



Daniel Vaarik

Autod

12 lühikest esseed

"Inimene on muutunud nii-öelda teatud liiki proteesijumalaks, üsnagi vägevaks, kui ta kõik oma abiorganid endale külge paneb, kuid need ei ole temaga kokku kasvanud ja tal on nendega praegu veel palju tegemist."

Sigmund Freud, "Ahistus kultuuris"

Sissejuhatus

Mida igapäevasem on asi, seda igavam on juurelda selle üle, mis mõju tal meie elule on. Kuid kui asi on igapäevane, siis see tähendab ju ka seda, et asi on oluline? Järelikult tuleb igapäevaste asjade suhtes olla valvas. Neis võib peituda mõjutusi, mida me ei oska enam näha.

Autod on väga tavalised. Keskmine eestlane veedab neis arvestatava tüki oma elust ning mingil põhjusel on autondusest rääkimine muutunud vaid aruteluks uute mudelite heade ja halbade külgede üle või siis kurtmiseks, et tänavatel on palju auke.

Infot autodest on samas palju. Autoesindused on suurimate reklaamiandjate seas ning paljud mängufilmid on kui armastuslaulud autodele, mida katkestavad üksikud dialoogikatked, mis on ilmselt vajalikud selleks, et juhatada sisse järjekordne tagaajamisstseen või matk Vegasesse.

Vähem räägitakse sellest, mis rooli taga tegelikult toimub. Väikesest igapäevafašismist, mis väljendub autoga seotud eelarvamustes ja vahel näiteks liiklusraevus. Auto mõjust käitumisele ja tervisele või auto tegelikust hinnast.

Mina pole autode vastu. Mulle meeldivad paljud neist ja ma imetlen nende tehnoloogilist täiuslikkust. Suhe autodesse on selline love-hate ja iga kord kui ma näen kirjanikuhärra Kenderi taevasinist Ferrarit Madissoni ees seismas, siis olen kade.

Kui Mart Parve tegi mulle ettepaneku kirjutada Autolehte autode kultuurilisest mõjust inimestele, siis otsustasin selle vastu võtta. Sinna kirjutatud esseede vorm on lühike. Nad on kirjutatud kiiresti, vahel umbes 10 minutiga mõne taskust leitud paberilehe peale. Mõne essee võib valgusfoori taga läbi vaadata. Paar tuhat tähemärki ja kõik. Mitte, et ma soovitaks neid valgusfoori taga lugema hakata muidugi.

Neis tekstides ei jõudnud ma rääkida paljust, kuid ma olin üllatunud, et tänu neile sattusin ma väga huvitavatesse vestlustesse nii sõpradega kui võõrastega. Kuidas veel rääkida ametiauto filosoofiast ja Lennart Merist Lõuna-Eesti talumeestega, kui mitte Autolehe veergudel?

Alljärgnevalt ongi kokku kogutud paremik minu Autolehes ilmunud autoteemalistest mõtetest, lisaks paar teksti ka mujalt. Head lugemist!



Avarii sakrament

Jumal viskab pleki paukudes täringut, nii et tükid lendavad, maailma tekib hulk uut plastmasspuru ja pisikesi turvaklaasi kilde. Kellegi kets veereb mööda teed ja jääb siis küljeli lebama. Converse. See kõik toimus nii ruttu, see oli nii äsja, kuid seda ei saa muuta. Veel kaitseb sind šokk. Viimaseid sekundeid sa ei mäleta veel tükk aega. Kui sa üldse elus oled. Kui oled, siis need sekundid jäävad hiljem sinu unetuid hetki saatma surmani.

Võib olla oli see praam, mille peale sa tahtsid jõuda ning mis sundis sind vähem ettevaatlik olema. Talvine päike paistis ja alguses tegi sulle nalja, kui vastu sõitis puksiirauto slepas väike lömmis katusega mikrobuss, sest sinuga neid asju ju ei juhtu.

Sa sõitsid sajaneljakümnega, sest asfalt tundus kuiv, seepärast oli su ilme lollakalt üllatunud ja sa karjusid pikalt "perseeeee!" või midagi taolist, kui ilma hoiatamata ja hääletult su auto esiots mööda musta jääd vasakule libises. Ei sina ega vastutulijad ei jõudnud ega saanudki enam midagi teha. Võimaluste aken sulgus sekund tagasi.

Avarii on tõe hetk, kus me saame aru, et me oleme liiga harjunud mängima jõududega, mis on suuremad kui meie. Igal juhul, kui sa ellu jääd või sured või kui sind jääb saatma ratastool, on avariil elu muutev jõud.

Minule tundub, et avarii on ootamatult valla pääsenud kaos, mis annab märku inimliku kontrolli piiridest, mõnele teisele tundub, et see on koht, kus mõni kõrgem jõud sekkus asjade käiku, et anda hoiatus või saata lõplik sõnum. See ongi sinu enda asi, mis tähenduse sa sellele kurvale ja pühale hetkele annad, kuid sõnum on vali ning see ütleb, et sa oled surelik.

