

Auto, mida valmistati kõigest 251 eksemplari

DKW oli omaaegsel Saksamaal üks levinumaid autosid, kuid mõnda selle versiooni valmistati vaid käputäis. Üks selliseid on ka 1938. aastal Wachsmuthi keretehases valminud 2-kohaline Front Luxus.

Põhjuseid, mis teevad just selle auto haruldaseks, on õigupoolest päris mitu. Tegemist on nn üleminekumudeliga, millel on lihtsustatult öeldes uuema mudeli (F7) esiosa ja vanema mudeliga (F5) sarnane tagaosa. Selliste rodsterite kereleid valmistati Wachsmuthi keretehases, mis aga ei suutnud oma tööd piisava kiirusega teha ning pankrotistus 1938. aasta juulis. Nii jõutigi toota vaid 251 sellise kerega DKWd, edasi tehti kahekohalisi kereleid juba Bauri tehases.

Eesti ajalooga auto

Eesti autoajaloo jaoks on see DKW aga oluline ka selle poolest, et väga suure tõenäosusega on tegemist sõidukiga, mis osteti uuena siinsest margiesindusest. Selle auto pikaaegne omanik oli Konstantin Spirka, mees, kes kuulus klubi Unic asutajate sekka ning kelle isa töötas ennesõjaaegses Eestis Auto Unioni esinduses ja olla selle sõiduki kas siis oma tarbeks või pojale ostnud.

Pärast omaniku vahetust 2011. aastal algasid Vahur Sirgi eestvedamisel auto restaureerimistööd, ehkki töö sai hoo sisse alles pärast seda, kui sõiduki eriline taust lähema uurimise käigus välja tuli. Kuna 2011. aastaks polnud vanast DKWst järel just palju (uksed, esiklaas, tulemüür ja tagaosa kuju) soetatud see esialgu varuosadeks. Taastamistöö jõudis lõpule 2018. aastal, selle käigus sai DKW uue puitkarkassi, mootori, sõitjateruumi sisustuse ja musttuhat muud pisidetali.

Kõik vanad DKWd valmistati puitkarkassi peale, kereplekk oli puhtalt kattematerjal.

DKW F7 Front Luxus 2-sitz, 1938

Mootor ▶ R-2 bensiin, 692 cm³ **Võimsus** ▶ 20 hj (15 kW) **Veoskeem** ▶ esivedu **Käigukast** ▶ 3-käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4000/1480/1440 mm **Telgede vahe** ▶ 2610 mm **Tühimass** ▶ 820 kg **Tippkiirus** ▶ 85 km/h

Puiduna kasutati pööki, mis oli Saksamaal hõlpsasti kättesaadav, samas piisavalt tugev ja mitte liiga raske. Kui puitkarkass tuli käsitööna täielikult ise valmis teha, siis kuigi-võrd lihtsamini ei läinud ka plekitöödega. Algsetest kere tagaosa plekkidest säilisid vaid külgmised kaared. Kere küljed, tagaluuk ning kõik sellest alla- ja ülespoole jääv tuli teha uus. Samamoodi valmisid käsitööna uued alumiiniumist iluistud ja mõni sõitjateruumis leiduv kroonitud detail.

Auto taastamisel kujunes abiliste hulk, kes ühel või teisel moel oma panuse andsid, lõpuks umbes paarikümnepealiseks. Suur abi tuli Saksamaalt Audi Traditioni endiselt arhivaarilt Thomas Erdmannilt, kes varustas taastajaid vajaliku ajaloolise infoga, et leida just need õiged detailid, mis 1938. aasta autol uuena olid. Saksamaalt on pärit ka sõitjateruumi sisemuses kasutatud kangad ja katusematerjalid, kuid näiteks õiged istmed

leiti Soomest. Tõsi, nende seisukord oli selline, et restaureeritud autosse ei saanud neid otse tõsta, kuid nende pealt sai vedrustuse ja eeskuju uute nahkkatete õmblemiseks.

Kuidas DKW sõidab?

Kuna rodsteri alusvanker ja jõuallikas on sama nagu teistel DKW mudelitel, siis läksid kasutusse kunagi varem soetatud osad. Jõuallikas on 700 cm³ kahetaktiline bensiinimootor, millel võimsust 20 hobujõudu. Käigukastis on käike kolm ja veavad esirattad. Kuna kahetaktiline jõuallikas tarbib kütusena õli ja bensiini segu (suhe 25 : 1), siis saadab vana DKWd sõidu ajal ka mõningane suitsupilv. Vana mootor tiksab üllatavalt vaikselt toonil, tänapäeva mõistes ei maksa muidugi erilist dūnaamikat oodata, kuid linnas liigeldes veidi üle 800 kilogrammi kaaluva DKW-ga teistele jalgu ei jää. Tootja lubas omal ajal tippkiiruseks 85 km/h.

Vana auto teevad huvitavaks detailid, võtame kas või näidikute funktsioonid ja erinevad asukohad. Näiteks esitulede indikaatoriteks on laternate peal asuvad punased klaaskat-

HARULDUS EESTIS



Wachsmuthi keretehas sulges uksed 1938. aasta juulis. Sestap jõutigi seal teha vaid käputäis kahekohalisi DKW kabriolette.



Kiiruse ja ajanäitaja kõrval on ka bensiininäidik ning käigukasti skeem. Käigukang on armatuurlaua keskel.



Doonorautol sõitjateruumi sisustus puudus. Istmed leiti Soomest, nahkkate on uus.



Jalaga vajutatav starter (paremal) ning sõitjateruumist keeratav besniinikraan (ülal).



Suure täpsusega otsiti ka sobivat katusematerjali, sest algupärane katus oli hävinenud.



DKW kahesilindriline ja kahetaktiline jõuallikas teeb 20 hobujõudu.



Kuigi seda autot valmistati vaid kaheistmelisena, pandi käetoed ka taha.

ted, mis süttivad koos laternate sisselülitamise, jahutusvee temperatuuri näidik asub kapoti kaunistuse küljes, armatuurlaual asetsev bensiininäidik töötab vaakumiga ja vajab näidu värskendamiseks aeg-ajalt pumpamist, vastava varda leiab näidiku küljest jne. Teisisõnu jätkub tänapäeva autost DKWsse ümberistujal avastamisrõõmu pikemaks ajaks.

Omal ajal üks levinumaid marke

Ennesõjaaegsel Saksamaal oli DKW üks levinumaid autosid, sest need ei maksnud palju ning oma ajastu kontekstis sõitsid need päris hästi. Eesti Vabariigis oli DKW enim levinud Euroopa auto, müügitalabelite tipus troonisid tol ajal USA margid. Teise maailmasõja alguseks oli siinse registris 178 DKWd. Kui uuena maksis väikeauto umbes 2000 Saksa marka, siis praegu võib suhteliselt heas korras vana sõiduki leida 15 000 - 20 000 euro eest. Kõrgel tasemel restaureeritud autod on muidugi kallimad. Kel huvi fotodel nähtavat DKWd oma silmaga kaeda, saab seda teha Balti keti 30. aastapäeva vanatehnikasõidul, mis leiab aset tänava suvel 18.-20. augustini. Täpsemat infot leiab veebilehelt vanatehnika.ee.

KRISTJAN OJANG