Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI

UNIC - MOTO

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.10 15. DETSEMBER 2001



Esmakordselt osalesid "Unic-Moto" üritusel Valgas KL Tallinna Maleva mootorratturite rühm.

Sisukord:

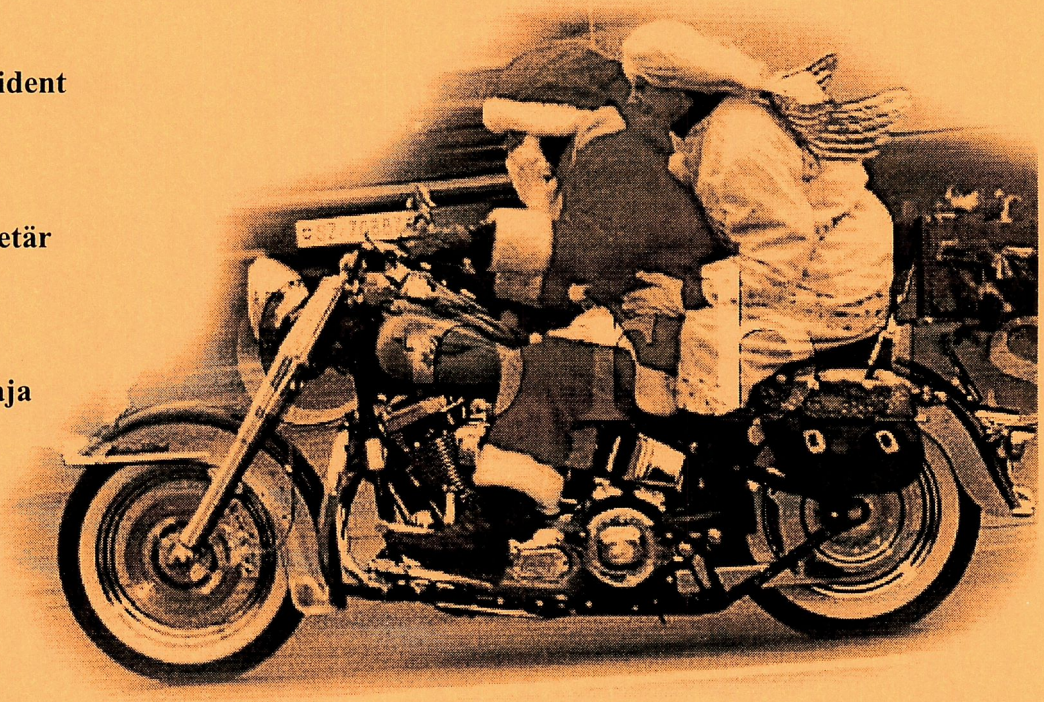
Tsirkust ja leiba (Tõnu Piibur)	1
Head klubikaaslased! (Heiki Enok)	2
Tere (Märt Karu)	3
Valga Moto 2001 (Toomas Svaigsne)	5
Valga 2001 fotodes	6
Unistus oma muuseumist (Tarmo Riisenberg)	9
Urmas Teearu rajab Kurtnasse mootorrattamuuseumi	11
Muuseumeid mujal	12
Minu esimene tsiklisuvi (Kristin Kase)	13
"Unic-Moto" üritused 2002	14
Kas jõuad pidada sammu muudatustega? (Enno Poldre)	15
Fredi Lepp Soomes	16
100 aastat tagasi mootorrattamaailmas (Märt Karu)	17
Indian (Sander Muhu)	19
Antsu uus hobi	21
Unikaalse sõiduki sertifikaat (Märt Karu)	23
Jalgrattseltsi "Viru" esimene kokkutulek Viljandis	25

Häid jõule ja teguderohket uut aastat!

EVMK "Unic-Moto" president
Tõnu Piibur
05116265

EVMK "Unic-Moto" sekretär
Toomas Bauvald
05029451

Ajakirja "Tempo" toimetaja
Märt Karu
056684440



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

"Tsirkust ja leiba!"

hüüdsid vanad roomlased – meie ei hüüa, meie teeme.

On ju naljakas vaadata kui vanamootorratturid tulevad. Rahvas koguneb teeveerde ja itsitab, osalt muidugi kadedusest, et mingid tegelased julgevad moest mööda panna ja teisalt ka sellepärast, et seda mida endal ei ole, ei saa ju aktsepteerida. Ei saa tavainimese jaoks olla mõistetavat põhjust, miks nõnda silmatorkava liiklusvahendiga peaks sõitma. Ei olegi põhjust, lihtsalt niisama. Nõnda, nagu on olemas tsirkus. Ilmapeal peab olema tasakaal, vaja on leiba ja mõnu. Kes ainult tarvilist elu elab, jääb juhmiks. Lulli lüües võib aga nälga surra. Sestap peabki olema nii tsirkust kui leiba. Vana tsikkel on selle loosungi jaoks kui loodud. On meeleolukas ja sõita saab ka.

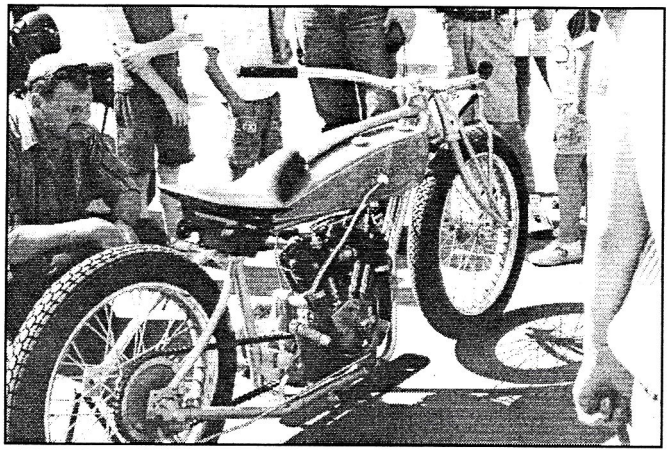


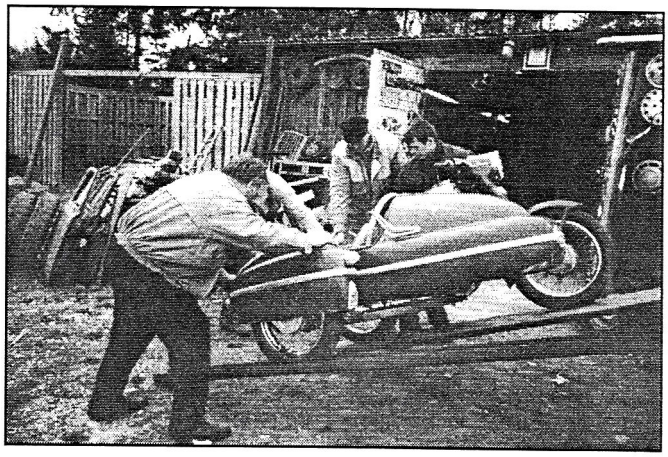
Peres, kus ei olegi uusi liisingliikureid, on muidugi üksjagu probleeme. Kui kasutamiseks on ainult vanatehnika. Publik ei taha lasta rahus elada, nad ei saa aru, et etenduses on vahel paus. Vana tsikliga sõites on soe tunne kui tullakse ja küsitakse kubatuuri või väljalaskeaastat. Soojus võib muutuda aga jaheduseks kui pruudiga puu alla sõites ja suudlema



asudes patsutab mööduv taat õlale ja küsib: "Mis aastast on?". Imeliku tunde tekitab ka juhus kui poest väljudes hüpitab keegi kutt oma naise last sinu tsikli sadulas. Miks ta seda imikut mõne Mersu pagaaznikusse ei topi?

Aga tegelikult on ikkagi lõbus. Alul on märgatav see rahva kummaline tähelepanu, hiljem ei pane enam tähele. Alles jääb ainult lõbu ja kasu, miks peakski normaalne ja igakülgselt arenenud inimene piirduma ainult liftisõiduga. Las olla kõigile nähtav ja las nad naeravad. Muide, on olnud ka juhuseid kus publik on nutnud, aga nende seikadel me siin ei peatu. Diskreetselt olgu lisatud, et tegemist on valdavalt olnud vanemate prouadega.





Tsirkusest on pärit ka "Unic-Moto" 2002. aasta kalender ja, et järgmisel aastal ei oleks seal leiva vedamise roller, siis asugem tööle! Dresseeritud karusid meil on, oleks neile väärilisi rattaid, siis oleks uhke klubi küll. Oma register on ka loodud, miski ei peaks enam takistama ajalooliste riistade restaureerimist. Hakkame pihta, rahvas juba plaksutab!

Tõnu Piibur

Head klubikaaslased!

AASTARING ON TÄIS SAAMAS, JÄRGMINE OMA PÕNEVATE TEGEMISTEGA ALGAMAS.

ÜHTE NEIST ON JÄÄNUD ÕIGE VÄHE OODATA: JÕULUDEST KÜÜNLAPÄEVANI, SEALT MAARJAPÄEVANI, MAARJAST JÜRIPÄEVANI NING LÕPUKS JÜRIST JAANIPÄEVANI NING ONGI AEG HAKATA KUMME PUMPAMA JA TSIKLILE KALTSUTANGOT TEGEMA.

SELLE PÕHJUSEKS ON KINDLASTI KÕIGI POOLT OODATUD UNIC-MOTO JÄRJEKORDNE SUVEKOHTUMINE JUULI TEISEL NÄDALAVAHETUSEL.

TÄPSEMALT RÄÄKIDES ON PLAAN 12.JUULIST KUNI PÜHAPÄEVANI,14.JUULINI SUVE KESKNE SÜNDMUS TEOKS TEHA KOONDNIMETUSE "PAKRI 2002" ALL.

TÕSIASI ET UJUVATE TSIKLITEGA ON ESIALGU RASKUSI, EI TÜÜRI ME PAKRI SAARTELE, VAID PIIRDUME POOLSAAREGA.

LOODAME ,ET PAKRI POOLSAAR OMA PÄRIS PÕNEVATE VAATAMISVÄÄRTUSTEGA ANNAB VANATSIKLINAISTELE-MEESTELE NING NEILE KAASAELAJATELE JA KAASA-

TUNDJATELE PIISAVALT ENERGIAT EDASISTE KATSUMUSTE ÜLETAMISEKS. JOHTUVALT SELLEST , ET KÄESOLEV JUTT SÜNNIB AASTAL 2001,ON SUVEKOHTUMISE TÄPNE AJAKAVA JA ÜRITUSED ESIALGU PROJEKTISTAADIUMIS . KINDLASTI SAAVAD KÕIK KUTSUTUD ÕIGEAEGSELT VAJALIKUD TÄPSUSTUSED.

TÄNA ON TEADA ,ET MEIE LAAGER JA VANGILAAGER ON KÕRVUTI: NIMELT ASUB

ALLIKA TURISMITALU, KUHU SUUNDUME, SELLISES EKSOOTILISES KOHAS .LOODETAVASTI EI HÄIRI ME NAABREID SEDAVÕRD, ET NAD KODUST LAHKUMA PEAKS?!

ALLIKA TALU ASUB VASALEMMAS SAMANIMELISE JÕE KALDAL.

PLANEERITAVATE ÜRITUSTE HULKA KUULUB KINDLASTI NÖ .PAKRIRING, AGA SAMUTI VÕIMALIKUD OSALEMISED LÄHEMATES LINNAKESTES TOIMUVATEL SUVEÜRITUSTEL KEILAS VÕI PALDISKIS.

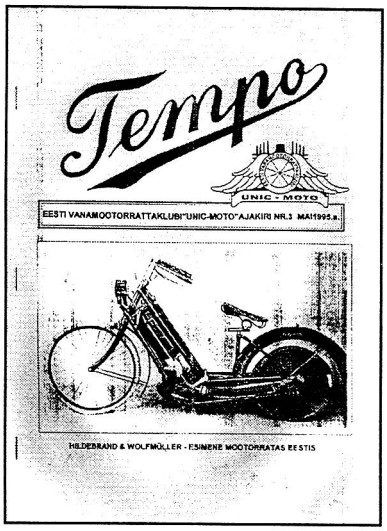
LOODAME, ET "PAKRI 2002" SAAB OLEMA PEA SAMA HEA KUI EELMISED!

HEAD AASTAVAHETUST!

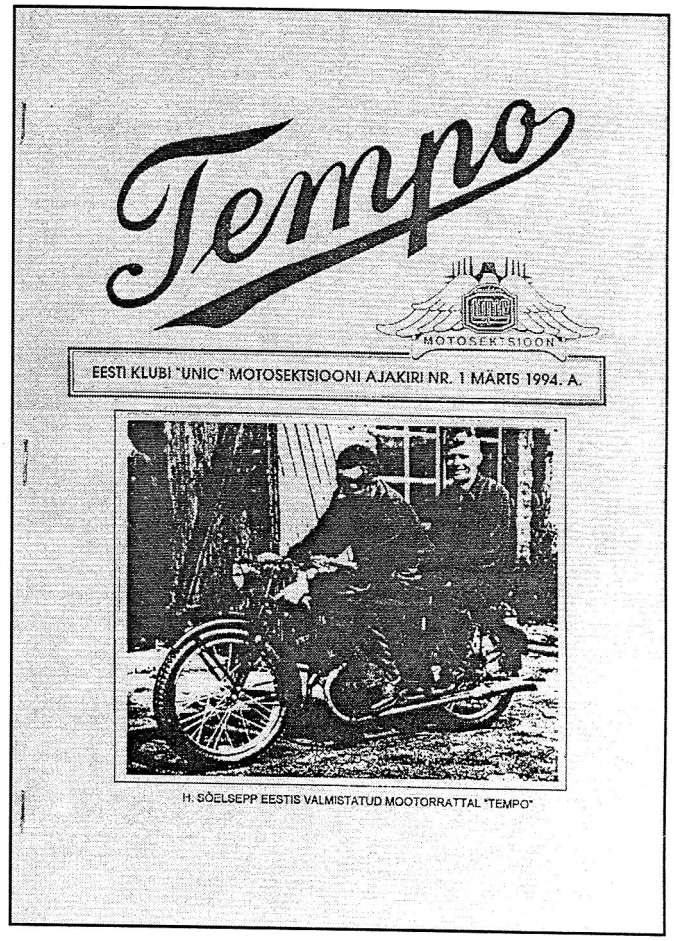
KORRALDAJAD

Tere!

