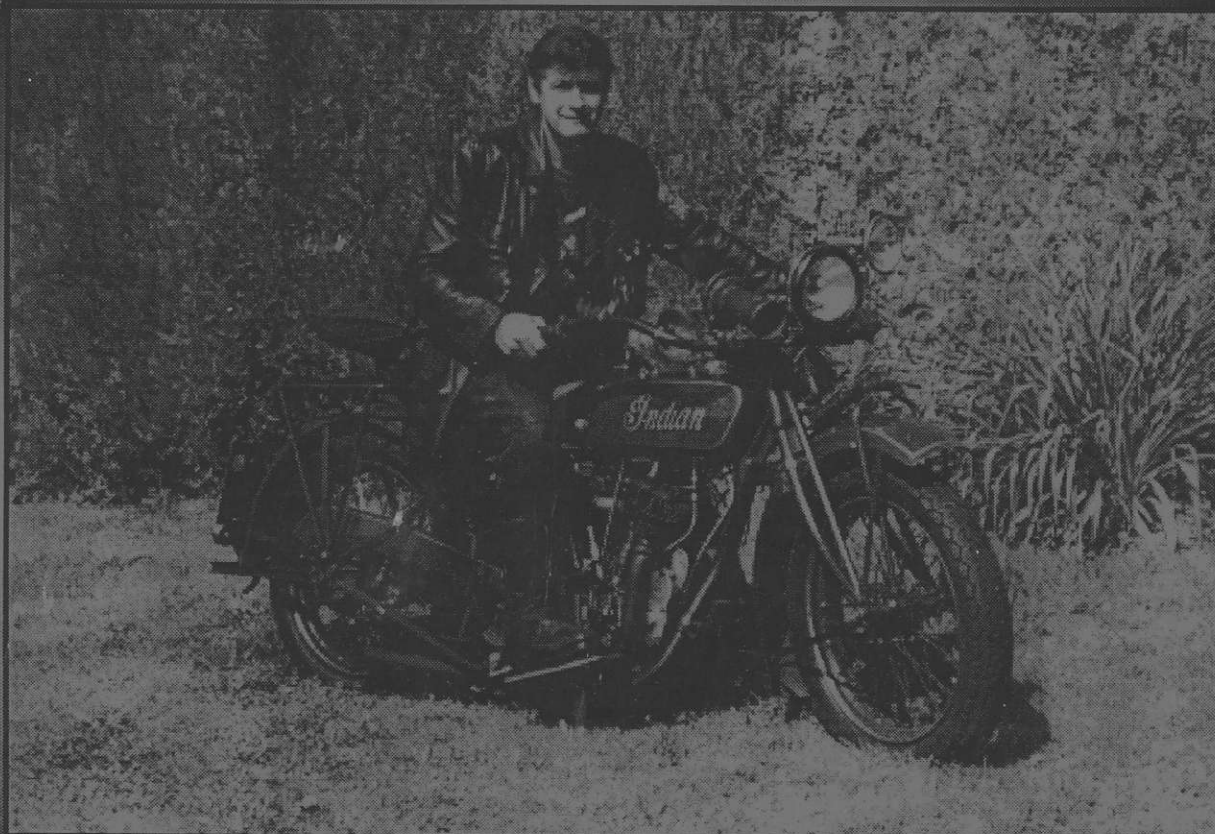


Tempo



EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC - MOTO" AJAKIRI NR.4 DETSEMBER 1995



**Fritz Tengler Austrlast oma 1926. a. mootorrattaga
"Indian Big Chief"**



Matt. ev. 2, 10. 11.

10. Aga kui nemad tähte nägid, said nemad üpris väga rõõmsaks.

11. Ja kui nemad sinna kotta said, leidsid nemad lapsukesse Maarja, tema emaga, ja heitsid maha ja kummardasid teda, ja võtsid omia varanduse lahti, ja wiisid temale andid, kulda ja wiirokit ja mirrit.

Häid jõulupühi!

HEI TSIKLIMEES !

Tänaseks oleme jõudnud niikaugele, et EVMK "Unic-Moto" võib tähistada oma esimest sünnipäeva. Kas seoses oma klubi loomisega on muutunud midagi Eesti vanatsikliklubi liikumises? Ausalt öelda - mitte eriti. Entusiastid ja eestvedajad on ikka samad, kes aastaid tagasi. Ei ole näha peale kasvamas noort ja värsket verd. Samuti on varjusurmas meie põhiline töö - tsiklite taastamine.

Rõõmu teeb, et oleme suutnud küllalt hästi teadvustada uue klubi olemasolu. On olnud mitmeid esinemisi raadios ja televisioonis. Seoses tsikli 100-nda juubeliga Eestis oleme tihti pääsenud ajakirjanduse veergudele. Suvel osalesime paljudel massiüritustel, näiteks "Country Picnik", Keila rockipäevad, perepäev velotrekil jne. Koos motomatkajatega tähistasime tsiklijuubelit Tallinnas ja Võrus. Oleme ka edaspidi oodatud nende kokkutulekutel.

Meie ajakiri on jõudnud 4-nda numbrini. Loodan, et see ei jää viimaseks, kuigi selleks märke on. Kui kogu materjal on paari inimese poolt kirjutatud, siis tundub, et teistel pole midagi öelda. Järelikult pole vaja ka oma väljaannet. Teisalt usun, et oma hobi kohta huvitavaid asju, varuosade infot jms. meeldib lugeda kõigil. Kui kogu tegemise töö jääb ühe mehe eralõbuks, mille eest palka ei maksta, siis võib entusiasmi peagi raugeda. Loodan edaspidi kõigi klubiliikmete suuremat aktiivsust "Tempo" tegemisel. Ajakiri on ju meie ja meie klubi nägu.

Tore, et oleme järjekordse aastaga lõpule jõudmas. Tegelikult oli ta küllalt eriline, sest mootorratta 100-ndat juubelit Eestis teist korda ei tule.

Soovin kõigile häid jõulupühi ja loodan, et tuleval aastal leiab igaüks meist natuke aega oma tsikli restaureerimiseks.

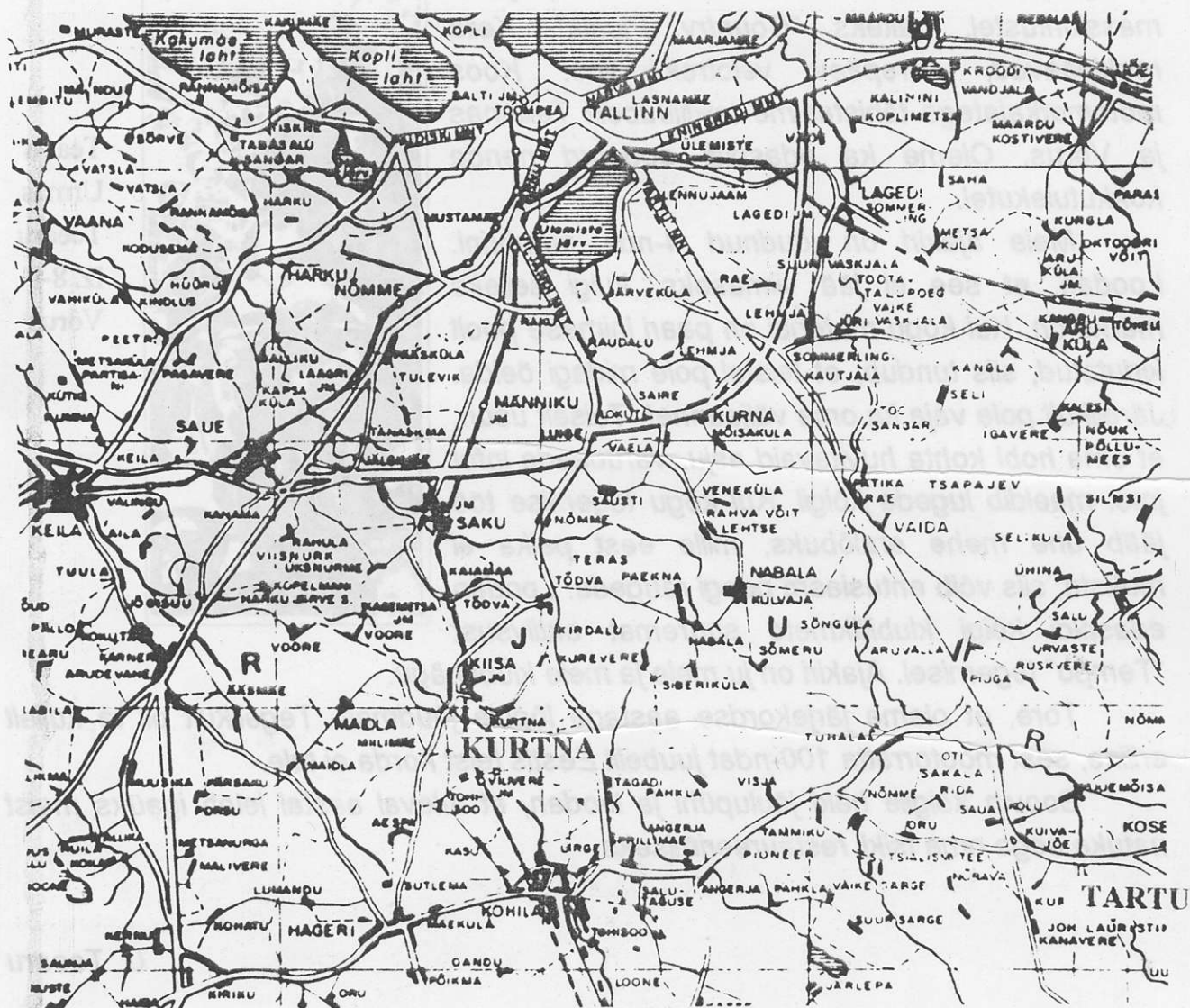


Tea ja
Urmas
Teearu
IZ 8-1
Võrus

U. Teearu

ÜRITUSI 1996 AASTAL

- * jaan., veebr. romupäev Jyväskylä
- * aprill, mai romupäev Tampere
- * 05. mai romupäev Kurtnas (Pikavere jääb ära)
- * 01.-02. juuni auto-moto kokkutulek Lätis
- * 07. juuli romupäev Ükskülas (Lätis)
- * 19.-21. juuli auto 100-ndale Eestis ja Unio-u 20-ndale aastapäevale pühendatud auto-moto kokkutulek Pärnus
- * 3.-4. august motokokkutulek Lätis
- * augusti lõpp 75.a. esimesest võidusõidust Eestis
- * augusti lõpp kokkutulek Lätis
- * 01. sept. romupäev Ükskülas (Lätis)



PÄRNU



TERE!

