

Sel aastal sai tehtud esimene pikem tsiklimatk, sihtkohaks Rumeenia. Plaan oli selline, et kahe päevaga sõidan Rumeeniasse, käin Turda soolakaevanduses, võtan kuulsamad passid, sõidan mägises piirkonnas ühe lõigu TET-i, võtan puhkepäeva Musta Mere ääres ja külastan teepeale jäävaid ägedamaid teid. Kuna selle aasta reis on soojenduseks tulevikku planeeritud Mongoolia reisile mida ma ka algselt plaanisin üksi sõita, siis otsustasin ka selle reisi üksi teha et n.ö. tunde kätte saada. Reisiks ettevalmistus kestis üle poole aasta. Ratas sai Rallyraiditud aasta alguses, talvel ja kevadel sai ostetud matkavarustust ja planeeritud marsruuti.

Geoape trass:



1 Päev. Tallinn – Bialystok (Poola) 820km.

Kogu reisi kõige raskem osa oli kodust ära minek. Asjad sai eelmisel päeval nii valmis pandud et hommikul ainult riidesse panna võtit keerata ja minek, et mitte hüvastijätku liialt pikaks venitada.



Kõigepealt hakkas vanem tütar nutma, siis naine, endal oli kurgus hullult kitsas, 5 kuune ainult naeratas, lubasin et tervelt koju jõudmine on mul selle reisi üks olulisemaid ülesandeid ja tegin minekut.

Ilm oli kõhe ja transiit baltiriikides ootuspäraselt eriline elamus ei olnud. Kuna kasutasin camelbacki siis peatusi tegin ainult tankimisteks. Tavaliselt läks endal kõht tühjaks samal ajal kui tsiklil, seega söögipausid tegin enamasti tanklates. Leedus hakkas sadama, ilm oli hall ja enesetunne madalseisus. Panin klapid kõrva, podcasti mängima ja varsti hakkas paranema nii ilm kui tuju. Plaan oli sõita umbes Bialystokini, sinna jõudes jäin seisma et telefonist ööbimiskoht otsida. Selgus et Poolasse jõudes kadus mobiilne internet. Restart ei aidanud. Kuna kaasas oli teine GPS siis panin selle hotelli otsima ja sellega leidsin hotelli järgmise 20 minutiga. Hotellis sain eelviimase toa, ootuspäraselt ei ole teenindav personal Inglisekeelest kuulnudki ja letiteenindajale aitas tõlkida enne mind sisse tulnud Poolakate paar kes mingi ime läbi ingliskeeles suhelda mõistsid. Öö maksis 100zlot-i =23 eur. Polnud enne Bialystokis käinud, arvasin et väike linn aga võta näpust, linnas elanike arv üle 300 tuh, hotelli aknast lugesin kokku 5 suurt kirikut. Mobiili internet endiselt ei töödanud, kuid huvitav oli see et geoape tracking töötas sellest hoolimata. Kuna hotellis ka internet puudus siis sai vähemalt üle tee tanklas tasuta wifiga järgmise päeva marsruut paika pandud.

2 päev. Bialystok – Carei (Rumeenia) 770km.

Plaan oli teise päeva õhtuks Rumeeniasse jõuda. Poola transiit läks tänu podcastidele märksa lõbusamalt kui eelnev päev. Ilm oli ka märksa parem. Kuna oli pühapäev siis väiksematest asulatest läbi sõites oli näha kui palju kohalikud kirikus käimist ausees hoiavad. Kirik on ka igas väikeses külas ja

