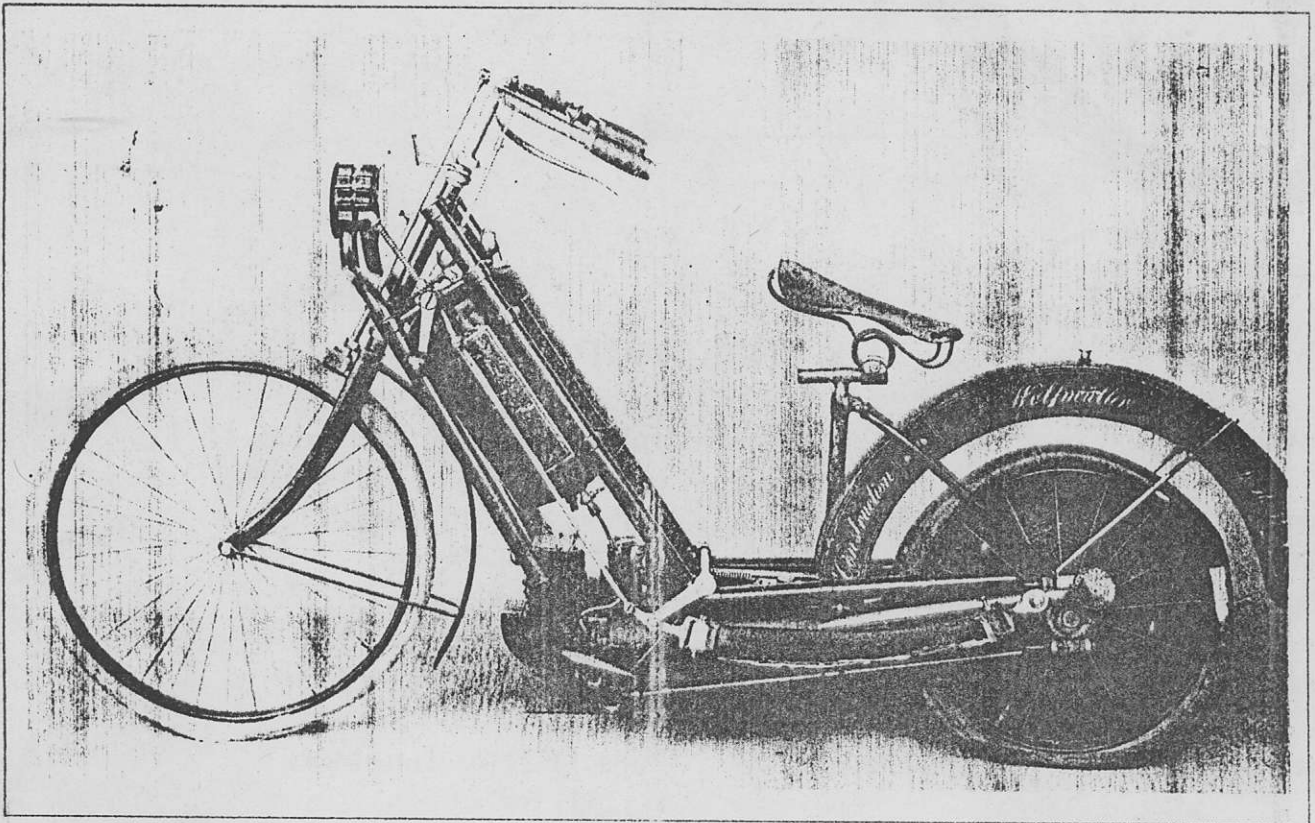


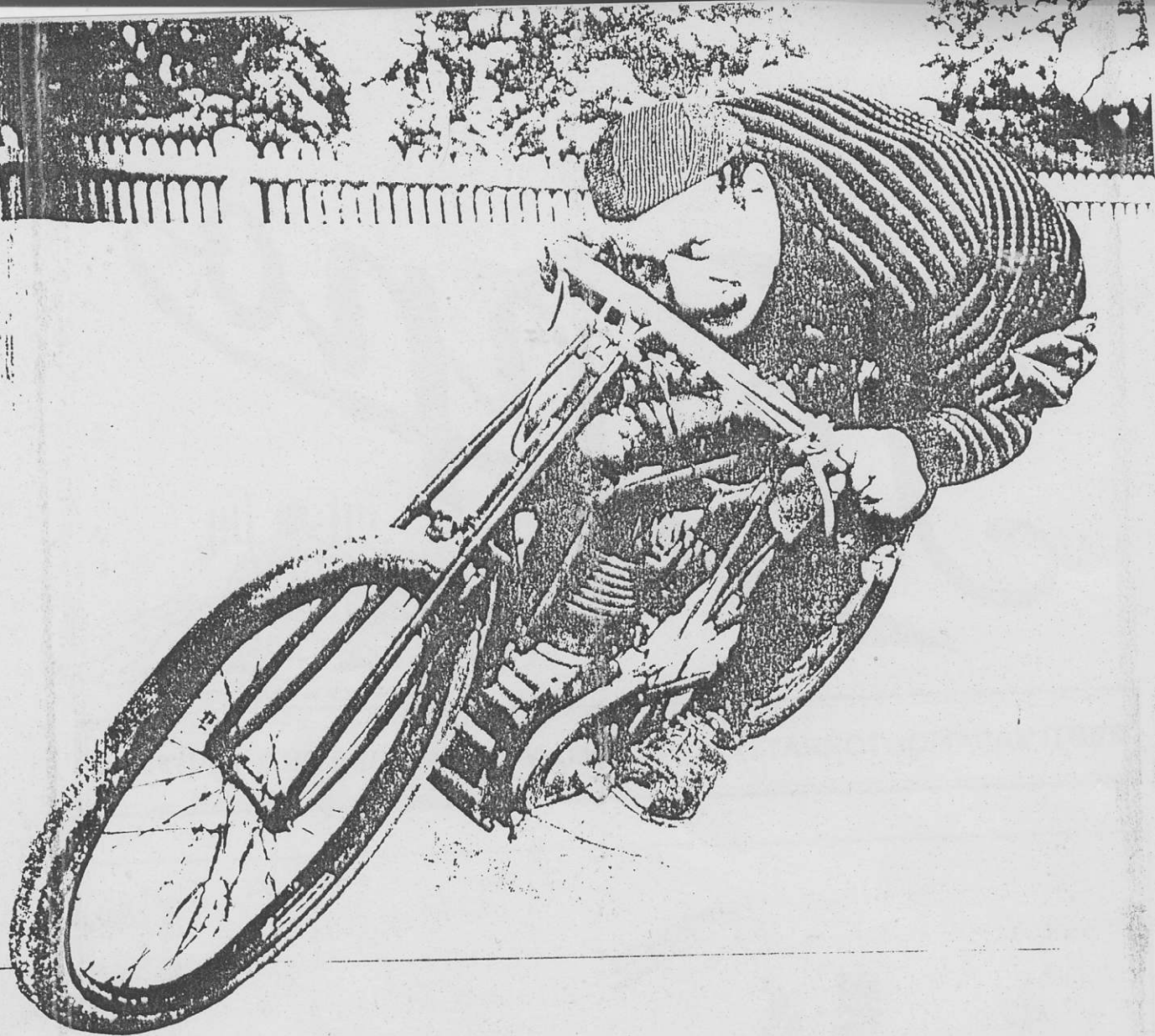
Tempo



EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.3 MAI 1995.a.



HILDEBRAND & WOLFMÜLLER - ESIMENE MOOTORRATAS EESTIS



EVMK "UNIC-MOTO"

President	Urmas Teearu	Tallinn, EE0038, Veimeri 38-44 k.(2) 6340-742 , t. (22) 442-995
Sekretär, ajakirja toimetaja	Märt Karu	Tallinn, EE0013, Hagudi 12-1 k. (22) 556-349
Põhjapiirkonna vanem	Ants Kivimäe	Harjumaa, Raasiku, EE2250 k. (22) 762-338 , m. (25) 230-252
Lõunapiirkonna vanem	Raivo Raju	Jõgeva mk., Maarja, EE2363 k. (237) 34-079
Idapiirkonna vanem	Mati Karuauk	Tapa, EE2210, Turu 14-44 k. (232) 76-744
Läänepiirkonna vanem	Tiit Talts	Pärnu-Jaagupi, EE3603, Uduvere k. (244) 94-164 , t. (244) 94-599
Viljandi piirkonna vanem	Arno Jõemaa	Võhma, EE2870, Viljandi 6 k. (243) 23-702
Tehnilise hindamise komisjoni esimees	Arvo Rand	Viljandi, EE2900, Reinu tee 12-3 k. (243) 55-503 , t. (243) 53-422
Revisjonikomisjon	Aare Ormus, Raivo Raudnagel, Ivar Aru	

HEI TSIKLIMEES !



Täitunud on meie kauaaegne unistus - asutada EESTI vanatsikli klubi. Motosektsiooni koosolekul detsembril 1994.a. otsustasime luua iseseisva juriidilise isiku, mittetulundus ühingu Eesti Vanamootorattaklubi "UNIC-MOTO". Tänapäevaks on klubi põhikiri ja asutamisdokumendid registreerimisel vastavates valitsusasutustes. Võime öelda, et oleme tähistanud tsikli sajandat aastapäeva Eestis oma klubi loomisega.

Suve põhiürituseks tuleb mootorratta 100-ndale aastapäevale Eestis pühendatud motokokkutulek "JÕGEVATREFF '95". Kuna juubel ei puuduta mitte ainult vana tsikli mehi, siis otsustasime ühineda Eesti motomatkajatega, kes korraldavad neljandat korda suurt rahvusvahelist kokkutulekut. See erineb Unic motosektsiooni varem korraldatud samalaadsetest tunduvalt - osavõtjaid on oodata 500-1000, enam kui kümnest riigist. Põhiliselt tulla tänapäevastel tsiklitel. Seda enam tõusevad ausse vanad. Julgen väita, et tulemas on Eesti kõigi aegade suurim motokokkutulek, millel osalemise võimalust ei tohiks keegi kasutamata jätta.

U. Teearu



100 AASTAT MOOTORRATAST EESTIS. 1895 - 1995

JÕGEVATREFF '95

04. - 06. AUGUST 1995



IV RAHVUSVAHELINE MOOTORRATAKOKKUTULEK

KORRALDAJAD: EESTI MOTOMATKAJATE KLUBI,
EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC MOTO".

KOHT: KURGJÄRVE SPORDIBAAS, HAANJA, VÖRUMAA.

PROGRAMM: SAUNAD, ELAV MUUSIKA, FOLK-SHOW, RAHVALIKUD MÄNGUD, TSIKLIKONKURSS, MOTOPARAAD VÖRU LINNAS, AUTASUSTAMINE. SOOVIJATELE ESKURSIOON PETSERI KLOOSTRISSE, EELDAB VENEMAA VIISA OLEMASOLU NING TASUTAKSE ERALDI TURISMIFIRMALE.

OSAVÕTUMAKS: 290.00 EEK SISALDAB 4 SÖÖGIKORDA, TELGIKOHA JA PROGRAMMI.

TEADMISEKS: ÜLESANDMINE KOHAPEAL, VIIDAD VÖRU-HAANJA TEEL, KORRA TAGAB TURVAFIRMA, SAABUB ARVUKALT MOTOMEHI ÜLE EUROOPA. KIIRUS LAAGRIS 5 KM/T. EELDAME KÕIGI LE PUNKTIDE TÄITMIST. TEEME KOOSTÖÖD LIIKLUSPOLITSEIGA.

LISAINFO: URMAS KAUNISTE, JUHKENTALI 22-6, EE0001 TALLINN,
TELEFON 22 43 93 36.

IGOR ELLISON, SADALA, EE2366 JÕGEVA MAAKOND,
TELEFON 8 237 49 386, 8 25 244 250.

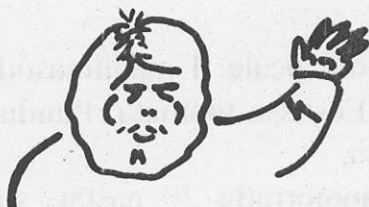
KAIJA RYTKÖNEN, RAUDTEE 48B-10, EE2400 TARTU,
TELEFON 8 27 473 037 (TARTU)

URMAS TEEARU, tel.tööl (22) 442-995, k.(2) 6 340-742

JÕGEVATREFF ON BALTI RIIKIDE SUURIM TSIKLIHARRASTAJATE KOKKUTULEK NING TÄNAVUSEST PEAKS KUJUNEMA EESTI KÕIGI AEGADE SUURIM ÜRITUS. OOTAME KÕIGI KATEGOORiate VANU JA UUSI MOPEEDE, MOTOROLLEREID JA MOOTORRATAID.

