

issan Juke Nismo RS

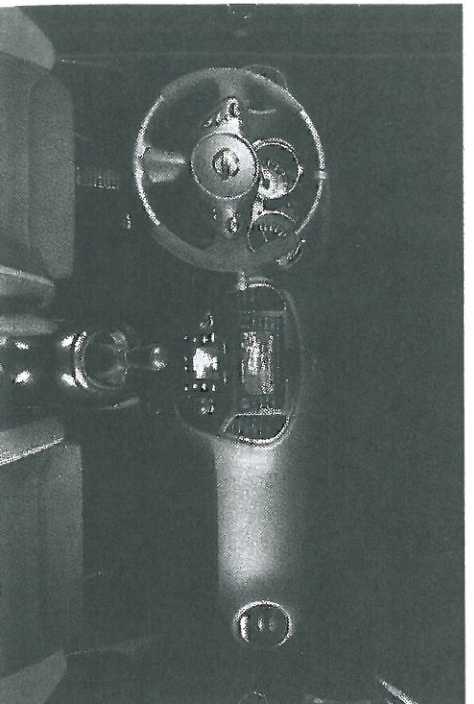
n Juke kuulub kaht- ta autode hulka, kas vihatakse või statakse. Üks hea eeg nimetas selle j Nika'i ketši ja mil- lise ristsugutiseks. üks ta parasjagu ime- küil.

lgi, appi võib tulla sel- nevigur nagu tuuning, remgi veelgi jubeda- ; peletistest täiesti vaa- õlbullitud eksemplari- õluda suutnud. Teiseks, isegi tähtsamaks niian- i aga mootor. Tõsiasi ju pole tihkti autot, millel isandunud hobujõudu i külgi maha jookseks.

im jõudu, im lõbu

Nismo RS-i puhul räägi- sa 169 kW ehk 218 hobu- Sellige pisikese nupuke- ra juba päris korralikult. lav võimsus toob kaa- uned tehnilised lahen- et kõik see võimsus ja emoment korralikult lie väanata ning pea- ie muu tuleb tagada ka aeroodinaamika.

tane parandab muudu- silmalu. Aga alustame äigemast kerest. Edasi d suuremad spoilerid,



