

Laevaga kuival maal

„Rool paremale!” hõikad tüürimehele. „On paremale,” vastab ta, alustades rooliratta kerimist. Läheb veel veidi ja laev hakkabki pöörama.

UTREERITUNA MUIDUGI, AGA umbes selline näeb välja 1957. aasta Chevrolet Bel Airiga kurvivilisel teel sõitmine. Juht peab aegsasti teadma, kuhu ta minna soovib, ja oma kavatsused autole piisava varuga selgeks tegema, sest Chevyl pole kiiret kuhugi. Või veel! Tema käitumisest võib välja lugeda teatavat etteheidet tegelastele, kes sunnivad „suure laeva” kuhugi kitsastesse kanalitesse (ehk Lahemaa kõveratele asfaltteedele), selle asemel et purjetada avamerel (ehk laial ja sirgel Narva maanteel). „Ise teite mu siia, nüüd elage üle,” ütles Bel Air, kui ta rääkida oskaks, järjekordsesse kurvi end aeglaselt sisse kallutades ja sõitjaid pehmel diivanil ühest servast teise „veeretades”.

Palju paremini istub Ameerika autoklassi-

kasse kuuluvale sõidukile noolsirge magistraal: vaikne V-8 urin taustaks, veereb see erakordselt vabalt, justkui asfalti puudutamata. Seesama libe diivan laseb juhil end sättida parasjagu mugavasse asendisse ja arvan (ei proovinud), et 1000 kilomeetrit järjest sõita, oleks täpselt sama „vaevarikas” kui kodus diivanil lõsutamine.

Luksuslik varustus

4,6liitrise mootori 223 hobujõudu muudab taltaks kolmekäiguline automaatkäigukast. Samas tuleb tõdeda, et kolmest käigust täiesti piisab - mootoril jätkub jõudu igast asendist ja kütusekulu ei kuulunud tol ajal kõige aktuaalsemate probleemide ringi. Ega Bel Airi janu teab mis enneolematu olegi, umbes 15 liitrit sajale kilomeetrile maanteesõidul. Olgu kohe kummutatud arvamus „raskest Ameerika rauast”, Bel Air kaalub tühjalt umbes sama palju kui üks tavaline kaasaegne keskklassi auto ehk ligikaudu poolteist tonni.

Kui juba tänapäeva autodega võrdlemiseks läks, siis näiteks varustusvõimalusi kõrvutades pole Bel Airil just mugavusi silmas pidades häbeneda midagi: elektrilised aknad, konditsioneer, automaatsed kaugtuled, elektriliselt reguleeritav esiiste, raadio automaatne jaamaotsing. Elektripardlit, mida pakuti Bel Airile, ei tea aga ühegi moodsa auto varustusse kuuluvat.

Mis puutub turvalisusse, siis siin ei ole moodsa sõidukiga midagi võrrelda, isegi turvavööd puuduvad.

Disaini kirjeldamisel jääb sõnadest väheks. Isegi punase ja valge jõuline värvikombinatsioon ei suuda Bel Airi detailirohkust üle mängida. Kui paljude moodsate autode puhul ei ole üldjuhul disaini eriti põhjust süveneda, turvanõuded ja kütusekulu määravad nii mõndagi, siis 1957. aasta „Chevyt” tuleb ikka tükki aega vaadata, et kõiki nüansse märgata. Ei räägi siinkohal voldist tagaukse keskel, „uimedest” või pooleldi kaetud taga-

ratastest, need niikuinii, aga vaadake kas või esi- ja tagakaitserauda! Jah, jalakäijate turvalisuse eest Bel Airi skulptuurne esiosa tõesti punkte ei saa ...

Detailid, detailid ...

Probleemi, kuhu paigutada niivõrd proosaline detail nagu kütusepaagi kork, ilma et see silma riivaks, lahendasid Bel Airi disainerid ja konstruktorid elegantsel moel. Tankimiseks saab ühe „sabuime” alaosa avada ja seal asubki paagi ava. Sõitjateruumi kohta passib täiesti kasutada sõna salong (kuritarvitatud sõna mitme moodsa auto sisemuse iseloomustamisel), see on täpselt nii palju ülepakutud, kui auto väliskujustus ootused üles küttis: kroomkaunistused, punane nahkpolsterdus, peened pisidetailid ...

Samas tuleb märkida, et hoolimata toretsevast olekust, on Bel Air oma 575kilogrammise kandevõimega ka praktiline auto: viis inimest mahub mugavalt istuma ja pakiruumi võib iseloomustada kui hiiglaslikku.

KRISTJAN SOOPER

Autoleht tänab LaitseRallyParki auto laenamise eest.



Punasel autol olgu punane sisu. Bel Air paistab nii seest kui väljast väga efektn.



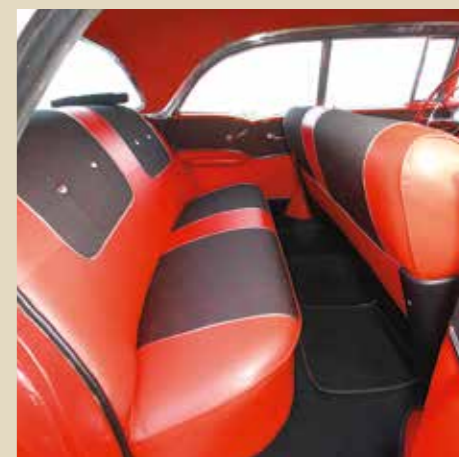
V-8 arendab 223 hobujõudu ja kõlab mahlakalt. Kütusekulu jäi maanteel 15 liitri ringi.



Pakiruum mahutab palju, auto kandevõime 575 kilogrammi lisab samuti praktilisust.



Kütusepaagi kork peitub märkamatu luugi alla auto tagaosas. Kes ei tea, see üles ei leia.



Nii esi- kui tagaistmel leidub ruumi lahedalt. Kokku on autos kohti viiele.

Chevrolet Bel Air armastab üle kõige sirgeid teid.

CHEVROLET BEL AIR HARDTOP SPORT SEDAN	
Hind:	u 30 000 €
Mootor:	V-8 otto, 4637 cm ³
Võimsus:	164 kW (223 hj) 4800 p/min
Pöördemoment:	407 Nm 3000 p/min
Käigukast:	3 käiku, automaatne
Telgede vahe:	2921 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	5017/1854/1489 mm
Tühimass:	1471 kg
Tippkiirus:	177 km/h
Aeg 0-100 km/h:	u 10 s
Kütusekulu (k) :	u 20 l / 100 km



Chevrolet Bel Air kuulub LaitseRallyParki kollektsiooni, kus on võimalik teda ka oma silmaga näha.