



Üks kõbus vanake

Autojalugu tunneb mitmeid põnevaid, kuid ammu manalateed läinud automarke. Üheks sääraseks on ameeriklaste Nash, mille motoks oli lubadus anda kliendile pisut rohkem, kui too auto eest maksnud oli. Selline mõtteviis aitas lisaks Nashile edasi areneda kogu ülejäänud autotööstusel.

MARTIN HARAK

FOTOD: SERGEI ZJUGANOV / LAITSERALLYPARK

Charles Warren Nash (1864–1948) oli autotööstuses tuntud mees juba enne omanimelise margi loomist. Tegu oli General Motorsi endise tippjuhiga, kes väsinuna poliitilistest võimuvõitlustest juba tollal tohtus kontsernis,

otsustas luua omaenda automargi. Vaid kaks aastat pärast Thomas B. Jeffery Company nimelise ettevõtte soetamist veeres liinilt esimene Nash - aasta oli siis 1918.

10 aastat hiljem müüs Nash juba kaugelt üle 100 000 sõiduki aastas, kusjuures lisaks sõiduautodele jõu-

ti vahepeal käivitada ka veoauto- tootmine. 1927. mudeliaastal tõi Nash turule viiekohalise luksusliku sedaani Special Six, millest sai mitmeks aastaks eriti hinnatud sõiduk nende jaoks, kes eelistasid suhteliselt odavamalt keskklassi sõiduriista, milles võimalikult palju mu-

gavusi. Special Sixi valik oli rikkalik - toodeti koguni 23 mudelit, mille sees ka ülimalt hinnatud Special Six Coupe oma erinevate mudeliversionidega. Nimetatud sarjas toodeti ühtekokku 116 000 autot, mis müüdi ostjaile Nashi väljakujunenud mainele vastavalt põhiosas juba enne, kui need tehaseväravast välja vurasid.

Pärast ettevõtte asutaja tegevjuhi positsioonilt taandumist aastal 1936 juhtis Nashi George W. Mason, pärast kelle ootamatut surma 1954. aastal ühendati Nash koos teiste pisemate tootjatega American Motor Company (AMC) nimeliseks kontserniks. Nii kadus maamunalt läbi aegade üks kõige edumeelsemaid autotootjaid. Huviliste käes elab toonane kuulus automark aga oma elu edasi.

Vana auto kurb saatus

LaitseRallyParki vanaautokollektsiooni värskem liige pärineb aastast 1929. See on aasta, mil algas suur depressioon ning Teise maailmasõja alguseni oli jäänud 10 aastat. Seda huvitavam on fakt, et too Special Six käivitub sarnaselt kaas-



← XXX

↻ XXX

↑ XXX

→ XXX

← XXX

→ XXX



aja autoga ning pisikese instruktaaži järel mõistab sellega sõita praktiliselt igaüks, kes vähegi adub, mil moel kolmik mootor-sidur-käigukast kokku töötab.

Laitsesse saabus too kreemjas Special Six umbes aasta tagasi Ameerikast, kus see oli paarkümmend aastat oma hoolitseva peremehe käe all elanud. Tema kätte jõudis väarikas eas sõiduk aga sootuks mannetus seisukorras, olles eelnevad 30 aastat veetnud aianurgas roostet ja tolmu kogudes. Olukord olnud isegi nii hull, et kohaleveo eest küsitud sum-

ma ületanud auto enda maksumust ning tekkis küsimus kogu projekti mõttekuse suhtes. Enne taastamistöde algust vedeles vanake aastakümneid kellegi tagahoovis. Siiski, pärast pikki aastaid on sõiduk õnnestunud taastada praktiliselt täies ulatuses.

Vana Nash koosneb klassikalisest raamist ning sellel istuvast puidust ja terasest kerest. Tollal oli kombeks anda auto detailide kohta koos kasutusjuhendiga kaasa põhjalik spetsifikatsioon, mille alusel täna on olnud võimalik sõiduki iga detail joonis-

te või piltide abil taastada või uuesti valmistada.