Ma olen ühes suuremas avariis olnud ja see lõppes õnnelikult, kui kõrvale jätta 7 nädalat keset suve haiglas olemist. See oli eriline sündmus, mida kroonis pääsemine ning mis õpetas hiljem olema kriitiline väga kindlana tunduvate asjade suhtes.

Hiljuti lugesin, et mingi plaan on saata maad ohustavate asteroidide peale raketiga selline seadeldis, mis puurib sinna augu ja asetab sellesse tuumalõhkepea ning laseb asteroidi õhku. Ma kujutasin ette seda raketti ja siis tuumapead puurivat robotit ja siis nägin unes, et see robot maanduski ühel asteroidil, kõik läks hästi, ainult et tuumalõhkepea ei plahvatanud siis kui vaja, vaid siis, kui asteroid kohtus maaga.

Igatahes, kergelt jalga teile kõigile.



Poolaks muutumine

11 tundi Poola maanteid. 2 vastassuunda kaldunud traktorit. 3 hullu leedukat. Subaru Legacy – nullist kahesajani 11 sekundiga ja seda korduvalt. Kuigi me jõudsime elusalt Gdanskisse, olin ma kindel, et tagasiteel paneme matsu.

Ma olin Poolas väga vähe käinud ning sedagi ainult ametiasjus, nii et ma jagasin mõnede eestlaste arvamust, et Poola pole riik, vaid lihtsalt erakordselt silt transiiditeenus. Mitte maa, vaid roadblock. Niisiis, kuna ma olin kindel, et see on mu elu eelviimane päev, siis veetsin selle Gdanski mereõhku hingates, muuseumides ja kontsertidel käies.

Poola. Inimarengu aruandes 39. kohal. Ligi nelikümmend miljonit elanikku. Roman Polanski ja Krzysztof Kieślowski sünnimaa. Stanisław Lem oli poolakas. Joseph Conrad. Teekond Poola südamesse viib mind tillukesse baari, kus väike vanamees ja ta naine toovad ette koduvalmistatud toitu ning iga kord, kui nad köögi uksest üksteisest mööduvad, võtavad nad üksteisel korraks käest kinni.

Sellist Poolat kihutades muidugi ei näe. Ma olen tihti elanud Tallinna kesklinna piirkonnas, umbes nagu Kassisaba, ning näinud mööda Wismari tänavat hommikul tööle kihutamas noori ja vanu, hallipäiseid ja kiilakaid, seesama Poolast läbikihutamise pilk silmis. Kuidagi on nii juhtunud, et need muidu toredad piirkonnad on paljudele väikeseks kohalikuks Poolaks, millest tuleb läbi kütta, et jõuda linna tuumani.

Juhtide pilgud on tüdinud, närvis, kurvad vahel. Laupäeviti sõidab mõni pulmarong läbi, kõik tuututavad signaaliga. Ikka seesama kuradi kurb pilk silmis. Kõht on tühi, sest kes see enne pulma ikka sööb. Tahaks juba kohale jõuda aga me peame siin agulis loksuma.

Kui teekond muutub vihatavaks ning ainsaks eesmärgiks on eesmärk, siis kaob ka rõõm. Nagu see vend, kes kunagi lotoga mitu miljonit võitis ja pihtis Ekspressile oma elust enne võitu: “...sõitsin õhtul hilja autoga töölt koju. Nätske märg sügishämu. Istusin jälle tohutuse ummikus, oleksin vist Mustamäele jala sama ajaga jõudnud mis autoga. Olin nüristumiseni väsinud ja ausalt öeldes mõtlesin sel hetkel jumalale: armas jumal, tee kuidagi nii, et ma sellest jamast ära pääseksin.”

Mul on selle peale ainult öelda, et kui asjad on nii hullud, siis tuleb linna kolida ning teha sinna selline linn nagu see, milles sa elada tahaks. Võib olla see on isegi olemas, tuleb lihtsalt rohkem avastada.



Milline ametiauto sobib riigitegelasele?

Kunagi sügiseses õhtuhämaruses Vabaduse puiesteel jalutades nägin mööda sõitmas musta vana kooli Mercedes 300 SEL-i, tagaistme kohal põlemas lambikene, mis valgustas autos istuvat härrasmeest, kelle profiil oli eksimatult ära tuntav. See oli president Lennart Meri. Jõudsin ka märgata, et läbi pimeneva linna ilmselt oma Paslepa residentsi poole sõitev riigipea oli süvenenud käes oleva ajalehe lugemisse. Tõesti, meie president oskas kanda oma frakke ja ametiautot stiilselt.

