

# Rauast autod

## Kolm vana kooli maastikuautot maastiku- ja jäärajal

Rauast nii otseses tähenduses kui piltlikult. LaitseRallyParki maastikurajal võtavad joonele Mercedese G-klass, Volvo Laplander, UAZ-452DM - autod, mis ei karda kedagi ega midagi ning mis esitavad ka juhile kõrgeid nõudmisi.

**Mercedes-Benz 300GD**  
Väljalaske aasta ▶ 1983 Hind ▶ u 5000 €

**Volvo C03 6x6 Laplander**  
Väljalaske aasta ▶ 1975 Hind ▶ u 5000 €

**UAZ-452DM**  
Väljalaske aasta ▶ 1986 Hind ▶ u 4000 €

**M**oodsal ajal, mil pea kõik tootjad loovad järjest rohkem maastikuautodele sarnanevaid sõidukeid, mille headust hindavad paljud ennekõike disaini ja ühenduvuse järgi, et kas saab striimida või mitte, mõjuvad need kolm kui karvased gorillad kokteilõhtul. Nad ei tea midagi stabiilsuskontrollist, mägi pidurist, rääkimata sõidurajaabist ja pikivaheradarist, mõnel pole isegi turvavööd. Autot juhib see, kes istub rooli taga.

Vana kooli maastikuauto ei ole jõukohane igapähele: juht peab teadma, milline on õige kiirus, õige käik, millal piisab tagaveost, millal tuleb kaasata ka esirattad, millal aeglusti,

millal ja millised diferentsiaalid lukustada jne. Ka seda, kuidas hoida käsi roolil nii, et võimalik tagasilöökk sõrmeluid ei purustaks. Oskusliku juhiga suudavad need autod alistada võimatuna näivaid takistusi, kehv juht võib aga abivalmi linnadžiibiga jõuda kaugemale.

Kolmik peab näitama oma oskusi Laitse-

**Juht peab teadma, milline on õige kiirus, õige käik, millal piisab tagaveost, millal tuleb kaasata ka esirattad...**

RallyParki maastiku- ja jäärajal. Kuna kõik kolm on eri tüüpi sõidukid - UAZ madelauto, Volvo, ütleme, et kaubik ja Mercedes universaal -, siis muidugi ei hakka me võrdlema võrreldamatut, teisisõnu G-klass veokasti puudumise eest miinuseid ei saa. Kõigil kolmel on omad tugevad küljed ja veidrused, kõiki kolme saab soetada kasutatuna, lappates kuulutusi nii vastavatel veebilehtedel kui ka maastikusõitjate netifoorumites. G-klassi müüb Silberauto ka uuena.

**Volvo - maastikul kõige võimekam**

Testis osalenud 1975. aasta Volvo C03 6x6 jõudis oma varasemas elus teenida nii Rootsi kui Eesti kaitsejõude, nüüd on aga erakasutus. 2,8tonnise tühi- ja 4,3tonnise täismassi-

ga veoki juhtimiseks läheb vaja C-kategooria juhiluba.

Disain on sama hoogne nagu kingakarbil: kui parketidžiipe ehivad kroomilustused, siis Volvo piirdub puidust liistudega. Needki ei ole ilu pärast, vaid kaitseks, nii ei saa näiteks puud riivates pihta küljeplekk, vaid puitliist, mille asendamine käib kähku ega maksa midagi.

Kuue silindriga ridamootori töömaht on kolm liitrit, võimsust arendab see 117 hobujõudu. Kere kinnitub raamile ja rattaid toetavad lehtvedrud ja portaalsillad. Kliirens on 38 sentimeetrit.

Kabiini viimistlusmaterjalid on plekk, plast ja midagi nn Soome papi taolist. Juhi ees kõrgub suur rooliratas, paremale jäävad

tulede ja klaasipuhastite lülitid, vasakult leiab käsigaasi ja „tooreklapi” heebliid ning ventilatsioonüsteemi nupud. Maastikusõidu juhtimiskeskus paikneb käepäraselt käigukangi ees (saab lukustada diferentsiaale, lülitada vedama ka esisilla). Aeglusti lülitub, kui liigutada käigukangi paremale ja ette. Reisijad on juhust igahiks juhiks eraldatud traatvõrega. Auto tagaosas leidub veel hiiglaslik pakiruum või mõõdukas kaubaruum, kuidas soovite.

LaitseRallyParki maastikuraja standardteekonna sõidab Volvo läbi teatava hääminguga. Ainult selle pärast ajasitegi mind garaazist välja või? Ei ole takistuseks teel vedeleval palgid, seinana kerkivad lumised tõusud ega laskumised. Volvo lihtsalt läheb, nagu mõni teine suveõhtul asfaltteel. Auto omanik Tar-

vo Mardiste pakub siiski Volvole veidi pinget, võttes usumatut kergusega künkaid, mis raja põhivalikusse ei kuulu ja kuhu autotagi ronimine tundub liiga keeruline.

