jätkub kõigile ja kui iga klubiliige ohverdaks tunnikese oma aega, et vähendada näiteks parkimiskorraldajate koormust, kes peavad sageli päeva läbi rabelema vahetuseta, oleks ürituse korraldamine tunduvalt kergem.

Esimest korda uunikute varuosalaata Tagadil organiseerides ei osanud vanatsiklimehed uneski näha, et see Baltimaade suurimaks sellelaadseks romupäevaks kujuneb. Alguses olid müüki või vahetuseks toodud vaid mootorrattad, nende mootorid ja vanatehnikadetailid. Siis ilmusid tasapisi antiik, militaarvidinad, raamatud jms, mis ei ole otseselt seotud motikatega, kuid mineviku erinevate ajastute keskkonnaga küll.

Viimastel restauraatorite päevadel on taas kasvanud mootorrataste ja nende osade müük, mis on väga tervitatav nähtus – laat täidab oma põhieesmärki ja edendab vanasõidukite harrastust. Laadal on tore kohata sõpru-tuttavaid, nautida visuaalselt või osta vanaaegseid esemeid, kuulata kõikvõimalikke legende ja lugusid möödanikust ning kuulda kirglike kollektsionääride rõõmuhõiskeid temale haruldase leiu puhul. See on Eesti Vanamootorrattaklubi „Unic-Moto“ üle kahekümneaastane traditsioon lisaks iga-aastasele juulis toimuvale vanamootorrataste kokkutulekule, kuu esimesele teisipäevalisele klubiõhtule ja jõulupeole, kus teeme kokkuvõtte möödunud hooajast. See on meie keskikka jõudnud üle neljakümneaastane klubi.

Mida saaks paremini teha? Kas me vajame muutusi siin uuenevas maailmas?

Märt Karu

Kui suvest jääb väheseks ehk Classic Riders Winter Rally

18. veebruar 2017. Varased hommikutunnid Narva-Jõesuus, siit-sealt tõuseb agaramate elanike korstnast suitsuvine. Kohati lume ja jääga kaetud teekesel kostab eemalt lähenevat meeldivat mootorimüra, mis aastaaega vaadates esmapilgul kuidagi nii vaiksesse linnakesse ei taha sobida. Kuid kuulataja ei eksi, sest toimumas Classic Ridersi talveralli.

Nagu juba tavaks saanud, toimus tõesti Narva Classic Riders AMC korraldamisel vanamootorrataste talveüritus, millel osalesid ka mitmed Unic-Moto liikmed-ekipaažid. Kogunemine toimus juba eelneval õhtul hotellis Liivarand, kus agaramad tutvusid konkurentide ja nende masinatega. Kõik toimumas muidugi kultuurse vennastumise ja mõningate sportmängude toel.

Osavõtjaid oli lähemalt ja kaugelt. Nii oma sõiduga kui ka auto peal. Viimasel juhul siis sellepärast nii, et mitte kalleid ja viimase vindini timmitud masinaid liigselt kulutada. Saabuti rahulikul ja hoogsamal tempol ja tuldi ka graatsiliste külglibistamiste ning ootamatute piruettidega. Masinapargis olid valdavalt külghaakega mootorrattad, kuid ei puudunud ka soolodel ekipaažid ja isegi nelja rattaga tehnika. Meeldiv oli täheldada ka õrnema soo osavõttu.

Hommikuse rivistuse ja instruktaaži järel liiguti kolonnis Narva poole, eesmärgiks teha linnas kultuurne ringike ning soovijatele avanes võimalus külastada kuulsat Narva bastionit ja kasematte. Selgituseks, et kasemattidel ei ole siiski mingit pistmist ega seost kasepuudega, mida nii mõnigi naljahambast motomees üritas korduvalt leida. Kasematiks nimetatakse maa-alust võlvruumi ehk kindlusehitise siseruumi, mis on mõeldud iseseisvalt ja lisaehitiseta vastu pidama pommitamisele. Tehnikahuvilistele võib tulla

üllatusena, et kasematiks nimetatakse ka sõjalaeva, soomusrongi, tanki või muu sellise soomustatud suurtükiruumi (allikas Wikipedia). Ekskursiooni juhatas asjalik giid, kes oskas vastata ja juurde rääkida mitmes valdkonnas esitatud küsimustele. Peale tavapärase väljapaneku oli võimalus näha ka kasemattides talvituvaid nahkhiiri.

Taas ratastele!

Ekskursiooni lõppedes loeti osavõtjad üle ja anti uued juhised. „Järgmine peatus – mets!" hüüde peale kratsisid soolo-mehed pead, korvimehed vaatasid mõtlikult enda ette, justnagu visualiseerides endale oletatavat eesootavat teekonda... ja need mõned erilised korvimehed, kelle ekipaaž istus 2WD masinatel, vaatasid üleoleval muigel sinavat taevast ja lasid suunurgast väikest vilet, justnagu oleks ees ootamas ilus rahulik suvine metsatee.

Sõit kulges tagasi Narva-Jõesuu poole ja juba hakkas soolomehena tunduma, et asi pole üldse nii hull, kui toimus vaskpööre väiksemale teele, millelt omakorda juba lahtilükkamata metsateele, millele eessõitja uhkelt esimesi jälgi joonistas. Olenevalt rattast aeglustas nii mõnigi ekipaaž sõitu, et mitte riivata kalli rattaga metsateed palistavate puude oksakesi, samas tuiskas mõõda tugisuuskadega varustatud militaar-Jawa, joonistades noorendiku vahel Kelly Sildaruga võrdväärseid poognaid. 2WD rattaid oli lustimas siin ja sealpool metsateed, vallutamas igat järgnevat künkakest, justkui oleks tegu Mount Everestiga. See metsatee lõppes küngaste ja puudega ümbritsetud lagendikul, kus juba oli ootamas lõke ja avati auravaid termosnõusid, millest levis mõnusalt kodune supilõhn.

Agaramad sõitsid puude vahel edasi-tagasi, tekitades mõnusa motomelu. Sülje jooksma ajav supilõhn meelitas peagi kõik lõkke äärde, kus sai mõnusalt selga soojendada. Säravate silmadega motoristid vahetasid elamusi. Eine vahele teostati ka kiirremonte ja kontrolliti tehnikat, seda kõike nn raadioekipaaži poolt esitatava taustamuusika saatel. Nautida sai kunstiteosena toimivat vaatepilti, mille moodustasid kauni talvise metsa taustal peaaegu märkamatuks jäävad rohelised militaarmasinad vaheldumisi värvikat kontrasti pakkuvate erksamates toonides eksemplaridega. Peagi tuli edasise kutse „väikesele sõjateele"...

Mida kujutas endast väike sõjatee?

Tee viis läbi metsa, kus algul kordus eelnenud agarus jõuda esimesena üle iga künka, kuid tee kitsenedes hoog rauges ja tuli hakata hoolikamalt rada valima. Peagi ulatusid teed palistavate puude oksad peaaegu tee keskele välja ja tuli parasjagu manööverdada, et neist puhtalt mõõda saada. Kohati oli lumega täitunud roopaid, lume all peitunud oksi ja juurikaid ja õrna jääkirmega kattunud lompe, mis osutusid sügavamaks kui eeldatud. Ühtäkki avastasime end traktorite poolt üles küntud teelt, kus tuli laveerida kivide, puutüvede ja kändude vahel. Seejärel tuli kolonnil

peatuda, et tee läbipääsetavaks muuta. Nimelt oli uue tee ehituse käigus meie metsatee lihtsalt läbi kaevatud. Loomulikult olid suureks abiks militaar-mudelid oma varustusega, kust ei puudu teatavasti ka labidas.

Peagi oli uus peatuspaik ees ootamas. Seekord kujutas takistus aja peale mäkkesõitu mööda jäätunud teed. Elevust oli palju ja ergutuste saatel läksid ekipaažid üksteise järel kallakut vallutama. Kel jäi pidamisest või mootori jõust puudu, aidati lahkelt pealtvaatajate poolt mäest üles. Kokkuvõtete tegemine jäeti hiljemaks, sest ka korraldajad olid juba ise parajas ärevuses järgmisse peatuspunkti jõudmise pärast, millest tõotas tulla veelgi vahvam sõit.

Oodates viimase vapra mäkketõusja ilusti ära, jätkasime teekonda Laagna hotelli poole, kus talvisel hooajal oli ette valmistatud väike jäärada. Tingimused olid paraku küll talvistest oludest pisut kaugel, sest vett pritsis vaat' et rohkem kui suvel vihmaga, kuid see ei takistanud vapraid motoriste. Näha sai väga erinevaid sõidustiile ja mõningaid ekstreemsemaid rajavallutustehnikaid. Toimusid võistlussõidud ja proovida sai ka vabalt omal tempol ringi läbimist. Olenemata märgadest riietest oli osavõtjate lai naeratus lahtiste kiivrite alt kaugele näha. Vahelduseks sõitsid rajal ka sportmootorrattad jääle mõeldud rehvidel, mis pakkus vaatamist kõigile kohaletulnutele.

Pärast seda korralikku adrenaliinikogust algas tagasisõit Narva-Jõesuu poole. Seekord marsruudiks avalikud teed, mis küll liivatatud, kuid kohati salakavalalt libedad. Jõudnud tagasi hotelli, hakati valmistuma õhtuseks auhinna-tseremooniaks. Kes jaksas, pakkis ratta tagasi auto peale ja vahetas riideid kuivemate vastu, teised istusid ja vaatasid sebivaid inimesi, kolmandad valmistusid turgutavaks saunaks. Kui kokkuvõtted tehtud, auhinnati parimaid ja vapramaid. Toimusid ka erinevad esitlused soovijate poolt, vastastikused tänukõned ja lubaduste andmised järgnevateks kokkusaamisteks. Õhtut sillutas kohalik ansambel, kelle muusika saatel said ka kõige tõsisemad motoristid end väheke elavdada. Kirsiks tordil oli korralik ilutulestik, mis igati vahva ja entusiastidele pühendatud ürituse ilusasti ametlikult lõpetas.

Oli väga tore ja sündmusterohke üritus. Kui võimalus on, kavatsen kindlasti veel sellest osa võtta ja soovitan soojalt ka teistele. Lisaksin vaid, et soolotsikliga oli talvel küll vahva, kuid ilmaolude tõttu peaks igaüks oma masinavaliku üle korralikult järele mõtlema.

Teedel näeme!

Andrus Lüüding

Minu Motoexotikad

2014. aastal olin Tartu motoklubil Royal Riders abiks vastlapäeva ürituse korraldamisel, vedades ja kuhjates koos teistega klubi maja ette teatevõitlusteks lund. Tollal oli seal klubis ka Heiki Vint, kes astus õhtul mulle ligi ja küsis, et kas selline aktiivne tüdruk ei tahaks tulla Motoexotikale tsiklitüdrukuks.

Kohmetusin ja ütlesin, et ma ei ole päris sellises vormis. Heiki väitis, et nendel kostüümidel pole figuuriga midagi ühist ning rääkis seda nii veenvalt, et mõne päeva pärast leidsin end koos temaga kleidilaenutusest kostüümi proovimas. Au ja tunnustus mehele, kes TAHAB kleidiproovi kaasa tulla!

Stiiliks oli 1950ndad, aga kuna laenutusest me kleiti ei leidnud, lasksin ühe enda oma ümber teha ja peab mainima, et see toimus Unic-Moto näituseboksi disaineri valvsa silma all. Kleit sai imeilus, soengu tegi Motoexotika hommikul juuksurist sõbranna ja sealsamas töötaval jumestajal lasin endale ka lainerijoone silmadele tõmmata. Järgi pidi mulle raudteejaama juurde tulema keegi Põhja-Eesti mees Maarek (Heinsaar), kellele pidin aadressi ütlema, kuhu tulla, sest ta Tartut ei tunne, ei tea, kus on raudteejaam ja ei tea, kuidas sinna messikeskusest saab ja… ühesõnaga võttis tuul mul Maarekut oodates silmast vee välja, aga üritasin tubli olla ja meiki mitte rikkuda. Kohale jõudes rääkisime juttu ja äkki ütles Heiki ülimalt delikaatselt, et mul pidavat olema meik veidi laiali. Peegli ette jõudes imestasin jällegi ta džentelmenlikkust, sest „veidi laiali“ oli ikka väga kergelt öeldud… Hea esmamulje küll.

Igatahes natuke hirm oli ka. Ma ju ei tundnud kedagi. Heikit vaid põgusalt ja kõik ülejäänud olid täiesti võõrad. Isegi teised tsiklitüdrukud olid täiesti võõrad. Aga üritus oli toredam, kui ma

eales oleksin osanud arvata! Kartus võõraste ja igavuse ees murdus kohe. Kohal olnud ja messi külastanud unicmotolased olid hästi toredad ja aeg läks kiirelt.

Eestlaste tagasihoidlikkus on huvitav

Istud messil mootorratta peal, inimesed lähevad mööda, vaatavad, ehk isegi naeratavad. Seejuures teevad möödaminnes salajagi pilti. Kui keegi ennast avalikult pildistama sätib, näed, kuidas hakkab ratta juurde tropp tekkima. Äkitselt julgevad kõik pildistada! Ja siis küsib mõni eriti julge, et ehk saaks ka koos pilti teha ning hopp! järjekord ongi olemas. Aga milleks me seal siis ilusti riidesse pandult oleme? Ikka vaatamiseks ja pildistamiseks.

Ega ma alguses nendest tsiklinaistest väga aru ei saanud, aga aegamisi on tulnud äratundmine… esimesel aastal juhtus nii, et reporter tahtis teha videot ja surus mulle mikrofoni nina alla küsimusega: „Kas huvitute ka ise mootorratastest või tulite lihtsalt ilus olema?“ Olete sellises situatsioonis olnud? Rambipalavik ju… Muidugi vastasin, et tulin lihtsalt ilus olema. Ja sel momendil ma ei valetanud ka. Kui sama reporter oleks aga tulnud sama küsimusega sel aastal, oleks vastus juba hoopis teistsugune. Proovige ise põlvemurd saada lihtsalt ilus olles…

Esimene aasta andis nii positiivse emotsiooni, et vaikselt juba lootsin, et äkki Heiki kutsub mind veel. 2015. aasta veebruaris sõitsin trollis ja äkki helistaski Heiki. Küsis, et kas oleksin nõus ja teine tsiklitüdruk on ka juba olemas ja ka Tallinnast. Et võtke omavahel ühendust ja arutage, aga stiil on sajandivahetus. Otsisin siis Heiki sõprade alt Facebookist Gerli üles ja saime järgmisel päeval kostüümilaenutuses kokku. Ei mingit võõristust. Nagu tunneks aastaid! Kostüümid ja aksessuaarid said kiirelt valitud ja õigel päeval sõitsime koos rongiga Tartusse. Sõbranna juures juuksur ja auto järele ja…

Ausalt öeldes teisest aastast väga midagi ei mäletagi peale selle, et jube vahva oli ja koguaeg naersime. Meeles on vaid see, et äkki oli kõik läbi ja pühapäeval Tallinnasse sõiduks olid bussipiletid välja müüdud ja rongis saadaval ainult seisukohad. Rong oli puupüsti täis kuni pealinnani, mis tähendas, et pärast 2,5 päeva messil seismist sain veel mõned tunnid jalgel olla. Lõpuks helistasin elukaaslasele, et ta mulle

näitusekorraldaja on muidugi ka Heiki: meie boksi uue asukoha puhul oli tema suureks mureks, et ega nappides riietes modellidel külm hakka? Tulemus oli see, et meid ootas ees soojakiirgur ja suured puhurid, nii et kostüümilaenutusest võetud jakikesi ei olnudki vaja. Lisaks käis korraldaja mitu korda päevas uurimas, ega meil külm ole. Kostüümid olid nii populaarsed, et meid paluti pildistamisele ka teistesse boksidesse. Tundub, et tsiklitüdruk on ikka tsiklitüdruk, aga peaasi, et seelik lühike on!

Ülemiste jaama vastu tuleks, sest ma ei suutnud enam Balti jaamani seista.

Mida on Unic-Moto minu elus muutnud?

Alates tollest näitusest sai minust usin Unic-Moto üritustel osaleja – laadad, suvised kokkutulekud ja sel aastal olin Minski reisil saateauto juht… sest selles seltskonnas on midagi! Kuigi veel eelmisel aastal vaatasin vanu rattaid suhteliselt külma pilguga ja mõtlesin, et mis selles vinguhaisus toredat saab olla? Toredad on ikka inimesed!

Unic-Moto puhul on mind võlunud super seltskond. Vanavarast ei ole mul kunagi olnud sooja ega külma ning veel vähem olen mõelnud uunikumtsiklile. Aga see asi nakkab, siin on mingi võlu, mis haarab sind endasse ja enam lahti ei lase. Tagadil vaatasin esimesel aastal, et jube palju mõttetut kola – palun vabandust kõigi ees, kes ennast kuidagi puudutatuna tunnevad! Nüüd aga on asi viinud sinnamaani, et sel sügisel valisime elukaaslasega, milline võiks olla meie pere külgkorviga mootorratas. Elu on täis üllatusi…

Katrin Kase

Seejärel jäi üks Motoexotika vahele, sest naistele on liiga vähe vaid üks nädal anda aega riideid otsida. See-eest 2017. aasta Motoexotikale sammusin nagu kogenud tsiklitüdruk. Kogenud

Tänud Motoexotika 2017 korraldamisel abiks olnud klubiliikmetele ning oma tsikli näitusele toonutele:

- Avo Kompus - Zündapp K350 (1936), Zündapp KS600 (1939)
- Lauri Pille - Zündapp K500 (1939)
- Marti Schmidt - Zündapp Bella R204 (1959)
- Koit Reinjärv - Zündapp KS750 (1944), Zündapp DBK250 (1938)
- Heiki Muda'le ja Sinimägede muuseumile militaarvarustuse laenamise eest!

Motomatk Zündappide kodumaale

Aeg: 7.-18. juuni 2017
Marsruut: Tallinn-Pärnu-Jelgava-Olsztin-Lebork-Ebenswalde-Mellensee-Chemnitz-Nürnberg-Pärnu-Tallinn

Osalejad: Aivar Tiik, Aivar Palk, Ants Kivimäe, Avo Kompus, Heik Reitel, Jüri Bäärs, Tiit Rea

Eellugu

Õigupoolest tekkis mõte võtta ette üks tõsine Nürnbergi reis juba ligi neli aastat tagasi. Sattusime Jaaniga kord rääkima, et võiks olla päris lahe sõita vanade tsiklitega Saksamaa omaaegsesse mootorrattaehituse pealinna Nürnbergi. Toodeti ju seal enne sõda Triumphe, Ardieid, Zündappe, DKWsid, Herculesid, REXde ja veel paljusid teisi mootorrattamarke – kokku üle 40 erineva margi.

Mõte jäi laagerduma, kuni 2014. aasta Narva Bike'il potsatas minu juurde üks mootorrattal kohale vuranud sakslane, nimega Günter. Tundis huvi, kus minuga juhuslikult kaasasolev Zündapp valmistatud. Vaatasin, et on ikka imelik sakslane ja hakkasin siis pikalt-laialt seletama, et on selline maa nagu Saksamaa ja seal linn nimega Nürnberg… Günteri nägu läks muidugi laia naeru täis, sest tegemist oli Nürnbergis elava mehega, kes teadis Zündappi tehasest ja tootmisest rohkem kui mina.

Poetasin natuke mõttest sõita vanade tsiklitega Nürnbergi ja näidata oma sõiduriistadele nende sünnikodu. See idee tundus Günterile äge ja kohe kirjutas ta kättejuhtuvale paberilipakale oma koduaadressi ja telefoni. Hoidsin seda hoolikalt alles.

Seepeale oli mõte teha sõit ära 2016 suvel, kuid nagu elu ikka oma korrektiive teeb, tuli hoopis Liptovi sõit. Ja kokkuvõttes tuli selline ajaline sundvalik hoopis kasuks, sest sai ju 2017. aastal 100 aastat hr Fritz Neumeyeri poolt Zündappi tehase asutamisest. Tegime meiegi Motoexotikal sellekohase väljapaneku ja panime pildid üles Facebooki. Seda märkasid ka sakslased, kes organiseerisid Zündappi 100. asutamisaastapäeva auks Nürnbergi lähedal Sigmaringenis kokkutuleku. Kohale tuli üle 1000 Zündappi. Ja nad kajastasid ka meie väljapanekut oma kodulehel – imestasid, et kusagil kõvasti põhja pool Eestis peetakse samuti Saksa tsikleid au sees.

Meid puudutas see niipidi, et kokkutuleku organiseerijad võtsid ühendust ja kutsusid meidki kokkutulekule. Kui kuulsid, et kahjuks ei saa me oma sõiduaega enam muuta, jagati ohtrasti teekonna valiku ja vaatamisväärsuste kohta nõuandeid, mis kulusid marjaks ära. Samuti

kajastasid nad hiljem meie sõitu oma Facebooki lehel. Saime natuke eputada oma ettevõtmisega ka teiste eurooplaste ees.

Sõidust, marsruudist ja seltskonnast

Marsruudi suhtes oli mitmeid mõtteid, kuid lõpuks jäi peale ikkagi minek mööda maad. Püüdsime sõita mööda väiksemaid teid, et võimalikult mitte tolgendada suurtel trassidel kiiretel autodel ja rekkadel jalus. Üldiselt see ka õnnestus – ei näinud kusagil kabiiniakendest väljaulatuvaid rusikaid. Samuti on väikeste teede ääres oluliselt rohkem vaadata.