pühapäevane kirikuskäik suur sündmus kus kõigil, ka kõige väiksematel lastel olid seljas kõige viisakamad riided. Silma hakkasid ka väga viisakad ja hoolitsetud, kohati isegi suurejoonelised surnuaiad. Lõuna Poolas ja Slovakkias läksid teed ka juba ilusamaks, tundsin ära kohad kus eelmine aasta käidud sai. Teedel oli palju mootorrattaid, enamus Slovakiast sõitsin 5 rattalises pundis. Esimestel serpentiinidel juhtus ka üks ohtlikumaid olukordi, kus ei pannud tähele, et möödasõidule järgneb järsk kurv. Möödasõit oli selleks hetkeks juba möödapääsmatu kuna eesolev auto liikus vaevaliselt ja tema taga olev auto istus tihedalt sabas, kes ei julgenud ise möödasõidule minna ja nii juba mõnda aega. Tee oli väike ja kurviline seega ette väga ei näinud või kui nägi tuli vastassuunas liiklus. Seega mul sai kannatus otsa ja sõitsin kahest korraga mööda esimeses kohas kus see võimalik tundus, aga möödasõidule järgnes kohe järsk kurv. Pidurdasin tagasi reastudes ja samas vasakpööret tehes tugevas kaldes olevat ratast, teeäärsest killustikust jäi puudu loetud sentimeetrid, siis oleks ratas kindlasti alt läinud. Peale seda võtsin vaikselt, kasutasin navigeerimiseks telefoni ja garmini gps-ile panin sellise suurenduse et saaks adekvaatselt hinnata järgmise kurvi raadiust. Ja enam selliseid olukordi ei tekkinud. Ungari oli suhteliselt üksluine, sealt sõitsin läbi jalga maha panemata, seal nägin ka esimesi hobuvankreid. Juba läks pimedaks ja Rumeeniasse ei olnud enam palju minna. Kui seni sai sõita piiripunktidest ilma peatumata läbi siis Rumeenia piiril oli teisiti. Ees oli paar autot, kuid kõigilt küsiti dokumente ja iga auto juures räägiti millestki juhiga pikad jutud. Kui lõpuks järg minuni jõudis küsiti passi, tehnilist passi ja juhilube. Tüübid kes tahtsid ennast ilmselgelt tähtsaks teha vaatasid korda mööda ratast, mind, üksteist, arutasid midagi ja siis jälle otsast peale. Endal oli ammu nälg ja väsimus ja piiripunktis ootamine ei olnud minu soovide järjekorras kindlasti esimesel kohal. Lõpuks sain oma dokumendid ja sõitsin edasi. Jõudsin linna kuhu plaanisin ööbima minna – Carei. Juba varsti sain hotellis käte ja jalgadega selgitada et tahan jääda üheks ööks, öö maksis kusjuures hämmastavad 70 leu-d ehk 15 eur ja sisaldas hommikusööki.

3 päev Carei – Turda 290km.

Oli plaanis natuke lühem päev, et jääks aega Turda soolakaevanduse jaoks. Sõitsin paarsada km Turda linna, otsisin kaevanduse juurde öömaja. Öömaja otsisin Turda linna ja soolakaevanduse vahele et mõlemasse oleks mõistlikus kauguses jala minna. Öömaja oli nii värske et värv veel lõhnas ja välisvalgustus ootas paigaldamist jne.



Jätsin ratta hotelli ja läksin jala soolakaevandusse.



Ütleme nii et soolakaevandus jättis igas mõttes sügava mulje ☺. Kõigepealt tuli alla minna pikast trepist et jõuda muuseumi esimesse ossa kust on joonised ja maketid sellest kuidas kaevandus kunagi toimis, millega kaevandati, kuidas välja veeti jne.



Kuna väljas oli selleks ajaks juba päris soe siis kaevanduses vahelduseks mõnusalt jahe. Säilinud olid osad algupäraseid puittrepid, mille käepidimised olid paksu soolakihi kaetud.



Suure põhiruumi jõudes avanes äge vaade, inimesed olid all nagu sipelgad:



Alla sai liftiga kuhu oli pikk järjekord ja kahelt poolt trepist kus järjekorda ei olnud. Treppe oli 13 korruse jagu. Kaevanduse põhjas oli erinevaid ajaveetmisviise alates vaatrattast, pinksist, karoonaast pilardist kuni paadisõiduni välja. Paadisõidu osa nägi eriti lahe välja, nagu oleks maandunud ufode assortii. Kuna paadiga sõitmiseks oli järjekord arutult pikk siis jäi see seekord tegemata.