Üldiselt on aga ametiautod radioaktiivne teema. Parim viis ministeeriumi pressiesindaja süda puperdama panna, on talle teatada, et minister saab järgmisel nädalal uue auto. Pressišeff proovib seejärel teised uudised paar päeva edasi lükata, sest on selge, et meedia vahepeal muust ei räägigi kui auto hinnast. Kui mitu pensionäri sama raha eest pensioni oleks saanud ja kui palju ravimeid oleks saanud osta ja kõik muu selline. Lisaks veel jalaga tagumikku kommentaariumides.

Eks avalikul vihal ole ka kõva ajalugu. Kui tänases Eestis on ametiautosid vähestel ametnikel, siis 10-15 aastat tagasi oli nii, et kui keegi parajasti ei vaadanud, ostis suvaline asekancler endale nikeldatud võrega Saksa kaariku, mis maksis rohkem kui tema aastapalk.

Küll üritati seda reformida nii ja naa, kuid enamasti võitis ikkagi auto. Ükskord, kui valitsus proovis järjekordset raju autorevolutsiooni läbi viia, pandi muudatusi juhtima peaministri majandusnõunik Heido Vitsur. Viimane tegi palju ausaid ettepanekuid, mida valitsus arutas korduvalt ja ükskord isegi 3 tundi jutti. Reformi tulemusena jäi vaid üks inimene ametiautost ilma. See oli Heido Vitsur ise.

Ametiauto on aga vahel vajalik. Kokkuvõttes on turvalisem ja odavam osta tippjuhile midagi muud kui Lada ja seda nii riigiametis kui erafirmas. Kuid kus on mõistlik piir? Hea tuttav Raul Rebane kirjeldas mulle ühte võimalikku mõõdikut: inimene peaks ostma sellise ametiauto, mille puhul jääks mulje, et ta oleks võimeline selle auto soetama ka oma palga eest.

Ilmunud Autolehes.



Rahvuslik auto

On olemas riigid, kellel on, ja riigid, kellel pole... oma autotööstust. Tühiasi, ütleb mõni ja mõni tunneb isegi kergendust, sest kohaliku autoehituse puudumine võib rahva päästa ka

paljust piinlikust nagu näiteks riigijuhi enda näpunäidete järgi disainitud kiviheitemasinat meenutavast rahvusmobiilist nimetusega Lembitu 1i.

Kuigi Liibüa diktaator Muammar Gaddafi poolt 2009. aastal kujundatud Liibüa Rakett nägi prototüübina välja parem kui pooled Renault mudelid, on autotööstus midagi enam kui ilus ainueksemplar. Tootmise käimasaamine on umbes sama keeruline logistiline operatsioon nagu inimese viimine kosmosesse ja sel põhjusel teeb valdav enamus maailma riikidest täna heal juhul allhanketöid mõnele suurele autoehitajale.

Ometi on oma autotööstuse puudumises ka mingi mõru pala peidus. Miks muidu kaunistavad ilma kodumaise tööstuseta rahvad oma BMW-sid, Forde, Fiatte, Jaguare rahvusvärvides nodiga nagu lipukesed, lõhnakuused või etnilise mustriaga pörkelauakleepsud?

Kas nad ei tee seda natuke selleks, et soojendada ennast võõramaise insenerigeeniuse päikese all? Aga kui rahvuslik on see sõnum, mis välja tuleb?

Näiteks, miks ei värvi vene rikkad Niva külgedele vürst Igori pilti koos kirjaga Rossija? Ja kui nad teevad seda Porschega, siis kas see on tõestus Vene rahvuse suurusel või Saksa omast?

Jah... sakslasel pole lippu, värvi ega kleepekat ju vaja. BMW, Mercedes, Volkswagen on metalli ja plastikusse vormitud oodid nende suure rahva tööstuslikule võimsusele.

Samal põhjusel tundub mulle, et teise riigi autotööstuse ülesostmine omab mingisugust sümbolset väärtust. Nagu vastase laagrist lipu pihtapanemine või cojoneste klambrilööjaga sein külge kinnitamine.

Kas pole natuke nii, et kui India firma Tata ostis Jaguari ja Land Roveri, siis see polnud ainult majanduslik tehing, vaid suures ja rasvases kirjas sõnum brittidele, midagi, mis kriketiterminites kõlab umbes nagu "su imperiaalsel tõllal on uus omanik, baby".

Ilmunud Autolehes.



Label This!

No see läheb ju kohe põlema! Kõrvalteelt mulle järsult ette pööranud viisteist aastat vana Volvo 940 tagant tuleb pigimusta suitsu. Kiirendab, nii et ninaots kerkib ja plekk võbeleb. Ilmselt oleks tal palju lihtsam olnud mind mööda lasta ja siis rahulikult oma pöörded ära teha, kuid sellest ajast saadik, kui ma Jaguar XF-iga sõidan, on the slow and the furious minu ümber, kõrval ja taga muutunud igapäevaseks asjaks.

