

Äripäev

märts 2024

Ajakiri ettevõtlikule inimesele!

Sõitsime Itaalias
Lamborghinide lõõrid puhtaks

Kas uuendatud **Model 3**
tõstab Tesla aktsiaid?

Motomaailma uued suunad



AUTO ERI

Ikooniline Ford F-150 kohtub Eesti oma Route 66ga

hind 13,95 eurot

ISSN 1406-2585



Väikese sõiduulatusega **elektriauto** omanik pihib

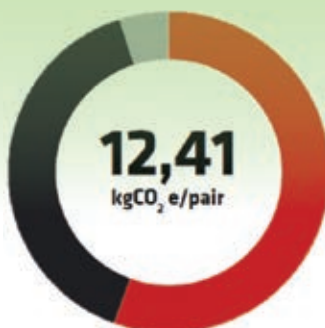
Nissani tippjuht: **elektripööre** surub autod ühte nägu

Porsche 911 Turbo S lööb levinud virina uppi



SieviGreen tooted vähendavad Teie jalajälge keskkonnale

Toormaterjalid
Muu tegevus
(logistika, energia, jäätmed)
Dekomissioneerimine



Emissioon kingapaari kohta,
kgCO₂ e/paar *

Arvutatud globaalse kasvuhoonegaaside (GHG)
protokolli järgi

SISUKORD

4

Ford F-150
näeb
Eestimaad



16

Intervjuu
Nissani
tippjuhiga
Londonis



- 37** Kirutud **elektriga**
Eesti talves
- 42** Uuendatud **Tesla**
Model 3 luubi all
- 50** **Porsche 911 Turbo**
S – kas liigagi hea?
- 58** **Helsingi**
motomessi
parimad palad
- 66** **Elektriveokid** on
Eestis kohal
- 74** Tormijooks
väikelaevajahi
lubade peale



24

Käisime Itaalias
Lamborghininidega
sõitmas



82

Pilguheit
kiiksuga
autode
värkstuppa

TOIMETUSELT

KIRJUM JA ÜHETAOLISEM

Ameerika autotööstuse kuumim bränd on tänapäeval Tesla, mille mudelid näeb Eestiski palju, ehkki sel puudub siin oma esindus. See eest alustati mitte ainult Eestis, vaid terves Euroopas alles hiljaaegu Ford F-150 ametlikku müüki. USAs juba 42 aastat jutti enimmüüdu sõiduki tiitlit kandnud pikapi müüginumbri jäädav Vanas Maailmas usutavasti marginaalseks, ent sellegipoolest lisab see tänapäevilt vaheldust. Tõsi, Teslad on samuti mitmes mõttes omamoodi neljarattalised, kuigi elektriautosid süüdistatakse ühetaolisuses.

Äripäeva ajakirja autoerist, mida käes hoiate, saab lugeda nii F-150 kui ka uuendatud Tesla Model 3 kohta. Samuti intervjuud Nissani asepresidendi disaini alal Alfonso Albaisaga, kes ütleb, et elektripöörde surub autod üha rohkem ühte nägu. Mida kaugemasse ajalukku tagasi vaadata, seda selgemaks saab, et ajapikku muutuvad autod tõesti aina sarnasemaks ning see pole kaugeltki üksnes “särtsunduse” teene. Loodetavasti leiate te siit ajakirjast niisuguse tödemuse vastu kosutust. Mitmekesisust võiks igatahes jagada – teemad varieeruvad Itaalias Lamborghiniidega sõitmisest ja praeguse Porsche 911 hirmkiirest luksumisest täpselt omaniku tahtmisest järgi tehtud nn custom-autode ehitamiseni. Põikame ka mootorrataste ja väikelaevade maailma. Praktilisemat lugemist pakuvad artiklid elektrilistest veokitest ja kogemuslugu väikese sõiduulatusega elektriga. Head avastamist!

KARL-EDUARD SALUMÄE
toimetaja

Äripäev

Toimetaja: Karl-Eduard Salumäe
tel: 667 0111, e-post:
karl-eduard.salumae@aripaev.ee
Peatoimetaja: Meelis Mandel

Väljaandja: AS Äripäev
Vana-Lõuna 39/1, 19094 Tallinn
tel: (372) 667 0195, (372) 667 0222

Toimetus:
e-post: aripaev@aripaev.ee
tel: (372) 667 0111
Reklaamiosakond:
e-post: reklaam@aripaev.ee
tel: (372) 667 0105
Tellimine ja lev:
e-post: register@aripaev.ee
tel: (372) 667 0099

Tellimine internetis: kampaania.aripaev.ee/telli-aripaev
Äripäev veebis: aripaev.ee
Äripäeva tooted ja teenused: pood.aripaev.ee
Äripäeva raadio: aripaev.ee/raadio
Trükk AS Printall

Toimetus võtab endale õiguse kirju ja kaastöid vajaduse korral lühendada. Toimetus kaastöid ei ta-

gasta. Kõik ajakirjas Äripäev ja tema lisades avaldatud artiklid, fotod, teabegraafika (sh päevakalajalisel, majanduslikul, poliitilisel või religioosel teemal) on autoriõigusega kaitstud teosed ning nende reprodutseerimine, levitamine ja edastamine mis tahes kujul on ilma ASI Äripäev kirjaliku nõusolekuta keelatud. Kaebuste korral ajakirja sisu kohta võite pöörduda Pressinõukogusse, pn@eall.ee või tel (372) 646 3363.



Kose-Ristil vanaviisi
tegutsevas trahteris
avaneb pargitud autole
hea vaade. Ford F-150
on hoidnud USA enim-
müüdud sõiduki tiitlit
juba 42 aastat jutti.

FOTOD: LIIS TREIMANN

A man in a dark jacket is seen from the side, looking out a large window. Outside, a snowy landscape features a white Ford F-150 pickup truck parked on the left. In the center, there is a white propane delivery truck with a large orange propane tank on its back. The tank has the text 'KODI GÄ' on it. The background is filled with snow-covered trees and a wooden fence. The scene is captured in a cinematic style with soft lighting.

FORD F-150 JA EESTI OMA ROUTE 66

Aastakümneid USA turgu valitsenud Ford F-150
pani ametlikult Eestis rattad maha. Kui hea see siis
on? Tiir tähenduslikul teel annab vastuse.

KARL-EDUARD SALUMÄE
karl-eduard.salumae@aripaev.ee

Kas olete märganud, et Eestisse on tekkinud maantee, mida võib nimetada meie versiooniks Route 66st ... vist?

Route 66 oli USA maantee, mis ühendas riigi kahte suurimat linna pärast New Yorki – ida poolel asuvat Chicagot ja läänerranniku metropoli Los Angelest. Muu hulgas Ameerika peatänavaks ja Emateeks kutsutud ligi 4000 kilomeetrit pikk maantee oli sõna otseses mõttes läbilõike Ameerika Ühendriikidest, puhas Americana, ning niisugusena väga kuulus. Route 66-l elu kees, selle äärde jäänud ja tekkinud asulate ärid pakkusid teelolijatele kõike, mida need küsisid. Sellest maanteest inspireerituna kirjutati hulganisti raamatuid, filme, seriaale ja laule.

1926. aastal moodustatud Route 66 lõpu alguseks oli 1956. aastal president Eisenhoweri allkirjastatud osariikidevaheliste maanteedega seadus, mille tulemusena ehitati 1960ndatel, 1970ndatel ja 1980ndatel jõudsalt kiirteid. Suured sirged teed vastasid muutuvate aegade nõudmistele, säästeti nii aega kui elusid, ent sama mündi teise küljena tühjenesid “vana hea 66” liiklusest toetunud paigad. Mõnest sai oma kunagise hiilguse hal vari, teisest sootuks kummituslinn. Elu juhtis neist mööda.

Ametlikult 1985. aastal olemast lakanud Route 66 langus andis romantiseerimiseks muidugi uusi võimalusi, mida kasutatakse seniajani. Paljud eestlased teavad Route 66 ilmselt tänu Pixar'i joonisfilmile “Autod”.

Tallinnast startides jõuab 4000kilomeetrise autosõiduga Madridi. Mastaabid on siinmail hoopis teised, see tähendab tibatillukesed. Aga meil on meie järk-järgult neljarajaliseks ehitatav Tallinna–Tartu maantee. Õigemini küll Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee, E-tee tähistega E263.

Järjest vähemad teavad või mäletavad, milal valmis esimene jupp eraldatud sõidusuundadega Tallinna–Tartu maanteed, olgugi et vastus võib pakkuda üllatuse – alles päris nõukaaja lõpus 1990. aastal. Tallinnast Jürini kulgenud lõigule hakati kohe tegema jätku Vaidani, kuid saabunud vabaduse lainetused panid töö 1993. aastal seisma. Selle ehitusega jõuti lõpuni 1998. aastal.

Sealt edasi on route66lik kõrvalajamine põhi-teest tabanud mõnda Eesti kohta nüüdseks juba aastaid tagasi, mõnda alles hiljaaegu, mõnda ootab see aga määramatus kauguses ees.

Ratastel McDonald's

Ma olen säärase analoogia peale kaua mõelnud. Enam ei ole mul selle tavavuse kontrollimise edasi lükkamiseks ühtegi vabandust, sest Ford F-150 tuli Eestis ametlikult müügile.



FORD F-150 LIMITED LAUNCH EDITION POWERBOOST

hind: 119 900 eurot

jõuallikas: 3,5liitrine kahe turboga V6
bensiinimootor, täishübriid

võimsus ja pöördemoment: 321 kW, 770 Nm

keskmise kütusekulu (WLTP): 9,8 l/100 km

saastenaõtaja (CO₂/km): 242 g

kandevõime: 960 kg

haagiseveo võime: 5760 kg

Mäo jäi
Tallinna–Tartu
maanteelt
kõrvalle 2010.
aastal, kui
valmis sealne
liiklussõlm.

**TAMREX**EELISTA KVALITEETSET **Premium**

PULBERKUSTUTIT

= päästetud elud ja vara

SEE EI OLE KOKKUHOIU KOHT!

Oma pere ja vara kaitsmiseks vajad parimaid vahendeid. See pole kokkuhoiu, vaid targalt kulutamise koht. Suhteliselt väikest investeeringut nõudva seadme eluiga on vähemalt 30 aastat.

TAMREX **Premium** sarja pulberkustutid on paremate efektiivsusnäitajatega, töökindlamad ja tervikuna kvaliteetsemad kui mistahes teised. Kõik neis on pisut parem: voolik, kaitseriiv, ventiilikomplekt, manomeetri kontrollimise võimalus ja ülerõhuklapp, paks kest, tugevast plastikust jalg ning pikk hooldusvälp (10 aastat), kui nimetada vaid mõned.

Kvaliteetsest EPDM kummisest voolik on vastupidav ega pragune aja jooksul. Vooliku olemasolu 2 kg ja 3 kg pulberkustutitel on oluline lisa, sest tulekolde tabamine on täpsem ning kustutamine raskesti ligipääsetavates kohtades kergem.

Töökindel E-Z kaitseriiv on geniaalne uuendus, mis teeb tulekustuti kasutamise märgatavalt lihtsamaks ja kiiremaks. See lahendab levinud probleemi, kus kaitseriiv vajutatakse kahva vahele kinni.

Eraldi kontrollventiilist saab mittestatsionaarse seadmega manomeetri näitu kontrollida. Roostevabast terasest ventiilikomplekt ja kahvad on vastupidavamad. Lisaks paigaldasime 2 kg ja 3 kg pulberkustutitele pikemad kahvad, millest saab kindlamalt kinni haarata ja mugavamalt seadet käsitseda.

Pulberkustutiga saab kustutada:

Koju, sõiduautosse, kaubikusse, veoautosse, traktorisse, bussi, väiksemasse veesõidukisse, ettevõttesse/asutusse jne.

- Tahkeid aineid.
- Vedelkütuseid.
- Gaase.
- Elektripinge all (kuni 1000 V) olevaid seadmeid.

TAMREX Premium
6 kg pulberkustuti006PG **89 €****TAMREX**
6 kg pulberkustuti006 **69 €****TAMREX Premium**
3 kg pulberkustuti003PG **59 €****TAMREX Premium**
2 kg pulberkustuti002PG **49 €****TAMREX**
2 kg pulberkustuti002 **35 €****21A 144B C****13A 89B C****13A 89B C****43A = 4,3 m puitsõrestik 233B = 233 liitrit vedelkütust C = gaas****55A = 5,5 m puitsõrestik 233B = 233 liitrit vedelkütust C = gaas****Ainult TÖÖKORRAS
TULEKUSTUTI saab
päästa sinu elu
ja vara!****Usalda tulekustutite
kontroll ja hooldus
asjatundjatele!****1 AASTA TAGANT** tuleb kontrollida tulekustuteid, mida hoiate AUTOS, veesõidukis või välistingimustes.**2 AASTA TAGANT** tuleb kontrollida tulekustuteid, mida hoiate siseruumides.**KUSTUTIKONTROLL**
5.20 € **35%**
(Tavahind 8 €)**Kustutikontrollikampaania
kestab 01.03–31.03.2024****Kampaaniahind kehtib ainult TAMREXi esindustes.**

Hinnad sisaldavad käibemaksu ja kehtivad kuni kaupa jätkub.

TAMREX OHUTUSE OÜ

Tel 654 9900 e-post: tamrex@tamrex.ee www.tamrex.ee

TALLINN Laki 5, Pärnu mnt 139c, Katusepapi 35 • TARTU Teemandi 2, Ringtee 37a • PÄRNU Riia mnt 169a • RAKVERE Laada 22 • JÕHVI Tartu mnt 30 • VÕRU Piiri 2 • VIILANDI Tallinna 86
VALGA Vabaduse 39 • NARVA Ak. Maslovi 1 • HAAPSALU Ehitajate tee 2a • PAIDE Pikk 2 • JÕGEVA Tallinna mnt 7 • TÜRİ Rakvere tee 23 • RAPLA Tallinna mnt 2a • KEILA Keki tee 1 • KURESSAARE Tallinna 80a

Analoogide lainel jätkates võiks öelda, et Ford F-150 on automaailma ekvivalent McDonald'sist. Nii nagu kiirtoit, sümboliseerib ka Ameerika pikap ameerikalikku elulaadi, ja nii nagu McDonald's, on F-150 omasuguste seas number üks. See on maailma enimmüüdud kastiauto ning USA populaarseim sõiduk juba 42 aastat jutti!

Lihtsalt selle "ratastel McDonald'si" laiemas ilma minek lasi end õite pikalt oodata – ametlikult siseneti sellega Euroopa turule alles mullu. Rootsi ja Saksamaa järel kolmandana saadigi ettevalmistustega ühele poole Eestis, müügiga hakati pihta detsembri keskel.

Meil siin Euroopas on raske täiel määral mõista, kui tähtsat rolli *pickup truck* Põhja-Ameerikas elus omab. Eelmisel aastal valmistati ainuüksi nn F-seeria Forde üle 700 000 tüki. Nendega ei sõida üksnes töömehed ja rustikaalsed kauboid – ehki loomulikult ka nemad –, vaid tänu laiale hinna- ja varustusspektrile Ameerika ühiskonna pea kõigi kihtide esindajad.

Siinpool Atlandi ookeani ei saavuta F-150 sarnaselt mistahes teise Ameerika pikapiga ealeski koduturuga võrreldavat menu. Ebaeuroopalikud mõtted – jänkides sügavat umbusku tekitavat meetermõõdustikku kasutades ümardatult kuus meetrit pikk ning kaks meetrit lai ja kõrge – ning palju väiksem nõudlus kastikate järele on kõigest osa põhjustest. Lisaks tuuakse siia ainult hea või veel parema varustusega eksemplare, sest USAs toodetavate masinate transpordi ja Vana Maailma standarditele vastavaks kohendamise (seada tehakse Saksamaa sadamalinna Bremerhavenis) kaasnevate kulude tõttu puudub lihtsamatel versioonidel äriiline iva.

Niisiis: ei mingeid kahe ukse ja istme, väikes-te plekkvelgede ning värvimata esipampriga töömuulasid, Eesti esinduse kodulehel algavad pakumised 80 000 eurost. Mis tähendab, et Ford F-150 on kastiga luksus. Ning luksusautolt oodatakse, et sellega oleks ka maanteel mugav sõita. Nii neljarajalisel kui sellelt maha keerates.

Hübridsuse hind

2020. aasta suvel Kose–Võõbu neljarajalise lõigu valmimisega Tallinna–Tartu maanteest pisut eemale jäänud Kose-Risti näeb välja nagu ennegi. Ja samal ajal ei näe kah, kuna puudub pidev autovool. Automaattanklat ei ole asula Tallinna-poolses servas enam samuti. Nüüd, mil lumi katab maad, ei paista maha võetud rajatisest enam märkigi. Nagu polekski olnud.

Seevastu 24 tundi avatud burgerikoht ning sellest üle parkimisplatsi asuv trahter on vanaviisi alles. Teisena nimetatuse astun koos fotograaf Liis Treimanniga sisse. Kell on neljapäeva hom-



USA enimmüüdud sõiduk ja Eesti populaarseim uus auto kõrvuti. Taustal Säämmi Grill, kus 2008 allkirjastati Mäo ümbersõidu ehitamise leping.

mikul veidi pärast 10, söögikoht alles äsja avatud, kuid esimestel peatujatel kohv joodud. Vaasi säitakse tulpe – nõudepesijal on sünnipäev.

Kuidas äril pärast suure trassi valmimist läinud on? "Tegelikult väga hästi," kostab teenindaja. "Esimene talv oli vaikselt, aga sealt edasi jälle lenasti. Juhuslikke külastajaid on vähem, kuid suviti ikka täismaja."

Parklast madalamal asuvast trahterist avaneb autole hea vaade. Napi pooletunnise sõidu järel on selge, et maantee sobib F-150-le mitte üksnes kitsukesest linnakeskkonnast – seal üllatab eba-



Mäo reisi-terminalist pidi saama Kesk-Eesti ühistranspordi sõlm-punkt. Aastaid hiljem laiutab selle parklas jätkuvalt tühjus.



meeldivalt isegi pirakat teljevahet arvestades kohutavana tunduv pöörderaadius – paremini, vaid otsekui valatult. Võiks arvata, et kõrge kastjas kerre ja suured rattad tekitavad kõiksugu vihinaid ja mürinaid, aga võta näpust. Mootor käib samuti tasaselt ning jääb ajuti hoopis vait, nagu hübriidile omane.

Jah, just, see konkreetne pikapikolakas on hübriid! Ning mitte mõni “üheksavoldise patarei” butafooria, vaid nn täishübriid, mille kastipõhja alla peidetud 1,5 kWh aku teeb koos nime Pro Power Onboard kandva süsteemiga Ford

F-150st ühe suure generaatori. Kastist leiab pistikupesad, kust saab voolu näiteks elektritööriistadele või kas või vales kohas tühjaks saanud sõidukitele. Proovisõiduk oli varustatud keskmise ehk 2,3 kW (230V/10A) voolu väljavõtukohaga, tehas pakub ka 7,2 kW laadimisvõimega lahendust.

Hübriidne F-150 näitab kaheksa miinuskraadi juures maanteekuluks 11–12 liitrit saja kilomeetri kohta (linnas veidi üle 13 liitri). Ameerika pikapi tavalisest mõõdukam saastenaõtja (242 g CO₂/km) leevendab ühtlasi järgmisest aastast terendavat esmaregistreerimistasu, mis ähvardab

Kükita kohvik ootab elektriautode laadimiskohaks ümber ehitamist, Annal saab vana head lõdiburgerit ning endisel põhiteel valitseb liiklustühjus.



sedalaadi neljarattaliste hinnale Dacia jagu raha lisada. Ford F-150 Full Hybridile rakenduv 12 500 euro suurune tasu on jämedalt 8000 euro võrra väiksem kui Eestis ammuaega ametlikult esindatud Dodge Ram 1500-le – F-150 kibedale konkurendile – paistev “litter”.

Ainult et ... luksusliku varustusega proovisõiduki hinnalipikul seisis 120 000 eurot ning see olevat veel erihind (tavahinda esinduse veebilehel ei täpsustata). Samaväärse Dodge Rami eest küsitakse Eestis kuni 25 000 vähem. Hökk!

Muide, traditsioonilist hinnakirja F-150-l Eestis polegi, müüakse üksnes juba komplekteeritud autosid.

Ning teine “hind” on hübriidversioonil veel. Nimelt V8 mootori, paljude jaoks Ameerika auto puhul ainuõige jõuallika puudumine. Selle asemel leiab kapoti alt kahe turbolaaduriga 3,5-liitrise V6. 5-liitrise V8ga pakutakse Eestis üksnes soodsamate varustuspakettidega eksemplare.

F-150st tehakse ka elektriversiooni Lightning, ütlete? Õige. Aga millal või pigem kas üldse selline Maarjamaal valikusse jõuab, pole teada.

Mõistmise hetk

Rammust Ford F-150 hübriidil igatahes küll üheski asendis vajaka ei jää. 321 kW on üks asi, aga 770 Nm tähtsamgi. Sestap tunnebki minekus selgesti “pöördemomendisust”.

Kose-Ristilt edasi Tartu poole suuna võttes tugevamalt kannuseid andes kõlab ka vägagi “veekaheksane” helitaust. See on puhas sünteetika ehk kõlaritest mängitav völtshää. Kui küljeaken alla lasta, siis kuuleb turbode vilistamist jm helisid, mida mootor päriselt teeb.



F-150 kasti astumist hõlbustab väljatõmmatav aste. Hübriidversioon täidab ühtlasi generaatori rolli ja sõidab ajuti puhtalt elektri jõul.



Ardust läbi sõites meenub lugu ühest kaugest arengumaast, kus riigi ainus lennuk kuulus presidendile. Ent ühel päeval olid selle lennud ühtäkki lennatud, sest ... raudlind pörkas kiirendusrajal kitsega kokku.

“See oli riigi kahte suurimat linna, Põhja- ja Lõuna-Eesti keskust ühendav tee!” vasardab peas. Ilmselt nii mõnegi eestlase mälu pilt on jäänud kellegi madal valge elumaja, mis Ardus

TURVALIST TALVETEED!

SUBARU FORESTER ERIPARTII AUTOSPIRITIST



Subaru Forester AWD

kampaania erihind

33 500 €

- ✓ Subaru legendaarne nelikvedu
- ✓ Kõrge kliirens 220 mm
- ✓ Kõik ohutussüsteemid põhivarustuses
- ✓ Võimekas hübriidmootor
- ✓ 5 aastat garantiid
- ✓ Rikkalik varustus

Kampaania kehtib piiratud koguses eripartiile,
kuni kampaaniaautod on saadaval.

autospirit

Ehitajate tee 122, Tallinn, tel 659 9499
tallinn@autospirit.ee, www.autospirit.ee

GARANTII 5 AASTAT



SUBARU

Subaru Foresteri kombineeritud kütusekulu ja CO₂ heitmed (WLTP): 8,1 l/100 km, 185 g/km.

otse maantee äärde jääb – seal, kus tee teeb kerge painde, natuke maad Tartu poole kohast, kus vanasti oli vöötrada. Tegelikult on selle ümber veel eluhooneid, kuid need pole teelt sama hõlpsasti näha.

Siit siis voorisidki kõik need sõiduautod, bussid ja veokid. Ööl ja päeval. Takkajärele, pärast “neljarajalisusega” ära harjumist, mõjub see kõik kaunis kummaliselt ning paneb mõtlema, kas põhimaantee praegused kahe- ja kolmele sõidurajalised lõigud jäta- vad tulevikus samasuguse mulje. Ilmselt jätavad.

Seni hiljutisima Tallinna–Tartu maantee ehituse, 2022. aasta sügisel valminud Võõbu–Mäo lõiguga kõrvale jäänud Annas tegutsevad edasi nii kauplus kui Anna Kütuse tankla. Tõsi, viimane küll automatiseeritud kujul ning see oli ümberehituste tõttu vahepeal suletud. Sealsamas Annas asuva puidutööstuse Aarman Puidu omanikele kuuluv ning omanäolist kaubavalikut – näiteks Leedust pärinevaid kopsakaid halvau- tükke – pakkuv kauplus töötab ümberkandi rah- vast klientuuri najal edasi. Hindasid tuleb pida- da soodsateks, ehkki mälu järgi öeldes pole seal- gi märgatavast tõstmisest pääsetud.

Kaupluse juhataja Laine Hallika on ajakirjan- duse vahendusel jaganud, et pärast uue tee valmi- mist kukkus käive umbes 40 protsenti ning seda oli vähem, kui kardeti. Äripäeva duo lühemat sor- ti lõunapeatuse ajal astub kohast läbi neli helkur- jopedes töömeest, iga mõne minuti tagant üks.