TERE TULEMAST!

UNIC-MOTO LIIKMETELE, KES TULEVAD MANDAATI VANA TSIKLI GA OMAL SÕIDUL, SOOVI KORRAL ALANDATUD OSAVÕTUMAKS ILMA SÖÖGITA 80 EEK (KA KOOS PEREGA).



TERE!

1895.a. kevadel ja suvel demonstreeriti Tallinnas korduvalt eestimaalastele esimest seeriatoodangus olevat mootorratast, mida siinmail varem polnud nähtud. Selleks ajaks oli valminud Tallinn-Peterburi raudtee, kus auruvedurid tossutasid, mõnes kohas peksti vilja aurumasina abil, tehaste jõumasinaid olid auruga käitavad, siiski olid tsikli proovisõidud nii suured sündmused, et jaanipäeva paiku Baltimaade kuberner, kes oli tulnud Lasnamäele ratsavõistlusi vaatama, jättis selle meelelahutuse kus seda teist, kuulates Kadriorus nädatavast sõiduriistast, mis ilma hobuste abita pidavat liikuma. 100 aastat tagasi oli see suur ime.

Jutt on "Hildebrand & Wolfmüller" mootorrattast, silindrimahuga 1488 ccm, mille puhul, seoses uue mootorsõidukiteaktsiisi seadusega, tahan natuke fantaseerida.

Oletme, et me suutsime Rootsi Tehnika Muuseumist, kus on säilinud üks eksemplar, hankida sellise ajaloolise harulduse, siis Eestisse tuues tuleks riigile maksta 1488 krooni silindrimahu eest, vanuse eest (101 aastat korda 150 EEK) 15 150 krooni ja 18% käibemaksu.(3058.00) . Kokku teeks 20046 krooni. Selliselt tänatakse neid "uuniklasi", kes kavatseksid harrastuseks tuua teistest riikidest haruldasi ja ajaloolisi sõidukeid. Tundub, et uus mootorsõidukiteaktsiisi seadus kaitseb väikese grupi uute autode müügiesinduste huve. Mõned aastad tagasi toimus Tallinnas Lastekodu tänavas, tolleaegses Autoinspeksioonis, uue seaduse projekti arutelu autode maale toomise vanuselise piirangu asjus, milleks taheti panna 10 aastat. Vanemate autode maale toomine keelati ära. Koosolekul osalesid enamuses autode müügifirmade juhid. Klubi "Unic" esindasid hr. Enno Poldre ja allakirjutanu. Saime selgitada klubi seisukohti nimetatud küsimuses. Harrastussõidukite suhtes lubati võtta eraldi määrus. Õnneks ei saanud sellest seadusest õieti asja, kuid see oli esimene üritamine piirata maale toodavate sõidukite vanust arvestamata alguses vanasõidukite harrastajatega. Kevadisel suurel automessil "Motorex" oli näha kuidas prominendid poseerisid fotograafidele "plekiliisus" mõistmata, et nad istuvad hr. Jakob Sitsi poolt suure vaevaga ja armastusega restaureeritud vanatehnika ajaloolises monumendis. Toodeti ju Ford T mudelit 19 aastat. Kui mujal Euroopas soovitakse igati riiklikult vanasõidukite alast liikumist toetada, siis meil kavatsevad väikese grupi erahuvide esindajad riigi abiga selle arengule lõpu teha. Võimalik, et meid lihtsalt unustati ehk on tegemist seadusemeeste teadmatusega. Raiuti metsa, laastud lendasid. Sel juhul tuhat vabandust seaduste väljamõtlejate ees. Viga annab alati parandada. Enamuses Euroopa riikides, kuhu ka Eesti tahab kuuluda, tehakse 25 aastastele vanasõidukitele suuresti hinnaalandust maale toomisel. Riigile on vaja tasuda käibemaks ostuhinnast ja tolli paberite vormistamis kulud.

Vanatehnika klubide harrastajatel on praktiliselt kõik peale II maailmasõda toodetud Euroopa ja Ameerika autod ning mootorrattad Eestisse toomata. Puudub täielikult 50-ndate, 60-ndate ja 70-ndate sõidukite klassika.

Harrastusauto iga võiks Eestis olla 25 aastat, mootorratta 20 aastat, siis jaksaks neid veel välismaalt osta.

Raskusi on oodata tüübi kinnitusega. Juba raadiost kuuldu põhjal olevat Ameerika autode heitgaasidega lood halvad. Kõik need piirangud ei tohi puudutada 20-25 aastaseid vanasõidukeid, mis hangitakse harrastuseks välismaalt.

Üks kummaline ebakõla veel sellest seadusest, et mootorratta eest tuleb tasuda sama mõõduga, kui autost. Mootorratta kasutamine on võimalik vaid päiksepaistelisel suvepäeval, autoga sõidetakse aasta ringselt sõltumata ilmast.

Kõik Eesti vanasõidukite klubid ja harrastajad, peame esitama Eesti Vabariigi valitsusele avalduse kõigi harrastajate allkirjadega, et võetaks mootorsõidukiteaktsiisi seadusse sisse vastav määrus vanatehnika harrastusena maale toodavate transpordivahendite kohta.

Lugupidamisega Märt Karu



HÄID PÄIKSEPAISTELISI TSIKLI SÕIDU PÄEVI ALGAVAL HOOAJAL!

MITTETULUNDUS ÜHING "EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI " UNIC-MOTO" "

PÕHIKIRI

1. Nimetus ja juhatuse asukoht.

- 1.1 Mittetulundus ühingu nimi on "Eesti Vanamoortoraklubi " Unic-Moto" "
- 1.2 Lühinimetus on " EVMK " Unic-Moto" "
- 1.3 Juhatuse asukoht on Tallinn Hobujaama 10
- 1.4 EVMK " Unic-Moto" omab embleemi.

2. Asutamise aeg.

- 2.1 EVMK "Unic-Moto" on reorganiseeritud Eesti Ühing "Autom" klubi "Unic" motosektsiooni (asutati 31.jaanuar 1976.a.) liikmetest.

3. Tegevuse eesmärgid ja nende saavutamise vahendid.

3.1 Tegevuse eesmärgid:

- 3.1.1. Vanamoortorra harrastus on tehnikakultuuriajaloo üks osa.EVMK" Unic-Moto" on vaba-tahtlik ühing, mis ühendab vanamoortoraste valdajaid ja huvilisi ning seab oma põhieesmärgiks vanatehnika säilitamise Eesti Vabariigis asjahuviliste individuaalse ja ühendatud tegevuse kaudu.
- 3.1.2. Vanamoortoraste otsimise, taastamise ja säilitamise originaalseina.
- 3.1.3. Asjahuviliste ühendamine ja nende huvide kaitsmine.
- 3.1.4. Abi registreerimata vanamoortoraste dokumentide vormistamisel.
- 3.1.5. Klubi liikmete tehniliste teadmiste tõstmine, restaureerimisalase tegevuse suunamine.
- 3.1.6. Eesti mootorratta ajaloo ja mälestiste kogumine ja talletamine.

3.2 Saavutamise vahendid:

- 3.2.1. EVMK " Unic-Moto" korraldab restaureerimisseminare, varuosade päevi, näitusi, kokku-tulekuid ja võistlusi.
- 3.2.2. Teeb selgitustööd vanamoortoraste kaitsmiseks ja säilitamiseks ning tutvustab rahvale klubi eesmäärke.
- 3.2.3. Võtab üle klubi "Unic" motosektsiooni varad (raamatufond, arhiiv j.n.e.) ning jätkab juba tehtud tööd.
- 3.2.4. Annab välja erialast ajakirja "Tempo", katalooge ja muid trükiseid.
- 3.2.5. Võimaluse korral avab vanatehnika muuseumi.
- 3.2.6. Autasustab oma aktiviste.
- 3.2.7. Loob klubi siseseid margi sektsioone.
- 3.2.8. Loob sidemeid samalaadsete klubidega välismaal.

4. EVMK "Unic-Moto" liikmeks astumise kord, sellest lahkumine ning väljaarvamise kord.

- 4.1. Klubi liikmeks võivad olla kõik vähemalt 16-aasta vanused isikud. Nooremaid huvilisi võib võtta klubi noorliikmeks nende vanemate nõusolekul.

~~4.2.~~ Klubi toetaja liige võib olla füüsiline või juriidiline isik, kes on huvitatud vanatehnika alase liikumise arendamisest Eestis.

- 4.3. Klubi liikmeks astuja kirjutab avalduse, maksab sisseastumismaksu ja liikmemaksu.

4.4. Klubi liikmemaksud.

- 4.4.1. Noorliikmel ~~kuni 15 aastat~~ tuleb maksta 10% tavalisest sisseastumis- ja liikmemaksust.
- 4.4.2. 16 aastat ja vanemad kooli-,üliõpilased ja pensionärid maksavad 50% tavalisest sisseastumis- ja liikmemaksust.

~~4.4.3.~~ Füüsiline toetajaliige maksab tavalise sisseastumis- ja liikmemaksu. Punktide 4.4.1.,4.4.2. situatsiooni puhul vastavalt nende makse määrade järgi.

~~4.4.4.~~ Juriidilise toetajaliikme sisseastumis- ja liikmemaks on 10 kordne tavalisest sisseastumis- ja liikmemaksust.

4.5. EVMK "Unic-Moto" -st lahkumine on vabatahtlik ja toimub kirjaliku avalduse alusel. ~~kõigi klubi liikmeks olemise vormide puhul~~. Sisseastumis- ja liikmemakse ja rahalisi toetusi EVMK "Unic-Moto" ei tagasta.

4.6. EVMK "Unic-Moto" -st väljaarvamine ^{klubi}algatusel ^{koostöös juhatusega} ~~kõigi liikmeks olemise vormide puhul~~ toimub juhul, kui klubist väljaarvatav on käitunud halvustavalt ja väärilt teiste klubi liikmete ning klubi suhtes, tuues klubi mainele korvamatut kahju. Otsuse kinnitab üldkoosolek.

~~4.7.~~ Klubist väljaarvamine klubi algatusel, ~~kõigi liikmeks olemise vormide puhul~~, toimub aasta-maksu põhjusega maksmata jätmisel. Sel juhul saadetakse võlgneajale hoiatav teade. Teate väljastamisest 1 kuu möödudes selgitava vastuse puudumisel fakt avalikustatakse ja liige arvatakse klubist välja. Otsuse kinnitab üldkoosolek.

~~4.8.~~ Klubi liikmeks olemise ~~kõigi vormide puhul~~ väljaarvamise küsimuse arutamisest on asjaosalisel õigus osa võtta.

4.8 Klubi liikmeks olemise vormide puhul väljaarvamise küsimuse arutamisest on asjaosalisel õigus osa võtta.

5. EVMK "Unic-Moto" liikmete õigused ja kohustused.

5.1. Klubi liikmeks olemise vormid ja õigused:

5.1.1. Noorliige on kuni 15 aastane isik. Ei oma hääleõigust ning ei saa olla valitud klubi juht-organisse. 16 aastaseks saamisel lugeda noorliige täieõiguslikuks klubi liikmeks.

5.1.2. Klubi liige on 16 aastat ja vanem füüsiline isik. Võib valida ja olla valitav kõigisse juht-organisse, esitada ettepanekuid klubi tegevuse asjus ning arupärada klubi puudutavates küsimustes, esindada klubi teiste analoogiliste klubide kokkutulekul.

~~5.1.5.~~ Klubi juhatuse ning revisjonikomisjoni liikmed peavad olema kas Eesti kodanikud või Eestis alalist elamisluba omavad välismaalased.

~~5.1.4.~~ Klubi toetajaliige on füüsiline või juriidiline isik, kes vabatahtlikult soovib rahaliselt toetada vanamootorratta alast liikumist Eestis. Ei oma hääleõigust ega olla valitav klubi juhtorganisse. Saab osaleda nõuandva vaatlejana klubi kõigil üritustel. Õigus saada kõigist trükistest näidise.

~~5.1.5.~~ Juriidiline toetajaliige omab õigust osta reklaampindu klubi avalikel üritustel ja trükistes klubi juhatuse äranägemisel ja mahtudes.

