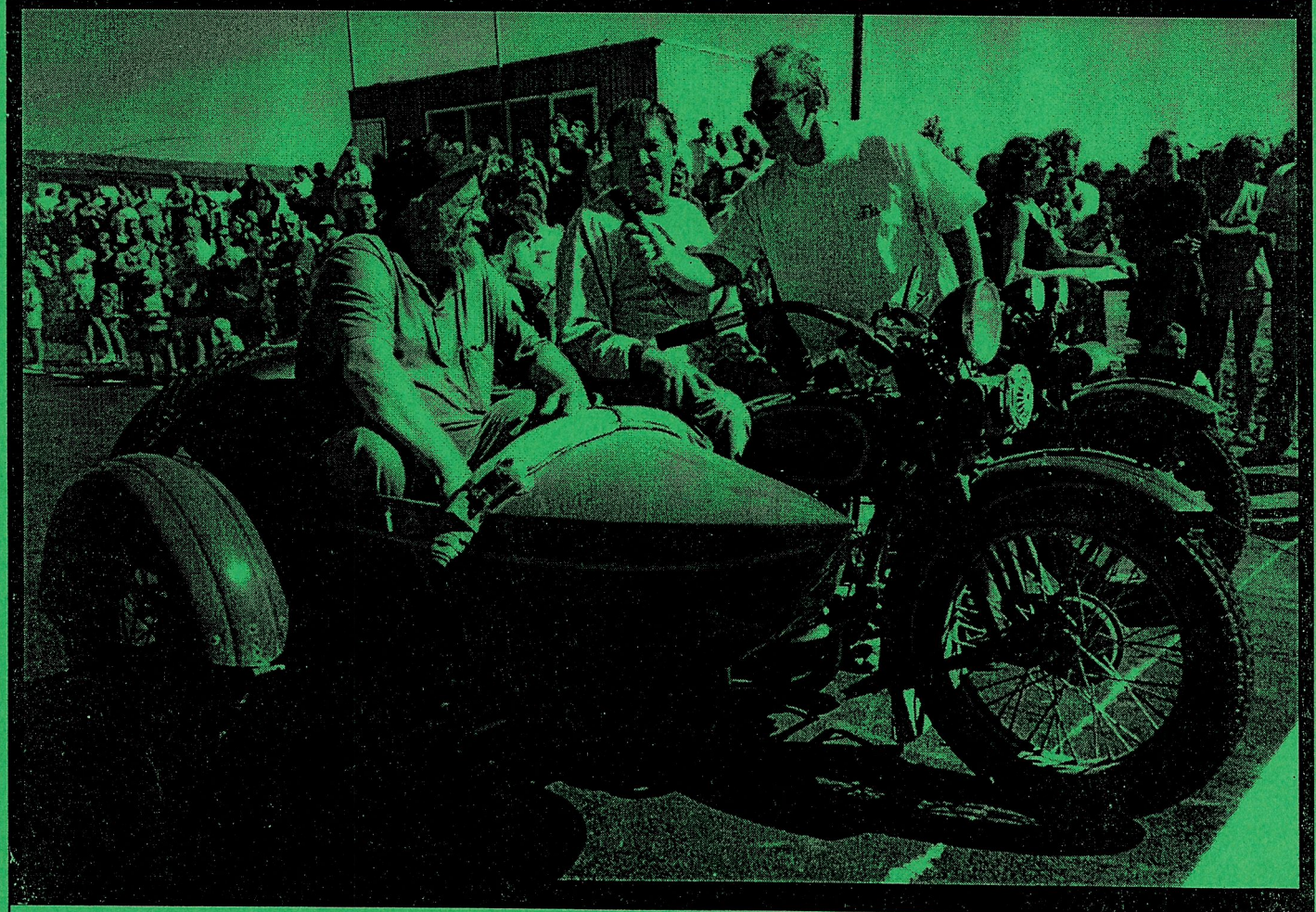
Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI

UNIC - MOTO

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR. 8 DETSEMBER 1999. A.



RESTAUREERIMISKONKURSI VÕITNUD HARLEY-DAVIDSON 31V 1931.A.
OMANIK MATTI NURMISTO.

SISUKORD

Meil läheb hästi	1
Vanasõidukite sajandisõit	2
Tere!	3
Mahtra sõda	4
Romupäev kurtnas	5
Eesti mootorspordi klubi ja kaitseliit	6
Eesti kolme-päeva-sõit	11
Tsiklisanatoorium Kassaris	12
Kassari-Moto 1999 fotodes	14
Kassari-Moto 1999.a. parimad	17
1938.a. kogu maailmas liikvelolevad mootorsõidukid	18
2000. aasta üritused	19
BMW - moodsaim mootorratas Berliini näitusel 1938	20
Pilte romupäevast Ludwigshafenis aprill 1999	21
Praktilisi nõuandeid	22

Kauneid piihi ja reibast uut aastat!



EVMK "UNIC-MOTO" president
Tõnu Piibur
tel. 6322 561
mob. 251916808

sekretär
Toomas Pauvelt
tel. 252 50508

ajakirja "Tempo" toimetaja
Märt Karu
tel. 25668 4440

Meil läheb hästi



Lugupeetud vanatsikli sõbrad.

Aasta 1999 oli UNIC - MOTO jaoks järjekordselt edukas ja võitude rikas. Võiks lausa öelda, et edu oma rohkuses varjutas väiksemagi ebaedu.

Järjest rohkem on hakanud tekkima klubiliikmetel ideid kuidas olla oma harrastusega üldkasulikud. Üheks selliseks näiteks oli meie esinemine kahel messil. Motorexil ning Spordi ja vabaaja messil Tallinna Spordihallis. Messidel olid paljud külastajad hämmeldunud, et UNIC - MOTO on ennast välja pannud sellise lahmaka platsi peal ja ei müü midagi. "Mille pealt vanatsikliklubi mehed teenivad ?!" hüüdsid materjalistid kooris, taipamata et klubi kasu sai teenitud sellestki kui mõni narkosõltlane endale uue eluidee leidis või ajaloohuviline puberteet referaadi materjali sai.

Kui messide ja muude propaganda ürituste korraldajad edaspidigi lahked on siis kulutaksime heameelega veel oma varanatukest ideelis - patriootilise kasvatustegevuse peale.

Üheks infoühiskonna möödapääsmatuks ideede leviku vahendiks on ka meie internetilehekülg, kust peaks saama iga huviline ülevaate Eesti mootorratta ajaloost ja üht - teist muud kasulikku ka kukkrusse või jalge vahele.

Eesti Vanamootorratta klubi puhul hakkab järjest rohkem toimima reegel "ideed maksavad". Ideid klubimeestel õnneks jätkub, kui möödunud navigatsiooniperiood oli vägagi ürituste rohke, siis järgmine aasta peaks ületama sündmuste paljususe ja mastaapidega kõik rekordid. Siit ka soovitus : seadke tsiklid sõidukorda ja koguge talvel tikke ja tangaineid - suvel te tööl käia enam ei jõua.

Huvitavaid mõtteid ootame endiselt juurde, nii ülekandega kui ka turske teostaja näol st. löögem kaasa kõiges ja ärgem jäägem raja äärde passima.

Vallatuid kurve!
Tõnu Piibur

Järgmise aasta alguses peaks valmima meie internetilehekülg.
www.unic-moto.ee

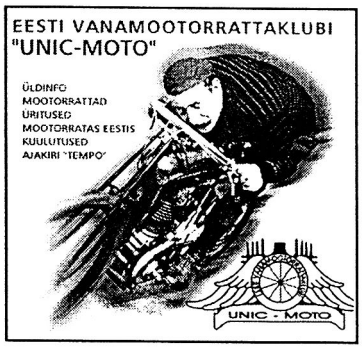




foto: 1000 kilomeetri sõit aastal 1986

VANASÕIDUKITE SAJANDISÕIT

Eesti vanatehnikaklubid korraldavad 21.-25. juuni 2000.a ümber Eesti Vanasõidukite Sajandisõidu. Võimalus koguneda Paidesse. Start antakse Pärnus. Sõit kulgeb läbi Karksi-Nuia, Tõrva, Otepää, Tartu, Mustvee, Avinurme, Rakvere, Võsu ja Tallinna. Võimalusel haarame kaasa mõne kultuurikollektiivi, et oleks lõbusam reisida.

Sõiduplaan:

21. juuni Paide
21.-22. juuni Pärnu
Majutus ja toitlustamine Sauga koolimajas.
22. juuni Karksi-Nuia
Lõunasöök.
22.-23.juuni Otepää
Majutus ja toitlustamine Otepää Gümnaasiumis
23. juuni Tartu
Lõunasöök.
23.-24. juuni Avinurme (jaaniõhtu)
Majutus ja toitlustamine Avinurme Keskoolis.
24. juuni Rakvere.
Lõunasöök.
24.-25. juuni Võsu.
Majutus ja toitlustamine Võsu koolis
25. juuni Tallinn (finiš).
Lõunasöök.

Igas peatuspaigas on vanatehnika näitus ja võimalusel kontsert. Magamine tuleb korraldada igal magajal oma vahenditega koolimajade põrandail. Öösiti valvatakse liiklusvahendeid ja teelejääjad korjatakse peale hädaabiautode poolt.

Osavõtumaks on inimesele 500 krooni, see sisaldab toidu ja muud hüved. Lapsed, kes on oma toidul, ei pea maksma. Täiskasvanud kes osalevad sõidul, aga ei soovi süüa ühiselt, tasuvad osavõtumaksuna 350 krooni.Osalejad saavad käepaela ja eksponaadid rallimärgi. Üritus on kulukas, sestap asugem säästma.

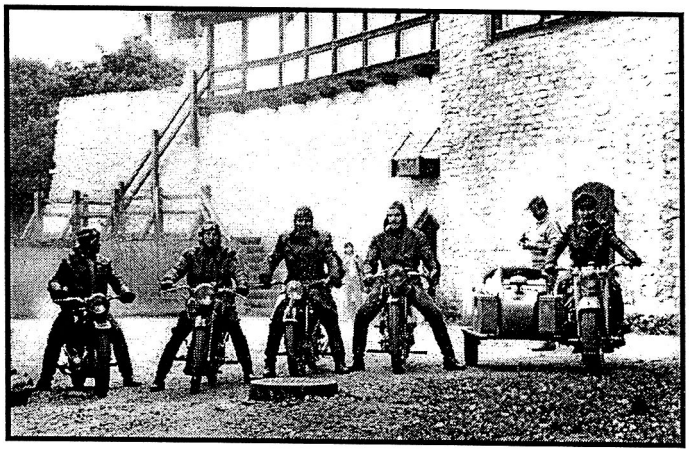
Täpsema toimimisjuhendi saavad vanatehnikaklubide liikmed eelnevalt postkasti. Esialgses kavas võib tulla muutusi.

Ootame kõikide vanatehnikaklubide liikmete ideid ja abi ürituse paremaks õnnestumiseks!

Korraldava toimkonna nimel
Tõnu Piibur
8251916808

Tere!

2000 aastat saab mööduma meie pattude lunastaja sünnist. Eestimaale on viimased tuhat aastat vallutajad toonud sõdu, nälga, katku, orjapõlve ja viletsust. Alati on kippunud võõras võim meid "päästma" ja võõrad ideed meie üle võimust võtma. Sõjatormi tuuled on puhunud igast ilmakaarest üle Eestimaa. Vabaduses ja rahus on eestlase hing viimase tuhande aasta jooksul saanud kosuda kord umbes sada aastat, kord viiskümmend aastat, vahel ka kolmkümmend aastat. Viimane kord oli õnne aega meile antud ainult kakskümmend aastat. Nüüd on juba kümme aastat iseseisvust seljataga. Kellele head, kellele viletsamad, eks igaüks teab ja tunnetab seda ise kõige paremini. Looja ajndis meile võimaluse palehigis oma igapäevast leiba teenida ja 10 käsku elamiseks. Osa inimeseloomi on osanud sellest heast võimalusest üksteisele põrgu valmistada. Õnneks ei kuulu tõeline vanatehnika fänn sellesse viimati tähendatud iseloomu omadustega homo sapiensi liiki. Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" tsiklimehed-naised on ühed sõbralikumad, lahedamad, visamad eesmärkide püstitamisel ja nende ellu viimisel. On ehitatud elumaju, töökodasid ja garaaze, et oleks koht kus elada, tööd teha, lapsi kasvatada ja restaureerida vanasõidukeid. Olgu nad siis kahe,- kolme- või neljarattalised, kergemad või raskemad sõidukid. On rajatud lausa muuseume, mis täis kõiksugu kollektsioone. See on tohutu töö ja vaev ning liikuma panevaks jõuks vaid sisemine missiooni tunnetus; koguda vanatehnikat, ajalugu, päästa hävingust eksponaate, et järeltulevatel põlvedel oleks mida vaadata ja mõista elu olemust ning jätkuvust igavesti muutuvas maailmas. Sageli ei suudeta seda Eesti riiklikul tasandil mõista. Siiski paistab meile valguskiir. Plaanis on luua Autoregistri juurde vanasõidukiteregister.