Oma XXL-burgerit vastu võttes müüjaga ves- teldes jõuan äratundmisele, et nii nagu Big Mac ja lõgaburger *à la* Eesti erinevad omavahel suu- resti, erinevad diametraalselt ka Route 66 ja ka- herealine Tallinna–Tartu maantee ning analoo- gia tegelikult ei kannu.

Mida te edasi teeksite, kui see äri siin suletak- s, kas leiaksite uue töö, pärin. “Annas küll mitte,” vastab häbeliku moega müüja pärast lühikest mõttepausi. Ning lisab seejärel: “Siis tuleks Pai- desse sõita.”

Annalt on Paidesse 15 km. Teisisõnu: nagu ka alguses viidatud, siis mastaabid on siin täiesti teised, nii vahemaade kui kohalike inimeste ar- vu mõttes. Põhiteest eemale jäänud paigad on lähemal, kui meile võib esmapilgul tunduda, ja ha- jaasustusega piirkondades inimesed liiguvadki.

Elu pärast surmahoopi

Liati ei maksa alahinnata Eesti äripidajate koha- nemisvõimet. Võtame näiteks Sämmi Grilli, Mäos asuva tuntud söögikoha, kuhu saabus 2008. aasta mais meie “Eisenhower” ehk toonane majandus- minister Juhan Parts, et allkirjastada koos tolla- se maanteeameti peadirektori Riho Sõrmusega kahe aastaga valminud Mäo ümbersõidu ehitus-

leping. Pärast pookstavite joonistamist arutasid mehed, kas nad mitte ei andnud just sellele ko- hale surmahoobi.

Ei andnud, näed. Omaaegse ameerikaliku hüüdnimega telekoka järgi nime saanud bisnise omanik investeeris suure tee äärde paigaldatud vilkuvasse reklaamtahvlisse ja leidis konverent- sisaalide pakkumise näol uue ärisuuna ning toi- metab tänaseni edasi.

“Kui sul kaovad pooled kliendid ära, siis alles jäävad kliendid on ju väga kvaliteetsed,” leiab Sämmi Grilli omanikfirma Mäo Investi tegevjuht Enno Vaab telefonivestluses. “Meile meie praegu- ne klient väga meeldib.”

Mäo Investile kuulub ka resto- rani selja taha jääv Viking Window, lisaks üüritakse pinda mitmele tei- sele tööstusettevõttele. Pingutu- sed kohaliku tööstuspargi aren- damisel on hakanud sõna otseses mõttes vilja kandma, sest mullu alustati Kevili teraviljatermina- li püstitamist. Nüüdseks peakski kõik takistused seljatatud olema.

“Seda aega oleme me oodanud,” lausub Vaab.

Kõik teenindusärid Mäos mui- dugi ellu ei jäänud. Grillikoha kõr- val asuv, praegu Premium 7 keti- le kuuluv bensiniijaam toimib sa- muti automaattanklana ning oma- aegsest populaarsusest kõnelevad avarad poeruumid seisavad jätku- valt tühjana.

Riik näikse palju rohkem eba- õnnestuvat. Veel enne Mäosse sis- se jõudmist jääb tee peale koos liiklussõlmega ra- jatud reisirakend, millest pidi saama Kesk-Ees- ti ühistranspordi sõlmpunkt. Tõetunnil ilmnes aga, et sõlm on siiski nii palju keeruline, et Mäo peatust ei eelistanud ei bussifirmad ega kriitiline hulk sõitjaid. Terminalist kujunes justnagu mei- te miniversioon esimesest päevast peale prakti- liselt kasutuseta olnud lennujaamast, milliseid suurriikides leidub.

Ligi 14 aastat hiljem ... ei ole tuhkagi muutu- nud. Mõne kuu eest küsis Helir-Valdor Seeder riigikogu saalis Kaja Kallaselt, miks bussid Mäos ei peatu, ning Kallas vastas, et tõesti on imelik, et ei peatu. Transpordiamet näeb lahendust uute põhitrassi lähisteel jäävate bussitaskute rajami- ses, raha loodetakse selleks saada 2025. aastaks.

Igatahes – mina leian selle tööpäeva lõuna pai- ku seisus, kus väljas ootab bussi üks inimene ning suure parkla ühes servas seisab neli autot. Niisiis otsustan kasutada võimalust proovida järele, kas



Niisiis otsustan kasutada võima- lust proovida järe- le, kas Ford F-150 stabiilsus- ja veo- jõukontroll ikka tulevad ja jäävad maha. Joonistu- vad lumesõõrikud annavad veenva vastuse.

mybee

**Sõida kevadele
vastu oma uue
rendiautoga.
Ettemaks 0 €**

**CITROËN C3
349€**

Fikseeritud kuumakse*



Broneeri täna ja sõida aprillis

* Hind kehtib kuni 15.04.2024. valides 60-kuulise rendiperioodi, 75 000 km läbisõidu ja 0 € ettemakse. Lõplik hind sisaldab kindlustust, tehnilist teenindust, rehvivahetust ja hoiustamist. Lepingu sõlmimisel tuleb tasuda ühekordne tasu 300 €. Lisainfo: www.mybee.ee





Ford F-150 stabiilsus- ja veojõukontroll ikka tulevad ja jäävad maha. Joonistuvad lumesõõrikud annavad veenva vastuse. Hei, see on puhas tarbijaajakirjandus!

Kullaaugu tarkus

Mäost edasi viib teekond praeguse Tallinna–Tartu maantee kullaauku, pärast mille avamist 2019. aastal ei läinud ka legendaarsel Kükita kohvikul enam just ülearu hästi. Too läkski vaatamata otse suure tee äärde edasi jäämisele kinni. Praeguseks on otnud hoone ära Olerex, kes kavandab sinna paika, kus oleks võimalikult mugav elektriautot laadida.

Kõlab nagu mainitud magus koht ehk Tikupoiss otse Paia ristis, kas pole? Mitmesuguste võimalustega peatuspaigas kohvi rüübates jääb mulje, et vaat et iga viies Tartu ja Tallinna vahel sõitev auto pöörab siia sisse.

Eelprojekti järgi jääb Tikupoiss tuleviku-neljarajalisele, millal iganes see siis täpselt tuleb, ilusti lähedale. Ent aastate eest, kui Tikupoisi pere-mees Urmas Johanson plaane tegi, ei saanud ta selles kindel olla.

Mõttetu on mõelda, mis saab siis, kui 10 või 20 aasta pärast ehitab keegi midagi kõrvale või kui olukord muutub, ütles Johanson selle peale läinud aasta lõpus Äripäeva raadio saates “Äri Eestimaal”. “Ettevõtja ei saaks kunagi ühtegi investeeringut teha, kui ta kõiki asju kardab,” lisas ta.

Kuivõrd selle va Route 66 paralleeliga on pilt selgeks saanud, saab tagasiteel keskenduda Ford F-150-le ja mõtiskleda selle fenomenaalse edu üle. Kas 1980ndate algusest saati USA enimmüüdud sõidukite edetabeli absoluutses tipus püsimine

tähendab, et see on konkurentidest pea ja õlgade jagu üle? Ei, ei tähenda. Näiteks praegusajal tunnistavad mainekad USA autoajakirjad võrdlustestides Dodge Ram'i sageli paremaks. Ma pole veel rääkinud näiteks sellest, et ka kallitel F-150 variantidel (v.a Raptor) aetakse tagasillal läbi lehtvedrudega, samas kui uhkemad Dodge Ramid tulevad õhkvedrustusega. Ebatasasel teel sõites on tehnilise lahenduse lihtsust puhuti ka tunda, F-150 hakkab selgesti õõtsuma.

Ent F-150 on sellegipoolest ülimalt viimistletud toode, nagu ka McDonald'si eined. Ning selle lisandumine siinsele turule on märgiline sündmus, jäägu müüginumbrid milliseks tahes. **A**

Euroopas pole kastiautodel ligilähedaseltki sama suurt tähtsust kui USAs, kuid maanteede mõõtmiseks sobib Ameerika pikap ka siinmail väga hästi.

KUIDAS HINDAME?

Iga auto saab kümne palli skaalal kaks hinnet: ratsionaalse ja emotsionaalse. Esimese puhul loevad praktilisus, hinna ja omaduste suhe ning muu säärane, teise puhul see, kui palju emotsiooni auto entusiastile pakub.

Ratsionaalne hinne:



Efektiivne ja nutikas hübriidversioon evib mitut eelist, hinnet tõmbavad alla hinnalipik ja tugevalt piiratud valik.

Emotsionaalne hinne:



Muhe pikap. Jaksukas hübriidajam on ühekorraga nii pluss kui miinus.

RENAULT LIISINGU INTRESS 2%



**Euriborist sõltumatu fikseeritud
liisinguintress 2% 5 aastaks**

**lai valik autosid kohapeal laos
tule proovisõidule**

Pakkumine kehtib uutele Renault Clio, Captur, Arkana ja Austral mudelitele alates 13.02.2024 kuni 31.03.2024. Finantsteenuse pakkuja on Luminor Liising AS, tegevusluba 4.1-1/98, tegevuskoht Liivalaia 45, Tallinn 10145, tel. +372 710 1300. Tutvuge liisingutingimustega ning vajaduse korral konsulteerige asjatundjaga. kütusekulu 4,1 – 6,5 l/100 km, CO₂ emissioon 93 – 147 g/km (WLTP).

Renault soovib 

abcmotors.ee

 **Abc Motors**

Abc Motors
Paldiski mnt 105
Tallinn

Pereauto
Pärlimõisa tee 24
Pärnu

**Rael
Autokeskus**
Tallinna mnt 97
Viljandi

Tradilo
Tallinna mnt 73
Haapsalu

Wiru Auto
Kreutzwaldi 7
Rakvere

NISSANI TIPPJUHT:

ELEKTRIPÖÖRE SURUB

Järgmise põlvkonna elektriautod on omavahel välimuselt veelgi sarnasemad kui praegused, usub Nissani asepresident disaini alal Alfonso Albaisa. Tema ise ammutab inspiratsiooni rohkem kui 30 aastat tagasi ja üksnes Jaapani turule toodetud mudelist.

KARL-EDUARD SALUMÄE
karl-eduard.salumae@aripaev.ee

Roosad kiisudega sokid. Nissani asepresident disaini alal Alfonso Albaisa kannab tumehalli ülikonna all musta värvi T-särki – elegantne minimalism, mis näikse disainerite endi riietust tihti iseloomustavat. Nagu ka detailidesse peidetud vimka. Antud juhul siis roosad kiisudega sokid.

Äripäev kohtub Albaisaga Londonis. Vana Maa maailma rahapealinna asub Nissani Euroopa disainikeskus. Paide-suurune Cranfield, mida britid külaks nimetavad, jääb tunnise sõidu kaugusele. Too paik on koduks Jaapani autotootja arenduskeskusele. Nende asutuste sünnipäevad – vastavalt 20. ja 35. – ongi meie jutuaajamise põhjus.

Ajakirjanikele korraldatud ringkäik disainikeskuses on jäänud seljataha. Töötajad kutsuvad saladuste kaitsmise huvides laelähedaste kitsukeste akendega, osalt maa sisse ehitatud hoonet naerulsui punkriks. Arenduskeskuse visiit ootab ees järgmisel hommikul. Salvastavate seadeldis-

Nissani asepresident disaini alal Alfonso Albaisa esitlemas 25. septembril Londonis ideeautot Nissan Concept 20-23, mis mööda kanalit parve peal ajakirjanike ette sõidutati. Sellesama kanali ääres asub ka Jaapani autotootja Euroopa disainikeskus, mille 20. sünnipäeva auks ideeauto üllitatigi. FOTOD: NISSAN



AUTOD ÜHTE NÄGU



tega kohvilauast edasi ei lasta, seisab aegsasti saadetud juhendis.

Albaisa kõrge tämbriga häälmeeenutab pisut filmi “Ära vaata üles” antikangelase Peter Isherwelli oma, kuid midagi maailma hukutavat temast ei õhku. Vastupidi: 59aastane kuuba-ameeriklane on karismaatiline suhtleja ja naeratab laialt. *Keep smiling!*

Ning mida Nissani disainiboss ütleb? Näiteks seda, et ehkki ta on ettevõtte praeguse mudelivaliku kujustuskeele üldiselt rahul, võib seda siiski liigses tõsises süüdistada. “Ma leian, et see ei ole õige suund,” lisab ta.

Rosad kiisudega sokid, mõistate.

Alfonso Albaisa, me teame, et elektriautod muudavad autotööstust tervikuna – seda, kuidas autod sõidavad ja mõjuvad ning milline on nende keskkonnamõju. Ent kui palju on elektripöörde muutmas seda, mismoodi autosid disainitakse?

Paralleelselt toimub mitu protsessi. Veel umbes kolm aastat tagasi ei mõistatud, kui tähtis on elektriautode puhul aerodünaamika. Valitses uskumus, et akude hinnad hakkavad langema, kuid seda pole loodetud tempos juhtunud.

Sestap tuleb hakata vähendama akupakkide suurust, aga mitte autode endi suurust, sest inimesed vajavad ikka sellist autot, nagu nad vajavad. Ning aerodünaamika saavutab üha pöörasemaid ja pöörasemaid tasemeid. Tuleb disainida maastureid, mille õhutakistustegur on nagu sedaanil.

Platvormina annab elektriauto palju vabadusi – sel on tasane põhi, istmed võib panna kuhu iganes jne. Probleemiks on sõiduulatus. Kliendid tahavad saada sõita ühe laadimisega 450 km. See tingib akude suuruse, mis omakorda tingib aga selle, et autode “põrandapindala” (*footprint* – toimetuse) muutub väga sarnaseks.

Kui üritada akutehnoloogia arenduskulusid optimeerida, siis sa saadki enam-vähem ühesuured autod. Ent kui sa oled pakkunud Euroopa turul seitset eri mudelit, siis mismoodi mitmekesistada oma mudelivalikut? Kuidas kõnetada ühtmoodi nii noori inimesi, noori peresid kui ka vanemaid inimesi?

Praegu madistatakse nende küsimustega. Tulevikus terendab täiselektriliste sportautode küsimus. Head lahendust veel pole. Suurte elektrimaasturite ehitamise nippi hakatakse kätte saada, selles olen lootusrikas.

Kas on õige väita, et praeguse seisuga taob elektripöörde autosid ühesugusemaks ning autotootjate ees lasub ülesanne need uuesti erinevamaks muuta?

(Noogutab – toim) Jah. Akude tõttu muutuvad autode teljevahed äärmiselt sarnaseks ja kuna kujutuse põhijooned määrab aerodünaamika, siis kipuvad need ka üha ühesugusemad välja nägema. Eriti järgmise põlvkonna autod.

Praeguste elektriautode disain on siiski küllaltki erinev. Mõelgem näiteks Ford Mustang Mach-E või mõne elektri-Volvo peale. Kuid need disainiti ju sisuliselt kuus aastat tagasi. Minu oletus on, et järgmisi mudeleid luues annavad insenerid juba väga ranged nõudmised ette ja nii igas autofirmas.



Miks on elektriautode puhul nii keeruline disainida asja, mida me tavatsesime kutsuda iluvõreks? Kui seda pide, siis kipub autonina nadi välja nägema, ent selle joonistamine on samuti trikkas.

(Naeratab laialt) Mnjaa, see on tõsi ...

Aga miks siis ikkagi?

Ma arvan, et hiinlased on selles ülejäänutest osavamad. Neil on autosid, mille puhul ei teki tunnet, et võre on puudu.

Eks see ole lihtsalt üleminekufaas. Kui autonina nii tähtsat elementi ei ole ühtäkki enam vaja, siis sellega kohanemine nõuab aega. See läheb vastuollu sellega, kuidas disainereid on õpetatud. Näiteks mina olen 35 aastat disaininud autosid, millel on iluvõre! Aga küll me kohaneme, ja seda pigem kiiresti.

Ma tahan teie käest küsida ka Nissan Figaro kohta.

(Naeratab veelgi laiemalt) Jaa!



Veel umbes kolm aastat tagasi ei mõistatud, kui tähtis on elektriautode puhul aerodünaamika. Valitses uskumus, et akude hinnad hakkavad langema, kuid seda pole loodetud tempos juhtunud.

KAS OECD TEGI ETTEPANEKU, ET EESTLANE VÕIKS MAKSTA ESIMESEL AASTAL 28 X ROOTSLASE JA 23 X SAKSLASE AUTOMAKSU?



HONDA CR-V | LEVINUD SÄÄSTLIK JA TURVALINE
2017a 2.0L 114kW bensiin nelikvedu
TURUHIND CA. **18 500 EUR**

RAHVAAUTO



Aastamaks

200 EUR

Registreerimistasu

0 EUR (PUUDUB)



Aastamaks

165 EUR

Registreerimistasu

0 EUR (PUUDUB)



Aastamaks

321 EUR

Registreerimistasu

4234 EUR

SAKSAMAAL JA ROOTSIS *PUUDUB* REGISTREERIMISTASU.

**SAKSAMAA ja ROOTSI REGISTRIST AJUTISELT ARVELT MAHA VÕETUD
SÕIDUKI EEST *EI MAKSTA* MOOTORSÕIDUKIMAKSU.**

**SAKSAMAAL *136,6* AUTOT KM², EESTI LIIKLUSES *16,4* AUTOT KM² KOHTA.
EESTI ON HAJAASUSTUSEGA RIIK. AUTO ON VAHEND ELUS PÜSIMISEKS.**

PROGNOOS: Automaks ei täida eesmäärke. Kui see kehtestatakse 2025 aastast siis:

- Sõidukite registreerimine Eesti Vabariigis langeks kordades 2025 ja 2026 aastal.
- Lisaks prognoositud mahus registreerimismaksu laekumisele, ei laeku riigikassasse ka sõiduki ostuhinnast 22% moodustavat käibemaksu!
- Osad sõidukid registreeritakse nüüdsest teistesse riikidesse ning nende käibemaks laekub ka teiste riikide eelarvesse!
- Järevalvele hakatakse kulutama suuri summasid meie riigi eelarvest!
- Eesti inimesele lähedaks sõidukid ebaõiglaselt kalliks!
- Autopark läheb vanemaks, saastavamaks ja ebaturvalisemaks!
- Sõidukeid kasutavad teenusepakkujad kannavad lisakulud inimestele lõpphindadesse!

**KIRJUTA KOALITSIOONISAADIKUTELE,
KUIDAS AUTOMAKS SULLE TEGELIKULT MÕJUB!**

**KOPUTA OMA RAHVASAADIKU SÜDAMETUNNISTUSELE ENNE,
KUI ON LOOTUSETULT HILJA!**

autoomanikud.ee

Te mainisite seda autot täna Nissani disainikeskuses kõneledes mitmel korral. Niisiis paistab teil olevat selle kujustusele südames eriline koht. Miks?

Sest see auto jahmatas mind.

Ma alustasin Nissanis 1988. aastal. Tolle aasta oktoobris – ma mäletan seda tänini selgelt – lendasin ma esimest korda töö asjus Jaapanisse. Nagu kord ja kohus, tehti mulle ringkäik.

Ühes ruumis oli sportauto savimakett. Üleni pruun, ilma värvideta, aga kohe oli aru saada, et see on vapustav. Ma küsisin palju küsimusi esitulede ja kapoti kohta, mille disain oli hästi sujuv. Klassikalise kujuga autost õhkus elegantsi. Selleks autoks oli Nissan 300Z.

Ent järgmises ruumis oli Figaro savimakett. Ma küsisin seda nähes: “Misasi see veel on?!”

1988. aastal ei olnud veel autoduses nn retrodisaini. Algupäraseid Volkswageni põrnikaid endiselt toodeti, kuid seda ei peetud retroks. See oli põrnikas, ei rohkemat.

Aga Figaro, see auto oli minu jaoks šokk. Ma olin modernist ega isegi mõelnud minevikku vaatamisele. Kuid nähes savivormis selle pisemaidki detaile – kroomliste kaitseraual, tilgakujulisi esitulesid ... –, mõjus see mulle nagu Fellini film! Mõtlesin, et see kuulub Rooma purskkaevude vahele, mitte Jaapanisse.

Kas tänapäevaste turvanõuete ja muude tingimuste juures on üldse võimalik luua nõnda kompaktset ja elegantset autot?

Elektriauto puhul on see keeruline. Jõuame jälle akude juurde tagasi. Ning teil on õigus – turvanõuded mängivad samuti rolli.

Kuid kas te sellele vaatamata püüate?

Alati! Ma olen üldjoontes Nissani mudelivaliku disainiga rahul, aga meie autod on üsna tõsised. Isegi praegune Juke on vähem mänguline kui eelmine. Esimene Juke oli võluv, sel oli vaat et inimlikku sarmi. Uus mudel sai nägusam, ehkki see on jätkuvalt omanäoline.

Meil pole enam selliseid mudeleid nagu näiteks Cube (Nissani ekstreemselt kandiline väikeauto – toim), tõsisust on palju rohkem. Ma leiän, et see ei ole õige suund.

Hiina autotootjad teevad elektripöördega tõsist võidukäiku. Kas see pööre avab uusi võimalusi ka väikeriikidele, nagu Eesti? Mida Eesti-sugune riik tegema peaks, et autotööstuses jalg korralikult ukse vahele saada?

Te peaksite hiinlastelt õppima. Hiina autotootjad on sisuliselt idufirmad. Nüüdseks peame näiteks Geelyt ja Niot suurteks firmadeks, kuid

3 MÕTET:

- Tesla aitab autotööstust meeletult edasi. Mida rohkem on neid, kes barjääre purustavad, seda vähem need meid kammitsevad.
- Hiina tootjate suurimaks trumbiks on arendustöö kiirus. Nad teevad mitmeid asju väga hästi ja annavad maailmale õppetunni.
- Me oleme uues ajajärgus, kus auto valmistamiseks ei pea olema suurettevõtte. See avab ka Eesti-sugustele väikeriikidele võimaluse.



Nio oli lähiminevikus nii-öelda ühe auto ettevõtte, mille tegevjuht unistas akuhalduse vallas revolutsiooni tegemisest.

Me oleme uues ajajärgus, kus auto valmistamiseks ei pea olema suurettevõtte. Kusjuures ma pole kindel, kas see tuleneb elektriautodest. Pigem on tegu uutmoodi ettevõtlusvaimuga, mille hiinlased löid.

Minu meelest on see suurepärane. Sama käib Tesla ja Elon Muski kohta – Tesla aitab autotööstust meeletult edasi! Mida rohkem on neid, kes barjääre purustavad, seda vähem need meid kammitsevad.

Tesla arendustöö ei käi eriliselt kiiresti, aga need autod paistavad silma tarkvara poolest. Me oleme selles vallas Teslalt palju õppinud. Hiina tootjate trumbiks on arendustöö kiirus ja ka kvaliteet, aga ennekõike ikkagi see, millise kiirusega nad oma tooteid arendavad. See on hulumeelne! Ja me kõik peame sellest õppima, sellega kohanema.

Soovitus mistahes riigile kõlab niisiis, et uu- rige, kuidas hiinlased toimetavad. Nende tegevus on väga organiseeritud ja teadlik. Väga muljetavaldav.

Kas te imetlete hiinlasi või kardate neid?

Ma arvan, et iga imetlusega kaasneb teatud annus aukartust. Ning piir imetluse ja kartuse vahel on õhuke, sest me oleme äris ja võistleme paljudel turgudel, seal hulgas Hiina enda turul. Hiinlased teevad mitmeid asju väga hästi ja annavad maailmale õppetunni. **A**

Nissan Figaro kujustus rabis Alfonso Albaisat, ent kaugeltki mitte ainult teda. Ehkki seda toodeti vaid 1991. aastal ning üksnes Jaapani koduturu jaoks veidi enam kui 20 000 eksemplaris, leidis tillukeste mõõtmega retroautoke austajaid terves maailmas.

FOTO: NISSANI ARHIIV



10 000 ESMAABIKOMPLEKTI

Kingi ukraina võitlejale taktikaline esmaabikomplekt! Komplektis sisaldub žgutt, rõhkside, 2 rulli sidet, haavaplaastrid ning termotekk. Esmaabikomplekt kuulub iga võitleja põhivarustusse ning tagab seeläbi nii võitleja, kui ka tema kaaslaste esmase võimekuse päästa elusid. Ühe komplekti hinnaks on ca 25 eurot.

100 DROONI

Anna oma panus 100 drooni ostmiseks! Lahingkeskkonnas kasutatakse tsiviilmaailmas tuntud DJI droone erinevatel eesmärkidel. Riigikaitse Edendamise Sihtasutuselt on Ukraina rahvuskaart soovinud droone, millel on termokaamera, et tagada üksuste luurevõimekus. Ühe drooni hinnaks on ca 4300 eurot.

Riigikaitse Edendamise Sihtasutus kogub annetusi, et toetada varustuse ning meditsiinvahendite ostmist ja saatmist sõjakoldesse. Sihtasutus ei maksa rahalisi toetusi ning teeb koostööd Ukrainas ainult hinnatud usaldusväärsete partneritega. Lahingväljale saadetava varustuse ostame ja komplekteerime Eestis..

