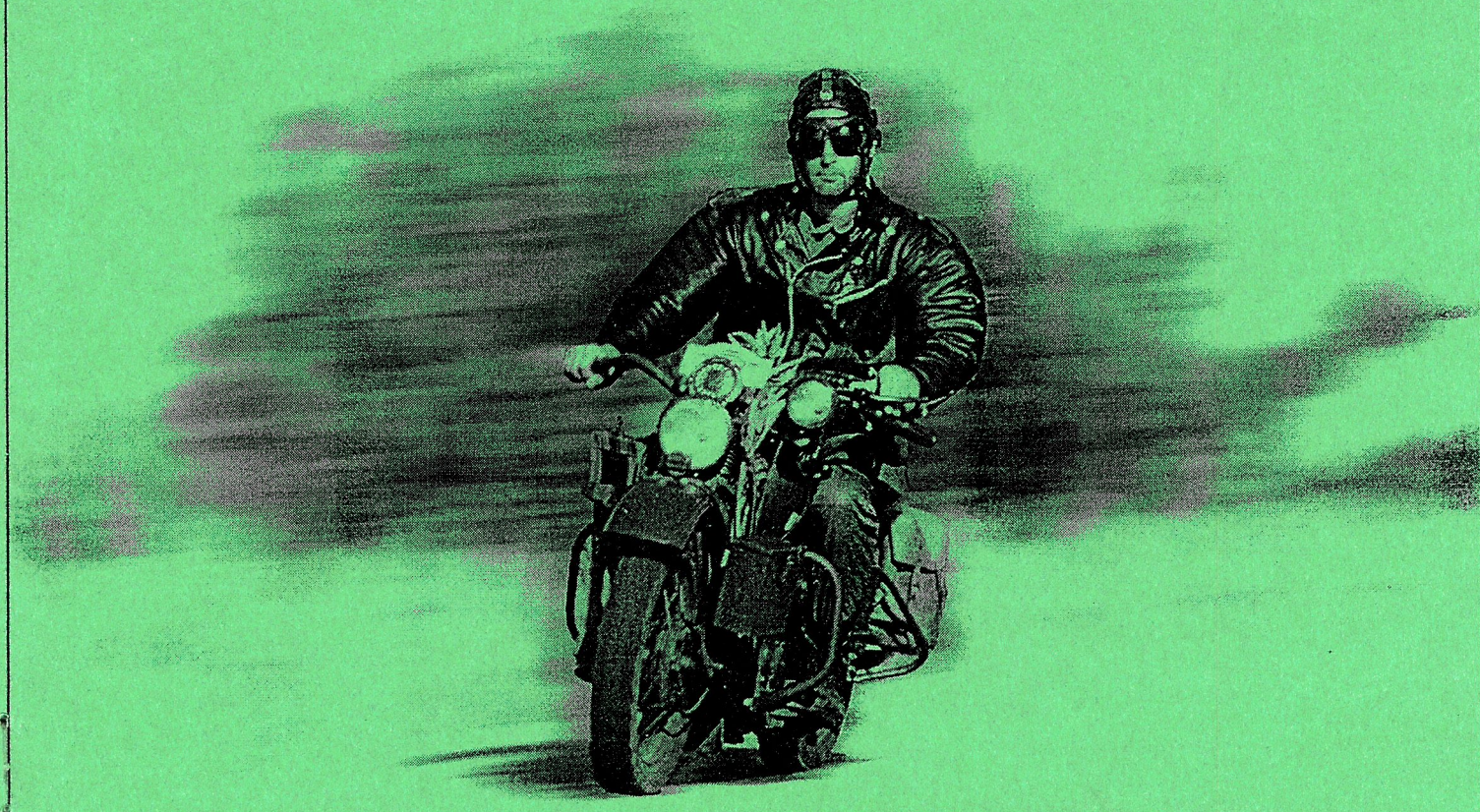
Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI

UNIC - MOTO

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.9 16. DETSEMBER 2000



Urmas Valgma sajandisõidul kihutamas mootorrattaga Harley-Davidson WLA 42

Sisukord:

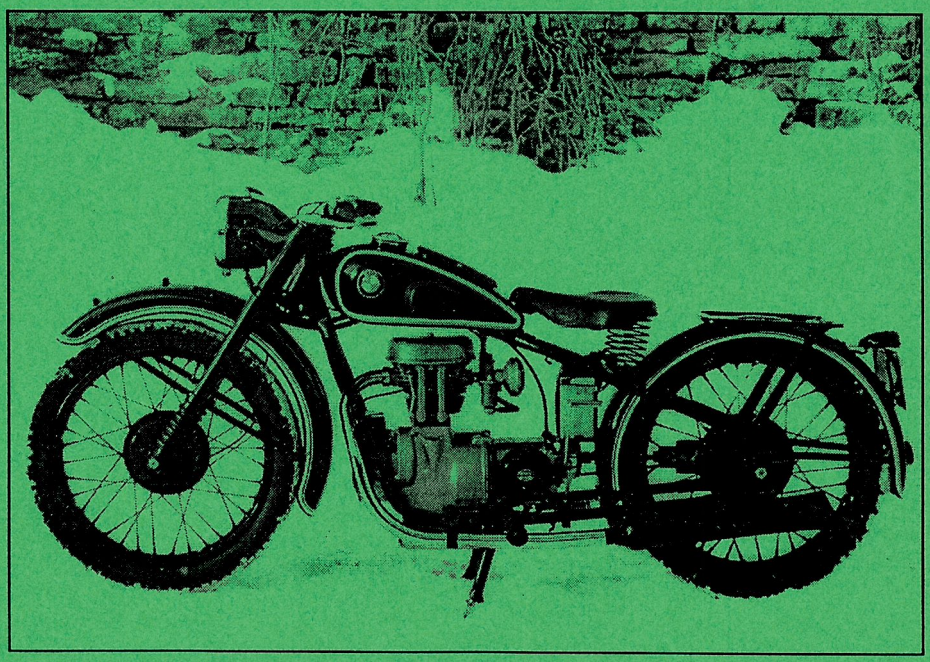
Mehed, sadulasse! (Tõnu Piibur) 1
115 aastat jalgrattaliikumist Eestis 2
Tere! (Märt Karu) 3
Tsiklimehe suvi (Hannes Raid) 5
Sajandi sõit sõidetud (Enno Poldre) 7
Soome Veteraniralli 2000 (Ants Kivimäe) 10
Piiriteated (Toomas Svaigsne) 12
Urmas Teearu jututuba 13
Natukese tehnilisest hindamisest (Märt Karu) 16
Mõningate mootorrataste hindu Euroopas Märt Karu) 18
Sündmuseid aastal 2001 24

Kauneid jõule ja põnevaid juhtumisi uuel aastatuhandel!

EVMK "Unic-Moto" president
Tõnu Piibur
051916808

EVMK "Unic-Moto" sekretär
Toomas Bauvald
05029451

Ajakirja "Tempo" toimetaja
Märt Karu
056684440



EVMK "Unic-Moto" internetis: www.unic-moto.ee

Mehed, sadulasse!

Lugupeetud vanamootorratturid! EVMK "UNIC-MOTO" on ikka veel Eesti suurim mootorrattaklubi. Suurimaks olemisel on nii häid kui halbu külgi. Üheks väga heaks asjaks on see, et vanatsikliga ringi veeredes tuleb alati sõpru vastu. Ükskõik millisele tsikliüritusele minna, alati leidub seal keegi Eesti Vanamootorrattaklubist, kellega tinunni kõrvale ka mõistuspärast juttu puhuda. Klubi liikmetegi hulgas on inimesi igalt alalt: rikkaid ja vaeseid, koledaid ja ilusaid, kiilakaid ja karvaseid... Halvaks asjaks on vist see, et kõiki liikmeid ei ole ammu näinud. Üritusi oli aastal 2000 küll üksjagu, aga viga annab parandada järgmisel suvel kui peaaegu igal nädalavahetusel on oodata vanatehnikaalast kokkusaamist. Ehk see polegi väga suur viga. On ju klubi põhikirjaski öeldud, et klubiliige peab tundma huvi vanade mootorrataste vastu, pole mingit kohustust juhilubade olemasoluks või kokkutulekutel ringi tiirutamiseks. Vanu ja huvitavaid tsikleid tahaks ikkagi rohkem näha, kogu aeg ühtesid ja samu nähes tuleb tukk peale.

Vana teema juurde tagasi tulles, on igal talvel põnev oodata M+S perioodi lõppu. Kui saab viimase jääpurikaga kuuri ust lahti kangutada ja vaadata, kas läheb esimesest matsust. Samuti on mõnus kujutada, kuidas külarahvas keerab kaelad sõlme kui sina, EVMK "UNIC-MOTO" liige, neist dressipükste plaginal mööda paned. Väga tore on ka panna reha külgkorvi ja minna surnuaeda riisuma. Kogu selle ilujutuga tahtsin öelda vaid seda, et vana motikat, nii nagu ka ülejäänud vanatehnikat, annab tihti ka igapäevaselt kasutada. Miks me peaksime oma varanatukest jagama Korea ja Jaapani autogigantidele kui me võiksime elada sama raha eest stiilset ja kadestusväärset elu. Omadest kogemustest võin öelda, et bensuröövel Volgaga ringi sõita on ikkagi kümneid kordi odavam kui mingi Daihunni eest liisingut maksta.

Kiitus on küll lolli inimese lõks, aga sinna lõksu tahaks meelitada mitmeid UNIC-MOTO liikmeid. Neid kes on õla alla pannud meie tegemistele, alates Motorexi korraldamisest kuni parkimise korraldamiseni välja. Entusiasmi klubi liikmetel õnneks jagub kui see otsa saab, saab ka klubi otsa. Seal kus lõpeb klubi, algab aktsiaselts, nõnda näitavad meile mõned välismaised kogemused. Hoidkem neist rahaahnetest imperealistidest enda aateid eemal! See ei tähenda, et me ei peaks muude maade sõpradega suhtlema, vaid jäägem iseendaks. Kui mõni niiger tuleb Maarjamaalt vanatehnika obrokit koguma ja pakub Eestlaste tehnikaajaloo eest võidunud viieseid - andkem talle molli.

Seoses rehvitöökodade rohkusega ja vulkaniseerimistööde kõrge kvaliteediga ei ole ilmselt tänapäeval sobiv soovida "Nael kummi", vaid pigem õiget oktaanarvu. Nõnda siis, armsad sõbrad, olgu teil julgust, sihti ja kannatust otsimaks "Põlevat bensiini".

Lugupidamisega
Tõnu Piibur

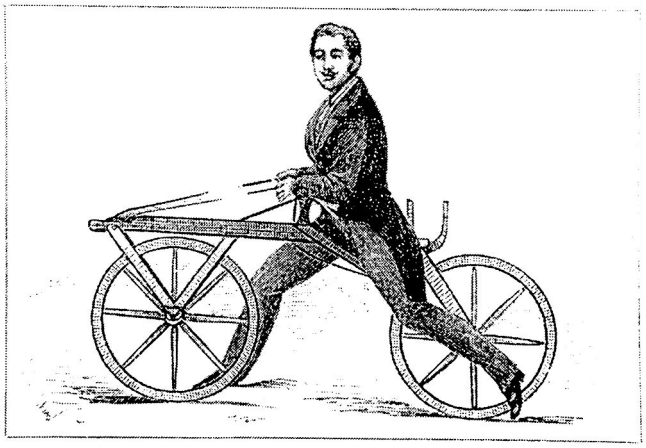


Abb. 197. Das Zweirad des Freiherrn von Drais.

115 aastat jalgrattaliikumist Eestis.

Aasta oli 1886 kui Paides ja Viljandis asutati Eesti esimesed jalgrattaseltsid. Rohkem sellest teada ei olegi, vast veel seda, et sinna kuulusid vägade suured ja lugupeetud isandad. Ratasteks olid neil enamasti sellised, millel ees suur ja taga väike ratas. 1893. aastast on ülestähendusi väga poppide poiste kohta, kes võtsid sõita juba selliste ratastega, millel olid ühesuurused rattad. Jalalihaste jõud kanti tagumisele rattale keti abil.

Aasta oli 2000 kui Viljandi külje all Võhmas, kohaliku rittmeistri grünepeol, asutati "UNIC-MOTO" külje alla jalgrattaselts. Aastaid on möödunud ligemale sada, rattad on jäänud endiseks, sadulasse, juhtivale kohale on asunud mitu põlve värskemad "mehaanikused". Kui Tallinna esimest veloseltsi, Revaler Velocipedisten Clubi juhatasid Tema kõrgeausus härra Eestimaa kuberner salanõunik vürst Schachowskoi ja raehärra Julius Pfaff, siis meie klubi tegemisi on pandud korraldama mileedi Malle Bankier. Esimese kahe tüübiga on kontakti saavutamine problemaatiline, aga Malle Bankieriga saate jalgratastest rääkida telefonil 04392372.
2001. aastal saab Eesti jalgratta klubindus 115 aastat vanaks. Sel puhul korraldatakse 15.-17. juunil Viljandis vanajalgratta kokkutulek. Osalema on kutsutud kõik kellel on sõtkumiseks vähegi vana jalgratas. Kokkutulek on kokkutulek nagu ikka, "UNIC-MOTO" liikmed saavad täpsemad juhised eelnevalt postkasti, ülejäänud pedaalisõbrad peavad jälgima reklaami. "UNIC-MOTO" jalgrattasektsiooniga liituma on oodatud kõik, kes soovivad end vanade väntadega nooreks sõtkuda.