... aeg kaob ja kaob, jäävad ajavaod... , meenusid laulusõnad mõtiskledes 1995.aasta jõulukuul Eesti mootorrattasajanduse sajandale juubelile pühendatud sündmustele.

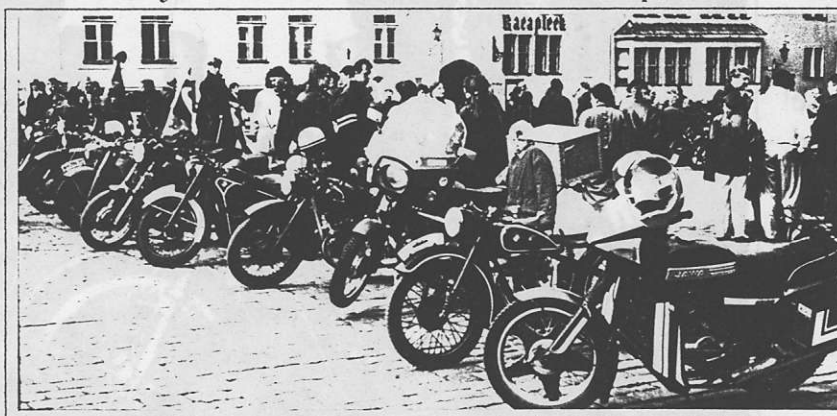
20. mail 1995.a. algusega 10.00 tähistasime Tallinnas mootorrattaste kogunemisega Pirita Olümpiaspordikeskuse juures Eesti tsikliharrastuse 100.sünnipäeva. Kohale oli tulnud Eesti Motomatkajate Klubist, Eesti Harley-Davidsoni Klubist ja Eesti Vanamootorrattaklubist "UNIC-MOTO" , nahka riietatud, neetidega ja narmastega kaunistatud, kiivrites, nahkrättides ja mütsides 40-50 liikmeline kirju seltskond, väga erinevate mootorrattastega, nii vanuseliselt kui ka hinnaklassilt. Olid JAWA-d, Dneprid, IZ-id, Pannoniad, M-750, K-750, ZÜNDAPP-id, BMW-d, Hondad, Yamahad, jne. hinnaklassid 200-200000 kroonini. Kõik demonstreerisid mootorite võimsaid kevadisi hääli ja mõni mees tegi kiirenduskatseid veenmaks ennast ja teisi oma mootorratta võimsuses, headuses ning kohutavas mürinas. Nende hulgas oli ka hr. Urmas Teearu, kelle 1938.a. IZ-8 kett ei pidanud N.Vene 9 Hj. tchatuskasi karjuvale mootorile vastu ja jooksis lihtsalt asfaldile maha, keeldudes omanikku sõidutamast. Õnneks Eesti motomatkajate teravad silmad leidsid kõik keti osad ja hr. Teearu monteeris keti kiiresti tagasi sinna, kus ta õige koht.

Kohal oli ka "TOP" raadio tsiklimees hr. Tõnu Piiper oma hästi restaureeritud K-750 -ga, kes tegi otseülekannet kogu päeva sündmustest. Seltskond otsustas täis bensiinipaagid tühjaks sõita Tallinna tänavail. Kell 11.00 pandi mootorid käima ja läks sõiduks. Suund



võeti Nõmme raudteejaama taha platsile, kus rahvas sai imetleda seltskonda ja nende mootorrattaid. Erilist huvi äratas "liikuv stereopump" Honda Gold- Wing, kust oli kuulda korralikku "tümpsi" ja hr. Teearu IZ-8 , millel ta hilinenult suure mürinaga saabus. Tal oli nimelt teel väike äpardus. Nõmme raudtee ülesõidul otsustas ta peatada rongiliiklust, sest kõik tööriistad, varuküünlad, pudenesid rööbastele. Eks nende üleskorjamine võttiski aega.

Järgnevalt kihutati siia-sinna, seisti paigal, imetleti üksteise moorrattaid, lasti seda ka rahval teha ja kiita..Käidi Draamateatri ees "päikest" võtmas, "Wiiralti" kohvikus kohvi

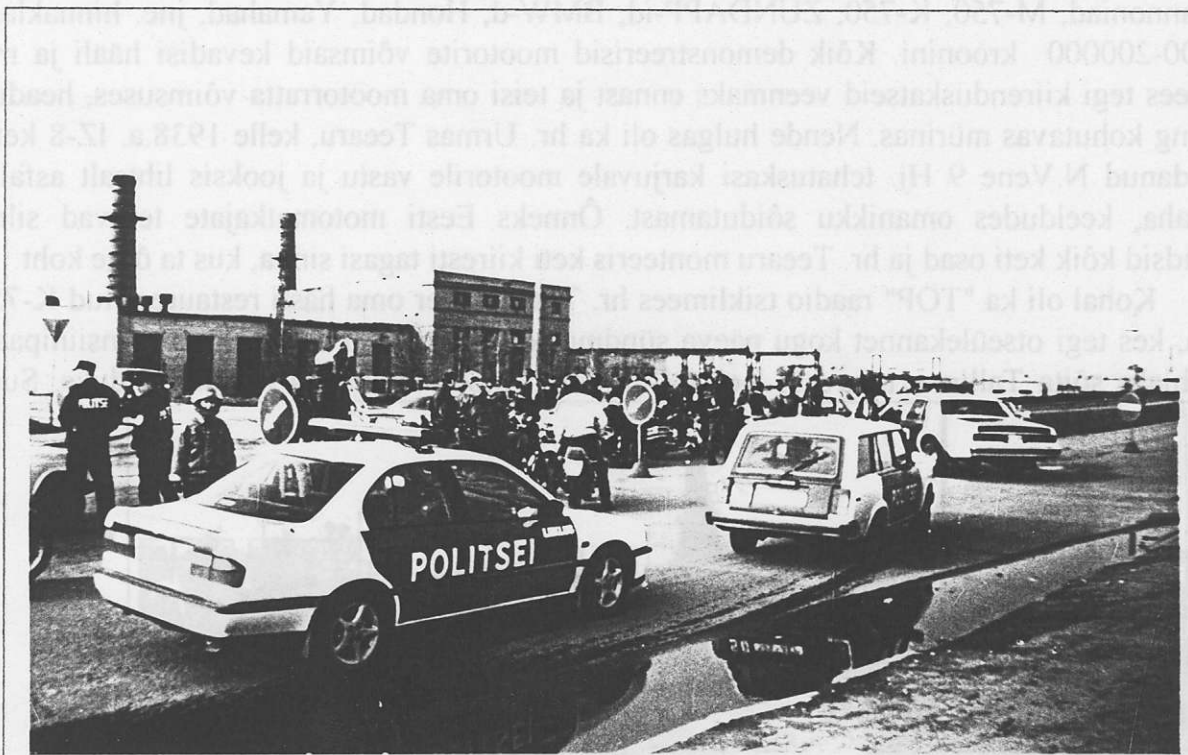


joomas, Raekoja platsil end näitamas ja sõit läks Mustamäe poole. Minu BMW R-23 lõpetas lustilise sõitmise Luise tänaval. Mõtlesin, ah-haa bensiin on otsas. Selgus, et bensiinikraan oli kinni unustatud. Vahepeal oli järjest hoogu sattunud tsiklimehed kuskile ära

sõitnud. Ei osanud neid otsida ja, et kell oli juba 18.00, otsustasin koju sõita.

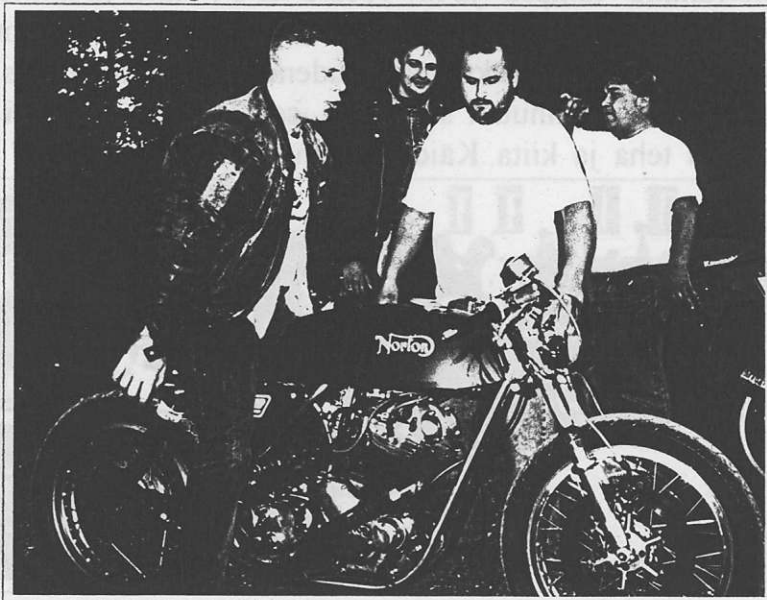
Õhtul televisioonis näidati vingete tsiklimeeste sõitu, kus hr. Fredi Lepp tegi oma Zündapp KS-750-nel võidusõitu Honda Gold-Wing-ga, MG-42 ähvardavalt korvi peal. Seda relva oli "täiustatud" ja muudetud sileraudseks tsingitud veetoru abil.

Kogu ettevõtmise kuuldavasti lõpetas aga politsei, kuhu olevat helistatud ühest eratelevisiooni firmast, et tsiklimeeste jõuk terroriseerivat Tallinna tänavail ja samas lootes saada sensatsioonilisi kaadreid. Kas see nii täpselt oli, ei oska allakirjutanu kommenteerida, nii on räägitud rahva keskel.



Suur, suur tsiklimeeste kokkutulek Võrus, Kurgjärvel 04.-06.augustil 1995.a. oli nii võimas sündmus Eestimaal, et sellest on raske kirjutada. 100 aastat Eesti mootorrattaharrastust sai väarikalt tähistatud. Pidude ja pillerkaar läks juba Võru sõites lahti. Oli tasakesi "popsutajaid" ja hirmsasti kihutajaid. Üks kange soomlasest "nortonimees" sõitis minust

mitu korda porr-porr nagu maipõrnikas mööda. Juhtumisi saime Tartus bensiinijaamas kokku, kus ta kurtis oma kurba saatust: "Helvetiin! Tuli vähen ylinopeuta ajetuksi. Juoma-rahat menivat sakkon". ("Põrgusse! Sai väheke kiirust ületatud. Viinarahad läksid trahvi maksmiseks"). Olnud 120 kilomeetrit rohkem, kui Eestis lubatakse sõita. Kiiruseks fikseeriti ainult 210 km/h. Kiiruskatse läinud tuhat krooni maksma, mehe enda kinnitust



mööda, kuni politsei oli nõus juhiloa tagasi andma iseendaga võidusõitjale.