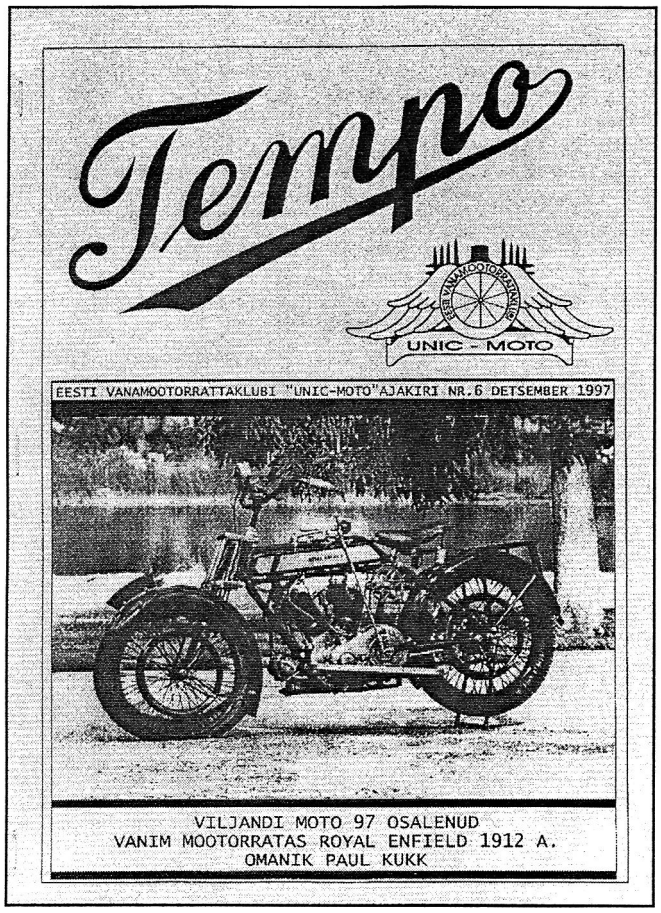
Meie ajakirjal on väike juubel! Sel aastal ilmub "Tempo" nr.10. Alguses plaanisime, et ilmavalgust näeb iga kolme kuu tagant üks number. Tegelikus ja võimalused olid teised. Seitsme aasta jooksul on ilmunud: 1994 – 2 , 1995 – 2 numbrit ja 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 aastatel on valmis saanud üks igaastane "jõulunumber" . Tänu tublidele kirjanaistele,-meestele ja fotograafidele on suudetud ajakiri elus hoida. Meie kõik teame ajkirjanduses amatöörid, ajakiri ei kipu võistlema proffidega - see on klubi elu kajastav ja mõtete avaldamise võimalus klubi liikmetele. Tänusõnad kaastööde eest kuuluvad: Ants Kivimäe - motoharrastusest ja osalemisest Soome VMPK üritustel; Maris Muhu – reisikirjeldused vanatehnika rallidelt Euroopas; Tiit Talts – lahedad lood meie üritustest, osalemisest militaristide kokkusaamisel Maginot liinil ja sõpradest Fritz Tenglerist Austriast ning naiskangelannast, kes Eestis külas käis - Jacqueline Bickerstoffist Suurbritanniast;



Toomas Pärtma - humoorikad ja elulised lood Mulgimaalt; Margo Vaino (klubi sõbralik ajakirjanik)- proffesionaalsed artiklid ja fotod; Enno Poldre- ajakirjaniku asjalik ülevaade



Sajandisõidust; Toomas Svaigsne- piiriteated Valgast; Urmas Teearu- on kõige rohkem kirjutanud lugusid klubist, reisimistest, teinud pilti ja koostanud ristsõnad; Peeter Sarevet- põhjalikust restaureerimis ja Standox värvide kasutamise õpetusest; Tõnu Piibur- asjalikud, naljaga vürtsitatud artiklid klubist ja meist; Hannes Raid- avas noore tsiklimehe mõttemaailma; Kassari kultuurimaja juhataja Heli- eriti südamlik vastupandamatu küllakutse Hiiumaale, 1999.a.; Valeri Kirs- on kaks korda esinenud ajakirja lehekülgedel. Tõlke töid ja redikeerimist on teinud Merle Karu. Perspektiivikaid loomingulisi katsetusi



on teinud meie lehekülgedel veel teravate riimidega, andekad, noored luuletajad Janek Halljava, Enn Antenn ja Kaarel Karburaator ning jalgratta ajaloo uurija Bruno Pedaal Pivarootsist. Esimese "Tempo" küljendamine toimus nüüd juba ilmumise lõpetanud ajakirja "Tehnika Kõigile" toimetuses peatoimetaja Margus Kuuse lahkel loal. Järgmiste ajakirjade nr. 2 ja 3 küljendus toimus AS Kitgrupp kontoris Mati Kits kaasabil. Kaanepilt nr. 3 on kujundatud ilmumise lõpetanud ajalehe "Post" toimetuses Mart Karu poolt. Suure töö on praktiliselt kõigi ajakirja numbrite kujundamisel ja küljendamisel teinud Mart Karu. Esimesed kolm numbrit paljundati Mati Kitse koopiamasinal, mida tuli aegajalt togida ja raputada, kuid töö sai tehtud. Nr. 4-9 on paljundatud soodsalt firmas AS Koopia A&E Aleksander Valteri poolt. Köitmisel on abiks olnud sageli: kärmas Urmas Teearu, pikk ja järjekindel Toomas Paalvelt ning lühike metsamees Toomas Bauvald. Ja kõige tähtsam - kogu ajakirjale vajalik paber on annetatud Canon firma maaletooja AS KTK Overall poolt. Suurimad tänusõnad firma juhile, uuniklastele tuttavale Andres Haamer`ile. See pikk nimede loetelu räägib ise enda eest. Kui juhtumisi mõni nimi jäi mainimata, siis vabandust. Tänusõnad ka teile! Ajakiri on ilmunud 7 aastat ja üht-teist kipub ununema.

Toimetajana olen püüdnud kõike mainimis- ja taunimisväärset EVMK "Unic-Moto" ettevõtmistes kajastada, natuke minevikku meenutada ja vahel tulevikku vaadata. Saavutuseks tuleb lugeda 1933-1940 Eesti motospordi organisaatori, olude sunnil pool sajandit Eestist eemal, Kanadas elanud, nüüdseks meie hulgast lahkunud Harri Pärkma 1936.aastal kirjutatud artiklite, 1999.a. memuaaride osalist avaldamist ja sellest tulenevalt ajaloolise õigluse jalule seadmist ("Tempo" nr. 5 ja nr.8).

Tõsiselt rõõmu valmistab see, et ajakirjanduses väidetud Eesti elanikonna vananemise probleem meie klubi ei puuduta. EVMK "Unic-Moto" liikmeid on üle seitsekümne aastaseid, alla seitsmeteist aastaseid ja üks jagu sinna vahepeale kõigist vanusegruppidest. Klubi elab, areneb, nooreneb ja tehnika järjest vananeb.

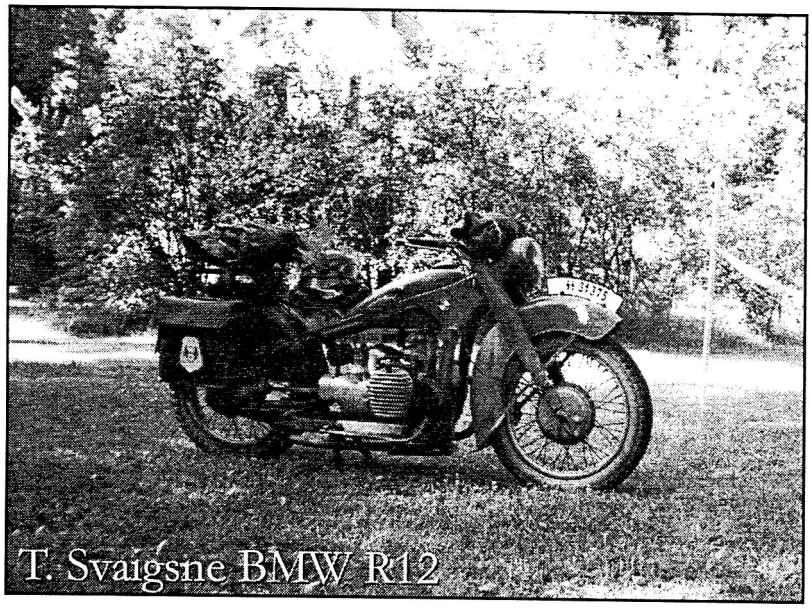
Häid jõulupühi! Soovin kõigile mõistust, tervist ja õnne uuel aastal.

Märt Karu

Valga-Moto 2001

Ja sealt nad nüüd tulevad, kaks mootorratast kõige ees ja saateautod riburada pidi järel. Oli hea tunne küll kuimetsavahelt esimesed mootorrattad paistma hakkasid. Vähemalt üritus täitsa ära ei jää.

Mõte sai alguse mitu head aastat tagasi. Eelmine suvi sai otsus kindlaks. Mahtra sõjas, viimases teeristis enne laagripaika jätsin oma mootorratta seisma ja vaatasime abikaasaga mööduvaid mootorrattaid, seletasime abipakkujatele, et tsikkel on korras ja abi ei vaja. Ja siis otsustasime ära, vähemalt järgmise kokkutulekuga hoiame kohalesõitmise bensiini kokku. Õhtul sai



T. Svaigsne BMW R12

pealikule sõna antud ja taganeda polnud enam kuhugi. Talvel sai üritus ilusti paberi peale kirja pandud, potensiaalsed rahaannetajad ka välja mõeldud. Kevadel tuli ennast hakata kiiremini liigutama. Piiri kordoni ja omapoolse abi pakkusid piirivalvurid ise välja.Raha(mitte)saamisega oli ka väga lihtne, müts näpus uksest sisse, kuuled standartse nutulaulu kehvadest aegadest ja veel kehvemast ärist, jalaga viisakalt tagumikku ja uksest välja. Aga sõbrad aitasid, vähemalt hea nõuga alati. Vähemalt enne kokkutulekut oli maha sõidetud paari Valga-Mahtra beniin. Reede õhtul enne esimeste kokkutulijate tulekut sadas üks tugev vihm, nii et keegi ei pidanud esimesel õhtul tolmu külluse üle kurtma. Viimaseid tulijaid jagus veel peale kesköö. Hommikuks oli kohal 48 mootorratast ja 2 autot. Valgas proovisime kätt ja masinaid Rinaldo sõidus. Esikoha võttis seekord Jüri Bäärs. Kuna sõitmisega olid kõhud tühjaks läinud asutasime ennast sööma. Esimesed said ühe ja kõige viimased mitu portsjonit. Rahulolematuid hääli vähemalt kuulda ei olnud. Seejärel külastasime Eesti ainukest piirivalve muuseumi. Kes vaatas, kes puhkas, kes magas piiripost kuisus. Otsustasime teel Valgast Sangastesse välja selgitada kõige käbedama ajaloo huvilise. Kõige kiiremini jõudis Paju mälestusmärgi tippu Toomas Bauvald. Sangaste lossi juures oli kolonn veninud juba paari kilomeetri pikkuseks. Lossis tutvustas Märt Karu krahv Bergi üldsusele vähetuntud tehnikahuvisid. Peale lossi vaatamist proovisime sõita hästi aeglaselt. See õnnestus kõige paremini Enn Vedomil. Järgmine

peatus pidi olema Barklay de Tolly mausoleumi juures. Aga valvuritädi oli otsustanud päeva lühemaks teha uks oli meie kohalejõudes lukus. Laagripaigale tagasijõudes ootas meid üks mehine õhtusöök jamõnus maasaun koos ülessoojendatud järveveega. Hommikune ärkamine oli raske. Aga kes said püsti ja sadulasse need ei kahetsenud. Hommikuse sõidu koos päikesetõusu, kohalike lätlaste? poolt korraldatud varitsusega lõppes ilusa Valgjärve ääres. Ennelõunal lõpetasime kokkutuleku ilusti ära. Parimad said aukirjad ja auhinnad.

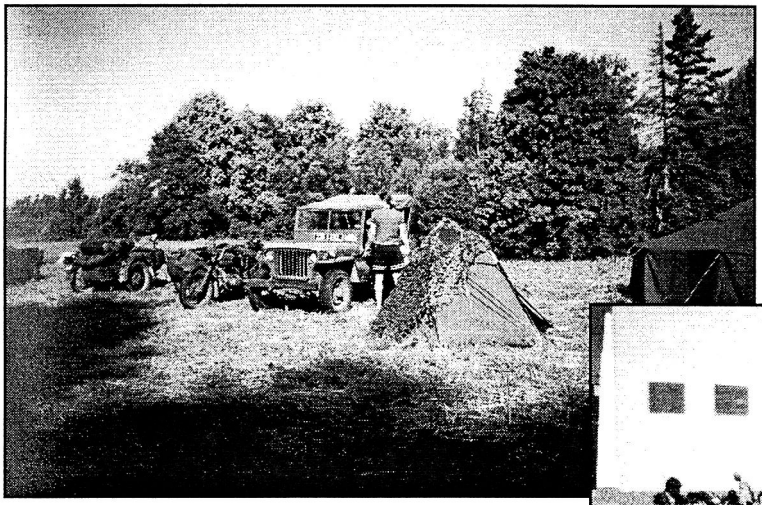
Osavõtja peaauhind: Triin Tamman Parim restauraator: Arvi Karrist Aktiivsem osavõtja: Helmut Heinvel Parim öine kellaütleja: Tõnu Piibur

Kui lipp oli langetatud, osavõtjad ära sõitnud sai hakatud laagriplatsi puhastama. Paari tunni pärast oli kordoni territoorium korras ja piirivalvele üle antus. Viimane kokkutuleku lõpetamine toimus õhtul maakodus koos suuremate aitajate, õlle, lõkke ja värske videoga.Lõpetuseks tahan tänada neid kõiki kes aitasid mind Valga Moto 2001 korraldamisel.Eriline tänu Marikale,Mairele Raivole, Meelisele ja piirivalvemeestele Meelisele, Toomasele, Rainile.

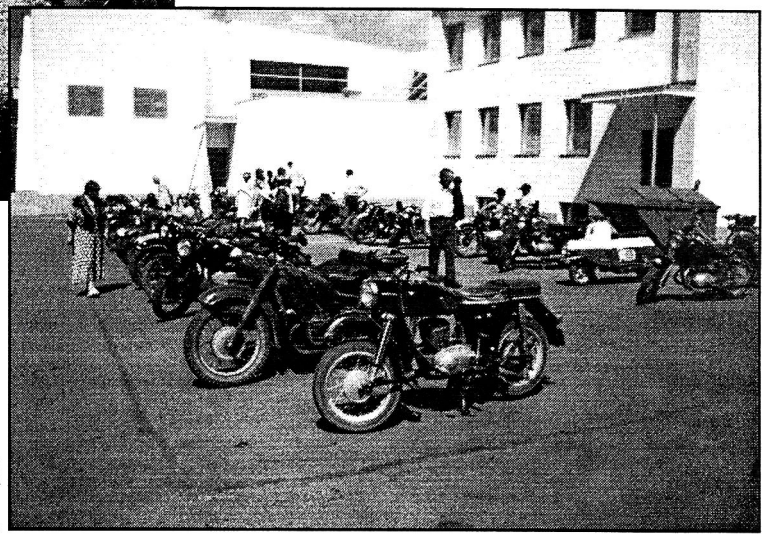
Lugupidamisega, alati sadulas Toomas Svaigsne....



Valga 2001 fotodes



Kaitseliidu Tallinna Maleva mootorratturite rühma sõjaväeline laager



Mootorrattad platsi peal Valga linnas.