Alati teie,
Bruno Bedaal Pivarootsist

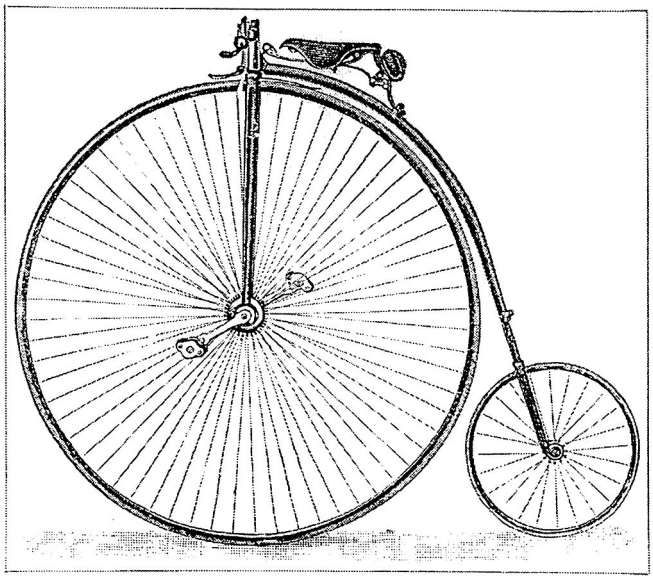
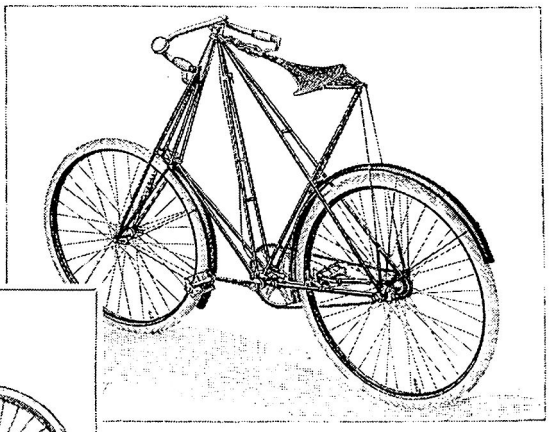


Abb. 198. Hochrad.



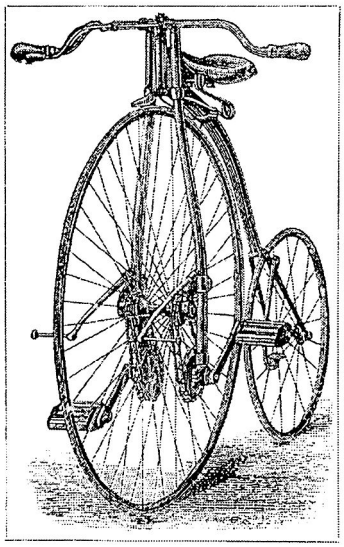


Abb. 199. Sicherheitszweirad oder Känguruh.

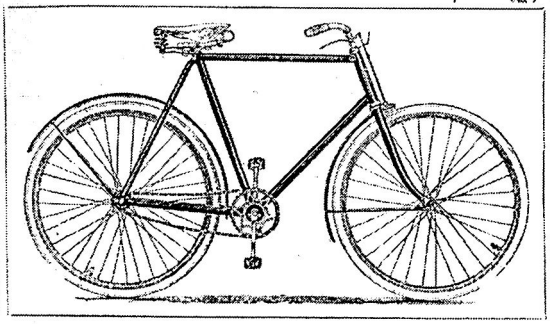


Abb. 202. Tourenrad.

Tere!

Käes on jõulukuu, aasta, sajandi ja aastatuhande viimane kuu. Palju sündmusi mahub sellesse ajajärku. Inimkonnal on harjumus luua endale pettekujutelmi elust, olemisest, ajaloost, väärtus hinnanguist, mis sageli risti vastu üksteisele käivad. See, mis täna tõde on homne vale ja vastupidi. Asjade tegeliku olemust mõistmata, mis on üpris raske, ei saa kunagi rusikaga vastu rindu taguda ja maailmale tõde kuulutada. Lihtne näide: mees vedas teele sirgjoone ja väidab, et see on sirge, mis tegelikuses on väike jupike ringjoonest, sest ta on joonistatud ümmargusele maakerale. Selliseid pettemaailmu on inimkond endale loonud ja loob veel järjekindlalt edaspidigi hulganisti. Tulemuseks on häda ja viletsus. Tähtis on see, kui midagi teed, siis vajadusest. Kui eesmärgiks on kuulsus ja au, siis lood endale pettekaid juurde. Tõeline vanatsikli mees on just see, kes ei saa teisiti- ta lihtsalt on seda. Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" on taoliste isiksuste klubi. Selle jutu kinnituseks on tänavu suviste ettevõtmiste organiseerijad, kui ka üritustest osavõtjad. Kurtna varuosadepäev võtab järjest vunki juurde. Sajandisõidust peaks keegi osav kirjamees lausa raamatu kirjutama. Sellist vanatehnika rallit läbi Eesti pole varem olnud ja ei tule vist nii pea, kus näitustel asulates ja linnades saatis võimas RAM meeskoorilaul, rõõm pealtvaatajatenägudelt vastu säras ja õnn unicu fänni silmadest kiirgas, tuli ta siis õlletopsist või sõidulustist veteraansõidukiga. Ja see ühtekuuluvus tunne rahvaga...

"Unic-Moto" iga-aastane motokokkutulek alapealkirjaga "Mahtra sõda" läks täpselt nii nagu 1999.a. "Tempos" avaldatud kuulutuses lubati:"Laupäeval sai asi õige hoo sisse, esmalt sai sõitu (verstades ei tulnud kokku palju) ning õhtul pidu ja hõiskamist..." Tsiklimehed peavad sõna, mis sai lubatud, seda ka tehti.

2001. aastal saab vana tehnikaharrastusest "Unic" klubide sildi all veerand sajandit täis. See pole mitte tühi aeg olnud. Kuid Eestimaal peaks hakkame lugema vanatehnika harrastuse alguseks 1966.aastat, kui Tartus tähistati autojuhtidepäeva.(35 aastat tagasi, jälle juubel). Siis sõideti uhkes kolonnis Tartust Mäksale, kus esmakordselt vanaaegsed autod paraadi juhatasid , sofrid ja kaassõitjad ajastule vastavas riietuses rahvale silmarõõmu pakkusid. Selle sündmuse 25.-ndat juubelit sai tähistatud 1991.aasta 30.juunil. Kahjuks ei ole neid autosid kõiki enam alles. Üks kauneimad sportautsid Euroopas, Mercedes- Bens 500 K müüdi 1970-80-ndail aastail kuuldavasti Tartust 5000 rbl eest Moskvasse. Mõned aastad tagasi sai loetud ühest vanatehnika ajakirjast,



▲KLUBI "UNIC" ESIMENE ÜRITUS – MOTOVÕISTLUSTE AVA-PARAAD PIRITAL 24. JUUNIL 1976.A. ▼

et selline auto osteti Saksamaal oksjonilt 64 miljoni krooni eest. Kas ta just sama masin oli seda ei teata. (Väike kahtlus küll on .) Muidugi oli see auto Saksamaal väga hästi restaureeritud, mille maksumus müügi hinnast moodustab teinekord 2/3.

Aitab autodest, oleme tsikli mehed! Tore kui meie klubi liikmeiks on tulnud uusi noori, kes oskavad hinnata tehnika ajalugu ja naudivad vanaaegse motikaga sõitu. Kui "uuniklased" alustasid, siis tunti meid kui korralikke liiklejaid. Juhtus sageli nii, kui meid kontrollimiseks peatati, siis liiklusinspektor vabandas tülitamise pärast ja ütles, et nii mõnusad tsikli hääled kostsid, tahtis vaid näha millega tegu. Dokumente ei tahetud nähagi. Sai siis juttu räägitud ja teinekord isegi uut informatsiooni vanatehnika kohta kuuldud. Kord popsutasin mööda Pärnu maanteed Tallinna poole. Teel oli kiiruse piirang 30km/h. Sõitsin kuni ristmikuni piiratud kiirusega, peale seda lasin jälle 80-85 km/h edasi. Üks inspektor peatas mind saua märguandega ja küsis, et kui kiiresti sõitsin. Vastasin, et 80-85 km/h. Õige, arvas inspektor aga parem oleks ikka 30 km/h sõita. Küsisin vastu, mis hea pärast, ristmik ju lõpetas kiiruspiirangu. Küsiti vastu, kas ma juhuslikult ei märganud lisa tahvlit märgi all, kus oli kirjas 3 km. Siis sain aru, et olin lubatust 50-55km/h kiiremini sõitnud. Ilmselt paistis minu näost välja mu hingeline seisund ja inspektor hakkas naerma. Soovis mulle head teed ja olla edaspidi tähelepanelikum. Sama inspektorit nägin korra veel. Ta pakkus mulle abi kui olin tee ääres oma BMW putitamas. Praegune Eesti Vabariigi liikliuspolitseinik ei oleks iialgi lasknud käest võimalust täie rauaga anda. Sai seda kogetud 1996.aastal Saaremaale "Jõgevatreffile" minnes. Virtsu asulasse sisse sõites ei märganud miskipärast asula märki. Hoogu oli lubatust 30-35 km/h rohkem, kui kiiruse mõõtjaid nägin. Mõtlesin, trumm läks, mingu pulgad kah, ei lasknud spido seieril langeda, mis teda kulutada aina edasi-tagasi näiduga. Sõitsin Toomas Bauvaldist uljalt mööda. Ta hakkas ka gaasirulli keerama saavutades kiiruseks 65 km/h. Toomas peeti kinni ja tehti trahvi umbes 250 eeku. Sadamasse jõudes oli Toomas minu peale vihane, et teda kihutama olin ahvatlenud. Ja siis tabasime ära milles oli küsimus, mina sõitsin vinge sugulaselt laenatud Honda Magnaga kaasaegses varustuses, nägu julm peas, habe lehvimas tuules. Toomas aga Vene suure rohelise M-ga ja Salvo purunemiskindla kiivriga. (Esimesed kiivrid 60-ndail purunesid juba ostes, kui neid põrandale kogemata pillati.) Ilmselt ei julgenud politsei mind peatada, sest enne "Jõgevatreffi" oli kohalikes lehtedes kuu aega hirmutatud kohutavatest motoröövlitest "bandiidostest" ja "põrguinglitest". Soovitati nendega mitte tegemist teha, et mitte probleeme tekitada ning uksed lukus hoida. Pinge ja psühhoosihirm oli kunstlikult üles kruvitud ning kogu seda jama ja valet hakkasid need kruttijad isegi vist uskuma. Aga mis on üks Vene roheline M noorel liikluspolitseinikul kinni pidada. Nii see Toomas täie rauaga sai, mis ta "põrguingel" kihutab alati (Vabandan Toomase ees. See näide oli rohkem arast politseist 4 aastat tagasi. Nüüd on nad julged mehed. Teame sind üliviisaka liiklejana ja selles kogu koomilisus ongi, et ükskord rikkusid eeskirju ja kohe vahele jäid.) . Siit moraal: meie uuniklaste liikluskultuur ja autoriteet on langenud. Sajandiralli aitas tublisti kaasa meist lugupidamise tõusule, kuid ka seal esines lollusi, mis täpselt seda teavad nende tegijad kui ka nägijad. On arengu ruumi üksjagu. Olgem korrektsed liiklejad, ei ole vaja tõestada kellelegi, et oleme kõvad mehed - seda oleme nagunii. Liikluses torkame alati silma, kui "uunikuga" sõidame samas ka meie liikluskultuur. Alati kui istud vana tsikli seljas, esindad sa ka samal ajal Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto"ja tee seda järgmisel sajandil veel väärikamalt, sest sa ei saa teisiti.

Märt Karu

Tsiklimehe suvi.

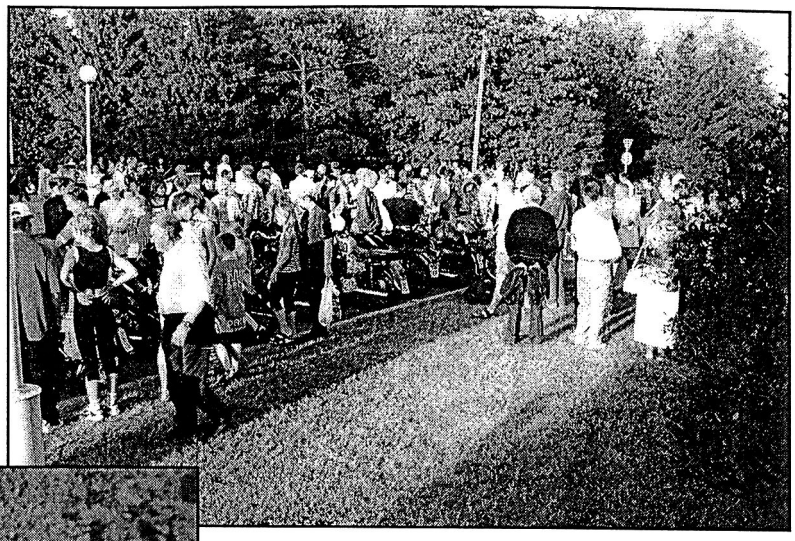
Kui lumi (mida tänavu eriti ei olnudki) oli ära sulanud, olin mina oma tsikli juba garaažist välja ajanud. Suvi tõotas tulla seiklusterohke, kuna pidi tulema palju klubi Unic-Moto väljasõite. Talv läbi sai oodatud seda üürikest suve ja toredaid motomatku ning selle tõttu ka tsikli kallal kõvasti higistatud.

