Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI
UNIC - MOTO

Nr 31
Eesti Vanamootorrattaklubi
Unic-Moto ajakiri
detsember 2024

Sunbeam 5HP (1917), omanik: Aleksej Popov
Valgeranna Moto 2024, restaureerimiskonkurss kuni 1945 - I koht

Vanamootorraturite ajakiri alates 01.03.1994, ilmub siis, kui ilmub...

Sisukord

Juhatuse pöördumine
Andrus Lüüding 3

Vanakaru rubriik
Märt Karu 5

Unic-Moto, 50 aastat kirge ja roostet
Tarvo Mölder 6

Classic Riders Winter Rally 2024
Reigo Vilu 10

Motoexotika Tartus 2024, militaarieri
Heiki Vint..... 12

Nõmme Roheliste Väravate tänav
Gerli Ramler..... 14

FIM Rally Itaalias
Urmas Kauniste 16

Valgeranna Moto 2024
Jüri Bäärs 18

Kähkusõitja ringrajarõõmud
Heino Korb 23

Indianite kokkutulek Tšehhis – IIR24
Aivo Mündel 26

Kuimetsa ja Kose-Uuemõisa vanatehnikapäevad
Avo Kompus 28

Seto Kostipäiv
Kalmar Laine 30

Pärnumaa III Vanatehnika Päev 2024
Tiit Talts 33

Balti Kett 35 – ühe pere lugu
Mait Eiso 35

Balti Kett 35 kokkuvõte
Indrek Sirk 41

Vanade IZ-ide ringrajasõit
Ivar Vaaderpass 42

FIVA Rahvusvaheline Mootorrataste Rally
Gerli Ramler 44

Veterama – Mannheimi reis
Toomas Piht, Ants Kivimäe..... 48

Kalendripoiss
Heiki ja Pille Vint 52

Vanatehnikamees elab igavesti
RIP Aivar Palk 54

Eesti Vanatehnika Klubide Liidu tegemised
Indrek Sirk, Tiit Talts 56

Pannonia – Ungari mootorrataste lipulaev
Tiit Riisalu 58

Originaalsuse ja ehtsuse jälgedes
Andrus Lüüding 60

FIVA tehniline koodeks
FIVA vabatõlge 62

Unic-Moto uued liikmed 2024 70

Vanatehnikasündmused 2025 70

Juhatus 2024

Andrus Lüüding, juhatuse esimees 502 8826
Richard Eesmaa, juhatuse liige 5303 2417
Sulev Ojamaa, juhatuse liige 509 2537
juhatuse e-post: ..... unicmoto@unic-moto.ee

Toimetus

Väljaandja: EVMK Unic-Moto
unicmoto@unic-moto.ee

Toimetaja: Gerli Ramler

Küljendus: Andrus Lüüding

Trükk: SYS Print | IPPI

Piirkondlikud volinikud:

Tallinna piirkond
Ivar Lindla, 501 2398
Urmas Teearu, 508 7150
tallinn@unic-moto.ee

Lääne-Eesti piirkond
Jüri Bäärs, 501 5465
laane@unicmoto.ee

Harju piirkond
Avo Kompus 505 0598
harju@unic-moto.ee

Viru piirkond
Reigo Vilu, 5038205
viru@unic-moto.ee

Kesk-Eesti piirkond
Arno Jõemaa, 5664 4605
kesk@unic-moto.ee

Lõuna piirkond
Heiki Vint, 505 7360
louna@unic-moto.ee

Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja piltide tegijatele!

2024
aasta

Hea klubiliige

Taas on käes detsember ja huvilised ootavad õhinaga järjekordset ajakirja Tempo numbrit. Õnneks jagub meil kirjamehi ja -naisi, kes valmis meenutusi ja seiklusi kirja panema ning tänu sellele on ajakirja värske number kõigile kättesaadav. Suur tänu artiklite kirjutajatele ja toimetajatele!

Nagu viimased aastad on näidanud, kisub vanatehnikasuvi Eestimaal kohati liigagi kiireks. Vaevalt jõuad sületäie varuosadega tagasi vanatehnikalaadalt, kui juba on käes uus nädal ja kalendrist vaatab vastu rohkem üritusi, kui korraga on võimalik külastada. Ühest küljest see hea, aga teisalt on kahju, et igale poole ei jõua. Järgnevad leheküljed annavad loodetavasti hea ülevaate sündmustest, kus vanamootorratturid on kaasa löönud.

Kevadisel Motoexotikal näitasime erinevaid militaarmootorrattaid ja nagu ikka, oli rivi esinduslik ja vaatamist oli igaühele. Suvine vanamootorrataste kokkutulek viis meid sel korral Pärnumaale, Valgeranna rannamändide vahele. Numbrid ei valeta ja kokkutulekud on osalejate arvu poolest endiselt tõusuteel. Võib juhtuda, et ühel hetkel jõuame piirini, kus tuleb hakata rõhuma kvaliteedile ja hakata paremaid rattaid seisukorra, originaalsuse ja vanuse alusel eelistama. Lähiaastatel vast sellist piiri ei sea ja läheme sama rada edasi. Üritus ise oli vägev ja tänusõnad Pärnu piirkonna meestele, kes selle omal käel korraldasid. Lähemalt loe üritusest mõned leheküljed edasi.
Oodatud Balti Kett 35 sõit tõi kokku hulgaliselt osalisi. Tsiklimehed said korra Lillis kenasti ka vihma käes pestud ja hiljem sõiduga kuivatatud. Sellised on need motomehe rõõmud võrreldes neljarattalistega. Aga üritus läks kenasti korda ja edasi oli ka ilm suurepärane. Erinevaid lahendatavaid nüansse tuleb selliste suurürituste puhul ikka ette, aga nendega tulid korraldajad kenasti toime. Meie poolt tänusõnad korraldajatele eesotsas Veiko Praksi, Tiit Taltsi ja Indrek Sirgiga ning edu järgmiste suurürituste läbiviimisel.

Aasta 2024 läheb klubi ajalukku ühe erilise ettevõtmisega. Nimelt loeme Eesti vanamootorrattaliikumise sünniks ja Unic-Moto alguseks aastat 1976, kui loodi klubi Unic motosektsioon. Tänaseks on meist välja kasvanud Eesti suurim vanatehnikahuvilisi ja entusiaste koondav ühendus, kus leidub hulgi erinevate valdkondade esindajaid. Kiire aritmeetiline tehe ütleb, et 2026 võiksime tähistada 50. juubelit. Sel puhul oleme löönud käed Sterotek OÜga, et panna kokku tunniajane linateos, mis kajastab vanamootorratturite tegemisi algusaastatest kuni tänapäevani. Antud filmitootjad on tuntud mitme tehnikateemalise filmi loomisega, näiteks “Kurviliste teede legendid”, Ott Tänaku film ja sari jpt. On, mida oodata ja väike jutuke sellest täpsemalt ka ajakirjas tagapool.

Pikalt reklaamitud unicmotolaste osalemine rahvusvahelisel FIVA vanamootorrataste üritusel oli igati edukas ja meeldejääv. Hea oli näha, et siinmail taastatud tehnika on väga kõrgel tasemel ja pakkus suurt huvi välisriikide esindajatele. Põgus jutuajamine FIVA presidendiga andis selge viite, et meid on märgatud. Loomulikult paluti meil edastada infot Unic-Moto suurejoonelise vanamootorrataste kokkutuleku kohta ja ei välista, et ühel heal aastal võiks see rahvusvaheline FIVA üritus toimuda ka Eestimaal.

Selleks on loomulikult vaja veel teha hulk tööd. Muljed kokkusaamisest olid väga positiivsed ja juba peame plaani osalemiseks järgmisel aastal FIVA World Rallyl Itaalias.

Tagadi Restauraatorite päevast ei saa üle ega ümber ükski endast lugupidav vanatehnikahuviline. Nii ka sel aastal. Huvi on endiselt suur ja sel aastal tegime laadaplatsil ka laiendustöid, et pakkuda soovijatele veelgi enam müügipinda. Sügisel sai uus laiendus esimesed ristsed ja uuele aastale lähme vastu uue hooga. Tagadi vanamootorrataste näituste osas tähistasime kevadel Pannonia mootorrataste juubelit ja sügisel Balti Kett 35 juubeliüritust, tuues välja mõned sõidul osalenud tsiklid.

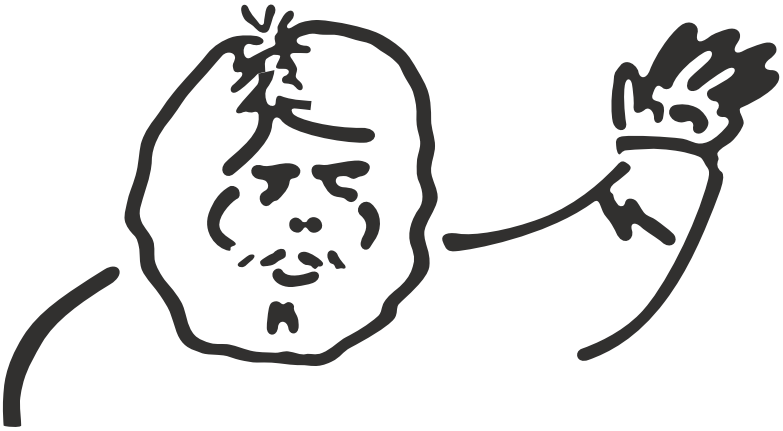
Klubi liikmete arv on endiselt tõusuteel ja ajakirja ilmumise seisuga on meie ridades 188 liiget.

Liitunud on nii nooremaid tehnikahuvilisi kui täisealisi vanamootorrataste entusiaste ja selle üle on ainult suur heameel. Paratamatult pidime sel aastal aga saatma mitu pikaaegset ja austatud klubiliiget taevastele radadele. Kallid lahkunud sõbrad, mälestus teist elab edasi nii meis kui teie taastatud ratastes!
Kokkuvõtteks võib öelda, et oli tegus vanatehnikaaasta. Eestimaale leidsid tee jällegi mitu huvitavat vanamootorrattast, mille valmimist kokkutulekutel oodata. Järgmisel aastal viib suvine kokkutulek meid taas kord üle kümne aasta Saaremaale ja loodame teid kõiki seal näha. Seniks aga rahulikku aastavahetust ja vanatehnikaüritusterohket uut aastat!

Nael kummi!

Andrus Lüüding
EVMK Unic-Moto president

Ajakirja Tempo esimese numbri lugu



1990. aastad olid turbulentsest ühiskonna ning inimeste omavaheliste suhete väärtushinnangute suhtes põnev aeg. Paraku oli see ka periood, mil müüdi väga palju väärtuslikku vanatehnikat välismaale. Ei jäänud puudumata ka vanatehnikaklubi UNIC motosektsiooni ajaloolised aarded. See oli aeg, mil tundsime, et vajame info jagamiseks enda häälekandjat.

Klubi häälekandja, ajakirja Tempo esimene number ilmus 1994. aasta 1. märtsil. Tugeva tõuke nii vanamootorratturite enda ajakirja kui ka Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto moodustamiseks andis klubi UNIC 21. märtsi 1994. aasta otsus saata klubi laiali ja teha oma eraklubi.

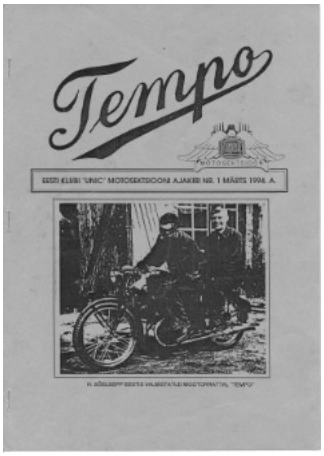
Puudus oli kõigest, mida ühe ajakirja väljaandmiseks vaja oli. Olemas oli ainult entusiasm. Tuli alustada paberi hankimisega – suureks abiks oli siin firmast Canon Andres Haamer. Järgmiseks saime toetust ajakirja Tehnika kõigile toimetuselt, kus Margus Kuuse lubas meil oma tekste trükkida. Teksti sai veel krõbistatud ka kadunud vanatehnikamehe Mati Kitse kaupluses Rexer, Endla tänaval. Seejärel toimus iga lehekülje kujundamine ja algas paljundamine vanal koopiamasinal, mida tuli pidevalt raputada ja klobida. Sorteerisime ajakirja leheküljed ükshaaval õigesse järjekorda ning lõpuks vihises Toomas Paavelti ehk Pika Toomase rusikas kolme meetri kõrguselt vastu klambrimasinat ja ajakiri Tempo saigi valmis.

Nime sai ajakiri Tallinnas Kristjan Saare Jalgrattavabrikus 1937. aastal kokku pandud soolomootorratta Tempo järgi.

Nii on jäädvustatud esimene Eesti üritus toota mootorrattaid, sest tehas lõpetas töö 1940. aastal ning selle seadmed veeti hiljem ära Venemaale. Ajakirja logo on võetud Tempo bensiinipaagilt ja maalitud on see 1937. aastal hr Raimond Bröömi poolt.

Esimeses Tempo toimetuses 30 aastat tagasi olid ametis:
Mati Kits – koopiamasina mehaanik
Andres Haamer – paberiga varustaja
Margus Kuuse – vanem asjatundja
Urmas Teearu – vanem sorteerija
Märt Karu – vaatleja

Sponsorid:
Ajakirja "Tehnika kõigile" toimetus
Canon
Overall
Rex
Kavor



Artiklite autorid:
Urmas Teearu
Märt Karu
Valeri Kirss
Maris Muhu

Meenutas
Märt "Vanakaru" Karu

Unic-Moto

50 aastat kirge ja roostet

Aastal 2026 täitub Unic-Moto klubi asutamisest pool sajandit – tähis, mis väärib nii mootorite möiratamist kui ka ekraanidel elustamist. Ainulaadse verstaposti tähistamiseks alustas klubi koostööd filmistuudioga Sterotek Film, et tuua vaatajateni dokumentaalfilm, mis räägib ausalt ja põhjalikult motoklubi teekonnast ning viib rännakule läbi ajaloo ja maanteede.

Unic-Moto pöördus Sterotek Filmi poole juba mõni aeg tagasi, otsides partnerit, kes suudaks vääriliselt kajastada klubi kirevat ajalugu ja erakordset vaimu. Kohtumine režissöör Tarvo Mölderi ja tegevprodutsendi Urmas Kiburiga kinnitas kohe, et valik on õige. Sterotek on ju loonud sellised bensiinilõhnalised teosed nagu „Kurvilise Tee Legendid" ja „Ott Tänak: The Movie" ning tohutult värskendav oli näha üle laua sarnase maailmavaatega entusiaste!

Esimesed kohtumised panid paika filmi kontseptsiooni. Otsustati, et lisaks ajaloolisele ülevaatele peaks filmis olema ka road movie element – elav, liikumise ja kogemusterikas süžee.

Selleks valiti Balti Keti 35. aastapäeva sõit, neljapäevane teekond, mis sümboliseerib nii klubi sidemeid kui ka liikmete tõelist olemust. Steroteki tiim liitus Unic-Moto seltskonnaga ja kogemus osutus hämmastavalt inspireerivaks. See pole lihtsalt klubi, vaid elustiil – erinevatelt elualadelt pärit inimesed, keda ühendab armastus vanade mootorrataste vastu!

Rasked valikud, rikkalik materjal

Filmi loomine on alles algusjärgus, kuid juba on selge, et suurim väljakutse on valida tohutust materjalist olulisemad hetked. Muljetavaldav ajalugu, lugematud sündmused ja fenomenaalne kollektsioon mootorrattaid on unikaalne ja seda mitte ainult Maarjamaa pinnal. Unic-Moto on kui ajamasin, mis viib meid läbi aastakümnete.

Seda mitte ainult mootorrataste, ka nende inimeste lugude, kes on klubi vaimu põlemas hoidnud. Läbi mitme põlvkonna on Unic-Moto jäänud truuks oma juurtele – väärikas, ent elujõuline. Nüüd, 50. juubeli künnisel, on aeg see erakordne teekond jäädvustada ja jagada.

Põnev on näha, kuidas Unic-Moto on suutnud edasi anda oma vaimu. Kui klubi alustajate seas oli suur kirg ja pühendumus, siis samasuguse leegiga on peale tulnud uus põlvkond. Need ei ole mingid arglikud arhivaarid või kuivikutest vanarauakogujad – see on kirju seltskond värvikaid karaktereid. Suur üllatus oli noor tüdruk, kes valis oma kooli loovtööks mootorratta taastamise! See on tõeline sümbol – noor inimene astub väärikalt sellesse kogukonda. Ka üldises plaanis on lisaks vahvatele vuntsidele palju õrnema soo esindajaid.

Teekond, mis jääb kauaks meelde

Balti keti 35. aastapäeva sõit Tallinnast Vilniusesse pakkus midagi igale meelele. Kulgedes läbi Eesti, Läti ja Leedu, jagasid hetked teede ääres siirast rõõmu nii kohalikele kui ka sõitjatele. Väikesed lapsed, särasilmil kuulmas mootori plärinat ja tundes õlihaisu ninasõõrmetes, vanaprouad ja härrad, kellele meenusid 35 aasta tagune Balti kett või nostalgia nähes tuttavaid rattaid. Need hetked, mis täidavad südame soojuse ja nostalgia seguga, jäävad veel kauaks filmitegijate kaadritele ja mälestustesse.

Filmitiim, kellel on kogemusi rallimaailma tempokate tegelaste jälitamisel, sai end proovile panna. Töö nõudis pikka planeerimist ja hoolikat kaardistamist, aga olime valmis kõigeks – alates lõõskavast päikesest Vilniuses kuni paduvihmani Eesti-Läti piiril. Iga ilmastikunüanss rikastas filmi visuaalset mitmekesisust, tuues välja nii road movie elemente kui ka tegelikke katsumusi, mida sõitjad oma teekonnal läbi elavad.

Kui palju ja kui sisukaid hetki see reis pakkus! Operaator Joosep Jürisson ütles, et iga peatuse ja kurvi taga oli oma lugu ning jäädvustas kõike äärmise pühendumusega, et pakkuda filmivaatajale tõelist elamust. Leedu politsei lahke abi oli aga tõeline üllatusmoment – nende professionaalsus ja abivalmidus jäid meelde nii osalejatele kui ka filmitiimile.

Mototehnika on Eesti filmimeeste elus olnud olulisel kohal juba ammustest aegadest: Pildil mootorratta juhiks kinomehhaanik August Eljari, külgkorvis filmioperaator Voldemar Päts. Allikas: Vikipeedia

Eskordi saatel sõideti Läti-Leedu piirist Vilniuse südalinnani. Aga dokumentaalfilm ei ole pelgalt raua ja mootori võimsuse austusavaldus,

vaid lisaks mootoritele jõuab vaatajani 50 aasta jagu kultuuri, ajastut ja inimeste pühendumust. Detsembris alustatakse põhjalike intervjuudega, mis toovad kaamera ette nii aktiivsed liikmed kui ka need, kelle panus klubi ellu jääb igavesti märgiliseks.

Filmi teekond jõuab kõrgpunkti 2025. aasta suve ja sügise iluvõtetega, mis jäädvustavad klubiliikmeid ja nende masinaid täies hiilguses. Olles veetnud Unic-Moto seltskonnaga neli päeva, tunnistavad filmitegijad, et raske on alla suruda kiusatust nende ridadesse astuda. Mõte omada mõnd elevandiluu karva BMW-d tundub üha ahvatlevam...

Unic Moto dokumentaalfilm jõuab ekraanidele 2026. aastal. Ja see pole lihtsalt ühe klubi lugu, vaid osa Eesti motokultuuri ajaloost. Produtsent Eero Nõgene ütleb, et filmitegijad tahavad, et vaatajad tunneksid ekraanilt nii tuuleiile kiivri all kui ka bensiiniauru ninas.

