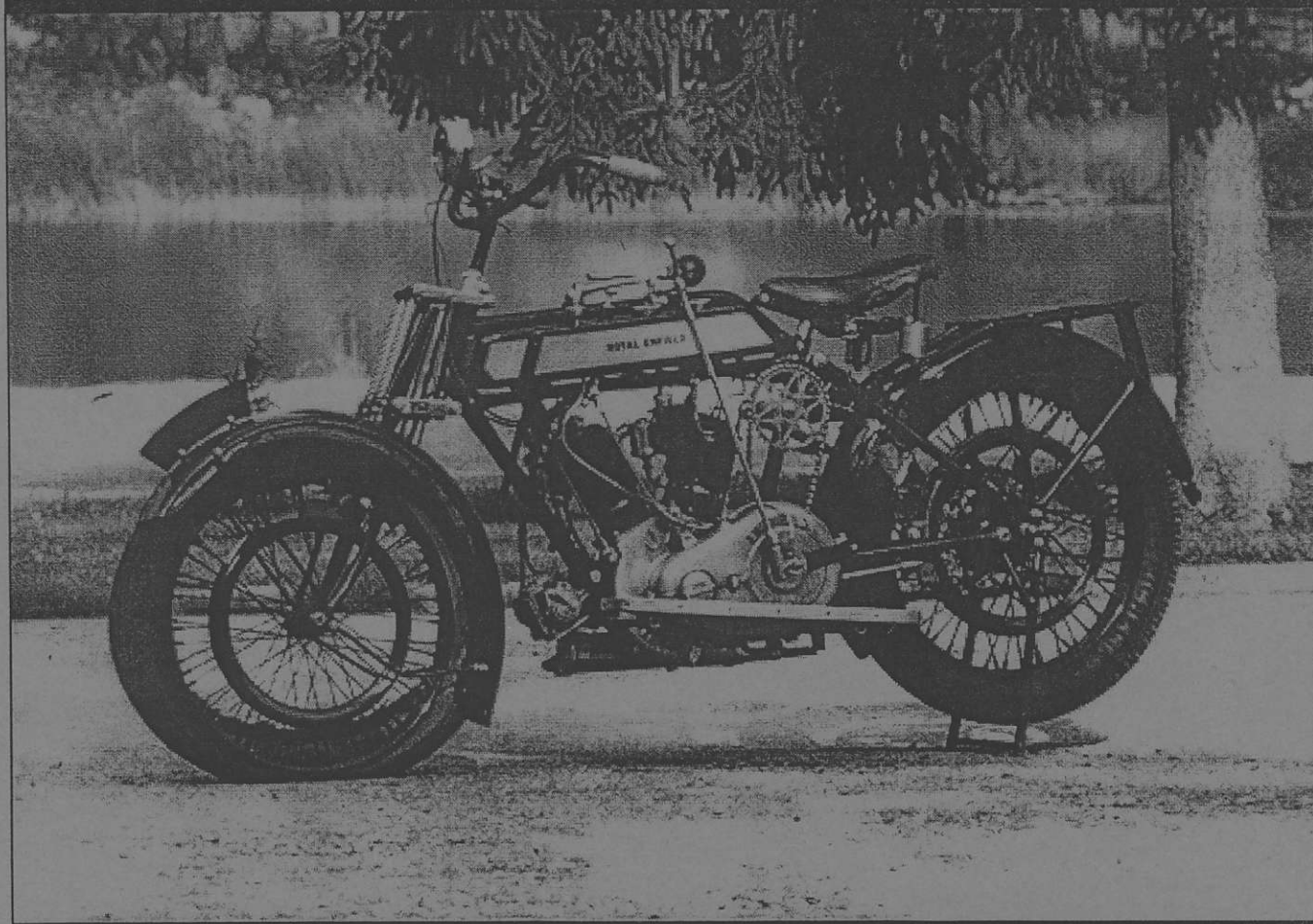


Tempo



EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.6 DETSEMBER 1997



VILJANDI MOTO 97 OSALENUD
VANIM MOOTORRATAS ROYAL ENFIELD 1912 A.
OMANIK PAUL KUKK

Häid jõulupühi !



Sisukord:

Tere tsiklimees!	1
Näituse kataloog (autod)	2
Tere!	3
Näituse kataloog (veoautod)	4
Tsiklid vallutasid viljandi	5
Näituse kataloog (mootorrattad)	6
Jalgrattahaid Pirita rannas	7
Näituse kataloog (jalgrattad)	8
Noor mees tahab vana autot	8
Tervitusi Holstre-Nõmmelt	10
Kas on olemas kaks ...	11
1000ccm Square Four	12
Pilte 1997 aastast.	14
25 põhjust, miks MR on parem ...	18

**60 aastat Eesti mootorratta-
tööstust.**

Üritusi 1998. aastal:

- 03. mai : Kurtna varuosadepäev.
- 31. juuli - 2. august : "Jõgevatreff 98",
Jõgevamaa Kuremaa.
- 4. oktoober : Kurtna varuosadepäev.

EESTI
VANAMOOTORRATAKLUBI
"UNIC-MOTO"

tel. 556349
250 78991
6342274
250 87150



TERE TSIKLIMEES!

Möödud aasta oli klubile küllalt teguderohke. Korraldasime kaks varuosadepäeva Kurtnas. Viljandis toimus X motokokkutulek "Viljandi Moto 97". Meie klubi ühe raudvara Märt Karu eestvedamisel korraldati peale 12 aastast vaheaega suur vanatehnikanäitus Tallinna Linnahallis. Klubi 5 liimeline esindus osales Rootsis toimunud rahvusvahelisel "Indian" rallil. Viljandi kokkutulek toimus esmakordselt EVMK "Unic-Moto" nime all. Mulgimaa mehed olid kõvasti tööd teinud ja kõik sujus päris hästi. Õnnesrumisele aitasid kaasa ka abijõud Tapalt ja Tallinnast. Huvisõidu esimene peatus oli väga ilusas kohas Heimtali "Tondilossi" õuel. Seal

t o i m u n u d
saapaviskevõistlusel
hiilgas vanameister
Märt Karu, kelle
saabas lendas nii
hästi, et edaspidi
võiks ta selleabil
Eestile kuulsust
tuua ka
rahvusvahelisel
areenil.

E d a s i
s u u n d u s i m e
V i l j a n d i
keskväljakule, kus
t o i m u s
linnarahvale suurt huvi pakkunud tsiklinäitus. Viiratsi staadionil võistlesime regulaarsussõidu K.Rinaldo karikale. Kuigi allakirjutanu sai viimased ämblikuvõrgud oma IZ-8 silindrist ja summutist välja, siis sellest võiduks ei piisanud. Karika võitis üllatuslikult Aare Vällman, kes kihutas sõbralt laenatud Peugeot rolleril.

Liiklusummik tekkis tagasiteel motelli sissesõidul, kus pidi ära tundma vanade tsiklite osi. Laagriplatsil sai ujumas ja saunas käia. Karksist oli kohale veeretatud õllemaat, mis hakkas pikkamisi tühjenema. Õhtuks oli laagriplatsile jõudnud kokkutuleku

vanim tsikkel Royal-Enfield, mida omanik Paul Kukk demonstreeris AK võttegruppile.

Parklas korraldas tsiklirodeo tuntud raadiohääli Tõnu Piibur. Hoos oli ka Anatoli Golubev, kes kutsus kõiki tüdrukuid oma "Indiani" tagaistmel sõitu tegema.

Enne pimeduse saabumist organiseeris Priit Looväli murumänge, kust võitjana väljus põhjanaabrite viisik.

Unetutel oli võimalus veel paar tundi peale keskööd baaris mõnusate viiside saatel jalga keerutada.

Pühapäeva hommikul jagasime firmade Overall, Abloy jt. poolt väljapandud auhinad osalejaile ja organisaatoritele ning

kokkutuleku
lipp võis
langeda.

Kokkuvõtteks
võiks "Viljandi
Moto 97"
kordaläinuks
l u g e d a .
Sammuli motell
on üks parimaid
kohti, kus
kokkutulekuid
p e e t u d .
Kahjuks kõik
hea on kallis.

Seekord jäime

päris mitme tuhandega miinustesse. Edaspidi tuleks mõelda, kas korraldada motokokkutulekuid paremates kohtades, kus igapähele oleks võimalus valida vastavalt oma rahakotile või püüda läbi ajada odavamalt.

Häid jõulupühi ja edukat 1998 tsikliaastat,
Urmas Teearu.



U. Teearu annab üle rändkarika K. Rinaldo nimelise regulaarsussõidu võitjale Aare Vällmanile.

AUTO-MOTO-VELO NÄITUS
VANA JA UUS

1997. aasta 22. sügiskuu

1997
SÕIDUAUTOD

	Val- mis- tus- aasta	Automark	Valmistajamaa	Omanik
1.	1889	PANHARD LEVASSOR	PRANTSUSMAA	H. KUKK
2.	1922	FORD T	USA	J. SITS
3.	1924	CITROËN	PRANTSUSMAA	R. KOOP
4.	1925	FORD T	USA	J. VAIKJÄRV
5.	1925	RENAULT 6CV	PRANTSUSMAA	E. ANTON
6.	1925	MATHIS	PRANTSUSMAA	J. LÖHMUS
7.	1927	MATHIS	PRANTSUSMAA	H. ALLIK
8.	1932	BMW DIXI	SAKSAMAA	T. PAPPAL
9.	1934	CITROËN	PRANTSUSMAA	K. KÜÜSVEK
10.	1936	BMW 329	SAKSAMAA	K. SÜVALA
11.	1937	MERCEDES-BENZ 230	SAKSAMAA	U. TEEARU
12.	1937	PONTIAC 6	USA	R. NAEL
13.	1938	BMW 329	SAKSAMAA	H. SÄREKANNO
14.	1938	OPEL ADMIRAL	SAKSAMAA	K. KEREM
15.	1939	MERCEDES-BENZ 230	SAKSAMAA	V. PETTI
16.	1939	MERCEDES-BENZ 170V	SAKSAMAA	A. KOOP
17.	1942	VOLKSWAGEN KDF-82	SAKSAMAA	V. SIRK
18.	1943	WILLYS MB	USA	S. SESTJORKIN
19.	1944	FORD GPW	USA	T. TALTS
20.	1945	WILLYS OVERLAND	PRANTSUSMAA	KL TALLINNA MALEV
21.	1945	WILLYS M-38	TAANI	
22.	1945	GAZ-67 B	NSVL	A. LÜPSIK
23.	1946	ZIS-110	NSVL	E. JAANUS
24.	1947	GAZ-67 B	NSVL	L. SIIMSEN
25.	1950	MOSKVITS 400-420 A	NSVL	V. POLJAKOV
26.	1953	GAZ M 20 POBEDA	NSVL	T. PÖÖR
27.	1955	ZIM GAZ 12	NSVL	L. SIIMSEN
28.	1959	MOSKVITS 407	NSVL	L. SIIMSEN
29.	1963	VOLGA GAZ 21	NSVL	L. SIIMSEN
30.	1965	VOLVO AMAZON	ROOTSI	
31.	1965	ESTONIA 15	EESTI	A. LILLE
32.	1968	TRIUMPH 7	INGLISMAA	A. LILLE
33.	1969	GAZ 69	NSVL	L. SIIMSEN
34.	1972	VOLKSWAGEN 1300	SAKSAMAA	R. KÄGU
35.	1977	MOTOVANKER SED	NSVL	A. PEET
36.	1978	MATRA MURENA (BAGERA)	PRANTSUSMAA	A. LILLE
37.	1978	VOLKSWAGEN GABRIOLET	SAKSAMAA	A. LILLE
38.	1979	VOLKSWAGEN (MILITAAR)	SAKSAMAA	A. RIISALU
39.	1987	CITROËN 2CV6	PRANTSUSMAA	
40.	1988	ESTONIA 21	EESTI	A. LILLE
41.	1989	LUAZ 967 B AMFIIB	NSVL	L. SIIMSEN
42.	1989	LUAZ 969 M	NSVL	A. RIISALU
43.	1989	HILMAN 1936 (ümberehit.)	INGLISMAA	H. LEPRE
44.	1997	BMW 525 TDS	SAKSAMAA	
45.	1997	CITROËN XANTIA 2,0 BREAK	PRANTSUSMAA	
46.	1997	OMAVALMISTATUD AUTO	EESTI	M. LEIVATEGIJA H. SÜND



TERE!