Vajadust sellel on, sest 1999.aastal vanu, uuesti liiklusse toodud tsikleid oli palju, mis Hiiumaa teedel tolmu üles keerutasid, Kassari kadakate vahel popsumisega ning plärinaga kajakaid hirmutasid, hiidlastele vaimustust, noortele imestust ja vanadele nooruses kogetud äratundmisrõõmu pakkusid. Suur tänu hiidlastele ja eriti Kassari rahvale, Helile ja tema meeskonnale , kes olid vanatehnika ralli "Kassari Moto 99" korraldajad. Tänusõnad Tõnu Piiburile ja Toomas Bauvaldile ladusalt sujunud ürituse läbi viimise eest. Tublid olid värskelt restaureeritud motikate restauraatorid. Küllap saite tehtud tööle moraalse tasu, võttes osa 1999.a. ettevõtmistest oma mootorrattaga, mille iga detail ja mutikas oli sõmede vahelt läbi käinud.Jätku järgmisteks aastateks!

Häid jõule ja aasta vahetust!
Märt Karu

Mahtra sõda

Silmapilkne sügav vaikus järgnes eelnenud sündmusele. Ehamatuse kohemtus köitis keeli ja meeli. Siis aga tuli elu tardunud rahvamassi tagasi. Metsikult plahvatas põlema vihane võitlusehimu. Mürisev hurraa rohkem kui kahest tuhandest kõrist pani õhu värisema, terve mets teibaid kerkis üles ja mässav laine oli soldatite pisukese salga üle kokku löömas....

...nõnda siis 7.-9. juulil kahetuhandamal aastal sai toimuma vanatehnikaklubi "Unic-Moto" iga-aastane motokokkutulek, seekord alapealkirjaga "Mahtra sõda". Plaani hakati juba reedepäeva õhtu kui esimesed tsiklimehed viitade järgi saunik Pearni õue jõudsid, mõisaplatsist jäi see kiviga visata. Maksu ei kogutud ja toidupoolis oli sööjal enesel kaasas, samuti riidest ja vaiadega ulualune. Paremaid mehi lasti ka pererahva voodisse ja maksu ei võetudki. Laupäeval sai asi õige hoo sisse, esmalt sai sõitu (verstades ei tulnud kokku palju) ning õhtul pidu ja hõiskamist...

...Atla poole minev, kaskedega piiratud puiestee ja ümberkaudne heinamaa pakkusid nüüd kummalist vaatepilti. Igal pool, kuhu silm küündis, nähti jooksvaid inimesi. Eel põgenesid need talupojad, kelle esmised rahva sekka vinguvad kuulid ja haavatute hägamine olid hirmu peale ajanud. Nende kannul ja osalt nende seas vehkisid plehkupistnud soldatid väikeste salkadena või ükshaaval. Nende järele jälle tormasid talupojad, kes olid soldatid pagema löönud ja neid nüüd kaigaste ja vemmaldega taga ajasid...

Eduard Vilde (parandatud ja täiendatud)



Romupäev Kurtnas

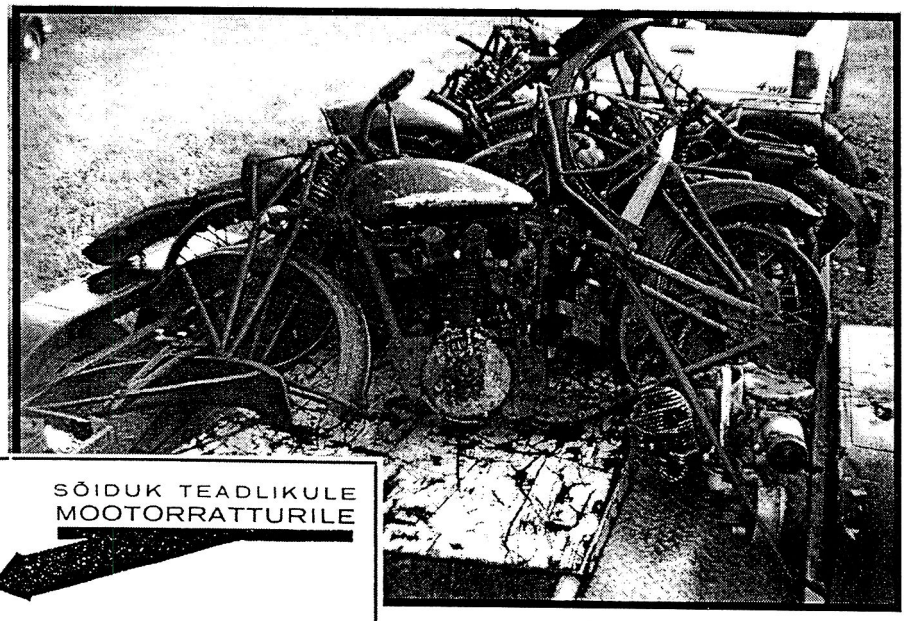
Vanatehnika ja varuosade laadad toimuvad tavapäraselt mai ja oktoobri esimesel pühapäeval.

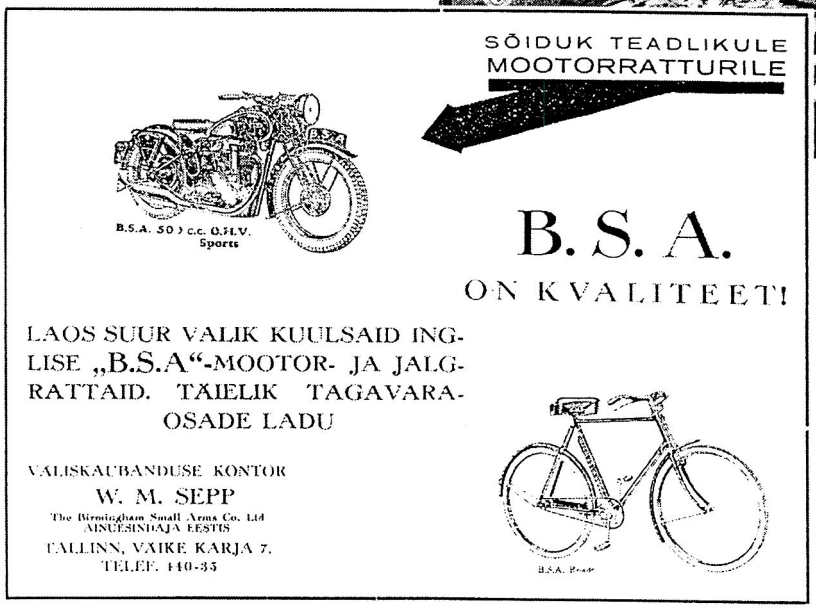
Laadad on kujunenud muljet avaldavaks vanatehnikasündmuseks. Toimuvat iseloomustab kõige paremini, ei tea kelle mõeldud aga Hindrek Kuke välja öeldud mõte: " Üks rämps on rämps aga palju rämpsu on mulje."

Romupäeval on mõned muudatused. Väravas saab iga siseneja sobivasse kohta templijäljendi millega on mugav edasi - tagasi saalida. Meheks olemine maksab väravas endiselt 10 krooni, müügikoht aga 50 krooni. Müüjad pääsevad edaspidi platsile tagumisest väravast, sinna suunavad ka viidad (vältimaks ummikut esimeses väravas). Ostjad sisenevad endisest kohast.

Müügiplatsil ja väljaspool platsi korraldavad parkimist silmipimestavates UNIC-MOTO embleemidega vestides parkimiskorraldajad, kes lähtuvad tuletõrje ja avalike ürituste korraldamise reeglitest.

Korraldav toimkond.





Harry Pärkma

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI JA KAITSELIIT

EMSK aktiivsusel polnud piire. Klubiliikmete arv lähenes sajale, neist lõviosa mootorrattail, parasjagu automehed. Sportlik tegevus, esijoones rahvusvahelised suurvõistlused hipodroomil ja Pirita - Kose ringrajal, oli igati eeskujulikult organiseeritud. Neid kaasaelava publiku suur huvi ja poolehoid olid üha kasvamas. Vastastikune läbisaamine kunagise "patroniga", E.A.K.,oli laitmatu.

Mootorsportlasi, esialgu üsna tagasihoidlikul arvul, oli liitunud KaitseLiiduga. K.L.Tallinna Maleva raamides oli sündinud üks üle-eestiliselt ainulaadne allüksus, nimeks KERGEDIVISJON ! Divisjonil oli neli allüksust - eskadroni. (1) Ratsaeskadron; (2) Jalgratta - suusa Eskadron; (3) Auto-eskadron; (4) Mootorratturide eskadron. Võiks küsida "Miks ESKADRON" ?Ja mitte kompani, mil sisu sama ja nime üldkasutusel KaitseLiidus? Eskadron vihjab ju ratsahobustele ! Vastus on üpris loogiline. Kergedivisjon sündis ratsameeste üksusega, nimeks mõistagi"Ratsaeskadron". Kui lisaks tulid teised allüksused, siis ka nendes polnud ühtegi n.n.jalameest !Kõik mehed olid omalaadi "ratsanikud", olgu ratsuks jalgratas või suusad, auto või mootorrattas. Nõndaks siis Mootorratturite Eskadron !

Kuigi iga nimi vihjas teatud spordialale, polnud seal sportliku tegevuse rindel veel midagi üritatud.

Kergedivisjoni päälikuks oli endine husaar, kapten Heino Onni. Mees kes tulvil indu ja särtsu temale alluva üksuse üha jõulisemaks ehitamise teel. Küllap kapten Onni teadis mis on EMSK ja kes selle juhtkonnas. Varsti,a.1937, järgnes diplomaatlik samm: ettepanek EMSK suurvõistluste juhile H. Pärkmale astuda K.L.Kergedivisjoni, Mootorratturite Eskadroni liikmeks, kuhu sama tee on avatud ka kõikidele EMSK liikmeile. Juhtus nii, et käigus oli aeg mil seda H.P.'d jätkus kõikjale... K.L.liikmeks olin juba pikka aega.Tegin alguse Tartus, üliõpilaste malevkonnas. Hiljem olin juriskonsultina tegev mitmes malevkonnas Harjumaal. Lõime kapten Onniga käed kokku ja asusin EMSK rindel K.L.'ga ühinemise ideed levitama, rõõmustavate tulemustega. Aastal 1938 suurenes Mootorratturite Eskadroni meeskond ca 60 mehe ja masina võrra... Ja minust sai varsti selle eskadroni päälik ! Kuigi mul elus puudus sõjalase aukraad, kandsin nüüd uhkelt vormikuue krael kolme tärni, nagu olnuks minagi tõeline kapten.

* * *

Veel enne mootorspordi rindel kaasalöömist pani Mootorratturite eskadron end maksma silmapaistva "paraadüksusena". Veel tänapäeval, mil tähistame EESTI VABARIIK 80, rändan mälestuste radadel tagasi 60 aastat, mil suure pidulikkusega tähistasime E.V. 20 ! Haripunktiks vägev paraad Vabadusväljakul. Plaanid Kergedivisjoni Mootorratturite Eskadroni esmakordselt kaasategemise kohta tehti saladuse katte all. Eesmärk - Üllatus ! Saabus 24.veebruar 1938.. Varakult, enne kaitseväe ja Kaitseliidu üksuste ja pidulikku sündmust kaasa

elama tulnud rahvamassi saabumist Vabadusväljakule, asus oma "positsioonile" üle 60- meheline mootorratturite kommando, peidetuna Harju tänavale, "Kuld Lõvist" kuni Raekoja platsini. Kui auväärt presidendi K. Päts'i juubelikõne peetud ja ta lahkumissõnad kuuldavale tõi, kostis nagu käsu peale Harju kandist erakordselt võimas mootorite müra ! Stardikäsu peale oli eskadron , nagu üks mees, käivitanud oma "metallratsud" !Kolonn liikus aeglases tempos Vabadusväljakule, peatus uhkelt dekoreeritud tribüüni ees, ja kui President oma autos minekuks valmis, asus Eskadroni patrull Riigijuhti eskorteerima Kadrioru lossi.