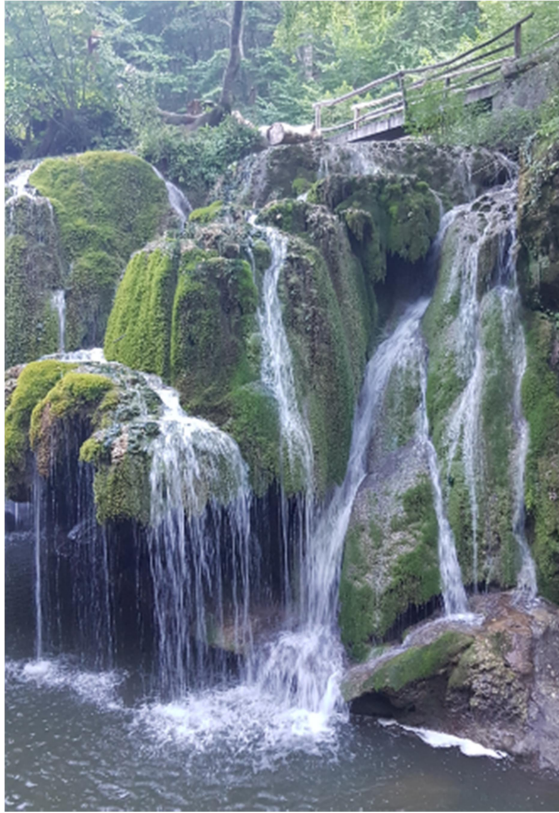
Kaevanduses mängis terve aeg selline Sven Grünbergi stiilis muusika mis sobis sinna väga hästi. Kaevandus oli igal juhul suursugune ja igat seal veedetud hetke väärt. Pärast soolakaevandust läksin Turda linnapeale. Linn oli üsna väike aga sümpaatne, vanalinn ja linnaväljak meenutasid natuke Tartu vanalinna. Siin-Seal oli näha ka mahajäätud maju kus ehituskvaliteet oli selgelt alla igasuguse arvestuse. Kesklinnas läksin sööma, 1h ootamise peale sain kanafilee mis oli sama kuiv kui need kartulid mis sinna kõrvale serveeriti, kastet ei olnud ja salatiks oli veerand viilakat paprikat. Ootamise ajal sai joodud mitu klaasi kohalikku õlut, jälgisin kohalikke ja toksisin telefoni järgmise päeva marsruuti, seega päris raisatud aeg ei olnud. Mobiili internet tuli ja läks nagu suvatses, ja kui internet tuli tagasi kadus võimalus välja helistada, seega kasutada oli kas üks või teine. Edasi hakkasin otsima toidupoodi et sealt hommikuks söök kaasa osta ja selgus huvitav asjaolu, et kõik poed mis linnas olid olid meie mõistes maksimaalselt keskmise lasnamäe keldripoe suurused. Kui pood oli ühes toas oli nimeks Market, kui kahes toas siis Supermarket.

4 päev. Turda – Baile Herculane 520km.

See oli esimene tõelist sõidunaudingut pakkunud päev, lõpuks sai kõrvale sõita kiirteedest ja väiksematele mägiteedele. Liiklust oli minimaalselt, teekate enamasti hea. Oli natuke serpentiine aga peamiselt olid mõnusad lauged kurvid ja mitte väga järsud mäed. Kallutada sai oimetuseni, loodus oli ilus ja pakkus meile lameda maa elanikele palju silmarõõmu:



Teeääres sai peatunud kohtades kus oli rohkem autosid et näha mida kõik vaatavad. Enamasti tasus peatus ennast ära.

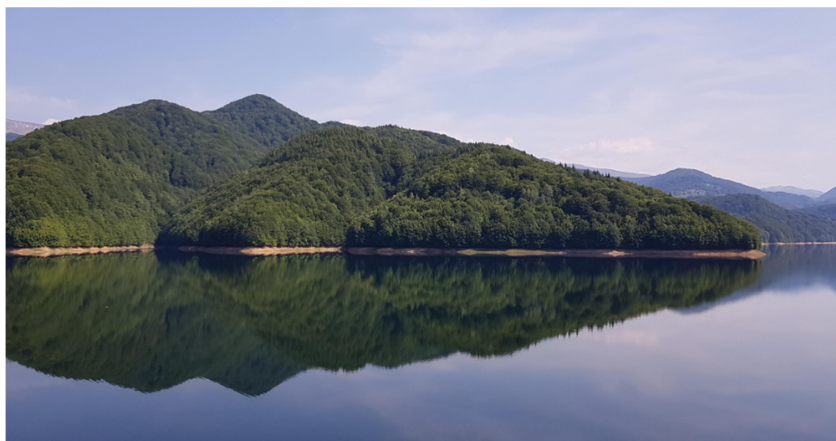


Temperatuur läks üle 30c, jope lahtistest vent avadest hoolimata enam sõit ei jahutanud. Õnneks oli all Klim-i -1 särk, kust higi kiiresti ära tuuldub tekitades jahedama tunde kui tavalise särgiga oleks. Baile Herculane kuhu õhtuks välja jõudsin on kohalik kuurortlinn mäeorus kus on hotell hotellis kinni, kuid sellest olenemata oli vaba kohta keeruline leida. Vaba toa sain kolmandal katsel, maksis seni kõige kallimad 200 leu-d = 42 eur ilma hommikusöögita. Hotellis oli vähemalt wifi, sai viberiga perele videokõnet teha ja keedukann et kartuliputru teha. Vaade hotelli rõdult:



5 päev Baile Herculane - Căpățânenii Ungureni 350km.

