

ÜKS NELJAST RÕNGAST



Pika elu jooksul kõvasti vintsutada saanud DKW F5 kabriolett on taastatud selliseks, nagu oleks ta äsja tehast välja tulnud. Lisaks on sellel konkreetsel autol oma märgiline roll Eesti vanasõidukite ajaloos.

TEKST ESTA TATRIK FOTOD PILLE RUSSI



Kahvaturoheline kabriolett ühes Tallinna hoovis tundub esimesel pilgul hoopis hallikas, et mitte öelda peaaegu värvitu. Ta on üsna väike ja tänapäevaste autodega võrreldes tundub tekstiilkatusega kahekohaline auto lausa miniatuurne. Kontrastse tumerohelise katuse ja poritiibidaga sõiduk on üks kolmest DKW autost, mis kõik kannavad musta numbrit ning asuvad siinsamas garaažis. „Oleks võinud hakata mõne väga kalli Horch'i või Mercedesega tegelema, aga saime üsna kiiresti aru, et kas rahakott ei hakka peale või pole varuosi saada. Mõni naerab ka, et mis sa selle kaheasilindrilise ja kahetaktilise mootorrattasautoga tegeled, aga lõpuks ta sõidab,“ räägib Indrek Sirk, kes koos isa Vahuriga on nii selle loo peategelase kui ka teised liigikaaslased tipptopp sõidukorda taastanud.

Millega on siis tegemist? DKW autode saamisloole alguseks võib lugeda 1920ndate lõppu. 1928. aastal ostis DKW omanik Rasmussen Audi tehase, sellel ajal oli DKW muide hoopis maailma suurimaid mootorrattatootjaid. Toodeti väikseid, alla 200 kuubikulisi tsikleid ning 1920ndate lõpus valmistati kuni 80 000 mootorratast aastas. Audilt sai DKW autoehitamise oskused ja esisillaveo. Alanud üleilmses majanduskriisis olid Horch'i ja Wandereri tehased pankrotti minemas ja pangad panid nad ühte kontserni kokku. 1932 ühines Sachseni piirkonnas neli Saksa autotootjat ning neli rõngast sai vastloodud Auto Unioni embleemiks. Iga rõngas tähistas ühte marki ning DKW oligi liitunud markidest kõige odavam. Wanderer oli keskklassi auto, Audi jäi kesk- ja kõrgklassi vahepeale ning Horch oli kõrgklassi auto.

Olgugi, et kõrgklassi Horch'i võis igatseda iga autoostja, ei saa kallist autot paljud endale lubada. DKW seevastu oli rahvaauto ning enne Teist maailmasõda suudeti toota umbes 200 000 seda marki autot. Kui võrrelda tänapäevaga, siis toonane Auto Union on nagu tänane Volkswagen grupp. DKW kabriolett on umbes tänapäevase Golfiga võrreldav auto. Vanasõidukite entusiast Indrek Sirk toob võrdluse, et enne Teist maailmasõda sai DKW auto – vineerkerega ja kinnise – umbes 2000 riigimarga eest. Audi maksis 8000 riigimarka. Hinnavahe on neljakordne ja see suhe ei ole tänapäeval tegelikult muutunud. Sirk tõdeb, et DKW tootmismahud olid meeleatud, ent brändi loomine ei õnnestunud. „DKW autosid toodeti 1965. aastani, kuni kahetaktiline, suitsev ja natuke jõuetu mootor lihtsalt enam ei olnud populaarne, ei müünud. Sakslane oli saanud jõukaks. DKW kõige viimane mudel F 102 sai Mercedes-Benz'i 1,7-liitrise neljasilindrilise mootori, see nimetati Audiks ning neli rõngast said Audi märgiks. Esimene Audi oli täpne koopia viimasest DKW-st, edasi läks mark üle Volkswagen gruppile.“

Sirkide vanasõidukite ajalugu sai alguse 1977. aastal kõrvaltänavast toodud Volkswagen KdF 82 Kübelwageniga, mille Vahur Sirk ehitas kolme aastaga sõitvaks autoks. Nende taastatud kõik kolm DKW autot on saanud musta numbri. Sõidukeid taastatakse põhimõttel, et teha võimalikult täpselt nii, nagu tehases tuli. „Siis on kogu vastus kriitikale lihtne, et tehases tehti nii. Keegi ütleb, et kuule, aga see ei ole ilus! Värivalik või mõni detail. Stopp. Me ei mõelnud ise välja, see tuli tehases nii. Alati ei suuda täisoriginaalsust saavutada, aga püüdleme.“



Valeri Kirss koos loo peategelasega 2015. aastal Riias vana sõidukite kokkutulekul.
Foto: erakogu



Siin garaažis on kokku kolm musta numbrit kandvat DKW autot.