Sellast paraadi/ manifestatsiooni elas kaasa vaba eesti rahvas esimest ja viimast korda ! !

* * *

Vaimusilma ette, ajakaugusesse vajunud noorepõlve mälestuste radadelt, kerkib ka V Õ I D U T U L I 1 9 3 9 ! Ka seal olid aktiivselt osalemas meie mootorratturid, veelkord Kergedivisjoni esinduslikus mundris.

Üksteist aastat tagasi, 23.juunil 1987, juhtusin istuma oma stuudios sama kirjutuslaua taga kus istun täna, 6.märtsil 1998, ja panin kirja oma mälestused suvest a.1939 pealkirja all V Õ I D U T U L I . Artikkel ilmus trükis korp! Fraternitas Liviensise "Fraternitas 1987". Seal on igati detailselt aru antud kõigest ilusast ja vägevast, mis Vabas Eestis teoks sai 23.juunil 1939. Pean õigeks seda ülevaadet siin korrata...

VÕIDUTULI

Juhtub nõnda, ilmselt saatuse määramisel (sest olen parandamatu fatalist), et täna, kus olen end taas kirjutuslaua taha istutanud, kalender näitab 23.juunit ! Vabas Eestis, omariikluse õitsengu aastail, pidas eesti rahvas 23.juunil VÕIDUPÜHA. Mälestused sellest oleme üle maailma laialipillatutena kaasa toonud. Ilusad mälestused Võidupühast elavad edasi eriti nende meeste südametes, kel oli saatuse määramisel võimalusi antud aktiivselt kaasa teha selle piduliku päeva tähistamist vaba kodumaa pinnal.

Juhtub nõnda, et olen üks neist õnnelikest. Nõndaks siis püüan siin jagada kaasvendadega neid kaasatoodud Võidupüha mälestusi...

Saatuse määramisel sündisid Eesti Vabariik ja meie korp! Fraternitas Liviensis samal aastal - 1918. See fakt manab nagu tahtmatult esile assotsiatsioone. Mõlemad on lähenemas oma sünni 70-dale juubeliaastale. Mõlemad oleme nagu "varjusurmas" olnud varsti poolsada aastat. Seda eriti seal pärismaal, kuhu õigusega kuulume. Mõlemad eksisteerime edasi, kuigi piiratud ulatuses - eksiilis. Mõttes ja vaimus elame mõlemad edasi... Meid ühendab usk ja lootus TÕE JA ÕIGUSE VÕIDUSSE !

* * *

Astugem nüüd ajas tagasi - mälestuste radadele. Lubasin rääkida Võidupühast ja Võidutulest. VÕIDUPÜHA kuulutati riiklikuks pühaks seadusandluse korras aastal 1934. Traditsioon sündis aga juba aastal 1919, kui lähenesime Vabadussõja võidukale lõpule. Käsk selleks tuli sõjamehelt Võnnu rindel, kindral E. Põdderilt, ja oli sõnastatud järgmiselt (kirjaviis muutmata):

Kindralm. Ernst Põdderi päevakask # 158, 23.06.19 kell 10.
Pärnu ja Viljandi maakonna kaitseliidu ülematele ja linnapeadele, maakonna valitsuste esimeestele:" Täna, kl.8.30 on Soomusrongide dessandid ja 3.diviisi wäeosad Wõnnu linna ja tema ümbruskonna oma alla võtnud Punkt Waenlase kaotus väga suur. Eesti Wabariigi rahvawägi, vaatamata meeleäraheitliku waenlase wastupaneku peale, tungib edasi -lõuna poole Punkt Iseäraliku wahwust kahepäevastes lahingutes on soomusrongide dessandide osad ülesnäidanud Punkt Palun korraldusi teha , et saadud wõitude puhul meie põlise ja äraandliku waenlase üle, linnades ja maakondadespaaks lippud wälja pantud ning kohalistes garnisonides paraadid toime pantud Punkt.

"
Diwul.Põdder. "

See käsk võeti teadmiseks ja täitmiseks. Esimene Võidupüha tähistamine, kuigi piiratud ulatuses, toimus juba 23.juunil 1919.a.

Aastal 1934 sai VÕIDUPÜHAST üleriiklik püha. Siis sai alguse ka VÕIDUTULE TRADITSIOON .

VÕIDUPÜHA kujunes tänupühaks eesti vapratele sõjameestele, kes läbi aegade olid annud ülima panuse - oma tervise ja elu - võitlusis Eesti maa ja rahva vabaduse ja iseseisvuse saavutamiseks.

VÕIDUPÜHA kõrgpunktiks kujunes VÕIDUTULE süütamine pidulikel rahvakogunemistel üle terve Vaba Eesti. Võidutuli kujunes eestlaste kokkukuuluvuse võimsaks sümboliks. Tuhandete üle maa õhtul süüdatud Võidutulede leek sündis peopäeva hommikul Vabariigi Predidendi poolt süüdatud peatõrvikust.

Kuidas levis see leek kõikjale üle Eesti ?

Meie kõik mäletame, mis oli KAITSELIIT ja teame, et kaitseliitlasi leidus üle maa igas vaiksemaski külas. Niisiis - võrk oli olemas. Võidutule leegi üle maa laialiviijaks valiti Kaitseliidu Tallinna Maleva Kergedivisjoni Mootorratturite Eskadron !

Juhtus nõnda (jälle saatus etc.!) , et mina sain selle esindusliku "paraadüksuse" päälikuks aastal 1938. Mootorsportlaste ridadesse sattusin juba 1934.a., kui asutasime Eesti Mootorspordi Klubi ning suure innu ja eduga võistlusi hakkasime korraldama. Klubi päälikust oli vaid lühike samm Eskadroni päälikuni...Ka kõik klubi liikmed ühinesid Kaitseliiduga, ja nõnda saime Eskadronist sõna tõsises mõttes "eliitüksuse". !

Võidutuld oli juba mõni aasta presidendi poolt süüdatud Kadrioru lossi esisel ja siis Tallinnast üle maa laiali viidud. Kuid 23.juunil a.1939, Võidupüha varahommikul , süütas president K. Päts võidutule Pärnus. Pärnu kui suvekuurort tähistas a.1939 oma 100-aastast juubelit ja president K.Päts kui Pärnumaa mees ja Pärnu linnas alatine suvitaja viibis sel ajal supellinnas.

Minu kui Eskadroni pääliku poolt detailideni koostatud programmi kohaselt sõitis eskadron täies koosseisus rivikorras Tallinnast Pärnusse juba 22.juunil. Ookorteriks oli meile määratud Pärnu Linna Tütarlaste Gümnaasium.(Kahjuks puudusid tüdrukud ! Nad olid läinud suvepuhkusele !).

Võidupüha hommikul oli eskadron patrullide viisi üles rivistatud kesklinna parkidevahelisele suurele spordiväljakule. Patrulle oli 11, iga sihtkohaks üks meie üheteistkümnest maakonna pealinnast. Saabus president K. Päts, ja kohe järgnes tema poolt võidutule vastuvõtmise pidulik tseremoonia. Võidutuli süüdati presidendi tõrvikust. Sealt kandus leek iga patrulli tõrvikule. Need tõrvikud olid tuule- ja vihmakindlad, valmistatud meie eritellimise peale ühe divisjoni pääliku,Hugo Keskeri, isa metallitehases Tallinnas.

Ära kuulanud Presidendi Võidupüha lõkituse, asusid patrullid teele neile usaldatud ülesannet täitma - Võidutuld igasse Eestimaa nurka laiali viima, iga patrull eri maakonna pealinna suunas. Kui teel sinna mõnest suuremast asulast läbi sõideti, oli seal juba ootamas kohaliku Kaitseliidu üksuse esindus oma tõrvikuga, mis süüdati Pärnust tulnud patrulli tõrvikust... Jõudnud määratud maakonna pealinna, oli patrulli vastu võtmas kohaliku K.L.maleva esindus, eesotsas maleva päälikuga, kellele siis pidulikult üle anti Pärnus süüdatud tõrvik. Kohaliku maleva organiseerimisel levitati leek sellest tõrvikust üle maakonna kõikjale, kus leidus Kaitseliidu esindusi.

Nõnda siis kujunes välja, et kui videviku saabudes kõikjal üle maa olid süüdatud võidutuled, siis oli nende LEEK tulnud Pärnust, kus selle hommikul süütas pres.K. Päts !

* * *

Tallinna patrullis oli kümme meest, juhiks eskadroni päälik H. Pärkma. Linna piiril tuli,meile vastu Kergedivisjoni Ratsaeskadroni patrull, kelle saatel mootorite põrinal ja hobuste kapjade plaginal siirdusime rahvamassist tihedalt piiratud piduehtes Vabadusväljakule. Piduliku tseremoonia raames andis patrulli juht H. P. Pärnust toodud tõrviku üle K.L.Tallinna Maleva päälikule (kol.ltn. R. Lints).

* * *

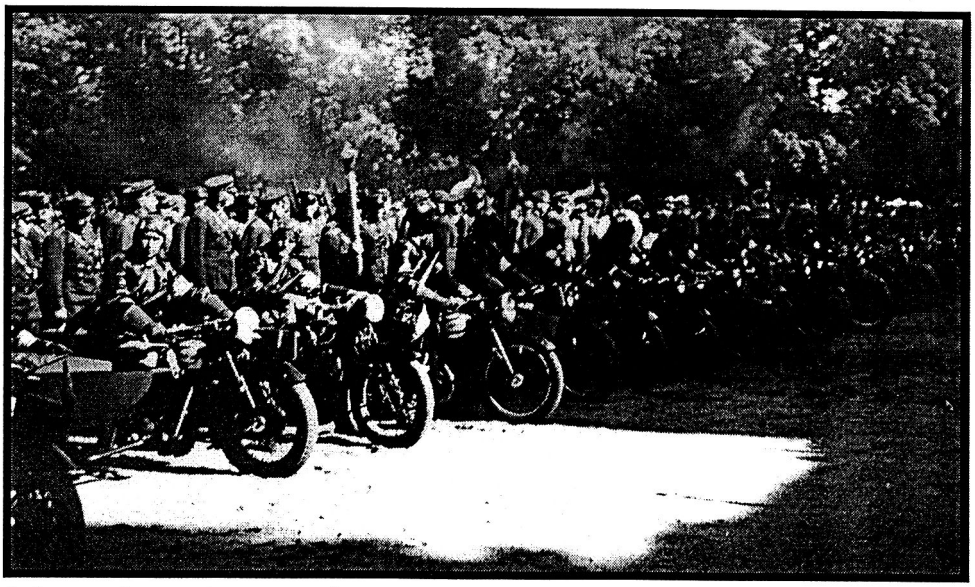
Tol pidulikul tunnil ei aimanud meist keegi, et olime kaasa elamas VÕIDUTULE TRADITSIOONI lõppvaatust !

Aasta hiljem, kui "kõik niidid" jälle minu kätte kokku jooksid, olid viimased ettevalmistused Võidutule laialiviimiseks (seekord Tallinnast) tehtud ja nii kaugel, et oli ainult niiöelda "vajutada nupule"... Mis juhtus, see on meil kõigil teada.

Ka president K. Pätsi läkitus Võidupühaks 1940 oli valmis eetrisse saatmiseks. Ka see "jäi paberile"...President lõpetab oma läkituse nagu ennustuslikult kõlavate sõnadega: "Kunagi, ka kõige pimedamatel aegadel, ei ole kadunud sellelt maalt usk ja lootus paremasse tulevikku. See usk ja lootus on kandnud meid läbi heade ja kurbade aegade kuni tänaseni ja kannab meid ka tulevastesse aegadesse ..."



Võidutuli 1939 on jõudnud Tallinna. Eskadroni päälik H. Pärkma raporteerib K.L. Tallinna Maleva päälik kol. ltn. R. Lints'ile.