Tee peal liikus kahe-kolme rattalisi sõidukeid. Ühel mehel oli oma õlleankur kaasas, mis ilusasti mootorratta järelhaagisena laagrisse veeres ja üldist poolehoidu tekitas. Sõitis ka põhjapõdra sarvedega mees külgorviga tsikliga, millel Gorbatshovi pilt ees ja "laip" korvis, üks käsi rippus korvi seest välja, ise aina hüüdis: "Tässa tule poro, poro tule tässa!" ("siit tuleb põder, põder tuleb siit!"). Ei tea, mida ta mõtles, oli vist laplane või äsja lapimaal käinud muhe tsiklimees.

Nii, kui registreerimis-majutusküsimused olid lahendatud, läks kohe pidu lahti. Seda pole mõtet kirjeldada, kui siis olulised momendid. Oli striptiisietendus ja tants. Baarid olid nii kaua lahti kuni oli januseid. Intiimteenus maksis esimesel õhtul 300 krooni, järgmise päev õhtus oli hind tõusnud 500 krooni peale, kuna nõudlus olevat kohutav, kurnud üks hingeldav "sotsiaalhooldustöötaja" väsinult ühele kliendile ja palunud 10 minutit puhkepausi enne järgmise tellimuse täitmist.

Mingid nahkneetidega mehed klaarisid erimeelsusi, oli kuulda soome ja venekeelset tapluskisa. Üks soomlane arvas, et vist jätkusõda Karjala pärast käib täie hooga edasi.

Elame kiirelt muutuvast maailmast ja vanatehnika harrastajal on raske kohaneda kaasaja karmis eludzhunglis. Üht tahaks küll ütelda, et vabadusega kaasneb ka vastutus. Piibli 10 käsku kehtib alati sõltumata riigikorrast või demokraatia suuruselt ja see ühiskond on haige, kes kihutab ühest äärmusest teise, ühest kraavist teise kraavi, märkamata, et kahe kraavi vahel on tee, mida pidi võiks sirge seljaga astuda.

Võru rallil oselesid eksootilised külalised Taist, Jaapanist, Austriast, Saksamaalt, Taanist, Rootsist ja Soomest. Kohale olid tulnud ka Leedust, Lätist ja Venemaalt fanaatilisi tsiklimehi. Moskvast oli ajakirja "Moto" toimetaja hr. Jevgeni Pevzhner. Tallinnast oli saabunud oma uuel 750 cm³ "Hondal" "Von Krahli" teatri ja Rakvere teatri juht hr. Peeter Jalakas kauni näitlejanna Kristiina Pashkeviciusega.

Heviisa Gunnar Graps seadis lauluhääled ühte võidusõitja-sõiduvõitja Paul Kukega.

Laupäeval käisime end Võru linnas näitamas ja südamlikku rahvatantsuetendust vaatamas. Peeti isamaalisi kõnesid.

Jäi veel Laupäeva õhtune autasustamine. Alati on keegi kellestki parem. Kes oli kaugeim külaline, noorim ja vanim osavõõtja, vapraim õnneseen ja suurim õnnetusehunnik jne. Kõik said autasustatud vastavalt teenetele.

Laupäevane eriti kõva ööpidu, kus esinesid nais- ja meesstripparid, vihuti tantsu, rüübati kõike vedelat, kostus ürginimeste hüüdeid, "viiesajakrooniste" kilkeid ja mitmekeelset laulu.

Pühapäeval algas kojusõit eri aegadel vasatavalt alkoholi %-e haihtumise kiirusele, mida korduvalt mõõdeti. Peab kahetsusega märkima, et EVMK "UNIC-MOTO" tsiklid rändasid pakiautode ja järelkärude peale, kus nad ka kohale oli toodud. Ühel mehel oli isegi tsiklisadul lendu läinud koletul järelkäru kihutamisel. Kojusõites oli ideaalne sõiduilum. Need mehed, kes autoroolis higistasid, jäid paljust ilma. Meil on tipp-topp asfaltteed ja lausa lust oli sõita Võrru ja tagasi see 250 km. EVMK "UNIC-MOTO" liikmeist osalesid omal sõidul rallil hr. Heino Reinjärv, hr. Tiit Talts ja mina.

10. oktoobril käisin Berliini 1936. a. Oümpiamängudele pühendatud üleeuroopalise mootorratta tähesõidust osavõtjale pr. Agnessa Männile 85. aasta juubeli puhul õnne soovimas. Eesti moto "Grand Old Lady" jutustas, et Berliini sõit oli väga raske, sest et

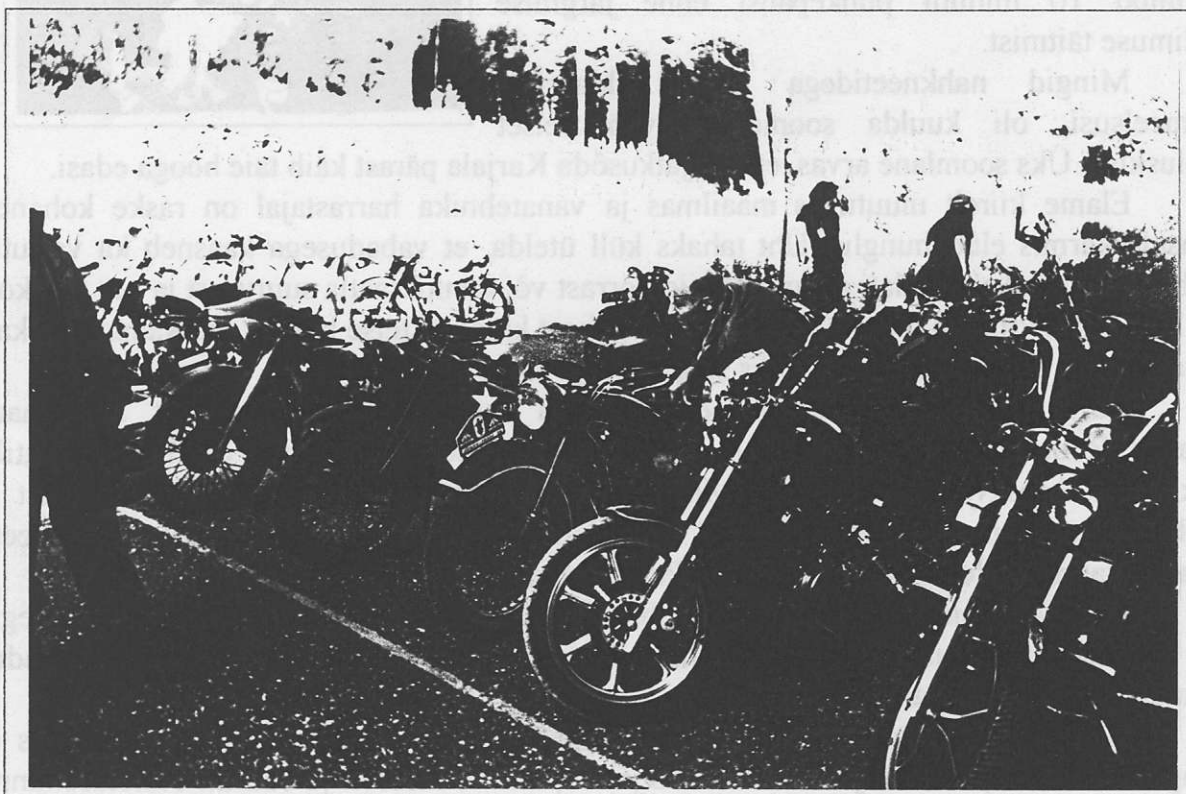


kruusateed ja hobusekabjanaelad ... Päevas sõideti läbi 400-500 km, jõuti täpselt Berliini, võideti esikoht ja tuldi oma sõiduga sama teed tagasi. On, mille üle mõtelda.

Eesti mootorratta sajandat juubelit sai tähistatud väarikalt. Suur aitäh neile, kes võtsid vaevaks juubeliüritustel osaleda. Eriti tänan Eesti Motomatkajate Klubi, kelle poolt oli organiseeritud Võrus Kurgjärvel superkokkutulek.

Veel tahaks tänada ajalehti "Post", "Õhtuleht", Liivimaa Kroonika", raadioid "Top" ja "Kuku", ETV ja EVTV ja teisi meediaesindjaid, kes leidsid aega, tahtmist ja võimalust valgustada rahvale igat sorti mootorratturite toimetusi sellel aastal.

Lugupidamisega Märt Karu



... sõidul osales rallil hr. Heino Reinjäv omal BMW-R35-l



AUSTRIAST VÔRUMAALE

Sellesuvine vanamootorratta üritus toimus augusti alguses Vôrumaal. Õigupoolest oli see Eesti motomatkajate kokkutulek, kus osalised ka vanad tsiklid. Seekord oli siis sedasi ja osalejad kindlasti mõnegi kogemuse võrra rikkamad.

Kahtlemata nõuab tsikliga sõitmine entusiasmi, eriti veel vana tsikliga. Kui seda tehakse aga eesmärgiga jõuda üritusele mitme tuhande kilomeetri kaugusele, väärib see tõsist imetlust. Nimelt sellise teekonna võttis ette meile tuntud Fritz Tengler Austriast. Nüüd veidi temast ka lähemalt.

Sündinud on ta täpselt kolm nädalat enne teise maailmasõja algust. Pealesõja järgne aeg oli teadagi huvitav poisikestele. Vedeles ju igal pool väga mitmeotstarbelist tehnikat. Kõik see oli põnev ja oli tahtmine päris oma käe peal mööda tänavaid sõita. Sõiduloo saamine polnud aga sugugi lihtne. Samuti polnud kerge muretseda sõidukõlblikku riistapuud, sest aeg oli suhteliselt vaene ja segamini löödud.

Ühel päeval aastal 1958 tuli isa töölt ja teatas, et kellelgi on pakkuda Puch 125 osad. Nii saigi sellest Fritzu esimene tsikkel.