Hiljuti proovis üks roheline MuPo-le kuuluv Kia valgusfoori juures võidus sõitma hakata. Jättes kõrvale küsimused Tallinna linnapolitseid rahastava maksumaksja bensiini tühjalõristamisest, on mul kahtlus, et XF mõjub kaasjuhtidele mingil moel radioaktiivselt.

Võib olla tekitab see auto erinevaid tundeid sellepärast, et Jaguari eelmised tavamudelid on rohkem selline kuldsulepeaga väiksema kaliibri advokaatide kraam. Võib olla aga ka sellepärast, et Jaguari tootja ostis vahepeal ära Ford ja seepeale hoopis India firma Tata, ning paljud arvavad, et tegemist on ikkagi mingisuguse Mondeo tõusikutele mõeldud versiooniga. Ja kuna Balti liikluskultuuris kommenteeritakse kõrvalsõitjaid gaasipedaali kaldenurga abil, siis sellest ka selline lapatsiandmine. Vist.

Siiski, uus XF on minu meelest väga õnnestunud disainiga auto ning erilisel hea tunde tekitab interjäär, mis suudab ilusti vältida võltsmarmorit või plastikust elevantilud ja samas hoiduda ka lihtsalt odavast kokkuhoiust. Nagu kuskil oli öeldud - isegi vinüülmaterjalist armatuuripealne jätab selles autos mulje, et on käsitsi kinni õmmeldud.

Kõige naljakam on, et selles osas võime mõnevõrra tänada ka Soome DJ-d Darude't. Kui Darude mõne aasta eest ühel esitlusel Soomes plaate mängis, tulid tema juurde kaks noort Jaguari disainerit ja ütlesid: "Kui me seda autot disainisime, mängis meil kontoris 24/7 sinu plaat Label This!"

Olen ka ise Darude'ga kokku puutunud. Väga normaalne tüüp. Huvitav, mis siis oleks saanud, kui disainerid oleksid kogemata kuulamiseks valinud mõne Soome tangoplaadi? Ilmselt oleks Jaguari väljanägemine senisega võrreldes palju vähem muutunud.



Kui palju su auto tegelikult maksab?

Alguses ma mõtlesin, et tegemist on kulutustega, mis saavad ükskord kindlasti otsa. Kaskolaksukene. Uued kummikesed. Mingi kriimukene. Kuni ühel hetkel vaatasin kõigile omatud autodele tagasi ja mõistsin, et igal aastal olen ma neile kulutanud ootamatuste tõttu mõnisada eurot loodetust rohkem. See on süsteem!

Arvutasin edasi. No ükski auto ei maksa nii vähe, kui letihind ütleb. Näiteks ei arvesta inimesed sellega, et autot hiljem müüma hakates läheb müügiga sageli mitu kuud. Sõltuvalt asjaoludest võib see tähendada seda, et maksad teatud kulusid edasi. Teiseks on üpris tavaline, et autot müües saad kahjumi.

Siis see bensiin. Hiljuti tankides avastas, et paak polnud veel täiski, kuid bensu hind ületas sadat eurot. Sada! Selle paagi sõitsin ma Lõuna-Eestis käies tühjaks pooleteise päevaga. Jälle sada! Siis parkimine. Esiteks unustan ma tihti mobiilse parkimise maha võtta, kuid isegi kui sa seda ei tee ja sul on Tallinna kesklinna sageli asja, on sinu parkimiskulu päris suur. Ahjaa, palju see klaasipesuvedelik nüüd maksis? Seda läheb Eesti oludes ka päris korralikult.

Need olid nüüd mõned otsesed kulutused autole, kuid sellega asi kindlasti ei piirdu. Tallinna äärelinnades elavad inimesed istuvad ummikus 3-15 ööpäeva aastas ning ka sellel on oma hind. Mõni küll ütleb, et ta teeb autost tarvilikke telefonikõnesid, kuid fakt on see, et see on tervisele kahjulik. Enamus lähevad paksuks ja peavad seepeale minema kas spordisaali ning maksma sinna raha või siis lihtsalt jooksuma. Sellega kaotavad nad misiganes asja nad enda arvates mugavuses varem võitsid.

Nautides auto imelisi võimeid, oled sa võib olla ostnud endale elamise kesklinnast kaugemale, noh, põhimõtteliselt sellepärast, et sa saad ja Lennart Meri ütles, et nii on õige. Nüüd pead sa majale ostma uue katuse ning hängima nädalavahetuse Bauhofis. Lisaks oled ennast lukustanud

autoomanikuks pikkadeks aastateks, sa pead autodussse toppima suure osa sellest rahast, mida sa tööõ teenimas käid. Sellesama autoga.

See pole veel midagi. Ma olen seni täiesti kõrvale jätnud asjaolu, et iga inimene maksab maksukoormuse kaudu autodele peale. Need summad lähevad uute teede ehitamiseks ja vanade remontimiseks. Ja seda veel enne, kui oled üldse autot ostma hakanud ja isegi siis, kui sa seda kunagi ei osta.