Raske on seda kõike vaid 1,5 tunniga edasi anda, aga teeme oma parima. Film on rännak, mis viib meid kõiki nii ajas tagasi kui ka mööda käänulisi maanteid edasi.

Kui kroomi säral, mootori mürinal ja südameverega kirjutatud ajaloos on sinu jaoks midagi maagilist, siis jääb üle vaid oodata. Kuna filmi tegemist finantseerib Unic-Moto, on kõik huvilised oodatud ettevõtmise õlga alla panema. See on Sinu võimalus!

Režissöör Tarvo Mölder

Dokumentaali loovad oma ala tipptegijad, kellel kõigil on mootorite ja filmikunsti vastu eriline kirg:

Tegevprodutsent: Urmas Kibur
Produtsent: Eero Nõgene
Režissöör: Tarvo Mölder
Operaator: Joosep Jürisson
Helioperaator: Ergo Teekivi
Droonioperaator Eiko Kink

Töö käigus on liitumas Steroteki raskekahurvägi:
Operaator Tauno Sirel
Helirežissöör Dmitry Natalevich

Classic Riders Winter Rally

9.-10. veebruar

Seekordne talveralli toimus 9.-10. veebruaril traditsiooniliselt ikka Narva-Jõesuus ja me tiim oli valmis - mina ja Maido Nurk. Erilist ettevalmistust meil selleks korraks vaja polnud, möödunud aasta Uunikute Talverallist oli ratas põhimõtteliselt talvevalmis. See tähendab, et rehvid olid naelutatud, jäi vaid alla keerata. Reedel ajasime ratta käru peale ja võtsime suuna Narva-Jõesuu poole.

Esimene ehmatus tuli Jõhvi möödasõidul, kui silmanurgast nägime hoiatavat silti ja mõne hetke pärast käis juba välgusähvatus. Hiljem postkasti inspekteerides selgus, et Jawa oli kiirust ületanud. Seda siis seekord küll käru peal. Kohale jõudes oli aeg juba kohe õhtusöögile sättida. Seekordne majutus ja peopaik oli Yes hotellis. Reede õhtul midagi suurt ei toimunud, istusime koos ja muljetasime. Laupäeva hommik kostitas meid -20C pakasega.

Selgelt näitas oma meelsust ka meie sõiduratas, väljendades seda mitte käivitumisega. Paraku osutusid ka seekord mehed kõvemateks ja peale kerget pusimist oli tuli torus. Suundusime traditsioonilisele ringsõidule Narva-Jõesuu ümbruse kaunitele talvistele teedele. Peale pikki kilomeetreid sai suund võetud traditsiooniks saanud Laagna järvele. Vahetult enne Laagnat on mägi, kus igal aastal toimub mäkketõusuvõistlus. Endalegi üllatuseks võitsin selle võistluse 350cc masinate klassis.

Pärast seda toimus Laagna järvel Ice Cross võistlus ehk kiirendusvõistlus järvejääl ning Street Racing – võistlus jäärajal, kus tuli kaks ringi sõita aja peale. Mõlemad võistlused võitsin 350cc masinaklassis. Üritusel osales meie klubist veel Riho Tarbe, kes tuli vastavalt teisele ja kolmandale kohale 750cc masinaklassis. Võit ei tulnud mulle siiski kergelt, kuna Street Racing sõidu lõpus keeras Jawa ennast valesti valitud sõidukiiruse tõttu külili. Kas oli nüüd liiga vähe või liiga palju, seda tagantjärgi ei oskagi öelda. Kohal oli ka ERR kaameramees ja eks ilmselt alateadlikult oli vaja siis natuke esineda. Igatahes kaamerapilt meile järgi ei jõudnud, näha oli vaid mööda vuhisevat Jawat ja järgmises kaadris juba kummuli motomehi.

Tagajärgedeks valus puus ja puruks kiiver. Ratas jäi terveks. Võistlused peetud, sai suund taas hotelli võetud. Pärast rataste pakkimist ja kerget puhkepausi algas õhtusöök ja autasustamistseremoonia. Pühapäeva hommikul sai suund kodu poole võetud, et viie päeva pärast juba Uunikute Talveralli 2024 stardis olla. Tsiteerides klassikuid: oli tore vanatehnikaüritus.
Rohkem pilte on Classic Ridersi kodulehel www.classicriders.eu

Reigo Vilu

15.-17.
märts

Unic-Moto esitles Motoexotical sõjatsikleid

Traditsiooniliselt osales Tartu Messikeskuses toimunud motomessil Motoexotica Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto, kes seekord esitles külastajatele vanu militaarmootorrattaid. Näitusel on kõrvale jäetud agressorriigi territooriumil toodetud tehnika, see-eest näidati mujal riikides valmistatud unikaalseid sõjaaegseid tsiklieid. Teiste hulgas sai uudistada Ameerikast pärit vähetuntud Indian 841 mudelit ja lähinaabri Rootsi mootorratast Monark Albin, mis tegelikult omal ajal sõtta ei jõudnudki. Lisaks oli väljas valik BMW, Zündappi, Gnome-Rhone, Harley Davidsoni ja muud militaartehnikat.

Nõmme Roheliste väravate tänav

26. mai

Nõmme traditsiooniline kogukonnaüritus Roheliste Väravate Tänav toimus 26. mail 2024 Liiva asumis, raudteejaama lähistel. Lisaks kohalikele kollektiividele, tänavalaadale ning avatud hoovidele avas taas oma heategevusliku Moto-Muttide puhveti naismootorratturite ühing WIMA Estonia, kelle kõrvale tsikliparklasse kogunesid oma vanade mootoriga ja mootorita kaherattalistega Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto liikmed.

Ilm oli ilus ja uudistajaid palju. Vanatehnikajuttu jagus tundideks. Unic-Moto liikmed said tutvustada oma sõidukeid ning kes ise vanatsikliga kohale ei tulnud, see käis lihtsalt sõpru tervitamas ning motonaiste kohvikus juttu puhumas.

Nõmme Roheliste Väravate Tänava eripäraks on see, et üritus leiab aset alati erinevas kohas, tuues kogukonnapeo Nõmme inimestele koju kätte. Ürituse korraldamise taga on aktivistid Loov Nõmme MTÜst.

Aitäh kõigile vanamootorrattaga osalejatele ning Toomas Pihtile vanade jalgrataste kollektsiooni tutvustamise eest!

LOOV NÕMME ESITLEB
NÕMME
ROHELISTE
VÄRAVATE
TÄNAV
LIIVA RAUDTEEJAAMA PIIRKONNAS
26. MAI
2024

FIM Rally Itaalias

26.-28. juuni

Tänavu Itaalias aset leidnud FIM Rally kokkutulek toimus 26.-28. juunini Toscana maakonnas kohas nimega Chiciano Terme. Eestist osales 11 inimest 9 mootorrattal.

Teele asusime mõned päevad varem kahel tsiklil – mina koos Unic-Moto liikme Riho Tarbe ja tema abikaasa Kristeliga. Eesmärk oli jõuda Viini, sest Rihol ja Kristelil olid piletid rokk-kontserdile. Ööbisime telkides kämpingus, mis asus päris Viini linnas. Rallipaika jõudsime 25. juuni pärastlõunal, kui teised eestlased olid juba kohal. Kämping Parco Delle Piscine oli igati korralik, ka hommikusöögi saime sealt.

Rallitsentriga linnas oli organiseeritud bussiühendus ning kultuuriprogramm ja õhtusöögid toimusid rallitsentris. Riikide pidulikul saabumistseremoonial sammusime riigihümni saatel läbi auvärava seekord jalgsi, eelnevatel aastatel on see toimunud tsiklitel.

Kokkutuleku suur bussiekskursioon viis kogu ralliseltskonna Assisi-Castiglione del Logo kindluslinna. Seal saime ka lõunasöögipakid.

Kokkutuleku teisel õhtul toimus riikide suurimate klubide autasustamine. Oma auhinna sai ka Eesti. Kolmanda päeva hommikul toimus traditsiooniline Rahvaste Paraad lähipiirkonnas ning õhtul Rallitsentris suur autasustamistseremoonia. Meenutagem, et aastal 2016 Slovakkias tõid just Unic-Moto liikmed Eestile mitmeid eriauhindu. Slovakkias saavutasid eestlased üldarvestuses kõigi aegade paremuselt teise tulemuse – 8. koha. Esikoht saadi 1936. aastal Berliini tähesõidul. Riikide punkte arvestatakse tänapäeval 18 kategoorias. Üldvõitjaks tuleb enim komplekspunkte saanud riigi esindus. Itaalias tuli üldvõitjaks Norra, kes korraldab ka 2025 FIM Rally. Eesti sai 26 riigi hulgas 9. koha, FIVA arvestuses jäime viiendaks.

Tagasiteed alustasime samuti koos Riho ja Kristeliga. Külastasime Firenzet ja veel paari ajaloolist kindluslinna. Ühes sellises vanalinnas õnnestus ka ära eksida, otsisime teed oma tsiklite juurde poolteist tundi. Alpides plaanisime külastada Kapral Aaduga seotud paiku – sellise nime andsid Eesti sõdurid Hitlerile. Kuulsat Kotkapesa külastada ei õnnestunud, sest kohast, kus vaid bussid sinna viima pidid, valitses täielik vaikus. Mõningad kohad leidsime siiski omal käel. Selle väikese seiklusega jäime aga Alpides pisut hiljapeale, läks pimedaks ja hakkas sadama. Riho oli broneerinud öömaja ja teinud ettemaksu – aadress oli, aga majutuskohta polnud olemaski.
Sõitsime mägedest alla külasse, kus leidsime väikese hotelli. Ka seal valitses täielik vaikus ja kell näitas juba keskööotundi. Avastasime, et hotelli õuel on toredad katusealused laudade ja toolidega. Võtsime välja toidukraami ja kodust kaasa võetud võlujoogi. Sättisime end ööbima, kui kohale ilmus seltskond itaallastest spordipoisse, kes pidid hotellis ööbima. Kohale helistati omanikud ja saime ka meie omale toad. Hommikul selgus, et me polnud ainukesed, kes Itaalia piirkonnas on uduaadressil petta saanud. Järjekindlalt tegutsedes ja ähvardusi pildudes õnnestus Rihol ettemakstud raha tagasi saada. Alpides sõitsime läbi ka kuulsad mototrassid Grossglockneri (3798 m) ja Stellvio (2758 m). Itaalias saime hea kontakti Leedu motoinimestega ja tagasiteel saime öömaja nende uues klubimajas Kaunases.

Riho Tarbel sai Itaalia FIM Ralliga täis 10 osalemist nendel kokkutulekutel, tema abikaasal Kristelil aga 5 osavõttu kaasreisijana.

FIM Turismikomisjon autasustas neid aukirjade ja spetsiaalsete rinnamärkidega. Lahenduse leidis ka üks aastatetagune, motoajalooga seotud teema. Kevadel kohtusin omaaegse tuntud motosportlase Iivi Lauriga. Oli teada, et eestlannad motosportlased osalesid aastatel 1963–1968 nõukogude liidu esindustes FIM Rallidel Jugoslaavias, Šveitsis, Saksamaal, Prantsusmaal ja Itaalias. Proua Laur oli tsikliroolis kõigil viiel. Panin kokku infopaki nende aegade fotodega, kusjuures ühe fotoalbumi tõi mulle Urmas Teearu. Täitsin vastavad ankeedid ning saatsin FIM Turismikomisjonile otsuse tegemiseks. Asi lahendati positiivselt ning ka proua Iivit autasustati aukirja ja rinnamärgiga.
2025. aastal toimub FIM Ralli toimub Norras, Lillehammeris. Soovin tänada ka toredat Unic-Moto seltskonda, kellega koos osalesin Balti Keti 35 juubelisõidul.

Urmas Kauniste,
Eesti Motomatkajate Klubi

11.-13. juuli

Valgeranna Moto 2024

võimas, rahvarohke ja meeldejääv

Unic-Moto president Andrus Lüüding küsis mingil ajal möödunud aastal mult, et mis ma arvan, kui suvine kokkutulek üle tüki aja jälle Pärnus teha. Võttis nagu hetkeks nõutuks, aga pobisesin vastu, et nojah, eks teeme siis. Täpselt kümme aastat tagasi sai ju 2014. aastal korraldatud Unic-Moto kokkutulek Kosmonautika keskuses Häädemeeste läheduses. Aga siis oli osavõtjaid poole vähem, kui nüüdseks kokkutulekuks võis oletada.

Kui asja reaalselt ajama hakkasin, siis tundus, et jään vist kergelt öeldes väheke jänni. Õnneks andis suurt moraalset tuge Sulev Ojamaa, kes oli aasta varem Otepää Motot korraldanud ja omas sellega seoses värskeid kogemusi ja lubas meid igati aidata. Moodustasime siis ürituse läbiviimise organiseerimiseks väikse löögigrupi koosseisuga Aivar Tiik, uus liige Ingvar Kuusk ja mina. Ingvarist oli suur abi just digiasjanduse ajamisel. Mäletan, et kui kümme aastat tagasi kriblasin kõik plaanid ja graafikud paberi peal, siis nii suureks paisunud kokkutuleku korraldamisel oleks see olnud mõeldamatu.

Nii et suur tänu Ingvarile!
Organiseerimiskoosolekutel oli suur abi ka Sulevist ja Andrusest, kes oma kogemustega aitasid asjad õige joone peale.

Esimene asi oli leida kuni 250 inimest mahutav peo- ja majutuskoht. Ja kuna kokkutulek on meil ja alati keset kõige ilusamat suve, siis oli esimene prioriteet, et see oleks mere ääres. Kuna aega oli, siis saime rahulikult ringi vaadata ja otsida sobivat. Sõelale jäi Valgeranna Puhkekeskus. Ja hiljem oli osavõtjate arvamusest kuulda, et kohaga jäädi rahule.

Marsruudi paikapanemiseks tulid kohale täiendavad abijõud juhatusest Andruse ja Sulevi näol. Kuna möödunud Otepää Motot turvasid meie oma Unic-Moto tsiklimehed, sai palutud ka seekord Uko Truud, et ta võtaks tsiklisõidu ohutu läbiviimise orgunni enda peale. Nii sai marsruut paika ja ülesanded jagatud. Tundus, et kõik päevaplaanid said läbi mõeldud ja jäi loota veel vaid ilusat ilma.

Ja sündmus algas!

Reedel, 12. juulil jõudis Rain Mürkhain oma superfurgooniga õigeks ajaks kohale ja saime oma aktiiviga auto pealt vajaliku varustuse - telk, lipp, lauad maha võtta ja registreerimisega alustada. Siin olid abiks Ingvari pojad Indrek ja Andrus.

Registreerimist ja rahvale majutuskoha kättenäitamisega alustas Eli Laaser ja meie aktiiv ning aja möödudes lisandusid Pärnust Mari Metsla ja Lõuna-Eestist Vesta Laine. Oli ka väikesi probleeme, kuid oma kirjatüki lõpus juhin tähelepanu mõningatele momentidele, mida peaks tulevikus kokkutuleku korraldajad silmas pidama. Ka saun sai tööle pandud ja inimesed läksid tasapisi käima. Eriti siis, kui kuuldi, et sauna juures pakutakse tasuta kraanist õlut. Meie Läti sõbrad võtsid kutset saunale aktiivselt kuulda.

Laupäeva hommik tervitas meid ilusa päikesepaistelise ilmaga

Päev läks käima nagu ikka – hommikusöök, tsiklite sõidueelne putitamine, kes soovis, tegi hommikuse värskendava supluse, viimaste tulijate registreerimine. Traditsiooniline kokkutuleku avamine ja lipu heiskamine. Lipu heiskamise au kuulus kokkutuleku vanimale osavõtjale Tõnis Jaak Pappelile. Kokku osales kokkutulekul 227 inimest.

Täpselt kell 10 läks tsiklikolonn suure mürina ja kärinaga esimesele etapile Valgeranna–Saulepi–Kavaru–Kõpu–Tõstamaa mõis. Läbisõit 50 km. Teele läks 137 tsiklit. Uko koos oma tiimiga hoidis teeotsad kinni ja muretu ja turvaline sõit kulges mereäärt mööda sihtkoha poole. Ilm oli ilus, linnuke laulis, meri lõhnas ja kõik oli tore... KUI välja arvata see, et olin eessõitjana valesti arvanud meie vanamootorratturite võimeid. Nimelt sain Tõstamaal pehmelt öeldes väheke nahutada, et olin liiga aeglase tempo valinud. Edaspidi tõstsin kiirust 65–70 km/h peale – siis oldi rahul.

Tõstamaal sai tunnike puhata, mõisa uudistada ja väheke kosutust kehale. Järgnes plaanikohane start kell 12 marsruudil Tõstamaa–Varbla–Vatla–Lihula, läbisõit 60 km. Lihulas toimus tsiklite näitus, lõuna, ühispildistamine ja Rinaldo sõit. Siinkohal tänusõnad Rinaldo võistlussõidu läbiviijatele – Margus Karro ja Kaja Arulepp.

37. MOTOKOKKUTULEK
EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI
UNIC - MOTO
12.-14.07. 2024
Valgeranna Moto

Meeleolu aitas üleval hoida oma vaimukate vaheleütlemiste ja toredate ajastukohaste lauludega bänd Õnn Tuli Meie Õuele. Aeg kulus ruttu ja plaanipäraselt kell 15 algas start lähtekohta laagriplatsile Valgeranda. Sõit kulges vabalt valitud marsruudi järgi, läbisõit umbes 55 km. Tsiklisõidu mootorratastega võimalike probleemide lahendamiseks oli meil planeeritud kaks saateautot: furgoon Rain Mürkhaini juhtimisel + Volvo järelkäruga Indrek Kuuse juhtimisel. Saateautodel oli sebimist küll.

Halva juhuse tõttu – aga meie õnneks – oli Heino Korb eelnevalt Rootsis toimunud klassiktsiklite võidusõidul avariisse sattunud ja seetõttu tsikliga meie üritusel osaleda ei saanud, pakkudes ennast vabatahtlikuks saateautoks. Sai temagi käe valgeks ehk siis aitas tsiklite transpordil oma autoga.

Laagriplatsil oli vaba aeg ja igaüks tegeles vastavalt oma äranägemise ning soovide järgi. Saun oli kuum ja meri suplemiseks mõnus. Kuna rahvast oli peale eestlaste nii põhjast kui ka lõunavabariikidest, siis käis ka elav rahvusvaheline tutvumine-suhtlemine. Samal ajal toimus tsiklite restaureerimiskonkurss, mille viisid läbi kogenud professionaalid Avo Kompus, Urmas Teearu ja Vello Närep.

Seejärel toimus õhtusöök ja kokkuvõtete tegemine. Üritus toimus õues, aga kuna taevataat avas äkki oma vihmaluugid, kolisime sisse ja pidu jätkus diskori juhatusel tantsuplatsil majas sees. Vastavalt kokkuleppele lõppes kell 00.00 ametlik ajaviitmine ja siis tõid meie tuntud omaalgatuslikud pillimehed oma kitarrid välja ja pidu jätkus. Mis kellani, seda teavad vaid asjaosalised ise, sest ühel hetkel tundsin mina, et meie korraldustöö on tänaseks tehtud ja organism vajab puhkust.

Pühapäeva hommikul oli kell 8 äratus, hommikusöök, ujumine meres ja tsiklite kontroll-ülevaatus eelseisva kojusõiduga seoses.