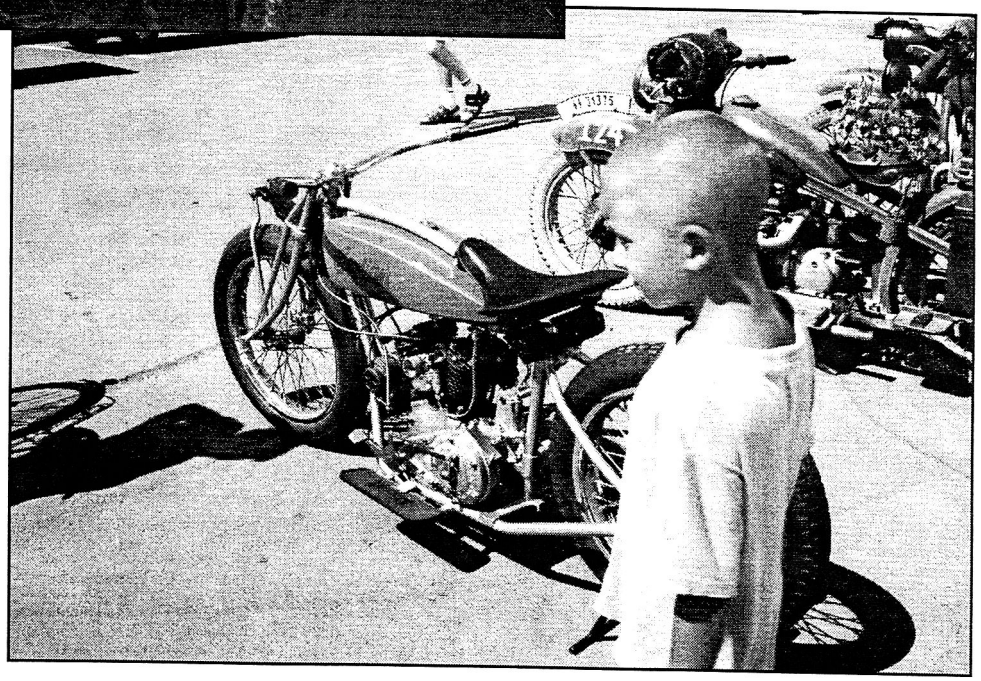
Soomlase Harley-Davidsone oli lust vaadata





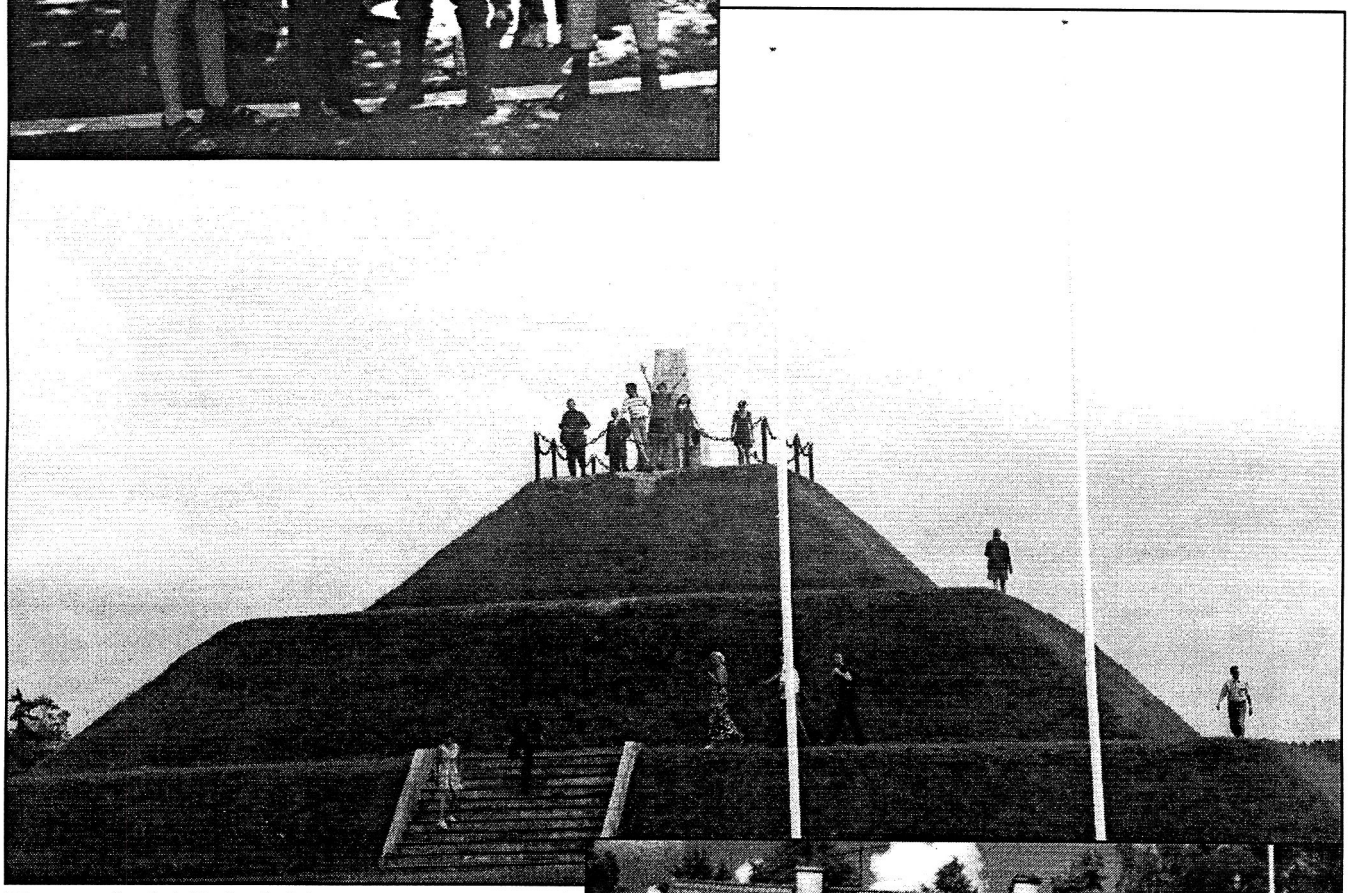
Tiita Taltsil oli hoopis lust kummi vahetada

Tsirkuseratas meeldis väikestele poistele väga.

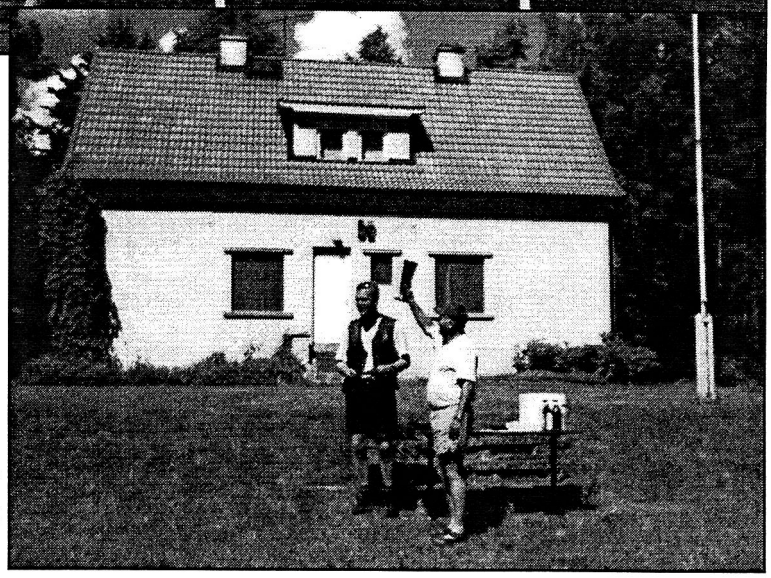




Karl Rinaldo
täpsusõidu kohtunikud



Tee peale jäi Paju lahingu
mälestusmärk



Karl Rinaldo
täpsussõidu võitja
Jüri Bäärs ränkarikat
vastu katsumas.

Unistus oma muuseumist.

Kui mööda Riiat uitaja satub Bikerniki ringraja äärt kulgevale S.Eizensteini ielale, märkab ta kindlasti seal üht hoonet. Lihtsalt öeldes on sellest hallikast majamürakast suisa võimatu mööda vaadata, sest rohelise, Baltimaade ühte parimat ringrada varjava männimetsa taustal esilekerkiv Rolls- Royce radiaatorit meenutav fassaad ei jäta ühtegi pilku püüdmata.

Selle hõbedase radiaatorikatte taha varjab end miski, mille puhul meie autohuvilised võivad vaid kadedalt ohata ja omaette leida, et lätlased on vähemalt ühe asja puhul meil kaugelt eest ära: Riia automuuseum toob turiste Lätimaale juba aastaid, Eestis pole aga siiani jõutud kaugemale ideetasandist.

Kui aga päris aus olla, siis on ka Eestis tegelikult juba olemas oma pisike vanaautomuuseum, seda Valeri Kirsi eestvedamisel Palmse mõisa kõrvalhoones, kuid ekspositsiooni enda ja seda külastanud turistide suurte hulkade asemel on Palmse ajakirjandusse pääsenud vaid siis, kui taas kord on keegi kultuurkihist välja kaevanud keskkonnaminister Heiki Kranichi arvamusavalduse Eesti Päevalehest, "Et Palmse suurim vaatamisväärsus on Valeri Kirsi vanaautode näitus, on häbi" ning vana tüli puhkeb kollase ajakirjanduse veergudel taas. Tuhanded põnevad eksponaadid, mis võiksid aga olla huvitavateks vaatamisväärsusteks Eestit külastavatele turistidele, koguvad aga siiani tolmu fanaatikute garaažides ja kuurides.

Esimesi katseid tõelise Eesti automuuseumi loomiseks tehti juba Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi ajal, kuid erinevalt Läti sõsarklubi pingutustest ei kandnud muuseumi loomise idee Eestisse vilja ning võimalikud riiklikud rahakraanid jäid sel otstarbel avamata. Polnud ju Eestis ka Auto-Unioni mäkketõusuauto laadset pärli, mille olemasolu Riia muuseumi loomist oluliselt kergendas.

Järgnevad kümmekond aastat segaseid ja raskeid aegu viisid Eestist nii ausal kui ka ebaausal teel minema nii mõnegi ainulaadse auto ja mootorratta, kuid Eesti automuuseumi idee on püsinud ikkagi. Esimesi märgid sellest, et midagi võiks muutuda, ilmnesid 2000.aasta kevadel, kui grupp autohuvilisi otsustas hakata remontima Pääskülas kino "Koit", et sinna rajatavas automuuseumis näidata Unicu klubi vanu sõidukeid. Kinost muuseumi rajamise esialgseteks kuludeks arvestasid entusiastid umbes miljon krooni, hoonele uue kasutusotstarbe andmisest oli huvitatud ka Nõmme linnaosavalitsus. "Selle eest saab teha elementaarse remondi ja paigutada signalisatsiooni," rääkis Tallinna Unicu klubi eestvedaja Mati Kits tookord SLÕhtulehele, öeldes veel, et enne sügist (2000) ei avata muuseumi uksi, sest raha ehituseks napib.

Reaalsus pea poolteist aastat hiljem näitab, et muuseum pole oma uksi aga avanud veel tänagi ning Pääsküla kino ümber uitaja ei

leia seal märkigi avatavast muuseumist. Ka Mati Kits on pessimistlikum, kui aasta tagasi: "Aasta otsa suutsime me 2000 krooni suurust kuurenti linnaosa valitsusele maksta, kuid kui me palusime soodsamat renti ehk lihtsalt öeldes hoonet nullrendile, linnaosa keeldus," räägib ta. Praegu rajatakse kinohoonesse linnaosa valitsuse eestvõttel noortekeskust ning automuuseumi loomise idee on vähemalt mõneks ajaks kalevi all.

Mati Kitse sõnul on suurimaks takistuseks muuseumi rajamise ideele just rahapuudus. "Pole kedagi, kes oleks sellele ideele nõus rahaliselt õlga alla panema, sest entusiastide oma rahadega pole veel viie kuni kümne aasta jooksul midagi võimalik ette võtta," leiab ta. Kui välismaal on vanade autode ja taastamine peamiselt just rikkamate inimeste hobi, kel ei ole probleeme väikese muuseumi toetamisega, siis Eestis kuulub suurem osa vanatehnikast üle keskea inimestele, kelle sissetulekud eramuuseumi pidamist vastu ei pea.

Ka ei ole hetkel oodata abi Eesti riigi poolt. Pääsküla automuuseumi idee autorid on käinud oma muredega nii Tallinna abilinnapea Liisa Pakosta kui ka regionaalminister Toivo Asmeri jutul, kui mingit abi pole sellest siiani olnud ning vaatamisväärsed liikurid koguvad tolmu omanike garaazides.

Muuseumi loomise ideed ei keerle aga mitte ainult tallinlaste peas, mootorrattamuuseumi loomist on kaalutud ka Tallinnast ligi 140 kilomeetrit eemal, omaaegse lihakombinaadi pankrottiminekuga rohkelt leheruumi pälvinud Võhmas. Vanamootorrattaklubi Unic-Moto Viljandi sektsiooni esimehe Arno Jõemaa sõnul on olemas nii sobiv hoone Võhmas kui ka põnevad mootorrattad, mida huvilistele võiks näidata, kuid nagu ka Pääsküla automuuseumi idee puhul on siin üks suur ja esmapilgul ületamatu takistus: raha.

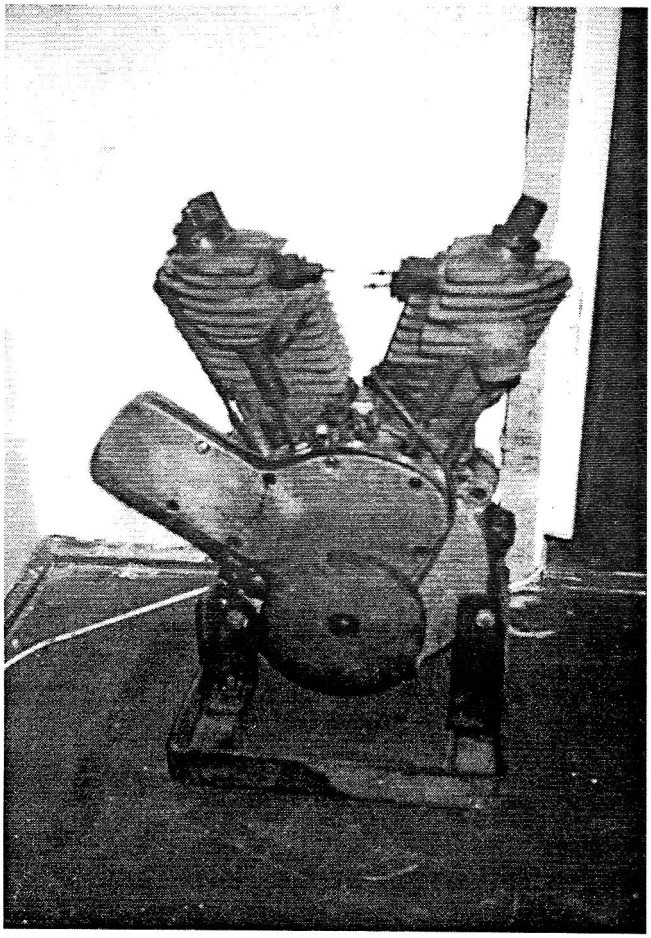
Kuid kas automuuseumi kui sellist on üldse Eestisse vaja? Vanamootorrattaklubi Unic-Moto presidendi Tõnu Piiburi sõnul ei tasu vähemalt riigi raha vanaautomuuseumi alla küll panna, vaid hoopis kasulikum on korraldada vanasõidukitele suviseid ringsõite, kus huvilised kogu Eestis näeksid nii vanasõidukeid kui ka nende omanikke. "Ega inimesi ju tsirkusemuuseum ei huvita, neid huvitab ikka tsirkus," põhjendab Piibur oma seisukohta.