Meie päevini säilinud sõidukid on tulnud läbi igasugustest aegadest ja katsumustest. Vanasõidukite taastamisel tuleb silmas pidada, et auto oli tarbeese. „Nupp läks katki, link läks katki, sõitsid velje kõveraks, siis leidsid midagi asenduseks. Sõda tegi omakorda kahju, raudne eesriie sulges piirid. Järelturu varuosi ei olnud võimalik saada. Neile Lääne masinatele, mis siia poole raudset eesriiet jäid, tegid juppe osavad meistrid oma kätega. Seega, miks hakata tarbeesemele täisoriginaalset või originaalsega sarnast varuosa tegema? Teed seda, mida suudad. Või võtad mõne teise sõiduki küljest. Selle kohta on isegi oma termin: NIA, ehk nõukogude inimese auto.“ Mis tähistab seda, et algsest autost on järele jäänud number ja registreerimisdokument. Auto ise on juba sellise metamorfoosi üle elanud, et algsest pole sisuliselt midagi alles.

„Täna hommikul saadeti mulle ilmselt 1960ndate alguses tehtud pilt DKW autost. Auto oli siis kõige rohkem 25 aastat vana. See oli nagu rosolje. Seal oli juba nii paljude eri põlvkondade juppe küljes, et enam ei saanud aru, mis põlvkonna masin see on.“ Olukorra illustreerimiseks räägib Sirk aastate eest juhtunud loo Soome sõbrast, kes kogub Wanderere. Leidis kuulutuse, et Sankt Peterburgis müüakse talle huvipakkuvat autot. Kuna ta ise vene keelt ei vallaanud, palus ta Sirkidelt abi. Helistasid, küsisid, et kas on originaalauto? „Täiesti originaalauto.“ Mis mootor on? „Mootoriga on nii, et GAZ-21 oma pandi peale“. Originaalmootorit ei ole? „Ei ole jah, aga see on palju parem mootori!“. Kuidas sildadega

on? „Eks need vanad sillad elasid oma aja ära ja pandi GAZ-21 sillad.“ Kuidas kerega on? „Kerega on selline huvitav lugu, et 76. aastal sai eelmine omanik ühe uue kere ja tegi kerevahetuse.“ Mis kerevahetuse? „No GAZ-21!“ Aga mis siis Wandererist on? „Paberid!“ Nii tuligi välja, et paberite järgi oli justkui Wanderer, aga tegelikult oli vana Volga.

Vanasõiduki taastamine on üks lõputu otsimine. Pidevalt tuleb läbi kammida oksjonikeskkondi. „Nende kolme DKW ehitamiseks oleme ostnud

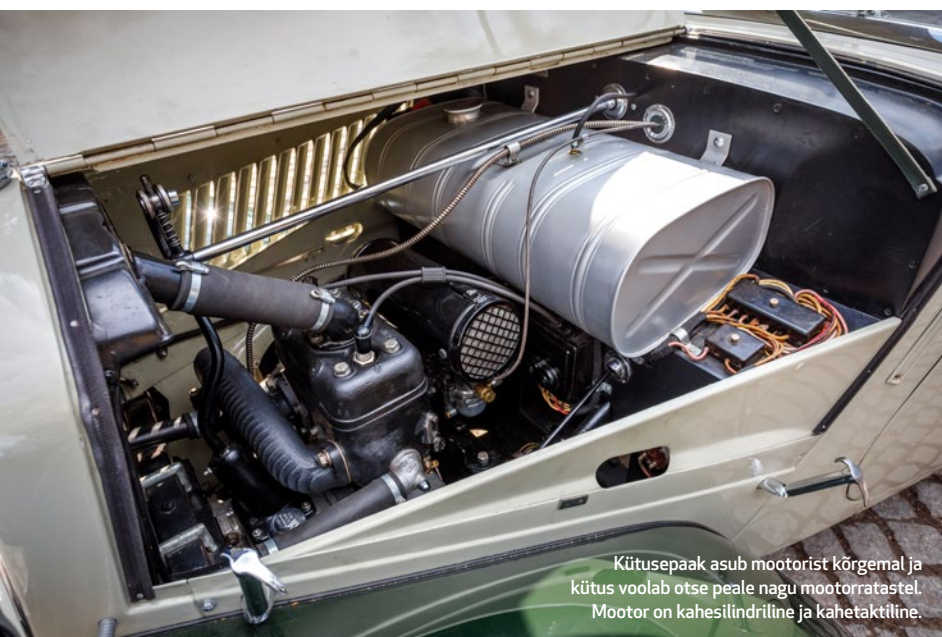
Eestis kokku umbes 20 DKW autot. 1970ndatel oli siin 200, aga võimalik, et isegi kuni nelisada DKW autot, mis olid enamikus ka sõitvad. 1941. aastal oli Eestis kokku umbes 6200 autot, sõiduautosid 3400 kandis. Kui 1942. aastal sakslased hakkasid omakorda autosid üle lugema, leidsid nad siit 1335 sõiduautot, neist 367 sõidukorras. Esimese Eesti vabariigi aegse autopargi viisid vene-lased minema või hävitasid siin koha peal. Ennesõjaajased autod, mis Eestis leiduvad, on reparatsiooniautod, lihtsamal keeles öeldes Saksa-maalt varastatud. Nõukogude liidu kontrolli alla jäänud territoorium veeti tühjaks kõigest, alates käekelladest ja klaveritest kuni mootorrataste, autode-ni, tehase sisseadedeni. Iževski mootorrattatehas pandi kokku DKW mootorrattatehase põhjal – joonised, tööpingid, varuosalaadu, kõik viidi Iževskisse. Ja 40 inseneri koos peredega, et mehed minema ei jookseks.“

