

## Mootorrataste ehitusest Eestis

**1895.aastal müüdi Venemaa suuremates linnades erinevate vabrikute valmistatud jalgrattaid ja mootorrattaid “Hildebrand & Wolfmüller”. Moskvas oli kohvik “Tsiklist”, kus sai klaasist või tassist kohvi, shokolaadi ja kakaod juua, teed rüübati ainult klaasidest, kas sidruniga või ilma, kuume ning külmi suupisteid süüa, jäätisega maiustada, tehnika saavutustest lobiseda ja ajakirja “Tsiklist” lugeda, mis hakkas ilmuma samal aastal. Huvi jalgrataste, mootorrataste ja kõiksugu iseliikuvate jõuvankrite vastu oli ülimalt suur.**

1896.aastal ilmus ajakirjas “Tsiklist” 28. numbris väike teade hr.Schümanist, kes sooritavat sõidu mootor-jalgrattal Harkovist – Kaukaasiasse. Mootor-jalgrattal olid igaks juhuks nutikalt lisatud pedaalid, et mootoririkke puhul sõitja võiks rahulikult vändates jõuda lähimasse remonditöökotta. Seda fakti loetakse esimeseks tõsiselt võetavaks katseks Venemaal ehitada mootorratast. Tegemist oli jalgrattavabrikant John Schümaniga Tallinnast, mehega, kes esindas mootorrattaid “Hildebran & Wolfmüller” Eesti kubermangus. Jalgrattavabrikul “John Schümann & Ko” oli Moskvas oma firma kauplus ja ladu, kus müüdi parimatest Ameerika materjalidest valmistatud jalgrattaid “Matador”, nii seisis reklaamplakatil kirjas ja sellest tulenevalt ka tuntus Venemaal. Mootorratas ehitati valmis Tallinnas, jalgrattatehases, kus olid selleks kõik võimalused. See oli esimene Eestis ehitatud mootorratas. Milline ta välja nägi, mis mootorit kasutati ei ole kahjuks teada. Võib oletada, et jõuallikaks oli elektrilise süütega, neljataktiline De Dion-mootor, sest see oli ainukene töökindel mootor, mis sellel ajal saadaval. Kindel tundub olevat see, et John Schümani mootor-jalgratas oli eeskujuks järgneva 20 aasta jooksul teistele konstruktoritele - sõidu alustamiseks vändati pedaalidega sobiv kiirus peale ja käivutati nii mootor.

Aasta hiljem hakkasid Venemaalt, Moskvast pärit vennad Wernerid tootma Pariisis “motorcyclette” nime all väntadega, jalgratta taolisi sõiduriistu. Mootor oli algul esimese ratta kohal, siis taga, kuni leiti talle koht sinna, kus ta praegugi on – raami keskele. Varsti rajasid nad ka Londonisse oma tehase.

18 aastat hiljem 25.juunil 1914.a on välja antud tunnistus mootorratta arvele võtmise kohta ja omistatud registreerimis nr.426 Martin Seileri nimele, kes elas Pärnus, Oja t. 32. Dokumendist selgub, et tsikkel on pandud kokku erinevate tehaste detailidest. Tegemist on tõenäoliselt teise katsega ehitada Eestis mootorratast. Antud tehnilised andmed: võimsus 2 hj, 1silinder mõõtudega 70x 75mm, üks jalgpidor, kummide mõõt 50mm (läbimõõt), mootori nr.71578. Tsikkel oli musta värvi.

Hilisematest leidudest võivad Eesti Vanamootorrattaklubi “Unic-Moto” liikmed pajatada, kuidas on motikaid läbi aegade pidevalt moodsamaks ehitatud, mis restaureerimise seisukohalt meele üsna mõrudaks teeb. Allakirjutanu leidis kunagi tsikli nimega “James”, nii oli bensiinipaagi peal kirjas ja ka endised omanikud kinnitasid seda.Õnneliku uue omanikuna kodus lähemalt uurima hakates selgus, et olen korraga vähemalt kolme erineva kaherattalise detailide omanik, kusjuures doonariks oli arvatavasti Saksamaal valmistatud rihmaveoga mootorratas Magnet (firma toimis 1901-1924). Arhiivi andmeil oli meil neid enne I Maailmsõda kolm eksemplari.