~~5.1.6.~~ Auliige on EVMK "Unic-Moto"-le või Eesti motokultuurile erilisi teeneid osutanud füüsiline või juriidiline isik. Auliikme nimetus omistatakse üldkoosoleku otsusega.

5.1.7. Kõigil liikmeil on õigus osaleda klubi üritustel ja trükistes - võtta osa klubi tegevusest vastavalt käesolevale põhikirjale.

5.2. Klubi liikme kohustused:

5.2.1. Propageerida klubi eesmärkidele vastavat tegevust.

5.2.2. Koguda vanasõidukialast kirjandust ja ajalugu.

5.2.3. Tegeleda aktiivselt klubi ühistegevuse edendamise ja vanamootorratta taastamisega.

5.2.4. Vanamootorratta müümisel või vahetamisel eelnevalt informeerida klubi juhatust ja teha pakkumine klubi liikmetele.

5.2.5. Austada põhikirja nõudeid ja täita üldkoosoleku otsuseid.

5.2.6. Hoida kõrge klubi au.

6. Klubi struktuur.

6.1. Klubi on jagatud regionaalsel printsiibil viieks piirkonnaks:

1. Põhja piirkond

2. Lõuna piirkond

3. Ida piirkond

4. Lääne piirkond

5. Viljandi piirkond

6.2 Piirkondade õigused ja kohustused kattuvad klubi üldeesmärkidega.

7. Klubi juhtorganid.

- ~~klubi juhtorganid on~~
- 7.1. EVMK "Unic-Moto" kõrgeimaks organiks on klubi liikmete üldkoosolek, mis kutsutakse kokku vähemalt üks kord aastas.
- 7.2. Klubi liikmete üldkoosolek:
- 7.2.1. Arutab ja lahendab klubi tegevuse põhiküsimusi.
- 7.2.2. Määrab sisseastumis- ja liikmemaksu suuruse.
- 7.2.3. Valib klubi presidendi, juhatuse ja revisjonikomisjoni. → Revidendi ?
- 7.2.4. Annab hinnangu klubi juhtkonna tegevusele ja kuulab ära revisjonikomisjoni aruande.
- 7.2.5. Üldkoosoleku ja teiste klubi organite otsused on õiguspädevad liithäälteenamuse alusel.
- 7.3. Üldkoosolekute vahelisel perioodil juhib klubi tegevust 7 liikmeline juhatus, kes peab koosolekuid vastavalt vajadusele. Juhatus valitakse aastaks ja sinna kuuluvad piirkondade vanemad, klubi sekretär ja klubi president.

8. Revisjonikomisjoni moodustamise kord, pädevus ja volituste tähtaeg.

- ~~Revisjonikomisjoni valib üldkoosolek.~~
- 8.2. Revisjonikomisjon on 3 liikmeline.
- 8.3. Revisjonikomisjon valib oma koosseisust vanema.
- 8.4. Revisjonikomisjon revideerib klubi põhikirjalist ja majandusliku tegevust.
- 8.5. Esitab aruande vähemalt üks kord aruandeperioodi jooksul üldkoosolekule.
- 8.6. Revisjonikomisjoni volituste tähtaeg on üks aasta.

9. Vara tekkimise, kasutamise ja käsutamise kord.

- 9.1 Rahaliste vahendite tekkimine:
- 9.1.1. Laekumised sisseastumis- ja liikmemaksudest.
- 9.1.2. Annetused, fondide eraldused, ~~rahalised~~ *rahalised*
- 9.1.3. Reklaamist saadavad tulud. *EV ja VR ühikute ja joni üht...* 5.1 lg 2
- 9.1.4. Vanatehnika alastest trükistest saadavad tulud.
- 9.1.5. Üritustest saadavad tulud. *muudest laekumistest*
- 9.2. Rahaliste vahendite kasutamine: *5.3*
- 9.2.1. Suuremate projektide finantseerimise otsustab üldkoosolek. Näiteks rallide, näituste eelarved klubiruumide ost jne.
- 9.2.2. Tähtsamad kulutused otsustab juhatus. Näiteks medalite, märkide, autasude tellimine jne.
- 9.2.3. Igapäevaseid väiksemaid kulutusi otsustab klubi president või sekretär. Näiteks üürid, kantseletarbed postikulud, ajakirja "Tempo" kirjastamise kulud jne.
- 9.3. Varade käsutamise kord:
- 9.3.1. Kõik maksekorraldused, sularahanõuded, kassatsekkid peavad kandma klubi presidendi või sekretäri allkirja.
- 9.3.2. Klubi kassast sularaha väljamaks toimub klubi presidendi korraldusega.
- 9.3.3. Varaliselt vastutab klubi president.

10. Põhikirja muutmise ja täiendamise kord.

- 10.1. Põhikirja muuta või täiendada võib ainult klubi üldkoosolek. *3 korda 7 punktilise*
- 6.*
C.1 11. Reorganiseerimise ja tegevuse lõpetamise alused ja kord.
- 11.1 Klubi tegevuse reorganiseerimise või lõpetamise otsustab üldkoosolek liithäälteenamuse alusel.
- 11.2. Likvideerimiskomisjon moodustatakse ja sellega kaasnevad toimingud täidetakse "Mittetulundusühingute ja nende liitude seadus" 23. märtsist 1994.a. IV peatükk §31, §32, §33 alusel.

EVMK "Unic-Moto" president

/U.Tearu/

EVMK "Unic-Moto" sekretär

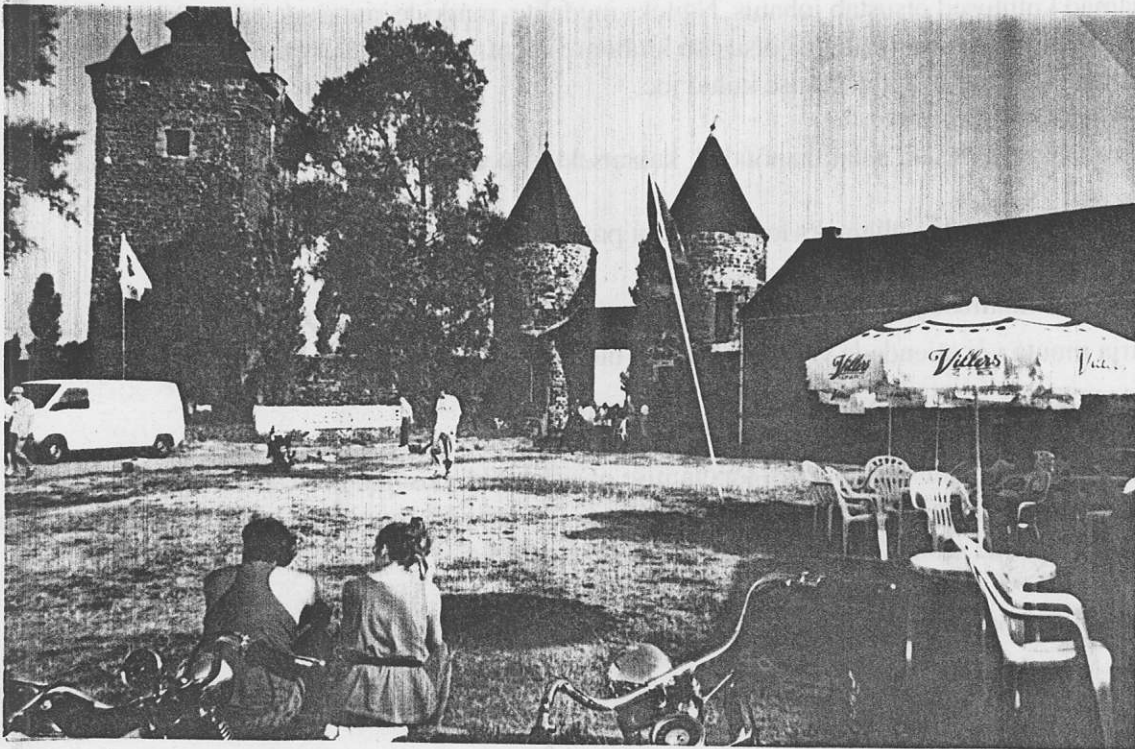
/M.Karu/

Sombrefe 1994.
Teine INDIAN ralli Belgias.



Üritus toimus ajalooliselt põnevas kohas, 40 km kuulsast Waterloo lahinguväljast. Rallil oli osavõtjaid 346, peaaegu kõigist Euroopa riikidest. Kaugemad külalised olid Kanadast ja Eestist. Kohale oli saabunud 221 "Indiani". Nendest kaks 1920; üks 1913 Big Twin; 1917 Power plus; 1919 Powerplus; 130 Chiefs; 30 Scouts ja 15 Four ning palju uuemaid mudeleid.

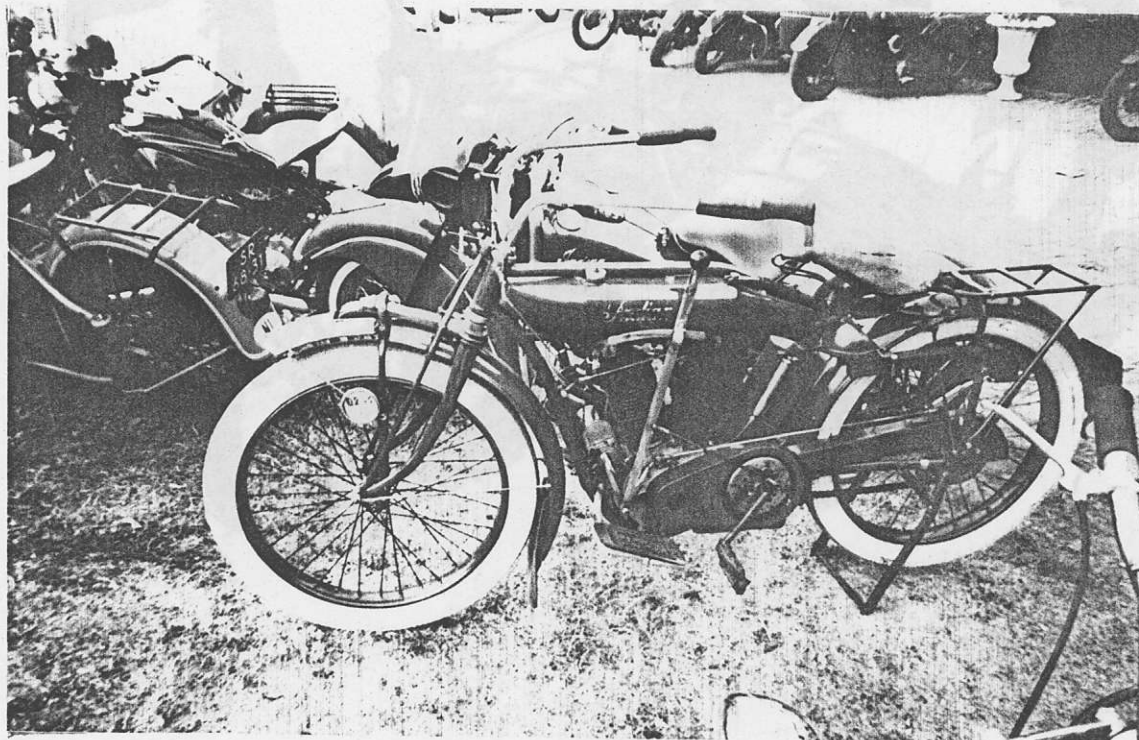
Ilm oli troopiliselt soe 40° C ja väga kuiv. Nädalalõpuga kulus ära 1500 liitrit õlut ja purjus osalejaid näha ei olnud ainsatki. Ürituse ajal toimus ka fännidele varuosade müük, kust võis osta kõike vajalike osi,