Poolas otsustasime osaleda ka klubi ROTOR vanatsiklite kokkutulekul. Organiseerijad samad mehed, kes käisid mullu meie Haanja kokkutulekul. Vastuvõtt oli ülimalt südamlik ning olime nende silmis väga ägedad (või natuke põrunud) mehed, kuna juba üle tuhande kilomeetri kohale tuldud ja kavatseme veel poolteist edasi põrutada. Samasugust imestust, uskumatust, lugupidamist, abivalmidust kohtasime reisi vältel kõikjal, kaasa arvatud meid peatanud motopolitsei poolt. See jättis hea tunde. Oli järjekordselt võimalus läbida suhteliselt pikk (vanade tsiklite kontekstis) teekond vanatsiklimeeste ülimalt mõnusas ja ühtehoidvas seltskonnas.

Sõit mootorrattal Raasikult Nürnbergi

Juuni alguses istusin kodu juures oma BMW mootorrattale, ühinesin Kosel ja Pärnus kaaslastega ning alustasime sõitu Saksamaale. Kolmanda päeva lõpuks olin veendunud, et mina enam ei jätka. 12-14 tundi töka-töka sõitu tegid ärahellitatud tagumiku väga valusaks. Olin väsinud ja tüdinenud.

Aga kui jõudsime Poolas motikameeste kokkutulekule, sain ühe puhkepäeva ajal mõelda, et kogemus on seda väärt, et tuleb lõpuni sõita. Tähtis oli arusaamine, et kibedad kannikad ja lihased ei ole teiste süü, vaid ikka iseenda laiskus.

Kaaslased võtsid Saksamaale sõiduks kolm vana Zündappi mootorrattast ja üks oli vene IZ 350. Ise olin olude sunnil tänapäevase rattaga: veel õhtu enne reisi sõitsin oma Zündapp K800-ga ja soovisin sellega Saksamaale minna. Kahjuks või õnneks ütles kaine mõistus, et sõiduk pole tehniliselt piisavalt korras. Vaagisin pikalt, sain kaaslaste heakskiidu ning vahetasin ratta kaheksa tundi enne väljasõitu.

Viis mootorratturit ning kaks meest saatebussis valisid sihtkohaks Nürnbergi linna Saksamaal – seal Dieselstrassel asus kunagi Zündappi tehas, mis sajand tagasi hakkas valmistama selle nimega

mootorrattaid. Praeguseks on tehasehoone lammutatud. Idee selline pikk motikareis ette võtta on mul meeles mõlkunud umbes 30 aastat. Veel sügaval nõukaajal mõtlesin, et kui avaneb võimalus, tahaks väga sõita Brandenburgi väravateni. Rääkisin oma tsiklimeestest sõpradega, kes olid sama meelt. Läks aastakümme, siis teine. Möödunud aastal otsustasin, et nüüd tuleb minna. Alguses oli mul plaan minna ainult Berliini, kuid kuna Zündappi tehase asutamisest sai 100 aastat, tahtsime minna ka Nürnbergi austust avaldama. Avo Kompus Koselt pani paika marsruudi, broneeris hotellid.

Kui ennesõjaaegset tehnikat tuli reisi jooksul pidevalt putitada ning ka järelhaagisesse puhkama panna, siis minu mootorratas pidas sõidu vastu probleemideta. Olin vajalik, kui häda käes. Grupijuhil küpses generaator ära, kottpimedas tuli mul sõita tema kõrval veidi tagapool, et minu tuled ka tema suunda valgustaks.

Sõidupäevad olid nagu töö!

Uuel rattal ilmnesid aga teistmoodi puudused. Moodne tsikkel on mõeldud, et läbid viissada kilomeetrit viie tunniga, sadul on seda arvestades disainitud. Kui kiirused aga palju väiksemad ja vahemaa pikem, hakkab istudes väga valus. Vibratsioon väsitas käelihaseid, gaasikeeramisrull nühkis peopesa rakku. Ratas oli tehnika poolest hea, kiirendas kenasti, kuid ikkagi suur kolakas ning aeglaselt sõitmine pole üldse kerge.

Sõidupäevad olid nagu töö, polnud aega korralikult lõunatada, kohvikutesse tsikliriietes minna oli ebamugav, kuumus oli väga väsitav. Tsiklid vajasid palju kütust, seega lõunasöökide asemel võtsime näksimist tanklatest. Nii pikka maad mina varem järjest sõitnud ei olnud. Senine rekord oli 1100 kilomeetrit kolme päevaga.

Nürnbergi jõudsime 9. päeva õhtuks, sõidetud sai 2640 kilomeetrit. Aega kulus nii palju, kuna ei sõidetud mööda põhimaanteid. Lätis Jelgavas pöörasime merele lähemale, sõitsime Kaliningradi oblasti piiri äärest läbi Gdanski mere äärde, sealt kaarega Berliini. Nürnbergis võttis neid vastu kohalik mootorrattur Günter, kes lubas rattad enda garaaži hoiule ning tutvustas meile linna. Sügava mulje jätsid mulle Nürnbergi mitmekorruselised õllekeldrid, kuhu viidi 1939. aastal sõja eest peitu linna kaunistanud ilunikerdused.

Nürnbergist tagasi tulime saatebussis, mootorrattad järelhaagises. Ööpäevaga oldi Eestis tagasi. Tegelikult oleks ehk kauemakski pidanud jääma, kuid enamik kiirustas koju. Pärast

selgus, et Eestis oli 10 kraadi sooja, Saksamaal 30. Seda arvestades oleks võinud veidi kauem olla küll.

Reisil nähtu pani mind mõtlema euronõuete peale. Kergliiklusteid oli teede ääres piisavalt, kuid kusagil ei paistnud, et oleks pidanud nii palju puid-põõsaid selleks maha võtma nagu meil. Kergliiklusteed polnud noolsirged ning valgustusposte oli harvem, aga piisavalt. Kusagil ei kohanud sügavaid eurokraave ega lageraiet. Nähtu meenutas veidi 1990ndate aastate Eestit – ilus, metsane, kodune, puiesteedega. Normaalne, lihtne, inimlik.

Järgmisel aastal on samal seltskonnal plaanis minna tsiklitega Soome. Oleme seltskond üheealisi, klapime hästi. Plaanis on ringi kõndida, muuseumid läbi vaadata.

Ants Kivimäe

Jüri Bäärsi reisipäevik

07.06.2017

Kogunemine Pärnus. Kohalik press suhtleb ja teeb mõned pildid. Reisil olles saame teada, et Postimehes on ka artikkel ja pilt ilmunud. Sõidu algus 10.30 Pärnu Tallinna poolsest linnapiirist. Napilt 20 km pärast väike remont: Zündapp 350-l eemaldub sussklapp silindrist. Seib minema, toruteip vahele ja sõit jätkub, kusjuures kiirremont pidas vastu kuni lõpuni. 58ndal km-l ilmnesid Aivari 750-sel sõja-Zündappil mõningad sümptomid, mille tõttu pidime seisaku tegema. Pole ka ime, sest ratas oli napilt enne sõitu ekspluatatsiooni võetud. Tagapidur jooksis peale ja probleem ka bensu pealejooksuga. Mõningase aja pärast, kui oli paagist puru kätte saadud ja karbuss üle vaadatud, läheb ratas ikkagi mitte eriti usaldusväärse töötamise tõttu kärru. Tiidu juhitud

Avo 350sel Zündappil hakkab küünal jupsima. Avo on ise juba eest ära sõitnud. Kuna meil lühikest küünlavõtit pole, tuleb küünlavahetuseks maha võtta paak ja sadul. Küünal saab vahetatud ja tsikkel laulab lõbusalt.

156ndal kilomeetril, veidi enne Riiat hakkab tibutama vihma ja peatume. Avo korviga Zündappil on summuti kinnitus mõranenud, aga traat aitab asja ajutiselt korda. Õhtuks ilusti Jelgavas Dianda hotellis. Saab märjad riided kuivatuse ruumi kuivama panna. Jõuame isegi saateautoga linna õhtust sööma ja ilusat jõe äärt nautida.
Läbisõit 456 km.

08.06.2017
Ilus päikseline hommik. Üle tee hotelli lähedal on autoteenindus. Vastuvõtt on väga tore ja saame Avo Zündappil summuti kronsteini kinni keevitatud. Aivar P vahetab oma IZ 350-l bensukraani, millest on kõvasti abi, sest IZ hakkab kohe lõbusamalt edasi ajama.

Õhtul kella poole üheksaks jõuame Suwalki lähedale Rezidencia Nad Wigrami hotelli. Saame õhtusöögi ja teeme õhtuse progulka järve äärde. See on üks ilus looduskaunis järvedega ümbritsetud paik, omaniku sõnul on puhanud ka mingi tähtis paavst.
Läbisõit 415 km.

09.06.2017
Ilm on pilves, kuid vihma ei ole. Sõidame põhja suunas. Endine Ida-Preisimaa. Sõit kulgeb alguses üsna Vene piiri lähedal, on näha piiriposte ja vaatlustorne. Üsna tihti näeme ka tee ääres seisvaid Poola piirivalve autosid. Meid vaadatakse huviga, kuid keegi kinni ei pea. Teed on kitsad ja kurvilised, palistatud iidsete puudega. On kohati ka kruusa ja munakivisillutisega teid. Loodus on ilus ja näeme, et saavad seal ka väiketalupidajad elatud. Põllud on hooldatud ja võib näha ehedat maaelu.

Peamine huviobjekt sellel päeval oli Wolfschanze ehk maakeeli hundikoobas, mille Aadu lasi rajada suure saladuskatte all ja kust ta juhatas vägesid pikka aega, midagi 250 päeva. Kuni ooberst Sauffenberg ta püksid lõhki lasi. Pärast rinde üleminekut avastasid venelased selle paiga juhuslikult. Vahepeale jäi üks käepäraste vahenditega tehtud remont: Tiidu tsiklil oli summuti lõhki nagu pajuvile. Kohe kaks probleemi – mürin oluliselt suurem, kuid veel

häirivam oli see, et ülevalt väljuvad kuumad gaasid kuumendavad oluliselt Tiidu vasakut reit. Summuti saab paigatud õllepurgi ja traadiga. Järgmisest tanklast ostame musta spreid, saab ka uus värv peale.

Õhtuks jõudsime Olsztineki lähedal asuvasse poolakate motoürituse laagripaiga lähedusse. Nende esindaja, hüüdnimega Kuzma (tegelik nimi Zbignev) ootas meid tee peal ja viis meid kohale. Poolakad olid meile kohandanud ühe suure telgi. Meid kutsuti ka nende õhtusöömalauda ja tervituse pipranapsu järel veeti lauale kohalikku jooki ja hüva sakummi. Aivar T pusib oma tsikli kallal ja saab selle ilusti tööle. Siis magama. Öö oli soe ja magasime telgis kõik väga hästi.
Läbisõit 341 km.

10.06.2017
Ärkamine vara, kell 6.15.Hommikused protseduurid, hommikusöök. Kell 9 väljasõit, nagu öeldi, rallile. Kätte anti legend ja kütke minema. Marsruut ca 100 km. Selle legendi järgi sõitmine kestis ca 15 km, sest pärast teist pööret oli selge, et olime totaalselt võssa pannud. Õnneks nägime gruppi vanatsiklitega poolakaid. Võtsime neile sappa ja sõitsime järgi. Meie legendiga see tee küll kuidagi ei klappinud. Mingis kohas keerasid poolakad bensu jaama ja hakkasid õlut jooma. Küsisime, et kas nad teed teavad. Üks õllejooja ütles, et ei tea, aga ees sõidab neil üks korviga tsikkel, mille korvis istub üks tibi, kes teab kuhu sõita. Tankisime ja igaks juhuks ei hakanud midagi tellima,sest juhttsikli juht hakkas ennast juba sättima. Võtsime jällegi poolakatele sappa ja jõudsimegi Olsztini kõrval asuvale lennuväljale, kus poolakatel olid välja mõeldud kiirendusvõistlus ja muud atraktsioonid osavõtjatele. Asi tundus väheke riskantne ja otsustasime Olsztyni linna väisata.

Olsztyn jättis meeldiva mulje. Keskaegne vanalinn, kindlus ja kaunid välikohvikud. Juhtus ka üks päris naljakas vahejuhtum. Nimelt põrutasime uhkelt vanalinna keskuse suunas ning ei pannud tähele, et sõitsime keelumärgi alt läbi. Osutusime olevaks vanalinnas jalakäijate tänaval. Tänav täis kohvikulaudu ja nautlejaid. Tundus, nagu inimesed arvaksid, et tegemist mingi atraktsiooniga (vanaaegsed tsiklid) ja ei näidanud üles mingit häiritust, vastupidi, lehvitasid ja olid rõõmsad. Nii meiegi. Alles hiljem taipasime oma eksitust. Ah jaa, kahjuks tiim Aivar T ja Heik pidid sõidu siiski katkestama, sest pidurid jooksid sõja-Zündappil ikka jätkuvalt kinni.

Õhtul laagriplatsil oli õhtusöök ja sellele järgnev pidulik osa. Jagati kõikvõimalikke autasusid. Sõna sai ka Avo, kes tänas vastuvõtu eest ja andis üle Unic-Moto sümboolikaga meeneid. Edasi tuli peale kitarre bänd. Ägeda rokkmuusika saatel läks lahti tantsuks. Neil oli ka võistlus ägedama kostüümi peale. Seal lõi tantsu kõikvõimalikke tegelasi filmidest ja mütoloogiast. Oli kõva möll. Meie taandusime, sest hommikul vara on plaan välja sõita.
Läbisõit 207 km.

11.06.2017
Hommik, varajane äratus. Varajane hommikusöök. Valmistumine ärasõiduks. Tekib ootamatu tõrge. Tiit on ära kaotanud Avo 350-se Zündappi võtme. Otsime läbi kõik võimalikud ja võimatud kohad, kuid võtit ei leia. Lõpuks annab ka Avo alla ja otsustame teha poldist võtme

asendaja. Olemasolevate tööriistadega see ka õnnestub. Treipinki asendab akutrell. Kell 10.30 sõidame välja. Aivar T korviga sõja-Zündapp sõidab jälle kärusse.

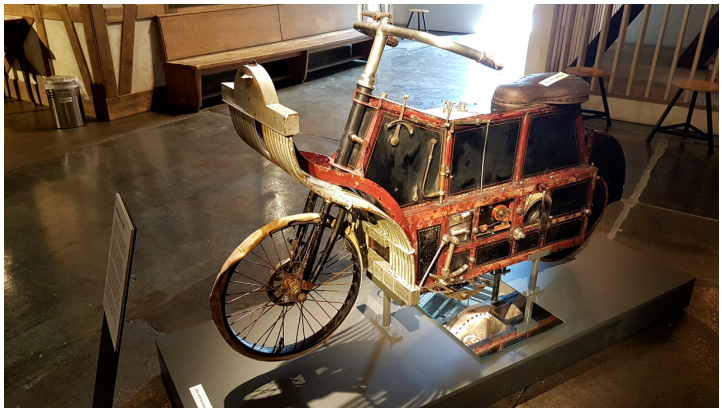
Selle päeva põhivaatamisväärsus on Malborki loss. On üks võimas ehitis. Hakati ehitama 950ndal aastal. Oli Teutooni Ordu ehk ristirüütlite kants Ida-Euroopas. 1945. aastal pommitasid venelased selle puruks. Hiljem on ta täielikult restaureeritud. Siis edasi Poola põhjarannikut pidi ja peatus Gdanskis (Meemelis). Väga ilus jõeäärne promenaad. Edasi Sopot. Vahepeal lagunesime laiali. Sõitsime saateautoga edasi, kuni helistas Avo, kuna tekkis korviga Zündappil probleem. Nimelt aku sai tühjaks. Sõitsime tagasi. Oli üks varuaku ja lõpuks sõitsime juba pimedas ning poolkobamisi ööbimispaiga poole.

Helistasime õnneks hotelli ette, et ikka tuleme. Lubasid oodata. Viimases otsas tekkis probleem gepsuga ja tuli välja, et olime paarkümmend km valesti tulnud. Lõpuks kell pool üks öösel jõudsime ööbimispaika. Hakkasime koli sisse kandma ja sel hetkel tõusis marutuul ja hakkas vihma kallama. Linn oli Lebork.
Läbisõit 310 km.

12.06.2017
Hommik vihmane. Avo tegeleb laadimisprobleemi vea otsimisega. Hull lugu on sellega, et aku, mille ööseks laadima panime, oli tegelikult siiski täitsa tühi. See tekitas arusaamatust vea otsingul. Võtsime soolo Zündappilt täis aku. Juhtmetega läks teine tsikkel käima ja saime sõitma hakata. Selle aja peale oli ka vihm üle jäänud. Tee peal õnnestub uus akulaadija osta. Nii on muretum. Öösel saab ühte akut laadida.
Bahni peal just kõige lollakamas kohas jääb Tiidu juhitud Zündapp seisma. Õnneks on paarisaja meetri kaugusel tasku, kuhu saame saateauto kõrvale tõmmata. Mingi aja pärast jõuab ka tsiklit lükkav hingeldav Tiit kohale. Tuleb välja, et küünla isolaator on eraldunud. Uus küünal paika ja tsikkel uriseb jälle korralikult.

Õhtul hakkab bahni peal juba hämarduma. Tsiklitele lisatakse lisatuled – ette taskulamp ja taha jalgrattatuli ning saab turvaliselt pimedas Eberswallesse.
Läbisõit 219 km.

13.06.2017
Ilus hommik. Algab teekond Berliini poole. Enne Berliini jaotume kolme gruppi. Oli õige otsus. Berliinis küllaltki tihe liiklus ja tagatipuks kesklinn piiratud seose mingi Egiptuse üliku külaskäiguga.



Saame kõik kokku ilusti kokkulepitud kohas, Branderburgi väravate juures. Väike linnaekskursioon ja siis selgus, et Riigipäevahoone katusekuplisse on järjekord. Meil õnnestub broneerida aeg õhtul kell 9.30. Käime veel tehnikamuuseumis ja hakkame minema ööbimispaika Mellenseesse teispool Berliini, et siis õhtusöök ja hiljem saatebussiga linna Riigipäevahoonesse.

Plaan oli tore, aga Berliini kesklinna segases liikluses õnnestus nii sõita, et Avo läks üht ja ülejäänud punt teist rada pidi. Igatahes, kui olime juba paarkümmend km ära sõitnud, tuli Avolt teade, et aku on tühi (mida oligi oodata). Kuna doonoraku Tiidu tsikli pealt oli meiega, siis kulus jupp aega, kuni saime jällegi kõik tsiklid rivisse ja ööbimispaika sõita.

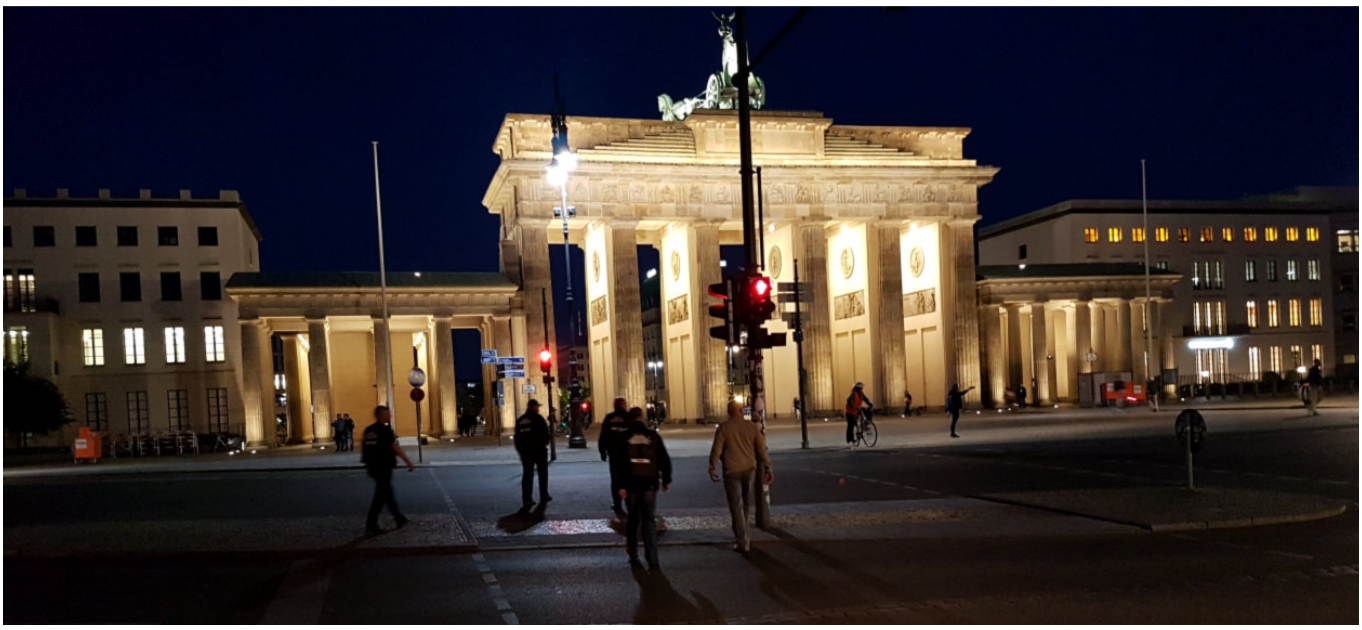
Jõudsime kohale, viskasime asjad tuppa ja pidime kohe tagasi linna sõitma hakkama, et õigeks ajaks Riigipäevahoonesse jõuda. Heik tellis veel kiiruga supi, aga kahjuks jõudis see lauale ajal, mil meie juba autos olime. Heik lubas suuremeelselt selle oma tuppa toimetada.

Kihutasime hullupööra ja jõudsime siiski viieminutilise hilinemisega kohale. Lubati siiski sisse. Toimus jällegi põhjalik isikute ja muu kontroll nagu lennujaamas.

Tagasiteel siiski vedas. Leidsime ühe öösel töötava türklaste kababi ja saime kõhud täis. Läbisõit 108 km.

