

# Tempo



**EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.11 DETSEMBER  
2003**



**Mootorrattur Arnold Parmasson, Nursi 1927**



# ZÜNDAPP

*bewährt als Motorrad u. Flugzeugmotor*  
ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG

# TOIMETAJA VEERG

Täna hoiate Te käes Unic-Moto ajakirja "Tempo" uut, kaanel uhkelt järjekorranumbrit 11 kandvat numbrit. Vahepeal ajakirja ilmumises olnud ligi kahe aasta pikkune paus on selleks korraks otsas ning "Tempo" alustab taas oma teed vanasõidukihuviliste riulitesse ja lugemislaudadele.

Mis on vahepeal juhtunud? Eelkõige see, et "Tempo" tegijate hulka on lisandunud "värsket verd". Selles numbris saavad oma käe valgeks Tony Laan, Sander Muhu ja Reigo Vilu ehk siis uus põlvkond vanasõidukihuviliste seas. Nii leiame nendelt lehekülgedelt vaateid vahepeal toimunud üritustele kui ka kilde ajaloost, mis oma sisult on huvitavad ja õpetlikud tänapäevalgi.

Värsked tuuled puhuvad ka "Tempo" kujunduses. Julgen Teile kinnitada, et "Tempo" pole veel lõplikult valmis. Pigem on ta kui Tallinna linn, mis iialgi valmis ei saa. Selleks, et üks väljaanne, olgu ta ka kasumit mittetaotlev, suudaks ajaga kaasas käia, peab ta olema pidevas arengus. Ma usun, et lähimate aastate "Tempo" saab olema selle üheks parimaks näiteks Eesti ajakirjanduses.

Samamoodi, nagu areneb "Tempo", areneb ka "Unic-Moto". Kui rääkida paarist viimasest aastast vanasõidukiliikumises, siis julgen ma väita, et vahepealne kriis on ületatud ning tehnika ajaloost huvitatud inimeste arv taas tõusuteel. Selle märkamiseks piisab vaid sellest, kui vaadata suvistel kokkutulekutel ringi ja juba näedki uut põlvkonda, kes märkamatult on tehnikaajaloo väärtustamise teatepulga enda kätte võtnud. Ühe organisatsiooni ellujäämise seisukohalt on see aga loomulik areng.

Tarmo Riisenberg  
"Tempo" toimetaja

## Unic-Moto üritused aastal 2004:

<b>24. jaanuar</b>	Restaureerimiskonverents
<b>7. – 8. veebruar</b>	Talveralli "Tallinn-Pärnu"
<b>11. aprill</b>	"Porine pühapäev" Kuusalus
<b>2. mai</b>	Vanatehnika laat Kurtnas (Tagadil)
<b>12. – 13. juuni</b>	Vanasõidukid Narvas
<b>9. – 11. juuli</b>	Vanamootorratta kokkutulek Setumaal
<b>1. august</b>	Varuosade päev Mellistes
<b>13. – 14. august</b>	Vanajalgratta kokkutulek Võhmas
<b>3. oktoober</b>	Vanatehnika laat Kurtnas (Tagadil)

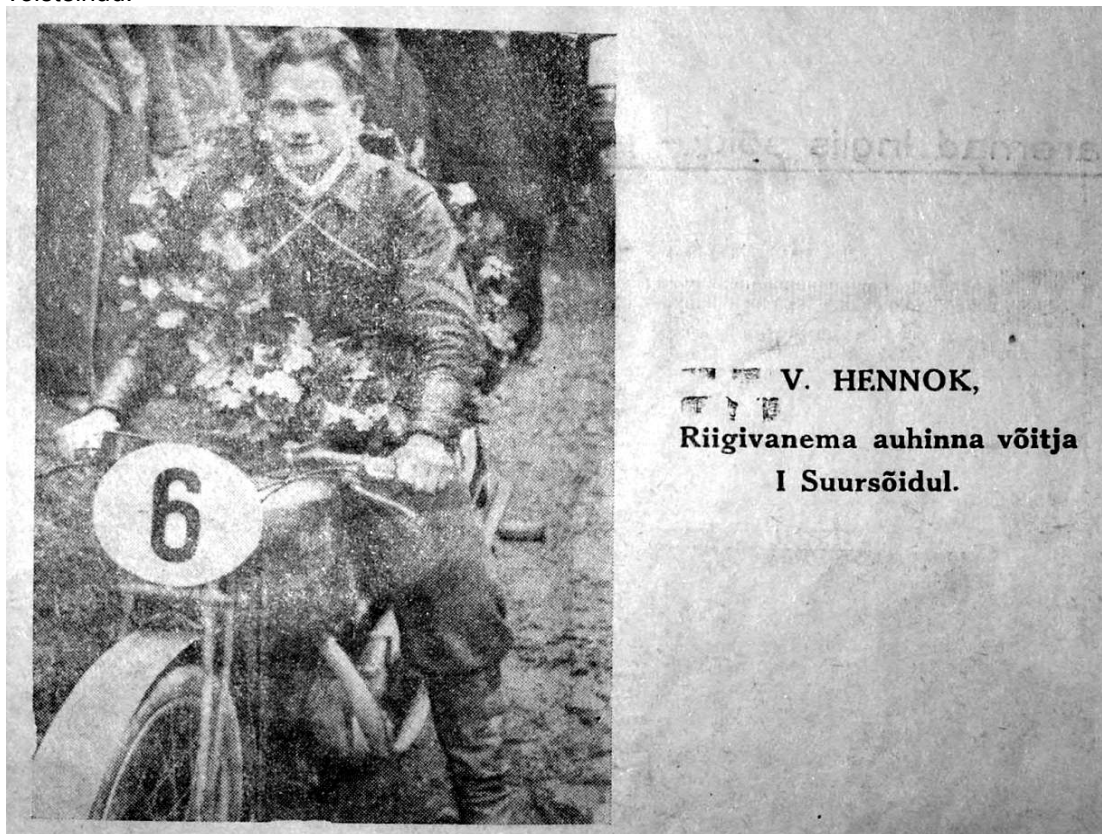
Täpsem info ürituste kohta: Tõnu Piibur 051 16265 (tonu.piibur@mail.ee)

## Ülevaade Eesti suursõitudest

**Eesti Suursõidud on Eesti mootorspordi paraadid. Suursõidu võistlusrajal, pinevas heitluses välismaa parimatega, peavad Eesti mootorsportlased näitama oma saavutusi ja oma arengut aasta vältel. Nii on Eesti suursõidud Eesti mootorspordi tõusu ja languse baromeetrik.**

Vaatamata oma lühikesel minevikule, on Eesti Suursõidud toonud rohkel arvul pooldajaid mootorsportlaste ridadesse ning mõjutanud arendavalt meie mootorsporti. T.T. – Tourist Trophy – on hoopis midagi muud, kui võidusõidud hipodroomil, kui tähesõit, kui kihutamine maksimaalsele kiirusele sirgteel. Siia on koondatud kõik eelmiste võidusõitude elemendid ja liidetud üheks meelikõitvaks ja haaravaks tervikuks. Suursõidu rajasse peavad koondatud olema kõik need iseärasused, mida võib pakkuda Suursõitu korraldava rahvuse maastik ja teed. Kõike, mida pakub Eesti tee, leiame Pirita – Kose – Kloostrimetsa võidusõidu rajal. Lühikesed sirgteed vahelduvad looklevate ja järskude kõverikkudega, orgudele järgnevad sillad ja kiired ning järsud tõusud mäkke. Meie suursõidu tee kiituseks olgu öeldud, et seda peetakse üheks parimaks maailmas, ja seda just oma mitmekesiduse tõttu. Ainult tema väljaehitus jätab veel vähe soovida.

Eesti Suursõidu tee loomine on Eesti mootorsportlaste teene, kus ühtlasi suuresti kaasa on aidanud Tallinna ja Harju maavalitsuse teedeinsenerid ja vastavad osakonnad. Nii üks kõverikkudest – Ambrose kurve – on tänutäheks ins. Ambrose teenetele ristitud tema nimega. Teeosa Koselt kuni Kloostrimetsa taluni seadsid mootorsportlased 1933. aastal korda omal jõul. Mitme nädala jooksul korraldati talgusi, üle 40 autokoorma kruusa ja killustikku vedasid mootorsportlased kohale, silusid kõverikud ja korraldasid teeäärse võsa. Suurte ühiste pingutuste järgi võidi 17. septembril 1933 aastal korraldada I Eesti Suursõit. I Eesti suursõit oli jõuprooviks mootorisportlastele omavahel – välismaalasi sellel sõidul ei võistelnud.



I suursõit korraldati etteande korras. Kiiremad ja võimsamad masinad pidid nõrgematele sellekohaselt väljaarvestatud etteanded tegema. Üldvõitjaks sellel võistlusel tuli noor ja andekas sõitja V. Hennok (Rudge) keskmise kiirusega 80,71 klm. tunnis. Kiiremaks sõitjaks osutus vanameister Ed. Johanson (Rudge) – 83,40 klm. tunnis. Kolmandale kohale tuli O. Veldemann DKW-l ajaga 73,31 klm. tunnis. Junioride klassi võitjaks tuli L. Johanson (AJS) – 74,02 klm. t. Külgvankritega masinate klassis tuli võitjaks S. Kletski (HD) – 72,43 klm. t. I Eesti TT-st võttis osa 11 solomasinat ja 6 külgvankritega masinat. Pealtvaatajaid oli 3000 ümber.

II TT 16. septembril 1934 läks juba suurvõistluse õhkkonnas. Startisid palju välismaalasi – soomlasi, rootslasi, inglasi ja sakslasi. Osavõtjaid kõigis klassides oli 37. Mootorrattureid 31 ja autosid 6.

Üldvõitjaks II Suursõidul tuli O. Veldemann (Hqw) keskmise kiirusega 93,04 klm. t. Teiseks tuli Ed. Johanson (Rudge) – 92,00 klm. t, kolmandaks soomlane Brandt (Rudge) 92,00 klm. t. Võistlejatest kukkus raskemini soomlane R. Lampinen, kelle uus mootorratas täiesti purunes. Samuti purunes rootslase S. Edlundi vabrikuuus võidusõidu masin.