Motoriseeritud Kaitseliit Kadrioru lossi ees Võidupühal 1938

Eesti kolme-päeva-sõit

Välismaiste võistluste eeskujul peeti meil 27., 28. ja 29. mail kaitseliidu Tallinna maleva kergedivisjoni korraldusel ja Eesti Mootorspordiklubi kaaskorraldusel esimene nn. Eesti kolme-päeva-sõit — täpsus- ja vastupidavusvõistlus — autodele ja mootorratastele. Võistluse start ja finiš oli Tallinnas, kuna 1224-km pikkune võistlustee läbistas kõiki mandril asetsevaid maakonnalinnu. (Võistluse kirjeldus on meil toodud teisal.)

Kõik võistlusest osavõtvad sõidukid olid liigitatud kahte gruppi (I — mootorrattad; II — autod) ja grupid omakorda klassidesse. Võistluse tehnilised tulemused olid järgmised:

Kolme-päeva-sõidu üldvõitjaks tuli mootorrattur J. Tomson *(BMW)*, kes omandas peaauhinnad. Parimaks võistlejaks-autosõitjaks osutus E. Unter *(Ford)*. Klubide parimaks meeskonnaks tuli Eesti Mootorspordiklubi meeskond koosseisus: J. Tomson, A. Raidna ja Lembit Paap. Kaitseliidu maleva parimaks meeskonnaks tunnistati Tallinna maleva meeskond koosseisus: H. Perten ja V. Salmre, kuna maakondade parimaks meeskonnaks osutus Harjumaa meeskond (L. Paap, J. Tomson ja A. Raidna).

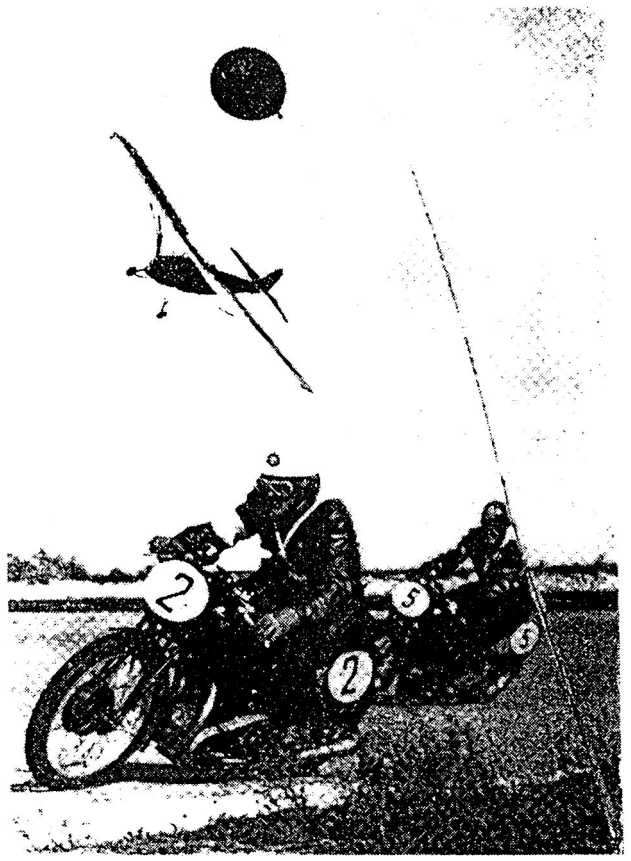
Kuldmärgi saavutasid: autode A-klassis (kuni 1500 sm³): H. Perten *(DKW)* 1000 p.; V. Salmre *(Hanomag)* 1000 p. B-klassis (üle 1500 sm³): E. Unter *(Ford)* 1000 p., Eesti Autoklubi liige R. Vercncke *(Citroën)* 1000 p. ja A. Raidna *(Adler)* 1000 p.

Mootorrataste C-klassis: J. Tomson *(BMW)* 1000 p., O. Veldeman *(Rudge)* 1000 p. B-klassis A. Männik *(NSU)* 950 p.

Hõbemärgi saavutas A. Rütman *(New-Imperial)* 930 p.

Pronksmärgi saavutas autode A-klassis A. Voolma *(Peugeot)* 910 p.

Võistluste kolme-päeva etapid läbistas üldse 22 võistlejat, kellest aga 5 võistlejat välja langes.



Nii võistlesid mootorrattad ja lennukid

Uus Eesti rekord rattasõidus

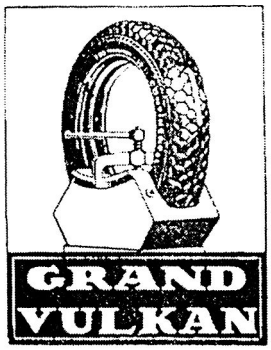
11. juunil Tallinnas Kadrioru ringteel korraldatud jalgrattasõiduvõistlustel püstitas C-klassis 5-km-distantsil uue Eesti rekordi sõitja Jansen ajaga 8 min. 03,2 sek.

Eesti Moto-Klubi tähesõidu üldvõitjaks A. Mumme

Eesti Moto-Klubi korraldusel 22. juunil peetud IX tähesõit autodele ja mootorratastele kujunes võrdlemisi osavõturohkeks. Sõiduks oli üles antud 48 osavõtjat Tallinnast, Pärnust, Rakverest, Viljandist ja Tartust. Raskete teeolude tõttu lõpetas ainult 21 võistlejat. Tähesõidu lähtepunktideks olid Tallinn (244,9 km), Tartu (243,3 km), Rakvere (233,8 km), Viljandi (243,1 km) ja Pärnu (252,2 km). Lõpp-punktiks oli kõigile Pärnu.

Kahes grupis (seniorid ja juniorid) toimunud tähesõidul tuli üldvõitjaks pärnulane A. Mumme (*Austin*-autol), kes saavutas maksimaalse punktide arvu — 1000 p. A. Mumme omandas seega riigivanema, Eesti Autoklubi ja a/s. *Puhk ja Pojad* rändauhinnad ning Narva linna ja üldvõitja rahalise auhinna.

(V. järg lk. 159)

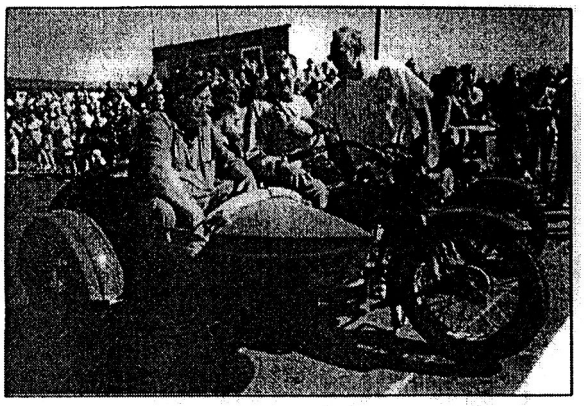


Vulkaniseerimistööstus

• GRAND VULKAN •

TALLINNAS, VANA VIRU 13 KÕNETRAAT 476-78

• TÄIUSLIK SISSESEADE
• KIIRE TELLIMISTE TÄITMINE
• TARVITUSEL ESMAJÄRGULINE VÄLISMAA MATERJAL
• GARANTEERIMINE, ET MEIE VULKANISEERIMISTÖÖD PEAVAD VASTU KUMMI ELUEA LÕPUNI

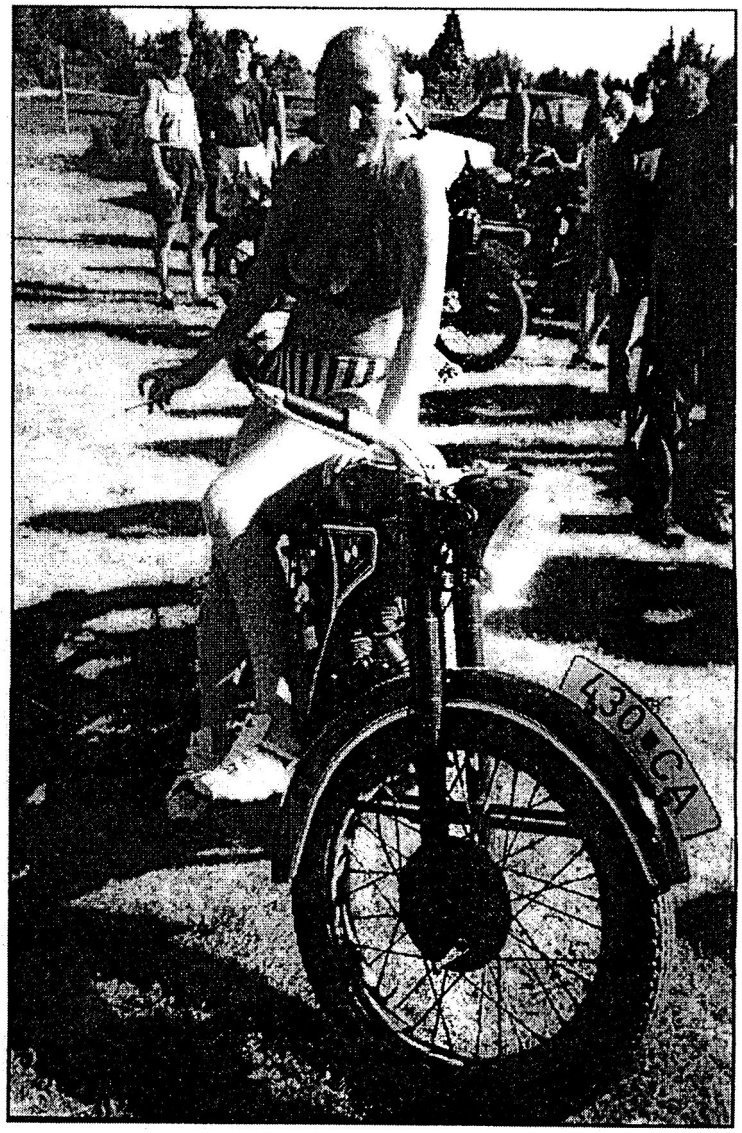


Telestaar Vahur Kersna lähetab täpsussõidu starti Matti Nurmisto ja Jouko Kotilaise. Sama Harley võitis ka vanemate mootorrataste restaureerimisklassis esikoha.

Tsikli-sanatoorium Kassaris



Mulk Arvi Karrist kihutamas oma hästirestaureeritud MP Harley Davidsonil.



Nii kui tsiklid Kassari kiigeplatsile jõudsid, olid ka atraktiivsed neiud kohal!

9.–11.juulini müriseSid Hiiumaal Kassaris vanad motikad ja autod. Klubi Unic–Moto pidas seal oma kokkutulekut. Paljud klubilased ja muudki harrastajad olid korda teinud oma vanad Jawad, et Kassari tolmustel teedel väärikalt tähistada selle tsiklilegendi 70. juubelit. Kohal olid ka soomlased Jawasakki klubist. Halli pikap–Volgaga Gaz 22 aga vuras üritusele hoopis kuulus mees, härra Vahur Kersna oma võluva kaaslanna Kadiga. Sajad hiidlased olid veel õhtupimeduseski kogunenud teede äärde, et mitmesaja meetri pikkuse paraadkolonni kulgemist uudistada. Mõnele hiidlasele oli see tõeliseks suursündmuseks peale Teist Maailmasõda. Kolonni ees aga kulges politseiauto, auto tagaistmel aga istus Heltermaa sadamast kinni nabitud kohalik pätt.

Jutt ja pilt: Margo Vaino

"See sara ongi sanatoorium," tervitas silt Kassari vana sadama võrgukuuri seinal kui õhtuhämaruses laagriplatsile kohale jõuti. Tsiklimehed panid oma telgid võrgukuuri lähistele üles, sõid pisut õhtust ja maitsesid kanget vadakuõlut, mis kärmkiirelt ka sarve hakkas. Klubi endine president Urmas Teearu aga asus alles laagriplatsil oma vana Indiani juppidest kokku laduma.

Öö jooksul vuras aga laagriplatsile veelgi mitmeid uunikmootorrattaid juurde. Paljudele motomeestele oli sajandilõpu kokkutulek ka kodusest rutiinist tõsiseks vabanemiseks. Üks telgita tulnud mees aga üritas öösel ennast võrgukuuri magama keerata. Magamise nurjasid mõrrad. Mõrdadel on nimelt väga kõvad võrud sees ja eks katsu nende peal pöönata.