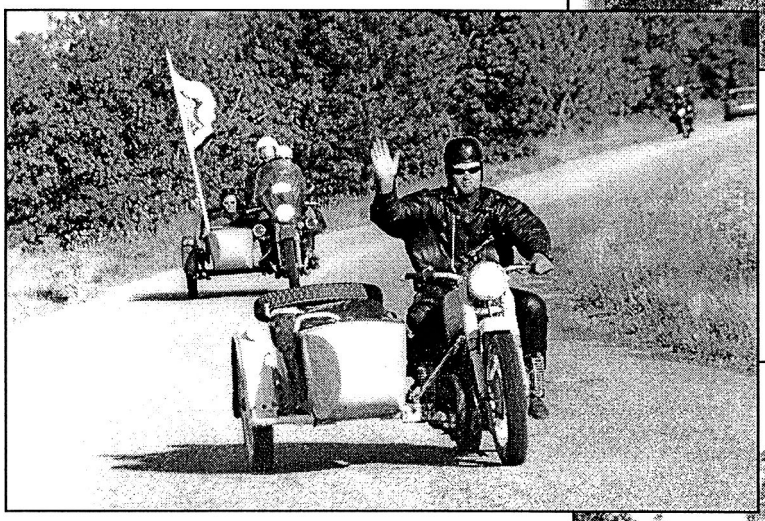


Kui kätte oli jõudnud 21. juunikuu päev, ajas enamus meie klubi tsikli-meestest selga vanaaegsed kuftid ja sõitis naeratus näol koos teiste uuniku sõpradega tiiru ümber Eesti. Reis kestis kokku viis põnevat päeva, mis meelitasid kohale palju vanatehnikahuvlisi. Läbi said sõidetud kõige tähtsamad suur- ja väikelinnad. Igas peatuspunktis võeti meid vastu laulu, pillimängu ja rõõmuhõisete saatel. Pealtvaatajad siblisid masinate vahel nagu mesilased meepurgi kohal. Iga masin sai teatud tähelepanu osaliseks. Iga külaline leidis just temale huvitava masina. Meelelahutust pakkus palavatel päevadel RAM-i meeskoor, mis tegi kogu reisi meie seltskonnaga kaasa ja esines peaaegu igas peatuspaigas. Paljudele eakamatele omaaegsete jõuvankrite uudistajatele meenusid ammused ajad, mil sai ikka ise mööda kruusateid

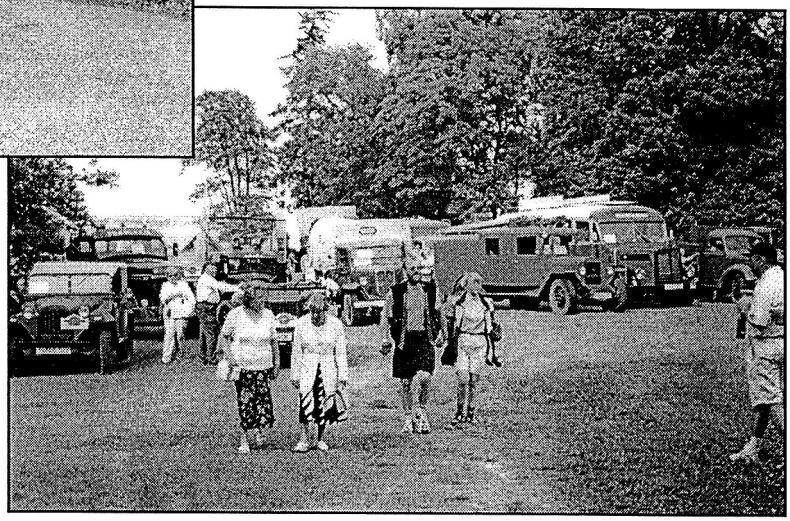


mõne Vene tsikliga kihutatud. Sajandisõiduga tähistasid Eesti seitse vanasõidukiklubi uut millenniumi, aga ringsõidu eesmärk oli ka tutvustada Eestimaa rahvale veidi vanasõidukite ajalugu ja rõhutada selle jäädvustamise vajadust.





tekkis tunne, nagu ei olekski seal midagi toimunudki. Kõik olid õnnelikud, sest ka see oli üks meeldejäävatest ja korda läinud üritustest.
Olles klubis küllaltki uus liige võtsin ma suvest, mida võtta üldse andis.



Eelnev üritus, kuhu olin tahtnud minna juba ammu, oli tekitanud kaose minu rahakotti, sellest tingituna tsiklit mõnda aega täiustada ja parandada ei saanud. Lohutuseks oli iga-aastane Unic-Moto kokkutulek juba käega katsuda. See ei nõudnud erilisi väljaminekuid, seega olid põhilised uuniklased oma tsiklitega kenasti Mahtrasse vuristanud. Kokkutulek oli väga tore ja vaheldusrikas. Päeval käidi muuseumides ja seni avastamata kauneid paiku külastamas ning õhtul oli võimalus käsi tantsuplatsilgi valgeks teha. Mõni kasutas sooje suveõhtuid tantsumurul kepsutades, mõni aga vuras öö läbi oma motoriseeritud kaherattalisega mööda laagriplatsi ringi. Lahkudes koristasid virgad tsiklimehed enda järelt kõik rämpsu nii, et

Kahjuks aga tuleb vahele pikk ja igav talveperiood, mille käigus ei ole tavalisel tsiklimehel muud teha, kui oma mootorratta kallal nokitseda. Seda olen ka mina sunnitud tegema. Loodan, et järgnev suvi tuleb üritusterikas ja mitmekesine.

Hannes Raid

Sajandi sõit sõidetud

Vanasõidukisõprade kahe suurürituse - auto 100. sünnipäevale pühendet "1000 versta ralli" ja tänavusuvise "Sajandi sõidu" vahele jäi tervelt 14 aastat. Tundub, et võinuks jääda enamgi, kui ettevõtlikud eestvedajad poleks meid, korralduses kaasalööjaid, möödunud sügisel korralikult "käima tõmmanud". Ise küll tegijapoolsed vaevad ära näinud, võtaksin ometi kogetu kokku lahe sõnaga : tasus tahta!

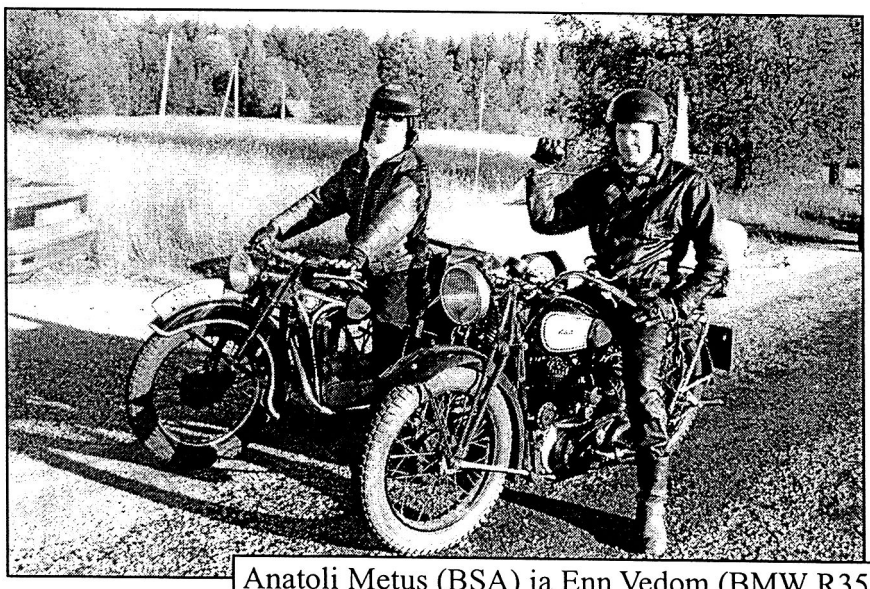
Avapäeva, 21. juuni hommikused meeldivad kohtumised Paide, Türi ja Vändra rahvaga jäid allakirjutanul nägemata, sest kokkuleppe kohaselt tuli täiskirjutatud akendega "Mustal vagunil" olla pealinnas võtmaks vastu laevalt maha sõitnud Päijät-Häme Mobilistide rühma. Põhjanaabrid said terekätt ja õige suuna. PAZ-bussi vanavanaisa meenutav heas konditsioonis olnud sõiduriist vuraski seejärel rõõmsalt Eestimaa südame poole.

Sauga põhikoolis oli "orgtuumikul" natuke nuputamist nii nondesamade kui Tampere mailt saabunud väliskülaliste murede lahendamisega. Ei saanud me ometi ööbimisvõimaluste latti korrapealt Euroopa tasemele tõsta ning ka osavõturahade liikumine üle lahe Eestisse jättis soovida paremat (loe: kuue inimese eest jäi mani üldse tulemata ... ega tulnud hiljemgi). Ent polnud raha maailmast otsas - Meritast ainult! Ette rutates olgu öeldud, et stardikünnise ületamise järel olid kõik muud mured hoopis tillumad.



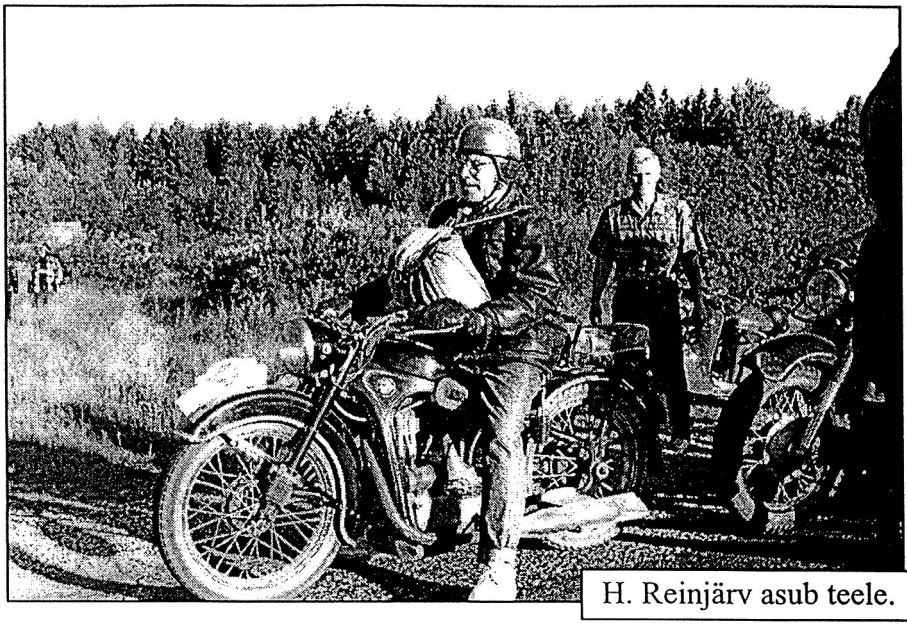
Tiit Muru sajandisõidul "Unic-Moto" lipuga

Järgmine hommik viis hilisõhtul Pärnut kaenud (ja end pärnakaile näidanud) killavoori (oma sadakond sõiduriista, ligi kaks ja poolsada auto- ja motomeest koos RAM-I lauljatega) läbi Kilingi-Nõmme Mulgimaa pealinna. Tund pärast keskpäeva pakkusime seal ehedat meestelaulu ja tehnikaelamusi just neile, kellele


Anatoli Metus (BSA) ja Enn Vedom (BMW R35)

see mokkamööda.

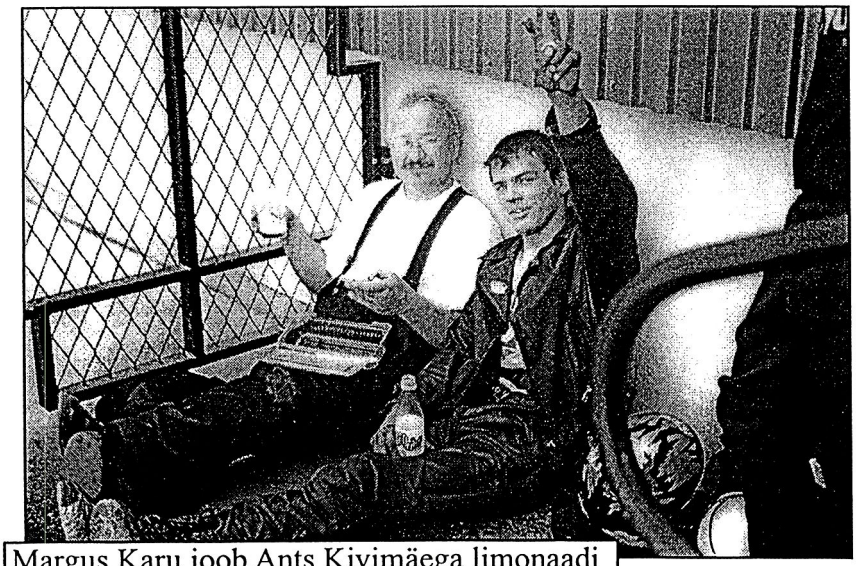
Viljandist tuli pöristada vastavalt talvel mahapandud marsruudile (Karksi-Nuia-Puka-Pühajärve) Otepääle. Stsenaarne plaan ehk tegevuskava nägi ette RAM-I kontserdi ja sõidukinäituse Otepää bussijaama väljakul kell 20. Kohale jõudnud ning asunud näitusepaigutust ette valmistama, tajusin ülesande keerukust. Eks katsu nelja- ja kaherattalisi enam-vähem liikide järgi paika saada ja kusagile paslikusse (parimasse) kohta veel laululavagi improviseerida, kui pinda käes ülinapilt! Ent kae imet - tänu abilistele läks kõik korda nii, et nurinat polnud küll kuulda.



H. Reinjärv asub teele.

Majutuse ja õhtueine sujuv laabumine näitas, et mõttekaaslastel ja muidu asjalikel inimestel ei võta "nomaadistumine" palju aega.

Jaanipäeva hommik Otepääl tundus miskipärast



Margus Karu joob Ants Kivimäega limonaadi peale viperusi Viljandis.

üsna tavalisena - ju seetõttu, et hulk tundmata maad (?) veel ees. Ent tunnike enne keskpäeva sai varakult ootele asunud Elva publik osa laulurõõmust, mispeale jagati sõidumeestele tunnustust rohkem kui kuhjaga.