Ilmunud Autolehes.



Dürblite ragnarök

Lugesin netist pealtnägija kirjeldust sellest, kuidas mingi USA maasturimees saab nelja vanaeide käest peksa. Maastur sõidab punase tule alt läbi, bäng, vastu Chevrolet Impalat. Chevyst kargab välja neli eite, esimene virutab mehele vihmavarjuga, teine lajatab kotiga ning seejärel tümitavad nad vaest motoristi piibliga.

Hoolimata sellest, kas see lugu on tõsi või mitte ja kas mees oli süüdi, on kindel, et liikluses käituvad mõned inimesed nagu vaimuhaiged. Võib lugeda ka Eesti ajalehtedest, kuidas hullunud juhid üksteist taga ajavad, rusikatega peksavad ja isegi tapavad. Need on seejuures ainult kõige äärmuslikumad juhtumid, suur osa liiklusraevust jääb ju lõpuks registreerimata.

Liiklusraev on tabanud mind ennastki. Ma olen teinud ohtlikke möödasõite, et pääseda liiga lähedal sabas tõgendavast tordikäruga ahvist. Ning kuulake kõik 86 kilomeetrit tunnis kãrutavad peremobilistid: “Baby an bord” ei anna litsentsi liikluse takistamiseks. Meil teistel on SKP vaja kokku kraapida! Ma olen kihutanud ja ma olen riskinud, ise samal ajal valusalt mõistes, et minuski on peidus hullumeelne.

Mis ikkagi on sellise dürblistumise põhjus? Vahel öeldakse, et liikluses elatakse välja mujal kuhjunud emotsioone. Või öeldakse, et asi on selles, et “auto on sellesamuse pikendus”. Jama. Ma tulen autosse enamasti hea tujuga.

Võib olla auto hoopis tekitab raevu, mitte ei aita väljendada midagi, mis juba olemas on? Auto annab meile üliinimliku jõu ja kiiruse ning loob tunde kõikvõimsusest, me muutume väikeseks jumalaks ning ka meie viha on jumalik. Ragnaröki algust kuulutab autopasuna tuututamine. Sarnane hullumine toimub muide anonüümses netikommentaariumis. Nii liiklusraev kui netiraev on üsna sarnaste põhjustega.

Aga võib-olla tuleb viha hoopis sellest, et autoreklaamides ei istu autod ummikus, vaid sahisavad priilt mööda kauneid maastikke, teedel, kus puuduvad augud. Reklaamiklipid müüvad meile maailma, kus sõit Tallinnast Tartusse võtab tund ja kolmkümmend minutit, mitte kaks tundi ja kaksikümmend minutit kahe palgikoormaveo auto vahel, klaasipesuvedelik otsas ja pool Statoili biifsteiki praemunaga istme vahele kukkunud. Loomulikult oleme petetud ja vihased.

Ilmunud Autolehes.



Ma ei julge enam autosse istuda

Kui politseile liikluses vahele jääda, siis järgneb mitu karistust, millest minu arvates on kõige karmim see 20 minutit kannatlikku istumist mingi täispussutatud Škoda tagaistmel, politseinik-kirjakunstnik samal ajal pastakaga protokollile paberile joonistamas. Tehke mulle see trahv, aga laske mind siit välja.

Ajad on muutunud ja politseiautod on viisakamad ning kiiruskaamerate kliiniliselt täpsed ettekanded ilmuvad mõne tunniga postkasti ning rahulikult võib taas e-riiki tänada. Kuid ikkagi tahan rääkida autodest ja hügieenist üldisemalt.

“See on natuke selline teema, et kui linik teleka peale panna, siis püsib kineskoop kauem,” ütles seepeale üks mu sõber ning ma sain aru, et Domestose reklaamid on inimestel bakteri teemal närvi tuimaks lasknud. Kuid ikkagi googeldasin seda auto hügieenivärki. Ja püha püss, mis välja tuli.

Esiteks, kui autos süüa, siis on see nagu peibutis mingitele superbakteritele ja üleüldse, paistab, et auto on tihti ikka täiesti ropp urgas, millesarnasesse me ilmselt ei roniks, kui see ei liiguks ringi ja me selle eest nii palju raha ei maksaks. Ühistransport on eraautoga võrreldes kuurort, sest ühistranspordis käib koristaja suhteliselt tihti, kuid ilmselt mõni vähem hoolitsetud taksoront kombineerib kokku halvima neist kahest.

Igatahes 1376 autot uurinud Briti teadlased leidsid, et auto peale meeldib hääletada bakteritel nagu Salmonella ja E. Coli, aga kokku võib rääkida sadadest eri tüüpi batsillidest. Põhiline ohutsoon on käigukang, rool ja armatuurlaud. Seejuures tuleb välja, et vanemates autodes on pahalasi rohkem kui uuemates, sest neil on lihtsalt rohkem aega koguneda ja õhufiltrid on tihti samuti tuksis ning neis elavad mingid märatsevad seened.

