

Auto

3. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasanega Kr. 6.—
Väljamaale " 10.—
Üksik nr. kaandeta " —.40
Väljamaale " 1.—

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{4}$ lehekülj Kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " 30.—
 $\frac{1}{4}$ " " 15.—

Toimetuse ja talitus:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 12 (34)

Detsember

1930

S I S U.

Rahupühade ootel.
Auto talvel.
Naise muljeid Londoni autonäituselt.

Pariisi mootorrataste näitus.
Veoautod järelvankriga.
Daimler Co. hüdrauliline hooratas.
„Packard“-autode 1931. a. mudelid.
Maybach „12“.
Mõnd „Auburn“-autode ajaloost.
Rahvusvaheline autode liikumine uuel alusel.

Huvitavaid üksikasju auto-tunnelist New-York—Jersey vahel.
X. Rallye automobile de Monte-Carlo.
Lühemad teated.
Kirjanduse alalt.
Eesti autoklubi teated.

I N H A L T.

In Erwartung der Feiertage des Friedens.
Ihr Wagen im Winter.
Die Eindrücke einer Frau von der Londoner Automobil-
ausstellung.

Die Ausstellung der Motorräder in Paris.
Lastautomobile mit Schleppwagen.
Das hydraulische Schwungrad von Daimler Co.
„Packards“-Automobil-Modelle für das Jahr 1931.
Maybach „12“.

Einiges aus der Geschichte der „Auburn“-Automobile.
Der internationale Automobilverkehr auf neuen Grund-
lagen.

Interessante Einzelheiten von dem Autotunnel zwischen
New-York und Jersey.
X. Automobil-Sternfahrt Monte-Carlo.
Kürzere Nachrichten.
Aus der Bücherwelt.
Nachrichten des Eesti-Autoklubi.

„Auto“ tellijatele, kuulutajatele,
lugejatele, kaastöölisele, sõpradele
ja tuttavatele soovib rõõmsaid

Jõulupühi

„Auto“ toimetus.

Rahupühade ootel.

Mie moodsal ajajärgul, mil kiire elutempo ei anna aega vagatsedes veerida piiblit ja isaisade moodi popsutada piipu kusagil sooja ahju ligidal, ajajärgul, mil iga uus päev toob kaasa võrratuid leidusi ning imesid tehnika- ja ka muil teadusealadel, suhtutakse vaid muigega Petlemma jutlustaja sünnile, ta elule, õpetusile ja imetegudele.

Kadunud on see võlu, see aupaiste, mis vanasti ümbritses eriti jõulusid kui aasta suurimaid pühi.

Tänapäeval, mil nii loetlematud inimkonna tehnilised suursaavutused, mil kõikjal segivad tuhanded jõuvankrid pöörasel kiirusel, mil pilvede taha, taeva laotussegi suudab teha inimene oma rännakuid — tunduks tõesti veidi mahaäänuna ja vananenuna religioosne ja deistlik mõtlemisviis.

Inimene on saanud jumalaks, ületanud iga-suguses suhtes vana piiblitoolise Jumala. See-pärast siis ka paljudki meie hulgast ei saa jõulusid võtta enam sellisena, nagu nad tundusid meile me vanaisade päevil. Kuid võtkem seda siis vähemalt kui vana, õilsat vagajuttu, kui ilusat müüti, ilma et pruugiks olla selle juures märatsuseni minev palvevend või jälle irvitav jumalasalgaja.

Vanad, helged mälestused kaugest minevikust, meie kuldsest lapsepõlvest, on jäänud meile ometi; need seovadki meid veel ikkagi küllalt tihedalt jõuludega.