C Klassis tuli esikohale Ed. Johanson (Rudge), teiseks O. Brandt (Rudge), kolmandaks sakslane R. Knees (NSU). B. Klassis tuli esimeseks O. Veldemann (Hqw), teiseks soomlane S. Sommerkorpi (Norton) – 86,88 klm. t., kolmandaks sakslane Leipold (Triumph). A. klassis võitis esikoha sakslane Mogge (NSU) – 77,07 klm. t., teiseks sakslane Visotski (NSU). Külgvankritega masinate klassis tuli esikohale A. Vilbert - 82,93 klm. t. Teiseks tuli A. Kiin (HD), kolmandaks sakslane Raikovski (NSU).

Autode suures klassis tuli esikohale H. Tael (Chevrolet) – 78,72 klm. t., teiseks J. Lorup (Auburn) 72,72 klm. t. Autode väikeses klassis tuli esikohale inglane Ferrier (Singer) – 74,05 klm. t. teiseks A. Mannert (DKW) – 69,88 klm. t., kolmandaks sakslane Stadie (Hanomag) – 67,05 klm. t.

III. Eesti Suursõit toimus 15. septembril 1935 aastal. Osavõtjaid oli – 39 mootorratturit ja 11 autosõitjat. Pealtvaatajaid sõidurajale oli ilmunud 25.000 inimest. Pääsmete müük ebaõnnestus, kuna rahvas korraldajate tōketest murdis läbi.

Võistlus suursõidul oli ülipõnev ja suurepingeline. 21 välismaa parimat mootorratturit katsusid sõidurajal jõudu Eesti parimatega. Külgvankritega klassis tabas masinarike meie parimaid võidusõitjaid – S. Kletskit (Rudge) ja A. Vilbertit. (HD). Mõlemad pidid sõidu katkestama, olles kaasvõistlejatest üle poole ringi võrra ees. Esikohale tuli seega sakslane Visotski (NSU) – 78,36 klm. t., teiseks eestlane Salben (DKW) – 74,19 klm. t., kolmandaks lätlane Kasaks (BSA) 73,67 klm. t. Ükski sõitjatest ei ületanud A. Vilberti nimel seisvat rajarekordit – 82,93 klm. t. (1934 a.)

Solo mootorrattaste klassis tuli esikohale soomlane Lampinen (Hqw) – 99,78 klm. t. Riigivanema auhinna kiiremale Eesti sõitjale omandas O. Veldemann (NSU) – 99,33 klm. t. C klassis tuli esikohale R. Lampinen, teised O. Veldemann, kolmandaks soomlane T. Lahti (Norton) – 91,11 klm. t. B klassis tuli esikohale rootslane S. Bogenholm (Hqw) – 96,79 klm. t., teiseks V. Hennok (RE) – 91,95 klm. t., kolmandaks E. Johanson (Norton) 86,1 klm. t. A klassis tuli esikohale J. Tomson (Rudge) – 85,39 klm. t., teiseks sakslane Raikovski (DKW) – 82,24 klm. t.

Autode suures klassis olid ülivõimsad soomlased, seda just oma masinamaterjali paremuse tõttu. Esimesed kohad läksid kõik soomlastele. Esimene – K. Ebb (Mercedes-Benz) – 98,87 klm. t. teiseks E. Elo (Bugatti) – 92,48 klm. t., kolmandaks A. Vallenius (Ford) – 91,64 klm. t. Autode väikeses klassis tuli ülivõimsalt esikohale eestlane P. Scheel varjunime Rony Rocy nime all (MG).

Jälgides meie mootorspordi arengut Suursõitude taustal tuleb nentida Eesti mootorspordi pidevat tõusu. Masinamaterjali pideva paranemise tõttu on ajad Eesti suursõitudel muutunud aastast aastasse paremateks. Keskmise kiiruse I Suursõidul (Ed. Johanson, Rudge) – 83,49 asemel on III suursõidul paremaks kiiruseks eesti sportlasel 99,33 (O. Veldemann, NSU). Ainult külgvankrite klass ei ületanud 1934. aasta A. Vilberti rekordi – 82,93 klm. t.

Kui vaadata meie mootorsportlaste üldist taset, siis ka siin peab märkima suurt edu. Ja seda eriti just III suursõidul. Õieti tuleb meie III suursõitu vaadelda kui Eesti Soome mootorsportlaste suurt jõukatsumist. Olid ju Soome värve sellel võistlusel kaitsemas kõik paremad Soome sõitjad. Ja kui siin vaadelda sõidu tagajärgi ja neid hinnata punktide süsteemis, siis võib julgesti konstateerida Eesti kuuepunktulist edu. See on suursaavutus, pidades silmas asjaolu, et Soome mootorsport on meie omast hulga vanem ja kogemusterikkam.

Autosport ei ole Eestis veel suutnud levida. Siin peavad kõik mootorspordi organisatsioonid panema käed külge ja autospordi taseme võimalikult kiiresti tõstma. Meil nii levinud kontrollimata kihutamine maanteedel peab teed andma distsiplineeritud võistlusele sõiduradadel.

Missuguseks kujunevad tagajärjed IV suursõidul, see on teadmata. Kuid üks on kindel – pidev ja järjekindel töö, mida teinud Eesti mootorisportlased oma organisatsioonides ja üksikult, on olnud edukas ja see annab paremaid lootusi IV Suursõidu õnnestamiseks.

**1936.aasta Eesti Suursõidu kava**

# Parem paar minutit hiljem...

Johannes Tomson

Loodetavasti lubad, et alustan üsna kaugelt. Pean nimelt igapäevast tänavaliiklust nii tähtsaks (mootorrattaid ja motorollereid on ju nii palju!), et sellest mööda minna ei saa.

Sinust on saanud uue mootorratta õnnelik omanik. Sõit jalgrattal on juba ammu käes, varsti tunned ennast hästi ka mootorratta sadulas. Laitmatult teed ära eksamil nõutava "kaheksa" ja pistad taskusse juhiloa.

Esimene sõit peab viima sõbra juurde. Lähed mööda Paldiski maanteed, siis tahaksid pöörduda vasakule, kõrvaltänavasse. Näitad korralikult suunda, peatud ja jääd ootama, millal vastassuunas liikuvad sõidukid annavad võimaluse pöörduda. Ja alles siis kui pöördud, näed silmanurgast, et sinu taga on terve kolonn sõidukeid. Arusaamatult kehitad õlgu, sest enda teada toimisid õigesti. Sa ei taipagi, et peatudes sõidutee parempoolse osa keskel, tõkestasid liikluse (oleksid pidanud peatuma tee telgjoonel!).

Sõpra pole kodus. Otsustad minna kesklinna, sest sul pole midagi selle vastu, kui mõni tuttav näeb sind uhiuuel mootorrattal. Sõidad üle Võidu väljaku ja näitad käega, et tahad Pärnu maanteelt alla sõita. Ees on punane tuli. Välkkiirelt töötavad mõtted piduri ja siduriga. Igaks juhuks peatud üsna kõnnitee ääres, sest seal pole vähemalt paremal käel naabrit. Kollane tuli! Kordad endale: Aegamööda vabastada sidurikang, sujuvalt gaasi anda!" Roheline! Keeras käepidet ja juhtrauda... palju ei puudu, et sõidaksid ühele "Moskvitšile" küljelt sisse.

Sinult küsitakse, kas Sa liiklusmäärustikku tunned. Väga hästi. Missugusesse ritta peab asumaa sõiduk, kelle juht kavatseb teha pöörde vasakule? Muidugi vasakpoolsesse. Aga miks sina Võidu väljakul vastupidiselt talitasid? Sa ei taipu isegi! Ütlen sulle. Sul on alles vähe kogemusi, mootorratta hoovad ja pedaalid võtavad kogu tähelepanu. Siit moraal: ära tüki südalinna liikluskeerisesse enne, kui mootorratta juhtimine täiesti käes pole, kui sa pead veel mõtlema sidurile ja pidurile.

Sa sõidad linnast välja. Keerad käepidet ja märkad uhkusega, et midagi ei juhtu ka suurema kiiruse juures. Pärast aga ei mõista sa isegi, kuidas päris sile ja sirge tee kraavi võis viia.

Endamisi otsustad, et kukkumine oli pime juhus, kuid esialgu oled siis veidi ettevaatlikum.

Paari päeva jooksul polegi enam viperusi ja jälle keerad julgelt käepidet.

Sa märkad, et mõni mootorrattur keerab juba ammu enne risttänavat gaasi maha ja läheneb ohtlikule paigale ainult inertsi kasutades. Sa pole nende hulgast, vaid mõtled hoo vähendamisele alles viimasel silmapilgul. Pidurid kiunuvad, asfaldile jääb tuhm must triip... Nii sa sõidad. Ja kui hakkad varsti otsima uusi väliskumme, siis kirud muidugi tehest ebakvaliteetse toodangu pärast.

Tänaseks piisab. Ja lõpuks: kas tead, mis on liiklusõnnetuste üheks peamiseks põhjuseks?

See on väheste kogemustega mootorrattur, kes pole veel oma sõidukiga kokku kasvanud, kel pole välja kujunenud kiirusetaju, kes ei oska vaistlikult (aga eksimatult) määrata pidurdusteekonda, kes pole omal nahal tundnud, et nõrga uduvihma ajal võib asfalt olla hoopis libedam kui pärast suurt sadu. Seepärast ära pea mõistlikku ettevaatust julguse puudumiseks. Pea meeles, et võid muhu või kriimustuse saada ka kellegi teise süü läbi (hooletu jalakäija, teine algaja mootorrattur, hajameelne autojuht). Igal sõidukijuhil on kasulik meeles pidada teenelise meistersportlase Jevgeni Gringaudi sõnu: "Parem minut hiljem kodus, kui tund hiljem haiglas!"

Noorte Hääl, 27. august 1961



# Õliste kätega ajalootaastajad

**Kiindumus vanade mootorrataste vastu on nagu paha haigus – see ei hooli vanusest, võib tabada ootamatult ja on pöördumatu – terveks saamise lootust polegi. Õnneks.** Viljandimaal Suure-Jaani lähedal elava Heino Reinjärve (74) elust üle poole sajandi on läinud koos mootorratastega. Teine maailmasõda ja Saksa armee viisid ta oma tulevase hobiga kokku ning tsikliarmastus pole lahtunud tänaseni. Praegu on vanahärral pooleli nelja ratta restaureerimine ja küla kajab tema tsiklite mürust iga päev. Kõik vajalikud sõitmised on vaja ju ära sõita.

Reinjärve vanamootorrattakogusse on au kuuluda vaid kahel margil – Zündappil ja BMW-l. Eks aja jooksul on talle teisigi mootorrattaid pakutud, ent peale sõjas kuulsust kogunud Saksa rataste pole ta oma kogusse muid marke võtnud. BMWsid on kolm-neli, Zündappe viis-kuus. Reinjärve Zündappide kollektsiooni peavad asjatundjad Eesti parimaks.