PRESIDENT TEGI TRIKKE

Järgmisel hommikul kell kaheksa paiku sai peaaegu terve öö oma vana Indiani kokku lappinud härra Teearu selle ka tööle! Pärast kehakinnitust oli laagri pidulik avamine, kus klubi president Tõnu Piibur sütitava kõne maha pidas ja siis löödi tsiklid käima ning värvikirev kolonn asus ringsõidule. Selle käigus külastati Hiiu maakonna muuseumi, Sääretirpi, Kassari kabelit ning Aino Kallase suvemaja. Viimases pesitseb suviti laulutekstide autor ja luuletaja Ott Arder. Kitsa kiviklibutriibuna merre jooksval Sääretirbil aga kukkus klubi president härra Piibur trikke tegema ja kimas oma K 750 MVga otse meres! Kihutustöö tulemusena kukkus tal aga mobiiltelefon otse taskust merre ja mõne aja jooksul said talle helistada soovijad ühendust vaid kaladega. Pärast leiti mobla siiski üles, kuid vesi oli tipptehnoloogia saavutusele üks null ära teinud ja kallis aparaat tuli minema visata. Peale lõunat aga asusid vanamotoristid teele Käina. Seal on nimelt vabariigi parim kardirada, kus peeti maha järjekordne Karl Rinaldo karikavõistlus täpsussõidus. Kohale oli kogunenud mitu tuhat pealtvaatajat, sest täpsussõitu kommenteeris härra Vahur "Reisile Sinuga" Kersna isiklikult! Esikoha väljaselgitamiseks läks tarvis kolme finaalsõitu. Viimaks selgus ka võitja, kelleks osutus hoopiski motorollerijuht. Peugeot-tüüpi motorollerifanaatik Aarne Vällmann võitis Rinaldo karika juba teist aastat jutti. Paraku saab Rinaldo karikavõitja seda vaid hetke oma käes hoida ja sellest ka vajadusel lonksu kärakat võtta. Karikas on nimelt Unic-Moto omanduses.

SOMMID PEAAEGU PAREMAD!

Käinast kulges uunikukolonn Kassari kiigeplatsile. Sealgi näidati rahvale vanu motikaid. Eriti palju vaadati härra Paul Kuke elutööd, hästitaastatud 1911.aasta Royal Enfieldi tsiklit. Need tsiklimehed, kes soovisid kiigeplatsil ka õhtul nõksa kärakat visata, pidid oma riistad aga laagriplatsile ära sõidutama, et mitte enam pärast purjakil peaga mööda külavahet ringi kärutada ja kadakapõõsastega ning liikluspolitseinikega sinasõprust soetada. Pühapäeva hommikul aga oli laagri pidulik lõpetamine ja autasustamine väikeste meenetega. Vanemas tsikliteklassis olid sommid paremad. Esikoha sai Matti Nurmisto 1931.a. külgkorviga Harley Davidsoni restaureerimise eest. Teise koha sai aga somm Kalevi Remes 1930.a. soolo-Harley ennistamisel tehtud töö eest. Kolmas auhinnaline koht läks meie mehele Peeter Muhule, kes oli korda teinud vana DKW. Nooremas tsikliklassis võitis vana 350 kuubikuline IZh esikoha. IZhi lenksu keeras Toni Laan, restaureeris aga Jüri Bäärs. Teiseks tuli maailma parim tsiklirestauraator Veikko Koski oma militaarse sixdays Jawaga ja kolmandaks soomlane Anti Kupiainen Jawa sixdays tsiviilmudeliga. Tubli ja püüdliku restaureerimise eest said aukirjad Urmas Teearu(Indian) ja Aivo Mündel(Jawa 250) ning Arne Öövel(Jawa 555). Unic-Moto tegelase ja hindamiskomisjoni liikme Märt Karu sõnul olid aga kõik auhinnalised tsiklid peaaegu võrdselt hästi korda tehtud. Tsiklilaagri organiseerimise kohalt aga tegi väga tubli töö ära Unic-Moto klubi tarmukas sekretär Toomas Bauvald.

Järgmisel suvel korraldatakse aga vanade tsiklite ja autode ühissõit ümber Eesti.Hoi!

MARGO VAINO

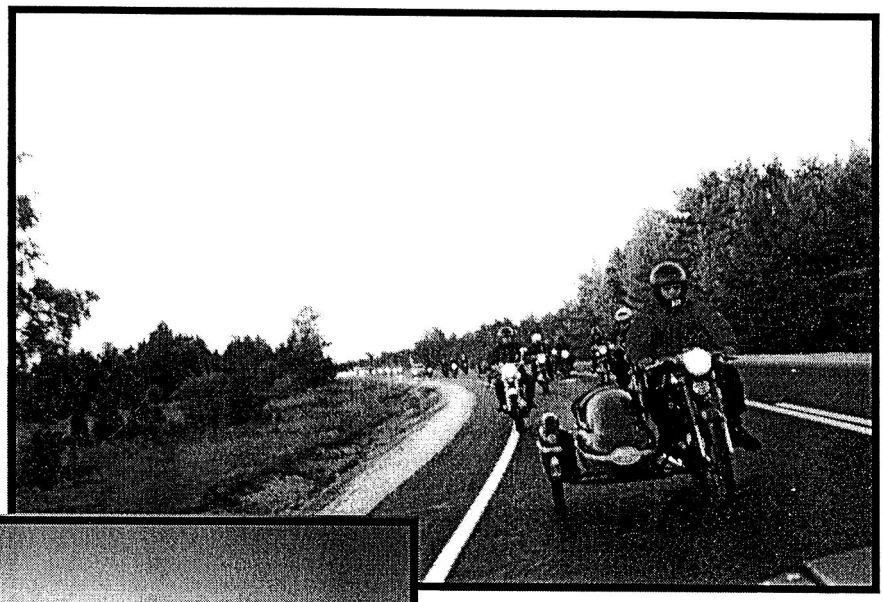


Karmid mehed sõitsid Kassaris karmi masinaga Gaz 67ga. Roolis omanik Urmas Valgmaa ja keskel tsiklifanaatik Märt Karu.

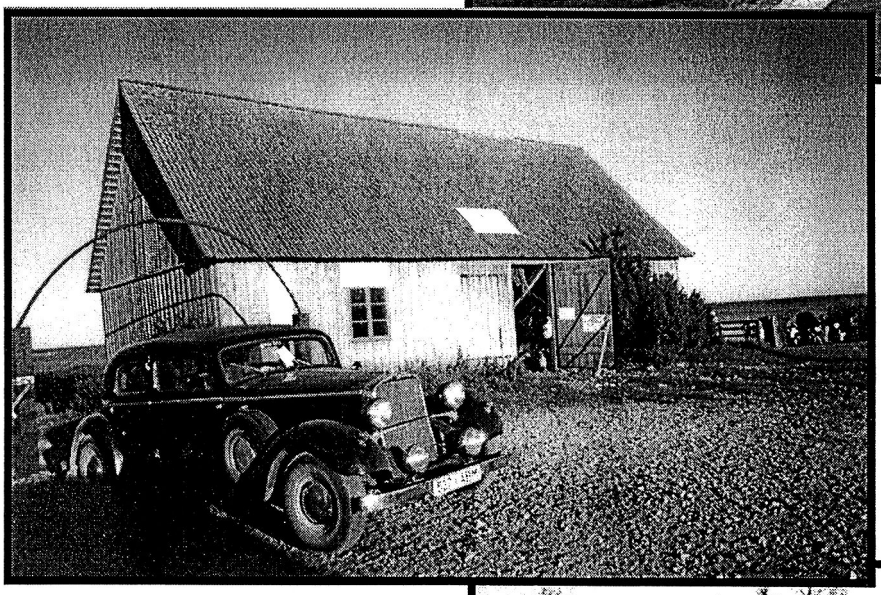


Vikko Koski ja Javasakki jõudsid Hiiumaale

Kassari-Moto 1999 fotodes



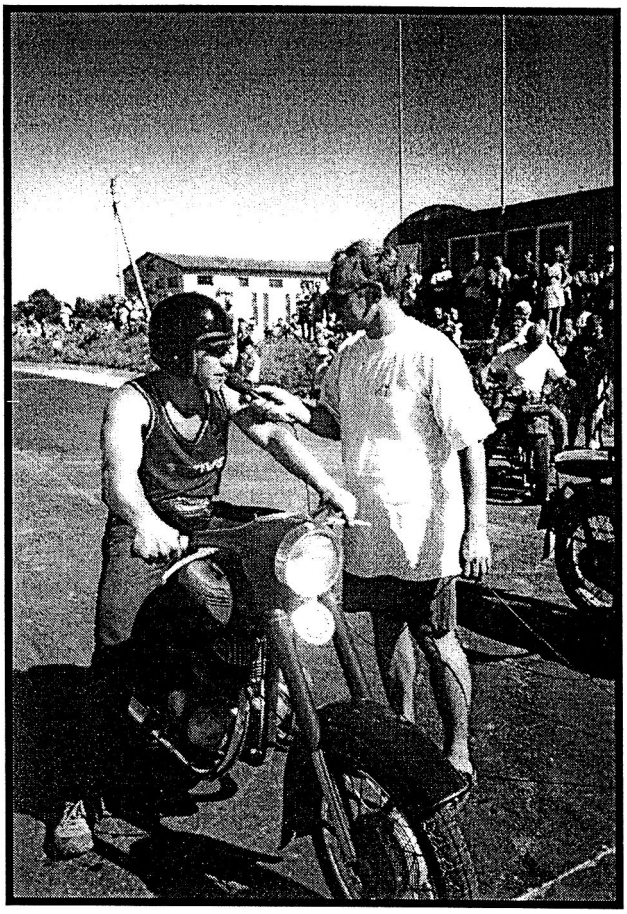
Margus Karu kihutamas Hiiumaale



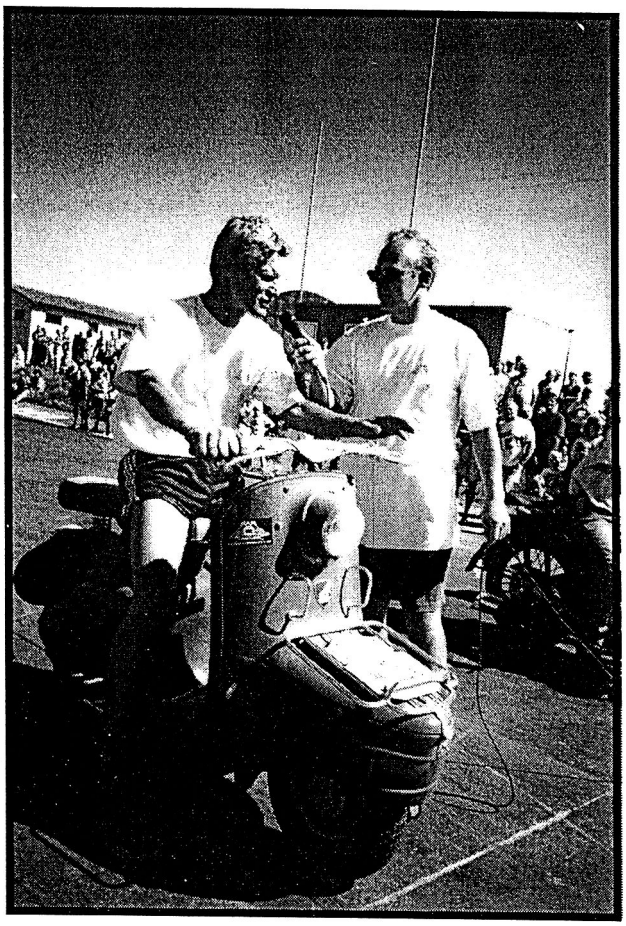
Tsiklimeeste sanatoorium Kassaris



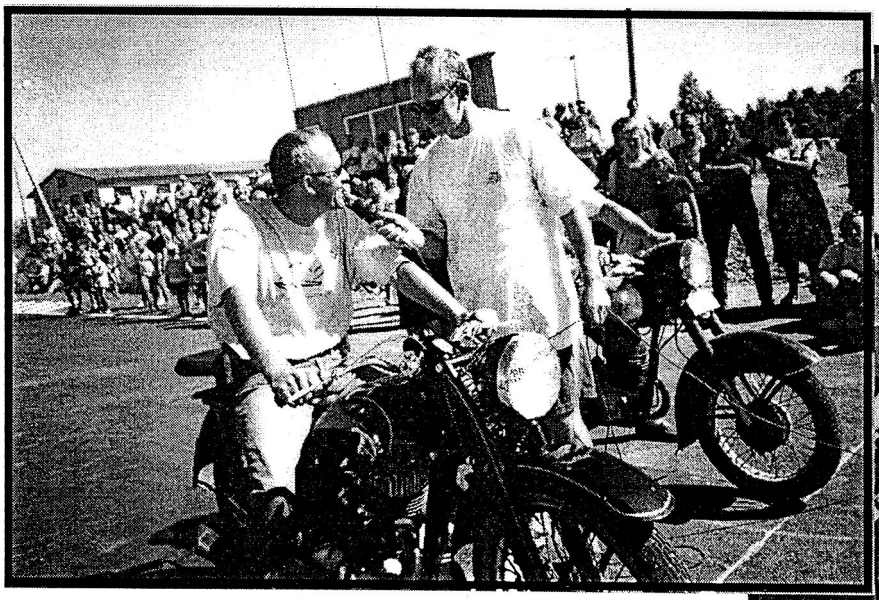
Äsja restaureeritud mootorrattaid oli üllatavalt palju