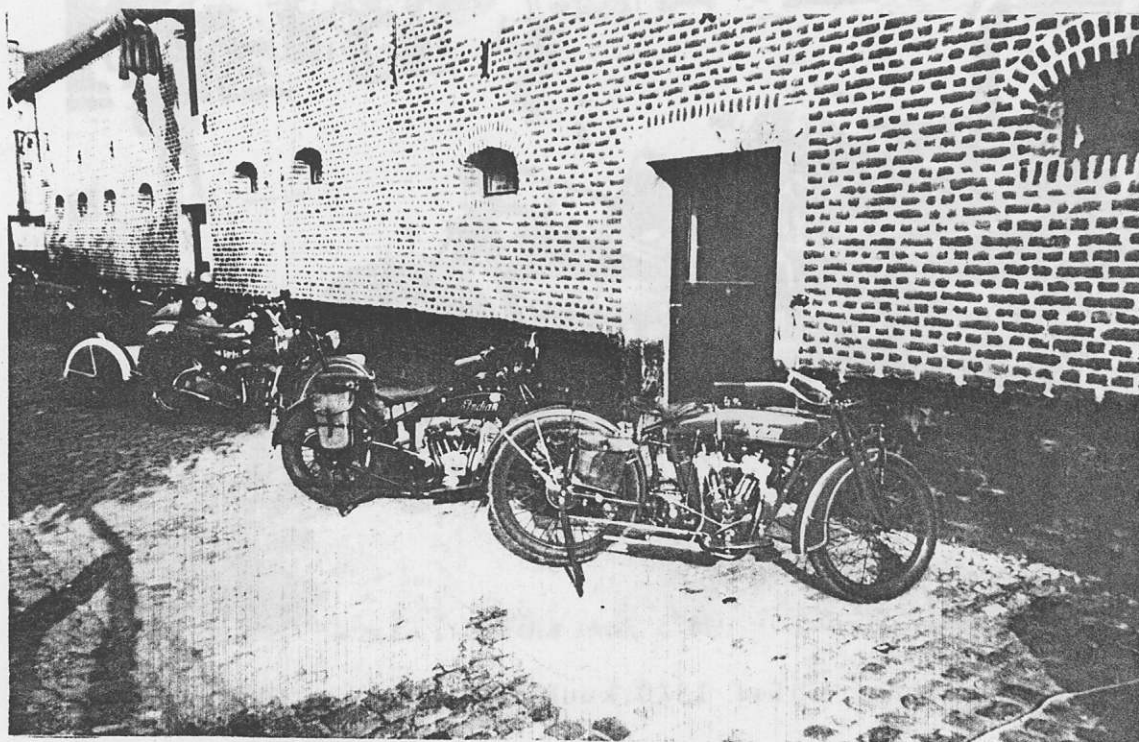
kirjandust, riideid ja muud sümbolikat.

Kõige pikema tee 1590 km oli sõitnud Michail Matheis Viinist, oma 4-sel külgkorviga 1940 aasta mudelil.

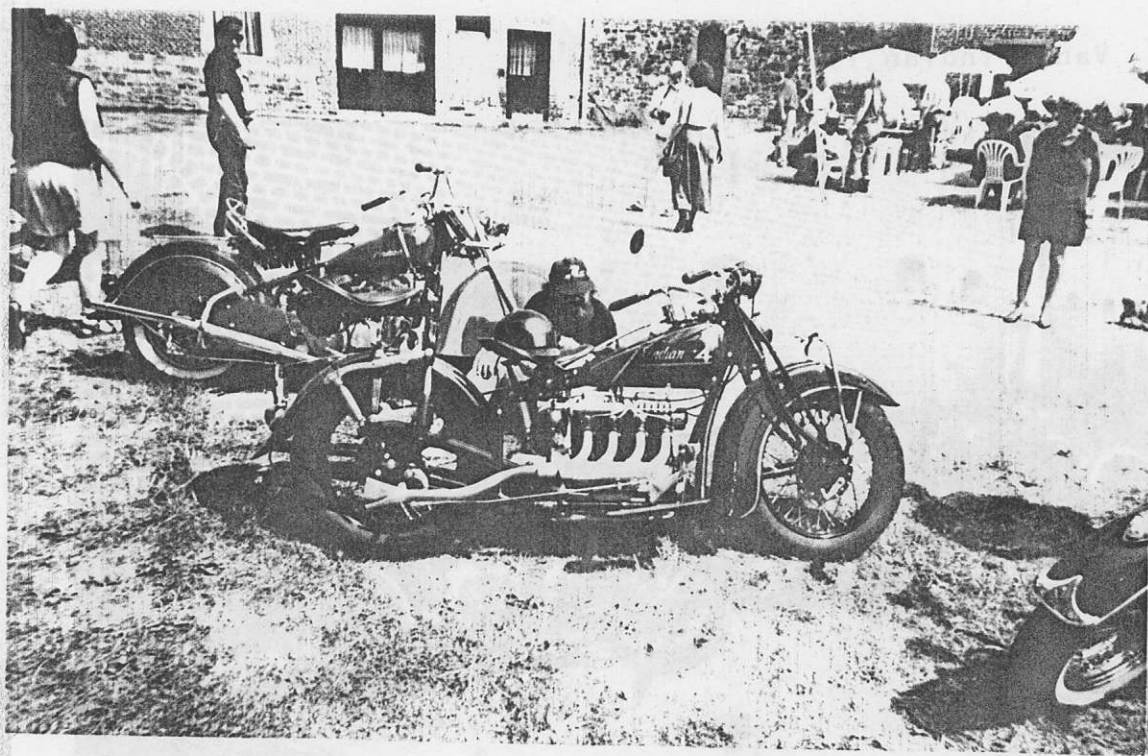
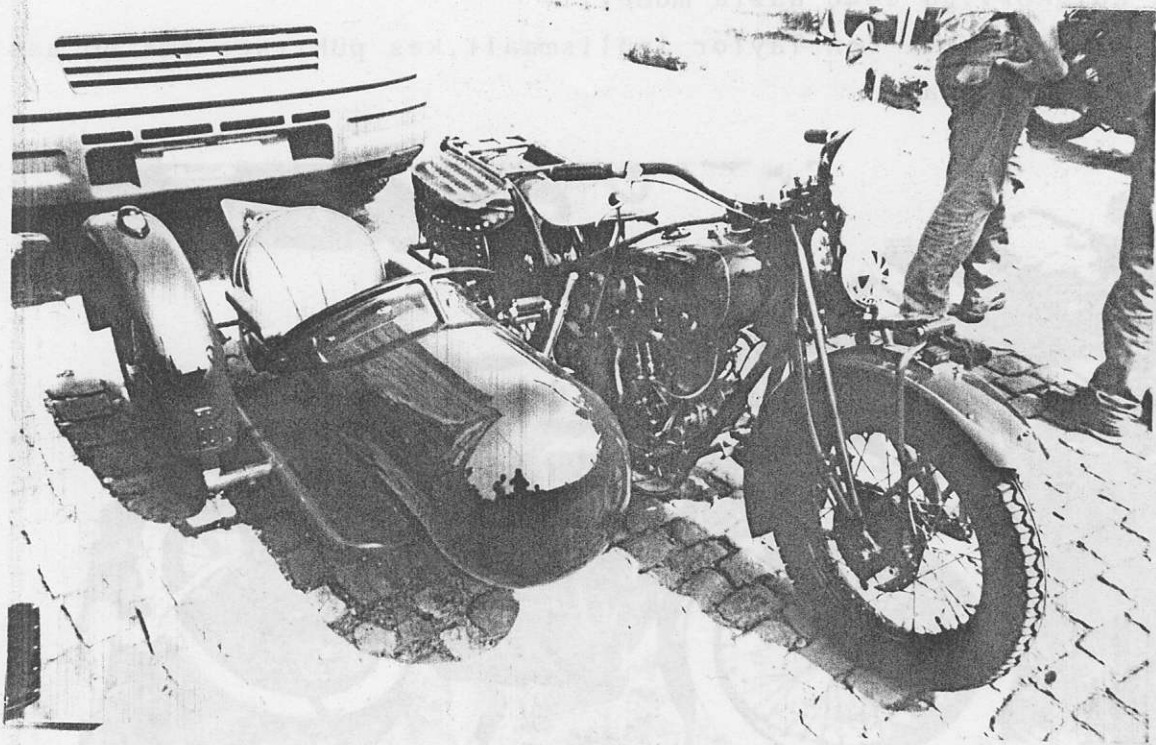
Vanim osavõtja oli Len Taylor Inglismaalt, kes pühitses oma 80 aasta juubelisünnipäeva.



Vanim Indian 1913 Big Twin.



Powerplus Eestist aastast 1919.



Haruldus Blackhawk Chief 1340 kuubikut aastast 1953.

TANTS VÄRVIPOTI ÜMBER.

Küsisin endalt sel laupäeva õhtupoolikul, kui päike nii kenasti paistis ja üldse

ei olnud tahtmist laua taga istuda, mis mind ajendas seda lookest kirjutama.

Võib-olla algas kõik sellest, et 1988 aastal nõelas mind ja kaht minu parimat sõpra vanasõidukimesilane. Nõelas nii valusasti, et selle tagajärjel ostsime algatuseks mootorratta Harley-Davidson WLA 42, millel puudus esihark ja veidi hiljem vähe kopsakama rauahunniku - OPEL ADMIRAL '39 (seda viimast nutan muuseas tänaseni taga!). Milline oli meie idee tol ajal?

Loomulikult need sõidukid korda teha! Tore oli koos käia, juttu ajada ja Harley paaki nühkida. Muuseas, olen tähele pannud, et kõik, kes endale vana tsikli on soetanud, alustavad restaureerimist paagi, kui kõige suurema ja ümarama

tsiklitüki pahteldamisest ja lihvimisest. (Kahjuks raugneb selle valmides ka paljude entusiasm).

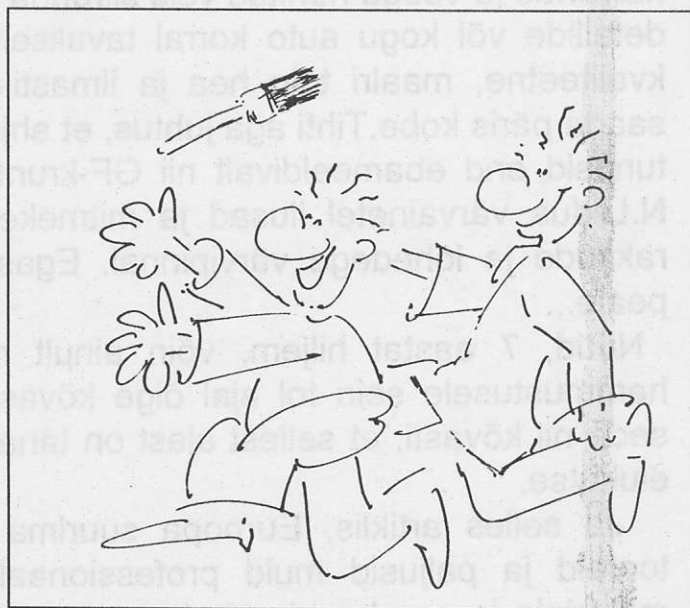
Kui ma nüüd edasi mõtlen ja meelde tuletan, milliseid pingutusi tol ajal tuli teha värvimis- ja lihvimismaterjalide soetamiseks, tõuseb külm higi otsa ette.

Pahtlit (tol ajal parimat, nn."jugo pahtlit") püüdsime hankida klaverivabrikust, kust peale mitmenädalast

konspiratsioonitegevust üks tööline seda hingehinna eest salaja välja tõi, pritspahtlit saime "Järve teenindustest" meistrile altkäemaksu pakkudes, punakas kruntvärv leidis põllumajanduskallakuga poest ja liivapaberit sai ostetud turult...

Ürituse kroonis Opel'i värvimiseks vaja olnud tumesinise värvi (ML) hankimine, mis kestis minu mäletamist mööda lõputuid nädalaid, kuni ühes tollal tuntud autobaasis maaler meile vajaliku koguse (5 L) suutis kõrvale panna. Kahjuks ei jõudnud see projekt kunagi nii kaugemale, et oleks värvi vaja läinud... Ja värv seisab tänini minu sõbra keldriaknal, kurgipurgis, nagu leinates endisi aegu, kus iga tarbeeseme hankimisest võis välja kooruda keskmise tähtsusega seiklus.