Tee oma kollektsioonini on olnud konarlik. Saksa sõjaväe mootorrattakoolis Poolas sai ta kõva koolituse eelkõige just Zündappide alal, aga tutvust tehti ka muude markidega. Tema sõjaskäik piirduski 1943.–44. a talvel toimunud tsiklikoolitusega. Reinjärve pani armeest lõikama, jõudis Eestisse – ja viidi Siberisse.



Läks veel palju aastaid, kuni tal Eestisse naastes läks korda Vene IZ osta ja see 1960. aastal kiirelt Saksa Zündappi vastu vahetada. “Zündapp hakkas meeldima,” meenutab Reinjärve, “ta on omapärase konstruktsiooni ja ilusa disainiga.” Zündapp võlus teda just tehniliste lahenduste poolest, mitte aga seetõttu, et tegemist on kurikuulsa armeerattaga.

Kõigil tsiklihuvilistel pole tee oma koguni olnud nii pikk ja keerukas kui Reinjärvel, ent murepuuduse üle ei saa ükski Eesti vanamootorrattahuviline kurta. Ajalugu on vana tehnika vastu karm olnud. Küll on vanadest tsiklitest nõukogude ajal aiatraktoreid ehitatud, krooni tulles haruldasi mudeleid Soome mootorsae või suitseva Ford Transiti vastu vahetatud ja ka lihtsalt rumalusest vanarauaks müüdnud.

Ja ega senini pole mured lõppenud. Esineb vargusi ning väärt rataste ja nende osadega käiakse siimaani teadmatult ümber. Siira kurbusega meenutavad tsiklikollektsionäärid mõne kuu tagust juhust, kus sõjajärgne Harley-Davidson tükkideks lõigati ja EMEXisse viidi.

Vanamootorrataste koguja ja Eesti mootorrattaajaloo uurija Märt Karu (54) oleks selle ratta eest pimesi viis või kümme tuhat krooni maksnud. “Vanarauana oli Harley alumiinium ehk paarsada ja raud sada krooni väärt,” pakub Karu.

Raskustest hoolimata on Eesti vanamootorrattahuvilistel õnnestunud leida ja taastada väga erilisi ja huvitavaid tsikleid. Kõige suurem kogu vanu mootorrattaid on Eestis arvatavalt Urmas Teearul (42), kes augustikuu lõpus Kurtnas ka oma mootorrattamuuseumi avas. Muuseumis on väljas umbes 30 ratast, kokku hindab ta nende arvu 80-le ning sõiduvalmis on ratastest paarkümmend. Ülejäänud alles ootavad restaureerimist ning paljud neist ilmselt jäävadki ratastele panemata. “Hea, kui 50 valmis jõuaks,” pakub Teearu.

Tema tsikliarmastus sai alguse 1970. aastate lõpus Vene mootorratastest ning praegu on ta keskendunud kolmele n-ö välismaisele margile – Harley-Davidsonile, BMW-le ja Indianile.

Just tema Indianite kogu peetakse Eesti täiuslikemaks ja ka Teearu nimetab just seda Ameerika ammusurnud rattamarki oma lemmikuks. Tal on neid kümme, rohkem kui kõigil teistel Eestis kokku.

Indiani mootorratastel oli maailmas esimesena tagavedrustus (1913) ja elektristarter (1914). Just viimast fakti peab Teearu eriti hämmastavaks. “Ei mingit vânta, tsikkel läks starterist käima,” räägib ta, “aga akud olid toona kehvad ja hilisematel Indianitel starterit enam pole.” Teearul on olemas Indian aastast 1915, mis ongi tema kogu vanim ratas. Paraku küll mitte

sõidukorras. Hulk osasid on veel puudu. Küll aga on sõidukorras 1927. aasta tunnisisõidu Indian Scout, millega Teearu Motorexil käinud, ja ka sõjaväeratas Indian 741, mille restaureerimine võttis kaheksa aastat. “Kokku panin paari kuuga, aga juppe kogusin kaheksa aastat,” meenutab Teearu, olles tsikliga tänaseks läbinud juba üle 3000 kilomeetri.

Haruldase sõjaväekarva mootorratta tarvis kogunes osi ligi kümnest Euroopa riigist, osa asju tuli ise treida, originaalsuse taotlusele tuli kõik ohvriks tuua. Nii läkski, et ratta tagatuled pärinevad Saksamaalt, ent tulede juhtmed Hollandist. Mitmed esihargi kinnituspoldid ja jalakaitsesid tegi Teearu ise. Pisimgi detail ei tohtinud originaalist erineda.

Seetõttu ongi vanamootorrattahuvilised hoopis teistsugune seltskond võrreldes peamiselt chopper'i-ehitajatest koosneva Jõgeva Trefi küllastajatega. Vanahärra Reinjärve mõjul 1970. aastate keskel esimese mootorratta ostnud (mõistagi oli tegemist Zündappiga) Ants Kivimäe (51) räägib, et ühest küljest võib chopper'i ehitajatele ülalt alla vaadata, ent teisalt on nende tegevus kaugelt loomungilisem kui vanade rataste restaureerijail. “Chopper'i mehed on nagu rohkem kunstiinimesed, meie peame kõik originaali järgi paika ajama,” selgitab Kivimäe.

Kuidas aga teada, milline 60 või 80 aasta tagune ratas originaalis välja nägi? “Selleks peab asja kohta ikka midagi teadma,” on Teearu tagasihoidlik. Kui Tallinnas mõne aasta eest pool sajandit maa sees olnud Indian üles kaevati, oskas ta selle valmistamisaasta määrata peaaegu aastase täpsusega. “See on 1928. või 1929. aasta mudel. Igal aastal muudeti midagi, kui ka mootor oleks peal olnud, saaks täpselt öelda,” räägib Teearu.

Kui Teearule antaks valida ükskõik milline maailma ratas, siis võtaks ta neljasilindrilise reasmootoriga Indiani, mille mootor ei paikne raamil mitte risti, vaid pikiasendis. Selline ratas on tema sõnul ka Eestis olemas, endale osta pole seda aga õnnestunud.

Viimasel ajal rohkem ajaloo uurimisele pühendunud tsiklikoguja Karu ütleb naljatlemisi, et Teearul on tsiklihaigus võtnud “raskema vormi”. Teine mees Eestis, kellel haigus karmiks on läinud, on Karu hinnangul Indrek Kukk.

Kukk nõustub, et tsikliarmastus on sõltuvus. “See on tõbi nagu igasugune kogumine,” leiab ta. Lisaks vanadele mootorrattastele kogub Kukk ka muud tehnikat – jalgrattaid, autosid, lihtsalt osi ja detaile – ja väga suurt tähelepanu restaureerimisele ei pööra. “Üritan riismeid komplekteerida, väga hästi ei ole restaureerinud,” sõnab ta.

Tema tsiklite kogu on Eestis arvuliselt ehk Teearu järel teine. Ülejäänud huvilistel on neid märksa vähem, reeglina kümmekond. Ants Kivimäel on kaheksa tsiklit rattastel ja 15 annaks osadest veel kokku panna. “Tsiklitega on selline asi, et neid peaks olema pigem kaks tükki ja korralikku, mitte 20 ja ripakil,” selgitab ta.

Ometi kogutakse kokku ka selliseid mootorrattaid, mida asjatundmatu vaataja just nimelt vanarauahunnikuks võib pidada. “Aga igaühega kaasneb mingi lugu ja nad kõik saavad armsaks,” sõnab Kivimäe. Ta hindab kõrgelt oma külgkorviveoga BMWd, mille veojõust läheb 2/3 tagarattale ja 1/3 külgkorvi rattale. “Selle tehniline lahendus on fantastiline!” leiab Kivimäe. Oma lugu on ka tema 1924. aasta 1200 cm<sup>3</sup> mootoriga Harley-Davidsonil. Kivimäe ostis selle ühe mehe käest Peedult, kes oli ratta omakorda ostnud Petserist juba 1928. aastal. “Ta kirjeldas, et tee on kitsas kui püksirihm, kui gaasi põhja keerad,” räägib Kivimäe. Nõukogude ajal oli ratas peidetud ja selle mootor ei teinud piuksugi. “Nüüd on sel jälle hing sees ning Harley sajandaks sünnipäevaks valmis,” ootab Kivimäe järgmist aastat, mil legendaarsel Ameerika firmal sajand täitub.



Teearu kogust leiab ka väliselt uuena näiva 1949. aasta BMW R35, mis ei ole iseenesest väga haruldane tsikkel, ent selle väärtus peitub asjaolus, et teda polegi taastatud. See on üle poole sajandi säilinud praktiliselt sellisena, nagu ta tehase väravast välja veeres. Teearu R35 on läbi sõitnud vaid 69 kilomeetrit ning viimati kasutas

Teearu seda filmivõtetel. “Siis läks ilusti käima,” meenutab ta.

Sarnane lugu on tema motorolleril Tuulal, mis mehe kätte jõudes oli läbinud seitse kilomeetrit. “Seda oli kolm kilomeetrit tehase stendis sisse sõidetud ja seejärel neli kilomeetrit käekõrval lükatud, nii et tegelikult polnud ta minuni jõudes sõitnud meetritki,” selgitab Teearu.

Nagu on erinevad mootorrattad ja nende lood, on erinevad ka nende kogujad ja taastajad. Eesti vanamootorrattahuvilisi ühendab klubi Unic-Moto, millel on sadakond liiget. Vanim neist Heino Reinjärv, kes osalenud igal klubi üritusel, mis 1976. aastast korraldatud. Samas lisab Unic-Moto president Tõnu Piibur, et Reinjärvel on vanuse poolest järgmise klubiliikmeka vaid mõned kuud vahet.



Huviliste sekka on lisandumas järjest enam ka 16–18aastaseid noormehi. Viimasel klubi kokkutulekul võis Kivimäe sõnul näha oma rattaga paarikümnet selles vanuses noorhärkat. Vanade tegijate sõnul tuleb neil lihtsalt alguses üle öla silm peal hoida, et midagi väärt ratta juures valesti ei tehtaks.

“Nakkav asi, see ei küsi vanusest,” sõnab klubi liige Kivimäe. Tema kuulub “põlvkonda”, kellest sai tsiklihuviline 25–28 aastat tagasi, Unic-Moto asutamise ajal. President Piiburi sõnul püsib klubiliikmete arv stabiilsena. “Eks see ole mingi protsent elanikkonnast. Vanad kaovad eest ära ja uued tulevad peale,” leiab ta.