Kell 10 toimus kokkutuleku pidulik lõpetamine koos vastavate sõnavõttude, kiitmiste ja tänamistega.

Lipu langetamise au sai Eva Marta Ojamäe, noorim tsikliga sõitev kokkutulekust osavõtja. Ja sellega sai Unic-Moto 37. kokkutulek läbi

Korjasime oma aktiiviga laagri kokku ning olime õnnelikud, et suutsime kuidagimoodi selle asja läbi viia. Aga lubatult paar mõtet, mida peaksid järgmiste kokkutulekute korraldajad ette nägema, et asi saaks ladusalt läbi viidud. Probleem oli selles, et vaatamata mitmele meeldetuletusele registreerimise tähtaja kohta ilmus kohale mitukümmend süütu näoilmega inimest (!!!), kes soovisid kohapeal registreeruda. See on korraldajatele äärmiselt ebameeldiv ja tekitab lisapingeid, sest majutus ja toitlustus on juba tellitud. Palun võtke tulevikus seda tõsisemalt! Ja veel tuli tähelepanek, et võiks rohkem olla äramärkimisi eriliste saavutuste eest, kasvõi diplomiga. Näiteks parim ajastukohane riietus. Olen sellega täitsa nõus ja järgmiste sündmuse korraldajad võisid sellega arvestada.

Üritasime teha parimat, aga kui midagi läks vussi, siis palume vabandust. Ja kui keegi abistajatest jäi nimetamata, siis palun mitte solvuda. Sest ütlen: see üritus on paisunud ikka vägagi suureks!

Korraldusaktiivi nimel Lääne piirkonna pealik Jüri Bäärs

Valgeranna Moto 2024 jagatud auhinnad ja autasud

Restaureerimiskonkurss kuni 1945

I koht Aleksej Popov (Unic-Moto) (Läti), Sunbeam 5HP (1917)
II koht Roberts Ramba (Läti), Norton Mod.18 (1930)
III koht Igor Sumihhin (Unic-Moto), BMW R4 (1936)

Restaureerimiskonkurss 1946-1969

I koht Jaanus Lüüding (Unic-Moto), CZ 250 Sport (1962)
II koht Urmas Pärn, IZ-49 (1956)
III koht Margus Karro (Unic-Moto), BMW R50 (1968)

Restaureerimiskonkurss 1970 ja uuem

Parim Reigo Vilu (Unic-Moto), Jawa 634-01 (1974)

Restaureerimiskonkurss militaarrataste klassis

Parim Priit Pedak (Unic-Moto), Condor A580 (1956)

Parim külgkorv kuni aastani 1945

I koht Kristjan Lüüding (Unic-Moto), Zündapp KS600 (1938)

II koht Arno Jõemaa (Unic-Moto), Zündapp K800 (1934)

Parim külgkorv 1946 ja uuem

I koht Meril Närep (Unic-Moto), IMZ M-61 (1961)

II koht Anatoli Lavrentjev (Classic Riders), M63 (1966)

Parim säilinud ratas

Vello Närep (Unic-Moto), IMZ M66 Ural (1973)

Hea restaureerimistöö

Liepa Gicevičiūtė (Läti), DKW SB350 (1935)

Aleksej Popov (Unic-Moto), Zündapp DS350 (1939)

Täpsussõit Rinaldo rändkarikale

I koht ja rändkarikas - Raivo Leisner (Unic-Moto), ajavahe 0,46 s
II koht Andrus Lüüding (Unic-Moto), ajavahe 0,53s
III koht Rain Laaser (Unic-Moto), ajavahe 0,65s

Vanim sõidul osalenud juht + ratas

Tõnis-Jaak Pappel (Unic-Moto)

Noorim juht

Eva-Marta Ojamäe (Unic-Moto)

Vanim sõidul osalenud ratas

Sunbeam 5HP (1917)
Aleksej Popov (Unic-Moto)

Külalislahkuse eest

Valgeranna Puhkekeskus

Unic-Moto juhatuse poolt tänusõnad korraldusmeeskonnale ja loomulikult suur tänu kõigile osalejatele.

Pildimeenutusi leiab Unic-Moto kodulehe galeriist ja videomeenutus üritusest Unic- Moto Youtube'i kanalil.

Kohtume XXXVIII motokokkutulekul Saaremaal, 11.-13.07.2025!

Kähkusõitja Heino Korbi ringrajarõõmud

Sel kevad valmistusin vaikselt uueks ringrajahooajaks, kui mu isa märtsi alguses lahkus. Mõtlesin isegi hooaja vahele jätta. Isaga sai plaanitud osaleda Põhjamaade meistrisarjas, mis langes kokku Kalevi Suursõit 65. juubeliaastaga, milles ei ole eestlased varem osalenud.

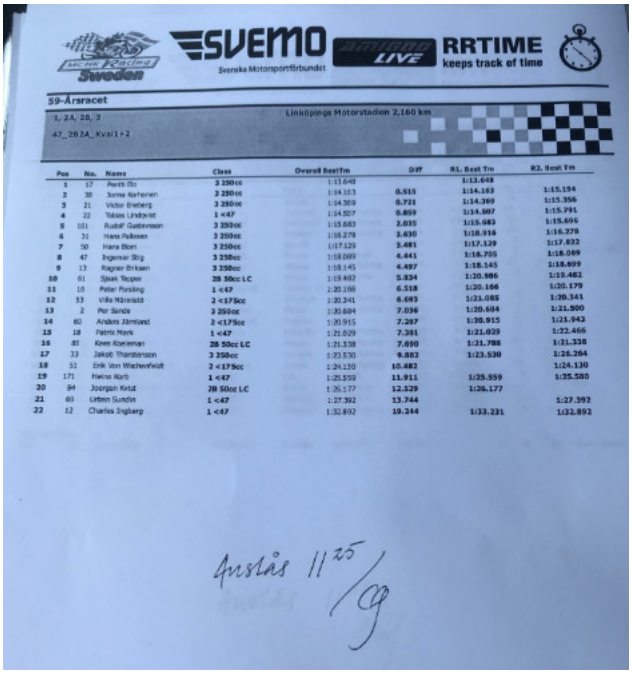
Mai alguses, kui oli nädal Botniaringi esimese võistluseni, juhtus see, mida olin kõige vähem oodanud. Uus, talvel ehitatud mootor jooksis garaažis testkäivitusel kokku ning keps läks kõveraks. Ega's midagi – kõne Enno Puule, kahe ööga sai tehtud uus väntvõll ning neljapäeval olin laeval.

Soomes reedeses trennis aga tundus, et mootoris midagi täiesti korrast ära. Trennisõidud said tehtud, hambad ristis, lootes, et ratas ikka kestaks lõpuni. Laupäevane vabatrenn toimus lausvihmas ja starti läksin mõttega, et mootor kuus ringi vastu peaks. Sellelt sõidult sain kolmanda koha karika. Pühapäevase sõidu hommikuses vabatrennis tuli mootorisse lisaks suurele vibratsioonile ka mingi anomaalne helin. Mõttes proovisin saada paremat starti ja lõpuni kulgeda. Stardist minnes tuli kolmanda käiguga rattasse tuntavalt palju jõudu ja minek oli üllatavalt hea, kuni käis pauk ja mootor käis tühjalt ringi. Stardisirge lõpus tuli auk kolbi ja sõit oli sõidetud.

Algas arutelu ja põhjuste otsimine, sest järgmine sõit oli plaanis 1. juunil Audru ringrajal Pärnus. Mootor sai korda ja vead leitud, mis põhjustasid vibratsiooni – veaks olid uued, aga kehva kvaliteediga väntvõlli laagrid. Lootus oli, et mootor nüüd kestab ja lastekaitsepäeval korraldatav näitusel ning võidusõidul saab näidata IZ-iga korralikku minekut. Ettevalmistused olid suured ja Unic-Moto klubikaaslastega sai kohale toodud näituserattad ning väljas oli ka meie ringrajaajalugu hõlmav infoplakat.

Kahjuks see võidusõit lõppes enne, kui see alatagi sai… Treeningsõidul hukkus Läti võidusõitja, võitlused katkestati ja ülejäänud sõidud jäeti ära.

Soomest ja Rootsist olid tulnud kohale võistluskaaslased, Classic sõitjad, ja noortel Saaremaa poistel oleks olnud esimene proov IZ Jupiteridega ringrajal. Kokku oleks koos lätlastega rajale läinud kuus 6 ringraja-Jupiteri, mis oleks olnud taasiseseisvunud Eesti ringrajaajaloo suurim võistlus selle mudelitega sõitjate arvu poolest.



Järgmiseks oli plaan osaleda võidusõidul Riias, ent paraku jäi ka see võidusõit lühikeseks ja trennisõidu kolmandal ringil rauges IZ-i jõud sirge lõpus enne linnanurka… Taas sain augu kolbi ja meeleolu oli null. Kõik nagu sai tehtud nii nagu peab, aga ikka auk kolvis! Olime Enno Puu ja tema kunagise mehaanikuga nõutud ning järgmine võidusõit oli ukse ees...

Juulis oli taas sõit Pärnus Audru ringrajal

Trennisõidule minnes ma ratast tööle ei saanud ja teises vabatrennis sain sõita ühe ringi läbi suure tahtejõu.

Pärast väikeseid vaidlusi Enno Puu ja teiste vanade sõitjatega saime IZi taas tööle ning ratas oli valmis minema starti.

Seal võidusõidul tehti ajalugu! Stardis oli korraga viis saarlast: Allar Rand, Timo Kolk, Meelis Reinumägi, Andres Jaanisoo ja Heino Korb.

Minu vana IZ350 tegi head sõitu ja näitas head minekut.

Endalegi üllatuseks parandasin isiklikku rajarekordit 2.09 pealt 1.57 peale, mis teeb ratta keskmiseks kiiruseks rajal 97,5 km/h. See oli hea märk, et ratas taas liigub nii, nagu olime tahtnud. Ja hea oli tunne siit minna Rootsi võidusõidule punkte korjama, sest Soome osavõistluselt oli juba 16 punkti käes.
Ja nii jõudsin esimese eestlasena Rootsi võidusõidule. Esimesel reedesel treeningul tegin tõusvas tempos ringi ajaparandusi ja ajasõidus sõitsin kuue masina hulgas välja neljanda aja. See andis nii suurt innustust, et kolmanda aja välja sõitnud mees ei tundunud mägede taga olevat. Soome treener Jouko Neeminen oli väga üllatunud, et kuidas ma kevadel Soomes vaevalt liikuva IZiga suutsin tundmatul rajal korraliku aja välja sõita. Laupäeva hommikul vabatrennis sõitsin 11 ringi, kusjuures võistlussõit oli ette nähtud 8 ringi 2,1 km ringil. Tunne oli ülev, sai tunda uhkust, et nii suurel võistlusel osalen.

3. augustil stardis läksid kiiremad mehed ees ja aeglasematest järjest mööudes sain stardisirgele jõudes kätte ajasõidus 1,5 sekundit kiiremat aega näidanud nr 51 – 175cc klassi Honda. Stardisirge lõpus vasakkurvile lähenedes tegi Honda kaks korda äkkpidurduse, aga mina selles olukorras toime ei tulnud ning otsustasin vasakule ära kallutada ja temast sisekurvis mööduda, et vältida otsasõitu. See kõik juhtus nii äkki – ühel hetkel oli kurvis kollane Honda minu ees ja kokkupõrge oli vältimatu. Sisuliselt põrutasin pidurdamata Hondale esiratta ja mootori vahele. Liivaalalt pead tõstes küsis Honda juht, kas minuga on kõik korras. Avasin kiivri visiiri ja vastasin, et enam-vähem. Vasak küünarnukk ja vasak õlg tegid küll põrguvalu, väljas olid punased lipud ja võistlus katkestati. Ja nii minu ringrajahooaeg lõppes.

2025. aastal proovin uuesti Põhjamaade meistrisarja sõite ja kindlasti osalen ka Rootsis 60. juubelisõidul. Tänan kõiki toetajaid ja kaasaelajaid!

Heino Korb

26.-28.
juuli

Indianid kogunesid Tšehhis - IIR24

Sel suvel said vanade Indianide entusiastid kokku Tšehhimaal Usti maakonnas Mosti hipodroomil oma raudratsudega 26.–28. juulini. Varasematel Indiani rallidel on korraldajad, loodus, linnad või ilmaolud suutnud pakkuda toredaid ja aastateks meeldejäävaid üllatusi, seekord jäid üllatused lihtsalt ära.

Most, mis teise maailmasõja eel oli asustatud sakslastega, on nüüdseks üksluine paneelmajadega tööstuslinn, meenutab pisut Lasnamäed. 1960. aastate teisel poolel ja 1970. aastatel lammutati ajalooline kesklinn, et saaks ruumi kaevurite kortermajadele. Linna ümber laiuvad mitmed pruunsöekarjäärid ja tööstused, mis seda maavara väärtustavad. Ringsõit toimus väiksemaid teid pidi mööda külasid ja väikelinnu, kus sotsialismiajastu jäljed tänini endast märku annavad.

Ka korraldajad ei üllatanud millegagi, üritus kulges omasoodu, ilma nende olulise sekkumiseta. Siiski, kiita tuleb korraldajate poolelt fotograafi, kes tagurpidi mootorratta tagaistmelt suutis teha väga ilmekaid ülesvõtteid. Ürituse fotogalerii on leitav aadressilt: https://www.iir24.cz

Tublid olid osalejad, keda kokku oli 499, esindatud oli 21 riiki ja kaugeim kant oli Austraalia. Mootorrattaid oli 245, neist vanu Indiane 215.

Välja oli toodud osalejate poolt palju heal tasemel taastatud ja haruldasi mudeleid, sel aastal oli rivis ka üks Indian Camelback, üks margi esimesi mudeleid.

Eestist osalesid Urmas Teearu, Ave ja Ivar Lindla, Sulev Ojamaa ning Aivo Mündel.

Järgmisel aastal saab meeldivaid Indiani üllatusi kogeda Taanis!

Aivo Mündel

Kuidas Indiani mootorratas endale nime sai?

Indiani mootorratta nimi sündis kolm aastat enne, kui ta mõttessegi tuli, aastal 1897. Hendee Manufacturing Company tootis Springfieldis Silver King ja Silver Queen marki jalgrattaid, vastavalt siis meestele ja naistele. Äri oli selle aja kohta üsna hea, aastane toodang oli 4000 jalgratta ringis. Lisaks õnnestus hakata tegema märkimisväärset äri läbi New Yorki vahendajate, mida nimetati „nimesildi" jalgratasteks. Kui vahendajad esitasid tellimuse, tavaliselt umbes 100 rattale, ütlesid nad ka soovitud nime selle partii jalgrataste jaoks. Ja tehas pani ratastele külge selle nimega sildid.

Aja jooksul läks niimoodi piiri taha suur hulk ühesuguseid jalgrattaid erinevate nimede all, erinevad olid vaid nimi ja vahel ka värv. Viimaks taipasime, et see peab lõppema ning võtsin ette reisi New Yorki, et arutada seda teemat vahendajatega. Ütlesin esimese vahendusfirma juhatajale, et võiks lõpetada sellise valimatu sildistamise ning saata kõik rattad välja ühe nime all. „Näiteks nimi Ameerika Indiaanlane (American Indian) oleks ju päris hea, kuna Ameerika indiaanlased on üle maailma tuntud ja selle nimega jalgratas saaks samamoodi tuntuks."

Mu soovitus hakkas neile kohe meeldima ja õnneks ei osutunud raskeks ka teise vahendaja veenmine.

Alates sellest ajast kandsid kõik meie ekspordiks mõeldud jalgrattad nime „American Indian", aga tehases nimetasime lihtsuse mõttes neid „Indianiteks".

Varsti mõistsin, et selles nimes peitub võitja ning lõpetasime teiste kaubamärkide tootmise. Valmistasime ainult Indiani jalgrattaid ja kui mõne aasta pärast tuli esimene mootorratas, ei tulnud meil mõttessegi nimetada teisiti kui Indian. See nimi sobis mootorrattale isegi paremini kui jalgrattale! Seepärast ongi täna olemas Indiani mootorratas ehk Indian Motocycle.

George M. Hendee

Tõlgitud George Yarocki artiklist ajakirjas "The Antique Motorcycle", Winter 2010, Vol. 49 No 4. Avaldatud Eesti Indianiklubi lehel www.indianiklubi.ee

Alates aastast 2011 kuulub Indiani kaubamärk sõidukitootja Polaris Inc. gruppi.

5. august

Kuimetsa ja Kose-Uuemõisa vanatehnikapäevad

Kuimetsa ja Kose-Uuemõisa on küll erinevates maakondades, kuid ajalooliselt on mõlemad kuulunud samasse kihelkonda, pealegi on vahemaa kahe asula vahel väike, läbikäimine tihe. See ka ajendiks mõlemast vanatehnikaüritusest pajatada ühe pealkirja all.

Alustuseks Kuimetsa vanatehnikapäevast

3. augustil Kuimetsa krossirajal toimunud vanatehnikapäev koos tähesõidu, „korvikunnide“ krossisõidu ning päeva lõpetava meeleoluka kontserdiga tähistas juba esimest väikest juubelit – 10! Üritus on kujunenud tõsiseltvõetavaks, populaarseks tänu korraldajate, eeskätt Sirje ja Juhan Laansoo eestvedamisele ka kaugemal kui Harju- ja Raplamaal.

Ka Unic-Moto on järjepidevalt sellel üritusel osalenud. Meile on eraldatud kohe ees, hästi käidavas kohas, parkimiskohad. Paraadsõidul oleme alati politsei ja sireenitava pritsiauto järel kolonni eesotsas. Tähesõidul oli videolt üle lugedes osalemas 80-90 mootorratast, sealhulgas Unic-Moto oli esindatud kümnekonna sõiduriistaga. Järgnes umbes sada sõidu- ja veoautot.

Tänu politsei julgestusele oli järjekordselt võimalus ohutult osaleda ka tehnikal, mida muidu liikluses ei kohta. Rahvast raja ääres hulgi, millele aitas ilmselt kaasa ka korraldajate „vettpidav“ kokkulepe... Kummaline oli olukord, kus vihmapilvi oli palju, sadas ümberringi kohati päris kõvasti, kuid läbisõitmise ajaks pidas kolonni kohal – vähemalt mootorrataste osas – vihma kinni. Jäime kuivaks.

Ka tehnika oli mõnel juhul sellest ajast ja see lisas sõidule kõvasti atraktiivsust. „Korvikunnid“ autasustatud, väike hingetõmbepaus ning Curly Strings ja Eva Talsi oma tuntud headuses rahva ees.

2025. aastal on Kuimetsa vanatehnikapäev planeeritud 2. augustile, sel korral saab vanatehnikapäeva motoks „motospordi eri“. See tähendab, et kõik motospordiässad sõidavad tähesõitu vahetult Unic-Moto esinduse järel, seega näitavad end ka tähesõidul ettejäävates asulates tee äärde lehvitama tulnud rahvale.
Kokkuvõtteks tuleb veelkord tunnustada korraldajaid ja nagu öeldakse, võtta nende ees müts maha.

14. september

Jätkuks Kose-Uuemõisa vanatehnikapäevast

14. septembril Kose-Uuemõisas toimunud vanatehnikapäev koos ringsõidu, vanatehnikalaada ning päeva lõpetanud K-U Pilliklubi ansamblite Ring ning Metro Luminal kontserdiga oli Kose-Uuemõisas ja ka üldse Kose vallas esimest korda. Ürituse idee tuli muidugi Kose-Uuemõisa külakeskuselt eesotsas toimeka juhi Kadri Kittaskiga.