Ka Tardo liin (nii nad vist sealpool kõnõlõ) sai lubatud kontserdi ja näituse, ees ootas Jaaniõhtu Avinurmes. Pidu staadionil oli peo vääriline ning ometi kord jagus sõiduriistadele näituseruumi, kuhu oleks mahtunud veel ja veel. Sõitjad olid rõõmsad ja võõrustajad veelgi enam. "Seelikukütid" pidasid allakirjutanud küll miskipärast Ike Volkoviks, ent polnudki väga kurvad "Kukerpillide" esindaja puudumise tõttu, kui eksitus ilmsiks tuli. Musi anti ikka!

Võidupäeva hommik sai tiba vihmane ning ega reisiseltskondki erilise erksusega hiilanud, sest märg hommik vedas vist une silma tagasi. Sestap tuli Rakvere ja Kunda rahval varuda kannatust: olime küll algul peaaegu graafikus, kuid vahepeatused ja soe publik napsasid omajagu aega.Lõunat pakkunud Karula kõrts hiilgas tuntud headusega ja võitis juurde kümnete kaupa uusi sõpru. Õhtune Võsu aga polnud rahul, et endisaegseid sõiduriistu kaeda ja meestelaulu kuulata saab alles järgmisel

hommikul. "Tulge ja tehke kohe ära", ründasid kärsitumad laagrikohta. Mäletatavasti lahendas probleemi alevivahele saadetud "parlamentääride auto", millelt asi ära seletati.

Hommikul kella 10-st (nagu ajakava ette nägi) said puhkelinnakese elanikud ja supelsaksad lubatud elamuse ometi kätte...

Tallinnas, Rocca al Mare Maksimarketi juures oli taas ees soe publik. Aga ka lahke pererahvas, kellelt vastu võetud piknikuroad ligi vurasime Vabaõhumuuseumisse. Et tolle juhtkond oli meie teadmata ootamatult Ungarisse "emigreerunud", valitses kohalejäänud asjameeste seas teatud peataolek. Ent selle viimase probleemi - raudväravate lahtisaamise enne kolonni tulekut - aitas lahendada mitmeaastane suhtekorraldajakogemus.

Lõpetuseks kinnitaksin veelkord, et oli imearmas kordki jaanipäevase Eestimaaga tutvust teha. Kindlasti oli kõigil suurürituse kaasateinul südames soe tunne, kui pidasime väikest lahkumispidu kaunil rannal vanade veskitiibade varjus heade sõprade seltsis.

Eestimaa näeks meid meelsasti jälle, nagu sadadest suudest nendel päevadel kuulsime. Aga millal? No kümmekond aastat taas vahele jätta oleks patt mis patt.

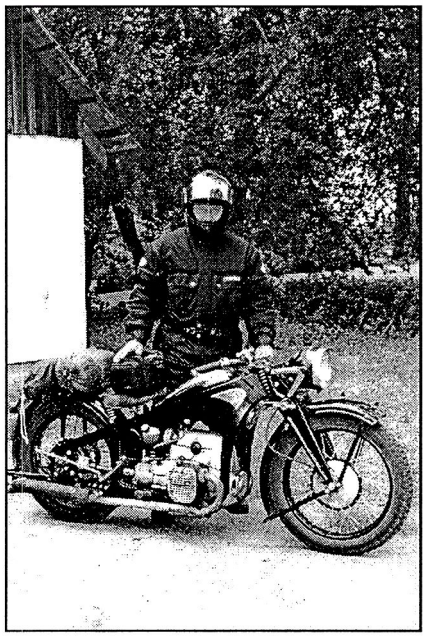
ENNO POLDRE



Vanasõidukite Liidu ühendkoori laul Vabaõhumuuseumis lõpetas Sajandisõidu.

SOOME 25. VETERANIRALLI 28.-30. Juulil 2000

Kui ma esimest korda pääsesin raudse eesriide tagant vabasse maailma oli aastanumbriks 1982. Ja sihiks muidugi vanatsikliralli külastamine Soome Vabariigis. Turismigrupi koosseisu lülitatuna ilma mootorrattata see tehtud sai. Suuresuulisèlt sai lubatud- kui ajad paranevad, siis kindlasti jälle ja juba mootorrattaga. Ajad paranesid ning järgmised korrad, mil olin külalisena veteranirallil olid aastad 1988, 89, 90, 91. Ja alati leidus põhjus, miks olin jalamees. Iseseisvuse saabumine koos turumajandusliku korraga lõpetas ka minu suhteliselt mõnusa elu. Igapäevase toimetulemise nimel rabeldes lendasid aastad, kuni sellel kevadel sai kindlalt



otsustatud - juubelirallile ma lähen ning seekord tsikliga. Sinisilmselt lootsin, et sama idee on küpsenud ka paljude teiste klubikaaslaste peas. Meenusid aastad 1988-90, kui hõimuvelledele küllaminek oli suursündmuseks. Kuid 28. juulil startisin kell 7.00 hommikul oma Zündapp K-500 teadmisega, et Soome sõidame Urmas Teearuga kahekesi. Ilm oli selle suve tavaline - sompus vihmale kalduv. Otsustasin loobuda ajastukohasest nahkriietusest ja panin selga vetthülgava Gortex komplekti. Hiljem tõdesin, et valik oli õige.

Sadamas bensiinijaamas tankides saimegi Urmasega kokku. Kuna minu Zündappil oli vale karburaator, siis õnnestus mul kogu reisi vältel külastada lugematu hulk bensiinijaamu, samas Urmas sooritas kogu reisi ühe tankimisega.

Et vältida eksimisi olin Helsingis sadamasse vastu kutsunud Olle Saarise, kelle dziibi sabas põristasime kähku läbi linna "Keimola Portti" nimelisse hooldusjaama, kus meid ootas oma Harley Davidsoniga Kari Kallio. Ah, unustasin mainida, et Urmas sõitis just nagu poest ostetud sõja Indianiga.

Kari eestvedamisel jätkus sõit mööda kõrvalteid Tampere poole. Maastik meenutas oma üles alla vonklevate teedega pisut Puka - Otepää kanti. Ja sõidule lisas vürtsi üha tihenev vihmasadu. Esimeseks kohvipausiks olid selgunud minu riietusvaliku eelised - kaasaegsetes vammustes olin kuiv ja soe, samas kui Urmas oma ajastukohastes riietes suutis vaevu kõneleda. Kuid reis jätkus ja ilma suuremate viperusteta jõudsime rallipaika, mis oli sisuliselt linna sees asuv fantastiline laagriplats. Kari Kallio oli varem kinni pannud oma perele majakese, mille ette ta nüüd rõõmsalt podistas. Meie osaks jäi leida telgile paar ruutmeetrit. Lõpuks otsustasime, et Kari onni tagune on parim. Kui olmemured lahendatud, alustasime tutvumisringi. Palju oli vanu sõpru, kelle nägemisest on alati hingel soe, samas vanu mootorrattaid nii palju ei olnud. Mootorrattad paigutati keskväljakule rivisse ja nimelt nii, et esimene rivi kuni 1930-dani, teine rivi 1950-dani jne. Need esimesed paar rivi sisaldasid kogu ralli aja keskeltläbi 30-40 mootorratast. Samas oli osavõtjaid ligi tuhat. Teades vennasrahva tsikleid natuke paremini, jäigi vaevama mõte - miks jäetakse veteranid koju ja tullakse kaasaegsete matkamootorratastega?

Kuid jälle asja juurde. Kogu ralli oli mõnusalt

organiseeritud - piisas toidukohtadest, laulust, tantsust ja saunast. Võib-olla oleks ralli toimkond pidanud välissuhtlusele enam tähelepanu pööràma, sest kui Urmas ei oleks võtnud hea seista lätlaste eest, siis vaevalt lõunanaabrid oleksid restaureerimiskonkursil osalenud. Nüüd aga tehti ajalugu - Aleksei Popovi Zündapp S-500 võttis ära I koha.

Laupäeva suursündmus oli vanade tsiklite ringrajasõit kuulsal Pyynikki ringrajal. Selleks viidi meid laevaga üle järve, mille vastaskaldal rada asuski. Rada enam ei kasutata ja selleks, et seal sõit teha, tuli läbi murda vägevast bürokraatia seinast. Päike säras, õli ja bensiin haises ning emotsioone jagus küllaga. Igatsus vanade Pirita aegade järele oli tugev. Just nende kastoorõli aegade, kus metsa vahe oli täis pannkoogikärsa haisu.

Peale sõitu jälle laagrisse tagasi ja jätkus selliste kohtumiste põhitegevus - suhtlemine vanade ja uute tuttavatega. Karjala mees Kari Mutanen sai lõpuks proovida minu Zündapp K-500, millega tegi mõne ringi ümber laagri. Tal on samasugune tsikkel osadena juba paarkümmend aastat. Ehk tuleb siit nüüd pisut innustust.
Pühapäeva hommikul ärgates pakkisime asjad ja tõdesime, et elu mälestustelaekasse võib sulgeda need paar toredat päeva. Päike paistis, alustades tagasiteed Helsingi poole. Seekord valisime sõiduks otsetee, sest Urmase Indianil laadimine jukerdas. Kokkuvõttes - puhata sai piisavalt, sest kui Urmas tsiklit ei näppinud, siis pidin mina tanklat otsima ja vastupidi.

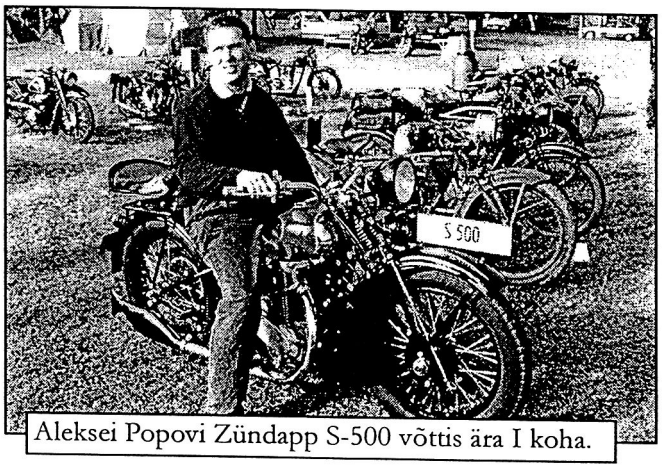
Lõpp hea - kõik hea. Sadamasse me jõudsime ja autoekspressiga kiiresti ka üle lahe. Julgestuseks olin kutsunud Tallinna sadamasse poja vastu aga Zündapp pidas end korraliku Saksa tehnikana üleval ja viis mind ilusasti koju.

Nüüd tagant järele mõeldes, meid oleks võinud seal palju rohkem olla ja teistpidi - kui ma oleks tahtnud näha selliseid kaasaegseid tsikleid, siis sama hästi oleksin võinud osaleda Jõgevatreffil (mis toimus samaaegselt). Ja veel - kiiresti muutuvas ja mugavduvas maailmas, kus kõik devalveerub, odavneb on siiski üks püsiväärtus. See on sõprus ja ühtekuuluvustunne tsiklimeeste vahel, mille püsimist ma tundsin ja nautisin.

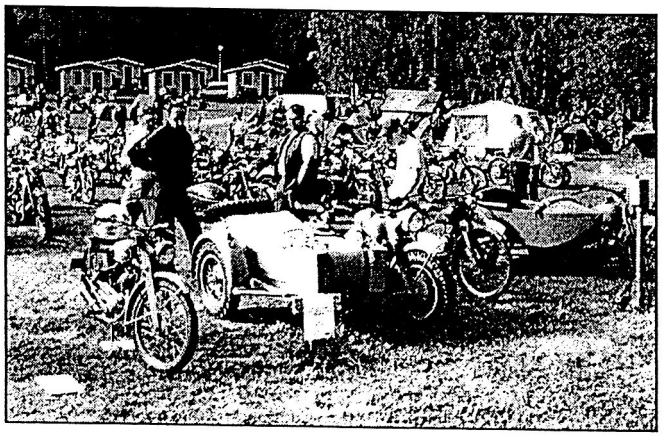
Kaunist jõuluaega ning valmistugem uueks suveks, sest kevad on peagi tulekul.

Arvo





Aleksei Popovi Zündapp S-500 võttis ära I koha.



Piiriteated.

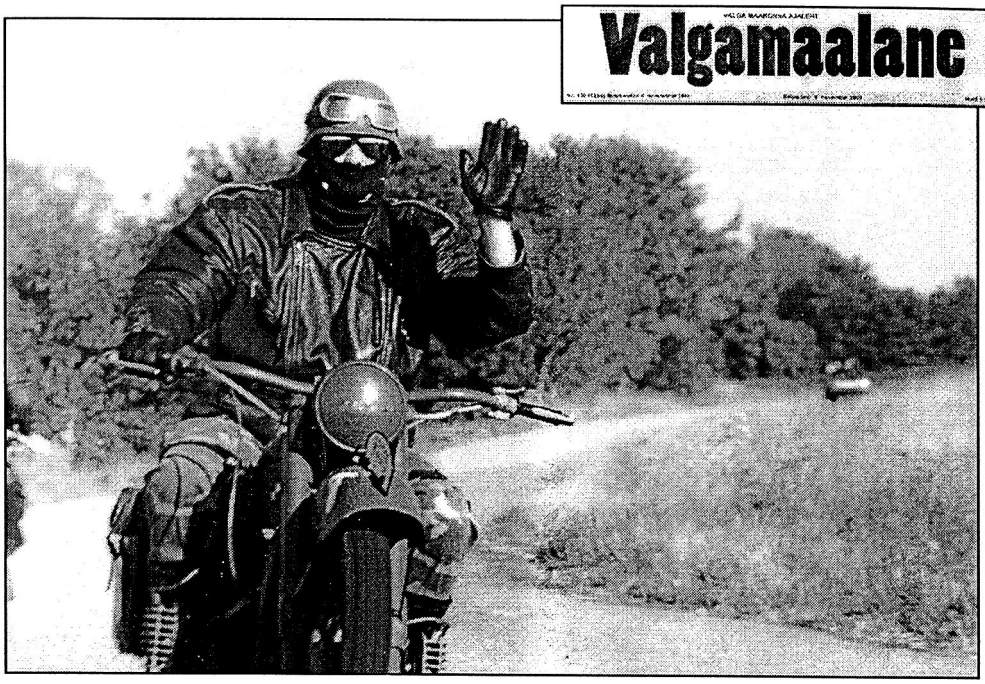
(Väljavõte Valga maakonna ajalehest "Valgamaalane".)

