

Tempo



Nr 32

detsember 2025

Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto ajakiri



AJS Silver Streak 38/22 (1938), omanik: Juris Ramba, Karujärve Moto 2025, restaureerimiskonkurss kuni 1945 - I koht

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

Sisukord

Presidendi pöördumine Andrus Lüüding	3	Kose-Uuemõisa vanatehnikapäev Kadri Kittask	40
Hüvastijätt legendiga. In memoriam Märt Karu Urmas Teearu, Ants Kivimäe	5	Eesti-Läti hooaja algus... Avo Kompus, Martins Greve	42
Talvine korvimatk Marit Järviste	8	Eesti-Läti hooaja lõpetamine, Preti Rudenim Avo Kompus, Martins Greve	45
Classic Riders Winter Rally 2025 Riho Tarbe	10	Minu esimene bussireis Mannheimi Richard Eesmaa	47
Motoexotica Tartus 2025, kuurileiud Heiki Vint.....	12	Sillalt-sillale mööda Ahja jõge Kalmar Laine.....	50
Nõmme Roheliste Väravate Tänav Gerli Ramler.....	14	Meie oma põhjamaade meister Heino Korb	53
Senas Motociklas '25 Gerli Ramler	16	Retro IZ-350 sarja kokkuvõte Ivar Vaaderpass	55
Vanasõidukite Suursõit 2025 Tiit Talts, Indrek Sirk	20	Kuurikaunistusest poodiumile Eili Arula	57
Minu esimene Suursõit mootorrattal Eva Marta Ojamäe	23	Retro IZ-350 tehnilised nõuded 2026 Ivar Vaaderpass	58
Karujärve Moto 2025 Mait Eiso	26	Kalendripoiss Aivo Mündel Gerli Ramler	59
Indiani Rally Taanis – IIR25 Ivar Lindla	30	EVKLi tegemised Indrek Sirk, Tiit Talts	60
Kuimetsa vanatehnikapäev Juhan Laansoo	32	FIVA Nordic-Baltic kokkusaamine Kaspar Noor	64
Valge Daami Bike Show Ingvar Kuusk	34	Ühe vana BSA lugu Anatoli Metus	69
Seto Kostipäiv Sulev Ojamaa	36	Eesti esimesest naismotosportlasest Gerli Ramler	70
Pärnumaa IV vanatehnikapäev Tiit Talts	38	Mootorratta M1A uskumatu teekond Heino Korb	72
EW107 ehk 107 külgorvi Tõnu Ehasalu, Alempois MC	39	Uued liikmed, vanatehnikauitused 2026 Unic-Moto	74

Toimetus

Väljaandja: EVMK Unic-Moto
Toimetaja: Gerli Ramler
Küljendus: Andrus Lüüding
Trükk: SYS Print | IPPI

Piirkondade volinikud:

Tallinna piirkond
Urmas Teearu, 508 7150
Priit Pedak, 512 5806
tallinn@unic-moto.ee

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

Kesk-Eesti piirkond
Uko Truu, 527 4284
kesk@unic-moto.ee

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

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

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

Juhatus 2025

Andrus Lüüding, juhatuse esimees502 8826
Richard Eesmaa, juhatuse liige 5303 2417
Sulev Ojamaa, juhatuse liige509 2537
juhatuse e-post: unicmoto@unic-moto.ee

Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja piltide tegijatele!

Hea klubiliige

Motohooaeg on lõpusirgel ja aeg teha hooajast kokkuvõtte. Sündmuseid, millest kirjutada, on omajagu ja õnneks on meil ka piisavalt huvilisi, kes on nõus seda jõudumööda tegema. Nagu viimaste aastate trend on näidanud, kisub Eesti vanatehnikaürituste kalender juba liigagi tihedaks ja peab hoolega valima, kuhu minna. Meie tublisid vanamootorrattureid on õnneks üksjagu ja tänu sellele on klubi olnud esindatud nii siinsetel kui ka väljaspool Eestit toimunud üritustel. Ülevaade neist järgnevatel lehekülgedel.

Kahjuks ei saa üle ega ümber ka kurbadest sündmustest, seda enam, et üks meie sel aastal lahkunud klubiliikmetest oli käesoleva ajakirja looja ja pikaajaline toimetaja Märt Karu. Lisaks ajakirjale oli tal loomulikult ka suur osa nii Eesti vanamootorratta liikumise vedamisel kui ka Unic-Moto asutamisel. Head teed, Märt, Toomas, Arno, Matti ja Indrek teile taevastele radadele! Kaotus on suur, aga kui vaadata sel aastal klubiga liitunute nimekirja, läheb tuju natuke paremaks. Huvi vanade mootorrataste vastu on endiselt olemas ja suuremad entusiastid leiavad varem või hiljem tee meie sõbraliku seltskonna juurde.

Uuel hooajal on, mida oodata

Valmis saab meie filmiprojekt koostöös Stereotek OÜ filmimeeskonnaga, mis kajastab Eesti vanamootorratturite tegemisi viimase 50 aasta jooksul. Film koondab kokku vanade olijate meenutused koos tänapäevaste ürituste kajastusega. Loodame, et tegu on igas vanuses vaatajale huvipakkuva teosega ja kes teab, võib-olla sütitab selle vaatamine vanamootorrattapisiku nii mõneski nooremas huvilises.

Lisaks filmile on plaanis mitmeid teisi vanatehnikasündmusi, sest tähtpäeva tähistab ka automeeste klubi Unic.



Mis ja millal täpselt toimub, saab selgemaks aasta algul. Jälgige infot erinevates meediakanalites ja foorumites.

Eelmisel suvel toimunud vanamootorrataste kokkutulek Saaremaal, Karujärvel oli ülimenukas. Juba on olemas palju lubadusi väljastpoolt Eestit osaleda ka meie järgmisel kokkutulekul. Poola klubil Rotor plaanib osaleda veel suurema delegatsiooniga! Meie järgmine kokkutulek saab teoks Harjumaal, Reval Moto 2026 – Unic-Moto 50 nime all ja kulmineerub suure väljanäitusega Tallinna kesklinnas. Sellega tähistame ennekõike Unic-Motole eelnenud Unic motosektsiooni loomist ja Unic-Moto sünni. Näitusepaik on veel lahtine, kuid loodame linnaisade vastutulelikkusele ja vast väikese platsi ikka leiame, kus vanatehnikat linnarahvale ja külalistele näidata.

Loomulikult on meil plaan osaleda ka välismaistel üritustel. Sidemeid naaberriikidega peab hoidma ja seega on meie esinduse osalemine Läti-Leedu sündmustel saanud juba heaks tavaks. Üle ei saa ka Poola sõpradest ja hea tahte märgiks proovima ka sinna jõuda. Lisaks on plaanis minna ka rahvusvahelisele FIVA mootorrattarallile Tšehhi. Eelmisel aastal meil FIVA-l osalemine kahjuks ei õnnestunud, kuna viivitasime liiga pikalt transpordi-küsimustele aega viites ja seoses piiratud osalejate arvuga enam üritusele ei mahtunud.

Sel korral soovime olla kiiremad ja esimesed nobedad on end juba kirja pannud.

Pikemate sõitudega on mõistlik proovida mitu üritust ühendada ja sel korral on lausa mitu erinevat ideed. Nimelt tähtub aastal 2026 juba 90 aastat Eesti meeskonna üldvõidust 1936. aasta Berliini Olümpia Tähesõidul. Meie entusiastlike vanamootorratturite plaan on seda loomulikult tähistada ja sõita nii palju kui võimalik mööda sama trassi Berliini. Tollal oli finiš Berliini Avus ringrajal, millest kahjuks tänaseks on saanud osa maanteest. Legendaarset kohta meenutab vaid sellekohane monument. Lootust on, et Berliini vanade mootorrataste ühendus VMG Berlin saab meile abiks olla ja plaan on Berliinist sõita koos nende esindusega edasi Tšehhi poole.

See on vaid osa plaanidest. Kõik, mis teoks saab, leiab tee loodetavasti järgmise hooaja lõpul siiasamasse ajakirja kaante vahele ja saab meie seiklustest kindlasti lugeda.

Olles klubi eestvedamisega peaaegu kümnendi jagu seotud, on hea näha, et mõned külvatud seemned on idanema läinud. Seda ennekõike just välismaiste kontaktide ja sõprussidemete loomise näol. Kindlasti on meie klubi liikmed teatud-tuntud olnud ka varem, kuid seda rohkem individuaalsel tasandil. Nüüd oleme viimase 10 aasta jooksul teinud klubiga väljasõite erinevatesse riikidesse ja osalenud regulaarselt mitmete välisklubide üritustel.

Edasi viib meid muidugi meeskonnatöö ja sarnased huvid. Sama käib ka legendaarse Tagadi Restaatorite päeva kohta. Järgmise aasta sügisel saab toimuma see ettevõtmine juba 60. korda. Suuresti tänu vabatahtlike pühendatud ajale ja tööle see Baltikumi suurim vanatehnikalaat on seni toimunud ja loodame, et entusiasm jagub ka edaspidiseks.

Esile tahaks tuua meie Lõuna piirkonna aktiivsuse. Lisaks Motoexotica väljapaneku korraldamisele organiseerivad nad mitmeid vahvaid väljasõite ja kindlasti peaks seda ka

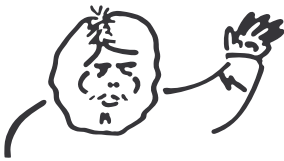


teistes piirkondades tegema. Võtke eeskuju ja tehke järelle!

Suur tänu klubi juhatuse poolt kõigile, kes on ühel või teisel moel sel hooajal vanamootorrataste ning vanatehnikaliikumisse panustanud. Aitäh!

Häid saabuvaid pühi ja mootorimürinaküllast uut hooaega!

Andrus Lüüding
EVMK Unic-Moto president



Hüvastijätt legendiga

RIP

In memoriam, Märt Karu (28.05.1948 – 26.08.2025)

Meenutab sõber ja klubikaaslane Ants Kivimäe:

Raasiku alevikul on linnulennult vaadates hoburauda meenutav pikk kaarjas kuju ning igal osal väärikas nimi: Kirikumõisa, Postijaama, Tehase, Kambi jne. Kambi oli suurte põlispuude tukk keskasula ja tehase asumi vahel. Põlispuude vahele oli peidetud mõisamaja, loomaarsti maja ja vähe lagedamal jõekaldal suur viinavabrik. Sõda segas inimeste kaardipakke ja nii sattusid endisesse loomaarsti majja elama Lehtsest pärit Karud, mina elasin emaga viinavabrikusse loodud korteris.

Tolle aja Kambi lastest olin noorim ning õnnelik, kui mind lolluste tegemisel kampa võeti. Kuna õnneks ei olnud veel välja mõeldud interneti ja telekas oli vähestel, siis veedeti kõik vaba aeg õues. Märt käis mingi aja poksitreennis ning püüdis siis saadud oskusi edasi jagada. Ja siis sai Märt 125 ccm võrri! Edasine liikumine mõisapargis ja lähiümbruses toimus ainult tsikli seljas. Pilasime, et kas ta käib pelleris kah pörriga. Ütles, et käiks, aga trepp pidi segama.

Muidu möödus lapsepõlv nagu ikka selle aja noortel. Paugutasime leitud vintpüssidest, mürsku või miini leides panime selle lõkkesse küpsema, et saaks tummisema paugu. Tegime sutsakaid ehk isetehtud laskeriistu. Elu toimus militaarmaailma ümber – ime, et hing sisse jäi.

Mingil ajal jäi kõik see armas tegevus ja algas tarkuse nõudmine Tallinnas. Muidugi ka tüdrukud ja armumised. Märt oli majanduslikult osavam ning mingil hetkel hankis auto, millega sai mööda Eestimaad vanatsikleid otsitud. Hea lugu oli Sarolea saamine – minu sõber teadis, et Peipsi ääres on üks imelik tsikkel ja sõitsime seda vaatama. Nimi olevat Za Ruljom või midagi taolist. Ent see oli väga kaugel Zündappist ja sinna ta jäi. Tagasi tulles rääkis inimestele, kes ei olnud nii pipar ning tõi ratta ära.



Tegime tööd, abiellusime, saime järglasi ja olime ühe suure pere, Unic-Moto klubi, liikmed. Aastad veeresid ja Märdis lõi välja tõeline uurijaveri. Ma ei oska neid tunde kokku liita, kui palju ta arhiivides istus. Läbi tema lahkumise kaotasime mitte ainult sooja ja abivalmis sõbra, vaid ka tohutu vanatehnikaajaloo infopanga.

Meil oli omapärane tervitusviis. Kui Märt helistas (viimati vast kuu-paar tagasi), siis mina ütlesin: „Tuli linnast doktor Karu...” ja tema jätkas: „...kes ei saanud miskit aru”. See on katkend eestiaegsest lorulaulust. Märt sai suurepäraselt kõigest aru ja temas oli seda head loovat uudishimu. Paraku on meil kõigil saatuseraamatus oma algus ja lõpp. Ja iga lahkumine võtab ning teeb jääjate maailma tühjemaks.

Puhka rahu, hea sõber!

Meenutab sõber ja kaasteeline Urmas Teearu:

Karu Märdi lahkumisega tundus, et ka osa minust on läinud teispoolsusesse. Nii palju oleme läbi aastakümnete koos olnud ja ette võtnud. Võin kindlalt öelda, et paljugi, mis ma olen vanamootorrattaelu edendamisel saavutanud, on just tänu Märdile.

Mind pandi vanatehnikaklubi Unic motosektsiooni juhtima väga noorena, vahetult pärast TPI (Tallinna Tehnikaülikooli) lõpetamist. Organiseerimiskogemus oli nullilähedane, aga päästjaks osutus sektsioonis sekretäriametit pidav Märt. Tol ajal olin Märdi juures Hagudi tänaval peaaegu igaõhtuseks külaliseks.

Esimeseks meie organiseeritud ürituseks oli Velo–Motonäitus Piritas näituste messikeskuses 1984. aastal. Seal oli ettevalmistusel veel peategijaks Valeri Kirss. Järgmisel aastal täitis mootorrattal 100 aastat. Valeri tahtis seda tähistada autonäitusega Kalevi Spordihallis, aga tänu Märdi oskuslikule lobitööle leidsid ka tsiklid auväärsed koha spordisaali keskel.

Lausa maailmarekordiks võib pidada Märdi BMW R23 restaureerimist, mis sai tehtud kolme nädalaga. Õnneks mootoriosa ei olnud vaja teha. Töö krooniks oli Riias toimunud mootorratta 100. sünnipäevale pühendatud üleliidulisel motokokkutulekul oma klassi restaureerimiskonkursi esikoht.

Koos sai korraldatud mitmeid meeldejäävaid üritusi. Märdil ideedest puudust ei olnud! Tol ajal meil eriti rahalisi vahendeid kasutada ei olnud. Märt tegeles siiditrükiga ning trükkisime auhindadeks õnnitluskaarte ja rallimärke. 1990. aastate algul tuli Märt välja ideega hakata välja andma oma motoajakirja. Nimeks sai Eestis toodetud mootorratta järgi Tempo ja peatoimetajaks oli jällegi Märt. Mäletan, kuidas me koos kleepisime tekstile fotosid,



paljundasime ja klammerdasime ajakirja lehti käsitsi kokku.

Kui Valeri Kirss otsustas Unic klubi laiali saata, siis oli just Märt see, kes ütles, et meie jätkame. Tema eestvedamisel sai asutatud motosektsiooni baasil EVMK Unic–Moto. Ja just tema eestvedamisel taasloodi ka autoklubi Unic. Naljatasime omavahel, et teeme Unic–Moto juurde autosektsiooni.

Oluline roll on Märdil ka selles, et Unic–Moto on tänapäeval kõige rikkam vanatehnikaklubi Eestis.



Tallinnas, 1989: Vasakult – Ain Einsalu, Tiit Muru, Märt Karu, Urmas Teearu, Fredi Lepp

Nimelt Märt uuris soomlastelt, kust tulevad nende klubi rahalised vahendid. Selgus, et väga oluline tulullikas on varuosalaatade korraldamine. Siis tuli ta minu jutule, et klubi peaks Tagadi laada korraldamise enda kätte võtma. Seni olin seda teinud mina, kaasates oma pereliikmeid ja tuttavaid. Mulle oli ka oluline, et klubil ikka hästi läheks ja oleks vahendeid ürituste korraldamiseks. Nii saigi tehtud oluline otsus ja Tagadi Restauraatorite päev olnud aastakümneid Unic-Moto korraldada.

Vanakaru oli aktiivne Eesti motoasjanduse ajaloo uurija. Tänu temale saime teada, millal Eestimaa pinnale toodi esimene mootorratas.

Kahjuks jäi välja andmata tema unistus – Eesti motoasjanduse algusaastaid kajastav raamat.

Märdiga käisid kaasas ka igasugused huvitavad jutud, mis tal oli elu jooksul juhtunud. Mina olin neid tavaliselt kümneid kordi kuulnud, sest olime temaga tihti koos, aga ülejäänud seltskond oli uus. Üks selline oli, kuidas Märt endale korteri sai.

Ta töötas Automis, mis allus otseselt ENSV Ministrite Nõukogule. Kui alamad astmed olid läbi käidud ja korterimurele lahendust ei leitud, otsustas ta pöörduda kõige suurema ülemuse poole. Selleks oli nõukogu esimees Bruno Saul, tänapäeva mõistes peaminister. Tal oli kokkulepitud vastuvõtuaeg. Kabinetti sisenedes istus seal üks mees. Märt teatas, et tahab rääkida Bruno Sauliga, mees vastas, et rääkige minuga.

Märt uuris, et kes teie olete, ning mees ütles, et on nõunik ja räägib jutu edasi. Märt siis kurtis oma korterimuret. Mees lubas vaadata, mida teha annab. Hiljem, televiisorit vaadates, tundis ta ära, et oli rääkinud siiski Bruno Sauliga. Kõige krooniks leidis ka korterimure peagi lahenduse.

Kõiki Märdi mehetegusid üles lugeda ei jõua. Teda on nimetatud Unic-Moto käilakujuks ja legendi staatus oli tal juba eluajal. Kuni viimase ajani hoidis ta end kursis vanamootorrattaeluga ning veel sel suvel väisas ka suvist Karujärve Moto kokkutulekut. Oleme kaotanud vanamootorratta liikumise suurkuju ja hea sõbra.



1988 Soomes kokkutulekul: Vasakult – Kalju Ots, Ants Kivimäe, Märt Karu

Korvide talvematk

Ettevalmistus on edu võti

25. jaanuaril 2025 toimus Türil motoklubi Road Devil MC korraldatud Talvine Korvimatk. Üritus toimus neljandat korda tänavu, meie tiimi jaoks oli see teine osalemine.

Eelmisest aastast sai palju õpitud ja sel aastal sai juba ettevalmistusi tehes plaan paika. Meie naisekipaaži juht Meril Närep naelutas rehvid ja pani rattale külge krossisõidu korvi. Lisaks sai võetud kaasa tööriistakott koos varuküünaldega, korvile pandud klubi lipp lehvima ning kiivritele erksad patsid külge. Mõeldud-tehtud, ratas kärusse ja algas meie sõit Türiale. Hommikustel tundidel ehmatas vihma sadu ja lõuna poole jõudes lörts natuke ära, kuid sõidu alguses läks ilm ilusaks.



Esimene ehmatus saabus koos stardipauguga, kui meie kõrval olev mees näitas, et meie ratta tagarehv on täiesti lõss. Siis ei olnud enam aega mõelda! Kähku rehvipump välja ja pumpama – rehvi täis, kodinad kokku ja teistele järgi. Õnneks jäi rehvi pidama ja jõudsime teistele kohe järgi.

Rada kulges vaheldumisi asfaldi- ja kruusateedel. Vaikselt hakkas tulema tunne, et kuidagi igavaks kisub ja järgmisel hetkel nagu nõiutult tuli korvipoolne leegitoru mootori küljest lahti. Ratas hakkas ilusat valju häält tegema ja vahepeal tuli natuke leeki ka. Vaatasime, et seisma pole mõtet jääda, sest juba järgneval keeramisel tuleb niikuinii ootama jääda. Sõitsime mõnest kruusatee august ka läbi ja järsku lendas toru küljest. Siis sain korvipoisina paar kiiremat sammu tehtud ja tõin leegitoru ära. Mootor oli soe ja kullinokkasid polnud käepärast ning Meril otsustas, et tuleb edasi sõita ja tagus kirsaninaga leegitoru tagasi. Mis kinni ei jää, see saab kinni löödud – igatahes pidas see lahendus ilusti sõidu lõpuni vastu.



Pärast seda läks juba sõit huvitavaks. Sai metsateedel ja karjääris üles-alla sõita, paaris kohas natuke kallutatud ja lükatud, korra pikali ka käidud, aga mitte nii nagu eelmisel aastal. Lõuna möödus karjääris mõnusa hernesupi ja grillvorstidega, sai muljetatud ja küünlaid puhastatud. Pärast lõunat hakkas tagasisõit. Korra arvasime, et eksisime juba ära, kuid ATVdega abimehed hüppasid appi.

Krossikorvi eelis on, et saab püsti seista ja alati on kolonni eesotsas toimuv näha. Siis saab kiiresti maha hüpata ja lükata nii meie ratast kui ka vahetevahel teistele abiks olla. Sõidu lõpus oli mul selg seismisest väsinud ja Merilil käsi gaasikeeramisest hell ning tekkis uitmõte rolle vahetada. Eks mulgi ju on vaja harjutada sõitmist, sest korviga ratas valmimas. Alguses oli harjumatu ja õppimiskohaks sai, et teinekord on vaja parema liikuvusega riided võtta, et ikka ulatuks käimalöömisvändani ja pidurit vajutama.



Tagasi jõudes hakkas uus kiirustamine pihta. Ratas ja ise kähku puhtaks, sest järgnevale üritusele minek. Väga oleks tahtnud öhtusel muljetamisel ka osaleda, kuid selga tuli tõmmata öhtukleit ja jalga kontsad. Ega iga päev ei saa ratast kärust maha võtta öhtukleidis.

Marit Järviste



Classic Riders Winter Rally

Motohooaja avapauguks on minule juba traditsioonina kujunenud Classic Ridersi talvine sõit Narva-Jõesuus. Märkmete järgi oli seekord minule 7. kord osaleda. Kuigi meie klubist on tunduvalt rohkem kordi osalenuid, usaldati seekord sündmusest jutukese kirjutamine minule – et tõelised staarid millegi muu teravamaga silma saaks paista. Kahjuks saabus kirjatsuraks saamise roll pea 9 kuud hiljem, mistõttu enamusele fotomaterjalist ei oskagi viidet anda, kust need on alla laetud. Igal juhul tänud nende tegijatele!

