

KIIVER ON PEA ASI

KIIVRIMARKIDE HULK KAUPLUSTES VÕTAB SILME EEST KIRJUKS, RÄÄKIMATA MUDELIGAMMAST. HINNASKAALA ALGAB LAHTISTE KIIVRITE PUHUL 600 KROONIST JA KÜMMET TUHAT POLE VEEL PIIRIKS.

KIIVRI PÕHILISEKS ÜLESANDEKS ON kaitsta sõitja pead vigastuste eest. Enamus kaasaegseid mudeleid pole ette nähtud õnnetuses terveks jääma, kuna purunemine kuulub löögi summutamise juurde. Kiivri olulisimaks näitajaks pole kena välimus või stiilne sõjamaaling, vaid võime summutada löögienergiat. Kiivri põhilisteks turvaelementideks on koorik, sisemine löögisummutuskiht, siseviimistluse materjal ja kinnitusrihm. Kinnistel kiivritel lisandub siia loetelusse veel lõuaosa ja klaas.

Koorikuks kasutatakse praegusel ajal põhiliselt kahte klassi materjale – odavamat polükarbonaati/termoplastikut ning kallimat klaasfiibrit/süsinikfiibrit. Tänavasõidus pole kooriku turvalisusel üldiselt suurt vahet. Odavamad materjalid on reeglina raskemad ja tundlikud värvide ning lahustite suhtes, kallid fiiber- ja klaasfiiber- ja süsinikfiiber- materjalid kannatavad kemikaalide paarmisest ning materjal ise on kergem.

Üldine ohutus on kõigil kiivritüüpidel peaaegu ühesugune, vaid lahutise lõuaosaga kiiver on erandiks. Dietmar Otte läbi viidud uuringu kohaselt saab kiivrivigastustest 35% kannatada lõug, 22% kukal, 18% otsmik ning 10% visiir. 35% on piisavalt kaalukas argument avatud lõuaosaga kiivrite loobumiseks.

Lisaks löögikaitsele peab kiiver juhi peast eemale hoidma putukad, tolmu, vihma, külma, päikese ja tuule ning tegema seda iga päev ning võimalikult mugavalt. Mugavus ongi teine põhiline näitaja kiivri valimisel.

KUIDAS KIIVRIT VALIDA?

Kindlasti ei tohi kataloogist pilti vaadata ja pimesi selle järgi osta. Alati tuleb kiivrit enne ostu pähe proovida. Võib ka juhtuda, et disaini poolest meeldima hakanud kiiver ei klapi peakujuga ja tuleb teine mudel leida või lausa tootjat vahetada.

Esiteks mõõda kulumudest ülevalt-poolt horisontaalsuunas mõõdulindiga pea ümbermõõd. See on aluseks

kiivri esialgsel valimisel. Eestis saada olevatele kiivritele on reeglina märgitud pea ümbermõõd, kuid on ka muid tähistusi. Praktika näitab, et universaalnõõd (XXS-XXL) võib olla tootjate lõikes erinev. Ka sentimeetri etalon tundub teinekord muutlik olevat.

Otsi peaümbermõõdule vastav kiiver ning proovi. Pähe tõmbamisel tuleb see kinnitusrihmadest veidi laiali sikutada. Kiiver peab peas mugav tunduma ja igalt poolt ühtlaselt toetama. Uus kiiver peab isegi natukene väike olema, kuna ta kohaneb mõningase kandmise järel peakujuga ning "venib" suuremaks. Otsmikult ja kuklast peab surve ühesugune olema ning põsepadjad peavad kindlalt, kuid mitte ebamugavalt toetama. Kiiver ei tohi peas loksuda ei horisontaal- ega vertikaalsuunas ning võib liikuda ainult koos peanahaga. Ka kaelatugi (kui see on olemas) ei tohi suruda koorikut peast eemale. Kiiver on õigel kõrgusel, kui ta on lõpuni pähe tõmmatud ja otsaesise sisepolstri alaserv jookseb otse kulumude pealt.