ANNETADA SAAD:

Pangaülekandega

Makse saaja:
RIIGIKAITSE EDENDAMISE SA
Swedbank: EE162200221078603616
Selgitus: Toetus Ukrainale

Helistades annetustelefonidele

900 1380 - 10 €
900 2380 - 25 €
900 3380 - 50 €

Füüsiliste isikute annetustelt tagastab riik järgmise aasta tuludeklaratsiooni alusel tulumaksu, kui märgite ülekande selgitusse ka isikukoodi.

www.riigikaitse.ee



Volkswageni müügihiti Tiguan uusversioon: säästlikud hübriidajamid ja kõrgklassi varustus

Tiguan on praegu üks edukamaid Volkswageni mudeleid maailmas. Alates mudeli debüüdist 2007. aastal on rohkem kui 7,6 miljonit ostjat teinud valiku selle keskmise suurusega linnamaasturi kasuks. Tiguan kolmas põlvkond on nüüd lisaks turboga varustatud diiselmootorile saadaval ka bensiinimootoriga kerghübriidina (eTSI) ning pistikhübriidina (eHybrid), millel on pikk täiselektriline sõiduulatus umbes 120* km ja kiire alalisvooluga (DC) 50 kW laadimine. Bensiinimootoriga kerghübriidi avamüügi erihind algab 31 500 eurost ning eHybrid 39 750 eurost.

Alates 2018. aastast on Baltimaades müüdud ligi 10 000 uut Tiguanit, neist umbes 3000 sõidavad Eesti teedel. Margi ühe kõige ikoonilisema mudeli uus versioon on täiustatud tipp tehnoloogia ja kütkestava karismaatilise disainiga. Uus intuitiivne info- ja meelelahutussüsteem ning uus adaptiivse vedrustuse juhtimine DCC Pro, mis tagab suurema mugavuse ja parema dünaamika, teevad uuest Tiguanist atraktiivse linnamaasturi. Lisavarustuses on *premium*-klassi mudelitelt pärit esiistmete pneumaatiline massaažifunktsioon ja IQ.LIGHT HD maatriksisid. Uue põlvkonna auto pagasiruumi mahutavus näitab suurepärase ruumikasutust: kuigi uus Tiguan on eelkäijast ainult 30 mm pikem (4539 mm), on selle pagasiruumi maht kasvanud 37 liitri võrra 652 liitrini.

Pea 120 kilomeetrit elektri toel

Tiguan pistikhübriidil on pikk, umbes 120-kilomeetrine täiselektriline sõiduulatus, mis võimaldab igapäevased linnasõidud teha ainult elekt-

ri toel. See teeb Tiguan eHybridist väga ökonoomse ja madalate kasutuskuludega linnamaasturi. Pika elektrilise sõiduulatuse tarbeks salvestab uue eHybridi kõrgepingeaku oluliselt rohkem energiat kui tema eelkäija. Pike-mate sõitude jaoks lubab aga elektrimootori ja uue 1,5-liitrise 150 kW (204 hj) võimsusega turbobensiinimootori kombinatsioon enam kui 900 km pikust sõiduulatust.

Põhivarustuses on saadaval 19,7 kWh liitium-ioonaku ja CCS kombineeritud laadimise pistikupesa, mis sobivad nii vahelduvvooluga (AC) kuni 11kW kui ka kiireks alalisvooluga (DC) 50 kW laadimiseks. Aku laadimiseks 0–80 protsendini kulub kiirlaadimise korral 25 minutit, aeglase laadimise korral saab aku laadida 1–100 protsendini kahe tunniga.

Hiljem lisandub uuele Tiguanile Plug & Charge'i funktsioon, mis teeb laadimise kiirlaadimisjaamades või kodus veelgi mugavamaks. Sõiduk registreerib end Plug & Charge'i funktsiooni-



ga laadimisjaamas ja aktiveerib jaama, misjärel algab laadimisprotsess automaatselt. Selleks on vaja sobivat laadimislepingut, näiteks We Charge.

Ökonoomsust pakkuv kerghübrid

Kuna igal autoomanikul pole privaatset laadimisvõimalust, pakub Volkswagen säästlikku elektrienergia kasutamist kahe erineva 48 V kerghübridi näol, mis annavad võimsust 96 kW (130 hj) ja 110 kW (150 hj).

Väike elektrimootor annab lisajõudu kiirendamisel ja võimaldab teatud olukordades sõidu ajal sisepõlemismootori välja lülitada ning elektril jõul edasi liikuda (ummikutes, vabajooksul). Selle tulemuseks on kõrgem efektiivsus ja kuni 0,5 l/100 km väiksem kütusekulu.

Esmaklassiline sõitjateruum

Lisaks uue põlvkonna ajamile on uuel Tiguanil ka esmaklassiline sõitjateruum ning uus intuitiivne info- ja meelelahutussüsteem.

Tiguan interjäär on luksuslik, seda on põhjalikult uuendatud ja ümber kujundatud. Neljanda põlvkonna modulaarsel teabe- ja meelelahutusmaatriksil MIB4 põhinev juhiala Digital Cockpit jagab juhile teavet ning võimaldab kasutada erinevaid digitaalseid teenu-seid ja rakendusi. Kuni 38 cm (15 tolli) diagonaaliga ekraan kuvab olulisi funktsioone nagu navigeerimine, helisüsteemi ja kliima juhtimine ning on kiirelt otseteedega kohandatav. Digitaalsete näidikupaneeli navigatsiooni-vaade näitab konkreetset sõidurada ja suunab juhti seda õigel ajal vahetama. Uut miniekraaniga varustatud pöör-nuppu saab kasutada sõidurežiimide, raadio helitugevuse või ka tausta-

valgustuse värvide seadmiseks. Paljusid sõiduki- ning teabe- ja meelelahutusfunktsioone saab hõlpsalt seadistada uue IDA häälassistendi abil. Häälassistent vastab ka kõikvõimalikele küsimustele, millele vastuste leidmiseks kasutab erinevaid andmebaase. Volkswagen on esimene autode suurtootja, kes lisab alates 2024. aasta teisest kvartalist Chat GPT põhivarustusse. Uue Tiguan omanike jaoks on Chat GPT kasutamine samast hetkest alates ka allalaaditav. Lisavarustusse kuuluv uus akustikapakett võimaldab oluliselt vähendada salongisisest müra. Keskkonsoolis on nüüd ka rohkem hoiuruumi ja spetsiaalne koht kahe mobiiltelefoni samaaegseks laadimiseks.

Kvaliteetsed materjalid, uued istmed ja tõhus müraisolatsioon suurendavad sõitjate mugavust. Sõltuvalt varustuspaketist on ergoActive esiistmetel nimmetoe neljasuunaline reguleerimisvõimalus ja pneumaatiline 10-kambriline survemassaaži funktsioon. Istmete programmeerimisfunktsioon aktiveerib automaatselt teatud kindlatel välistemperatuuridel istmesoojenduse või -jahutuse. See funktsioon on tavaliselt saadaval ainult luksusklassi mudelites.

Rohkelt abisüsteeme põhivarustuses

Paljud mugavus- ja abisüsteemid on põhivarustuses. Nende seas nii Side Assist (reavahetussüsteem), Front Assist (autonoomne hädapidurdus), Lane Assist (reahoidmissüsteem) kui ka Rear View (tahavaatekaamera), aga ka dunaamiline liiklusmärkide tuvastus.

Samuti on saadaval lai valik lisavarustust: Park Assist Plus ja Park Assist parkimisabisüsteemi mälu funktsioon jätab meelde auto parkimismanöövrid

UUEL TIGUANIL ON NÜÜD HÜBRIIDAJAMID. KUMB VALIDA - eHYBRID VÕI KERGHÜBRIID?

Pistikhübridi puhul saab juht soovivi korral valida, kas kasutada sõitmiseks elektrimootorit või bensiinimootorit. Pistikhübrid ei lae akusid üksnes vooluvõrgust, vaid ka bensiinimootori töötamise ajal ning sarnaselt kõikide elektriautodega toimub sõidu ajal pidev voolu regeneratsioon (akut täidetakse ka pidurdamise ajal, mäest alla sõites jm). See tähendab, et säästlike sõiduvõimalustega saab aku sõiduulatust tunduvalt suurendada. Pistikhübrid sobib ideaalselt neile, kes igapäevaselt teevad valdavalt linnasõite, võimaldades nõnda olulist kokkuhoidu kütuselt ja olulist keskkonnasäästu.

Kerghübridide puhul on peamiseks jõuallikaks sisepõlemismootor, mida toetab elektrimootor eraldi seisa akuga. See aitab kohapealt startimisel ja kiirendustel vähendada sisepõlemismootori koormust, mille tulemusel väheneb mõnevõrra auto kütusekulu võrreldes tavapärase sisepõlemismootoriga autoga. Kerghübridi akut väliselt laadida ei saa, aku saab energiat sisepõlemismootorilt ning regeneratiivsel pidurdamisel. Kerghübrid sobib eelkõige nendele, kes peavad tege-ma ka pikema sõite, kuid kelle jaoks on oluline ökonoomsus ja keskkonnasääst.

** Täiselektriline sõiduulatus määratakse kõige madalama varustusastmega eHybridi veeremiskatsel vastavalt kergsõidukite üleilmsele ühtlustatud katsemenetlusele (WLTP). Tegelik WLTP-põhine täiselektriline sõiduulatus võib olenevalt varustusastmest erineda. Tegelik täiselektriline sõiduulatus sõltub sõidustiilist, kiirusest, mugavusfunktsioonide või lisavarustuse kasutamisest, välistemperatuurist, reisijate arvust, läbitava maastiku omapärasest ning aku vananemis- ja kulumisastmest.*

kiirustel alla 40 km/h ja kuni 50-meetrise sõidukaugusega. Selleks peab juht ühe korra isegi parkima ja parkimismanöövri salvestama. Uus on ka kaugparkimisabiline Park Assist Pro – samanimelise rakenduse abil on võimalik Tiguan parkimiskohale ja välja juhtida mobiili abil näiteks olukordades, kus parkimiskoht on kitsas ja autost väljumiseks või sisenemiseks ei jää ruumi. Trailer Assist on abiks järeelhaagisega manööverdamisel. TDI ja 4MOTION nelikveo kombinatsioon võimaldavad vedada kuni 2300 kg raskusega haagist.



LAMBORGHINI V10 JA MOOTORITE ORU KAJA

Kaks pikka sõidupäeva.
Sadu kilomeetreid mööda
kuulsa Mootorite Oru
teid. Kõik praegused
Lamborghini Huracáni
versioonid – jah, ka
Sterrato ja STO. Ning
muidugi see hääl ...

KARL-EDUARD SALUMÄE
karl-eduard.salumae@aripaev.ee

Lamborghini Huracán Tecnicaid oli
kaks, kuldseid keskteed kiiruse ja
kasutusmugavuse vahel mõlemad.

FOTOD: LAMBORGHINI

Jokkis onkel ajab käed laiali ning tahaks tüüpilisest Põhja-Itaalia mägikülalt läbi sõitvaid Lamborghinisid justkui ükshaaval emmata. See on kõige omapärasem tervitus, mida ma paari päeva jooksul kogen, aga kaugeltki mitte ainus.

Emad-isad tõmbavad pönnid külje kõrvale – vaadake, Lamborghinid! Lapsed lehvitavad. Ringristmikul olevad autod pidurdavad seisma, et “Lambodele” heasoovlikult teed anda. Mõni vastutuliija tõrjutab signaali.

Emilia Romagna maakond pole üksnes Itaalia gastronoomiliseks keskpunktiks, vaid ka kogu maailma kiirete sõidukite tootmise südameks. Mootorite Oruks kutsutav piirkond on peale Lamborghini sünni- ja kodukohaks “sellele teisele Itaalia sportautomargile”, lisaks veel Maseratile, Paganile, Ducatile ja Dallarale, samuti mitmele ringrajale, millest kuulsaim Imola.

Ning niisugune kesteval ajalugu tõepoolest väljendub argielu romantikas, kus inimesed ei jagune “meieks ja nendeks” vastavalt sellele, kummale poole mitusada tuhat eurot maksva neljarattalise tuuleklaasi jääda. Mõgilise Fiat Multipla tuhi kohalik suhtub edeva superauto roolijasse nagu pereliikmesse, sest need autod on osa Emilia Romagnast. Nende valmistamine annab inimestele tööd ja põhjuse olla uhke.

Kuidas maadliigi iluduse juht ning tema tervitaja kommunikeerivad? Selles protsessis on loomulikult palju visuaalset, alustades auto välimusest ja jätkates itaallaste žestidega. Ent vähetahtis ei ole heli. Mootori oma. Tänu sellele teavad lapsed tänava äärde valmis tulla. Ehitusmehed näitavad käega: üles, üles!

Niisiis: kui sa austad kohalikku kultuuri, siis vajutad nupust väljalaskeklapid pärani lahti ning vahetad imetlejaga kohakuti jõudmise hetkel käigu – või paar – alla. “Perfetto, Karl. Bravo!” kiidab kõrvalistmelt autokaaslane, Itaalia ajakirjanik Gabriele.

Ainult et Mootorite Oru kaja on muutumas. Paraku mitte paremaks.

Hüvasti, V10!

Mudelina juba kümmekond aastat vana Lamborghini Huracán kaob peagi koosteliinilt. Huracáni järeltulijat parajasti testitakse.

Järeltulijast saab mitmes mõttes päevselgelt etem auto. Moodsama tehnoloogiaga. Võimsam ja kiirem. Ikka kõvasti võimsam ja kiirem, aga samas keskkonnasõbralikum. Jäigema kere ning võimekama vedrustusega. Kaasaegsena sõitjateruumi ja palju kaasaegsena puutemajandusega. Parema varustusega. Argisõitudeks hoopis mugavam.



Eestpoolt minema hakates:
Evo Spyder, STO, Tecnica.

LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

võimsus: 610 hj (449 kW)
kiirendusaeg 0–100 km/h: 3,4 s
tippkiirus: 260 km/h
tühimass (kuiv): 1470 kg
proovitud autode hinnad:
303 000 ja 326 500 eurot

LAMBORGHINI HURACÁN STO

võimsus: 640 hj (470 kW)
kiirendusaeg 0–100 km/h: 3,0 s
tippkiirus: 310 km/h
tühimass (kuiv): 1339 kg
proovitud auto hind:
349 000 eurot

LAMBORGHINI HURACÁN TECNICA

võimsus: 640 hj (470 kW)
kiirendusaeg 0–100 km/h: 3,2 s
tippkiirus: 325 km/h
tühimass (kuiv): 1379 kg
proovitud autode hinnad:
229 500 ja 249 000 eurot

LAMBORGHINI HURACÁN EVO SPYDER

võimsus: 640 hj (470 kW)
kiirendusaeg 0–100 km/h: 3,1 s
tippkiirus: 325 km/h
tühimass (kuiv): 1542 kg
proovitud auto hind:
255 500 eurot

Jah! Kasvulaen **kasvatab Sinu äri.**



Intress
7,7%
+ 6 kuu euribor

Laen kinnisvara tagatise
väikeettevõtetele projektide
rahastamiseks või käibekapitali
soetamiseks. Tagatisvara
hindamine tasuta.

Helista: 1203
hypoteeklaen.ee

Tegevust rahastab Euroopa Liit tööhõive ja sotsiaalse innovatsiooni programmi (EaSI) raames
ning Euroopa Investeermispanga ja Euroopa Investeermisfondi vahenditest.



Finantsteenust ettevõtetele pakub Hypoteeklaen AS.
Enne teenuse kasutamist tutvu tingimustega ja konsulteeeri asjatundjaga!



Allakirjutanu Huracán Sterrato roolis. Kullipilgulised märkavad, et keskkond on autole igati sobilik.

Kustkohast ma seda kõike võtan? Ütleme selle nime välja: Ferrari. Tema paletis asub Huracán koha peal 2022. aastal müügile jõudnud 296 GTB, mis ongi täpselt selline nagu tulevase Lamborghini V10 kirjeldus. Konkurentsis püsimiseks on arenguhüpped vältimatud.

Kuid sama kindlalt võib väita, et ühes aspektis toimub taandareng ning Huracán jäädakse igatsema. Nimelt hääles.

296 on Huracánist oma 200 hobujõudu võimsam. Kakssada! Ainuüksi selle 3-liitrine kahe turboga V6 arendab rohkem võimsust kui Lambo 5,2-liitrine V10 – 660 vs. 640 hobujõudu. Sisepõlemismootorile sekundeeriv elektrimootor paisutab näitaja lausa 830ni, lubades teisalt linnaoludes puhtalt särtsu jõul vereda.

Aga midagi pole teha – turbolaaduritega väiksema jõuallika helitaust on kohitsetud. Puhast fütüka. Nüüdseks 20 aastat meiega olnud Lamborghini V10 võib olla onu Heino, ent sel juhul on ta Heino Eller, luues nõnda filigraanselt komponeeritud sümfooniast, nagu suudavad üksnes paljusilindrilised vabalthingavad mootorid.

Seepärast ma Mootorite Orus olengi – et jätta V10-ga vägevasti hüvasti.

Tõsi, ametlikult ei ole kinnitatud, et Huracán järglane (mis iganes selle nimeks pannakse) saab turbod ja hübriidsuse, kuid seda võib pidada avalikuks saladuseks.

Isegi võõrustaja, st Lamborghini ütleb, et paa-

ripäevase sõiduüritusega “tähistatakse kogu V10 mudelivalikut”.

Kaks täispikka sõidupäeva. 600 kilomeetrit Emilia Romagna – ja tükike Toscana – eripalgelisi teid. Kõik praegused Huracán versioonid. Jah, ka Sterrato ja STO. Veel kord: vägevasti hüvasti.

Meelierutava kõlapildiga kümnesilindriline on Huracánide ühisosa. Aga millise mälestuse jäta need nii-öelda lättepaigas sõites?

Toimivalt jabur Sterrato

Täiesti mõttetu auto. Madalatele tungidele rõhuv masin rikastele poosetajatele. Ärariikutud sportauto.

Needsamad puristid, kes jäävad vana kooli mootoreid taga igatsema, võivad Huracán luigelaulu, vaid 1499 eksemplaris toodetavat maasturlikku eriversiooni Sterrato umbes niimoodi kostitada. No kes sellise päriselt maastikule viib, kõlab loogiline küsimus.

Ent siinkohal tuleks vastu küsida: kui paljud Huracánid näevad realselt ringrada? Ja kui sageli?

Muide, Emilia Romagna keskuseks oleva Bologna ümbruses leidub küllaga kehvi teid. Ei midagi erakordset, tüüpilised äravajunud ja -kulu-



Nüüdseks 20 aastat meiega olnud Lamborghini V10 võib olla onu Heino, ent sel juhul on ta Heino Eller.

Koorem täis soodsalt ja kiirelt - **VAID 6 TÕSTEGA!**

Suure tõstevõimega ja universaalsed
(sobivad paljudeks töödeks nagu kuhjamine
kauba laadimine, platsi puhastamine jm)
Dieci Agri teleskooplaadurid on saadaval
FORKLIFT OÜ tootevalikus.

Küsi pakkumist: info@forklift.ee.

www.forklift.ee



6,5 tonni

5 m³

26 m³

sõidukiirus 50 km/h!

nud asfaldilindid, millesarnaseid kohtab pea igas maailma nurgas, sealhulgas Eestis. Ning vaat niisugustes sugugi mitte erilistes tingimustes lööb Sterrato talent särama.

Sterrato muudab superautoga sõitmise muretuks. 17sentimeetrine kliirens ei tee sellest just tõsivelist džiipi, aga hariliku Huracániga võrreldes lisandunud 4,4 sentimeetrist piisab, et vabastada sohver vajadusest lennult tuvastada, missugused teelapid on valminud enne ja missugused pärast palgapäeva. Täiendavat kindlust annab teadmine, et kui kuskil peakski pisut nässu minema, siis aitavad tutske alumiiniumist põhjakaitse ja tugevdatud küljekarbid hullema ära hoida.

Esimene sõidupäeva eelõhtul Lamborghini tehase eest Sant'Agata asulast hotelli poole minema asudes üllatab Sterrato vedrustus sellega, et polegi nii pehme, kui võiks arvata. Samas: mida paginat tõstetud superautolt üldse oodata?

Juba esimese sõiduga saab ühtlasi selgeks, et vihmastes oludes lubab "dakaristatud" Huracán end külgepidi libistada küll. Eks sellele aita kaasa nii raskuskeskme suuremas ulatuses liikumine, mehaaniline tagumine diferentsiaalilukk kui ka Bridgestone'i poolt spetsiaalselt Sterrato tarbeks väljatöötatud rehvi, mudelinimega Dueler AT002. "Maailma esimene *run-flat*-tehnoloogiaga maastikurehvi superautodele," uhkustab valmistaja.

Huracán Sterrato kõlab kontseptsioonina sama jaburalt. Kuid mis ajast superauto mõistlik peab olema? Ennem peab see meenutama Batmobiili, mida Sterrato tagantpoolt teebki.

Selle mootor arendab teiste Huracánide 640 hobujõu asemel 610, öeldavasti katusele viidud õhuvõtu tõttu. Sterrato on kõige aeglasem Huracán ... ning see ei loe vähimatki.

Sterrato tikkus olema inimeste lemmik ning ma mõistan neid täiesti. Lamborghini võis selle üllitamisega sattuda suurema avastuse peale.

Mõõtmaltult ehe STO

STO on *hardcore* Huracán. Kaalusäästu huvides igapidi õhukeseks aetud üdini funktsionaalse aerodünaamikapaketi vali ja raputav tagaveoline puška, mis mõeldud taluma vägagi reaalseid rajapäevi. Seega võiks eeldada, et kõiksugu kiiruslikud näitajad on selle puhul A ja (ST)O.

Ei ole.

Turbode ja/või elektrimootori(te) abita tänapäeval autokaartide mängus lauda puhtaks ei löö. Huracán STO lõviosas süsinikkiust keros veelgi valjemalt lõõritav V10 pakub autos olijaile meeldejääva vistseraalse elamuse, ent külmade numbrite keeles sahiseb Super Trofeo Omologata – seda too lühend tähistabki – moodsamate jõuallikatega konkurentide seatud lati alt läbi.





Siin nad on. Huracán Sterrato tunneb ära maasturliku olemuse, STO suure tagatiiva ning Evo Spyderi mõistagi puuduva katuse järgi. Huracán Tecnica näeb kõige “tavalisem” välja.



Sõita olnud autode olemus ja varustus erinesid suu-
rest. Nende ühisosaks oli
vaimustav V10 mootor.



Õigel pool 4500 pööret antavat rokk-kontserti kuulates ning tagasisidest pakatavat autot nautides ununevad sekundid muidugi sootuks. See ongi asja uba. Raju-Huracáni väärtus seisneb mõõtmaltult ehedas sõiduelamuses.

Nelikveolisest Sterratost tulles mõjub STO rool nagu samurái mõök pärast võinuga. Hästi, liialdan, aga mõte jääb samaks. Äärmiselt kiire ülekandega juhtseade lausa kihiseb sõrmeotste vahel. Ning sõrmeotstega sa võidki seda hoida, sest rool on oma meeldivuse juures üllatavalt kerge.

Ka kõik muu käib STOs teravamalt reaktiivina, vahetumalt, nüansirikkamalt, kaasahaarava agressiivsusega. Nii gaasi- kui piduripedaal on lühema käiguga ja sellevõrra naksakamad, korralike labadega käsutatava seitsmeastmelise käigukasti niigi viivitusteta vahetused veelgi konkreetsemad. Nina keerab kurvi sama innukalt kui kardikeskuse kõige ülejuhitavam kart ning Brembo võidusõidu sugemetega keraamilised pidurid toimivad soojust peast imeliselt.

Magnetvedelikuga täidetud amortisaatorid teevad tubli pingutuse, et sõitjaid ebatasasustel säästa, kuid mõistagi on sõit Huracán STOga intensiivne kogemus. See on olude suhtes tundlik ja mitte igäihe jaoks.

Teistpidi jälle võib väita, et just STO kujul võetakse V10st maksimum. Tuuakse see eriliselt esile.

Pärast kolmanda käiguga jõulibisemistest pi-

kitud sõitu niisketel ja käänulistel kõrvalteedel kulub pisuke hingetõmme ja kontide sirutamise marjaks ära. Kuid hetke järel kibelen ma teele tagasi. Minu silmis kehastab see kolmetähelise lühendiga versioon Huracáni tippmarki, õelgu stopper mida tahes.

Keskmisel – hea ja halb

Pärast Sterratot ja STOd mõjub Huracán Tecnica tahes tahtmata ... keskmisena. Kuldseks keskteeks olema mõeldud versiooni puhul ongi nii loogiline. STOga on side loomulikult lähedasem, nelikroolimisega kombineeritud tagavedu jne.