### **Eramootorrattamuuseum kogub populaarsust**

Eesti suurimat mootorrattakogu omav Urmas Teearu avas augustikuu viimasel päeval Kurtnas mootorrattamuuseumi, mille alla pole pandud sentigi maksumaksja raha. Finantsid tulid Teearu enda ja tema sõprade taskust. Kolmel päeval nädalas lahti olev bensiiühinguline muuseum on Teearu sõnul küllaltki populaarseks osutunud ning vähemalt esialgu külastajate puuduse üle kurta ei saa.

Siiski ei saa mootorrattamuuseumi just geniaalseks äriideeks lugeda. Sarnase, ent pisut väiksema väljapaneku poole liigub ka teine vanamootorrattahuviline – Ants Kivimäe. Tänavu tema kava vanas laudahoones väike tsikliväljapanek teha küll paraku ei täitu. Ülikoolis majandust õppides koostas Kivimäe isegi äriplaani mootorrattamuuseumi tasuvuse kohta.

Ta arvutas selles, et aastas oleks umbes paar tuhat külastajat ning kuludesse arvas ainult majanduskulud. Eksponaatide, st tsiklite taastamiskulusid ta äriplaani ei kaasanud.

Siis mõtles Kivimäe isegi mootorrattakeskuse peale – plaani järgi oluks muuseumi kõrval ka remonditöökoda. “Ehk siis oleks asi ära tasunud,” märgib Kivimäe. Riigi raha pole mootorrattamuuseumi loomisele kunagi taha saadud. Ka Valeri Kirsi vanaautode väljapanek Palmse mõisa tallis sündis läbi raskuste ning mõisa omaniku Riigimetsa Majandamise Keskusega võideldes. Lätlased on ses suhtes Eestist ees – Riias on olemas vanaautode muuseum ning ka vanatehnika taastamine sai seal varem alguse.

### **Rattad maksavad sadu tuhandeid kroone**

Kuigi Eestis asjatundjate hinnangul väga kalleid vanamootorrattaid ei leidu, küündivad mõnede siin sõitvate uunikumide hinnad siiski paarisaja tuhande kroonini.

Eesti mootorrattaajaloo uurija ja tsiklikoguja Märt Karu sõnul ei jõudnud Eestisse väga kalleid mootorrattaid. Tema andmetel ostis üks parun kunagi Eestisse Hendersoni mootorratta, mis maksis 200 kuldrubla. “Kui selle ratta üles leiaks, oleks paarisajatuhandene asi,” pakub ta.

Karul on väga heas korras 1939. aasta BMW R23. See pole väga haruldane tsikkel, maksab omaniku hinnangul 50–60 000 krooni. Indianite hinnad algavad 100 000 kroonist ning Eestis on ka hinnalisi, umbes 200 000krooniseid Zündappe. Ants Kivimäe ostis oma esimese mootorratta, Zündappi 1975. aastal, makstes selle eest 50 rubla. Veel 70 kulus kordategemisele, ent uus Jawa maksis toona poes koguni 630 rubla. Tema sõnul küsis üks mees samal ajal oma külgorviga Zündappi eest 300 rubla. Praegu maksab selline pill 15 000 eurot.

Maailma kalleimaks vanamootorrattaks peetakse 1939. aasta neljasilindrilist Gilerat, mis samal ajal võitis ka Euroopa Meistri tiitli. Selle harulduse hinnaks märgitakse oksjonikataloogides 250 000 ja enam naelsterlingit ehk üle kuue miljoni krooni. Mootorrattamaailma Rolls-Royce'iks peetav Brough-Superior SS100, mis on kalleim seeriatoodanguline mootorrattas, maksab umbes 40 000 naela.



# „MERCEDES-BENZ“

sõiduaudod

Ainuesindaja Eestis:

**JOACHIM CHRISTIAN KOCH**

Tallinn, Vene 12. Tel. 434-67.

## DKW raaminumbrite tabel

DKW on üks levinumaid ennesõjaaegseid mootorrattaid Eestis. Seega juhtub sageli, et talupööningult või vanarauahunnikust leitud mootorratas osutub just DKW-ks. Kuidas aga teha kindlaks, millise konkreetse mudeliga on tegu?

Siin on abiks allolev tabel, mis võimaldab raaminumbri järgi kindlaks teha täpse DKW mudeli, kellele esmapilgul tundmatu raam kuulus.

### Fahrgestell-Nummern der DKW-Krafträder

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz.-Liste	Bemerkungen
20001-21000	ZM	1924	—	Rohrrahmen
21001-22000	SM	24/25	—	Stahlmodell
22001-24000	ZM	1924	—	Rohrrahmen
24001-24500	Transporträder	1925	5	Rohrrahmen
24501-24534	gebrauchte Fahrzeuge	24/33	—	
24535-24623		—	—	
24624-24678	Rennmaschinen usw.	24/33	—	Versuchsfahrzeuge
24679-25000		—	—	
25001-26000	ZM	1925	—	Rohrrahmen
26001-27200	Reichsfahrmodell	1925	1	Rohrrahmen (RM-25)
27201-30400	ZM	1925	—	Rohrrahmen
30401-35400	LM 200	25/26	2	Rohrrahmen (LM)
35401-36000	Transporträder	25/26	5	Rohrrahmen
36001-53000	LM 200	26/27	2	Rohrrahmen (LM)
53001-54000	Z 500	1927	7	Rohrr. 2 Zyl. m. Zus.-Getr.
54001-55000	E 250	1927	8	Rohrrahm. m. Zus.-Getr. (OM-250)
55001-60000	LM 200	1927	2	Rohrrahmen (LM)
60001-61000	Z 500	1927	7	Rohrr. 2 Zyl. m. Zus.-Getr.
61001-62000	E 250	1927	8	Rohrrahm. m. Zus.-Getr. (OM-250)
62001-75000	LM 200	27/28	2	Rohrrahmen (LM)
75001-83000	E 250/300	27/28	8	Rohrr. m. Zus.-Getr. (OM)
83001-88000	LM 200	1928	2	Rohrrahmen (LM)
88001-89000	Z 500	1929	7	Rohrr. 2 Zyl. m. Zus.-Getr. wassergekühlt
89001-99000	LM 200	1928	2	Rohrrahmen (LM)
99001-107000	E 250/300	1928	8	Rohrr. m. Zus.-Getr. (OM)
107001-120200	LM 200	1928	2	Rohrrahmen (LM)
120201-122000	Luxus 500	29/30	13	Stahlblechrahmen 2 Zyl. luftgek. Blockmotor (ZB)
122001-123000	Sport 500 (Super)	29/30	13	Rohrrahmen wassergek. 2 Zylind. Blockmotor (Sp)
123001-128000	E 250/300	1928	8	Rohrr. m. Zus.-Getr. (OM)
128001-133000	Schüttstoff 200	28/29	11	Rohrrahm. m. Zus.-Getr. 3-Gang (OM)
133001-143000	Luxus 200	1929	12	Stahlblechrahmen (ZS)
143001-148000	Schüttstoff 200	1929	11	Rohrrahm. m. Zus.-Getr. 3-Gang (OM)
148001-148197	Luxus 500	1930	13	Stahlblechrahmen 2 Zyl. luftgekühlt (ZB)
148198-148507	Block 500 Modell 33	1933	13/28a	Stahlblechrahmen 4-Gg. Block (Bl.)
148508-149307	SB 500	1934	35	Stahlblechrahmen 3-Gg. Block (Bl.)

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz-Liste	Bemerkungen
149308-149700				
149701-159700	Luxus 200	1929	12	Stahlblechrahmen (Z)
159701-163900	Luxus 300	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zu- Getriebe (E 3)
163901-164700	Luxus-Spezial 200	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zu- Getriebe (D)
164701-172700	Luxus 200	1929	14	Stahlblechrahmen (Z)
172701-173000	Luxus-Spezial 200	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zu- Getriebe (D)
173001-175000	ES 200 Volksrad	1929	15	Stahlblechr. 1 Gang (E)
175001-175900	Luxus-Spezial 200	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zu- Getriebe (D)
175901-176100	Luxus 300	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zu- Getriebe (E 30)
176101-176600	Luxus 200	1929	12	Stahlblechrahmen mit Riemenantrieb (Z)
176601-177100	Luxus 200	1929	12	Stahlblechrahmen mit Kettenantrieb (Z)
177101-178100	Schüttoff 200/300	1929	11	Rohrrahmen mit Zusatzgetriebe (EM)
178101-179100	Luxus-Spezial 200	1929	14	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (DS)
179101-180100	Luxus 200	1929	12	Stahlblechrahmen mit Kettenantrieb (Z)
180101-180600	Sport 500/600 Super	1930	13	Rohrrahmen, wasserge- kühlt Block (Sp.)
180601-182000	ES und ZIS 200	1929	15	Stahlblechrahm. (ES/ZIS)
182001-183000	Luxus-Spezial 200	1929	14	1 u. 2 Gg. Innenbackenbr Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (DS)
183001-184000	Luxus 200	1930	12	Stahlblechrahmen (Z)
184001-184800	Schüttoff 200	1930	11	Rohrrahmen 2-Gang früher LM (Mifa)
184801-185000	Luxus 200	1930	12	Stahlblechrahmen (Z)
185001-185600	Luxus 300	1930	14	Stahlblechrahm. (E 300)
185601-186000	ES/ZIS 200	1930	15	Stahlblechrahmen 1/2 Gang (ES/ZIS)
186001-187000	Luxus-Spezial 200	1930	14	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (DS)
187001-188000	ZIS 200	1930	15	Stahlblechr. 2 Gg. (ZIS)
188001-189020	Schüttoff 300/200	1930	11	Rohrr. m. Zus.-Getr. (EM)
189021-190000	KM 175	1930	26	Rohrrahmen (KM)
190001-191000	Luxus 200	1930	12	Stahlblechrahmen (Z)
191001-192000	Luxus 300	1930	14	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (E 300)
192001-193000	Luxus-Sport 300	1930	18	Stahlblechrahmen mit Blockgetriebe (EB)