14.06.2017
Tänane eesmärgiks oli Berliinist ca 80 km kaugusel Dresdeni suunal asuv Tropical Island. On üks äge troopikamaailm ühes ilmatuma suures endises mingis militaarotstarbel kunagi ehitatud tohutu suures ja kõrges hoones. Igatahes väga uhke sisu. Sealt läks sõit maalilistel Saksamaa väiketeedel edasi. Õhtupoole pidi aga juba ka bahni peal sõitma. Õhk läks jahedamaks ja tsiklite kiirus tõusis, kuid kahjuks mingi aja pärast stoppas soolo Zündapp ja kuna kompressioon oli kadunud, polnud vastu pimedat muud targemat teha, kui lükata see treilerile. Õhtuks jõudsime Chemnitzi hotelli.
Läbisõit 268 km.

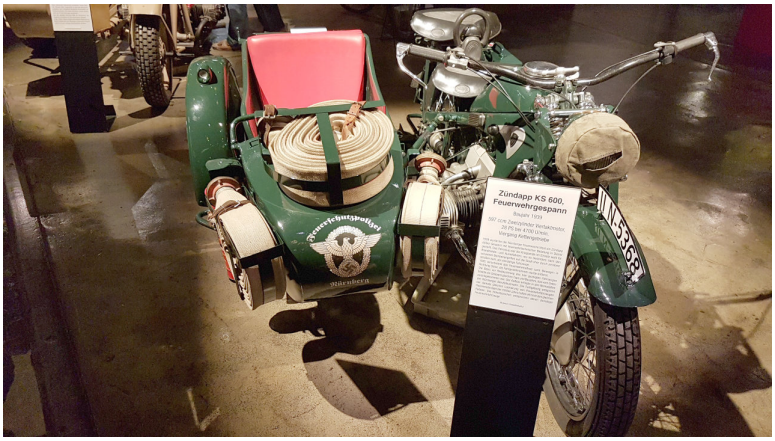
15.06.2017
Traditsiooniliselt ilus hommik Chemnitzis. Suund Nürnbergi peale. Sõit viperusteta. Kõik tsiklid,



mis sõidavad, veerevad ilusti, probleemideta. Günter on kokkulepitud bensujaamas Nürnbergi lähistel meid ootamas. Sõidame tema poole koju. Günter ja ta abikaasa Anna kostitavad meid oma terrassil külma õlle ja sidruniveega. Palavus on 35 kraadi! Saame jahutust ja vestelda võõrustajatega. Tsiklid jäävad Günteri juurde ja sõidame saatebussiga ööbimispaika.
Läbisõit 227 km

16.06.2017
Günter on organiseerinud meile linnaekskursiooni. Giidiks on Nürnbergis elav Galina, kes meile arusaadavas vene keeles teeb väga põhjaliku ja huvitava jalutuskäigu. See tipneb kerge lõunaga stiilses restoranis. Söögiks pakutakse Nürnbergi vorstikesi, Nürnbergi kartulisalatit ja Nürnbergi hapukapsast. Vorstikesed on pikad 9 cm ja läbimõõt on 1 cm. Sellel konkreetsel mõõdul on ajalooline taust. Nimelt kunagi keskajal oli see vajadus tekkinud, kuna õhtul pandi kesklinna väravad kinni. Inimesed, kes töötasid kauem ja tahtsid õhtul süüa, pidid aga vorstikesi ostma ja raha maksma läbi linnaväravate lukuaugu. Peale selle olulise asja saime veel hulga informatsiooni Nürnbergi ajaloost kuni tänapäevani.
Edasi tuli Nürnbergi Kultuuri- ja Tehnikamuuseum. See oli meile eriti huvitav, kuna eraldi saalis olid välja pandud Nürnbergis valmistatud Triumphid, Ardied, Zündappid jne. Siis oli veel väljapanekuid ja töötavaid makette aurumasinast alates jalgrataste ja autodeni.

Seejärel Günteri juurde tsiklite järele. Sõitsime Dieselstrasse 10 juurde, kus asus algselt Zündappi tehas. Momendil oli seal olukord tundmatuseni muutunud. Kõik vanad hooned lammutatud ja uus kvartal peale ehitatud. Aga missioon sai täidetud ja Zündappid said oma oletatavas sünnikohas ära käia.
Edasi oli Anna palunud meid enda juurde kergele õhtusöögile. Pärast sõitsime kella 19 paiku laadimispaika tsikleid rekkale laadima. Võttis oma poolteist tundi aega. Ja siis tuttavasse hotelli ööbima.



Läbisõit 55 km. Sõidu pikkus Avo korviga Zündapi spidomeetri järgi oli tsiklitel Koselt kuni tsiklite laadimiseni 2724 km.

17.06.2017
Kell 8.30 hakkasime saatebussiga Eesti suunas sõitma. Sõidame vaheldumisi juhte vahetades. Pärnusse jõuame 18.06 kell 10.30. Seega 11 päeva hiljem samal kellaajal, kui Pärnust lahkusime. Viimane laadimine, asjad tagasi ja siis läheb seltskond laiali. Kolm meest jääb Pärnusse ja neli panevad oma transpordiga Harjumaale ajama.

Oli tore sõit.

Fotod:
Aivar Palk
Ants Kivimäe
Tiit Rea

Zündapp - 1917-2017

Aastal 1917 lõi Fritz Ludwig Neumeyer koos aurumasinate ja mänguasjade valmistaja F. Krupp AG ning kellade ja tööpinkide tootja Gebr. Thiel GmbH-ga Nürnbergis ettevõtte Zünder- und Apparatebau GmbH-Nürnberg. Algselt, I maailmasõja ajal, valmistas ettevõte peamiselt relvastust, kuid kui sõja lõppedes tellimused järsult vähenesid, tekkis vajadus tootmise ümberkorraldamiseks.

Alates 1918. aastal läks ettevõte täielikult Neumeyeri valdusesse ning alustas koostöös Inglise mootorrattafirmaga Lewis uue kaubamärgi Zündapp (Zünder- und Apparatebau GmbH-st tuletatud nimi) arendamist. Proovi tehti esimeste kergete mootorjalgrataste tootmisega ning pärast 1921. aasta Berliini auto- ja mootorrattanäitust otsustas Neumeyer pühenduda töökindlate ja lihtsate mootorrataste tootmisele. Aastatel 1921-1984 oli Zündapp üks Saksamaa suuremaid mootorrattatootjaid, kusjuures edu ei peatunud ka Neumeyeri surmaga 1935. aastal, vaid kolmekümnendate lõpuks oli Zündapp üks viiest Euroopa suurimast mootorrataste valmistajast.

Esimeseks seeriamudeliks oli Z22, mis kujunes turul nii edukaks, et neid ehitati ja müüdi juba 1922. aastal 1500. Aastal 1928 ehitati uus, spetsiaalselt mootorrattaehituse tarvis projekteeritud tehas. Mudelivalik suurenes - alates kahetaktilistest väikese kubatuuriga kahetaktilise mootoriga mootorratastest Z300, DB201, K200, KK200, K350 ja KK350 kuni neljataktiliste suurema kubatuuriga boksermootoritega ratasteni K400, K500 ja K800.

1938. aastal tootmisse jõudnud uus kahesilindrilise boksermootoriga KS600 sai legendiks – see mudel oli arendatud spetsiaalselt külgkorvmasinaks ja temast sai hilisema ülipopulaarse „Rohelise Elevandi“ KS601 esiisa. Edasi sündis sõjaväe otstarbeks loodud tugevdatud raamikonstruktsiooniga mudel KS750. Eripäraks oli see, et boksermootori silindrite telgedevaheline nurk oli 1700.

1950ndatel tootmisse jõudnud Zündapp KS601 oli toruraamil, tagaamortidega ning eelkäija 28 hobujõu asemel võimsama, 34-hobujõulise mootoriga. Võimsuse tõus tulenes kahe karburaatori ja uuendatud nukkvõlli kasutuselevõtust ning veel mõnest väiksemast modifikatsioonist.

Zündapp tegi katsetusi ka autoehituse valdkonnas: 1924. aastal ehitati litsentsi alusel üks neljakohaline Rover, 1931. aastal osaleti Volkswageni projektis, tehti valmis üks Porsche TYP12 ning sellega koostöö autotootjatega lõppes. 1957-1958ndatel üllitas tehas väikeauto Zündapp JANUS, millel alguses oli 400 cm3, hiljem 500 cm3 mootorratta mootor. Ja lisaks tootis tehas lennuki- ja laevamootoreid, elektrigeneraatoreid, pumpasid, muruniidukeid ja isegi õmblusmasinaid. Mootorrataste tootmises spetsialiseerus tehas pärast sõda põhiliselt väikesekubatuurilistele kahetaktilistele mootorratastele, motorolleritele ja mopeedidele.

1958. aastal müüdi Nürnbergi tehase ruumid ning tootmine kolis 1950ndatel aastatel Münchenisse ehitatud tootmiskompleksi. Augustis 1984 lõpetas ettevõte pankrotiga. Tehas müüdi Hiinasse, kus mõne aasta jooksul jätkati Zündappi kaubamärgi all tootmist. Ka Portugalis toodeti veel kuni 1990ndate alguseni litsentsi alusel Zündappi firmamärki kandvaid mopeede ja motorollereid, kui seal lõppeski selle särava ajaloolise tehase ajalugu, mille algusest saab tänavu 100 aastat.

Koostanud Avo Kompus

Unic-Moto Valgevenet vallutamas

Kuuldes uuest plaanitavast motoreisist, hakkas süda kohe kiiremini põksuma, sest oli ju eelneva aasta reis Slovakkiasse FIM Rallyle kulgenud vägagi sujuvalt ja toredalt. Seekordne plaanitav reisisiht Minsk Valgevenes ja osalemine sealsel rahvusvahelisel vanamootorrattaüritusel КОЛА ЧАСУ 2017 ei tundunud esmapilgul just kõige lubavana, kuid pärast reisi võib julgelt öelda, et kunagi ei tasu teha ennatlikke järeldusi.

Kõik algas planeerimisega – viisad ja muu paberimajanduse ajas korda Aiki, seejärel valmisid justkui iseenesest teemakohased särgid (mis said valgevenelastelt ohtralt kiita). Kuuldes piiriületuse kohta õudusluguisid siit ja sealt, sai haagise tehnilisse passi lisatud saateauto juhi nimi, et vähendada segadusi piiril. Kuna viimasel hetkel otsustas mu äi Ants vana motomehena kaasa sõita, tuli üle kaeda ka garaažis tolmu koguv IŽ-49 ja arutada täpsemaid tehnilisi täiendusi juba Euroopas käinud teise IŽ-49 omaniku Ukoga.

Plaan nägi ette, et saame 21. juuni õhtul kokku Valga militaarteemapargis ja siis järgmisel hommikul hakkame sõitma. Seega sai esimene ots läbitud saksa turistide kombel Lõuna-Eesti poole, rattad kärus. Minu ja Tiiuga tulid veel ka Ants ja Rasmus. Lähemad inimesed saabusid muidugi juba ratastel, valmis hetkega teele asuma. Peale ekskursiooni muuseumis toimus väike istumine, paberite korrastamine ja kiivrite sidekomplektide seadistamine. Nagu ikka. Kultuurselt. Vahelduseks oli vahva kasarmus narivooditel puhata. Kuidagi kogu selle melu sees nõustusin järgneval päeval olema veel ka üks grupijuhtidest. Õnneks Priit viitsis GPSiga tegeleda ja seega oli mingi orientiir järgmiseks päevaks olemas.

I päev. Valga-Valgevene piir-Polatsk (ca 420 km). Varakult tehti viimased ümberkorraldused ja mõlemad grupid paigutasid oma maise vara saatebussidesse. Meie saatebussi juhiks sai Katrin Kase (ehk Kats) ja teisel grupil Aiki, autodel veel haagisedki järgi, kus leidus asju varuosadest toiduvarudeni ja natuke ruumi oli ka ratta jaoks, kui mõni peaks katki minema. Selgituseks paneme kirja, et Katsil puudub ikkagi sugulusseos klubiliikme Jannoga, mida võiks perekonnanimede põhjal oletada. Esimene grupp leppis kokku, et grupijuhi järel sõidavad korvid ja siis soolod ehk järjekord sai selline: mina ja Tiiu Arielil, Heiki ja Pille Jawal, Priit ja Matten IŽ Jupiteril, Margus ja Kaja K750'l, Ants IŽ-49'l, Gerli AWO Simsonil, Uko ja Krista IŽ-49'l, Urmas Pillega Harley'l ja saateauto.

Hommikul rivistuti varakult põrina ja plärina saatel üles sinise suitsuga täituval parkimisplatsil ja nähes, et ka saateauto oli valmis ja Kats suutis vaevu ärevusest jalga piduripedaalil hoida,

otsustasin kiiresti liikuma hakata. Varemalt pole nagu olnud vajadust gruppi juhtida, kuna olen üksi või abikaasa Tiiuga nagu üksikute huntidena mööda Euroopa teid ringi vuranud, aga seekord oli vaja ümber kohanduda ja jälgida järgi tulevat „pardiperet“.

Sõit sujus kenasti ja jõudsime märkamatult Lätti. Kuna esimese päeva sõit eeldas meilt üpris tublit tempot, vurasime hooga Valgevene poole. Suhteliselt äkki hakkas taevas tumedamaks muutuma ja oli tunda, kuidas õhutemperatuur langeb. Entusiastid ei lasknud end mõtetega halvast ilmast häirida. Aga olime pannud paika plaani, et kui kiivriklaasile satub 60+ piiska minutis, peatume ja tõmbame vihmakiled peale. Andsin käega märku ja jäime teeperve. Vihmariietega sõitma hakates paistis korraks ka päike ja siis algas sadu. Varjuda polnud kuhugi, seega kulgesime edasi. Taamal lõi ka välku, mis lisas olukorrale ekstreemsust. Järsult muutus vihm raheks ja tundus, nagu oleks keegi halli müüri üle tee ladunud. Kiirus kukkus juba 30 km/h-ni. Käedki hakkasid kätistes väheke tuimenema ja kahetsesin, et ei olnud kindaid kätte tõmmanud. Aga sama äkki nagu oli alanud, lõppes rahe, vihm jäi hõredamaks ja läbi halli taevalaotuse paistis korraks päikesekiiri. See oli hea märk.

Tegime peatuse kohalikus tanklas ja kuulsime Urmaselt kurba uudist, et Harley silindripea tihend järele andnud ja oli kuulda ka oletust kinnitavat häält. Mullu reisil oli tal sarnane kogemus, seega ei hakanud pikemalt mõtlema ja laadisime ratta haagisesse, et öömaja juures tihend ära vahetada. Tegelikult tuli isegi üllatusena, et ülejäänud rattad olid sellest esimesest märjast unenäost ilma suuremaid popse vahele jätmata läbi tulnud.

Lõunapausi otsustasime teha Rezekene linnakeses bistroos nimega Zanzibar. Sõbralik väike kohake, kus tasub teinekordki kõhtu täita. Pärast lõunat hakkas jälle nagu kiuste vihma sadama. Teha polnud midagi, pressisime edasi, võideldes vihmaga. Tee oli hea, sõitsime läbi kohaliku looduskaitseala ja imetlesime vihmast värsket loodust. Mul jäi aega isegi mõtiskleda reisi kulgemise üle ja just grupi ees sõitjana. Kuidagi hästi tuli see kõik välja, aga eks oli ju tegelikult enamusel eelmise aasta kogemus olemas. Olime kokku leppinud, et tangime alati koos ning kui remondi teostamiseks kipub minema rohkem kui 15-20 minutit, lükkame ratta kärru ja remondime hiljem. Ja märkamatult läbi vihma jõudsimegi piirile.

Patarnieki piiripunkt on omaette kogemus, soovitan varuda arusaamist ja kannatust. Lausvihmas tuli seisata ratas tõkkepuu juures, jalutada väikese putkakese akna juurde ja sealt saadud väikese paberikesega jalutada tagasi ratta juurde ning oodata tõkkepuu avanemist. Tõkkepuu avanemisel sõita edasi ja oodata järgmist lubavat tuld. Seejärel paberite täitmine… kohati tundus, nagu oleksime sattunud vaatama „Võimalik vaid Venemaal“ Valgevene versiooni. Aga ratas ratta järel said kõik paberid korda, välja arvatud minul, kes ma esimesena pabereid täitsin, ja Ukol, kelle IŽ oli neile samuti „meeldima“ hakanud. Kusjuures üllataval kombel pääses Urmase Harley ilma probleemideta ja ei pidanud teda isegi kärust maha lükkama. Ka

paljukardetud bussi tühjaks tõstmine ja marineeritud seente konfiskeerimine jäi ära.

Paberiteta mehed vaatasid, kuidas grupp koos saateautoga meid maha jättes edasi vuras. Plaaniks jäi kohtuda esimeses tanklas. Lõpuks lähenes juba tuttavalt naeratav näitsik, käes järsku nii armsaks muutunud rohelised paberid. Saime paberid, tänasime piirivalvet hea töö eest ja astusime uksest kiirelt välja, enne kui miskit muud jõutakse välja mõelda. Tanklas vahepeal lootusetult kaotatud sõpradega kohtudes tankisime masinad ja liikusime ööbimiskoha Polatski poole.

Miskipärast oli jäänud minu GPSi aku eelnenud õhtul täis laadimata ja lõpetas umbes 30 km enne sihtpunkti koostöö. Viipasin kutsuvalt ja Gerli, kellel oli teine GPSiga varustatud ratas, kimas rehvide vilinal kõige ette ja võttis juhtimise üle. Väike segadus tuli kohe esimestel meetritel kätte jõudnud ringteel, mille lugematud sõiduread oma arusaamatute maha- ja pealesõitudega meid natuke eksitasid. Lugedes aga vea auringiks, olime peagi õigel teel tagasi. Auringi tehes jäi korra silma miski Gerli ratta alt üles lendav vidin, mis hiljem osutus hoopis aku klambriks. Oli natuke koomiline näha linnatänaval tsiklit, millel aku vaid juhtmete otsas küljel ripendamas. Esimese foori taga aitasin aku kiirelt karpi tagasi ja nüüd pidi Gerli sõidusaabas aku ja akukarbi kaane kinnihoidmise eest muretsema. See muidugi tähendas, et tagapidurit see ratas enam ei kasutanud.

Pärast tubade jagamist läksid osad avastama kohalikke poekette ja kõrval paiknevat turgu. Nii mõnigi leidis sealt ühteist sobivat ka sõiduvahendile, näiteks Margus sai hea hinnaga rehvi, mis kohe esirattal oleva kulunud rõngaga ära vahetati. Täiendati ka toiduvarusid ja õhtusteks kogunemisteks vajalikke tagavarasid. Päeva parim hetk oli see, kui Urmas tunnistas, et ratas oli ennast ise kärus ära remontinud. Nimelt oodatud silindripea tihendi asemel oli hoopis sussklapp ennast lahti raputanud ja see siis tegigi

sarnast häält nagu lekkiv tihend. Väiksemaid parandustöid esines nii mõnelgi rattal. Sain ka ise natuke remontida - kraanitoru oli end jootekohalt lahti raputanud ja kütust jooksis vist samapalju mootorist mööda kui sinna sisse. See lahendas ka suurenenud arvutusliku küttekulu müsteeriumi. Õnneks oli kaasas gaasigrill ja Urmasel leidus tööriistakastis ka tükike tina. Seega sai toru ilmselt parem kui varem.

Kohale jõudsid ka teise grupi liikmed, kes samuti ei jäänud ilma „ilusast“ ilmast ja passimisest piiripunktis. Tõsi, pärast kogemust meiega oli piiripunkti töötajatel kindlasti parem ettekujutus selliste vanade masinate tolliformaalsuste täitmiseks. Öömaja hoovike oli niiviisi täitunud märkamatult tehnikaga, mida aia tagant uudistasid ka kohalikud elanikud.

II päev. Polatsk-Vitebsk-Krupenino (ca 140 km). Plaanisime startida varakult ja saimegi eelnenud õhtu raskustele vaatamata organiseeritult rivvi. Kohalik võõrustaja koos mõne tuttavaga oli tulnud viisakalt hüvasti jätma ja kui see formaalsus tänude ja lehvituse näol läbi sai, leidsime end uuesti teelt. Polatskist väljasõit oli natuke murettekitav, kuid saime grupi kooshoidmisega ilusti hakkama.

Esimene tunnike möödus kiirelt, kuid teel tekis sünnipäevalapse Antsu IŽ-il väike probleem, sest kett hakkas lihtsalt üle viskama. Selgus, et kohalikud teeolud olid tagaratta võlli lahti raputanud. Teepeal said Matten ja Pille seoses pisikeste vihmahoogudega saateauto peale ja Kats ning Matten hiilgasid oma kordamööda filmimisvõimetega meist paremate kaadrite

saamiseks mööda sõita. Seda oli hiljem väga vahva vaadata.

Vitebski kesklinnas leidsime kena kohakese, kus oli piisavalt ruumi ja seadsime sammud vaatamisväärsuste suunas. Kohalikel oli parasjagu Vitebski lahingu tähistamise koosolek pargis ausamba juures, meie ilmumine sinna ei ajanud neid just vaimustusest kilkama, seepärast tegime kohustuslikud klõpsud ruttu ära ja suundusime edasi vanalinna poole. Ilus arhitektuur, nostalgilised tänavanimed ja mitmed kohalikud kauplused ja söögikohad, mis meie jaoks juba täiesti retro nime välja teeninud, kohalikele aga lihtne igapäevasus. Kuna aeg oli juba see, et võiks miskit süüa, vaatasime näljase pilguga ringi ja maandusime kogu kambaga ühes vahvas kohalikus trahteris nimega „Vitebskiy Traktir“. Tagasiteel sattusime ühtäkki kaameramehe piiramisrõngasse, kes palus luba ühe reklaami jaoks meid filmida, sest pidime nii ägedad välja nägema. Ikka tuleme ju inimestele vastu!