Ainsad muuseumid, mis Eestis riikliku toetusega oleksid mõttekad, võiksid Piiburi sõnul olla pühendatud siin toodetud masinatele: Estonia vormelitele, Tartu Autoremonditehase leivaveokitele ning Tempo mootorratastele. "Muuga ei ole mõtet vaeva näha, sest välismaa taastamiste taseme vastu me ei saa ja neid masinaid, mis meil mingil tasemel on taastatud, näeb ära ringsõitude raames," kinnitab ta.

Nii polegi Eestis siiani päris oma automuuseumit ning vanatehnikahuvilised saavad oma uudishimu rahuldada kas suvistel näitustel või siis naaberriikides tegutsevates automuuseumites. Vähemalt mõtestatud diskussiooni vääriv teema aga ootab siiani oma aega.

Tarmo Riisenberg

Urmas Teearu rajab Kurtnasse mootorrattamuuseumi.

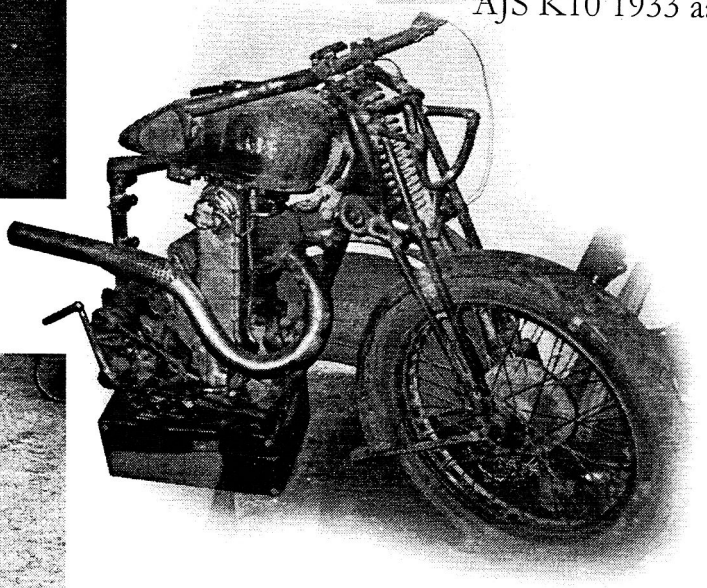


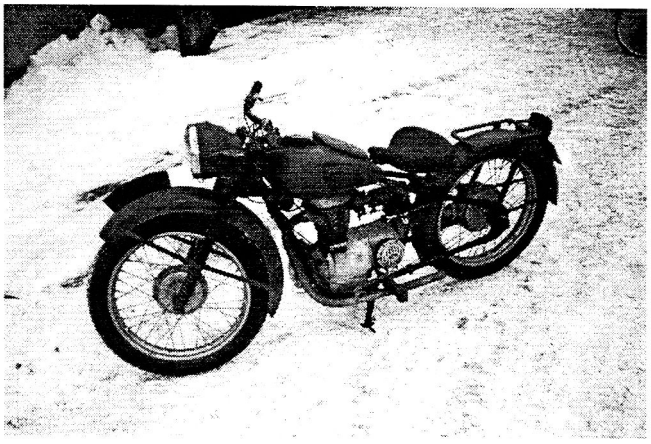
Tulevase muuseumi üks suurimaid haruldusi Yale 1914 mootor.



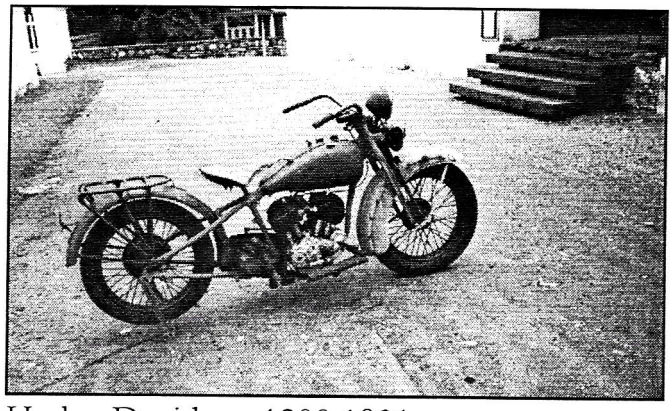
Tulevane muuseumihoone, kus saab olema ligikaud 50 mootorratast.

Osa võidusõidumootorrattast AJS K10 1933 aasta





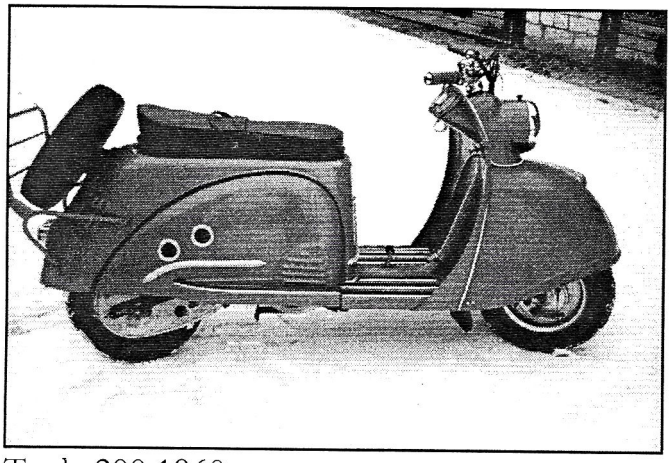
BMW R-23 1938



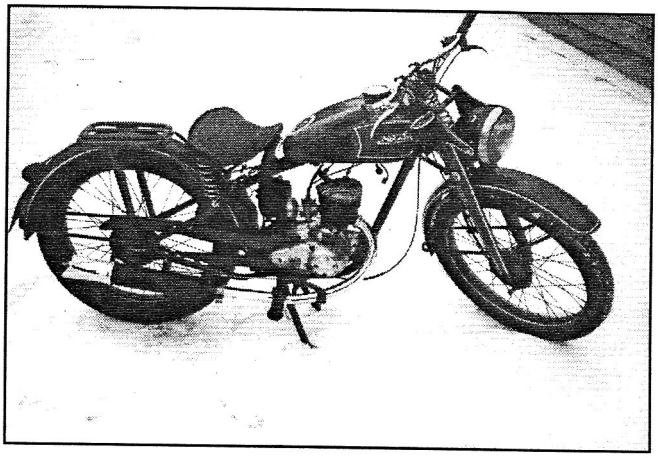
Harley-Davidson 1200 1931 a.



Vene "H-D" TIZ AM-600 1937 a.



Tuula 200 1960 a.



Moskva M-1-A 1950 a.

Muuseumeid mujal

Riia Automuuseum
T–P kl 10–18
Riia, S. Eizensteina iela 6
info tel (371) 709 7170
http://www.vip.lv/LMA/Regions/Riga/motor.html

Soome

Soome Auto- ja Mootorispordimuuseum
T-R kl 10 –18
L–P kl 10 -16
Pilet täiskasvanule 40 Soome marka (ca 105 kr), lapsele 25 Soome marka (ca 65 kr)
Helsingi, Tiilitunkatu 51B
info tel (358) 9 25 333 500
http://www.moottoriurheilumuseo.fi

Espoo Automuuseum
Avatud septembris/oktoobris
L-P 11.00-17.30
pilet täiskasvanule 25 Soome marka (ca 65 kr), lapsele ja pensionärile 10 Soome marka (ca 26 kr), gruppidele allahindlus
Espoo, Pakankylän kartano
info tel (358) 0 9855 7178
http://www.saunalahti.fi/automuse/

Rootsi

Rootsi Tehnikamuuseum
E–R kl 10–17, L–P kl 11–17.
pilet täiskasvanule 60 Rootsi krooni,
6–19a lapsele 20 Rootsi krooni,
perepilet 120 Rootsi krooni.
Stockholm, Museivägen 7
http://www.tekmu.se/

Transpordimuuseum

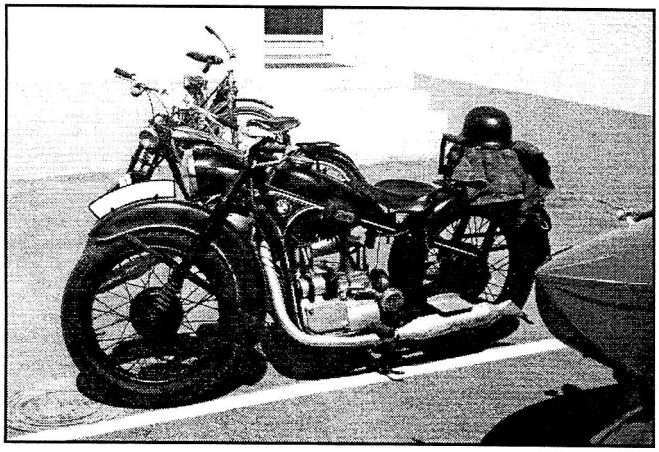
E–R kl 10–17, L–P kl 11–16
pilet täiskasvanule 20 Rootsi krooni (ca 40 kr)
7–18a lapsele 10 Rootsi krooni (ca 20 kr).
Stockholm, Tegelviksgatan 22
http://www.sparvagsmuseet.sl.se/

Minu esimene tsiklisuvi

6.-8. juulini, sellel aastal, toimus Valgas mõnus "Unic-Moto" mootorrattaklubi üritus.

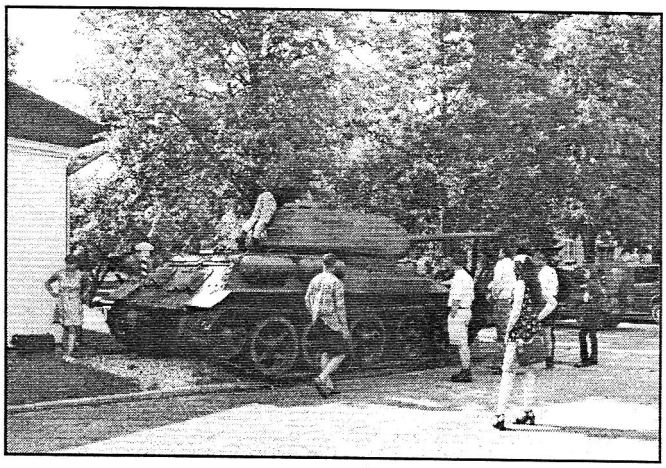
Valka sõit oli väga lõbus. Nuias sain endale "kallutaja" koha Aare Lehtmetsa mootorratta tagaistmel. Nii jõudsimegi õhtuks õnnelikult laagriplatsile. See oli minu esimene motikasõit ja jääb alatiseks meelde.

Järgmisel hommikul pugisime kõhu täis, panime masinad käima ja asusime Valga poole teele. Meie õega saime Tõnu Piiburi mootorratta küüti. Külgkorvis oli väga mugav istuda aga minu õde pidi küll hirmust krambid saama, sest ta istus esimene kord motika peal, mis ikka sõitis.

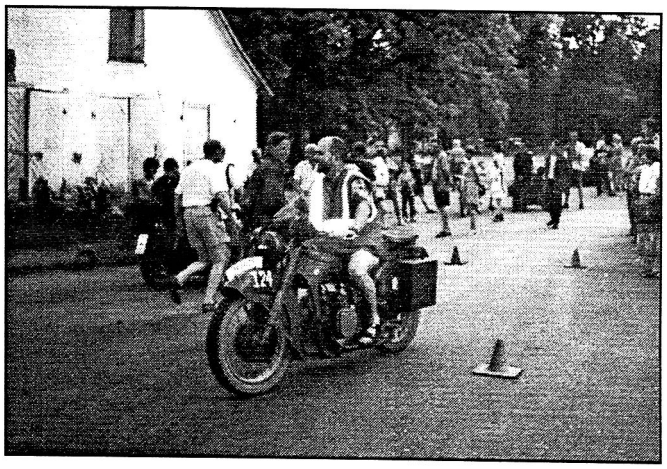


Valgas reastusid omanikud oma masinad ja hakkasid teistele nende kohta aru andama. Kätt sai proovida ka ühel võistlusel. Seal pidi kaks ringi ühe ajaga sõitma. Kõigil läks hästi, peale Mõmmiku, kellel tuli vist vahepeal uni peale ja kukkus seetõttu kurvis külili.

Siis läksime Piirivalve muuseumi sõjariistu vaatama. Seal sai tanki sees ära käia ja nagu päris sõja keskel olla, sest lindi pealt tuli sõjale vastav helitaust.



Järgmisena saime kaeda Sangaste lossi. Seal sai oma oskusi proovile panna aeglussõidus. Mina sellest osa ei võtnud, sest ma olen alles motikaalal noor ja roheline.



Pärast läksime Barclay De Tolly "muumiale kätt suruma". Kahjuks jäi see meil ära, sest ei saanud isegi uksevahelt sisse piiluda.

Samal õhtul laagriplatsil sain esimest korda ise Tõnu "kolmerattalise motikaga" kätt proovida. Algul kiskus küll metsa poole, kuid hiljem püsis õigel teel. Korra pidi õde külgkorvist välja lendama, kuna ma oskasin täpselt korvi ratta üle kivi ajada.

Päev oli nii põnev, et õhtul ei tahtnud unigi peale tulla.

Laagri lõpupäeval selgus seegi, et keegi meist ei tahtnud Läti poole üle hüpata ja piirivalve soolaputka mõnud jäid osavõtjatel kasutamata.

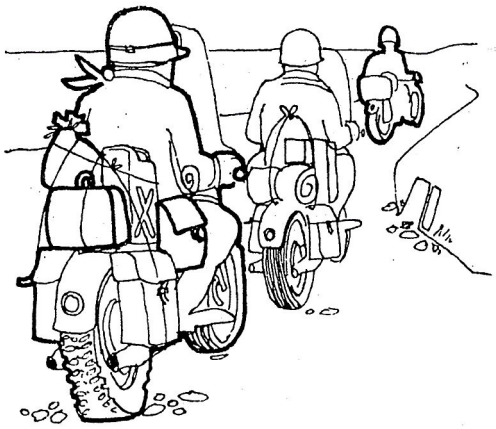
Minule, kui isehakanud tsiklifännile, meeldis see üritus väga ja loodan, et ka järgmisel

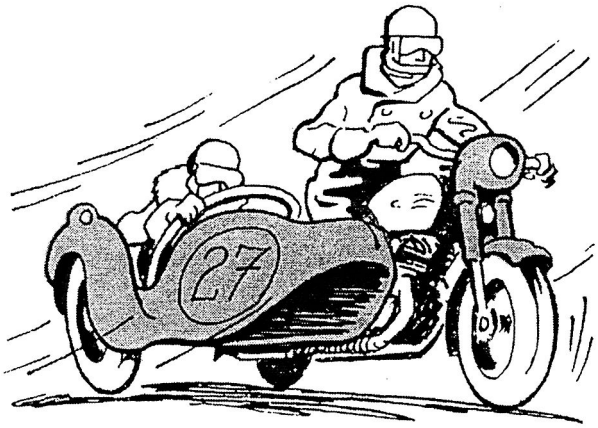


aastal midagi sellist toimub.