6.juulil 2001.a. kell 18.00. teatas Läti Vabariigi piirivalve patrull Valga piirivalvepiirkonna staabi korrapidajale, et piirimärgi nr. 228 juures on kuulda EV poolt järjest tugevnevat mootorimüra. Patrulli andmetel võib olla tegu mootorrataste ja sõjamasinate koondumisega antud piirilõiku.

Staabikorrapidaja teatel on toimumas järjekordne klubi "UNIC-MOTO" kokkutulek Valgamaal Piiri kordonis.

Kohalikke elanikke on hoiatatud ebatavaliste ja kõvasti mürisevate liikumisvahendite ilmumise ja võimalike piiriületuskatsetega antud piirkonnas...

Juulikuu teisel nädalavahetusel saab toimuma EVMK"UNIC-MOTO" järjekordne tsiklite kokkutulek, kuhu on kutsutud ka kõik vanad sõjamasinad.



Laagriplats asub Valgamaal, otse Lätimaa vastu, Piiri kordonis.

Piirimaksu, laagripaigamaksu, söögimaksu ja muid rahalisi makseid võetakse vastu Piiri kordoni sissepääsu tõkkepuu juures.

Laupäeva hommikul peale Suure Alguse Pudru söömist sõidame Valga linna ennast ja masinaid näitama. Linnatänaval võistleme tsiklitega sõitmises. Kui päike on keskpäevast üle saanud siis käime eestimaa ainukeses piirivalve muuseumis ja sõidame Sangaste lossi sööma. Lossi juures võistleme veel. Kui oleme söönud, vaadanud ja võistelnud, siis sõidame Barclay de Tolly mausoleumi juurde. Seal käime maa all. Ja siis tagasi piirimärgi nr. 228 juurde. Õhtul on laagriplatsil laulvad mehed ja mängivad pillid. Pühapäeva hommikul käivitame oma masinad ja sõidame koos tõusva päikese ja piirivalvega Ühte Ilusasse Kohta (ja sealt ka tagasi).

Praeguse arvestuse järgi saab ka süüa:
Laupäeval- Suure Alguse Pudru,Von Bergi Praad, Piiririkkuja Õhtune Keretäis.

Pühapäeval on Viimase Päeva Hommikueine.

Pühapäeva lõuna paiku toimub laagriplatsi puhastamine ja lippude langetamine.

Kokkutuleku ajal ei tohi üle piiri minna, joomase peaga sõita, maju vundamentidelt eemaldada ja inimesi ilma põhjuseta ehmatada.

...Juulikuu 6.,7. Ja 8. Päev möödusid Valga piirilõigus rahulikult. Kinnipeetud piiririkkujate arv ei ületanud viimaste aastate keskmist.

Valga PV ja UNIC-MOTO
usaldusisik Toomas Svaigsne

Urmas Teearu jututuba.

Kirjutan seekord varuosapäevadest. Aegade jooksul on õnnestunud külastada romupäevi Peterburist Saksamaani. Kurtnast ei ole mõtet rääkida, sest igaüks on seal ise käinud. Järgmine koht kuhu võiks minna on Lätis Ikskile. Suuruselt jäävad lätlased meile tugevalt alla. Neil on müüjaid 30-40 ringis. Seal on aga vähem antiiki ja uuemat kaupa. Mina olen saanud sealt palju, mida läänepoolt on olnud raske leida või, mis on olnud mujal väga kallis. Samas on ka Lätis tihti hinnad Euroopa tasemel, sest nad käivad palju Saksamaa turgudel. Kui hakkad hinda alla kauplema, siis ütlevad, et nädala või paari pärast müün sama detaili Saksamaal palju kallimalt. Lätis lähevad hästi müügiks enamlevinud Saksa tsiklite tükid, eriti BMW, sest neid nad restaureerivad ja müüvad Saksamaa turgudel. Lõunanaabrite juurde sõites tuleb arvestada, et piiril tuleb osta Läti kindlustus, neil kehtib nüüd ka roheline kaart.

Järgnevalt tasuks ennem pikemaid sõite käia ära meie põhjanaabrite soomlaste juures. Seal toimub suuremaid ja väiksemaid varuosapäevi praktiliselt aastaringselt. Tsiklite osas on suuremad aprilli lõpus Tamperes, oktoobri algul Helsingi lähedal Tuusulas ja jaanuari lõpul Jyvaskylas. Viimastel aastatel on lisandunud detsembri alul Forssa. Kõik need üritused toimuvad sisehallides. Sissepääs on tavaliselt 20 FIM ja müügikoht 100 FIM. Soome tsiklilaatade suurus on võrreldav meie viimaste Kurtna üritustega. Meile enam huvipakkuvat 30-ndate kaupa leiab sealt suhteliselt vähem. Enamus tsikliosi on 50-70-ndatest. Põhiliselt vene rataste, Jawa ja japside osad. Palju on ka kirjandust, tööriistu ja muud mudru. Kes otsib osi M-le, IZ-le või Jawale kohtab kindlasti palju paremat valikut kui meil. Viimasel ajal ei ole ka hindadel olulist vahet. Tööriistu on mul õnnestunud osta isegi odavamalt, kui samad asjad maksavad Kadaka turul. 90-ndate algul oli Soomes meil poest ostetud pealesõjaaegsete tsikliosade müümine päris hea äri, tänapäeval kannatab müüa minu arust veel terveid tsikleid (M-id, IZ-id) ja osi vaid ajakirjade kuulutuste kaudu ja eelneval kokkuleppel.

Soomest edasi kannataks minna Rootsi, kus on vanatehnika liikumine veel kõrgemal järjel. Rootsis toimuvad Skandinaavia suurimad vanatsiklilaadad Södertäljes. Kahjuks ei ole endal seal õnnestunud käia, küll aga olen käinud Rootsi Indiani klubi (mille liige olen) korraldatud varuosapäeval Ensjöpingis. Üritus toimub kohaliku tsikliklubi ruumes ühes toas, mille pindala on ca 80m2. Müüjaid on natuke üle kümne. Peale üritust oleme koos soomlastest reisikaaslastega käinud ühe kohaliku Indiani harrastaja juures. Tema töökojas on riiul, mis on maast laeni täis Indiani mootoreid, teine riiul on täis käigukaste, kuskil lae all on mitmekümne meetrine rivi rattaid, kõrvalruumis on reas ca 10 restaureerimata komplektset tsiklit jne. Näeme, et mis meie jaoks väga haruldane on mujal maailmas täiesti tavaline ja igapäevane. Olen ka endale sealt mitmed hädavajalikud osad suhteliselt soodsa hinnaga saanud. Euroopa suurimad vanatehnikalaadad toimuvad Saksamaal. Suurim neist on oktoobri teisel nädalavahetusel "Veterama" Mannheimis. Seal müüakse auto-, mototehnikat, kirjandust, tööriistu, riietust jne. Üritus on nii suur, et mina ei jõudnud kolme päeva jooksul müümise kõrvalt jalgrattal tervet territooriumi läbi sõita. Natuke normaalsem on aprilli teisel poolel Ludwigshafeni "Veterama". Seal on natuke üle tuhande müüja, st umbes kümme korda suurem kui Kurtna. Sissepääsa maksab 40 DEM ning 30m2 müügikoht õues 200 DEM. Ludwigshafenis toimub ühel nädalalõpul

autolaat ja järgmisel moto. Seetõttu on see väiksem ja konkreetsem. Kuigi müügikohti on üle tuhande tuleb need vähemalt pool aastat ette broneerida. Enamikul müüjatest on oma personaalne koht. Kõik müügikohad on nummerdatud ja iga kord antakse välja kataloog, kus on ürituse plaan kõigi müüjate nimede ning müüdava kaubaga. Müüjaid on tervest Euroopast alates Venemaast ja Lätist kuni Portugalini välja. Ostjaid võib kohata ka Ameerikast. Näiteks Raba Juris müüs ühe karbussi Lõuna Aafrika Vabariigi Indianiharrastajale. Kauba valik on seal väga rikkalik. Kui korraldada ühel laadal müügil olevate tsiklitega ralli, siis oleks see Eestis kõigi aegade esinduslikem. Ühel prantslasel oli terve kärutäis üle-eelmise sajandi jalgrattaid, hinnad 2-20 tuhat DEM tükk. Keegi müüs 4 silindrilist restaureeritud Hendersoni. Kuskil oli näha ka analoogilist FN-i. Sisehallis oli pakkumisel OHC mootoriga NSU, mille analoogiga tegi Eestis 30- ja 40-ndatel ringrajal ilma Ove Veldemann ja vennad Tomsonid. Sellistel asjadel muidugi hinnasilti juures ei ole ja ega idapoolt tulnud huvilisele seda ei vaevutagi ütlema. Seda kogesin, kui püüdsin Kivimäe Antsule BMW R75 pidurisilindri osi osta. Algul sujus jutt hästi, otsiti välja kataloogid ja karpidest vajalikud osadki. Paari vedru ja treitud kolvikese hind oli ca 100 DEM. Seletasin, et neid osi vajab minu sõber Eestis ja peaksin temale ennem ostmist helistama. Kohe rändasid osad tagasi karpidesse ning jutt sai kiiresti otsa.

Suhelda on seal võimalik päris hästi inglise keeles. Mõned vanemad sakslased ei räägi peale emakeele midagi muud. Poolakate, tšehhide ja lätlastega saab hakkama ka vene keelega.

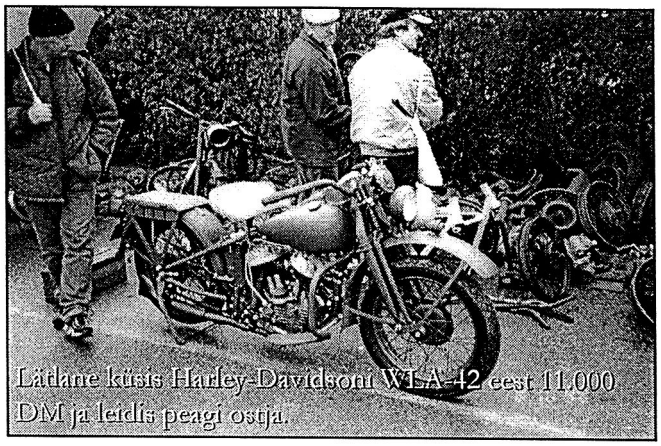
Varuosade poole pealt domineerisid järeletehtud jupid.Asi on läinud isegi niikaugele, et on võimalik osta 100 % komplektne sõja-"Zündapp", kus pole kasutatud ühtegi originaalosa.Algupärased detailid, mis on halvas seisukorras, on küllalt madalalt hinnatud, sest nende restaureerimine Saksamaal on väga kallis.Seetõttu müüakse ka palju originaalosi restaureeritult, näiteks magneetod, generaatorid, karbussid jms.Üks firma müüs BMW R-75 raami rihtimist, hind oli, kui mälu ei peta, 400...600 DEM-i.Väljas oli rakis, kus detaile kokku sobitatakse ning juures album piltidega töö käigust.Kuna meil järeletehtud osade valmistamisega veel vähe tegeldakse, on meile kasulik omada teavet, kust saab osta lausa uuena mitmeid vähesäilunud tsikliosi.Näiteks väärivad nimetamist mitmed kummidetailid, tuled, lülitid, laternaklaasid, summutid, leegitorud, embleemid, heeblid jms.Tänapäeval saab seda kõike tellida ka interneti vahendusel. Ise kohapeal viibides seevastu saate valida sobivat kvaliteeti ja sellele vastavat hinda.Hinnad võivad olla küllaltki erinevad ja kõik on väga suhteline.Kui mingi haruldase tsikli esihark võib maksta 1000 DEM-i,siis laada lõppedes võib sama raha eest saada itaallastelt täitsa heas korras 4-silindrilise Honda. Midagi müüma minnes tasuks eelnevalt mõne asjatundjaga nõu pidada, et hindadega mitte palju metsa pöörata.Sõidust kõneldes peab märkima, et odav see lõbu just pole.Olen Saksamaal käinud kolmel korral, koos lätlase Juris Rambaga.Oma sõidukiga olen läinud Eestist Lätti, sealt edasi aga Jurise bussiga Klaipeda või Riia sadama kaudu Kieli või Rostocki. Sealt on Lõuna-Saksamaale, Mannheimi ca 700 km.Teel oleme ööbinud bussis või Jurise sõprade juures.
Laadapaika peab jõudma neljapäeva õhtuks või reede hommikuks.Pühapäeva õhtul või esmaspäeva hommikul algab tagasisõitKogu reis võtab aega pea kaks nädalat.Kulutused laevapileteile, kindlustusele ja kütusele teevad kokku ca 1000 DEM-I inimese kohta.Toitu tasub kodust kaasa võtta.Kohapealsed toidupoe hinnad on ka suhteliselt soodsad. Piiriületustel võib tulla ka lisakulutusi, eriti kui kasutada maismaareisi läbi Poola.Eestist välja sõites peaks võtma tsikliosadele ametliku väljaveo loa ja Lätti ning Leetu sisenedes tuleks need deklareerida, siis ei teki probleeme väljaveol.Saksamaale sisse sõites tuleb müügiks

viidavate osade pealt käibemaks ja väike tollimaks.Lugu selline, et suuremate koguste puhul võib tolliametnik aimata müügikavatsust ning huvituda maksustamisest.Näiteks möödunud kevadel tekkis lätlastel Saksa tolliga suuri probleeme.Suurele veokile laaditi kümmekond mootorratast ja hulganisti varuosi, piiril tolliti tsiklid enam-vähem sümboolsete hindadega ning osad jäeti hoopiski tollimata. Auto lahkumise järel helistasid tollimehed piirilt liikuvale tollipolitseile, mispeale need auto kinni pidasid ja sisu põhjalikule uurimisele võtsid.Lugu lõppes sellega, et "allahinnatud" tsiklid said uued hinnad ja mehed lisaarve 4000 DEM-I peale. Kõik piiriületusel fikseerimata varuosad aga läksid konfiskeerimisele...