1997.aasta oli üllatuslikult rikas kõiksugu kokkutulekute, varuosadepäevade ja näituste poolest. Eestis Kurtna ja Lätis Üksküla varuosadepäevad on muutunud traditsiooniliseks. Lätis on korraldajatel veel arenguruumi ja meilgi jätkub kasutamata võimalusi.

Tartu klubi "Levatek" korraldas ilusa suvise kokkusaamise oma rahvale. Vanade veoautode mehed, naised ja lapsed olid Lihulas vägeva ürituse püsti pannud. EVMK "Unic-Moto" tsiklid rikkusid mürinaga Viljandi suvist rahu ja õhtune pidutsemine viis ühe hollandlastest abielupaari, kes eksikombel meie laagrisse olid sattunud ja lootsid rahus magada, hullumise äärel. Enamus tsiklimehi, -naisi ei pannud neid tähelegi, vaid ühe transpordiauto, sinise Volkswageni LT 28 juht sai peaaegu kere peale hollandi naisterahva käest, kui oli talle ütelnud viimase aja moe väljendi: "Fuck you".

1997.a. suurimaks ürituseks oli velo-moto-autonäitus "Vana ja Uus" Tallinna Linnahallis augusti viimasel nädalal. See oli EVMK "Unic-Moto" tõsisemaid ettevõtmisi üldse 21 aastase ajaloo jooksul. Ettevalmistused algasid mais. Linnahalli direktori hr. Ago Kalde kabinetis ja tema juhatamisel, toimus ridamisi tõsiseid ja optimistlikke nõupidamisi. Koosolekutel osalised härrad Tõnu Brööm Linnahallist, Enno Poldre Fordi keskusest, Heiki Perli tuletõrjeautoklubist "Retrom", Tiit Talts Pärnu Unic klubist, Märt Karu EVMK "Unic-Moto" jt.

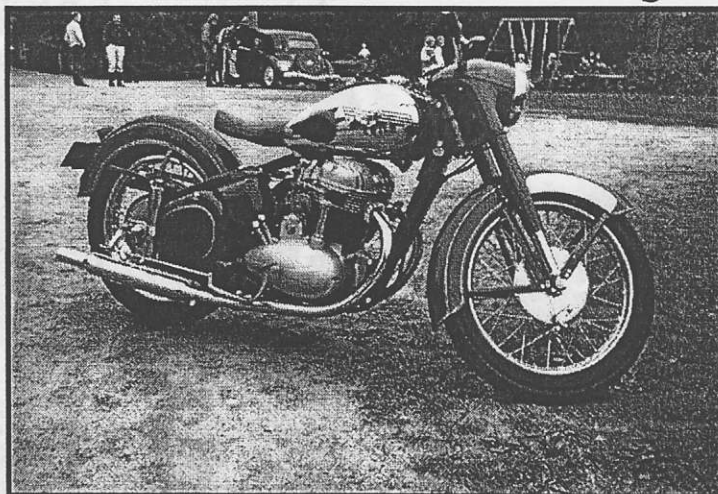
Tegelikku näituse korraldamisega sain tõsiselt tegelema hakata juulis. Kokkulepped unicate omanikega, firmadega, näituse kujundus jne. sisustas päevad juulis, augustis. Esialgsetele plaanidele seadis reaalsus omad piirid. Näituse ülespanekul olid abiks jõu ja nõuga härrad Tõnu Piibur, Toomas Paalvelt; Mart Klaasen, Urmas Teearu, Toomas Bauvald. Ilma nende abita poleks näitust toimunud selliselt kui eesti rahvas seda nägi. Suure töö tegi ära hr. Heino Jaanus, kes organiseeris Lõuna-Eesti veteranautode veo näitusele ja tagasi firma "Favora" kaasabil. Tuletõrje unicumidele juhatas näitusele tee kätte hr. Heiki Perli ja Eesti vanimatele veoautodele hr. Tiit Talts. Tänu EV Kaitsejõudude Tagala ülema hr. kpt. Arno Kodu nõusolekule sõitis hr. lt. Susi juhtimisel näitusele unikaalne militaarautode kollektsioon. Esindatud oli Kaitseliidu Tallinna Malev oma Willys Overlandiga 1945.aastast. Seda autot

kasutatakse jaanipäevadel Eesti Vabariigi Presidendi poolt süüdatud võidutule toimetamiseks Tallinna. Auto juhtideks olid hr. lt. Rein Luhaorg ja hr. lt. Edduard Nikkari. Klubidest oli kohale tulnud "Põrnikaklubi", Eesti Motomatkajad, Hüüru R&C Klubi, Tartu "Levatek", Pärnu Unic Klubi, Rakver Unic Klubi, EVMK "Unic-Moto" ja Klubi "Retrom". Firmadest oli esindatud AS Infoauto, AS ASC, AS Japauto, kes müüb ka Citroene, AS Totaal Sport, AS Favora, Kauplus Moto. Näitusel osales 47 sõiduatot, 24 veoautot, 49 mootorratast ja 25 jalgratast. Suurimad sõiduautoade erakogud olid hr. Leho Siimsenil, hr. Andrus Lillel ja hr. Aivar Riisalul. Enim mootorrataid eksponeerisid hr. Urmas Teearu, hr. Anatoli Golubev ja hr. Peeter Muhu.

Erinevaid eksponaate: jalgrataid ja mootorrataid, autokaal, Tallinna esimese auto pühad reliikviad jne. pani näitusele välja vanatehnika muuseumi omanik hr. Hindrek Kukk. Suurim jalgrataste kollektsioon oli hr. Toomas Paalveltil. Näituse korraldajaid oli nii palju kui eksponaate ja rohkemgi veel. Suurimad tänusõnad kõigile Teile, kes te osalisete auto-moto-velonäitusel "Vana ja Uus". Seda näitust poleks toimunud, kui Tallinna Linnahalli direktor hr. Ago Kalde poleks "jah" ütelnud. Äitäh kõigi unniklaste nimel!

Häid jõule! Head uut aastat!
Lugupidamisega Märt Karu

Käes on Jawa aeg !



VEOAUTOD

	Valmis- tus- aasta	Automark	Valmistajamaa	Omanik
1.	1934	TEMPO	SAKSA	L. LEPP
2.	1938	MAN	SAKSA	L. NAEL
3.	1938	SAURER	SAKSA	H. JAANUS
4.	1956	OPEL LF8	SAKSA	V. VÄLIMÄE
5.	1960	MAGIRIUS-JUPITER	SAKSA	EESTI KAITSEJÕUD
6.	1968	MAN	SAKSA	EESTI KAITSEJÕUD
7.	1965	ET 600	EESTI	
8.	1937	CITROËN	PRANTSUSMAA	T. TALTS
9.	1965	PRAGA	TSEHHI	L. NAEL
10.	1942	STUDEBAKER	USA	R. RAJU
11.	1974	CHEVROLET	USA	EESTI KAITSEJÕUD
12.	1985	TRUCK-TRAKTOR	USA	EESTI KAITSEJÕUD
13.	1938	GAZ AA	NSVL	J. URB
14.	1938	GAZ AAA	NSVL	T. SELL
15.	1939	PMZ 2 (ZIS 5)	NSVL	H. PERLI
16.	1943	GAZ MM	NSVL	M. VÄLIMÄE
17.	1946	PMZ 7 (ZIS 5)	NSVL	T. KAAR
18.	1951	URAL ZIS-5M	NSVL	R. RAJU
19.	1962	GAZ 63	NSVL	S. SESTJORKIN
20.	1964	GAZ 51 A	NSVL	A. JÕEMAA
21.	1957	ZIL 164	NSVL	R. NAEL
22.	1962	ZIL 164 A	NSVL	K. TAMP
23.	1962	ZIL 157 K	NSVL	A. LAANISTU
24.	1972	KAVZ 561A-33	NSVL	H. SIINER



AUTO-MOTO-VELO NÄITUS
VANA JA UUS
AVASTAMINE JA KASUTAMINE

1997

MOOTORRATTAD

	Val- mis- tus- aasta	Automark	Valmistajamaa	Omanik
1.	1907	WANDERER	SAKSAMAA	A. KOOP
2.	1924	D-RAD	SAKSAMAA	T. TALTS
3.	1933	NSU 501 TS BLOKK	SAKSAMAA	A. LÖHMUS
4.	1936	DKW 500	SAKSAMAA	P. MUHU
5.	1936	NSU 500 OSL	SAKSAMAA	E. ANTON
6.	1937	ZÜNDAPP K-500	SAKSAMAA	A. KIVIMÄE
7.	1938	BMW R51	SAKSAMAA	A. RÄÄK
8.	1938	BMW R12	SAKSAMAA	T. SVAIGSNE
9.	1938	MIELE	SAKSAMAA	K. LÖHMUS
10.	1939	BMW R23	SAKSAMAA	M. KARU
11.	1939	WANDERER-MAW	SAKSAMAA	H. KUKK
12.	1940	PHÄNOMEN "AHOI"	SAKSAMAA	T. PAALVELT
13.	1941	ZÜNDAPP KS-750	SAKSAMAA	F. LEPP
14.	1949	BMW R-35	SAKSAMAA	U. TEEARU
15.	1949	BMW R-35	SAKSAMAA	L. NAEL
16.	1950	BMW R-35	SAKSAMAA	M. KASTHEIN
17.	1951	AWO-425	SAKSAMAA	T. TUUDELEPP
18.	1997	TRIKE "REWAKO"	SAKSAMAA	AS FAVORA
19.	1997	TRIKE "REWAKO"	SAKSAMAA	AS FAVORA
20.	1997	HAAGIS "SPINDELBERGER"	SAKSAMAA	AS FAVORA
21.	1919	INDIAN POWER PLUS	USA	P. MUHU
22.	1941	INDIAN 741	USA	P. MUHU
23.	1941	INDIAN 741	USA	U. TEEARU
24.	1942	HARLEY-DAVIDSON WLA 42	USA	R. RAUDNAGEL
25.	1943	INDIAN 741 B	USA	A. GOLUBEV
26.	1943	HARLEY-DAVIDSON WLA 42	USA	R. RAJU
27.	1934	TERROT	PRANTSUSMAA	A. ORMUS
28.	1950	PEUGEOT	PRANTSUSMAA	T. MURU
29.	1936	JAWA ROBOT	TSEHHI	V. VILU
30.	1962	JAWA 555	TSEHHI	E. ANTON
31.	1911	ROYAL ENFIELD	INGLISMAA	P. KUKK
32.	1937	VELOCETTE MAC	INGLISMAA	T. TALTS
33.	1938	AJS	INGLISMAA	T. MURU
34.	1939	RUDGE RAPID	INGLISMAA	V. SÕÖT
35.	1939	BSA	INGLISMAA	A. GOLUBEV
36.	1938	IZ-8	NSVL	U. TEEARU
37.	1949	IZ-350	NSVL	T. PÄRTMA
38.	1950	IZ-350	NSVL	A. GOLUBEV
39.	1950	MOSKVA M-1A	NSVL	U. TEEARU
40.	1968	K-750 MV	NSVL	T. PIIBUR
41.	1980	URAL M67-36	NSVL	R. REMMELG
42.	1991	IZ PLANETA	NSVL	U. KAUNISTE
43.	1992	DENEPR 650	NSVL	I. ILLISON
44.	1937	TEMPO	EESTI	H. KUKK
45.	1997	ATALA HACKER	ITAALIA	O. KIKAS
46.	1997	RIGA I3	LÄTI	KAUPLUS MOTO
47.	1997	RIGA DELTA	LÄTI	KAUPLUS MOTO
48.	1997	RIGA STELLA	LÄTI	KAUPLUS MOTO
49.	1930	FN 350	BELGIA	A. JÕEMA