Sellega aga hädad alles algasid. Tuli palju vaeva näha, et sõiduriist koos püsiks, pealegi polnud erilisi kogemusi. See sundis otsima kirjandust ja kõike omal nahal katsetama. Kokuvõtteks aga on praktika ikkagi see, mis kõige rohkem õpetab. Kaks aastat hiljem oli võimalus osta veel üks samasugune Puch ja nii sai mitmest tsiklist üks enam-vähem sõidukõlblik riistapuu. See oli igapäevaseks sõiduriistaks tööle ja koju. Samuti oli sellega hea võimalus kuhugi puhkuse ajaks sõita. Ka esimene pikem sõit sai sellesama tsikliga sõidetud Hollandisse aastal 1961. Kuna sõit igati õnnestus, oli järgmise aasta siht Taani ja Rootsi. Siis tuur mööda Inglismaad ja õnnestus käia ka viimastel rahulikel päevadel Iirimaa. See reis oli äpardusterohke, sest oli suuri probleeme kolviga. Puch on väljaspool Austriat vähe levinud mark ja varuosi raske hankida. Kuidagimoodi õnnestus jõuda üle Austria piiri ja esimesed sammud olid kohe Puchi esindavasse ärisse, kus tuli osta uus kolb ja rõngad. Kogu remont võttis vaevalt tunni jagu aega ja sõit kodupoole värskelt remonditud mootoriga võis jätkuda.

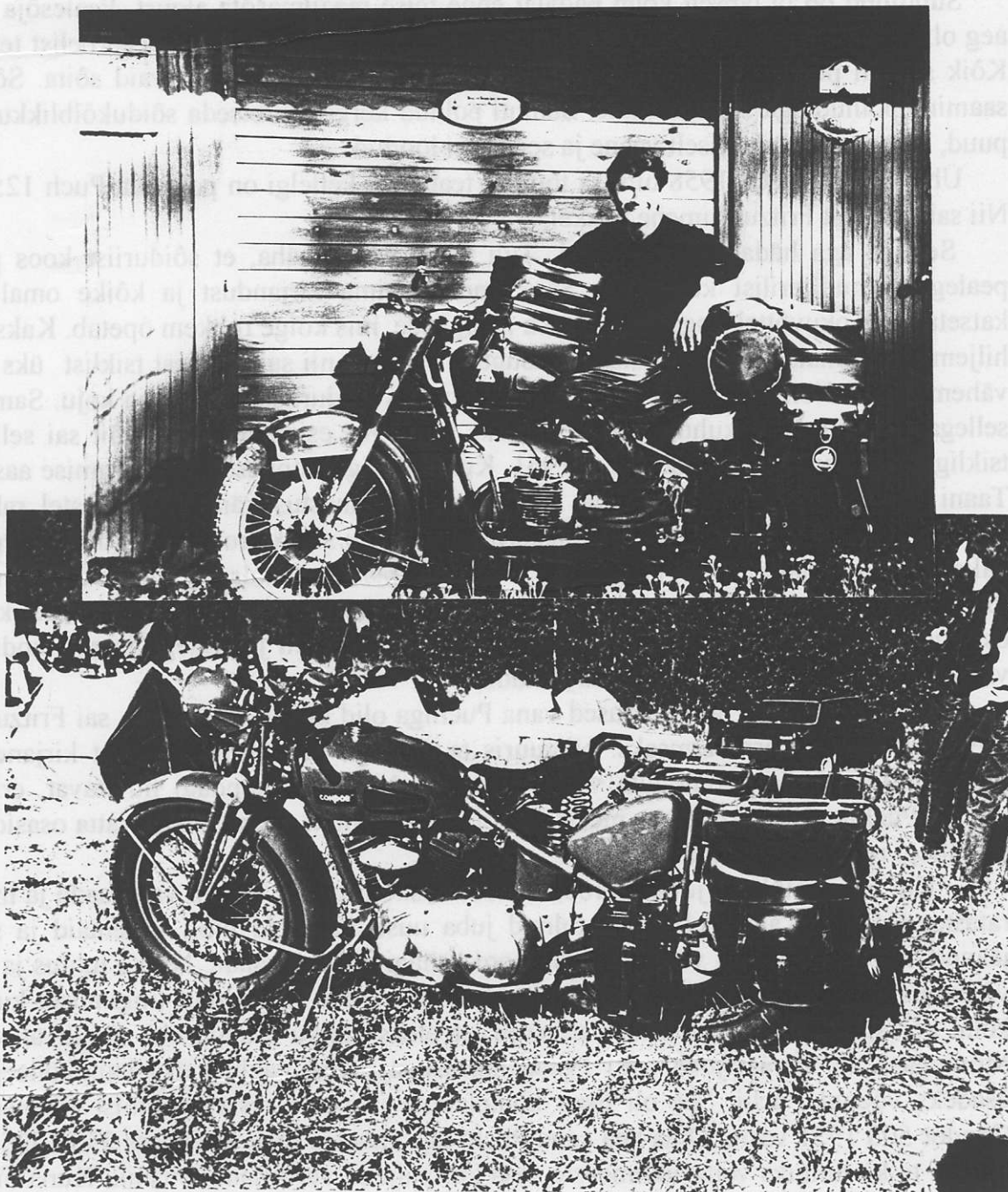
Kuna seiklused ja sekeldused vana Puchiga olid küllalt huvitavad, sai Fritzule just see mark kuidagi eriti armsaks. Nii uuris ta igasugu mootorrataste alast kirjandust ja tundis huvi vanade pööningute vastu, kus võis leida nii mõndagi huvitavat, eriti aga midagi Puchile. Kord kohtas ta meest, kellel juhtus samuti olema mootorratta osad ja nii sai jällegi remonditud vana hea Puch.

Kui lumepall kord juba veereb, on seda raske peatada. Nii ka varuosade ja mootorratastega. Selleks ajaks oli peale tulnud juba uusi mudeleid ning vanemaid ja seisma jäänud mootorrataid oli võimalik mõnikord üsnagi odavalt saada. Nii ka juhtus ja tekkis võimalus saada Sachs-Wanderer, Ardie 100, DKW-200 aga ainult tingimusel kui kõik kolm korruga. Osi oli aga täpselt niipalju, et oleks kokku saanud ehk ainult ühe tsikli. Mõningase aja pärast juba teati Fritsu harrastust ja nii pakkus üks laulukolleeg oma osadeks võetud Puchi. See oli üsna komplektne ja peale restaureerimist vahetas selle Condor 508 1951 vastu. Oma hea vana Puchi aga vahetas Fritz Machless 250 1926 vastu. Nii sai ta ka tuntuks vanatsiklimeeste seas kui paljude varuosade omanik. Kuna Fritz on hea suhtleja, kujunesid vahetused mõlemile osapoolele soodsaks ja mitmetki tsiklid said taas sõidukorda. Pika otsimise peale õnnestus mõni aasta tagasi Fritzul leida ka mootorratas, millest ta oli juba aastaid unistanud - Big Chief 1926.

Huvi vanade mootorrataste vastu on Fritzul kestnud juba aastaid ja nii on ta igal aastal kuskil suuremal kokkutulekul osaline. Olgu see siis ligemal või kaugemal ja ikka omal sõidul.

Fritz Tengler oli esimene Austria kodanik, kes tuli Eestisse üksi mootorrattaga, osaledes motokokkutulekul Võsul. Sellesuvine sõit oli temale ja Condor 680 aastast 1943 juba teine kord mõõta Eestimaa teid. Marsuut BERLIIN-VIIN-VILJANDI ei tundugi nii võimatu olevat, Fritzul puhul kohe kindlasti mitte.

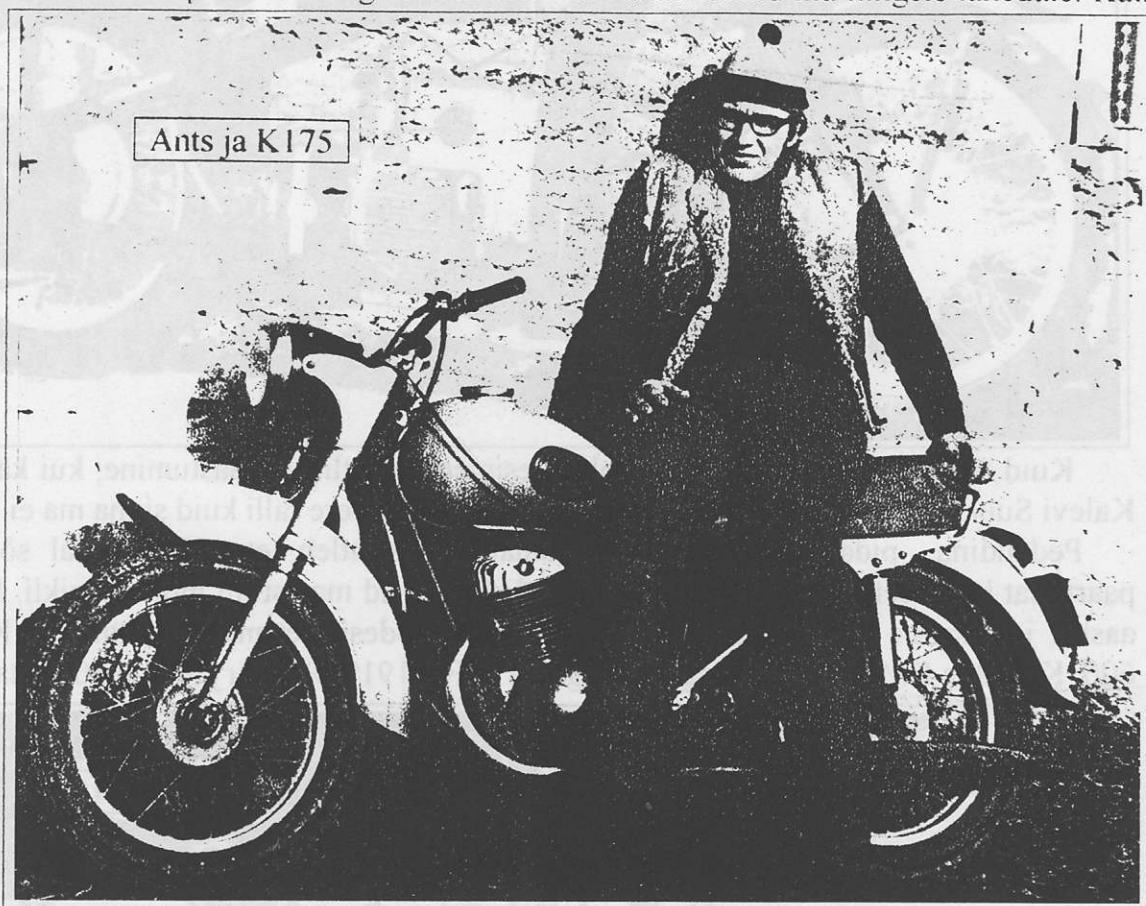
Tiit Talts



Fritz Tengler ja tema Condorid, mis on Eesti teedel sõitnud.