Ühe Tecnica juhikohal teen ma kogu reisi – ja võib-olla ka senise elu – ägedaima sõidu, kui võtan sappa Lamborghini Urus Performantega saateauto rolli täitvale Miloš Pavlovićile. Tema on Lamborghini lepinguga profivõidusõitja, kes kihutas omal ajal vormel Renault' maailmasarjas Sebastian Vetteliga ratas rattas.

Miloš ei ole ülbe hullumeelne, kes avalikel teedel kaasliiklejaist ei hooli, vaid kaalutlev ja silmapaistvalt intelligentne professionaal. Aga ta ilmselgelt oskab sõita. Ja tunneb kohalikke teid.

Tempo kasvab. Ma püsin sabas. Tempo kasvab



Nelikveolisest
Sterratost tulles
mõjub STO rool
nagu samurái
mõök pärast võinuga.

KAMJO
the art of handmade



Golden People

SEE ONGI LUKSUS

JUBA NIIGI KÕRGED STANDARDID ON NÜÜD VEELGI
KÕRGEMAD. SEDA KÕIKE TÄNU KONTINENTAALVOODILE
GOLDEN PEOPLE.

*Vaid magades
puhkavad su vaim ja
keha tõeliselt*

Kas teadsid? Golden People voodis on 29 kihti looduslikke täitematerjale | Väärtuslik hobusejõhv vahekihtides | 5-tsooniline põhimadrats | Madratsisse paigaldatud 9273 vedru | 100% käsitöö | 180x200cm voodi kaalub 210kg

KAMJO
the art of handmade

Pärnu mnt 139C/1, Tallinn, TEL: +372 566 44 123
E-MAIL: info@kamjo.eu, www.kamjo.eu





Kaks pikka sõidupäeva maalilistel Itaalia teedel pakkusid elamuse, mis ei unune vähemasti niipea.

veel. Ma püsin jätkuvalt sabas. Liiklus on hõre, paljud kurvid ilusti n-ö läbinähtavad ...

Pikk jutt lühidalt kokku võetuna: ajuti kaapis põhi maad nagu F1 autodel Monza ringraja pikka-de sirgete lõpus ning piduripedaal muutus (STO-ga võrreldes vähemtõsistele) keraamilistele ketastele vaatamata tuntavalt pehmemaks. Ausõna!

“Nüüd peame pidureid jahutama,” sedastabki Miloš raadisaatjas. “Need autod pole nii pikalt nii karmilt kasutamiseks mõeldud.”

Kogu selle lustimise õppetund? Harilikku laadi Huracán on tagaveolisena ütle mata mõnus. Roolitunnetus pole nõnda eriline nagu STO-l, aga siiski kõvasti parem kui nelikveolistel. Nüri kalduvust alajuhitavusele, mille eest Huracán eeri algupooles kritiseeriti, Tecnica ei evi. Mitte et see juba vaikselt häälel küsimise peale hõlpsalt kontrollitavasse külglibisemisse läheks, auto on hoo-pis hästi tasakaalus.

Jääb veel Huracán Evo Spyder. Selle pundi sel-ge kehvik.

Alustuseks ei mahtunud ma sellesse kuradissee oma 189 sentimeetriga korralikult sisse, sest sõit-jateruum on äramahutamist vajava katusemeh-hanismi tõttu 20 sentimeetrit lühem. Vaba va-lik, kas nakk laes või saba rooli all. Keskmist kas-vu mehed kurtsid kah.

Kupest pehmem kere on sel niikuinii. Seda on sõites tunda.

Kolmanda hoobi annab elektrooniliselt juhi-tav, see tähendab mehaaniliste diffrilukkudeta nelikvedu, mis tuimestab juhitavust veelgi. Na-gu ka tühimass, mis ületab oluliselt isegi Sterra-to oma.

Saund on muidugi hea. Eriti, kui katus maas. Saad paremini aru, milliste helidega Lamborghi-ni V10 pealejuhtujate päeva rikastab.

Elevus jäägu

Mootoreid, mis teevad niisugust häält, mille jär-gi Itaalia superaautosid tuntaksegi, jääb aina vä-hemaks. Ja mis veel siis saab, kui sisepõlemismootorite tund tuleb? Mõni ime, et Itaalia valitsus loodab saada oma eksklusiivsetele auto-tootjatele Euroopa Liidus erandit.

Ühtpidi ma ei kahtlegi, et tava-line emiliaromagnalane teeb va-balthingava megamootori ja ilus-ti hääle pandud turboka häälel vahet ega vaja abi tuvastamaks, kumb on etem. Samas uhkustun-ne kohaliku toodangu üle kind-lasti püsib.

Loodetavasti säilib Mootorite Orus siiras lapse-lik elevus, mida praegused Lamborghinid ka kõi-gis teistes peale laste esile kutsuvad. Too jorkis onkelgi paistis tegelikult päris muhe. **A**



Sterrato on kõige aeglasem Hu-racan ... ning see ei loe vähimatki.

SUURIM VALIK KONTORITOOLE EESTIS

**BÜROO
MAAILM**

**Üle 100
erineva
mudeli**

**Tule ja proovi erinevaid
ergonoomilisi toole kohapeal!
Parima valiku leiame meie
Tallinna ja Tartu kauplustes.**

BÜROOMAILMA KAUPLUSED

TALLINN:
Peterburi tee 92e
tel. 600 5133
E-R 8.30 - 18.00
L 10.00 - 16.00

TALLINN:
Kadaka tee 56B
tel. 656 3690
E-R 8.30 - 18.00
L 10.00 - 16.00

TARTU:
Rebase 12A
tel. 734 3474
E-R 8.30 - 18.00
L 10.00 - 16.00

PÄRNU: **UUS!**
Pae 8
tel. 446 4406
E-R 8.30 - 18.00
L 10.00 - 15.00

NARVA:
Pushkini 22
tel. 359 2092
E-R 9.00 - 18.00

JÕHVI: **UUS!**
Keskväljak 6
tel. 337 0297
E-R 10.00 - 18.00
L 10.00 - 16.00

VALGA:
Pärma puulestee 1
tel. 763 5473
E-R 8.30 - 17.30

**SUURKLIENDIDE
OSAKOND**
Peterburi tee 92E
tel. 600 5100
E-R 8.00 - 17.00

byroomaailm.ee

*Klientide tagasiside põhjal.

GROLLS

TÖÖRIIETE JA ISIKUKAITSEVAHENDITE SPETSIALIST



Lai valik
tööriideid!

 Björnkläder

UNIVERN 

 GESTO

FRISTADS

 Sievi

 jalas®

■ TEGERA®

Grolls Lasnamäe  Peterburi tee 75, Tallinn  60 70 160  info@grolls.ee

Grolls Mustamäe  Laki 30, Tallinn  60 70 155  mustamae@grolls.ee

www.grolls.ee

MINU ESIMESED KUUD VÄIKESE SÕIDUULATUSEGA ELEKTRIAUTOGA

Äripäeva raadio toimetaja Gregor Alaküla soetas vastu talve elektriauto, mida on esimesest päevast peale kesise sõiduulatuuse pärast valjult kritiseeritud ja ... on senimaani rahul.

GREGOR ALAKÜLA
gregor.alakula@aripaev.ee



Kodus laadides tuleb 100 km läbimise hinnaks elektriautoga head öist börsihinda kasutades 2-3 eurot.



Mazda esimene elektriauto MX-30 on mitmes mõttes meeldiv neljarattaline, ent arvestada tuleb vähem kui 200kilomeetrise sõiduulatusega.

FOTOD: ANDRAS KRALLA





Pärast esimest nädalat Mazda MX-30 omamist taipasin, et mul on Mazdaga midagi ühist. Nimelt see, et MX-30 on meie mõlema jaoks esimene elektriauto. Seega katsetamist on olnud meil mõlemal.

Ent kas pärast neljakuulist omamist olen sellega rahul? Lühidalt: jah. Olen rahul hoolimata vähem kui 200kilomeetrisest sõiduulatusest.

“Oot-oot – sellega ei saa ju isegi Võrru sõita!” Umbes niisuguse argumendi analüüsimisest said ka minu kalkultatsioonid alguse. Nimelt pole mul kuigi tihti vaja Võrus või mõnes teises Tallinnast 250 kilomeetri kaugusel asuvas paigas käia. 15 kilomeetrit tööle, 60 kilomeetrit maale ja ikka jääks veel särtsu üle, isegi kui kõik vajalikud sõidud ühe päevaga edasi-tagasi ära teha. Nii et minu jaoks vajalik sõiduulatus oli olemas.

Sellegipoolest ei saanud uue auto valimisel määravaks mitte konkreetne Mazda ega selle sõiduulatus. Mõte katsetada elektriautoga oli mul juba pikemat aega. Olin saanud teha ka pikemaid sõite Škoda Enyaq Coupe RS-iga, mille kohta nentisin, et ostaks küll, kui hammas peale hakkaks. Aga ei hakanud.

Vale tunne ja õige tunne

Niisiis vaatasin turul ringi. Sobivasse hinnaklassi jäi üks Mazdaga sarnase kerekujuga Baieri margi masin. Proovisõidul jätkus mul liikluse jälgimise ja sõiduomaduste hindamise asemel tähelepanu üksnes suure kiirusega vähenevale sõiduulatuse näidule. Tagasi jõudes siras näidikul akujäägina 1% ja minust see auto sinna parkimiskohale ka jäi. Ehk on veel tänasenigi seal.

Kuna isu uue auto järele oli suur ja eeltööd “särtsukate” kohta juba kah natukene tehtud, jalutasin pärast proovitiiru müügiplatsil ringi. Järgmisel hetkel kohtasingi oma tulevast.

Mazda teeb autosid täiesti omamoodi ning on tuntud võrdlemisi kvaliteetsete ja kenade interjööride ja heade sõiduomaduste poolest. Ka väljast on Mazdad moodsad, ent ei jookse iga uusima vooluga kaasa. MX-30 jätab väljast täitsa tavalise auto mulje ega kisenda, et on tulnud aastast 2090, sõidab ise ja kui juurde maksta, siis isegi lendab. Bussirajal seda autot märgates võib kõrvaltvaataja ehk sajatadagi, et “kes kurat sinna jälle ronis?!”.

Autosse esimest korda sisse istudes venisid suunurgad sundimatult ülespoole ja sisepeeglist enda peegeldust nähes sain aru, et tunne selle auto suhtes on õige. Nn premiumlikkus avaldus sõitjateruumi pea kõigis detailides – pruunid poolnahast istmed, kolm ekraani ja suurem osa uue auto mugavustest. Tõsi, ligi 30 000 eurot maksvast sõidukist vähem ei ootakski.

Ja ega proovisõiduga tunne halvemaks läinud.

24 aastat vanast, kurvides kolisevast ja madalast sportautost sellel kümnendil valminud krossoverisse istudes oli erinevusi palju. Vaikne sõit ning sujuv kiirendus panid aina rohkem endalt poolvaljult pobisedes küsima, millal me juba selle ostu ära vormistame.

Kõigiga ei pea vaidlema

Miks ikkagi elektrikas? Seda küsimust kohtab Eestis isegi 2024. aastal veel pea igas seltskonnas, kus oma autost juttu teed. Kuna eestlane on laulu- rahva kõrval saanud ka autorahvaks, siis tundubki, et keskmisele inimesele on üsna oluline teada, mida naabrimees sõob (ega ta pole vegan?!), keda ta magatab ning millega sõidab.

Minu järelendus ühiskondlikke arutelusid jälgides on olnud lühike – kõigiga ei pea vaidlema, kui endale meeldib ja sobib. Las igaüks sõidab sellega, mis talle klapib (ja millele hammas peale hakkab).

Mida ma lisaks kütusekuludelt kokku hoidmisele veel tähtsaks pidasin? Uut autot oli vaja selleks, et ei peaks 24 aastat vana sportautot iga kuu remontima. Elu esimest liisinguautot ostes vasardas peas küll mõte, et lõppude lõpuks maksan ju ikka sama palju, aga tuhkagi! Elektriautodele kehtivad jätkuvalt valdavalt kodulaenudestki odavamad liisingutingimused, mistõttu jäid kalkultatsioonid meeldivalt plussi.

Tahtsin odavamalt sõita. Kütusekulu kokkuhoid kodulaadijat kasutades – linnuke.

Tahtsin kiiremini tööle saada. Mööda bussirada tiptunnil äärelinnast kesklinna – linnuke.

Peab saama maal käia, üks ots 60–80 km – linnuke.

Teine ja nelikveoline auto jääb pikemate sõitude jaoks varuks alles – linnuke.

Tahtsin näha, millist elu need elektriautoentusiastid siis päriselt elavad. Ehk siis miks mitte – linnuke.

Igapäevamelu ja laadimiselu

WLTP tulemuste järgi ulatub elektri-Mazda sõiduulatus kuni 200 kilomeetrit. Moodsa rahva-



pärimuse järgi tuleks see number talvise reaalse ulatuse teadasaamiseks pooleks jagada, kuid minu praktiline kogemus kinnitab, et isegi krõbeda pakasega minu auto puhul nii karmi tehet tegema ei pea.

Ostsin auto küll oktoobris, kui maa juba kirmetas ja termomeeter kippus nulli, kuid isegi siis sõitis auto "täispaagiga" vähemalt 150 kilomeetrit. Ja seda koos konditsioneeriga kasutamise ja istmete soojendamiseks. Kõik niisuguse välja lülides tekitab tavaliselt paarkümmend kilomeetrit juurde.

Pikem käik Rakverre toimus 17 miinuskraadiga. Pärast lõunasööki ja pooleteisttunnist ostmist linna parimates butiikides – auto samal ajal laadis – seisis näidikul 135 km. Koju saab, mulle sobib.

Ent tegelikult on pikemateks sõitudeks palju paremaid autosid. Ega võrriga ei pea ju ka mäe otsa kolistama. Olen sedagi omal ajal proovinud ja hakkama saanud, aga ikkagi – kas just peab?

Numbritest veel. Tuleb tunnistada, et kirgliku matemaatikavihkajana ma väga põhjalikult iga sõidu energia- ja laadimiskulusse süvenenud ei ole. Suures plaanis tuleb siiski nõustuda enam-vähem käibetõega, et kodus laadides tuleb 100 km läbimise hinnaks elektriautoga head õist borsihinda kasutades 2-3 eurot.

Odavaks ülalpidamiseks tuleb appi kodulaadida. Muidugi juhul, kui on selline kodu ja sein, kuhu seda kinnitada. Tehnikatükk ise võib variee-

ruda paarisajast eurost kuni mõne tuhande euroni. Mina sain koos paigaldusega hakkama veidi alla 800 euroga.

Omamiskulusid loetledes lisaksin veel siia juurde jooksu uusi rehve, kuid tõtt-õelda polegi tulnud rohkem kulutusi teha peale ühe kanistri klaasipesuvedeliku.

Üks suur muutuja

Suure osa tasuvusvõrrandist moodustavad siiski emotsionaalne (poolt) argument ning soetushind. Minu juhtumi puhul mängib viimane suurt rolli, sest mul õnnestus soetada turu- ning salongihinnast märkimisväärselt soodsam auto. Veidi enam kui 10 000 kilomeetrise läbisõiduga teise ringi masinas oli siiski veel uue auto lõhn ja isegi näpuotsaga tehasegarantiid.

Tasuvusanalüüsi tehes ei saa järeldust mistahes teisele lugejale üle kanda, sest nimetatud emotsionaalne tegur on üks suur muutuja. Minule tuleb see tegur iga kord autosse istudes meelde toda esimest korda ning auto peeglissee vaadates lähevad suunurgad taas tahtmatult kõrvuni.

Tunne on õige, sõit mõnus ja äkki ühel päeval lähen ka Võrru. **A**



Vaikne sõit ning sujuv kiirendus panid aina rohkem endalt poolvaljult pöbisedes küsima, millal me juba selle ostu ära vormistame.



Pakume tööd kogenud elektrikule.

Teie Elektritööd Realiseerivad Asjatundjad

ELEKTRITÖÖD

- Sisepaigaldustööd
- Hooldus ja elektripaigaldise käit
- Päikeseelektrijaamad
- Elektriauto laadijad

33 aastat AS TERA

www.tera.ee info@tera.ee

TIAGO FORTE

Kuidas luua endale teine aju



Järeleproovitud viis digielu korraldamiseks ja loominguliste võimete vallapäästmiseks

klubihind 30,50
tavahind 39,50

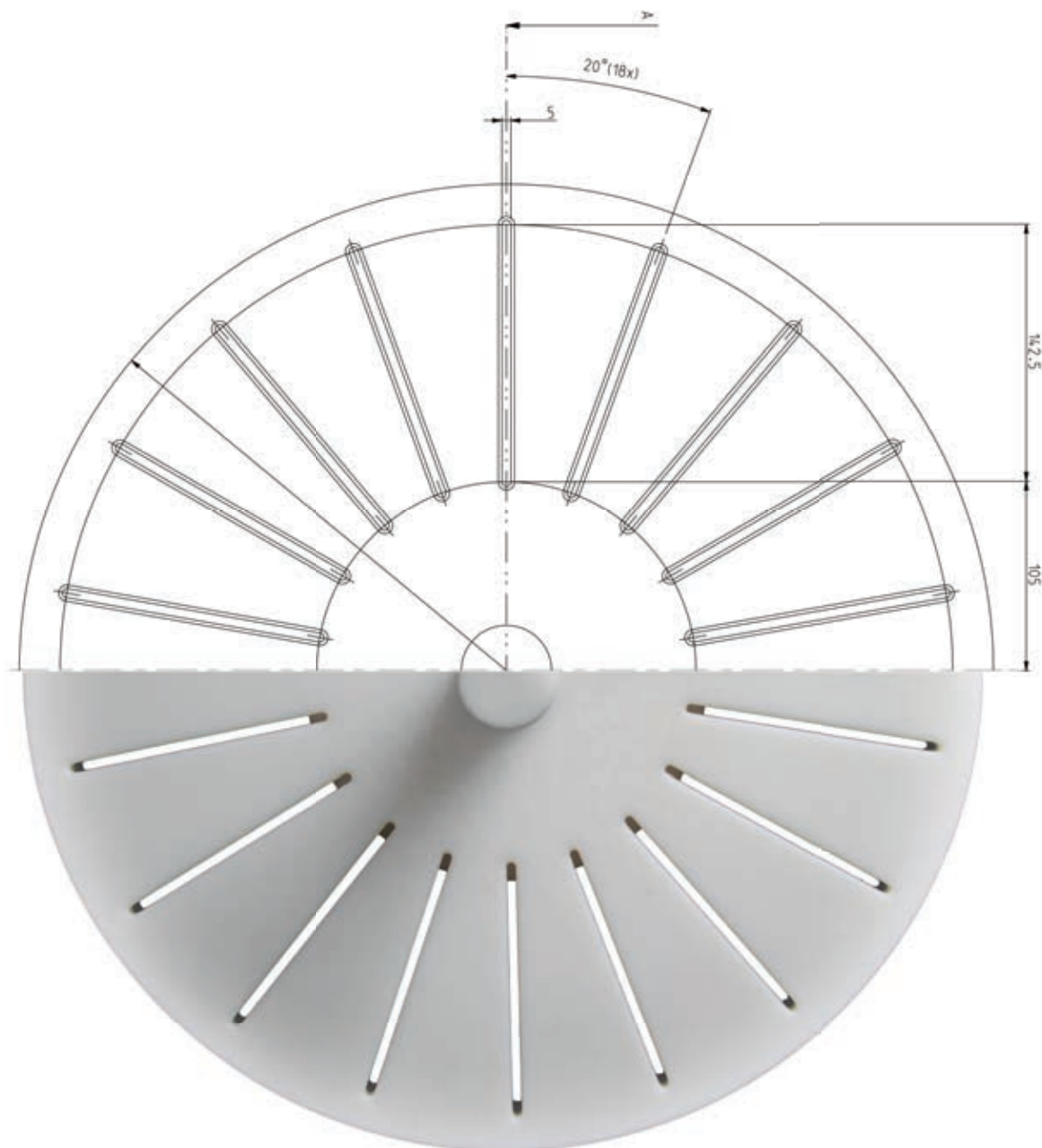
Äripäeva raamatuklubi

pood.aripeavee.ee/raamatud



CNC PLASTIDE TÖÖTLUS

KIIRED HINNAPAKKUMISED | LÜHIKESED TARNEAJAD



Vaata kumex.ee

☎ 604 9314 ✉ info@kumex.ee



**Model 3 Higlandi
sõitjateruum ise
paistis meile nii
tühi, et panime
fotole ka käe.
Näpib see raadio
juhtimise rullikut.**

FOTOD: ANDRAS
KRALLA

The background image shows the interior of a Tesla Model 3. On the left, the large central touchscreen displays a map and navigation information. The dashboard and center console are visible, showing a minimalist design with black leather seats. The text is overlaid on the right side of the image.

TESLA MODEL 3 SAI KVALITEETI JUURDE

Soodsaim Tesla muutus mudeliuundusega ühekorraga veelgi teslalikumaks ja nn traditsiooniliste automarkide toodanguga sarnasemaks. Rool ja ekraan – see ongi sisuliselt kõik, mis uuendatud Tesla Model 3 juhikohalt vastu vaatab. “Äärmine minimalism” tundub vähe öeldud. “Tühi nagu avastamata talendiga armuvalus luuletaja külmkapp” kõlab õigemini.

KARL-EDUARD SALUMÄE
karl-eduard.salumae@aripaev.ee



Model 3-l, soodsaima hinnaga Teslal, puudub sarnaselt mitme teise elektriautoga käivitusnupp. Ühtlasi pole sel näidikuplokki, kiirust jmt kuvatakse suure ekraani vasakus ülaservas. Ventilatsiooniavad on elegantselt ära peidetud.

Nuppe-klahve tuleb tikutulega otsida – kui näiteks istme reguleerimiseks või akende liigutamiseks on need olemas, siis isegi kindalaegast saab avada ainult (!) ekraani kaudu.

Ent need asjad olid Model 3-l sedamoodi juba enne. Mudelivärskendusega kaotati ära ka roolitagused kangid, nii suunatulede kui käigu oma. Esimeste jaoks on nüüd roolil puuetundlikud nupud, käikude lülitamine käib aga ... no kust mujalt kui ekraanilt!

Elon Muski autovabrik tõesti teeb paljusid asju nn traditsioonilistest autotootjatest teisiti ning, nagu näha, keerab mõnes mõttes teslalikkust ajapikku juurdegi. Kuid samal ajal võib tähendada,

et teatud aspektidesse suhtutakse “gerontidega” järk-järgult üha sarnasemalt.

Tähelepanu “riistvarale”

Uuenduskuuri läbinud Tesla Model 3, lisanimega Highland, erineb senisest versioonist märksa rohkema kui kangivaba lahenduse poolest. Lühidalt kokku võetuna mõjub see tervikuna oluliselt tummisema tükina.

Tänu pehmematele vedrudele, sagedustundlikele amortidele, uutele käänmikele ning pehmematele püksidele sõidab “kolm” nüüd ühtaegu mugavamalt ja kindlamalt. Sõitjateruum on kvaliteetsematest materjalidest kokku pandud, mürasummutus etem.

Niisugusele “riistvarale” tähelepanu pööramine ei ole Teslat alati iseloomustanud. Paljud Tesla fännid pole tegelikult mitte auto-, vaid IT-vidinate huvilised, kes räägivad roolitunnetuse asemel isejuhtimisest. Mehaanika ja viimistletus on *start-up*’ina alustanud särtsuautofirmas va-

Uute saledamate esituledega ei meenuta Model 3 enam konna, jõehobu või Pii-lupart Donaldit, Teslale omase valgena pigem ehk tehisintellekti nägemust AirPodi ja muumimamma ristandist.



TESLA MODEL 3 STANDARD RANGE PLUS HIGHLAND

hind (Eestis): 49 900 eurot

aku suurus: 60 kWh

sõiduulatus (WLTP): 531 km

võimsus ja pöördemoment: 208 kW, 420 Nm

kiirendusaeg 0–100 km/h: 6,1 s

veoskeem: tagavedu



rem selgelt vaeslapse rollis olnud, kuid ettevõtte küpsedes on morni Saksa tootja laadset nõudlikust juurde tekkinud.

Tõsi, arenemisruumi jagub endiselt. Ehkki möödas on aeg, mil Teslade koostekvaliteet meenutas kalasabatappi, millele üks endast lugu pidav puutööõpetaja üle 3– ei pane, näikse teostus jätkuvalt vähemasti kõikuv olevat. Elektriautopood.ee poolt Äripäevale lahkesti proovida antud eksemplar paistis igatahes valel pool palgapäeva valminud olevat – näiteks esitiibade paneelivahed A-piilariga olid silmanähtavalt erineva laiusega ning ebatäpsusi leidis veel. Võrdluseks kõrvutada olnud kaks aastat vana Model 3 jättis oluliselt parema mulje.