Oma teadmised mootorratta plekkosade ja auto kere taastamiseks, s.o. eel-
töök ja värvimiseks ammutasime tol ajal paarist raamatust ("Metallpindade



värvimine" , "Autode remont" jne.), mis kõik kenasti vastuolulist informatsiooni andsid ja samuti paarilt tuttavalt. Astusime ka liikmekanditaatideks klubisse "UNIC". Püüdsime järgide oma töös sel ajal üldtuntud malli, see on:

peale kere puhastamist roostest ja aukude kinnikeevitamist (ja vahest ka epoga paikamist - uih!?) puhu pind purust puhtaks ja krundi üle GF-krundiga (mida lahustati sellega, mis kätte juhtus). Kui see on paar ööd-päeva kuivanud, lükka liivapaberiga kergelt üle ja pahtelda augud ning lohud sirgeks (koorekiht kasutas "jugo-pahtlit", ristiinimene lätlaste möga), siis oota, kuni pahtel kuiv on (vahest tulid oodates lehedki puule) ja nühi puutüki või suusamäärdeklotsi abil siledaks. Seejärel siirduti pritspahtli juurde. Parim, mis

tol ajal saada oli, kandis nime MC ja oli tõesti täiesti kasutatav, kuid nii defitsiitne ja kulla hinnaga, et paljud otsustasid nitropahtlist ja GF-krundist tehtud segu kasuks. Mõnel läks õnneks, mõnel mitte... . Kui pritspahtel kuivanud ja veega nühitud võis siirduda värvimisele. See töö jäeti suuremate detailide või kogu auto korral tavaliselt professionaalide teha. Kui värv oli kvaliteetne, maali tuju hea ja ilmastikutingimused soodsad, võis tulemus saada päris kobe. Tihti aga juhtus, et ahjus liigselt kuuma saanud metallpinnal tundsid end ebameeldivalt nii GF-krunt, MC-pahtel kui PF-värv (eks olnud N.Liidus värvainetel ilusad ja mitmekesised nimed!) ja asi lõppes inetute rakkude ja lõhedega värvipinnal. Egas midagi, elektrivibra kätte ja otsast peale... .

Nüüd, 7 aastat hiljem, võin ainult nentida, et lisaks uunikumimesilase hammustusele sain tol ajal õige kõvasti pureda ka värviherilase käest. Ja seda nii kõvasti, et sellest alast on tänaseks saanud nii minu huviala, kui ka elukutse.

Ja selles artiklis, Euroopa suurima värvikontserni Herberts STANDOX tooteid ja paljusid muid professionaalseks autovärvimiseks vajaminevaid materjale ja seadmeid esindava ja müüva firma BENEFIT AS müügijuhi ja kaasosanikuna tahaksin avada silmad ka paljudel vanamootarratta ja vanaautohuvilistel, tutvustades neile mõne sõnaga tänapäevast autovärvimistehnoloogiat, mis on edukalt kasutatav ka tsiklite juures.

Nii nagu erinevaid inimesi ja sõidukimarke, on maailmas ka palju erinevaid tooteid ja tööriistu sõidukite kerede ja värvkatte remondiks. Paljudele on aga kindlasti üllatuseks, et tuntumaid (ja kvaliteetsemaid) autovärvitootjaid on Euroopas vaid viis-kuus tükki ja enamus on koondunud Saksamaale. Ja et vaid osal neist on välja töötatud spetsiaalsed tooted ja tehnoloogia vanasõidukite kerede taastamiseks. Püüan allpool lahti mõtestada ja kommenteerida Herberts STANDOX'i tehnoloogial, mida õigustatult peetakse

üheks maailma kvaliteetseimaks, põhinevat vanaautode restaureerimistehnoloogiat.

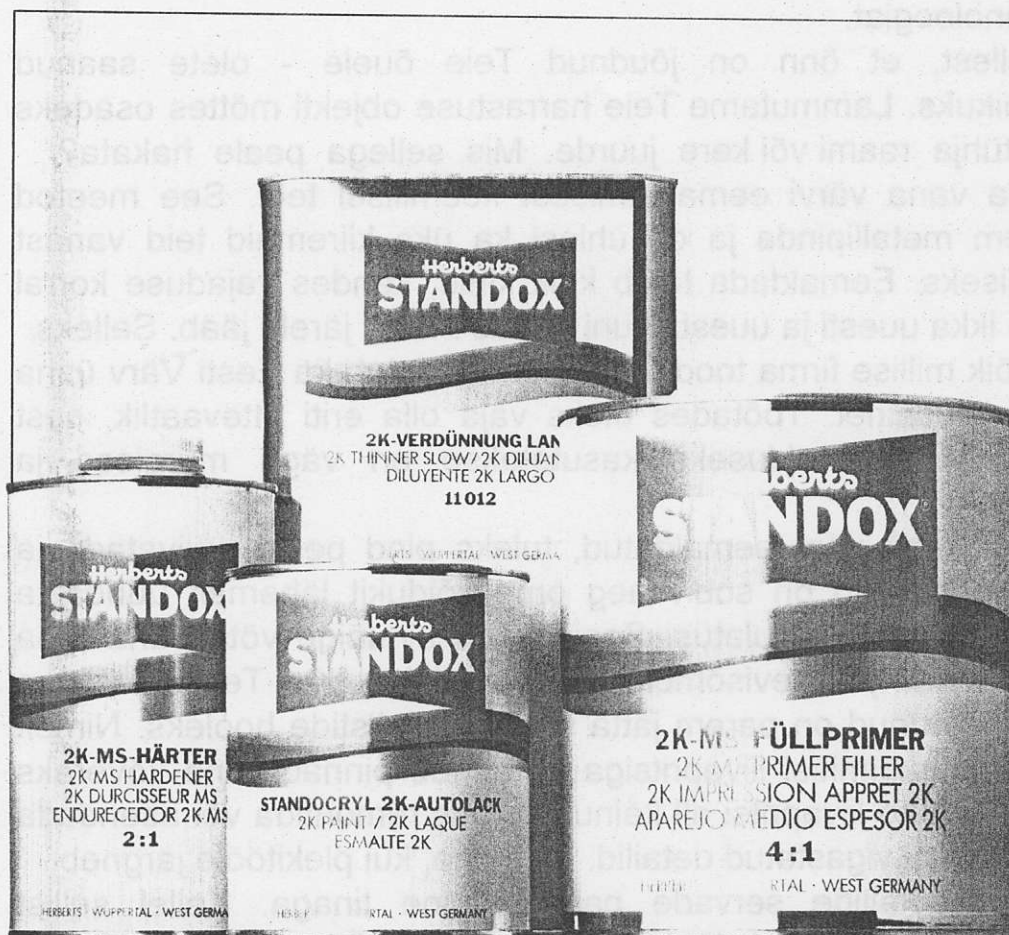
Alustame sellest, et õnn on jõudnud Teie õuele - olete saanud vanasõidukiomanikuks. Lammutame Teie harrastuse objekti mõttes osadeks ja jääme seisma tühja raami või kere juurde. Mis sellega peale hakata? Soovitan alustada vana värvi eemaldamisest keemilisel teel. See meetod rikub kõige vähem metallipinda ja on ühlasi ka üks kiiremaid teid vanast värviks vabanemiseks. Eemaldada tuleb kõik kihid, kandes vajaduse korral kemikaali pinnale ikka uuesti ja uuesti, kuni puhas metall järele jääb. Selleks tööks sobib ükskõik millise firma toode, näiteks valmistab ka Eesti Värv üsna sobivat värvieemaldusainet. Töötades oleks vaja olla eriti ettevaatlik, sest kemikaalid, mida värvieemalduseks kasutatakse on väga mürgised ja ärritavad nahka.

Peale seda, kui vana värv eemaldatud, tuleks pind pesta, kuivatada ja puhastada lahustiga. Nüüd on sobiv aeg oma sõidukit lähemalt uurida ja selgeks teha roostevigastuste ulatus. Seejärel on ainuõige võtte puhastada kõik roostetanud kohad ja keevisõmblused liivapritsiiga. Kui Te selle tööga enne pole kokku puutunud on parem jätta see spetsialistide hooleks. Nimelt võib oskamatul ümberkäimisel liivapritsiiga ka sirged pinnad üsna kõveraks lasta. Kui tsikkel või auto liivapritsi all käinud, tuleks remontida või asendada kõik läbiroostetanud või vigastatud detailid. Ideaalne, kui plekitöölle järgneb keevisõmbluste ja detailide servade pahteldamine tinaga. Kellel sellist võimalust ja tingimusi pole, saab läbi ka muidu, kuid siis tuleb sõiduki pika säilivuse nimel topelt hoolikalt tööd teha.

DETAILI LIHVIMINE ENNE	
PAHTELDAMIST.....	80
.....	100
.....	120
PAHTLI LIHVIMINE.....	150
.....	180
.....	220
PRITSPAHTLI LIHVIMINE.....	240
.....	280
.....	320
POORITÄITEMATERJALIDE LIHVIMINE ...	360-800
.....	400-1000

LIHVIMATERJALI JÄMEDUSE TABEL





Plekitööst tulnud tsikli- või autoosad puhastatakse rübust ja mustusest mehaaniliselt. Selleks sobib ideaalselt 3M-i toodetud CSD puhastusketas, mida saab kinnitada näiteks drelli otsa. Siledad pinnad lihvitakse lihvmasina abil (paberi jämedus P120) või käsitsi

(P180), et tagada värvainete parem nakkuvus metalliga. Seejärel puhastatakse pinnad mitu korda silikooni- ja rasvaeemaldusainega (**STANDOX Siliconentferner**)

ja krunditakse spetsiaalselt selleks otstarbeks mõeldud reaktiiv-krundiga (**STANDOX Reaktiv-Haftprimer**) ühes õhukeses kihis, millel lastakse kuivada toatemperatuuril 30 minutit. Seejärel kantakse pinnale (värvipüstoliga

, sobiv düüs 1,6 mm) 2-komponentne lihvvärv-krunt kahes kihis ja lastakse kuivada min. ööpäev. Sobivaim toode selleks on **STANDOX HS-Top-Füller**, mis kõvendatakse 4:1 krundikõvendiga (**STANDOX Füller-Härter**). Ideaalse lõpptulemuse seisukohalt on parim, kui selliselt töödeldud pind saaks seista toatemperatuuril nädala. Seni võib tegeleda muude töödega.

Seejärel lihvitakse kogu pind kergelt kuivlihvpaperiga (näit. 3M 622), jämedusega P240, nii et metall kuskilt välja ei tuleks. Ideaalne on selleks otstarbeks kasutada firma 3M uut toodet - **Sanding Sponge** (Lihvsvamm) jämedusega **FINE**. Paari sellisega võib üle käia näiteks terve auto, mis nii ajaliselt kui rahaliselt odavam on, kui lihvpaberit kasutades.

Peale seda asutakse pahteldama. Paljudel tekib küsimus, miks ei või pahteldada haljale metallile või siis reaktiiv-krundile. Põhjused on erinevad.

Pahtel iseenesest on ainult täitematerjal, ega kaitse pinda rooste eest. Vanal autol või tsiklil, olgu ta nii korralikult puhastatud, kui iganes, on pinnal alati väikesi roostepesi, mis hiljem pahtli all arenema hakkavad. Seega tuleb pind spetsiaalse krundiga katta, et vältida rooste arenemist värvi all. Otse krundile ei tohi aga pahteldada, kuna reaktiivkrunt ja pahtli kõvendi reageerivad omavahel. Pahtli hankimisel tuleks meeles pidada tõe, et iseseisvate pahtlivalmistajate tooted on odavad ja tihti väga kõikuva kvaliteediga, värvifirmade pahtlid aga suhteliselt kallid ja tagatud headusega.

Igaüks otsustagu ise, vastavalt oma rahakotile ja nõudmistele, millise toote valib. STANDOX'il on selliseks tööks sobivaim **STANDOX Top-Spachtel**, mis kannatab ka kõrgeid temperatuure ega kahane kuivamisel.

Peale pahtli lihvimist masinaga või käsitsi (paberi jämedus P80-P240) tuleks pinnale kanda pahtlipooride täiteks polüester-pritspahtel (**STANDOX Polyester-Spritzplastic**), mis peale kuivamist (6 t / 20 oC) lihvitakse siledaks lihvpaberiga, mille jämedus P180-P240. Polüestermaterjalide, nagu pahtel ja pritspahtel lihvimisel oleks hea hoiduda märglihvimisest, kuna need materjalid imavad endasse niiskust. Samuti ei tohi kunagi värvida otse nende materjalide peale, ükskõik, kui sile pind ei tunduks, kuna polüestermaterjalid imavad endasse värvi ja lõppvärvimisel jäävad pinnale inetud matid laigud.