Öömajakese poole oli veel tunnike maad, seega otsustasime mõnest suurest kauplusest läbi astuda ja varusid täiustada. Liiklus oli kohati väga kaootiline ja nägime avariid, kus süüdiolev osapool lihtsalt julmalt tühja rehviga minema kihutas. Seepeale jäin linnaäärse kaubanduskeskuse parklas igaks juhuks rattaid valvama. Kogu ostetud laadung ilusti autole laaditud, käivitasime jällegi mootorid ja keerasime tagasi suurele teele, liitudes elava liiklusvooluga.

Öömaja juures tervitas meid juba teine grupp, kes ei olnud viitsinud Vitebskisse tulla. Majakese hoov oli kitsas, aga pressisime ka saateautod hoovi. Parasjagu nalja oli kohaliku majutuse esindajaga, kel jagus tahtmist iga asja vaidlustada, ent probleemid siiski lahenesid Aiki oskuslikul läbirääkimisel ja kõik leidsid endale aseme, kuhu pugeda. Enne tehti siiski ratastele vajalikud reguleerimised: kes kontrollis küünlaid, kes vaatas elektrisüsteemi üle, Margus vahetas ära korviratta, mille loperdamine taga sõitnud Gerlile ei tundunud enam väga turvalisena. Samuti said soovijad käia saunas ja kasta ennast läheduses olevasse järve.

Hiljem õhtul liitusid meiega Aivo ja Pille Jawal, kes lausa ühe jutiga Eestist meie juurde välja sõitsid. Sügav respekt mõlemale. Teel olevat neil ka olnud väike seik, sest õlikork läks kaotsi ja asemiku leidis Aivo kusagilt tee ääres olnud talukesest. Koos istusime piduliku laua taha, sest oli mida tähistada – olime ju läbinud korraliku distantsi ja sihtpunkt Minsk vaid kiviviske kaugusel.

III päev. Krupenino-Zaslawskaye (ca 250 km). Hommikune ärkamine magusast unest ei olnud teps mitte kerge. Tundsime ennast ju peaaegu sportlastena, kes läbinud paraja teekonna läbi tule ja vee, et jõuda seatud eesmärgini. Viimaks said pudrud ja võileivad valmis ning kogu seltskond kogunes pika laua ümber. Jagati kohalikku hommikusööki, mis oli lausa mitmekäiguline… hallid vorstid, kohutav kohv, paks supp ja lõpetuseks magusa saiakesega omamoodi juustuburger. Hea üritus võõrustaja poolt, kusjuures jagamisega läks nagu meie vanasõna ütleb: „Jagajale jäävad näpud“. Edasi ootas meid festival КОЛА ЧАСУ 2017 Zaslawskaye veehoidla ääres!

Kiirus sai valitud nii, et kõik olid rahul. Kui tundus, et kisub liiga kiireks ja mootor hakkas „kuiva“ jääma, võtsime natuke tagasi ja sedamoodi see teekond möödus. Mõned kilomeetrid enne sihtpaika tegime peatuse ja ehtisime rattad Eesti lippude ja Unic-Moto vimplitega. Kohalikele oli üllatusmoment päris hea meie (poolikut) delegatsiooni nähes. Eks kuuldused olid kindlasti levinud, kuid sellist värvikirevat kampa elusuuruses nähes olid emotsioonid hoopis teised. Registreerimised

tehtud, liikusime ratastega parkla suunas, et asjad lahti pakkida ja hakata tegema ettevalmistusi õhtuseks koosolekuks. Ürituse korraldajad olid vennad Oleg ja Vitali Hapanovich, kelle nägudel säras meiega suheldes puhas rõõm ja sügav austus. Ja kui saabus teine osa meie delegatsioonist, läksid nende näod veel rõõmsamaks.

Püstitasime uhke Unic-Moto telgi puude vilusse ja tegime muid ettevalmistusi. Samal ajal käis osa seltskonnast jällegi poode ründamas, et õhtusöögivarusid täiendada. Kuna osad meist ööbisid telgis ja osad ühikatubades, oli telk heaks staabiks. Korraldajatelt tuli väike hoiatus alkoholiga mitte liialdada, sest miilits pidi olema seoses viimastel kuudel purjus ratturitega juhtunud õnnetuste pärast päris kuri. Võtsime info teadmiseks ja asusime õhtusööki valmistama ning sinna kõrvale kohalikke võlujooke mekkima. Eelmisel aastal toimus FIM Rallyl täielik talendi sünd, kui meie oma Uko korraga hakkas selliseid gurmeeampsukesi gaasigrillil valmistama, millest nii mõnigi isehakanud superkokk ei oskaks unistadagi. Seega oli juba enne laagripaika jõudmist üksmeel, et Uko peab jätkama ja nii ta ka seekord peakoka rolli asus.

Õhtu hämardudes ilmus välja kitarr ja lisaks Urmasele leidsime uue laulu- ja kitarrilinnu Kaja näol. Simman käis hilisõhtuni, laulsime festivalil kaasosalejad ilusti unele ja pärast klassikaliste eesti-vene palade tuli loomulikult lõpetuseks ka „Head ööd-head ööd". Kesköösst tegime öörahu, telk sai ööseks korralikult kinni ja plaaniks hommikul vara kohtuda ja koos hommikusööki valmistada.

IV päev. Zaslawskaye-Minsk-Zaslawskaye (ca 60 km). Ilm tundus hommikul hea, kuid ilmateade olla ennustanud siiski vihma. Unistena tilkusid meie esinduse liikmed telgi juurde, kus Uko oli ametis supermaitsva munaroa valmistamisega. Kes söödud sai, tegi ruumi teistele ja nii said kõik soovijad väikesele gaasigrillile ligi.

Üldkoosolekul kuulsime, et meie esindus peaks sõitma kõige ees, ju olime lippude ja vimplitega

ehitult uhke vaatepilt. Kogu rahvusvaheline seltskond jagati gruppidesse, koos kohalike grupijuhtidega. Endal oli kurvastuseks probleeme Arieli käivitamisega. Oli ta natuke jube eelneval päeval puterdama hakanud. Küünal maha ja selgus, et ilmselt olin ühest tanklatest just mitte kõige paremat kütust saanud, sest küünal oli tõesti nagu lahustiga põletatud, üleni must. Sama asjaga pidin tegelema hiljem veel mitmeid kordi, kuni lõpuks oli kogu solk paagist pealetangitud bensiiniga lahustunud. Kütuse kvaliteedi üle kurtis ka Margus.

Aga käima ratta saime ja sõitsime uhkelt Olegi järel peatuskohast välja. Meile oli huvitav ümbruskond, kohalikele olime huvitavad meie. Moodustasime ju kõik koos parajalt kirju rahvusvahelise paraadi ja ikkagi ratastega, mida just igapäevaselt liikluses ei näe.

Saabumine Minski vanalinna oli omaette kogemus. Üritusest ja eriti meie delegatsioonist olevat olnud kirjutatud siin ja seal, mis oli kokku ajanud paraja rahvahulga. Lisaks olid korraldajad saanud (väidetavalt tänu välismaalt tulevale suurele delegatsioonile ehk meile) Minski

linnavalitsuselt loa parkida rattad vanalinna jalakäijate alale. Seoses sellega jagati meile rataste jaoks kõigile pisikesed vaibatükikesed, et püüda kinni iga viimne kui kallis mootorist põgeneda üritav õlitilk. Seejärel oli vaba aeg ning saime uudistada tehnikat ja soovijad said osa võtta väikesest giidiga ekskursioonist vanalinnas, kust sai rohkelt teadmisi linna ajaloost ja algusaegadest. Nautida sai ka tavalist vanalinna melu koos õlut, kiirtoitu ja suveniire müüvate putkakestega.

Kohalik tele- ja raadiojaam tegid intervjuusid ka mitmete inimestega meie delegatsioonist. Linnas anti üle ka osa sponsorite poolt välja pandud autasud. Näiteks viiest vanemast rattast kolm olid Eestist. Edasi oli käes aeg orienteerumiseks ning nagu võlutult hakkas sadama vihma. Ilmale vaatamata anti stardipauk ja osavõtjatelt oodati legendi järgi kontrollpunktide läbimist ja igas punktis tuli ka lahendada teatud ülesandeid – viktoriin või tunda pimesi ära tsiklijuppe. Kõike toimus loomulikult vene keeles ja vihmasajus.

Ariel otsustas algul jälle natuke vastu punnida, justnagu keeldudes märjale linnatänavale

minemast, kuid asi lahenes vastastikusel kokkuleppel ja veeresime vapralt stardist minema. Liitusime Vello ja Meriliga ja Aiki lubas saateautoga meile järgneda. See oli väga hea plaan, sest arvestades valitsevaid olusid, kippus paberist legend vihmaga lihtsalt käest sulama. Vurasime linnatänavail, laveerides veelompide vahel ja saades aegajalt mööduva trolli või auto rataste alt vett krae vahele.

Esimene osa orienteerumisest kulges ilusti, aga Aiki jäi kuhugi toppama ja samal hetkel sai Merili rattal jälle selleks päevaks jälle tahtmine otsa. Kurb, et Minskil oma kodulinnas Minskis selline tuju tuli. Nagu kiuste olid meie neljast inimesest kolmel telefoni akud tühjad ja üks ei tahtnud kohalikku võrku omaks võtta. Pakkusin välja, et sõidame Tiiuga edasi ja katsume järgmises punktis omadele järgi jõuda ja siis loodetavasti keegi saaks Aikiga ühendust, et ta õigesse kohta juhatada. Õnneks olime kohe ühe legendile märgitud pöörde juures ja see tegi asukoha määramise lihtsamaks. Mõeldud-tehtud ning nii läkski.

Loomulikult võtsime vapralt osa kõigist meile antud ülesannete täitmisest. Seegi kontrollpunkt läbitud, sõitsime edasi. Teed tundusid kuidagi eriti libedad. Nii mõneski kohas hakkas pidurdades ratas juba natuke libisema, kuid õnnelikult jõudsime viimasesse kontrollpunkti, kust asusid just laagriplatsi poole teele Urmas Pillega ja Tiit Maiega. Siin oligi vaja arvata pimesi, mis on kotis ja siis sellele venekeelne tehniline nimetus välja mõelda. Tuli ka käega katsudes arvata, kui palju on rehvirõhk ühel tsiklirehvil. See kõik tehtud, liikusime tagasi festivali platsi poole. Ei olnud selles märguses just lohutav kuulda, et neli esimest aastat on sama üritus toimunud 30-kraadises kuumuses.

Mõne tunni jooksul saabusid kõik osalejad tagasi ja sai valmistuda peatselt algavaks autasutamiseks ja õhtusöögiks. Riided vahetati kuivade vastu, entusiastid kogunesid rataste ümber ja olenemata rahvusest räägiti ratastest ja küsiti huvipakkuvate detailide kohta. Tehti uusi tutvusi ja sõlmiti sõprussidemeid. Üheskoos liikusime ka püstitatud telkla poole, kus toimus väga luksuslik

õhtusöök ja osavõtjate autasustamine. Üheks kohalikuks sponsoriks oli Bierbanki pruulikoda ja seepärast jagati nende toredat, festivali puhuks pruulitud õlut ka osavõtjatele.

Autasustamisel selgus, et võistluse lausa teine ja kolmas koht tulid üllatuslikult Eestisse. Aiki ja Vello olid koos teisel kohal ja Tiit kolmandal. Vaatemänguline oli esikoha autasustamine, kus lugupeetud motomehel paluti astuda pealt lahti lõigatud õlivaati. Kõrval ilutses ilusti veel teine tühi tünnike. Algul mõtlesime, et täitsa naljakas niimoodi esikoha mees kraana otsa riputada, kuid selgus, et suure kraanaga tõsteti kogu see kaalumoodustis natuke üles. Maad jäi puudutama vaid esikohamehe tünn. Tühja tünni laoti täpselt tema kaalu jagu õllekaste ja viimased grammid ühtlustati veel pudelitega. Kui kaalud võrdsed ja mõlemad tünnid maast lahti, sai ka esikohamees vabaks ja sooviti loomulikult õnne korraliku koguse õlle võitmise puhul. Tublile motomehele kohasel jagas too aga oma koguse kõigi soovijate vahel välja.

Päris palju auhindu tuli meie delegatsioonile: meil oli vanu rattaid, naisrattureid, vanim rattur, hästi restaureeritud rattaid jne. Lisaks medalitele ja diplomitele jagati hulgaliselt sponsorite nänni alates kruntvärvidest, õlidest, spreidest ja apteegikottidest mootorrataste varuosadeni. Super saavutus, et korraldajad olid üritusele nii palju toetajaid leidnud.

Tasapisi õhtu edenedes liikusid osavõtjad tagasi rataste ja telkimisplatsi poole. Seda tegime ka meie. Oli ju meil endil veel moonavarusid parajas koguses alles. Külla tuli mitmeid vahvaid inimesi, nende hulgas korraldajad vennad Oleg ja Vitali Hapanovich, kes ei peljanud Urmaselt kitarri käest rebida, et esitada kohalik lugu „Kupalinka“. See mõjus küll kurvalt, kuid samas kõlas õhtuhämaruses väga uhkelt. Artjom Moskvast leidis lihtsalt, et meie seltskond on parim. Siis lisandus Jawamees Tšehhimaalt, kes on läbi sõitnud tuhandeid ja tuhandeid kilomeetreid. Juttu ja laulu jätkus meie telgis ja ümber jällegi hilise ööni.

V päev. Zaslawskaye-Kruki küla (ca 245 km). Ärkasime. Hommikusöök. Pakkimine. Ja siis jätsime hüvasti toredate võõrustajatega, kes lubasid meid tuleval aastal suvepäevadel külastada. Teise grupiga lubasime kohtuda õhtul ööbimiskohas. GPS võttis üllatuslikult esimesel katsel eluvaimu sisse ja pärast grupipildi tegemist klubikaaslastega asusimegi teele öömaja suunas. Ees ootamas väikesed teekesed oma toredate külakestega, siniseks võõbatud majakeste ja aegajalt sõiduteed kasutavate loomakarjadega.

Lõunapausiks otsustasime minna vennakeste Vitali ja Olegi kodulinna Vileykasse. Leidsime selle kenasti üles, tõesti retrolik kogemus oma nõukaaegse kaubamaja ja sööklakesega. Keset küla muidugi ka Lenini kuju, kuhu kiirelt ratastega poseerima suundusime. Söökla oli aus. Tellisime ilusti toidu ära ja siis läksime kohalikku poodi külastama, sest toidu valmistamiseks

pidavat minema „vähemalt“ pool tunnikest. Poest varusime jällegi tagavarasid õhtuseks koosviibimiseks, mis siis pidi kujunema reisi viimaseks üheskoos õhtustamiseks. Ja saime ikkagi toitu jupp aega oodata, kohtudes planeeritult ka meie hiljem teele asunud grupiga.

Piiriäärsesse öömajja jõudsime kenasti. Köögitoimkond sai jälle hoo sisse ja kuna kohe majakese lähedal järve kaldal oli saunake, panime sinnagi tule alla. Tegemist oli vene saunaga, aga meil ei olnud väga aega seda tundide kaupa kütta, seega sai saun täpselt selline nagu sai. Kokkuvõttes sai sooja sauna läbimärjad saapad ja muu varustuse kuivama panna.

VI päev. Kruki küla–Valga (ca 320 km) + kojusõit. Viimase päeva hommik tundus üldpildis kõige raskem. Perenaine tänas kümneid kordi südamlikult, et olime just tema kohakese valinud ööbimiseks. Olime me nüüd ju lausa kuulsad ja televiisorist mitmeid kordi näidatud. Jälle saime enne esimest gruppi rivvi formuleeritud ja läksime teele. Oli ju mitmel meist Valka jõudes ees tee pealinna poole. Seekord sihtisime ennast
Silene piiripunkti peale, et ehk õnnestub kiiremini piir ületada kui eelneval korral.

Piirile jõudnud, vurasime uhkelt kogu rekkarivist mööda nagu eksinud turistid. Üllatuseks oli olukord tõesti parem ja saime suhteliselt kiiresti paberid korda ja tagasi Euroopa pinnale. Eredaim hetk oli kohaliku tolli lambakoera äratundmisrõõm, kui ta Priidu IŽi ja sõidujopet nuuskis. Eks tundis loomake tuttavaid lõhnu, millest meie motomees oli pikal teel läbi tuisanud, aga ka pärast põhjalikumat puistamist selgust, et need olid ainult lõhnad.

Lätis panime lihtsalt kaardi ja tunde järgi. Üks hetk sõitsime mööda uhkest vanast rongijaamast ja pärast raudteeületust läks Ukol IŽil tagarehv tühjaks – miskipärast oli ventiili lihtsalt sisekummist välja rebinud. Uko arvas algul, et paneme ratta kärule, kuid veensin ta ümber. Lükkasime ratta poolenisti furgooni ja tõmbasime jala peale, sest nii sai lihtsamini tagarattale ligi. Ratas alt, uus õhukumm sisse ja siis meelitasime rehvi peale tagasi. Enim aega võttis vist auto kompressoriga ratta täis pumpamine. Kogu protsess võttis alla 20 minuti. Lubatud aeg.

Kui seni oli tee olnud kõvakattega, siis pärast järgmist külakest läks tee üle kruusaks. Mis seal ikka. Vana rattaga paraja kiirusega pole häda ju midagi. Saime jupi sõidetud ja tuli jälle asfalt. Seljataha vaadates mõtlesin, et küll nad nüüd rõõmustavad. Õnn oli aga üürike, sest peale mõnekümne kilomeetri läbimist muutus tee konkreetselt. Nüüd oli rataste all hea pehme üles hööveldatud kruusatee, mida oli liivaga siledamaks tehtud. Hirmuga mõtlesin, et nüüd vist tuleval küll korralikud sõnad igast kiivriga varjatud suust ja seda just nimelt grupijuhi aadressil. Rattad vajusid külla kohati natuke pinnasesse ja värskelt lükatud kruus võttis vahest ka ratast libisema, kuid samas oli pinnas veel möödunud vihmadest mõnusalt niiske ja vähemalt ei tolmanud väga palju.

Saades tagasi asfaldile, rahulikult sõites ja aegajalt peeglisse kiigates avastasin korraga, et seda enam polegi. Eks olin ju enne reisi paigaldanud väikese lenksu otsa käiva peegli, aga vibratsioon raputas poldi lahti ja… Taas meid tabanud vihmasajus väiksemale teele keeranud,

nägin pead pöörates hämmelduseks, et nüüd oli juba kadunud pool kolonni. Läksin asja uurima ja selgus, et Gerli ratas oli seiskunud mahapöördel. Uko juba proovis puuduvat sädet tagasi tuua küünlavahetusega, aga vihma sadas, kodumaa ootas ja otsustasime ratta kärru panna. Muide, hiljem ilmnes, et rattal oli probleem magneetoga, mille parandamine olekski võtnud tõenäoliselt liiga palju aega. Pettumusest läks Gerli nüüd ise hoopis saateauto rooli ja Kats sai võimaluse nautida viimaseid kilomeetreid Priidu külgkorvis.

Eestile lähenedes mõlgutasin mõtteid meie sõidu kohta. Võib öelda, et motomehed-naised oleme uhkusega, sest kuigi ratastega probleeme esines, oli neid minimaalselt ja enamasti said teepervel lahendatud. Seega au ja kiitus taastajatele ja konserveerijatele! Oluline on tagada, et tehnika just sellistel pikkadel sõitudel toimiks. Lisaks saime liikluses vägagi organiseeritult hakkama ega jäänud kellelegi jalgu. Keskmine kiirus maanteel oli 65-70 km/h, mis sobis kõigile. Rattad on ju erinevad ja aastaarve vaadates polegi väga mõtet kiiremini sõita.

Ja jõudsimegi piiri lähedale. Kokkuleppe kohaselt pidi Heiki nüüd ette sõitma ja meid eksimatult Alko 1000 juurde juhatama. Noh, lihtsalt huvi pärast otsustasime minna vaatama, mida seal ka head pakutakse. Osad meist külastasid seda asutust esmakordselt ja õnneks läks käik ka asja ette, sest saateautol oli haagis järel. Korvisõidust ülimalt vaimustatud Kats kuulutas, et peab nüüd leidma ka korviga mehe… või mehele korviga ratta. Muuseumi hoovil jätsime südamlikult hüvasti ja reis oligi selleks korraks otsas. Teine grupp saabus väheke hiljem ja jõudsid samuti tagasi kõik koos ning õnnelikult.

Ilusat talveaega kõigile ning palju uusi ja huvitavaid motoretki uuel aastal!

Andrus Lüüding

Reisi pikkuseks kujunes ca 1435 km. Reisil osalesid:

- Vello Närep - KMZ K-750V (1961)
- Meril Närep – Minsk M104 (1967)
- Aiki Närep – saateauto
- Gerli Ramler – AWO Simson 425S (1957)
- Priit Pedak – IZ Jupiter-3K (1974)
- Matten – kaasreisija
- Katrin Kase – saateauto
- Tiit Kullik – BMW R12 (1938)
- Maie Kullik – kaasreisija
- Uko Truu – IZ-49 (1956)
- Krista Truu – kaasreisija
- Heiki Vint – Jawa 350/360 (1961)
- Pille Vint – kaasreisija
- Margus Karro – KMZ K-750 (1968)
- Kaja Arulepp – kaasreisija
- Rasmus Eerma – Jawa 250/559 (1965)
- Aivar Michelson – Jawa 350/361 (1966)
- Andrus Lüüding – Ariel NG (1939)
- Tiiu Lüüding – kaasreisija
- Ants Tops – IZ-49 (1956)
- Aivo Mündel – Jawa 354 (1962)
- Pille Juust – kaasreisija
- Urmas Teearu – Harley Davidson 32V (1932)
- Pille Teearu – kaasreisija
- Helja Jõemaa – KMZ K-750M (1966)
- Arno Jõemaa – Jawa 353 (1959)
- Rein Kadaja – Jawa 350 (1974)

Ida-Viru Moto – ratastega Narva promenaadile ja Kreenholmi

Tagadi restauraatorite päev ehk Kurtna laat on tore koht, kus saab korraga kokku kõigi nende inimestega, keda erinevatel vanatehnikaüritustel aasta jooksul kohanud oled. 2. oktoobril 2016 sain Tagadil kokku Unic-Moto klubi presidendi Reigo Vilu ja lõuna piirkonna voliniku Heiki Vindiga, kellel oli mulle üks jutt rääkida - neil oli tulnud idee korraldada järgmine Unic-Moto kokkutulek Ida-Virumaal ja kaasata korraldamiseks appi Classic Ridersi klubi.