Mootori- ja akupool jäeti mudeluuenduse käigus puutumata. Tõtt-öelda vajaski see kõige vähem järele aitamist, mis annab tunnistust sellest, kui palju oli Model 3 müügile jõudes ses valdas konkurentidest ees. Sõiduulatus tuli sellegipoolest juurde (reaalsetest numbritest allpool).

Seda kohendatud kerepaneelide ja seeläbi paranenud aerodünaamika tõttu. Uute saledamate esituledega ei meenuta Model 3 enam konna, jõe-hobu või Piilupart Donaldit, Teslale omase valgena pigem ehk tehisintellekti nägemust AirPods ja muumimamma ristandist.

Värvidest rääkides – lisandusid kaks uut “karva”, tumehall (*stealth grey*) ja väljapaistev veripunane (*ultra red*), mõlemad neist Tesla teistelt mudelitelt tuttavad.

Model 3 hinnad – vähe sellest, et pole tõusnud – on sootuks pisut langenud. Tesla ametlikes esindustes Euroopas stardivad need praegu 43 000 euro ligidalt, proovida olnud Tesla Model 3 Standard Range Plusi müüb siinne elektriautopood kriips vähem kui 50 000 euro eest. Hinna ja kvaliteedi suhe paranes värskendusega tublisti.

Sest nii tuleb odavam

Roolitaguste kangideta lahendus pole Tesla maailmas uus, seda on juba kasutatud nii Model S-i

Lume peal muutub veojõukontroll tavarežiimis tüütult seksu-vaks. Õnneks leidub sellele leevendust.

Lapsed saavad nüüd tagaistmel eraldi ekraanilt kliimaseadet juhtida või Starlinki satelliitinterneti kaudu YouTube'i vaadata. Vähemalt kuniks liikuv asuvas autos madalal asuva pildi pööritlemine neil südame läikima ajab.

kui Model X-i peal. Kui hästi see toimib? Harjumine võib nõuda arvatust vähem vaeva, ent suunatulede kasutamine kipub teatud olukordades ikkagi takerduma.

Osa teab märkida, et suunatulede käsutamise on viinud roolile ka Itaalia superautofirmad Ferrari ja Lamborghini. Kuid esiteks kasutatavad mõlemad neist selleks n-ö füüsilisi, mitte puute-tundlikke nuppe, ning teiseks pole ka nende lahendus kõige kasutajasõbralikum. Teslaga tuleb ringristmikel alati suunatulenuppe pilguga otsida, selmet teed ja liiklust jälgida. Ühtlasi avastasin ma end ühel hetkel rida vahetades suunatule näitamise asemel hoopis raadiokanalit vahetamas, sest olin hetk varem roolil just raadio rullikut kasutanud. Kas kõlab turvaliselt?

Seevastu puuteekraanil käiguvalitsa *swipe*-imine sujus üllatavalt loomulikult. Halvema teostuse korral võiks see olla õudus kuubis, aga minul ei esinenud mitmepäevase kasutuse jooksul ainsatki hetke, kus süsteem oleks kas või pisut puperdanud.

Puhuks, kui ekraaniga peaks miskit juhtuma, leiab sõitjateruumist dubleerivad PRND-nupud. Neid tuleb otsida ohutulede lüliti juurest, mis asub ... sisepeegli juures laes! Muide, ohutulede nuppu ei tohigi puuteekraanile panna, niisugune on nõue.

Tesla kiituseks tulebki öelda, et puutemajandust oskab ta tõesti hästi – tarkvara töötab laitmatusega, mis peab olema Wolfsburgis lausa füüsiliselt valus näha, ning kasutajaliides on seda võrd loogiline, et mitu asja paneb esimese korraga intuiitiivselt pihta. Aga ikkagi mõjub sõitjateruumi korraldus, kus pea iga funktsiooni juhtimiseks tuleb õige menüüpilt ette võtta, umbes sama targana nagu öösel pissile minnes voodipesu kappi ära panemine ning tualetist tagasi tülles sealt uuesti võtmine.

Miks Tesla seda teed on läinud? Jutt Elon Muski visioneerimisel meieni toodavast vabastavast minimalismist jmt on heal juhul pool tõde. Teine pool vastusest kattub põhjusega, miks Model 3-l pole jätkuvalt näiteks tuuleklaasinäidikut (näi-



dikupaneelita autol kuluks marjaks ära), ultrahelil töötavaid parkimisandureid (Model 3 ajab läbi pelgalt kaamerateaga, mis pole kuigi täpsed) ega uksega tasapinnas linke väljalükkavaid mootoreid (ukse avamine on väiksemate kätega inimestele seetõttu kahe käe töö) või miks mudeli värskenduse käigus kaotati ära eesmised udutuled: sest nii tuleb odavam.

Varustust tuli uuenduskuuriga siiski juurde, nimekiri täienes roolisoojenduse, ventileeritud istmete, pimenurga andurite ja elektrilise pagasiluugi võrra. Enne olid needki puudu.

Ühelt poolt pakub Tesla niiviisi värsket vaadet, millised mugavused tegelikult oma hinda väärivad. Ent kui keegi väidab, et Model 3 puhul pole võimalik aru saada, kuidas seda jätkuvalt vähem kui 50 000 euro eest müüa saab, siis võib-olla peaks ta rohkem erinevaid autosid proovima.

Veripunane värv on Model 3 paletis uus. Pildilt paistavad ka uuenduskuuuri käigus bumerangi kuju võtnud tagatuled.

FOTO: TESLA INC.

Model 3 ninaosast leiab teise pakiruumi. Peamine pakiruum mahutab tublid 425 liitrit, ent praktilisust piirab asjaolu, et keretüübiks on sedaan.



Puhuks, kui ekraaniga peaks miskit juhtuma, leiab sõitjateruumist dubleerivad PRND-nupud. Neid tuleb otsida ohutulede lüliti juurest, mis asub ... sisepeegli juures laes! Muide, ohutulede nuppu ei tohigi puutekraanile panna, niisugune on nõue.



Polegi tina söönud lehm

Vaatleme Tesla Model 3 nn sõiduentusiasti pilgu. See on vaoshoitud mõõtmatega tavakõrge auto, mis evib taga- või nelikvedu, sisuliselt võrdset kaalujaotust ning tänu põhjas asuvatele akudele ka sportautolikult madalat raskuskeset. Esivedrustus on topeltõõtsharkidega, taga pruugitakse hulkhoobadega lahendust.

Tagaveolise ehk ühe mootori ja väiksema akuga Model 3 tühimass jääb 1,75 tonni tuuri – suures pildis omajagu, ent elektriauto kohta tähelepanuväärselt vähe. Mõni sama suurusklassi hübriid-sportsedaan kaalub tänapäeval tunduvalt rohkemgi!

Eesti talves on mõistlikkuse piires hoitud masi selgesti tunda. Või siis just ei ole. Erinevalt paljudest teistest, sealhulgas sportlikkust taotlevatel elektrikatest, ei meenuta Model 3 libedal

OHUTUSMÄRGISTUS TÖÖSTUSESSE JA AVALIKKU RUUMI



24h on-line tellimused
KOHVER.COM

Tellimused ja päringud, info toodete kohta

ohutus@kolmlovi.ee, tel 658 0214

Suurvälja 5 / B10, Vaela, Kiili vald

Ringtee Äripark, Tallinna ringteel, Hansaplant ja IKEA kaupluste lähedal.

pidurdades või kurvi keerates tina söönud lehma, ehkki päriselt kerge auto tunnet kah ei teki.

Sõiduelamus ongi meeldiv, Model 3 Highland on hästi juhitav ja tähelepanuväärselt vaikne. Mehaanilise poole asemel takistavad sel tõeliselt sääramast hoopis mõned teised tehnilised valikud.

Erinevalt “vanadest” automarkidest on Tesla läinud nn ühe pedaaliga juhtimisega *all in* ehk ilma rekuperatiivpidurduseta sõidurežiimi sel polegi. Keskmise Tesla ostja ilmselt lausa kiidab säärast valikut, autojuhtimisse pühendunumalt suhtujad tahaksid aga vähemasti võimalust rekuperatsiooni tugevust valida. Sel on põhjus, miks Porsche otsustas Taycanit luues risti vastupidise tee kasuks ja heitis ühe pedaaliga juhtimise sootuks kõrvale.

Iseenesest on Tesla puhul too üksainus režiim hästi kalibreeritud. Sellele vaatamata mõtlesin ma mitmepäevase prooviperioodi lõpus hommikul sõitma hakates, et külmast peast veereb Model 3 mõnusamalt – nimelt lülitab tark masin rekuperatsiooni välja, kuniks aku on alles külm. Mis ajast hea vabajooksuga auto mittedoovitud nähtus on?!

Lumerohke ilmaga tasub režiim nimega Slip Start sisse lülitada, sest muidu takistab liiga agar veoõjukontroll normaalselt edenemast. Harilikul Model 3-l seda päris maha võtta ei saagi (niisugune võimalus on üksnes Model 3 Performance’il, mida aga mudeliuendusega veel ei pakuta), kuid ilmselt ongi üldsuse seisukohast nõnda parem, sest juba vabamas režiimis sai aimu, milline hammastega elukas Model 3 ilma kolmetäheliste abimeesteta libedal oleks – elektrimootori kohesusega tagaratastesse pandavale 208 kW-le ja 420 Nm-le ei valmista külglibisemise esile kutsumine vähimatki raskust ...

Tesla hakkas seeriaviisiliselt autosid valmistama elektriliste roolivõimendite võidukäiguga umbes samal ajal, mistap pole imestada, et ka Model 3 puhul ei saa klassikalises tähenduses roolitunnetusest rääkida. Juhtseadme raskust saab küll muuta, ent arvutirooli moodi kunstlik tunnetus jääb.

Ning mis veel – pöörderaadius on 4,7 meetrit pika auto kohta maru vilets. Pagan võtaks, isegi Volkswagen ID. Buzz keerab väiksema lapi peal ringi (11,8 vs. 11,1 m)! Kahtlustan, et see on lõiv, mida tuleb eesmise pakiruumi olemasolu eest maksta.

Kui kaugele tegelikult sõidab?

Väiksema, see tähendab 57,5 kWh netomahutavusega akuga Tesla Model 3 ametlik sõiduulatuuse number kasvas tänu uuenduskuuri käigus vähendatud kere õhutakistustegurile (nüüd 0,219)

495 kilomeetrilt 531-le. Minul kujunes keskmisest mõnevõrra külmema talveilmaga (11–14 miinusk-raadi) tehtud Tallinna–Tartu–Tallinna otsal umbes 260 kilomeetrit. Niisiis ei mingit imet – rahvasuus leviv tarkus, et Eesti talves tuleb nn WLTP näit julmalt pooleks jagada, pidas taas paika.

Samas ei teinud ma energia säästmiseks ühtegi pingutust, vaid sõitsin nii, nagu teinuks sisepõlemismootoriga autoga – istme- ja roolisoojendust kasutades jne. Kalvinistlike kasinusmeetmetega leidnuks paarkümmend pügalat kindlasti juurde, leebem ilm lisanuks vähemalt teist sama palju. Ühesõnaga: 300+ km maanteetiir on talvel tehtav ning see on akupaki suurust ja konkurentide pakutavat “praktikat” arvestades hea tulemus.

Nelikveo ja 75 kWh netomahutavusega akuga Model 3 Highlandi WLTP näiduks öeldakse 629 km. See maksab ligi 10 000 eurot rohkem, kuid selle eest saab ka oluliselt suurema võimsuse (366 kW, 493 Nm) ning mitte kiire, vaid väga kiire auto (kiirendusaeg 0–100 km/h-ni 6,1 vs. 4,4 s).

Tesla Model 3 oli 2017. aastal esmatutvustades teistest vähem kui 50 000eurostest elektriautodest peajagu üle ning ausalt öeldes ei olda selle klassi tipus seniajani just liiga tõsiselt ohustatud. Nüüd hakkavad aga päralt jõudma paljulubavad rivaalid, nagu Volvo EX30, mistap oli mudeliuendusega lagedale tulemiseks püüamine aeg. Vähemalt lähiaastatel suudab Model 3 Highland küll kõrgeimas mängus püsida. Saaks veel need paneelid kõigil autodel ilusti istuma ... **A**

KUIDAS HINDAME?

Iga auto saab kümne palli skaalal kaks hinnet: ratsionaalse ja emotsionaalse. Esimese puhul loevad praktilisus, hinna ja omaduste suhe ning muu säärase, teise puhul see, kui palju emotsiooni auto entusiastile pakub.

Ratsionaalne hinne:



Mudeliuendus tegi Model 3 märksa tummsemaks ning selle hinna ja omaduste suhte (veelgi) paremaks. Hinne oleks kõrgemgi, kui koostekvaliteet ei annaks jätkuvalt põhjust nürisemiseks.

Emotsionaalne hinne:



Tesla teeb paljusid asju tööpoolest teistmoodi ning see lisab vähemasti huvitavust. Sõiduelamus pole just vägevaimate killast, ent “fundamentaalsed” on Model 3-l head.



Selver viib kauba kohale üle Eesti. Foto: Hendrik Osula

Selveri ärikliendiks saab paari tunniga

Selveril on lepingud ligi 900 ärikliendiga ning iga päev lisandub uusi – käibest moodustavad nad ligi 5%. Ärikliendi müügijuht Kristel Kauts avab, millised on neil äriklientidele seatud tingimused ja mida peamiselt ostetakse.

Selveri ärikliendil on e-poes täpselt sama vaade, kaubavalik, allahindlused ja kõik muu, mis tavalisel Partnerkaardi kliendil. „Ärikliente on meil üle terve Eesti, lasteaedadest vanglani ja Selveri eelis on kindlasti see, et viime kauba kohale üle Eesti, kõik kohad on kaetud,“ ütleb Kauts.

Ärikliendi mahud on suuremad kui tavakliendil

Kautsi sõnul on ärikliendid hästi erinevad – mõned tellivad iga esmaspäeval piima, kohvi, mullivett, WC-paberit ja muud taolist. Samas on ka tootmisettevõtteid, kust tellitakse iga päev töötajatele lõunasööki. „Sellistele ettevõtetele on hästi oluline, et me toimetame ka nädalavahetustel, sest tootmine on ju avatud iga päev,“ ütleb Kauts ja lisab, et idufirmad näiteks tellivad kastide kaupa energia- ja karastusjooke, batoone ja vitamiine.

Mõni äriklient aktiveerub vaid pühade ajal. „Detsembris tellitakse näiteks

kommipakke – on väga mugav, kui ei pea ise 500 kommipakile järgi minema, vaid keegi toob need sulle kohale,“ räägib Kauts äriklientide tagasisidest.

Sünnipäevadeks ja tähtpäevadeks tellitakse peolauatooteid, kringleid, torte, puuviljakorve ja -vaagnaid. „Näiteks nüüd tuleb aeg, kus tellitakse meeletutes kogustes vastlakukleid,“ kirjeldab Kauts ja lisab, et jällegi hindavad ärikliendid siin seda, et büroojuht ei pea ise mööda poode käima ja saab nii enda aega kokku hoida.

Äriklient saab teha eritellimusi

Suuremate või eriliste soovide puhul tuleb sellest lihtsalt varakult teada anda. Kauts toob näite, et jõulude paiku tellis üks ettevõtte sadu ühte sorti jõulukaalendrid: „Kuna kogused olid nii suured, tuli kaasata ostujuht ja hankija juurest lisatellimus teha. Samuti on meilt tellitud 700 karpi popkorni ja kuna an-

ti piisava varuga ette teada, saime tellimuse täidetud.“

Lepingud e-poes ja füüsilisest poest ostmiseks on eraldi

„Äriklient võib olla ka nii, et ostad ainult tavapoes. Sel juhul tuvastame ettevõtte poolt volitatud inimesi ID-kaardi järgi. Ütled kassas, et oled lepinguline äriklient ning sul on lubatud firma nimel osta, arve saabub hiljem,“ kirjeldab Kauts.

Selver sõlmib ainult krediitdilepinguid. „On valida, kas maksad pärast iga tellimust või kord nädalas,“ kinnitab Kauts, kuid toob välja ka erandi. „Tuleme vastu suurfirmadele, näiteks riigiasutused ja suured rahvusvahelised firmad, kellel on maksetähtaeg 21 päeva, kuna nende süsteemid on teistsugused ja pole võimalik kord nädalas ülekandeid teha.“

Kauts ütleb, et ärikliendiks on lihtne saada: „Täida kodulehel vorm, seejärel teeme taustakontrolli – kogu protsess võtab aega kõigest paar tundi, et kliendiks saada.“ Tingimuseks on muidugi see, et ei tohi olla maksuvõlgasid ja ettevõtte peab olema tegutsenud vähemalt aasta aega.



Metsikult kiire Porsche 911 Turbo S-i võimetest saab tavateedel kasutada vaid (väiksemat) osa, aga vihmasel kõrvalteel sõites õnnestub siiski nautida ootusi ületavat pidamist, mida nelikvedu ja muidugi tagamootor aeglasematest kurvidest välja kiirendades pakuvad. Nagu ka kogu ülejäänud ansamblit, mis naljalt noodiga ei eksi.

FOTOD: ANDRAS KRALLA



PORSCHE 911

KAS LIIGA KAUA LIIGA HEA?

Porsche 911 hirmkiire luksusversioon Turbo S
jätab selge mulje veel enne parklast välja
jõudmist. Ja paneb 911 üle laiemalt mõtlema.



KARL-EDUARD SALUMÄE
karl-eduard.salumae@aripaev.ee

Porsche 911 pole enam see mis varem. Maru suureks kasvanud, rohkem nagu *grand tourer* kui puhasverd sportauto. Kiiremate versioonide võimete proovimiseks tuleb ringrajale või *autobahn*’ile minna, tavateedel õnnestub neist vaid väiksemat osa kasutada. Saadavus käsikastiga muutub üha viletsamaks. Ning mis see veel maksab! Parem võtta odavam, kergem ja pealekauba keskmootoriga Cayman.

Tuleb tuttav ette? 2023. aastal 60aastaseks saanud 911 nimetatakse sageli maailma parimaks sportautoks ning ka praeguse mudelipõlvkonna – tehasekoodega 992 – arvukad versioonid võivad ühe võrdlustesti teise järel. Ent paradoksaalsel kombel saadavad seda samal ajal jutud, kuidas vanasti oli Signalgrün rohelisem.

Ja siis sa sõidad Turbo S-i, 911 suure mudelipe-





PORSCHE 911 TURBO S

hind alates: 252 070 eurost

mootor: 3,7liitrine kahe turboga B6

võimsus ja pöördemoment: 478 kW, 800 Nm

kiirendus 0–100 km/h: 2,7 s

tippkiirus: 330 km/h

veoskeem: nelikvedu



PORSCHE 911 ALGUSEKS

loetakse 1963. aasta 12. septembril, mil seda esmaesitleti Frankfurdi autonäitusel. Kusjuures siis kandis uudismudel hoopis nime 901, aga Peugeot hakkas protestima – Prantsuse autotootja oli kasutanud hulk aastaid mudelinime – na kolmekohalise arve, mille keskel 0. Porsche andiski järele, kuid muutmisega just liiga palju vaeva ei näinud.

rekonna kõige luksuslikuma ning tervelt 650hobujõulise variandiga. Teisisõnu sellise 911ga, mis peaks tänapäeva üheksa-üks-ühtede omistatavates pattudes vägagi süüdi olema. Ja veel enne parkimisplatsilt välja pääsemist oled jõudnud veendumusele: räägitagu, mida tahes, kuid see on suurepärane entusiastiauto!

Esmamuljed, mis loevad

Esimesed sekundid ja meetrid võivad auto kohta tohutult palju öelda. Need on nagu veini maits-

miseks keele peale võetud väike lonks, kui soovite võrdlust. Esmamuljed sõiduasendist, juhtseadmete häälestusest, mootorist jm on väärtuslikult ehedad, kuna juht ei ole jõudnud veel masinaga kohaneda. “Maitsebuketi” adekvaatselt hindamiseks peab lihtsalt piisavalt teadmisi ja kogemusi olema.

Tuleb vaid 992 generatsiooni 911 sisse istuda, mõistmaks, et jutud vähesest sportautolikkusest on liialdatud. Laskumine on sügav, eriti kui istmepõhi on seatud sportautole kohaselt maksimaalselt maadlgi. Ja 992s saab istme tõega madalale lasta.

Rool tervitab sind nii sirge nurga all, et see pakub omaette väikese elamuse. Ning hei! Ümarmargune, mitte purjus D-tähe vmt kujuga rooliratas, lisaks mitte ülearu paksu võruga – mõni tootja oskab niisugust ikka seniajani teha. Äärmiselt mõnus!

Küljepeeglid on moodsa luksus- või pereauto standardi järgi kehvakesed, liiati võtavad osa vaatest enda alla laiad “puusad” koos mootori

Porsche 911 Turbo S on igapäevaselt kasutatav superauto.

õhuavadega. “See on sportauto,” kõnelevad meeled veendunult.

Mootor käivitub pigem purtsatuse kui hau-gatusega ning jääb bokserile omase pisut lonka-va müdina ja kuuldava, ent vaoshoitud musklili-susega tiksuma. Liikuma asudes kostuvad tagu-mistes rattakoobastes pekslevad killustikuterad sõitjateruumi selguse-ga, mis annab taas tun-nistust teadagi-mis-au-toks olemisest.

Rool on tänapäeva-ses mõistes märkimis-väärselt raske ning tihe nagu uhiuue iPhone'i laadimispesa, pedaalid täpselt õige tundlikku-se ja vastusurvega. Kõi-ges on tunda sakslaslik-ku perfektsionismi.

Haruharva räägivad esimesed muljed nõn-da valjult ja ilusti. Näi-teks sõitsin ma hiljuti Ferrari 296 GTBga ning ehkki sattusin sellest lõpuks vaimustusse, “reet-sid” avameetrid selle kohta hoopis vähem. Ja mit-te ainult hübriidtehnoloogia tõttu.

Superauto igaks päevaks

992 Turbo S on metsikult kiire auto. Kiirendus 0–100 km/h käib 650 hj, 800 Nm ning nelikveo ja ülitõhusa stardiabi toel vaid 2,7 sekundiga. 200 km/h tuleb 8,5 sekundiga ning ring Nürburgring Nordschleifel võtab 7 minutit ja 17 sekundit ... niisketes rajaoludes!

Ent samal ajal teeb see aeglaseid argisõite vä-himagi probleemita. Kui parempoolseim nupp keset armatuurlauda asuvas klahvireas põleb ehk nn dünaamiline veermikuhaldus (PDCC – *Porsche dynamic chassis control*) on sportlikumas sead-ses, siis jääb vedrustus Tallinna tänavatel veidi liiga raputavaks. Kui ei põle, siis ei jää. Käike va-hetab masin niikuinii ise jne.

See on igapäevaselt kasutatav superauto, tõe-poolest.

Seitse kümnendikku vihmas

Palun kohenda sõidustiil märjale teele sobilikuks ja kasuta ka vastava ilma režiimi, teatab tekst näi-dikuplokil. Muide, 992 põhivarustusse kuuluv süsteem tuvastab teelt lenduva vee eesmistes rat-takoobastes asuvate akustiliste sensorite abil. Ees ootab käänuline Harjumaa kõrvaltee.

Loomulikult ei õnnestu niisugustes oludes Turbo S-i dünaamiliste võimete absoluutseid pii-re kombata ning tõtt-õelda puudub mul ka vaja-



Väide, et
Porsche 911
pole enam
see mis
varem, ongi
tõsi.



lik riskiisu selleks, et 300 000eurost proovisõi-dukist avaliku tee tühjemal lapil kuni servani lo-histada. Aga isegi nii umbes “seitsme kümnendikuga” sõites saab nautida ootusi ületavat pi-damist, mida nelikvedu ja muidugi tagamootor aeglasematest kurvidest välja kiirendades paku-vad. Nagu ka kogu ülejäänud ansamblit, mis nal-jalt noodiga ei eksi.

Millest siis alustada? Võib-olla siis seadmest, tänu millele saab üleüldse hinnata, kui palju haardumist on teepinnalt leida – roolist. Elekt-rilise võimendi suutlikkus anda juhi peopesa-deni nüansirikkalt edasi, mis toimub tee ja reh-vi kontaktpinna vahel, on tahes-tahtmata piira-tud, kuid Porsche on siiski oma roolisüsteemiga



Käiguvahetused toimuvad ka sportrežiimis n-ö täie jõuga lajatades mõõduka agressiivsusega, manades vaimusilma ette insenerid, kelle eesmärk oli sakslaslikult efektiivse kiirenduse saavutamine, mitte autos olijate dramaatiline loksutamine.

sellele piirile vähemasti kuratlikult lähedale saanud. Ning olgu veel kord kiidetud rooliratta kuju ja mõõtmed.