Ülevõetud Saksa autod rändasid kõigepealt Moskvasse ja Leningradi. 1950ndate algupoolel hakkasid autod ühelt poolt vanaks jääma, teisalt muutus suhtumine: kuidas sõidab nõukogude inimene sõja kaotanud riigi sõidukiga! Kui suurlin-nades keelati Saksa autodega sõitmine, hakkas neid voolama 1950ndatel ja isegi veel 1960ndatel Balti riikidesse. Nii jõudis siia ka neljakohaline DKW F7 Front-Luxus, kui Jõelähtme pastor Harald Meri käis 1957. aastal Moskvast ja ostis Nõukogude armee ohvitserilt DKW. Haruldase kabrioleti leidis Vahur Sirk armetus seisus 1993. aastal Raikküla mõisast ja alustas 2001. aastal auto taastamisega. Tööd kestsid kümme aastat ning ühte-teist saab paremaks teha veel tänagi.

Selle loo peategelane, roheline DKW F5 Front-Luxus 2-sitz valmistati 1935. aasta oktoobris.



Käigukang paikneb keset näidikulauda ja selle käsitsemine vajab harjumist. Tahavaatepeegel kinnitub tuulekaasi raamile.



Kütusepaak asub mootorist kõrgemal ja kütus voolab otse peale nagu mootorratastel. Mootor on kahesilindriline ja kahetaktiline.



Tegemist on esimese põlvkonna autoga, mudeli esmaesitlus oli 1934. aastal. Hiljemalt 1947. aastast on see auto olnud Eestis. Vanades registreerimisraamatutes on omaniku nimeks märgitud Bezukladnikov, alates 1951. aastast Lahe. Järgmine infokild viib aastasse 1953, kui Kundas elanud Ain Töldsepp ostis rohekashalli värvi presentkatusega auto Tallinna vanakraamiturult, mis tegutses praeguse Tallinna bussijaama asukohal. Auto oli kasutusel kuni 1959, siis jäi seisma. 1971. aastal kinkis Töldsepp auto edasi Atso Tomsonile ning auto sai ka uue registreerimismärgi.

See auto on Eesti vanatehnika liikumise algaastatel olnud märgilise tähendusega. 1975. aasta augustis oli Atso Tomson autoga Riias lätlaste vanatehnikaklubi AAK kokkutulekul, aga auto oli siis punast värvi ja hoopis teistsugune kui praegu. Valeri Kirss oli ka Riias kokkutulekul ja sõitis selle autoga kaasreisijana. Sellest kokkutulekust sai Kirss viimase tõuke asutada klubi ja 1976. aastal asutati vanatehnikaklubi Unic. Kui 2015 see auto uuesti sõitma sai, viisid Sirgid Valeri Kirsi sama autoga uuesti Riia kokkutulekule.

1980ndate alguseks oli aga auto kere nii amortiseerunud, et sõita sellega enam ei saanud. Indrek Sirk ostis selle 2004, sõitma saadi auto 2015, aga pärast seda on teda vastavalt lisandunud teadmiste pidevalt täiustatud ja originaalsust parandatud. Auto seisukorra, kui see Sirkide kätte jõudis, võtab Indrek kokku nii: kerest polnud rohkem järel kui kapott ja ukсед, tagaluuk ja aknapostid. Nõukogude ajal olid talle alla pandud juba järgmise mudeli sillad ja lisatud järgmise mudeli poritiivad ja esiosa mask. Karus oli kadunud. Kere oli karpraudadega kokku keevitatud.