Jalgrattahaid Pirita rannas

2. augusti lõuna paiku kogunes Pirita randa rühm inimesi jalgratastega. Nad võtsid osa kaupluse "Rattahai" korraldatud võidukihutamisest. Eetriülekanne tegi Raadio Puls B3. Peauhinnaks

oli mõnus rannajalgratas Diamond Back, lisaks olid välja pandud auhinnalised särgid-plaskud-mütsid-värgid.

NT uudistetoimetaja oli ka kohal ja palus emmedel pisikesed titad rannast ära viia, et õnnetust ei juhtuks. Siis aga andis raadiohäälel Vello

Rand kolme kümnele osavõtjale stardi ja kimas ka ise tolle peauhinnaga distantsi läbi. Tulla ja end sõiduks registreerida võis igati. Ja nii juhtus, et üks kodanik, kes lihtsalt osa võtma tuli, võitis esikoha ja rannajalgratta. Kuulsamate startijatest olid rivis

kunagine kestvaalade sportlane Jüri Liim, kes praegu teenib leiba eraluuraja ja eetrihäälena. Jürile oli sõtkuda antud 1937. aasta inglase Triumph, mis aga kuulub maskuliinse häälega eetrihai Tõnu Piiburi kollektsiooni. Tõnu väntas 1929. a. Husqvarnat, mis kuulub samuti temale.

Kui võistlus läbi sai,

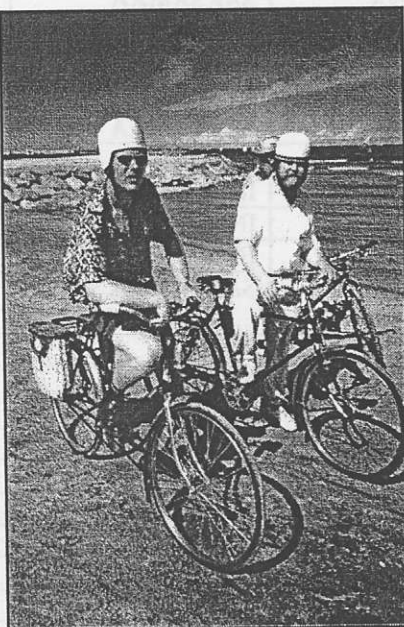
jagati auhindu ja kaks Soome jalgrattadzokit demonstreerisid oma oskusi. Üks vemmäl hüppas jalgrattaga koguni üle kolme maaslamaja. Trikk õnnestus.

Hoopis huvitav ratas oli Unic-Moto sekretäri Märt Karul, temal oli istumise all 1926. a. saksa Dyrkopp Diana, millel Wittkopp sadul ja Munkopp pump.

"Mina istusin ratta selga võistlema teist korda elus, esmakordselt oli see 17-aastaselt," pihtis oma vanuseklassis teiseks tulnud Jüri Liim ausalt.

"No mina olen kogu aeg võistelnud," teatas vanade rataste klassis võitjaks tulnud Tõnu Piibur. Ka demonstreeris ta uhkusega oma Husqvarna külge pununud korve, kus olid sees võileivad. Orginaalratastel olidki sellised korvid küljes. Veel paelusid kolme vana ratta juures tähelepanu karbiidilaternad. Kui vanasti peole mindi, siis jäeti need laternad vaikselt "tilkuma" ja rattad oli pimedas hea ära tunda.

Võistlustest, kus tähtsam osavõtt kui tulemus, võttis osa ka Raadio Pulsi direktor Vahur Kersna. Tema oli rohkem kohtuniku rollis ja tegi eetriülekanne.



Husqvarna ja Dyrkopp Diana koos omanike Tõnu Piiburi ja Märt Karuga stardi ootel. Uskuge või mitte, kuid 1929. a. Husqvarnal on orginaalsisekummid.

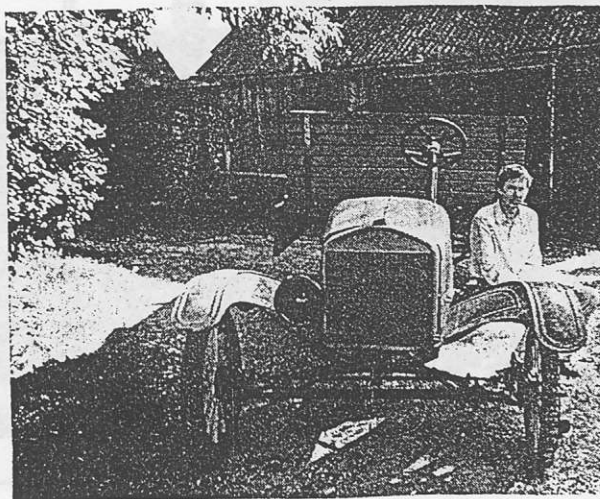


Nagu vanasti kombeks, tehti lõpuks ka grupipilt.

JALGRATTAD

	Val- mis- tus- aasta	Automark	Valmistajamaa	Omanik
1.	1870	JALGRATAS "ÄMBLIK"		U. TEEARU
2.	1870	JALGRATAS "ÄMBLIK"		T. SELL
3.	1880	KÄSIRATAS	INGLISMAA	A. PEET
4.	1890	LASTERATAS		H. KUKK
5.	1897	PEUGEOT	PRANTSUSMAA	A. IRVAL
6.	1900	PLYMOUTH	USA	V. TRIISA
7.	1900	DÜRKOPP DIANA	SAKSAMAA	A. RÄÄK
8.	1910	VIRU	EESTI	H. KUKK
9.	1923	NAUMANN	SAKSAMAA	T. PAALVELT
10.	1924	SIMSON	SAKSAMAA	T. PAALVELT
11.	1926	DÜRKOPP DIANA	SAKSAMAA	M. KARU
12.	1929	HUSQVARNA	ROOTSI	T. PIIBUR
13.	1937	ROYAL IMPERIAL	INGLISMAA	A. ANNI
14.	1937	TRIUMPH	INGLISMAA	T. PIIBUR
15.	1938	ILMARINE	EESTI	T. PAALVELT
16.	1939	ADLER	SAKSAMAA	T. HERMANSON
17.	1940	HUSQVARNA (MILITAAR)	ROOTSI	E. KÕVA
18.	1937	CEZETA (MILITAAR)	TSEHHI	T. HERMANSON
19.	1941	NEUMAR KT (MILITAAR)	SAKSAMAA	A. ANNI
20.	1992	CORIMA	PRANTSUSMAA	E. SALUMÄE
21.	1997	ATALA RANBER	ITAALIA	TOTAL SPORT
22.	1997	ATALA COUNTRYAL	ITAALIA	TOTAL SPORT
23.	1997	ATALA RONDO DONNA	ITAALIA	TOTAL SPORT
24.	1997	ATALA CRUISER AL TRAXX	ITAALIA	TOTAL SPORT
25.	1997	UMBERTO DEI GIUBILEO DONNA	ITAALIA	TOTAL SPORT

Noor mees tahab vana autot



Midagi erilist. Veoauto Ford-T kahekümnendatest aastatest! on juba omal rattal ringi sõitnud.

25aastane Toomas Pärtma on geenius oma külas. Viljandi lähistel Pirmastus elav noormees on kuue aasta jooksul restaureerinud Eesti vanimat veoautot, plekk-Liisu hüüdnime kandvat Ford T-d aastatest 1920. Millal auto päris valmis saab, seda ei oska Tom täpselt öelda, kuid senine töö on tehtud criti hoolikalt. Nii, et võtab isegi vanad spetsialistid kadestama.

Kui restaureerimistuhin ära väsitab ja argimured, siis aga võtab Toomas kätte uhke ja kroonitud ilustustega Tepo-lõõtsa koopia, mille ostis 1987. a Tartu pillimeistri käest 3000 rubla eest. Nüüd

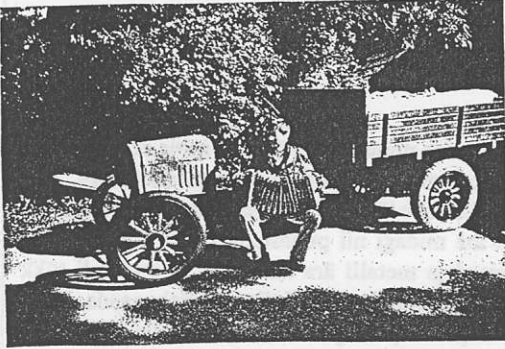
maksaks nüisugune pill 20 000 eeku vähemalt.

VANAISA LASTI MAHA

"Minu vanaisa ostis neljakümnendal aastal Ford TT veoauto ja kahjuks lasti mees sõja ajal maha. Auto jäi siia ja lõhuti laiali," alustab Toomas väga vana veoauto lugu ja jätkab: "Kui ma väike poiss olin, siis isa rääkis, et näe – vaaril oli Fordi veoauto, mis toodi teise suure veoauto kastis siia Viljandimaale. Aga need vana auto jupid olid nii kõvad, et siis kui Fordi juba laiali tassiti. lõhkus isa puukodaraid ja ei saanud neist kuidagi jagu."

Järg 3. lk.

Noor mees tahab vana autot



Ku sellist vaheldust on Eesti noortel olemas, kus viinapudeli või oiletooti asemel võetakse käte lööspill ja lömmatakse enda restaureeritud veoauto asemelauat maha üks lõbus lugu.