See oli TET-i ja Transalpina päev. Kuna olen põgusalt ka Eesti TET-il sõitnud mis oli vägagi nauditav samas sisaldades ka keerulisemaid lõike kus üksi ehk sõita ei tahaksi tundsin Rumeenia TET-i suhtes aukartust. Õigepea keerasin asfaldilt maha ja sain üle pika aja nautida kruusateid. Aegamööda vähenesid igasugused elu märgid ja peagi oli ümberringi põlismets. Jõudsin liiklusemärgini, mis tähistas autoga sissesõidu keeldu. Kuna TETi rada lubas sõitsin edasi. Jõudsin maalilise järve äärde mis vääris pildistamise pausi:



Viimase 20km jooksul ei olnud muud elumärki kui Ungari jalgratturid kes tulid ekstreemsusi otsima ja ilmselt väga ei hoolinud arvukatest karudest keda just siin metsades pidi väga palju olema. Mõtlesin et ehk saab jalgrattaga karudel paremini eest kui jala just siis kui mootorratta alt hakkas kolksu kostma. Jäin seisma, vaatasin ratast alt ja pealt ja aru ei saanud mis seda põhjustab. Jätkasin sõitu pingsalt mõeldes milles asi on ja samas läks kolks valjemaks. Selleks ajaks olin sõitnud üsna keerulisi teid u 30km ja kaardi järgi oli umbes teist samapalju veel ees. Mõtlesin et praegu ei ole küll hetk tõsisemat laadi tehnilise rikke jaoks ja arutlesin et kui ma jään teeäärde on need ratturid kellest varem mööda sõitsin karude suhtes märksa paremas olukorras kui mina. Viiendal korral peatust tehes mõtlesin et enne edasi ei sõida kui põhjus leitud ja siis ma seda nägin. Üks ketiratta mutritest oli hakanud ennast lahti kerima ja käis vastu kiiget. Ruttu mutrivõtmed välja, mutter pingule ja ruttu minekut enne kui karud kohal on ☺.



Nüüd kui kolksu põhjus teada oli nagu kivi turjalt kukkunud, sõit läks kohe kiiremaks, lõbusamaks ja loodus ilusamaks.



Üks tõus oli selline kus tõusunurk oli nii järsk et esimese käiguga ei tahtnud enam välja vedada, samas sõidad munakivide vahel, kus sõiduviga oleks tähendanud kindlat sesmajäämis ja sealt üksi jätkata oleks olnud keeruline. Sellistel hetkedel mõtled pigem ellujäämisele mitte sellele et paneks gopro käima. Üks mõte mis peas kummitas oli see et üks teele risti kukkunud puu tähendaks terves pikkuses tagasisõitu, seega see rõõm mille osaks ma sain peale asfaldile jõudmist oli piiritu. Ja veel kirsiks tordil oli peadne Transalpinale jõudmine, mis on paljude arvates kõige ilusam Rumeenia mäeületus. Seega emotsiooni skaala oli juba punases kui jõudsin Transalpinale. See mis ma nägin tahtis hinge kinni võtta. Uskumatu ilu, avarad lagedad mägised maastikud, kõrvuti lauged kurvid ja järsud serpentiinid, kõrgus merepinnast u 2200m. Iga järgmise kurvi taga on veel ilusam vaade kui eelmise taga oli.



Päeva lõpuks oli plaan jõuda Transfagarasani mäeületuse lähedale hotelli. Suureks rõõmuks oli mu telefon vahepeal Rumeenia leviga harjunud ja sai lausa helistada JA internetti kasutada, kasvõi samal ajal - elu on jälle ilus. Kuna siin piirkonnas telkida nii või naa ei soovitata siis leidsin bookingust sobiva hinna ja asukohaga öömaja ning tuiskasin sinna. Sain veel enne suglemust restoranis kõhu täis ja sain küsida teenindajalt võõrakeelse hoiatussõnumi kohta. Selgus et see hoiatab kõiki piirkonda saabujaid karude eest. Motoreisidega on huvitav fenomen, et kui tavapäeval kodus ei teki seda mõtet et õlut juua siis iga pikk sõidupäev lõppes õllega ja mida sobilikumat saaksi sellise päeva finaalsiks juua kui üks kohalik karu õlu. Jõin õlut ja mõtlesin et seni on iga järgmine päev eelmisest parem olnud ja homme ootab ees Tranfagarasan.