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz-Liste	Bemerkungen
193001-194000	Luxus-Spezial 200	1930	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (DS)
194001-196000	Luxus 200	1930	12	Stahlblechrahmen (ZS)
196001-198000	Luxus-Spezial 200	1930	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (DS)
198001-199000	Luxus-Spezial 200	1930	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (DS)
199001-199650	Schüttoff 500	1930	19	Stahlblechrahm. m. Orig. 4-Takt Schütt.-Mot. (JS)
199651-200000	Luxus 200/175	1931	12	Stahlblechrahmen (ZS)
200001-200200	ZIS 200	1931	15	Stahlblechr. 2 Gg. (ZIS)
200201-200300	Vers. u. Rennfahrzeuge	—	—	div.
200301-200400	E 200/300	1933	—	Rohrrahmen mit Zusatzgetriebe (EM)
200401-200500	E 200	1931	—	Rohrrahmen mit Zusatzgetriebe (EM)
200501-201500	BM 200	1931	31	Rohrr. 3-Gg. Block (BM) getr. Lumam-Anl.
201501-201700	Schüttoff 200	1930	—	Stahlblechr. Orig. 4-Takt Sturmey-Archer (RS)
201701-201850	Luxus 200	1932	12	Stahlblechrahmen (ZS)
201851-201932	Luxus-Spezial 200	1932	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (TM)
201933-202000	—	—	—	2 Ausp.
202001-203000	Luxus-Sport 300	1930	18	Stahlblechrahmen mit Blockgetriebe (EB)
203001-203068	Luxus-Spezial 200	1931	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (DS)
203069-203200	TM 200	1932	27	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (TM)
203201-203853	Luxus-Spezial 200	1931	14	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (DS)
203854-204000	TM 200	1932	27	Stahlblechrahm. m. Zus.- Getriebe (TM)
204001-204950	Luxus-Sport 300	30/31	18	Stahlblechrahmen mit Blockgetriebe (EB)
204951-204980	—	—	—	—
204981-206000	KM 175	1932	26	Rohrrahmen 2-Gang Zündlicht (KM)
206001-207000	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
207001-208000	Luxus 200	1931	12	Stahlblechrahmen (ZS)
208001-209300	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
209301-209400	Block 200/300	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz.-Liste	Bemerkungen
209401-209900	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
209901-210000	Block 200/300	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
210001-211000	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
211001-211783	Block 350	1932	28	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (UB)
211784-212000	Sport 350	1932	28	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (UB)
	Luxus 300	1931	14	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (E 300)
212001-212300	Luxus-Spezial 200	1931	14	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (DS)
	TM 200	1932	27	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (TM)
212301-213300	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
213301-213350	Block 300	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
213351-214000	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
214001-215000	Luxus 200/175	1931	12	Stahlblechrahmen (ZS)
215001-217000	Block 200	1931	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
217001-218000	Luxus 200	1932	12	Stahlblechrahmen (ZS)
218001-218100	Block 300	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
218101-218372	Block 200/300	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
218373-218400	Block 250	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
218401-218900	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
218901-219000	Block 200/250/300	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
219001-219500	TM 200/250/300	32/33	27	Stahlblechrahm. m. Zus. Getriebe (TM)
219501-221000	KM 175	1932	26	Rohrrahmen 2-Gang Zündlicht (KM)
221001-221600	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
221601-221700	Block 250/200	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)
221701-222200	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen mit Luma-Anlage (TB)

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz.-Liste	Bemerkungen
222201-222300	Block 200/300	1932	21	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
222301-223000	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
223001-224000	KM 175	1932	26	Rohrrahmen, Zündlicht
224001-225000	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
225001-225010	Schüttstoff 500	1932	19	Stahlblechr. m. 4-Takt Schüttstoff-Motor
225011-225144	Block 200	1932	21	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
225145-225500	Block 200	1933	21	Stahlblechrahm. Ausf. II Lichtmaschine
225501-226000	Block 200	1933	21	Stahlblechrahm. Ausf. II Dynastart-Anlage
226001-226500	Sport 350	1933		Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
226501-228650	Block 175/200/300	1933	21	Stahlblechrahmen, Dynastart-Anlage
228651-229000	Block 200/300	1933	21	(300 ccm ohne Dynast.)
229001-229020	Sport 350	1933	28	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
229021-230000	Sport 350	1933	28	Stahlblechrahm., 4-Gg., Lichtmaschine
230001-231000	Block 175/200	1933	31	Rohrrahmen, 3-Gang Lichtmaschine
231001-231500	KM 175	1933	26	Rohrrahmen, Zündlicht
231501-231850	Block 175 f. Cav.	1933	31	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
231851-231950	Block 200 f. Cav.	1933	31	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
231951-232000		—	—	
232001-232700	Block 200	1933	31	Rohrrahmen, 3-Gang Lichtmaschine
232701-233000		—	—	
233001-234000	SB 200	1933	33	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
234001-235000	SB 300	1933	33	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
235001-237000	SB 350	1934	34	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
237001-238000	SB 200	1934	33	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
238001-238500	SB 200 m. Anl.	1934	33	Stahlblechrahmen, Dynastart-Anlage
238501-239000	SB 300	1934	33	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz-Liste	Bemerkungen
239001-239200	SB 200 m. Anl.	1934	33	Stahlblechrahmen, Dynastart-Anlage
239201-239500	SB 200/250	1934	33	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
239501-240000	SB 200	1934	33	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
240001-240200	RT 100	1935	36	Rohrrahmen
240201-243000	RT 100	1935	36	Rohrrahmen, von hier mit Tankschaltung
243001-245000	RT 100	1935	36	
245001-247000	RT 100	1935	36	Rohrrahmen
247001-250000	RT 100	1936	36	Rohrrahmen
250001-251000	KM 200 norm.	1934	37	Stahlblechrahmen
251001-256000	KM 200 norm./Lux.	1934	37	Stahlblechrahmen, Zündlicht/Lichtmaschine
256001-260000	KM 200 norm./Lux.	1935	37	Stahlblechrahmen, Zündlicht/Lichtmaschine
260001-260800	Vers.- u. Rennfahrzeuge	—	—	—
260801-261000	—	—	—	—
261001-261500	—	—	—	—
261501-262000	—	—	—	—
262001-268000	SB 200 norm./Lux.	1935	33	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine/Dynast.
268001-270000	SB 200 norm.	1935	33	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
270001-275500	SB 350	1934	34	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
275501-280000	SB 350	1935	34	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
280001-282000	SB 500	1934	35	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
282001-285500	SB 500	1935	35	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
285501-288250	SB 500 norm./Lux.	1936	48	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine/Dynast.
288251-290000	SB 500 norm./Lux.	1937	48	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine/Dynast.
290001-297400	SB 200 norm./Lux.	1935	33	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine/Dynast.
297401-300000	SB 200 norm./Lux.	1936	36	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine/Dynast.
300001-308400	SB 350	1936	47	Stahlblechrahm., 3-Gg., Lichtmaschine
308401-310000	SB 350	1937	47	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine



argestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz-Liste	Bemerkungen
				<b>ab hier komb. Hand- und Fußschaltung</b>
310001-323400	KM 200 norm./Lux.	1935	37	Stahlblechrahmen, Zündlicht/Lichtmaschine
323401-330000	KM 200 norm./Lux.	1936	45	Stahlblechrahmen, Zündlicht/Lichtmaschine
330001-331400	SB 200 normal	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
331401-331900	SB 200 Luxus	1936	46	Stahlblechrahmen, Dynastart
331901-333900	Sport 250	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
333901-341400	SB 200 normal	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
341401-341900	SB 200 Luxus	1936	46	Stahlblechrahmen, Dynastart
341901-342900	Sport 250	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
342901-343000	—	—	—	f. Versuchs- u. Einzelfahrzeuge div. Typen
343001-343500	Sport 250	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
343501-350000	SB 200 normal	1936	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
350001-350400	KM 200 normal	1936	45	Stahlblechrahmen, Zündlicht/Lichtmaschine
350401-350500	—	—	—	f. Versuchs- u. Einzelfahrzeuge div. Typen
350501-357300	KS 200	1936	49	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
357301-370000	KS 200	1937	49	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
370001-380000	RT 100 (RT 3 PS)	36/37	44	Rohrrahmen Zündlicht 4 Volt
380001-388200	SB 200 normal	36/37	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
388201-388900	SB 200 Luxus	1937	46	Stahlblechrahmen, Dynastart
388901-389000	SB 200 normal	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
389001-390500	Sport 250	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
390501-394550	SB 200 normal	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
394551-394750	Sport 250	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine

Fahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatzliste	Bemerkungen
394751-395250	SB 200 normal/Luxus	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine/Dynast.
395251-396000	Sport 250	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
396001-396200	SB 200 Luxus	1937	46	Stahlblechrahmen, Dynastart
396201-400000	SB 200 normal	1937	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
400001-406000	SB 350	37/38	47	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
406001-406850	Sport 250	1938	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
406851-408900	SB 250	1938	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
408901- }				
410001-420000	noch offen RT 100 (RT 3 PS)	37/38	44	Rohrrahmen Zündlicht 4 Volt
420001-430000	KS 200	1938	49	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
430001-435000	SB 500 norm./Luxus	1937	48	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine/Dynast.
435001-437475	SB 200 normal	1938	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
437476-438760	SB 250	1938	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
438761-439000	SB 200 Luxus	1938	46	Stahlblechrahmen, Dynastart
439001-440000	Sport 250	1938	46	Stahlblechrahmen, Lichtmaschine
440001-450000	RT 100 (RT 3 PS)	1938	44	Rohrrahmen Zündlicht 4 Volt
450001-454780	—	—	—	nicht gebaut
454801-455500	SB 350	1938	47	Profilrahmen, Lichtmaschine
455501-455700	—	—	—	nicht gebaut
455701-459500	SB 500	37/38	48	Profilrahmen, Lichtmaschine
459501-460000	—	—	—	nicht gebaut
460001-472000	NZ 250/350	1938	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
472001-490000	NZ 250/350	1939	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
490001-499000	KS 200	1938	49	Profilrahmen, Lichtmaschine

ahrgestell-Nummern	Typ	Baujahr	Nr. der Ersatz.-Liste	Bemerkungen
499001-599996	NZ 350/250	1939	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
499997-500000	SB 500	1939	48	Profilrahmen, Lichtmaschine
500001-507000	RT 100 (RT 3 PS)	1938	44	Rohrrahmen, Zündlicht 4 Volt
507001-520000	RT 100 (RT 3 PS)	1939	44/44a	Rohrrahmen, Zündlicht 6 Volt
520001-538500	KS 200	39/40	49	Profilrahmen, Lichtmaschine
538501-540000	nicht gebaut (KS-Serie ausgelaufen)	—	—	
540001-549000	NZ 250/350	1939	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
549001-550000	NZ 250/350	1940	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
550001-553000	NZ 500	39/40	63	Profilrahmen, Lichtmaschine
553001-554600	NZ 500	1941	63	Profilrahmen, Lichtmaschine
554601-560000	noch nicht gebaut	—	—	
560001-571850	RT 100 (RT 3 PS)	39/40	44/44a	Rohrrahmen, Zündlicht 6 Volt
571851-572000	nicht gebaut infolge Serienauslauf	—	—	
572001-580000	RT 125	1940	64	Rohrrahmen, Lichtmaschine
580001-590000	NZ 250/350	1940	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
590001-597700	NZ 250/350 a. 595200 n. NZ 350 cm <sup>2</sup>	1941	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
597701-600000	NZ 350	1942	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
600001-608500	NZ 350	1942	58	Profilrahmen, Lichtmaschine
608501-609000	noch offen	—	—	
609001-612000	NZ 350 mit Hinderradfederung	1943	—	Profilrahmen, Lichtmaschine
612001-	noch offen	—	—	
630001-635000	RT 125	1940	64	Rohrrahmen, Lichtmaschine
635001-643000	RT 125	1941	64	Rohrrahmen, Lichtmaschine