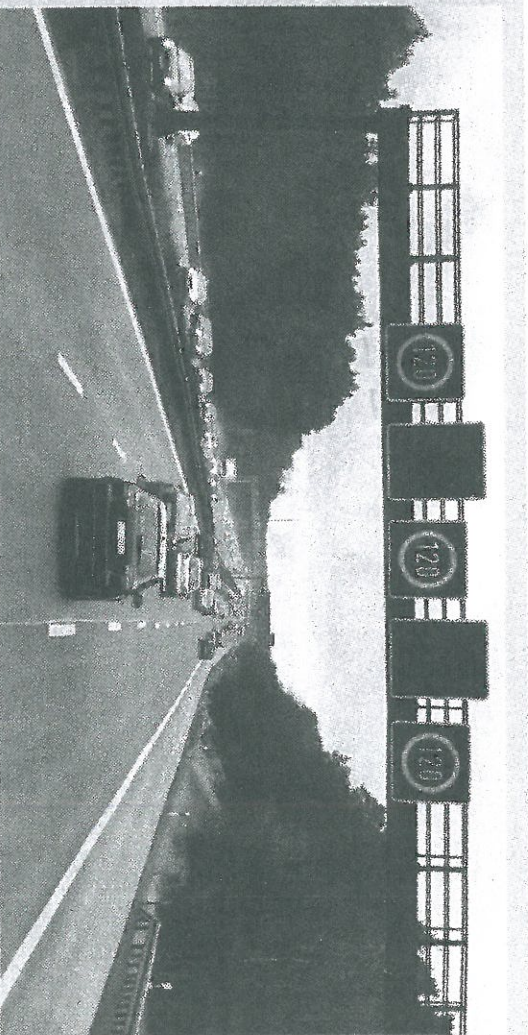
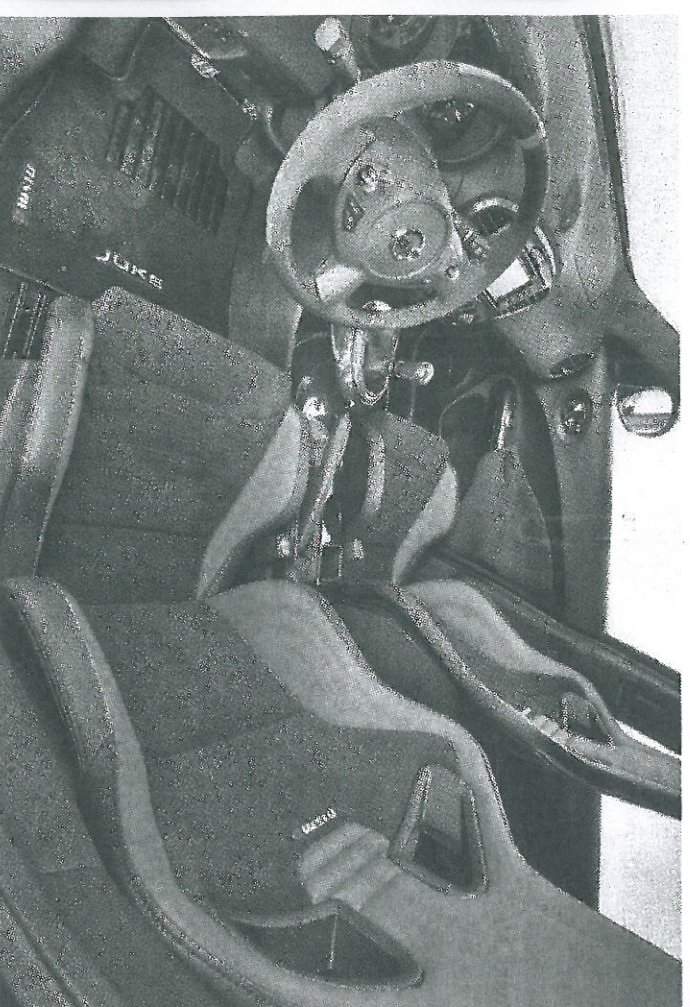
Nissan Juke Nismo RS	
Pikkus (mm)	4135
Laius (mm)	1765
Kõrgus (mm)	1565
Teljevahje (mm)	2530
Mootor	1,6 R4
Võimsus (hj)	216
Kütusekulu (l/100 km)	6,5
Kiirendus 0-100 km/h	6,8
Pagasiruumi maht (l)	354

lasevad. Rooliratas löödi üle seemisnaha ja on sport- likum. Kogu tildmulje vas- tab uuele hingelaadile, ehk on kõvasti sportlikum.

Sport – kas see ongi võlusõna?

Seetõttu polegi imestada, et isegi need, kes muudu Juket just kõige kiitvama pilguga ei saada, võivad antud modifi- katsiooni puhul erandi teha – tänu lisavidiinatele paranes tildpilt oluliselt nii seest kui väljast ja eks perutava hobu- se kuulekaks sundimine töö- ta hoobilt ka enesehinnan- gut. Mis seft, et see tegelikult elektroonika arvelt tuleb. Juht ei pruugi seda ju teada.

JAAK LASSMANN
FOTOD: NISSAN



Autobahni süünd

Eesti tee-ehituse suurprojektkis on Tallinna-Tartu maantee neljarealiseks ehitamine, kuid see liigub vaevaltiselt - 2020. aastaks peaks olema valminud kaks sõidurida nii Tallinna kui Tartu suunal Mäoni.

Ritigi rahakoti paksum ja liiklustegevuse matt paneb küsimä, kas neljarealise maan- tee ehitamine on väärt ressurside paiguta- mist. Samas muudab 2+2 ehitusega tee Eesti kahe linna vahelise liikluse kiiremaks ja ohu- tumaks. Heaks näiteks kiirteede ja suurte maantee ehitamisel on Saksamaa, mis on tuntud Autobahnide poolest.