Kokkuvõtteks - kui osata õigest kohast otsida, saab laiast ilmast kõik kätte.Paljud kiidavad meie, Maarjamaa varuosapäevi, kuid kaugemaid ja hoopis suuremaid varuosalaatu näinud teavad ja oskavad hinnata muudki. Näiteks seda, et laias ilmas liikudes võib leida hulganisti häid sõprumõttekaaslasi.Ja see on tihti väärt enamat mõnest rauatükist.

Edu tsikli taastamisel ja osade otsimisel!

URMAS TEEARU


Lätlane küsis Harley-Davidsoni WLA-42 eest 11,000 DM ja leidis peagi ostja.


Excelsior Manxman oli müügile toodud Hispaaniast.


Kohalik vanatsiklklubi oli oma boksis välja pannud eelmisel sajandil valmistatud ühmaveoga mootorratta, millel lahtine keps ja hooratas.


Ühel suuremal tsiklite müüjal olid väljas restaureeritud Zündappid K800 ja K600, Indian Big Chief, NSU 601 OSL, BMW R62, Harley-Davidson WLA42 jne



Natukese tehnilisest hindamisest

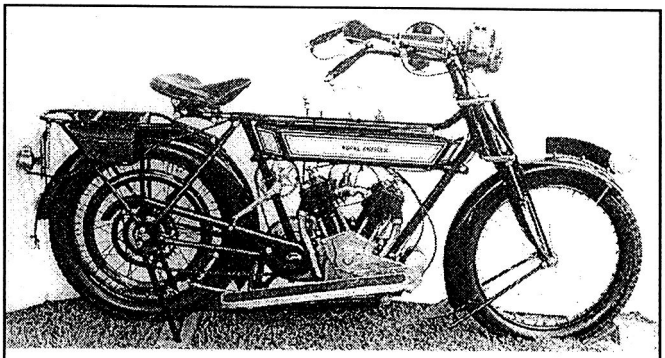
1984.aastaks oli meil klubis tsiklimeeste poolt välja töötatud vanaaegse mootorratta tehnilise hindamise meetod, mida kasutasime esmakordselt samal aastal 27.mail Eesti Näitustepaviljonis toimunud Velo-moto väljapanekul. See osutus küllaltki heaks süsteemiks, mida võiks nüüdki tarvitada. Miks unustada head vana. Saab hinnata tehtud tööd, restaureerimise taset ja kui tuleb vanasõidukite register, koos spetsiaalselt väljastatava riikliku numbritähisega, siis on see asendamatu toiming enne dokumentide vormistamist.Kahtlemata on võimalik parem süsteem välja töötada. Alati on teretulnud asjatundlikud spetsialistide ettepanekud.

Hindamine koosnes kahest etapist. Kõgepealt 3-4 liiklmeline komisjon vaatas, kas kanditaat mootorratas üldse kõlbab restaureerimis tasemelt originaalsuse hindamiseks. Maksimaalselt oli võimalik saada 60 punkti. Kui kõlbas, hakati ka originaalsust hindama 100 punkti alusel, mille tulemusena selgus originaalsuse %. Kõige pealt pandi muidugi kirja aeg, koht, komisjoni esimehe ja liikmete nimed, mootorratta mark, mudel, sil.maht, sil.arv, välja laske aasta ning valmistaja maa.

	Max.	Antud
1. Üldilme	5	x
2. Värvkate (originaal toonid)	5	x
jooned "	5	x
embleemid "	5	x
3. Galvaanilised katted	5	x
4. M/r mehaaniline korrasolek:		
käivitumine	5	x
töötamise puhtus (õlipidamine jne)	5	x
5. Abiseadmete korrasolek:		
tuled (kui on)	5	x
signaal	2	x
6. Juhtimisseadmete korrasolek:		
juhtraud ja heeblid	5	x
trossid	3	x
pidurid	5	x
rataste laagerdus	5	x
	60	xx

Otsus : mootorratas sai ülevaatusel ja restaureerimistaseme eest hinde ..... ja tehnilise korrasoleku eest...xx.....punkti ning võetakse (ei võeta) originaalsuse hindamisele. (Vajalik oli "rahuldav" hinne ja 40 punkti.)

Järgnes mootorratta originaalsuse hindamine. Kui originaalsuses tekkis komisjoni liikmeil kahtlus, siis pidi omanik dokumentaalselt tõestama seda ise. Olid olemas kuluvate detailide vahetus ja remondi materjalid, mis olid originaalsete sarnased: pinnakatted, rehvid, kummiläbiviigud, trossid, veoketid, kodarad. Kui puudus originaal detail, siis pidi asendus olema samast ajastust, kusjuures hinnati seda 50% originaalist. Oli aga asendatud kaasaaegse detailiga, siis tulemuseks sai ainult nulli panna. Kui mõni osa oli täpselt originaali järgi uuesti valmistatud, läks see täie ette. Eesmärk oli mitte norida omanikuga, pigem aidata tõe



1914 Royal Enfield, 770cc, inlet-over-exhaust, narrow-angle V-twin, concours condition.
£9,000–10,000 SIP
Today, this model is very rare.

väljaselgitamisel ja võimalikult valmistaja tehase tasemel restaureerimine, mis on ka praegu peamiseks prioriteediks. Tekkis ka üksikuid vaidlusi, eriti "uuniku staaridega"- oli ka neid. Dokumentaalselt pandi asi alati paika. Veelkord, eesmärk oli ja on võimalikult valmistaja tehase tasemel renoveeritud tsikkel. Ei alla tehase taset, ega ka üle ehk oma arust "kaunimaks" saa teha vanaaegsetliiklusvahendit.

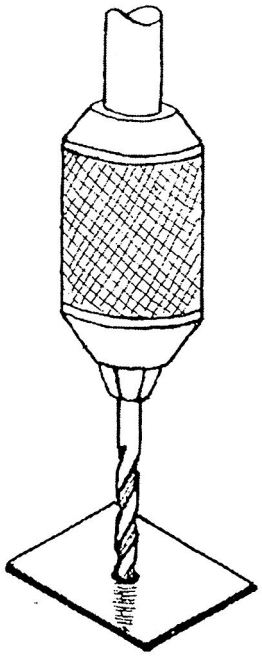
Mootorratta originaalsuse hindamine.

	Punktid Max.	Antud
I Põhiosad (75 punkti)		
Raam	10	xx
Esihark	10	xx
Rattad	4 + 4	x
Mootor	15	xx
Käigukast	10	xx
Sumbutaja(d)+leegitoru	5	x
Bensiinibaak	5	x
Porilauad	5	x
Juhtraud	2	x
Esilatern	3	x
Sadul	2	x
II Elektriseadmed (10 punkti)		
Ampermeeter	1	x
Juhtmed, lülitid	2	x
Generaator	2	x
Magneeto	2	x
Jagaja	1	x
Signaal	1	x
Tagatuli	1	x
III Juhtimisseadmed (10 punkti)		
Trossid	1	x
Juhtraua heeblid	2	x
Käepidemed	1	x
Pöördtõugete leevendi	2	x
Jalgpiduri pedaal	1	x
Käiguvahetus süst.	1	x
Spidomeeter	2	x
IV Toitesüsteem (4 punkti)		
Bensiinikraan	1	x
Toitetorustik (ka õli)	1	x
Karburaator+õlifilter	2	x
V Kummidetailid (läbiviigud jms.)	1	x
	100	xx,x

Mootorratas sai ...xx,x... punkti, seega originnalsus on ...xx,x %.

Eelmises tabelis sai restaureerimise tulemuse, selles aga originaalsuse astme. Praktika näitas, et 100% originaalseid tsikleid oli väga raske restaureerida. Parimad tsiklid olid 90-96 % originaalsed. Kui nüüd iga aasta seda teha, siis on võimalik järjest parematele tulemustele jõuda ja vastupidi. Areng on jälgitav mõlemas suunas. Kogu selle töö läbiviimiseks oleks vajalik moodustada hindamiskomisjon.

Nippe ajakirjast "Tehnika Kõigile" (aastast 1938):



Peegel hõlbustab puurimist.

Peente aukude puurimisel käsipuurmasinaga nõuab suurt vilumust aukude puurimine täpselt risti puuritavale pinnale. Hõlbustuseks oleks seejuures väike, auguga varustatud metallpeegel. Puurimisel läbi seesuguse peegli on puuri juhtimine kerge ka vilumatule silmale. ■

Mõningate mootorrataste hindu Euroopas

Hinnad, mida siin avaldatakse on kataloogidest Motorrad Jahrbuch nr.1-1996.a. ja Millers Classic Motorcycles Earbook & Price Guide 2000, millega vanaaegsed tsiklid vahetavad omanikke Saksamaal ning Inglismaal. Tegemist on originaalsete, hästi säilinud või tasemel restaureeritud ratastega. Selliseid hindu, muidugi ei saa küsida ja maksta Eestis ning teistes Balti maades. Esiteks, elatustasemed on räigelt erinevad. Teiseks, enamuses meil leitud tsiklitest on kohutavas olukorras, roostetanud, alumiinium detailid oksüdeerunud ja mis kõige hullem- ümberehitatud. Hea kui raam, mootor ja käigukast ühte marki on. Sageli puudub või on vahetatud rattad, bensiinipaak, esihark, laternad, juhtraud, heeblid, gaasirull, karburaator, sadul, porilauad jne. Alati kinnitab müüja, et tegemist 100% originaalse ja väga haruldase mootorrattaga, karm tegelikkus on teine. Paljud noored vanatehnika sõbrad on sellega alt läinud, ostes teadmatusest mingit jama kokku. Eranditult kõiki originaalsuse ja rariteedi jutte ei tasu võtta tõsiselt, kui pole dokumentaalset kinnitust või vana klubi kaaslse arvamust. Ei maksa karta küsida nõuannet. Kõik mootorrattad on tehastes seeria viisiliselt toodetud. Maailm on nn. Eesti "haruldusi" täis, kuid neid jääb järjest vähemaks. Harrastajaid tuleb lihtsalt juurde ja kõigile ei jätku enam vanaaegseid mootorrattaid, kui just neid uuesti valmistama ei hakata nagu on seda tehtud Zündapp KS 750 puhul. Eestisse ei ole jõudnud väga unikaalseid, kalleid tsikleid (näiteks1937 Brough-Superior SS100, 998cc, ohv maksab 1015950 EEK või võidusõidumootorratas 1964 Honda Works 250 Four, 249,3cc maksab 6512500 EEK) ja meil lihtsalt ei ole hästi säilinud eksemplare. Kord 1978-79. aastal leiti Tallinnas, Pelgulinnast 1938 AJS Twin Port 350cc, mis oli sõitnud 4000 km ja väljanägemiselt nagu uus. Praegune hind Inglismaal oleks umbes 71638 EEK. Mootorratas oli nii heas olukorras, et selline leid juhtub kord sajandis. Säilitajaks oli tuntud Kr. Saare mootorratta "Tempo" üks valmistajatest hr. H. Sõelsepp. Kahjuks ei hoolinud tsilkifanaatiku Sõelsepa nähtud vaevast hilisem omanik... Kõige hullem kui hakatakse oskamatult restaureerima ja siis pakutakse kui restaureeritud briljantsõrmust. Selle kohta ütleks J.Liivi sõnadega: "Kui oleks näind, kui sind tehti oleks hüüdnud, ärge tehke!" Eriti halb olukord on Eestis vanaaegsete autodega. See on aga teine teema.

Kataloog "Motorrad" 1996.a.