Kadri koondas juba üle poole aasta varem enda ümber ürituse organiseerimiseks toimiva meeskonna. Probleeme jätkus – lahendamist vajasid logistika, parkimise, teavituse, toitlustuse, ringsõidumarsruudi ja turvamise, kauplemise ja veel tuhande pisiasjaga seonduvad probleemid. Oli ka juhtum, kus tuli võrdse kohtlemise põhimõttele tuginedes eitavalt vastata ühe erakonna soovile kasutada vanatehnikapäeva kaudselt enda poliitiliseks esiletõstmiseks.

Kokkuvõttes osales vanatehnikapäeval hinnanguliselt 110 tähelepanuväärivat autot ja 60 üle 35. aasta vanust sõidukorras mootorratast. Vanavara- ning käsitöömüüjaid oli kohal ligi 40. Külastajaid-piidlejaid käis ürituselt läbi üle 2000. Meeldiv oli tõdeda, et ka Eesti Politsei tuli ekstra kutsumiseta omal initsiatiivil ringsõitu turvama. Ja ka Unic-Moto esindus oli igati muljetavaldav – kohal oli kokku 17 liiget, 17 vanatehnikaks tunnustatud mootorrattaga ning Toomas Piht oma jalgrattakollektsiooni ja Rain Mürkhain 1987. aastal toodetud sõiduautoga Mercedes. Erilist elevust pakkus muidugi Toomas koos abikaasaga oma vanajalgrattakollektsiooni eksponeerimisega.

Plaanis on kujundada Kose-Uuemõisa vanatehnikapäev tõsiseltvõetavaks iga-aastaseks traditsiooniks. 2025. aastal on toimumisajaks planeeritud laupäev, 30. august.

Avo Kompus

10.-11. august

Kas Seto Kostipäiv on saamas traditsiooniks?

Aasta tagasi sai külastatud motoseltskonnaga Setomaad Kostipäiva raames. Mõeldud, tehtud. Sulevi sulest ilmus ka kokkuvõte üritusest eelmise aasta ajakirjas.

Kuna üritus tundus meie seltskonnale suurepärane, siis mõned ei suutnud end ka sellel aastal vaos hoida. Kui süda ihkab minna, siis motomehed ei karda ei tuult, vihma ega tormi, vaid löövad oma raudsed ratsud läikima, kuulutavad plaani sõpradele ja ootavad põnevusega, millal juba startida saab.

Laupäeval, 10. augustil läks elu põnevaks – Seto Kostipäiv toimus sellel aastal 10.–11. augustil. Mootorrattaid sai kokku viis: Sulev, Edgar, Einar koos lapselapsega (kes oli koha sissevõtnud külgkorvis), Uko koos Kristaga ja ega minagi maha jäänud. Eelmisel aastal veidi teejuhi rolli vedanuna jäin ka seekord oma liistude juurde.

Motomeestel nii enda kui ka oma raudsete ratsude lakad särama löödud, kohtuti taas Võrus Ränduri Pubis kell 10, et alustada ühist teekoda Setomaale. Plaanitud oli külastada vähemalt kahte Kostipäiva kohvikut.

Kodunt lahkudes oli ilm veidi vihmane. Kuid nagu varem mainitud, siis motomehed ei karda halba ilma ja kehva ilma pärast sõitu ära ei jäta.

Kaugemalt tulijad Uko ja Krista said küll veidi rohkem vihma, kuid ka nende meeleolu ilmataat rikkuda ei suutnud. Seltskond koos, alustati sõitu Setomaa poole. Et teekonda veidi särtsu ja silmailu lisada, valiti kõrvalised, kurvilised, mägisemad teed suure maantee asemel.

Esimene peatus: Rikka Ivvani Man

See koht asub Üle-Pelska nulgas, Küllätüvä külas. Teadmiseks, et Setomaal on 12 nulka. Nulk tähistab Setomaa ühe piirkonna külade kogumit, kuhu kuulub kümmekond küla. Mujal Eestis sellist määratlust ei tunta. Küla nimi on küll selline, et võtab või keele sõlme. Aga Setomaal ongi omamoodi külanimed ja paikkonnale kohased traditsioonid.

Perenaine ja peremees rääkisid 147-aastase talu loo. Ringi sibasid nii kanad kui ka lambad, aiavilja kasvatatakse ohtrasti. Üks noorperemeestest on süvenenud tõrvaajamise nippidesse, et keeta vabal ajal tõrvaseepi, teine olla lubanud mõned kitarri- või karmoškalood teha, kui aega kauplemise kõrvalt üle jääb. Pillimeestel oli soovituslik pill kaasa võtta, kuna avatud oli vabalava. Meie seas pillimehi seekord ei olnud. Ostsime kaasa head ja paremat, mida talus pakuti, näiteks lambalihapirukaid, koduõlut, hansat, ja jätkasime teekonda. Vahepeal oli ka vihmasabin järele jäänud.

Järgmine peatus: Kriisa Talo Kostikotus

See asub Saatse nulgas, Litvina külas. Aga enne startimist helistasin sinna. Tutvustasin end ja uurisin, kas neil saabuvatele vanamootorrattaklubi liikmetele kehakinnitust on piisavalt pakkuda. Ühtlasi ka väike uudishimu pakutava toidu osas, et mis on nende kohviku menüü hitiks.

Perenaine Ingrid kostis, et toitu jagub kõigile, kuid menüü hiti osas jäi vastus esialgu veidi mõistatuslikuks. „Jänese lammas“ – mis see veel on? On see jänes, on see lammas või saab mõlemat korraga? Ehk on Setomaal uus loomaliik? On, kuidas on. Mõtlesime, et eks kohale jõudes näeme.
Sõit järgmisse kohvikusse kulges osaliselt mööda piiri äärt, paralleelselt Koidula raudteejaama mineva raudteega, mis ehitati 13 aastat tagasi. Koidula raudteepiirijaamas oli näha jaamahoone maksu- ja tolliameti kaubaladu, depoohoone, vedurite pöördsild ning mitmed abiehitised. Sealt edasi kulges sõit mööda Setomaa metsavahelist kruusateed.

Kohale jõudes oli üllatus suur, kui meid vastuvõtnud taluperemeheks osutus Setomaa vallavanem Raul Kudre. Kogu Kriisa Talo Kostikotusõ meeskond kandis seto-teemalisi rahvarõivaid. Traditsioonid kanduvad sealkandis edasi põlvest põlve. Alustuseks siis lõunasöök, milleks oli paks kartulipuder ja kõrvale pakuti „Jänese lammast“. Lõpuks sai selgeks, mis „imeloom“ see ikkagi on. Selgus, et ei olnud Setomaale end elama smuugeldanud ükski võõrliik uue looma näol, vaid see oli kaste lambalihast. Lambaliha aga ostetakse kohaliku taluniku käest, kelle perekonnanimeks on Jänes. Vaat siis, nii lihtne lugu see oligi.

Keha kinnitatud, tutvustas pererahvas talu lugu: taastatud oli ait, savihoone, suitsusaun. Perenaise käsitöölembusest tulenevalt oli valminud talukompleksis setopärane käsitöömaja. Soovi korral oleks olnud ka meil võimalus suitsusaunas ihu ja hinge tervendada, kuid jätsime selle mõneks tulevaseks korraks. Avatud oli aida puut (kirjakeeles pood), kust oli võimalus kaasa osta erinevaid talutooteid jms.

Söödud, puhatud, jutud kuulatud – aeg edasi liikuda. Sihtkohaks seekord Värska Olerexi tankla. Et Saatsest Värskasse sõita, pidime külastama ka Venemaad. Teele jääb Saatse saabas, mis on osa Venemaa Petseri rajooni territooriumist. See on umbes 1 km pikkune saapa kujuline ala, pindalaga 115 ha. Taluperemees Raul manitses, et me naaberriigi piiriääres ei peatuks ega sõidu meenutamiseks piiriposti juures fotojäädvustusi ei teeks.

Teadaolevalt on nii mõnigi kodanik viidud reeglite rikkumise eest „ekskursioonile Pihkvasse“ ja hiljem sealt pikema ringi ja ajakuluga oma toimetuste juurde tagasi pääsenud. Saatse saabas on ala, mida tohib läbida ainult sõidukiga ja peatumata. Jalgsi liikumine alal on keelatud. Sisenemine Venemaale on õnneks ka suurte viitadega tähistatud.

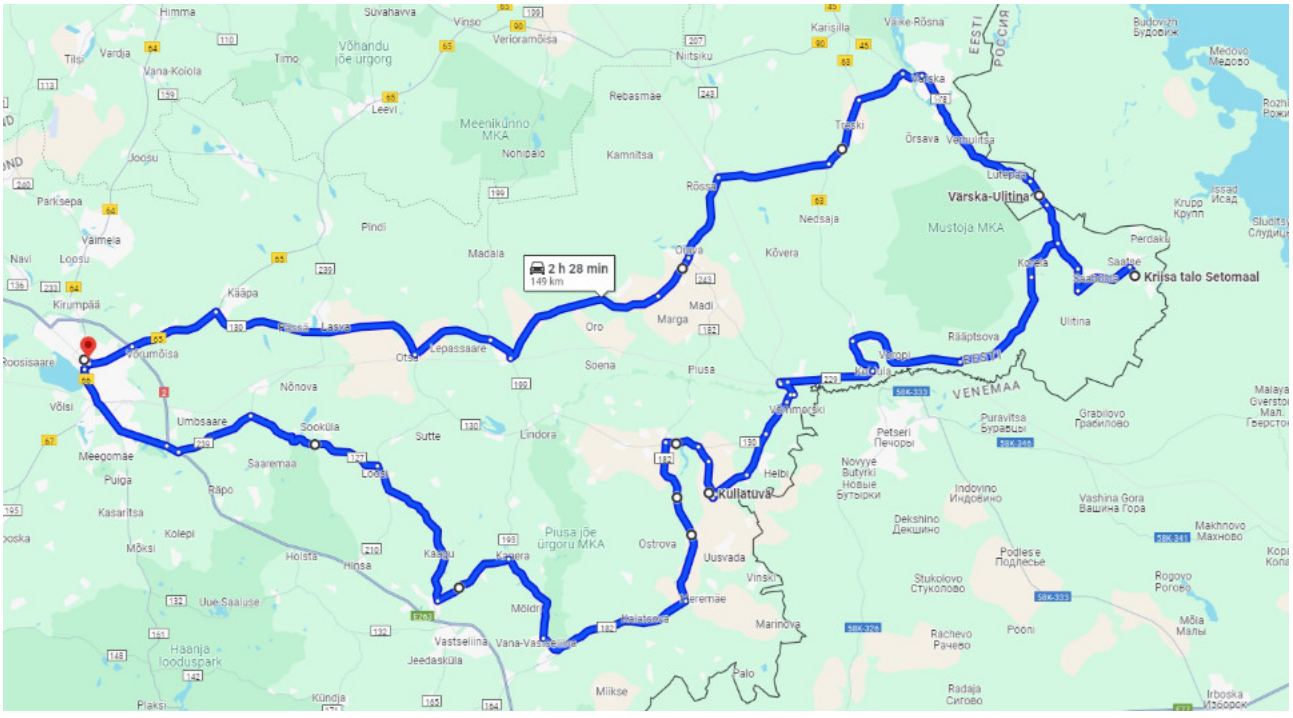
Viskasime omakeskis nalja, et hoidku jumal selle eest, kui mõne mootorrattaga midagi juhtuma peaks! Õnneks tehnika alt ei vedanud ja väike naaberriigi territoorium sai läbitud viperusteta. Oleksime saanud ka vältida antud lõiku, kuid siis oleksime pidanud oma teekonda pikendama ligi 20 km.

Värska tanklas kütus tangitud, mootorid üksteise järel käivitumas, otsustas Edgari BSA, et tema vändast käivituda ei soovi ja tulgu aga sõbrad appi lükkama. Lükates said masinale hääled sisse ning kuna Edgaril oli kiire, siis tema läks oma teed. Ülejäänud seltskond võttis suuna tagasi Võru poole, sealt edasi valis igaüks endale meelepärase suuna.

Järgmiselgi aastal on plaan Kostipäivale sõita ning on ka mõtteid, mida külastada. 2025. aastal toimub Seto Kostipäiv 9.-10. augustil.

Uuel aastal uued teed ja kohvikud!

Kalmar Laine



Pärnumaa III Vanatehnika Päev

17. august

17. augustil 2024 toimus Pärnumaa III vanatehnika päev. Kuna varasemalt Pärnu linnas Konse karavankeskuses toimunud vanatehnikaüritusi polnud enam uuselamute pealetungi tõttu ruumipuudusel võimalik korraldada, kolisime linnast välja. Maal hulga lahedam. Tõestatud. Pealegi pole umbes 12 km Pärnust Riia poole Laadi külla teab mis pikk maa sõita.

Nagu juba pealkirjastki võib aru saada, oli kokkusaamise märksõnaks vanatehnika. Olgu see siis suur või väike, peaasi, et oleks vana, või no mitte eriti uus. Oleme ju igati taaskasutatavate ja igikestvate asjade pooldajad. Seega midagi igale maitsele uudistamiseks.

Alustades väiksematest, võis uudistada hiigelpika kiviaia peale väljapandud mootorsaage, samas kõrval suuremaid ja igasugu tegumoega statsionaarmootoreid. Ja ega siis mootorid niisama ilu pärast platsile pole toodud!

Teadupärast on mootor loodud millegi ringi ajamiseks. Kasvõi õhu võngutamiseks, et ikka seda vägevat vana aja popsumist saaks kuulata.

Aga ka midagi praktilisemat. Selle tarbeks oli kohale toodud jahuveski, kottides kohalik vili ja Soomest möldrid. Nooremale rahvale siis teadmiseks, et pannkoogi jahu ei tule Selveri lettidele iseenesest.

Veidi uuemad ja isesõitvad kahe- ja neljarattalised saabusid platsile jupi kaupa ja neist sai päris mitu pikka rivi. Tsiklitele oli eraldatud oma ala, et need suure tehnikamassi sisse ära ei kaoks. Omanikel ka lihtsam üles leida. Oli tuttavaid marke, aga ka omaloomingut.

Uudistamiseks olid välja pandud ka kiired ja vihased masinad Lelle Racing Team poolt, samuti veidi või siis täpsemalt päris palju rahulikumad masinad ehk raskeveokid Viljandimaalt. Samuti olid esindatud vanemad sõiduautod.

Päeva alguse poole esines peaaegu kohapealne soojendusansambel ja kui lava juba soe oli, alustasid Kukerpillid. Ikka oma teatud tuntud headuses.

Oli kena vanatehnikapäev.
Tiit Talts

20.-25. august

Balti Kett 35!

Meie pere osalemine Balti kett 35 sõidul

Alustuseks pean mainima, et 23.08.1989, kui toimus inimeste ühine seismine Balti ketis, osales minu lähikondlastest seal vanaema koos minu ema ja onuga. Mina olin siis 14-aastane ja ei viitsinud sellele üritusele seisma minna. Varsti oli algamas uus kooliaasta ja suvest tuli võtta viimast.

Plaan oli sõbraga ja Delta mopeediga terve päev ringi sõita. Hommikupoole alustasingi sõitu Lehtsest Nelijärvele, kui järsku Lehtse jaamast möödudes üks vanaproua mulle käega viipas, et seisma jääksin.

Proual oli mure: varsti läheb rong, kuid ta unustas kodus vist gaasi lahti. Sai proua Delta peale võetud ja sõitsime üle suure põllu tema maja poole. Gaas oligi lahti ununenud. Proua keeras gaasi kinni ja sõitsime Deltaga tagasi rongijaama, kust proua veel rongile jõudis. Ta tänas mind väga ja kutsus teinekord külla, lubas tänutäheks suure virna pannkooke teha. Külla ma talle ei jõudnud, kuid hinges on siiani heameel, et sain sellel päeval kellelegi head teha.

Nüüd selle aasta Balti keti sõidu juurde. Nädal enne sõitu otsustasin Jawa 350/360-el silindrite aluse tihendi ära vahetada, oli lekkima hakanud. Peale silindrite maha võtmist selgus, et mõlemal kolvil töötas ainult üks kolvirõngas, teised olid kõik kinni põlenud. Sai linnast muretsetud uued 2-remondi rõngad ja remont venis pikemaks, kui algselt arvasin. Tsikkel sai lõplikult kokku 18.08 ja siis avastasin, et TÜV on ka lõppenud. Läksin 19.08 Ahulasse ülevaatust tegema, kui kohapeal selgus, et tehnoülevaataja puhkusel. Nurga tagant nägin, et keegi seal ikka midagi toimetab ja palusin härrat tsikkel ka üle kontrollida. Ta vastas: “Teeme ära!” Tänan Ahula TÜV kontrollijat vastutulelikkuse eest.

19.08 sai sõidetud edasi Tallinna, et olla valmis 20.08 toimuvaks Lauluväljaku näituseks. Näitusele startisime teisipäeva pärastlõunal Nõmmelt kolmekesi: Richard Eesmaa, Aivar Tiik ja mina. Järgmisel päeval ühines meiega ka Sulev Ojamaa. Näitus koosnes vanadest tsiklitest ja autodest, mis kõik olid väga ilusad ja lõid hea tunde algavaks pikaks sõiduks. 21.08 hommikul kogunesid kõik sõidu alustajad Lauluväljaku kaare ette. Pidulikult saabus ka Eesti president Alar Karis, kes pidas osalejatele liigutava kõne. Kell 10 algas start Toompea poole ja mu Jawal algasid esimesed viperused Toompeal. Sõitsime seal aeglaselt kolonnis ja mootor läks väga kuumaks, lisaks kippusid tühikäigupöörded liiga kõrged olema ja oli raske käiku vahetada.

Peagi saime suuremale teele ja sõit läks paremaks. Enne Luige ringteed nägin Aivar Tiiki oma tsikliga teeääres seismas. Kohapeal selgus, et tema tsiklit käima ei saa ja puksiir kutsuti järgi. Richardiga otsustasime kolonnile järgi sõita. Enne veel küsis Aivar, et kas mul korvis ruumi on? Vastasin, et on. Tema siis, väga hea, filmigrupi kaameramees sõidab sinuga Raplani kaasa.

Oli väga huvitav tunne, kui kaameramees sõidu ajal minu ja Richardi tsiklit filmis. Raplas oli näitus ja edasi istus Jawa külgkorvi mu noorem tütar Liisu, kellega sõitsime Türini. Türil oli samuti väike peatus, seal istus külgkorvi keskmine tütar Sandra ja edasi kulges tee Viljandisse. Viljandisse sisenemine oli vägev, enne linnapiiri olid taevas vigursõidulennukid ja linnatänavate ääred olid palistatud suure hulga rahvaga.

Viljandis oli samuti näitus ja peale seda otsustasime ööbima minna Sinialliku järve RMK lõkkeplatsile, et telkida. Hommikul käisime järves ujumas, sõime ja peale seda hakkas poeg autoga ees liikuma, meie Sandraga jäime ootama Kondi bussipeatusesse, et möödasõitva kolonniga ühineda. Järsku tuli meie juurde üks mees, kes ütles, et huvitav tsikkel ja kas kuskil näitus ka on. Vastasime, et kolonn sõidab siit kohe mööda. Tema omakorda lisas, et praegu jooksevad Läti jooksjad Balti keti puhul Vilniusest Tallinnasse, tema on ka osad distantsid jooksnud, kuid päris otsast lõpuni ta ei jookse. Tema sõber on kogu distantsi Vilniusest Viljandini jooksnud ja põlved pidid veidi läbi olema.