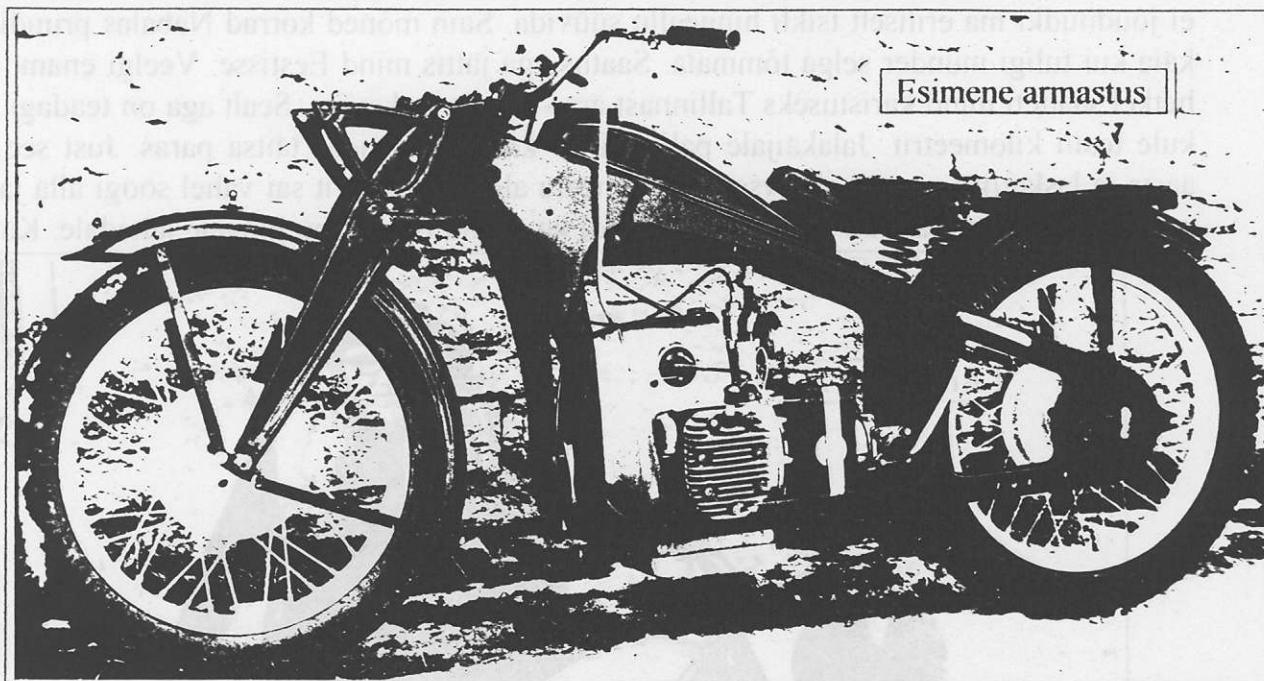
25 AASTAT ARMASTUST

Meenutan hellusega seda 1970 aasta sooja kuiva sügist kui sain tutvavaks K-175-ga, oma esimese kaherattalisega. Olin siis 19 aastat vana, ees ootas armeeteenistusse minek. Nii ei jõudnudki ma eriliselt tsikli hingeellu süüvida. Sain mõned korrad Nabalas pruudi manu käia kui tuligi munder selga tõmmata. Saatus aga jättis mind Eestisse. Veelgi enam, mingil hetkel saadeti mind karistuseks Tallinnast ära - Jägala lasketiiru. Sealt aga on teadagi Raasikule tosin kilomeetrit. Jalakäijale paljuvõitu, "karbuvanetsiga" täitsa paras. Just see 1972. aasta ja lasketiiru aeg oli aktiivse tsiklimeheelu algus. Mootorit sai vahel söögi alla ja söögi peale kokku-lahti pandud. Ning see aasta tõi ka vanad tsiklid mu hingele lähedale. Käisid ju



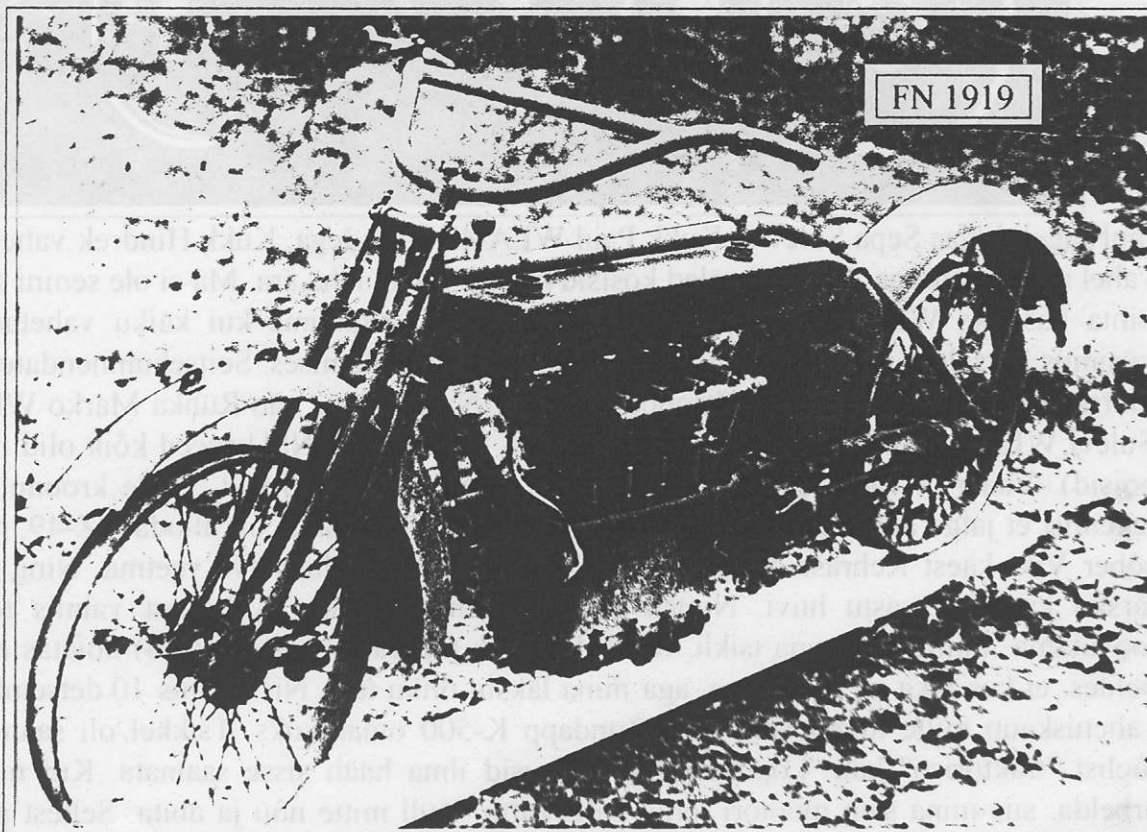
mul sageli külas Sepa Sulev ja Kukk Paul WLA-42 H-D-dega, Kukk Hindrek vahel Jawaga, vahel millegi muuga. Harley hääled kostsid mitme versta taha ära. Ma ei ole senini saanud pihta kas üks WLA peabki niimoodi aevastama ja paukuma kui käiku vahetad või oli küsimus lihtsalt poiste oskamatuses, või ehk hoopis pullitamises. Seitsekümnendate algus oli murranguline aeg. Moodi läks "tsopperdamine". Nii said uue näo Rühka Marko WLA, Sepp Sulevi WLA, Kukk Hindreku Zündapp K-800, Selli Tarmo NSU (need kõik olid meie küla poisid). Vaatasin vaese sugulasena "suurte" poiste mängu kõrvalt. Peale kroonut oli tükk tegemist et jalgu alla saada. Ainuke mida võisin endale lubada, oli üliodav IZ-49, mille sain sõber Viki käest Kehrast. Seega jäi K-175 teenitud vanaduspõlve veetma. Ning siis tunti järsku ka tema vastu huvi. Nimelt olid ühed noorhärnad Kaberlast valmis tema eest loovutama mulle ühe vana tsikli. Kukk Hindrek (sõprade seas Penno) hoiatas mind küll öeldes, et kas ikka on mõtet jne. aga mina läksin õhku täis. Nii teostus 10. detsembril 1975 vahetuskaup mille tulemusena sain Zündapp K-500 omanikuks. Tsikkel oli saanud tunda tõelist "traktoristi" kätt. Lõpuks sellid loobusid ilma hääli sisse saamata. Kui nüüd vähe ärbelda, siis mina sain mootori tööle päris ruttu. Küll mitte nõu ja abita. Sellest ajast olen tutvav ühe suurima Zündapp harrastaja-kolleksionaäri Reinjärvi Heinoga. Tänu Penno-Heino

omakasupüüdmatule abile sain ma 1976.aasta 1.aprillil teha esimese sõidu ümber alevi oma K-500-ga. Aastaid tööle ja tagasi ühes rongis koos Heinoga andsid mulle palju. Ei ole asja mida see mees Zündappist ei teaks. Ja lisaks teooriale aastakümned praktilist tsikli kasutust. Ning see miks ma armastan just seda tsiklitmarki on ka ilmselt Heino teene.



Kuid tagasi 1976. aastasse. Siis oli ju esimene ametlik väljaastumine, kui käisime koos Kalevi Suursõitu avamas. Peale seda oli suvel veel Rakvere ralli kuid sinna ma ei läinud.