(Algus 1. lk.)

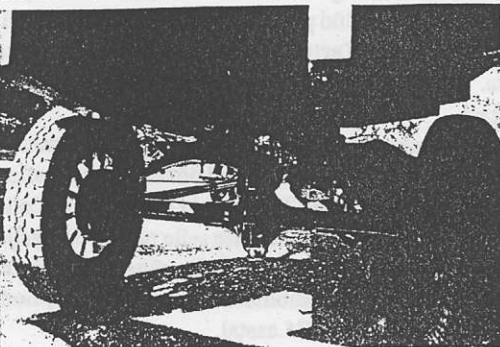
Uued kodarad tegi Toomas vanale masinale saarest ja värvis oranžhiks, autokasti aga võõpas isa meenutuste järgi siniseks. Üldse olnud vanaaegsed autod küllalt rüügete värvidega.

"Need jubinad, mis sellest masinast järgi jäid, aga viidi Holstresse vanarauaks, saadi viis rubla. Alles jäi aga raam, mis oli nii kõva, et pandi keldri laetalaks.

"Vot siinsamas saarepuu all raam oli," viipab Toomaspoiss käega. Ford-veoki mootor oli sootuks mujale lohistanud. 1987. a ostis Toomase vënd ühe talukoha, mille ümbruses oli kümme-kond mahajäetud maja. "No käisin seal siis luusimas ja ühe juurest leidsin mootori. Taisin koju, Fordi oma oli. Siis kaevasin välja vanaisa auto raami," räägib noormees. Siis kui raam oli saare juurte alt välja kougitud, avastas Toomas, et too leitud mootor sobib sellele nagu pliiats pinalisse.

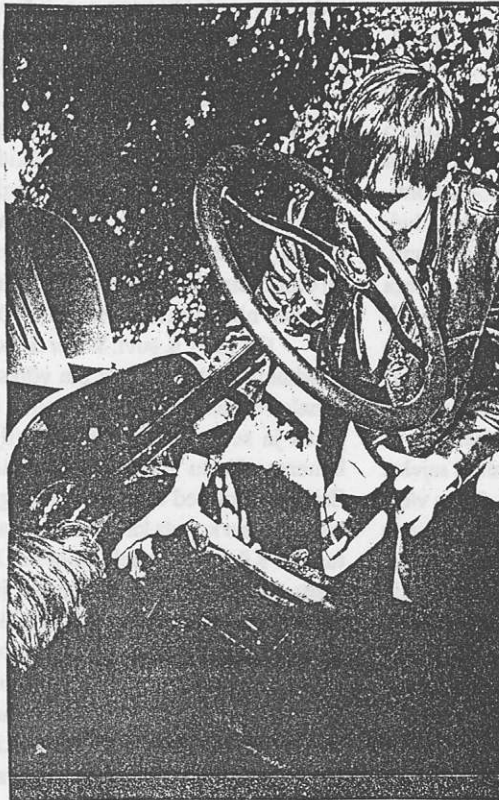
KOLLEKTSIONEERIMISKIRG ON RASKE HAIGUS

Tasapisi hakkas informatsioon Toomase leiust ka teiste restauraatorite-mootoritefanaatikuteni jõudma. Ühel fännil Siis Jakobil oli aga niisugust tüüpi veoauto juba valmis restaureeritud ja käis siis Toomas tal külas. "Kui taasatud masinat nägin, oli kohe selge, millega tegu. See siis andiski lõpliku tõuke, et tuleb ka ise chitama hakata," väidab sõbralik tüüp. Nüüdseks on asi niikaugele jõudnud, et oma



Tonnise kandevõimega Fordi tagasilta hankis Toomas Saaremaalt.

das noor geenius Ford T kummi, mis on tuttuus ja maksis 1500 ceku. Kumm toodi värskest Ohio osariigist, kus neid siiani toodetakse. Ilmselt jõuavad kuulused Toomase Fordist peatselt ka Ameerikasse, mis on selle legendaarse sõiduki sünnimaaks ja pillilikult öeldes pani ameeriklastele ratastele. Jupp siit, teine sealt. Nõnda need vanad masinad kollektsionääride töö ja vaevaga kokku pannakse. Istet veel masinale leitud pole, esialgu täidavad selle aset kuus lauda. "Istmeks oli puravik, käigukangiks tuletikk," nõokan lõbusalt.



Demonstreerib planeetaarset käigukasti et. pillikult öeldes: "Käigukangik, tuletikk, istmeks väike puravik."

esimesed tuleristsed on vana veoauto Tooma õuel kah saanud. No vett pritsis küll laiali kui see keema läks, radikat veel masinal peal polnud. Aga esimesed rasked meetrid sõitis vanurauto maha. Äsja oman-

Tegelikult valmistati Fordi veoautode kabiinid hoopis Eestis. Kabiini ukseid on Toomasel juba olemas! Paralleelselt Fordiga hakkas Toomas ka restaureerima vana nõukogude päritoluga mootorrattast IZ. Selle riistaga käib ta juba kokkutulekul ja näitustel. Ja sõidab hirmus täpselt. Selle aasta kokkutulekul sõitis ta täpsussõidus välja teise aja.

"Ravimatu haigus, mis võtab uusi ja kavalamaid vorme," kommenteerib Toomas oma kollektsioneerimiskirge.

KÄIGUKASTIKS TULETIKK, ISTMEKS VÄIKE PURAVIK

Täpset tähtaega, millal vana auto lõplikult valmis saab, ei oska andekas inimene veel öelda, küll aga loodab, et kunagi vurab tema tonnise kandevõimega masin näitusele ja

kastis on too vana tsikkel. Topeltpaak kohe! Praegu on Toomase veoauto kastis vana voodi, kus ta mõnikord pärast kõva restaureerimist istuhinat leiba luusse laheb. Kiikame korra ka auto kapoti alla. Sealt vaatab vastu 2900 cm³ mootor, tohutu pöörde-momendiga ja üsna lapseliku jõuga. vaid 20 hobujõudu.

"No sellel autol on planeetaarne käigukast, isegi õppisin jupp aega, kuidas käike sisse panna," kommenteerib Toomas ja näitab midagi niisugust, mille peale võin totra võhikuna vaid kommenteerida: "Planeetaarium!" No kui aga tagurpidi käiku tahad, siis tuleb kang keskele tõmmata, see lahutab siduri ära ja ise vajutad veel keskmise pedala peale. Vohh! Sihuke tunne, et hakka kas või ise vana autot restaureerima, kohe kadusepisik tuleb sisse. "No Tartus oli hiljuti üks vanaaegne sõiduauto müüa. Kümme tonni maksis ja kõik jupid olid olemas. Võta ja restaureeri. Aga probleem on selles, et mul pole ju nii palju raha. Ma pigem jupikaupa panen seda vana veoautot kokku," räägib usin tüüp. Vanal Fordil on ka väga huvitav tagasilid, kus on ristipidi lehtvedrud. Tagasilid



"Hei-hoo, hei-hoo, käib löö ja vile koos."

kolhoosi laost, kus see oli jupp aega seisnud.

"Noh, tublid külalised, tulge nüüd korra sisse," hüüab keegi silikaattellistega vooderdatud talunaja aknast. Toomase vanemad on ise leiba küpsetanud, oma maitsvat kooki teinud ja omatehtud leiva peale saab ka kodukootud maksapasteeti määrida. Iga-vesti lahe. Pärast aga käime korra Tooma tagahoovis, kus ootavad restaureerimist unikaalne vene buss ja traktor DT 54. Pärast lõpetuseks viib noormees meid oma värkstuppa, kus on ikka niivõrd palju nodi, et võtab pea ringi käima. Aida nurga taga aga lebab hunnik külgorve, kohe on tunne nagu oleks siin tegu Piri-Kose-Kloostri metsa ringraja ohukurviga. Ühe külgorvi ostab varsti ära üks soomla-



Ukumatu, kuid sellel bussil olid veel kolm nelj... tagasilid ratta all. "No Savisaare ajal käisin selluga Viljandis. Siis oli ka võmmidel ükskõik, millega sõidod."

on aga saadud Saaremaalt, kuhu ta on saabunud Muhu saarelt. Rattad aga pärinevad Tartust. Tagavedru on osaliselt ise tehtud, kusjuures hästi. Esiisilla talad aga on saadud Heimtalist. "Äh, eks neid on igalt poolt saadud," ühmab Toomas. Ah jaa – auto kasti värvi sai Toomas Holstre

ne. Huvitav, et ka niisugune elu on Eestimaal olemas. See on töö-, loomingu- ja kollektsioneerimisrõõm korraga. Mõelge sellele, kodanikud lugejad.

Margo Vaino. Autori fotod



TERVITUS HOLSTRE- NÕMMELT !

Jah nüüd saadan selle kirjatüki, mida olen juba üsna tükk aega kirjutanud, mis on üks üsna raske tegevus. Alustada on lihtne, kuid lõpetamisega läheb alati kuidagi raskeks. Elu läheb siin maal tasapisi. Põllutööd on selleks aastaks ühelt poolt. Sain omale osta ühe vana 39.a. Opel Kapitani. Dokumendid on olemas, söidab, kere vajab remonti, käiguosa Pobeda. Eks ta muhtlus on, kuid ära ma ta tõin. Kui kellelgi on sellele autole osi pakkuda, olen huvitatud. Lugupidamisega Toomas Pärtma.

Minu vanatsikliharrastus sai alguse 1989. aasta suvel. Viljandis Spordihooone taga toimus Unicu näitus. Seal sain juhuslikult kokku sellise mehega nagu Elmar Oja, kes oli pärit Põltsamaalt. Ajasin juba tol ajal taga oma Ford TT veoauto osi. Sai temaga sel teemal juttu alustatud ja küsisin, et kas tal või kellelgi teisel Fordi osi pole. Ta teadiski mitmeid kohti, kus võis midagi olla. Hiljem saigi koos mõnel pool ära käidud. Just tänu hr. Elmar Ojale olen nii mõnedki osad juurde saanud. Kord teda Põltsamaal külastades, küsisin juhuslikult, et ega ta kusagil mõnda vanaaegset mootorratast juhtu teadma. Ta ütles, et teab ühte DKW-d. Nädala pärast sõitsime isa pikap Ziguliga Põltsamaale seda tsiklit jahtima. Võtsime Elmari peale ja sõitsime Nurme tänavale. Peremees oli kodus ja ütles, et on küll siin üks vana IZ kuuri najal. Läksime vaatama. IZ-350 oli üks vana uks peale seotud, et vihm otse peale ei sajak. Rattal oli kõik roostes, nikkel puha maha tulnud, üldse väga väsinud väljaägemisega. Ja kõige hullem oli see, et olin vene tsikli otsa sattunud. Olin veidi nõrdinud, kuid ratas meeldis. Küsisin siis peremehe käest, et ehk müüte ära. Ratta omanik hr. Theodor Tuur, tol ajal 86 aastane, kratsis tükk aega kukalt ja ütles: "Hea küll. Mina maksin ta eest omal ajal 40 rubla. Kui 20 rubla annad, olen rahul." Ladusin raha talle kohe pihku ja oligi tsikkel minu oma. Hakkasime hulgakesi vaatama, kuidas me selle tsikli auto peale saame, sest rattad ei käinud enam ringi. Ei jäänudki muud üle, kui võtsime ratta juppideks ja mahutasime oma pikappi kuidagi ära. Viisime Elmari koju seadsime ennast koduteele.