WAKEFIELD  
**Castrol**  
MOTOR OIL

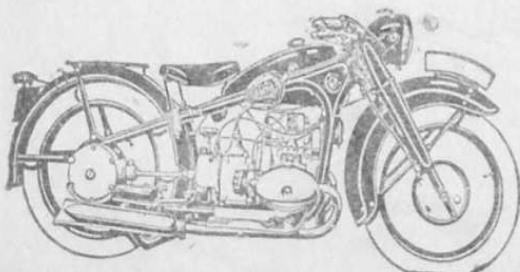
Kui oleks maailmas  
parem õli kui seda on  
Wakefields **PATENT**  
**CASTROL**, mina tar-  
vitaksin seda

*Nelson Campbell*



- Kuulsad **B.M.W.** mootorrattad, mis oma
- kinnise plokkehitud ja kardanvõlli ülekanne pärast
- silmapaistvad on, esitab

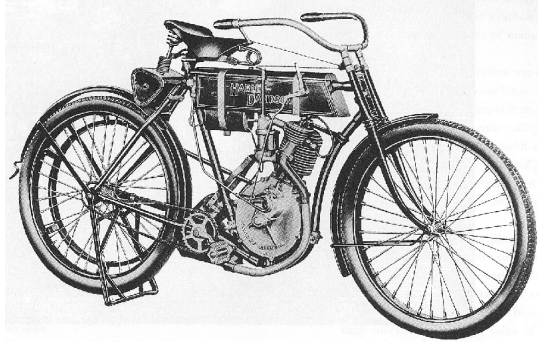
Joach<sup>m</sup> Christ<sup>n</sup> Koch



VE NE 12.

Tel. 434-67

# Harley-Davidson - 100



Esimese mootorratta valmistasid 21-aastane William S. Harley ja 20-aastane Artur Davidson 1903. aastal. Väliskujult meenutas see jalgratast, millele oli paigutatud ühesilindriline rihmveoga mootor (160 cm<sup>3</sup>). See mootor osutus aga liiga nõrgaks ja järgmised rattad valmistati juba 405 cm<sup>3</sup> mootori ning tugevama raamiga. Esimesed Harleyd valmisid hobi korras väikeses puukuuris William Harley ja vendade Artur ja Walter Davidsoni käe all. 1905. a toodeti vaid 8 mootorratast. Järgmisel aastal

valmis suurem töökoda, tööliste arv kasvas kuueni ja toodeti juba 50 Harleyd.

1907. a liitus ettevõtmisega ka Arturi ja Walteri vend William A. Davidson. Asutatakse *Harley-Davidson Motor Company*, firma omanikeks jäävad kuni 1969. aastani Harley ja Davidsoni perekonnad.

Erinevalt Indianist ei pannud Harley rõhku tehnilistele uuendustele, tehase esimene ja ainus mudel püsis ilma suuremate muutusteta tootmises viis aastat. Võrreldes teiste mootorrattastega oli Harley alla keskmise ja igapäevaseks sõiduks see küll mõeldud ei olnud. Näitena võib tuua – rihmvedu, akusüüde, kehv karburaator ning puuduvad pidurid ja käigukast. Alles 1909. aastal suurendati mootori töömahtu 494 cm<sup>3</sup>, võeti kasutusele Schleberi karburaator ja Boschi magneeto. Samal aastal hakati müüma ka varuosasid.

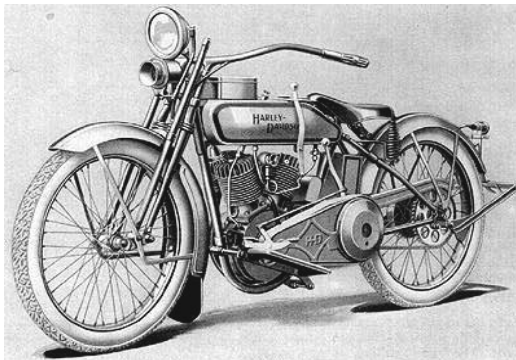


Lihtsaim ja odavaim viis mootorrattast võimsamaks teha oli lisada juurde veel üks silinder. Et raami kuju mitte muuta valiti nurgaks silindrite vahel 45 kraadi. Esimest V-mootoriga Harleyd esitleti 1909. a.

1910. a võeti kasutusele Harley-Davidsoni logo. 1912. a suurendati V-mootori töömahtu 1000 cm<sup>3</sup> ja rihmvedu asendati kettveoga ning lisandus sidur. 1913. aastal alustati eksporti Euroopasse, Esimese maailmasõja ajal see katkes ja uuesti alustati taas 1919. a. Tasapisi hakkas Harley oma tehniliselt tasemelt Indianile järgi jõudma. 1914. a lisandusid kahekäiguline käigukast, tagumised trummelpidurid ja külgorv.

Esimese maailmasõja ajal valmistas Harley sõjaväele ligi 20.000 mootorratast. Erinevalt Indianist, kes pööras tähelepanu vaid sõjaväe tellimuse täimisele, ei unustanud Harley neil aastail kohaliku turgu. Indiani arvelt õnnestus tal hoopis edasimüüjate ketti suurendada ja kindlustada positsiooni turul.

1920. aastal oli Harley maailma suurim mootorrattatehas, millel oli esindus 67 riigis. 1920ndate alguses hakkas toodangu maht vähenema, selle põhjustas autotööstuse kiire areng. Külgorviga mootorratas maksis sama palju kui Ford T ja inimesed otsustasid viimase kasuks. Sellel algas Ameerika mootorrattatööstuse kiire häving.



1921. a tulid toomisse uued 1200 cm<sup>3</sup> mootoriga mudelid JD ja FD. 1926. a hakati uuesti tootma ühesilindrilisi tsikleid (nende tootmine oli lõpetatud 1918.a) – mudelid A, AA, B, BA. 1928. a võeti kasutusele esiratta pidur ning valmistati uus 740 cm<sup>3</sup> V-mootor (mudel D).

1931. a lõpetas tegevuse Henderson-Excelsior, Harleyle jäi ainsaks konkurendiks Indian. Tehase majanduslik olukord oli kehv, peamiseks ülesandeks oli toime tulla ning vabaneda konkurendist. Harleyil aitas raskustest välja tulla tugev kontroll

edasimüüjate üle. Müüjate ülesandeks oli näiteks hävitada kõik Indianid, mis nende kätte sattusid vahetuskauba teel.

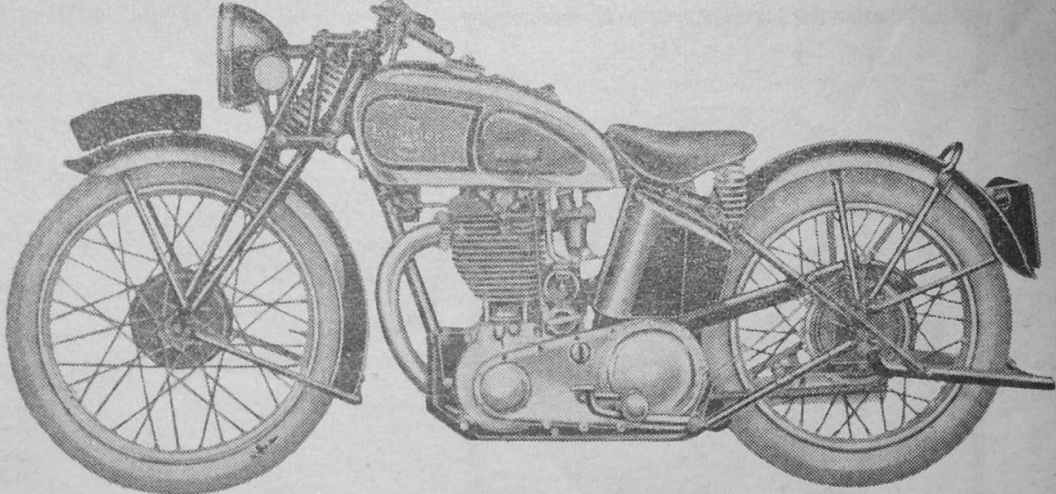
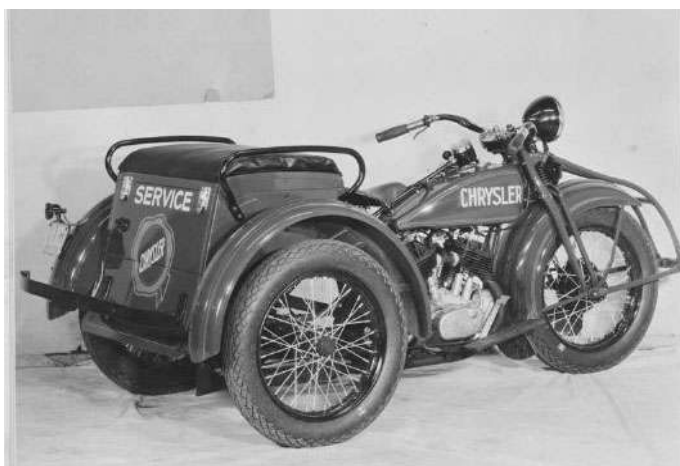
1932. aastal hakati tootma 740 cm<sup>3</sup> V-mootoriga 3-rattalist Servi-Cari, see mudel püsis toomises 41 aastat ja enim kasutas seda liikluspolitsei. Samal aastal avas Harley tehase

Jaapanis, kus hakati tootma 1200 cm<sup>3</sup> Rikuo nimelisi mootorrattaid. See tehas aga hävis sõjas.