Kui kiiver tundub paraja suurusega, tuleb kinnitada lõuarihm. Tavaliselt on neid kahte erinevat tüüpi fiksaatoriga. Turvavöö lukustuse sarnast pannalkinnitust on mugav kasutada. Saab kiiresti kinni ja lahti, kuid paika reguleerimine on ebamugav. Võidusõidukiivritel kasutatavat traditsioonilise topelt D-aasaga kinnitust on küll ebamugavam käsitseda, kuid see on igakordsel kinnitamisel õigesti pingul. Turvalised on nad mõlemad.

Õigesti reguleeritud rihma korral ei tohiks kiiver kuklast tõmmates üle pea libiseda. Kui see siiski juhtub ja pingutamine lahendust ei too, tuleb väiksem number võtta või teine mudel valida.

Nüüd tuleks 10 minutit, kiiver peas, veidi poes ringi vaadata või ajalehte lugeda ning siis peakate uuesti ära võtta ja peeglist nägu vaadata. Kui laubal või põskedel on punased laigud või pea tundub kusagilt valus,

tuleks proovida suuremat numbrit ehk vahetada mudelit, kui ei taha riskida ebamugavuse ja peavaludega.

Valiku õigsuses veendumiseks oleks tark tegu proovida veel ühe võrra suuremat ja väiksemat numbrit. Ja tingimata ka mõnda kallist mudelit. Parima võrdluse saaks Arai kiivriga. Siis on kohe selge, milles on ostetava kiivri head ja vead ning ehk muutuvad ka esialgsed ostuplaanid.

Kui sobiv kiiver leitud, tuleks

teha sõiduproov. Pole saladus, et erinevate mudelite käitumine sõidutuu- les on erinev. Lisaks avaldab sõidumugavusele suurt mõju mootorratta esigondli kuju ning esiklaasi kõrgus ja disain.

Proovimiseks oleks vaja läbida vähemalt 10 km ning seda kiirustel, mis edaspidi tavaliselt kasutusel hakkavad olema. Klaasi mõju on lihtne tunda – tuleb tsikli peal püsti tõusta ning proovida, kuidas muutub tuule-



7690.-
1380 grammi

Arai NR-5 Multicolor

Äärmiselt kerge ja mugav. Lihtne, kuid kvaliteetne sisu toetab kenasti igalt poolt. Üks vähesed kiivrid, mis kõigile probleemideta pähe sobis. Korralik ventilatsioon. Pealage tuulutatakse klaasi sees olevate tuulutusavad kaudu, mille avamine ja sulgemine tekitab erinevatel proovijatel erinevaid tundeid. Ka tekitab probleeme traditsioonilise D-aasadega rihmaga opereerimine, mis kindlasti harjutades probleeme ei valmista. Vaatevälj on avar ja klaas usaldusväärne. Paraku kurdeti, et klaas muutub seistes uduseks. Kahtlemata on testitu oma hinda väärt ning enne odava kiivri ostmist peaks seda kindlasti proovima.



6990.-
1250 grammi

AGV X-Vent

Näeb hea välja, istub mugavalt peas. Pähe panek ja äravõtt veidi tülikas. Sisematerjali hinnati pisut karedaks, mistõttu võiks õrnahahalised tähelepanelikud olla. Madalatel kiirustel vaikne, kuid lahutise ülemiste õhutusavad korral tekib terav vile. Müüratase on kõrge ka suurematel kiirustel. Õhujoad kiivri all on tuntavad. Pead pöörates tõmbab tuulega kaasa ja raskendab otseks keeramist. Lukustus vanamoodne topelt-D. Klaasimehhanism tundub odavana ja klaas hinnati liiga õhukeseks ja vedelaks. Samuti häirisid vaatevälja kiled kinnituspud. Istumisel ja kasutamisel mugav, kuid klaasimehhanism jätab selle hinna juures soovida.