Kristin Kase

"Unic - Moto" üritused 2002





26. jaanuar "Unic-Moto" raamatulaat Pelgulinnas

9.-10. veebruar Talveralli "Tallinn-Narva"

5. mai Vanatehnika laat Tagadil

14.-16. juuni Vanajalgratta kokkutulek Viljandis

12.-14. juuli Vanamootorratta kokkutulek Paldiskis

26.-28. juuli Veokate kokkutulek Kosel

4. august Varuosadepäev Mellistes

6. oktoober Vanatehnika laat Tagadil

Kas jõuad pidada sammu muudatustega?

Seaduseandja üllatab meid tihti: alatasa on midagi teoksil. Seekord küll ei saa kurta, et üleöö peab vahetama sõidukidokumendid, ent klubilaste jaoks sobinuks pikem hoovõtuaeg - meie sõiduriistade mustad numbrid on suhteliselt hiljutine uuendus ARK töös.

Rõõmustagem, et need on olemas. Mida teha, et vastse (tunnus)numbrimärgi vääriline sõiduk liiklusregistrist välja ei jääks?

Lumetuleku aegu sai suheldud ARK asedirektori Juhan Kaarpaluga. Lahenduseks pakkus ta välja variandi - kelle sõidukile uue uunikumi-numbri saamine (rahvusvahelistele nõuetele vastava sõiduriista ennistamine) lõppjärgus, ent ekspertide palge ette minek võtab veel aega, peaks näitama auto/mootorratta ette ARK töötajale esmase ülevaatuse akti koostamiseks. Ametlik võimalus (tasudes 250 krooni teenustasu) on kutsuda vastav ametimees koju. Eelduseks, et protseduur laabub ladusalt, on registreerimistunnistusel olevate lahtrite jaoks vajaliku info olemasolu omanikul endal. Vajaliku teabe siinkohal lahtikirjutamine läheks pikale - kaege oma tänapäevase auto registreerimistunnistust. Seal kirjapandu on malliks ka endisaegse sõiduriista registrisse kandmisel.

Käsitletud juhul (esmane akt valmis) saab kõnelda kui pooleliolevast toimingust ning selline sõiduk registrist välja ei jää. Ent enne aastavahetus peaksime Vanatehnikaklubide Liidu plangil teatama ARK-le, milliste sõidukite registreerimistunnistuse vahetus on pooleli - s.t esitame vastava nimekirja.

Kel restaureerimistöö järg kaugemal, ei peaks meelt heitma. Omandiõigust tõendav dokument (vana hall tehnitseski pasport) oma põhitähendust ei kaota. Ent hilisem protseduur - nö. uus esmane arvelevõtmine - nõuab suuremat väljaminekut. Väidetavalt on riigilõiv siis paari tuhande krooni suurune.

Samas on kuulda, et nobedamad on oma sõidukipargi juba valgetele numbritele ja uutele kaheosalistele (rohelistele, A ja B) registreerimistunnistustele juba üle kandnud). Neil seega mured murtud.

Lõpetuseks niipalju, et motomehed võiksid esmase ülevaatuse akti koostamisest (olemasolust) anda nobedasti märku Märt Karule, kellelt allakirjutanu võtaks info vastu ja liidaks selle automeeste omaga edastamiseks neile, kes seda palusid.

Meenutaksin veel varemkõneldut: Tartu meeste tubli töö esimeste ametlike klubinumbrite käikuminekul ei ole läinud esimese vasika teed. Keegi, kes seda ise ei soovi, pole kohustatud valget UNIC-numbrit mustaks ringi lööma.

Ent arvestades kõrgemale pandud latti - ekspertide allkirjadega sertifikaati teie lemmiku(te) autentsuse kohta -võiks neid mehi küll rohkem olla, kelle kelle ametiposti- või kodutöölaua kohal selline dokument ilutseb.

Ja must number sõiduki küljes kah.

Ilusaks krooniks elutöö(de)le.

Nõukaid päkapikke ja jõukat Jõuluvana ! Tassigu ikka midagi kopsakamat, mitte ainult polte-mutreid!

ENNO POLDRE (tel. 050 42652)

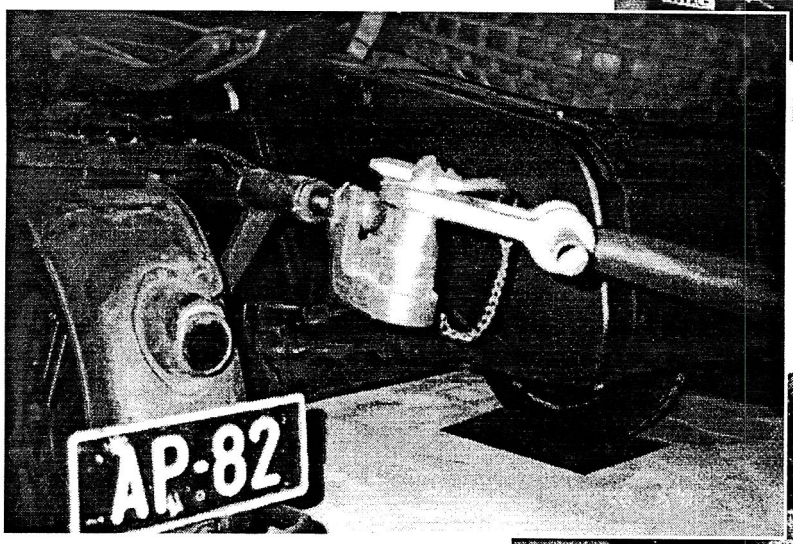
Fredi Lepp Soomes



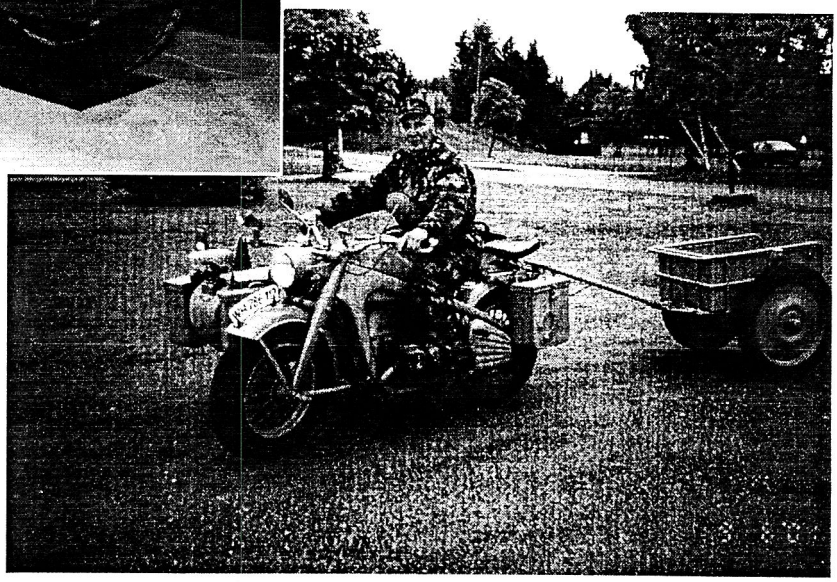
Militaristid Lepp ja
Sirk Tallinna sadamas.

Soome militaristidega
valvelseismise harjutamine





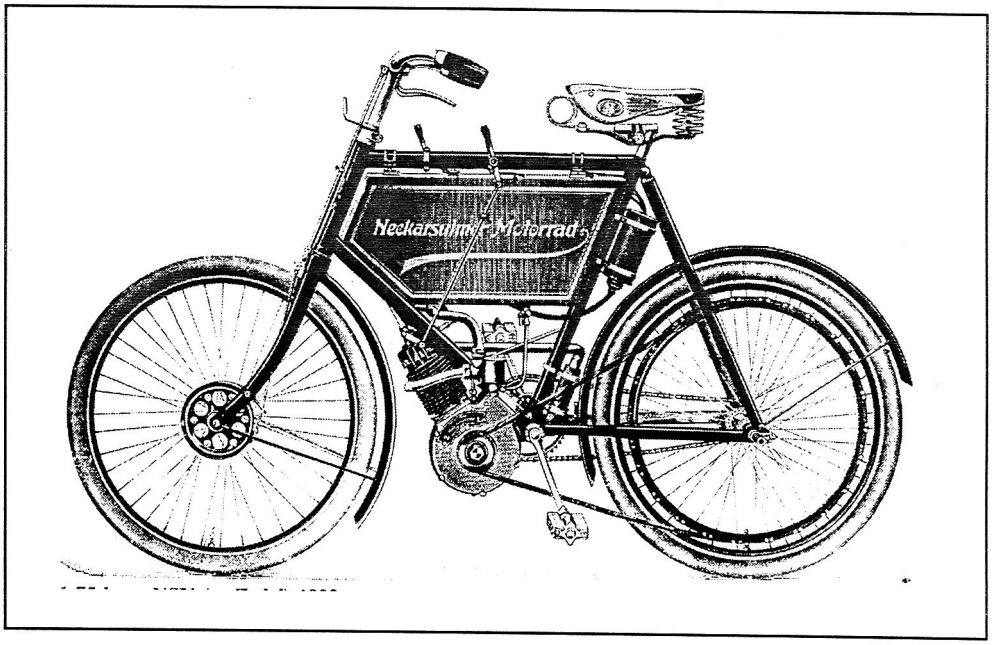
Sellise konksuga
saab käru vedada.



Käru vedamine
on täies hoos.

100 aastat tagasi mootorrattamaailmas

105 aastat tagasi (1896.a – 1964.a.).algas Inglismaal Coventrys mootorrattaste Exelsior tootmine. Seda nime kasutasid veel kolm erinevat mootorattatehast. See tekitas mõningaid probleeme ja vaidlusi. Teine tehas alustas 1901.a. Saksamaal, Brandeburgis ja lõpetas 1939.a. tootmise. Kolmas tehas tootis ajavahemikus 1908-1931 Chicagos, USA-s. Neljas tehas Münchenis Saksamaal, suutis vaid ühe aasta jooksul 1923-1924 midagi korda saata.



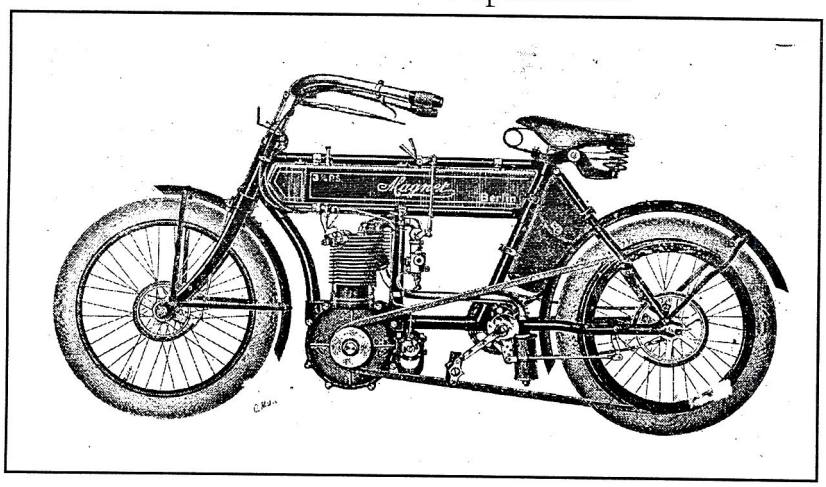
1901.a. on väga paljude, meile vähe tuntud toredate nimedega mootorrataste juubelid:Ader 1901-1906 Prantsusmaa, Allright 1901-1927 Saksamaa, Auto Moto 1901-1962 Prantsusmaa, Bradbury 1901-1925 Inglismaa, Campion 1901-1926 Inglismaa, Centaur 1901-1915 Inglismaa, Clement-Cladiator 1901-1935 Prantsusmaa, Condor 1901-...Sveits (sama nimelisi valmistatakse veel Inglismaal ja Saksamaal), Corona 1901-1904 Inglismaa, Corre 1901-1910 Prantsusmaa, Coventry-Eagle 1901-1934 Inglismaa, Dart 1901-1906 Inglismaa, Dürkopp 1901-1959 Saksamaa, Hobart 1901-1923 Inglismaa, Imperial 1901-1910 Inglismaa, Ixion 1901-1923 Inglismaa, Jehu 1901-1910 Inglismaa, King 1901-1907 Inglismaa, Lamaudiere 1901-1907 Prantsusmaa, Magnet 1901-1924 Saksamaa, OEC (Osborn Engineering Company) 1901-1954 Inglismaa, Quadrant 1901-1929 Inglismaa, Richard 1901-1904 Inglismaa, Royal 1901-1908 USA (sama nime kasutati veel Sveitsis ja Inglismaal), Royal-Ajax 1901-1908 Inglismaa, Royal-Eagle 1901-1939 Inglismaa, Schwalbe 1901-1905 Sveits (sama nimelist valmistati ka Saksamaal 1922-1924), S&N 1901-1908 Saksamaa, Stucchi 1901-1927 Itaalia (tehases töötasid ka kuulsad insenerid Ettore Bugatti, Carlo Leidi, Adalberto Garelli), Torpedo 1901-1907 Saksamaa (sama nime all valmistati veel

Tsehhis ja Inglismaal), Townend 1901-1904 Inglismaa, Wagner 1901-1914 USA (sama nime all toodeti mootorrattaid ka Tsehhis),Wearwell 1901-1906 Inglismaa, Welt-Rad 1901-1907 Saksamaa, Westfalia 1901-1906 Saksamaa, Wolf 1901-1939 Inglismaa.

Järgnevad mootorratta firmad, kes ka 100 aastast juubelit tähistasid on tuntumad.

Kuulus Belgia firma FN 1901-1957 tootis esimesena kardaaniveoga tsikleid.

1901.a. alustas Indian oma kuulsate ja nüüd kollektsionääride hulgas väga hinnatud mootorrataste tootmist. USA-s Sprinfieldis



asunud tehas oli omal ajal maailma suurim mootorrataste valmistaja. Toodang lõpetati 1950.a. 1951.a. ostis Indiani tehased AMC (Associated Motor Cycles Ltd. Ühendusse kuulusid Matchless, AJS, Norton) Inglismaalt. Suudeti toota 1963.aastani. Isegi Saksamaal Münchenis üritati toota Indian nimelisi mootorrattaid, kuid see ebaõnnestus täeielikult. Parimad ja kaunimad mudelid olid 1920. aastate lõpul: Indian Chief, Indian Scout, Indian Police Scout, Indian 4.

1901.a. Norton on Inglismaal niivõrd kuulus firma ja tuntud ülemaailma. Kuulsaim mudel Norton Manx .

1958-1958 NSU, Saksamaa, kasutas alguses ka nime Neckarsulm.

1901-1930 Opel Saksamaa, tuntud ka autode valmistajana.

1901-1960 Terrot, Dijonis asunud tehas oli hiilgeaegadel suurim mootorrattavalmistaja Prantsusmaal. Sama nime all valmistati ka Tsehhis Dijoni tütarfirmas tsikleid.

On näha, et 100 aastat tagasi algas mootorrattatööstuses tõsine konkurents. Mõned mootorratta margid tõusid komeetidena sähvatades taevasse ja kadusid sama kiiresti.. Teised suutsid kauem pinnal püsida. Sageli piisas juhtfiguuride lahkumisest ettevõttest, kui algas allakäiguspiraal. Ilmekaks näiteks sellel halval teemal on Indiani asutaja William Hendee lahkumine firmast 1920-ndail aastail. Kohe algas tootmises järjekindel allakäik, mis viis ettevõtte müügini 1950. aastal. Uutel omanikel ei õnnestunud enam päästa, mis oli hukule määratud. Erinevaid mootorratta nimesid on kataloogides kolme tuhande ringis. Palju praegu töötavaid tsikli tehaseid on, ei oska küll ära arvata. Vast sada või on neid rohkem?