DKW F5 on viimase seibini lahti võetud. Kere on täielikult uuesti üles ehitatud. Puitsõrestik on pandud kokku pöögilaudadest ja prussidest nii, nagu seda tehases tehti. „Meil vedas, Saksamaal oli DKW restauraator Winfried Kuhl, kes ehitas puitsõrestikke. Ta oli kunagi võtnud lahti amortiseerunud, ent üsna hästi säilinud sama mudeli kere ja kõik detailid olid riulis olemas, sai teha koopiad. Puutöömehe ja rauatöömehe vahe on aga selles, et puutöömees mõõdab sentimeetriga, rauatöömees millimeetriga. Vahuri jaoks, kes on insener, on ka millimeeter juba liiga suure veaga



Auto värv on reseeda roheline ning sama värvi olid ka autod omaaegsetel reklaamplakatil.



F5 disainiti kahe-kohaliseks. Hiljem tehti ka versioon, kus katust nii õelda venitati pikemaks, et paigutada neli istekohta.

mootühik. Puitsõretiku pidime siiski uuesti lahti võtma ja siitsealt paremini mootudesse ajama. Aga käsitöökeraid olid Briti autodel veel ka 1960-70ndatel sellised, et üks pool oli pikem kui teine ja ukseks erineva suurusega. Plekk sai ise peale pandud plekksepa abiga, katusesõrestik tuli teha nullist, õnneks saime teha Saksamaal ühe sõrestiku koopia. Kogu liisturing tuli uuesti teha ning kroomdetailidest on paljud samuti tehtud uuesti ja uuesti kroomitud.

Selle auto puhul on originaalsus väga kõrgel tasemel ning on veel vaid mõned üksikud detailid, mida tahaks muuta. Infor kogudes tuleb arvestada, et samale mudelile tuli ka *facelift*, millel olid esituled ja kaitserauda veidi teistsugused, suunatud olid kolinud A-piilarisse ja armatuurilaud veidi muutunud. Projekti juhtimine on taastamistö juures ääretult oluline. Kõiki teadaolevaid asjaolusid arvesse võtmata on tegemist lihtsalt auto remondiga ja tulemus on nagu oli NIA, ehk nõukogude inimese auto. „Ei saa anda plekksepa, et keevita ära. Pead teadma, mis mootudega ja kujuga on detail, sobitamise tööd tuleb endal teha. Sadulasepa ei saa anda istmeid, et pane uued katted peale. Pead leidma õiged lõiked, fotod, võrdlema neid, andma mõõdud, et sadulsepp saaks teha, nagu oli originaalis.“

Autot katab täpselt õige värv, tehasest tuligi ta reseedada rohelisena. Kahvatu rohekas-hallikas värv on nime saanud reseedada nime kandva ilutaima järgi. Erinevates valgusoludes võib see värv paista hallikast õrnroheliseni. Kui auto maalri juurest tuli, oli ka taastajate peas esimene mõte, et kas tõesti? Oli seda nüüd vaja! Kui kroomdetailid said külge ja lisandusid kontrastvärviga poritiivad ja katus, siis läks auto ilusaks. Värviskeemis on oluline roll poritiivade ja katuse tumerohelisel kontrastvärvil, kusjuures need ei peagi olema mõlemad täpselt sama tooni rohelised. Katuseriie ja interjöörü nähk on uued, kuid täpselt autentset koopiaid, mida on võrreldud ka originaalsete näidistega. Värviskeemidest oli autot ostes saadaval ka tumepruun beeži katusega ja tumesinine. 1936. aastast mindi üle teistsugusele värviskeemile.

Värv valimine oli toona ostjale parasjagu keeruline ülesanne, müügisalongides olid värviraamatud, kus olid imepisi kesed ruudukesed, mille järgi siis ostja pidi otsustama, et talle meeldib just selline auto. „Kõige tuntum oli tollel ajal ikka see „hernekomm“. Tundub, et see auto disainiti rohelisena, see on ka reklaampiltide auto värv. Palju tuli vaeva näha, et õige toon kätte saada. Väga suureks abiks oli 40 aastat Audi tehase ajaloo-osakonnas töötanud Thomas Erdmann, kes varustas meid värvinäidistega, tehasepiltide ja ajaloolise mäliga.“