Kuna teist talve järjest ei olnud ma suutnud oma tavatalverattal, korviga Jawa 638-l, väntvõlli ära vahetada, tuli seekord jälle minna korviveoga sõjaväe-Dnepriga MV-650M. Sel on muidugi all 40-aastased originaalrehvid, mistõttu lumel ja eriti jääl sõitmine nüüd just kõige mugavam tegevus ei ole. Seekord startisin üritusele üksi. Autoga, alles laupäeva varahommikul. Ürituse staapi Narva-Jõesuus, hotell YES-i jõudsin igati õigel ajal. Meie klubist olid juba eelmisest öhtust kohal Andrus ja Tiit Lüüding MT10-36 ning uuem klubi liige Andres Suvorov Dnepriga MT11-ga. Soolo IŽ-ga esindas meid Raul Seidla. Traditsiooniliselt olid kohal Road Devili mehed päris mitme tsikliga ja ka Alempois MC esindajad. Muidu on Rakvere olnud suurem IŽ-meeste punt, kuid seekord oli neid esindamas ainult 1 ratas.



Kui Tallinna ümbrus oli väga lumevaene, oli Narva-Jõesuus oli seis päris hea ja ilm suurepärase, külma -3C. Hommik algas veidike ärevalt Lüüdingutele, kuna kodus ellu äratatud aku oli hommikuks ikkagi tühjaks vajunud. Tiit sai akujuhtmed ja minu Dnepri abiga saime nende Dneprile hääled sisse. Ürituse staariks oli Tšehhist 60-ndate CZ-ga omal jalal kohale sõitnud mees. Leidub ikka entusiaste!



Ürituse formaat oli sama: kõigepealt sõidetakse natuke Narva-Jõesuus, siis suurepärasel männimetsas kuni mäkketõusu võistluste alguseni. Tegemist on arvestatava tõusuga, mis on paremale kurviga, mistõttu korvidega väga hooga sinna peale lennata ei saa. Mõnikord on tõus päris jääs olnud. Sel korral sellist muret polnud, kuid üles ei saanud päris mitmed, endalgi ajaliliselt hästi ei õnnestunud.

Järgneb aja peale sõit krossirajal või järvel jäärajal. Sel aastal külma ei olnud, kuid ometigi oli Laagna järvele võrdlemisi paks jää tekkinud. Minu osalusel toimunud kordadest on päris mitmed toimunud järvel, kuid rada seal pole küll kunagi väga hea jää kvaliteediga hiilanud, küll on vesi peal, siis konarusel. Sel korral taheti i-le täppi peale panema ja mindi enne võistlust Nivaga rada tegema.



Kalda lähedal vajus see siiski läbi jää ja otsustati järvel võistlemisest loobuda. Selle asemel toimus see kuskil Narva-Jõesuu ja Narva vahelisel krossirajal, kus see varemgi on olnud. Seal oli ka lõunapaus ja traditsiooniliselt veeti suppi kogu raja ulatuses kohale tsikli järgi oleva katelokiga. Rada oli päris konarlik, mistõttu mina seda väga hooga ei läbinud. Enne krossirajale jõudmist aga läks tühjaks Lüüdingute Dnepril rehvi ja nad jõudsid kohale hiljem.



Seekord ei saanud ma ühtegi auhinda. Järgmisel aastal peab end parandama ja Jawa on nüüd ka korras. Kahjuks väga palju lootust ei tasu, sest Reigo on juba spetsiaalse talvise korvijawa kokku pannud ja tema juba enda võistlusklassides üldreeglina teistele võimalusi ei jäta! Oli tore päev ja lehitame järgmise korrani!

Riho Tarbe



Unic-Moto Motoexotical: kuurileiud ehk säilinud mootorrattad

Sel aastal näitas Unic-Moto Tartu messikeskuses toimunud Motoexotical meie ja muu maailma tehnikaajalugu selle kõige ehedamas kuues – nii nagu 50, 80 või 100 aastat tagasi mootorrattad tehasest välja tulid, nagu nad on oma elu elanud ja millisena säilinud.

Kuna mootorrattas on transpordivahend, siis on nende kulumine oluliselt suurem kui kohviserviisil või seinavaibal, ent sarnaselt igale muule vanavarale on ka tehnika puhul oluline selle autentsus ja originaalsus.



Eesti restauraatorid on silmapaistvalt head eksperdid, ent tegelikult kõike ei pea alati korda tegema, parandama, uuendama ning renoveerima. Elu jätab meile kõigile jälje ning iga mõlk paagil või porilaua räägib oma loo. Ja see lugu on väärtuslik tulevastele põlvetele.

Unic-Moto boksis on seekord väljas umbes 15 säilinud mootorrattast, teiste hulgas näiteks kaks omas mahlas säilinud Indiani: 1918. aasta külgkorviga Indian Powerplus ja 1937. aasta Indian Chief, 4-silindriline 1924. aasta Excelsior-Henderson DeLux, BMW R35, 1967. ja 1970. aasta juubeli-Voshodid, Ungari mootorrattaste lipulaev, 1968. aasta Pannonia T5 ning 1960. aastatest pärit mopeedid Jawetta ja Mobylette.





Unicmotolased külastasid traditsiooniliselt Nõmme kogukonnapidu

Juba aastaid on Unic-Moto lõbus seltskond väisanud Tallinnas Nõmme kogukonnafestivali Roheliste Väravate Tänav, mis seekord leidis aset Sõbra tänava kandis. See on üritus, mis kohalikud avavad oma aedade väravad hoovikohvikuks, täikaks, rohevahetuseks, kontserdiks või näituseks.

Unicmotolased kogunesid nagu ikka WIMA Estonia heategevuslikus Moto-Muttide Puhvetis ning ükskõik, kas tullakse rattaga või rattata, on see üks tore vabas vormis maitsev kohtumine maikuu viimasel pühapäeval. Seekord olid motonaiste kõrval end sisse seadnud ka Nõmme keskuses tegutsev mootorrattamüüja MotoRock oma motikate ja sõiduvareustusega ning silma röömustas meie liikme, vanajalgrattakoguja Toomas Pihti unikaalsete jalgrataste väljapanek.





Senas Motociklas '25

Kuidas eestlased Leedu vanaratturite südamed võitsid

Kui me aastal 2023 käisime sõprade lätlaste vanamotikate kokkutulekul Preti Rudenim, kutsusid leedukad meid väga aktiivselt oma järgmise aasta kokkutulekule, mille nad lubasid korraldada võimalikult Läti piiri ääres, et meil oleks hää tulla. Tõsiasi selgus mõned kuud hiljem – üritus toimus siiski mitu tundi kaugemal mere ääres. Sel aastal olid nad aga tõepoolest oma vanamootorrataste kokkutuleku Senas Motociklas '25 toonud Biržaisse, kuhu on Tallinnast vaid 5 tundi sõita.

Meist kõige tublimad – Sulev Ojamaa, Richard Eesmaa, Heiki Tikas koos sõbra Siimu ja sõbranna Selvega – tulid kohale kahe rattalistel. Tiiu, Andrus ja Laura Lüüding, Urmas Teearu ja Avo Kompus tulid autoga ning nii ka meie Priiduga, sest mul oli reedel pikalt üks koolitus, mille lõppedes vanadel ratastel startides oleksime jõudnud kohale selgelt liiga hilja.





Lüüdingud jõudsid kohale oluliselt varem ja andsid ülevaadet, mis toimub: et telkimiskoht eestlastele oli ilusti võetud, vahvad eeslid ja sülitavad laamad on meie tagaaias ning kokku pidi tulema umbes 200 ratast. Järgmine info oli, et lõviosa on IŽ-id, M-id, Jawad, Dneprid ja Uralid ning neid muudkui tuleb ja tuleb. Nii oligi ja rataste parkimisel tehti suurt vahet, et ikkagi lääne rattad saaksid esimesse ritta ning ülejäänud sujuvalt nende taha.



Hiljem peo käigus uurisime Tiiuga, et miks neid ida rattaid ikkagi nii palju kokku tuli ja siis ühe klubiliikme tütar seletas, et klubid on vanad, liikmed on enamikus samuti eakad ning need mehed naljalt oma rattaid ei vaheta ja uusi juurde ka ei soeta. Et kui oled viimased 30 aastat M-ga sõitnud, siis lihtsalt nii ongi. Tema isal oli mitu IŽ-i ja kui on kokkutulek, tuleb tütar Biržaisse külla, laenab issilt ratta ja sõidab sellega ürituse ajal. Muidu tal ei pidanud motikat olema ja muul ajal ta tsikliga ei sõidagi. Ainult isa rõõmuks.

Üritus algas ametlikult laupäeval, 14. juunil, aga registreerimine toimus nagu ikka juba reedel. Rattad tuli parkida kõik peoplatsi kõrvale ning selles osas käidi meile eraldi ütlemas, et tooge nad nüüd telkimisalalt ära.



Kuna ootasime Sulevit ja Richardit koos minemiseks, siis pidi seda meile ikka korduvalt mainima. Need, kes tulid „omal jalal“, pidid läbi leedukeelse QR-koodi end veel eraldi registreerima. Heiki & Co ei viitsinud seda teha. Seega etteruttavalt võib öelda, et kaugemalt tulijate tiitleid nad ei saanud, kuigi muidu oleksid kindlasti ära märgitud.

Hommikune korraldajate sõnavõtt oli üdini leedukeelne. Noh, kuulasime selle ära ja kui aru saime, et see lõppes, liikusime oma rataste juurde. Lobisesime Tiiuga juttu, hakkasime varustust selga ajama ja siis äkki vaatame, et mida värki – kõik rahvas on meie ümber! Selgus, et tõenäoliselt oli leedu keeles öeldud, et nüüd liigume kõik koos eestlaste ja lätlaste ilusate rataste juurde grupifotole. No keerasime siis ka end ümber ja jäime kenasti pildile.

Ühissõit viis meid erinevatesse regioonide põhikohtadesse, näiteks Biržai ja Vabalninkase südalinnas olid motonäitused ja külastasime ka kohalikku lennuklubi.

Kuna seal toimus pikem leedukeelne ekskursioon ja kangesti tekkis tahtmine juba



tsikliriided seljast saada ja külm õlu avada, siis palusime luba omal käel staapi sõita. Tagasiteel Richard ütles kiivrisides, et kuulge, sai siin grupisõidus jorutatud ja päikese käes kõrbetud küll, sõidaks äkki nüüd torud puhtaks? Andrus grupijuhina keeras kohe gaasi peale ja kamp eestlastest huligaane võtsid vanadest tsiklistest, mis võtta andis. Ise mõtlesin, et mida Urmas ja Avo küll mõelda võivad sellisest äkilisest kihutamisest, sest nemad ju ei kuulnud, et meil oli plaan torusid puhtaks lasta. Aga siis tuli Urmas pärast sõitu ja kiitis, et see tagasisõit oli päeva parim osa!

Kokku sõitsime umbes 100 km mööda ilusaid Leedumaa teid, nautisime seltskonda, maitavat toitu, laupäeval jagati ka väga head tasuta õlut ja sütel päev otsa grillitud kitse.



Õhtune programm oli meeleolukas, kuigi veidi liiga palju aega läks selle peale, et leedukad otsustasid anda diplomi ja kingituse kõigile osalejatele – ja neid oli tõesti palju! Žest oli armas, ent äärmiselt ajakulukas.

Lõpuks oli juba väljas suhteliselt pime ning siis jagati välja veel vahvaid karikaid, näiteks meie Richard ja Sulev läbisid seega sihtkohta jõudmiseks oma kahe rattalistel pikima teekonna ning minu NSU Supermax sai ligi 200 tsikli seas kõige ilusama mootorratta tiitli! Vot see oli vahva üllatus. Olgem ausad, et Eestis sellist auhinda ei saaks iial, sest meil vaadatakse musta numbri ja hea restaureerimistöö kõrval väga hoolikalt tsikli võimalikult suurt kubatuuri ja võimalikult vana aastaarvu. Auhinda vastu võttes olid kahetised tunded, sest kõik ju teavad, et ma ise oma ratast ei ehitanud, aga siinkohal on õige hetk välja tuua, et see valmis 2019. aasta Balti keti sõiduks Priidu ja Margus Karu koostöös. Ilma Marguseta pole see ratas õigeks ajaks valminud ja tema sõnad olid, et ta ei aitaks seda ehitada, kui tegemist poleks nii ilusa, nüansirikka ja pagana huvitava rattaga. NSU-ga sõites tunnen alati noore Karu kohalolekut.

Järgmisel hommikul hakkasime koju liikuma, aga enne külastasime kohalikku muuseumit, kus oli lisaks taluvärgile ka mõned vanad mootorrattad.



Eelmisel õhtul oli juhtunud selline asi, et Richard nagu möödaminnes uuris, et kas äkki tema ja ta ratas mahuksid Lüüdingute auto ja käru peale. Selgus, et no mahuks jah. Seega sai Sulevile pehmelt öeldes nuga selga löödud (nali) ning meie ärkamise ajaks oli tal üksinda lahkunud. Aga no meie kambaga jõudsime üle piiri Lätti ja no mida värki – seal oli vanatränilaat. Jäime kõik sinna kinni mõneks ajaks nagu ikka, Kes sai mingeid tsiklijuppe, kes muud, aga Priit otsustas soetada vana Ida-Saksa raudteelaterna 1950. aastatest. Ise kiitis, et see on palju soodsam hobi ning Mannheimi Veterama laadalt ostis veel ühe juurde. Ma ei tea, mis meiega nüüd üldse niimoodi edasi saab?

Aitäh Leedu kokkutuleku korraldajatele: Birzu senovines technikos klubas Ekipazas ja Asociacija Senasis motociklas!

Gerli Ramler



Vanasõidukite Suursõit 2025 korraldajate poole pealt

20.-23.

juuni

Nii nagu varasematel kordadel, hakkas ka seekord mingil hetkel valjenema mõte järjekordsest Vanasõidukite Suursõidust. Tegelikult tähendas see, et siit-sealt vanatehnikahuviliste seast küsiti eelmiste Suursõitude korraldamisega toimetanud tegelaste käest ääriveeri, et kas järjekordne Suursõit ikka toimub.

Vastus oli ikka sama – kus siis muidu, ikka toimub. Ikkagi juba nagu traditsioon iga viie aasta järel. Aga ainult siis, kui keegi selle korraldab. Ja sinnapaika see jutt jäigi. Kuni saabus aeg, mil oli selge – kui on plaan suurelt sõita, siis tuleb hakata korraldama. Varasemate sarnaste ettevõtmiste kogemusest oli selge, et sellise suuremat sorti sõidu korraldamiseks on vaja palju entusiasmi, eestvedajaid ja suurt abiliste seltskonda. Seetõttu tegigi Eesti Vanatehnika Klubide Liidu juhatus liikmesklubidele ja võimalikele



kaasaaitajatele ettepaneku koguneda novembri alguses 2024 Paidesse.

Kokkusaamisel vahetati mõtteid nii korraldusliku poole kui ka marsruudi kohta. Eeltööna oli veidi maad kuulatud võimaliku marsruudi osas, mis võiks kulgeda sel korral kusagil Läänemaa–Pärnumaa kandis, sest sinnakanti pole Suursõit seni sattunud. Idee arenedes tekkis mõte külastada ka Saaremaad ja Hiiumaad. Kuna hiidlased lubasid ükskõik mida teha, et saarerahvas vanu massinaid näeks, siis võimalik marsruut hakkas juba veidi selgemat kuju võtma.



Kokkusaamine Paides

Aasta lõpp lähenes ja lahtisi otsi oli veel palju, seetõttu sai ülesanded erinevate asjaosaliste vahel laiali jagatud ning juhtgrupi ülesandeks jäi erinevate tegevuste kooskõlastamine, näitusepaikades läbirääkimiste pidamine ning marsruudi täpsustamine.

Omaette väljakutseks oli meresõidu korraldamine jaanipäeva-aegsele Hiiumaale ja tagasi. Teadupärast on sel ajal nagunii juba varakult kõik praamid broneeritud ning kuidas sinna veel mahutada mitusada vanasõidukit? Pusimist oli, aga hea tahtmise korral ei ole miski võimatu. Just seetõttu tuligi nihutada eelregistreerimise tähtaeg uue aasta algusesse. Osalejatele võis see tunduda veidi üllatav, aga meretagused toimetamised käivadki natuke teistmoodi. Hiiumaa pole küll väga suur, aga siiski oli seal vaja mitu korda käia, et kõik näitusekohtade võimalused ja sõiduteekond täpselt üle vaadata. Väga palju abi oli kohalikest abilistest alates kultuuritöötajatest kuni politseinikeni ning kõik sai kenasti korda aetud. Registreerimise korraldamisest veel niipalju, et



Siin Kärkla sadamas saab näitus toimuma

info maht oli küllaltki suur ja teadete saatmine nõudis päris palju aega. Lisaks praamipiletite broneerimine. Omajagu probleeme oli sõidukitest fotode saamisega osalejate kataloogi tarvis. Küll oli pilt tehtud pimedas garaažis, küll mitme aasta tagusest ajast, küll väga väikese resolutsiooniga või hoopiski sellises seisukorras sõidukist, mis väljanägemiselt ei sobinud osalema.



Kokkusaamine Hiiumaa vallavalitsuses



Käina kardirada kui üks võimalikest näitusekohtadest

Mõningaid probleeme oli ka osalustasude ja praamipiletite tähtjaks tasumisega, mistõttu tuli lisaks muudele toimetustele veel aega raisata täiendavate teadete saatmisega. Üldjoontes aga said ka osalejad aru, et see oli meie kõigi ühine asi.

Kuna alguspunktiks oli Paide ja siht Hiiumaale, siis mandril jätkusid läbirääkimised teele jäävates kohtades. Jällegi olid kohalikud abilised suuresti toeks näitusepaikade valimisel ja ettevalmistustele kaasaaitamisel. Igas kohas oli lähenemine veidi erinev ning asjaajamine oma iseärasustega, kuid lõpuks laabusid asjad kõikjal. Nii nagu vanatehnika nõuab rahulikku meelt, saavad ka korralduslikud küsimused rahulikult ja kindlameelselt lahendatud.

Marsruudi valik sai tehtud põhimõttel, et osalistel oleks huvitav ning teisi liiklejaid vähem segaksime.



Kohe algab Vanasõidukite Suursõit 2025

See oli tõsine väljakutse, eriti neil lõikudel, kus tuli ületada suuri maanteid või läbida suuremaid asulaid. Lisaks Eestimaa maaliliste teede tundmaõppimisele said väiksemate kohtade elanikud lausa esireast ehk oma õueväravast vanasõidukite mööduvat kolonni tervitada nii käte kui ka lippude lehvitamisega. Agaramad olid valmistanud isegi vastavad loosungid. Siinkohal on paslik meenutada, miks on tähtis väljakuulutatud ajakavast kinni pidamine. Ei jaksa ju keegi oodata saabuvat kolonni, kui see mööduks umbes kella kahe ja nelja vahel. Teede ääres lehvitavat rohket rahvahulka nähes õnnestus selles osas kõik suurepäraselt, ajakava oli enamasti paigas minutitäpsusega. Kohalike elanike teavitamine on omaette tegevus, mille alustalaks on lubadustest kinnipidamine – esiteks sõidab kohale vanatehnikakolonn, mis on vaatamist väärt ning teiseks oleme juba aastakümneid pidanud ajakavast kinni. Ja lõpuks teavitamine – plakatid vallakeskustes, bussipeatustes ja mujal, teavitused sotsiaalmeedias, kohalike aktiivsete inimeste kaasamine jne. Meediaväljaanded meid ei toeta, kuid sellele vaatamata on inimesed teadlikud.

Nii nagu eelnevatel Suursõitudel sai ka nüüd iga osalev ekipaaž marsruudikaardid, milles ka iga päeva kohta ajakava kirjas. Vanasõidukitega võib teel olles igasugu ootamatusi ette tulla ja siis on hea kaardil näpuga järke ajada, millal ja kuhu järgmisena jõuda. See on üha olulisem, kuna 200+ sõidukit ei ole võimalik reguleerijatega katta, vahed tekivad nagunii sisse. Ja lihtsalt eessõitja järel sõites jõuad sinna, kuhu tema. See tähendab, et kui tema eksib, siis on ka järgnevad eksiteel. Või hoopis eessõitja koduteel. Õnneks keegi päris kaduma ei jäänud, kuigi jõudsid järgmisse kohta mõnevõrra hiljem.

Ettevalmistused olid tehtud ja kui Paides registreerimine sai läbi, läks masinapark teele. Kes kahe rattalisel, kes kolme rattalisel, kes neljarattalisel. Ikka kõik koos ja võiduka lõpuni.

Vanasõidukite Suursõit kestis sel korral neli päeva, 20. kuni 23. juunil 2025 läbiti täpselt mööda marsruuti sõites 637 km trassil Paide – Türi – Rapla – Riisipere – Paldiski – Nõva – Haapsalu – Kärdla – Käina – Lihula – Pärnu – Kilingi-Nõmme – Karksi-Nuia – Viljandi. Toimus ühtekokku 14 näitust. Seekordsele Vanasõidukite Suursõidule registreerunud 234 osalejat, neist 60 mootorratast, 150 sõiduauto ja 25 bussi-veoauto-traktorit. 130 sõidukit kandsid tunnustatud vanasõiduki musta numbrimärki. Kõige vanemad sõidukid olid peaaegu sajandivanused. Inimesi oli 461.



Kuna organiseerimine käib suurest entusiasmist, siis on ka tänu sageli vaid verbaalne. Põhiline ikka ise tegemise ja ise osalemise rõõm, mida jagades on teistel ka rõõmsam. Kui sõit sai läbi, siis lugesime kokku 74 inimest, keda sellel teekonnal abi eest tänukirjaga tänasime. Abistajate ja toetajate ring oli palju laiem, kõik ligi 500 osalenud inimest andis oma panuse selle ürituse õnnestumiseks.

Korraldajate juhtgrupis olid seekord Tõnu Piibur, Tiit Talts, Veiko Praks, Indrek Sirk ja Martti Suur. Väga suure töö tegi teekonna planeerimisel Toomas Kreek, kõikvõimalike reguleerimiste juures olid abiks kümned inimesed, kuid eriliselt esiletoomist meie vanatehnikakogukonnast väärivad Gerli Ramler, Helen Saliste ja Jaan Hallikas.