Märt Karu



1885. aastal ehitas G. Daimler maailma esimese mootorratta. Möödus vaid 16 aastat, kui George M. Hendee ja Oskar Hedström hakkasid tootma mootorrattaid Indian. Esimene Indian valmis mais 1901, selle ehitamine võttis O. Hedstömil aega 4 kuud. Indian saavutas juba esimese tegevusaastaga suure populaarsuse. Huvi uue mootorratta vastu oli sedavõrd suur, et tellimusi tuli rohkem, kui tehas neid valmistada suutis. 1902. aastal osales Indian Ameerika esimesel võidusõidul ning võitis selle.

1904. aastal valmistati 586 Indiani, kiire areng jätkus ning järgmine aasta müüdi 1181 mootorratast. Esimest V-mootoriga Indiani esitleti 1906. aastal ning uus tsikkel pandi kohe proovile, sellega sõideti idarannikult läänerannikule. Indian püstitas taas uue rekordi, ligi 5600 km pikkune vahemaa San Francisco ja New Yorki vahel läbiti 31 päeva 12 tunni ja 15 minutiga (eelmine rekord oli 50 päeva).

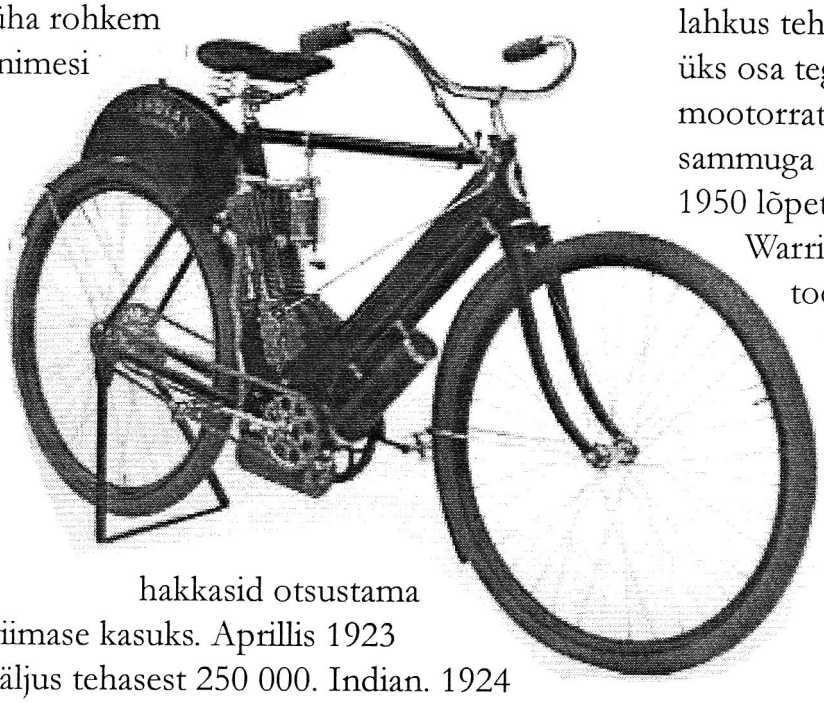
1909. aastal uuendas Indian mootorrataste välimust – jalgratta raam asendati tugevamaga ning bensiinipaak paigaldati sinna, kus ta asub tänaseni. Järgmisel aastal vahetati bensiinipaagil seni suurtes trükitähtedes kirjutatud INDIAN kirjaga



1911. aasta oli edukas, Indian osales Isle of Mani rallil ja võitis kolm esimest kohta. Hea esinemine võidusõitudel aina suurendas Indiani edu. O. Hedström jätkas mootorratta täiustamist, 1913 alustati taga vedrustusega Indianide tootmist. Kuid paraku jäi see tema viimaseks tööks, arusaamatused juhatusega sundisid O. Hedströmi tehasest lahkuma. Esimesena maailmas valmistas Indian elektristarteriga mootorratta. Elektrisüsteem töötas laitmatult, kuid tolleaegsed akud ei pidanud vibratsioonile vastu. 1913 oli Indian maailma suurim mootorrattatootja, tehases töötas kolmes vahetuse ligi 3000 töölist, kelle käe all valmis 31 950 Indiani. 1916 esitleti uue põlvkonna mootorratast – Indian Powerplus'i. See oli esimene Indian, mis ei olnud disaininud G. Hendee ja O. Hedström. Samal aastal lahkus tehasest ka G. Hendee.

Esimese maailmasõja ajal tellis USA valitsus 20 000 Powerplus'i (Harley-Davidson'e tellit ainult 7000). Kogu tootmine seati ümber sõjaväe tellimuse täitmiseks ning järgneva kahe aasta jooksul müügiks mootorrattaid praktiliselt ei tehtud. Sellega tegi Indian suure vea ja kaotas oma liidri positsiooni Harley-Davidson'ile. Pärast sõda jätkas Indian uue hooga. 1920 esitleti Scout'i, 1921 Chief'i

(1000cm³) ja 1923 Big Chief'i (1200cm³). Mootorrataste tootmisele hakkas mõju avaldama autotööstuse areng. Külgkorviga tsikkel maksis rohkem kui auto ning seetõttu üha rohkem inimesi



hakkasid otsustama viimase kasuks. Aprillis 1923 väljus tehasest 250 000. Indian. 1924 muudeti tehase nime – senisest Hendee Manufacturing Company' ist sai Indian Motocycle Company. 1926 esitleti taas kord uut mudelit – Indian Prince'i. 1927. aastal ostis Indian ära 4-silindrilisi mootorrattaid tootva Ace Motor Company. 1928 hakati tootma 101 Scout'e ning 1934 Sport Scout'e.

Algas Teine maailmasõda ning Indian hakkas sõjaväe tarvis mootorrattaid valmistama. Sõjaväe jaoks toodeti 3 erinevat mudelit: 640A (750 cm³), 741B (500 cm³) ning 841 (750 cm³). Riigi tellimuse said nii Indian kui ka Harley, kuid seekord sai Harley suurema tellimuse.

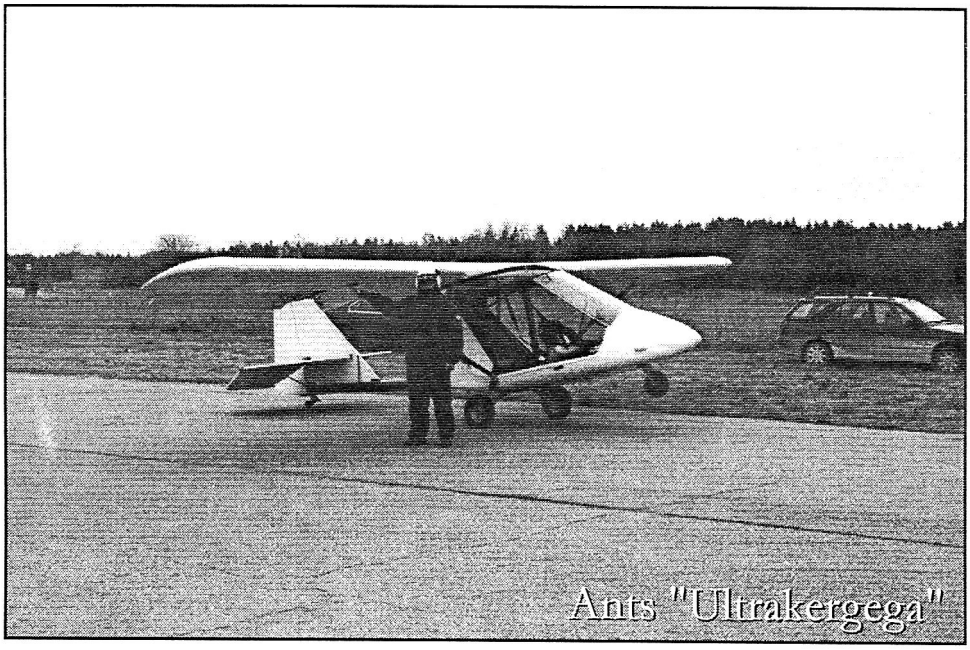
1945 müüs president Paul Du Pont Indiani Ralph Rogersile. Indiani majanduslik olukord oli väga vilets, uute mudelite väljatöötamiseks raha puudus. 1946. aastast toodeti ainult Indian Chief'e. Uued mudelid tulid tootmisesse alles 1948 – nendeks olid 440 cm³ Indian Warrior ja 220 cm³ Indian Arrow. Erilist müügi edu uued mudelid ei saavutanud. 1950. aastal R. Rogers lahkus tehasest ja kompanii jagati kaheks, üks osa tegeles tootmisega ja teine Britti mootorrataste müügiga. Kuid ka selle sammuga ei suudetud Indiani hukust päästa. 1950 lõpetati Arrow tootmine, 1952 Warrior'ite valmistamine ning tootmisesse jäi ainult Chief. 1953 tehas suleti sa sellega lõppes Indiani 52 aastat kestnud tegevus.

Sander Muhu

Indian arvudes

1901	3	**1919**	21500	**1937**	6037
1902	143	**1920**	19000+	**1938**	3651
1903	376	**1921**	?	**1939**	8883
1904	586	**1922**	?	**1940**	10923
1905	1181	**1923**	?	**1941**	8739
1906	1698	**1924**	?	**1942**	20410
1907	2176	**1925**	?	**1943**	16456
1908	3257	**1926**	8000?	**1944**	17006
1909	4771	**1927**	6027	**1945**	2070
1910	6137	**1928**	5077	**1946**	3621
1911	9763	**1929**	4635	**1947**	11849
1912	19585	**1930**	3790	**1948-49**	9000
1913	31950	**1931**	4557	**1949**	?
1914	25000	**1932**	2360	**1950**	2000+
1915	21000	**1933**	1667	**1951**	500+
1916	22000	**1934**	2809	**1952**	500+
1917	20500	**1935**	3715	**1953**	2000+
1918	22000	**1936**	5028		

Antsu uus hobi!



Ants "Ultrakergega"

Paar nädalat tagasi rääkisime Märdiga juttu, nagu ikka tsiklimehed, sellest mis tehtud ja mis töö all. Ning milliseid juppe vaja ja kust kuuldakse neid leida võivat. Ning siis nagu muuseas tuli ettepanek , et kirjutaksin klubikaaslastele ühest haigusest, mis mind on tabanud. Asi nimelt selles, et septembri keskpaiku helistati mulle ning täiesti võõras hääl küsis, kas ma tunnen ikka veel lendamise vastu huvi. Vastasin jaatavalt ja seega oligi mu hing antud uuele harrastusele. Nädal hiljem algasid loengud, kuu aega hiljem lendamised. Oleme esimene eralendurite grupp. Rahainimesed on saanud lenduri- litsensi Nõo kooli kursustelt Ja seda tõesti raske raha eest. Teooriakursuse lõppedes peab olema selge millega tahetakse lennata. Variandid on motodeltaplaanist alates kuni Cessna ja helikopterini välja. Helikopteri lennutund on nii kallis, et meie hulgast kopteri pilooti ei tule. Ka seisab Cessna ilma tööta. Kõige populaarsem on "ultrakerge". See on täitsa nagu lennuk, kahekohaline stardikaaluga max. 450 kg. Enamus maailma lennukitootjaid kasutab kergelennukitel "Rotax`i" kahesilindrliseid mootoreid. Need spetsiaalselt kohe magneetoga ja reduktoriga tiiviku jaoks.

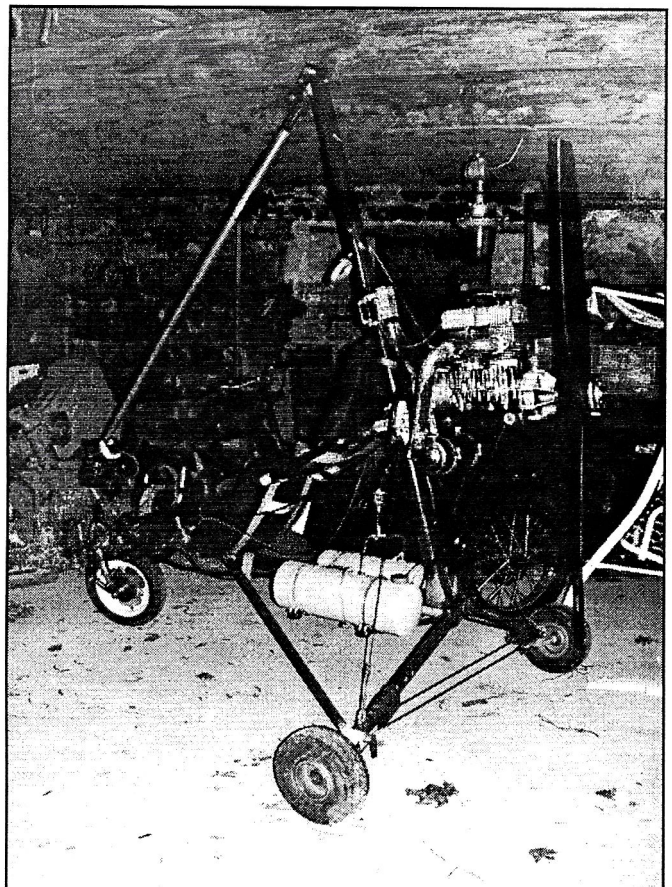


Antsu kodulinn linnulennult



Antsu pere noorim liige Laura-Liset esimesel õhulennul

Minu esimene lennukogemus leidis aset oktoobri keskpaiku deltaplaaniga. See on uskumatu riistapuu. Kolmerattane (trike), iste nagu chopperil, eesmine tunduvalt madalamal, kui tagumine, mootor taga ja tiib pea kohal. 60 km/h läheb juba õhku ja õhus on tunne nagu tsikli seljas- mootor päriseb ja jalatugede kõrvalt paistab liikuv maastik. Ei mingeid piirdeid ümber. 100-200 meetri kõrgusel on fantastiliselt kaunis pilt. Motodeltaplaan võimaldab näha maad hoopis teise nurga alt. Samas on ta võimeline maanduma murulapile, heinamaale, ükskõik millisele siledamale pinnale. Isiklik lennukogemus on mul küll alles napp. Olen lennanud üksi mõne meetri kõrgusel pikki lennuvälja. Kõrgemale pole lubatud. Samas on tulnud tõdemus, et kolmanda (vertikaal) mõõtme omandamine võtab aega. Kas minust asja saab selgub kevadel, kui pääseme jälle jätkama lende. Aga kui- siis ostan endale ka ja järgmisele kokkutulekule tulen juba mootorrattaga läbi õhu.


Propelleriga trike teiste tsiklitega

Kärsitult kevadet oodates!

Ants

NB! Ja seoses sellega läheb müüki BMW R51. Teate küll, see kaunis tsikkel, mis kahjuks M72 raamis. Soolona 32000.-, korviga 40000.- krooni. (M72 raam on praktiliselt sama, mis BMW R51 raam.)