Pedandina pidasin logisevat logiraamatut, mis ütleb, et 1976. aastal sõitsin maha paartuhat kilomeetrit. Järgnevad 77,78,79 tõid ja viisid majast nii mõnegi tsikli. Kuid 1980. aastal, jalg kipsis kodus lugedes ja filosoferides tõdesin, et mul oli Zündapp K-500, KS-600, K-800 ja BMW R-75. Ning muidugi pärl - FN 1919. Paraku jättis 1980 aasta meid ilma

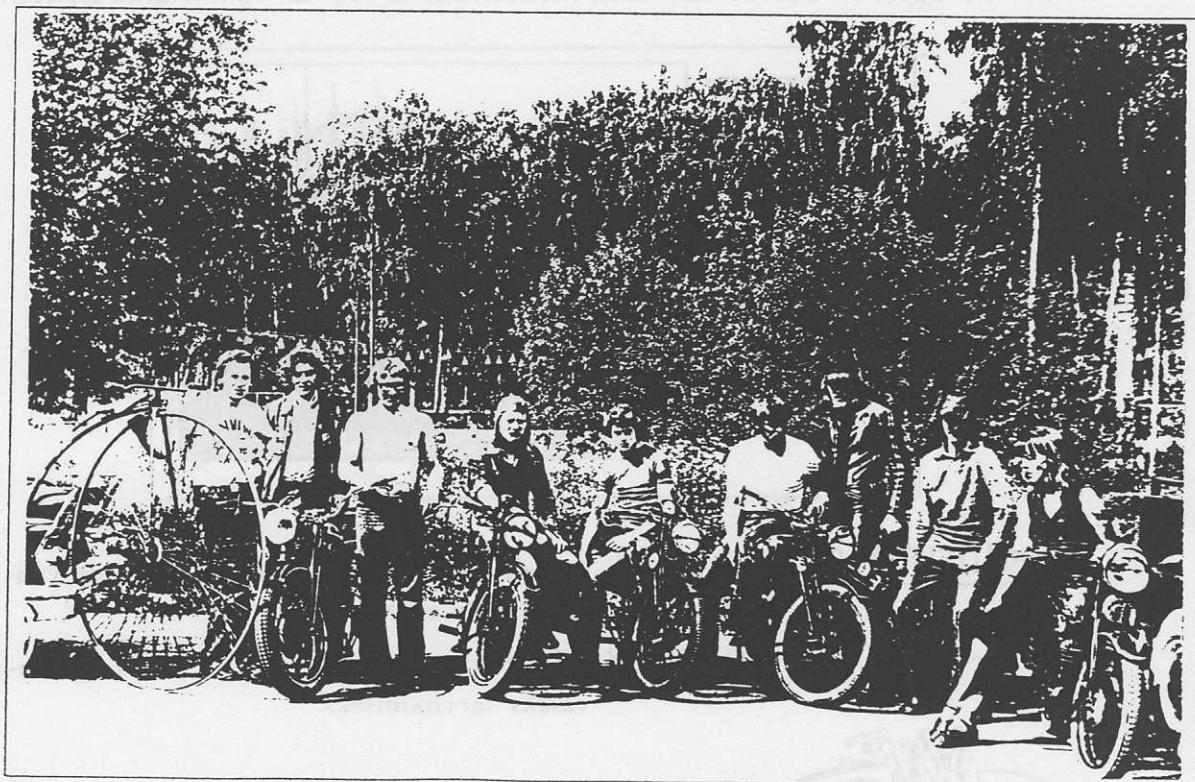


koduta. Pidin jätma harrastused ning saada meheks looma peavarju oma kätega. See kestab

muuseas siitamaani, see chitamine nimelt. Kas ma meheks olen saanud pole veel selge. Sisemuses möllab vahel ming päris poisike. Samas mõeldes ajale ja aastatele, mis nagu liiv sõrmede vahelt läbi voolab tunnen nii kurbust kui rahulolu. On õnn , et mu ümber elavad sellised sõbrad nagu Märt, Penno, Urmas, Heino, Fredi, Elmo ja veel paljud teised. Millegi restaureerimine on omal moel looming, kollektiivne looming. Ja tahaksingi siin tänada eelpoolloetletud ja ka nimetamata jäänud sõpru aastate jooksul osutatud abi eest. Samas teeb mind kurvaks hetke ülimaterjalistlik mõttelaad, mis nakatab ka meie klubikaaslasid. Ma ei ole palveisa, kes moraalijutlust pidada üritaks. Tahan vaid siin pisikese juubeli puhul meelde tuletada, et kõik on kaduv, kaovad inimesed, ka meie ise. Ainuke mida saame teha sellel igavikuhetkel, mis meile on antud elada siin maa peal, on olla inimesena abivalmis, sõbralik ja aval teiste suhtes. Ka kõige raskemal hetkel tuleks pidada meeles, et on ainult üks tõeline väärtus-inimsuhete väärtus.

Head aastavahetust soovides.

Ants

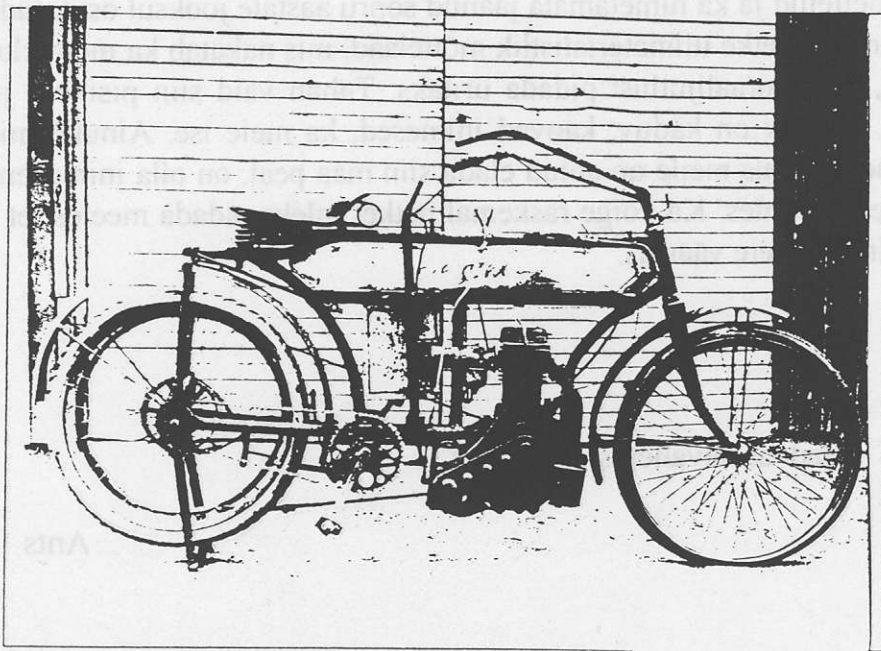


Ajalooline Moskva reis 1978 "Za Ruljom" 50 aastat.

UUDISEID JA REKLAAMI

HALB UUDIS:

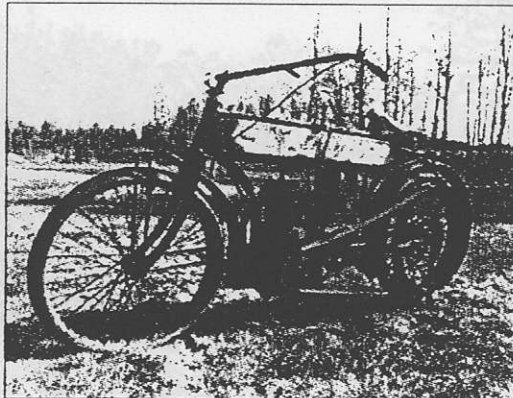
1995.a. kevadeni oli Eesti vanimaks mootorrattaks 1904.a. valmistatud BERGFEX



HEA UUDIS:

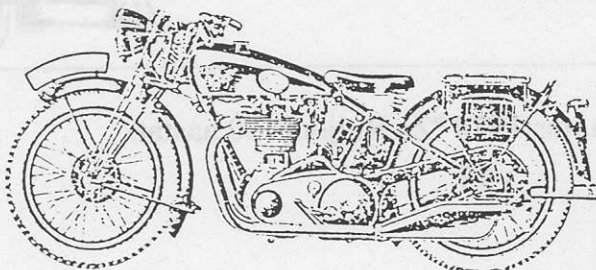
1995.a. kevadest on Soome vanimaks mootorrattaks 1904.a. valmistatud BERGFEX

Suomen vanhin. Bergfex vuodelta 1904 on yksi Mobiliassa olevan veteraanimootoripyöräklubin juhlanäyttelyn kulkupeli.



Mootorrattad: **N. S. U.** haruldaselt kiire, ökonoomne, meeldiva välimusega ja odav.

HUSQVARNA, tugev, vastupidav masin igapäevaseks tarvitamiseks.



Aksia Selts

TORMOLEN & Ko.

Tallinn, Raekoja pl. 17. Tel. 428-06.



Foto A. Kalm

Miks olen mootorrattur



TT sõit Kose-Lükati ringleel

Foto R. Olbret

JUBA kõige varajasemas lapseeas oli mu unistuseks saada mootorratta omanikuks, kuigi siis unistustes ma oleksin võinud sama hästi olla ka autoomanik, kuid mootorrattas millegipärast tõmbas enam. Mäletan, et veel hoopis väikese poisikesena mu armsamaks ajaviiteks oli joosta paljajalu mööda pehmet tolmust teerada ja kujutada end juhtivat mootorrattast.

Igas poisis on seiklushimu. Uudishimu näha võõraid maid, tundmatuid kohti, võõraid inimesi jne. Selle rahuldamiseks nad loevad seiklusromaane ja reisukirjeldusi ning seistes mere või maantee ääres unistavad, et mis küll seal tee lõpmatuses või mere taga võiks olla. Et minule oli tee ligemal kui meri, siis minu lapsepõlve unistused läksid ikka piki teid ja kuna mootorrattal nagu ratsahobuselgi pääseb isegi jalgradu mööda edasi, siis minu unistuste sõidukiks oli ikka mootorrattas.

Möödusid aastad. Unustusse vajusid need lapsepõlveunistused ja mängud, kuid vaistlikult jäi ikka hinge pesitsema igatsus mootorratta

järele, nii et esimesel juhul, kui avanes selle unistuse täitmise võimalus, see täitus. Nüüd on sellest möödunud juba kümme aastat ja siiski pole ma veel mootorrattast tüdinenud, ainult aastate jooksul nõudmised ja maitse on muutunud.

Selle kümne aasta vältel on mind mu mootorratas truisti teeninud: ta on kandnud mind igal suvel kaugele unistustemaale. Ta on mulle näidanud kõik ilusad kohad Eestis ja on õpetanud mind armastama oma kodumaad ja selle ilu.

PIKKADE sõitudega mu mootorratas on treenerinud mu keha ja silma, nii et need ei väsi enam päevad otsa masinat juhtimast, ja hooldamine ta eest on õpetanud mulle mootori tundmist, nii kuidas ainult üks mootorratas võib seda õpetada, kus sõitjal tuleb kõik teha ise ja tunda viimast kui polti oma masinas.

Mootorratas on kõige lihtsam mõeldav sõiduk. Temas on kõike minimaalselt: ainult kaks ratast, üks silinder, käigukast, raam, bensiinipaak. Vastavalt sellele liikuvaid osi, mis kuluvad ja uuendamist vajavad, on mootorrattal vähe, nende eest hooldamine on odav ja kerge.

Mootorratas ei vaja kulukat garaaži, vaid on rahul mugavusega puukuuris, eeskojas või isegi hoovis. Ei protesteeri, kui teda vihma ja külma eest kaitseb ainult õhuke puldaniriie.