Vanasõidukite Suursõit toimub kindlasti ka 2030. aastal, kuid väga oluline on leida selleks korraldajad. Värskest peab olema ning abilisi on vaja. Kui tahad, et selline sõit taas toimuks ja õnnestuks, siis ole ka ise aktiivne.

Tiit Talts, Indrek Sirk

Minu esimene Vanasõidukite Suursõit mootorrattaga

Esimene
Suursõit
tsikliga!

Tegelikult oli see minu teine Suursõit. Aastal 2021 sõitsime isaga Moskvich 407-ga kogu sõidu Paidest Põltsamaani. Mälestused olid head ning otsustasin, et tahan järgmine korda teha selle sõidu ära motikal, pealegi saavad tsiklid ju kolonni ees olla.

Kui selle aasta Suursõidu aega kätte jõudis, siis issi küsis veel mitu korda üle, et ma ikka tõesti tahan. Alguses olin kõhklev ja vaatasime palju ilmteadet, et äkki ikka ei lähe, kui 20. juuni hommikul padukat tuleb. Emale sai ka öeldud, et kui hullult sajab, siis sadulasse ei lähe. 19. juuni õhtul sõitsime issi asju täis pakitud žigulliga Tapa poole, kus ootasid vanaema ja minu Honda.

Õhtulgi veel olin kahevahel, et auto või rattaga. Hommikusöögilauas üritasid issi ja vanaema mind veenda autoga minema, kuid tundsin, et tahan minna motikaga ning tõestan ka neile, et suudan selle teekonna ise läbida.

Start Tapalt Paidesse oli 20. juuni kell 8. Kuna sadas vihma, panin vihvariided kohe selga, ainult kinnastele ei pannud katteid peale, mida juba veidi hiljem kahetsesin, sest hakkas sadama kui oavarrest ning tuli teha peatus. Kell 9.15 jõudsimme Paidesse, kus muidugi enam ei sadanud, aga vihvariided jätsin peale, sest oli jahe. Paides oli spidomeetri näit 29 611. Hakkasime liikuma läbi Türi Raplasse, kus oli meil esimese päeva teine peatus.

See oli juba mulle selle suve pikim sõit ja loomulikult hakkasid juba kõik kohad endast vaikselt tunda andma, aga põhimureks oli ikka, et kas ratas peab vastu.

Raplast edasi kulges sõit Paldiskisse. See oli juba pikem sõit ning valu ja väsimus vaikselt kasvasid. Paldiski linna piiril keerasid tsiklid minu ees tanklasse, aga sain sellest hetk hiljem aru. Ja kuna mul tankida polnud vaja, sõitsin otse kuhugi sadamasse välja, samal ajal issile sides paanikas rääkides, et kuhu ma läksin ja mida teen. Keerasin otsa ringi suure tee poole ja just ristmikule jõudes sõitis nina eest issi mööda, lipsasin tema juurde ja sõitsin näitusepaigani temaga, autode vahel. Kohale jõudes liitusin teiste tsiklitega. Paldiskis oli ka osalejatele maitsev lõuna. Ja väike puhkepaus kulus marjaks ära.

Seejärel viis meid tee Nõvale. Selleks hetkeks olin juba täiesti läbi ja ootasin pikisilmi päeva lõppu. Kõik kohad valutasi sundasendi tõttu, eriti selg ja kael. Nõval viskasin motika kõrvale maha puhkama. Viimane jupp Haapsallu kulges raskelt, korrutasin endale, et varsti saab läbi ja ma suudan seda! Teel otsisin kilomeetrisilte, et kui palju ma veel end motiveerima pean! Haapsallu jõudes tundsin kergendust, et see pikk päev on möödas, ühtlasi oli see ka kogu sõidu pikim päev. Esimese päevaga sõitsime maha 258 km, pluss veel hommikul Tapalt Paidesse 50 km.

Teine päev algas varakult

Meie praam Hiiumaale läks juba 8.30 ja jõudsime ilusti kella 10 Suuremõisa, kus oli kogunemine ja esimene näituspaik. Kuna eelmisest päevast oli valus maik suus, otsustasime enne Kärkla näitust viia ratta ööbimiskohta ära ja teha selle päeva 98 km koos autos. Oli äge kõrvalistmelt vaadata vanatehnikakoloonni ja üldse Hiiumaad. Motikakolonnis sõites tuleb ju vaadata pingsalt teed ja teisi tsikleid enda ümber. Kärkla jahisadamast läks sõit kell edasi Kõrgessaarde, sealt Sõru sadamasse ning päeva lõpetasime Käina kardirajal, kus saime autoga kurve natuke kiiremini võtta ja tundus nagu sõidaks rallit.

Teine päev oli kehale hea puhkus ning kolmandale päevale sai natuke puhanumalt vastu minna.

Kolmandal päeval jõudsime tagasi mandrile

Vanad mootorrattad, autod, veokad ja bussid kogunesid praamilt tulles Kiltsi lennuväljal, kust liiguti koos Lihula suunas. Otsisin endiselt kilomeetrisilte, sest vahepeal tekkis tõesti tüdimus. Lihulasse jõudes oli meil lõuna ja selleks hetkeks olin taas täiesti läbi, sõin suppi maas istudes ning hiljem lihtsalt lamasin kultuurikeskuse ees. Lihulast liikusime edasi Tõstamaa mõisa, kus oli taas pisike peatus, sai näksida ja juua. Öhtu lõpetasime Pärnus, sõitsime üle uue silla ja näitus oli Ranna puisteel. Pärast läksime issiga pubisse sööma ning oi, kui hea oli uni hotellis.

Viimast päeva alustasime ühispildiga Pärnus ning hakkasime liikuma Kilingi– Nõmme suunas. Kuna motikad on kolonni ees, jõudsin minna publikusse kolonni vaatama ja nägin ka issit sõitmas. Siis tekkis juba elevus, aga samas ka kurbus, et sõit saabki läbi. Kilingi–Nõmmelt tuli viimased kilomeetrid sõita Viljandisse, kus oligi lõpetamine. Mööda Tallinna tänavat sõites tundsin enda üle uhkust, et selle 700 km läbi tegin ega katkestanud. Viljandis oli mitmeid tuttavaid, kes olid tulnud masinaid vaatama. Spidomeeter näitas 30 238 km. Seal oli ka lõunasöök ja andsin allkirja raamatusse, et olin kogu trassi kaasa sõitnud. Selleks hetkeks oli kogu väsimus ja valu kadunud ning meelde jäävad vaid toredad klubikaaslastega koosveedetud hetked. On, mida meenutada ning üks äge kogemus elus on juures! Järgmisel Suursõidul olen kindlasti taas sadulas. Kahju vaid, et peab 5 aastat ootama.

Eva Marta Ojamäe



Eva Marta issi kommentaar

Mul on väga vedanud, et mul on tütar, kellega koos motoklubis olla ja üritustel käia. Eks olen ise selles „süüdi“, et Martas selline tehnikapisik on, sest juba maast-madalast on ta igal pool kaasas käinud ja minu hobidega seotud olnud. Ta on tsiklikorvis kõik Unic-Moto üritused kaasa teinud juba aastast 2019 ning garaažis orienteerib vahel minust pareminigi.

Sel korral oli tal kindel otsus, et ta sõidab Suursõidu tsikliga ise, mitte ei ole minuga koos autos. Kuna hommikul oli ilm väga kehv, siis viimase minutini kõhklesin, kuid Marta oli oma otsuses kindel! See julgus ja kindlameelsus avaldas mulle ja Marta vanaemale muljet ning sisimas olin tema otsuse üle väga uhke. Siiski võtsin igaks juhuks tsiklivarustuse kaasa, sest tean ju, mida selline kilometraaž tsikli seljas kehale tähendab. Ehk kui väga raskeks läheb, saab sõiduvahendid ära vahetada.

Kogu sõidu jooksul olime sideühenduses ning see andis talle kindlustunnet ning minul oli süda rahul, kui kuulsin, kuidas tal läheb.

Eks need omavahelised vestlused leevendasid ka veidi seda magusat valu, mida keha iga kilomeetriga üha rohkem tundis, vähemalt viis mõtted mujale.

Esimene päev oli ikka väga pikk ja raske. Kokkuvõttes läks Martal väga hästi – ratas pidas vastu, ise pidas vastu ning emotsioonid olid positiivsed. Ta sai hindamatu kogemuse kolonnis sõitmise näol, talle väga meeldis teistega koos sõita ja olla osa Unic-Moto suurest perest. Olen isana väga uhke, et tütar selle sõidu ilusti ära tegi ega löönud põnnama kehva ilma ja füüsilise pingutuse ees.

Tavaliselt kuulen igal nädalavahetusel kriitikat, kuidas ei viitsi lapsega koos sõitma minna (käime küll, aga Marta arvates alati liiga vähe), aga kui nädal pärast Suursõitu küsisin, et kas läheme sõitma ka, siis pilgud ja näoilme olid väga kõnekad ning aus vastus oli, et ärme seekord lähe. Nüüd aga, kui tsiklid on talvekorteris, vaatame koos pilte ja unistame uutest üritustest!

Vello Ojamäe



Karujärve Moto 2025

Üle 10 aasta viis suvine kokkutulek vanad rattad Saaremaale

Neljapäeva, 10. juuli õhtul hakkas paljudel vanamootorrattasõpradel süda kiiremini põksuma, uni oli öösel ärev ja näole tekkis mõnus naeratus – nii ka minul. Algamas oli Unic-Moto suvine kokkutulek Karujärve Moto 2025 Saaremaal.

Väike seltskond mootorrattureid Tallinna piirkonnast kogunes reede, 11. juuli hommikul Richardi juures Nõmmel ja tema eestvedamisel algas sõit kell 9 Saaremaa poole. Meiega koos liikus ka filmimeeskond, kes Unic-Moto filmi jaoks materjali filmis. Harutee ristil liitus meiega veel teisigi mootorrattureid. Minu Jawa otsustas enne Virtsut jälle paukuma hakata, tegi meelega natuke tusaseks, sest ei saanud teistega heas tempos sõita. Praamile minek toimus siiski ladusalt ja varsti olimegi Kuivastus.

Muhumaale jõudes hakkasid kõik hoogsasti sõitma, proovisin teistega ühes rütmis püsida. Tsikkel tegi mõningad potsud ja pidin hoogu maha võtma. Minust möödus Margus Karro, kes käega midagi tsikli poole viipas. Noogutasin talle, sest arvasin, et viga ongi just ühes mootori potsus. Järsku käis aga kõvem pauk ja tsikli tagaosa hakkas tugevalt vänderdama. Sain kuidagi teepervele sõidetud ja peatudes selgus, et tagaratta rehvi oli tühi.



Õnneks olin viimase asjana kodust uue siselohvi kaasa võtnud. Otsustasin, et kui saare pinnal sõitma hakkame, siis on külgkorviga Jawa peal ikka kolm inimest. Meelest läks aga tagarehvi õhku juurde panna ja tõmbas sõites ventiilikoha katki. Minu järel peatus Urmas Teearu, kes uuris, mis mul tsikliga juhtus. Mitmekesi läks tagarehvi vahetamine kaamera valvsa pilgu all ladusalt ja sõit jätkus. Enne Kuressaaret läks potsumine jälle tugevamaks ja otsustasin bensiinikraani reservi peale keerata. Potsumine kadus, siis mõistsin, et viga võib olla kütusekraanis!



Jõudsime teistele mootorratturitele õnneks järgi, tegime Kuressaares vajalikud sisseostud ja edasi kulges sõit Karujärve kámpingu poole. Kohapeal oli tore náha vanu sõpru ja nendega muljeid vahetades möödus reede õhtu mõnusalt.

Seekord oli kokkutulekul väga palju ka välismaalasi – poolakad olid kohal juba kolmapäevast ja lisandusid ka leedulased, látlased ja soomlased ning seekord olid külalised ka Rootsist, Taist ja USA-st! Osalejaid oli üldse kokku rekordiline arv: vanamootorrattaid 158 ja külalisi 267.

Laupäeva, 12. juuli hommikul suundus Unic-Moto sõitjaterivi esmalt Panga Pangale, kus tehti osalejatest ühispilt. Sealt edasi Leisi ja Angla tuulikute juurde. Külastasime tuulikuid ja all keldrikorrusel olevat muuseumi. Anglas viibimine tekitas väga nostalgilisi tundeid, sest olin seal lähedal olnud 1992. aastal Karja Õpilasmalevas. Meenus nii mõndagi. Näiteks see, et malevapulma jaoks saadeti mind ja üht teist noormeest liinibussiga Kuressaarde. Kaasas 40-liitrine metallist piimanõu, tõime Kuressaarest pulma jaoks lahtist õlut, liinibussiga! Praegusele ühiskonnale mõeldes oleks selline tegu vist mõeldamatu.





Anglast sõitsid mootorratturid Kuressaare lossihoovi, toimus lõunasöök, näitus ja Rinaldo sõit. Soovijatel oli võimalus kiidiga teha ekskursioon linna peal. Ekskursioonilt sai teada nii mõnegi huvitava fakti. Näiteks, et linnas asub palju kolmnurkseid väljakuid, mitte nagu enamuses linnades olevaid ringteid. Kuressaares on ka üks vanimaid originaal sisustusega apteekke jpm. Öhtupoolikul sõitsime Karujärve äärde tagasi. Toimus õhtusöök, parimate osalejate autasustamine ja tants ansambli Bossenova saatel. Eriti jäi meelde ansambli bassimehe poolt lauldud Boney M-i lugu.



Pühapäevahommikul langetati kokkutuleku lipp ja algas sõit kodu poole. Õnneks ei olnud praamijärjekord pikk, sõit kulges ladusalt ja õhtuks olime kõik ilusti kodus. Suured tänud organiseerijatele ja ootan huviga juba 2026. aastal toimuvaid vanamootorrattaüritusi!

Mait Eiso



Karujärve Moto 2024 kokkutuleku auhinnad ja autasud

XXXVIII

Restaureerimiskonkurss kuni 1945

- I koht Juris Ramba (AAK SMS, Läti),
AJS Silver Streak 38/22 (1938)
II koht Urmas Teearu (Unic-Moto),
Harley Davidson 30DL (1930)
III koht Anatoli Metus (Unic-Moto),
BSA Roundtank (1925)

Restaureerimiskonkurss 1946–1969

- I koht Kristjan Lüüding (Unic-Moto)
BMW R35 (1949)
II koht Gustavs Greve,
Minsk M1M (1960)
III koht Raivo Raamat (Unic-Moto),
Kavrovets K175 (1964)

Restaureerimiskonkurss 1970 ja uuem

- Parim Ivar Kaljuvee (Unic-Moto),
Jawa 634-01 (1978)

Restaureerimiskonkurss militaarrataste klassis

- I koht Damian Dargiewicz (KMW Rotor),
NSU 251 OS WH (1941)

Originaalseim säilinud ratas

Heino Korb (Unic-Moto),
Moskva M1A (1954)

Parim külghorv 1946 ja uuem

- Parim Kalmar Laine (Unic-Moto),
Ariel VH500 (1954)

Täpsussõit Rinaldo rändkarikale

- I koht ja rändkarikas – Tiit Muru (Unic-Moto),
ajavahe 0,29s
II koht Eigo Jõemaa (Unic-Moto),
ajavahe 0,40s
III koht Rain Laaser (Unic-Moto),
ajavahe 0,52s

Hea restaureerimistöö

Aivo Mündel (UM), Indian Scout 101 (1931)
Igor Sumihhin (UM), BMW R17 (1935)
Aivar Michelson (UM), Norton 19 (1939)
Ingvar Kuusk (UM), ZÜNDAPP K800 (1938)
Didzis Steinbergs, TRIUMPH 5H DeLuxe (1939)
Vladislav Dolmatov, ZÜNDAPP DB200 (1938)
Kalev Taur (UM), KMZ K750M (1965)

Vanim sõidul osalenud juht + ratas (170)

Aleksey Popov (LV) – Sunbeam 5HP (1917)

Vanim osalenud mootorratas

Aleksey Popov (LV) – DeDion Bouton (1898)

Noorim juht (18)

Eva-Marta Ojamäe (EST)
Honda 125 Twin (1980)

Sõidu kuningas, omal sõidul 680 km

Alvydas Žvinakevičius – Jawa 638 (1985)

Sõidu kuninganna, omal sõidul 647 km

Kanjana Kankhantod “Indian AA” (USA/Thai)
Indian 101 Scout (1930)

Parim motomehe kostüüm

Raivo Raamat (EST) – KMZ K750M (1963)

Parim motonaise kostüüm

Liepa Gicevičiūtė (LV) DKW SB500 (1934)

Vanim osalenud juht

Olavi Sten (FIN) (80,5) – Jawa Trail 125 (1975)

Kaugeim osaleja

Dennis Bolduc (USA) – Indian Chief (1948)

Külalislahkuse eest

Karujärve Puhkekeskus

Tänu osalemise eest klubidele:

- Klub Motocykli Weteranów (KMW) Rotor (PL)
- Klub Dawnych Motocykli (KDM) Magnet (PL)
- Antiko automobilu kluba Seno Motociklu Sekcija (AAK SMS), (LT)
- Asosiacija “Senasis Motociklas”, (LT)
- Motonurk MTÜ (EST)
- Moped Gang (EST)
- Feniks Moto (LV)
- Classic Car and Motorcycle Garage (LV)
- Veteraanimootoripyöräklubi (VMPK) Tampere, (FIN)
- Veteraanimootoripyöräklubi (VMPK) Päijät-Häme, (FIN)
- Svenska Indiansällskapet (SWE)
- Dzukijos Senovines Technikos Klubas (LT)

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 XXXIX motokokkutulekul Harjumaal,
10.–12.07.2026!

Indian Rally + Baltic Tour

Sel suvel võis näha seltskonda vanadel Indiani mootorrattastel mööda Eestit vuramas ning ka Saaremaal toimunud Unic-Moto suvist kokkutulekut väisamas. Nimelt olid meile külla tulnud ammused sõbrad ja reisikaaslased rahvusvahelisest vana-Indiani kogukonnast. Kuna sel aastal toimus Rahvusvaheline Indian Rally Taanis, soovis kaugemalt tulnud seltskond proloogina läbi Baltimaade sõita.

Reisisellideks olid Jörgen ja Catarina Rootsist, Dennis ja Kanjana USA-st, Jim ja Lyndel Austraaliast ning kohalike vastuvõtjatena allakirjutanu koos abikaasa Avega. Samuti liitus meiega osale marsruudist klubikaaslane Risto Tamm. Reis ise oli plaanitud kulgema läbi Eesti ja Läti, edasi Klaipedast laevale ning läbi Lõuna-Rootsi kokkutulekupaika Taanis. Aega oli selleks plaanitud kaks nädalat.

Rahvusvaheline seltskond kogunes Jörgeni juures Rootsis, kust pärast paaripäevast Euroopaga kohanemist suunduti Kapellskär-Paldiski laevale. Siis juhtus suur – ja etteruttavalt öeldes ka ainus – tagasilöök. Nimelt tegi Jim teel oma Indian Chiefiga avariit, mille tagajärjel tuli tal ülejäänud Euroopa reisi aeg Rootsis haiglas veeta. Rootsi jäi maha ka tema kaasa Lyndel. Nendele kaotustele vaatamata kohtusime ülejäänud seltskonnaga Paldiski sadamas, kust läbi sombuse ja vihmase hommiku Haapsallu, Risto töökotta suundusime.



Olgu siinkohal öeldud, et Jim ise palus teistel õnnetusele vaatamata reisi jätkata ning tema ja Lyndeliga oldi igapäevaselt sidekanalite kaudu ühenduses – hoiti üksteist vastastikku reisi käigu ja Jimi tervisega kursis ning löödi õhtuti virtuaalselt klaase kokku.



Haapsalust edasi kulges meie teekond praamiga Hiiumaale, sealt Saaremaale, ja õhtu lõpuks jõudsimegi Karu järve äärde kokkutulekule. Päeva lõbusaimaks hetkeks kujunes Hiiumaal Esko Baaris (väljahääldeks kõlab nagu tuntud narkoparun Escobar) aset leidnud juhtum, kui Kanjana oma kalasupile ohtralt letil olnud piprakastet lisas. Üllatus oli suur, kui teravusega harjunud Tai rahvusest naine teravuse tõttu õhku ahmima hakkas ja suppi vahekorras kolm ühele lahjendama tõttas. Peremees Esko tuli siis selgitama, et tegemist pole mingi tavalise tšillikastmega, vaid üliterava habanero-pipraga, millest miskipärast meie tai midagi varem kuulnud polnud. Igatahes olid üllatunud mõlemad – Kanjana teravusest, Esko aga kogusest, mis supi sees ära söödi.

Kokkutulek oli tore ja vahva: lisaks programmile ja Saaremaa ringsõidule, mida ilmselt mõnes teises loos põhjalikumalt kajastatakse, tutvustasime oma külalistele sauna ja varahommikust järves ujumist.

Saaremaalt edasi kulges meie reis Tallinnasse. Külastasime Bastionikäike, vanalinna ja muid traditsioonilisi vaatamisväärsusi. Õhtul õpetas Dennis meid ameerikapäraselt steiki grillima, meie kõik aga Kanjanat õlut ja veini maitsma.



Järgmisel hommikul startisime risti läbi meie kauni kodumaa Peipsi poole. Päev kulges mööda väikeseid ilusaid teid, Järva-Jaani Vanatehnika Varjupaika uudistades, Avinurme Puidukojas äikesetormi eest varjudes ning Alatskivil maitsvat õhtusööki nautides. Öö veetsime Nina kordonis, kus meie väliskülalised said pilgu üle suure järvevee agressorriigi poole suunata ning end ka veidi ohustatult tunda. Dennis otsis ka pildistamiseks silti, kus oleks Venemaa märgitud, kuid sellist kahjuks seal polnud.