Meie tee kulges edasi läbi Lilli piiripunkti Valmierasse ja saime tugeva sutsaka vihma. Valmieras oli näitus, lõunapaus ja samal ajal kuivatasime kohaliku lätlase aia peal riideid. Edasi sõitsime Riiga. Korvis oli endiselt Sandra. Riia mootorimuuseumi taga oli väike peatus, vahetus korvitüdruk, kelleks sai Liisu. Liisuga sõitsime Riia Vabaduse platsile. Linnas sees juhtus ka väike intsident, kus enne ristmikku üks tsikkel järsemalt pidurdas ja järsku seisma jäi. Sai enda tsiklil kõiki pidureid meeletult vajutatud ja õnneks suutsime vältida otsasõitu. Läks napilt.

Vabaduse platsil oli näitus, ööbima läksime Daugava ääres olevasse Riga City kämpingusse, mis on sarnane karavanide platsile.

Telkisime ja kohtasime seal üht sõbralikku Žiguli ekipaaži Eestist.

23.08 hommikul istus korvi vanem tütar Grete. Sõitsime uuesti tagasi muuseumi taga olevale Bikernieki ringrajale, kust algas sõit. Alguses sõideti ringrajal ring ja edasi suunduti Bauska peale. Bauskas oli väike muuseumi külastus ja meie sõidukite näitus. Bauskas juhtusin rääkima oma tsikli kõrgetest tühikäigupööretest kuuma mootori puhul Aivar Michelsoniga, kes mainis, et peaksin karbussikruvi palju vähem välja keerama. Nii sai ka tehtud ja tsikli pöörded said korda. Suured tänud Aivarile!

Edasi sõitsime Läti-Leedu piiri poole, korvis endiselt Grete. Piiril toimus peatus, vahetus eessõitev lipuauto ja meiega ühinesid Leedu motopolitseinikud. Neil oli viis tsiklit ja nad turvasid kolonni sõidu lõpuni. Politseinikest oli väga palju abi, tsiklikolonn ületas ristmike ja ringteid sujuvalt. Juhul, kui jäi mõnel sõidukil pikem vahe sisse, anti eesmistele liiklejatele infot, et tempo maha võetaks. See hoidis kolonni ilusti koos. Jõudsime Pasvalysesse, kohapeal oli püstitatud väike lava, kus mängis orkester ja lauldi hümne. Seda kohta külastasid Läti ja Leedu presidendid, kes pidasid kõne. Seal oli ka lõunasöök.

Edasi sõitsime Panevezysesse, korvitüdrukuks tuli Liisu. Linna jõudes nägime ilusat väikest järve, mille peal olid purskkaevud. Järve ümbritses punastest tänavakividest sillutatud tee. Järvele tehti sõites ring peale, oli väga ilus.

Edasi toimus näitus ja ajaliselt pikem paus. Otsustasime pausi ajal käia kohalikus poes ja teha endile ise hamburgereid. Neid siis järve kaldal ka mekkisime. Ööbima otsustasime minna Eestile sarnasele RMK lõkkeplatsile, mis asus linnast ca 16 km kaugusel Vilktupis. Kohapeale jõudes oli seal ainult lõkkekoht ja pikk pink. Meil Eestis on sellised kohad ikka palju ilusamad.

24.08 hommikul pakkisime väikese metsalaagri kokku ja sõitsime tagasi linna, Arena Kalnapilole. Korvi istus tütar Sandra. Suurema sõidu starti oodates tuli meiega vestlema üks härra, kes uuris, miks mul Lehtse kiri seljapeal on? Ütlesin, et mul perekond ja juured sealt pärit. Tema ütles, et on samuti Lehtsest pärit ja seal pikka aega elanud. Nimi oli Jaan Hallikas, tore oli tutvuda. Selleks, et kaks ühekandi meest tuttavaks saavad, peavad nad Panevezysesse sõitma. Sõit jätkus sellise kohani nagu Ukmerge. Peatus oli ajaliselt pikem, sõime lõunat, jalutasime pargis. Park asus kõrge mäe peal, kust oli ilus vaade ja pargis oli suur vasest pasunatoru, millest sai häält välja puhuda. Oli jäänud sõita veel viimane lõik Vilniusesse.

Ca 10 km enne Vilniust hakkas Jawa imelikult paukuma. Tundus selliselt, et mõlemal silindril oleks korraga vool ära kadunud, kuid tuli siis jälle tagasi. Ilm oli sellel päeval väga kuum, võibolla oli viga ka kuumusega seotud. Mõtlesin, et kas nüüd veidi enne lõppu jään tee äärde. Võtsin veidi tempot maha, mind jäi nii-öelda oma tsikliga turvama Maido Nurk. Eespool sõitjatega hakkas pikem vahe sisse tulema. Mõni kilomeeter enne Vilniust avastasin, et jõuame kolonnile järele. Tegelik põhjus oli, aga see, et info liikus kolonni ette ja seal võeti tempot maha. Oli minu arvates õige tegu. Väga üleva ja rõõmsa tundega sisenesime Vilniuse linna. Kolonn peatus ühel kesklinna peatänaval, mille äärde oli paigutatud lava. Lavalt peeti tänukõnesid ja mängis orkester. Ööbima otsustas meie pere minna Vilnius City kämpingusse.

Oli ilusti turvatud koht, sai käia duši all, isegi pesta pesu. Meie kõrval telkis üks paljulapseline Hiina perekond. Käisid meie Jawat vaikselt uudistamas. Sättisime ennast õhtusöögiks korda, kutsusime järgi takso, mille juht oli Vitalis.

Lõpupidu toimus Vilniuse Automuuseumis. Olid väga maitsvad toidud, allkorrusel oli väga hästi sisustatud muuseum. Peeti väga liigutavaid tänukõnesid. Hilisõhtul jõudsime kämpingusse tagasi. Õhtusel peol kutsusid leedukatest sõbrad Martinas ja Egle pühapäeval enda juurde kohvi jooma. Saime kuidagi ka aadressi. 25.08 hommikul pakkisime telgid kokku, tegime Hiina poisile tšau ja sõitsime Martinase juurde kohvile. Külakostiks ostsime suure šokolaadikarbi. Kella 12 paiku jõudsime Kalno tänava maja ette, kodus polnud aga kedagi, muru oli ka kuidagi väga pikaks kasvanud. Ootasime mingid minutid, lõpuks panime šokolaadi postkasti. Karbile kirjutasime tänusõnad ja alla „Mait perega". Poolteist kuud hiljem selgus, et aadress oli olnud vale ja suu sai magusaks keegi suvaline leedukas. Head isu talle!

Alustasime kojusõitu. Leppisime poja Mihkliga kokku, et Vilniuse piirini sõidame koos, sealt edasi sõidab poeg koos õdedega kiiremas tempos Lehtse tagasi. Vanaema vajab hoidmist, reisi ajal aitas meid selles hea naabrinaine Ella. Natuke kurb oli tsikli pealt vaadata, kuidas auto ees kaugemale liikus. Alustasin üksiku rännuhundi teed Jawaga koju.

Ilm oli endiselt väga palav, otsustasin sõita umbes 60-70 km-ste lõikude kaupa. Väiksema tempoga, et säästa mootorit. Vahepeal kippus mootor ikka paukuma, samas sõitis hästi mingid lõigud. Mõtlesin sõita nii kaugele, kui õnnestub, siis telgin ja järgmine päev sõidan edasi. Üritasin sõita sama teed, mida mööda olime tulnud. Peale Riiat magasin mingid teeotsad maha ja sõitsin mööda suurt magistraali Sigulda poole. Enne Siguldat keerasin vasakule Krustini peale. Järsku läks ilm väga pimedaks ja hakkas sadama meeletult vihma. Hämaras leidsin mingi teeviida, kus olid mingid rohelised märgid peal. Lootsin, et on kämping või lõkkeplats.

Edasi ei näinud, aga üldse sõita, vihma sadas. Nägin kuidagi mingeid õunapuid, mõtlesin, et sõidan sinna puude alla ja saagu, mis saab. Kiiver peas panin telgi ülesse, kuivatasin veest telgi põhja ja uinusin kiirelt.

26.08 hommikul ärkasin umbes kella 7 paiku. Piilusin telgi ukse vahelt välja, ilus hommikune päike paistis ja mööda teed läksid kaks kohalikku lätlast tööle. Üks viitas käega tsikli poole, mis asus õunaaias. Mehed tundusid väga imestunud olevat. Enda mõte oli, et peaasi, et mõni kuri lätlane minuga õiendama ei tule, asusin ikkagi kellegi eramaal. Kell 8 olid kompsud koos, võtsin mälestuseks kaasa mõned õunad ja alustasin sõitu. Mõnes väikses bussipeatuses tegin vahel mõne peatuse. Ühes peatuses istusin mina ühes pingi otsas, üle põllu tuli üks noor lätlane ja istus pingi teise otsa. Nii me seal siis istusime, eestlane ja lätlane ühel pingil, põllu ääres hommikul kell 8.45.

Valmieras otsustasin teha Jawale vähe suurema remondi, paukumine hakkas jälle tihedamaks muutuma.

Vahetasin ühes bensiinijaamas kütuse paagis, oli tunne, et võisin kehva kütust saada. Üks süütepool oli väga kuum, vahetasin selle ka koos piibu ja küünlaga. Kontaktide vahe tundus korras olevat. Sõit jätkus, Ruijenas otsustasin ühes vanas tanklas vahetada ikkagi ühe kontakti. Teisel pool teed remontisid lätlased kombaini. Peale remonti otsustasin sõita alevisse tagasi, et külastada toidukauplust enne, kui üle piiri Eestisse jõuan. Kombainimehed rõõmustasid ja hõikasid, kui neist möödusin. Ostud tehtud, ületasin piiripunkti, tankisin Karksi-Nuias ja läbi Imavere teeristi sõites olin kell 19.10 Lehtses. Külgkorv õunu ja head Läti poekraami täis.

Oli väga hea tunne, et kõik tervetena koju jõudsime. Kilometraaž tuli kokku Lehtsest alustades ja pärast tagasi jõudes 1650 km. Sõidul osalesid: Jawa 350/360 korviga, Mait, poeg Mihkel (kes sõitis oma Lada 110-ga kolonni taga) ja tütred Grete, Sandra, Liisu. Me väga täname kogu selle Balti keti 35 sõidu organiseerijaid ja sellel osalenud toredaid kaaslasi. Näeme järgmistel seiklustel!

Mait Eiso

Balti Kett 35!

Mälestussõidul osales enam kui 300 vanasõidukit

Balti Keti mälestussõidul said kolme vaba riigi lipud vanatehnikal mööda omaaegse inimketi teed Tallinnast Vilniusse viidud. Viie päeva jooksul toimus ühtekokku 12 näitust. 20. augustil 2024 loeti Tallinna Lauluväljakul kokku umbes 330 ühikut vanatehnikat, sealhulgas üle 50 mootorratta ja kahekohaline arv busse. 21. augustil lähetas vanatehnikaparaadi teele Eesti Vabariigi President hr Alar Karis.

Igas riigis on erinev vanatehnikakultuur ja ka liikluskultuur. Sõnadega seda ei kirjelda, selleks tuleb olla kolonnis ja kaasa sõita. Eestist osalesid ka vanamootorratturid, kuid teistest riikidest neid peaaegu ei olnud. Oleme teistele eeskujuks, et Eesti vanatehnikaharrastajad suudavad ja tahavad koostööd teha sõltumata sellest, millist vanatehnikat harrastatakse.

Eesti kogukond oli sõidul väga kokkuhoidev ja teineteist toetav.

Kogu tee sõitis meiega kaasa Tartu Tamme puhkpilliorkester, kes andis peaaegu igas peatuskohas menuka kontserdi. Väga tublid inimesed – nende transpordivahendiks oli selles suvekuumas 1989. aastal valmistatud Ikarus 256, mis teadupärast ei ole just kõige mugavam sõiduvahend tänapäeva mõistes.

Meie naabrite kohta ma täpset arvu ei tea, kuid ainuüksi tänukirju abi eest trükkisime Eestis rohkem kui 60 inimesele, kes aitasid seda sündmust korraldada. Sellised sündmused on koostöö ja vabatahtlike panus. Puudub peakorraldaja, kõik me oleme osalised selles. Võime endi üle uhked olla – oleme külalislahked, abivalmid ja heatahtlikud.

Indrek Sirk

Balti Kett 35 korraldusmeeskond

25. august

Vanade IZ-ide ringrajasõit

Me tegime seda jälle. Rivare Auto ja Unic-Moto korraldasid 25. augustil 2024 juba neljandat korda ringrajasõidu vanadele IZ-dele, mis seekord toimus Aravete kardirajal.

Kohale oli tulnud rekordiliselt palju osavõtjaid – 11 võistlejat. Nendest kuus meest olid meie võistlustel esmakordselt:

#2 Ermo Vihtre (IZ-i spetsialist ja FB IZ-i grupi administraator)

#7 Laur Kaarup (filmija „Karumees")

#20 Martin Siispool (Kadrina „Kasegängi" asendussõitja), tsikli omanik Meelis Kask

#62 Enn Lähker (Kalevi Suursõidu võitja 2006. aastal), laenutsikkel, omanik Marko Mürkel

#69 Kaido Kaskla (Kose-Uuemõisa krahv ja nn süütepoolimees), tsikkel samuti laenatud Markolt

#150 Raivo Timma (viiekordne Kalevi meister motokrossis, viie lapse isa), tsikli omanik Martti Kaup

Hommik algas varakult, juba kell seitse käis registreerimine ja tsiklite tehniline kontroll. Kell 8.45 algas treening ja ajasõit ühes, mis kestis kümme minutit.

Ajasõidu võitja võõral rajal ja laenatud tsikliga (suur tänu, Marko Mürkel) oli tuntud retroringraja mees #62 Enn Lähker IZ49-ga. Pea kahe sekundiga kaotas talle eelmise aasta võitja #37 Ivo Vaaderpass IZ350-ga. Kolmanda stardikoha võitles mees meie arhivaar ja mustanumbrimees Tony Laan ainsa krossitsikli IZ-60K-ga.

Esimeses stardis hakkas kohe juhtuma! Prooviringil meie uustulnuk Kaido arvas, et võidusõit käib ja juba esimeses kurvis suutis ennast külili panna. Õnneks mootorratas käivitus koheselt ja stardis olid jälle kõik koos. Stardivõit läks #37 Ivo Vaaderpassile, kannul kohe #62 Enn Lähker.

Kolmandale kohale läks lahti tõeline võidusõit! Esimese ringi alles kuuendana lõpetanud #8 Tony Laan tõusis hea sõiduga juba kolmandale kohale ja tema kiirema ringi aeg oli parem kui hilisemal võitjal. Seda kiirust jätkus ainult viieks ringiks, kuuendal ringil pidi vapper sõidumees katkestama, kuna mehaanikud olid unustanud kontrollida gaasisiibri kaane mutri pingsust! Tulemuseks oli õhu juurdevool karburaatorisse ja nii põles auk kolbi. Viimasel ringil aga leidis kogenud, kuuekordne Eesti meister mitmetel motoaladel Ivo Vaaderpass ennast pikali asfaldil, kui üritas ringisaajast uljalt mööduda.

Esimese sõidu kolm esimest olid:

#62 Enn Lähker

#2 Ermo Vihtre

#55 Jaanus Tramberg

Kahjuks teiseks stardiks Tony ratast korda ei saanud ja pidime jätkama kümne mehega. Stardivõidu võttis Ivo Vaaderpass ja seekord lõpetas selle sõidu kindlalt esimesena. Tasuks kokkuvõttes teine koht. Esimese sõidu võitja Enn Lähker sõitis ainult ühe ringi ja katkestas karburaatori vea tõttu – gaasisiibri tihvt tuli välja. Kokkuvõttes neljas. Targa ja rahuliku sõiduga saavutas ka selles stardis Ermo Vihtre teise koha, mis andis talle ka üldvõiduks vajalikud punktid. Kusjuures Ermo parim ringiaeg oli võitjast vaid 0,6 sekundit nõrgem. Kolmas oli ka selles sõidus Jaanus Tramberg, mis andis talle ka kokkuvõttes kolmanda koha.

Täname kõiki kes viitsisid kohale tulla võistlema, vaatama, pilti tegema ja kaasa elama! Lõpetuseks, nagu armastab Tony öelda: oli üks tore vanatehnikaüritus.

Ivar Vaaderpass

Käisime esmakordselt FIVA World Rallyl Poolas

4.-8. september

Septembri alguses käisid Unic-Moto liikmed rahvusvahelisel vanamootorrataste kokkutulekul Poolas – sündmuse nimi oli „Rotor Retro Tour – FIVA World Rally 2024". Korraldajaks meie ammune sõprusklubi Klub Miłośników Weteranów Rotor Olsztyn, kes pidas ühtlasi oma 50. juubelit, ja toimus see FIVA (Fédération International des Véhicules Anciens – rahvusvaheline vanasõidukite ühendus) egiidi all. Eesti kuulub FIVA-sse läbi Eesti Vanatehnika Klubide Liit MTÜ.

Sündmusel osales kokku 125 inimest 97 tsikliga, Unic-Motost oli 10 vanamootorratast ja kokku 11 inimest: Urmas Teearu (Harley Davidson 12V, 1932), Aivar Michelson (Horex T6 SV, 1937), Aivar Tiik (BMW R61, 1938), Richard Eesmaa + Helis Eesmaa (BMW R71, 1938), Avo Kompus (Zündapp KS600, 1939), Andrus Lüüding (Ariel NG Deluxe, 1939), Sulev Ojamaa (Indian Chief 347, 1947), Priit Pedak (Condor A580, 1953), Gerli Ramler (NSU Super Max 251 OSB, 1961) ja Tiiu Lüüding (BMW R69S, 1968). Olime meeldivalt üllatunud, et meie rataste taastamise tase on tõesti kõrge – seda panid loomulikult tähele ka teised osalejad ning mehed said pidevalt kiidusõnu suurepärase restaureerimistöö eest. Priidu Condorit käis kiitmas šveitslane, kes omal ajal ise oli sellisega nooruses kaitseteenistuses käies sõitnud. Ütles, et nii ilusat pole tema silmad veel näinudki.

Kõige kaugemalt omal „jalal" tulija oli Kreekast, kes sõitis oma 1951. aasta BMW R67 rattaga sihtkohani jõudmiseks üle 2000 kilomeetri! Ja meie Sulev sõitis ka Eestist Poola mootorrattal kohale. Viimati osalesid eestlased FIVA kokkutulekul aastal 2013, kui see toimus Lätis. Urmase sõnul oli sel korral päris palju osalejaid, kes ka 11 aastat tagasi kokkutulekul olid. Lätlaseid oli muide kokku arvuliselt rohkem kui meid, aga samas rattaid veidi vähem.

Korraldus ja kokkutulek olid võimsad

Elasime neli ööd luksuslikus spaa-hotellis Zamek Ryn, mis on unikaalne 14. sajandist pärit loss Kirde-Poola järvederohkes Masuuria piirkonnas.

Julgeme seda öömaja julgelt soovitada: täis ajalugu, arhitektuuri ja loodust. Kolmel päeval korraldati vahvaid väljasõite ning külastatud said väga erinevaid vaatamisväärsuseid militaar- ja motomuuseumitest kuni losside, kindluste ning Hitleri hundikoopani. Korraldatud oli nii ühised grupisõidud, meelelahutusprogramm ja vaatamisväärsuste piletid kui ka see, et meil alati kõht täis püsiks. Tõdesime isekeskis, et kõik inimesed pole harjunud kolm korda päevas sooja sööki saama, aga samas toit oli kohalik ja väga-väga maitsev – ühtki toidukorda vahele ei raatsinud ka jätta! Pakuti Poola rahvusroogasid alates nende kuulsast sisikonnasupist flakist kuni erinevate täidistega pierogide ehk pelmeenideni. Viimased olid tõesti hõrgud, aga flaki on pigem selline... maitseasi.