Kui pind on sile, puhastatakse see hoolega silikooni- ja rasvaeemaldusvahendiga ja kantakse pinnale 2-he komponentne lihvvärv-krunt (maalrite keeles füller). Sobivaimad tooted selleks on **STANDOX HS-Top Füller** (kuni 3 kihti) või **STANDOX HS-Füller** (kuni 4 kihti). Oluline on lasta pinnal seejärel korralikult kuivada, soovitatavalt 24 tundi / 20oC. Seejärel algab kõige vastutusrikkam osa, fülleri lihvimine. Selle töö kvaliteedist oleneb otseselt lõpliku värvipinna siledus ja läige. Minu soovitus siin on järgmine: Suurte pindade korral võiks alustada kuivalt lihvmasinaga, jämedusega P320-P400, seejärel lihvida ettevaatlikult servad käsitsi jämedusega P400 või **3M Sanding Sponge** jämedusega **SUPER-FINE**. Väikeste pindade, näiteks tsikli paagi või porilaudade korral tuleks kohe alustada käsitsi (kuivalt) jämedusega P400 või 3M Sanding Sponge S.Fine. Kui pind enam-vähem sile, tuleks töö lõpule viia ettevaatlikult kogu pinda vesipaberiga P800-P1000 märglihvides. Kui nüüd kuskilt juhtus aluskiht või metall välja tulema, tuleks see koht enne värvimist kergelt kruntida (sobib **STANDOX 1K-Füllprimer**) ja matistada nn. karukeelega (**3M Scotch Brite - hall**). Nüüd on pind valmis vastu võtma lõplikku värvikihti. Ja kui eeltöö on korrektset tehtud, peaks värvipind vastu pidama vähemalt 10 aastat, mis ongi taotlus. Kallist ja pikaajalist tööd ei kannata ju niipea uuesti tegema hakata!

Lõppvärvimine oleks hea jätke spetsialistide teha, kuid osav mees võib normaalse värvipüstoli ja suruõhufiltri olemasolul ka ise küllaltki hea tulemuse saavutada. Seda eriti väiksemate detailide või tsikli korral. Värvimiseks peaks

igal juhul kasutama 2-he komponendilisi värve nende hea läike ja lausa fantastilise vastupidavuse tõttu ning hoidma eemale sünteetilisest emailidest (SADOLIN, MIRANOL jne.) nende pinna pehmuse pärast. Kaks-komponentvärvid lasevad peale täielikku kuivamist ennast ka ideaalselt poleerida ja nii võib värvimise ajal pinnale kukkunud tolmutera sealt hõlpsasti eemaldada (vesilihv P1200) ja parandatud koha uuesti läikima poleerida. Ja ongi valmis!

Edasine sõltub juba suurel määral omanikust ja tema viitsimisest sõidukit korralikult pesta ja vahatada. Vahatamisel tuleks hoiduda nn. "imevahadest" (teflon jne.) ja kasutada looduslikul toorainel põhinevaid vahasid (AUTOGLYM, ZYMÖL jne.).

Olemegi oma ringkäiguga lõpuni jõudnud. Tekib kindlasti küsimus, kus täpsemat nõu ja ka vajalikke materjale ja tööriistu hankida? Püüame sellel alal abiks olla nii palju, kui võimalik. Meie jaemüügikauplus Tallinnas, Tihniku 5 (ETK Hulgikaubabaasi territooriumil) pakub väga laias valikus sobivaid materjale ja tööriistu Euroopa juhtivatelt valmistajatelt, samuti võib vajaduse korral alati läbi astuda ka ilma ostuplaanita, niisama vaatama või nõu küsima. Oleme ka otsustanud, et klubi "UNIC-MOTO" liikmed saavad meilt ostes hinnaalandust STANDOX, SATA ja 3M toodetelt -10%. Ja loomulikult asjaliku

nõuande tasuta. Nii et olete teretunud!

NB! Minu enda juures on aga uunikumesilase mürk jälle mõjuma hakanud. Nimelt olen endale soetanud Harley-Davidson WLA ja NSU 201 OSL-i, mis mõlemad ennistamist ootavad. Loodan, et järgmiseks suvest neist vähemalt ühegi töökorda saan. Seniks aga, head maalimist!

Teie,

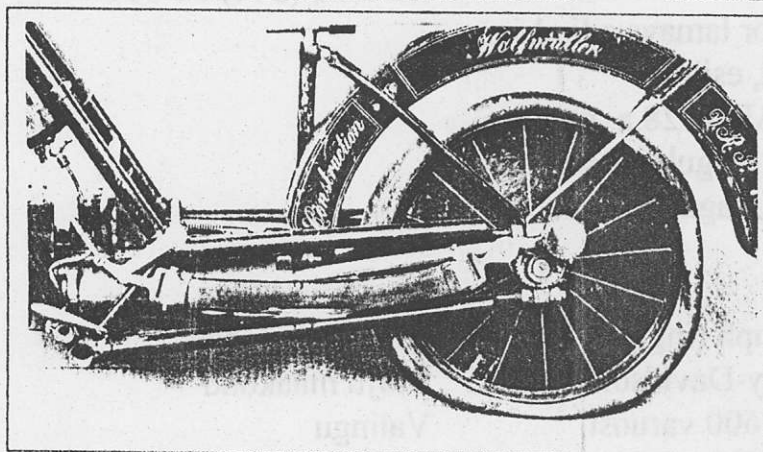
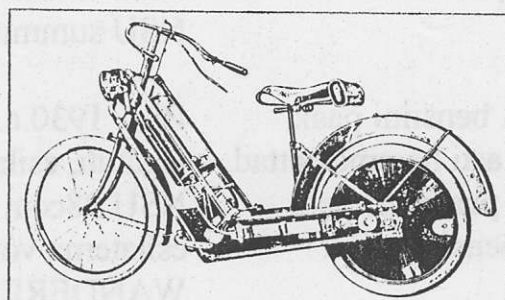
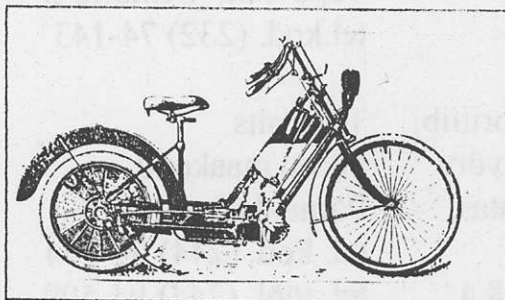
Peeter N. Sarevet

MOOTORRATAS "HILDEBRAND & WOLFMÜLLER" 1894-1895.a.

Kui 1894.aasta juunikuu ajalehest "Eesti Postimees" sai lugeda isesõitvast jalgrattast, siis 1895.a. mais nähti Eestis esmakordselt kahe rattalist sõiduriista, mis pealtnägijate kinnitustel olevat selle juhti kihutamisel kaunis tublisti raputanud. Missugune oli tehnika ime sünd ja millised tehnilised andmed, mida hr. John Schüman ajalehe "Eesti Postimees" toimetusele 19. mail 100 aastat tagasi demonstreeris.

"Hildebrand & Wolfmüller" oli esimene müügis mõeldud seeriatootmises kahe rattaline sõiduk, mida nimetati mootorrattaks. Esimese mudeli ehitamisel olid ametis kolm meest: Heinrich Hildebrand, Alois Wolfmüller konstruktoreina ja osav mehaanik Hans Geisenhof teostajana. Tehas asus Münchenis. Kui tootmine 1894.a. käivitus, rajas firma veel viis harutehast. Töötajaid oli 900 ja parimatel aegadel valmistati 10 mootorrattast päevas. Äriõnn ei soosinud firmat. Nelja aastaga kaotas tootmine tasuvuse ja see lõpetati. Põhjuseks olevat olnud peatuma jäämine ühe mudeli peale. Löödi käega arengule ja uute mallide väljatöötamisele. 1895.aastal tulid moodi kolmerattalised sõidukid. De Dion alustas kergete mootorite seeriatootmist. 1897.a. alustati mootorrattaste valmistamist Inglismaal, Itaalias, veidi hiljem Tšehhis ja Belgias. Tekkis konkurents ja nõrgemad tõrjuti turult välja. Nii juhtus ka "Hildebrand & Wolfmüller" firmale, mille tehastes toodetud mootorrattaste arvu täpselt ei teata. Üks arvamus, et ajavahemikus 1894-1897 jõuti valmistada 2000 mootorrattast, teise versiooni kohaselt 800.

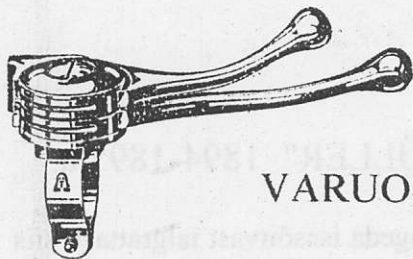
Mootorrattal "Hildebrand & Wolfmüller" oli toruraam, kuhu kinnitati kahesilindriline, vesijahutusega, neljataktiline mootor. Silindrid paigutati pikuti lamavasse asendisse, mis arendasid 240 pöörde juures minutis 2,5 hj. võimsust. Silindrite mõõdud olid 90 korda 117 mm, mootori töömaht 1488 ccm. Mõlemad kepsud olid eraldi ühendatud otse tagarattasse, mis toimis hoorattana.



Kepsude tagasilikumist ü.s.s. aitasid kummist rihtmäd. Mootor kaalus 72 kg, tagaratta porilaud oli samal ajal jahutusradiaatoriks. Mootor pandi tööle hõõgsüüte abil ja küttesegu sai pindkarburaatorist. Maksimalne kiirus 60 km/h. Eestis saavutati kiiruseks 36,57 km/h.

1895.a. ostis Moritz Schulte "H & W" ja viis Inglismaale, kus see äratas suurt huvi. Mõned aastad hiljem sai

Schulte'ist Coventry rajatud "Triumph" tehase juhataja. Selleks ajaks oli "H & W" mootorratas oma aja ära elanud. H. Hildebrand konstrueeris veel mootoreid, kuid ei saavutanud enam seda mainet, mis 1894-1897 aastail mootorrattaste tootmisel.



VARUOSADE MÜÜK, OST, VAHETUS

MÜÜA, VAHETADA	VAJATAKSE	NIMI, AADDRESS, TELEFON
Inglise mootorratta esilatern suur. "STADIONI" paak, esikahvli ülemine pleki osa. TERROTuus karburaator Inglise magneeto.	Väiksem Inglise esilatern, inglise 40 auguga 20" või 21" velg.	Tõnu Tuudelepp Viljandi, Riia mnt. 7-37 tel. kod. (243) 57-754
Natuke on üht, teist (tundmatu looma nahku)	DKW-350 karburaator DKW-350 spidomeeter Harley-Davidson signaal	Leho Laissaar Lääne-Viru maakond, Tamsalu, Mäe tn.3
	NSU väline spidomeeter NSU esilatern NSU summuti otsi	Anti Burk Tapa linn, Lembitu 2 tel.kod. (232) 74-143
JAWA bensiini paak, käigukasti hammasrattad, esitule pealmine pool NSU bensiini paak	BSA 1930.a. esi poritiib, tagatuli, esilaterna võru NSU 98ccm tagaratas, esilaterna võru WANDERER 1928.a. mootor lamava silindriga, rattad, esituli. D-RAD 1928.a. mootori osad, käigukasti sisu, esilatern, tagalatern, bens. paak	Tiit Talts Pärnu maakond Pärnu-Jaagupi tel. kod. (244) 94-164 tel. tööl. (244) 94-599
	Triumph (inglise) varuosi Harley-Davidsoni varuosi NSU 600 varuosi BSA 500 varuosi BSA 600 varuosi DKW 200 varuosi	Anatoli Golubev Harju maakond Valingu tel. kod. (22) 747-849

DODGE WC-51 osad

ARDIE RBK-505

1936/37.a. (500ccm

OHV moot.) mootor ja

käigukast koos siduriga

VICTORIA V-99N-FIX

2 takti, 100ccm 1940.a.

mopeedi variant,

pedaalidega, 3 käiku,

~80% originaali.

VICTORIA KR-255

AEKO

2 takti, 250ccm, 1938.a.

~85% originaalis

VICTORIA KR 35

4 takti, OHV 1929.a.,

350ccm, ~60% originaalis

RUDGE tagatrummel

koos hammasrattaga

IZ summuti (uus, ilma

kalasaba otsata)

K-58 veljed.

Vanu naiste ja meeste

jalgrattaid u.1930-40.

Solex-i karburaator

BMW-le.

DODGE WC-56 osi

ARDIE RBV-505

1937.a.(500 SV-mootor)

käigukast koos siduriga,

esi porilaud, esi- ja taga-

ratas, sadul "Drilastic".