Järgmisel päeval jätkasime teekonda mööda Lõuna-Eesti ilusaid teid läbi Tartu ja Otepää Keenisse, kus reisiseltskond end taas mõnusalt tunda sai. Tartus liitus meiega taas paariks päevaks ka Risto, kes pärast Saaremaa kokkutulekut koduste toimetustega hõivatud oli. Edasi suundusime mööda kauneid Läti kõrvalteid Cēsise kaudu Riiga, kus sai külastatud Aleksei Popovi erakogu ning Riia Motomuuseumi. Päeva sisse mahtus ka jalutuskäik ja kehakinnitus Riia vanalinnas. Riiast edasi suundusime läbi Jūrmala Kuramaale, külastasime Kuldīga vanalinna ning ööbisime Liepājas. Tuleb ära märkida Liepāja populaarne söögikoht Hot Potato, mis oma hea söögi ja teenindusega jättis kõigile tunde, et seda kohta tahaks veel külastada. Edasi liikusime mööda rannikut Palanga kaudu Klaipedasse, kus me Avega ülejäänud reisiseltskonnaga ajutiselt hüvasti jätsime.

Meie liikusime tagasi Eestisse kiirete koduste toimetustega tegelema, et paari päeva pärast uuesti Taani poole tee asuda. Ülejäänud seltskond läks aga laevale, et järgmisel hommikul Rootsi kaudu Taani kokkutuleku poole edasi liikuda, vahepeal ka mõnda tuttavat vanamootorratta-sõpra külastades. Oli tore ja väsitav reis ja vihma saime praktiliselt iga päev.

Indianide kokkutulek Taanis

Taani kokkutulekule Mostenis saabusime Avega neljapäeva õhtul; meie ülejäänud seltskond oli end juba mugavalt kohalikus külalistemajas sisse seadnud. Lõpuks kogunes sinna majja väga kirju rahvusvaheline seltskond Indiani-entusiaste: Rootsist, Norrast, USA-st, Taist, Saksamaalt, Tšehhist ja Eestist. Eestlastest olid Indianitel kohal Aivo Mündel, Sulev Ojamaa, Laur Mehis ja allakirjutanu.



Tore oli näha vanu sõpru ja tuttavaid, vaadata ilusaid ja huvitavaid Indiani mootorrattaid ning osaleda traditsioonilisel ringsõidul. Kuna ise osalesin üritusel soolomootorrattal, sai Ave väljasõidu ajaks tuttava rootslase külgkorvi kaubeldud. Rally toimumiskohas oli ka ametlik kiirendusrada, kus soovijad võisid omavahel kaheksandikmiili distantstil kiirendades mõõtu võtta. Oli üllatav, kui kiiresti mõni Indiani vanake liikus. 2026. aasta Indian Rally toimumiskohaks on Šveits.

Ivar Lindla



Vanatehnikapäev Kuimetsas – 11. kord!

Alalistele osalejatele on päevakava juba mällu sööbinud, sest üldiselt see ei muutu, kuigi igal aastal püüavad korraldajad juurde pikkida üllatusi ja uusi tegevusi.

Tavaliselt alustatakse kell 12, ja nii seekordki, nn tähesõiduga marsruudil Kuimetsa krossirada–Kaiu–Kuimetsa. Enne tähesõitu sätivad vanatehnikaomanikud oma armsad tsiklid–vanakesed, ajaloolised autod ja muu väarikas vanuses tehnika krossiraja parklasse uudistajate jaoks rivvi. Tõesti–tõesti, lisaks mootorratastele ja autodele saab näha ka näiteks vanu traktoreid. Autodest jäi seekord teiste kõrval silma Vallo Sootsi–Toomas Butmarkeri Lada 2105, millega on võidetud nii mõnigi suurvõistlus.

Vanade võistlustsiklitega on alati väljas endisaegsed krossisõitjad. Legendaarsed kuulsused meenutavad võistlustel vatti saanud ja ülesvuntsitud krossirataste kõrval uhkelt omaaegseid vägitegusid, jagatakse mälestusi toonaste rivaalide ja uudistajatega. Küsimuste–vastuste voor on alati sisutihe.

Seekordki oli vanatehnikaühikuid 200 ringis. Kõige oodatum osa üritusel on tähesõit, mida naudivad nii omanikud kui ka pealtvaatajad. Teeääred on sõiduringil rõõmsameelset ja lehvitatavat rahvast täis, eriti tihedalt Kaius, kus seekord oli meie teekond palistatud katkematu inimmassiga.



Aeglussõit

Korraldajad olid üllatusena päevakavasse pannud perede teatejooksu. Pereks kvalifitseerus võistkond, kuhu kuulus üks täiskasvanu ja kaks kuni 12-aastast last. Võitjaid ootas teenitult autasu ja võistlus kujunes koguni päeva naelaks. Siis said stardi aeglussõidule registreerunud tsiklimehed, osalejaid 20. Vanatehnika päev lõppes vanade krossi-külgkorvide tõsise mõõduvõtmisega. Aga ka pealtvaatajad said osa auhinnasajust, sest päeva lõpetas suur loos piletiostnute vahel.

Kuimetsa vanatehnika päeva 2025 võttis kokku lõbus pidu Ööbiku gastronoomiatalus, kus meie oma kuulus kokk Ants Uustalu pakkus head ja paremat EMF-i kutsutud motokrossi veteranidele/juubilaridele. Meeleolu hoidis üleval ansambel Pohmell.

Aitäh osalejatele ja korraldusmeeskonnale! Ilma osalejateta poleks mingit vanatehnika päeva ega tähesõitu, kuitahes hästi korraldajad kõike ette ei valmistaks. Tõesti tänud nii kohale tulnud vanatehnikaomanikele kui ka vanatehnika- ja motosportifännidele.

Jääme ootama osalema 2026. aasta Vanatehnika päeval Kuimetsa krossirajal. Nagu tavaks saanud, ikka augustikuu esimesel laupäeval.

Juhan Laansoo
Spordiklubi Laansoo Motokrossi Team MTÜ
juhatuse liige / EVMK Unic-Moto liige



Juhan Laansoo tütre tütrega juhivad tähesõitjad teele

Valge Daami Bike Show

Haapsalu Toomkiriku ristimiskabeli aknale ilmuva Valge Daami legendi on kuulnud ilmselt kõik eestlased. Aga mitte seda legendi ei taha ma korrata. Sel aastal algas Valge Daami aeg minu jaoks härra Aivar Tiigi sõnavõtuga teemal, et on vaja minna Haapsallu Valge Daami Bike Showle – ise- ja ümberehitatud mootorrataste võistlusnäitusele. Kuna vanakesed-taastatud tsiklid vajavad jalutamist nagu parimad kõrgeist soost tõukoerad, siis oli jaatav vastus kiire tulema.

Lõime 9. augusti hommikul oma tsiklitele hääled sisse ja asusime tee. Nagu ikka Pärnu-Haapsalu sõidul tegime kohvipausi Lihula bensiinijaamas ja väisasime ka Kirbla ZZ Shop'i. Peremeest polnud kodus, aga see pole ka ime, kui lähikonnas on motikašõu käimas. Kohale jõudsime viperusteta ja registreerisime oma tsiklid ka konkursile.

Haapsalu on tore linn ning Valge Daami ajal on linn melust ja üritustest tiine. Laat, kontserdid, lõbusad külalised – lasime ka ise laadatoidul hea maitsta.

Tsikleid vaadates oli näha, et on inimesi, kes viitsivad vaeva näha ja oma pille tuunida. Meil vanakestega see võimalus puudus, kuna tagapõlvil ilutsevad mustad numbrid ja see seab reeglid. Aga tegelikult on omaaegsed insenerid ja disainerid niigi vinget tööd teinud ning 1930. aastate BMWde ja Zündappite stiil ei vajagi tuunimist!

Päev edenes, vahepeal jõudsid kohale veel mõned uunikumid ja unimotolased (Gerli ja Priit Tallinnast, Andres Limberg Märjamaalt, lisaks perekond Järviste) ning juba oligi käes auhindade jagamise tund. Äge oli patsu lüüa Junior freestyle ehk tuunitud mopeedide võitja Rasmusega. Päevajuhi sõnadega, et „ärge riielge, kui poisid vahest majade vahel pöristavad” saab ainult nõustuda. Kuidas see tehnikahuvi ikka siis tekib?

Üllatus-üllatus, aga ka siinkirjutaja käis poodiumil ära – klass Oldtimer 60+ „daamid”. Minu wermächti värvides Zündapp KS600 just väga daamilik ei ole, aga auhinna üle oli väga hea meel.





Sain ka hulga nanni kingituseks ja kui Aivar poleks olnud küljekorviga, siis oleks pidanud õllekasti maha jätma. Pannkoogirestorani kinkekaardi realiseerisid lapselapsed Tallinnas.

Tagasitee kulges minu jaoks viperustega. Täna on diagnoos pandud: süütepool hakkab kuumenedes jukerdama. Asendasin selle oma kergesti leitava Harley omaga. Igatahes oli tore päev ja sügav kummardus ürituse korraldajatele – MC Müristaja ja Motorem.

2026. aastal külastab Valge Daami Bike Showd kogu Pärnu piirkonna seltskond! Kas võtame plaani?

Ingvar Kuusk



Seto Kostipäival taas käidud

Ja nii sõitsime ka seekord Kostipäiva üritusele ja lasime end setode külalislahkusel kostitada. Meid oli tosinajagu ja kuna meil ikka vanatehnikaüritus, siis peab ära mainima, et vanim osalenud ratas oli Indian aastast 1947.

Väisasime Värskas külastuskeskust, kindral Reegi majamuuseumi, mille juures ka ühispildi tegime. Värskas garaažide juurde oli kohalik rahvas üles seadnud kohvikud "Korraks Garaaž ialla", kus head ja paremat pakuti. Samas kutsuti meid kaema ka vastse klubiliikme Erkki Leetma varakambrit, alati põnev kogemus. Lõunapaus oli ka meeleolukas, setolööts jne.

Ja ilm, sellega meil vedas, kuigi see tekitas väikese tõrke. Nimelt oli ilm Edgari IŽ350 jaoks liialt suvine ja nii tema kolvid/silindrid selleks korraks selle ratta sõidu lõpetasid.

Järgmine aasta kohtume ja sõidame taas.

Sulev Ojamaa





Pärnumaa IV vanatehnikapäev möödus mõnuses meeleolus

Augustikuu 23. kuupäeval toimus Laadi külas järjekordne Pärnumaa vanatehnikapäev. Asukoht ka juba osalejatele eelmistest kordadest tuttav – Rokkivas Rebases on ruumi piisavalt ja vaatamist omajagu.

Vaatamata veidi vihasele päeva algusele ja asjaolule, et samal päeval toimus teisigi vanatehnikaüritusi, kulges päev kenasti. Välja oli pandud suuremaid ja vähemaids statsionaarmootoreid, millede popsumine on alati huvilisi ligi meelitanud. Vanameistritest möldrid Soomest asjatasid veski ümber ja kui veorihm põka ja veski vahel paika sai, said kõik kaasa elajad näha, kuidas päriselt jahu jahvatamine käib.



Hulgaliselt oli platsil erinevat marki sõiduaautosid ja loomulikult ka mootorrattad. Üheks põnevamaks eksemplariks hinnati Urmas Teearu Indian ja Alar Hundi Chevrolet 1928.



Lisaks vanatehnika uudistamisele oli seekord võimalus nautida ka lustakat esinemist ansamblist Naised Köögis. Samuti toimus üksjagu elevust tekitanud vanavaraoksjon, mille käigus nii mõnegi eseme kohta tehti enneolematuid pakkumisi.

Tiit Talts

EW 107, külkade kokkutulek toimus juba 8. korda

20. augustil toimus järjekordne külgorvidega mootorrataste kokkutulek Kesk-Eestis Paides – juba 8. korda ja nagu ikka Eesti Vabariigi taasiseseisvuspäeval. Ilmataadiga olid kokkulepped tehtud ja kõik said nautida ilusat ilma.

Kogunemine algas kella 12 PAMT parklas, kuhu esimesed saabusid juba kell 10. Ootusärevus oli rahval nii suur, et esimese kõne sain juba 20. juulil, et mis värk on, olen kohal ja kedagi pole!? Esmakordselt oli näha uhkeid külgorve, mis kandsid Läti ja Leedu numbreid ning lippe. Naabrid uurisid juba varakevadel Eesti korviurituste kohta ja tulid külla. Kuu varem külastasime neid ühel Läti motoüritusel Valgevene piiri ääres.

Paraadsõidu alguseks kella 13ks oli platsile rivistunud 70 külgorvi ja teist samapalju soolorattaid, kes võtsid korvidele sappa. Koostöös Ajakeskusega Wittenstein pöördusime mõtteis ajas tagasi ja tegime ringi ümber Paide Vallimäe – seal on lummadavad vaated, mis puudeallee vahelt silma silitavad. Teekond viis Väätsale ja sealt Türi Alempois MC klubimajja. Paraad sujus, keegi teele ei jäänud ja vahva oli näha teeääres kaasaelavaid inimesi. Klubimajas said osalejad ja pealtvaatajad keha kinnitada, osaleda osavusmängudes ning lapsed hullata batuudil.



Samuti aitasime neid, kel vajas külka veidi putitamist. Kohal oli juba vanu tuttavaid inimesi kui ka esmakülastajaid.

20.08.2026 toimub EW108 ehk 108 külgorvi. Loodame, et saavutame eesmärgi 108 külgorvi! Seni on seda õnnestunud täita ühel korral – EW104-I. Seega peatse kohtumiseni!

Tõnu Ehasalu
Alempois MC Road Capitan



Kose–Uuemõisa II vanatehnikapäev

pakkus nostalgiat ja avastamisrõõmu

30.
august

30. augustil kell 9–15 toimus Kose–Uuemõisa II Vanatehnikapäev, mis tõi kokku hulgaliselt nostalgiahuvilisi erinevatest vanusegruppidest. Avakõne pidasid Kose vallavanem Raul Siem ja vallavolikogu esimees Martin Medar. Päeva juhtis Jüri Muttika, kes hoidis kogu ürituse vältel meeolelu kõrgel ja külalised kaasatud.

Ürituse südameks oli muljetavaldav vanatehnikanäitus, millele eelnes pidulik rongkäik läbi Kose valla alevike. Külalised said imetleda ajaloolisi masinaid, mis viisid mõtted kaugematesse aegadesse.

Seekordne vanatehnikapäev tõi esile neli põnevat temaatilist näitust:

Toomas Pihti antiiksete jalgrataste näitus viis külastajad tagasi ajastutesse, mil jalgratas oli peamine liikumisvahend ja käsitöö tipp.

Henn Pedaku Eestis toodetud raadiote näitus tutvustas meie kodumaise raadiotööstuse ajalugu ja arengut läbi aastakümnete.

Imre Stromi vanade mobiiltelefonide näitus meenutas aegu, mil telefon oli tõeline tehnoloogiaime, mitte igapäevane ese.

Marianne Muru retronukkude ja vankrite näitus tõi esile lapsepõlve mälestused ja näitas, millised olid meie vanemate ja vanavanemate mänguasjad.



Meelelahutus ja tegevused pakkusid rõõmu kõigile

Kogu pere leidis endale meeltemööda tegevusi. Vanakraami- ja käsitöölaad pakkus võimalust avastada ainulaadseid esemeid ning Eesti käsitööd. Väiksemate külastajate jaoks oli ette nähtud põnev lasteala, kus lapsed said hüpata batuudil, lasta endale näomaalinguid teha ja ponidega sõita. Kehakinnituse tagasid kohvikud, mis pakkusid sooje praade aga ka lihtsaid maitsvaid suupisteid.



Muusikaline programm osutus samuti menukaks – laval astusid üles rokkbänd Ring ja rockabilly bänd Boogie Company, kes tõid kuulajatele nii tuttavaid meloodiaid kui ka värsked rütme. Elav muusika mängis päeva vältel, luues rõõmsa ja külalishalke atmosfääri.

Kose-Uuemõisa vanatehnikapäev sai teoks tänu meie headele koostööpartneritele ja sponsoritele: AS K.U.Mell, Mikrokliima OÜ, Glasner Grupp OÜ, DVProject OÜ, Nuti Grupp OÜ, Foodtruck Ampsakas, MEIE Toidukaubad, Kose vald, Roklin Ehitus OÜ. Eraldi tänuavaldused Unic-Moto liikmetele, kellela Kose vallas seesugust suursündmust ei toimuks: Avo Kompus, Rain Mürkhein, Marianne Muru, Henn Pedak, Toomas Piht, Lembit Nael, Rein Nael, Toivo Krum, Raivo Raamat, Andrus Lüüding ja kõik teised klubiliikmed, kes ilmastasid sündmust oma restaureeritud vanamootorrattastega.

Kadri Kittask

Kose-Uuemõisa II Vanatehnikapäeva pealik

Piltide autorid: Magnus Kittask ja Maret Lokotar



Läti ja Eesti vanamootorratturite ühine hooaja avamine...

2022. aasta lõpupoole toimunud kokkusaamisel tuli Maris Vigantsi ja Martins Grevega jutuks, et Läti on küll lähim naaber, aga Lätimaad tunneme väga vähe. Nead arvasid, et Eestiga sama lugu ja olid valmis organiseerima tutvustava ringsõidu, mis toimus 2023. aasta juunis. Oli aeg vastata.

Lätlased olid sõidu planeerinud ja korraldanud ülima põhjalikkusega ja nii oli meil sisemine kohustus korraldada võimalikult sama huvitav ringsõit. Lõunanaabrid olid nõus, aga kuna 2024. aasta osutus ürituste poolest liig tihedaks, otsustasime teha 2025. aastal ühise hooaja avamise.

Hooaja avasõit – 9.-11. mai 2025

Ega polnudki nii lihtne otsustada, milline piirkond on atraktiivsem.

Lauale jäi Lõuna-Eesti – kaunis loodus, head teed, palju vaatamist väärivaid kohti, mida liiga tihti ei ole külastatud. Marsruudi koostamine, külastus- ja ööbimiskohtade leidmine jäi peaasjalikult Kalmar Laine kanda – ikkagi kohalik mees. Kokku registreerus sõidule Lätist ja Eestist 38 inimest ja juhuslikult jagunes osavõtjate arv pooleks. Eks mingil määral mõjutas osavõttu samal ajal Poolas Lodžis toimunud laad.

1. päev: Valga – Mustahamba – Haanja – Vana-Vastseliina – Haanja. Kokku 160 km.

Reede, 8. mai õhtul hakkasid Valga Militaarmuuseumis õuele veerema esimesed külalised, tervitused, taaskohtumisrõõm. Sai ööbida sealsamas hostelis, külastada militaarmuuseumi väljapanekut.



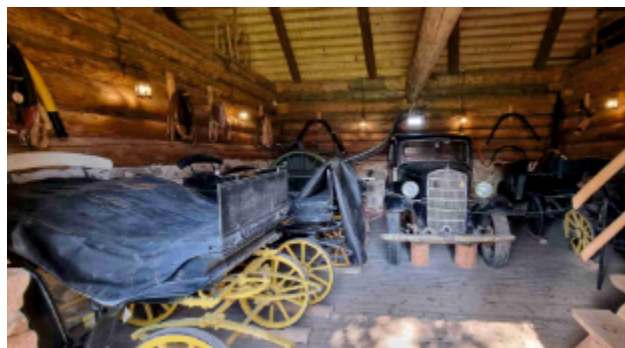
Laupäeval kell 9 oli start. Kõigepealt vaatasime üle Rõuge vallas Hällimäe talus asuva sidemuuseumi – ainulaadne paik, kus vanad arvutid, telefonid ja sidevahendid jutustavad tehnikaajalugu. Muuseum avas uksed 10. juunil 2023. Seal on olemas nööridega kommutaatorlaud, 1969. a telefonijaam, telefoniaparaadid, taksofonid, taksofoniputkad, õhuliinid, postikorvid. Elioni–Microlinki–EMT–Telia suured sildid, mitusada mobiiltelefoni, nende seas NMT vanad mobiiliaparaadid, antennid ja 13 m mobiilimast. Elevust tekitas võimalus muuseumisiselt helistada kettaga telefoniga ja saata faksi.

Edasi Suur Munamäe poole minnes andis märku esimene tehniline tõrge: üks Läti sõprade mootorratas otsustas streikida – mootor käivitus, kuid eluvaim sisse ei jäänud. Teel Haanjasse lakkas töötamast meie klubiliikme, Margo Pannonia käigukast, ning Haanjas andis alla veel üks lätlaste mootorratas. See lõik avasõidust praakis välja tehnika nõrgad lülid. Korraldatud oli abitransport, aga õnneks piirdusid tõrked nende hetkedega ja edasi kulges sõit tehniliste probleemideta. Küllastada sai Suure Munamäe vaatetorni, kust selge ilmaga on vaade kuni 50 km. Võimalik, et mõni Läti sõber nägi sealt oma koduõue, aga see jäi tõestamata.

Lõunaks jõudsimme Vaskna turismitallu lõunasöögile. Kalmar oli marsruudi koostamisel hästi organiseerinud vihmast ja rahest hoidumise teema: nimelt tiirutasid pidevalt taevaskõrged vihma- ja teab-mida-veel-alla puistavad pilved. Iga kord, kui tee muutus märjaks või ees oli hirmuäratav pilvemürakas, pööras tee just enne sadu kuhugi kõrvale, pilve alt välja. Vasknas käis mõnusa lõunasöögi ajal õuest üle rahepilv. Enne väljasõitu pühkisime sadulad raheteradest puhtaks ja panime edasi Vastseliina Piiskopilinnusesse, mida nimetatakse keskaja elamuskeskuseks. Linnust tutvustasid eesti- ja lätikeelsed, väga hea suhtlusoskusega giidid.

Päeva viimane koht oli Kaldemäe hosteli vanade mootorrataste muuseum, mille ekspositsioon põhineb Aivar Kuusi erakollektsioonil.

Muuseumis on esindatud kunagi Eesti NSV teedel ja tänavatel sõitnud mootorratta- ja mopeedimargid. Seejärel suund tagasi Haanjasse, kus ootamas õhtusöök, suhtlus ja öömaja.



2. päev: Haanja – Rāpina – Varbuse – Karilatsi – Pikajärve. Kokku 147 km.

Teisel päeval võtsime kursi Rāpina Paberivabrikusse, kus alustati tootmist juba 1728, kui jõe ehitati võimas tamm ning selle ümber kerkisid veejõul töötavad sae- ja jahuveski. Paberiveski alustas tööd 1734. aastal, toorainena kasutati linast kaltsu. Paberiveskist sai vabrik 1865. aastal, kui Rāpinasse toodi esimene paberimasin. Seal valmistati ka osa Eesti Vabariigi algusaastate rahatähtede paberist. Tänapäeval on paberivabrik Balti- ja Põhjamaade suurim laine- ja pakkenurkade tootja ja kasutab toorainena valdavalt Eestist kogutud vanapaberit. Saime huvitava ülevaate tootmisprotsessist. Kohal olnud ETV nõutas Kalmarilt pisikese intervjuu.