Mootorratta kaal on võrdlemisi väike, mistõttu bensiini-, õlide- ja kummidekulu on ka väike. Kõik need asjaolud kokkuvõetuna teevad mootorratta praegusel ajal kõige odavamaks mehaaniliseks sõidukiks maa peal, nii et kõigil neil, kel ei ole võimalik suuri summasid iga kuu välja panna oma sõiduki peale, ja neil, kes siiski igatsevad või vajavad sõidukeid, on ainus võimalus selleks mootorratta muretsemise näol.

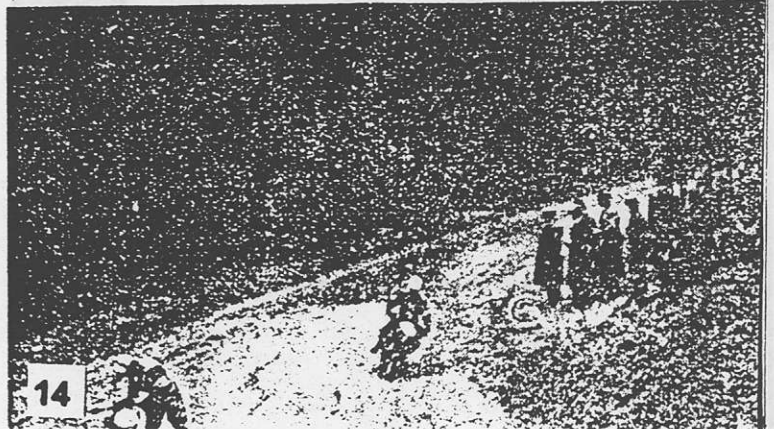
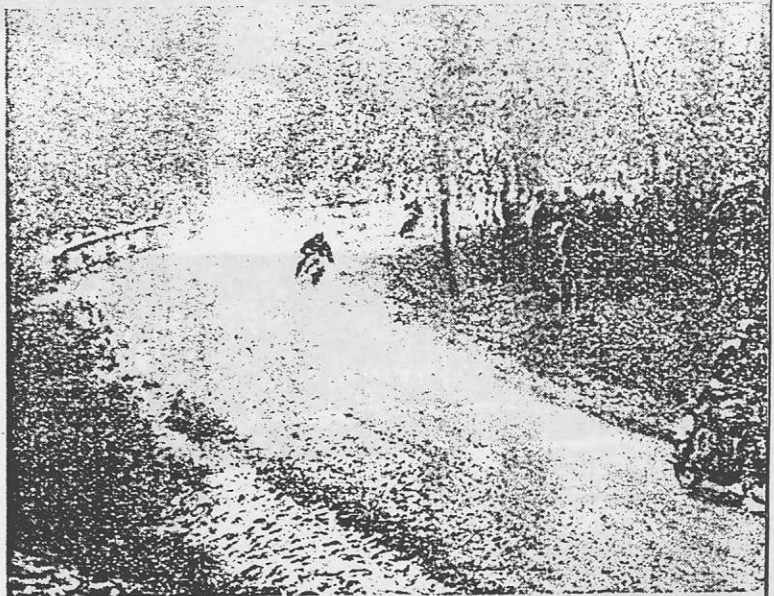
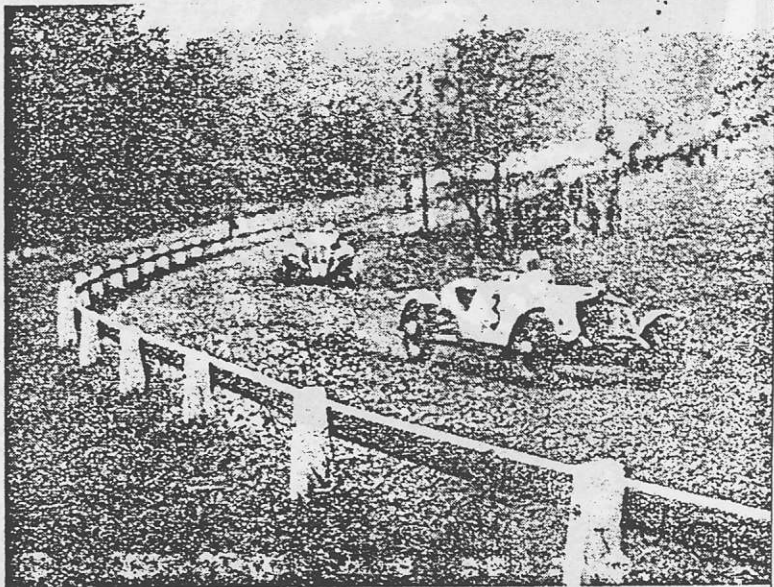
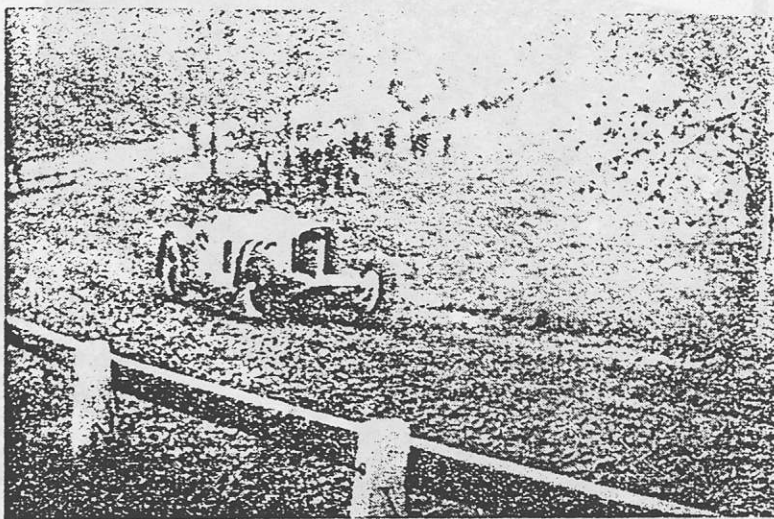
MOOTORRATAS karastab keha — alatine sõit tuule, vihma, päikese ja külma käes teeb lõppudelõpuks keha nii immuunseks ilmastiku elementide suhtes, et see ei karda enam ei külma ega sooja.

Ühelgi sõidukil sõitmisel ei ole kiirusetunne nii terav ja ühelgi sõidukil sõitmine ja juhtimine ei sarnane nii lennuga kui mootorrattal, mistõttu mootorrattasõidul on eriline võlu.

Mootorratas on noorte sõiduk ja temaga on seotud nii palju mälestusi juba varasemast nooruseajast, et mootorrattale selja pööramine tähendab ühtlasi ka nooruse lõppu.

Kõigil neil põhjusil ma olen ja jään veel mootorratturiks.

A. Sivard
Mag.-mech.



Motosportlased

tellige ja levitage „**A**utot“

moottorrataste klappide mehhanismi õigele korrastamisele

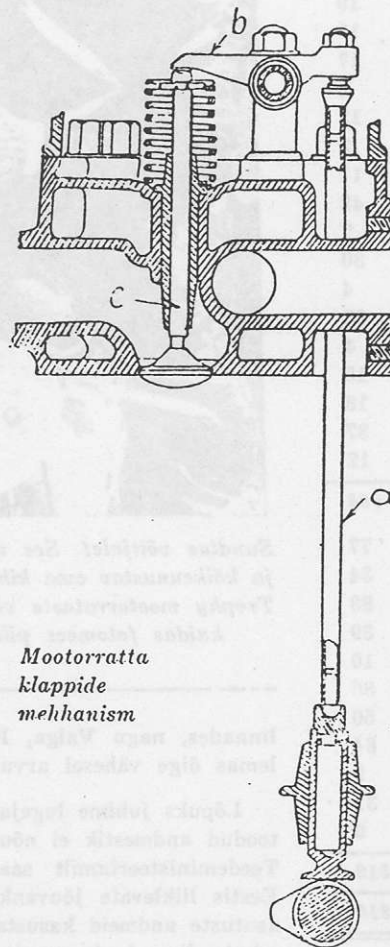
VIIMASTEL aastatel on mootorrataste areng eriti suurt hoogu võtnud. Sellel on väga mitmesugused põhjused. Eelkõige mõjub kaasa seks tema võrdlemisi odav hind ja väikesed kasutamiskulud, mis võimaldavad nende muretsemist ka vähema jõukusega rahvakihtidele.

Alanud sõjavägede motoriseerimisehoog tarvitab ka määratu hulga mootorrattaid, mis kasutatakse väga mitmesugusteks otstarveteks, nagu sidepidamiseks, juhtide liiklemise-vahenditeks jne. Ka mootorspordis on mootorratas võitnud silmapaistva koha. Mootorrataste levimist soodustab ka veel see asjaolu, et nad pole teede suhtes kuigi nõudlikud.

Kasvavad nõudmised mootorrataste järele on aga esile kutsunud suure võistluse tehaste vahel, kes neid valmistavad. See andis omakorda suure tõuke mootorrataste ehituslikele uuendusile. Kui võrdluse tänapäeva sõidukeid nendega, mis valmistati mõni aasta tagasi, siis võib märgata nende vahel määratu suurt erinevust.

Praegune mootorratas pakub juba tarvitajale mugavat sõitu, püsib hästi teel, on välimuselt nägus jne. Ta kandejõud on niivõrd tõusnud, et võimaldab liiklemist väiksematele perekondadele korraga.

Nagu tähendasin, on mootorratas ehituslikult suuri edusamme teinud. Tema raskuspunkt on viidud niivõrd madalale, et kurvete võtmine isegi suurte kiiruste juures ei moodusta enam mingisugust hädaohtu, kui seda teostatakse vähegi sõidutehnika nõuete kohaselt. Käikude vahetamine (jalaga) on ka lihtsustatud ja ei sünnita sõitjale enam mingisuguseid raskusi. Kahjuks aga ei ole seni veel suudetud otsustavalt lihtsustada klappide mehhanismi. Nende juures on palju vaeva nähtud isegi heade tagajärgedega, kuid lõplikult on küsimus ikkagi lahendamata. Suurem osa mootorratastest töötab siiski veel n.n. rippuvate klappidega, mis skemaatiliselt näidatud alltoodud joonisel.



Mootorratta klappide mehhanism

Mõnede paremuste juures on nende klappide suurimaks puuduseks mehhanismi keerukus, mis koosneb nokkvõllist, tõukurist, pikast tõstevardast (a), põikkangist (b), klapisäärest (c), mitmesugustest puksidest jne. On igale selge, et mida keerukam mehhanism, seda rohkem on võimalusi riketeks ja seda hoolsamat ja asjatundlikumat järelevalvet ta nõuab.