3,7-liitrise (kirjad väidavad ekslikult 3,8) kahe turboga jõuallika hääli pole seksikaimate killast, aga "kuuесе bokserina" on kõlapilt heas mõttes eristuv. Kõrgematel pööretel tõuseb esile huilgamine, mida kõrv just Porschedega seostabki. Tõsi, kui võrd piiraja sekkub ülelaadimisega mootori kohta kõrgel – 7200 pöördet juures –, siis liiga palju käike n-ö lõpuni kasutada ei saa, olgugi et neid on tervelt kaheksa.

Pöördemomendirikka Turbo S-i kahe siduriga käigukast on harilikumate 911 omast erinev. Käiguvahetused toimuvad ka sportrežiimis n-ö täie

jõuga lajatades mõõduka agressiivsusega, manades vaimusilma ette insenerid, kelle eesmärk oli sakslaslikult efektiivse kiirenduse saavutamine, mitte autos olijate dramaatiline loksutamine. Alula võib vahetada kas või kolm käiku korraga, mootoripidurdust lisandub ikka sujuvalt, ilma suurte "klimpideta".

Ja pidurid, need on lihtsalt esmaklassilised. Nii head, et süstivad isegi aeglaselt sõites täienavat turvatunnet.

Kas 992 Turbo S mõjub äratuntavalt tagamootorilisena? Vähemasti seitsme kümnendikuga sõites tegelikult mitte. Jah, vihmamärjal teel võis kurvi keerates ajuti alajuhitavuse algeid tajuda, ent muljet ninast libisemise kalduvusele kurvi



Juhiistme saab lasta ehtsportautolikult madalale, küljepeeglitest paistavad laiad “puusad”.

lähimise algaasis võis kunstlikult võimendada klaari tunnetusega rool.

Kas tõesti liiga hea?

Miks saadavad nii võimekat ja filigraanselt hääld pandud sportautot jutud selja taha jäänud parematest päevadest? Millega neid seletada?

Arvan, et põhjuseid on vähemalt kolm.

Esiteks: väide, et Porsche 911 pole enam see mis varem, ongi tõsi. Sportautot kaunistavad vahetud sõiduomadused, aga autod tervikuna on ajapikku üha “filtristatumaks” ja kogukamaks muutunud ning suhteliselt laiale ostjaskonnale mõeldud 911 voolu suunas triivunud. 992 Turbo S on neli ja pool meetrit pikk ning 1650 kg kanti jääva tühimassiga, kirevase päral! Ja seda tuleb kogu pardal olevat tehnoloogilist tulevärki arvestades veel kergeks lugeda!

Sadu kilosid kergem, õhkjahutusega mootori ja manuaalkäigukastiga, ilmeksimatult tagamootorilise juhitavuse ning tavateedel hõlpsamini ekspluateeritavate võimetega vana kooli 911 pakub sootuks teistsugust, et mitte öelda ehedamat kogemust. Ega siin väga vaielda ei anna.

Teiseks kipuvad Porsche entusiastid jube puristlikud olema. Kas mäletate näiteks, kui pikki aastaid siunati üle minemist vesijahutusega mootoritele? Mõned Porsche fännid kuulutavad maailmalõppu sama tihti nagu kahtlaste veebilehtede bännerid.

Aga ma kahtlustan, et kumbki neist ei ole põhipõhjus, miks narratiiv mitte enam nii heast 911st sedavõrd jõudsalt elab. Äkki seisneb asja tuum milleski inimlikumas? Nimelt selles, et Porsche 911 on olnud liiga pikalt liiga hea.

Max Verstappen muutub üha tüütumaks, kas pole? Mõlaklikkust mitesallivatele inimestele ei ole ta kunagi istunud, ent nüüd leiab uusi “sõpru” sellega, et võidab pea iga kuramuse sõidu.

Vormel 1, nagu ka mistahes teise mõõduvõtu

vaatajad tahavad põnevust, ettearvamatust, vaheldust. Kui keegi selle neilt ära võtab, saab temast ebameeldiv tegelane isegi muidu neutraalsete jälgijate silmis.

See juhtus Hamiltoniga, juhtus Vetteliga, juhtus Schumacheriga. Nad olid “süüdi” selles, et tegid üksvahe liiga edukalt seda, mis ongi jutuks oleva spordiala mõte – sõitsid ringiratast kiiremini kui teised. Asja kurbloolisus seisneb tõigas, et mida rohkem tekib ühe ja sama võitja vastu tüdimust või vimmagi, seda vähem märgatakse fantastilist demonstratsiooni, mida meile lahkesti pakutakse – maailma kiireima võidusõiduauto ja oma võimete tipul oleva erakordse võidusõitja täiuselähedast kooskõla.

Kas midagi sarnast pole juhtunud ka Porsche 911ga – kiidulaulust sellele ollakse tüdinud, 911 kõrge latiga ära harjutud? Ja kui nii, siis kui palju me lahtiste silmadega maha magame? **A**

KUIDAS HINDAME?

Iga auto saab kümne palli skaalal kaks hinnet: ratsionaalse ja emotsionaalse. Esimese puhul loevad praktilisus, hinna ja omaduste suhe ning muu säärane, teise puhul see, kui palju emotsiooni auto entusiastile pakub.

Ratsionaalne hinne:



Superautona käsitledes sugugi mitte kallist (hind alates 252 070 eurost). Aga kes küll superautot ratsionaalsel põhjustel vajab?

Emotsionaalne hinne:



Nagu eespool kirjas, siis piisab vaid parklast välja sõita. Ja ega sealt edasi kehvemaks lähe!



Teie kaastlane parima sõiduki leidmisel juba 20 aastat.



Vähemalt 70 vähekasutatatud sõiduautot kohe saadaval!

Vaata www.carcom.ee

Tel. +372 5660 6062

Pärnu maantee 490 TALLINN

facebook.com/CarcomTallinn

TSIKLIMAAILM KALLUTAB UUTESSE KURVIDESSE

Samal ajal kui autod meie silme all kiiresti muutuvad, näivad mootorrattad veerevat üsna vanaviisi, ent väline mulje on petlik. Lähemal vaatlusel ilmneb, et ka kahe rattaline maailm pole enam endine. Suunda mudivad hiinlased, retro ja elekter.



Seekordse Helsingi motomessi üks tõmbenumbreid – Kawasaki
Ninja 7 Hybrid. FOTOD: MESSUKESKUS/MP24



NEEME KORV, HELSINGI-TALLINN
motoentusiastist Äripäeva ajakirjanik
neeme.korv@aripaev.ee

Põhja-Euroopa suurimal B2C tsiklimessil MP24 Helsingi Messikeskuses olid veebruaris alguses kõik põhitegijad taas ravis: Jaapani nelik – Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha; BMW, Harley-Davidson, Triumph, Indian, KTM, Husqvarna ...

Ent äratas tähelepanu, et Hiina tootja Zhejiang Chunfeng Poweri (CFMoto) väljapanek laiutas keskel valgusvihus, suuremal pinnal kui kunagi varem Soome MP-messide ajaloos. Kuigi tehnoloogilist revolutsiooni see bränd ei paku, on levinud elektroonilised “kellad, viled ja tuled” (kurvisõidu ABS, kiirushoidik, rehvirõhuandurid jne) kahesilindriliste mootoritega varustatud mudelite peal ja disain püüab pilku.

Seejuures on hiinlaste hind enam kui konku-

HELSINGI MP24 MESSI

külastas kolme päeva jooksul üle 52 000 tsiklihuvilise, kellest korraldajate sõnul suurim osa olid noored. Neile oli messil ka eriprogramm.



Kõik tuntud tsiklivalmistajad olid messil kohal.

FOTOD: MESSUKESKUS/MP24; NEEME KORV



rentsivõimeline. Mis me siin räägime: näiteks mahukate pagasikohvritega mudeli 650GT saad Eesti edasimüüjalt kätte vaid pisut enam kui 6000 euroga. Võrdluseks tippbrändi soodsama otsa tegija: Honda NC750X võtmed tulevad kätte minimaalselt umbes 9000 euroga.

Hiinlased on haaranud järjest enda valdusse ka kuulsaid Euroopa brände, näiteks Itaalia juurtega Benelli, ja see on täiesti omaette teema.

Vana hea 350 tuli tagasi

Autotootjad arendavad üksteise võidu linna- ja maastureid, millest ühtäkki on saanud sõiduautode levinuim liik. Motomaailma vaste on seiklus- või matkarattad. Valdavalt on need justkui enduro ja *sport touring*'u ristsidid. Need on suhteliselt kõrged (väljumuselt krossidat meenutavad) tsiklid, mille jõuallikas pärineb sageli maantee- ja matkarattalt, alla pannakse kas puhtalt tänavasõidurehvid või niisugused, mis võimaldavad ka kruu-

sale keerata. Kas vastukaaluks sellele trendile või rohepöördele on viimastel aastatel aga hakanud mudelivalikus ilma tegema *vintage*. Retromootorrattad on nüüd juba peaaegu iga tootja portfellis. Ehkki need näevad välja nagu mootorrattad 1950. või 1960. aastatest, on need sisult täiesti tänapäevased, varustatud elektrooniliste sõidurežiimide, GPS-navigatsiooniga ja muu säärasega.

Mootorid on samuti säästlikud ning paljud sõitjad armastavad neid, sest ... neile lihtsalt meeldib tsikliga sõita. Lisaks on klassikalist mootorrattast tehnikahuvilisel lihtne ise hooldada.

Kawasakil on näiteks W800, Triumphil terve moodsate klassikute seeria, BMW-l R18 ja R nineT. Ent aasta-aastalt kasvab suhteliselt väikeste mootoritega ehk 350- ja 400kuubikuliste mootorrattade seltskond. Just selliste tsiklitega sõitsid meie isad ja vanaisad, emad ja vanaemad, kes said valida valdavalt Jawa ja IŽi vahel.

Siin annab viimastel aastatel (ka müügi-

MOTOMESS

Teiste hulgas külastas messi
Soome järgmine president
Alexander Stubb (keskel).

tabelites) tooni Royal Enfield. Esimene selle nimega tsikkel valmis aastal 1901 Inglismaal. Royal Enfield Bulleti nime kandev mudel kehtestas disaini, mis põhimõtteliselt kestab tänase päevani, ehkki selle firma tegutseb praegusajal Indias. Selle klassi mudelid Bullet, Classic ja Meteor on kõik varustatud ühesilindriliste õhkjahutusega 350 (täpsemalt 349) cm³ mootoritega. Maksimaalne võimsus 14,87 kW (6100 p/min), pöördemoment 27 Nm (4000 p/min).

“Retrostiilis rattad näevad lihtsalt väga head ja aegumatud välja. Disain on paljudele mootorratturitele nende tsikli juures üks tähtsamaid omadusi, sest see annab võimaluse enda isikuomadusi väljendada. Väiksema kubatuuriga mootorrattad annavad omakorda võimaluse nautida mootorrattasõitu täiesti teisest küljest, olles samas taskukohasema hinnaga, mis teeb need väga populaarseks,” rääkis Eestis Royal Enfieldi esindava Moto Estonia OÜ müügijuht Oliver Vainokivi. 350-klassi baashinnad on 5000 euro kandis, sõltuvalt mudelist pisut üles või alla.



JLG - KORVTÖSTUKITE TIPPTASE

OMME - TÖÖKINDLAD JÄRELVEETAVAD KORVTÖSTUKID

SOCAGE - AUTO-KORVTÖSTUKID IGAKS VAJADUSEKS

PARIMA KVALITEEDIGA TÖSTETEHNIKA

Suur valik tõstetehnikat – müük, hooldus



LIFTTEST
Müük / Hooldus



Maleva 2g, Tallinn, Harjumaa
info@lifttest.ee

+372 5303 5389
www.lifttest.ee



Kawasaki teeb oma hübriidmootoriga teistele silmad ette. FOTO: KAWASAKI

ESIMESED HÜBRIIDID TÄRKAVAD KEVADEL

RISTO SEIMAR
Eesti Kawasaki müüja Motodepoo esindaja

Ega ma ka ei tea, kui suur revolutsioon hübriidid on, mootorrattad liiguvad uues suunas veel aeglasemalt kui autod.

Tootja väitel on neil konkurentide ees kaheaastane edumaa ning seda võib pida ka turunduslikuks jõudemonstratsiooniks. Tüüpistat hübriidsiklitel veel ei ole, pigem vaatab seda mõni trendidega kaasas käiv ja ehk ka vähe rohelisema mõtteviisiga inimene.

Esimised tsiklid peaksid meieni jõudma kevadel hooaja alguseks, umbes aprillis. Ei usu selle kiirsesse müüki, pigem jäävad need olema tutvustamiseks ja proovisõitudeks.

Royal Enfield on erinevalt mõnest teisest korraldanud sõidupäevi ka Eesti väiksemates kohtades, näiteks Kuressaares. Vainokivi sõnul on Eestis huvi selle klassi mootorrataste vastu märkimisväärne: “Meie tüüpilise ostja profiil paikneb 18aastase värskest load saanud mootorratturi ja väärika pensionieas mootorrattasõitu taasavastava härrasmehe vahel. Lihtsamalt öeldes tunnevad selliste rataste vastu huvi kõik tsikliinimesed.”

Hübriidne ilmaime

Kõvasti sebmist oli Helsingis Kawasaki alal, et näha, kuidas siis 700kuubikulise tsikli sooritusvõime saavutatakse 250kuubikulise ökonoomusega, nagu tootja suurustab. Nimelt on nad ehitatud sportbaigi Ninja 7 Hybrid ja *naked*-klassi tsikli Z7 Hybrid, mida viib edasi hübriidjõuallikas ehk 451 cm³ kahesilindrilise sise põlemismootori (57,2 hj) ja elektrimootori (11,8 hj) kombinatsioon, mis e-Boost-režiimis annab võimsuseks 67,6 hj. 48V liitiumioonaku maht on 27,2 Ah ja see lisab tsiklile 13 kilo kaalu (kokku 227 kg).

Mootorit, mis iseenesest näeb välja nagu ilmaime, nimetab Briti saidi Motorcyclenews ekspert Ben Purvis “muljetavaldavaks inseneritööks”, mida peab ise nägema. Elektrilise veomootori ja käigukasti vahel on elektrooniliselt juhitud hüd-rauliline automaatne sidur, mis ühendab sise põlemismootori käigukasti küljest lahti, kui tsik- kel sõidab puhtal elektrirežiimil (võimalik esimesest neljanda käiguni). Käigukasti võlli, mida tavalise tsikli puhul pööratakse jalahoovast, lülitab samuti elektroonika. Soovi korral saab sõit- ja automaatika siiski üle võtta ja ise soovitud käigu sisse lülitada.

Elektriline veomootor töötab aeglustades generaatorina ja laeb pidurdades akut. Starter on püsivalt mootoriga ühendatud (asub vāntvõlli ot- sas) ning muutub sise põlemismootori käivituses generaatoriks, mis laeb akut. Linnas ummikutes saab ratast testinute sõnul pisut enam kui 10 km kaupa sõita puhtal elektril, mille järel lülitub sisse automaatne ökorežiim.

Seda, et uus tehnoloogia on esialgu kallis, näitab mudelite 12 900eurone letihind Eesti edasi- müüja kodulehel. Kuigi täpset hoolduse hinnain- fot veel ei ole, ei usu maaletooja Äripäevale antud kommentaaris, et hübriidide hooldused oleksid kallimad tavapärasest 150–200 eurost.

Kawasaki patendid on tehtud ka suurematele jõuallikatele. See tähendab, et hübriide hakka- me tõenäoliselt nägema ka superbaikide seas. **A**

EUROOPAS JÄTKUS 2023. AASTAL MOOTORRATASTE MÜÜGI KIIRE KASV

Eestis 8%, transpordiameti andmetel esmare- gistreeriti 1313 tsiklit. Soomes seevastu lange- sid mootorrataste esmaregistreerimised pä- rast viit järjestikust kasvuaastat 6,9%.



Välimuselt klassikalised, ent tehnika poolest nüüdisaegsed retromootor- rattad on moes. Pildil on Royal Enfield Meteor 350.



Vaata kõigi maakondade 10 suurema tööandja detailsemat infot aripaev.ee veebist. Foto: Google Maps

Veebikaart: vaata Eesti suuremaid tööandjaid maakondade kaupa

Töötukassa eestvedamisel sündis veebikaart, kust saab vaadata Eesti suuremaid tööandjaid maakondade kaupa. Igast maakonnast on esitletud kümme suuremat tööandjat.

Andmed veebikaardipõhises ülevaates pärinevad maksu- ja tolliametist, statistikaametist, töötukassast. Äripäeva Infopanga abil sai lisatud info keskmise palga kohta 4. kvartalis, kui see info oli kättesaadav või usaldusväärne.

Veebikaardi on ära toodud kõikide Eesti maakondade suuremad tööandjad – mõnes maakonnas on nendeks suuremad erafirmad, aga mõnes maakonnas peamiselt maksumaksja raha peal tegutsevad tervishoiu- või haridusasutused.

Ettevõtted või asutused on edetabe-

lisse reastatud 2023. aasta neljanda kvartali töötajate arvu järgi, samuti on olemas töötajate arvu muutus võrreldes 2022. a neljanda kvartaliga. Samuti on iga tööandja kohta ära toodud nende käive (4. kv 2023 vs. 4. kv 2022), riiklikud maksud ja tööjõumaksud.

„Hea meel on tõdeda, et viimase paari raske aasta jooksul on maakondades suuremad tööandjad enamasti n-ö elu jäänud, siiski on ka mõned eraettevõtted, mis on pildilt kadunud. See on muidugi kurb, sest enamasti on olnud tegemist maakonnas olulise ja tööstus-

ettevõttega,“ kommenteeris töötukassa kommunikatsiooninõunik Lauri Kool.

Ta lisas, et silma torkab see, et suuremate tööandjate seas on palju tervishoiu-, kohaliku omavalitsuse ja haridusasutusi. Eraettevõtluslikku tootmist on üha vähem, mis tegelikkuses kõige enam kohalikku omavalitsusse maksutulutooks.

„Kindlasti on paljude inimeste jaoks üllatav näha, milliseid eraettevõtteid on nende kodukandis suuremad ja milliga nad tegelevad. Kui oma maakonna suuremaid tööpakkujaid ilmselt juba teatakse, siis tasub heita pilk ka naabermaakonda – kindlasti leiab sealt ülatavaid andmeid,“ ütles Kool.

Kaardil on näha, justkui asuks üks Valgamaa ja üks Järvamaa ettevõtte ka Tallinnas. Tõsi on see, et nende firmade maksuraha läheb maakonda, aga peakontor on Tallinnas.

☞ Kaardil on näha, justkui asuks üks Valgamaa ja üks Järvamaa ettevõtte ka Tallinnas. Tõsi on see, et nende firmade maksuraha läheb maakonda, aga peakontor on Tallinnas.

Töötukassa pani kokku 2023. aastal enim uusi töökohti loonud valdkonnad

Hea meel on tõdeda, et Eestis on ka sektoreid, kus töökohti juurde luuakse. Igas kuus leiavad tuhanded inimesed töötukassa abil ka uue töö. Kool täpsustas, et parimal kuul – mais – liikus uuele tööle 7200 registreeritud töötut, kõige kessem oli tööle liikumine detsembris – 3100 inimest.

Aastaga on enim uusi ametikohti Eestis loodud tervishoiu ja sotsiaalhoolekandes. „Töötukassa koostab kaks korda aastas ka tööjõuvajaduse uurinut ja selle tulemused kattuvad reaalsusega – tööd jagub enim tervishoiu ning sotsiaalsfääris ja lähiaastatel see ei muutu,“ möönis Kool.

Ka majutuses ja toitlustuses kasvas uute töökohtade arv – see on märk sellest, et sektor taastub tervisekriisist ja sellega seonduvatest piirangutest. „Siin on siis pigem tegemist koroonaeelse olukorra taastamisega, mitte kasvu või turismibuumiga,“ märkis ta.

Kool lisas, et uute töökohtade kasv infopunkti teenindajate osas on märk

pigem Eesti väiksusest – rolli mängib mõni suurem värbamine, ettevõtte laienemine, mis Eesti väiksuse puhul statistikas hüppe kohe sisse toob. Mingit püsivat trendi siit ei ole mõtet otsida.

TOP: 2023. aastal enim töökohti loonud valdkonnad

Ametinimetused	Kasv võrreldes 2022. aastaga
Tervishoiu- ja hoolekandeasutuste hooldustöötajad	546
Õpetajaabid	413
Infopunkti klienditeenindajad	360
Köögiabijalised	283
Toitlustuse letitöötajad	217
Ettekandjad ja kelnarid	215
Gümnaasiumiõpetajad	210
Eriarstid	196
Õenduse tippspetsialistid	183
Kokad	171

Allikas: EMTA

Mis eriala on omandanud või mitte omandanud mullu arvele võetud töötud?

2023. aastal tuli töötukassas töötuna arvele kokku 92 860 inimest, neist enim – ligi 40 000 inimest – on erialase hariduseta. Aasta varem olid vastavad näitajad 93 042 inimest ja 38 555.

Kui vaadata 2023. aastal töötuna arvele tulnud inimeste tausta, nende haridust ja õpitud eriala, siis selgub, et registreeritud töötute seas on palju ehitust õppinud inimesi (4321), neile järgnevad toitlustuse ja majutuse eriala õppinud inimesed (3959) ning kolmandad on masinaehituse, mehaanika või elektroonikaeriala omandanud inimesed (3375).

Samas kui analüüsida selle tabeli teist otsa, siis selgub, et eelmisel aastal kaotasid kõige vähem töö inimesed, kelle omandatud eriala on: hambaravi (14); prügi ja heitvete käitlemine (21) ja kalandus (31).

Õpitud erialad, kus 2023. aastal oli enim töötuid – TOP 20

Õpitud eriala	Arv
(mitte see eriala, kus viimati töötati)	
Erialase hariduseta	40 871
Ehitus- ja tsiviilrajatised	4 321
Toitlustamine, majutus, turism	3 959
Masinaehitus, mehaanika, elektroonika	3 375
Transport, logistika	2 096
Kasvatusteadus, pedagoogika, haridus	2 092
Ärindus ja haldus	1 950
Eriala täpsustamata	1 907
Mehaanika ja metallitöö	1 894
Majandus	1 711
Humanitaaria, kunstid	1 681
Arvutikasutus	1 533
Energeetika, elektrivarustus	1 494
Finants, raamatupidamine	1 452
Toiduainete töötlemine	1 271
Tekstiili, rõivaste, jalatsite valmistamine ning naha töötlemine	1 262
Hulgi- ja jaekaubandus	1 255
Elektroonika ja automaatika	1 241
Põllundus ja loomakasvatus	1 169
Meditisiin	1 119

Erialad, kus on kõige vähem töötuid – TOP 10

Õpitud eriala	Arv
Hambaravi	14
Prügi ja heitvete käitlemine	20
Kalandus	31
Lennundus	51
Eakate ja puudega täiskasvanute hooldamine	58
Meditisiinidiagnostika- ja ravitehnoloogia	58
Farmaatsia	63
Raamatukogundus, teabelevi ja arhiivindus	63
Teraapia ja taastusravi	71
Õendus ja ämmaemandus	71

Allikas: töötukassa

☞ 2023. aastal tuli töötukassas töötuna arvele kokku 92 860 inimest.





EESTI TEEDEL SÕIDAB KÕIGEST KOLM ELEKTRI- VEOKIT

Kõlab naljanumbrina, aga omaette saavutus on seegi, et Eesti teedel liikleb praeguseks kolm elektriveokit. Samas on elektriveoki kasutuskogemus ja efektiivsus omanikke meeldivalt üllatanud.

TÕNU TRAMM
tonu.tramm@aripaev.ee

 Logistikaudised.ee

Vedajate huvi elektriveokite vastu on küll suur, kuid ostuotsuseni jõutakse vähe, sest veoki soetamine on kallis.

FOTO: SIIM VERNER TEDER

Transpordifirmade huvi elektriveokite vastu küll kasvab, aga selle sektori viimase aja majandusraskuste juures torkab silma elektriveoki kõrge soetushind ja seetõttu kannataks ka äri kasumlikkus. Samuti ei toeta olemasolev laadimisvõrgustik veel elektriveokite laiemat kasutamist.

Ekspertide sõnul on raskeveokitele mõeldud tehnoloogiatest elektriveokid heitmevaba lahendus lisaks biometaanil liikuvatele veokitele – elektriveokid aitavad täita kliimaeesmärke.

Elektriveok maksab diiselveokist kaks korda rohkem

Scania jätkusuutlike transpordilahenduste ja juhiteenuste juhi Kaur Sarve sõnul tunnevad Eesti vedajad üsna palju huvi elektriveokite vastu, kuid ostuotsuseni jõutakse esialgu vähe, sest elektriveoki ostmine on alguses väga kapitalimahukas.