Rāpinast edasi Maanteemuuseumisse, kus meid juba oodati: publikut jagus igas vanuses, sest muuseum oli meie saabumist kuulutanud.



Seal oli võimalus giidi saatel tutvuda ekspositsiooniga ja lõunatada. Ja ootaski ees Karilatsi vabaõhumuuseum vana koolihoone, tuuleveski jt kompleksi kuuluvate hoonetega. Oli ka omapärane vaade maketi näol miniatuursele Põlvamaale..

Ja siis kurss Cantervilla lossi, mis tuntud ka Pikajärve mõisana. Seal oli ootamas pidulikud õhtusöök ja väärikas lossimiljöö koridori seintel olevate maastikumaalide, portreede ja antiikmööbliga. Nautida sai ka saunamõnusi, sest pärast pikka sõidupäeva pole paremat ravimit kui korralik leil.

3. päev: Pikajärve – Otepää – Rõngu – Sangaste – Valga. Kokku 106 km.

Pärast hommikusööki sõitsime Otepäele ja seal liftiga Tehvandi suusahüppetorni. Vaateplatvorm pakkus linnale ja loodusele avaraid vaateid. Oli neid, kes eelistasid torni imetleda maapinnalt, aga julgemad käisid isegi seal, kust suusahüppajad oma lendu alustavad. Tehvandi K90 hüppemäe kompleksi vaateplatvormi kõrgus merepinnast on 218 meetrit ja torn on Suure Munamäe järel kõrguselt teine vaatetorn Lõuna-Eestis.



Mõned proovisid võtta maketil sisse tõelise suusahüppaja poosi – ilmselt veidi harjutamist ja tulevased suusahüppelegendid on olemas!

Edasi ootas 18 km kurvilist teed Rõngu Pillimuuseumisse, mis asub ajaloolise Kõvera kõrtsi paremas tiivas. Väljapanek rõõmustas mitmekesise kollektsiooniga ning pakkus tõelise ajarännaku. Hoiul on üle 3100 museaali. Lisaks pillidele saab uurida erinevast ajastust kõlareid, mikrofone, pillivõimendeid ja efektiplokke, plaadimängijaid, lintmakke, transistoreid jne. Taas on giid asjakohane, sest see paneb muusemi elama. Reisi lõpetas Sangaste lossi tollakuuri väljapanek ning siis ootas ees kodutee.

Avo Kompus, Kalmar Laine

Tore, kui lihtsad asjad lähevad südamlikuks

Eesti ja Läti vanamootorratturite hooaja ühine avasõit 2025. aastal toimus õnneliku kokkusattumuse tõttu, kui mõni aasta tagasi soovisid eestlased Lätit paremini tundma õppida ja osalesin selle mitmepäevase reisi marsruudi korraldamises. Tundub, et eestlastele matk meeldis ja nad pakkusid, et korraldavad meile sarnase retke mööda Eesti maalilisi teid. Kahjuks ei ole Lätis nii palju aktiivseid vanamootorrattureid kui Eestis, mistõttu otsustasime luua naaberriikide vanamootorrattahooaja ühise avamise. Reis osutus väga südamlikuks ja sõbralikuks. Nautisime kauneid Lõuna-Eesti teid ja väikseid külasid, vabaõhukespositsiooni, paberivabrikut, militaarmuuseumi, külalistemaju ja isegi luksuslikku lossi.



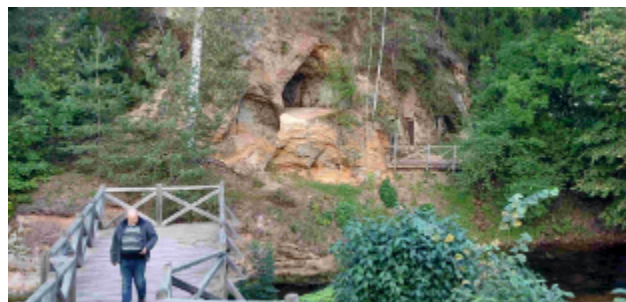
Avanes võimalus tutvuda lähemalt paljude Eesti mootorratturitega. Ürituse korraldus oli suurepärane ja saime tutvuda senitundmatu osaga Eestist. Oleme väga tänulikud!

Martins Greve
Läti AAK motosektsiooni üks eestvedaja

12.-14.
september

... ja hooaja ühine lõpetamine – Preti Rudenim 2025

Üldiselt on elus nii, et iga asi, mis algab, ka lõpeb. 2025. aasta vanamotohooaeg jõudis ametlikult lõpule 12.-14. septembril koos Läti hooaja lõpuga. Kuna meil viimastel aastatel kujunenud Läti AAK motosektsiooniga erilist soojad ja mõnusad suhted, olime loomulikult aktsioonis.



Ürituse algus- ja lõpukohaks oli Cesise piirkonna Bille külalistemaja. Kogunesime juba reede õhtul, kusjuures kogu päev oli Eestis ja Lätis tugev vihasadu. Tegi veidi murelikuks, et kuidas õnnestub nii meie ringsõit. Aga oh imet! Laupäeva hommikul oli päike väljas ja kogu päev ideaalne mootorrattailm. Lätlased olid ilmakujunduse osas kõvasti pingutanud.

Laupäevane programm nägi ette kell 9.30 ürituse avamist ja kell 10 algavat ringsõitu. Esimene marsruut Bille–Rauna–Jaunrauna (38 km) ja sihtpunktiks Armīns Sprogise eramuuseum. Muljetavaldavalt suur valik majapidamises ajalooliselt kasutusel olnud inventari, sh jalgrattaid. Kes sinna juhtub, soovitage, pettuma ei pea.

Edasi Lielstupe lossi, endisse narkoloogiahaiglasse, narko- ja alkoholismisõltuvuse ravikohta ning siis Straupe–Icemis'e kohvikus Pansija lõuna. Kõhud täis, pöörutasime edasi 32 km Inciems–Turaida–Sigulda–Līgatne.

Līgatne on üks eriliselt vaatamisväärne linn – tegu ajalooliselt monofunktsionaalse ehk paberitootmisele orienteeritud linnaga, kus hetkel enam tootmist ei toimu. Linn on orienteeritud omaaegse tootmis- ja elulaadi ning kultuuri talletamisele. Säilinud on omaaegsed liivakivikoopad. See tõmbekeskus on koht, kuhu peab uuesti minema ja selleks tasub aega varuda!

Oligi õhtupoolik käes ja kurss tagasi Bille külastuskeskuse. Bille külastuskeskuses oli traditsiooniline pidulik õhtusöök, tänusõnad, elav muusika, tants. Aitäh, Martins Greve, Armands Abele, Aigars Ancverins, Jelena Abele, Asnate Greve ja kõik teised lõpuürituse organiseerijad!

Järgmise päeva hommikul asume koduteele. Aga mitte päris! Suundume Varbuse Maanteemuuseumi, kus samal päeval vanavanemate päev ja püüdsime seal vanamootorrattastega üritust ilmestada.

Avo Kompus, Kalmar Laine





Ajaloo rahvarohkeim Preti Rudenim

Lāti AAK vanamootorrattasektsioon lõpetab tavaliselt hooaja üritusega „Sügise poole”, mis seekord toimus Cesise ja Sigulda ümbruses ja kokku läbiti üle 140 km. Tänavune üritus kujunes kõige külastatavamaks – osales 75 mootorratast kolmest Balti riigist, neist 8 Leedust ja 15 Eestist. Korraldajate jaoks oli eriline rõõm, et nelja tsiklit juhtisid daamid. Ilm oli laitmatu.

Imetlesime Jaunrauna ajalooliste asjade kollektsiooni, vana narkoloogiakliinikut Lielaraupe lossis ja Ligatne küla paberivabrikut koos keldrite ja veinitehasega. Ilusale päevale järgnes suurepärase õhtu külalistemajas Bille. Sõime rikkalikult, nautisime muusikat, tantsimist ja sõbralikke vestlusi Eesti ja Leedu sõpradega ning andsime üle hooajalõpu auhinnad.

Martins Greve

Lāti AAK motosektsiooni üks eestvedaja



8.-14.
oktoober

Minu esimene klubireis bussiga Mannheimi

Kolmapäev, 8. oktoobri varahommik. Kell on 6.15 ja Järve keskuse ees ootab meid sinine buss. Meie jaoks uus ja särav, kuigi tegelikult juba mõned aastad vana. Ruumi on küllaga – kohti 50, reisijaid 30. Meie rännak Saksamaale Mannheimi Euroopa suurimale vanatehnikalaadale Veterama võib alata.

Väikesed vahepealsed peatused tegid sõidu mitmekesisemaks – Hiiul, Varbolas, Pärnus, Iklas, edasi väikesed jalasirutused bensiinijaamades ja lõunasöök. Riist liitus meiega klubikaaslane Kaspars Romanovs, kes oli juba kella neljast ärkvel, et Aluksnest õigeks ajaks kohale jõuda. Piiriületused läksid kiirelt, poolakad soovisid küll teha lauspassikontrolli, aga läbisime selle puhtalt ja kiirelt. Eelmisel aastal olevat siin terve tund läinud, sest bussijuhil oli mingi paber jäänud Eestis täitmata ning Poola piirivalve tekitas sellest suure probleemi.

Varssavi juures sattusime korra ummikusse ning esimesse öömajja Poolas jõudsime südaöö paiku. See oli Poznani lähedal asuv hotell Ignasiak ehk olime teel olnud ligi 1300 km. Unic-Moto pikaajalisele reisijuhile Ants Tuuleveskile suur kiitus – kõigis meile broneeritud hotellides olid väga ilusad toad ja imehea hommikusöök. Jagasin tuba Kasparsiga, kes polnud mitte ainult tubli reisikaaslane, vaid tõi kaasvõitlejatele kaasa ka ohtralt vorsti, tomateid ja Riia palsamit.

Hommikul asusime varakult teele ning Saksa piiri ületasime sujuvalt, keegi ei tundnud meie vastu huvi. Bussis pidasime muuhulgas Aiki Närepi sünnipäeva, nii et sõit läks lennates.

Sihtkohta Hotel NH Mannheim Viernheimi, mis asub Mannheimist 15 kilomeetri kaugusel, jõudsime õhtul kella üheksa paiku, kus Tiit ja Andrus Lüüding meid juba ootasid.

**VETERAMA®**

Enne südaööd olid kõhud täis, jutud räägitud ja uni magus.

Ja hommikul oodatud laadale!

Veterama uksed avati kell 12, aga meie olime platsis juba 11.20. Need 40 minutit venisid nagu tunnid. Müüjaid oli palju, vabu kohti vähe. Silma hakkas hulgaliselt mootorrattaid – nii pooleliolevaid projekte kui ka valmis pärleid. Hinnad tundusid veidi soodsamad kui mullu. Varuosade osas jäi mulje, et kõik on samal tasemel. Laadal jalutamine oli omaette elamus – tekkis isegi mõte, et järgmine kord võiks grupiga kaardistada, kes mida kus müüb. Ja veel parem oleks tulla Unic-Moto enda staabiga kohale. Ikkagi 260 000 ruutmeetrit laata ju. Ja muidugi pakuti lettidelt lisaks varuosadele õlut, mida sooja ilmaga oli väga mõnus rüübata.

Veterama tähistas tänavu muide juubelit – täitus 50 aastat tehnikamaailma ajalugu ja kirge! Sel aastal oli ka uudiseid: esmakordselt oli saadaval Veterama Early Bird pilet, mis tagas sissepääsu ainult reedel. Varasemalt sai osta reedeti ainult kolme päeva piletit. Pileteid saab mugavalt ja kontaktivabalt osta ette veebist.

Laupäev algas rahulikult, start laada poole alles kell 10,45. Sammulugeja näitas päeva lõpuks üle 13 000 sammu! Lisaks laadarännakutele jõudsime ka eramuuseumisse Fahrzeugmuseum Marxzell, kus oli vaatamiseks 350 mootorratast



ja peaaegu sama palju autosid, lisaks traktorid, fotoaparaadid, õmblusmasinad, raadiod jne. Ekspositsioon oli nii tihe, et silmad käisid ringi ja tundus olevat uskumatu, et see varandus kuulub ühele perekonnale. Päeva lõpetas õhtusöök tõelises Saksa restoranis, kus šnitsel oli hiigelsuur ja õlu maitstes imeliselt.

Pühapäeva hommik algas loomulikult taas laadal, kuid juba kell 13 oli aeg koduteele asuda. Bussi said pakitud muuhulgas külgkorv, jalgratas, rehve, sumpse, kõvasti metalli ja roostes juppe. Pakkimine tundus tõeline kunst. Õhtuks jõudsime Saksa-Poola piiri äärde ja veetsime öö Legnica hotellis Kamieniczka, kus toitu seekord ei pakutud. Aga see ei võtnud laadalt saadud rõõmu ära.



Kojusõit läbi muuseumi ja kaubanduskeskuse

Esmaspäeva programmis oli vana rauasulatuse ja tööstushoone muuseum, kus nägime, kuidas valmistati hõbedast lauanõusid ja küünlajalgu. Õhtul tehti veel peatuses suur poetiir – Karl Fazerit ei leidnud, aga muud põnevad küllaga. Viimane öö möödus Stare Lubiejewo hotellis Orion.

Teisipäeva varahommik oli ärkamiseks karm – kell 6.20 pidi end voodist välja ajama ning juba 7.15 olime taas bussis. Tagasitee kulges hoogsalt, Kaunasesse jõudsime kella üheks. Ikka piiripunktis läksid maha mõned reisikaaslased ning enne lõppu anti klubi meened üle reisi juht Antsule ning tublidele bussijuhtidele Kaurile ja Aulisele – suur tänu neile korralduse eest! See reis oli tõesti rohkemat kui lihtsalt käik ühele laadale. See oli koosveedetud aeg oma klubikaaslastega, kellega sai palju jutte jagada, koos tuhandeid samme astunud ning kõvasti naerdud.



Veterama laat pakkus hulgaliselt silmailu ja oste, kuid suurim väärtus ühise reisi juures on ikkagi bussitais klubikaaslasid ja sõpru. Minu esimene bussireis Mannheimi jääb meelde kauaks, aga mis peamine – see ei jää kindlasti viimaseks!

Richard Eesmaa



Sillalt–sillale tuur mööda Ahja jõge

Pärast Läti vanamootorratturite hooaja lõpetamist helistas Edgar Aadusoo ja mainis, et koos Sulev Ojamaaga tekkis mõte teha hooaja lõppu üks mõnus „saunasõit“. Et kas oskaksin marsruuti välja pakkuda ja tean Lõuna–Eestis head sobivat kohta õhtuks. Tol hetkel olin tööga hõivatud ja lasin teema veidi unarusse, aga mõne aja pärast helistas Sulev ning teema tuli taas jutuks. Seekord lubasin midagi konkreetsemat välja mõelda, sest tunnen töö tõttu hästi Põlva- ja Võrumaa teid.



Olime Suleviga ühel meelel, et hea sõit sisaldab kindlasti ka kruusateid. Mulle meeldivad mägisemad ja kurvilisemad teed, mis looklevad läbi metsade ja orgude. Mõtlesin kodukoha lähedal asuvatele orgudele: Lauriorg, Kaskaorg, Tilleorg ja äkki tabasin end huvitavalt mõttelt: igas orus voolab jõgi ning üle jõe viib sild. Kõik need orud on seotud ühe ja sama Ahja jõega. Nii sündiski idee teha sõit Ahja jõe algusest, Erastvere järve otsas asuva sillatruubi juurest ning lõpetada Lääniste sillaga, mis on viimane sild enne jõe suubumist Emajõkke, ületades kõiki sildu täpselt ühe korra. Mõeldud–tehtud! Panin marsruudi paika, Sulevi korraldada jäi õhtune majutus ja sõit välja kuulutada.

Algselt plaanisime sõidu 20. septembriks, kuid ettenägematute asjaolude tõttu lükkasime selle nädala võrra edasi 27. septembrile. Sõidupäeval selgus, et otsus oli igati õige, ilm oli suurepärase, samas kui nädal varem oli vihmane ja sombune.

Hommikul kogunesime Kanepi kiriku ette parklasse. Kohale tuli 19 mootorratast ja 27 osalejat. Vanim ratas oli Avo Kompuse Zündapp KS600 aastast 1939, noorim Urmas Kauniste BMW aastast 1993. Rõõm oli näha ka uusi klubiliikmeid Lõuna–Eestist: Erkki Leetma ja Jawa 634 (1976) ning Harri Hirschon ja Jawa 559 (1966).



Ühispilt tehtud, asusime teele. Juba poole kilomeetri järel märkasim, et kõik rattad polnud liikuma saanud ning rivi lõpus sõitev saateauto, mida juhtis Aiki, oli maha jäänud. Selgus, et meie noorim ratas, Urmase BMW ei suutnud vanakestega sammu pidada ega käivitunud. Otsustati, et BMW jääb Kanepi kiriku esisesse parklasse valvekaamerate valvsa pilgu alla ja sõit läheb edasi. Olime küll veidi ajagraafikust maas, ent tuju püsis hea, ees ootas mõnus päev Lõuna-Eesti teedel.

Lõunapaus oli planeeritud Põlvasse, Jäagri Pubisse. Enne sinna jõudmist tuli läbida umbes 45 km ja ületada seitse silda. Teel tegime peatusi kahe vesiveski juures. Roti veski, mis on nüüd muinsuskaitse all, töötas viimati 1990. aastal. Hoone ja sisustus on õnneks säilinud. Tilleoru veski lõpetas töö juba 1970. aastal. Hoone on hetkel veel alles, kuid seadmed on kahjuks rüüstatud. On võimalik, et kümnekonna aasta pärast ei pruugi ka see veskihoone enam alles olla. Mõlemasse veskipaika on hiljem rajatud kalatrepid.

Lõuna söödud ja rattad tangitud, liikusime edasi. Viimase sillani oli jäänud ligikaudu 60 km ja jõge tuli ületada üheksal korral. Päeva teises pooles tegime kolm suuremat peatust. Kiidjärve veski Eesti üks suuremaid ja võimsamaid vesiveskeid, punasest tellisest ehitis, mis kuulub kultuurimälestiste hulka. Hoone on eraomandis, sisustus on säilinud.



Otteni veskisild ja Risbieteri kalju

Mõlemad kohad on tuntud 1969. aastal valminud kultusfilmi „Viimne reliikvia” võttepaigana. Otteni veskisild, tuntud kui Siimu sild, on koht filmis, kus Siim tõkestab sillapuuga ratsanikest jälitajate tee ja üks hobustest kukub jõkke. Veskisilla, mis töötas ka veski paisuna, lasi ehitada veski omanik Jaan Otten 1916. aastal, Tartu kivisilla eeskujul. Õnneks Siimu end me ei kohanud ja saime silla rahulikult ületada.

Silla lähedal asub Risbieteri kalju, selles kohas filmiti Hans von Risbieteri tapmine ja sai kuulsaks tema küsimus maskeerunud Ivo Schenkenbergilt: „Kas me oleme ikka õigel teel?”. Teadmiseks: filmi toimetaja oli mees, kellest hiljem sai meie taasiseseisvunud riigi president ehk Lennart Meri. Nüüd tuli aga läbida tavapärase tee kõrval ka mõni kilomeeter ekstreemsemat mulla- ja metsateed, enne kui jõudsimme taas suuremale



kruusateele. Tee lookles läbi metsa, kus oli täiesti võimalik ära eksida ja nii juhtuski. Kruusateele jõudes peatusime, et kõik ratturid saaksid järele tulla, kuid selgus, et umbes pooled olid kuhugi kaduma läinud. Mingil hetkel helistas Ingvar Kuusk ja küsis: „Kus te olete? Me oleme kuskil jõe ääres.” Siis meenus mulle see tsitaat filmist, et kas me oleme ikka õigel teel? Aimasin, kuhu nad olid liikunud, kuid telefoni teel oli keeruline juhendada. Lõpuks sõitsime Rauli enduro-rattaga neile vastu, et eksinud saaksid õigele tee. Peagi olime kõik jälle koos ning see väike seiklus tegi päeva ainult põnevamaks ja lõbusamaks. Kärja külas asuva Sulbi veski poole liikudes helistasin veski peremehele ja Valgesoo Maakivivilla perenaisele, et teavitada neid meie väikesest hilinemisest. Mõlemad olid tänulikud saadud infost ja soovisid meile turvalist kohalejõudmist. Veski juures ootas peremees Mati Kusma, kes avas veskiuksed ja viis läbi põneva ringkäigu. Veski, mille ehitas omal ajal Mati vana-vanaisa, töötas veel 1980. aastal. Vahepeal läks see küll võõrastesse kättesse, kuid Mati ostis hoone suurest nostalgiast

tagasi. Hoone ja sisustus on säilinud tänaseni, ehe ajalooühinguline paik.

Päev hakkas juba õhtusse veerema ja meil oli jõel veel ületada kolm silda, mis õnnestus läbida turvaliselt ja viperusteta. Üllatusena lehvitati selle lõigu jooksul meile kõige rohkem. Mooste mõisa tagahoovist möödudes lehvitasid meile pulmalised, koduhoovis ja põllul liikuvad inimesed. See tegi meele veelgi rõõmsamaks, ja meie vastasime lehvitustega.

Planeeritud marsruut läbitud, ootas õhtu lõpetuseks meid Valgesoo Maakivivilla õhtusöögi ja saunaga. Enne külastasime ühiselt Ahjal asuvat Illimari Coop Konsumit kust igaüks sai kaasa osta meelepärast. Kohale jõudes jagasime toad, süütasime grilli ja juba tunni pärast auraski saun. Kes soovis, nautis ka mullitunni. Südaööks olid kõhud täis, keha soe ja meel rahul. Hommikul saime kokku veel hommikukohviks ning traditsiooniliselt hüvasti jättes lahusime villast.

Kohtumiseni järgmistel kordadel!
Kalmar Laine



Meie oma põhjamaade meister

Hooaeg algas Soomes mai lõpus Botniaringi ringrajal Soome osavõistlusega Põhjamaade meistri sarjas. Olin taas tsikli seljas pärast eelmise aasta kukkumist Rootsis.

Pre –47 klassis oli kolm osalejat ja sain sealt Nordic Open Cup 2025 arvestuses kolmanda koha (16 punkti). Rattal oli tehnilisi probleeme, aga ei midagi hullu. Pärast sõitu tegi treener Jouko Nieminen ettepaneku osaleda selle sarja sõitudel, millest järgmine oli juba Põhja–Norras Mo i Rana ringrajal, mis on maailma kõige põhjapoolsem ringrada oma 3,8 km pikkuste tõusude ja langustega. Täiesti uus ja tundmatu rada ning natuke hirmuäratav, et kas ratas ikka peab kolm päeva vastu.