Eesti parima Jawa 559 1964 ja restaureeria Aivo Mündel



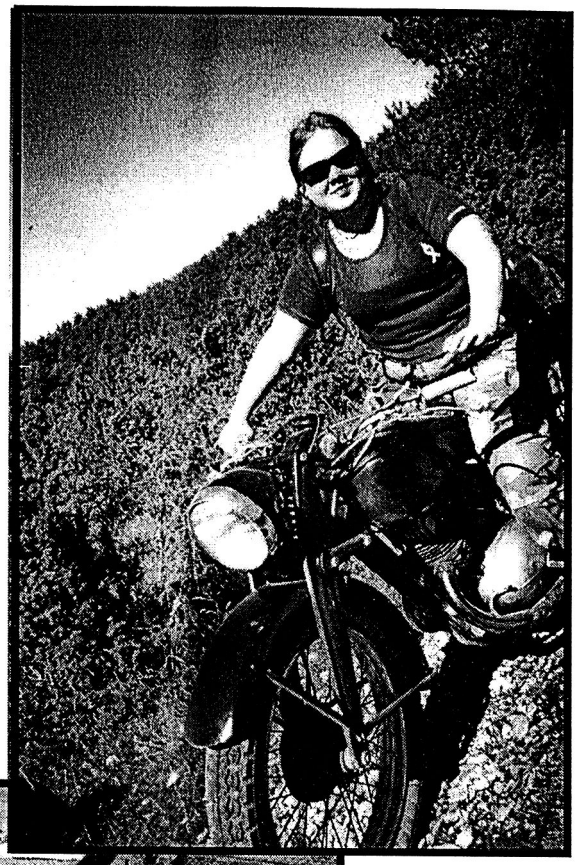
Reguraalsussõidu võitja Aare Välman enne starti rääkimas Vahur Kersnaga.



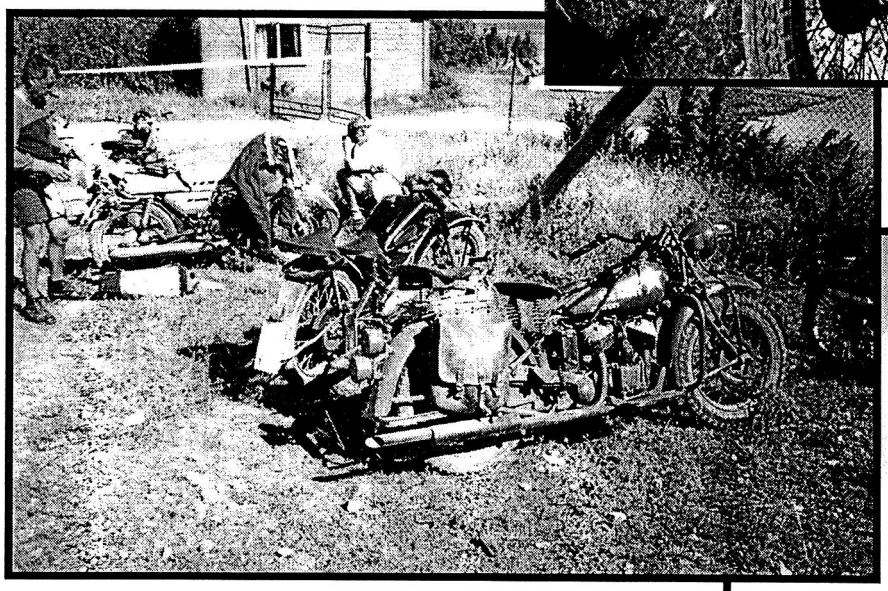
Jüri Bäärs, peale 1945a. toodetud mootorrataste restaureerimis-konkursi võitja.



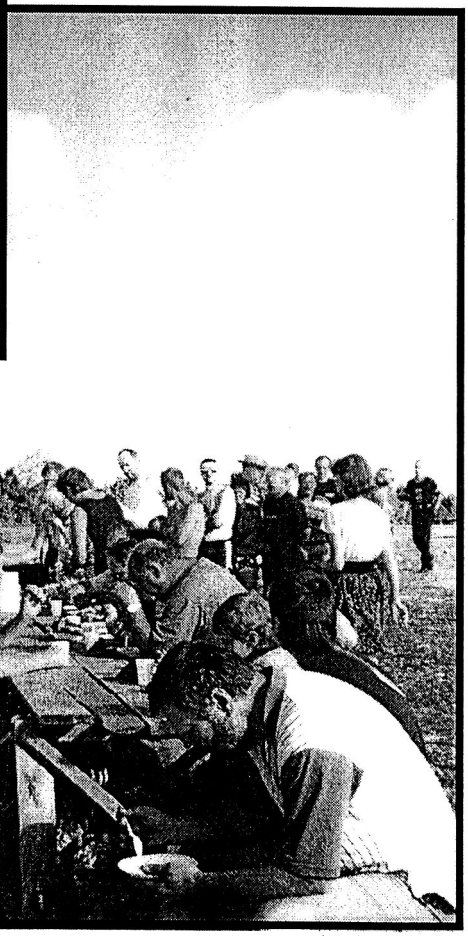
Urmas Teearu eelistas kindluse mõttes oma kaherattalisele Indianile põhjanabrite kolmerattalist Harley-Davidsoni. Ju siis püsib paremini püsti.



Vapper kihutaja Triin Tammann ühe ürituse vanima (toodetud 1949) IZ-350ga.



Helmut Heimvelt pakib asju, vist läheb kojusõiduks.



Söök kadakate, kajakate ja värske mereõhu käes enne ärasõitu.

Kassari Moto 1999.a. parimad

Restaureerimiskonkursi võitjad

Kuni 1945a. valmistatud mootorrattad
I koht Matti Nurmisto
Harley-Davidson 31V 1931 Soome
II koht Kalevi Remes
Harley-Davidson 30V 1930 Soome
III koht Peeter Muhu
DKW 500 SG 1936 Eesti
IV koht Arvi Karrist
Harley-Davidson WLA42 Eesti

Peale 1945.a. valmistatud mootorrattad
I koht Jüri Bäärs
IZ 350 1950 Eesti
II koht Veikko Koski
Jawa 255A 1959 Soome
III koht Antero Kupiainen
Jawa Six-Days S554 1964 Soome
IV koht Aivo Mündel
Jawa 559 1964 Eesti

Väga hea restaureermis taseme eest said kiitusekirjad :
Urmas Teearu Indian 741 B 1942
Arne Öövel Jawa 555 1958

Mootorrataste regulaarsussõidu Karl Rinaldo karikale võitjad

I koht Aare Välmann motorolleril Peugeot Eesti
II koht Matti Nurmisto, korvis Joukko Kotilainen H-D 31V Soome
III koht Enno Öövel
H-D Eesti



Hiidlased uurimas vanu tsikleid

1938. a. kogu maailmas liikvelolevad mootorsõidukid

ALLPOOL avaldame välismail koostatud rahvusvahelise statistika 1938. a. kogu maailmas liikvelolevate mootorsõidukite kohta. Nagu sellest statistikast nähtub, on Ameerikas sõiduautosid liikvel ligemale 19 miljoni sõiduki võrra rohkem, kui teistes maailma jagudes kokku. Suures ülekaalus on Ameerikas ka veoautosid, kuna mootorrattaid on seal märkimisväärselt vähe ja esikohal seisab juba Euroopa eesotsas Saksamaaga.

Euroopas:	Sõiduautod	Veoautod	Omnibused	Kokku	Mootorrattad
Akora saar	744	44	100	888	129
Albaania	404	442	124	970	35
Belgia	148 221	76 226	2 460	226 907	67 946
Bulgaaria	2 700	1 700	—	4 400	1 500
Danzig	2 650	850	55	3 555	2 000
Eesti	3 220	2 850	290	6 360	2 840
Féroé saar	27	58	25	110	7
Gibraltar	925	190	40	1 155	—
Hispaania	—	—	—	125 000	—
Holland	97 000	56 750	—	153 750	57 000
Iiri (vabariik)	51 500	11 500	—	63 000	3 200
Iiri (Põhja)	37 224	9 440	1 470	48 134	2 918
Inglismaa	1 916 226	538 532	87 536	2 542 294	436 231
Island	800	1 070	—	1 870	—
Itaalia	303 600	85 875	9 900	399 375	154 500
Jugoslaavia	13 386	4 353	909	18 648	7 892
Kreeka	6 500	5 100	2 200	13 800	1 000
Malta	3 800	833	626	5 259	401
Monaco	1 450	400	—	1 850	150
Leedu	1 790	570	370	2 730	1 380
Läti	3 500	3 000	350	6 850	2 500
Norra	54 183	31 980	3 490	89 653	15 224
Nõukogude Vene	85 387	592 610	—	677 997	—
Poola	29 766	10 144	2 038	41 948	12 061
Portugal	35 400	11 280	1 650	48 330	4 620
Prantsusmaa	1 750 000	500 000	—	2 250 000	—
Rumeenia	20 500	7 250	—	27 750	1 300
Saksa	1 305 608	381 096	20 792	1 707 496	1 582 842
Soome	26 850	17 875	3 012	47 737	6 350
Šveits	72 500	20 650	1 700	94 850	26 000
Taani	108 201	42 577	—	150 778	29 324
Tšehho-Slovakkia (end.)	47 974	15 246	1 761	64 981	34 000
Ungari	17 250	4 800	—	22 050	10 000
Rootsi	152 000	57 950	5 050	215 000	43 800
Euroopas kokku 1938. a.	6 301 286	2 493 241	145 948	9 065 475	2 507 180
Ameerikas „ „	26 828 206	4 490 642	107 470	31 426 318	135 396
Aafrikas „ „	521 696	131 234		655 755	54 820
Aasias „ „	413 268	174 397	76 835	666 550	101 958
Okeaanias „ „	840 259	286 797	981	1 128 637	100 818

Zündapp-mootorratta tähelepanuäratav edu Soomes

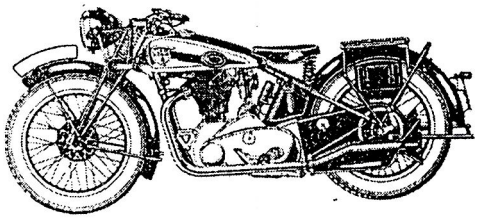


Julius von Krohn, Soomes korraldatud „Päijänteen ympäri" võidusõidu üldvõitja kaassõitja J. Dürr'iga Zündapp „KS 600" mootorrattal

15. ja 16. aprillil s. a. Soomes korraldatud „Päijänteen ympäri" võidusõidul saavutas saksa tuntud kaugemaasõitja Julius von Krohn kaassõitja J. Dürr'iga ületamatu edu. *Zündapp „KS 600"* mootorrattaga läbistas ta 700 km katkestamata öö- ja päevasõidul keskmise tunnikiirusega — 50 km (öösel) ja 60 km (päeval). 35 startinud võidusõitjast tuli ta ainsana trahvipunktideta sihile ja sai nii külgkorviga mootorrataste kui ka võidusõidu üldvõitjaks. Silmapaistvad saavutused tõid talle I auhinna ja 3 eriauhinda.

Külgkorviga mootorrataste II auhinna võitis Schroeder kaassõitja Helme'ga, samuti *Zündapp'il „KS 600"*. Sooloklassis tuli võitjaks soomlane Maukolo *Zündapp'il „DS 350"*.

N.S.U.