Nii maastikul kui teel peab juht arvestama äärmiselt aeglase rooliga - 5,1 pööret servast servani. Jäärajal püsib lamellrehvidega Volvo kindlalt, libisema ei tasugi seda lasta, sest üli-aeglase rooliga ei ole libisemise korrigeerimine üldse lihtne.

Volvo võidab selgelt maastikutesti, teesõidus on kohmakas, aga tänu tohutule mahutavusele väga praktiline.

**Mercedes - parim kompromiss**

Mercedes G-klassi esindab 1983. aasta kolmeukseline versioon, mille pardal popsub



Fotod: Pille Russi



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolorec atiant et atianda erfersp elicism rest et eve-  
rionsequi acculpa cus expereri ullorec eristiis pore velestio. Nequatur at aut alit, si is eum



Ihicia verum dolorun ditiatis  
reptatusda dolorec atiant et  
atianda erfersp elicism rest et  
everionsequi acculpa cus experi-  
eri ullorec eristiis pore velestio.  
Nequatur at aut alit, si is eum



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolorec atiant et atianda erfersp elicism rest et eve-  
rionsequi acculpa cus expereri ullorec eristiis pore velestio. Nequatur at aut alit, si is eum



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



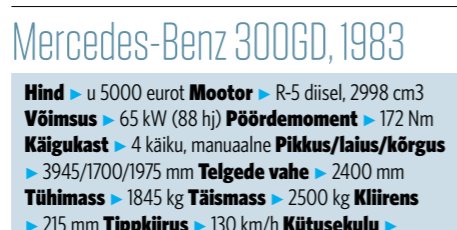
Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



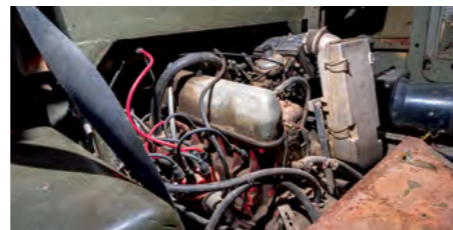
Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



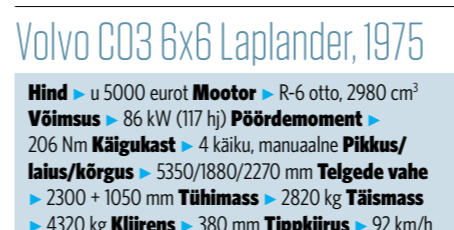
Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



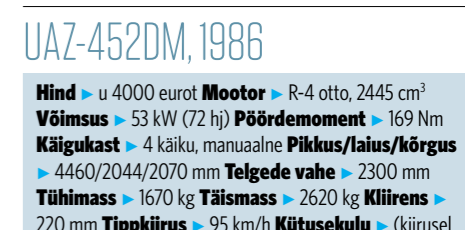
Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et



Ihicia verum dolorun ditiatis reptatusda dolo-  
rec atiant et atianda erfersp elicism rest et

## Mercedes-Benz 300GD, 1983

**Hind** ▶ u 5000 eurot **Mootor** ▶ R-5 diisel, 2998 cm<sup>3</sup>  
**Võimsus** ▶ 65 kW (88 hj) **Pöördemoment** ▶ 172 Nm  
**Käigukast** ▶ 4 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus**  
▶ 3945/1700/1975 mm **Telgede vahe** ▶ 2400 mm  
**Tühimass** ▶ 1845 kg **Täismass** ▶ 2500 kg **Kliirens**  
▶ 215 mm **Tippkiirus** ▶ 130 km/h **Kütusekulu** ▶  
(90 / 120 km/h / linn) 11,7/-/14,6 l / 100 km

## Volvo C03 6x6 Laplander, 1975

**Hind** ▶ u 5000 eurot **Mootor** ▶ R-6 otto, 2980 cm<sup>3</sup>  
**Võimsus** ▶ 86 kW (117 hj) **Pöördemoment** ▶  
206 Nm **Käigukast** ▶ 4 käiku, manuaalne **Pikkus/  
laius/kõrgus** ▶ 5350/1880/2270 mm **Telgede vahe**  
▶ 2300 + 1050 mm **Tühimass** ▶ 2820 kg **Täismass**  
▶ 4320 kg **Kliirens** ▶ 380 mm **Tippkiirus** ▶ 92 km/h  
**Kütusekulu** ▶ teadmata

## UAZ-452DM, 1986

**Hind** ▶ u 4000 eurot **Mootor** ▶ R-4 otto, 2445 cm<sup>3</sup>  
**Võimsus** ▶ 53 kW (72 hj) **Pöördemoment** ▶ 169 Nm  
**Käigukast** ▶ 4 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus**  
▶ 4460/2044/2070 mm **Telgede vahe** ▶ 2300 mm  
**Tühimass** ▶ 1670 kg **Täismass** ▶ 2620 kg **Kliirens** ▶  
220 mm **Tippkiirus** ▶ 95 km/h **Kütusekulu** ▶ (kiirusel  
30-40 km/h) 13 l / 100 km

kolmeliitrine diisel võimsusega 88 hobu-  
jõudu. Hoolimata soliidsest vanusest ei ole  
Mercedes pensionile siirdunud: suvel veab  
see paati, abistab autospordivõistlustel teele  
jäänud võistlusautosid ning talvel rügab lu-  
mesahana.