Registreerimisel selgus, et olen esimene eestlane sellel ringrajal! Osalejaid oli minu klassis kaks, ent rootslase võidusõit lõppes kahjuks juba esimesel treeningul. Treeneri juhis oli, et nüüd tean ise, mida rajal teen. Sõit oli vapustavalt elamusterohke ja sealt sai toodud kaasa 50 punkti ning kaks esikohta.

Augusti algul Linköpingi 60. juubeli võidusõit oli kõige raskem, sest samal rajal kukkusin ju mullu ja väike närv oli sees. Osalejaid seekord 5, ent rootslane, kes Norras katkestas,



katkestas treeningul taas. Seega läksime esimesse starti neljakesi. Sellelt sõidult kaks kolmandat kohta ja 16 punkti.





Enne Rootsi osavõistlust olin tabelis kogunud 82 punkti ja edu konkurentide ees oli 32 punkti.



Augusti keskel oli au esmakordselt osaleda Estonia GP võidusõidul Pärnus ning lõpetasin seal Classikute võidusõidu 4. kohaga. Ja kohe järgmisel nädalavahetusel oli vaja taas võtta suund Rootsi Karlskoga ringrajale, mis oli mulle taas uus ja tundmatu. Osalejaid oli sama kolmik, kes eelmisel võidusõidul Rootsis püünele jõudsid. Mulle sai selgeks, et hooaja võidu kinnitamiseks tuli sõita kaks sõitu kindla peale lõpuni. Saime vihma ja päikest ja esimene sõit õnnestus. Teise aga katkestasin kaks ringi enne lõppu kolvi purunemise tõttu. Sellelt sõidult 16 punkti.

Rootsist naasin sisuliselt otse Pärnu Eesti hooaja viimasele võidusõidule, mootor sai remonditud, aga paar asja jäi kahe silma vahele... ja jälle purunes kolv. Remondiks jäid loetud päevad ja võtsin suuna Lõuna-Norra Sokndali ringrajale. See rada on omaette katsumus: meeletu tuul, vihm ja rahe vaheldumisi, väga tehniline rada, kahe kurvi kõrguste vahe 24 meetrit. Laupäeval sai esimene võidusõit kolme hulgas kolmandana lõpetatud ja sellega kindlustasin Nordic Open Cup sarja meistri koha. Pühapäeval oli ilm super ja võidusõit õnnestus, sealt sain 16 punkti lisaks.

Hooaja kokkuvõtte: 162 punkti ja esikoht, 13 võidusõitu, millest kaks katkestasin. Kolm täiesti uut ringrada ja meeletu hulk uusi kogemusi ja tuttavaid. Tänan südamest Unic-Motot toetuse eest sellel maratonhooajal! IŽ tahab talvel saada vigade parandust ja taas olen rajal hooajal 2026!

Heino Korb

Retro IZ 350 karikavõistlused koguvad populaarsust

Sel aastal toimus kolm etappi sarja Rivare Auto karikavõistluste Retro IZ 350 võistluseid. Esimene etapp toimus 18. mail Kulbilohus, teine 6. juulil Rapla kardirajal ja kolmas 10. augustil Aravete kardirajal. Oli uustulnukaid, oli üllatajaid.

Esimene võistluse kuupäev, mis ilmastikuolude ehk öökülmade pärast sai edasi lükatud, harvendas meie ridu päris palju. Eelmise aasta võitja Ermo Vihtre osales kodumaa kaitsmise õppustel, Alpi.ee team Jaanus Tramberg ja Margit Klade jäid välja reisi tõttu. Sellegipoolest oli kohal 10 võistlejat. Eriline tänu lätlasele #11 Maris Baransile, Vaimastvere võrriklubi liikmele #555 Kauri Soolepale ning Unic-Moto Lõuna regiooni peainsenerile #7 Raul Seidlale, kes olid joonel esmakordselt.

Laupäeval saabusime Viinamärdi külalistemajja, kus meid võttis vastu Unic-Moto juhatuse liige Sulev Ojamaa. Pärast kerget grillimist (suur tänu, grillmeister ja barista Tony Laan!) ja uute poistega tutvumist tuletasime kõigile meelde võistlusreegleid ning õppisime sõidutrajekteore ja muid nippe ekraanilt.

Pühapäeva hommik algas suhteliselt märjalt, seenevihm kestis vahelduva eduga kuni lõunani ja pani ka meie sõidule oma pitseri. Meie klassis on spetsiaalsete vihmarehvide kasutamine keelatud ja see tegi korrekture juba harjutud paremusjärjestuses. Märjal rajal peetud treening-ajasõidu kiireim oli #62 Enn Lähker, Raivo Timma kaotas talle 1,6 ja Meelis Kask 3 sekundiga. Üllatusmees Kauri Soolepp -3,4 ja #37 Ivo Vaaderpass -5,4.

Esimene võistlussõit toimus samuti vihmaniiskel rajal. Traditsiooniline stardivõitja Ivo võttis jälle oma, kuigi pidi startima alles viiendalt kohalt. Esimeselt ringilt tuli juba esimesena #62 Enn Lähker, kes läks kohe oma teed. #150 Raivo Timma hakkas teda hoogsalt jälitama ja oligi olemas esikoha eest võitlev paar, kes hoidis pinget üleval sõidu lõpuni.



Kiirema ringi ja võitja au esimeses sõidus sai Enn, Ivo oli lõpuks langenud neljandale kohale. Tehnilistel põhjustel oli ainsaks katkestajaks meie uus võistleja lätlane #11 Maris Barans, kelle rattal kukkus karburaator küljest.

Teiseks stardiks oli rada juba enam-vähem kuiv ning kiirused palju paremad. Stardispetsialist Ivo sai jälle kõige paremini minema ja kolm ringi õnnestus tal püsida esikohal. Julge sõiduga tõusis neljandal ringil liidri kohale Enn, Ivo teda jälitamas. Halva stardi saanud Raivo Timma alustas teist ringi alles viiendana, kuid jõudis kolmandaks. Sõidu arenedes aina kiiremalt ringe läbides lähenes ta esikaksikule ja alistas 11 ringil 53 sekundi piiri. Kiirem ring jäigi Raivo nimele (64,1 km/h).

Eespool aga hakkas juhtuma! Liider Ennu renditud mootorratas otsustas ring enne lõppu (juhtme viga) seisma jääda. Ivol, kes lähenes liidrile ring-ringilt, ei olnud enam raske võitu vormistada. Kolmas oli uustulnuk #555 Kauri Soolepp, Ebaõnne oli ka #11 Maris Baransil – seekord tuli bensiinivoolik karbussi küljest lahti.



Kolmandal etapil osales rekordilised 15 võistlejat

Teine etapp toimus Rapla kardirajal 6. juulil. Hea meel oli näha stardis uustulnukaid – Meril Närep ja Martin Kalm (ajasõidus teine aeg!). Ka Sulev Ojamaa oli tulnud päris oma tsikliga. Tegime järjekordse rekordi 11 osavõtjaga! Hommik algas taas vihmaselt ja mitmed võistlejad kompasid oma piire juba treeningsõidul.

Esimeseks sõiduks oli rada juba kuivanud ja mõlemad sõidud möödusid vahejuhtumiteta. Teise etapi kolm esimest olid Raivo Timma, Kauri Soolepp ja Ivo Vaaderpass.

Kolmas ja viimane etapp toimus Aravete kardirajal 10. augustil. Seekord oli ilus ilm ja rekordiline osavõtt – stardis oli koguni 15 võistlejat! Üllatuskülaline oli korraldaja eriloal 1939. aasta Zündapp DBK250–ga esimest korda võistlustele tulnud Indrek Kuusk, kes sõitis vapralt lõpuni ja saavutas auväärsse kaheksanda koha. Samuti tulid mitmeaastase kutsumise järel sõitma Sandla Moto Team oma nelja IZ Jupiteriga. Kahjuks ei tulnud kohale ajapuuduse tõttu meie lipulaev Heino Korb.

Juba ajasõidus oli näha, et eelmise päeva Audru GP classic klassi kaks esimest Allar Rand ja Andres Jaanisoo olid ka kardirajal kiireimad. Kolmanda aja saanud Raivo Timma oli 1951. aasta IZ350–ga ligi sekund aeglasem. Talle järgnes samas sekundis Ivo Vaaderpass (IZ350, 1950.) Meie noore säärekamehe Kauri Soolepa päev algas hommikul probleemidega – juba esimesel ajavõtu ringil purunes Planeta3 kett, mis viis ka tüki karterist ja rikkus säästuvape süüte.



Valmis plaan B, et ta sõidab Marko Mürkeli varumootorrattaga, aga tänu Jaanus Tramerbergi osavatele näppudele saadi pill taas tööle. Siiski ilmsid uued mootorratta ettevalmistamise lüngad, sest sõidu edenedes kukkusid küljest mõlemad mürsuhülssidest valmistatud summutid, mis seekord õnneks teiste sõitu ei seganud. Tänu peakohtuniku leebusele ei järgnenud ka karistust, mis päris võistlustel oleks kindlasti järgnenud. Ja nagu arvata oli, lõppes esimene sõit ajasõiduga samas järjekorras, viiendaks tuli ilma summutajateta Kauri #555.

Teise sõidu start tõi üllatusi üleforsseeritud Jupiteride poolelt. Juba prooviringilt tuli Andres ühe töötava silindri ja loobumismõttega. Vanasti oli igal võistlejal küünal ja võti taskus, aga seekord polnud seda ka raja ääres oleval kahel mehaanikul. Nii ei me saanudki teada, kumb Saaremaa mees kiirem on! Täiseduga võitis Allar, teine oli Kauri, kolmas Ivo. Neljandana lõpetas sarja üldvõidu 129 punktiga kindlustanud Raivo Timma. Hooaja kokkuvõttes jagavad 2–3 kohta Ivo Vaaderpass ja Kauri Soolepp 123 punktiga ning parim naisvõistleja oli Meril Närep.

Ivar Vaaderpass



Kuidas kuurikaunistus möirgas end poodiumile

Retro ringraja sarja sattusime läbi juhuse. Möödunud aastal aitas Ivar Vaaderpass meil korda teha külgkorviga IŽi. Kui ta sügisel koos Tony Laanega tsiklile järele tulid, jäi talle silma kuurinurgas seisev must IŽ – aastaid tagasi ühelt soome sõbralt saadud kingitus. Ivar hakkas peale käima, et miks see seisab, ja veenis mind Retro sarja tulema. Kuigi mõtlesin, et ei hakka selle vana „käluga” end häbistama, läks asi kokkuvõttes teisiti.

Kevadeks olin end sportides vigastanud ja ise sõita ei saanud. Pakkusin aga masinat pereliikmele Kauri Soolepale – võrrisõidu kõvale kärbsele, kel varasem tsiklikogemus puudub. Et mitte päris häbisse jääda, viisime musta IŽi enne hooaja esimest sõitu retrotsiklite spetsialisti Ermo Vihtre juurde.

Esimene etapp Kulbilohus oli täielik tundmatu maa. Me ei teadnud isegi, et esimene sõit määrab stardikoha. Kauri sõitis „tutvumisringidel” kogemata välja neljanda positsiooni ja tänu stabiilsusele ning konkurentide mõningasele ebaõnnele tuli kahe sõidu kokkuvõttes kolmas koht. Masin püüdis raja ääres muidugi pilke, eriti palju tähelepanu sai ebatavaline väljalase: leegitorude otsas olid tankitorje mürsukestad, mis tegid sellist lärmi, et naabrite säästmiseks käivitasime koduhoovis seda vaid kord aastas.

Saabus teine etapp Raplas. Kuna leppisime tiimi sees kokku, et masinale suuri investeeringuid ei tee, piirdusid ettevalmistused vaid uute rehvidega. Kulbilohus ilmnenud probleemid pidamisega kadusid ehk „rehvitaktika” pidas. Juhtuma hakkas aga muud: esimeses sõidus kukkus üks mürsukestast sump küljest, aga koos mootorilärmiga kasvas millegipärast ka masina kiirus, tasuks kolmas koht. Teises sõidus lendas sump taas küljest, aga Kauri võitis. Kahe sõidu kokkuvõttes teine koht.

Viimane etapp Aravetel sai masin veidi rohkem hoolt: puhastatud karbuss ja filter, määratud trossid, pingutatud kett. Aga ajasõidus jäi tsikkel veerand ringi järel vait – puruks läinud kett rippus nagu lambasoolikas, võttes kaasa tüki karterist. Tundus, et kõik on läbi. Siis aga astusid mängu konkurendid: Ivar Vaaderpass otsis keti, Jaanus Tramberg leidis süüte üles ja mootor ärkas taas. Kuna masin katkestas kvalifikatsioonis, pidi Kauri startima viimasena. Rajal oli 15 sõitjat, nende seas ka kolm ringraja Jupiteri. Kauri tõusis järk-järgult, kuigi sumpad kukkusid ringidel 3 ja 8. Sellest hoolimata lõpetas ta 5. kohal.



Aravete esimese võistlussõidu stardini oli sel hetkel jäänud napilt pool tundi, röömustamiseks polnud põhjust. Kauri Soolepp vestiga, Jaanus Tramberg seljaga ning Eili Arula hoiab paaki, taustal istub #55 fännklubi liige Anu Aas. Foto: erakogu

Teiseks sõiduks oli motivatsioon laes. Start õnnestus ja Kauri tõusis tagant reast neljandaks. Kaks ringi pidas sumpu vastu, siis lendas see taas küljest, mõne aja pärast kadus teinegi. Aga rajal alles lahing konkurentidega algas. Pusimist Ivo Vaaderpassi ja Raivo Timmaga oli omajagu, kuid Kauri võistlusnärvi pidas vastu ja masin jõudis ka üle finišijoone, kuigi sel puudus lisaks summutitele leegitoru. Ruudulipp langes tsiklile #555 teisenä ja sama koht päeva kokkuvõttes.

Selge on see, et kui konkurendid poleks Aravetel appi tulnud, oleks meie hooaeg saanud varase lõpu. Oleme tsiklitiimi #555 liikmetega ülimalt tänulikud Ivar Vaaderpassile, kes sarja elus hoiab, ning kõigile sõidumeestele, kes meiesugused uustulnukad lahkelt vastu võtsid ja võimaluse andsid.

Eili Arula
Vaimastvere võrriklubi liige, Retro IŽ #555
taustajõud

Retro IŽ karikavõistluste tehnilised tingimused 2026



Siin on lühidalt reeglid Retro IŽ karikaarvestuses sõitvatele võistlejatele 2026. hooajal. IŽ-d, mis ei vasta nendele reeglitele, sõidavad eraldi Open arvestuses. Naisteklassi ainus tingimus on, et võisteldakse IŽ-tüüpi mootorrattal. Ideaalis tahaks jõuda sinnamaani, et stardis oleksid ainult IŽ 350 veermikuga rattad.

Veermik

- 1) Raam – IŽ-350 (tagant vedrutuseta ja ees rööpkülik esihark). Raamil lubatud tugevdused. Esihargi vedrustuses õli ja gaasiamortisaator keelatud. Samuti keelatud eraldiasetsev rooliamortisaator. Hooajal 2026 lubame veel starti ka IŽ-49 veermikuga.
- 2) Rattad – minimaalselt 19 tolli läbimõõdus kodaratega rattad, rauast rummu ja veljega.
- 3) Pidurid – trossi või tõmbevardaga käitatavad (hüdraulilised süsteemid keelatud) rauast trummelpidurid ees ja taga. Topeltpööraga pidurid keelatud. Siduri ja piduri heebliitel peavad otsas olema vähemalt 10 mm läbimõõduga munad.
- 4) Rehvid – ees maksimaalne laius 3.50 ja taga 4.00. Slickid ja spetsiaalsed vihmarehvid keelatud.
- 5) Porilauad ees ja taga, terasplekist valmistatud.
- 6) Kütusepaak terasplekist valmistatud.
- 7) Mootorrattal peab olema kolm ovaalset numbrilauda, üks ees ja üks kummalgi küljel. Numbrilaua minimaalne mõõt 280 x 230 mm. Valget värvi taust, mustade numbritega. Numbri minimaalne kõrgus 150 mm.
- 8) Gondlid ja muud voolundid keelatud. Mootorrattad võiksid välimuselt meenutada 40.–50. aastatel kasutatud võistlusrattaid.

Mootor

- 1) Karter – IŽ-350, IŽ-49 ja muud muldvalu tehnoloogias valmistatud karteriga Iževski tehase mootorid.
- 2) Silinder – lubatud IŽ-350, IŽ-49 malmist silindrid, IŽ-56 ja muud muldvalu tehnoloogias alumiiniumist valmistatud Iževski tehase kahe väljalaske avaga, 72 mm (ja remontmöödud) ja 85 mm kolvikäiguga silindrid. Sisse- ja väljalaske klapid silindril keelatud
- 3) Silindripea – Iževski tehases valmistatud.
- 4) Karburaator – lubatud üks K-40 või K-28 (ja selle variatsioonid) mudeli karburaator.
- 5) Süütesüsteem – vaba. Kasutades elektronsüüdet, peaks see olema varjatud.
- 6) Väljalaskesüsteem – vaba.

Ivar Vaaderpass



Näiteks selline isend: Liiga uus raam, Mootor + silinder IZ Planetralt, karburaator tsentraalujukiga jne. sõidab vaid naiste- või "open" klassis!

Kuus küsimust kalendripoisile – Aivo Mündel

Kuidas tekkis Sul huvi vanade mootorrataste järele?

Minu lapsepõlves oli mootorratas oluline liiklusvahend, igal perel oli kuuri all mõni IZ, K, M või Pannonia ning noorematel meestel muidugi Jawa. Minu agronoomist ema ametisõiduk oli Kovrovets, millega ta siis aeg-ajalt oma põngerjat ehk mind paagi peal sõidutas. Puutusin kokku ka päris vanade mootorratastega, naabrimehel käis külas üks Zündappi mees. Zündappi eripära võrreldes nõukogude mootorratastega seisnes selles, et ratta käivitamiseks oli vaja ainult üks kord vänta lüüa ja siis võis rahulikult madalatel pööretel sõitu alustada. Minu sõbra vanaisal, kelle talus tihti käisime, oli saunapööningul Douglas 1920. aastatest ja õues seisis BMW R-12, need rattad tundusid ikka väga erilistena, eriti kui oled harjunud nägema ühetaolisi nõukogude mootorrattaid. Douglas, mille paagi sisse oli tehtud pilu käigukangi jaoks ja BMW oma tagurpidi siduri ja piduri heebelitega. Olles nüüd vanamootorratastega rohkem kokku puutunud, enam sellised lahendused ei üllata. Kooli lõpupoole tellisin ajakirja Svet Motoru, seal oli alati rubriik mõnest vanaaegsest autost või mootorrattast, lisaks oli tagakaanel mõne vana masina kirjeldus ja pilt. Ajakirjast sai näha, et mootorrataste marke ja eri mudeleid maailmas oli ikka väga palju, eriti põnev oli see tehnikahuvilisele noormehele, kes oli näinud ainult eelpool loetletud marke. Peale EPA (Eesti Põllumajandus Akadeemia, praeguse nimega Eesti Maaülikool) lõpetamist ja Raplamaale kolimist sain tuttavaks Urmas Teearuga, seejärel tuli Unic-Moto ja nii sai vanamootorratastega süvenevalt edasi mindud.

Milline oli esimene mootorratas?

Esimene oli muidugi Jawa 360/350, mille soetasin 16-aastaselt. Emale see ei meeldinud, oli ju nii mõnigi leidnud oma lõpu seda marki mootorrattaga kihutades. Minu otsust ei saanud aga enam kuidagi mõjutada: vanematega kokkulepitud eeltingimus juhilubade osas oli täidetud, raha kogutud, ratas välja valitud.

Kui jätta mark ja mudel kõrvale, siis mõjutasid ratta valikut veel kroomitud poritiivad ja kõrgem lenks. Täna vaataks seda kui rikutud vanatehnikat. See Jawa sai minu autoajastu algul ära müüdud.

Mis vanade mootorrataste juures kõige enam võlub?

Lahenduste mitmekesisus. Enne teist maailmasõda toimus mootorrattatööstuses pidev areng, kus otsiti erinevaid tehnilisi lahendusi ja uusi kontseptsioone. Piirkonniti hakkas tase ühtlustuma, kuid erinevused jäid. Näiteks võib kui vaadata 1930. aastate Ameerika, Inglise või Saksa rattaid, siis nende rataste arengus leiti täiesti erinevad suunad, mis teebki asja huvitavaks. Väga tähtis on ka, et tootmisajastul loodud asjad ja ka mootorrattad olid mõeldud kestma. Kaasaegne toodang on mõeldud lihtsalt tarbimiseks.

Millist mudelit/marki pead kõige õnnestunumaks inseneritööks ja miks?

Iga leiutise juures on oluline vaadata ka ajastut, mil see loodi.



Varasemast ajast pean õnnestumiseks William Hendersoni töid, eriti ACE-i. Henderson jätkas FN-i tööd neljasilindriliste mootorrataste arendamisel, mille juures saavutas ta ajastu kohta ülima täisuslikkuse ja lõi sellega Ameerika neljasilindriliste traditsiooni. Hilisemast ajast pean huvitavaks BMW boksermootoritega mootorrattaid, mille puhul BMW keeras mootorit raamil 90° ja lisas kardaanieo – see oli midagi uut. Samasse perioodi jääb Indian Scout 101, väga hea juhitavuse ja võimeka mootoriga masin. Scout 101 on Charles Franklini looming ja ei saa mainimata jätta, et olen kohtunud kuulsa konstruktori tütreaga. See juhtus Inglismaal Indiani Rallil, oli tore vanaproua. Enamasti peitub hea lahendus lihtsuses, mille näiteks sobiks teise maailmasõja ajal salaja loodud Jawa 250 cm³ mudel. Markidest on lemmikud NSU ja Indian. Kui tekkis küsimus, miks olen pildil Indianiga ja seljas Harley Davidsoni kirjaga särk, siis siin on mitu vastust. Esiteks, särki kinkis mulle kui vanamootorrattafanaatikust isale tütar ja tema kingitud särgiga on igati sobilik olla klubi kalendri kaanel. Teiseks on Harley ju Indiani rivaal ja rivaalidesse tuleb lugupidavalt suhtuda.

