

Nashi teine noorus

Ammu kadunud automarkide pikka nimekirja kantud Nashi üks väheseid esindajaid Eestis, LaitseRallyParkile kuuluv Special Six 434, sõidab nii mugavalt ja hoogsalt, nagu sel ei olekski 86 eluaastat turjal.

KES VÄHEGI VANADE autodega kokku puutunud, teab, et jutt auto hingest ja iseloomust ei ole autohullude sentimentaalne loba. Laskumata salateadustesse, ütleb esimene mulje eelmise aasta lõpus Eestisse jõudnud Nashist, et see kuulub iseloomuga autode sellesse ossa, millised armastavad sõita. Juht tunneb auto soovi liikuda esimesest meetrist sõidu lõpuni ja vähe kauemgi.

Reibas minek

Elektristarter veab reaskuuse reipalt käima ja poolsuletud „tooreklapp“ ning kõrgemaks seatud käsigaas hoiavad pöördeid kõrgel. Topeltsüütega, iga silindri kohta kaks süüteküünalt, mistõttu katkestijaoturi kaas näeb välja nagu mõnel 12silindrilisel, ja ülaklappidega mootor on oma aja kohta vägagi edumeelne.

1928. aastal valmistatud, kuid 1929. mudeliaastasse kuuluva Nashi 3,7liitrine mootor arendab 65 hobujõudu 2900 pöördel minutis ning tõestab kiiresti, et linnasõiduks sobib see päris hästi. Ei pea palju käike vahetama, sest mootoril jätkub rammu juba väga madalatel pööretel.

Nash võtab kohalt noorusliku reipusega. Vahetus esimeselt käigult teisele pärsib veidi hoogu, sest olen vahegaasiga käiguvahetusel vähe koba, kasutan seda ju üliharva, aga teine käik teeb kaotatu hetkega tagasi, et võiks minna üle kõrgeimale, kolmandale käigule. Sellega võibki sõita, mõistlikes piirides kiirendada aeglustada, ilma et auto peaks vaeva nägema ja ise pidevalt vahegaasiballetti tantsima. Nash laseb kuuldavale veidi veoautoliku ohkavahetava hääle ja liigub pingevabalt, auto keha-

keel räägib, et vanus ei vaeva kohe üldse.

Puidust rooliratta suur läbimõõt aitab kaasa, et tänavanurkadel pööramine sujus liigse jõupingutusega. Mehaanilisi, varrasajamiga pidureid ei saa tõhuselt kuidagi võrrelda kaasaegsete hüdraulilistega, kuid need tulevad Nashiga toime. Nagu ajastule omane toetub Nashi puidust ja terasest kere raamile. Lehtvedrusid täiendavad õliamortisaatorid.

Lisaiste auto päras

Sõitjateruumis leidub kohti kahele, peale saab veel võtta kaks tegelast, aga nemad peavad leppima lisaistmega õues. Nn ämmaistme saab kupee-Nashi tagaosast välja klappida ja sõitja mööda astmelaudu sinna juhatada.

Juhikoht on väga lihtsa ülesehitusega: käigukang juhust paremal, käsipidur vasakul,

Kui selstkont suurem, saab tagaosast välja klappida nn ämmaistme.



Fotod: Pille Bussi ja aralogu

RETROSÖIT

rooli keskelt saab reguleerida gaasi ja süütenurka, lülitada tulesid ning anda helisignaali. Keskelt asuvalt näidikuplokkilt leiab spido-, amper- ja termomeetri ning saab teada ka kütusekoguse paagis. Üldmulje salongist on soliidset tagasihoidlik, millegagi üle ei pakuta, samas jätkus selle loojatel tähelepanu paljudele pisikestele detailidele. Vaadake kas või näidikuploki enda kujustust või karburaatori õhuregulaatori seadistusnuppu.



1916. aastal loodud Ameerika automark Nash tegutses kuni 50ndate keskpaigani.

KRISTJAN SOOPER

Autoleht tänab LaitseRallyParki auto laenamise eest.

Detsembri lõpu "suveilmad" lubasid 86aastase Nashiga Eesti teedel proovisõitu teha.



Sõitjateruum on stiilne ja kui vasakul asuv käsipidurihoob välja arvata, ka üsna ergonomiline.



Detailid teevad autost auto. Nashi näidikuplokk on palju enam kui lihtsalt infotabloo.



Pidurituli kuulub varustusse, suunatud mitte.



Nii palju küünlahtmeid! Silindreid on siiski kuus, kuid igal neist kaks süüteküünalt.

NASH SPECIAL SIX 434, 1928

Hind:	u 20 000 eurot
Mootor:	R-6, otto, 3671 cm³
Võimsus:	65 hj 2900 p/min
Käigukast:	3käiguline manuaalkäigukast
Pikkus/laius/kõrgus:	????? mm
Telgede vahe:	????? mm
Tühimass:	1474 kg