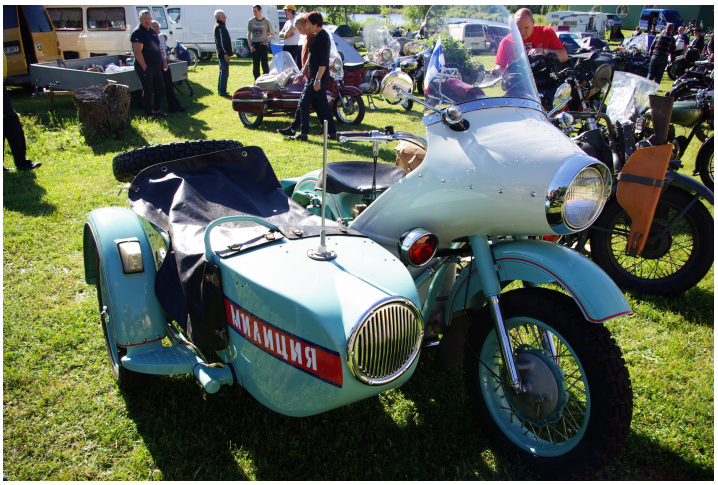
Ei tea, kuivõrd tõsiselt Reigo ja Heiki mind uskusid, aga ütlesin kohe, et kindlasti korraldame ürituse Narva ümbruses. Juba mõne minuti pärast käis laadaplatsil arutelu Classic Ridersi liikmete vahel, kuidas korraldame Eesti suurima vanamootorrattaklubi üritust. Plussiks oli see, et Ida-Virumaal on meil ürituste korraldamises kogemusi. Väljakutseks oli hoopis, et mastaap pidi tulema kordades suurem. Samas keegi klubi liikmetest ei öelnud ka, et pakkumisest tuleks loobuda!

Tagasivaatavalt pean ütlema, et ei olegi suurt vahet, kas korraldada üritust 70 või 200 inimese jaoks. Raskused on ikka samad ja kõige keerulisem on analüüsida, mille poolest antud üritus teistest erineb. Minu arvates oli 2017. aasta Unic-Moto kokkutuleku „rosinaks“ Rinaldo sõit. Oluline oli koht, kus võistlus toimus ja meil õnnestus saata linnavalitsuselt luba võistluse korraldamiseks imekaunis kohas Euroopa Liidu ja Venemaa piiril Narva promenaadil, kus isegi kohalikud elanikud ei tohi mootorsõidukitega liigelda.

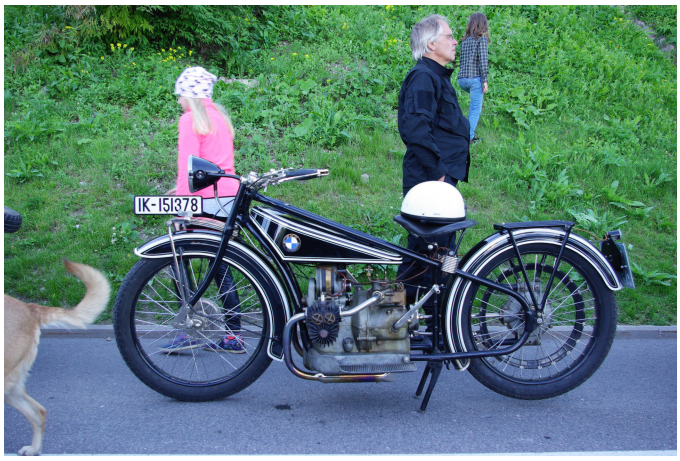
Arvan, et taoliste ürituste tempo peab olema kõrge, kuid samas peab saama ka veidi puhata ja juttu ajada. Seega külastasime paljusid sihtkohti, kuid peatused seal olid enamasti lühiajalised. Varasemast kogemusest tean, et paljudel Narva linna külastajatel on suur soov käia ära ajaloolisel Kreenholmi Manufaktuuri territooriumil. Tegime kõik võimaliku, et kokkutuleku osalejad saaksid legendaarset tekstiilitööstust külastada ning samuti ei jäänud tähelepanuta Sillamäe ja Sinimäe, kus külastasime kultuurimaja ja sõjamuuseumi.

Unic-Moto 30. suvise kokkutuleku korraldamine oli Classic Ridersi meeskonna jaoks tõsiseks väljakutseks, aga loodan, et tegime head tööd ja olen selle eest väga tänulik oma klubi abile. Samuti oleme väga tänulikud Unic-Moto klubi juhatusele, kes usaldas meile tähtsaima Eesti vanamootorrataste ürituse korraldamise.

Vladimir Lossev
Classic Riders


МИЛИЦИЯ

16-18
www.classicriders.eu
AMC


IK-151378

1940

Ida-Viru Moto 2017 tulemused

Restaureerimiskonkurss, enne 1945. aastat valminud rattad

I Aivar Michelson NSU 351 OT
II Urmas Teearu Harley-Davidson 34B
III Anatoli Metus TIZ-AM600

Restaureerimiskonkurss, pärast 1945. aastat valminud rattad

I Edgar Aadusoo IZ-350
II Rein Kadaja CZ-250
III Aleksei Popov M-100

Rinaldo sõit

I Maido Adamson
II Ivo Kerdt
III Indrek Sirk

Hea restaureerimistöö eest

Toivo Krum – AWO Simson
Andrus Lüüding – IZ-49
Silver Otterklau – K-125M
Tiit Muru – AWO 425
Henn Pedak – BMW R35
Jaan Ott – BMW R35
Rein Kadaja – CZ-250

Vanim osaleja – Lembit Arunurm
Vanim tsikkel – Paul Kukk Royal-Enfield (1913. aasta)
Parim mopeed – Sandra Sirk Jawa 555
Tsikliga sobiv riietus – Anatoli Metus
Nimbuse maaletooja – Tiit Kullik
Kiireim varuosade hankija – Ivar Lindla
Eriti unikaalne mopeed – Helmut Heimvell
Kõige vanem BMW R32 – Andrei Vasenko
Noorim mootorrattur – Sandra Sirk
Parim militaarratas – Andrei Lossev DKW
Kõige populaarsem kolmerattaline – Indrek Sirk S1L
Parim säilinud ratas – Tõnu Piibur Jawa 555

Indian Rally numbrites ja piltides

Toimumiskoht: Rootsi, Dalsland, Baldersnäs
Aeg: 27.-30.07.2017

Eestist osalesid: Ivar Lindla, Urmas Teearu, Margus Karu neljarattalisel ja Aivo Mündel kaherattalise NSUga.

Mootorrattaid kokku: 254, neist 188 Indianid
Vanu Indiane 175, uusi 13
old Chief – 114
old Scout – 50
old Indian Four – 10
Powerplus – 2

Osalejate arv: 378
Riike: 22
Rootsist 119
Saksamaalt 68
Norrast 41
Hollandist 35
Taanist 32
Soomest 24
Inglismaalt 10
Belgiast, Prantsusmaalt 8
Šotimaalt, Austraaliast 5
Austriast, Šveitsist, Eestist, Poolast 4
Ahvenamaalt, Itaaliast 3
Iirimaalt, Tšehhist 2
Laosest 1

Indian

Indian
Indian
Indian
Indian

Indian

Indian
TEAM

VMPK 42. Veteraaniralli Himosel

Soome 100. sünnipäevale pühendatud vanamootorrataste ralli Himosel Jämsä lähedal Kesk-Soomes toimus 4.-6. augustil. Unic-Motot esindasid sel korral Tiit Riisalu, Jaan Ott, Aivar Michelson, Heik Reitel ja Avo Kompus ning lisaks olid kaasas kolm last.

„Erilise võlu lisas käigule see, et nii sinna- kui tagasisõit toimus lausvihmas. Kuigi peab ütlema, et kunagist Viljandi rahehoogu küll soomlastel üle lüüa ei õnnestunud," meenutab Avo, lisades, et üritus oli nagu põhjanaabritel ikka – hästi organiseeritud. Tiit nendib, saatuse pilkena lõppes vihm siis, kui 245 km oli läbitud ja sihtkohta jõutud.

Sõit möödus seiklusrikkalt nagu unicmotolastel ikka. Helsingist väljasõidul eksitas tee-ehitus Tiidu õigelt teelt ning linnas keerutamise ajal ütles mootorratta sidur üles. Remont võttis aega 15-20 minutit ja teised olid paraku selles virr-varris edasi läinud. „Jätkasin teed üksinda ning tõstsin tempo umbes 80 km/h-le, lootuses teistele järele jõuda. Umbes 80 km Helsingist peatusin tanklas ja helistasin Avole, kes imekombel oli ka parasjagu tanklas ning võttis telefoni vastu. Selleks ajaks oli meie pundist kadunud ka Jaan, kellega aga ei õnnestunud ühendust luua, kuna tema mobla ei pidanud vastu sellisele veesajule," jutustab Tiit.

Lahtist väljasõidul peatuti tanklas ja oodati mingi aeg, et ehk jõuab Jaan järele. Tanklast lahkumisel ütles aga Tiidu mootorratta siduritross üles töölepingu ning tänu sellele viivitusele jõudis ka Jaani BMW R-35 podisedes kohale. Kuna Jaan liikus vahepeal üksinda ja teiste liiklejatega võrreldes aeglaselt, oli ta ka kohalikule politseile silma jäänud, kes ta teelt maha võttis ning pani igaks juhuks alkomeetrisse puhuma.

Laupäeva päeval organiseeriti väike ringsõit ja külastati Jämsäkoskit, kus toimus vanatehnikanäitus. Selleks päevaks olid korraldajad suutnud isegi ilma osas kokku leppida ja vihma peaaegu ei sadanudki. Näha sai päris palju haruldasi vanatsikleid ja oli meeldivaid kohtumisi hobikaaslastega Soomemaalt. „Võistlusmoment oli taastamiskonkurss, kuid infosulu tõttu jäime registreerumisele hiljaks," nendib Tiit.

Õhtul toimus pidulik lõputseremoonia, kus Tiit pidas väikese tänukõne klubi

meene üleandmisel. Korraldajad olid toonud tantsusaali näituse vähemalt 100 aastastest mootorratastest, kus oli ka Soomes toodetud mootorratas. Kuna Unic-Moto oma ratastega taastamiskonkursil ei osalenud, siis jäi ainukeseks auhinnaks Tiidule kui vanimale välismaalasest osavõtjale kingitud padrunvõtmete komplekt.

„Järgmisel hommikul toimus maja suurpuhastus ja kodutee võis alata pärast tõsist hommikusööki. 60 km õnnestus läbida vihmata ja siis saime oma karistuse taas kätte. Veidi enne Helsingit sai aga vist kraanist vesi otsa, kuid kail laeva oodates kastis jälle paar korda tõsiselt," räägib Tiit. Reis laevaga sujus, kuid Tallinn võttis rändureid vastu äikesetormiga.

„Vaatamata kõigele jäi reisist hea mulje tänu toredatele kaaslastele, keda tahan siinjuures tänada kogu südamest. See reis õpetas meid, kui oluline on grupi liikumisel leppida kokku pidepunktid ja omavaheline jälgimine, et keegi ei jääks üksinda seiklema," ütleb Tiit ning Avo lisab: „Erilised tänud kogu reisiseltskonna poolt muidugi Tiidule, kes oli teinud kõik eelkokkulepped, broneerinud korraliku ööbimiskoha ning esindas meid ka kohapeal."

2018. aasta kalendripildi lugu

Sündisin päiksepaistelisel, toomingate õitsemise ajal maikuus kolm aastat pärast suurt sõda Amblas. 1949. aasta märtsis olin kümne kuu vanuselt natuke aega metsavend. Oli õnne.

Meie kanti organiseeriti kolhoos „Uus Elu". Talust võeti ühismajandisse põllumaad veel koristamata põllusaadustega, loomad, hobused, kelle hulgas oli ka minu raskeveohobune Tuuslar, kes hiljem tuli NSVL meistriks. Naabertalus elas sepp Villu ja teisel pool veskiomanik Pälli papa. Veski jõumasinaks oli kahesilindriline suur mootor uhkete vasktorudega. Küla tuntuim tehnikamees oli Rodima, kellel oli ukse kohal toa seinal rippus uhke kõver mõõk ja nurgas vintpüss ning majapidamises popsusid mitmed mootorid. Eriti põnev oli katusepilbaste lõikusmasin.

Minu sõber oli Rjassaare papi. Ta vedas hobusega meiereisse piima, sageli aitasin vankrilt tühje piimavinkusi maha tõsta. Pärast maiustasime kommidega, mis alati tal taskus olid. Vahel sõitis külast läbi mõni veokas, harvem oli kuulda mootorratta popsumist. Põnevaks läks siis, kui hakati silo tegema. Fordson traktori taga kolises järelhaakes skorpionitaoline masin, mis pandi silo augu lähedale kindlalt maa külge kinni, ühendati laia rihma abil traktori külge ja see hakkas oma skorpioni sabast purustatud rohelist värskelt silo auku sülitama. Õhus hõljus õli, suitsu, rohu lõhn ja kolhoositaride jutuvada.

Esimene tsiklisõit

Vanema õe pulma ajal olin kaheteistaastane ja siis saingi proovida esimest korda mootorrattaga sõita. Sugulane, vedurijuhist Ats oli tulnud pidusse IZ-49 sadulas. Mitu tundi uurisin mootorratast, kuni ta märkas minu suurt tehnikahuvi ning küsis, et kas jalgrattaga oskan sõita. Vastasin, et jah, juba kuus aastat. IZ pandi käima ja sõidu ajal lubas omanik õpetada, mida teha tuleb. Sirgel sujus päris hästi, kuid ümberpööramisel hüüdis sõiduõpetaja, et siduri sisse tõmbaks. Mina kuulsin, et pidurit vaja vajutada, mida välkkiirelt tegin ja hetkega olime külili. Mõned kriimud rattal ja kätel ei seganud aga tagasiteel lasta 60-70 km/h.

Järgmisel aastal ostis isa sõjaväekauplusest Pikalt tänavalt 125cc M1M võrri, et oleks hea heinamaal sõita. Samas olnud müüa ka Harley-Davidsone (ilmselt WLA42), kuid too tundus igavene raske käekõrval Balti jaama lükata ja seal rongi peale upitada. M1M oli tunduvalt kergem. Isa töötas pärast sõda kuni pensionini tuletõrjujana ja käis vahetustega mitu päeva tööl. See aeg oli võrr minu kasutada hommikust õhtuni.

Üht-teist juhtus ka. Näiteks kord sõitsin peateel, sõber Ilmar kaasreisijaks pakiraamil. Näen vasakkurvis, et kitsalt teerajalt paremalt läheneb roheline Jawa mopeed. Saime kokku. Mopeedi esimene ratas jäi jalaraua külge kinni, käis raksatus, tolmupilv. Mina jäin püsti, aga tolmu sees lamas inimene. Õnneks hakkas liigutama. Aitasin püsti, luud-kondid olid terved ja ehmatusega tundsin ära - tuhat ja tuline! see ju meie jaamaülem. Küsis, et miks ma talle teed ei andnud? Ütlesin, et aga mina ju olin peateel ega tulnud selle peale. Ja siis pidasin targemaks sündmuskohalt kaduda. Olin sellal kolmeteistaastane poisike, kellel polnud juhilube.

Mootorratta juhiload sain 1965. aastal. Teooriaeksam oli suuline. Küsiti seina peal olevate liiklusmärkide tähendust, laua peal tuli ristmikel liiklus laiali viia. Sõidueksamil tuli edasi-tagasi sõita ja paar kaheksat teha. Lõpus küsiti, et kas keegi autojuhilube ka tahab? Selleks oli vaja GAZ51ga kohalt võtta, sõita natuke ja siis tee äärde seisma jääda. Kedagi muide ei huvitanud.

Meeldejäävamad seigad Jawaga

Aastatel 1968-1970 olin sõjaväes Kaliningradis 1. tankidiviisis soomusmasinate remondimeister ja tankide veealustel õppustel nende päästekomandos mootorpaadi motorist. 1971. aastal hankisin soodsalt pruugitud Jawa 350cc. Aastaga vahetasin Jawal kõik osad uute vastu,

vanast jäid vaid rattad. Kord sõitsin päeval Järvamaale – just siis hakati Piibe maanteed sirgemaks ajama. Tee oli nii auklik, et tuli sõita kolmanda käiguga, kõva vedu peal ja kiirusega 80-90 km/h. Öösel tagasi sõites oli sama hoog sees, aga pärast Aegviitu algava kurvilise tee taha oli maha pandud suur autokoorem liiva. Hoiatusmärke polnud keegi viitsinud püstitada ja lajatasin täiega sinna sisse. Tegin õhus salto ja istusin teiselpool liivahunnikus, terve kui purikas.

Ühel jaanipäeva öösel kimasin Jürist Aruküla poole. Vana vene kiriku juurest keerab järsk kurv paremale. Mul oli omatehtud sinisest pleksiklaasist kiivri visiir, mis hiljem selgus, et pimedas moonutab ja seda juhi kahjuks. Vaatasin äkki, et kurv ja mul paras 120 km/h. Selge pilt, tähendab tuleb otse sõita kartulipõllule. Jäin püsti ja mind päästis äsja peale monteeritud krossilenkstang.

Aga veidi tõsisem laks oli Meriväljal Pirita teel. Kiirustasin tööle Kirovi kolhoosi ning lasin 80-90 km/h-ga ehk rahulikku tavalist Jawamehe sõidukiirust asulas. Ühel kõrvaltänaval peatus zapikas enne ristmikku ja siis hakkas ootamatult sõitma. Käis raksakas, õhulend kümmekond meetrit, paarkümmend meetrit mööda maad pöörlemist, lohisemist. Lõpuks pikutasin teel, liigutasin varbaid, käsi, jalgu – luud olid terved, tõusin istukile ja nägin, et autojuht veeretas oma autot avarii kohast eemale. Muidu olen rahulik inimene, aga see temp lõppes talle verise ninaga. Praegu nimetataks seda tõenäoliselt liiklusraevuks.

Lõbusaim kõks oli kevadel Tallinnas, Narva maanteel, Peda ees. Noored tulevased kooliõpetajad ootasid trammi, kõik miniseelikutes. Sõitsin Jawaga kesklinna suunas, pilk paremale pööratud, et nautida Looja õnnestunud töövilju. Järsku seisin sõiduteel, käed oleks nagu lenksu hoidnud, kuid lenks koos motikaga oli piruka mosse all. Kõik tüdrukud naersid, mina ka. Kes ei naernud, oli mosse vanamees, kes hakkas hoopis karjuma. Ütlesin, et sõida edasi, tee oli õline, ei saanud pidama, midagi ju ei juhtunud ja auto on terve. Õnneks oli teel õlilaik näha, aga mida polnud, oli pidurijälg. Vana rahunes. Võitis vanasõna, et haukuja koer ei hammusta.

Huvi vanatehnika vastu

1970ndate keskel tekkis noortel tsiklimeestel huvi vanaaegsete motikate vastu. Imetleti nende võimsust, häält ja väljanägemist. Ehitati choppereid. Vanamootorratta liikumine sai alguse Raasikult ja Viljandist. Raasikul olid tuntud tegijad sõbrad Ants Kivimäe ja Hindrek Kukk. Ants hindas vaid originaalis säilinud tsikleid, teised kippusid alguses ümber ehitama ja ei hoolitud eriti algupärasest tehnikast. Jagasin Antsu seisukohta ja tema abiga õnnestus osta Sarolea T600. Informatsioon selle motika kohta puudus täielikult, alles viimastel aastatel on õnnestunud seda leida.

Järgmisena õnnestus – jällegi tänu Ants Kivimäele – osta BMW R23. Tehing ise oli kulukas ja läbirääkimised võtsid aega pool aastat. 1985. aastal otsustasin mootorratta sajanda juubeli aastaks bemari restaureerida. Esimene kord värvisime selle koos Urmas Teearuga üle Anijal ühes talus, kus oli kompressor ja saun. Lõpetasime töö umbes kell 4 hommikul. Viimast detaili kuumaks köetud sauna üles riputades (kasutasin musta ML värvi, mis kuivamiseks vajas kuumust) ja sauna ust sulgedes käis hirmus kolin. Hommikul vaatas vastu rõve pilt. Mis seal ikka – kõik sai uuesti üle lihvitud, pind oli ideaalne.

Teist korda värvisime „Kavoris“ kolmandal korrusel, vormelite tsehhi suure ukse juures, kust Estoniaid delferiga alla lasti. Kuivama viisime sauna. Korraga värvisime kaks tsiklit - Urmase IZ-8 ja BMW R23. Restaureerimine õnnestus, mõlemad mootorrattad said Riias 1985. aastal üleliidulisel kokkutulekul esikohad, IZ-8 nõukogude ja BMW R23 klassikaliste rataste klassis. Restaureerimine võttis aega kolm nädalat ja 400 töötundi, 19 tundi päevas. Olin siis 37-aastane noormees.