Unikaalse sõiduki sertifikaat

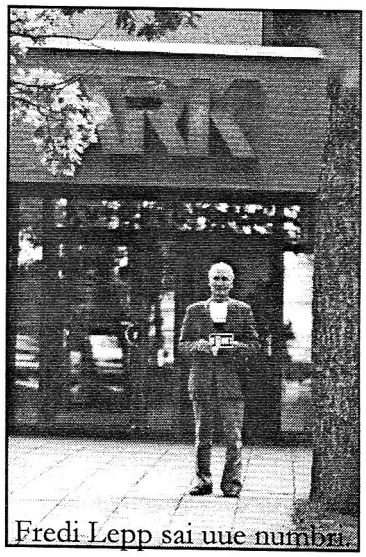
2001.a. üheks heaks saavutuseks võib pidada unikaalsete sõidukite registri loomist ARK`is ja nende sõidukite numbrimärkide riikliku standardi kehtima hakkamist. Välja on antud ka esimene unikaalse sõiduki musta värvi põhjaga, valgete kirjadega number "K 001" mootorrattale Zündapp KS 750. Omanik Fredi Lepp. Kuna uuniklasest vabadusvõitlejal ja kaitseliitlasel Fredil oli kiire, et osaleda mitmetel militaar üritustel lahingülesannete täitmisel oma kuulsal kiirel sõjaratsul, telliti esimesed viis numbrit "K" seeriast, sest tähte "M" lihtsalt polnud numbrite valmistajal. See telliti hiljem Saksamaalt ja nüüd saab ka numbri "M 001" õnnelikuks omanikuks keegi.

Eelduseks unikaalsete sõidukite registrisse pääsemiseks on vastavalt tehase originaalile restaureeritud liiklusvahend. Kui sõiduk on hästi säilinud, siis seda muidugi ei tohigi üle pinseldada. Selliseid eksemplare on. Hiljuti leiti Jawa 350 mudel 360/00 lausa 70-ndate aastate kaubapakendis.

Uunikutest mootorrataste (min.25 aastat vana, sellest nooremad ei saa kuuluda unikaalsete sõidukite registrisse) klassifikatsioon on järgmine :

A klass – mootorrattad: **1**- säilinud valmistamise hetkest muutmata kujul (originaal); **2**- säilinud peale kasutusotstarbe muutmist originaalsena; **3**- restaureeritud lähtudes originaalist; **4**- restaureeritud lähtudes muudetud kasutusotstarbest.

Hindamisskaala: 100-90 % originaal - 25-49 aastat vanad; 100-80 % originaal – 50-79 aastat vanad; 100-70 % originaal – 80 aastat ja vanemad.


Fredi Lepp sai uue numbri.

Selgitused: A klass hinnatakse originaalsuse hindamise tabeli järgi. !. rühma kuuluvad uunikumid on säilinud 100 % originaalseina; 2. rühma kuuluvad sõidukid, mis on säilinud originaalseina, kuid mis on uutena ehitatud ümber mingi spetsiaalse ülesande täitmiseks. Nendeks võivad olla kauba,- takso,- meditsiini,- sõjaväe,- sportmootorrattad jne. 3. ja 4. rühma kuuluvad liiklusvahendid, mis on restaureeritud lähtuvalt 1. ja 2. rühmast.

Näited: **A1** tunnust kannab unelm mootorratas – säilinud originaalis (hiljuti leitud Jawa 350); **A2** tunnust kannaks ACE, mis on ümber ehitatud USA-s kaubaveomootorrattaks, kui ta oleks säilinud heas seisukorras; **A3** tunnust kannab restaureeritud Indian Chief; **A4** tunnust kannab tünnisõidu mootorratas Indian.

Selleks, et saada Unikaalse Sõiduki Sertifikaati peab seda esitlema tehnilise hindamise ekspertidele. EVMK "Unic-Moto"-l on neli

eksperti. Sellepärast, et meil on üle eestiline klubi, piisab kahe eksperdi allkirjadest.

EVMK "Unic-Moto" motoeksprdid:
1. Urmas Teearu tel. 050 87150
2. Märt Karu tel. 056 684440
3. Tarmo Riisenberg tel. 051 09124
4. Toni Laan tel. 02 655 6818

Teadmiseks automeestele. Vajalik on kolme erineva klubi eksperdi allkirjad.
Autoeksperdid on:

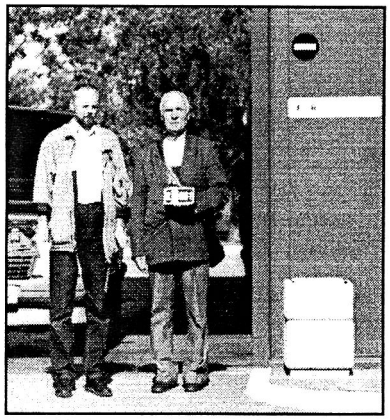
Klubi "Retrom"
Heiki Perli tel. 050 16583

Klubi "Pärnu Unic Sektsioon"
Harald Talmar tel. 055 543156
Tiit Talts tel. 052 13692
Urmas Loos tel. 050 27 438

Unikaalsete Sõidukite Klubi "Unic"
Hans Kurg tel. 02 607 2335
Tõnis Pappel tel. 050 93142
Priit Veski tel. 052 99160

Klubi "LEVATEK"
Raivo Raju tel. 052 46891
Arnold Lõhmus tel. 07 473765

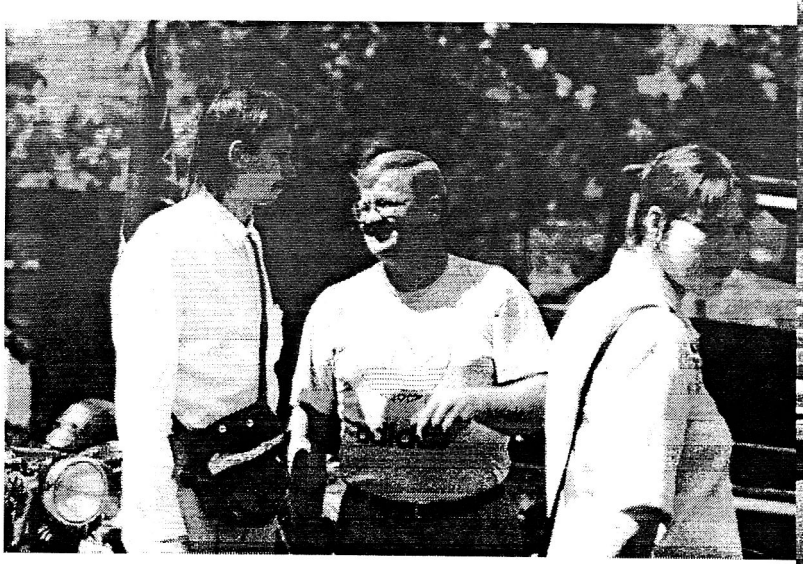
Kui eksperdid on oma "õnnistuse" andnud, siis peab omanikul kasas olema sõidukist 4 pilti. Fotode formaat 9x12cm. vaatega vasakult eest 45° nurga all. Need kinnitatakse sertifikaadile. Sertifikaadil peab olema hulganisti tehnilisi andmeid, mida oleks kasulik eelnevalt oma sõiduki kohta teada, mida ka eksperdid omanikult kindlasti küsivad. Põhimõtteliselt samad andmed, kui ARK`is sõiduki registreerimisel. Sertifikaate on neli: üks jääb omanikule, teine läheb ARK`i, kolmas läheb oma klubisse, neljas sertifikaatide registri pidajale Eesti Vanatehnika Klubide Liidus, kelleks on praegu Mati Kits. Temale viib sertifikaadi taotlused kokkuleppeliselt üks hindajatest ja omanik saab valmis sertifikaadid samalt hindajalt. Sertifikaate saab omanik enda kätte kolm: üks isiklikuks säilitamiseks, mis kannab No. 0000 – O (omanik); teine esitatakse ARK`i, mis annab õiguse kanda sõiduk unikaalsete sõidukite registrisse ja saada number, kannab No. 0000 – A (ARK); kolmas antakse oma klubi arhiivi ja kannab No. 0000 – K (klubi). See tundub keeruline olevat, tegelikult üpris lihtne. Kõik see on vajalik kontrolli säilitamiseks vanasõidukite registris. Ükski juhuslik, selleks mitteväärilise sõiduk ei saa ja ei tohi sattuda meie registrisse. Enne registri käivitumist oli juba selline situatsioon tekkimas. Kogu asjaajamine klubi siseselt on suhteliselt aeglane (ARK`is läheb kiiresti) ja tuleb varuda kannatust. Seda meie harrastajatel on – sõiduki restaureerimine kestab kuid, aastaid ja mõningal juhul aastakümneid. Edu bürokraatia rägastikus uuel aastal!