(Hinnad Saksa DEM üks DEM = 8 EEK)

1931	Ardie Jubiläumsmodell	490cc	A: 3.000	B: 5.000	C: 9.000
1938	Ariel Red Hunter 500	497cc	A: 4.000	B: 6.000	C: 11.000
1935-1937	BMW R 12	747cc	A: 6.000	B: 12.000	C: 15.000
1937-1940	BMW R 35	342cc	A: 3.000	B: 4.500	C: 6.000
1938-1942	BMW R 12 militaar		A: 3.000	B: 6.000	C: 8.000
1938-1940	BMW R 23	247cc	A: 3.500	B: 4.500	C: 6.000
1938-1940	BMW R 51	494cc	A: 6.000	B: 10.000	C: 15.000
1941-1944	BMW R 75 miltaar	745cc	A: 8.000	B: 16.000	C: 24.000
1934-1940	BSA G-4	986cc	A: 6.000	B: 7.000	C:12.00
1937-1955	BSA M 20	496cc	A:1.200	B: 3.000	C: 5.500
1931- 1933	DKW Super Sport 600 (vesijahutusega)	586cc	A:5.000	B: 10.000	C: 15.000
1936-1939	DKW SB 500	494cc	A: 3.000	B: 6.000	C: 8.000

1938-1943	DKW NZ 350	348cc	A: 2.000	B: 3.000	C: 4.500
1922-1935	Harley-Davidson	347cc	A: 3.000	B: 6.000	C: 8.000
1928	Harley-Davidson	1207cc	A: 7.000	B:14.000	C: 22.000
1934-1938	Hercules T100	98cc(Sachs)	A:1.000	B: 2.000	C: 3.000
1927-1931	Indian Scout 45	744cc	A: 6.000	B:12.000	C: 20.000
1938-1942	Indian Four	1265cc	A: 15.000	B: 30.000	C:40.000
1929-1930	Jawa 500	498cc	A: 3.000	B: 5.000	C: 7.500
1936-1940	Jawa 350 OHV	348cc	A: 3.000	B: 5.000	C: 7.000
1946- 1953	Jawa 250	249cc	A: 800	B. 1.500	C: 3.500
1934-1940	Matchless Model X	990cc sv	A:3.000	B: 7.000	C: 12.000
1956-1962	MZ ES 250	250cc	A: 2.000	B. 3.500	C: 4.500
1934-1960	Nimbus Standard	746cc	A: 3.500	B: 6.500	C: 9.000
1961	Norton Mamx	497cc	A: 18.000	B: 28.000	C: 45.000
1914	NSU	830cc,V, sv	A:8.000	B: 16.000	C: 24.000
1936-1953	NSU Quick	98cc	A: 1.000	B: 2.000	C: 3.000
1935	NSU 501 OSL	494cc	A: 4.000	B: 7.000	C: 10.000
1937-1952	NSU 251 OSL	242cc	A: 2.000	B: 4.000	C: 6.000
1939-1940	NSU 601 OSL	562cc	A: 3.5000	B: 5.500	C: 8.500
1950-1959	AWO 425	247cc	A: 1.000	B: 2.500	C: 4.000
1951-1955	EMW R 35	340cc	A: 1.500	B: 3.000	C: 4.500
1956	Ural M 62	649cc	A: 1.000	B: 2.000	C: 2.500
1965-1975	Pannonia P 20	247cc	A: 800	B: 1.500	C: 2.000
1934-1942	Puch 250 S4	246cc	A: 2.000	B: 3.000	C: 4.500
1936-1938	Puch P 800	792cc 4sil	A: 8.000	B: 12.000	C: 16.000
1937-1940	Puch 200	198cc	A: 1.500	B: 2.000	C: 3.500
1929-1931	Raleigh MT 30	348cc	A: 4.000	B: 6.000	C: 8.000
1930-1936	Rudge 500 Ulster	499cc	A:4.500	B: 8.000	C: 14.000
1932-1936	Rudge 250 Sport	249cc	A: 3.500	B: 5.000	C: 7.500
1934	Standard 200 Feurgeist Nixe Luxus		A: 2.500	B: 3.500	C: 4.500
1934-1936	Standard Langhub	493cc	A: 3.500	B: 5.000	C: 8.000
1924-1928	Sunbeam Model 9	493cc	A:6.000	B: 10.000	C: 18.000
1947-1956	Sunbeam S 7	488,5cc	A: 2.500	B: 5.500	C: 9.000
1932-1937	Triumph Deutschland	STM 500	A: 4.000	B: 8.000	C: 12.000
1935-1939	Triumph "	98cc (Sachs)	A: 1.000	B: 2.000	C: 3.000
1913- 1924	Triumph England	225cc	A: 2.500	B: 4.500	C: 6.500
1937-1940	Triumph Tiger	343cc	A: 3.500	B: 6.000	C: 9.000
1934-1951	Velocette MAC	349cc	A: 2.500	B: 4.500	C: 8.000
1930-1931	Zündapp S 500 Sport	499cc	A: 4.000	B: 7.000	C: 12.000
1933-1934	Zündapp K 200	198cc	A: 2.000	B: 3.500	C: 4.500
1933-1940	Zündapp K 500	498cc	A: 3.500	B: 5.500	C: 8.500
1933-1938	Zündapp K 800	791cc	A: 5.000	B. 10.000	C: 15.000

A: restaureerimata, komplektne seisund.
B: rahuldav seisund
C: mootorratas on hea, kuid mitte tippseisukorras.

Mõningad tsiklite hinnad Milleri kataloogi põhjal

(2000. aastal Hinnad UK naeltes. Üks nael = 25,242 EEK)

1. 1913 AJS W-twin 770cc restaureeritud 7,500-8,500
2. 1927 498cc AJS Big Port säilunud väga hästi originaalis 4,500-5,000
3. 1938 AJS Twin Port 348cc 2,400-2,750
4. 1929 Ariel Colt Model LF 249cc retstaureeritud 1,700-1,900
5. 1931-1936 BMW R2 198cc ehitatud 15207tk. 1,800-2,000 (restaureeritud)
6. 1938-1940 BMW R23 247cc ehitatud 9021tk. 900-1000 (militaar, restaureeritud)
7. 1941 BMW KS600W külgkorviga, 597cc 2,500-2,750 (restaureeritud)
8. 1939 BMW R12 1939 külgkorviga 745cc 3,000-3,300 (restaureeritud)
9. 1943 BMW R75 külgkorviga 745cc 7,500-8,500 (restaureeritud)
10. 1921 BSA E2 DeLuxe 3,000-4,000 (restaureeritud)
11. 1924 BSA Flat Tank 349cc 2,300-2,350 (restaureeritud)
12. 1932 BSA Sloper 493cc 1,850-2,250 (vajab restaureerimist)
13. 1936 BSA G14 985cc V-twin 4,500-5,000 (restaureeritud)
14. 1933 BSA Blue Star R33 348cc 2,500-3,500 (restaureeritud)
15. 1935 BSA W35-6 499cc 2,000-2,250 (restaureeritud)
16. 1936 BSA Y13 V-twin 748cc 5,500-6,500 (vajab restareerimist)
17. 1936 BSA Empier Star Q8 499cc 3,500-3,800 (restaureeritud)
18. 1939 BSA C10 249cc 600-950 (restaureeritud)
19. 1940 BSA M20 496cc 2,000-2,200 (militaar, restaureeritud)
20. 1914 Alcyon (1902-1965 Pransusmaa) 3,750-4,150 (restaureeritud, toodangut vähe säilinud)
21. 1938 DKW SB500, 494cc, 15hj, 1,800-2,000 (restaureritud)
22. 1910 Douglas Model C, 350cc twin, 5,000+ ..
23. 1914 Douglas 2 3/4 hj, , 6,000-7,000 (restaureeritud)
24. 1921 Douglas 2 3/4 hj, 3,000-3,500 (mõned mitte originaal det. rest.)
25. 1922 Douglas B/20, 4hj, 3,600-4000 (restaureeritud)
26. 1923 Douglas B/20 4hj, 5,500-6,500 (restaureeritud)
27. 1925 Douglas CW 350cc, 3,300-3,600
28. 1929 Douglas SW6, 600cc, 11,500-12,500 (restaureeritud)
29. 1929 Douglas D29, 350cc, 5,000-5,500 (haruldane mudel)
30. 1930 Douglas S6, 600cc, 1,600-1,75
31. 1937 Calthorpe Ivory, 494cc, 3,800-4,200 (restaureeritud)
32. 1932 Ariel 4F/6,32, 601cc, 7,000+...(restaureeritud)
33. 1929 Ariel Colt Model LF, 249cc , 1,700-1,900 (restaureeritud)
34. 1920 Harley-Davidson Model J, 8,68hj, 7,500-8,000
35. 1927 Harley-Davidson Model J, 350cc, 4,000-5,000
36. 1930 Harley-Davidson V-twin, 750cc, 9,000-10,000 (restaureeritud)
37. 1933 Harley-Davidson Model VLE, 1206cc, 13,800-15,000 (restaureeritud)
38. 1922 Henderson De Luxe, 1340cc,4sil. 12,650-13,650 (restaureeritud)
39. 1940 Indian Sport Scout 75, 750cc, V-twin, 13,500-14,750 (restaureeritud)
40. 1940 Indian Four, 1265cc, rivi 4 sil. 19,000 (restaureeritud)
41. 1904 JAP 2 1/2 hj, 4 takti 1sil. pedaalid 3,100-3,400 (väga heas olukorras)
42. 1918 Matchless V-twin, 998cc, JAP sv mootor, 3käiku, 6,500-7,000 (väga heas olukorras)

43. 1930 Matchless T/5, 497cc, sv mootor, 3,250-3,550
44. 1937 Matchless Model X, 990cc, sv V-twin 5,000-5,250 (restaureeritud)
45. 1944 Matchless G3L, , 348cc, teleskoop esihark, 1,700-2,000 (restaureeritud)
46. 1926 New Imperial 6,8hj, , 680cc, sv JAP V-twin mootor, 4,350-4,750 (väga hea rest.)
47. 1935 New Imperial Model 100, 491cc, 3,00-3,300
48. 1937 New Imperial 350, 344cc, ohv, 3,500-4,250 (restaureeritud)
49. 1928 Norton CSI 490cc, 7,600-8,400
50. 1928 Norton 19, , 588cc 7,000-8,000
51. 1935 Norton Model 30 International, , 490cc, 5,600-6,200
52. 1939 Norton ES2, , 490cc, 2,400-2,650 (kaua kestev,mõeldud 4 aastaajal kasut)
53. 1948 Norton Model 30 International, 490cc, 6,000-6,600
54. 1968 Norton P11,745cc 4,600-5,100
55. 1909 NSU Single, 3 1/2hj, ioe , 2käiku, 4,600-5,100
56. 1937 New Imperial Model 46, 344cc ohv, 3,000-3,500
57. 1924 Norton 16H, 490cc, sv, 4,850-5,350 (restaureeritud)
58. 1918 Panther P&M, 499cc 5,500-7,000 (restaureritud)
59. 1935 Panther Red Panther, 249cc, 60x68, 2,000-2,250
60. 1963 Panther Model 120, 645cc 2,500-3,000
61. 1906 Quadrant 3 1/2hp, 453cc 6,200-6,850
62. 1928 Raleigf MT30 348cc, 2,400-2,650
63. 1914 Royal Enfield, 770cc, ioe, V-twin, 9,000-10,000 (väga haruldane mudel)
64. 1934 Royal Enfield Model S, 248cc, ohv 2,100-2,300 (restaureeritud)
65. 1935 Royal Enfield Model S, 248cc , 2,800-2,950 (uuena maksis see mudel 35.14)
66. 1937 Royal Enfield Model KX, 1140cc, sv V-twin, 5,000-5,750(restaureeritud)
67. 1970 Royal Enfield Interceptor Series II 736cc,ohv twin, 5,000-5,500 (sõitnud 6000 miili)
68. 1922 Rudge Multi, 499cc, ioe, 5,800-6.400
69. 1936 Rudge Special, 499cc, ohv, 4,000-4,500 (uuena maksis 63.10)
70. 1938 Rudge Ulster, 499cc, 6,750-7,450
71. 1930 Standard Ideal Touring, 348cc, 900-1,000 (restaureeritud)
72. 1914 Sunbeam 2 3/4hj, 8,850-9,750 (restaureeritud)
73. 1923 Sunbeam, 491cc, sv, 4,800-5,200
74. 1926 Sunbeam Model 1, 346cc, sv, 2,750-3,050
75. 1927 Sunbeam Model 1, 346cc, sv 3,500-4,500 (restaureeritud)
76. 1927 Sunbeam Model 9 , 493cc, ohv 6,000-6,600 (rest. mudelit toodeti kuni1937)
77. 1928 Sunbeam Model 8 , 348cc, ohv 5,000-5,500
78. 1934 Sunbeam Li95, 246cc, ohv, 10,000-11,000 (rariteet)
79. 1935 Sunbeam Model 8, 346cc,ohv twin,3,300-3,650 (restaureeritud)
80. 1948 Sunbeam S7, 489cc, 2,500-2,800
81. 1951 Sunbeam S8, 498cc, 2,350-2,500£
82. 1958 Sunbeam S8, , 498cc, 2,250-2,600 (viimane aasta, kui toodeti mudelit S7 ja S8)
83. 1933 Terrot 350, 348cc sv 750-850
84. 1914 Triumph 3 1/2hj Model D TT Replica, 499cc, 6,500-7,150
85. 1914 Triumph 4hj,550cc, 4,000-4,500 (säilinud)
86. 1921 Triumph 3 1/2hj, Model R (Ricardo), , 499cc, ohv, 5,400-5,950
87. 1927 Triumph Model QA, 494cc, sv, 3,350-3,700
88. 1937 Triumph Tiger 70, 248cc, 1,750-1,950
89. 1938 Triumph 100, , 499cc, ohv twin, 7,500-8,250 (restaureeritud)
90. 1983 Triumph T140 Bonneville Executive, 744cc, ohv twin, 2,750-2,550
91. 1922 Velocette Model G2, 220cc, 2takti, 2,050-2,250 (vajab restaureerimist)

92. 1936 Velocette KSS Mk II, , 348cc, 3,500-3,750 (restaureeritud)
93. 1937 Velocette Mov, 248cc, 1,350-1,500
94. 1948 Velocette KSS Mk II, 348cc, 2,650-2,950
95. 1968 Velocette Thruxton, , 499cc, 8,000-8,500
96. 1912 Triumph Touring, 499cc, sv, 5,500-6,000 (restaureeritud)
97. 1925 Sunbeam 2 3/4HJ, , 3,750- 4,250 (restaureeriud)
98. 1948 Sunbeam S7, 2,000-2,500 (restaureeritud)
99. 1939 Rudge Ulster 499cc, 6,500-7,000 (restaureeitud)
100. 1929 AJS Model M7, 349cc, 12,000-13,500 (võidusõidu)
101. 1930 AJS R10, , 495cc, 12,000-13,500 (restaureeritud, rariteet, võidusõidu)
102. 1934 New Imperial, 344cc, 6,500-6,100 (võidusõidu)
103. 1914 Yale (USA 1902-1915), 7-8hj, V-twin, 950cc, 11,500-12,650 (rest.väga hea)
104. 1930 Excelsior Model4 196ccVilliers mootor,61x67 , 1,500-1,650
105. 1936 Excelsior D9 249cc. vesi jahutus, 2 takti, 63x80 , 1,500-1,650