Uue auto omanikuna ei tasu siiski selle peale kergendatult hingata, sest see, mida uue auto lõhnaks nimetatakse, sisaldab toksilisi aure, millest mõned tekitavad vähki ja geneetilisi muutusi ja igasugust muud jama. X-filesist tuntud Tšernobõli paeluss-mees ja Gregor Samsa võivad varsti elada teie naabermajas.

Ma pole arst ja ma ei hakka midagi soovitama, seda enam, et kultuurilisest vaatepunktist on hämmastav, et isegi pärast kõige selle läbi lugemist ei hakka ju keegi midagi teisiti tegema. Ah, mida iganes, kõik teised ju teevad sama moodi, söön parem natuke neid pähkleid, mis ma kohvitopsi hoidja vahelt leidsin.



Autod ja värk

Mu sõbrad rentisid puhkusele minnes oma Volvo XC90-le Tikitreileri järelkäru, mis sai kuhjaga asju täis. Selge ka, kaks täiskasvanut, kaks last – paljugi mis neil kahe nädala jooksul vaja minna võib. Järvevana teel nägi isa, kuidas vanema lapse mängupliidi pealt lendas minema mingi plastmassist kauss, ta peatas auto kinni ning ajas seda jublakat eluga riskides taga üle kolme sõidurea. Lõpuks oli aga kogu kama õnnelikult 220 kilomeetri kaugusel taluõuel, et siis kahe nädala pärast uuesti tagasi sõita.

Mitu suve tagasi üürisin Haanja kuppelmaastikul endale talu, et puhata ja kirjutada ühtlasi seal ka valmis esimesed peatükid raamatule, mis mul siis plaanis oli. Nii. Raamatu kirjutamiseks on vaja võtta kaasa umbes 20 dvd-d, neliteist raamatut, millest tsitaate ja ideid otsida. Samuti on kindlasti tarvis metsa vahel kõndimiseks erinevaid riideid ning igaks juhuks ka firma Keen nanotehnoloogilise kattega mägisaapaid.

Sõitsime veel Võru antikvariaadist läbi, kust leidsin vanaaegse sangpommi, millega kirjutamise vaheajal sporti teha, ning kuna Hawaii Expressis oli akna peal kõvasti allahinnatud kokkupandav jalgratas, siis ostsin ka selle ära. Point on see, et see on kokkupandav, eksole, see mahub igale poole ära ning rattaga sõites tulevad raamatu kirjutamiseks head ideed kindlasti peale.

Auto oli selleks hetkeks asju nii täis, et ma pidin istme lükkama praktiliselt vastu rooli. Kui me Haanjasse jõudsime, läks aga nii, et jõime hoopis igal õhtul mõne küllatunud sõbraga veini ning loomulikult ma midagi ei kirjutanud. Kokkupandava jalgratta ostis õnneks Indrek Treufeldt hiljem Tallinnas ära.

Vaadates suvel mööda Eestit ringisõitvaid autosid, mille küljes tilpnevad jalgrattad, lainelauad, aiatoolid ning täismahus naisekandmisvarustus, olen ma tihti mõelnud, et kui palju neid asju tegelikult kasutatakse, mis hinda maksavad need asjad ise, nende kinnitused autode külge, nende pärast ostetud suuremad autod...

Arvutagem sinna juurde oluline kütusekulu ning asjade endi teenimiseks kulutatud tööaeg (mille asemel võiks palju kauem puhata). Ning mõelgem järele, kas kurat, Tammsaarel oli

kirjutamiseks vaja kokkupandavat jalgratast ja kas Luts tassis Kevadet välja mõeldes mängukööki kaasas. Aga muidu päris okeilt kirjutasid.

Ilmunud Autolehes.



Autode kaunistamisest igasuguse jamaga

Pensionär naabri-Eedi Moskvitši salongis olid kleepekad kirjaga „Isa ja poja ralli “84“ ja „Nuia AMK“ (mida kuradit see viimane üldse tähendas) ning selle üle naerdi. Kuid tänapäeval tunnen ma vahel isegi puudust bussijuhi istme kohal laes rippuvast siirast vimplirodust või tikitud patjadest ja "naljakast" kleepekast mõne sõiduauto tagumise akna taga.

Kollektivistlikul nõukogude ajal ei jäänud inimesel muud üle, kui proovida rõhutada oma erilisust ja isikupära kättesaadavate vahenditega. Seda tegid ju kõik, meil oli niisugune isetegemise kultuur. Teismeline põimis jalgratta kodarate vahele värvilist traati, noorem mees pani mossele ägedamad lapatsid. See ei olnud tjuunimine, millega tegelevad tõelised autohuvilised ka tänapäeval, see oli rahvalik igamehe autokaunistamine, dekoreerimine lihtsalt erinemise nimel.