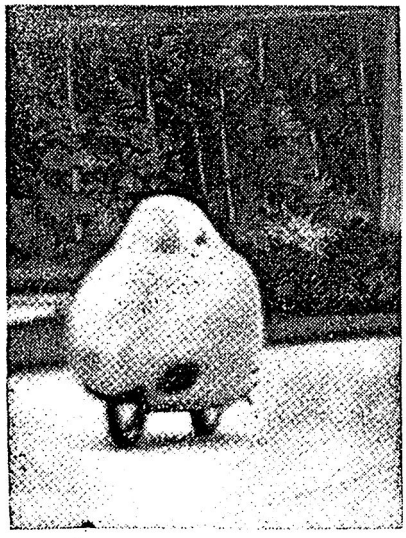


NSU 1938. a. mudel

ÜLDISELT on *NSU*-tehased jäänud oma endise töökava juure ja näitavad samu mudeleid, mis tuttavad möödunud aastast. Siiski on tänavu järjekindlusega läbi viidud need täiendused, milliseid varem katsetati mõne üksiku tüübi juures. Nii on tänavu kõikide pealtklappidega *NSU* 250—600 ccm mootorrataste juures kergemetallist silindripead, mis kapseldavad täielikult klappide mehhanismi. Liikuvad osad silindripeas, nagu klapid, klapivedrud ja tõukurid, määritakse õliaurudega. Suurel määral lihtsustatud on klappide reguleerimine, mis sunnib väljaspoolt osuti järgi. Kauakestnud katsed on tõendanud, et see uuendus avaldab peamiselt mõju vastupidavusele.

Kahetaktiline *NSU „201 ZDB"* on saanud tänavu uued lamedad kolvid. Seetõttu on kiirus tõusnud ja bensiinikulu tagasi läinud. Väike 100 ccm *NSU „Quick"* on saanud ees- ja tagarattale siseklotspidurid. Tavaline vabajooksupidur oli osutunud masinale liiga nõrgaks. See uuendus võimaldab sõita kuni 60 km tunnis.

NSU-d 250—600 ccm on nüüd varustatud täielikult kapseldatud tagarattaketiga. See on kahtlemata üks sääraseid uuendusi, mida mootorratturid on kaua oodanud.



Mootorratas-limusiin. Sakslane Ernst Henne, kes oma maal Frankfurt M. ü. Darmstadti vahelisel autoteel ühel päeval püstitas 8 uut kiirusmaailmarekordi, pretendeerib maailma kiireima mootorratturi nimele. Meie pildil on näha Henne kergemetallist voolujoonelise kattega „mootorratas-limusiin"

2000. aasta üritused

EESTI

7. mai
Romupäev Kurtnas.

21. - 25. juuni
Vanasõidukite sajandisõit

7. - 9. juuli
Mahtra sõda

01. oktoober
Romupäev Kurtnas

LÄTI

4. juuni
Romupäev Ükskülas

3. september
Romupäev Ükskülas

SOOME

22. jaanuar
Romupäev Jyväskylä Messikeskuses

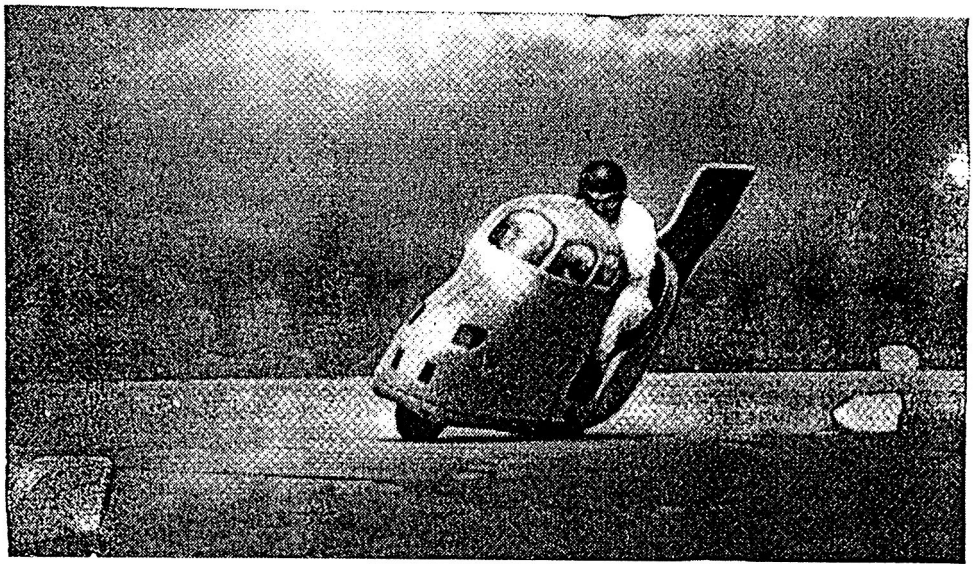
4. - 6. veebruar
Mootorrattamess Heldingi Messihallis

aprill
Romupäev Tampere Jäähallis

9. - 11. juuni
Jawasakki-ralli Anjalankoskis (Helsingist ida poole 175 kilomeetrit)

1. - 2. juuli
Romupäev Tampere, Kangasala

28. - 31. juuli
SVMPK 25. Veteraniralli Tampere Härmala kämpingus.

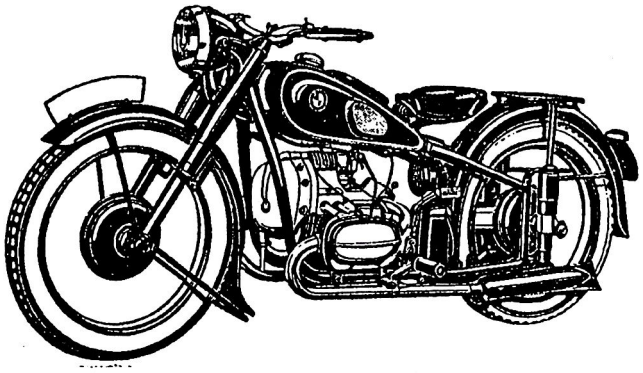


Bergamo-Brescia vahelisel teel püstitas itaalia kuulus võidusõitja Pietro Taruffi 500 sm³ Gilera-mootorrattal uue maailmarekordi tunnisõidus, kattes tunniga 205 km. Endine rekord oli 195,107 kilomeetriga samuti tema nimel. Ühtlasi parandas ta sama sõiduga ka enda nimel olevaid maailmarekorde 50 ja 100 miilis ja 100 ja 200 km sõidus. Meie pildil: Taruffi rekordsõidul mootorrattaga, millel kergemetallist voolujooneline tuulekaitse

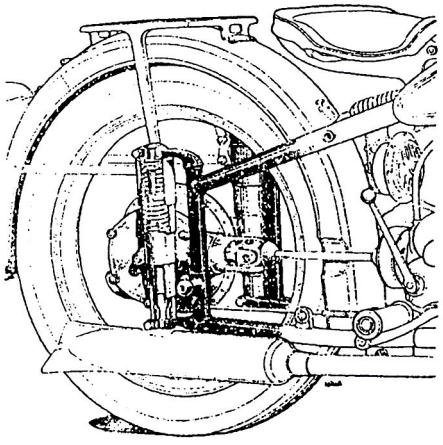
BMW

tagarattavedrutusega—moodsaim mootorratas Berliini näitusel 1938

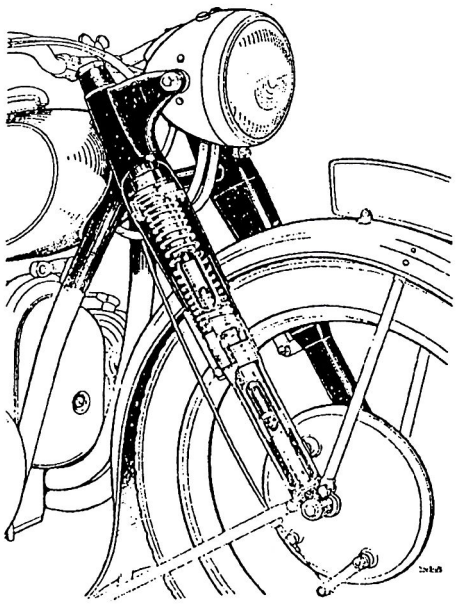
HARVA valmistab üks masinaosa ehitajale nii vähe muret ja nii palju rõõmu, kui *BMW* teleskoopkahvel. Ta tõusis juba ilmumispäevast alates väljapaistvamale kohale teiste konstruktsioonide hulgas. Mitte ainult sõiduomadusilt, vaid ka oma kerge otstarbeka rakendusega on ta esirattakahvlina ületamatu. Teleskoopkahvel ja vibusadul annavad sõidumugavusi, milliseid ei võimalda kindlaraami-ehitusviis. Lisaks nendele mugavustele varustab *BMW* nüüd oma uuemaid 2-sil. mudeleid tagarattavedrutusega.



BMW mudel „R 51" 500 ccm teleskoopkahvli, vibusadula ja teleskooptagarattavedrutusega



BMW tagarattavedrutus ja reguleeritav vibusadul



BMW teleskoopkahvel

Tagarattavedrutusega masin pole üksi mitte mugavaim, vaid ka kindlam ja sõidult sujuvam kui kindlaraami-ehitusviisiga, olles ka vastupidavam halval teel. See võimaldab kestva kindla juhtimise ka lainelistel kurvidel, vajab lühikest pidurdamismaad, omab võimsa kiirenduse ja rutulise maksimaalkiiruse saavutamise.

BMW mootorrattavabrik oma esimese moodsa teleskoop-tagarattavedrutusega kardaan-seeriamasinate väljalaskmisega tõendas uuesti, et ta sammub omal alal alati esireas. *BMW* teleskoop-tagarattavedrutus sarnleb ehituspõhimõttelt esirattavedrutusega. Kardaanvõlli liikuvuse tagab kapseldatud ristliigend ja kummiühendus.

Kõik neli kahesilindrilist tüüpi omavad kuulsa *„R 5"* mudelist arendatud tagarattavedrutuse, pakkudes viimasega koos vibusadula ning teleskoopkahvliga ostjale täiuslikuma sõidukindluse ja mugavuse.

Kõik neli masinat omavad ka *„R 5"*-st tuntud kardaani, kahekordse toruraami ja jalagalülitava käiguvahetuse.

Silmapaistev on mootori ja käigukasti ehitus. Mõlemad on ehitatud ühes plokis täiesti sileda välispinnaga, nii et mustuse kogumine on välditud ja puhastamine on seetõttu äärmiselt hõlpus. Süütepool, jagaja ja dünamokett on tolmukindlalt kapseldatud.

Ka masina korrashoid, määrimine jne. on väga lihtne. Kogu masinal on ainult 5 määrdeniplit: 1 gaasi käepidemel, 1 eesrattarummul, 1 tagarattarummul ja 2 tagarattavedrutusel, kuna kõikide teiste osade määrimine sünnib automaatselt.

BMW ehitab järgmisi kahesilindrimasinaid tagarattavedrutuse, teleskoopkahvli ja vibusadulaga:

„R 51" 500 ccm pealtventiilidega sportmasin,

„R 61" 600 ccm külgventiilidega turismimasin,

„R 66" 600 ccm pealtventiilidega sportmasin külgvankri jaoks,

„R 71" 750 ccm külgventiilidega turismimasin külgvankri jaoks.

Tuntud mudelid

„R 20" 200 ccm pealtventiilidega ja

„R 35" 350 ccm „

on käesoleval aastal muudatustega, kuna nende konstruktsioon on niivõrd täiuslik, et need mudelid veel aastaid võivad muudatusteta püsida esirinnas.

Auto süttis tänaval ise põlema

Hiljuti juhtus Tallinnas iselaadne autotuleõnnetus. Hommikul kell 8 süttis tänaval pargitud a.-s. Põhja paberi- ja puupapivabriku direktori J. Haarwoodi sõiduauto nr. A-930. Sõiduki kustutas Tallinna linna tuletõrje lendsalk, kes sündmuskohale tõttas kahe autopritsiga.

Juurdlusega selgus, et sõidul oli automootoris tekkinud lühiühendus, mille tagajärjel põlesid läbi juhtmed ja süttis sõiduki põrand. Suuremad leegid kustutas möödasõitnud omnibusejuht, kes oma sõidukist tõi vastava tulekustutaja. Auto sai tule läbi üsna tugevasti kannatada.