Elektriveoki ostmine on praegu sarnasest diiselveokist umbes kaks korda kallim, märkis Sarv. Samas kui kasutada öösel soodsama hinnaga laadimist kodudepoos või ettevõtte enda taastuvenergiat, siis on elektriveoki keskmine kilomeetri hind piisava läbisõidu korral diiselveokiga juba konkurentsivõimeline, lisas ta.

DPD Eesti tegevjuht Remo Kirss ütles, et elektriveoki soetamisel mängib olulist rolli just väga tugev hinnasurve viimase miili transpordile. See viib olukorda, kus logistikafirmadel on keeruline osta isegi uut diiselveokit, märkis Kirss. Ta lisas, et DPD Eesti veokipargis on 60 jaotusveokit, millele otsitakse kestlikumat alternatiivi.

Praegu kasutab DPD nii taastuvtoorainel põhinevat diislikütust HVO kui ka biogaasi. Ettevõtte testib ka elektriveokit, et leida, milline on õige tehnoloogia CO₂ vähendamiseks. Kirsi sõnul näitab saadud kogemus, et elektriveokitele üleminek oleks potentsiaalne samm, kuidas vähendada veokipargi keskkonnakoormust, ent praegu takistavad seda nii puuduv laadimistaristu kui ka liiga pikk laadimisaeg.

DPD Eesti tegevjuhi sõnul nõuaks täielik üleminek elektriveokitele ja vajaliku laadimisvõimekuse rajamine ettevõttelt kümneid miljoneid eurosid.

Vahelaadimine kestab liiga kaua

Kirsi sõnul on hinna kõrval oluline faktor ka aeg. Praegu võtab elektriveoki aku täis laadimine kiir-laadijas aega kaks tundi, mis tähendab, et keset tööpäeva ei saa teha vahelaadimist. Elektriveoki sõiduulatus peaks olema piisav, et auto saaks sõita terve tööpäeva ühe laadimisega, ent praegu veel ei ole sellise sõiduki võimekus nii suur. “See võib olla tingitud nii juhi oskusest ja kogemusest



kui ka veoringi valikust. Näiteks kulutavad elektrisõidukid rohkem energiat maanteel, mis tähendab, et just elektriveoki puhul on vastavalt veoringile väga oluline õige varustuse ja suurusega kaubaruumi valik,” tõi Kirss välja.

Sarv Scaniast selgitas, et käesoleval aastal saavad elektriveokite sõiduulatuse ja laadimiskiiruse küsimustele lahendused nii regionaal- kui ka linnaveokite uute mudelitega – aku maht, veoki võimsus ja laadimiskiirused kasvavad poole suuremaks. Neid uusi elektriveokeid saab tellida juba praegu.



Sarv lisas, et vedaja peab enda jaoks kindlasti selgeks mõtlema, kas soovib rohkem linnas sõitvat jaotusveokit või peamiselt maanteel töötavat regionaalveokit. Sellest sõltub, kas elektriveok sobib juba vedaja tööülesanneteks või tuleb oodata pikemate vahemaade jaoks ehitatud mudelid.

Raskeveokite laadimistaristu kasvab

Lisaks suurele maksumusele piirab elektriveokite kasutuselevõttu ka puudulik laadimistaristu, mida praegu rajab Alexela.

Alexela e-mobiilsuse valdkonnajuht Alan Vaht

täpsustas, et ettevõtte on praeguseks paigaldanud kaks 400 kW laadijat, et tagada elektriliste raskeveokite turuletulek. Esimene laadija avati möödunud aasta oktoobris Pärnumaal Saugas Tākupoisi tanklas ning tänava jaanuari alguses Harjumaal lisandus Alexela Jūri tankla.

Lähikuudel avab ettevõtte 400 kW laadija ka Peterburi tee tanklas. Järgmise aasta lõpuks on plaan jõuda raskeveokitele mõeldud laadimispunktide arvuga 12ni.

Kuna elektrilisi raskeveokeid on teedel veel vähe, siis on 400 kW laadimisvõimsusega laadijad

Elektriveoki aku täis laadimisele kiiralaadijas kulub praegu aega kaks tundi. FOTO:

SIIM VERNER TEDER



mõeldud ka elektriliste sõiduautode ja kaubiku-
te laadimiseks, selgitas Vaht.

Alexela esindaja prognoosib, et järgmise 5–10 aastaga muutub pilt kardinaalselt ja elektriveokite osakaal suureneb oluliselt. Ta näeb, et lisaks ettevõtete seatud eesmärkidele vähendada oma tegevuse keskkonnanajajälge tõukavad muutusi tagant ka diisliaktsiisi tõus, kooskõlastamisel olev teekasutustasude tõus ning 2027. aastal fossiilsetele kütustele rakenduv CO₂ maks. “Need komponendid teevad fossiilkütuste tarbimise ja diiselveokite omamise oluliselt kallimaks ning soodustavad seeläbi üleminekut nullheitmega sõidukitele,” rääkis Vaht.

Euroopas tehakse lähiaastatel suured muudatused

Laadimistaristu rajamisega tegelevad ka veokitootjad ise. Scania kontserni laadimisstrateegia ja äriarenduse juht Joachim Skoogberg märkis mullu novembris Vilniuses toimunud transportiinnovatsiooni foorumil, et lähitulevikus ühtlustub elektrienergia lahenduste kogumaksumus traditsioonilise transpordi ökosüsteemi omaga.

Sellesse panustavad paljud huvirühmad, nii riigi- kui ka piirkondlikud institutsioonid, aga ka tootjad ise.

Scania on osa Traton Groupist. Koos teiste ettevõtetega investeerib ettevõtte taristu arendamisse kokku 1,5 miljardit eurot ning kindlustab ka elektriajamite valmistamiseks vajalike materjalide tarnimise.

Traton koos Daimler Trucki ja Volvo Groupiga, kes investeerivad igaüks 500 miljonit eurot, on kokku leppinud suure jõudlusega avaliku laadimisvõrgu rajamises ja haldamises akutoitel pikamaaveokite ja busside jaoks üle Euroopa.

Kokku on plaanis paigaldada vähemalt 1700 jaama, mis kasutavad ainult rohelist elektrit. See võimaldab jaamu kasutataval vedajatel oma tarneahelates märkimisväärselt vähendada CO₂ hulka. Aastaks 2028 peaksid laadimispunktid olema kättesaadavad võtmekohtades kiirteede, logistikakeskuste ja tarnekeskuste läheduses.

Skoogbergi sõnul on elektrifitseerimisajastu tootjatele täiesti uus ja täis arvukalt uusi väljakutseid.

“Oleme pikkade aastate jooksul lihvinud oma

DPD Eesti tegevjuhi Remo Kirsi sõnul nõuaks täielik üleminek elektriveokitele ja vajaliku laadimisvõimekuse rajamine ettevõtetelt kümneid miljoneid eurosid. FOTO: SIIM VERNER TEDER

TOO OMA MEESKOND MEIE JUURDE JA KASUTA RUUMI TASUTA!

WASA
RESORT

www.wasaresort.ee



VÕIMALUS ON KASUTADA ERINEVA SUURUSEGA RUUME:

- ✓ Uhiuus Ovaalsaal, mis mahutab teatristiilis kuni 100 külalist. (Tavahind tööpäeviti 399€ / 8h)
- ✓ Väike seminariruum, mis mahutab diplomaadistiilis kuni 24 külalist. (Tavahind tööpäeviti 129€ / 8h)
- ✓ Seminari-apartment, mis mahutab diplomaadistiilis kuni 16 inimest. (Tavahind tööpäeviti 79€ / 8h)



- ✓ Avarad ja valgusküllased seminariruumid
- ✓ Majutus superior-klassi tubades
- ✓ Mõnus spaa- ja saunakeskus
- ✓ Ekspresshoolitsused kiireks lõõgastuseks
- ✓ Kohvipausid ja snäkid
- ✓ Lõuna- ja õhtusöögid
- ✓ Värsked kokteilid õhtu veetmiseks



VAATA PAKKUMIST

Oled väsinud suhtlemast kümne inimesega? Broneeri kõik ühest kohast!

Pakkumine kehtib tellimustele koos majutuse, toitlustuse ja kohvipausidega, alates 12 osavõtjast, mis on tehtud broneerimiseks pühapäevast kuni neljapäevani kuni 20.06.2024. Rohkem infot: events@wasahotels.ee





Elektrilisi veokeid müüva Scania esindajad loodavad, et tehnoloogia ja laadimistaristu arenguga hakkavad kliendid selliseid sõidukeid järjest rohkem usaldama.

FOTO: SIIM VERNER
TEDER

võimet toota tiptasemel sisepõlemismootoriga sõidukeid. Oleme loonud tervikliku ökosüsteemi, et oluliselt pikendada sõidukite kasutusiga. Nüüd liigume elektrifitseerimise suunas ja peame protsessi uuesti läbi tegema, arendama täiesti uut taristut, sealhulgas laadimissüsteeme,“ märkis Skoogberg.

Scania ettevõtte esindaja sõnul kerkivad siit uut tüüpi ülesanded. Tema sõnul on väga oluline, et avalikus kohas pargitud sõidukil oleks alati võimalus laadida – et sõiduk ei ootaks tegevusetult. Sõidukiparkide seadmete küsimus on veel kriitilisem, kuna 75–85 protsenti laadimisest toimub seal, kui veokid on ööseks pargitud, märkis Skoogberg.

“Tehnoloogia, mis võimaldab neid protsesse jälgida ja juhtida, on asendamatu. Ainult nii hakkavad kliendid usaldama uut tehnoloogiat ning usuvad, et peame kinni oma lubadusest anda iga päev nende käsutusse kasutusvalmis sõiduk,“ rõhutas Scania esindaja.

A. LE COQ SOETAS OMALE TEISE ELEKTRIVEOKI

Tartu 2024 kultuuripealinna jaanuarikuise avaürituse rongkäigu osaline oli ka värskest A. Le Coqi autoparki lisandunud Scania täiselektriline raskeveok, mis hakkas kliente teenindama Tartu linnas. See on esimene elektriline raskeveok Tartus.



BALTI RIIKIDES ON OODATA HÜPET ELEKTRITARISTU ARENGUS

Kuigi elektriveokid jagatakse sõiduulatuselt kolme kategooriasse – kuni 300 km, kuni 600 km ja pikamaaveokid – ja enim probleeme tekib just pikamaaveokitega, siis Balti riikide lähimate vahemaade tõttu on avalik laadimistaristu kavandatud just kuni 600 km sõiduulatusega veokeid silmas pidades.



Udne sõiduk on ettevõtte autopargis teine. Poolteist aastat tagasi soetas A. Le Coq Balti riikide esimese täiselektrilise raskeveoki Tallinna piirkonna teenindamiseks.

A. Le Coqi juht Jaanus Vihand ütles, et nende kogemus elektriveoki kasutamisel on osutunud väga positiivseks. Erinevalt esialgsetest arvamustest ei nõudnud sõiduki kasutusele võtmine jaotuslogistikas mingeid ümberkorraldusi ja sellega saab efektiivselt teha kõik vajalikud tarded. Sõiduk on end väga heast küljest näidanud ka talvisel perioodil, lisas firmajuht.

Nüüd võetakse uus täiselektriline sõiduk kasutusele kaupade tarnimiseks Tartu piirkonnas. Sõiduki kasutuselevõttuga vähenevad linnaruumis müra ja heitgaaside hulk. Ühe sellise veoki kasutamisel vähenevad CO₂ heitmed aastas keskmiselt 20 tonni võrra,



A. Le Coq kasutab oma elektrilise veoki laadimiseks taastuvat roheelektrit. FOTOD: A. LE COQ

mida võib võrrelda ligikaudu 33 sõiduauto kasutamisega.

Vihand märkis, et ettevõtte jaoks on kestlikkus väga oluline ja enda eeskujuga soovib A. Le Coq anda hoogu positiivsetele muutustele. Keskkonnasäästliku transpordi kasutamine ja propageerimine on osa ettevõtte jätkusuutliku äritegevuse arendamise põhimõttest, lisas ta.

“Analüüsime ja otsime pidevalt kohti, kus saame teha jätkusuutlikumaid valikuid. Arvestades, et transpordisektor moodustab Eestis kasvuhoonegaasidest ligikaudu 17%, on autopargi täiendamine elektrisõidukitega loogiline samm,” lausus Vihand.

Kui Scania Baltikumi esindus andis A. Le Coqile üle Tartu ja Lõuna-Eesti esimese elektriveoki, siis lisas Scania Baltikumi tegevjuht Janno Karu, et pool Scania elektriveokist on kohalik Eesti toode, sest kaubafurgoon ehitati Tartu ettevõttes Tarfurgo. Karu sõnul näitab A. Le Coq teise elektriveoki, kuidas saab järjepidevalt ja samm-sammult üle minna keskkonnasõbralikumale transpordile, investeerides igal aastal vähemalt ühte jätkusuutlikumasse lahendusse.

A. Le Coqi ettevõttes tervikuna kasutatakse ainult taastuvat roheelektrit, kaasa arvatud elektriveoki laadimiseks. Selle tulemusel on sõiduki energiakasutuse jalajälj, nn *well-to-wheel*, võrreldes diiselveokiga 99% väiksem. Veok suudab ühe laadimise ja täislas-tiga (14 tonni) läbida korraga kuni 250 kilomeetrit.

Ettevõtte Eleport Lietuva juht Kazys Pupinis rõhutas mullu novembris Vilniuses toimunud transpordiinnovatsiooni foorumi arutelus, et taristu arendamisel on ülioluline kõigi turuosaliste koostöö: logistikafirmad, vedajad, omavalitsused ja teised. Tema sõnul on elektrisõidukitele sobivate laadimispunktide valikul hädavajalik kõiki asjaosalisi hõlmav kokkulepe, et laadimisjaamad oleksid kättesaadavad igat tüüpi sõidukitele ja kõigile kasutajatele.

“Kui kõik osapooled teevad edukat koostööd, siis usun, et järgmise kümnendi jooksul on võimalik luua võrgustik, millest on kasu kõigile,” ütles Pupinis.

Ka avalik sektor mängib siin olulist rolli. Nii rahalised toetused kui ka Eu-



Kui kõik teevad koostööd, siis usun, et järgmise kümnendi jooksul on võimalik luua võrgustik, millest on kasu kõigile.

Eleport Lietuva juht Kazys Pupinis

roopa Komisjoni plaanide kiirendatud elluviimine võivad kiiremini viia ajastusse, kus elektrisõidukitel on silmanähtavalt rohkem eeliseid fossiilkütustel töötavate mitmeotstarbeliste sõidukite ees.

Euroopa Parlament kiitis eelmise aasta juulis heaks kaks aastat varem Euroopa Komisjoni esitatud alternatiivkütuste taristu määruse. Sellest tulenevalt peavad kõik Euroopa Liidu

riigid viima vastavad eesmärgid oma seadustesse.

Määruse esmane eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Detailid aga hõlmavad palju konkreetsemat plaani, milliseid meetmeid tuleks kasutusele võtta. Plaan sisaldab ka eeldatavat rahastamist mitetasaastava transpordi taristu arendamiseks.

“Mis teha tuleb, on juba otsustatud, seega rohkem arutelusid ei ole. Laadimisjaamade võimsus, nendevahelised vahemaad üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kiirteedel on juba reguleeritud. Praegu lahendatakse vaid teostusküsimusi: kuulutatakse välja taristu rajamise riigihanked jne,” kommenteeris Leedu vastava valdkonna aseminister Julius Skačkauskas. **A**

UUED KAPTENID

Väikelaevajuhi lubade omanike arvu kiire kasvu põhjuseks on eestlaste elustandardi tõus, mis on viinud purjejahi omamise välja luksuskauba staatusest.

FOTO: MEELI KÜTTIM



MULLU VÄLJASTATI REKORDILISELT VÄIKELAEVA- JUHI LUBE

Väikelaevajuhi lubade tegemise populaarsus on aastatega tõusnud ja püsinud viimaste aastate jooksul kõrgena. Kõige rohkem lube väljastati mullu.

ANNIKA KALD
annika.kald@aripaev.ee



Transpordiameti laevandusosakonna väikelaevade üksuse juhataja Rait Pritsi sõnul hakkasid inimesed pandeemia ajal otsima võimalusi virgastumiseks ning üks variant oli minna üksi või perega paadiga veekogule.

“Kasvu põhjuseks on inimeste suurenenud võimalused vaba aja veetmiseks vee peal. Taskukohaste hindadega veesõidukite valik turul on kasvanud ja laienenud – see ei ole enam luksuskaup. Samuti on inimesed muutunud vastutustundlikumaks ning soovivad veeta vee peal aega turvalisemalt, teadlikumalt ja ohuolukordasid vältides,” kommenteeris Prits.

Asjakohaste teadmiste ja oskusteta võib merel olek olla eluohtlik tegevus. Tegelikult on Pritsi sõnul meresõiduohutuse seadusest tulenevalt laevatatavatel veekogudel vastavate teadmiste ja oskuste puudumisel liiklemine ka keelatud. Väikelaevajuhi kursuse edukas läbimine annab vajalikud põhiteadmised ning valmistab tulevast väikelaevajuhti ette reaalsete olukordade lahendamiseks.

“Inimeste teadlikkus väikelaevandusest on tõusnud, selles vallas soovitakse olla targemad ja kogenumad, et väikelaevaga liiklemine oleks turvalisem nii endale, enda perele, sõpradele kui ka teistele kaasliiklejatele. Samuti annab see kursuse edukalt läbinud väikelaevajuhile avaramad võimalused endale vastav väikelaev soetada – pole enam mootori võimsuse või purjepinna suuruse piirangut,” selgitas Prits.

Mitme peale üks

Rait Prits märkis, et väikelaeva omamine ei ole kindlasti koolituse edukalt läbimise eelduseks, pigem vastupidi. “Julgustan ka väikelaevu mittemavaid inimesi olema rohkem meretargad. Väikelaevajuhi koolituse läbimine annab kindlasti asjakohased teadmised ja oskused, kui inimene seda vaid ise tahab.”

EESTIS ON LIGI 7000 VOOLUVEEKOGU

Eestis on 11 jõge, mis pikemad kui 100 km. Eesti pikim jõgi on Võhandu, mis on ligi 165 km pikk

MILLAL VÕIB SÕITA ILMA VÄIKELAELAJUHI LOATA?

- Kui paadi mootori võimsus jääb alla 25 kW
- Kui purjepind on alla 25 m²
- Kui ei kaugeneta kaldast enam kui 9 km
- Kui ei sõideta öösel ja pimedas

Pritsi sõnul läbivad kursuse edukalt ka inimesed, kes väikelaeva ei oma. Koolitatud inimene on vee peal hinnatud reisikaaslane, lisab ta.

Tihtilugu ongi Pritsi juttu mööda ühes sõpruskonnas mitu koolitatud väikelaevajuhti ja üks väikelaev, mida kasutatakse nii eraldi kui ka koos. Oluline on lihtsalt, et ka praktilised sõiduoskused pärast koolitust säiliks.

“Need, kel aga viimasest sõidust on väga pikk paus vahele jäänud ja kes oma pädevuses kahtlevad, võivad julgesti väikelaevajuhtide koolitajate poole pöörduda, kes on üldjuhul meelsasti nõus uuesti sõidupraktikat läbi viima,” tõdes Prits.

Hoopis teine vaade

Peamine veesõiduki ostmise eesmärk on soov saada vee peale, et tutvuda keskkonnaga ka n-ö teise nurga alt, mida kaldal olles on raske tajuda. “Vee peal looduses saab olla täiesti omaette: kalastada, päikest võtta või tegeleda veesportiga, näiteks veesuuskadega või tuubiga sõita,” arutles Rait Prits.

Tema sõnul on kindlasti ka neid, kes soovivad klientidele tasu eest vabaajareise korraldada ja neid vedada, kui tema väikelaeva parameetrid seda lubavad (kuni 12 reisijat). Selleks on vaja läbida ka vastav tehniline ülevaatus, mis tasu eest vabaajareiside korraldamise õiguse annab. “Selliseid ülevaatusi teevad meie väikelaevade üksuse inspektorid ning selle käigus kontrollitakse väikelaeva tehnilist vastavust nõuetele, kohustuslikku päästevarustust, juhi kvalifikatsiooni ja tema valmisolekut tutvustada paadis viibijatele päästevarustuse asukohti, üldiseid reegleid ning keskkonnahoidlikku käitumist,” loetles transpordiameti väikelaevade üksuse juhataja.

Ei midagi keerulist

Koolituse läbimise keerukuse kohta märkis Rait Prits, et on kohatud ka selliseid inimesi, kellele meretemaatika on täiesti võõras, sest nad on teise eriala inimesed, aga nende kindel tahe on saada kvalifitseeritud väikelaevajuhtideks ja nad on sooritanud ka eksamid väga headele tulemustele.

“Mina takistusi või raskendavaid asjaolusid selles ei näe, et laeva kursustel alles esimest korda nähakse. See sõltub ainult sellest konkreetsest inimesest endast – kas ta tahab õppida ja kursust läbida või ei,” märkis Prits.



Taskukohaste hindadega veesõidukite valik turul on kasvanud ja laienenud – see ei ole enam luksuskaup.

Rait Prits



KUULDEAPARAADID.EE

Sest iga sõna on oluline.

Pakume Teile tasuta konsultatsiooni, paigaldust, kuulmisuuringuid ning soovi korral ka **12 kuud järelmaksu 0% intressiga**. Esindame üht maailma suurimat kuuldeaparaatide brändi GN Resound Taanist.

Broneeri aeg personaalsele ja turvalisele nõustamisele!

Leidke endale lähim kuulmiskeskus ja broneerige aeg tasuta konsultatsioonile kodulehel **kuuldeaparaadid.ee** või lihtsalt helistage meile lühinumbril **17800**.



Selle reklaami ettenäitamisel iga uue kuuldeaparaadi ostjale **tasuta 2 aastane varu patareisid** (120 patareisid).

 **17800**

KIIRELT
vastuvõtule!

TASUTA
kuulmisuuring!

PARIMAD
aparaadid!

TALLINN Tulika 19 C, 2. korrus
Telefon: 53 011 529
Tallinn@kuuldeaparaadid.ee

TARTU Medita trepi kõrval
Teguri 37B, I korrus
Telefon: 5380 7287
Tartu@kuuldeaparaadid.ee

NARVA Kereke keskus
Kereke 3, 3. korrus, kab 311
Telefon: 53 011 529
Narva@kuuldeaparaadid.ee

PÄRNU Ülejõe Tervisekeskus
Jannseni 7a
Telefon: 53 011 529
Parnu@kuuldeaparaadid.ee

Lasnamäe Medicum, Punane 61,
kab 142, I korrus
Telefon: 5301 1529
Tallinn@kuuldeaparaadid.ee

RAKVERE
Tuleviku 1, kab 19
Telefon: 324 3253
Rakvere@kuuldeaparaadid.ee

VILJANDI Tervisekeskus, I korrus,
B korpus, sissepääs Turu tänavalt
Telefon: 433 3783
Viljandi@kuuldeaparaadid.ee

PAIDE AS Järvamaa Haigla
Tiigi 8, kab. 412
Telefon: 53 011 529
Paide@kuuldeaparaadid.ee

EESTLASED PÕGENESID KORROONA EEST MERELE

TAURI TIITSO

Pärnu Merenduskeskus OÜ juhatuse liige ja meremees

Mina olen väikelaevajuhte koolitanud alates 2017. aastast. 2019. aastal lõpetasin ma meremehekarjääri suurtel laevadel. Koroonast alates on iga järgmine aasta teinud väikelaevajuhi kursustel käijate poolt rekordi.

Enne koolitajaks hakkamist töötasin ma kaheksa aastat mitmel suuremal ja väiksemal alustel ja läbisin maailmameresid. Viimane töökoht oli jäämurdjal Botnica. Näiteks käisime Kanadas polaaraladel suurtel laevadel abis jäät läbi murdmas.

Eelmisel aastal oli väikelaevajuhi lubade saajaid viimase kümne aasta rekord. Seega võib öelda, et viimased kümme aastat on igal aastal inimeste huvi üha kasvanud.

Kui koroonaaeg tuli, siis hakkasid inimesed rohkem merel olema, et teistega vähem kokku puutuda. Ja merel ei hakatud lihtsalt olema, vaid sealt hakati ka arvutiga tööd tegema ja pikemalt elama. Suviti võeti sõbrad kah purjekaga kaasa ning need, kes kaasas käisid, hakkasid ise ka asja vastu huvi tundma, tegid load ning ostsid endale jahi või paadi ja kutsusid omakorda uued sõbrad kaasa ning nii see kasvas.

Kui mina koolitustega alustasin, siis olid kursustel peamiselt mehed, aga täna on juba nii, et umbes 30% on naisi ning paaril kursusel on mul olnud ka naiste ülekaal. Ja load saadakse tavaliselt kätte esimesel katsel.