Tänapäeval on isikupära auto hinna sees. Unikaalsusest ja kaunistamisest on saanud kallis lõbu. Kui tahad teistsugust käigukangi nuppu, siis palun. Maksa tehasele või proffidele ning saad illusiooni, et oled eriline. Isekaunistamine pole eriti moes ning sellele vaadatakse natuke viltu, et miks sa rikud niigi ilusa disainisaavutuse ära, umbes nagu see plastikust pressitud armatuurlaud oleks sama väärtuslik ja unikaalne kui Elmar Kitse maal, et sinna ei võiks midagi kleepida.

On ka palju ratsionaalseid põhjendusi autokaunistamise vastu. Esiteks on sellist kaunitari hiljem raskem müüa. Teiseks on inimestel vähem aega, et tegeleda millegi nii väheproduktiivsega kui auto ilustamine. Kolmandaks on turvalisuse huvides õige hoida auto

võimalikult normide piires, mine tea, mis suurtel kiirustel juhtuda võib, äkki see pingpongipall lendabki antenni küljest minema. Ah õige, antennigi pole ju enam.

Omal moel oleme ringiga kollektivismi tagasi jõudnud. Mitte, et meie autod oleksid kõik sarnased, aga me aktsepteerime seda, et kujundusotsused tehakse mujal, massituru loogikatest lähtuvalt ja individuaalsust pole siin eriti rohkem kui vanasti.



Millega sõita poissmeestepeol

"Lock and load!" ütleb Kristjan. Me istume pruuni Chevrolet' minibussi. Bussijuht viskab suitsu aknast välja ja käivitab mootori. Raudteejaamast võtame peale veel kaks meest ning kaheksa minuti pärast peatume Tähtveres halli krohvitud maja ees.

Chevy Van, millega me sõidame, on sametist pöördistmetega ning selles tiksub 80ndate tantsumuusika, millel madalad toonid oma maha keeratud ja kõrged peale keeratud. "Tss-td-tss-td-tss..." kostab kõlaritest.

"Poissmees, välja!", sest algamas on poissmeestepidu ning mõne hetke pärast ilmubki uksele otse söögilauast kaaperdatud ähmi täis päevakangelane, kes kupatatakse miljööväärtuslikku sõidukisse istuma. Algab enneolematu road trip läbi abielueliku lapsepõlvepaikade.

Selle bussi sai ühest taksofirmast, kuid samuti on poissmeestepeoks võimalik tellida diskobussi, tuletõrjeauto-sauna ning miks mitte ka ümarat Pazi, milles on korraliku tümakaga kõlar ja mille ajastuhõnguliselt rietatud juht võib teile rääkida päris uskumatuid lugusid.

Näiteks seda, kuidas ta oma Audiga rohkem kui 200-kilomeetrise kiirusega kurvist välja sõitis ning teda päästis vaid see, et turvavöö oli lahti. "Lendasin autost välja koos esiklaasiga ning mingi aeg liikusin nagu surfar selle peal läbi põõsaste!"

Muidugi, kui teile meeldib film *Pretty Woman* ja teie elu tipp hetked jäid kuskile 1990ndatesse, võib vabalt nii olla, et teile sobib ameerikalik limusiin, kuid praegustes lumistes Eesti oludes oleks muidugi etem võtta asja paindlikult ning tellida saan koos kahe hobusega.

Üks on kindel, ikka ja jälle sõidab teile kuskil maanteel vastu mõni imelik sõiduk, mille akendest kostab valju kära ja tümpsu. See logu teeb kiire peatuse teepervel hääletavate naisterahvaste juures, sülitades välja roosas jänesekestüümis tegelase, kes on suure tõenäosusega täis nagu tuhaplokk ning kaupleb endale innukalt hääletaja rinnahoidjat.

Seejärel võtab sõiduk kursi silmapiiri poole, mille taga on lootusrikas tulevik, mida pakub elu täiskasvanuna.

Ilmunud *Autolehes*.



Autod ja unistus

Tehnoloogiafilosoofid ütlevad meile, et iga tehnikavahend annab inimesele mingi laiendatud võime. Tehnoloogia on protees, mis täidab tühjust inimese ja tema superkujutise vahel.

Auto on võimas protees. Auto annab meile kiiruse ja jõu, ta sümboliseerib vabadust. Juba 1909. aastal ülistas Filippo Tommaso Marinetti futuristlikus manifestis varahommikusse sööstvaid autosid, mis mootorite mõirates süstisid läbi ärkava vanalinna tänavate.

Auto oli Marinettile kui võimas kentaur, ta embas selle kapotti, istus sisse ja sõitis ringi nagu jahti pidav noor lõvi, kes elab käesoleva hetke joovastuses. Marinetti kuulutas uue ilu saabumist, see oli kiiruse ilu. “Üürgav mootor, mida näib toitvat kuulipildujatuli on ilusam kui võidujumalanna kuju,” kirjutas ta.