Veermik on DKW autodel mudelipõlvkondade lõikes pisut erinev, aga põhikontseptsioon on sama. Esisild veab, tagasild on kõikuv, lehtvedru on paigaldatud põiki, kinnitatud ainult keskelt. See pidi tagama, et kui kurvis tsentrifugaaljõu toimel auto hakkab vajuma, siis rattad jäävad ikka vastu



maad. Mootor on kahetaktiline, kahesilindriline, odavamatele tehti 600 cm³, aga põhiosas olid kasutusel 700 kuubikulised jõuallikad. Kumba mootoriga on tegemist, seda pole pealt vaadates lihtne öelda, peab olema spetsialist. Kütusepump ei ole. DKW oli ju mootorrattatehas ja nii tõstsid insenerid kütusepaagi lihtsalt kõrgemale ja kütus voolab otse peale. Kütust tuleb segada õliga vahekorras 1:25. Nagu kinnitab ka kerge proovisõit, siis DKW põriseb nagu mootorratas ja suitseb ka natuke. „Kui keegi küsib, et miks sul auto suitseb, kas mootor on korrast ära, siis vastupidi, siis ongi korrast! Kuna karter on kuiv, siis miski peab vältvõlli õlitama.“

Jahutusvedeliku pumpa samuti ei ole. Toimub loomulik tsirkulatsioon, kuum vesi tõuseb ülespoole ja jahe langeb alla. Kui kohapeal lasta pikalt mootoril töötada, siis on oht, et läheb keema. Temperatuurinäidikuks on kraadiklaas otse veesärgis ja juhikohalt on see näha. Olemas on ka juba omaaegne pirnide läbipõlemise kontrollsüsteem. Generaator ja starter on koos ning ühtlasi on see ka hoorattaks mootorile. Kogu tehnika on võimalikult kompaktselt ja lihtsaks tehtud, et katki minevaid asju oleks vähe ja oleks ka odav toota.

Huvitav detail on ka see, et autol on mägisidur, ehk mäest alla sõites, kui rattad käivad kiiremini ringi kui mootor, siis mootor enam ei vea. Vajalik oli see selleks, et kuna käigukastis ei ole sünkronisaatoreid, siis mägisidur võimaldab seda, et ei pea võtma käiku välja ja seda uuesti sisse panema.

Käigukastis on kolm käiku, see paikneb mootori ees, mistõttu tavapärasel käigukangi auto põrandal ei ole. Armatuurilaua keskel asuv käigukang nõuab harjumist ja alguses tekitab ikka parasjagu segadust. Autol on trosspidurid, mis on võrreldavad olukorraga, kui keegi püüaks tänapäevast autot käsipiduriga peatada. Pidurdustekond on pikk ja liikluses sõites tuleb olla ekstra ettevaatlik. Kaasreisidajad võivad imestada, kui head närvid juhil on, et ta nii rahulikult pidurdab. Tegelikult on juhil selg märg ja piduripedaal põhja vajutatud. Ülevaatuspunktis käivat sellise sõiduki pidurikontrolli nii, et vaadatakse, kas esituled on terved? Kui on terved, siis järelikut pidurid töötavad.

Kõik kolm DKW autot on sõitvad ja nendega ka sõidetakse. Roheline DKW on käinud kahel korda ümber Eesti sõidul – umbes tuhandekilomeetrine ring nelja-viie päevaga. Vanatehnikal on siiski omad privileegid ja kui on vaja minna üle saja kilomeetri kaugusele üritusele, siis nii pikka teekonda ta reeglina omal jõul ei sõida. Mitte sellepärast, et ei suudaks: auto tehasele ette nähtud kiirus on 85 km/h, aga sundida teda pikalt maanteel sõitma oleks sama hea kui öelda vanaemale, et mine jookse täishooga maratoni. 70 km/h on talle mugav kiirus, aga suurel teel jääks ta lihtsalt teistele liiklejatele jalgu.

Teeme väikese sõiduprooviringi. Nõmmel rooli istudes on tunne nagu amatööril. Armatuurilaua keskel asuva käigukangi käsitsemine võtab alguses kogu tähelepanu, kuid ootuspäraselt raske liikumisega siduripedaal toimib arusaadavalt ja auto võtab kenasti kohalt. Kuna roolipööramisele reageerib auto üsna mõltikult, siis on lihtne alguses pöörata rooli liiga palju. Väike „hernekomm“ teeb oma suuruse kohta päris kõvasti lärm ja mootori hääletuleb tõepoolest meelde mootorratast. Aga Horchi disainerite poolt kujustatud kabriolett – et pakkuda ka odavamas segmendis midagi ilusat! – näeb tõesti elegantne välja ning inimesed tänavatel lehvivad ja naeratavad. Mis võiks olla ägedam, kui panna 88-aastasena ringi sõites pealtnälgijaid naeratama.