Mis on Sinu kõige meeldejäävam sõit Unic-Moto ridades?

Kahtlemata on see Rootsi Jaanipäevasõit, mis pakkus suurepärast seltskonda, põhjamaale omaseid loodusvaateid, käänulisi teid,



hulgi muuseume ja muid vaatamisväärsusi koos parima saadaoleva ilmaga.

Räägi põnev lugu mõne oma ratta päritolust või varasemast omanikust?

Neid lugusid on mitu ja tegelikult on igal mootorrattal oma lugu, mis algabki eelmistest omanikest.

Mulle helistas sõber, et ta oli leidnud ühe Victoria. Jutust selgus, et ta oli saanud selle ühelt vanemalt mehelt, kes oli hakanud seda remontima ning mootor oli juba tehtud, aga ülejäänuks enam jõudu ei jätkunud. Nähes, et masinast asja ei saa, otsustas ta selle maha matta. Pärast mõningat mõtlemist otsustas ta siiski hinnalise ratta maha müüa, kutsus mu sõbra appi ja nad kaebasid selle maa seest välja. Õnneks oli masin maa all väga lühikest aega ja pinnaski oli seal kuiv. Sõber müüs ratta mulle edasi. Esimese asjana võtsin karburaatori maha ja leidsin selle seest sedeli, millele oli laimatus käekirjas kirjutatud: „Kui mootor korralikult ei tööta, keera tühikäigu kruvi 2 pööret tagasi.”.

Kunagi pakuti mulle Audi mootorratast, Audi märgid peal. Selgitasin, et tegemist DKW-ga ja ma ei ole huvitatud. Helistaja oli võtnud nõuks ikka mootorratast lahti saada ja jätkas meelitamist, et võib kauba peale anda ühe kehvas seisus ratta, mis on aastaid kivihunnikus seisnud, aga lehtvedrudega esihargiga. Nüüd tekkis mul tõeline huvi, sõitsin Eesti teise nurka kohale ja sain oma esimese Indiani. Muidugi Audi tuli ka ära osta.

Minul on juhtunud ikka nii, et kõik mootorrattad, peale viimase, olen soetanud osadeks lahtivõetuna, kus enamike mootorrataste puhul on alustatud remonti või restaureerimist üksipulgi lahtivõtmisega, misjärel on tuhin või jaks lahtunud ja osad jäänud hunnikusse seisma. Proovi siis seda hunnikut kokku panna, kui ise pole lahti võtnud ja ikka on üht-teist sealt ka kaduma läinud! Olen tegelikult aeglane tegija ja püüan liikuda sammhaaval. Hetkel on mul pooleli kaks mootorratast, aga järke ootab veel mitu, neist suurprojekt on kindlasti ACE.

Kalendripossi küsitles

Gerli Ramler



EVKLi tegemised – automaks tuli, tsiklid pääsesid



Eesti Vanatehnika Klubide Liit on jätkuvalt aktiivne, et esindada vanatehnikaharrastajate huve üldisemalt. Tehnikapärand on osa kultuuripärandist, kuid riiklikul tasemel ei ole tehnikapärandi säilitamine paraku prioriteet. Seda enam tuleb meil igapäev hoida elus seda osa kultuuripärandist ja ajaloolisest mälust. Olgu siis vastava kirjanduse ja ajalooliste dokumentide hoidmisel, ajalooliste esemete ja sõidukite hoidmisel, aga ennekõike ikkagi autode, mootorrataste ja kõikvõimalike muude sõiduvahendite restaureerimisel ja sõidukorras hoidmisel. Kõige selle krooniks on eraalgatuslikud vanatehnika „muuseumid“ – nii seisvad kollektsioonid kui ka meie „liikuv muuseum“ ehk vanatehnika eksponeerimine kokkutulekutel, näitustel ja sõitudel.

Kõik vähemalt 50 aastat vanad sõidukid ja nende osad on seadusega tunnistatud kultuuriväärtusteks, mille saatuse üle omanik sugugi ainuisikuliselt otsustada ei saa. Näiteks Eestist ajutiseks või alaliseks väljaviimiseks on vaja küsida selleks Muinsuskaitseameti luba. Selle korra täpsustamiseks on tehtud nn „prooviost“ ning peetud nõupidamisi Muinsuskaitseameti spetsialistidega. Tulemuseks on see, et vähemalt ükski sõitev vanasõiduk, isegi kui ta omab vanasõiduki musta numbrimärki, ei ole tegelikult meie riigi vaates selline kultuuriväärtus, mille väljaviimist Eesti Vabariik peaks vajalikuks piirata. Ainus mälestisena registreeritud mootorsõiduk on Gennadi Laur'i taastatud 1927. aasta sõiduauto Berliet.

Eelnev ei tähenda, et 50+ vanuses sõiduki võiks niisama Eestist välja viia või müüa – luba tuleb taotleda. Praeguse lähenemise korral luba ka antakse. Iseasi, kas ja kus seda üldse kontrollitakse. Praktikas on näiteid olnud, kus seda kontrolliti Euroopa Liidu välispiiril.

Mootorsõidukimaksuga oleme jõudnud juba harjuda. Nii üldises kui kitsamalt vanatehnika vaatenurgast ei ole põhjust arvata, et see maks kuhugi lähiajal kaoks. Vähemalt 2027. aasta Riigikogu valimisteni tuleb sellega arvestada. Autoomanikele on see üsna valus, kuna ka üheks päevaks vana auto teele toomise eest tuleb tasuda 50 eurot terve aasta eest (2025 ja 2026 on väike erisus – maksta tuleb ajutise kustutamise lõpetamise järgselt kalendriaasta lõpuni jääva aja eest) ja maksust päästab vaid see, kui sõiduk on ajutiselt registrist kustutatud (kuni 2026. aasta lõpuni ka peatatud kandega sõidukid). Aastamaksu tuleb maksta iga sõiduki eest, mis on 1. jaanuaril liiklusregistris registreeritud. Sealhulgas ka selliste sõidukite eest, mis on peatatud registrikandega. 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.

Lisaks aastamaksule kehtestati ka registreerimistasu, mis vanematel sõiduautodel on üldiselt 645–745 eurot sõltuvalt auto täismassist (kuni 50 aastat vanade autode puhul võib see olla ka paarsada eurot väiksem,



kuid maksu üks komponent on sõiduki vanus, mistõttu vanematel autodel on ka registreerimistasu kõrgem). Kui seda ei maksa, siis liiklusregistris omanikuvahetust vormistada ei saa – registreerimistasu on ühekordne ning sama auto eest seda mitu korda maksuma ei pea. Registreerimistasu ei ole ka siis, kui auto omanikuks on saadud pärimise teel või liisinglepingu lõppemisel. Registreerimistasu peab olema makstud enne registritoimingu tegemist – praktikas seega uue omaniku poolt.

Mootorratastel ei ole aastamaksu ega registreerimistasu, va aastamaks kuni 20 aasta vanustele mootorratastele.

Tulevikku vaatavalt tuleb arvestada ka sellega, et 2028. ja 2031. aastal registreerimistasu tõuseb. Ka aastamaks ei ole igavesti samasugune. Jätkame võitluse ja selgitustööga, et ajaloolise väärtusega sõidukid oleksid maksust vabastatud või oleks maksustatud vaid reaalne kasutamisaeg, mitte garaažis või muuseumis seismine.

Euroopa Liidu ja Eesti jaoks on vanasõidukid tavalised jäänud

Olulisemad toimunud ja toimumas olevad muutused on seotud sõidukite registrist kustutamisega – seda nii ajutiselt kui ka alaliselt. Euroopa Liidu ja Eesti riigi jaoks on vanad autod ning mootorrattad tavalised jäänud, mis peaks hävitama täies kompleksuses selliselt, et midagi ei jääks kuhugi tagavaraks. Oleme püüdnud selgitada, et varuosade taaskasutuseks ning selliste sõidukite käigushoidmiseks on vaja säilitada vanu sõidukeid, nende osi ja vajadusel ka ise osandada.

Võitlus käib palju kõrgemal tasemel kui ainult Eestis. Alusdokument on Euroopa Liidu määrus elukaare lõpetanud sõidukitest – End of Life Vehicle ehk lühendatud ELV määrus.

Juba varasemate eurodirektiividega loetakse ajaloolise väärtusega sõidukiteks neid sõidukeid, mis on vähemalt 30 aastat vanad ning on säilitatud ajalooliselt autentses seisukorras. Eesti vanasõiduki reeglid on sellest palju karmimad, mistõttu on alates 01.01.2025 ka Eesti liiklusseaduses ajaloolise väärtusega sõiduki mõiste – teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 30 aastat. Vanasõiduki ehk musta numbriga sõiduki mõiste jäi ikka samaks.

30+ vanuses sõiduautode registrist kustutamine on tulevikus võimalik pikemaks ajaks kui senine 2 aastat. Neid võib ajutiselt kustutada registrist kuni 5 aastaks. Kuna ajutiselt registrist kustutatud autodele ei ole praegu aastamaksu ette nähtud, siis on kontrolli teostamiseks ja „surnud sõidukite registri“ tekkimise vältimiseks nähtud ette, et ajutise kustutamise tähtaja möödumisel on sõiduk taas automaatselt registris ning sellega kaasnevad ka kohustused – eelkõige sõiduauto aastamaks ja kohustuslik liikluskindlustus. Et ajutine ei muutuks igaveseks, siis on uuesti ajutiseks kustutamiseks vaja tõendada, et sõiduk on ikka alles. Seda pole vaja teha siis, kui eelmise ülevaatuse lõpust või eelmisest tõendamisest on möödunud vähem kui 5 aastat (uuematel autodel vähem kui 2 aastat).

Senine automaatne registrikande peatamine (mis lõpuks muutus ju igaveseks) kadus 01.01.2025 ära ning peatatud kandega sõidukeid hakatakse järjest registrist lõplikult kustutama. See toimub automaatselt, kui registrikande peatamisest on möödunud 7 aastat. Niikaua aga tuleb maksta aastamaksu.

Praegu on veel ka lihtsam lõplikult kustutada sõiduautosid, mida enam ei ole. 2026. aastast tuleb juba selle eest maksta riigilõivu 15 eurot ning 2027. aastast 800 eurot.



Seega vaadake oma andmed liiklusregistris üle ja tehke valikud – päris mittevajaliku võiks utiliseerida, kuid vajaliku osas tuleb teha tarku valikuid, et mitte saada ebameeldivaid maksunõudeid. Täpsemalt on uut seadust lahti kirjutatud Eesti Vanatehnika Klubide Liidu kodulehel evkl.ee. Seadused muutuvad kogu aeg, mistõttu tuleb end hoida koguaeg asjadega kursis.

Liikluskindlustuse osa tuletame meelde, et endiselt kehtib kindlustuslepingu vabastus 12 kuud pärast viimase lepingu lõppemist. See oli mugav lahendus neile, kes kasutasid oma mootorrattaid ja autosid üksnes suvel. Selle juures tuleb aga arvestada, et kui sõiduk on olnud ajutiselt registrist kustutatud ja võetakse nüüd taas aktiivsesse registrisse või toimus omanikuvahetus, siis on kindlustuskohustus kohe samast päevast sõltumata sellest, et sama sõiduki eelmisest kindlustuslepingust ei ole möödunud 12 kuud.



Saabumas on juubeliaasta

Meie võitluste kõrval on vanatehnikakogukond endiselt sõbralik ja kokkuhoidev. 2025. aastal korraldati küll EVKL katuse all, kuid siiski kõigi klubide ühisel korraldusel järjekorras juba kuues Vanasõidukite Suursõit. Väga oluline oli ka Unic-Moto liikmete tugi nii ettevalmistamisel kui ka sõidu ajal.



24. juulil 1966 kogunesid Tartu rajooni autoveteranid Mäksale, et pidada tänuüritus teenekatele autojuhtidele.

ALMAVÜ egiidi all oli Tartus autojuhtide ja automanike ühistegevus hakanud juba vaikselt susisema. Mäksa Autojuhtide päeva raames korraldati ka esimene teadaolev vanade autode paraad Eestis ja ehk isegi laiemalt Nõukogude Liidus. See traditsioon jätkus ka edaspidi. Kõik see oli loogiline tee selleni, et 04.10.1975 kogunes Tallinnas, Pikk 41 asuvates Automi ruumides 93 inimest, kes valisid orgkomitee loomaks vanatehnikaklubi ka Eestisse. Lätis oli AAK ja Leedus Rieduva selleks ajaks juba asutatud. Automi klubi UNIC asutamiskoosolek toimus 31.01.1976 Tallinna Ajakirjandusmajas 254 inimese osavõtul.

Eelnimetatud juubeleid tähistatakse mitmel viisil, kuid kalendritesse tasub üles märkida:

10.–12. juuli 2026 – Harjumaal Unic-Moto eestvedamisel rahvusvaheline vanamootorrataste kokkutulek pühendatuna Unic motosektsiooni 50. juubelile
17.–19. juuli 2026 – Tartumaal LEVATEK eestvedamisel Rally Estonia raames Mäksa 60. aastapäeva tähistamine
15.08.2026 – klubi Unic ja teiste Põhja-Eesti harrastajate eestvedamisel klubi Unic esimese suurema sõidu Tallinn–Rakvere mälestusüritus sama sihtkohaga

Indrek Sirk ja Tiit Talts



MIS ON FIVA? Nordic-Baltic kokkusaamine



Tegemist on ülemaailmse vanatehnikalembeliste huve kaitsva organisatsiooniga **Fédération Internationale des Véhicules Anciens**, mille tunnuslauseks on „Yesterday's vehicles on tomorrow's roads”.

Lihtsustatult võib öelda, et FIVA jälgib, et kõiki seadusi ja regulatsioone kaasajastades arvestataks ka vanasõidukite kui kultuuripärandiga, võtab sel teemal sõna ja edastab vajadusel ettepanekud. Eesmärkide saavutamiseks suhtleb FIVA tihedalt ÜRO, Euroopa Parlamendi, Euroopa Komisjoni, liikmesriikide valitsuste ja muude lugupeetavate organisatsioonidega.

Tegemist on suure masinavärgi ja kohati päris peene poliitikaga (rotatsiooni korras valitavatest esindajatest sõltuvad ju edaspidised vanatehnikat puudutavad otsused ning kas ja kuidas on esindatud Põhja- ja Baltimaade huvid) ning seepärast eeldatakse aastakoosolekutel kõigilt mõtestatud osavõttu.

Kuigi eeldatakse võrdset partnerlust, tunduvad põhjamaise diskussioonikultuuri mitmed aspektid eestlastele siiski kodusemad kui lõunanaabritele Lätist ja Leedust. Näiteks tuleb võimalikud sisemised erinevad arusaamad jätta kodumaakamarale ja väljaspool ajada ühtset asja. Lätlased kahjuks ei saa paar viimast aastat FIVA koosolekul osaleda siseriiklike hõorumiste tõttu ning lauas meie vastas istuvaid leedukaid (kes nõukogude koosolekuid meenutavalt unustasid tõise õhkkonna ja isekeskis kõvahäälselt emakeeles vadistasid) pidid taanlastest võõrustajad pidevalt korrale kutsuma. See oli teadmata põhjusel piinlik ja samas tundsime, et eestlane olla oli uhke ja hää.

Meie mehed Roskildes ehk värskeid meenutusi FIVA Nordic-Baltic kokkusaamisest

Seekord pidi Eesti Vanatehnika Klubide Liitu esindama 3-liikmeline delegatsioon, kui viiruste periood tegi oma töö ja lendasime Taani FIVA kokkutulekule Rein Veldiga kahekesi. Transport oli võõrustajate poolt laitmatult organiseeritud ja Roskilde lähedal asuvat Wittrup motelli võib vanatehnikahuvilistele julgelt soovitada – majutusasutus on rajatud 50. aastatel USA stiilis ning on tänini ajastutruu.

Reedel, 19. septembril koguneti ning vaheti muljeid. Oli uusi nägusid, kuid suur rõõm oli näha vanu tuttavaid, kellega esmakordselt sai asju arutatud juba 2010 Stockholmis ja 2011 Oslos.



Motell Wittrup

Viimati kohtusin kolleegidega silmast–silma 2023 Tallinnas.

2011. aasta kokkuvõttes kirjutasin toona:
"Põhjamaade vanatehnikaklubide liitude ümarlauda külastasid vanatehnikaentusiastid Mati Kits ja Kaspar Noor. /--/ Eriti rõõmustav on, et eestlastesse ei suhtuta kui vaestesse sugulastesse, vaid võrdsetesse partneritesse, kuulatakse huviga meie arvamust, huvitatakse sellest, kuidas asjad on korraldatud ning mida huvitavat on meil toimumas. /--/ Ka siseriiklikult on Põhjamaade vanatehnikaklubide omavaheline rivaliteet praktiliselt tundmatu – üksteisele ei loobita kaikkaid kodaratesse ega püüda näida teistest parem, vaid tegutsetakse koos ühise eesmärgi nimel, milleks on vanatehnikalembuse populariseerimine üha suureneva arvu entusiastide hulgas, kultuuripärandi korrastamine ja säilitamine ning kõigeiks selleks vahendite leidmine."

Põhimõtteliselt ongi nii, aga vahepeal on hulk vett merre voolanud ja siiski üht–teist muutunud. Meie hulgas ei ole enam Matit, aga õnneks on Rein Veldi võtnud „Eesti FIVA–asja” oma südameasjaks ning tema põhjalikult ettevalmistatud sisuliste ettekannete tuules on teistel delegaatidel kergem Eestit esindada. Samuti on kunagine Põhjamaade ümarlauaformaad kasvanud ametliku nimetusega „Nordic–Baltic Historic Vehicles Forum” koosviibimiseks, sest koosolekule on oodatud lisaks eestlastele ka lätlased ja leedulased.

Töö sektsioonides ehk teine laupäev

Foorumil ei valitse mitte ainult teine õhkond (**Foto 2**), vaid ühenduslülilik on ka ühised söömaajad ning väljasõidud muuseumitesse. Tõele au andes oli meie töökeskkond juba sedavõrd atraktiivne museaalide poolest, et lõunat söödi ruttu ning seejärel uudistati aktiivselt vanatehnikat. Mõlemad „tööpäevad” toimusid Haaning Collection muuseumis, kus uudistamist on nii tsikli– kui automeestele saalide kaupa.



Ühine söömaaeg



Haaning Collection muuseum

Ja kui juba tegemist Taaniga, ei saa ümber mootorratta Nimbus tuntumast mudelist Type C, mida toodeti 1934–1960 ja mille kummaline disain ei jäta külmaks kedagi.

Reedel sisutati meie aega lisaks õhtusöögile kohaliku vanatehnikaklubi külastusega –



Nimbus Type C

Roskilde ABC võttis meid vastu Route 66 stiilis pubis. Klubi toimib aastast 1978, suunitlus on USA tehnikale, tegevused toimivad ühiskondliku kasuliku töö põhimõttel ja rakendust leiab terve pere. Roskilde ABC korraldab Taani suurimat Ameerika autode kokkutulekut Viking Run, mille osalejate arv küünib 2700ni. Planeedipäästjate rahustuseks on nad istutanud publi kõrvale järjepidevalt uusi puid, mida on juba 5200 ning mida kohalikud hüüavad vikinga metsaks.



Route 66 stiilis stiilipuhas publi

Igapäevaselt sõidutas meid autentse õhkkonna loomiseks 1958. aastal tehast väljunud Volvo B655 (juhi sünniaasta oli veel varasem), mida korjati üle maailma kokku 3 eksemplari, tänu millele see buss – aastakümneid lennukompanii SAS teenistuses olnud isend – sai kenasti restaureeritud.



Seltskonda sõidutanud Volvo aastast 1958

Kuigi nalja sai visatud kõigiga, tekkis meil

bussis soomlastega oma soomekeelne rakuke, kus sai ka laiemalt maailma asju arutatud ning vaid eestlastele ja soomlastele arusaadavat huumorit tehtud.

Laupäeval esitasid liikmesriigid koosolekul oma raportid, mis on aasta jooksul vanatehnikavaldkonnas märkimisväärset toimunud. Tänu Reinule sai see osa Eesti poolt sujuvalt tehtud. Ettekannete järjekord oli selline, et Taani, Eesti, Soome ja pärast lõunat Leedu, Norra ning Rootsi. Kui kellelgi tekkis ettekande ajal küsimusi, võis põhjamaisele koosolekukultuurile kohaselt sellest kohe käega märku anda.

Taaskord tuli tõdeda, et mõiste „vanasõiduk“ on Põhjamaades märksa liberaalsem ning meie „musta numbri“ süsteemi ja põhimõtete üle võib uhkust tunda. Kui taanlaste põhisissetulek moodustub jätkuvalt liikmemaksudest, siis rootslased ja norrakad on säilitanud eelise kureerida ka vanasõidukite kindlustusturgu, olles kindlustusseltsi ja vanatehnikahuvilise vaheliseks puhvriks, et vanasõidukiomanikud võimalikult soodsalt kindlustust ning muid võimalikke boonuseid saaksid. Heas mõttes oli eriti masendav kuulata rootslaste ja norrakate juttu sellisest täiskaskost vanasõidukile, mis toimib üle terve Euroopa ning olenemata juhtumist toimetatakse vanasõiduk kodumaale ning tehakse spetsialistide poolt korda. Kusjuures omavastutus piirdub 50 euroga – lugu tundus nii uskumatuna, et küsisin kuluaarivestlustes seda korduvalt norrakatelt ja rootslastelt üle. Kaastundest ajendatuna pakuti võimalust, et Skandinaavia kindlustusspetsialistid võiks meie vastava ala spetsialistidega kohtuda ja ehk saaks ka siin asja käima.

Rootslased löid pahviks ka uskumatult madalate hindadega, näiteks restaureeritud 80ndatest pärineva tummise Scania T122 veoka aastase kindlustuse eest tuleb välja käia 110 eurot, kalleim näide oli 1955. aasta Mercedes-Benz 300 SL, mille aastakindlustus maksab 1100 eurot. Jah, saite õigesti aru – see raha tuleb välja käia mitte kohustusliku liikluskindlustuse, vaid kasko eest!

Oleme korduvalt, aga edutult aastate jooksul üritanud kindlustusturgu endale sobivas suunas nügida. Seadus ei võimalda aga EVKL-il ega klubidel võtta kindlustusmaakleri rolli, seega tuleb loota, et kindlustusseltsid peavad meid ühel hetkel piisavalt atraktiivseks ja arendavad välja vanatehnikakogukonna ootustele vastava toote. Ilmselt oldaks rahul ka suurema omavastutusega.