6 päev Căpățânenii Ungureni – 2 Mai 630km.

Seda päeva olen sellel reisil kõige rohkem oodanud. Transfagarasani tee on üks põhjuseid miks see reis ette sai võetud. Umbes aasta enne reisi panin tööarvutile desktopi pildi sellelt passilt ja minu selle reisi peamisi eesmärke oli teha endale ise samast kohast oma taustapilt. Selle õnnestumiseks on ka õnne vaja kuna halva ilma korral nähtavus puudub ja ainuke asi mida vaadata on eessõitja pidurituled. Lisaks soovitati selle tee populaarsuse tõttu teha varajane start. Kl 8 olid asjad koos ja sõit võis alata, kl 9ks olin mäeotsas kohal. Mäepeal oli selleks ajaks juba päris palju rahvast, kuid teed ei olnud veel ülekoormatud. Olin ettevalmistust tehes selgeks teinud kust asukohast täpselt oli see pilt tehtud mida ma tegema läksin. Ilmaga oli vedanud, paar pilve siin-seal aga üldiselt oli ilm ilus. Mäeotsa minnes oli kahetine tunne, et äkki enda jaoks aasta jooksul idealiseeritud pilt mille iga rohukõrt ma olin analüüsinud ei olegi kohapealt vaadates midagi väärt, kuid õnneks eksisin. Istusin maha, nautisin vaatepilti, panin mängima ühe lemmiklugudest (Seba Soul2000) ja püsti tõusta ei tahtnud, külmavärinad jooksid mööda selga ja mõtlesin et elu on ilus:



Kui Transfagarasan sai läbitud oli päev veel noor ja mõtlesin et hoian võrreldes esialgse plaaniga ühe sõidupäeva kokku ja sõidan Musta Mere äärde välja. Kontrastiks hommikustele ülevatele emotsioonidele sai nähtud pikimat ummikut kus ma kunagi olnud olen, see kestis kümneid kilomeetreid läbi mitme linna. See oli ühtlasi üks palavamaid päevi. Tegin kolmanda rea, muidu oleks ummikus kuumarabanduse saanud. Tundus et kulus tunde kui jõudsin ummiku lõppu, kuna vastuliiklus oli ka intensiivne ja teed kitsad siis sain kolmandas reas sõita järjest lühiajaliselt. Lõpus selgus ka see põhjus miks ummik tekkis, teetöölised värvisid uusi telgjooni. Seda sain ma muidugi teada peale seda kui olin tükk aega värse värvi sees sõitnud. Rehvidel on siiani mustri vahel valget värvi näha. Bukaresti ümber olid ka päris korralikud ummikud ja kui ka nendest läbi sain siis oli sadu kilomeetreid sirget kiirteed. Tunne oli et saapad põlevad, sõidu kiirus ei määranud, kuna mingit jahutust seal ei saanud. Kuna olin päevast väsinud ja tahtsin rutem sihtkohata jõuda sõitsin ka selle tsikli kõige lühema paagi – 250km. See tähendas et istusin terve paagitäie piirajas mis selle tsikli

puhul on teekaldest sõltuvalt 130-140km/h. Plaan oli võtta kaheks päevaks hotell Vama Vechesse, mustas meres ujuda, puhata ja rummi juua. Vama Vechesse jõudsin juba hilja. Rahvast oli palju ja enamus hotellimajandusest paistab seal olema kodumajutuse baasil. Võtsin Bookingu lahti ja selgus et kaheks ööks pole seal üldse midagi ja üheks ööks on ainult jõhkralt ebamõistlike hindadega luksuskorterid. Lõpuks leidsin toa kõrvaltasulast nimega 2 mai, kust pika otsimise peale õnnestus omanik kätte saada ja hilja õhtuks sain linade vahele.

Päev 7 2Mai – Jupiter 50km.

Ärkasin varem, et jõuaks enne check-outi tiiru 2 mai peal teha. Panin veepudeli ja ujukad tasku ja läksin jalutama. Vama Veche jättis sümpaatsema mulje, selline tore hipiküla ja naised olid ilusamad, aga ega 2mai ka palju maha ei jäänud. Esimese hooga sattusin kohe nudistide randa. Läksin sealt siiski edasi ja käisin ujumas tavalises rannas. Meri oli täitsa ilusat värvi, kohati viskas isegi türkiisi sisse.