Järgmisel päeval hakkasin ratas uuesti kokku panema. Pumpasin kummid täis ja sain isegi rattad pöörlema. Pikapeale sain isegi mootorile hääled sisse. Tegin kohe esimese proovisõidu ära. No see oli küll mõnus tunne, kui mootor vaikselt popsub. Vennas, kes eriti suur tsiklihuviline pole tuli minu sõitmist vaatama ja ütles: "Noon ikka kirves." Sai sõidetud mitmed korrad edasi tagasi, kuni isu täis sai. Siis jäi ratas pikemaks ajaks seisma.

Mõne aja pärast hakkasin vaatama, ratas näeb kole hirmus välja, mõtlesin, et võiks selle välimust paremaks muuta. Hakkasin tasapisi uurima kuidas see restaureerimine käib. Sel ajal polnud mul sellest õrna aimugi. Samal ajal sain tuttavaks sellise mehega nagu hr. Enno Öövel. Just tänu temale sain oma esimesed kogemused. Ta abistas mind nii nõu kui jõuga.

Esimene suurem probleem, millega kokku puutusin oli metallosade puhastamine roostest. Olin kuulnud liivapritsisid juba tükk aega tagasi aga siis sain juhuslikult teada, et Viljandis betoonitsehhis on haavliprits Töömehega.

tegin kauba, et laseb minu tsikli tükid 50 rubla eest puhtaks. Tükkidele järgi minnes, sain ehmatuse osaliseks. See haavliprits on üks jube lõhkuja. Loodan, et see jääb viimaseks korraks, mil ma midagi nii puhastada lasen. Haavlid olid küllaltki suured ja metalli ära täksinud, et mul tuli tükk tegemist pinnad krundi ja pritspahtliga siledaks saada. Enno laskis kihi pritspahtlit peale ja mina lihvisin selle jälle maha. Ja nii kaks-kolm korda kuni võis värvi peale lasta. Hakkasin siis värvi taga ajama. Kõige paem oli muidugi ML aga kus sa seda ikka saad. Oli vene aeg. Käisin mitmeid kordi Viljandi täikal vaatamas, võta näpust, mida pole seda pole. Lõpuks suure otsimise peale sain Männimäelt praeguset "Car Fix"-st kaks ja pool kilo. Peremees oli nii lahke ja ei võtnud värvi eest kopikatki. Nüüd jäi üle ainult värvida. Sellest murest päästis jälle sõber Enno. Kui tükid värvitud, hakkasin jutte tõmbama. Selle peale raiskasin palju aega ja head tulemust nagu ei saanudki. Peale seda hakkasin ratas kokku panema. Osasid kippus puudu tulema. Arvan, et selline "kogemus" on olnud teistelgi. Enam vähem sain ratta kokku ja hing sisse puhutud ning lühemaid otsi ette võetud.

Oli 1991. a. suvi. Sõber Enno mainis, et Tartus Tamme staadionil tuleb näitus ja ma võiksin oma rattaga ka ennast kohale vedada. Tulin kokkulepitud ajal Viljandisse Laidoneri platsi ja seal ma koos teiste Viljandi "Unicu" meestega hanereas Tartu sõitsingi. Oli päikesepaisteline soe ilm. Esimesed muljed olid head. Mängis "Karavan" ja see tõstis tuju. Lootsin kohata ka hr. Elmar Oja, kuid teda ei olnud kohale tulnud. Küsisin mitmelt, kuni hr. Urmas Teearu ütles, et see mees on surnud. Nii, et Elmaril jäi minu ratas nägematta. Sellest oli kurb meel. Ta oli nii lahke mees. Tervis oli tal juba siis vilets, kui esmakordselt kohtusime. Alati, kui ma teda Põltsamaal külastasin, näitas mulle diapositiive vanatehnikast. Tal omal oli väike DKW mootorratas. 1996. a. detsembri lõpul sattusin Põltsamaale ja järsku tekkis mul selline mõte minna Elmari endist kodu Marja tänaval vaatama. Astusin trepikotta. Seal oli selline tahvel, kus elanike nimed kirjas. Hr. Elmar Oja nimi oli endiselt omal vanal kohal. Läksin ukse taha ja andsin kella. Ukse peale tuli noor naine. Tutvustasin ennast ja küsisin, et kas ta teab midagi möödunust. Perenaine oli minu külaskäigu üle üllatunud. Nemand olid juba teised elanikud selles korteris peale Elmarit. Ütlesin perenaisele, et juba siis kui ma trepikotta astusin, tundsin nagu Elmar elaks veel, set esikus oli kõik nagu vanasti... Mul on hr. Elmar Ojast väga head mälestused. Nüüd puhkab ta Kolga-Jaani kalmistul.

Ka näituselt Tartust 1991. a. kojusõit kulges viperusteta. Üldse on see ratas vedanud mind ausalt kohale ja koju tagasi.

Nüüd natuke minu tsikli ajaloost. Endine omanik hr. Theodor Tuur ostis selle Põltsamaa Tööstuskombinaadist. Enna seda oli ratas olnud artell Tööprodukt esimehe sm. Kolle Meeme käsutuses. Hr. Theodor Tuur ise selle rattaga eriti palju ei sõitnud. Ütles, et ratas olnud kõva võitu sõita. Ta teadis, et see ratas olevat ka Tööstuskombinaadis suurema aja seisnud. Theodor lõpetas sõitmise 1974. aastal.

Toomas Pärtma





O. Veldemann

H. King

A. Vilberg

V. Hennok

Kas on olemas kaks täpsalt ühesugust autot või mootorratast?

KUI seista moodsa auto- või mootorrattavabrikus koostamislinde otsas, kust tulevad välja üksteise järele täpsalt ühesugused masinad, siis tekib vist igaühel küsimus, kas on kõik need vennasmasinad täpsalt ühesugused, nagu nad väliselt paistavad. Harilikul silmal on võimata selles masinate reas eraldada üht masinat teisest, kuid siiski iga masin selles pikas reas omab omalaadseid jooni; iga masin erineb teistest, kuigi seda erinevust ei ole võimalik väliselt kindlaks teha. Nad on muidugi kõik ühesugused head masinad, kuid sõidu ja vastupidavuse tagajärgede suhtes on nad igaüks omaette üksus.

See ei tähenda küll seda, et masinad, mis on tulnud heast vabrikust, tehtud heast materjalist ja koostatud hoolikalt, ei täidaks oma ülesandeid rahuldavalt ja vastupidavalt, kuid nende vahel on siiski suur vahe, kui võrrelda neid üksikult tagajärgede järgi.

Mispärast näiteks mõned neist, ühest grupist tulnud masinad katavad tuhandeid kilomeetreid ilma mingisuguse takistuseta või rikketa, teised vajavad sage-daid seadmisi ja enam hooldamist, kuid on seejuures veidi kiiremad; kolmandad on ületamatud vastupida-vuse ja tagajärgede suhtes, ja neljandad — ikka samast masinate reast — on oma omanikkude suureks mureks alati korrast ära.

Seda püütakse seletada juhtimise ja hooldamise ise-ärasustega, sest vaevalt et kaks erinevat omanikku hooldavad ja sõidavad ühesuguselt, kuid siiski selle peapõhjus peitub palju sügavamal. Massiliselt toodetud masinad, kui imelik see ka ei ole, omavad suuremat omalaadsust kui kaks ühte tüüpi käsitsi või üksikult tehtud masinat. Masstoodangu masinate omalaadsed jooned olenevad nende suurepärase tööpinkide täpsusest, missugused stantsivad, treivad, freesivad ja vormivad neid sõidukeid metallist.

Meie teame, et üht tööpinki tarvitatakse täpsalt ühtemoodi terve töö vältel. Meie teame, et kõik ma-terjal sarnasuse ja ühtluse suhtes allub piinlikkudele

katsetele. Meie teame, et iga kogenud tööline töötab iga auto juures täpsalt sama usinuse ja samade liigutus-tega ja et iga karburaatori düüsi, iga künla elektroo-dide vahe, iga käigu vahakord ja kummi möödud on kõik ühesugused kõigil ühest seeriast tulnud masinatel.

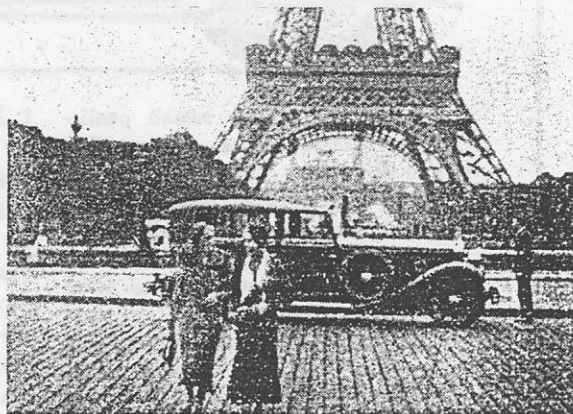
Et teha tööd võimalikult korrapäraseks ja ühtlaseks, on tööstuse poolt kõik ette võetud, et iga inimese aju üldse suudab antud väljaminekute juures valmissaaduste ühtluse suhtes anda, ja siiski ei ole kaht täpsalt ühesugust masinat.

MILLES peitub see saladus? Miks hra X masin on 5 km võrra kiirem täpsalt samasugusest hra Y masinast? Miks hra Z masinal juhtkangi puksides on mäng juba 3000 km järele, kuid hra W täpsalt sama-sugusel masinal 40 000 km järele ei ole veel mingit mängu samades juhtkangi puksides? Mispärast mõnes mootoris nokkvõlli hammasrattad hakkavad juba vara-kult klõbisema, kuna teises samasuguses mootoris palju kauema aja järele samad hammasrattad on nii vaiksed, et neid üldse ei kuule töötamisel.

Kõige selle põhjus on väga lihtne — midagi siin maailmas ei ole ideaalselt täiuslikku ja see on maksev mitte ainult meie auto või mootorratta suhtes, vaid ka kõigi nende masinate ja tööpinkide suhtes, mis valmistavad meie autosid ja mootorrattaid.