Laialt on levinud müüt, et Saksamaa natsio- naalsotsialistlik partei Adolf Hitleri juhtimisel tuli välja mõttega ühendada Saksamaa laande ja piiratud maanteedega. Tegelikuses hakka- sid erinevad organisatsioonid Weimari vaba- riigi ajal kuulutama, et tulevik on motorisee- ritud sõidukite pärralt ning hõbused on ajalu- gu. Kiirteede konseptisoon võeti üle äga itaa- liast, kus rajati esimesed autodele mõeldud teed 1920ndatel. Erasektorist käidi välja mõte ühendada sirgete ja isoleeritud, see tähendab hõbusete ja jalakäijate vaba, maantee eel- Hamburg, Frankfurt ja Basel. Autobahni lobi- töö ja propageerimine jäi töösustus- ja kauba- dusetevõete kanda, mitte ritigi. Enne kui nat- sid haarasid Saksamaal võimutüüri, saboteeri- sid mitmed natsionaalsotsialistid koos koha- like kommunistidega Autobahnide ehitamist, põhjendades oma tegusid sellega, et kiirtee- dest saavad kasu ainult rikkad aristokraadid ja kapitalistlikud juudid. Kui Hitler sai 1933. aas- tal võimule, muutus ka suhtumine Autobahni. Köini hinnapea Konrad Adenaueri eestve- damisel valmis 1932. aastaks esimene 20-kilo- meetriline teeolük, mis lubas kiirust kuni 160 km/h. Äsja valitaks osutunud natsid nägid võimulust kasutada vaid autode jaoks mõel- dud teid enda reklaamimiseks ning kaaperda- sid Autobahni idee. Nüüd, kui alustati uue tee- lõigu valmistamist, pasundasid sellest natsi- propageandakannalid. Fütüreri korralduste jär- gi pidi alates 1934. aastast vahmina 1000 kilo-

meetrit kiirteid aastas ning kiirteede konst- ruerimine pidi vähendama massilist tööpuu- dust, rääkides kuni 600,000 inimese raken- damisest. Autobahnide loomise tipphetkel oli tee-ehitajaid maksimaalselt 120 000, kelle töö käis käsikäes näija, haiguste ja surmaga. Ehi- tajad korraldasid streike, kuid nende juhid saadeti koonduislaagritesse ja info piketeer- jatest ei jõudnud üldsuseni. Autobahnide ehi- tamisel oli võrdlemisi väike mõju majanduse- le, sest täistööõhive oli peaaegu saavutatud juba 1936. aastaks.

1930ndate Saksamaal volhas tööpuudus ja raha väätituse nullis hüperinflatsioon. Tõsi, Hitler pakkus sakslastele tööd, kuid seda vel- vatõstuse, mitte maantee eel ajal. Kui Teine maailmasõda oli alanud, ehtasid Autobahne juudi sunnitõolisel - tööealised saksa mehed olid rindel. 1941. aastaks oli valminud 3800 kilomeetrit kiirteid ehk pool soovitud teede- võrgustikust. Natsi-Saksamaa suutis esimese nelja aastaga (1935-1938) konstrueerida 3000 km Autobahne. 1941 kuni 1942 jäi ehitus pea- aegu täielikult seisma, kuid natsid petsid rah- vast valeinfoaga, kirjutades jätkuvalt uutest valmnvatest teedest ja näidates vanu fotosid ehitustööst.

Teine maailmasõda hävitas kõige muu kõr- val ka Autobahne ning 1950. aastal oli Sak- samaa kiirteede pikkuseks 2100 kilomeet- rit. Kahe aasta tagus seitsuga on Autobahni- de võrgustiku pikkus natuke alla 13 000 kilo- meetri (2013. aasta andmete järgi oli Eesti rii- gimaantee eel pikkuseks 16 469 km) ning kiir- teed on 4- kuni 8-realsel pluss teetindus- teed. Ligi kaks kolmandikku kilomeetrist on tähistatud soovitatud kiirusega 130 km/h ja 30% Autobahnist on tähistatud kolmstusli- ku kiiruspiiranguga. Leidub ka lõike, kus pii- rangud sõltuvad ilmastikuoludest või need puuduvad.

Ei tasu kaheldagi, et kui kunagi valmib täies pikkuses neljarealine Tallinna-Tartu maan- tee, teeb siis riiki juhtiv võimulit kõik, et seda mäletataks kui nende töö vilja.

SEIKO KUIK
FOTOD: WIKIPEDIA