6500.-
1400 grammi

Bell Streetstar

Hea vaikne kiiver, mis ei muutu isegi õhutusavad lahuses häirivalt häälkaks. Vabas õhuvoos väga stabiilne, kuid keeristes hakkas kiiver pead raputama. Pea pööramisel on samuti raskusi tagasi keeramisega. Kui on õige number, istub normaalselt peas, kuid palju tühja siseruumi jätab veidi ebakindla mulje. Proovieksemplaril oli tumendatud klaas, mis õhtuhämaruses üllatavalt hea nähtavuse tagas. Kinnitus jällegi vana hea topelt-D. Kui number on õige, pole põhjust kurtmiseks.



6532.-
1970 grammi

BMW Systemhelm 4 EVO

Lahtikäiv, seega ka kaalukam kiiver – testi raskeim. Näeb välja sooliidne ja elegantne. Ka sisu kvaliteet tundub korralik, kuid peas pole enam kiitmiseks põhjust. Põskedest hoiab sisu nõrgalt ning üldine toetamine ka just parimat muljet ei jäta ning tekitab soovi pisema numbri järele. Klaas on jäik ja kindel. Plusspunkte annab ühe käega avatav lukustusmehhanism ning lõua ülaasendis fikseerimine. Üldine sõidu- ja tuulemüra on häirivalt suur ning viib mõtte kõrvatroppidele. Rihm on kiirkinnitusega, kuid veidi ebaharilik lahendus nõuab harjumist.

müra ja vibratsioon istesendiga võrreldes.

Sõites peaks ka proovima, kuidas sõidutuul pea pöörämist mõjutab. Kui ikka otseks tagasi keerata on väga raske, tuleks valida teine kiiver. Samuti tuleb pöörata tähelepanu tuulemürale. Kvaliteetsetel kiivritel on kõrvade kohal piisav heliisolatsioon. Odavamad kiivrid paistavad silma suurema kohina ja vilistamisega. Tuulemüra kontrollides peaks jälgima ka tuulutusklappe, kuna nende asendist võib müra tugevus suurel määral sõltuda.

Kindlasti ei tee paha kiivri ventilatsioon üle kontrollida. Kas tuulutussluugid on sõidu pealt kindas käega kergesti reguleeritavad, kas õhk liigub sinna, kuhu peaks, kas pealagi on ventileeritud. Kes plaanib kasutada kiivrit võistlemisel või muidu suuri kiirusi arendades, peaks kontrollima, kas vajalikud olukorras ikka

kiivri all õhku jätkub.

Pärast ohutu ja mugava kiivri leidmist on mõistlik üle vaadata klaas. Kinnise klaasiga kohal seistes ei tohiks sellele udu tekkida, kuid odavate kiivrite klaasidel on see paraku tavaline nähtus. Eelistada tuleks Antifog sisekatttega klaase või spetsiaalset topeltklaasi. Kui see pole aga võimalik, peaks kontrollima, kas klaasi annab veidike avatud asendisse tõsta.

Ka kiivri siseviimistluse materjal on oluline, seda eriti tundliku naha puhul. Kuigi on soovitatav kasutada kiivrisukka, võiks kiivri sisu siiski eemaldada ja pestav olla.

Kindlasti tuleks hoiduda pruugitud kiivrist. Lisaks lähihigistatud sisule saate peaaegu kindlalt kaasa valeda järe järgi kohandunud polstri. Ka vähendab kiivri materjalide loomulik vananemine turvalisust ning üle viie aasta ei soovitata peakatet aktiivses

kasutuses pidada. Tehnoülevaatusel pakuvad ametimeestele huvi euro normid ning tihti kontrollitakse kiivril E-tähistuse olemasolu.