1936. a esitleti rippklappidega 1000 cm<sup>3</sup> V-mootoriga 61EL Knuckleheadi. Seda mudelit peetakse üheks parimaks Harleyks ning seda valmistati ühtekokku 11000 tk.

Teise maailmasõja ajal täitis Harley vaid sõjaväe tellimusi. Sõjaväemootorratas WLA (750 cm<sup>3</sup>) valmistati aastatel 1942 – 1945 kokku 88000.

**Sander Muhu**



**Royal Enfield ja  
Excelsior mootorrattad**

Esindaja: **ETK Tallinnas, Narva mnt. 27**

## Kunda Moto 2003

### 11.juuli

Oli olnud järjekordne vihmane päev. Asjad olid pakitud ja nüüd oli oodata veel ärasõitu. Kõigil oli kiire, pakiti veel viimaseid asju ja vaadati hoolega et miskit maha ei jääks. Lõpuks siis minek. Teed olid tuttavad ning eksimisvõimalust polnud. Õnneks oli ka metsavahele viidad välja pandud ja jõudsimegi laagriini. Viimane teelõik oli puhas porimülgas aga see oli omamoodi lahe.

Saabunud laagrisse maksime oma maksud ära, telk püsti, Tsiklid läikima ja siis õlut lüripima. Esimesel õhtul sai varakult magama, sest järgmine päev oli pikk sõit ees.

### 12.juuli

Olin varakult jalul, tsikkel üle nühitud ja sõiduks valmis pandud. Ega muud kui vorm selga ja minekut. Ilmataat polnud meid küll eriti ilusa ilmaga õnnistanud, aga lohutuseks see, et polnud vähemalt palav...

Esimene etapp meie teest oli puhas mudamülgas. Jõudsimme ilma kukkumisteta asfaltteele ja sõit läks edasi Kunda poole. Enne külastasime Kalvi mõisa, mis oli igati ilus, nii välimuselt kui ka asukohalt. Enne sinna jõudmist elasin üle närvivapustuse - terve elu jõudis silme eest läbi käia kui ralliäss Tonil pidureid polnud....

Mõisas käidud ja sõit läks edasi Kunda poole. Kundas oli peatus sadamas, kus meid juba oodati. Aga ilmataat mängis jälle vingerpussi ja lasi korraliku sahmaka vett meile kaela nii et osa ürituse võlust voolas minema. Kahjuks ei jõudnudki kõik meist sadamasse - teepeal läks kaotsi Mõmmibeebi ja ta tibi... . Sadamas käidud läksime edasi staadionile et teha Rinaldo sõit. Selle võitis küll minu tsikkel aga kahjuks ei juhtinud seda mina. Seal oli siis ka meie järgmine kaotus...

Edasi läksime Toolsele. Veidi aga rannas ja tagasi laagrisse. Kuid tagasitee ei olnudki nii lihtne kui arvasime - keegi oli teeviidad ära pööranud ja kõik pöörasime valesi. Väike kahtlus küll hinges, kuid kinni ei pidanud, ikka edasi ja edasi kuni esimesed minejad vastu tulid teatega et vale tee....

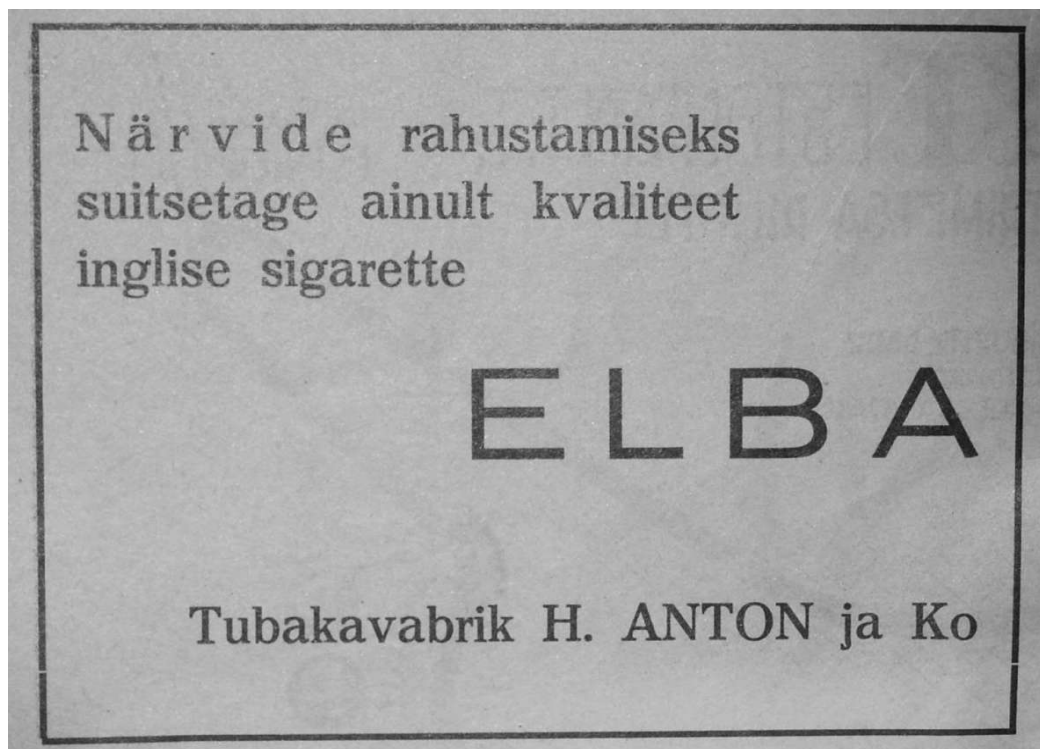
Kuid lõpuks jõudsimme ikka õigesse kohta, kuigi üleni mudastena ...

Siis oli saun, muusika ning tants ja kõik sinna juurde kuuluv. Mõned tublimad käisid ka päiksetõusu vaatamas.....

### 13.juuli

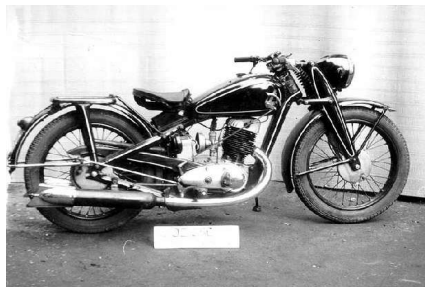
Viimasel päeval oli ka päike pilvede tagant välja tulnud ja naeratas me peale, kuid kahjuks oli üritus juba lõppemas ja nii ei jäänudki muud üle kui asjad kokku lipp langetada ja iga mees oma teed. Jääb vaid oodata järgmist üritus.

Reigo Vilu ja Külli Hallik



# IZ 350 luubi all

**IZ-350 on üks enim armastatuid pärastsõjaaegseid nõukogude päritolu mootorrattaid. Seega on ülevaade selle mudeli tehnilistest iseärasustest “Tempo” veergudel igati teretulnud.**



Kõigepealt mõned andmed. Kokku toodeti 1946-1952 aastani 126.297 mootorrattast IZ-350.

Aastate lõikes olid tootmisarvud sellised:

1946 – 83

1947 – 2.357

1948 – 16.642

1949 – 34.044

1950 – 32.171

1951 – 41.000

**Mõni sõna mootorist.** IZ-350 oli valmis, kandiliste ülevooluavadega silinder (IZ-49 olid need juba ümmargused). Vanematel IZ-350 ei olnud silindri ülevoolu kanalitel ära käivaid alumiiniumkaani, uuematel olid need juba olemas. Karburaatoriks oli kuni 1950.aastani K-40, hiljem oli kasutusel K-28.

Väntvõll ja kolvid/sõrmed on kõigil ühesilindrilistel IZ-del (va. IZ Planeta Sport) vahetatavad. Käigukast on alates IZ-350 kuni Planeta 3 sama, erinev on mootori ülekanne ning sidurikorv. IZ-350 ja IZ-49 on üherealine mootorikett, järgmistel IZ-del on kett juba kaherealine. IZ-350 mootori ülekanne poolisel karterikaanel on IZ-i märk ja selle all kiri “IZ-350”, IZ-49 on seal ainult IZ-i märk.

IZ-350 ja IZ-49 on väikeses kaanes, mis võimaldab juurdepääsu käigukastile, laager 192906, mida enam ei toodeta. Uuematel IZ-del (alates IZ-56) on selleks laagriks aga 192906K või 192906K1. Need laagrid vanematele mudelitele ei sobi. Küll toodeti aga IZ-350 ja IZ-49 jaoks tagavaraosana kaant, millele sobib ka uuem laager. Laagrid 192906K ja 192906K1 erinevad üksteisest selle poolest, et laagril 192906K1 on rullide ääred ümarad ja tänu sellele on ta pikemaalisem.

**Elekter.** IZ-350 on tehases paigaldatud generaator Г-35 ja voolujaotuskarp П-35. Selle voolukarbi tunneb ära kaanel olevast viisnurgast. Voolukarbis on relee П-35. Kui aga mootorrattale on peale pandud koos generaatoriga Г-36М (Г-36М1 ja Г-36М2- Г1) voolukarp P-37, siis on selles relee СБ-32. Generaator Г-36 Г -ga ei sobi relee С Б-32, sest Г -36 puudub takistusmähis. See koormab süütepooli üle ja pool võib rikneda. Г -36М, Г -36М1 ja Г-36М2 omavad aga takistusmähist. Muidugi tasub meeles pidada ka seda, et IZ-350 on massis “-“ klemm, IZ-49 aga “+” klemm.

IZ-350 oli alguses varustatud pisikese plekist signaaliga. 1948.aastast tuli aga signaal C -35, mis koosneb plastmassist korpusest ja keermega kinni käivast plastmassist kaanest. Kaks aastat hiljem hakati kasutama signaali C-35A, mis koosneb plastmassist korpusest ja plekist kaanest. Juhtraual asus tulede ja signaali lüliti П-25, esituleks oli φГ-8 ning tagatuleks φП -7. Vanematel IZ-350 toimus spidomeetri valgustamine läbi reflektoris oleva pilu, uuematel aga tule korpuses asuva eraldi piriniga.