Miltaarmootorrattad

1. 1915 Triumph Model H, 550cc, sv, 3,500 4,500
2. 1918 Harley-Davidson Model 18F, 8,68hj, sv V-twin, 7,950-8,750
3. 1934 Zündapp K800, 791cc, sv 4sil bokser, 3,700-4,100 (restaureeritud, korviga)
4. 1941 BMW KS600W, 597cc, 2,500-2,750 (külgkorviga)
5. 1939 BMW R23, 247cc, 900-1,000 (valmistatud kokku 9021tk. ajavahemikus 1938-1940)
6. 1939 BMW R12 , 745cc 3,000-3,300 (külgkorviga)
7. 1940 Triumph WD Model 3HW , 342cc 1,500.1,800 17hj
8. 1944 NSU HK101 Kettenkrad, 1478cc 4 sil. 9,650-10,650
9. 1941 Indian 741B, 744cc, sv V-twin, 24hj, 4,500-4,950
10. 1942 Royal Enfield Model C, 346cc 1,500-1,700
11. 1942 BMW R75 , 745cc, 26hj, 4,850-5,350 (vajab restaureerimist, puudub külgkorv)
12. 1943 BMW R75 , 745cc, 7,500-8,500 (restaureeritud, külgkorviga)
13. 1940 BSA M20, 496cc, ",00-2,200 (resaureeritud)
14. 1964 Triumph TRW, 498cc 1,900-2,000 17hj
15. 1974 Condor Military 340cc, 1,300-1,450

Politseimootorrattad

1. 1952 Triumph TRW, 492cc, sv twin, 1,700-2,200
2. 1960 Triumph 6T Thunderbird, 649cc ohv twin, 4,300-4,750
3. 1972 Norton Commando Interpol 745cc, ohv V-twin, 1,800-2.300 (restaureeritud)
4. 1971 Moto Guzzi Nuovo Falcome, 498cc, 2,400-2,500
5. 1997 Harley-Davidson , 1340cc, 10,500

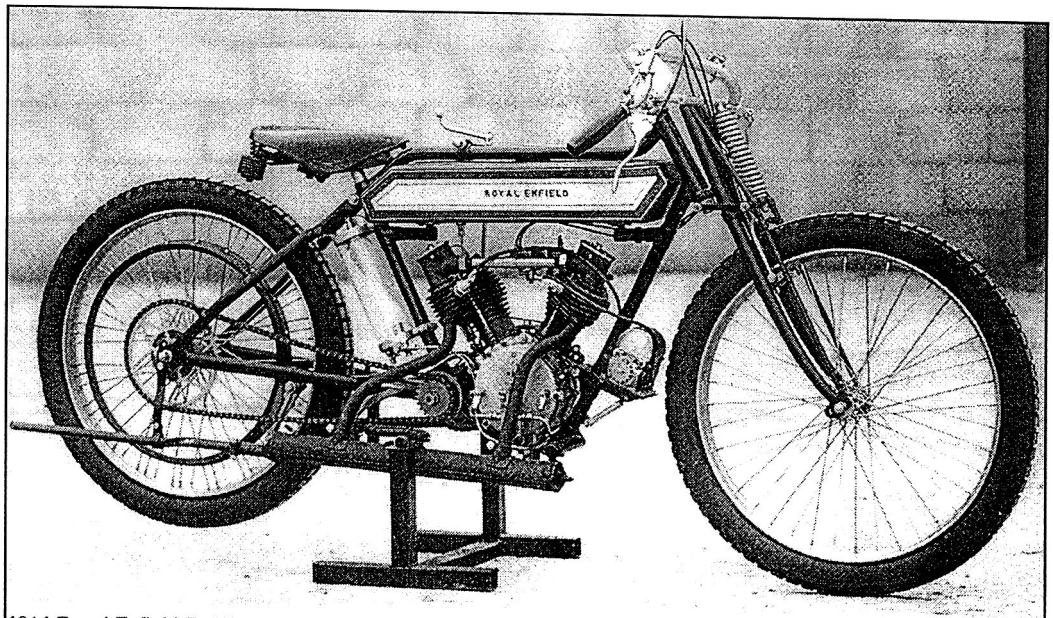
Võidusõidu mootorrattad

1. 1905-10 NSU Renn Maschine, 905cc, ioe V-twin , 12hj, pedaalidega, 70mph, 6,500-7,150 (restaureeritud)
2. 1914 Royal Enfield Ex Racer, , 349cc, ioe, V-twin, 18,400-20,200 (väga hea)
3. 1923 AJS B3 Big Port, 349cc,ohv, 6,700-7,400
4. 1926 Rex Acme 350cc, ohv, 8,250-9,100
5. 1924 Norton Model 18 490cc, ohv, 6,800-7,500

6. 1927 Norton Model 25 TT Replica 490cc, ohv, 12,350-13,600 (väga hea rest.)
7. 1928 Dot 348cc, ohv, 9,900-10,800
8. 1928 Sunbeam Model 80 Works TT , no UK 5232, 347cc ohv, 17,250-19,000 (väga hea)
9. 1929 Scott TT Replica 596cc, vesi jahutus, 2 takti, 8,150-8,950
10. 1929 Exelsior TT Replica 250cc, JAP pronks sil.pea, 2,550-2,800 (vajab rest.)
11. 1932 Rudge TT Replica 245cc, ohv, 5,750-6,350
12. 1932 Norton International 490cc, ohv, 6,200-6,850
13. 1935 Excelsior Manxman 249cc, ohv, 7,700-8,500 (väga hea, rest.)
14. 1935 Norton Works Racer 348cc, ohv, 10,000-11,000
15. 1937 Cotton 249cc, ohv, JAP, 3,100-3,400 (mõned osad vajavad rest.)
16. 1938 Velocette KTT Mk VII Racing Motorcycle , raam nr. 7TT15, mootor KTT20, Amal RN9 karburaator, BTH magneto, 21" ees ja 20" tagumine velg , 8,600-9,450
17. 1949 Vinsent-HRD Black Lightning, 998cc, ohv, V-tein, Black Shadov raam, 26,450-29,100
18. 1951 Norton Manx 499cc, 8,050-8,850
19. 1953 EMC-Puch, 124cc, 2takti, 2,750-3,050
20. 1964 Honda Works 250 Four 46hj. 250,000+

Motorollerid (Vjatka taolised)

1. 1951 Douglas Vespa "Rod Model", 124cc, 2takti, 4hj, vajab rest. 500-550
2. 1953 Lambretta LC125, 123cc, 2 takti, 4,3hj, 4200p/min. 1.000-1,200 (originaal)
3. 1955 Vespa 42L2, 124cc, 200-300, vajab tugevat rest.
4. 1955 Messerschmitt Vespa VS150, 135,5cc, 2 takti, 1,500-2,000 (hea)
5. 1957 Vespa 42C2, 148cc 2 takti, 750-950
6. 1958 Maico Maicoletta M250, 247cc, 2 takti, 1,2501,400 (sarnaneb Tuulale)
7. 1958 Heinkel Tourist, 174cc, ohv, 650-750 (sarnaneb Tuulale)
8. 1959 Heinkel Tourist, 174cc, ohv, el.starter,heas olukorras, 750-900 (sarnaneb Tuulale)
9. 1959 Vespa GS150, 145cc, 2 takti, heas olukorras 680-750 (Vjatka välimus)
10. 1960 Vespa Sportique, 149cc, 2 takti, 900-1,200 (Vjatka cälimus)
11. 1962 Vespa Sportique, 145cc, 2 takti , hästi säilinud, sõitnud 4000miili, 1,500-1,650 (Vjatka välimus)
12. 1969 Vespa SS180, 180cc, 1,000-1,400 (Vjatka välimus)



1914 Royal Enfield Ex-Works Racer, 349cc, inlet-over-exhaust, V-twin engine, excellent condition.
£18,400–20,200 BKS

Sündmuseid aastal 2001



6. mai
Vanatehnika laat Kurtnas (Tagadil)

15. - 17. juuni
Vanajalgratta kokkutulek Viljandis

6. - 8. juuli
Vanamootorratta kokkutulek Valgas

28.-29.juuli
Veoautode kokkutulek Saaremaal

4. august
Autojuhtide päev Mäksal

5. august
Varuosade päev Mellistes

7. oktoober
Vanatehnika laat Kurtnas (Tagadil)

Tarvitage ja nõudke kõikjalt ainult

EESTI KIVIÕLI A-Ü.

kompressioonikindlat segamata kodumaa

BENSIINI

ESTOLIN

Aastaring

Tagatihvris kole kolin,
bensupaagis paha solin,
suvel palju nahas olin,
talveks ahju taha kolin.

Jaak ja Salme

Jaak pani käbi summutisse,
lasi Salmel mööda tisse.
Kas on see siis mehe tegu?
Jaak sai plaksti vasta nägu!

Olen mees

Mul on IZ Planeta Sport,
eit on sadulas kui tort.
Ajan asfaldisse vagu,
tahan, annan piki magu.

* * *

Süüde vaja panna paika -
selleks võtan ilge kaika.



Raske arvata

Mõista, mõista, mis see on?
Vänt kui vana grammofon,
tagatuli nagu konn.
Kostab kakofoonia -
see on mu Pannonia!

Luuletaja Kaarel Karburaator

Canon

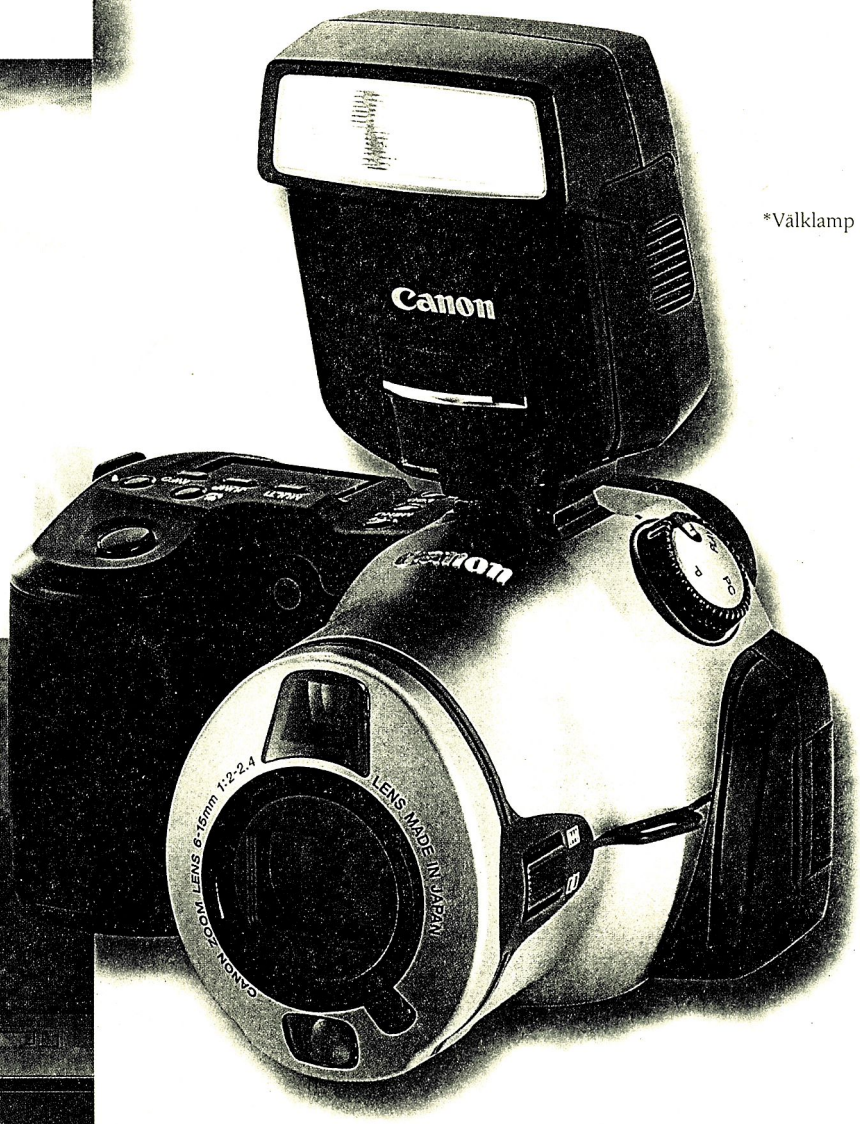
POWERSHOT PRO 70

DIGITAALKAAMERA

PowerShot Pro 70 – parim digitaalkaamera professionaalile

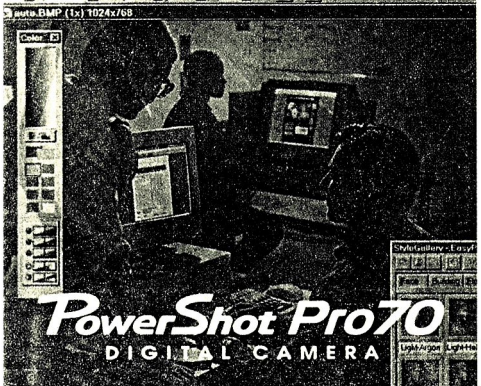
Canon PowerShot Pro 70, Canoni PowerShot-seeria lipulaev, pakub lisaks parimale võimalikule pildikvaliteedile ka laia valikut digitaalfotograafilisi omadusi, mis rahuldavad sinu vajadusi nii praegu kui ka tulevikus.

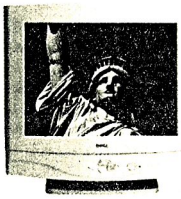
PowerShot Pro70 projekteerimisel pidas Canon silmas ärikujunduse professionaale, ühendades kaasaegse digitaaltehnoloogia tavalise kaamera disaini ja funktsioonidega.



*Välklamp kuulub lisavarustusse







Kujutise töötlus



Edu peitub koostöös