TESTIST

Kiivriotsijatele abiks viis Autoleht läbi mõningate meil pakutavate kiivrite hindamise. Arvamust avaldasid nii kogenud sõitjad kui ka algajad erinevatel sõiduriistadel. Võrdluseks olid 14 kiivrit 12 erinevalt tootjalt. Erinevateks tootjateks on siinkohal loetud selgelt eristuvad marginimed, kuigi materjalidelt ja kasutamisel võiks nii mõnegi erineva margi lugeda samas tehases valmistatuks.

Kiivrid olid testis 57/58 suurusega ning ka testijad vastavalt sellele peasuurusele valitud.

Testi eesmärgiks oli selgitada välja kasutajate arvamus erineva hinnaga kiivritest. Hindamise aluseks oli sõitja subjektiivne hinnang kasutamise- ja sõidumugavusele. Kiivrid on järjestatud testis hinna alusel kalleimast alustades.

KOKKUVÕTTEKS

Kõik hea on kallis, kuid kõik kallis pole hea. Üle 6000 krooni maksvaid kiivreid võib pea pimesi usaldada, kuid sellest allpool tuleb hinna ja kvaliteedi vastavus ise järele proovida. Kiiver on mootorratturi olulisim kaitsevarustus ning seda tuleb hoolikalt valida. Ka siis, kui tegu on hinnalt odavaga. Mida suuremaid kiiruseid on kavas taga ajama hakata, seda enam tuleb kaitsevahendesse investeerida. Kindlasti ei tohiks tekkida olukorda, kus soetatakse kallis ja kiire tsikkel ning korraliku kiivri ja bensiini jaoks enam ressursse ei jagu.

Kui keegi veel kahtleb kiivri vajalikkuses, tõtaku ta jooksujalu lähimasse internetikohvikusse: <http://coke.rotten.com/all-kings-horses/0003/> vaatamine hajutab ka tõrksamate kahtlused.

Meelis Saar

Testisid: Neeme Ervin (7 aastat kogemust / kasutab Bieffet), Rain Inno (5/Roof), Gert Rohtla (algaja/Bieffe), Meelis Saar (15/Schuberth)



6000.-*
1600 grammi

* Orienteeruv hind, Eestis ei müüda

Schuberth Concept

Jällegi tõusva ninaga kiiver ning seega keskmisest raskem. Sisu on mugav ja mõnus. Tänu alumistele katetele ei kosta teemüra sisse ning üldine tase on testi vaikselt. Avatav ühe käega ning fikseerub ka ülemises asendis. Tuulemüra tekib suurematel kiirustel järsku, kuid ei häiri. Tuulejoas käitub eeskujulikult. Klaas võiks olla veidi jäigem. Kriitikat tekitab ülemise ventilatsiooninupu käsitsemismugavus. Rihm on kiirkinnitusega ning pehmenuspäjadega. Suure plussi annab integreeritud päikesesirm, mistõttu puudub vajadus teise klaasi muretsemiseks. Ka on klaas uduvastase kattega. Parim lahikäv mudel, kuid kahjuks selle tootja kiivreid Eestis ametlikult veel ei müüda.



5315.-
1350 grammi

AXO RR6 EV

Lihtsalt läheb pähe ja tuleb ära. Istub mugavalt ega rõhu üleliia ning tundub väga kerge. Mugav sisu paistis ehitajalt keeruline ning plusspunkte lisas rihma kiirkinnitus ja hea ventilatsioon. Klaas liikus sujuvalt ja konkreetselt väga kõrgele üles. Vaateväli oli ülespoole liiga avar, allapoole jällegi piiratud. Kuna kõrvade kohal on polstrit vähem, kohises sõidutuules ka suhteliselt rohkem, kuid üldine tuulemüra oli madal. Suurtel kiirustel lisandus ülemise ventilatsiooninava kohin. Sõitjate üksmeelne arvamus: tehnilised parameetrid ning kena disain ja värvilahendus annab kokku ühe parima hinna ja kvaliteedi suhte keskmisest kallimate kiivrite klassis.