Koolitusele tulevate inimeste tausta kohta võib öelda, et 70% on neid, kes alustavad täitsa nullist – kel ei ole esivanemad või abikaasa juba meremehed. Aga on ka arvestatav osa selliseid koolitustele tulijaid, kus näiteks mehel on juba alus ja load olemas ja siis naine teeb ka load, et saaks merel olles juhti vahetada. Näiteks siis, kui midagi juhtub, aga ka puhkuse andmiseks.

Eestlased käivad väga palju ka Horvaatias, Montenegros, Hispaanias, Prantsusmaal, Kreekas jm meredel sõitmiseks alu-

seid rentimas. Selleks, et välismaal purjekat või kaatrit rentida, nõutakse vähemalt kahelt inimeselt väikelaevajuhi tunnistust ja raadiosideoperaatori tunnistust SRC. Ma ise olen ka päris mitu korda niimoodi Vahemerel purjetamas käinud, et Kreekasse lennanud ja seal paariks nädalaks purjeka rentinud.

Pärnu Merenduskeskus koolitab madruseid, motoriste, mehaanikuid, raadiosideoperaatorid, jetijuhte ja väikelaevajuhte. Uus väikelaevajuhi kursus kuulutatakse välja üks kuu ette ja need täituvad kiiresti.

Kursus kestab kaks kuud ja toimub kahel öhtul nädalas. Lube saab taotleda noor alates 15. eluaastast. Lubade taotlemiseks peab esitama samasuguse tervisetõendi nagu B-kategooria autojuhilubade puhul. Eesti väikelaevajuhi load on rahvusvahelised, aga osa riike siiski nõuab lisaks enda riigis tehtud lube. Koolituse pikkus sõltub koolituse intensiivsusest.

Koolituse pikkus võib olla 3–8 nädalat ja Pärnus on koolituse hind 395 eurot.



Selleks, et välismaal purjekat või kaatrit rentida, nõutakse vähemalt kahelt inimeselt väikelaevajuhi tunnistust ja raadiosideoperaatori tunnistust SRC.



UUTE PURJELAEVADE OSTU BUUMIAASTA OLI 2021

Esmaselt registreeritud väikelaevad

2017	1125 purjelahte 67 sõudepaate 231 mootorpaate 827
2018	1179 purjelahte 74 sõudepaate 166 mootorpaate 939
2019	1229 purjelahte 81 sõudepaate 209 mootorpaate 939
2020	1348 purjelahte 85 sõudepaate 240 mootorpaate 1023
2021	1594 purjelahte 104 sõudepaate 219 mootorpaate 1271
2022	1507 purjelahte 101 sõudepaate 178 mootorpaate 1228
2023	1414 purjelahte 85 sõudepaate 112 mootorpaate 1217

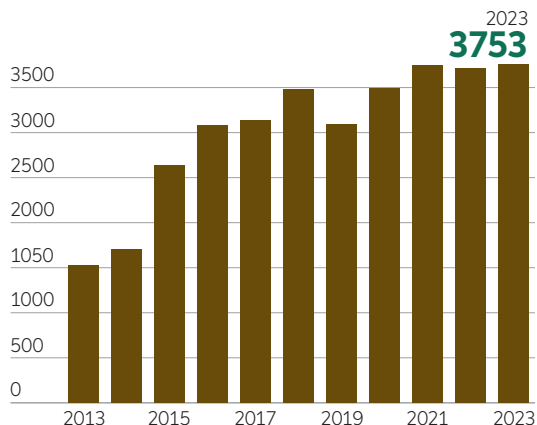


Mootorpaati Terhi on lihtne juhtida nii naistel kui ka meestel. Merel tuleb ohutuse tagamiseks alati kanda päästevesti.

FOTO: TERHI AB BOATS

VABA EESTI REKORD VÄIKELAEVAJUHI TUNNISTUSTE SAAJATE OSAS

Välja antud väikelaevajuhi tunnistused



ALLIKAS: TRANSPORDIAMET

TORM

KINDEL PARTNER TOOTMISES

ISO 9001:2015 | ISO 14001:2015
ISO 45001:2018 | ISO 3834-2:2005

torm.ee

EESTLASTE LEMMIK- PURJEKAS ON ALBIN JA -MOOTORPAAT TERHI

Esmaselt registreeritud väikelaevade TOP 5
2023. aastal

MOOTORPAADID

Terhi	82
Buster	70
Gladiator	45
Kolibri	43
Nordline	37

PURJEJAHID

Albin	7
Beneteau	6
Maxi	6
Bavaria	4
Folkboot	2

SÕUDEPAADID

Kasse	22
Nordline	13
Astra	8
Pella	8
Kolibri	7

ALLIKAS: TRANSPORDIAMET



Albin Express on sobilik algajatele. 70% väikelaevajuhi koolitusel osalejatest pole varem veesõidukit juhtinud. FOTO: WIKIPEDIA

MERELE VIISID (KESK)EALISED ISEÄRASUSED

SVEN TALLO

Tõstamaa keskkooli inglise ja soome keele õpetaja ning kalapüügifänn

Väikelaevajuhi load tegin ära eelmisel aastal Pärnus koolitaja Tauri Tiitso käe all. Käime sõpruskonnaga juba aastakümneid neli-viis korda hooaja jooksul kalal ning otsustasime kalastamiseks osta lõpuks mootorpaadi, mille juhtimiseks on ju tarvis luba.

Tõsi on ka see, et enne väikelaevajuhi koolitusele minekut meil veel oma paati ei olnud. Täna on aga mootorpaat Flipper välja valitud, ja ja vaid järele minna. Paadi omanikena hakkame arvatavasti ka kalal tihedamini käima, sest naudin väga kalalkäike ja sõpradega aja maha võtmist, veetes aega kõigest argipäevasest nii kaugel kui võimalik.

Küsimusele, miks ma väikelaevajuhi koolitusel läksin, on kõige õigem vastus vast see, et küllap on tegu (kesk)ealistele iseärasustega ja sõprade mõjuga. Ühel minu sõbral, kes on ametilt kirikuõpetaja, olid väikelaevajuhi load juba tehtud. Teine sõber, kes on Pärnumaal tegutseva golfiraja *greenmaster*, oli sama plaan ja siis me koos kursusele läksimegi. Kuis saanud me siis ühest sõbrast kehvemad olla. Praeguseks on kõigil luba olemas. Samas ei tea ma ise oma esivanematest mitte kedagi, kes oleks meresõitja olnud. Arvatavasti neid siiski oli, aga väga kaugel minevikus.

Mina käisin kursustel möödunud aasta veebruarist juunini Pärnu Merenduskeskuses Tauri Tiitso käe all. Soovitan väga – hea koht, kus õppida ja luba teha.

Ka inimesel, kes pole kunagi varem merega ega laevasõiduga kokku puutunud, on õpimotivatsiooni olemasolul täitsa mõistuspärane need load ära teha. Ei ole seal rasket midagi, kui õpid. Selle tulemusena teed eksami ära esimese korraga. Nii lihtne ongi.

Minu kogemus ütleb, et kursusele tuleb ennast varakult kirja panna – meie rühmad, ja järgnevad samuti, olid pungil rahvast täis. Enamik olid seejuures keskealised mehed, mis ilmselt viitab kah milledlegi. Meie rühmas oli 40 meest ja üks või kaks naist. Minu teada said ka nemad load kätte esimesel katsel.

Veeteede amet on välja toonud, et see ongi valdav, et väikelaevajuhi kursustel käivad inimesed, kes ei oma veesõidukit, kuid soovivad tulevikus hakata merel vaba aega veetma. Ja inimesed käituvad väga vastutus-tundlikult, kui alustavad oma mereteed kõigepealt kursuste läbimisega, et parema teadlikkusega võimalikke ohtusid merel minimeerida. Ka mina arvan, et see on õige ots, kust alustada – paljugi saab selgeks ja lõpuks on ka pärast koolitust aluse valimine kergem ja mõistuspärasem, mitte ei lähtu tujust. **A**



Ka inimesel, kes pole kunagi varem merega ega laevasõiduga kokku puutunud, on õpimotivatsiooni olemasolul täitsa mõistuspärane need load ära teha. Ei ole seal rasket midagi, kui õpid. Selle tulemusena teed eksami ära esimese korraga. Nii lihtne ongi.

KAMJO

the art of handmade



Golden People

VEEDA 1/3 ENDA ELUST LUKSUSLIKUS MAGAMISKLIIMAS

KUI LUKSUSEL OLEKS NIMI, SIIS OLEKS SEE GOLDEN PEOPLE.
MEIE KÕIGE LUKSUSLIKUM NING PEHMEM VOODI ON ETALONIKS
TÕELISEST MUGAVUSEST.

*Sa magad oma elust
kolmandiku. Ära tee
selles osas allahindlust...*

Kas teadsid? Golden People voodis on 29 kihti looduslikke täitematerjale | Väärtuslik hobusejõhv vahekihtides | 5-tsooniline põhimadrats | Madratsisse paigaldatud 9273 vedru | 100% käsitöö | 180x200cm voodi kaalub 210kg

KAMJO
the art of handmade

Pärnu mnt 139C/1, Tallinn, TEL: +372 566 44 123
E-MAIL: info@kamjo.eu, www.kamjo.eu





CSG Customsi tiim,
vasakult Mario
Amberg, Erkki Joon
ja Olari Raamat
1949. aasta Pontiac
Gasseri taustal.

FOTO: LIIS TREIMANN



TULED, VILED JA OHTRALT KROOMI

Kui talvisel ajal kihutavad Tallinnas Tähetorni kandis suusakeppide klõbinal hobisportlased, siis lume sulades ja sooja saabudes haaravad teatepulga eksklusiivse välimusega *custom*-autod, mis mootorimürina saatel saabuvat sõiduhooaega kuulutama asuvad.

RIINA JUSSILA
riina.jussila@aripaev.ee



Just siinsamas, tagasihoidlikes garaažides kõpitsetakse masinad korda, ehitatakse nullist üles või äratatakse lihtsalt tolmuste katete alt pikaleveninud talveunest üles.

CSG Autohooldus alustas 2007. aastal peaauglikult autode remondi-, kere- ja keevitustöödega. “Aga et meie kirg ja hobi on vanad autod, vanatehnika ja kõik muu säärane, oleme täna suuresti kustom- ja *custom*-sõidukitele pühendunud,” räägib ettevõtte CSG Customs peremees Mario “Berg” Amberg.

Koos oma ala tõeliste fanattide Erkki Joone ja Olari Raamatuga tehakse siinsetes Tähetorni garaažides tehnilisi imetrikke.

C(k)ustomi kirju maailm

“Mina olen end pühendanud kustomile,” ütleb Erkki ja palub oma tegevusvaldkonda tutvustava sõna algusesse lisada k, mitte c-tähe. Lühidalt öeldes on k-tähaga ehk kustom selline sõiduk, mis pole lihtsalt originaalipäraselt korda tehtud ning särama löödud, vaid millele on lisatud isiklik kiiks, täitsa enda nägu, mis erineb teistest omasugustest.

Arvatakse, et sõna “kustom” võttis kasutuse-



Erkki Joon tuleb ühthästi toime nii tehnika kui muusikaga – ta mängib suurepäraselt kontrabassi ning laulab.

le 1950. aastate alguses Ameerika eriautode ehitaja George Barris, kes töötas koos oma vennaga perele kuuluvas restoranis ning kellele anti tehtud töö eest tasuks 1925. aasta Buick. Mehed taastasid selle ja asusid seejärel katsetama juba teiste sõidukite välimuse muutmist. Buickist sai esimene Barris Brothersi kohandatud auto.

Praktiliselt nullist peale

Siseneme Olari, Bergi ja Erkkiga ruumi, kus käib töö 1968. aasta AMC Marlini kallal. “Tulesid on süvistatud, tiivakaarte kuju muudetud. Origi-

DECOLAND

Köögitehnika salong

Salong Tallinnas Hallivanamehe tn 4 • tel 687 8204, 511 2058 • info@decoland.ee • www.decoland.ee



Tööpinna materjaliga iTOP pliidiplaat – kõige minimalistlikum ja nähtamatum disain!



PITT Cooking minimalistlikud gaasiplaadid ja Sirius tööpinnaga kaetav õhupuhastaja.



KÜPPERSBUSCH uus matt must köögitehnika sari!

FISHER & PAYKEL

norcool
cold by nature

Sirius

Küppersbusch

Foster



S-BOX

TEMPTECH

SUBZERO

WOLF

ABK

PITT



naalis oli selle auto nina sirge ja seegi sai uue kuju. Selle masina puhul sulandub vanasse kere- se tänapäevane moodne stiil. Klient soovib saada uusi tänapäevasemaid istmeid ja kui peatoed istmega kokku ehitada, siis peaksid need sinna mahtuma,” mõeldab Erkki pooleliolevat projekti.

Enamik töid, mis tehtud ja teoksil, saabub siia Tähetorni garaažidesse sõprade ja soovituste kaudu. Siin kauni ilme saanud ja maanteedele vutama pääsenud neljarattalised on töökojale kõige parem reklaam. “Selles sektoris nii käibki. Huvilised jälgivad üksteist Facebookis ja Instagramis, erinevates foorumites. Seal nähakse valmi-

nud töid ja siis võetaksegi juba ühendust,” selgitab Berg.

Uurin, millal Marlin, mis meie ees täna metallise kahvatu kerena figureerib, sõitma pääseb. “Järgmine või ülejärgmine suvi. Selliste tööde puhul on palju nüansse – aega läheb sobivate osade hankimiseks, detailide ehitamiseks. Samuti on omanikel sageli limiteeritud eelarve tööde jaoks ja kindel summa, mille piires iga kuu töötame,” ütleb Berg.

Tõenäoliselt maailma parim Porsche 914

Autod, millele uus tegu ja nägu antakse, on ena-

Roosa Volga on Eesti vanimaid *custom*'eid. "Mati Leivategija ehitas selle esimesena Volgast ümber BMW põhjale. Siis seisis see pikalt järgmise omaniku juures ning aja möödudes sai see CSG Customsis omakorda ümber tehtud," räägib Erkki Joon.

FOTOD: CSG CUSTOMS



mikus Eesti registris ja kohalike inimeste omad. Mitu sõidukit aastas lille jõutakse lüüa, mehed täpselt öelda ei oskagi. "Ega kuigi palju jõua, sest ühte autot võibki teha 2-3 aastat," ütleb Olari. Ühe vana Porsche kallal tegutseti pisikeste viivitustega ühtekokku viis aastat. Selle konkreetse auto turuväärtus on 75 000, kuid omanikul kulus kõigele kokku veelgi rohkem. "Aga ilmselt on tal täna see-eest üks maailma paremini restaureeritud Porsche 914-dest," julgeb Berg öelda.

Kust selliseid vääriskaid masinad üldse leitakse? Selgub, et nende puhul tuleb silmad lahti hoida just Facebookis, Instagramis ja mitmesu-

DECOREST
D I S A I N



Dekoriatiivsed liistud, seinapaneelid, põrandaliistud ja laekarniisid Belgia tootjalt Orac Decor.

ORAC[®]
D E C O R

Decorest Disain sisustussalong
Liivalaia 21, Tallinn

www.decorest.ee

VALPAINT[®]

Efektvärvid,
dekoratiivvärvid
ja krohvuid



Decorest Disain salong
Liivalaia 21, Tallinn

Renaissance OÜ,
projektimüük, Ringtee 26, Tartu
www.valpaint.ee

gustes foorumites. Porsche näiteks leidis klient ühest Ameerika oksjonimaja oksjonilt. “See oli seal nii üles kiidetud. Kui see Eestisse jõudis, selgus, et tegu on väga halvas korras eksemplariga. Tavaolukorras sellises seisus masinat keegi taastama ei hakkakski, kuid kuna omanik maksis oksjonil sõiduki eest märkimisväärse summa, siis tagasiteed enam polnud. Klient ostis siis ühe samasuguse auto doonoriks juurde, mis oli isegi paremas seisus ja mida oleks võinud hoopis taastama asuda. Selleks ajaks oli aga juba teise investeeritud ning võtsime korralikumalt sõidukit tükke,” räägib Berg.

Erinevad ajastud, erinevad stiilid

Erinevad on ajad, erinevad on autod, stiilid ning käekirjad, mida keegi armastab. Berg nimetab end 1970ndate *street machine*’i autode fänniks, samuti jumaldab ta *lowrider*’eid ning ka 1990ndate sõidukeid. Erkki ütleb, et armastab pigem ennesõjaaegseid ja sõjajärgseid masinaid. Olari silm läheb särema 1970–1980ndate sõidukite peale. “Aga *custom*’it võib teha absoluutselt kõikidest autodest. Mis autoga sa täna siia tulid?” küsib Berg. “Pisikese Fabiaga,” teatan muheledes ning saan seepeale portsu häid ideid, kuidas lihtne igapäevane autopunn vägevamaks mudida.

“*Custom*-maailma ajalugu ulatub 1920ndatesse aastatesse, kui autod populaarsemaks muutusid. Soolajärvel hakkasid aset leidma võidusõidud ja et masinad kiiremad oleksid, võeti ebavajalikuks tundunud osad küljest ära,” tutvustab Olari.

See pole töö, vaid kirg ja elustiil

Berg on kustomiseerimisega usinamalt tegele- nud ajast, mil CSG lõi ehk 2007. aastast. Erkki liitus tiimiga 5–6 aastat tagasi ja Olari seitsme aasta eest. “Olari tegi alguses hoopis teisi asju, aga siis tuli välja tema plekitöö anne ja no nii hea käega meest annab leida,” kiidab Berg sõpra.

Omavahel ollaksegi pigem kamraadid kui töökaaslased. Tööks, ütlevad nad, ongi autoduse asja raske nimetada. “Me oleme ikka pigem fännid. See on kirg. Elustiil,” sõnab Berg.

Eestis valitsevat autokunsti taset julgevad mehed nimetada teiste riikide omaga võrdväärseks. Oskuste ja teadmiste poolest pole häbeneda midagi ja õpipoisiks võõrsile minema ei pea. Muidugi suhelakse teiste maade autotegijatega, kuid pigem sellepärast, et vaadata, mida ja mismoodi tehakse ning mida kõrva taha panna.

Argisõitudeks 1990ndate autod

Tunnen huvi, milliste autodega kirglikud vana- sõidukifännid ise igapäevaselt sõidavad ja milliseid suvel garaažist välja ajavad. “Tavasõidukid





1984. aasta Chevrolet El Camino ja 1967. aasta Imperial Crown on müügis ning ootavad uusi omanikke.



1954. aasta Chevrolet 3100 on taastatud resto-mood-stiilis ehk kokku on saanud parimad uued ja vanad detailid.

on meil väga lihtsad, 1990–2000ndate algusest. Erkki sõidab vanemate ja põnevamatega. Olaril on 1983. aasta Volvo. Tänu sellele autole me saimegi tuttavaks, sest see jäi silma. Mina sõidan igapäevaselt vana Mercedesega” selgitab Berg.

Mees naerab, et autosid on talle ajaga küll kogunenud, kuid aega, et neid tuunida, napib. “Need asuvad meil erinevates hoiustuskohades. On nagu pensionisambad, mis lähevad ajaga üha rohkem hinda,” ütleb ta.

Erkkil käib praegu teiste töödega paralleelselt töö ka ühe isikliku masina kallal. Tegu on 1949. aasta Pontiaciga ja kuidas see täpselt Eestisse jõudis, ta ei teagi. Musta autonumbri järgi võib oletada, et juba 1970ndatel aastatel oli see siin igatahes olemas. “Sõber ostis selle Aivar Riisalu ära ja mina omakorda sõbralt. Töid masina kallal jagub, sest panen praktiliselt kõik nullist ise kokku – käigukasti, mootori –, sellest autost tuleb *gas-ser* (s.o 1950ndatel kiirendusvõistluseks kohandatud auto),” sõnab Erkki masina kõrval karbu-raatorit kõpitsedes.

Korda sai tehtud 1940. aasta Chevrolet

Imestan, et meestel autode vahel, millest mõni veel isegi auto kuju ei oma, tühimust ja lootust ei teki. Tunnet, et see kõik ei saagi iial valmis. “Tööprotsessi peab nautima ja see kehtib iga töö puhul. Lõpptulemus ei olegi alati kõige tähtsam, vaid pigem lahenduste ja võimaluste leidmine,” ütleb Erkki.

Tema ongi oma elu nii sättinud, et reeded on ta võtnud vabaks, et saaks üksnes iseenda sõidukitega tegeleda. “Muidu asjad ei edene. Nädalavahetusel tahaks ju puhata,” ütleb ta. Erkki esimene tuunitav auto oli Volga GAZ 24. “Tahtsin selle teha ameeriklase moodi. Esimene Ameerika auto projekt oli 2007. aastal. Esimese kustomi tegin 2013. aastal, kui tegin korda 1940. aasta Chevrolet’.”

Mehed naeravad, et autodega on sama lugu nagu mitme peaga lohega – ühe müüd maha, paar

uut tuleb asemele. “See on haigus, me oleme täitsa nõus,” võtavad nad omaks.

Automaksu asemel võiks olla kasutusmaks

Eestis toimub autotuunimise huvilistele paras hulk üritusi, millest mõnda ka CSG Customsi mehed ise korraldavad, nende Instagrami ja Facebooki lehel saab end üritustega kursis hoida. “Meil huvilisi jagub, kuid eks neid, kes sellega tegeleda saavad, jääb aina vähemaks. Euroopa rohepöördeline mõtlemine teeb kõik selle nimel, et autokultuur hääbuks,” ütleb Berg. “Uues elnõus on ju kirjas, et näiteks üle 15 aasta vanust autot ei tohi enam keevitada. Neid “põnevaid” punkte on veel, mis kõik paraku vales suunas tüürivad,” lisab ta.

Bergi meelest liigub roheline maailm täiesti vales suunas. “On ju kindlaks tehtud, et 1967. aasta V8 ameeriklasega on ökoloogilisem sõita kui Teslaga. Jalajälg on väiksem, sest hoiad elus vana autot. Elektriautot on kasulik omada ainult nüüd ja praegu. Eks tulevikus lisatakse elektri kõrvale, mida tangid, ka aktsiis. Kindel on, et elektriauto ei jää, kuid ehk vesinikutehnoloogia on jätkusuutlikum. See on kiiresti väljasurev nähtus, kuid see on teema, millest võiks tunde rääkida,” läheb mees põlema.

Olaril lisab, et arusaamatu on ka see, miks ei võiks paigal seisvat hobiautot kindlustamata omada. Erkki oletab, et ehk on võimalik autod märkida muuseumi eksponaatideks, mis pääsevad totrana näivast olukorrast. Mario rõhutab, et ta ei ole automaksu vastu, kuid selle asemel oleks mõttekam kasutusele võtta kasutusmaks. “Uue auto puhul võiks see olla väiksem, vana auto puhul mõistlik,” käib ta idee letti.



Tagasihoidlike hõõrumisi on pigem autoomanike enda keskel, et kes mis stiili armastab, kuid meie siin austame igasse autosse sissepandud aega ja tehtud tööd, mitte automarki.

Olari Raamat

SUVI ON NAUTIMISEKS KA ISEENDALE



Hoovis ootavad oma järke ja spetsialistide kätt mitu uhket sõidumasinat.

Selleks, et automeistritel iga kuu leib lauale saaks, tegeletakse ka argisemate autotöödega.

“Aga närvilist kiirtööd me enam ei tee. See ei sobi meile. Ja vanade sõidukitega tegeledes ei saa üleüldse rapsida – see viib vigadeni,” ütleb Erkki.

Töökoda, kuhu paljud rondina saabuvad ja tulede-viledega lahkuvad, on õnneks väikeste kuludega. Rendipinda eest makstakse kokku nii palju kui mõni teine mees peenemas kohas üksnes elektri eest.

Madalate kulude kõrval toovad mehed välja ka selle plussi, et hoovis jagub hoiustamiseks ruumi. Seal on praegu ootel umbes 20 sõidukit ning umbes sama palju seisab katusel all ilusa ilma ootel.

Saabuval suvel plaanib Erkki suuremad projektid väikesele pausile panna, et ka ise ilusat ilma ning oma kätega üles ehitatud masinaid nautida saaks. “Oleme siin keevitanud 27 kraadiga küll ja küll, aga kui võimalus on, siis tahaks ikka ise ka sõita,” ütleb ta. **A**

Diivanvoodi BOB



OOT-OOT STUDIO

Rävala 7, Tallinn

www.oot-oot.com





KPMG Cyber

Kaitse oma äri küberrünnakute eest!

Purple Teaming teenus võimaldab näha
ründe- ja kaitsestrateegiate põrkumist reaalajas
ning pakub praktilisi tähelepanekuid ettevõtte
turvalisuse tõhustamiseks.

Vali usaldusväärne partner küberturvalisuse tagamiseks.

kuberkaitse.ee