Kui Eesti vabaks sai, siis oli auto samuti väga püha asi. See, millise autoga sa sõitsid või sõita said, määras paljude jaoks ära sotsiaalse staatuse. Kaur Kender kirjutas kunagi: “Sinised tuled räägivad. Rahast. Ksenoontuled. Kaugelt paistab ära, et raha tuleb. Hea ja rahulik. Ma tean, et

mulle sõidab vastu rikas inimene. Ma tean, et ta teab, et mina olen rikas, sest ka minu autol on sinised ksenoontuled.”

Ksenoon lõi eelarvamusi. Minu ees tänaval heitis ükskord hinge Moskvitsh, lasi välja viimase suitsupilvekese ning vajus otsa enda taga asuvale Aston Martinile. Roostese pörkeraud raksus vastu läikivat plastikut. Hallipäine mees hüppas Moskvitshist välja ning hakkas longates jooksma kuskile majade vahele. Aston Martini uks avanes ning sealt ilmus välja blond naisterahvas. Ta vaatas autot ja põgenevat meest. Seistes veebruarihommikus keset liiklusvoolu hakkasid ta õlad naerust vappuma.

Aga üldiselt ei tasunud tõesti autode osas kedagi närvi ajada. Näiteks üks mu tuttav parkis 90ndatel oma auto natuke valesti, nii et selle üks ratas oli mingi teise mehe parkimiskohal. Kui ta auto juurde tagasi tuli, siis oli auto kojamees otsapidi ventilatsioonivõresse torgatud, selle küljes oli sedel, millel oli kirjas: “Kui sa veel valesti pargid, siis see on vaid näide sellest, mida ma teha võin.”

Telekast tulevad siiani autode reklaamid, mis räägivad vabadusest. Auto sõidab mööda aukudeta teed, teisi autosid pole. Jaa... pole hetkel käepärast reklaamituru täpseid numbreid, kuid hinnanguliselt ütleksin, et automüüjad on kõige suuremate reklaamiandja seas Eestis, kohe kuskil telekomi ja kodutarvete vahel.

Seega elame me inforuumis, kus tuletatakse meile pidevalt meelde, et auto on hea, ilus, vaba, kuid need, kes ütlevad, et nad seda ei ole, saavad ehk teinekord suud paotada kuskil loodusblogis või märsisidumise töötoas.

Autod on ilusad ning filmides mängivad nad duetti staaridega. Neid ülistavad kirjanikud, mul endal on iga kord öösel maanteel sõites siiani meeles John Updike'i öine autosõidustseen raamatust Rabbit Run või siis Ryan Goslingi või Forest Whitakeri getawayd filmides The Drive ja Ghost Dog. Need on nagu pikad armastuslaulud autole.

Miljonid tonnid uut asfalti on maha valatud. Linnade struktuurid on kujunenud autosõbralikeks. Autod on peaaegu kõigil.

Üsna ootamatu aga on tehtud uuring, mis ütleb, et auto omamine pole Euroopa noorte jaoks enam eriti moes. Isegi vanade jaoks enam nii väga pole. Eesti ministridki on rahunenud,

sõidavad tagasihoidlike autodega ning hiljuti enne lumesadu nägin ühte rikkast tõukerattaga sõitmas.

Kõik ülejäänud rikkad tutvavad istusid üksipäev aga Tallinn-Tartu rongis ning ma oleksin nende pärast peaaegu maha jäänud, sest kohti ei olnud. Istusid ees, jõid teed ning jahvatasid sellest, kui mõnus on ikka rongis, ei pea muretsema, saab inimestega juttu ajada ja arvutist filmi vaadata. Te olete ju rikkad, minge nüüd sõitke mööda Mäo ümbersõitu või midagi. Ei taha, ütlesid nad kõik nagu ühest suust.

Tallinnasse tagasi tulles jalutasin linna ning korraga tundus mulle, nagu kostaks läbi ühe Alfa Romeo õhukesest plekist kere äärelinna suunduva oomegaisase ulg. Kümme kilomeetrit tunnis nõksus ta ühes suunas ja siis õhtul teises suunas tagasi.

Kokku viisteist ööpäeva aastas istub ta seal. Selleks, et tööl käia ning raha teenida ning siis sellest rahast veerand autokuludeks uuesti ära anda.

See mees on teinud faustliku tehingu ning vastu saanud proteesi. Ta on kasutanud supervõimet liiga palju, ta on seadnud oma elu sellest sõltuvusse. Isegi kui ta tahaks, ei pääse ta enam välja. Proteesist on saamas aeglaselt arenev vigastus.

See vigastus on ühtlasi ka uue inimese sünd. Marinetti kentauri loomine. Lihtsalt see kentaur ei ole niisugune, kui Marinetti arvas. Tema rääkis jahti pidavatest lõvidest ja kiirusest.

Ilmunud ajalehes Keskus pealkirja all "Auto"