Sõitjad jagati gruppidesse mootorrataste vanuste järgi ja küsimuste või murede korral sai pöörduda oma grupijuhtide poole. Nad olid grupi ees ja taga, hoidsid kinni ristmikke ja hoolitsesid igati sõitjate turvalisuse eest. Meie imestuseks olid päris paljud osalejad tulnud 1970-1980. aastate mootorratastega, aga samas oli ka grupis number 1 ehk kuni 1930. aastate rattaid tubli 14, neist 6 Saksamaalt ja 5 Lätist. Tempo (mitte sõidutempo, vaid pigem peatustes oldud aeg) oli vahepeal osade eestlaste jaoks veidi aeglane: esiteks grupis liikumine võtabki aega ja teiseks on ju Eesti inimestel traditsiooniliselt koguaeg kuhugi kiire: tahaks juba järgmisse põnevasse kohta, tahaks hotelli riideid vahetama ja tahaks spaasse – seda viimast tahtsid eriti muidugi naised, sest hotellis oli kaks imelist spaad (üks neist telliskividest võlvitud keldris) + 50 meetri kaugusel järv koos rannaga, kus iga õhtu sai ujumas käidud.

Ka ilm hellitas: 28–30 kraadi iga päev. Mõnus suvepikendus Eesti inimestele. Korraldajad olid ilmataadile vist priske andami andnud.

Viimasel õhtul ehk laupäeval toimus eriti pidulik õhtusöök (kuigi restoran oli tegelikult iga õhtu väga kaunis ja pidulik ning toit maitsev), esines ansambel, sai tantsida ning toimus auhindade kättejagamine ja tänamine. Meie saime Tiiuga koos veel nelja naisjuhiga eraldi korraldajate poolt ära mainitud ja auhinnatud, sest just täpselt kuus naisjuhti sellel rallil osalesidki. Meie grupis oli üks väga tore paar Šveitsist, Elke ja Heinrich, kes sõitsid samasuguse rattaga nagu Tiiu ja rääkisid, et neil kodus on orginaalvärvi all sama NSU nagu minul. Sättisid end koguaeg meie kõrvale ja siis pisikest kasvu kleenuke Elke elas nii Tiiule kaasa, kui too oma ratast kohe esimese korraga käima ei saanud. Vahepeal mõtlesin, et sööstab ise appi käima lööma! Igatahes olid nad üliarmsad ja kohe ralli lõppedes saime ka Facebookis neilt sõbrakutse. Nagu ka arvukatelt poolakatelt ning teistelt šveitslastelt. Selline populaarsus meenutas 2016. aasta motomatkajate FIM Rallyt Slovakkias, mis oli Unic-Moto esimene sellise suurem ja pikem ühine välisreis.

Toona sai see ette võetud 1936. aasta Berliini Tähesõidu võidu auks ning olime välismaalaste seas sama menukad.

Üks kurb intsident juhtus ka: Ungari poisil läks tsikkel põlema. Grupisõidus purunes rehv, ta kukkus väikesel kiirusel, kork lendas paagilt, bensiin voolas kuumale rattale ja... tuletõrje, tuled ja viled. Põletushaavu sai tal vasak käsi, muidu pidi tervis korras olemas ja tegi koos sõpradega ikka sündmuse lõpuni. Selline tore rõõmsameelne poiss, kannatada sai ratas Suzuki GT380 (1976), mis pidi olema üsna haruldane. Aga väga õnnelik õnnetus kokkuvõttes, ei tahaks mõeldagi, mis oleks saanud, kui ta oleks mõne vastutuleva auto alla libisenud.

Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto tänab nii korraldajaid, FIVA liikmeid ning teisi osalejaid, kellega sai tutvutud, räägitud, sõidetud, pidutsetud, naerdud ja tantsitud! Atmosfäär oli sõbralik ja toetav, tundsime end teretulnuna ning saime uusi sõpru Poolast, Saksamaalt, Šveitsit, Ungarist, Rumeeniast ja mujalt.

Oli tõesti väga vahva reis, mida meenutame väga soojalt tänaseni. Kutsusime lahkelt kõiki juuli keskel Eesti vanamootorrataste kokkutulekule ning vähemalt poolakad ja lätlased lubasid kohal olla.

Gerli Ramler

9.-15.
oktoober

Klubireis Saksamaa Veterama laadale

Mul paluti kirjutada rooste- ja rauausuliste palverännakust Mannheimi. Nõustusin ja üritan anda endast parima.

Väljasõit nagu alati Tallinnast kell 6. Aeg-ajalt peatused ja korjati peale reisikaaslasi. Üleüldiselt on nii, et sellest hetkest, kui bussi sisened ja tagumiku istmele toetad, hakkab sinu elutegevust korraldama reisijuht Ants Tuuleveski. Tema taktikepi all toimuvad nii söögi- kui ka pissipeatused. Suurte kogemustega teab ta täpselt, millal mida inimestele on vaja. Ka seekord sujus reis libedalt kuni Poolani. Siis klaarisime piiripeatuses sõbraliku, suure, peaaegu vennasrahva esindajatega vähe erinevaid arusaamu ja otsisime teineteisemõistmist. Kui kõik leitud, jätkus sõit Poznani lähedal olevasse hotelli Delicjusz, kuhu jõudsime juba uue päeva sees. Sellist 20-tunnist sõidupäeva me rohkem ei harrastanud.

Hommikul jätkasime teekonda ning sihiks oli Mannheimi lähedal asuv Weinheimi linn. Sealses hotellis Hotel NH Weinheim veetsime kolm ööd. Ja siis saabuski hommik koos laada avamisega. Kogunesime värava taha, hing täis usku ja joovastust, et kohe leiame kõik kaua igatsetud jupid-aarded. Kahtlemata oli seal tõesti palju haruldast ning hinnalist, mida sageli serveeriti väheväärtuslike osade kastmes. Kuid kes otsis, see leidis. Esimese päeva lõpuks olid jalad küll väsinud, aga meel säravalt rahul. Seetõttu lubasin endale teiseks päevaks puhkusesõidu Prantsusmaale. MM Park on militaarmuuseum ja väärt sihtkoht. Nauditav oli näha II maailmasõja tehnikat, mida ei oldud liigse poleerimisega ära rikutud. Masinad olid justkui lahinguväljalt otse sinna veerenud. Pärast käisime veel ostukeskuses CORA, kus imetlesin prantsuse veinide valikut ja odavaid hindu. Ja õhtul toimus traditsiooniline ühine saksa õlletoa külastus.

VETERAMA®

Kolmas ehk pühapäevane laadapäev on ikka selleks, et käia veelkord paigad läbi ning üritada viimast koort riisuda. Ja siis bussile hääled sisse ning kodu poole. Öö veetsime juba Poolas Wroclavi lähedal hotellis Kamieniczka. Edasi kohustuslik Varssav ning M1 kaubanduskeskus. Ja ööbima jõudsime seekord Suvalkisse, neljatärnihotelliks oli endine kasarmu Hotel Loft 1898. Seal tegime ka ühise õhtusöögi.

Ning saabuski reisi viimase päeva hommik. Natuke kurb, natuke rõõmus. Kurb, sest sai otsa heas seltskonnas veedetud aeg, rõõmus. sest koju minek on alati tore.

Miks ma valisin bussireisi? Viimased kaks aastat olen ju käinud lennukiga. Aga just seltskonna pärast. Minule ei ole tähtis aega hirmsasti kokku hoida. Vastupidi – mida aeglasemalt reis kulgeb, seda kauem olen heas mõttekaaslaste seltskonnas ning see on väärtus omaette.

Tänan teid kõiki!

Ants Kivimäe

VETERAMA®

9.-15.
oktoober

Et siis jälle tehtud üks huvitav Mannheimi bussireis

Minul on olnud au olla sellel laadal neljandat korda. Viimane kord klubi liikmena ja kolm varasemat korda külalisena. Iga laat on ikka omamoodi erinev ja alati saab sealt uusi positiivseid emotsioone.

Otsest vajadust laadalt soetada ei olnud midagi, et kui midagi põnevat ainult silma hakkab. Kõnetama hakkas üks abimootoriga jalgratas, millel asub mootor esiratta kohal ja vedu on rihmülekandega esirattalt. Mootor on aastast 1952 ja 40cc. Ja saigi kaup ära tehtud. Ratas oli täiesti sõidukorras.
Kokkuvõttes reis oli tore ja reisiseltskond super. Hotellid olid head, hommikusöögid väga head. Kiitus bussijuhtidele Aikile ja Kaurile, kes meid turvaliselt koju tagasi sõidutasid.

Toomas Piht

Kalendripoiss Heiki Vint - ja tema kaasa Pille

Olen sündinud ja kasvanud Tartumaal ning olen juba viimased 10 aastat Unic-Moto Tartu regiooni juht. Kuna mu isa oli autojuht ja tehnikaga sina peal, tassis ta oma poegadele ikka küla pealt võrre ja mopeede kokku – aparaate oli Rigadest Lvovi võrrideni. Isal oli Kavrovets, millega ta siis mind ja venda sõidutas. Ema aga käskis tsikli maha müüa, et muidu äkki nakkab poistele ning tahavad ka sõitma hakata. Aga ta jäi hiljaks. Isa müüs küll motika maha, aga meie tegime mõlemad A-kategooria load ning tsiklipisik ei kadunud kuhugi.

Esimene oma katsetus oli panna jalgrattale Školnik peale onult saadud võrrimootor, et saada sellest äge sõiduriist. Olin siis 9-aastane. Isa aitas loomulikult ning vennaga proovisime siis sellega sõita, aga tulemus ei olnud kõige parem. Isa sai kuskilt Riga7 raami, tõstsime mootori sinna ringi ja siis sai sellest palju parem masin. Meie naabrimees oli ostnud uuena 250-se Jawa, mis jäi tal seisma. Isa käis uurimas, et kas on saadaval? Naaber väga ei tahtnud müüa, aga lõpuks saime selle endale – siis olin juba 14-15-aastane. Koolis tegin ABC-load, aga Jawa läks müüki, sest sel hetkel tundusid autod põnevamad. See mootorrattapaus kestis mõnda aega, kuni sõber Edgar Aadusoo ilmus välja sooviga osta endale Jawa.

Esimene päris oma mootorratas

Elasin korteris ning mootorratta jaoks polnud justkui aega ega ruumi. Ükspäev aga helistas siis sõber Edgar, et vaja oleks üks Jawa üle vaadata ja ära osta. Mu ei tõmmelnud mitte üks närv, kui tema oma ära tõime... kuniks Edgar ütles, et Elva lähedal on veel üks müüa. Ütlesin, et no lähme siis vaatama. Oli talv, lumi, aga kolmepoolene Jawa tundus ahvatlev. Tõin selle koju, võtsin lahti, värvisin ära ja tegelikult seisab see tänaseni kastides garaažis.

Ma ei saanud seda kiirelt kokku, ostsin kevadel hoopis 1981. aasta Yamaha Virago ja tänaseks on mul nii-öelda kolmas „uus" ratas.

Reaalsus on see, et kui ma varasemalt olin klubis Royal Riders, kus sõideti motikatega väga palju, siis sõitsin ka minagi palju. Täna pigem selle „uuega" lihtsalt ülevaatusel, motohooaja avamisel ning Jõgevatreffil – väga rohkem ei jõuagi. Vahepeal lisandus aga uusi Jawasid ja nendega tuleb selgelt rohkem kilomeetreid. Ent seda kõige esimest ei ole ma tänaseni kokku pannud. Juba üle 20 aasta.

Unic-Moto on lihtsalt parim

Esimesel Unic-Moto kokkutulekul 2006. aastal Kurtnas käisime Edgariga – kahekesi ühe rattaga.

Heiki hobiks on erinev käsitöö, sealhulgas ka unikaalsed ja ainulaadsed meened, mis on hinnatud auhind nii ürituse korraldajale kui nende saajatele.

Täna tundub see naljakas. Järgmisele kokkutulekule Peipsi äärde tulid 2007. aastal juba meie naised ka kaasa. Pille alguses kartis motikaid, aga siis hakkas ka talle see teema aina rohkem meeldima.

Kui mina Unic-Moto inimestega tuttavaks sain, oli eesotsas Tõnu Piibur ning toona alles algas selline regiooniti laienemine. Klubiga liitusin aastal 2011.

Esimene Tartu motonäitus Motoexotica, millel küll Unic-Moto liikme, aga lihtsalt vaatlejana osalesin, toimus kohe samal minu liitumise aastal Tarmo Riisenbergi eestvedamisel. Teisel lõin juba korraldajana kaasa, kui Urmas Teearu helistas Tallinnast, et kuulge, tehke ära, ega meie pealinnast seda Tartusse korraldama ju ei tule! Tundus loogiline – esmaspäeval hakkasime tegelema, neljapäeval panime väljanäituse püsti ning istusime kolm päeva näitusel Unic-Moto boksis. Toona tegelikult oli Lõuna regiooni juht Kaupo Lõhmus, aga 2012. aastal pakuti seda kohta mulle koos Motoexotica korraldamisega, siis mõtlesin, et 10 aastat võiks ju teha, aga nii on see aeg läinud.

Õnneks on abikaasa Pille olnud mulle igati toetaks, kaasamõtlejaks ning tänu sellele olemegi jaksanud nii Tartus toimuvat iga-aastast motomessi näitust kui ka 2016. aastal Haanjamehes talus toimunud suvist kokkutulekut Võru Moto korraldada.

Lisaks olen üle 12. aasta teinud Unic-Moto sündmustele auhindu. Kunagi juhatus pakkus, et äkki ma käsitööhuvilisena võiksin proovida ning nii see ka kuidagi jäi. Unic-Moto klubina meeldib mulle väga ja tegelikult meeldis mulle mu eelmine klubi Royal Riders ka, aga kui viimases olid sõidumehed, siis Unic-Motos paelub mind, et meil on palju tsiklitarku inimesi ja mehaanikavendasid. Mõnus seltskond, mõnusad väljasõidud, palju saab remontida, tõeliste tehnikahulludega suhelda ning samas ka vanamootorratastega sõita. Kui mõelda tulevikule, siis igatsen oma vana hea armastuse Jawa kõrvale midagi kiiremat ja võimsamat, näiteks BMW-d. Küll me jõuame ka bemmini. Seni aga tegelen nii Jawade kui ka metallitööga. Mõtteid on palju, lihtsalt võiks olla rohkem oma armsate hobide jaoks aega!

Heiki Vint

In memoriam, Aivar Palk (28.04.1959 – 21.06.2024)

Tehnikahuviline Aivar Palk ja tema talu kaheksa põlve

Kurbusega pidime suvel teatama ühest klubi jaoks väga suurest kaotusest, kui lahkus ootamatult pärnakas Aivar Palk. Aivar oli tuntud oma unikaalse musta numbritega IŽide kogu poolest, kuhu kuulus ligi 20 briljantselt taastatud erinevat tüüpi IŽ mootorratast. Ta oli Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto ja Pärnumaa Vanatehnika Klubi aktiivne liige, kes korraldas oma kodutalus koosviibimisi ja ühissõite vanatehnikaga ning osales enamikel Unic-Moto välissõitudel.

Viis aastat tagasi ilmus ajalehes Pärnu Postimees Aivarist üks tore lugu ning peame siinkohal paslikuks seda ka meie liikmete seas levitada:

Põldudevahelist teed alla hüvakätt jääb vöörusega talumaja. Selline, nagu neid ehitati enne Teist ilmasõda. Peremees Aivar Palk on palavikust jagu saamas ja uurib päiksepoolses toas laua taga 1953. aastal väljaantud mootorrattajuhi õpikut, paksu ja kergelt kollakaks tõmmanud lehtedega, aga kaante poolest hea väljanägemisega raamatut. Miks?

„Mind huvitavad IŽ-mootorrattad, taastan neid enda hobiks ja siit need teadmised tulevadki. Tänapäeval, kui tegeled nende ratastega, siis mujalt seda kirjandust ei saa ju enam," seletab Palpa talu peremees kerge muigega ja sirutab käe, haaramaks värvipildipakki uhketest mootorratastest. Sellistest, mida noorem põlvkond näeb 50ndate-60ndate elu kajastavates kinofilmides. „Kahju on, et see lähiajalugu niimoodi ära kaob, meie isad sõitsid nende ratastega, see on alles 30-40 aastat tagasi," nendib ta. Piltidel on punased ja rohelised kiiskava nikliga mootorrattad, mille juppe on enda sõnutsi eluaeg tehnikahuviline Aivar otsinud prügimägedelt, laatadelt, küladest kellegi kaudu.

Raske ja töömahukas ettevõtmine, aga taastajale on tähtis, et kätetöö saaks algkuju ja sinna juurde käiks ajastutruu riietus. Hansapäevade ajal lubab ta tulla Pärnusse oma motikaid näitama.

Vanasõidukihuvi kõrval on Aivari teinegi hobi, mis ilmutab ennast soojas päikesepaistes esialgu veel uimase, kuid kohustusliku puhastuslennuga. „Mesinduse huvi on põlvest põlve ja tänu isale külge hakanud," räägib Aivar ja ütleb, et oma aia taimede tolmeldamine annab tööd mesilindudele ja talle endale on see kümmekonna taruga toimetamine samuti väike tegevus.

„Mina olen kogu aeg siin elanud, see talukoht on Põhjasõjast saadik püsinud, hakkab 1727. aastal Jüri-nimelisest mehest pihta, mina olen seitsmes põlv ja poeg on kaheksas siin," laotub kohaliku kodu-uurija Elmu Rukki, kirikuraamatute ja lähedaste abiga joonistatud sugupuu nagu suur kaart laual lahti.

Kaelase mõisa järgi võttes oli see esimene talu, millest paruni valdused pihta hakkasid ja mille 23. aprillil 1882 ostis Aadu Palgi endale 2000 hõberublaga.

„See koht on säilinud tänu isale, kes sõjaväest tulles otsustas maale jääda ega läinud linna õnne otsima," ütleb Aivar ja soovitab vaadata tagasi sõites kivihunnikuid ja üksikuid puid, mis on nagu kunagiste suurte ja põliste talukohtade mälestussambad.

Aivari suur soov oli osaleda Balti kett 35. vanatehnikaparaadil Tallinnast Vilniusesse. Sõber Aivar Tiik võttis südameasjaks koguda kokku paraadil osalenud unic-motolaste allkirjad ning tehtud sai roostevabast mälestustahvel Aivar Palgi muuseumisse.

INFO

EVKLi tegemised – häid uudiseid endiselt ei ole!

Eesti Vanatehnika Klubide Liidu tegemisi kajastades oleme keskendunud vanatehnikaharrastusele üksikindiviidi üleselt. Vanatehnika on osa tehnikaajaloost ning vanasõidukid on tegelikult kultuuriväärtused. Seda isegi seaduse mõttes, kuna kõik vähemalt 50 aastat vanad sõidukid ja nende osad on seadusega tunnistatud kultuuriväärtusteks, mille saatuse üle omanik sugugi ainuisikuliselt otsustada ei saa.

Vanatehnikakogukond on alates 2023. aasta kevadest mõlgutanud muremõtteid meie hobi tuleviku osas seoses mootorsõidukimaksuga. On peetud palju kohtumisi omavahel, vaieldud meie hobi sisu ja eesmärkide üle. Selle põhjal on koostatud kirju ja pöördumisi. On kohtutud ministrite, Riigikogu liikmete ja erinevate ametnikega. On palutud tuge rahvusvahelistelt organisatsioonidelt, õiguskantslerilt ja Vabariigi Presidendilt. Ühtteist on ka saavutatud, kuid kaugeltki mitte seda, mida ootaks ühelt ajaloopärandit ja kultuuri väärtustavalt riigilt. Muudes riikides ei peeta debatte selle üle, kas ajaloolise väärtusega sõidukid on üldse säilitamist väärt ja kas nende omanikud on igal juhul nii rikkad, et küllap jõuavad siis ka makse maksta.