Fredi Lepp ja ARK-i Gunnar Orula ja imetlevad numbrit

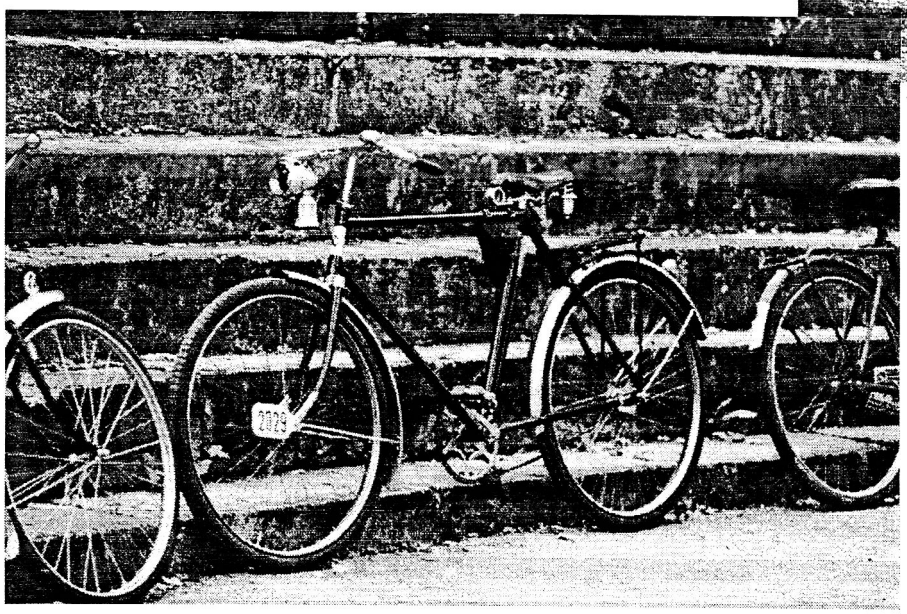
Märt Karu



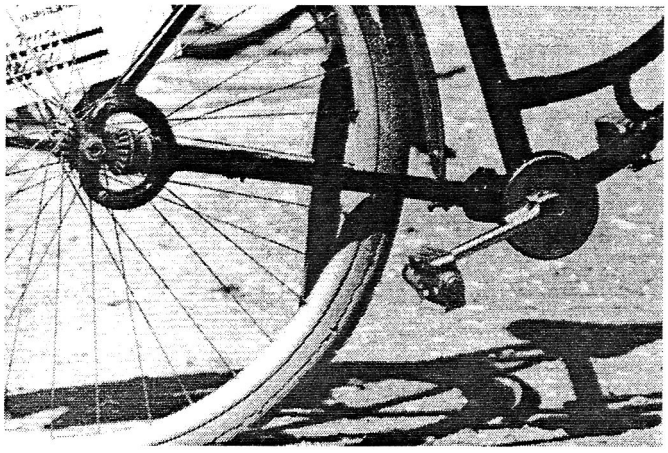


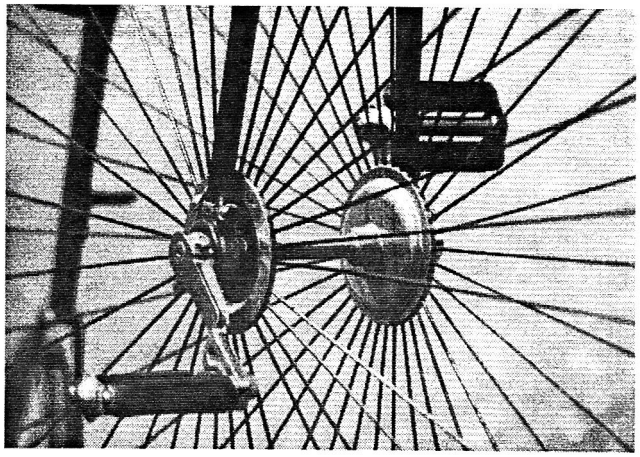


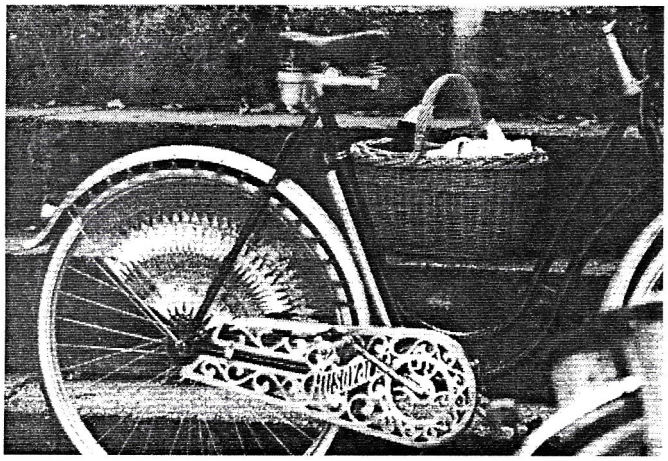


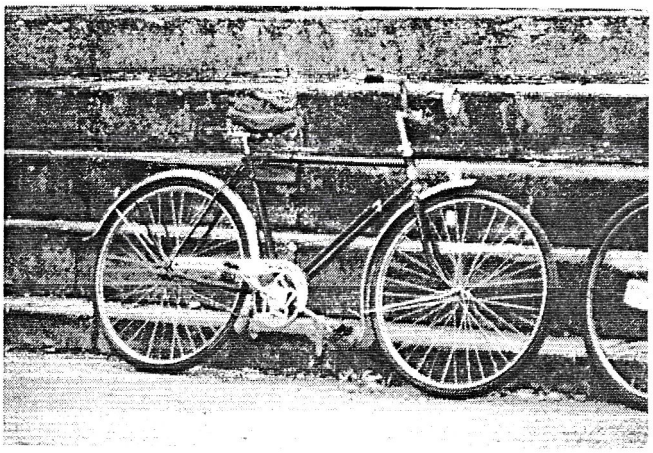


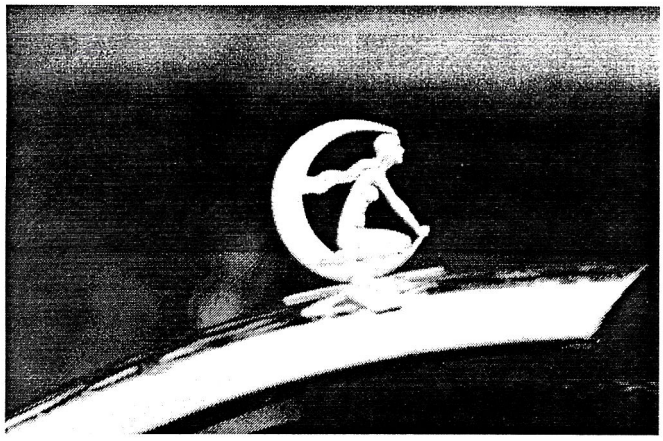
Jalgrattaselts WIRU

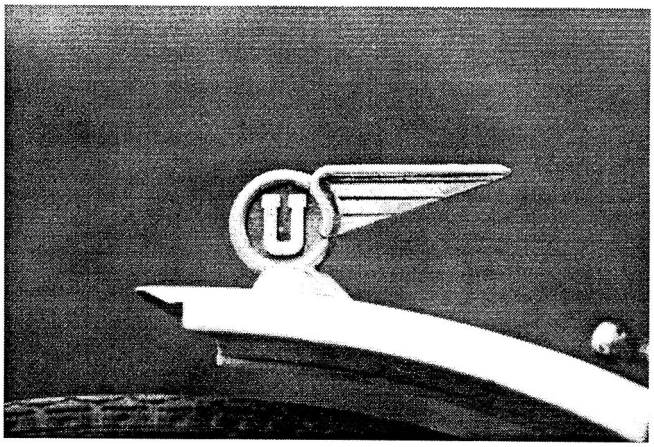


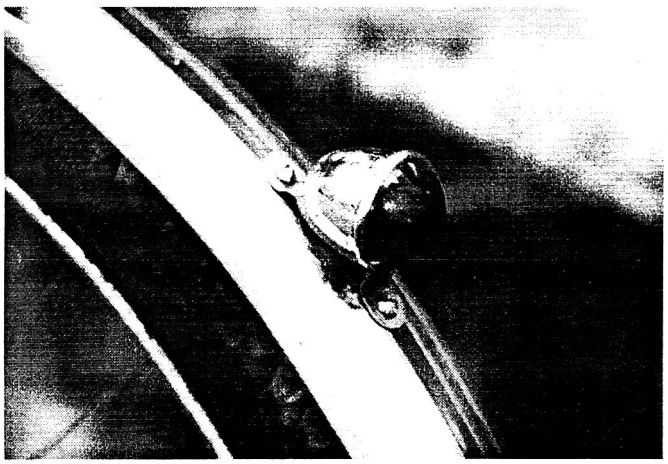


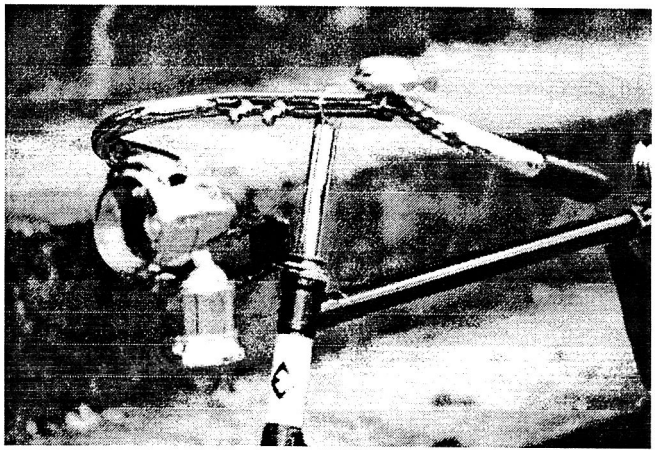







U





Parmalei

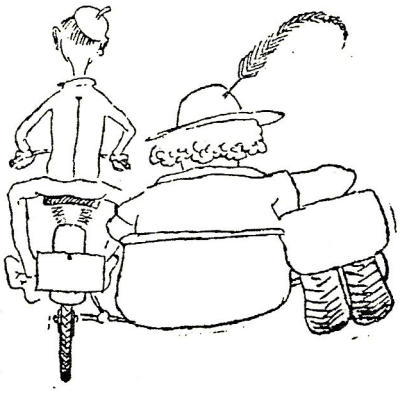


Kuri röövel Parmalei,
sõitis tsikliga – Harley.
Mängis tuusa mehe rolli,
mendilegi andis molli.
Sõbrad!!!
Kui te näete seda meest,
jookske ära tema eest!

Ettevaatusabinõud

Suured sõbrad kiiver – siiber,
nimed hästi riimuvad.
Kui sa tsiklil ringi tiirled,
abiks sulle mõlemad.
Kiiver kindlalt kinni vea,
siiber sadulale sea.
Siis on kaitstud sinu pea
ja ka peatuma ei pea.

Luuletaja Kirju-Tuss Masin



Talv

Talvel kannan jalas vilte,
vaatan mootorrattapilte.
Lumes libe on ju sõit,
võin ka külmetada põit.
Tsikli hästi sisse määrin,
suvel jälle praktiseerin.

Jawa sektsioon

Meie lähme Jawaga,
poodi tühja taaraga.
Pudel kolksub võrgu sees,
pidurdame putka ees.



M-i mehed

Käivitas Tiit vana M-i rondi
otsustas täis võtta londi.
M-i korv tal pungil õlut-viina,
tagaistmel M-i punapea Elviina.

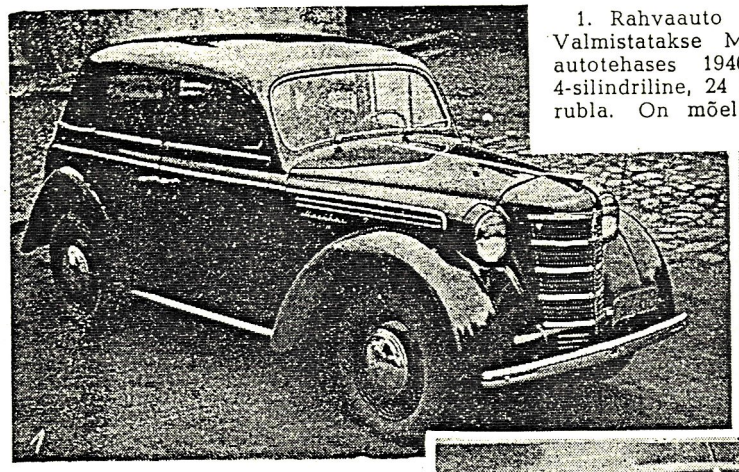
Suure kõrre põllu peal
olid vanad M-id reas.
Palju M-i mehi ringi sagis,
mustad, õlised ja nahktagis.

M-i mehed võtsid korgid maha,
Elviina kilkas, et ette, taha.
Pidu võttis kärmelt hoogu,
M-i mehi maha langes loogu...

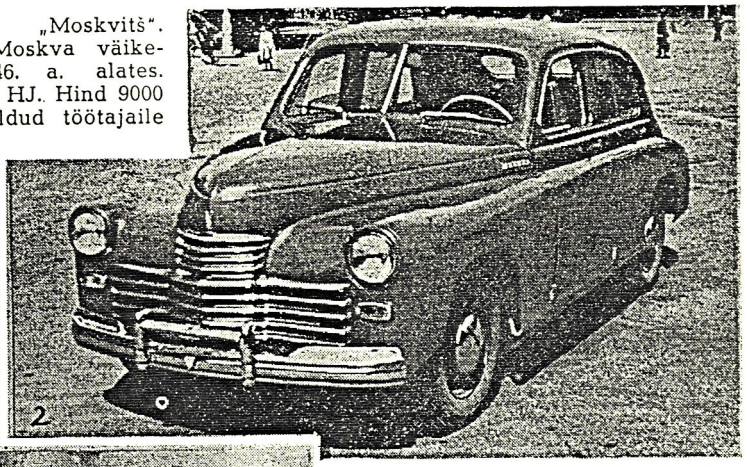
M-i mees Tiit Transves

UUSI MOOTORSÕIDUKEID

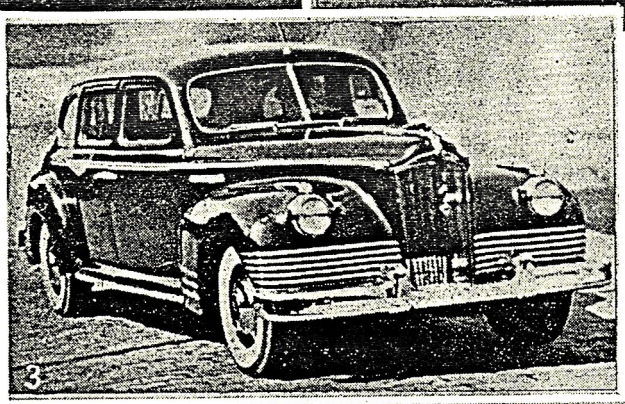
Käesolev viisaastak on hoogsalt areneva autotööstuse viisaastak. Seni töötanud tehased Moskvas, Gorkis, Jaroslavis, Leningradis, Iževis ja mujal suurendavad toodangut tunduvalt. Lisaks sellele rajatakse uusi autotööstusi Gruusias, Ukrainas, Siberis ja Valgevenes. Paljud töötajad meie vabariigis omavad juba praktilist ning odavat nõukogude rahvaautot „Moskvitš" ja nõukogude mootorrattaid. Aasta-aastalt näeme Tallinna ja teiste linnade tänavail üha rohkem nõukogude autotööstuse toodangut, uued mootorsõidukid muutuvad kõigile töötajaile kättesaadavaks. Piltidel: uusi nõukogude mootorsõidukite tüüpe Tallinna tänavail.



1. Rahvaauto „Moskvitš". Valmistatakse Moskva väikeautotehases 1946. a. alates. 4-silindriline, 24 HJ. Hind 9000 rubla. On mõeldud töötajaile isiklikuks sõidukiks, asutustele ja organisatsioonidele ei müüda.

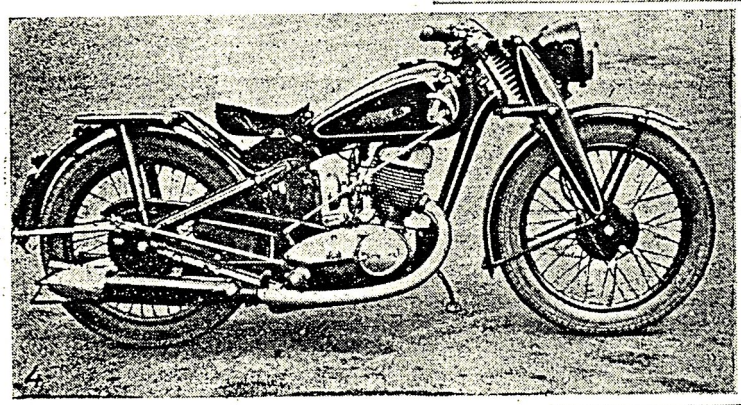


2. Tõldauto „Pobeda". Valmistatakse Gorki autotehases 1946. a. alates. 4-silindriline, 60 HJ. Asutustele ja organisatsioonidele.

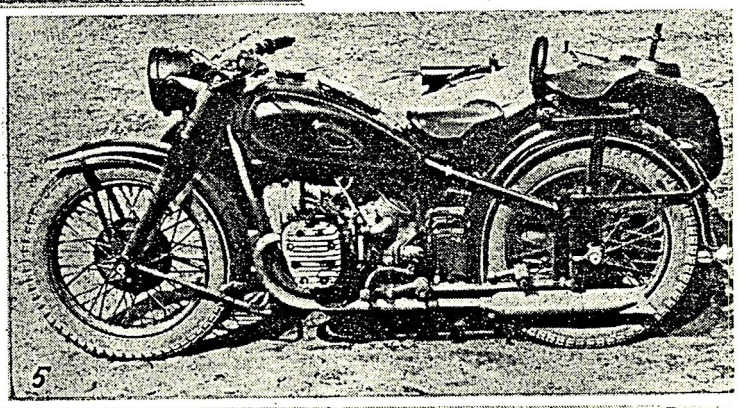


3. Tõldauto „ZIS-110". Valmistatakse Moskva Stalini-nimelises autotehases 1947. a. alates. 8-silindriline, 120 HJ. Asutustele ja organisatsioonidele.

4. Mootorratas „IŽ-350". Valmistatakse Iževi autotehases 1946. aastast alates. Ühesilindriline, kahetaktiline, 11,5 HJ. Hind 5600 rbl. Individuaaltarvitajaile.



4.

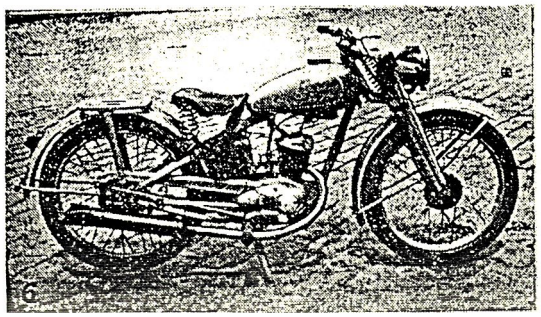


5. Mootorratas „M-72". Valmistatakse Gorki ja Irbiidi autotööstustes 1946. a. moderniseeritud mudeli kohaselt. Kahesilindriline, kahetaktiline, 18 HJ. Hind koos külgkorviga 10 000 rbl. Individuaaltarvitajaile.

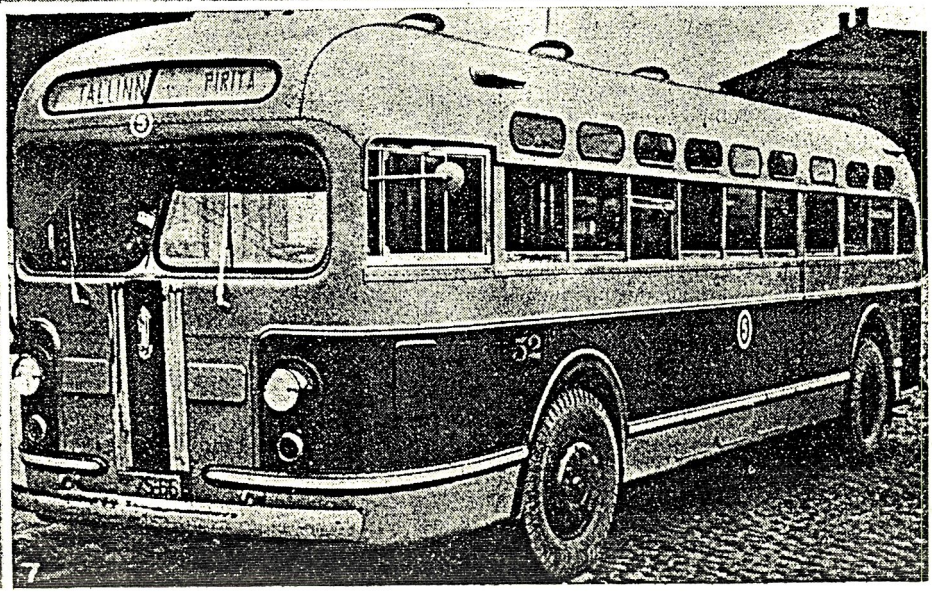
6. Mootorratas „K-125 Moskva". Valmistatakse Moskva mootorrattatööstuses 1945. a. alates. Ühesilindriline, kahetaktiline, 4,75 HJ. Hind 4000 rbl. Individuaaltarvitajaile.

7. Elektrodiiselautobus „ZIS-154". Valmistatakse Moskva Stalini-nimelises autotehases 1947. a. alates, 80 HJ. Töötajaskonna teenindamiseks autobuseliinidel.

P. Talvre fotod



6.



7.