Kolmandat korda saame rääkida mootorratta ehitusest ja esimesest seeriaviisilisest tootmisest Eestis alates 1937.aastast, millal Kr. Saare & Ko kahetuhandelise aastatoodanguga jalgrattavabrikus hakati kokkupanema 98cc Sachs mootoriga varustatud mootorjalgrattaid ja 125cc Villiers mootoriga soolomootorrattaid Tempo. Toodetud mootorrataste oletatav üldarv võis olla 237-239. Arvatav viimane 125 Villiers mootoriga Tempol on raami nr. 234. On teada, et valmistati veel kaks 200cc ja üks 250cc Villiers mootoriga mootorratast, lisaks oli tehasel oma võidusõitja Leo Seeman, kes ehitas endale vähemalt kaks 125cc võidusõiduratast. 1937 .a . toimus esmakordselt Tartus, Tähtvere pargis 1,5 km ringil kiirusvõistlus, kus osalesid ka "võrrid". Selle klassi võitjaks tuli L.Seeman olles edaspidi oma võistlus klassis alati esimene. Ühel raskel krossivõistlusel olevat L.Seeman saavutanud üldesikoha teiste suurte raskete välismaiste mootorrataste ees. Kui rasked tsiklid vajusid porri kinni, haaras sitke krossimees mootorratta õlale ületas rasked lõigud mängleva kergusega, kuni võiduka finiššini. Järgmisel päeval sai firma esinduskaupluse vaateaknal Viru t. 3 näha Eesti parimat krossitsiklit koos võidupärjaga just nii mudasena nagu ta võiduhetkel oli. Metallitöömeestena ehk "kuldkätena" olid tehases tuntumad Egon Saal, Henn Sõelsepp ja kunstmaalrina Raimond Brööm. Tootmine lõpetati 1940.aastal.

Juhuslikult leiti Raplast 80-ndate lõpus kerge mootorjalgratta raam millele oli kinnitatud silt tekstiga: "Mootorjalgratas "Renard", raam Nr. 2/1938 a. mont. J.Lään, mootor Sachs 98ccm Nr.895968, Perfekt, Tallinn". Raami ette oli needitud embleem ja selle taha grafeeritud tekst: "Perfekt, Lään, Tallinn, Kivimurru 5". Allakirjutanu käis kohapeal uurimas ja leidis ainult ühe vanamemme, kes mäletas J.Läänt. Tal olnud suur töökoda, mis aga 1944.a. 9.märtsi pommitamisel sai otsetabamuse ja selle koha peal on nüüd lasteaed, ning uued paneelilamud ehitatud. Kas lugeda seda nüüd neljandaks katseks ehitada Eestis mootorrattaid? Leitud raamil oli nr. 2, järelikult pidi olema ka raam nr.1. Rahuaega veel jätkus, võibolla toodeti rattaid veelgi.

Üheaegselt klubi "Unic" loomisel 1975-76 algas meil chopperite ja võidusõidurataste ehitus. Chopperitel olid doonariteks muidugi põhliselt Harley-Davidsonid, eriti just WLA 42 mudelid, kasutati ka NSU-d, Veloset, BMW-d , Eso 500cc ja Zündappi. Kõvemad tegijad olid Arukülas, Raasikul ja Tallinnas, keda teatakse vaid hüüdnimedega ja tsikli markide järgi: "Antiloop" H-D WLA 42, "Benno" Zündapp KS800, "Kafa" H-D WLA 42, "Kustu" NSU 500 OSL, "Robi" H-D WLA 42. Veel kihutas Rakveres ja vahel ka Tallinnas ringi chopperil näitleja Tõnu Kark, doonarmootorrattaks oli Veloset. Temal oli uhke kolmest osast kokku keevitatud lenks, kui teistel enamuses uljad lenksu kaared ühest tükist väänatud. Samal ajal algas Eestis, ALMAVÜ spordiklubis "Vihur" võidusõidumootorrataste tootmine, mis vääricks omaette artiklit.

Märt Karu