INDIAN 741 B

(military) esi ja tagaratas,

esilamp, ampermeeter,

spidomeeter, õhufilter

BOSCH tagatuli koos

numbritulega 1934-35.

BMW R 75 raam, paak,

sumbuti

Tõnis Pappel)

Tallinn, Tähetorni 31

tel. kod. (22) 510-501

tel. tööl (248) 33-353

Arvo Rand

Viljandi linn

Reinu tee 12-3

tel.kod. (243) 55-503

tel.tööl (243) 53-422

Raivo Raudnagel

Pärnu linn, Aisa 1-9

tel.kod. (244) 41-560

tel.tööl (244) 41-440

Aare Ormus

Tallinn, Humala 8-1

tel. kod. (22) 495-873

Aser Peet

Tallinn, Männiku 76-1

tel. kod. (22) 585-787

ZÜNDAPPI bensiini
paak

MOTO BECANE osad
BMW R35 raam,
tagaporilaud, bensiini
paak

PEUGEOT 350 mootor
BMW R-2 mootor, osad
BMW R-23 ¾ mootorit
DKW 200-250 mootor
VICTORIA KR35 moot.
ZÜNDAPP 200 mootor,
rattad
Tundmatu raam u. 1920.a.
BSA 1920.a. raam, hark
TRIUMPH ingl. paak
VELOCETTE KTS
tagumine ratas

BMW R35 esiratas,
esispiraalvedrud, süüte
kontaktid.
Kaasaegseid tsikli 16",
18", 19" kasut. kumme.
CZ -175
IZ PLANETA 350
M-750

NSU paak, sadul, kumm
3.50-19"
H-D velg 18"(heaskorras)
WANDERER 98ccm
raam, esihark, lenksud ja
muud osad

ARIELi raam ja tagumine
porilaud
RUDGE leegitorud

NSU PONY rattad,
ketikaitse, lambid.
SACHS mootoriga
võrride osad.

BMW 1929.a. esihark,
rattad
HERCULES 300
bens.paak, rattad
FN 286ccm 1905.a.
rattad, reduktorid
MATCHLESS 1000
infot.
NSU 600 mootor

1926.a. H.-D. tagumine
ketikaitse, külgorv
(parempoolne)
750 H.-D. võtmekarp,
sumbutaja, akukarbi
kaan.
20" rantmantel kumm

BSA B-2 1936.a.
karburaator, 3,0x20"
kumme, lenksud,
jalatoed, esilaterna klaas
ja reflektor, tagatuli ja
muud

INDIAN 741 pakiraam,
esituli, tagatuled, õhu-
filter, spidomeeter jne.
PANTHER 250ccm
raam ja rattad

Mati-Valdo Karuauk
Tapa linn, Turu 14-44
tel.kod. (232) 76-744

Toomas Paalvelt
Tallinn, Künnapuu 10
tel. kod. (22) 239-464

Elmo Kattus
Suure-Jaani, EE2910
Tallinna mnt. 1-5

Paul Kukk
Harjumaa, EE2250
Raasiku, Meierei 18
tel. kod. (22) 762-383
tel. tööl (22) 762-148

Toomas Pärtma
Viljandi maakond
Paistu vald
Holstre, EE2920
Pärmastu side
tel. kod. (243) 29-709

Peeter Muhi
Tallinn
Idakaare 16-2
tel. kod. (22) 511-024
tel. tööl (22) 557-624

- | | | |
|--|--|--|
| HUSQVARNA 500
osasid
NSU 250 tagatuli, esitule
klaas | Raivo Raju
Jõgeva maakond
Maarja, EE2363
tel. kod. (237) 34-079 | |
| JAWA 175ccm
bens.paak | Aare Lehtmets
Viljandi linn, Lääne 6-55
tel. kod. (243) 55-919
tel. tööl (243) 52-353 | |
| BMW R35 karburaator
TIZ AM 600 dünamo-
magneeto | Lembit Nael
Harju maakond
Kose sidejaosk., Ravila
tel. kod. 54-631
tel. tööl. (22) 441-801 | |
| WANDERER 98ccm
tööriistakarp, heebliid
JAWA 350 OHV- kõik
osad pakuvad huvi | Veikko Koski
Jurvalantie 5B43, Kerava
tel.k.810358 90 247896
NMT 8 10 358 9400
743296 | |
| Bensiinipaagid 18 tk.
(AJS, RUDGE, NSU jne)
RUDGE ALSTER 500cc
NSU 350 osaline mootor
Inglise tsikli raamid 5tk.
Inglise käigukaste (BSA,
BURMAN jne.) | ZÜNDAPP KS 750
mootor ja kõigi
ZÜNDAPPide osi | Ants Kivimäe
Harju maakond
Raasiku
tel. (22) 762-338
tel. (25) 230-252 |
| GNOME-RHONE AX2
kõiki osi
SAROLEA kõiki osi
NIMBUS 746ccm
1935.a. raam, bens.paak,
rattad, esihark jne. | Märt Karu
Tallinn, EE0013
Hagudi 12
tel. kod. (22) 556-349 | |



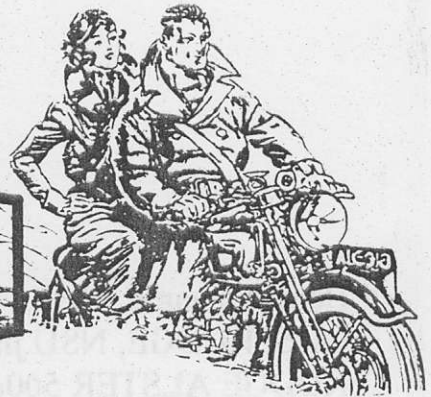
ÕHUFILTER
(GNOME-RHONE AX2)

H-D WLA42 akukast,
käigukasti võllid, vänt-
võlli kepsutapp (kõik
uued)
INDIAN 741B väntvõlli
tapid (uued)
H-D, INDIAN, BMW ja
vene tsiklite osi.
SACHS mopeedide osi.

Ameerika tsiklite rant-
mantel velgedega rattaid
(pikad kodaraniplid).
SPLIDTOLF DIXIE
magneto
BMW R11raam, reduktor,
rattad.
INDIAN tagant leht-
vedrudega raami osi.
H-D, INDIAN, BMW ja
vene tsiklite osi.

Urmas Teearu
Tallinn, Veimeri 38-44
EE0038
tel. (22) 442-995
tel. (2) 6340-742

MOOTORRATASTE VARUOSAD



KOMISJONIMÜÜK * UUED JA KASUTATUD OSAD * OST - MÜÜK

PUNANE 42 * TALLINN * LASNAMÄE
BUSSID nr. 7, 19, 31, 35, 44, 50, 58
PINNA peatuses

OLEME AVATUD : TÖÖPÄEVADEL kl. 11.00 — 19.00
LAUPÄEVAL kl. 12.00 — 16.00
PÜHAPÄEVAL kl. 13.00 — 16.00

M-72*K-750*URAL*DNEPR*IZ*KOVROVETS*VOSHOD*MINSK*JAWA*CZ
PANNONIA*VJATKA*TUULA*HARLEY-DAVIDSON*BMW*DKW*NSU*AJS

ÜRITUSI 1995.a.

07.mail	varuosade päev	Pikaveres
12.-14. mail	Itäpyöräralli	Soome, Hyrynsalmi, Nuottikylan koulu. info: 8 10 358 46572225 Jorma Tuhkanen
26.-28.mail	Auto-moto kokkutulek	Läti, Riia linn info: 8 0132 538234, AAK
27.-28.mail 04.juunil	Pärnu Ring motovõistlus EVMK "UNIC-MOTO" varuosade päev	Harju mk., Kurtna info: (2) 6340742, (22) 442-995 Urmas Teearu
10.-11.juuni	ARIEL ralli	Soome, Lammi Iso-Evalla, Rahtijärven kämping info: 8 10 358 187844229 Veikko Virtanen
16.-18.juuni	Britti Ralli	Soome, Kauhajoki, Nummijärvi. Info:8 10 358 632332132
09.-11.juuni	Jawasakkiajo	Soome, Viitasaari info: 8 10 358 46572225 Jorma Tuhkanen
02.juuli 27.-30.juuli	varuosade päev URAL kokoontumisajo	Läti Üksküla Soome, Kotka info: 8 10 358 52606602 Jarmo Vesa
28.-30.juuli	20. Veteraaniralli	Soome, Tampere, Ylöjärvi, Voinmaan opisto Info: 8 10 358 312227881 Olavi Kaario
28.-30.juuli	Võsu Tallinn Ring '95	Info: (22) 445-487 Valeri Kirss
<u>04.-06.august</u>	<u>JÕGEVATREFF '95</u>	<u>Võru Kurgjärvel.</u> info: U. Teearu tel. (22) 442-995, (2) 6340742
03.september	varuosade päev	Läti, Üksküla

UUNIKUTE
VÔSU-TALLINN-RING'95

Üritan kui kaasa lööte Teid taas kokku viia. 28.07.1995.a. võiksite oma uuniku ja perega Vôsule sõita n.ö. "omal käel"+ telk. 29.07. oleks puhkepäev mere ääres ja 30.07 kl.9.00 vaba start Piritale. Kes soovib, võib 30.07. otse Pirita sirgele sõita, kl.10.00-12.00-ni on registreerimine.

Kes soovib, ostab ringi numbri- mootorrattale 50 EEK ja autole 100 EEK. Välismaa kodanikele kehtib 2x taks. Siis sõidaks Pirita 2 ringi ning ümber Vana Tallinna ühe ringi. Kui saab, teeme paaritunnise peatuse Raekoja platsis, auhindama ja kl.16.00 kojusõit.

Kui olete huvitatud, täitke ära rebitav osa hiljemalt 10.05.95.a. ja saatke Pikk 41, Tallinn EE0001.

Pikavere varuosade päeval 07. mail on müügikoha maks kohapeal 25 EEK. Siis saaks ka nime kirja panna OLD TALLINN RINGILE.

Teile parimat sooviv

Teie Valeri Kirss

PS. Vôsule sõitjatele lubab kohalik valitsus tasuta lõuna ja 40 liitrit bensiini.

salama
aku

AKUD ja PATAREID

KAUPLUS AVATUD

9³° - 17°°

LP- SULETUD

TONDI 1 TALLINN

TEL: 557 624



VARUOSADEPÄEV

04.06.1995 (juunikuu esimene pühapäev)

Harjumaa, Kurtnas, autoremont "MINDO" territooriumil

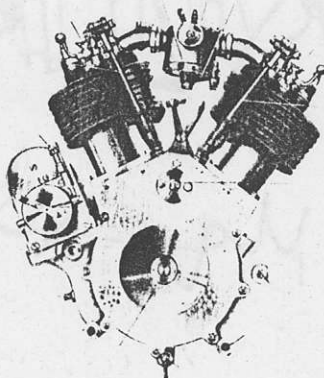
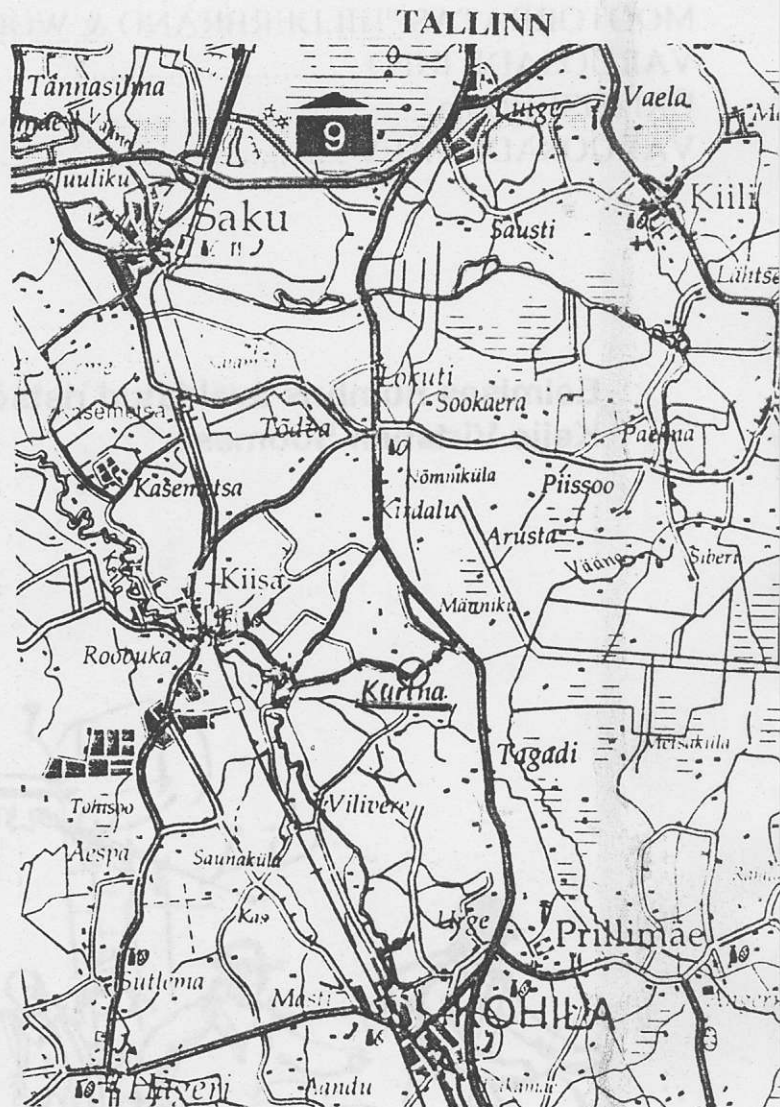
Viidad Tallinn-Kohila-Viljandi mnt.18 ja 20 km. posti juures. Piiratud territoorium, vihma korral võimalik kasutada siseruume. Kaugemalt tulijatele hotell (2 inimese tuba koos saunaga 200 EEK, hommikusöögiga 260 EEK). Avatud pood ja kohvik. Sissepääs 10 EEK, müüjatele 25 EEK