Eelmisel õhtul otsisin omale järgmist peatuspaika kus puhkepäeva veeta. Constantasse ummikutesse minna ei tahtnud kuna ummikud olid teepeale jäänud väiksemateski linnades juba päris viisakad. Valikut oli väga vähe, sain lõpuks sobiva hinna ja asukohaga toa suuremas hotellis asulas nimega Jupiter. Kuna chek-oudi ja järgmise hotelli check-ini vahel oli ajavahe siis tegin väikse ringi uuesti vama Vechesse ja väikse ringiga sisemaale. Sattusin mõnusatele offroad radadele kohalike päevalilleistanduste vahel.



Hotell mis pidi valmis olema kl 15ks ei olnud seda mitte. Sain tsiklivarustusega veel tunnise ringi jalutada ja õlut juua enne kui tuppa lasti. Rõdu oli vähemalt merevaatega nagu peab:



Selleks et päevaks aeg maha võtta sobis see hotell küll aga enam sinna tagasi ei läheks. Kohe oli näha et selle kuurorti hiilgeaeg oli u.80ndatel. mereäärsed jalutusrajad olid lainete poolt kivi-hunnikuks muudetud, hotellis on näha et seintel on vähemalt 17 kihti värvi. Ujuda oli metsikus meres oluliselt parem kui lainemurdjatega piiratud hotellirandades, mis tähendab et vesi on igavalt sile aga selle eest must. Toetasin oma nokamütsi ujumise ajaks suvalisele rannatoolile ja kui 5 min hiljem ujumast tagasi tulin istus selles toolis üks tüüp, kimus suitsu, näost punane ja vaatas otsa sellise pilgiuga et lööb selle rannatooli kohe mulle pähe pooleks. Ma pole siiani suurem asi kuurortimees olnud ja sain hiljem teada et seal rannas tuleb oma tool osta. Ei aitäh. Nüüd kui ujumas käidud on paras aeg minna rõdule rummi jooma ja arbuusi sööma.

Kui õhtu kätte jõudis selgus et linnapeal käib paras melu.



Tänavatel oli paras karneval, kõik peredega väljas, iga nurgapeal mingid klounid ja suhkruvati letid. Kuidagi nõukanostalgia tunnet viskas sisse, paljudes söögikohtades mängis üks ja sama muusikakanal, kui tahtsid said siseveekogu peal teha tiiru pardiks moondatud vesirattal.



Pärast hotelli jõudes avastasin mis košmar toimub parklates, sisuliselt oli ilma igasuguse süsteemita plats risti rästi tuimalt kinni pargitud autosid, seda kuidas sealt keegi hommikul välja saab ette ei kujuta. Hea meel et tsikliga olen mis on hotelli peakse ees uhkes üksinuduses kõnniteele pargitud.

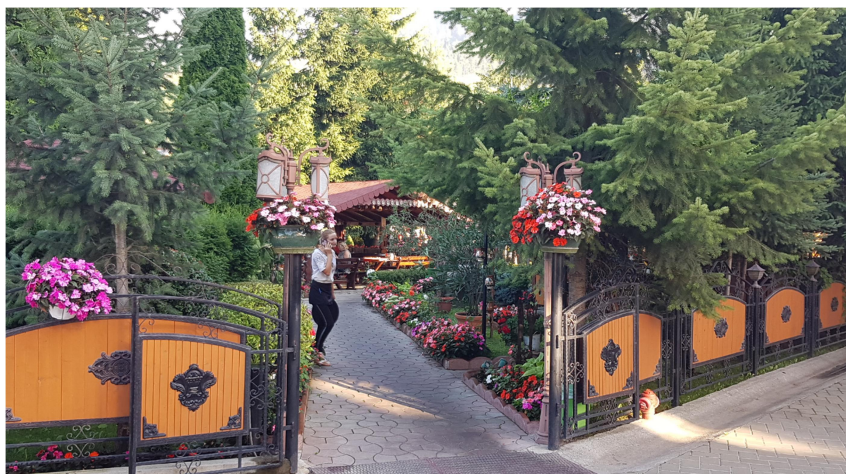
8 päev Jupiter – Farcasa 680km.