Muuseas, vanal ajal valmistati autosid lisaks erinevatele keredele tihti erinevate telgede vahega, nii näiteks on kupeekerega Special Six olemas nelja erineva pikkusega! Antud eksemplar kannab raami pikkuse tõttu lisaindeksit 434 ning ühe isikupärase lisana on sel klassikalise pagasiruumi asemel nn ämmaiste (*rumble seat* või *dickey seat*), mis teeb võimalikuks lisaks juhile ja kaasreisijale vedada eriti ekstravagantsel moel kaasa veel kahte inimest.

Aastate jooksul hoolsa omaniku kätes valmis sisuliselt täiesti uus puitsörestik, mis kaeti originaalterasest katteplekkidega. Tööd raami ning kere osas sai teostada teineteisest eraldi - ajal, mil raam väisas värvikambrit, käisid tööd puitkarkassi korramise kallal.

Üks tülemata keeruline kunst on vanaautode juures kõiksugu pisidetailide taastamine. Korrosiooni käes kannatavate ukseelinkide ning kroonitud iludetailide kordaseadmise oli ka selle sõiduki juures peen töö, samuti näiteks sisemuse polstrite va-



limine ning valmistamine. Autentse võrdluseksemplari olemasoluta töötavad sadulpepad sisuliselt kogemuste ja ütluste järgi ning nii puudus ka selle auto taastanutel esialgu teadmine, milline Special Sixi sisetäpselt välja nägi. On uskumatu,

aga ainuüksi sellist laadi info hankimine võib võtta kuid - toonaseid pilteidaga varustatud müügiprospekte küll leidub, kuid kohati võtab aega isegi nendeni jõudmine.

Loomulikult vajas terviklikku taastamist jõuallikas, mis Nashile

LaitseRallyPark

■ LAITSERALLYPARK on Tallinnast umbes 35 km kaugusel asuv ainulaadne teemapark, kus ei pea harastama ainult paarisrajal rallitamist või hobikardirajal kihutamist. Autohuvilisele üheks põnevamaks osaks on automuuseum, mis sisaldab mitmeid väga ammustest aegadest pärit sõidukeid. Teiste seas on esindatud legendaarne Ford T, üks haruldane MG ning loomulikult antud artikli peategelane. Soovi korral aga

on neid vahvaid masinaid võimalik näiteks ka pulmadeks rentida.

Lisaks neile põnevatele tegemistele on avatud lastele mõeldud liiklusalinnak, kus lapsed saavad pärisliiklemist harjutada elektri- või sise-põlemismootoriga autodel. Samuti mängudemaja, kus pidada sünnipäevi, võistelda simulaatoril või vaadata lähemalt mudelautode kollektsiooni. Tegevust leiab LaitseRallyParkis seega igaüks.

⊞ XXX

⊞ XXX

⊞ XXX

omaselt on kahe süüteküünlaga silindri kohta ning toona tõeliselt uudsenäa mõjunud ülaklappidega. Mootor võeti täielikult pulkadeks lahti ning iga selle detail läbis spetsiaalse puhastuse. Tänapäevase bensiini vägevuse tarvis tugevdati näiteks klappipesasid.

Sõidab nagu tänapäevane auto

Ei soovi kedagi kurvastada, kuid põhimõtteliselt pole auto areng viimase 100 aasta jooksul läbi teinud mingit olulist revolutsiooni. Võrreldes tänapäevaga tuleb sõidu alustamiseks teha siiski mõningaid lisaliigutusi. Esiteks tuleb kapoti all oleva õlikannuga üle käia olulisemad sõlmed ning pole vahet, kas eelmine sõit tehti eile või üle-eile - profülaktiline õlitus on kirjas ka kasutusjuhendis. Samuti ei tohi ära unustada õlitaseme kontrollimist, kuna pea 100 aasta vanuse tehnoloogia järgi valmistatud mootor võib õli neelata isuga. Lisaks oli paljudel toonastel autodol tsentraalne õlitussüsteem, mis mõeldud veermiku ja teiste süsteemide samaaegseks määrimiseks – see oli oluline, pidades silmas tolleaegseid tolmuiseid teid.