Siinkohal on paslik teha väike kokkuvõte seisuga november 2024, mil mootorsõidukimaksu seadus on Riigikogus vastu võetud ja presidendi poolt ka välja kuulutatud. Ja kuigi seadus peaks hakkama kehtima 1. jaanuarist 2025, siis tegelikult on oodata sellesse veel muudatusi. Mootorsõidukimaks koosneb kahest osast – aastamaks ja registreerimistasu. Mootorrataste puhul tuleb maksta vaid aastamaksu ning kui tsiklil on vanust 20 aastat, siis sellelt rohkem maksu ei nõuta.

Autode puhul on aga nõuded karmimad ning tulevikus tuleb iga auto esmase registreerimise ning ka Eestisisese omanikuvahetuse eest tasuda üsna krõbedat registreerimistasu. See on vanematel autodel mõnisada, kuid uhkematel ja uuematel autodel mitu tuhat eurot. Omanikuvahetuse eest tuleb tasuda registreerimistasu siiski vaid ühel korral ja kui see on makstud, siis igal järgmisel omanikuvahetusel seda ei nõuta. Vabastatud on vaid pärijad ning liisinglepingu lõppemisel saab samale liisingvõtjale ümberregistreerimisel ka maksu tulevikku lükata. Tulevikku vaatavalt tuleb arvestada ka sellega, et 2028. ja 2031. aastal registreerimistasu tõuseb. Aastamaksu tuleb maksta iga sõiduki eest, mis on 1. jaanuaril liiklusregistris registreeritud. Sealhulgas ka selliste sõidukite eest, mis on ajutiselt registrist kustutatud või peatatud registrikandega. Ehk siis ka nende eest, mida reaalselt ei kasutata. Tõsi – üleminekuajal ehk 2025. ja 2026. aastal nende sõidukite eest aastamaksu maksta ei tule. Kui sõiduk registreeritakse liiklusregistris pärast 1. jaanuari või taastatakse registrikanne (oli enne peatatud või ajutiselt kustutatud), siis tuleb maksta proportsionaalselt selle aja eest, mis jääb aasta lõpuni. Maksu maksmise kohustus on aastamaksu osas 1. jaanuari seisuga liiklusregistris registreeritud omanikul ning registreerimistasu peab olema makstud enne registritoimingu tegemist – praktikas seega uue omaniku poolt.

Igatahes jätkub võitlus ja selgitustöö, et ajaloolise väärtusega sõidukid oleksid maksust vabastatud ning ka muude sõidukite puhul oleks maksu all ikkagi kasutamine, mitte garaažis või muuseumis seismine. Vanatehnikaharrastajate vaatenurgast ongi uue maksu nimi muuseumimaks.

Vaatamata sellele, et üle 20 aasta vanustele autodele kehtestatud aastamaks 50 eurot võib tunduda tühine, siis vaid ühte auto omavaid harrastajaid on siiski vähe. Ühe vanasõiduki elushoidmine tähendab mitmete teiste säilitamist ning ükski kollektsionäär ega kultuurihuviline ei piirdu vaid ühe eksemplariga. See oleks sama nagu margikogujale või bibliofiilile öelda, et milleks sulle margialbum või raamaturiiul, piisab ühest margist ja raamatust.
Samaaegselt automaksuga on meil vaja selgitada riigile ka seda, et vanad autod ja mootorrattad ei ole tavalised jäätmed, mida peaks komplektsena hävitama. Vastupidi – varuosade taaskasutuseks ning nende käigushoidmiseks on vaja neid säilitada ja vajadusel ise osandada. Selleks on tehtud ettepanekud, et sarnaselt teiste riikidega oleks ka Eesti seadustes reglementeeritud ajaloolise väärtusega sõiduki mõiste ning seeläbi saab ajaloolise väärtusega sõidukitele kehtestada ka erikorra seoses karmide jäätmekäitluse nõuetega. Mujal Euroopas on juba nii tehtud. Nimelt loetakse eurodirektiividega ajaloolise väärtusega sõidukiteks neid sõidukeid, mis on vähemalt 30 aastat vanad ning on säilitatud ajalooliselt autentses seisukorras. Eesti vanasõiduki reeglid on sellest palju karmimad.

Igatahes on lootus, et seoses automaksu ja jäätmenõuetega ei visata Eestis digitaalsetest registritest ja päris elus meie hoovidest ja garaažidest pesuveega välja ka säilitamist väärt sõidukeid. Jäätmeseaduse ja liiklusseaduse planeeritavad muudatused võimaldavad tulevikus puhastada liiklusregistri fantoomsõidukitest, aga võimaldab kergemini (st lammutustõendita) kustutada registrist ka säilitamist väärt ajaloolise väärtusega sõidukeid.

Selle kõigega võib kaasneda tulevikus ka bürokraatiat, kuna loodust ja keskkonda tuleb ikka edasi kaitsta. Tõenäoliselt tuleb tulevikus säilitamist väärt sõiduki olemasolu tõendada, et saaksime kõik kindlad olla, et sõiduk ikka alles on, mitte loodust reostama jäetud.

Eelmisel aastal hoiatasime, et liikluskindlustuse seaduses on oodata muudatusi. Need saabusidki, kuid õnneks jäi siiski endiselt alles liikluskindlustuse lepingu vabastus, mis praegu kehtib 12 kuud pärast viimase lepingu lõppemist. See oli mugav lahendus neile, kes kasutasid oma mootorrattaid, aga ka autosid, üksnes suvel. Plaan oli see kaotada, kuid nüüd jätkatakse samamoodi ning hooajaliselt kasutatavat sõidukit ei ole vaja sundkindlustuse pärast ajutiselt liiklusregistrist kustutada.

Kõige eeltoodu valguses tasub vaadata üle oma andmed liiklusregistris ja kustutada oma tehnika ajutiselt registrist ajaks, kui seda ei kasuta. Nii saab automaksu pealt kokku hoida. 2025. aastal tuleb jälgida ka uusi teateid ning asuda oma liiklusregistris olevaid sõidukeid ka ümber vormistama – kadunud sõidukid tuleb kustutada, olemasolevate osas aga langetada otsus, mida on vaja säilitada ja mida mitte. Ja säilitatavate autode osas tuleb ka langetada otsus, kas selleks on vaja neid hoida registris või tuleks midagi muud ette võtta. Elame taas pöördelistel aegadel, millega tuleb kohaneda.

Kõige selle kõrval on meie vanatehnikakogukond endiselt sõbralik ja kokkuhoidev. Üheskoos veame ka ühiseid suuri ettevõtmisi, lisaks paragrahvide närimisele on koostöös Läti ja Leedu hobikaaslastega korraldatud ajalooline Balti Kett 35 sõit. Ja 2025. aastal on tulekul järjekorras kuues Vanasõidukite Suursõit.
Hoiame ikka tule torus ja ärme heida meelt. Eesti tehnikaharrastajad on alates esimese mootorratta Eestis esitlemisest 1895. aastal üle elanud vägagi keerulisi aegu.

Indrek Sirk ja Tiit Talts
Eesti Vanatehnika Klubide Liidu juhatuse liikmed

Pannonia

Ungari mootorrataste lipulaev

Traditsioonilisel kevadisel Tagadi Restauraatorite päeval tähistasime Ungari mootorrattatootja Pannonia möödunud juubelit. Kokku said mitmed erinevad ja siinmail vähem nähtud mudelid. Pannonia oli omal ajal levinud mootorratas ja nostalgiat ja äratundmisrõõmu jagus paljudele. Siinkohal väike pilguheit ajalukku ja näitusele.

Aasta oli 1928, kui Ungari terase- ja metalliettevõttes Weiss Manfred Works alustati jalgrataste tootmisega. Veidi hiljem sai Doonaul Cepeli saarel tegutsenud tehas nimeks Csepel ning 1932. aastal alustati mootorrataste valmistamist sama nime all. Csepeli kaubamärki kasutati aastani 1951, mil tehas nimetati Pannoniaks. Esimene Pannonia mudel TL läks Budapestis seeriatootmisse aastal 1954.
Pannoniate välimuse ja konstruktiivsete lahenduste juures oli märgata Itaalia stiili ja suurt tähelepanu pöörati sõidumugavusele, kasutades algusest peale teleskoop-esiharki ning taga-õõtsharki.

Kogu tootmisperioodil täiendati mudeleid pidevalt, millele aitasid kaasa motovõistlustel saadud kogemused. Efektiivne tootmine võimaldas kasvatada toodangumahtu ja pühenduda ulatuslikule ekspordile nii idablokimaadesse kui ka mujale.
Kokku valmistati Pannoniaid alla miljoni, neist umbes 300 000 eksporditi nõukogude liitu. Üks põhjus oli see, et tänu magneetosüütele käivitus ratas ka Siberi pakases. 1960. aastast toimunud eksportimine nõukogude liitu andis küll tehasele tööd (umbes 40 000 mootorratast aastas), kuid kuna nõukogude „partner" ei oodanud ega ihaldanud uuendusi ega moderniseerimist, jäi Pannonia tehniline areng soiku. Lisaks Pannonia nimele toodeti mootorrattaid ja rollereid ka nimede all Csepel, Tunde, Panni, Danuvia ja White. White nime kasutati ekspordiks Ameerikasse. Mootori võimsusest tulenevalt võis rattale külge panna vaid kerge, kuni 70 kg kaaluva külghaagise. 1950. aastate alguses alustas Csepel/Pannonia mootorratastele külgkorvide tootmist laeva- ja kraanatehas Vac'i Magyar Hajo es Darugyar.

Doonau kaldal asumise auks pandi külgkorvile nimeks Duna, mis tähendab ungari keeles Doonau. Tegu oli kerge külgkorviga, millel terasest raam ja algul raudplekist korvivann, mis hiljem asendati alumiiniumiga. Kõige populaarsem mudel oli 1959. aastal välja tulnud Duna OK3. Kahjuks lõppes elegantsete külghaagiste tootmine koos Pannonia tehase sulgemisega. Pannoniaid toodeti 21 aastat. Populaarse mootorratta valmistamine lõpetati 1975. aastal Kremli käsul, kui Ungarile kui idabloki riigile anti ülesandeks toota ja arendada põllumajandusmasinaid.

Tiit Riisalu

Identiteedi ja ehtsuse jälgedes

Igaüks, kes on kokku puutunud vanatehnika taastamisega, on suuremal või vähemal määral pidanud silmitsi seisma ka dilemmaga, kas panna masinale külge rohkelt tööd nõudev originaalosa või leida võimalikult sarnane "replika" ehk koopiadetail. On juhtumeid, kus tuleb teha peaaegu hävinenud osast kasutuskõlbulik või isegi oma kätega päris uus, et saada masin sõidukorda. Leides hiljem paremas korras osa, saab selle loomulikult vahetada. Mõnel juhul on saadaval originaalile äravahetamiseni sarnane replikadetail, mille kasutamisel tilgub tulihingelisel vanatehnikainimesel süda verd. Vahel võib see olla ainus tee masina sõidukorda saamisel. Samas peab olema ettevaatlik, sest replika kvaliteet võib olla väga kaugel sellest, mis peaks olema originaal. Seda nii välimuse poolest, aga veelgi olulisem on, et kvaliteedi osas.

Tänapäeval on rohkelt erinevaid replikadetailide tootjaid ja sellest on saanud omaette tööstusharu, sest toodangul on turgu. On olukordi kus replikadetail võib olla isegi mõistlikum valik, kuna tehnoloogia ja materjalid on arenenud ning tänapäeval tehtud detail võib olla isegi kvaliteetsem ja vastupidavam kui originaal. Samas on esinenud juhtumeid kus pildil korralikuna tundunud 1930. aastate "girder" esiots osutus kruntvärvi eemaldamisel täielikuks vanarauaks. Telliti selline esiots Ebay kaudu Indiast just kvaliteedi võrdluseks. Pärast värvieemaldust selgus, et joodise asemel oli kasutatud keevitust. Liiati oli keevitus nii ebaprofessionaalne, et selle järel oli aukude ja ebakorrapärasuste töötlemiseks kasutatud pahtlit, mis kaeti paksu kruntvärviga.

See ei käi kindlasti kõigi sealtmaalt pärit replikatootjate kohta. Võite ette kujutada, kuidas võiks sellise ebakvaliteetse, kuid olulise mootorrattaosa kasutamine lõppeda. Seega – kui on vajadus kasutada replikadetaili, eelista haljast metalli, et saaks hinnata töö kvaliteeti.

Teemaga edasi minnes jõuame selleni, et Eestis loetakse vanatehnikat tunnustades musta numbri tähenduses originaalseks ka neid replika / koopidetaile, mis on originaaliga äravahetamiseni sarnased. Kui kaob piir autentsuse ja ehtsuse vahel, siis ühel hetkel on kokku pandud masin, millel heal juhul vaid raam on originaal. Kõik muu on saadaolev koopia, põhimõtteliselt võiks ka osa raamist olla koopia. Kahjuks on replikaosade tootmishoo sisse saanud just tuntumate tootjate masinad.

Kõik on ju tore, ent kas see peaks nii olema? Masinat ei eksiteeri, kui sellel ei ole identiteeti raami ja/või mootorinumbri näol. Tootmisarvud ei olnud omal ajal lõpmatud, aga kui on nõudlus, siis proovitakse seda täita, paisates müüki hulgim varuosi – sealhulgas ka komplektseid raame ja ka mootoriplokke. Lisaks on erinevatel vanatehnikalaatadel saadaval mudelipõhised numbriraudade ja erimärkide komplektid, et vajalikud kere- ja mootorinumbrid mootorrattale lüüa. Nii võib juhtuda, et juhuslikul kokkutulekul seisavad kõrvuti sama identiteediga masinad. Aga kumb on kumb? Paraku on sellisel puhul võimalik vaid üks originaal ja teine on tehasetähise kopeerimise teel loodud võltsing.

"India" esihark. Pilt on illustratiivne.

Mõttekohaks on see, et kui sõiduki kõik olulised ja identiteeti kandvad detailid on asendatud uute replikatega, ei ole selle sõiduki varasem eksisteerimine kuidagi tõestatav. Ja kui teda polnud 35 aastat tagasi olemas, ei saa ka olla tegu vanasõidukiga. Oluline on, et iga vanatehnikaomanik salvestaks päeviku või märkmete näol oma masina kohta kogu saadaoleva info ja jooksvalt ka kogu hooldus-, taastamis-, konserveerimisajaloo.

Järelturult pärit tagumine seisuhark. Purunenud malmivalu kehva kvaliteedi tõttu. Pilt: AOMCC

Omaette teema on veel auto või mootorratta ümberehitamine haruldasemaks mudeliks või hoopis teiseks margiks. Näiteks ehitatakse IZ350 ümber DKW NZ-ks. Osa detaile on samad, teised eripärased saab asendada replikaosadega. Mis see siis on - IZ või DKW? Välja võib näha nagu DKW, aga "sünnitunnistus" on hoopis teine.

Vanasõiduki asjatundjad peavad juba mitu aastat arutelusid selle üle, kas vanasõidukina saaks tunnustada näiteks M-72, mis on replikadetailidega või ka osaliselt originaaldetailidega ümber ehitatud nii, et näeb välja nagu BMW R12. Valge numbriga ei ole see keelatud - sõida ringi, palju tahad. Aga kas sellele võiks ka musta numbri anda? Seda veel arutatakse. Ühes ollakse samal seisukohal - petta ei tohi ning kui üldse ümberehitatud sõidukeid aktsepteerida, siis peab see olema ka vastavalt dokumenteeritud, et heauskne inimene petta ei saaks. Kui aga rääkida sõiduki ajaloolisest ning ka rahalisest väärtusest, siis originaalosadega masin on igal juhul suurema väärtusega kui koopia.

Identiteet on üks asi, kuid ei tohi unustada ka autentsust ja ehtsust, mis kohati on liiga alahinnatud. Autentne ja korrektse identiteediga vanatehnika on see, mis peaks olema kõrgemalt hinnatud, mitte suurest hulgast replikaosadest ja võib-olla ka muust mudelist kokku pandud kompositsioon.

Iga projekti teevad täisuslikuks pisidetailid. Nii ei saa näiteks saksa rataste puhul üle ega ümber uutest "Ribe" poltidest.

Olles ka täieõiguslikud FIVA liikmed, peaks meie suund vanatehnika autentsuse hindamisel ühtima ka FIVA omaga. Millegipärast tundub, et seisame teelahkmel, kus tuleb teha valik, millise pärandi tulevastele põlvedele jätame.

Toome siinkohal ära vabatõlke hetkel kehtivast FIVA tehnilisest koodeksist, kust saab ülevaate vanatehnikat käsitletavatele mõistetele ja muule infole.

Huvilistele on originaaldokument leitav FIVA kodulehel. Muudatuste korral koodeksit uuendatakse ja seega ei pruugi antud tõlge igavesti kehtida.

Head taastamist!
Andrus Lüüding

TEHNILINE TEAVE

FIVA.Ref.TC/23.V2
29.07.2021
Vabatõlge

FEDERATION INTERNATIONALES DES VECHICULES ANCIENS (FIVA)

Huvilistele on originaaldokument leitav FIVA kodulehel. Muudatuste korral koodeksit uuendatakse ja seega ei pruugi antud tõlge igavesti kehtida.

Ajalooliste sõidukite kaitsmine, säilitamine ja kasutuse edendamine

Head taastamist!
Andrus Lüüding

FIVA TEHNILINE KOODEKS 2020

FIVA TEHNILINE KOODEKS 2020

1. SÕIDUKI MÕISTED JA FIVA KAARDID
2. MUUD DEFINEERITUD MÕISTED
3. FIVA REGISTREERIMISNUMBER
4. FIVA TUNNISTUS JA YOUNGTIMERI REGISTREERIMISDOKUMENT
5. SÕIDUKI IDENTITEET
6. SÕIDUKILE TEHTUD MUUDATUSED
7. SÕIDUKI AJALUGU
8. ÜLDEESKIRJAD JA KORRAD
9. MUU

SISSEJUHATUS

Fédération I**nternationale des Véhicules Anciens (FIVA)** on ülemaailmne valitsusväline organisatsioon, mis on pühendunud ajalooliste sõidukite ja nendega seotud kultuuri säilitamisele, kaitsmisele ja edendamisele.

FIVA on alates 2017. aasta aprillist UNESCO valitsusväline partner.

Tehniline koodeks sätestab ajaloolise sõiduki määratluse FIVA tähenduses. See sisaldab juhiseid ajalooliste sõidukite dokumenteerimiseks ja kirjeldab nõudeid, mille alusel võib väljastada FIVA registreerimisnumbri ja FIVA tunnistuse või Youngtimeri registreerimisdokumendi.
FIVA kaardi programmi eesmärgiks on dokumenteerida ja kaitsta autosõidupärandit praeguste ja tulevaste põlvkondade jaoks ning pakkuda omanikele täpset (kuid mitte eksimatut) sõltumatult kontrollitud ja koostatud dokumenti ajaloolise sõiduki identiteedi ja ajaloo kohta.

1. SÕIDUKI MÕISTED JA FIVA KAARDID

FIVA kaardi võib väljastada punktides 1.1, 1.2, 1.3 ja 1.4 kirjeldatud sõidukitele.

