

# Nii sarnased ja täiesti erinevad

Autolehe läbi aegade kõige vanemate autode võrdlustestis kohtuvad LaitseRallyParki kollektsiooni Willys-Knight 70A ja Buick Model 27, mõlemad aastast 1927. Muide, need kaks erinevad teineteisest märksa rohkem kui tänapäeval samasse klassi kuuluvad sõidukid enamasti.

AASTA 1927. AJALOOLASE Hillar Palametsa järgi (EPL) oli maailmas kokku 27,6 miljonit autot, neist 23,5 miljonit sõiduautot. 80% kõikidest mootorsõidukitest liigub USA teedel. Ameerikas tuleb üks auto iga kuue inimese kohta. Eestis liikleb 1212 autot, neist 709 on sõiduautod (eag.vanatehnika.ee), mis annab umbkaudu ühe auto 900 inimese kohta (sõiduautosid tuleb üks umbes 1500 inimese kohta).

Insener Ivandi 1930. aastal Tartus välja antud autoõpiku leheküljed juhatavad arvuteooriast ajastu liikluse argipäeva: „Nüüd peatume

jalakäija juures. See teeb kõik valesti, mis ta valesti teha saab. Selle asemel, et järjekindlalt edasi minna, pistab ta esimese signaalitoni eest jooksu või pöörduv äkki ümber ja jook-

**«SEE AGA, KUI KAUGEL ON NEED AUTOD SARNASUSEST, SAAB SELGEKS, KUI ESIMESED MEETRID SÕIDETUD.»**

seb tagasi. /.../ Üldiselt tuleb silmas pidada, et tänavatest üleminejatest ei tule mööda sõita kunagi eest, vaid seljatagant. Kui katsutakse jalakäija eest läbi sõita, jookseb nii mõnigi auto alla.”

### Vaikne Willys

Willys-Knight 70A ning Buick Model 27 (versioon 115) tunduvad tõesti esmapilgul väga sarnased: enam-vähem samasuured seadandid, mõlemad puitkodaratega ratastel, mõlemal reaskuune mootor ning hindki lähedane. Esimesel uuena 1495, teisel 1195

dollarit, kaasajal maksavad mõlemad taastatuna 30 000 euro ringis.

See aga, kui kaugel on need autod sarnasusest tegelikult, saab selgeks, kui esimesed meetrid sõidetud. Või mis esimesed meetrid ... Piisab mootori käivitamisest. Pärast Willys-Knighti starteripedaali vajutamist tunnetan, et mootor käivitus, kuid häält peaaegu ei kostagi. Jah, ma teadsin, et Knighti mootor on vaikne, aga et nii vaikne, see tuli üllatusena.

Tegemist on vägagi omapärase jõuallikaga, sel puuduvad traditsioonilised klapid, nende rolli täidavad hoopis liikuvad silindrihülssid, kaks iga silindri kohta. Kolbi liigutab kepsu vahendusel väntvõll nagu ikka, hülssse (sise- ja välimine) aga eraldi võll, mis pöörleb väntvõllist poole aeglasemalt. Hülssid avavad-sulgevad oma liikumisega sisse- ja väljalaske-



Willys-Knight (vasakul) ja Buick Model 27 kuuluvad LaitseRallyParki autokollektsiooni.

**Buick Model 27 (115)**  
Võimsus: 53 hj. Hind: u 30 000 €



**Willys-Knight 70A**  
Võimsus: 64 hj. Hind: u 30 000 €



## WILLYS-KNIGHT 70A, 1927

<b>Hind:</b>	u 30 000 €
<b>Mootor:</b>	R-6, otto, 2915 cm <sup>3</sup>
<b>Võimsus:</b>	39 kW (53 hj) 3100 p/min
<b>Käigukast:</b>	kolmekäiguline manuaalkäigukast
<b>Telgede vahe:</b>	2877 mm
<b>Pikkus/laius/kõrgus:</b>	4030/1680/1825 mm
<b>Tühimass:</b>	1383 kg
<b>Tippkiirus:</b>	teadmata
<b>Kütusekulu:</b>	teadmata

kanaleid, asendades nii tavapäraseid klappe. Hülsid on vaigse käigu saladus. Mootori münnuste hulka kuuluvad väga suur tundlikkus õlituse suhtes ning kõrge tootmiskulu.