Märt Karu

IŽ 350 taastamise lugu

2005. aastal ostis mu isa Edgar Aadussoo ajalehe Kuldne Börs kuulutuse peale 7000 Eesti krooni eest mootorratta IŽ 350, mis erinevatel põhjustel jäi paraku 11 aastaks pärast esimese hooga alustatud restaureerimist kuuri seisma. 9. novembril 2016 otsustasime, et ratas väärib siiski restaureerimist ning hakkasime pihta: tarvis oli üle vaadata ja puhastada olemasolevad detailid, leida puuduolevad osad ning need värvida, kroomida ja tsinkida.

Töö eesmärke oli koguni kolm: viia lõpule kunagi alustatud projekt, restaureerida mootorratas võimalikult originaalilähedaselt, et seda oleks võimalik registreerida uunikumina ja saada originaalsust tõendav „must number“, ning osaleda taastatud IŽ 350-ga Unic-Moto 2017. aasta suvisel vabariiklikul kokkutulekul.

Restaureerimise viisime läbi oma kodus, mugavalt elutoas. Üllataval kombel oli algus väga raske, sest vajalike osade leidmine töökojast oli aeganõudev: pidevalt pidi sealseid mootorrattaosi ümber paigutama ja õigeid detaile välja sõeluma. Novembris võtsime ette mootori osade pesemise, kuna mootorrattale oli selleks ajaks tekkinud 43-aastane mustuse kiht, mis koosnes peamiselt vanast mootoriõlist ja tolmust. Selle eemaldamisega nägime kõvasti vaeva, kasutades lisaks tavalistele pesuvahenditele nagu Fairy ka puhastusbensiini ja lahustit. Pärast suurema mustuse eemaldamist pesime mootori osi veel nõudepesumasinas.

Paljud mootorrattaosad olid ostes originaalid, siiski leidus ka teiste aastakäikude mootorratastele kuuluvaid detaile. Näiteks polnud saada täiskomplektis karburaatorit, vaid see tuli ise kombineerida. Kahjuks kümme aastat niisketes oludes oli piisavalt pikk aeg, et jupid olid hakanud roostetama, seepärast tuli osa detaile lasta uuesti töödelda. Probleeme tekitasid ka paindunud käivitushoov ning esiratta pidurklotsid, mis ei tahtnud sobituda neile ettenähtud kohale.

Detsembris sai pandud kokku mootor, koostatud sidurisüsteem ja paigaldatud need rattale. Seejärel jõudis kätte elektritööde aeg ning 30. detsembril toimus esimene proovisõit, mis tõi välja silmapaistva vea: mootor käivitus küll teisest matsust, kuid selgus, et bensiinipaak lekib ja kogu mootor oli bensiiniga koos. Paak sai lekke peatamiseks parandatud tinutamise abil. Mootorratta IŽ 350 restaureerimise viimaseks detailiks oli originaalilähedane vesikleeps, mis paigaldati esihargile 5. jaanuaril.

Võib tõdeda, et 2017. aastaks sai mootorratas sama hiilguse või oli isegi uhkem, kui see oli olnud 1950. aastal. Nii saigi uuesti sõitma 43 aastat seisnud ja roostetanud mootorratas. Väga meelitav, et meie tulemus leidis tunnustust ka Unic-Moto suvisel kokkutulekul, võites alates 1945. aastast toodetud mootorrataste restaureerimiskonkursil esikoha. Kindlasti huvitab teisi restaureerijaid ka aja- ja rahakulu? Kokku kulus IŽ 350 restaureerimisele koos ratta soetamismaksumusega 2238 eurot ning praktilist tööaega sai arvestatud kokku 147 tundi.

Erik Aadusoo

IŽ 350

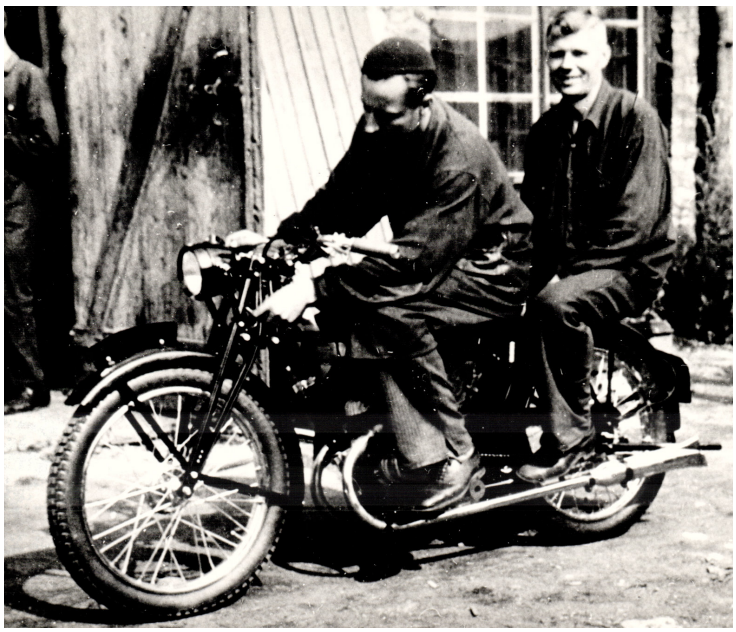
IŽ on praeguse Venemaa üks vanemaid mootorrattatehaseid, mille asutamise aasta ulatub Nõukogude Liidu aega, täpsemini aastasse 1928. Algselt toodeti Iževski väikelinnas V2 mootoriga rattaid, hiljem aga hakati valmistama väiksemaid 2-taktilisi mootorrattaid ning 1938. aastal läks tootmisse 348 cm3 töömahuga 2-taktiline IŽ. Pärast II maailmasõja lõppu okupeeris Nõukogude Liit Ida-Saksamaa ning seoses sellega koliti Zschopau linnas asuv DKW mootorrattatehas kogu tehnoloogia, jooniste ning isegi peakonstruktori Herman Weberiga Iževskisse. Tootma hakati Wehrmachti militaarmootorrattaid DKW NZ350/1, mis said oma uueks nimeks IŽ 350. Tsikkel kopeeriti maha peaaegu üks-ühele. Silmapaistvaks erinevuseks oli spidomeetri asukoht, mis oli IŽ 350-l paigaldatud esitule korpuse sisse, kuid DKW-l oli spidomeetri jaoks eraldi raam. IŽ 350 mudelit valmistati aastatel 1946-1952 kokku 126 297 eksemplari.

IŽ 350 mootori võimsus on 11,5 hj 4000 p/min, paberite järgi on maksimumkiirus 90 km/h. IŽ 350 mudel on selle poolest eriline, et mootoris kasutatakse üherealist mootoriketti, järgmistel mudelitel on kett juba kaherealine. Elektrisüsteem põhineb kuuevoldisel akul, mis toidab kõiki mootorratta elektriseadmeid.

Tempo – 80!

Tänavu 80 aasta eest hakati Otto Saare jalgrattatehases Tallinnas, Kopli 11 tootma seeriaviisiliselt mootorratast Tempo, mis oli varustatud 125cc Villiers mootoriga.

Tundub, et Otto Saarel mõlkus mõte sel teemal juba 1935. aastal, kui alustati katseliselt 98cc Sachs kahetaktilise ja 2,3 hj jõuallikaga varustatud mootorjalgratta konstrueerimist, mis tõenäoliselt läks ka järgneval aastal tootmisse. „Uudisleht“ nr 52 02.04.1939 lk 7 artiklis „Kodumaa jalgrattatööstuse edusammud” on mainitud, et teemaga on tegeletud kolm-neli aastat.



Säilinud on ka mootorjalgrataste raame:

- nr 97 – kohapeal tehases torudest valmistatud esihargiga;
- nr 98 – täiustatud import esihargiga;
- nr 106 – enam-vähem komplektne mopeed, import esihargiga;
- nr 120 – säilinud import esihargiga, osaliselt vabriku värvis ja joontega poriplekkidel, bensiinipaagil.

Olemas tehniline pass, väljaantud 31.03.1941, kus on märgitud väljalaskeaastaks 1937 (mootor on valmistatud 1936) ja nimeks Tempo.

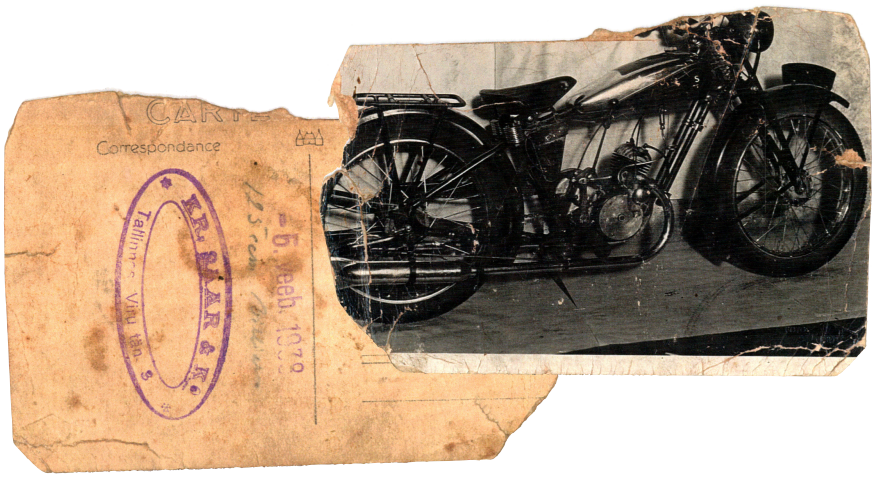
Viimastel aastatel lisandunud leiud näitavad, et 98cc Sachs mootoriga mootorjalgrataste valmistus algas tõenäoliselt 1936. aastal ja numeratsioon algas arvatavasti 001-st. Mootorrattad Tempo, 125cc Villiers mootoriga läksid töösse 1937 ja raamide numeratsioon algas 100-st. „Nii olevat soliidsem,“ ütles kunagi Henn Sõelsepp, üks mootorrataste ehitajatest.

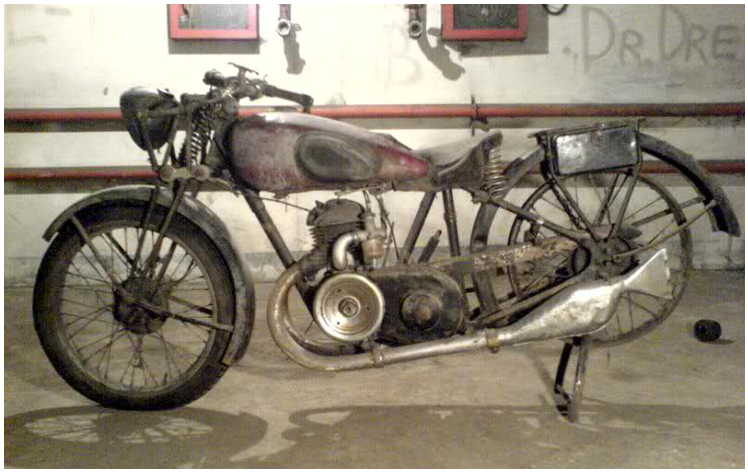
Mootorrattaid on ajalugu säilitanud meile mõned raamid ja komplektsed isendid numbritega:

- nr 103 – number on raskelt loetav, kuid võimalik, et tegemist on L. Seemani võidusõiduraamiga, sest ratta vasak jalatugi käib üles, mis on vajalik võidusõidul hipodroomil ja ringrajal järskudes kurvides (näiteks Tähtvere kolmnurga ringrajal). Raami torud on keevitatud, puuduvad muhvid, mõjub eksperimentaaltööna ja seetõttu on võimalik, et anti L. Seemanile võidusõiduks;

- nr 106 – komplektne mootorratas, bensiinipaak on kuldjoontega, aga peaks olema hõbejoontega. Mis on aga haruldane juhus: raami number on sama mootorjalgrattaga. Järelikult oli kasutusel erinev numeratsioon;

- Nr 147 raam on väntadega 125cc Villiers mootoriga, jällegi mingi eksperimentaaltöö. Hr. T. Riisenbergil on ka selline foto;
- Nr 234 on eriti hästi säilinud kuldjoontega ja mootorita vabriku helepruunis paberpakendis tõenäoliselt viimane 125cc Villiers;
- Nr ? 2016. aastal oli Poolas saadaval vahetuskaubana Saare Tempo 125cc.





Mõned aastad tagasi leiti üks 250cc Villiers mootoriga eksperimentaal-mootorratas tuttava kirjaga Tempo bensiinipaagil. Kolmkümmend aastat tagasi vesteldes Henn Sõelsepaga mainis ta, et prooviks sai kokku monteeritud kaks eksperimentaaltsiklit – üks 200cc ja teine 250cc Villiers mootoriga. Kolme aasta jooksul valmistati 125cc Temposid 134, lisaks ehitati L. Seemanile 26" ratastega (spetsiaalselt võidusõidu jaoks H. Sõelsepa kinnitusel) 125cc Villiers mootoriga rekordmootorratas 71,8 km/h.

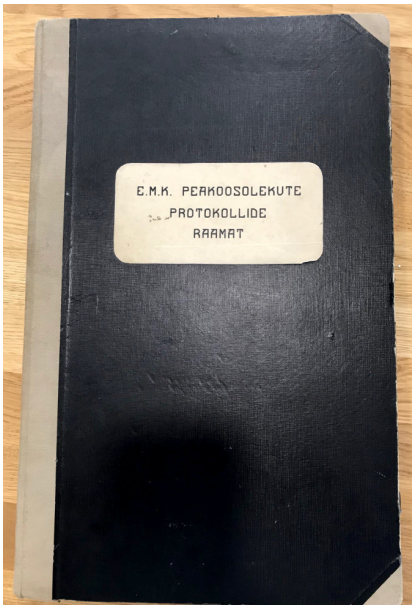
Võimatu on lugeda kokku aga 98cc Sachs mootoriga varustatud võrre. Olen kuulnud mitmeid lugusid, kus neid on hävinud erinevatel põhjustel. Üks 98cc Saare raam, vale Öwa esimese ratta mootoriga oli sügisel 2012. aasta Tagadi laadal saadaval, aga läks Leetu. Järelikult neid ikka oli tarvitusel, kuid kahjuks pole teada viimase raami number. Võttes aluseks, et perioodil 1936-1937 oli viimane teadaolev raaminumber 120, tuleks toodanguarvuks umbes 200 või isegi veel vähem, sest ilmselt ei jätkunud tehasel tootmisvõimsust ning rohkem tasus toota suurema kubatuuriga tsikleid.

Märt Karu

Tervitusi minevikust!

Eesti Moto Klubi lugu läbi koosolekuprotokollide.

Õnneliku juhuse tõttu sattus minu kätte mustade kaantega käsikirjas täidetud raamat, millel seisis vägagi ametlik pealkiri „E.M.K. PEAKOOSOLEKUTE PROTOKOLLIDE RAAMAT". Kusjuures E.M.K. tähistab Eesti Moto-Klubi. Ja-jah, just seesama 1928. aastal tegevust alustanud Eesti Moto-Klubi, üks esimesi tolleaegseid mootorratastega seotud ühinguid. Kuna mootorrataste väljalaskeaastad on tolleaegse klubi meestel-naistel ja meie tänase klubi liikmetel sarnased, arvasin, et oleks huvitav veidi kajastada ka tolleaegseid Moto-Klubi tegemisi.



Kuna nimetatud raamatus on kirja pandud ainult klubi aastakoosolekute protokollid, siis on info esitatud küllaltki ametlikus vormis ning kindlasti ei kajasta kõiki klubi tegemisi läbi aastate. Toon ära väga lühida kokkuvõtte protokollidesse kirjapandust:

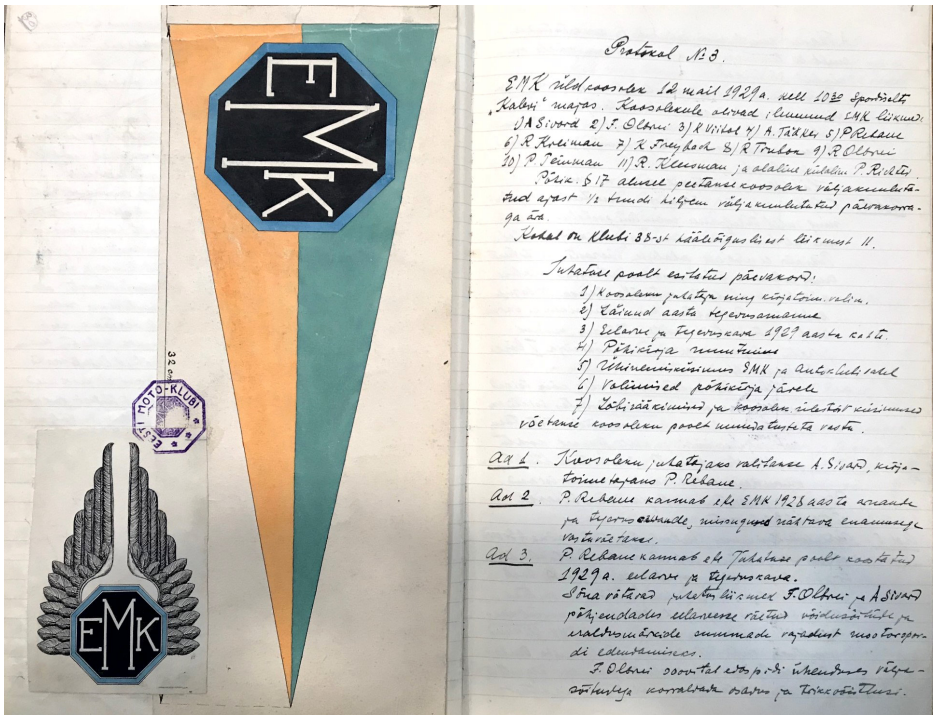
Protokoll nr 1. Asutamiskoosolek.
Eesti Moto-Klubi asutati 16. aprillil 1928. aastal O/Ü Raadio Ringhäälingu ruumides Estonia teatrimajas, Tallinnas. Klubi idee algatajateks ja põhikirjale allakirjutajateks olid härrad Fred Olbrei, Karl Freybach, Aleksander Sivard ja Richard Olbrei. Koosolekul räägiti klubi asutamise ideest ja valiti ajutine juhatus, kelle ülesandeks jäi esimeste liikmete vastuvõtmine ning üldkoosoleku kokkukutsumine hiljemalt kolme kuu pärast.

Protokoll nr 2. Peakoosolek 15. juunil 1928 spordiseltsi „Kalev" ruumides.
E.M.K 31 liikmest oli kohal 13. Valiti klubi alaline juhatus eesotsas Fred Olbreiga, määrati kindlaks liikmemaksu suurus kõigile liikmetele 50 senti kuus. Märgikomisjoni poolt esitati rinna- ja mütsimärgi ning vimpli kavandid. Koostati esimene eelarve klubi tegevuseks „möödapääsemata vajalikkudeks väljaminekuteks". Otsustati klubi büroo ruumidesse üles seada Eesti teede kaart ning kohustati liikmeid teada andma nende poolt sõidetud teede seisukorrast, mis siis kaardile kanti.

Protokoll nr 3. Peakoosolek 12. mail 1929 spordiseltsi „Kalev" ruumides.
38 liikmest oli kohal 11. Valiti juhatus, koostati eelarve ja võideldi liikmemaksu tasumata jätmisega. Üldiselt vaevavad klubi samad probleemid mis kaasajal. Arutati ühinemisküsimust Autoklubiga, kuid otsustati mitte liituda ja otsida teid sõbralikuks koostööks. Suveks planeeritakse mitmeid väljasõite ja klubi asjaajamine otsustatakse üle viia Freybachi ärisse.

Protokoll nr 4. Erakorraline üldkoosolek 4. juulil 1929.
Arutatakse Läti Motoklubi küllasõidu- ja vastuvõtuküsimusi.

Protokoll nr 5. Peakoosolek 13. aprillil 1930 Jahimeeste Klubi ruumides Pikk tn 42.
48 liikmest oli kohal 21. Kuna liikmeid oli palju puudu, siis mitmeid küsimusi ei arutatud. Võetakse vastu otsus avada klubile jooksev arve „Majaomanikkude Pangas".



Protokoll nr 6. Peakoosolek 4. mail 1930 Ühisklubi ruumides Pikk tn 42.
43 liikmest oli kohal 22. Päevakord oli tavapärane – majandusaruande kinnitamine, tegevuskava ja eelarve vastuvõtmine, põhikirja muutmine, valimised. Ära märkimist väärib, et 1929. aasta aruande maht oli 295,67 krooni ning 1930/31 eelarve 458,72 krooni.

Protokoll nr 7. Peakoosolek 3. mail 1931 Seltskondlises Majas Aia tn 12.
58 liikmest oli kohal 30. Tegemist on ühega vähestest kordadest, kui koosolek on kohe otsustusvõimeline. Kinnitati majandusaruanne „tasakaaluga Kr 579,72 peal“ ning uue aasta eelarve summas 932,27 krooni. Arutati E.M.K 1. Tähesõidu detaile ning määrati selle toimumise ajaks 23.-24. juuni finišiga Narva-Jõesuus.

Protokoll nr 8. Peakoosolek 5. detsembril 1931 Seltskondlises Majas Aia tn 12.
80 liikmest oli kohal 27. Tõdeti, et Tähesõit oli arvatust kulukam ning otsustati kahjumi katmisel abi saamiseks pöörduda nende motoäride poole, kes Tähesõidust on kasu saanud. Klubi pikaaegse esimehe F. Olbrei poolt tehti ka ettepanek klubi muuta „Eesti Mootorratta ja Mootorispordi Klubiks“, kuid ilmselt see jäi teostamata.

Protokoll nr 9. Peakoosolek 1. mail 1932 Jahimeeste Klubi ruumides Pikk tn 42.
88 liikmest oli kohal 26. Tavapärased tegevused ja majanduslikud aruanded. Selleks ajaks oli klubi eelarve kasvanud juba 1800 krooni peale. Esimeheks valiti jätkuvalt F. Olbrei ja klubi sai endale ka Spordikomisjoni.