A. Sivard

Foto
K. Llivo



Miss Eesti, prl. Lilli Silberg, (pildil vasakul) oma Pariisis



1936

1000 CCM SQUARE FOUR

VÄHE on niisuguse omapärase ehitusega mootorrattaid kui 600 ccm *Ariel Square Four* ja mitte kõik pole omandanud sellele tüübile võrdset kuulsust. Nüüd lisandub sellele mudelile, mis ilmus 1931. aastal, uus, veidi suurem *Square Four* 1000 ccm. Uus *Ariel* ei taha kuidagi asendada endist mudelit, vaid ilmub ta kõrvale uue tüübina, erinedes üksiku isis küll tugevasti oma eelkäijast, kuid evides samu põhilisi omadusi. Nii maksab ka selle mudeli juures põhjoonena maksimaalne võimsus minimaalse järelevalve juures — nagu ütleb *Arieli* konstruktor mr. Turner. Kiirus 15—160 km neljandal käigul rahuksab kindlasti nõudlikke sõitjaid, ja paljudele veelgi tähtsamana tundub on *Arieli* oma-

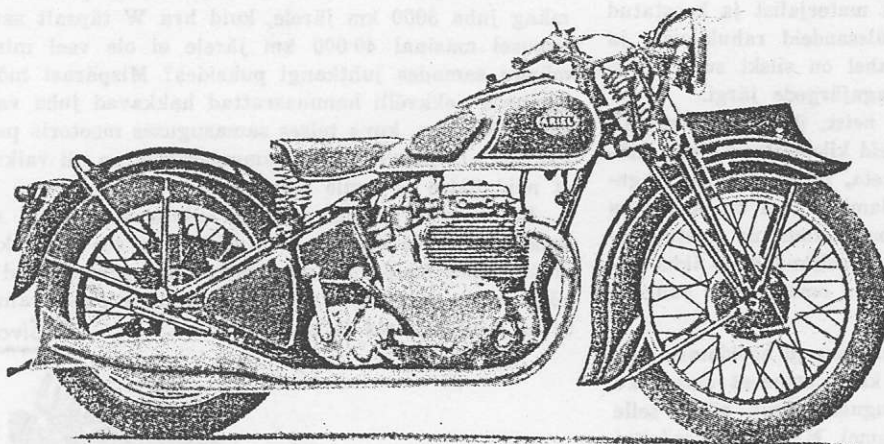
paremuseks osutub kõigepealt juba tema üksikosade äärmiselt kerge kätesaadavus, nii näiteks on silindri pea äravõtmise sõe ja tahma kõrvaldamiseks sama lihtne kui 1-silindrilisel mootoril.

Oma omaniku kauaaegseks teenimiseks määratuna saavutab *Ariel* 1000 ccm suure kiiruse täiesti „friiserimatult“ — kompressioon on ainult vahekorras 1:5,8, klapivedrud on võrdlemisi pehmed, jagajavõllid on ümmarguse profiiliga ja kolbidel on täissärk. Ta kütteenõu tarvitus püsib normaalsetes piirides keskmise kiiruse juures — 60 km tunnis — on see umbes 4,7—5,2 $\frac{1}{100}$ km. Ka raskuselt on *Square Four* vastuvõetav, täie varustusega kaalub ta umbes 180 kg.

on kinnitatud poltidega silindripea külge ja varustatud jahutusribidega.

Klappide läbimõõt on $1\frac{1}{4}$ tolli ja kogu klappide mehhanism on asetatud õli ringvoolu, mille eest hoolitseb 2 pumpa, arendades 60 lbs survet, s. t. 3500 tiiru juures pumbatakse mootoris tunnis 56 l õli, mis oma ringvoolul kahest filtrist läbi surutakse: paagis ühest harilikust võrkfiltrist ja teisest karteris asetsevast vahetava elemendiga eriõlipuhastajast; mootorist pumbatakse õli jahutamiseks paaki tagasi. Õli survenäitaja on paigutatud bensiinipaagi peal asuvasse õli armatuurilauda.

Square-mootori kepsud on valmistatud Rolls Royce'i hidumiiniummist nr. 56; see metall on isegi juba



Ariel-mootorratas
Tähelepanuvääriv ehitus

dus: võimas mootor nõuab pealiskaudset järelevaatust alles umbes 50 000 km sõidu järel.

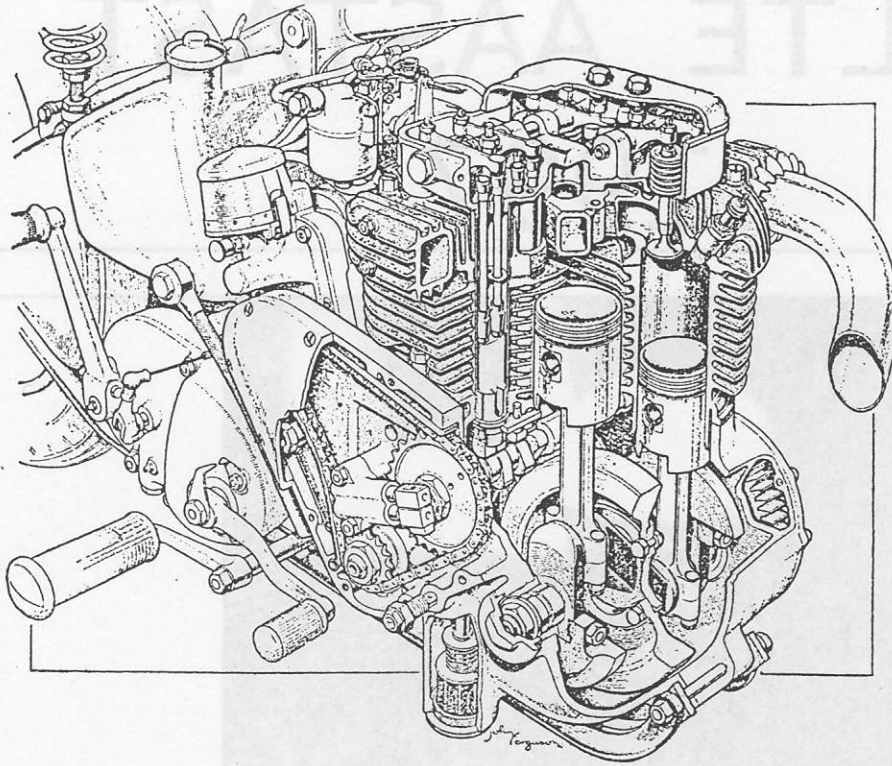
Enne müügilelaskmist toimub 1000 ccm mudelite üksikasjalik proov ja ükski masin, mis ei saavuta kataloogis nõutud kiirust, ei pääse tehaseist välja. Põhjalikud katsed mudeli omaduste kindlaksmääramiseks enne tema tootmisele asumist tagavad juba ta vastupidavuse.

Square Four 1000 ccm mootori

LÄHEMÄL uurimisel osutab *Arieli* mootor otstarbekat ehitusviisi. Kõik neli silindrit on valatud ühte blokki, kusjuures nende vahed, kõik üle 2 tolli laiad, ei takista kuidagi õhuvaba läbivoolu. Imemistorustik on tähekujuline, iga silindri imemistorud on ühepikkused ja sisestulev jahe segu juhitakse üle 14 mm küünalde, kuna karburaator on autotüüpi *Solex*. Väljavisketorstik

ideaalne laagripind, kuid remontide kergenduseks on valatud nendele veel 0,020 tolli paksune babiitkiht, mis lubab ka laagri kinnisõõmise või sulamise korral sõitu jätkata. Õõnsate kolvisõõrmede läbimõõt on $\frac{11}{16}$ tolli. Alumiiniumsegust erikolvid, mis soojuses ei paisu, kannavad kahte kolbi ja ühte õlirõngast. Väntvõllid on ühendatud kahe lihvitud hammasratta abil, mis töötavad karterist eraldatud ruumis õlivannis, milles





*Ariel-mootorratas
Neli silindrit ja kaks vüntvõlli.
Silindrimaht 1 lüiter. Väga
kompaktne ja tugev mootor*

olinivoo püsiv. Jagajavõll ja magneeto liiguvad rullketi abil, mille reguleerijaks Weller-patentpingutaja; loomulikult töötavad kett ja selle ühendatav osad nagu hantmasrattad ja nende laagridki õlis.

Väntvõllidel liigub jagajaots baabitlaagril, veots suurelääbimõõdulisel rull-laagril, kuna kepsulaagrite pinnad on karastatud. Võllid sisaldavad õlikanaleid, mis nii puuritud, et nad võimalikult vähendaksid õli lasuvat tsentrifugaaljõudu. Väntvõllid on staatiliselt ja dünaamiliselt balansseeritud ja „tuisabadega“ kinnitatud, et neid hoidev polt oleks täiesti vaba tsentrifugaaljõust olenevast survest. Igale väntvõllile on

asetatud hooratas, kuid mitte täiesti keskspaika, vaid nii, et rattad jookseksid kõrvu ja võllid võiksid nii asetuda teineteisele lähemale. Ühendusratasesse on „hääle“ kõrvaldamiseks sisse pressitud fiibrist rõngad.

On võimatu siin kirjeldada kõiki üksikasju *Square Four* 1000 ccm mootori ehitusest, kuid juba asjaolu, et karteri pooledki on varustatud „tuisabadega“, mis teeb võimatuks nende vale kokkuasetuse, määrab selle hoole, millega mootor konstrueeritud. Ka kepsupoldidel on märgitud splintaugu kohad, et neid kergesti leida ka siis, kui kroonnutri sakid neid katavad. Kepsupoldid on valmistatud kõrgeprotsendilisest nik-

kelterasest, karastatud ja temperereeritud, pead on ekstsentrilised poltide ringlemise takistamiseks kinnikeeramisel.

1000 ccm *Square Four*'i raami mõõdud on samad, mis 600 ccm rattal. Ainukeseks vaheks on, et raam on kõvendatud ja ketijoon on välja poole nihutatud, et võimaldada suuremate kummide tarvitamist.

Praegu pole veel võimalik ütelda, kui suurt võimsust mootor arendab, kuna *Ariel* kavatseb väljastada uue mudeli alles aprillis s. a., kuid kindlasti on see suurem kui mõnelgi moodsal automootoril ja nii kindlustaks seegi *Square Four* 1000 ccm kiire leviku ja populaarsuse.

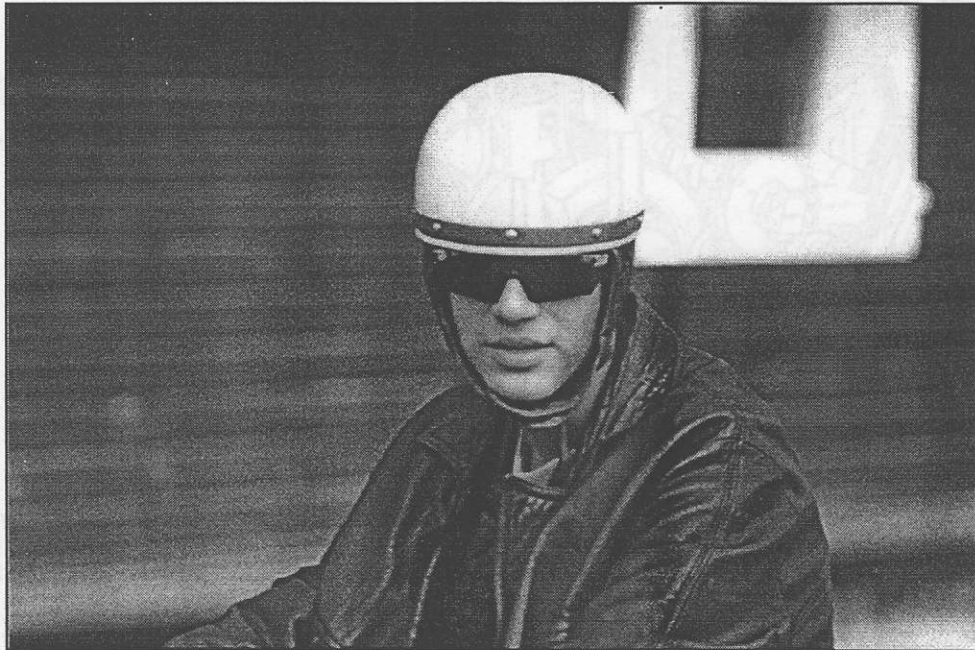
EMK ja EMSK

tegevuskava
1936 a.