3700.-
1450 grammi

Lazer Razor

Tavaline kiiver. Mitte millegi erilisega ei üllata, ka mitte halvaga. Kena väljumega peakate, kuid kuklale keebitud kogukas läbipaistev stabilisaator tekitab kahesuguseid emotsioone. Peas istub neutraalselt, kuid viimistlusmaterjal on naha jaoks karedavõitu. Tuulutussluugid mugav käsitseta ja ka visiir teenis plusspunkte kerge ja konkreetse käsitsetavuse ning uduvastase topeltklaasi eest. Samuti kiideti rihma lukustusmehhanismi.



3290.-
1400 grammi

Dainese D-Tour F1

Välja näeb kena, kuid iga peakuju jaoks ei sobi. Sisu tundub nii vaatamisel kui peas odav. Vaateväli on alt ja küljelt piiratud. Kõrvade kohalt ei toeta. Maanteekiirusel hakkab õhuvooludes laperdama ja müra on harjumatu suur. Õhutusklaaside avamine (juba niigi valju) müra ei suurenda, kuid asendab selle vilinaga. Üksmeelselt kuulutati kiiver ülehinnatuks ning ainult tootja nimi, disain ja mugavalt käsitsetav rihma kiirkinnitus suutis arvamust veidi kergitada.



5300.-
1300 grammi

Bieffe BR19

Kuigi koorik on kallist materjalist, näeb ja tundub kiiver seest väga tavaline ja odav. Põskedest ja pealt toetab hästi, kuid kõrvade kohal on materjal otsa saanud ning seetõttu müriseb sõites keskmisest rohkem. Suurematel kiirustel sõidab kiiver kuklasse ning pea pöörämisel hakkab loperdama. Tuulutussluugid primitiivsed ja käivad raskelt ning ebakonkreetselt. Klaas on vedel, läheb kergesti uduseks ning pikema kasutamisel kriimustab kiivri värvi. Positiivne on kerge kaal ja rihma kiirkinnitus.



5031.-
1550 grammi

X-Lite X-901 Elegance

Väga eriline kiiver. Näeb kõrgtehnoloogiline välja ning kiivriklaasi avamismehhanism on külgedel tänu läbipaistvale katele näha. Kujult pikk, kitsas ning omapärane. Peas istub mugavalt ning tuul ei mõjuta pea pöörämist. Tuulemüra oli maanteekiirusel keskmine, ülemise ventilatsiooni avamisel lisandus vihin. Klappide erinevaid avamisastmeid ja arve on palju ning seda juhitakse nupuvajutustega. Ilma peeglita on raske aru saada, millisesse asendisse klapid jäid. Rihm kinnitub topelt D-aasaga.



3000.-
1450 grammi

Lazer Racer-3

Liiga lihtsalt läheb pähe, kuid ei hoia ühtlaselt ja toetab enim pealage ja põski. Ülemäärane surve kuklapadja poolt. Klaas läheb seistes kohe uduseks ning fikseerub ainult kinni- või lahtiasendis, mistõttu pole võimalik ka veidi avatud vaateava kaudu ventileerida. Tuulutussluugide liigutamine on kinnastatud käega tülikas. Sõites keemisest suurem tuulemüra ning keeristes hakkab laperdama. Kiita sai pehme ja nahasõbralik sisu ning lihtsalt käsitsetav kinnitusrihm.



2530.-
1630 grammi

Nolan N100 Trend

Avaneva lõuaosaga. Korralikuks peas istumiseks vajab õiget peakuju ning suurust tuleb valikult hoolikalt jälgida. Põskedelt toetab vähe. Rihma kinnitus on ennenägematu. Kiirelt kinni, kiirelt lahti ning lisaks veel ka lihtsalt reguleeritav. Lõug tuleb avada kahe käega ning ülemises asendis pole kate kindlalt fikseeritud, vaid õõtsub vedrude peal. Sõidu ajal tekkivad nina ja klaasi vahel tuulekeerised ning kõrvaosa vähesed polsterduse tõttu on kiiver keskmisest häälakam.