Protokoll nr 10. Peakoosolek 7. mail 1933 Ühisklubi ruumides Pikk tn 42.
98 liikmest oli kohal 28. Tavapärased aruanded ja valimised. Ühel häälel võeti vastu ettepanek klubi aastapäevaks pidada esimest maikuu pühapäeva. F. Olbrei annab lühikese ülevaate mootorratturite kongressist, mis peeti 1933. aasta aprillis Riias.

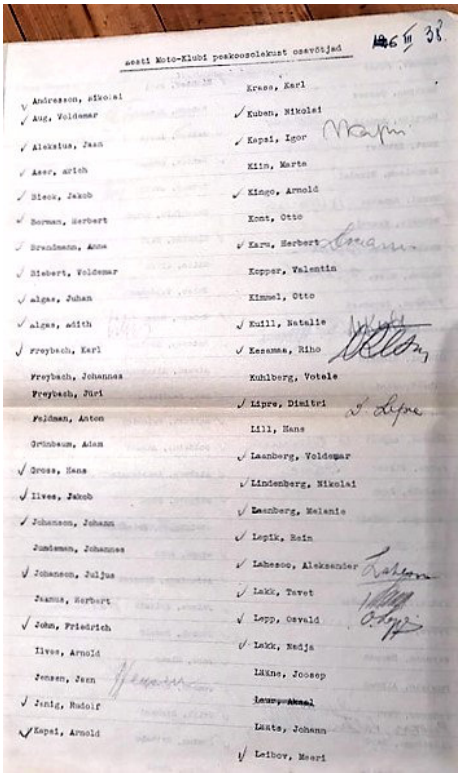
Protokoll nr 11. Peakoosolek 13. mail 1934 Ühisklubi ruumides Pikk tn 42.
127 liikmest oli kohal 29. Lisaks juhatusele, spordi- ja revisjonikomisjonile valitakse veel varahoidja, fotoalbumi korraldajad ning majanduskomisjon. Võetakse vastu uus põhikiri, mille esimeheks tagasivalitud F. Olbrei ka täies mahus ette loeb. Toon siinkohal välja ainult klubi eesmärgi: „Kõigi mootorsõidukite spordist huvitatute koondamine klubi ümber, selle spordi edendamine ja levimisele kaasaaitamine“. Põhikirja alla on koosolekute raamatusse löödud ka notar J. Bergmanni tempel.

Protokoll nr 12. Peakoosolek 12. mail 1935 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
122 liikmest oli kohal 19. Eelarve on kasvanud juba 3020 krooni peale. Osavõtjate vähesuse tõttu ei õnnestunud valimisi läbi viia ning otsustati lähiajal kutsuda kokku uus koosolek.

Protokoll nr 13. Peakoosolek 21. mail 1935 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
122 liikmest oli kohal 39. Kõik ametimehed õnnestus ära valida, võistlustest otsustati ära pidada ühe kilomeetri võidusõit, Tähesõit ja hipodroomi sõit.

Protokoll nr 14. Peakoosolek 15. märtsil 1936 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 46 liiget. Klubi liikmete koguarvu ei õnnestu enam tuvastada, kuna liikmete arvestust peetakse nüüd ka osakondade kaupa. Kauaaegne klubi esimees F. Olbrei valitakse Eesti Moto Klubi esimeseks auliikmeks. Loetakse ette Kodukord, mis on raamatu vahel trükitud kujul ka tänaseni säilinud. Klubi peakoosolek otsustab tunnustada esinemistel klubi liikmetele soovitavaks peakatteks must barett väljaõmmeldud märgiga vasakul pool.

Protokoll nr 15. Peakoosolek 25. aprill 1937 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 34 liiget. Päevakord on traditsiooniline. Esimest korda tehakse juttu konkreetsetest võlgnevustest ning kustutatakse vallasvara nimekirjast „Külalisraamat“ väärtuses 13.50 krooni, mis on kaduma läinud. Klubi esimeheks valiti dr R. Kesamaa. Plaanitakse korraldada uus võistlust – maastikusõidu võistlust 2. mail. Seitsmendal Tähesõidul Narva-Jõesuusse on uued keskmiste kiiruste normid, „mille kohta oli mõningaid vaielusi“. Plaanitakse ka ühist hipodroomivõistlust koos EMSKga (Eesti Mootori-Spordi Klubiga).


Eesti Moto-Klubi peakoosolekust osavõtjad

Andresson, Nikolai
Aug, Voldemar
Aleksius, Jaan
Aser, Arith
Bleck, Jakob
Borman, Herbert
Brandmann, Anna
Biebert, Voldemar
Alges, Juhan
Alges, Adith
Freybach, Karl
Freybach, Johannes
Freybach, Jüri
Feldman, Anton
Grünbaum, Adam
Gross, Hans
Ilves, Jakob
Johanson, Johann
Jumbsmann, Johannes
Johanson, Juljus
Jaanus, Herbert
John, Friedrich
Ilves, Arnold
Jensen, Jaan
Janig, Rudolf
Kapsi, Arnold
Kraas, Karl
Kuben, Nikolai
Kapsi, Igor
Kiin, Marta
Kingo, Arnold
Kont, Otto
Karu, Herbert
Kopper, Valentin
Kimmel, Otto
Knill, Natalie
Kesamaa, Riho
Kuhlberg, Votele
Lipre, Dimitri
Lill, Hans
Laanberg, Voldemar
Lindenberg, Nikolai
Laanberg, Melanie
Leptik, Rein
Lahesoo, Aleksander
Lakk, Tavet
Lepp, Osvald
Lakk, Nadja
Lükne, Joosep
Lauts, Johann
Leibov, Meeri

17.-28. august on plaanis Pariisi Tähesõit. Protokollist selgub ka, et lisaks Tallinnale on klubil osakonnad Tartus, Rakveres, Pärnus ja Viljandis, millel on ka omad võistlused. Kuigi 1936. aastal toimunud Berliini Tähesõitu protokollis ei mainita, on siiski kirjas järgmine punkt: „Hr Siivardi ettepanekul hüütakse hr Tomsonile kolmekordne elagu – möödunud aasta võistlustel väärikate auhindade võitmise eest“.

Protokoll nr 16. Peakoosolek 6. märtsil 1938 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 30 liiget. 1938. aasta eelarveks arvestatakse 4710 krooni. Musta bareti asemel võetakse kasutusele sinine nokaga müts väljaõmmeldud klubi märgiga. Klubiliikmeteldaamidel lubatakse kanda senist musta baretti edasi. Klubi esimeheks valitakse A. Tääker. Klubi 10aastase tegevuse tähistamiseks otsustatakse läbi viia laiaulatuslik kokkutulek koos osakondadega. Otsustati klubile muretseda võidusõidumasin ja selleks hakati annetusi vastu võtma. Käivad läbirääkimised äridega masina firma, tüübi ja hinna suhtes.

Protokoll nr 17. Peakoosolek 19. märtsil 1939 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 35 liiget. Lisaks tavapärasele aruandlusele on selles protokollis ka üle mitme aasta ära toodud liikmete arv: 31. detsembri 1938. aasta seisuga oli klubis (ilmselt siis Tallinnas) 119 liiget, kellest tegevliikmeid 89, toetajaliikmeid 29 ja alalis-võõraid 1 (see oli keegi Saksa kodanik).

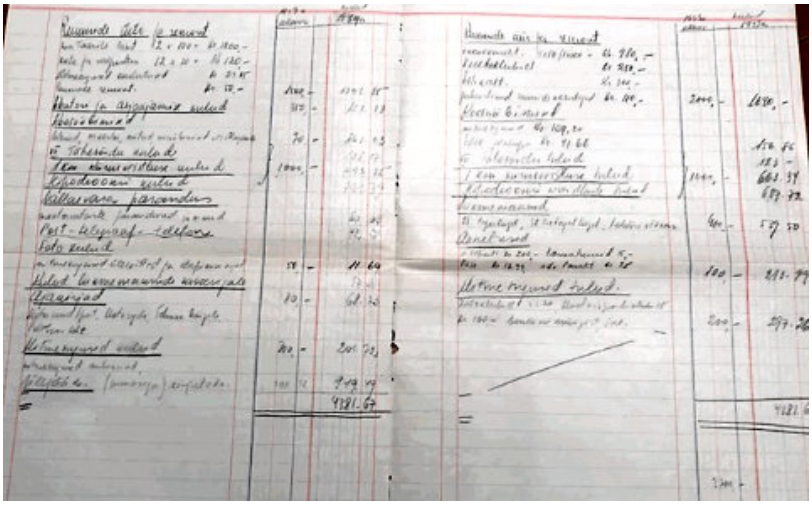
Lisaks nimetatutele oli E.M.K liikmeid osakondades järgmiselt: Tartu osakonnas 45, Pärnu osakonnas 48, Valga osakonnas 16, Rakvere osakonnas 36 ja Viljandi osakonnas 28. Kokku osakondades 173 liiget.

Toimus EM Liidu (Eesti Moto Liidu?) põhikirja kinnitamine klubidevahelise komisjoni poolt koostatud sõnastuses ning valiti esindajateks EM Liidu juhatusse F. Olbrei ja A. Tääker. Siinkohal märgin kohe ära, et ühest hilisemast protokollist selgub, et nimetatud liitu asutada ei õnnestunud.

Liikmetelt laekus mitmeid ettepanekuid klubi väljasõitude kava rikastamise osas. Soovitati korraldada Täpsussõite (Autoklubi eeskujul), äripäeva õhtuseid väljasõite, külastussõite osakondadele, väljasõite einega. Samuti soovitakse, et ka edaspidi teatataks väljasõitudest klubiliikmetele kirjalikult vähemalt üks nädal ette.

Anti teada, et klubi poolt soetatud kiirusvõidusõidumasin on juba kohal ja kevadel saab sellega võistelda. Masinaks oli 350 cm³ Velocette.

Lisaks koosoleku protokollile on säilinud notariaalselt tõestatud volikiri, kus juhatuse liiget Priidik Taimret volitatakse klubi nõudmist ühe härra vastu ajama ja lõpetama ning mootorratast vastu võtma. Huvitav, kas klubi võttis võlgade katteks kellelgi mootorratta ära?



Protokoll nr 18. Peakoosolek 14. aprillil 1940 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 26 liiget. Aastaga oli EMK liikmeskond ilma osakondadeta kasvanud 134 liikmeni.

Antakse aru, valitakse ametimehi, arutletakse liikmemaksude üle. Midagi erilist polegi välja tuua kui ehk seda, et üks liikmetest avaldab soovi, et tingimata korraldataks 10. Tähesõit ning klubi juhatus astuks samme, et tähesõitjad saaksid odavamat bensiini.

Protokolliraamatu vahel on ka säilinud üks kutse aasta-üldkoosolekule ning 6. aprillil toimuvale „iga-aastasele traditsioonilisele klubiliikmete ja nende perekonna liikmete omavahelisele koosviibimisele ja möödunud hooaja parimatele EMK sportlastele auhindade väljaandmisele" klubi ruumides Narva mnt 42. Samuti on säilinud klubi kulude ja tulude aruanne seisuga 31. detsember 1939.

Protokoll nr 19. Erakorraline koosolek 30. juulil 1940 klubi ruumides Kreutzwaldi tn 2.
Kohal oli 30 liiget. Koosoleku alguseks oli kohale ilmunud ka Eesti Ametiühingute Keskliidu esindaja. Päevakorras oli praktiliselt üks küsimus – kas astuda Eesti Töölisspordi Keskliidu liikmeks? Sõna võttis Eesti Ametiühingute Keskliidu esindaja (nime protokollis ei nimetata), kes toonitas, et ühenduses Nõukogude Liiduga saavad meie mootorispordi arendamise võimalused eriti avarad olema ja soovitas astuda klubil Eesti Töölisspordi Keskliidu liikmeks.

Klubi juhatus astus tagasi ja klubile valiti uus juhatus. Klubi esimeheks valiti tagasi A. Tääker.

Koosolek kiidab heaks astuda Töölisspordi Keskliidu liikmeks.

Uuel juhatusel soovitati kaaluda E.M.K. ja Eesti Mootorspordi Klubi ühinemist.

Koosolek otsustas saata järgmised tervitustelegrammid:

- Eesti Vabariigi valitsusele
- Eesti Töölisspordi Keskliidule
- Leningradi Motoklubile

Märkimist väärib ka see, et üheks protokollile oli volitatud alla kirjutama tuntud K. Rinaldo.

Säilinud on koosoleku kutse.

Säilinud on 7. aprilli 1941 aastal Kehakultuuri ja Spordikomitee poolt Eesti Motoklubile saadetud kiri, milles teatatakse, et vastavalt ENSV Rahvakomissaride Nõukogu määrusele kuuluvad likvideerimisele kõik enne ENSV konstitutsiooni jõustumist asutatud ühingud ja nende liidud ning seepärast ENSV Vabariiklik Kehakultuuri- ja Spordikomitee kohustab Eesti Motoklubi asuda kohe klubi likvideerimisele koos osakondadega. Klubi varad tuleb üle anda hiljemalt 15. aprilliks 1941 ENSV Auto-Mootorspordi Klubi ülemale. Kirjale on alla kirjutanud esimehe asetäitja A. Luht ja asjadevalitseja K. Teder.

Selle kurva teatega sissekanded Peakoosolekute raamatusse lõpevad, kuid on säilinud veel kaks protokolli lahtistel lehtedel. Ilmselt polnud nende sissekandmine raamatusse mingil põhjusel enam võimalik.

Protokoll. EMK erakorraline peakoosolek 18. aprillil 1941 klubi ruumides Narva mnt 42.
Loetakse ette eelpool nimetatud likvideerimiskiri ning klubi likvideerimise bilanss.

Sõna võtab ENSV Auto-Mootorspordi ülem sms Rütman, kes tutvustab liikmetele uue klubi asutamise käiku. Klubisse astujal tuleb täita vastav ankeet, mille tähtsamad osad on andmed sotsiaalse päritolu, mootorsportliku tegevuse ja sõiduki kohta. Vaja on kahte vastutavat soovitajat, klubi liikmemaks sõltub liikme teenistusest, ülemmääraga 30 rubla. Sms Rütman avaldab lootust, et kõik ENSV Mootorspordi Organisatsiooni liikmed saavad ühinema uues klubis.

Protokoll. Peakoosolek 1944. aastal.
Koosoleku juhataja annab ülevaate klubi käekäigust selle lõpetamise ja uuesti tegutsemise õiguse saamise vahel. Tuletab meelde klubist küüditamise järel lahkunud juhatajat hr Tääkarit ja sekretäri hr Tarvi. Klubi osakondadest on kõige enam elumärke avaldanud Pärnu. Selgub, et klubi varandus on kõik alles peale mõne vähema eseme. Tõstetakse üles küsimus varade tagasi saamise kohta, mis on Mootorspordi Klubi käes. Valitakse juhatus ja muud asjamehed komisjonidesse. Eelarve koostatakse eeldusega, et klubil on vähemalt 50 liiget.

Arvata võib, et koos nn saksa-aja lõpuga sai otsa ka E.M.K. tegevus.

Refereeris ja kommenteeris
Ivar Lindla

Unic-Moto uued liikmed 2017

Jouni Väisänen
Margus Karro
Matti Rahnik
Rain Veidenberg
Sandra Sirk
Tiit Rea
Vello Ojamäe
Villu Teder
Kalev Naur

Vanamootorrataste mustast numbrist

Esimene täna kehtiva süsteemi kohane vanasõidukina tunnustamise akt väljastati 26.06.2007, mistõttu on paslik teha tagasivaade vanasõidukite tunnustamise praktikale. Eesti Vanatehnika Klubide Liit (EVKL) andis 2017. aasta mais välja ajakirja „Vanad Veljed“, mis annab üldise ülevaate musta numbri ajaloost. Loodetavasti saab selles ajakirjast iga-aastane traditsioon üldistel vanatehnika teemadel.

Asugem aga nüüd vanamootorrataste juurde. Esimene musta numbriga tsikkel on paljudele teada-tuntud Fredi Lepa (Lepp) Zündapp KS 750, mis sai akti 31.08.2001 ning numbriks toonase Autoregistrikeskuse töötajate eksituse tõttu K001. Neid K-numbreid jõuti teha kokku 5, edasi on mootorrataste ja mopeedide numbrid ikka M-tähega. Musta numbri süsteem ei tahtnud alguses sugugi käima minna, mistõttu hakati 2004. aastal süsteemi parandama ning jõuti 2006. aasta lõpuks selleni, et vanasõidukid kirjutati esimest korda õigusaktidesse sisse. Loodud õiguslik baas on andnud ka mitmeid soodustusi võrreldes tavasõidukitega – ülevaatuse periood on 4 aastat, sundkindlustust ei ole, vanasõidukitele ei rakendu teekasutustasu. Samm-sammult võitleme selle nimel edasi. Ülemaailmne vanasõidukite organisatsioon FIVA on täna tegemas selgitustööd, et lähema paarikümne aasta jooksul paratamatuna saabuv fossiilseid kütuseid kasutavate sõidukite keeld ei rakenduks vanasõidukitele. Selleks tuleb aga väärtuslik vanasõiduk kuidagi eristada lihtsalt „vanast sõidukist“ .

2001-2006 said musta numbri 13 tsiklit. Uue korra alusel on 01.12.2017 seisuga vanasõidukina tunnustatud ühtekokku 184 tsiklit, kokku on vanasõidukeid juba 455.

Ajaloolisest eripärast tulenevalt on enim NSVL-s toodetud rattaid (76), esikolmikus on veel Saksamaa 45 ja Tšehhoslovakkia 32 masinaga. USA on esindatud 10 rattaga, Ungari 9, Suurbritannia 3, Rootsi, Jaapan ja Itaalia 2 rattaga. Musta numbrini on jõudnud ka üks Prantsusmaa ja üks Belgia ratas.

Aasta	Sõiduautod	Mootorrattad	Bussid ja veoautod	Haagised	Kokku
2007	7	2	0		9
2008	11	11	1		23
2009	22	4	0		26
2010	12	17	2		31
2011	13	10	1		24
2012	12	20	1	1	34
2013	15	14	0		29
2014	42	18	4		64
2015	16	32	7		55
2016	34	31	5		70
2017	63	25	2		90
Kokku	**247**	**184**	**23**	**1**	**455**

Kokku:

- NSVL 77
- Saksamaa 45
- Tsehhoslovakkia 32
- USA 10
- Ungari 9
- Suurbritannia 3
- Rootsi, Jaapan, Itaalia 2
- Prantsusmaa, Belgia 1

Vanuseline nimekiri on juba väga lai ulatudes 1928. aasta DKW E200st kuni 1981. aasta BMW RT100ni (vanusepiir 35 aastat on praegu 1982). Esindatud on nii mopeedid kui ka militaarsed raskemootorrattad. Kui üldse millestki puudust tunda, siis võiksid Eesti Vabariigi 100. aastapäeva puhul ka sajandivanused mootorrattad omale musta numbrit taotleda – automeeste vanim auto pärineb 1921. aastast. Samuti on uhkest nimekirjast puudu võidusõidurattad.

Vanasõidukite nimekiri on meie visiitkaart ka välismaalaste ees kokkutulekutel ja erinevatel rahvusvahelistel kohtumistel. Vanasõidukina tunnustamine ei ole iseenesest kallis protseduur ning sellega ei kaasne kohustust tsiklit liiklusregistris registreerida. Sellisel viisil on võimalik väärtuslikke tsikleid paremini nähtavaks teha olulisi kulusid kandmata.

- Kuni 1929 – 3
- 1930-1939 – 19
- 1940-1949 – 29
- 1950-1959 – 50
- 1960-1969 – 52
- 1970-1979 – 29
- 1980- ... – 1

Vanamootorrataste akte avaldatakse jõudumööda ka Unic-Moto veebilehel, et ka teistel oleks hea vaadata ja võrrelda. Avalikustamise tõttu on eksperdid saanud palju tagasisidet hinnatud rataste originaalsuse osas. See on väga vajalik ja teretulnud. Iga mees tunneb kõige paremini ikka oma ratast ning just seda konkreetset hinnatavat mudelit viimase peensuseni tundvat eksperti ei ole alati võimalik leida. Seetõttu on hindamisel vajalik ka ratta omaniku koostöö - valmisolek selgitada ja vajadusel ka kirjanduse või fotodega tõendada oma ratta originaalsust. Sageli ei olegi võimalik lõplikku tõde välja selgitada, kuna kõik aastakümnete tagused erinevused ei ole dokumenteeritud.

EVKL on loonud praktika, kus lisaks ekspertidele kaasatakse vajadusel hindamisse ka huvilisi, kes vastavat marki või mudelit paremini tunnevad. Tuleb raputada ka tuhka pähe ning tunnistada, et mõnikord on hindamisel läinud läbi ka lubamatult suured kõrvalekalded originaalist. Eksperdid tegutsevad oma tänaste teadmiste kohaselt, teadmised ei ole kunagi täiuslikud, kuid ajaga need üha paranevad. Vanasõidukite tunnustamise eksperdid on kõik võrdsete õigustega, kuid üldine kokkulepe on selline, et mootorrattaid hindavad ikkagi mootorrataste spetsialistid. Nendeks on Urmas Teearu, Märt Karu, Tony Laan, Tarmo Riisenberg ja Jaan Sild. Ekspertide nimistu uuemad liikmed Andrei Lossev, Anatoli Lavrentjev ja Reigo Vilu teevad oma esimesi hindamisi koos kogenud ekspertidega. Mootorrataste hindamiseks on end üles andnud ka Raivo Raju ja Vello Vilu, kuid nemad ühtegi mootorratta akti allkirjastanud ei ole. Ekspertide nimekirja ja kontaktandmed leiab Unic-Moto kodulehelt ja Vanadest Velgedest.