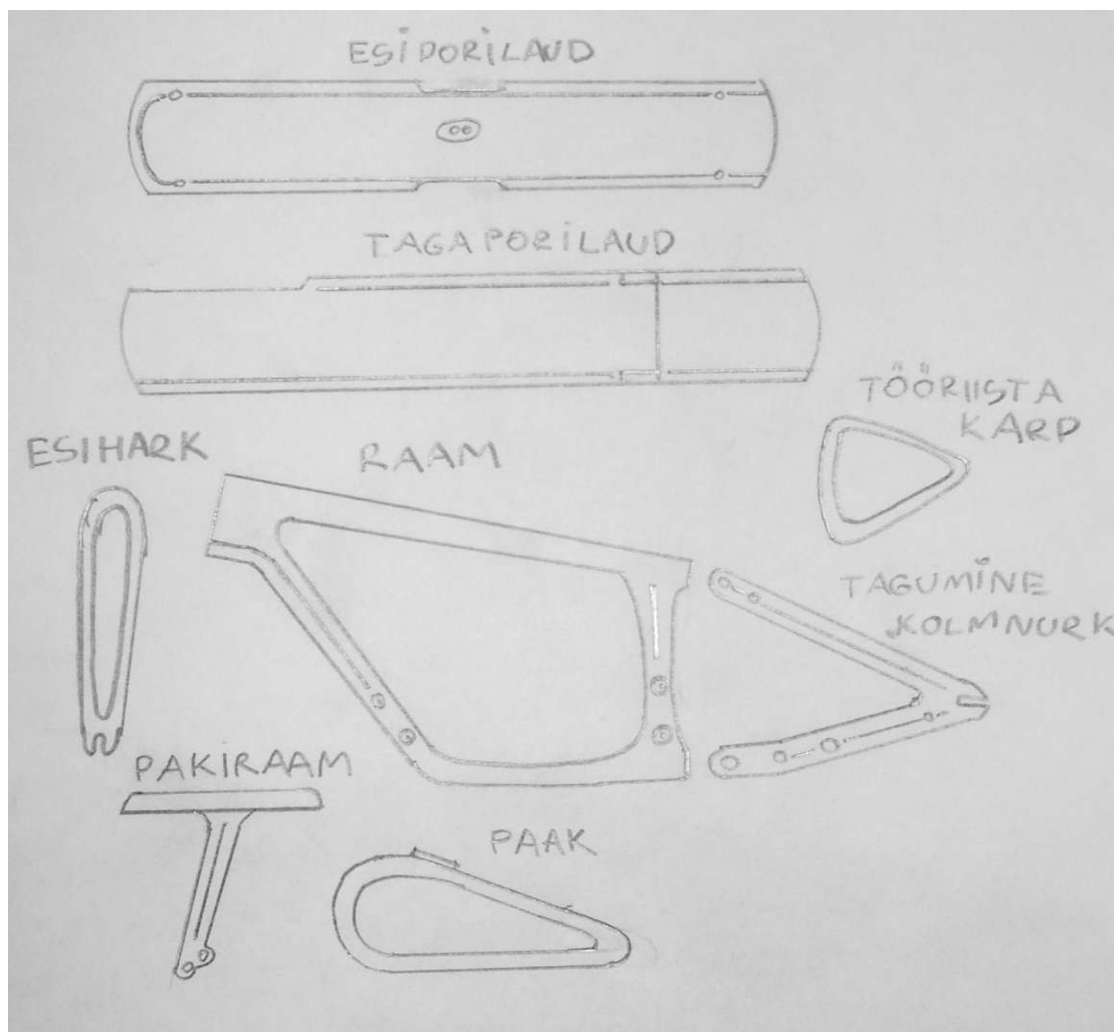
Kuni 1948.aastani oli paljudel rattastel esitule võru mitte kroomitud, vaid värvitud. Esi- ja tagatuli, tule-signaali lüliti, spidomeetri plekist ümbris ning plekist signaali kaan olid musta värvi. IZ-350 spidomeetriks oli СП -8, selle skaala erines mõnevõrra järgmisest mudelist СП -8A.

**Värv.** Nagu eelpool sai mainitud, olid esi- ja tagatuli, tule-signaali lüliti, spidomeetri plekist ümbris ning plekist signaali kaan musta värvi, olenemata mootorratta enda värvist. Need detailid valmistati teistes tehastes ja kuna suur osa mootorrattaid oli musta värvi, siis värviti ka need detailid mustaks.

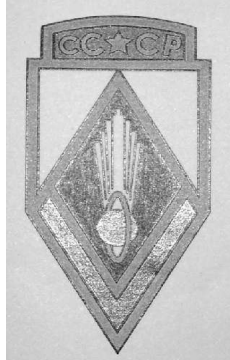
Peale musta värvi kasutati IZ-350 värvimiseks ka rohelist, helerohelist, liivakarva, sinist, punast ja kirsipunast värvi. Täpset värvikoodi nendele värvidele on anda praktiliselt võimatu, sest tõenäoliselt värviti mootorrattaid selle värviga, mida parajasti saada oli. Sikkensi kataloogi kohaselt saab siiski anda mõned värvikoodid: tumeroheline on Volvo 1411, liivakarva beež – 434F1.

Mootori karterikaaned, silindrikaan ja õhupuhasti olid värvitud hõbedase mattvärviga. Vanemate IZ-350 plekist piduritrumlite kaaned olid samuti mootorrattaga ühte värvi. Uuematel IZ-del olid kaaned aga alumiiniumist ja samuti hõbevärviga kaetud.





Olulist osa IZ-350 väljanägemises mängivad ka värvkattele tõmmatud triibud. Mustad rattad olid hõbedase, vahel ka kuldse triibuga, rohelised aga enamasti punase, harva ka kuldse triibuga. Liivakarva mootorrattad olid aga punase või hõbedase triibuga, sinised punase triibuga ning punased ja kirsipunased IZ-d kuldse triibuga. Triibud, olenemata värvist, olid matid. Triibud asuvad raamil, esihargil, tagumistel raami "kolmnurkadel", porilaudadel, bensiinipaagil, pakiraamil ja tööriistakarbil.



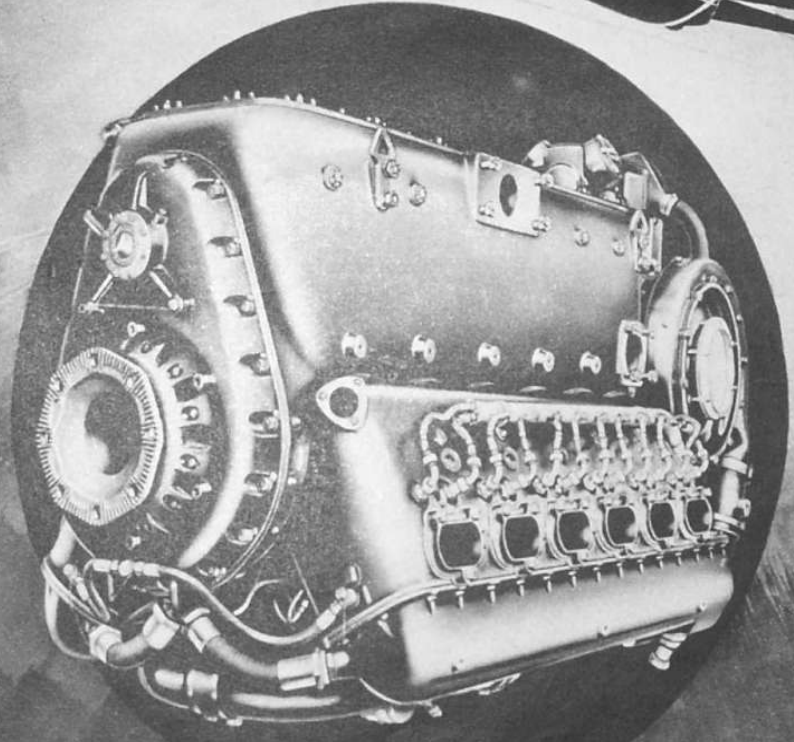
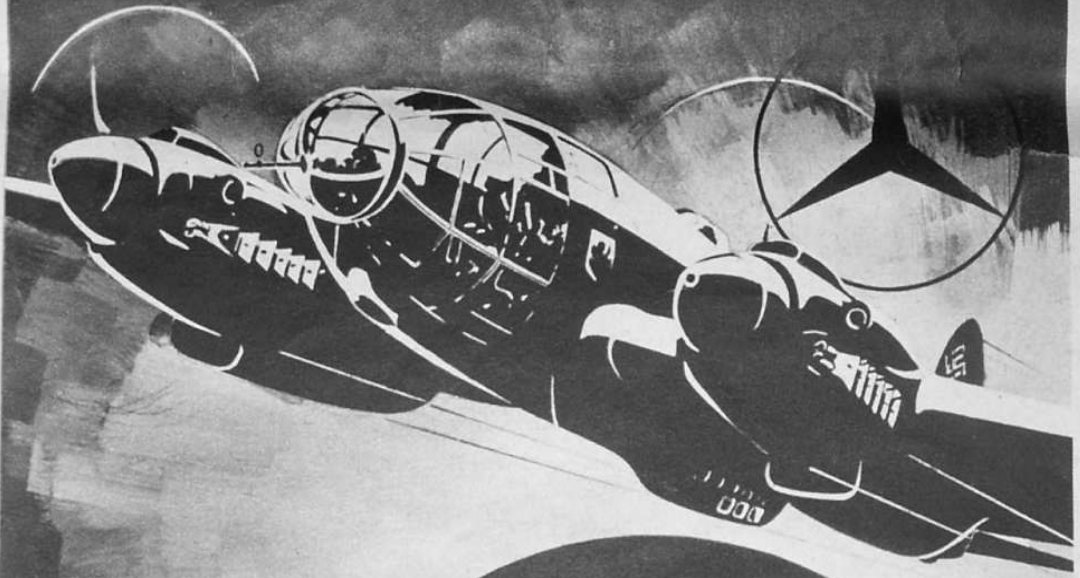
Lisaks olid veel vesimärgid paagi külgedel ja esihargi vedru pealsel plekist kattel.

**Tony Laan**

**Inimesed, kes saavad teid IZ-350 restaureerimisel aidata:**

**Märt Karu** (056684440) - IZ-350 ja IZ-49 leegitorud, kroomimine.  
**Urmas Teearu** (05087150) - riidest ümbrisega valmis juhtmekomplektid  
**Allan Ige** (05205062) - uued sumbutid, küsida võib ka muid tükke  
**Tony Laan** (053424905) - tehniline info

GOTSCHKE



# MERCEDES-BENZ FLUGMOTOREN