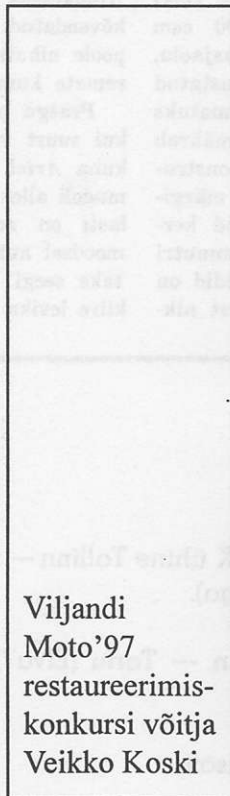
- 3. mail — hooaja avamine EMK ja EMSK ühine Tallinn — Piritä sõit.
- 24. mail — 1 kmsõit (koos EAK-ga).
- 1. juunil — hipodroomisõit.
- 20., 21. juunil — Tähesõit Tallinn — Tartu (Elva?).
- 23. juunil — Tartu maastikusõit.
- 5. juulil — Pärnu maastikusõit.
- 16. augustil — Rakvere maastikusõit.
- 30. augustil — TT
- 13. septembril — hipodroomisõit.
- 4. oktoobril — hooaja lõpp. Tallinn — Piritä sõit.



PILTE AASTAST 1997



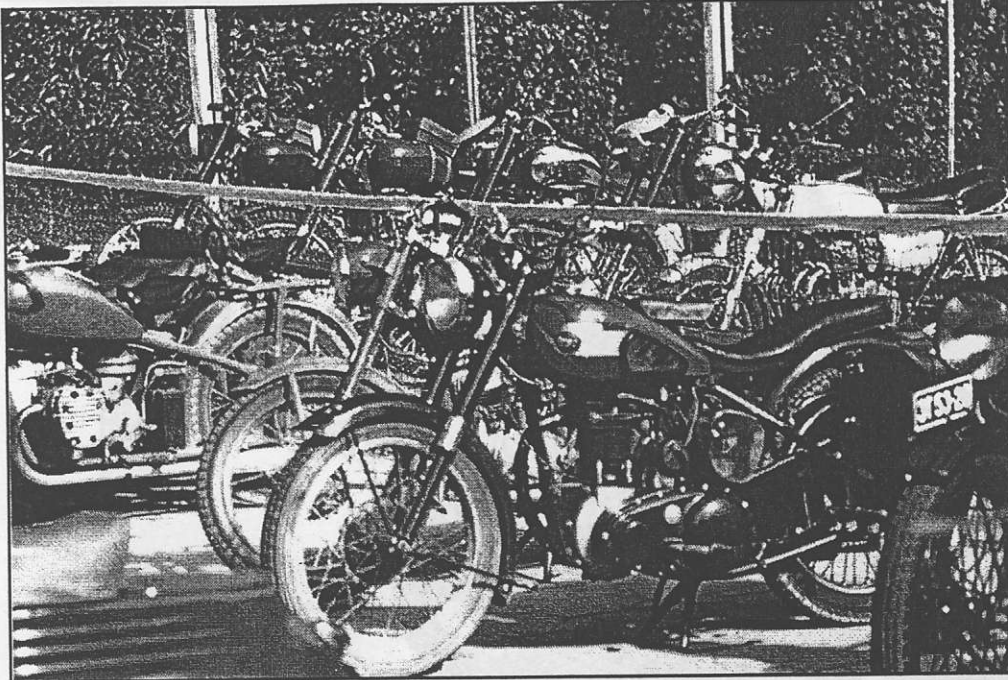
Viljandi Moto'97
kõige visam Jawa-
mees Margus Karu



Viljandi
Moto'97
restaureerimis-
konkursi võitja
Veikko Koski

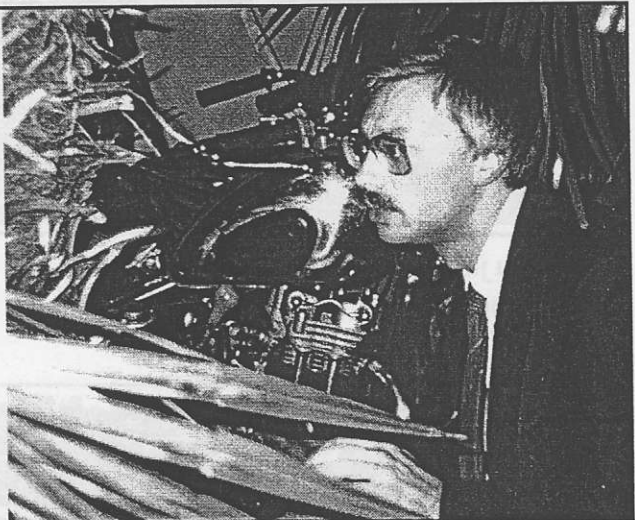
Jawa on parim !



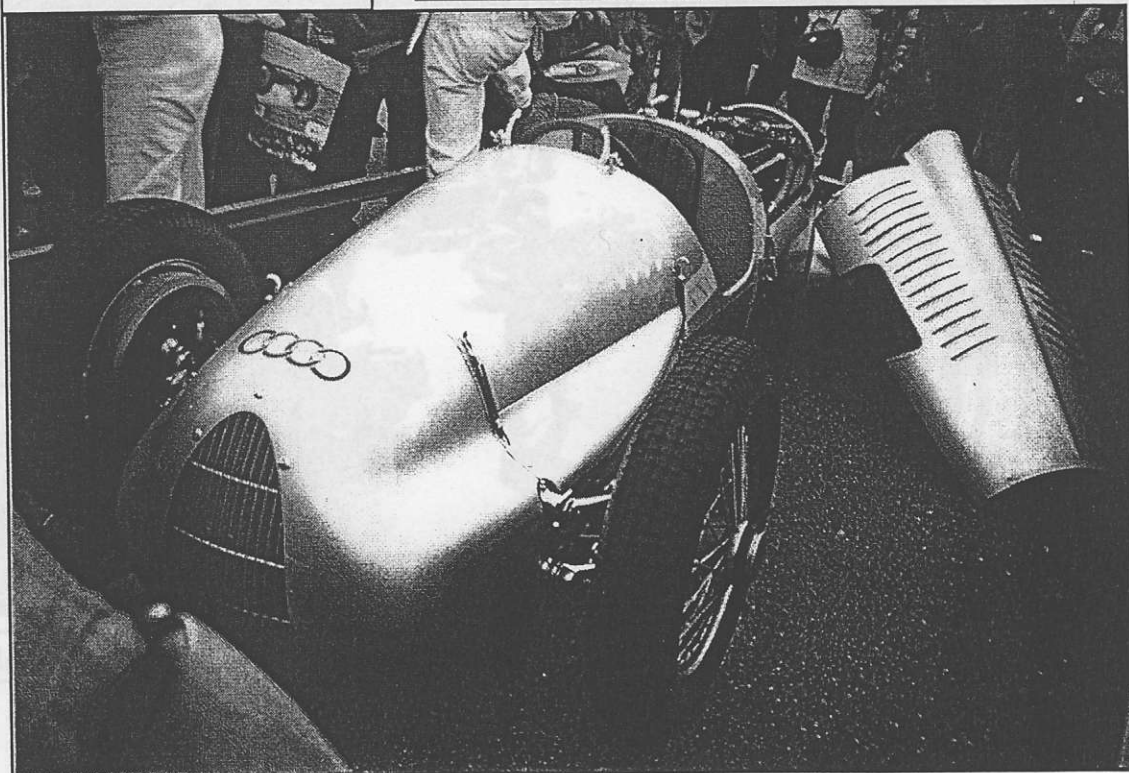


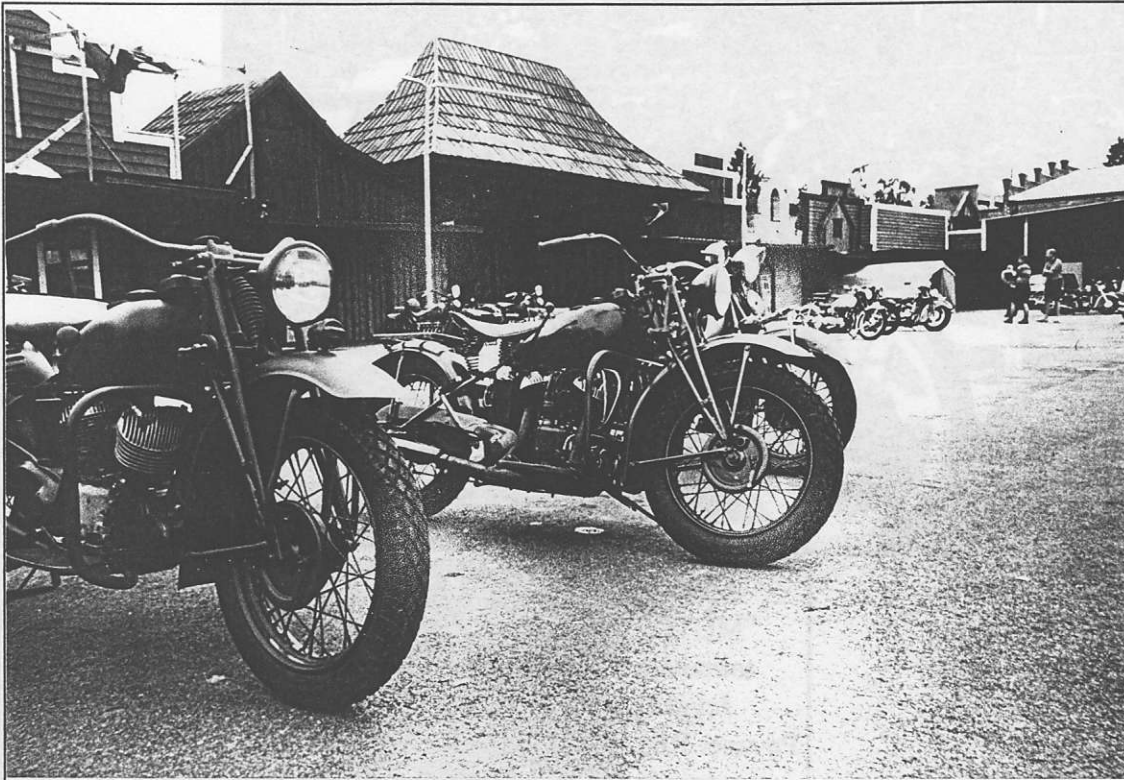
Mootorrattaid
Viljandi
Moto'97-1

Ajakirja
"MOTO"
toimetaja
Jevgeni
Pevzner Riia
muuseumis
AAK 25.
aastapäeval.