Ka pöörete tõustes jääb mootor vaikseks, 2,9liitrine reaskuue annab välja 53 hobujõudu, pakkudes tippvõimsust 3100-l pöördel minutis. Kolmekäigulise sünkronisaatoriteta käigukasti esimest käiku kasutan harva, mootor jaksab kohalt minna ka teisega ja esimene käik teeb müra (taastamise käigus ei õnnestunud saada sinna päris õiget hammasratast) ja püüan lihtsalt autot maksimaalselt säästa.

Willys-Knight käitub maanteel väga rahulikult, ei pea sugugi kogu aeg juhtimisega ametis olema. Käsigas parajasse asendisse, süütelink keskmisest asendist õige pisut varajasemaks ja võib end väga mugavalt tunda. Miinuspoolele jääb passiivsus, iga järsema kurvi eel auto justkui küsiks, kas ikka tahad pöörata? No kui sa nii väga tahad, siis ma ju



**«WILLYS-KNIGHT KÄITUB MAANTEEL VÄGA RAHULIKULT, EI PEA SUGUGI KOGU AEG JUHTIMISEGA AMETIS OLEMA.»**

võin, aga hästi ei viitsi ikkagi. Lõpuks ta siiski pöörab.

### Temperamentne Buick

Buicki reaskuue kasutab gaaside silindrisse ja sealt välja juhtimisel traditsioonilist klapitehnikat ning teeb tolle ajastu autodele üsna iseloomulikku karedavõitu häält. Päril noortel inimestel pole seda vist millegagi võrrelda, vanemad saavad ligilähedaselt aimu, kui otsivad oma aju heliarhiivist välja GAZ-51 mootori kõla.

Buicki 3,4liitrise töömahuga mootor pakub Willyse omast rohkem võimsust - 64 hobujõudu - ja veelgi suuremat paindlikkust, tippvõimsus saabub juba 2800-l pöördel minutis. Kuna autode massid on ligilähedalt võrdsed - 1,4 tonni (Buickil 3150 naela, Willysel 3050) -, pakub paremat dünaamikat Buick.

Juhtavuselt osutub Buick vaat et Willyse vastandiks. Tänapäevastel sama klassi autodel nii suurt erinevust kindlasti ei kohta. Buicki reageerib juhi igale liigutusele innukalt, Willysega võrreldes isegi liigselt, rööpas asfalteel otsib teed ja nõuab juhil täit tähelepanu - ei mingit „jalga üle põlve“ laisklemist



Puitdetailid ning tikanditega kaunistatud polsterdus teevad Willyse sõitjateruumist salongi.



Willyse tagaiste meenutab diivanit, istuda on seal mõistagi väga mõnus.



Willyse mootor on erakordselt vaigse käiguga, sest klappe asendavad liikuvad silindrihülsid.



Tähelepanu detailidel: piduritule saanuks ju valmistada lihtsamalt, kuid see poleks stiilne.



Ukse avamiseks tuleb pöörata hoovakest, mille kujustus on vaatamisväärsus omaette.

## Kui palju kulub Sul ühes kuus kütusele? Nüüd lahuta sellest 45%.

Alexela LPG autogaasiga sõidaksid oma kilomeetrid kuni 45% soodsamalt. Oma autos, omade hobujõududega.

[www.alexela.ee/LPG](http://www.alexela.ee/LPG)



**LPG autogaas**

[www.alexela.ee/LPG](http://www.alexela.ee/LPG)

## BUICK MODEL 27 (115), 1927

<b>Hind:</b>	u 30 000 €
<b>Mootor:</b>	R-6, otto, 3392 cm <sup>3</sup>
<b>Võimsus:</b>	47 kW (64 hj) 2800 p/min
<b>Käigukast:</b>	kolmekäiguline manuaalkäigukast
<b>Telgede vahe:</b>	2908 mm
<b>Pikkus/laius/kõrgus:</b>	4280/1720/1780 mm
<b>Tühimass:</b>	1429 kg
<b>Tippkiirus:</b>	u 110 km/h
<b>Kütusekulu:</b>	u 15 l / 100 km

nagu Willysega. See kõlab nüüd 86aastase ko-darratatega auto kohta imelikult, aga Buick lausa provotseerib gaasi kõvemini vajutama ja kurviliisi teid eelistama, samal ajal kui Willysega sõidaks pigem otse ja aeglasemalt ning naudiks vaikust.