Pilte romupäevast Ludwigshafenis aprill 1999



Müügil oli Zündap KS-750 koos järelhaagisega



Poolakate uustoodanguna valmistatud summutid ja leegitorud



Müügil olevat mootrrataste rivi oli pikk. Osta mida hing ihaldab

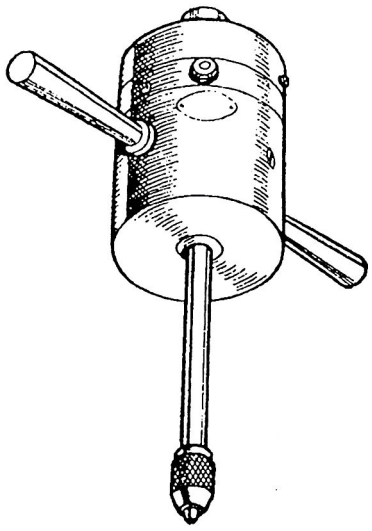
Pildid: Urmas Teearu



PRAKTILISI NÕUANDEID

Isevalmistatav elektri-puurmasin

HÄSTI töötavat puurmasinat saab õige lihtsalt valmistada vanast auto käivitusmootorist, mida on võimalik osta igast vanarauakauplusest. Selleks on vaja starteri võlli otsa keevitada jatk, millele tuleb lõigata vint, mis vastab poest ostetud puuripadruni vindile. Käivitaja kere on soovitav varustada kahe käepidemega, mis vindiga keresse keeratud, ja käivituslülijaga (v. joonis). *Ford*'i käivitajal (mudel **T**) on starteri võll nii pikk, et seda pole tarvilik jatkata.



Elektripuurmasin — lihtne ja odav

Selliselt isevalmistatud puurmasinat võib tööle panna 6- ehk 12-voldilise akumulaatori abil ja ta on suure pöördemomendiga võimas tööriist. Pealegi harilik elektripuurmasin maksab äris 135 kr. Vanast käivitajast isevalmistatud puurmasina hind ühes padruniga ei ületa 26 krooni.

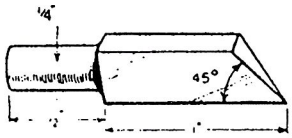
Säärane puurmasin on võimeline puurima kuni 25-mm puuridega, ilma et tema tiirud normaalsel pealevajutamisel langeksid.

---

olema tasakaalus. On üks pool raskem teisest ja kaalub üle, siis muudetakse raskem pool kergemaks aukude puurimisega hoograttasse, seni kui kogu süsteem jääb tasakaalu.

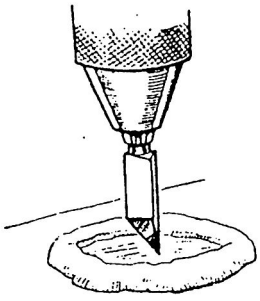
Klaasi puurimine

Õige sagedasti on tarvilik puurida auke hariliku klaasi sisse. Seda on võimalik teha puuriga, mis valmistatud vanast kolmekandilisest viilist. Viili külgedelt tulevad karboruudseibi abil maha lasta hambad ja siis valmistada sama seibiga puuri ots mõõtudes, mis näidatud joon. *1*.



Joon. 1.

Puuri ots tuleb karastada klaaskõvaks ja siis üle lihvida, nii et tera servad oleksid sirgjoonelised ja täiesti teravad. Nüüd tuleb puuritav klaasitükk asetada lauale, puuritav koht ümbritseda kitiga ja täita tärpentiniga selleks, et puur ei läheks puurimisel tuliseks (v. joon. *2*).



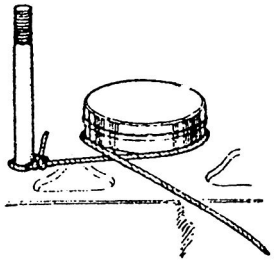
Joon. 2

Puurimist tuleb toimetada teraga, mis oma otsaga tiirleb tärpentini sees. Kui puuri ots ulatub läbi klaasi, tuleb klaas ümber pöörata ja alustada puurimist klaasi teiselt küljelt. Tera peab ka nüüd tärpentiniga hästi niisutama.

Nende ridade kirjutaja on puurinud 3-mm, 4-mm ja 6-mm auke 6-mm paksuse klaasi sisse 30 sekundi jooksul.

Kolvi asetamine silindrisse

Kui kolvirõngaste kokkusurumise abinõud pole käepärast, võib kolbi ja kolvirõngaid hõlpsasti silindrisse suruda nööri abil.



Nöör teeb imet!

Nööri ots kinnitatakse plokipea kinnituspoldi külge, nüüd tõmmatakse nöör ümber kolvi ja kolvirõnga pingule. Kolvi rõngas surutakse nööritõmbel kokku, ettevaatlikult kolvi alla surudes liigub rõngas koos kolviga silindri õõnsusse. Ülejäänud rõngad surutakse silindrisse eelnäidatud viisil (v. joonis).

Poola „buna"

Lubjast, kivisöest ja piiritusest kavatseb ka Poola toota oma *buna*-kummit.

Michelin Hollandis

Maailmakuulus autokummivabrik *Michelin* on rajanud Hollandis sõsarvabriku autokummide tootmiseks.

Tark poliitika Bulgaarias

Riigi, eriti sõjaväe motoriseeringu arendamiseks Bulgaarias on vähendatud makse sõiduautodelt 50% võrra, kuna veoautod ja mootorrattad on hoopis maksuvabad.

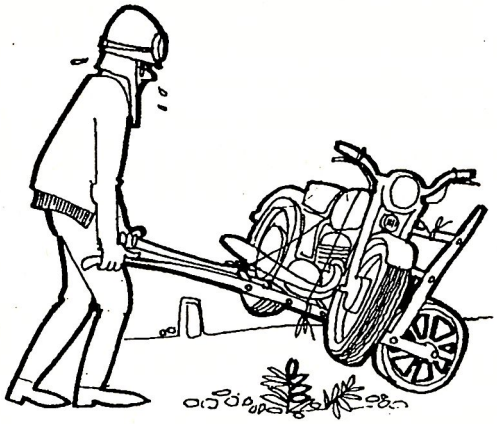
AUTOKLAASE
igas suuruses saate

peegli- ja klaasitööstusest
A. PLÄTZER & POEG
Tallinn, Liivalaia 44, telefon 457-97

Õnn

Tihti katki läheb tross,
ja ka vahel kumm on toss.
Õli tilgub nii mis kole,
tsiklist mingit rõõmu pole.
Õnneks vaja on vaid üht -
- tibi, kellel prink on rüht!





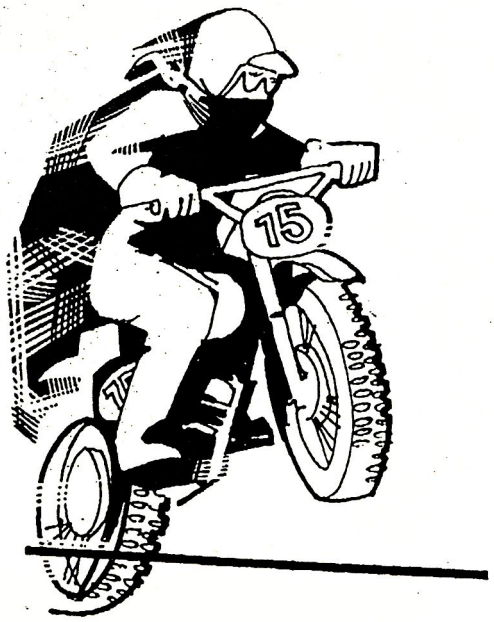
Oht

Ursus Pänta, ursus Pänta!
Mis sa ootad? Anna vänta!
Roosteussid tulevad,
Jawa ära purevad!
Jänku IZ-i sõid nad ära,
M-ist ilma jäi ka mära.
Teistest kiirem oli uss,
temal alles jäi Kavross.

Vallatud kurvid

Sadulasse istus Urve,
varsti kadus õlisurve.
Milles süüdi meie Urve?
Võttis liiga palju kurve!

Luuletaja Enn Antenn.



Canon

PowerShot A50

DIGITAALKAAMERA

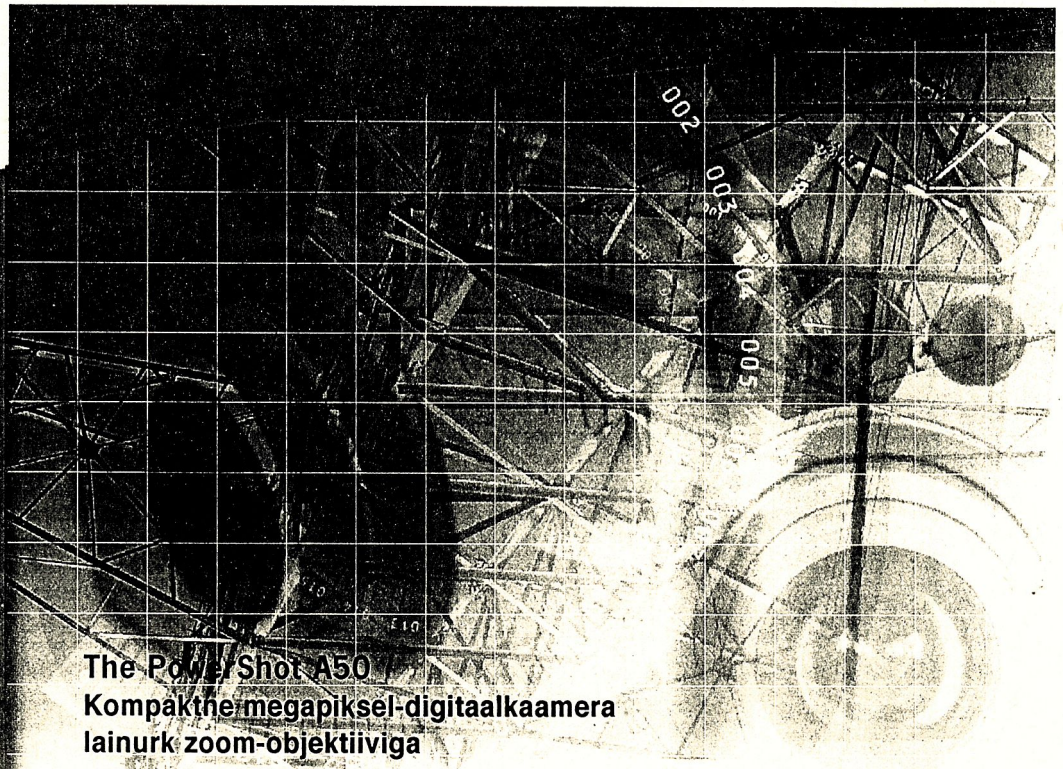
1,3 megapikslit

•

2,5 x zoom

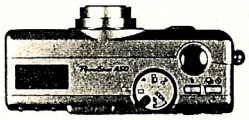
•

Kompaktne ja stiilne

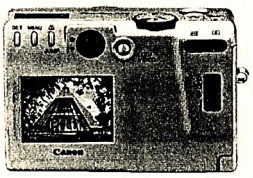


The PowerShot A50
Kompaktne megapiksel-digitaalkaamera lainurk zoom-objektiiviga

Canoni PowerShot A50 ühendab stiilses ja kompaktses korpuses 1,3 megapikslilise CCD ning lainurk zoomobjektiivi. Canoni kõrgkvaliteetne optika ja uusim tehnoloogia kindlustavad kõrgeima lahutusvõime ja moonutusvabad pildid.



Piltide vaatamine on tehtud 2" värvilise vedelkristallekraani abil lihtsaks. Kaamera käsitsemise hõlbustamiseks saad enimkasutatavate funktsioonide teostamiseks kasutada kiirklahve ning vaadata neid vedelkristallekraanilt – kõik see teeb PowerShot A50-st kasutajasõbraliku kaamera nii algaja kui ka eksperdi jaoks.



PowerShot A50 abil on võimalik konfidentsiaalselt teha kõrgkvaliteetseid pilte. Tõhusad fotograafilised omadused nagu valge tasakaal, aeglane katik ja öörežiim kindlustavad veelgi paremad tulemused.



Tänu digitaalfotograafiale ei ole enam tarvis kulutada raha filmide ilmutamisele, arvutist on saanud fotolabor. Lisaks saad PowerShot A50-ga kaasa võimsa pilditöötluse tarkvarapaketi nii Windowsi kui ka Macintoshi jaoks ning saavutad parimad tulemused iga pildiga.



PowerShot A50

DIGITAALKAAMERA

AS KTK Overall

10151 Tallinn

Lootsi tn. 11

Tel. +372 6300 500

Fax. +372 6300 501