Lisainfo ja hotellikohtade broneerimine:

Urmas Tearu

tel.tööl (22) 442-995

kodus (2) 6340-742

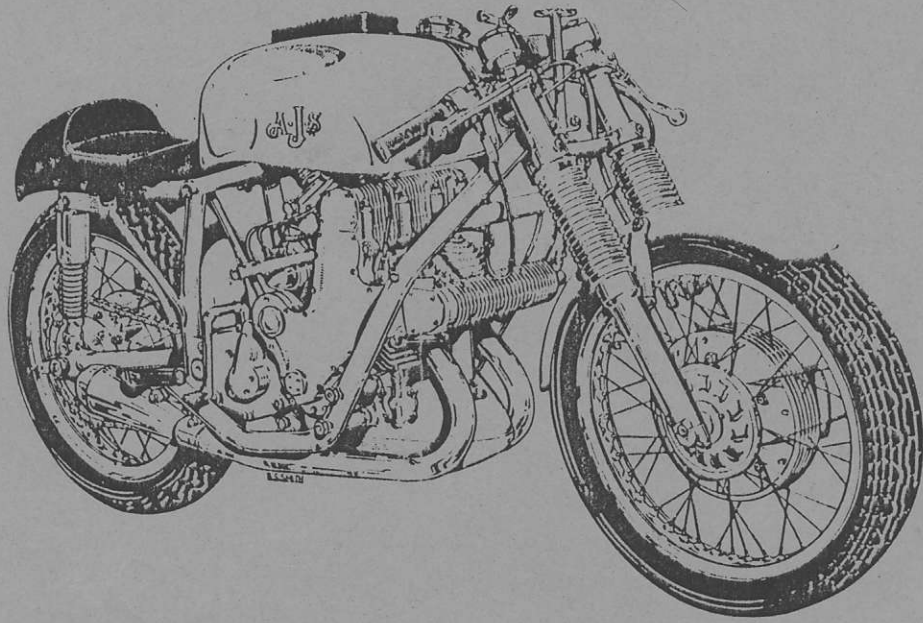


SISUKORD

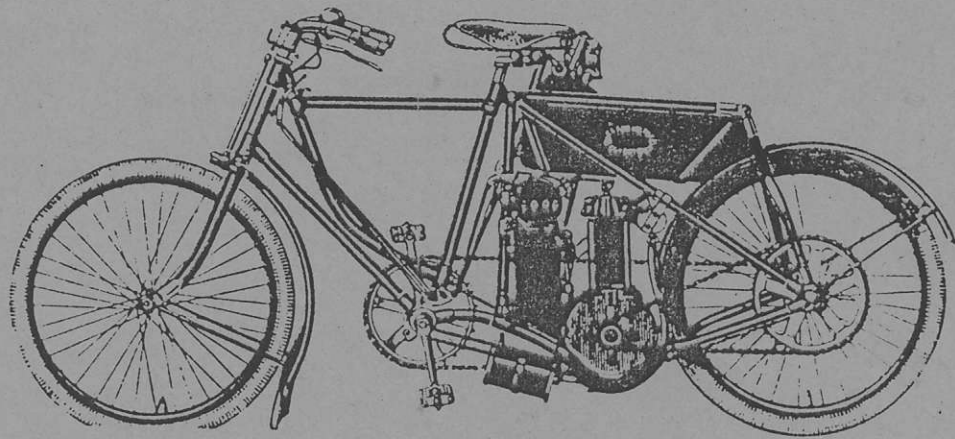
HEI TSIKLIMEES	1
TERE	3
EVMK "UNIC-MOTO" PÕHIKIRI	5
SOMBREFFE, TEINE INDIAN RALLI BELGIAS (P. Mühu)	8
TANTS VÄRVIPOTI ÜMBER	11
MOOTORRATAS "HILDERBRAND & WOLFMÜLLER"	17
VARUOSADE INFO	18
ÜRITUSI 1995.a.	23
VARUOSADE PÄEV	25

Eelmises numbris avaldatud ristsõna parim lahendaja oli Keijo Virtanen Soomest.

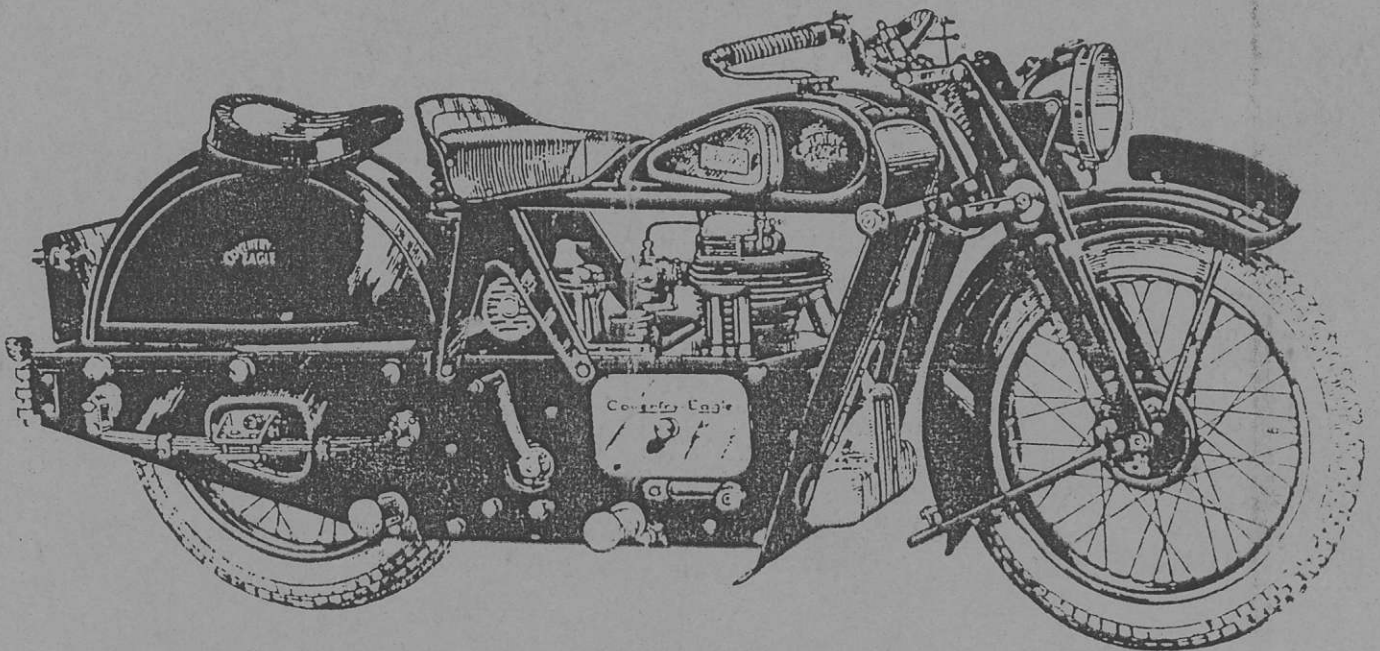




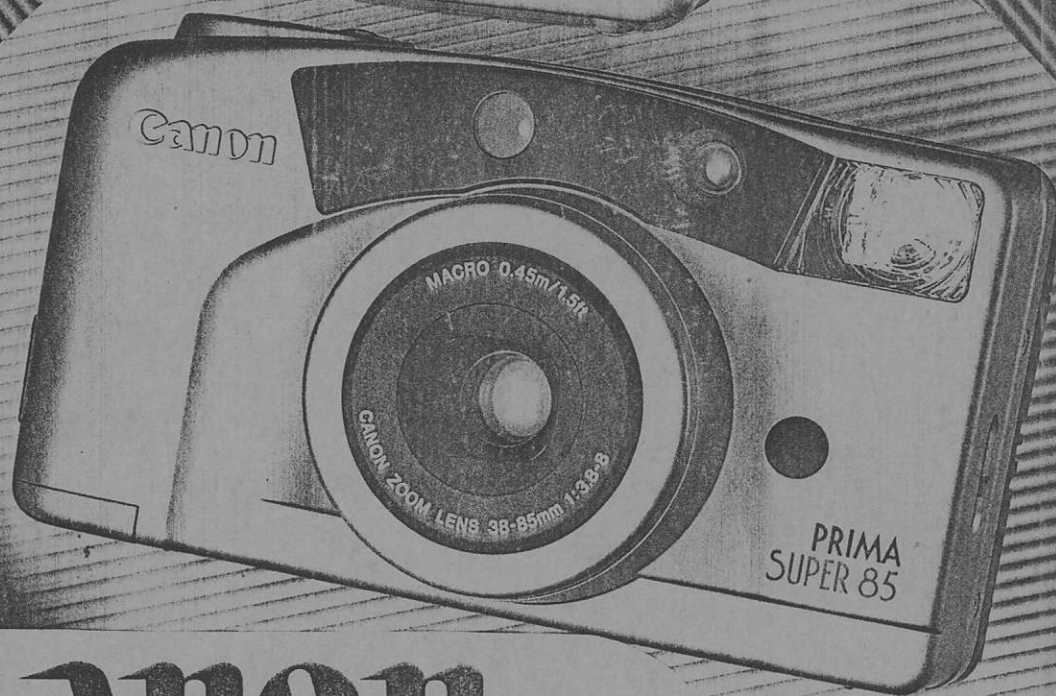
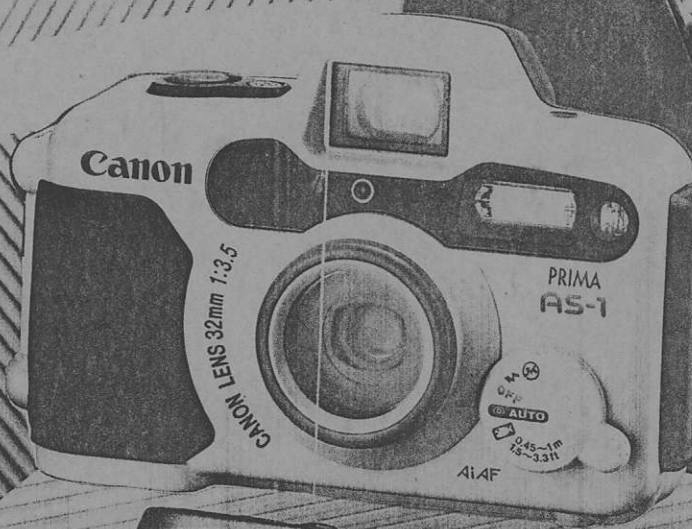
498 cm³:n AJS (2-syl. ohc, Porcupine) 1953



1,75 hp:n Beeston (De Dion-moottori) 1897



Canon PRIMA SUPER 85



Canon

OVERALL

Koidula 38, Tallinn

tel. 6 312 233 fax. 6 312 443