Kuna reisi kaugeim punkt on läbitud ja nina kodu poole keeratud oli päeva eesnärgiks võimalikult palju kilomeetreid sõita. Kui tulles sõitsin rull põhjas ja kirusin et võimsamat ratast ei ostnud siis tagasi minnes võtsin rahulikult ja sõitsin ka kiirteel 110km/h. Panin kiirusehoidja (rulli luku) peale,

kulgesin rahulikult omas tempos ja tuvastasin et nii on märksa mõistlikum liigelda. Päeva lõppu jäi magustoiduks The Bicas Gorge, mis oli üks ilusamaid teelõike sellel reisil oma uue asfaldi ja järskude kaljuseinad kahel pool teed:



Kuna selgus et unustasin pika sõidupäeva abivahendi – beebipuudri viimasesse hotelli, siis otsustasin järgi proovida lambanaha, mille stsin teeäärsest nänniletist. Lambanahk maksis ~18 eur, mis on kordades vähem kui meil poodides ja kui vaadata millised lambakarjad seal igal sammul on siis on see arusaadav. Naha lõikasin mõõtu järgmises hotellis ja kinnitasin rihmaga tsiklile külge. Seda rõõmu mulle pikaks ei jagunud kuna mõni päev hiljem pandi see Poolas tanklas pihta. Avastasin selle muidugi siis kui juba sõidus olin ja ega tagasi minek ei oleks ka midagi muutnud. Sain teada et beebipuuder töötab lambanahast paremini ja võtab 23* vähem ruumi, seega õppetund saadud. Puht juhuslikult sattusin õhtul kenasse hotelli kus kõrval oli söögikoht nagu paradiisiaed ilusate teenindajate, lehtlate basseinate ja nende vaheliste läbi roheluse looklevate radadega. Hotelli hind 140 Leu-d = 30 eur.



9 päev Farcasa – Dukla (Poola) 630km.

Päeva peamine eesmärk oli jõuda Poolasse. Sattusin veel ühele väga õnnestunud ilusate vaadetega kurvilisele teelõigule et Rumeeniaga vääriliselt hüvasti jätta:



Waze hea abimees juhendas otsema teed Ukraina piiripunkti. Aru sain sellest alles siis kui härrale dokumendid letti löin. See ei olnud ajaliselt ega kilomeetritelt õnneks suur kadu.

10 päev Dukla (Poola) – Vištytise järv (Leedu) 740km.

Päev möödus poola maanteedega ja liiklusmärkidega tutvudes. Aga eesmärk oli õhtuks Leedusse Vištytise järve äärde jõuda et esimest ja viimast korda kasutada terve tee kaasas kantud telki. Ja see plaan ka õnnestus, kohale jõudsin täpselt nii hämaras et telgi sai veel ilma taskulambita ülesse. Võtsin välja oma udupeene seljatoega matkatooli, panin laterna tsikli külge rippuma, tarbi ülesse, tegin kokteili, vaatasin järve ja mõtlesin jälle et elu on ilus. See oli kõige mõnusam öö selle reisi jooksul ja edaspidi peab telimiskohtade leidmisega ikkagi rohkem vaeva nägema – odavam on ka.



11 päev Vištytise järv – Tallinn 690km.

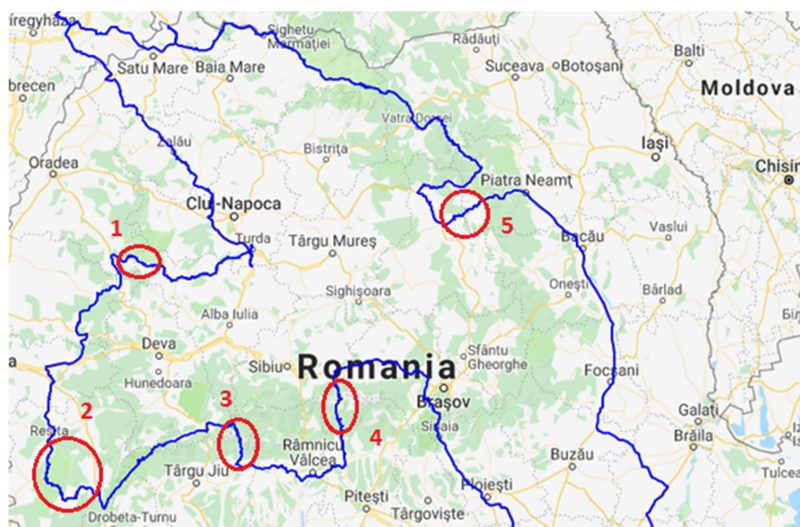
Hommikune ujumaskäik tehtud avastasin asju kokku pakkides et summuti on kohvrile liiga teinud ja see silikoonist matt mis seal seni oli ei ole enam oma ülesannete kõrgusel. Selge, tuleb leida mingi kuumaisolatsioon esimesest ehituspoest ja kohvrit kaitsta. Esimeses linna moodi linnas ehituspood läbi kammitud ja küsitud et mingit asbesti moodi või muidu kuumakindlat materjali saada aga tulemusteta. 2 autopoodi ka läbi käidud sama targalt. Lõpuks läksin toidupoodi, ostsin 2 silikoonist koogivormi, panin nipukatega omavahel kokku ja tsiklimeale. Porno välimus mind ei morjendanud, peaasi et kohvrid terveks jäävad.