Huvitava kombel eksisteerib tolle õlitussüsteemi tootja tänaseini, sobivate detailide hankimine koos muu oskusteabega kujunes seeläbi lihtsaks.

Nashi käivitamine käib klassikalisel moel süütevõtme abil, mis ühendab esmalt sõiduki elektrisüsteemi. Seejärel aktiveeritakse elektriline starter pörandal gaasipedaali lähistel asuva nupukese abil. Turtatuse saatel elluärkavat kuuesilindrilist turgutatakse seejärel tooreklapi asendi muutmiseks. Kolme roolirattal asuva hoovakese abil sätitakse süütenurka, käsigaasi ning tulesid. Special Sixi üks ja ainus kojamees töötab sisselaskekollektorist ammutatava vaakumi abil.

Sõit puukodarate, lehtvedrude ning õliamortisaatoritega autoga on meeliülendav kogemus, mis kinnitab Ameerika autotööstuse toonast ülemvõimu - Nash sõidab nagu muiste, kuna liikumiskiirus säärases eas sõidukiga jääb mõistlikkuse piiridesse. 65 hj liigutavad mootorit erksalt ning sõita õnnestub harilikul kombel, kartmata ülejäänud liiklusvoole jalgujäämist.

Hoolimata konkreetse mudeli mehaanilistest piduritest kuulusid need kõigi nelja ratta standardvarustusse - toona üldse mitte harilik nähtus selle klassi auto juures, sest



enamasti pidurdasid pelgalt ühe telje rattad. Mõnel kallimal versioonil olid varustuses juba hüdraulilised pidurid. Suur, kuid mitte küll üle-määra raske Nash (tühimass 1475 kg) pidurdab aga ka mehaanilistega eeskujulikult. Samuti oli toona uudisena kasutusel pidurdusjõu regulaator, mis hoidis ära tagarataste blokeerumise äkilisel pidurdamisel.

Ehkki hilistel 20ndatel oli auto juba üpris harilik nähtus, puudus konkreetsel sõidukil soojendusseade. Ju siis toona ikka päris käre pakasega nina õue ei pistetud. Küll oli aga mõni aasta hiljem just Nash see, kes paigaldas autodele esimese kaasaja mõistes kliimaseadme.

Mis puutub jooksvatesse kuldetaillidesse, siis huvitaval kombel ei valmista vana tüüpi radiaalrehvide hankimine mingeid probleeme. Tootjaid on maailmas mitmeid ning hinnadki pole teab kui kõrged. Jooksu vanaaegseid rehve saab umbes 800 euroga.

Tõsine hobi

Vanaautode puhul kuulub lisaks auto enda taastamise juures jär-

gitud normidele oluliste väärtuste hulka võimalikult paljude originaaldokumentide olemasolu. Antud Nashi puhul sai LaitseRally-Park kaasa mitu mapitäit skeeme, fotosid ning jooniseid erinevate sõlmede kohta. Neist võib abi olla, mõistmaks Special Sixi hingeelu või pärinemist, sest keegi ei sooviks originaali pähe sisult replicat soetada - autentsus maksab selles vallas nii mõndagi.

Vanaautode pidamise muudab ühest küljest lihtsaks asjaolu, et alati leidub kuskil maailma otsas teisi samasuguseid entusiaste, kes on endale ülesandeks seadnud oma auto taastamise ja võimalikult originaalilähedasena hoidmise ning just nendelt on võimalik saada kõikisugu hinnalist infot. Raskused saabuvad siis, kui on tarvis soetada mõni originaaldetaill või mis veel hullem, lasta mõne sellise koopia valmistada. Paraku just sellist laadi probleemidega puutuvad kokku need kõikidest kõige hulljulgemad. Need, tänu kellele saame veel tänapäevalgi aimu, kuidas käis autoasjandus sada aastat tagasi. **TM**

➔ XXX

➔ XXX

➔ XXX

➔ XXX

➔ XXX