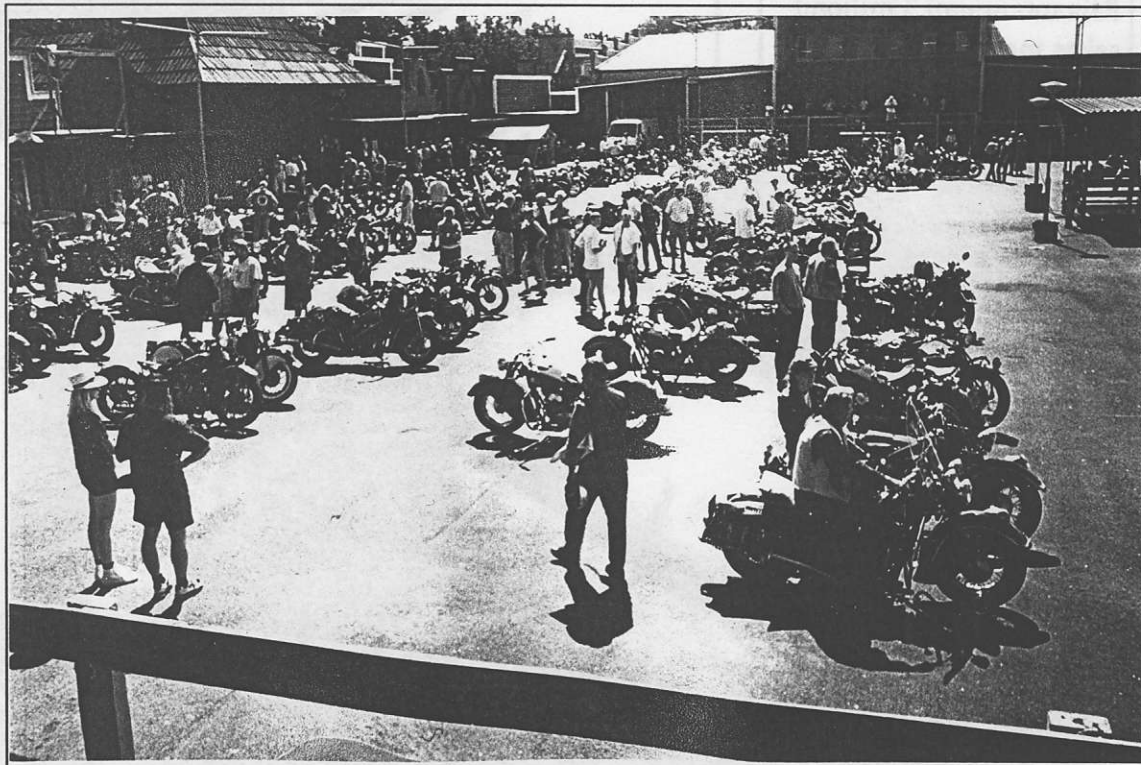


Riia muuseumi 3 miljonit
saksa marka maksnud
peaksponaat "Auto-
Union" replika.





U. Teearu ja P. Muhu "Indian 741B"
High Chaparralis Rootsis



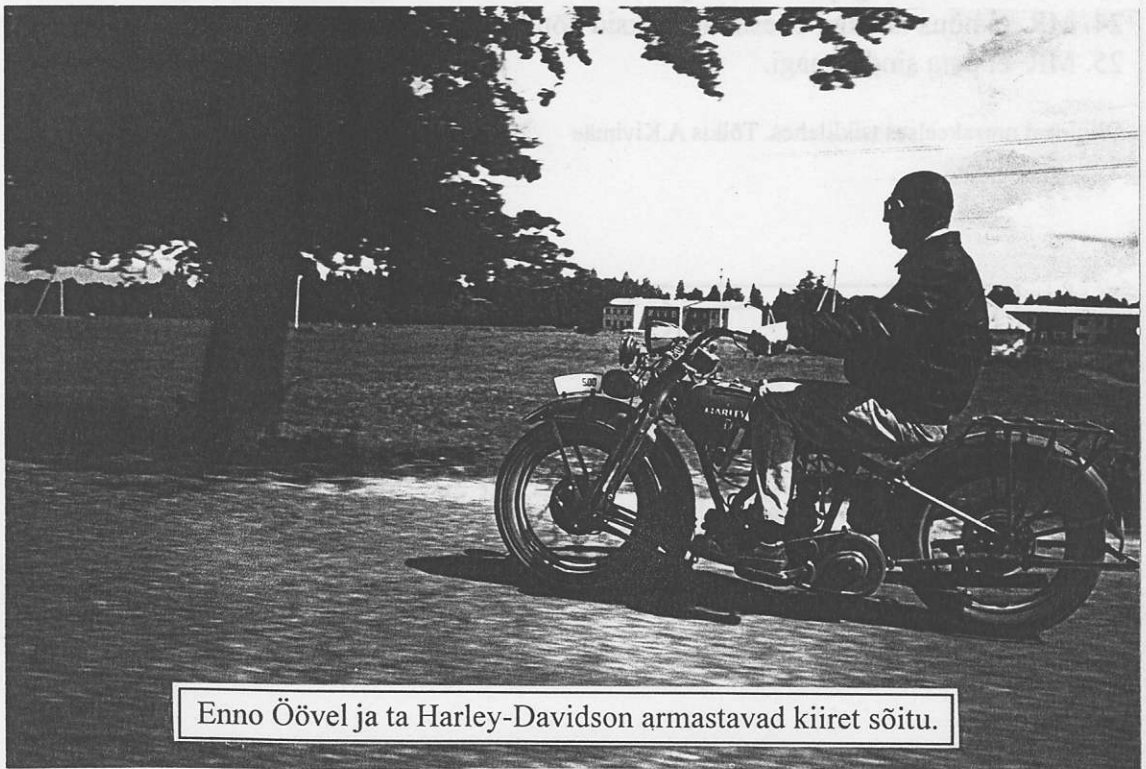
Näituseplats "Indian" rallil



Viga oli Fredy Lepa
Zündapp KS750 magneetos.



Kaks meediaisa Margo Vaino
ja Tõnu Piibur mootorrattal
K750MV

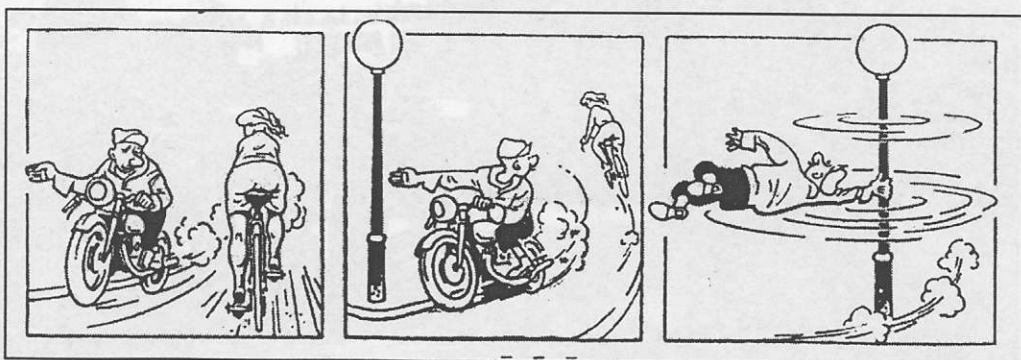


Enno Öövel ja ta Harley-Davidson armastavad kiiret sõitu.

25 PÕHJUST, MIKS MOOTORRATAS (MR) ON PAREM KUI NAINE

1. MR muutub aastatega üha armsamaks .
2. MR süttib kohe esimesest vända löögist.
3. MR võib uurida ja proovida ka esimesel tutvumisel.
4. MR ei tee etteheiteid kui keset sõitu teed suitsupausi.
5. MR on täiesti õlitatud esimesest hetkest alates.
6. MR ei muutu armukadetaks, kui heidad pilgu teistele tsiklitele.
7. MR ei pilka sinu õllekõhtu.
8. MR ei ütle kunagi ei, kui sul on soovi.
9. MR ei kutsu sind perverdiks, kui loed MR ajakirju.
10. MR ei kurda , kui sõit lõpeb üllatavalt kiiresti.
11. MR on kaunis õhtul ja hommikul.
12. MR saad vahetada teise vastu alati kui soovid.
13. MR ei tee märkusi, kui võtad vahel klaasi või kaks.
14. MR meeldib, kui teda ära kasutatakse.
15. MR saab vajadusel restaureerida.
16. MR kiidab heaks kõik lisavarustuse, mida tema peal soovida proovida.
17. MR ei ole vähemalgi moel huvitatud seebiooperitest.
18. MR ei küsi kunagi, kus oled olnud.
19. MR ei võrdle sind kunagi varasemate kasutajatega.
20. MR ei lähe raevu, kui garaazis on ka teisi tsikleid.
21. MR lepib nurinata kas või ketiga lukustamisega.
22. MR ei leki iga neljas nädal.
23. MR ei saa kunagi pisikesi moposid.
24. MR ei nõua kunagi, et esmalt peaksid nõud ära pesema.
25. MR ei peta sind kunagi.

Originaal norrakeelses tsiklilehes. Tõlkis A.Kivimäe





KAVOR

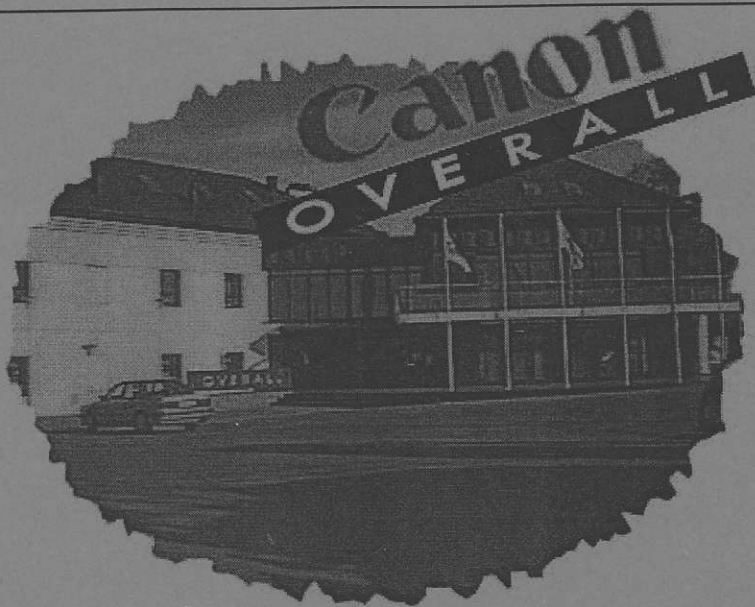
AS "KAVOR", Hobujaama 10
EE0001 Tallinn, fax (2) 644 3679

TEGEVUSALAD:

- *Võidusõiduautode valmistamine
 - ohutuspuurid
- *Eksperimentaalsed metallitööd
 - metallkonstruktsioonid
 - alumiiniumi keevitus
 - plokikaante remont
 - valuvelgede taastamine
 - põhjapantserid
- * Võidusõiduautode varuosad

TEENUSED: tel. 442 995

MÜÜK: 437 723



As KTK Overall
Lootsi 11
EE0001 Tallinn

Telefon : (2) 6 300 550
Fax : (2) 6 300 501