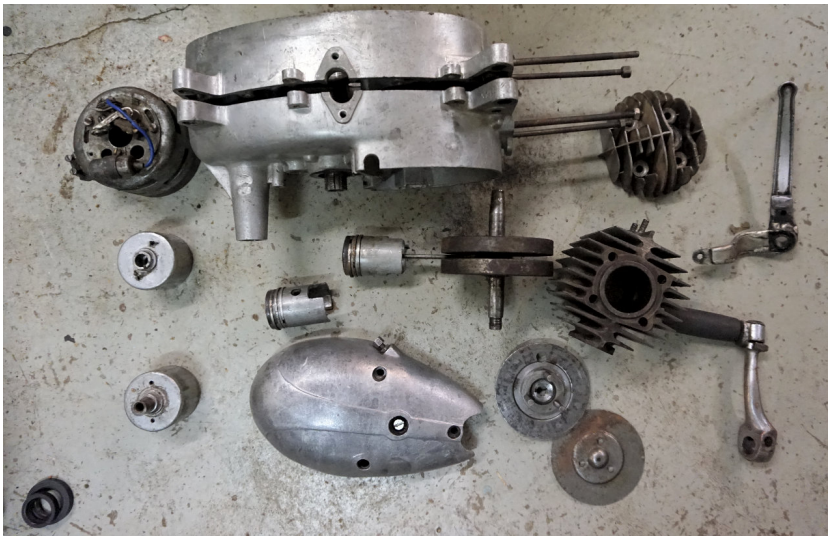
Vanasõidukite hindamise hõlbustamiseks ja praktika ühtlustamiseks on EVKL andnud välja vanasõidukina tunnustamise käsiraamatu, mille värskeim redaktsioon pärineb aastast 2012. Sealt saab abi ka vanatsikli taastaja, kuna nii ei oota hindamisel ees üllatused. Soovitatav on juba restaureerimise käigus konsulteerida ekspertidega, kuna juba valminud rattal paranduste tegemine on kindlasti kallim ja keerulisem kui tööde käigus. Käsiraamatu autoriteks on ekspertide kogu kollektiiv. 2016. aastal valmis on käsiraamatu tõlge vene keelde. See on aidanud meie tööd ka rahvusvaheliselt väärtustada. Suur tänud, Vladimir Lossev ja Olga Metus!

Vanasõidukite maailma uuemad tuuled on seotud taastamise asemel konserveerimisega. Üldiselt on omaks võetud, et kui masin on säilinud komplektsena, originaalsena ning originaalvärvis, siis tuleks püüda seda taastamise asemel hoopis sellisena säilitada. Muuseumitöötajad on südamerabanduse äärel, kui kuulevad, kuidas tehnikamehed vanu asju „restaureerivad“. Liivapritsiga puhtaks ning uus värv selga. Kujutage nüüd endale ette maali, raamatu või vana dokumendi sellisel viisil restaureerimist. Igatahes on 2016. aastal diskussioon algatatud ning loodetavasti saavad peagi selgemaks ka piirid, kui palju säilinud sõidukite puhul on võimalik teha mööndusi näiteks rooste, värvikahjustuste või mõlkide-kriimude osas. Ka täna on vanasõidukina tunnustatud juba mitmed sõidukid, mida ei ole üldse restaureeritud, kuid see on õnnestunud kas tänu sellele, et masin ongi uueväärsena säilinud või on õnnestunud ajahamba puretud kõrvalekalded mahutada nõutava protsendi sisse.

Eesti võib uhke olla oma vanasõidukite üle. Meie poole vaatavad kadedusega ka meie naabrid. Neil on küll rohkem vanasõidukeid, kuid üldine tase on selgelt Eestis kõrgem. Ja see toob meid viimase tähelepanekuni. Üldlevinud arvamus on, et musta numbrit on väga raske saada ning selleks peab olema rahakott puuga seljas. See on eksiarvamus. Loomulikult on meie hobi kulusid nõudev ja lihtsalt tolmu maha pühkimisega kuuri all seisnud vanaisa rattalt hakkama ei saa. Käesoleva aasta seis on selline, et iga nädal on saanud musta numbri 2 vanasõidukit – sel aastal kokku juba 90 autot, mootorratast, bussi või veoautot. See tähendab, et tegemist ei ole elitaarse klubiga, vaid igaüks meist saab selles osaleda. Näen vanatehnikaüritustel piisavalt heas seisukorras tsikleid, mis võiksid kanda ka musta numbrit. Ärge kartke ekspertide poole pöörduda!

Indrek Sirk

Minu esimene vanamootorratas



Mina olen Sandra. Sündisin perekonda, kus juba mitu põlvkonda ehitatakse vanu autosid ja mootorrattaid. Minu vanaisa Vahur ja isa Indrek on ehitanud nii palju vanu autosid ja mootorrattaid, et nad ise ei teagi enam täpselt, kui palju. Proovisin ükskord need üle lugeda, aga läks sassi. Kas invaliidiautod ja –mootorrattad on autod või mootorrattad? Kas kahetaktilise mootoriga DKW on ikka päris auto? Kas roostes rauatükkide hunnik on auto või mootorratas või peab selle hunniku enne sõitma panema?

Igatahes on nii, et isa ja vanaisa viisid mu vanaautoga sõitma veel enne, kui ma käima õppisin. Seisin Kübelwagenis püsti ning vanaisa õpetas, miks on vaja istuda ja milleks on hea turvavöö – pidurdamisel kukkusin vastu klaasi ja sain muhu pähe. Kui jalad juba ulatusid jalatugedeni, võttis isa mu Unic-Moto kokkutulekutel tagaistmele. Enne istusin paagi peal.

Jalgratas ei ole mind kunagi huvitanud, kuid sain juba ammu aru, et tahan ka endale mootorratast. Just sellist vanaaegset ja ilusasti läikivat. Isa õpetas, et vana mootorratas on iseloomuga ning peremees peab ta ise valmis ehitama. Muidu ta ei sõida.

2015. sügisel ostsime Jawa 555. See oli ilus punane, aga mootor oli katki ning rattad roostes. Palju tükke oli puudu, neid otsides ostsime veel ühe. Arvasin, et kõik on lihtne ja olin valmis 2016 mais ratta remontimiseks. Aga isa ja vanaisa olid targemad. Saime küll ratta sõitma, aga remonditud mootor, mille ostsime Jawa poest, oli vigane ning ma ei saanudki sellega sõita. Muude osade remondini me ei jõudnudki.

läks. Nüüd tegelesime asjaga tõsisemalt – vanaisa remontis mootori, Igor Brokk kroomis lenksu ja muud jupid, Peep Kreitsberg värvis kere punaseks ning lahedate tätoveeringute ning suure habemega Jarmo Nuutre maalis ilusad triibud peale. Mootorratta panin isa ja vanaisaga koos kokku. Olin nii uhke oma ratta üle.

Lõpuks tulid kõige vanem ekspert Märt Karu ja Unic-Moto president Reigo Vilu isiklikult minu ratast hindama. Pärast tuli veel ühtteist parandada, kuid sain oma rattale musta numbri – M151. Unic-Moto paraadil Ida-Virumaal sõitsin kolonni ees ning sain ka oma esimesed auhinnad – parim taastatud mopeed ja noorim mootorrattur. Meie sõber Tõnu Piibur sai samasuguse Jawa eest ka auhinna, kuna tema ratas oli lihtsalt säilinud ja ei olnud remonditud. Tõnu rattast oli meile palju abi, kuna saime võrrelda, kuidas õigesti restaureerida.

2016. aasta Unic-Moto kokkutulekul said tõeks isa sõnad – kõige tähtsamal hetkel ma ei saanudki ratast käima ning pidin kadedusega vaatama, kuidas sõbranna Helina Metus oma Jawal sõitu

Lõpuks täitus ka minu teine ammune unistus. Astusin Unic-Moto liikmeks ning sain oma pileti ja märgi. Isa enne ei lubanud, kui olin tõestanud, et mul on tõeline huvi mootorrataste vastu.

Mul on juba järgmine ratas ootamas. Elagu vanad mootorrattad!

Sandra Sirk
14-aastane

Reis Veteramale

Eks nagu teisteski peredes, oleme ka meie pikemat aega plaaninud minna mõnele kaugemale ja suuremale vanatehnikalaadale. Eelmine aasta sai esmakordselt külastatud sügisest Veterama laata ja sealt tuli tugev pisik sisse. Otsustasime osaleda ka tänavu.

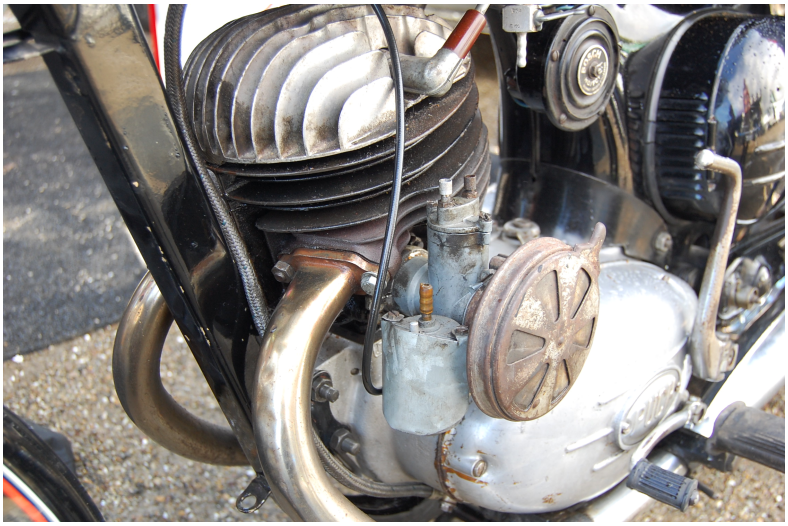
Mida lähemale jõudis 4. oktoober, seda rohkem hakkas sisse tekkima mõnus surin, et varsti toimub midagi head. Oligi käes kolmapäeva varahommik ja meie pere „karavan“ hakkas Nõmme poolt Tallinna südamesse liikuma. Oodates bussi ja nähes juba mõnd vana tuttavat hakkas rahu tasapisi tagasi tulema.

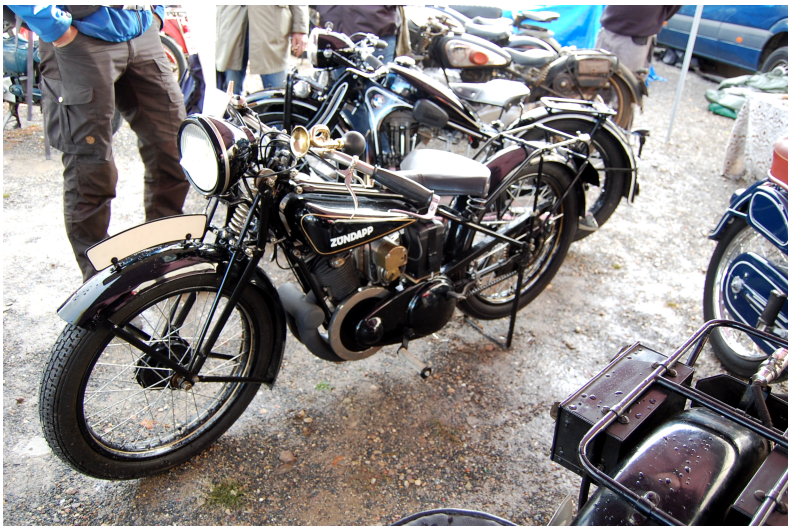
Bussisõit kulges seekord väga kiirelt ja sujuvalt. Juba võeti tee äärest peale Soome härrad, Pärnust teada-tuntud mehed ja Iklas liitus meiega veel teisigi. Väike hommikueine Iklas ja tuld! Esimese päeva teises pooles oli peatus Poola söögikohas „Abro“ ja õhtuks olimegi ööbimiskohas Varssavi lähedal. Hommikul hästi vara sööma ja edasi. Päeva keskel väike Saksa supermarketi külastus ja õhtuks olime juba kohal Mannheimi äärelinnas Ludwigshafenis, kus ööbisime hotellis Excelior kolm ööd.

Reedel läks meespool laadale, kaasa aga otsustas minna teiste huvilistega Mannheimi linna külastama. Laadapäev oli väga vihmane, aga kuna laadale tulles oli kõige peale mõeldud, oli kaasas ka vihmakeep. Külastajaid oli küll veidi vähem, aga seda rõõmsam oli tunne, kui nägid vihmasel ilmal müügilettide vahel vastu tulemas meie reisiseltskonna meest, samuti vihmakeebiga, ja ilmast sugugi välja ei teinud.

Minu huviks oli seekord laadal seatud Zündappi juppide otsing ja noh, kui midagi muidugi silma hakkab? Just need varuosad, mis neti teel tellides suht kallid ja äkki ka võimalus midagi vahetada. Sai vaikselt ringi jalutatud, kui sattusin ühe saksa mehe leti äärde ja nägin just seda, mida vaja, Zündapp KS 600 esihargi alumisi õõtshoobasid. Oh jama, need hoovad olid juba ühe teise „kunde“ käes, kes agaralt müüjaga hinda kauples. Vot siis tuli küll sisse selline filmi „Keskea rõõmud“ stseen, kus tuli tahtmine „kundelt“ need hoovad endale krabada ja talt küsida, kas sa oled need juba ära ostnud, kui ta vastanuks ei, siis vastanud, et sinu hoovad on näe seal ja viibanud käega kuskile kaugustesse. Aga igatahes õnnestus hoovad endale saada ja oli ikka hea tunne küll, kui midagi pikalt igatsenud ja nüüd lõpuks õnn naeratas!

Laupäeval muidugi uuesti laadale ja seekord koos kaasaga. Müüjate hulgast oli välja ilmunud





müüjalt niisama mõne asja kohta hinda küsida: näiteks monteerimisjälgedeta ja originaalse Veigeli vana mootorratta odomeetri (millel läbisõiduks oli loomulikult 1 km) eest küsiti 460 eurot. Pani mõtlema küll. Küsitud sai nii mõnegi vana jalgratta hinda ja hinnad olid Eestiga küll võrreldavad, kui mitte isegi paremad. Näiteks vana 35ndate aastate komplektse NSU naisteratta eest küsiti 150 ja veidi vähem isegi sama ajastu komplektse Gritzneri eest.

See, et laadal kõht kipub tühjaks minema ja põlved ära väsima nagu piilupart Donaldil Disney multikas on täiesti tavaline. Otsustasime seekord süüa laadal oma toitu, et raha ikka asjade jaoks rohkem jääks ja leidsime einestamiseks laadaplatsi äärel oleva mõnusa trepikese. Järsku keeras ümber müügikoha telginurga meie poole keskealine naerusuine mees, kel ilmselgelt enesekergendamismõtted peas olid. Järsku mees einestajaid nähes kahvatus ja seisatas (oh seda mõtete kiirust, mis sel hetkel mehel peas olid), kogus end, tegi paar sammu meie poole ja kadus liugleva kergusega üle käsipuu ungarlane, kes minu arust suht hea kvaliteedi ja hinnaga Zündappi juppe müüs. Tundus endalegi veidi imelik, et sealt hunniku polte ostsin, aga jäin ostuga rahule. Lisaks muidugi kõik see virr-varr, mis laupäeval laadal toimub: mootorrattaid, mopeede ja tavalisi jalgrattaid on lihtsalt nii palju, et kõike ei jaksa hoomata. Sai ikka püütud mõnelt põõsasse. Põõsas veidi aega värises ja oh imet! välja tuli jälle rõõmsameelne mees, sama kergusega hüppas üle käsipuu ja laada suminasse ta kadus.

Pühapäeva hommikul laada väravasse jõudes tekkis sisse juba omaseks saanud laada „tiks“. Eks naispere vaatab seda laata oma pilguga ja üritab sealt meeste jubinate keskelt ka endale midagi soetada. Kuna meie peres on tunda tugevalt kookide küpsetamist ja sellega seonduvate varuosade hulga suurenemist, siis sai loodetud ka seekord midagi laadalt omandada. Eelmine aasta olid selleks tööstuslikud visplid ja vanad suuremad taignarullid, siis seekord täienes kogu vanemate antiiksete koogitangidega.

Laadapäeva õhtusse veeretades ja oma viimaseid laadarahasid arvutades jäime kogemata seisma ühe vanaratta leti ääres ja

igatsevalt üht Boschi esituld uudistades sain järsku kaasalt keha piirkonda ühe küünarnuki müksaka. Mõtlesin endamisi, et mis siis nüüd veel? Kuid naisele otsa vaadates nägin silmis seda pilku, et kui sa seda esituld just niiväga tahad, eks ma võin siis ka ju aidata. Nii see tuli meie omaks sai ja ehib üht ratast nüüd maakohas. See pani laada külastusele ilusa punkti ja bussi poole me teele asusime. Bussi juurde jõudes ja nähes, et vanakraami ja varuosade seast paistab ka üks ilus komplektne Zündapp tegi tuju veelgi lõbusamaks.

Õhtuks jõudsime kiire bussisõidu tulemusena Poolamaale, hotelli Qubus Hotel, mis asub vanas kullakaevajate linnas Złotoryja, kus veel praegugi pidi peetama kulla sõelumise võistlusi. Hommikul jälle väike eine ja edasi. Päeval tee peal veel suurema poe külastus. Õhtuks jõudsime Leetu hotelli, kus osa reisiseltskonnast varemgi oli peatunud. Tagasi jõudsime teisipäeval umbes kella nelja paiku päeval.

Suured tänud korraldajatele Aikile ja Antsule ning muidugi bussijuhtidele!

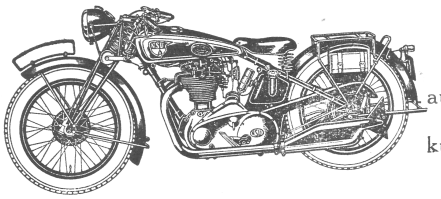
Mait ja Kädi Eiso

Akkudetöötus
„EHRA"

Tallinn, Aia 5-b. Telefonid 445-70 ja 308-80.

Valmistab kõrgeväärtuslikke **auto-, mootorratta-, raadio-** ja igasuguseid eriotstarbelisi **akkusid** vastutusega.
Laos alati saadaval uusi ja pruugitud täislaaditud akkusid ja akkude osi.

Parandamine. **Laadimine.**



ADLER
autod on täiuslikud konstruktsioonilt kui ka välimuselt.

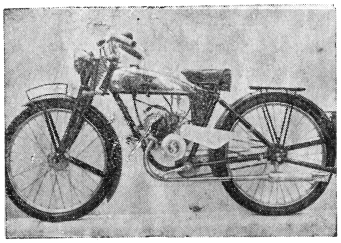
Kuulsad esiratta veoga autod.

N. S. U. mootorrattad.
Ostetavamaid mootorrattaid Eestis.
Hiiglamenu leidnud rahuldatud sõitjate kaasabil.

Jalgrattad: **Husqvarna, N. S. U., Adler, Phänomen.**

A/S „TORMOLEN" & Ko.

Tallinn, Raekoja pl. 17. Telefon 428-06.



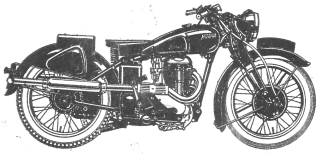
Kergemootorrattad
„VILLIERS" 125 ccm
Mootorjalgrattad
„SACHS" 98 ccm

Jalgrattad ja osad: **Naumann, Mars, National, Baltik, Famos, Original jt.**

Õmblusmasinad: **Naumann, Pfaff, Husqvarna.**

Kr. SAAR & Ko.

Tallinn, Viru 3 Tartu, Raekoja 2



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

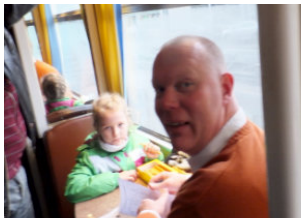
K-M. LIER & ROSSBAUM
Tallinn, Viru 7.

Unic-Moto luulenurk

Reportaaž Tõnu sünnalt

Tõnu sünnal nr 7 trammis
terve seltskond ennast ära kammis
siis kui Tõnu tegi nalja,
vaatasid kõik aknast välja.

Külalised õhetasid nagu mürsikud,
isuga sõid kõik karbist kõrsikuid.
Sõit viis Tondilt Kadriorgu
sujuvalt ja vilega.
Ja siis edaspidi korra-kaks
peatustes läks pidulisi vähemaks.



Ja siis trammijuht vist väsis,
laiutas veel ainult käsi,
ütles: sõit on läbi,
trammist välja iga käbi!

Lõpetu-seks tehti grupikat
pilti mitmest fotokast.

reporter Ursus

Sääski, kärbseid maanteel killin,
mul on laipadega prillid.
Õhtul raiped lõkkel grillin,
maitseks panen peale tilli.

Ida-Viru-Moto 2017

Meie sõber lätlane,
näitas meile M-i.
Mis sa räägid lätlane,
mai saa aru emmi.

Luuletus imeilusast Jawast ja Helgast

Isa istus Jawa selga,
võttis sadulasse Helga.
Ema kodus, silmad pihus,
Helga ilusam on ihus.

Isa veidi teemat silus:
"Tsikkel on mul
tegelt ilus,
hüppasin ju Jawa
selga,
ise selga kargas
Helga!"

Vanatehnikasündmused aastal 2018

6.-8. aprill - Veterama laat, Hockenheimring, Saksamaa

6. mai - Tagadi restauraatorite päev

2.-3. juuni - Ikšķile vanatehnikalaat

6.-8. juuli - Eesti vanamootorratta kokkutulek

1.-2. september - Ikšķile vanatehnikalaat

7. oktoober - Tagadi restauraatorite päev

12.-14. oktoober - Veterama laat, Mannheim, Saksamaa