Siin on võimalik alati tõukurite ja klapisäärete kinnijäämine puksides tolmu, tahma ja muu mustuse tagajärjel. Tõstevardad võivad juhuslikest löökidest kõveraks painduda, mis kutsub kohe esile klappide korratu töö. Konstruktorid on klappide mehhanismi nende võimalikkude rikete vastu enam-vähem

kindlustanud. Nimelt kogu mehhanism uuematel masinatel on kinnine ja pikad tõstevardad on kaitsitud võrdlemisi tugeva toruga. Kõik need abinõud kaitsevad mehhanismi küll tolmu, mustuse ja juhuslike löökide vastu, kuid peapuudus, klappide süsteemi keerukus, jääb ikkagi püsima.

Raskustest võib siin üle saada ainult mehhanismi hoolsa ja asjatundliku järelevalvega. Kõigepealt peab klappide süsteem alati piinlikult puhas olema ja hästi määritud. Väga tähtis on siin täppis klappide reguleerimine. Sellejuures tuleb silmas pidada keeruka mehhanismi osade paisumist. Tugevasti paisuvad tõstevarras (a), põikkang (b) ja klapisäär (c). Kui nende osade paisumise koefitsient on teadmata, siis tuleb klappide reguleerimist teostada puhtpraktiliste võtetega praktiliste kogemuste alusel.

Klappid tuleb reguleerida külmal ja siis kohe masina soojenemisel kontrollida. Selleks peatuda teel, niipea kui mootor on evinud oma lubatava maksimaalse temperatuuri. Kui kontrollimisel selguvad reguleerimises mingisugused vead, tulevad nad kohe kõrvaldada.

Puutumata jättes nende tagajärgede analüüsi, mida esile kutsuvad halvasti reguleeritud klappid, märgime ainult, et suurem osa mootorrattaid sureb enneaegsesse surma, vähemalt kiirustab nende lõppu vale klappide reguleerimine. Seda kõike silmas pidades, tuleb klappide tööd võimalikult hoolsamini ja sagedamini kontrollida.

Saksas on liig palju bensiinjaaamu. Seepärast on seal uute jaamade avamine keelatud. Hiljuti pikendati seda keeldu 30. juunini 1937. a.

Ameerika autotööstused on võtnud kavasse toota 1936. a. üldsummas 276 000 mootorsõidukit.

Registreeritud mootorrataste arv Eestis

1. IV. 1935. a. — 1. IV. 1936. a.

ASUKOHT	Külje- korvita	Külje- korviga	Kokku
Tallinn	268	75	343
Haapsalu	9	2	11
Kuressaare	10	9	19
Narva	16	3	19
Nõmme	12	5	17
Otepää	2	—	2
Paide	11	1	12
Paldiski	1	1	2
Petseri	9	2	11
Pärnu	31	11	42
Põltsamaa	7	—	7
Rakvere	25	5	30
Tapa	3	1	4
Tartu	80	13	93
Tõrva	2	2	4
Türi	11	4	15
Valga	10	8	18
Viljandi	32	5	37
Võru	10	2	12
Kokku linnad	549	149	698
Viru	62	15	77
Järva	23	11	34
Harju	71	12	83
Lääne	31	8	39
Saare	6	4	10
Pärnu	75	11	86
Viljandi	46	4	50
Tartu	73	11	84
Valga	7	2	9
Võru	30	1	31
Petseri	7	2	9
Kokku maad	431	81	512
Kokku üle riigi	980	230	1210

EELTOODUST näeme, et meil oli 1. aprillil 1936. a. üldse liiklemas 1210 mootorratast, neist linnades 698 ja maal 512.

Ajakiri „Auto“ läinud aasta andmetel oli 1. aprillil 1935. a. kokku üle riigi 958 mootorratast (linnades — 406, maakondades — 552), seega on mootorrataste arv aasta jooksul kasvanud 252 võrra.

Küljekorvidega mootorratasteid oli 1. aprillil k. a. liiklemas 230, neist linnades 149 ja maal 81. 1935. a. oli küljekorvidega tsikleid 219, seega tõus õige väike. Küljekorvita mootorratasteid oli 1. aprilliks k. a. 980, linnades 549 ja maal 431. 1935. a. oli samu sõidukeid kokku 739, juurekasv aasta jooksul seega 132 võrra.

Linnadest evivad mootorratasteid kõige enam Tallinn — 343, Tartu — 93, Pärnu — 42, Viljandi — 37, teised vähem.

Maakondadest on esikohal Pärnu maak. — 85, teemale järgneb Tartu — 84, Harju — 83, Viru — 77 jne. Märkimisväärne on, et Lõuna-Eesti maakondades ja



Suudlus võitjale! See noor neiu on nii vaimustatud ja kõikehustav oma kihlatu võidu üle inglise Tourist Trophy mootorrataste võistlusel, et ei märka sugugi, kuidas fotomees pildistab seda õrna stseeni

linnades, nagu Valga, Petseri on mootorratasteid liiklemas õige vähesel arvul.

Lõpuks juhime lugejate tähelepanu sellele, et ülal toodud andmestik ei nõudle täielikule täpsusele, kuna Teedeministeriumilt saadud statistilisest materjalist Eestis liiklevate jõuvankrite kohta on registreerimis- asutuste andmeid kasustatud jõuvankrite arvu liigitamiseks linnade ja maakondade peale, kusjuures maavalitsuste juures registreeritud jõuvankreid on viidud jõuvankrite asukoha järgi kas linnade või maakondade alla.

Viimasest käsitlemisest ongi tingitud pealähkuminek ametlikust andmestikust ja sellest isegi teatav ebatäpsus.

Järgmises „Auto“ numbris avaldame üksikasjaliku spetsifikatsiooni meil liiklevate jõuvankrite kohta firmade järgi.

JÄRGMINE

„Auto“

ILMUB

AUGUSTI LÕPUL

SISU

Hei tsiklimees	U. Teearu	lk. 1
Üritusi 1996.a.		lk. 2
Tere	M. Karu	lk. 3
Austriast Võrumaale	T. Talts	lk. 7
25 aastat armastust	A. Kivimäe	lk. 9
Uudised ja reklaam		lk. 12
Miks olen mootorrattur	A. Sivard	lk. 13
Pöörane tähelepanu mootorrataste		
klappide mehhanismi õigele korrastamisele	J. Lutsar	lk. 15
Registreeritud mootorrataste arv Eestis		lk. 16

EVMK "UNIC-MOTO"

President	Urmas Teearu	Tallinn, EE0038, Kivila 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	





MOOTORRATASTE VARUOSAD

KOMISJONIMÜÜK*UUED JA KASUTATUD OSAD*
OST-MÜÜK

PÜNANE tn. 42* TALLINN* LASNAMÄE*

BUSSID nr.7,19,31,35,44,50,58

PINNA peatuses

OLEME AVATUD: TÖÖPÄEVADEL 11.00-19.00

LAUPÄEVAL 12.00-16.00

PÜHAPÄEVAL 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



AS KOOPIA A&E
Kaluri 5
EE3006 Haabneeme
Reg.nr. 71049576

Canon

KTK

OVERALL

Canon UC 1000

Salvestab reisimälestused ja perekonnaelu tippphetked



Canon tõi suvel turule ka algajale filmijale sobiva videokaamera UC 1000.

UC 1000 on hõpsalt kasutatav videokaamera, mille pildikvaliteet ja kasutusomadused on tagatud Canoni kaubamärgiga. Selle kaamera võimsa 12-kordse zoom-objektiivi fookuskauguste vahe on 5,2 – 62,4 mm, nõnda saate filmida nii maastiku- kui ka lähikaadreid. Tänu digitaalsele signaalisüsteemile ja kõrgkvaliteetsele optilisele süsteemile jäädvustate UC 1000-ga selge pildi ja ehtsad, teravad värvid.

Neli valmis automaatprogrammi teevad filmimise lihtsaks

Valmis automaatprogrammid teevad filmimise hõlpsaks. Filmija peab ainult valima vastavalt filmitavale objektile sobiva programmi. Enamuse situatsioonide jaoks kõlbab täisautomaatfilmimine, liikuvate objektide filmimiseks sobib aga spordiprogramm.

Portreeprogramm jätab tausta ebaselgeks ning toob peaobjekti selgelt esile. Lühike säriaeg võimaldab filmida kiiresti liikuvaid objekte – näiteks võidusõiduaautosid.

Väikesed mõõtmed ja keeratav pildinäidik

Tänu väikestele mõõtmetele on UC 1000-videokaamerat hõlbus kasutada. Samuti on vajalike määrangute tegemine kerge. Madalal asuvate objektide filmimist hõlbustab keeratav pildinäidik ja see aitab ka kaamerat stabiilsena hoida. UC 1000 on täiuslik kogu pere kaamera, mida igaüks kiiresti kasutama õpib.

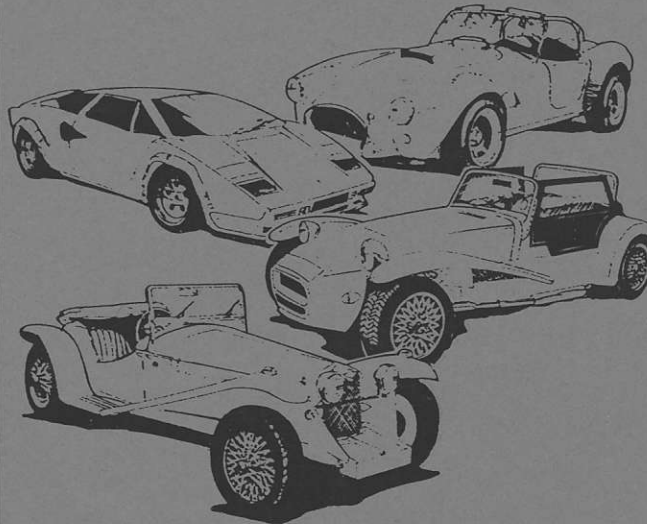
Hind UC 1000 hind koos kaugjuhtimispuldiga on 11 600 krooni (sisaldab käibemaksu 18%)

Lisainformatsioon

AS KTK Overall, tel. (372) 6 312 233, faks (372) 6 312 443.

AS KOOPIA A&E
Kaluri 5
EE3006 Haabneeme
Reg.nr. 71049576

TEE OMA UNISTUS TEOKS



TERE TULEMAST KIT CAR-IDE MAAILMA.
TUNTUD SPORTAUTODE JA KLASSIKAKS MUUTUNUD
AUTODE OSTMISEKS EI PEA OLEMA MILJONÄR.
KOOPIAID JA TEISI OMANÄOLISI KITTE PAKUB
AS KITGRUPP
tel.771-356 (k.9.00-11.00) , fax 771-337
<http://www.et.ee/~antu/Rex>

EGA TEISED EI TEA, ET SEE KOOPIA ON !!!