Sõidan edasi nägu naerul et probleem lahendatud, kuni tuleb aeg tankida. Jään seisma, kontrollin kohvreid ja näen järgmist vaatepilti: Koogivorm on sõidu ajal katki laperdanud täpselt nii et suunata väljalaskegaasid enda ja kohvri vahele. Kohvri sees on vormi hoidmiseks plastik plaat, mis on sulanud ilusti läbi kohvrissse põlenud augu koogivormi. Kohver on seest nii kuum, et kohvri põhjas olnud siselohvi erinevad kihid on sulanud omavahel kokku. Siselohvi kõrval oli katelok piriituse ja piirituse varupudeliga. Kokkuvõttes jäi tulekahjust puudu juuksekarva võrra. Täna sin jumalat et kõige halvem ei juhtunud, tõstsin kohvri sisu sisemise kotiga tagaistmele ja kinnitasin võrguga ja tõstsin kohvri summutist eemale. Koju jõudnuna leidsin mingi tööstusliku kanga mis peaks kestma üle 1000 kraadi ja panin kahes kihis mootorisilikooniga kohvrikülge ja õmblesin äärtest kinni, hetkel tundub et sai hea.

Kokkuvõttes:

Kilomeetreid tuli kokku 6200, sõidupäevi oli 10. Keskmine kütusekulu 4,2L/100km, seega kütust kulus 260L ~ 300 eur. eest. Teist samapalju läks majutusele ja kolmandat sama palju söögikidele jookidele. Suveniirid ja piletid juurde oli kogu maksumus ~1100 eur ehk 100 eur päev. Tundub paras priiskamine, samas ei olnud kokkuhoid eesmärk omaette. Kütusekulu sõltub väga palju kiirusest, kõige väiksema kulu sain mägistes piirkondades kus keskmine kiirus madal, kui sõidaks terve paagi kuni 80km/h ja igast kurvist ei kiirendaks rull põhjas siis 500km on saavutatav. Kiirteel langeb sõiduulatus tsikli maksimaalsel kiirusel poole võrra. Kiirtee ei ole selle ratta lemmikkoht, väiksed käänulised rajad aga küll. Edaspidi tuleks telkimiskoha leidmisega rohkem vaeva näha mitte lihtsama vastupanu teed hotelli minna. Üldiselt sai kinnitust et selle rattaga on Mongoolia reis teostatav, hakkama saab hästi kuni 110kmh maanteel ja saab sõita ka täitsa maastiku moodi maastikul. Ülim universaalsus on selle ratta kõige tugevam külg. Üksi sellest pikemale reisile enam ei läheks, saan endaga küll hästi läbi, aga vahepeal on hea kellegiga mõtteid vahetada ja muljeid jagada, lisaks väiksemad riskid tehnilise rikke või kellegi ebaterve huvi korral ratta või asjade vastu. Geoape oli väga hea abimees mille abil kodused said jälgida ja kaasa elada. Kokkuvõttes said need plaanid täidetud mis enne reisi sai püstitatud ja jäin reisiga väga rahule. Teede kvaliteet üldiselt hea, aga oli ka kontrasti, kus teekate oli kaotiliste ruutudena ülesse hõõveldatud, kuid mulle meeldis nende vahel slaalomit lasta. Lõpetuseks pilt parematest mootorrattateedest minu marsruudil:



- 1) tee nr. 75 enne Stei-d
- 2) tee nr. 58 ja 57B
- 3) tee nr. 67c Transalpina
- 4) tee nr. 7c Transfagarasan
- 5) tee nr. 12C