Millised erinevused veel silma hakkavad? Roolisüsteemi on lühidalt kirjeldada raske, kõige lihtsama ettekujutuse annab vahest järgmine kirjeldus: Willysel kasutatakse klassikalist tigu-rullrooli, Buickil põhimõtteliselt sarnast süsteemi, aga roolivõlli otsas asuv tiguülekanne ühendub hammasratta-sektoriga.

Nii Buicki kui Willyse puitu ja metalli kombineerivad kered toetuvad terasraamile, kasutatakse lehtvedrusid, kuid Buickil on kasutusel hüdraulilised amortisaatorid (märksa teistsugused siiski kui moodsamatel autodel). Pidurid toimivad mõlemal mehaaniliselt.

### Salong, mis on salong

Mõlema auto sõitjateruumi võib kirjeldada kui salongi. Willyse puidust armatuurlaud ning aknaraamid koos kaunistustega tekstiilil mõjuvad iseäranis noobliit. Tagaistmel tunneb sõitja end mugavamalt kui esistmel.

Juhtimiseadmed on nagu toleaeagsel autol ikka: starter tuleb lülitada jalaga, roolilt saab seada gaasi ja süüdet. Omapäraks on helisignaali lüliti paigutus roolisambale kinnitatud massiivse „sarve“ tippu. Teisalt, küllap kulus, meenutades artikli alguses tsiteeritud autoõpikut, selle vägagi käepärane paigutus marjaks.

Buick mõjub oma metallarmatuurlaia ja kroomilustusega moodsamalt ja veidi lihtsamaltki, kuid pakub taga istujale veelgi enam mugavust: leiduvad ka käetoed ning jalatugi. Ka siin puuduvad igasugused ekstravagantsused.

Niisiis, kumb võidab? Buick sõidab reipamalt, aga veidi närviliselt, tagaistmel on mugavam, aga mootor lärmakam. Willyssahistab vaikselt, aga käitub tuimemalt, salong näeb välja peenem. Viik.

Nii nende kui mitmete teiste sõidukitega saab tutvuda LaitseRallyParkis, autosid saab ka rentida.

KRISTJAN SOOPER

Autoleht tänab LaitseRallyParki autode laenamise eest.



Buicki metallist armatuurlaud mõjub moodsamalt kui Willyse puidust analoog.



Buick sõidab temperamentsemalt kui Willyss, kütudes isegi mõnevõrra närviliselt.



Ülal nn toore klapp, alumiselt kangilt saab reguleerida karburaatori õhuvõttu (soe või külm).



Näidikuploki keskel on spido-, vasakul amper- ja mano-, paremal termomeeter ja kütusenäidik.



Buicki mootor arendab 64 hobujõudu. Mootori hääl sarnaneb natuke GAZ-51 kõlaga.



Vana sõiduki puhul väärib iga pisidetail eraldi imetlemist.



Buicki tagaistmel on erakordselt mugav: palju jalaruumi, käetoed, pehme padi ja seljatugi.

**Olgu suvi, olgu talv, olgu ilm ükskõik kui halb...**

**LaitseRallyPargi kardirada ootab Sind aastaringset!**

**LaitseRallyPark**

**ALCOSCAN® TOOTMINE, MÜÜK, HOOLDUS**  
Osta kvaliteetne alkomeeter juba täna! Tootjalt parim hind.

E-pood: [www.ALKOMEETER.com](http://www.ALKOMEETER.com)  
Üleriigiline INFOTELEFON 6515070

Broneeri sõiduaeg:  
tel.: 671 6067, 566 95819  
info@laitserallypark.ee  
www.laitserallypark.ee