G-klassi nimetamine sõiduautolikuks kõ-  
lab veidralt, kuid UAZi ja Laplanderi taustal  
teistsiti kah ei saa. Uksi katavad tekstiilist pols-  
trid, armatuurlauda plast. Ühesõnaga: puhas  
luksus! Originaalis said lühikese telgede vahe-  
ga G-klassis istet võtta viis inimest. Praegune  
omanik on tagaistme eemaldanud - niipalju  
kohti pole vaja, küll aga suurt pakiruumi -  
ning asendanud juhi ja kõrvalistuja algupära-

sed istmed Honda omadega, sest need olevat  
mugavamad.

Ka Mercedes kere kannab raam, kõigil  
ratastel pruugitakse aga keerdvedrusid. Klii-  
rensiks annab kataloog 21,5 cm. Maanteesõi-  
duks tagaveole lülitatud G-klassi saab nelik-  
veoliseks eraldi kangist, sama kangi paremale  
taha lükkamine rakendab aeglusti. Lukustada  
saab nii esi- kui tagadiferentsiaali - selleks tu-  
leb üles tõmmata kaks nuppu keskkonsoolil.

Mercedes peab Laitse maastikurajal vaeva  
rohkem nägema kahel põhjusel: esiteks  
rebb ta küll maastikurehvidel, kuid neil puu-  
duvad lamellid ja naastud, teiseks on samal-  
rajal hullanud UAZ ja Laplander katte juba

piisavalt libedaks nühinud. Aga pole hul-  
lu, päris sellist ükskõikset üleolekut G-klass  
ei ilmuta nagu Laplander, kuid palju puudu  
kah ei jää. Küll aga näitab Mercedes teistele  
tagatulesid jäär ajal, see on kõige loogilisemalt  
juhitud, vilgas (ärme unusta konteksti) ja mu-  
gav.

Kokkuvõttes: kolmest parim kompromiss  
maastiku- ja teesõiduks.

### UAZiga igav ei hakka

Madelauto UAZ-452DM on leidnud LaitseRallyParkis uue väljakutse, nimelt saab peagi  
tema tööks kõigi huviliste sõidutamise maas-  
tikurajal.

Välja näeb 1965. aastal debüteerinud, kuid  
seni, teataval määral modifitseerituna siis-  
ki, tootmises püsiv UAZik nagu mänuauto.  
Erilinevalt G-klassist ja Volvost kohtab siin  
ümaraid vorme, siiralt üllatunud suuri silmi  
ja naeravat radiaatorivõret.

Sisemuses muutub pilt karmimaks - pu-  
has plekk, ei mingit plastmassi, rääkimata  
kangast. Jube hea võib olla UAZi puhastada:  
tõmbad kaltsuga üle ja jälle nagu uus. Eel-  
mise omaniku paigaldatud lisavarustusena leiab  
autost pudeliavaja, armatuurlauda ja avajasse  
puuritüki auk ning tööriist kinnitati korralikult  
poldiga. Inimene peab ju oma Pepsi lahti saa-  
ma.

Nagu ülejäänutelgi, on UAZi kandvaks  
osaks raam, kõigil neljal rattal aga lehtved-  
rud. 2,4liitrine bensiinimootor arendab 72  
hobujõudu, käike on neli ning kabiinis asu-  
vatest kangidest saab juht lülitada auto ne-  
likveole ja valida ka aeglusti. Muidugi läheb  
maastikurajal kogu varustus käiku.

Tagaratatel lõigatud mustriga maastikur-  
ehvidega UAZ peab rajal kõige rohkem vaeva  
nägema - põhimure on liiga vähe võimsust.  
22sentimeetrise kliirensiga UAZi paneb pea-  
miselt proovile see, kuidas 72 hobujõudu ja  
169 njuutonmeetrit parimal moel ära kasuta-  
da. Kui pedaaliballett selge, veenab Uljanovs-  
ki tehase sõiduk, et ta on päris tubli, aga igav

ei hakka temaga kunagi.

Jäär ajal tutvustab „kastikas” oma riuka-  
likumat poolt. Kui juht hakkab tundma, et  
sõidab juba päris kindlalt, tabab teda järsku  
mõnes kurvis selline alajuhitavus, mille klaa-  
rimisel tuleb lisaks kätele-jalgadele loota ka  
lihtsalt õnnele.

UAZ jääb maastikul alla nii G-klassile kui  
Laplanderile, aga on see-eest kehva ka teesõi-  
dus. Kõige rohkem nalja saab aga just UAZiga.

KRISTJAN SOOPER

Autoleht tänab abi eest: Eiki ja Erko Eriste,  
Tarvo Mardiste, Meelis Raudleht, Siimo  
Suvemaa; Erki Sport ja LaitseRallyPark.