1.1 Sõidukid
Sõiduk on tavaliselt ratastel olev tavaliselt omal jõul liigutatav iseliikuv maismaasõiduk, mis ei liigu rööbastel. Seda kasutatakse inimeste või kaupade veoks või liikurmasinana, mis on ehitatud spetsiaalselt töö tegemiseks.

1.2 Külgkorvid ja haagised
Need on kõik mitteiseliikuvad sõidukid, mis on projekteeritud ja ehitatud sõidukiga vedamiseks.

1.3 Ajalooline sõiduk
Sõiduk:

- mis on vähemalt 30 aastat vana;
- mida on säilitatud ja hooldatud selliselt, et see on ajalooliselt korrektses seisukorras;
- mida ei kasutata igapäevase transpordivahendina;
- mis on seetõttu osa meie tehnika- ja kultuuripärandist.

1.4 Youngtimer sõiduk
Sõiduk:

- mis on 20 kuni 29 aastat vana;
- mis on heas seisukorras ja hästi säilinud;
- mida kasutatakse tavaliselt vabal ajal;
- mis võib 30-aastaselt saada FIVA tunnistuse.

2. MUUD DEFINEERITUD MÕISTED

2.1 ANF on FIVA volitatud riiklik asutus, mis esindab teatud riigis FIVAt ja on antud riigis kõikide FIVA õiguste ja kohustuste ainus kandja (vt FIVA põhikirja).

2.2 Ehitusaasta on sõiduki valmimisaasta. Konkreetne valmimiskuupäev võib erineda tootja mudeliaasta tähistusest ja esmaregistreerimise kuupäevast riigis, nt 1970. aasta Mustang, mis valmis 1969. aasta novembris.

2.3 FIVA kaart on standardiseeritud rahvusvaheline dokument, mille koostab FIVA ja väljastab ANF.

2.4 Valmistajatehase tähis on tootja/ehitaja poolt sõidukile antud kordumatu muutmata number.
Märkus: Selles dokumendis kasutatav mõiste „tähis" sisaldab ainult numbreid ja tähtnumbrilisi märke (nt A543Y2).

2.5 Mark on tavaliselt kaubanimi, kaubamärk või nimi, mida tootja/ehitaja ehituse ajal kasutas.

2.6 Tootja/ehitaja on üksus või isik, kes töötas välja kontseptsiooni ja ehitas või komplekteeris sõiduki.

2.7 Mudel, seeria ja tüüp (kui need on kasutusel) on nimetused, mida tootja/ehitaja kasutas sõiduki ehitamise ajal.

2.8 Muudatused on kõik kõrvalekalded sõiduki seisukorras ja spetsifikatsioonides võrreldes tootja/ehitaja poolt esmakasutajale tarnitud sõidukiga.

2.9 Sõidukit muutnud üksus (ettevõte/sõiduki muutja) on tootjat/ehitajat asendav üksus või isik, kes muudab oluliselt sõiduki kontseptsiooni ja/või selle põhikomponente.

2.10 Periood on ajavahemik, mille jooksul sõiduk oli üldises kasutuses.
FIVA tähenduses algab periood sõiduki ehitusaastast ja kestab viisteist (15) aastat (nt kui ehitusaasta oli 1960, siis on periood 1960 kuni 1975). Seoses II maailmasõjaga pikendatakse perioodi kestust kahekümnele (20) aastale, kui sõiduki ehitusaasta jääb vahemikku 1925–1945. Perioodi kestust võidakse pikendada ka erilistel asjaoludel (nt sõja, embargo vms tõttu).

2.11 Sõiduki ülevaatus
Kehtestatud on nõue, et sõidukid vaatab üle FIVA või ANFi poolt määratud ülevaataja või sõltumatu spetsialist, kelle ülesandeks on kontrollida taotleja poolt ankeedil esitatud andmete õigsust. Eelistatud spetsialistiks on vastava markiiklubi ametnik. Spetsialiseerunud restauraator on aktsepteeritav tingimusel, et isik ei ole sõidukil olulisi töid teinud.

3. FIVA REGISTREERIMISNUMBER (FRN)

FIVA registreerimisnumber on kordumatu ja alaline ühe sõidukiga seotud number. Selle väljastab FIVA veebipõhise taotlusprotsessi käigus. See number jääb sõidukiga seotuks kogu selle kasutusea jooksul.

4. FIVA TUNNISTUS JA YOUNGTIMERI REGISTREERIMISDOKUMENT

Ühise arusaamise huvides nimetatakse ülalmainitud FIVA tunnistust ja Youngtimeri registreerimisdokumenti järgmistes lõigetes **FIVA kaardiks**.
FIVA kaardi põhivärv on **roheline.**
Youngtimeri registreerimisdokumendi põhivärv on **kollane.**

4.1 FIVA kaart on FIVA poolt koostatud standardiseeritud rahvusvaheline dokument, millel on kokkuvõtlikult märgitud konkreetse sõiduki identiteet, tehniline kirjeldus ja ajalugu kaardi väljastamise hetkel.

4.2 FIVA võib väljastada FIVA kaardi vastaval taotlusel tehnilise koodeksi nõuetele vastavate sõidukite omanikele. FIVA kaart jääb alati FIVA omandiks.

4.3 FIVA kaart tõendab sõiduki registreerimist FIVAs.
Ajaloolisele sõidukile väljastatakse FIVA kaart vastavalt punktile 1.3.
Youngtimer sõidukile väljastatakse Youngtimeri registreerimisdokument vastavalt punktile 1.4.

4.4 FIVA kaardi number on kordumatu dokumendinumber.
Sõiduki kasutusaja jooksul võib ühele sõidukile olla väljastatud mitu FIVA kaarti ja vastavate FIVA kaartide numbrid viitavad kõik sõiduki kordumatule FIVA registreerimisnumbrile.

4.5 Omaniku kohustus on esitada FIVAle tõendavad tõendid ja teave. See on mõeldud sõiduki dokumenteerimiseks ja FIVA tunnistuse või Youngtimeri registreerimisdokumendi väljastamiseks.

4.6 FIVA kaardil võib olla märgitud lisateave, mille FIVA on saanud muudest allikatest ja üle kontrollinud.

4.7 FIVA kaart tõendab omaniku tahteavaldust jätkata sõiduki säilitamist ja hooldamist ajalooliselt korrektsel ja keskkonnasäästlikul viisil.

4.8 FIVA tunnistuse väljastamiseks nõuab FIVA sõiduki füüsilist ülevaatust ja FIVA või tema volitatud esindaja aruannet vastavalt punktile 2.11.

4.9 Youngtimeri registreerimisdokument väljastatakse veebipõhises taotlussüsteemis esitatud teabe põhjal. Väljastav ANF jätab endale õiguse teostada sõidukile selle kontrollimise eesmärgil füüsilise ülevaatuse.

4.10 FIVA tunnistus kehtib alates väljastamise kuupäevast maksimaalselt 10 aastat. FIVA tunnistus kaotab kehtivuse, kui sõiduki omanik 10-aastase perioodi jooksul vahetub. Uus omanik peab taotlema uue FIVA tunnistuse.

4.11 Youngtimeri registreerimisdokument kehtib kuni omaniku vahetuseni või kuni sõiduki 30-aastaseks saamiseni. Omanik saab seejärel taotleda FIVA tunnitust. Omaniku vahetuse korral peab uus omanik taotlema uue FIVA kaardi.

4.12 FIVA kaart tuleb FIVA volitatud esindaja nõudmisel tagastada ja FIVA võib selle igal ajal tühistada.

4.13 FIVA kaart väljastatakse omaniku üldiseks kasutamiseks ja sõiduki kvalifitseerumiseks teatud FIVA üritustele.

4.14 FIVA jätab FIVA kaardi esimesele leheküljele ala ANFi poolt kasutamiseks.

4.15 FIVA või määratud ANF jätab endale õiguse igal ajal keelduda mistahes sõidukile FIVA kaardi väljastamisest.

5. SÕIDUKI IDENTITEET

5.1 Sõiduki sobivuse kindlakstegemisel FIVA kaardi väljastamiseks on kõige olulisem sõiduki täpse identiteedi tuvastamine. FIVA püüab sõiduki tuvastada võimalikult täpselt. See võib oluliselt erineda sellest, kuidas sõidukit tavapärases mõistes nimetatakse.

5.2 Šassii/raam või kandev kere on üldiselt sõiduki identiteedi ja ajaloo peamine kandja.

5.3 Sõiduki identiteet on täielik ja täpne jäädvustus järgmistest andmetest:

5.3.1 tootja/ehitaja, linn, riik;

5.3.2 margi, mudeli ja seeria (tüübi) tähistus;

5.3.3 tunnusnumber;

5.3.4 ehitusaasta.

Näited:

Officine Alfieri Maserati S.p.A., Modena (I) Maserati
Ghibli SS Coupé (Tipo AM115/49)
AM11549 9999
1971

B.S.A. Motorcycles Limited, Birmingham (U/K)
BSA Spitfire Mk. II Special (A65.2SP)
A50C0000
1966

Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Werk Ulm (D)
Magirus-Deutz Jupiter 6x6 Pritschenwagen
001 0001 001
1966

5.4 Omaniku kohustus on hoolikalt säilitada ja kaitsta ajaloolise sõiduki identiteeti tõendavaid füüsilisi elemente (nt templid, märgistused, plaadid jne).

5.5 Kui sõidukit on oluliselt muudetud, loetakse eelmine sõiduki identiteet tühistatuks ja sõidukit muutnud üksus loetakse tootjaks/ehitajaks ning uus valmimiskuupäeva ehitusaastaks.

6. SÕIDUKILE TEHTUD MUUDATUSED

6.1 Muudatused on kõik kõrvalekalded sõiduki seisukorras võrreldes tootja/ehitaja poolt tarnitud sõidukiga. Muudatusi tuleb FIVA kaardil kirjeldada koos kuupäeva ja sõidukit muutnud üksusega (kui see on teada). Selliseid muudatusi eristatakse nende ajaloolise tähtsuse järgi ja liigitatakse järgmistesse kategooriatesse:

6.2 Perioodi muudatused: nende muudatuste puhul on dokumenteeritud ja kinnitatud, et need on tehtud perioodi jooksul.

6.3 Perioodile tüüpilised muudatused: väljaspool perioodi sõidukile tehtud muudatused, milliseid tehti perioodi jooksul. Tehtud muudatused ja kasutatud varuosad peavad vastama perioodi spetsifikatsioonidele.

6.4 Perioodile mittetüüpilised muudatused: muudatused, mida perioodi jooksul ei tehtud või mis on tehtud selliste varuosade või tehnoloogia abil, mis ei olnud antud perioodil saadaval. Sellised muudatused võivad mõjutada ehitusaastat (vt „Sõiduki identiteet“).

6.5 Olulisel määral muudetud sõidukid:

6.5.1 Kui šassiid/raami või kandvat kere on oluliselt muudetud (nt lühendatud, kitsendatud, teljevahet muudetud, tugevdatud jne), asendatakse ehitusaasta ajaga, mil sõiduk olulisel määral muudetud šassiil valmis, ning tootja/ehitaja asendatakse sõidukit muutnud üksusega.

6.5.2 Kui šassiid/raami või kandvat kere ei ole olulisel määral muudetud ja **kolmele (3) või enamale** järgmisele komponendile on tehtud perioodile mittetüüpiline muudatus:

–mootor;
–käigukast;
–esivedrustus/roolisüsteem;
–tagavedrustus;
–kere;

siis asendatakse ehitusaasta sõiduki valmimise ajaga ning tootja/ehitaja asendatakse sõidukit muutnud üksusega.

6.5.3 Elektrilised muudatused
See kehtib sõidukite kohta, mis on muudetud sisepõlemismootoriga sõidukist kaasaegseks elektrisõidukiks. Sõiduki ümberehitamise kuupäev on tootmisaeg ja tootja/ehitaja asendatakse sõidukit muutnud üksusega.

6.6 Omaniku kohustus on ajaloolisel sõidukil tehtud muudatused hoolikalt dokumenteerida, et tulevased omanikud teaksid, mille poolest ajalooline sõiduk oma esialgsest ja varasemast seisukorrast erineb.

7. SÕIDUKI AJALUGU

7.1 FIVA jõupingutuste ja FIVA kaardi oluliseks eesmärgiks on dokumenteerida praeguste ja tulevaste põlvkondade jaoks sõiduki varasemad materiaalsed ja mittemateriaalsed elemendid. Omaniku kohustus on käsitseda ajaloolist sõidukit kui kultuuriväärtust (tehnilist- ja kultuuripärandit) ning kaitsta sõiduki ajaloolist teavet. Sõiduki ajaloolise teabe olemasolu on sõiduki autentsuse ja identiteedi oluline tõend.
7.2 Vajadusel tuleb FIVA kaardil kokkuvõtlikult dokumenteerida järgmised ajaloolise sõiduki ajalugu puudutavad elemendid:
7.2.1 Üldine: võib hõlmata muuhulgas, kuid mitte ainult selliseid olulisi andmeid, nagu valmimiskuupäev, tarnimise kuupäev, müügiagent või edasimüüja, esmakordse registreerimise kuupäev, kahju (nt õnnetused) jne.
7.2.2 Omandikuuluvus: see hõlmab kõiki sõiduki varasemaid teadaolevaid omanikke. Omanik peab esitama vähemalt andmed eelmise omaniku kohta. Selline teave, kui see on teada, sisaldab müügikuupäevi või ligikaudseid kuupäevi, omaniku nime, linna ja riiki. Kui sõiduk saadakse kingitusena tootjalt tunnustatud saavutuste eest, kasutatakse eelmise omanikuna tootja nime.
7.2.3 Sündmused: hõlmab olulisi võistlusüritusi, kogunemisi või näitusi (nt autonäitused jne) ja teatud juhtudel ka hilisemaid sündmusi. Selline teave, kui see on teada, sisaldab kuupäevi, sündmuse nime, osalejaid, tulemusi, linna ja riiki.
7.2.4 Restaureerimistööd: FIVA kaardi tähenduses hõlmab „restaureerimistööde“ dokumenteerimine olulist hooldust, remonti, säilitamist, konserveerimist ja restaureerimist. Selline teave, kui see on teada, sisaldab töö tegemise kuupäevi, töö tüüpi, tööd teostanud üksust või isikut, linna ja riiki.
7.2.5 FIVA kaardil oleva piiratud ruumi tõttu võib olla vajalik piirata teavet dokumenteeritava sõiduki jaoks kõige olulisemate andmetega.

8. ÜLDEESKIRJAD JA KORRAD

8.1 Taotluses toodud teave salvestatakse FIVA kaardi andmebaasi.
8.2 Riigis, kus tegutseb ANF, peab selles riigis registreeritud sõiduki omanik esitama FIVA kaardi taotluse vastavale ANFile. ANF ei saa väljastada FIVA kaarti sõidukile, mis on registreeritud teises riigis.
8.3 Registreerimata ajalooliste sõidukite puhul tuleb FIVA kaardi taotlus esitada omaniku esmase elukohariigi ANFile.
8.4 Riigis, kus ANF puudub, võib ajaloolise sõiduki omanik pöörduda FIVA kaardi saamiseks FIVA tehnilise komisjoni poole.
8.5 Kui omanikule keeldutakse tema sõidukile FIVA kaarti väljastamast või ta vaidlustab ANFi poolt väljastatud FIVA kaardil märgitud sõiduki identiteedi või muud aspektid, võib omanik juhtumi edasi kaevata FIVA tehnilisele komisjonile, kes võib delegeerida oma volitused alamkomisjonile. FIVA tehnilise komisjoni otsus on lõplik.

9. MUU

Mistahes muud FIVA tehnilise komisjoni poolt pärast käesoleva tehnilise koodeksi avaldamist vastu võetud ja avaldatud eeskirjad ja otsused tuleb lugeda käesoleva koodeksi osaks.

2024

Unic-Moto uued liikmed

Raul Seidla
Tartumaa (Lõuna piirkond)
Toomas Piht
Tallinn, Harjumaa (Tallinna piirkond)
Ivo Kerdt
Tallinn, Harjumaa (Tallinna piirkond)
Aleksei Kruglov
Tallinn, Harjumaa (Tallinna piirkond)
Ermo Vihtre
Lagedi, Harju piirkond (Harju piirkond)
Mihkel Viira
Tallinn, Harjumaa (Tallinna piirkond)
Indrek Kuusk
Tallinn, Harjumaa (Tallinna piirkond)
Kaspars Romanovs
Tilza, Läti

Uued auliikmed
Avo Kompus
Arno Jõemaa
Tõnu Piibur
Tiit Talts

Auliikmed varasemast ajast
Märt Karu
Urmas Teearu
Aivar Tiik

Ajakirja trükkimise seisuga on klubis 188 liiget.

Tere tulemast Unic-Moto ridadesse!

2025 kalender

Vanatehnikasündmused

VEEBRUAR

15.02	Classic Riders Winter Rally

MÄRTS

14.–16.03	Motoexotica näitus Tartus

APRILL

25.–27.04	Veterama Hockenheimringi vanatehnikalaat
05.04	Brno laat https://www.veterantechna.cz/en/

MAI

04.05	Tagadi Restauraatorite päev
21.–25.05	FIVA World Motorcycle Rally, Emilia Romagna – Tuscany, Italy (ca 2400 km Tallinnast)

JUUNI

14.06	Kolga laat
14.06	Leedu BSTK "Ekipažas" motokokkutulek "Senas Motociklas '25" Sodeliškių manor, Lithuania. bstkekipazas.lt
20.–23.06	Vanasõidukite Suursõit 2025

JUULI

11.–13.07	XXXVIII Motokokkutulek, Karujärve puhkekeskus, Saaremaa

AUGUST

02.08	Kuimetsa Vanatehnika päev XI
20.08	Külkade kokkutulek EW107 ehk 107 külgkorvi Järvamaal
30.08	Kose-Uuemõisa II Vanatehnika päev

SEPTEMBER

13.09	Kolga laat

OKTOOBER

05.10	Tagadi Restauraatorite päev
10.–12.10	Veterama Mannheimi vanatehnikalaat Saksamaal
18.10	Brno laat https://www.veterantechna.cz/en/

Ürituste kalender
Event calendar

XXXVIII MOTOKOKKUTULEK

XXXVIII MOTORCYCLE RALLY

KARUJÄRVE MOTO 2025

11.-13.07.2025 Karujärve kämping / Karujärve camping, Saaremaa

Jälgi reklaami siin / Follow information here: www.unic-moto.ee

Korraldaja / Organizer: Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto

BALTIKUMI SUURIM VANATEHNIKALAAT
Biggest "Veteran market" in Baltics

Kui oled taastamas, hooldamas või ehitamas vana tsiklit, autot, mopeedi, jalgratast, otsid vana kodumasinat või tööriista, siis on see koht just sulle. Rohkem kui 400 erineva vanakraamipakkuja valikust leiad kindlasti midagi sobivat või vajalikku.
Lisaks leiad laadalt magusa suutäie pakkujad ja vanamootorrataste ning autode väljanäituse.

If you are restoring, maintaining or building an old motorcycle, car, moped, bicycle, looking for old home appliance or tool, then this place is for you. From the selection of more than 400 different traders you will for sure find something suitable or useful.
In addition tasty mouthful from food stalls and exhibition of vintage motorcycles and cars.

IGAL MAI JA OKTOOBRI ESIMESEL PÜHAPÄEVAL
EVERY FIRST SUNDAY IN MAY AND OCTOBER

Korraldab: Eesti Vanamootorrattaklubi „Unic-Moto"
Organizer: Estonian Vintage Motorcycle Club „Unic Moto"
Info: restauraatoritepaev@unic-moto.ee või +372 501 8426
www.unic-moto.ee