Muide, Taanis on olukord märksa bürokraatlikum ja ülereguleeritum, näiteks arvas Taani riik tõemeeli, et rasketehnika vanasõiduk on kommertssõitudeks ja seda tuleks nii ka maksustada (kuigi maksuvabastust võimaldav seadussäte on olemas). Siis arvati, et lähtekohaks võiks olla, kas vanasõidukil on koorem ja reisijad peal või mitte. Taani esindaja tõi irooniliselt välja, et seaduse täitmiseks peab enne luba küsima – see olla väga taanilik.

Paljud mured ja rõõmud on meil aga skandinaavlastega ühised – taanlased ja soomlased avaldasid muret noorema põlvkonna kesise järelkasvu üle, norrakad ja rootslased samas ei pidanud seda probleemiks ja leidsid, et harrastus on noortele atraktiivne. Mõni ime, sest Norras ja Rootsis hõlmab vanatehnikaharrastus laiemalt kõiki sõidukeid: autosid, mootorrattaid, laevu, õhusõidukeid, auruvedureid. Kui norrakas Carl presenteeris lühikest videoklippi kodulinna Bergenis mullu toimunud vanatehnikauitusest, saavutas lugupidamine (ja heas mõttes kadedus) Skandinaavia hobikaaslaste vastu uue taseme – rahvarohkele üritusele toodi inimesi auruveduriga, tsikleid ja autosid ei jõudnud kokku lugeda, õhus ringles vanu lennukeid ning vett mööda lähenes I ja II maailmasõjas osalenud ristleja!

Norrakate kodulehel www.lmk.no ilutseval embleemil on nii ajaloolise lennuki, auruveduri, auto kui ka laeva kujutis. Norrakad ja rootslased on osavalt põiminud selle riiklikul tasandil kultuuripärandiks – näiteks eelpool mainitud ristleja kuulub muuseumile, kuid ürituste tarbeks käitavad seda vanatehnikaklubid. Norrakad naersid, et muuseumibürokraadid ei saa nendega tülli

minna, sest nad ei oskaks sõjalaeva katlale tuldki alla panna. Sama kehtib ülekantud tähenduses ka auruvedurite ja lennukite kohta.

Rootslaste MHRF (www.mhrf.se) ühendab ligi 200 klubi ja üle 100 000 liikme, klubide liit on ületanud 50. juubeli künnise ning seni tegutsevad 2 asutajaliiget, kellest üks 92-aastane. Soomlaste vaste meie EVKL-ile on SAHK (www.sahk.fi), kuid tsiklimehi huvitab rohkem Soome Veteraanimootoripyöraklubi (www.vmpk.fi), mille esindaja oli samuti Taanis. Ta tõi välja, et Soome noortel on suurenev huvipuudus vändast käivituvate ja muidu tülivate vanamootorrataste vastu, sest neid ei saa ju äpiga käivitada ja peab ise juhtima ka! Kui 70–80. aastatel oli keskmise mootorratturi vanus 25+ aastat, siis sajandivahetuse paiku oli see 40+ ja on nüüd 65+. Statistikat kuuldes pani Soome olusid tundev vanatehnikaharrastaja Allan Kaasik pildi kokku ja teatas tabavalt, siis ei olegi ju neile kedagi nende aastatega eriti juurde tulnud.

Laupäeva õhtu päädis väikese väljasõiduga Classic Car House'i (www.classiccarhouse.dk) ning selle juurde kuuluvasse Car Hotelli, mis võttis tõesti tummaks. Asi pole ainult 1915. aastal ehitatud hoone arhitektuuris ega tõsiasjas, et Bruunide pere on ajanud entusiastina autoäri aastast 1914. Pereäri rajaja Karl Wilhelm Bruuni kirk autode vastu algas aastal 1907 ning kestis tema elu lõpuni ja viljakas pereäri sai paljude automarkide maaletoojaks. Neid ruume ja saale ei jõua kokku lugeda, kuid peahoone kõrgemal korrusel on üksnes masinad, mis on olnud Taani kroonitud peade käsutuses:



Car Hotel

alates esimesest Delaunay–Belleville'st ja 1906. aasta mootorrattast (kuna kroonprints Prantslannast abikaasa oli harjunud moodsa tehnikaga Pariisis kihutama) kuni legendaarse taanlaste Fiskerini, mis kahjuks hiljaaegu USA-s pankrotiga lõpetas.



Unikaalsed eksponaadid Car Hotells

Eraldi väljanäitus on pühendatud LaMans'i võidusõidu 100. aastapäevale, autentse mulje jättis ka 30ndate stiilis tehtud töökoda koos restaureeritava objekti ja ajastukohane muusikaga.

Uudistamist nii palju, et selleks tuleks varuda pool päeva. Ja muuseumil on ka tulevikuvaade – juba varutakse moodsamaid klassikuid, mille tõeline tähelepanu on alles ees. Õhtu naelaks oli kompleksis paiknev bistroo Willys, kus kokk tutvustas iga käiku eraldi ning mis oli tõeline maitseelamus.

Töö sektsioonides jätkub ehk sama tõine pühapäev



Kohalike entusiastide rattad

Pühapäeva hommikul oli üks taanlasest võõrustaja teinud Facebook'i üleskutse tulla kohalikel kl 8–9.30 motelli juurde ning näidata oma vanatehnikat. Naeris ka ise, et kas keegi päriselt ka tuleb. Ümbruskond ei jäänud tühjaks ja tuli kohale nii autosid kui ka tsikleid, ka rahvusliku uhkusega 100. aastapäeva tähistav Nimbus!

Seekordne arutelu oli seotud hilissügise FIVA 2025 peaassambleega, mis toimub novembri lõpus Brasiilias, kandidaatide valimise ja nimetamise ning 2026 plaanidega. Õnneks on juba „oma mehi“ pukis nagu FIVA õiguskomisjoni esimees taanlane Lars, kes on vana kala ja tunneb olustikku hästi. Samuti rootslane Peter (tutvusime juba 2010), kes on FIVA vanem ase-president välissuhete alal, kuid kelle teine ja seega viimane ametiaeg on lõppemas. Nii küpses plaan promoda sellele ametikohale norrakas Carl, kes sai kohapeal üksmeelse toetuse, milleta ta ei olnud nõus kandideerima. Järjekordne hea näide usaldusest ja delegerimisest.



1930. aastate stiilis töötuba

Pühapäeval kulus aeg kiiresti ja riburada pidi hakati meid lennujaama toimetama. Pärast südamlitku jumalagajätku ning roosteläinud rootsi keele oskuse värskendamist tuli kobida lennukile. Maandusime kenasti Tallinnas, kuid tööpäev polnud veel läbi, sest kell 18 algas pubis Alfred klubi UNIC üldkoosolek, kus oodati ahjusooje FIVA uudiseid. Ja hoidke silm peal FIVA ürituste kalendril, näiteks toimub juuli lõpus Tampere „Kahe järve“ vanatehnikasõit, enne seda juunis aga Tšehhis vanamootorrattaste kokkutulek.

Kaspar Noor

BSA
1925 a

Ühe vana BSA lugu

Oli 1988. aasta, õppisin meremeeste koolis kolmandal kursusel ja suvepuhkusel sõitsime sõbraga Tartusse, sest olin saanud klubilt UNIC aadressi, kus pidi asuma BSA M20 esihark. Minu M20-le oli nimelt paigaldatud IŽ-49 teleskoop-esihark. Sõita oli väga hea, aga ma teadsin, et peab olema parallelogramm-esihark ja see tundus nagu midagi erakordselt.

Oli aeg, mil kõigil veel polnud lauatelefone ja mobiiltelefoni polnud veel olemas. Iga legendi tuli füüsiliselt kontrollida. Juhtus ka nii, et seal polnudki otsitud esiharki. See esihark oli väga haruldane, kuna need kippusid katki minema. Tollel ajal olid seltsimehed ja seltsimees Arnold näitas mulle hoopis osadeks lahtivõetuna väga vana BSA mootorratast. Mulle see meeldis, see oli väga arhailine ning mu lemmiktootja ongi ju BSA. Mingid rahad olid mul kaasas ja sõber ka aitas ning saime summa kokku.

Nii ostsin endale teise vana mootorratta. Meil kahe peale oli neli kätt, BSA nende vahel ja nii jõudsime rongijaama. Mäletan, et sõber nurises terve tee, et kuidas on võimalik, et meie, noored ja ilusad mehed, tassime mingit roostes vanarauda ja mida meie ümber olevad tüdrukud meist arvavad! Diislrong tõi meid Tallinnasse, olin õhinas, aga BSA Round Tank 250cc jäi



ikkagi väga pikaks ajaks kuuri seisma. Kuni kümme aastat tagasi külastas mind Kalle, kes on ka BSA tsiklite fänn. Erinevaid mootorrattaid uurides jõudsime selle BSA juurde, Kalle vaatas seda ja ütles, et peab korda tegema, sest muidu sööb roosteuss ratta ära. Tänu Kallele ja tema Poolast leitud bensiinipaagile alustasin juppide otsimist ning restaureerimist. Detaile oli palju vaja otsida ja tuli ka ise valmistada mõned tsikliosad, sest olemas olid ainult raam, rattad, poritiivad, mootor ja käigukast. See on muidugi nagu saatuse värk, et 10 aastat tegeled mootorratta ehitamisega (muidugi sai selle kõrvalt ka teisi rattaid tehtud), aga ikkagi jääb eesmärgiks püstitatud ajast üks päev puudu.

Aitäh Kallele sõbraliku tõuke eest!

Anatoli Metus



Eesti esimesest naismotosportlasest ja Berliini Tähesõidu planeeritavast motomonumendist

Agnessa Kook-Männi

(10.10.1910–20.05.2001) polnud kindlasti Eesti esimene naismootorrattur, küll aga oli ta üks esimesi, kes motosportiga tegelema hakkas. 1930. aastatel ei lubatud naistel veel ametlikult võidusõitudest osa võtta, seega tegi ta seda mitteametlikult. Agnessa karjääri tippsündmuseks kujunes sõit Eesti võistkonna koosseisus 1936. aastal Berliini olümpiamängudega eel toimunud mootorratturite tähesõidule. Sellest sündmusest sai alguse legendaarne motokokkutulek FIM Rally.

1936. aastaks oli Eestis 1210 ratast, neist üks kuulus neiu Agnessa Koogile. Kookide pere elas sajandi alguses Nõmmel, peres oli neli last. Tehnikaga puutus Agnessa kokku juba väiksena, kui hakkas vedurijuhist isaga töö juures kaasas käima. Vend õpetas teda sõitma jalgratta ja mootorrattaga. 1933. aastal hakkas Agnessa motosportiga tõsisemalt tegelema. Samal aastal alustati Eestis esimeste motovõistluste korraldamisega Pirita–Kose–Kloostrimetsa ringteel. Muide, F.I.C.M (Federation Internationale des Clubs Motocyclistes) ei lubanud naistel tol ajalosaleda kiirussõitudele.

Esimese pika matkasõidu tegi neiu Soomet külastades, seejärel võttis ta osa võidusõitudest hipodroomil ja maastikul. 1935. aasta septembri algul peeti Eesti Motoklubi võidusõiduvõistlus hipodroomil, kuhu kogunes ligi 4000 pealtvaatajat. See oligi esimene kord Eesti motosporti ajaloos, kui hipodroomivõistlustest võttis osa naine. Kui Agnessalt uuriti, kas ta armastab kiirust, siis vastas Agnessa: „Ei poolda isiklikult kunagi niisugust meeletut kihutamist, kus sõitja isegi ei tea, millega see võib lõppeda. See pole sportimine, vaid kui ütelda, siis vahest mõtlematu tormamine.” Tähesõitjad oli kokku 14: meeskonna juhina



Mootorrattur Agnessa Männi (1935)

Harri Pärkma, sooloratastel Oskar Veldemann, Villiam Hennok, Johannes Tomson, Reinhold Idnurm, Robert Maalberg, Verner Pölts, Jack Suidt, Alfred Valter ja ainsa naisena Agnessa Männi, külgorviga ratastel Harald Perten, Valter Tomasov, „Punase Risti doktor” Savel Kletski ja „liikuv remonditöökoda” Johannes Mannert. Külgvankris kaasasõitjaid oli neli.

Agnessa rääkis hiljem, et rahaliselt läks eestlastel üsna keeruliseks – eelarves läks vaja vähemalt 2000 krooni, mis olnud toona väga suur raha. Meie mootorratturid ei saanud sentigi kuskilt toetust, kõik tuli võtta oma taskust. Oma meenutustes Unic–Moto asutajale Märt Karule rääkis ta: „Kõik oleks läinud hästi, kui Saksamaal poleks selgunud, et neil tuleb plaanitust rohkem sõita päris paras ports kilomeetreid. Kus siis läks kihutamiseks! Tõmbasime kohe 100–120 km/h rauda – Saksamaa teed kannatasid niisugust vunki hästi. Aga kõht lõi kõvemini pilli kui mootor ise. Olime ju päevade viisi olnud tõsisel säästurežiimil. Korra nägime, et sõidame piki naeripõldu. Ei armu ega valu – pidur peale ja põllule. Matsutasime tooreid naereid nii, et vaht voolas suunurgast. Aga parem oli ikka kui mitte midagi.”

Sõjajärgsetel aastatel töötas Agnessa ehitustöölise, autojuhi ja lavatöölisena teatris Estonia.



Ta elas pika elu, veetes vanaduspäevad Merivälja pansionis. 1990. aastatel oli Märt eestvedajaks, et tuua Agnessa Tähesõidu tänuüritusele Pirita ringrajale.

Kuna mootorrattal sõitmiseks oli proua juba piisavalt eakas, laenas Urmas Teearu oma Mercedest ning tehtud sai uhke auring. Märt meenutas veel humoorikalt, kuidas Agnessa esimese asjana „poistelt” suitsu küsis ja seejärel ühe sigareti asemel terve paki enda kätte kahmas, sest pansionis ei olnud tal võimalik suitsu soetada. Ta oli tore, julge, avatud ja hea huumorisoonega inimene.

Motomonument Tähesõidu esimestele võitjatele – WIMA Estonia ja Wildcards MC on algatanud ühistegevuse mootorrattasõidule ja selle toreda tegevuse ajaloole pühendatud monumendi püstitamiseks Eestis. 1936. aasta Berliini Olümpia Tähesõidust osa võtnud Eesti võistkond võitis ülekaalukalt, kogudes 15 727,6 punkti. Teisele kohale tulid luksemburglased 2610,2 ning kolmandale lätlased 1050 punktiga. Seega oli eestlastel enam kui kuuekordne edumaa teise ning ligi 15-kordne kolmanda koha ees.

See on võit, mida tasub meenutada. Eesmärgiks on püstitada monument selle suurepärase võidu auks, mida võib kahtlemata lugeda esimeseks eredamaks sündmuseks Eesti motomatkamise ajaloos. Mälestusmärgi asukohaks on planeeritud Pärnumaa Raeküla Riia maantee ja Sindi-Tori tee ristmiku kõrval.

Kui soovid soetada Aare Arula Berliini olümpia tähesõidu raamatu uustrükki tsiklikangelaste lugudega, leiad infot www.motomonument.ee

Julgus seigelda!



1936 a. Eesti Tähesõidu meeskond

Mootorratta M1A uskumatu teekond

Miskist läbi Pärnu Soome ja naasmine 70 a hiljem

Mootorratas M1A sündis Minski tehases 28. aprillil 1954. aastal. Sama aasta 3. juulil müüdi ratas uuea Pärnus ning selle esimene registrimärk oli PP 95-42. Esimeseks omanikuks sai Aleksander Vaher, kes viis oma uue sõiduriista Ikla lähedale Lepiku tallu. Seal sõitis mootorratas oma esimesed veidi üle 3000 kilomeetri.

24. märtsil 1956 sündis Meelis Mitt, kelle lapsepõlvemälestused on tihedalt seotud Ikla vanavanemate, Aleksander ja Marie Vaheriga. Just tema on tänapäeval see, kes meenutab oma esimest fotot M1A mootorrattal 1950. aastate lõpus – hetk, kust algas ühe sõiduriista pikk ja käämuline elulugu.

1. juulil 1970 lahkus Aleksander taevastele radadele. Tema abikaasa Marie päris abikaasa vara, mille hulka kuulus ka mootorratas. 12. jaanuaril 1971 registreeriti see ametlikult naise nimele ning aasta hiljem läbis Meelis vanaisa rattaga Pärnus A-kategooria sõidueksami. Arvatavasti just samal perioodil toodi mootorratas Iklast Pärnu rannarajooni.



8. mail 1975 sai M1A (registrimärk 10-99 ECM) uueks omanikuks Meelise isa, Venda Mitt. Sellest ajast seisis mootorratas Meelise toas puutumatuna kuni 28. augustil 1991. aastal müüdi see Soome. Ostjaks oli Tampere jäähokimängija Lasse Oksanen, kelle käes algas M1A jaoks uus eluetapp. Tampere osales ratas mõnel korral legendaarsetel Pyynikki Ajo võidusõitude näitustel, ent kui ilmnas elektrisüsteemi rike, jäi M1A keldrisse seisma koguni 34 aastaks. Fotosid sellest ajast kahjuks ei ole säilinud ja Soome registrisse ratas ei jõudnudki. Lasse meenutab, et tal polnud plaanis masinaga igapäevaselt sõita – see oli uueväärses seisukorras ning sobis tema erakogusse.

Kuni 24. detsembril 2024 kirjutas vanameister Pekka Kortelainen mulle kui oma ammusele ringrajasõbrale, et tema tuttavall Lassel seisab garaazis vana 125cc mootorratas, mida ta soovib müüa. Et kas tean, mis ratas see on ja mis võiks olla selle väärtus? Kui sain esimesed fotod mootorrattast ja selle dokumentidest, tekkis soov üles otsida mees, kelle ratas see kunagi oli – Meelis Mitt. Oli teada nimi ja elukoht, kuid polnud kindel, kas ta on veel elavate kirjas, sest selgus, et Eestis elab seitse samanimelist inimest ja Geni andmetel ka mitu sama nimega lahkunut.



Palusin appi tuttavad, kellel on sidemed Valgamaa ja Puka piirkonnaga – samade paikadega, kust pärinesid ka minu isa juured. Tänu Indrek Krestinovile õnnestuski leida Meelise telefoninumber ja sealt edasi rullus lahti uskumatu ajalugu – lugu sellest, kuidas mootorratas oli säilinud läbi aastakümnete, kuidas seda hoiti Eestis ja säilitati Soomes.

11. jaanuaril 2025 sõitsin Soome, et tuua Eesti juurtega M1A mootorratas tagasi kodumaale. Üllatus oli suur: vaatamata rohkem kui 70. eluaastale oli mootorratas erakordselt hästi säilinud. Läbisõit oli vaid 3507 kilomeetrit, värv suurepäraselt säilinud, roostekahjud minimaalsed... vau! Juba samal päeval Samal päeval helistasin Meelisele ja teatasin röömusõnumi, et tema Ikla vanaisa ratas tuleb Eestisse tagasi.



Märtsis toimus Tartus Motoexotica näitus, kus Unic-Moto esitles hästi säilinud vanu mootorrattaid ja M1A sobis sinna ülihästi. Nii saigi Meelisega kokku lepitud, et kohtumine vanaisa mootorrattaga toimub Tartus.

Heino Korb

Tere tulemast uued liikmed!

2025

Maria Paasik

Saue, Harjumaa (Harju piirkond)

Kaspars Romanovs

Balvu novads, Lāti (Harju piirkond)

Margo Nigul

Kõue küla (Harju piirkond)

Martynas Pletkus

Vilniaus miestas, Leedu (Harju piirkond)

Lauri Prits

Väike-Maarja (Viru piirkond)

Andres Limberg

Märjamaa (Lääne piirkond)

Meelis Harlamov

Pärnu (Lääne piirkond)

Martin Veltmann

Rabaküla (Lääne piirkond)

Harri Hirchon

Tartu (Lõuna piirkond)

Kaspar Nõgu

Saue (Tallinn piirkond)

Margo Nigul

Kõue küla (Harju piirkond)

Tõnis Kirss

Viimsi (Harju piirkond)

Margit Saarna

Nõmme (Tallinna piirkond)

Erkki Leetma

Värska (Lõuna piirkond)

Urmas Kauniste

Tallinn (Tallinna piirkond)

Viljo Järve

Vändra (Lääne piirkond)

Kaupo Einmann

Rakvere (Viru piirkond)



Ajakirja trükkimise seisuga on klubis 195 liiget.

Vanatehnikasündmused

2026

kalender

VEEBRUAR

13.–14.02 Classic Riders Winter Rally

MÄRTS

13.–15.03 Motoexotica näitus Tartus

APRILL17.–19.04 Brno laad
<https://www.veterantechna.cz/en/>24.–26.04 Veterama Hockenheimringi
vanatehnikalaad**MAI**03.05 Tagadi Restauraatorite päev
21.–24.05 48. Rotor Rajd 2026, Poola**JUUNI**06.06 Kolga laad
12.–14.06 Leedu motokokkutulek "Senas
Motociklas '25", Babeckynė,
Leedu
16.–21.06 FIVA World Motorcycle Rally,
Lõuna Bohemia – Tšehhi**JUULI**10.–12.07 XXXIX Motokokkutulek, Harjumaa
Reval Moto 2026 – Unic-Moto 50**AUGUST**01.08 Kuimetsa vanatehnika päev XII
20.08 Külkade kokkutulek EW108 ehk
108 külakorvi Järvamaal
29.08 Kose-Uuemõisa Vanatehnika päev**SEPTEMBER**05.09 Kolga laad
11.–13.09 Preti rudenim 2026, Lāti**OKTOOBER**04.10 Tagadi Restauraatorite päev
09.–11.10 Veterama Mannheimi
vanatehnikalaad Saksamaal
18.10 Brno laad
<https://www.veterantechna.cz/en/>**DETSEMBER**XX.12 Hollandi vanamootorrattalaad
<https://centralclassics.nl/en>Ürituste kalender
Event calendar

XXXIX VANAMOOTORRATASTE KOKKUTULEK

XXXIX VINTAGE MOTORCYCLE RALLY

REVAL MOTO 2026 - UNIC-MOTO 50!

10.-12.07.2026 Küla Villa, Harjumaa



Korraldaja / Organizer: Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto
www.unic-moto.ee



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