Lapsepõlve muljed ja unelmad ei unune, ei tumene iial. Eluteed sammudes nad pole ju jäänud ka ballastina maha kuhugi raja taha, küll vaid meie mällu. On nii hea vahel sulgeda silmad ning mõtteski kanduda tagasi noisse ammumöödunud aegadesse, mil pisikeste, rõõmsate mudilastena pikisilmil ootasime pühi, kuis salamahti lugesime kalendrist päevi, mis jäänud veel jõuluvana tulekuni, jõuluküünalde sä-rani, kellahelinani kirikute tornes ja tasa-tasa allaheljuva jõululumeni...

See pidi tingimata tulema kõik nii, ja mitte teisiti, sest siis nagu polekski nad olnud päris jõulud!

Ja ei saa salata nüüdki, kui pika mureaasta venides me hinge ju tihtigi kippunud pugema

nukrus, kui raskused ja hädad sageli tahtnud lümmatada viimsegi kübemekese soojemaist tundeist, — siis ometi kordki aastas meile kõigile hoovab mingit imelist, õnnestavat ootust südamesse — ootust jõulude, rahupühade järele...

Rahupühad? Jah, sest seda rahu me ju vajame ja ootame kõik, meie — inimesed. Vajame seda kas või üürikesekski ajaks, kas või hetkekski! Et puhata välja tulevasteks heitlusteks, et ammutada uut jõudu homse-päeva võimalikkude pettumuste vastu.

Et kurjemadki lootuste varisemised, et julmadki eluvietsused ei suudaks iial sumbutada me heldinud igatsusi paremuse poole... Ja kui mineviku unistatud kujutelmad lapsepõlve jõulupäevist haaranud me hinge ning viinud meid ärdasse tujju, siis püüdkem anda ka oma lastele sama, mis annud meile meie isad: tehkem neile õiget jõulurõõmu, tehkem neile kauaoodatud pühad tõsisteks rõõmupühadeks!

Tunnistagem ka meelsasti kallite pühade saabumisel, et kristlikus armuõpetuses on siiski nii palju head ja ilusat, ning et võimas, aastatuhandeid kestnud religioon mõnes suhtes ometi ületab praegusaegsed tõekspidamised ja doktriinid, millised ei ole kuigi suurel määral suutnud sisendada inimeste südamesse seda vajalikku rahumeelt ja leplikku vaimu.

Meelestagem vaid seda, et kristliku õpetuse järele käies me peaksime vähemalt rahupühil olema paremad kui seni, peaksime unustama kõik kurja ja halva, kiskuma välja südamest vaenu ja viha ning olema valmis andestama oma tigidamalegi vaenlasele, ulatades talle lepituseks esimesena käe...

Kui sellise suurmeelse, puhtinimliku soovi järele saaksime käia oma mõtteski, võiksime julgelt kätt südamele pannes astuda vastu saabuvatele rahupühadele ning hüüda kõigile ja kõigile:

Häid õnnerikkaid pühi!

Sama hüüdega pöördub oma lugejaskonna poole ka

„AUTO“

toimetus ja väljaandja.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälkandjat
„A U T O T“

Auto talvel.

Tsiv.-ins. J. Fischer.

Suurem kulumine. — Köetud garaažid. — Missugust abikütet valida. — Jahutusvee lisandeid. — Õlivahetusest. — Paar sõna lumekettidest.

Suurem kulumine. Külmal talvehommikul võib kulumine mootoris esimestel käimapaneku minutitel olla suurem kui kulumine pikal sõidu normaalse koormatuse juures, seepärast tuleb tihti parandada autot just talvekuudel. See üllatavalt suur kulumine tekib siis, kui masin pannakse külmalt käima ja auto garaažist peab lahkuma enne kui mootor on saanud kätte õiged tiirud. Sel juhul on määrdeõli paksuks muutunud ja kõik laagrikohad on kuivad. Pikkamisi muutub õli soojaks, venivaks ja alles siis võib ta täita oma kohust. Tuleb meeles pidada, et iialgi ei tohi külma mootorit kohe koormata. Masin peab esimesed minutid madala tiirude arvu juures tühjalt jooksuma, kuni õli jälle on soe. Enne seda ei tohi sõitu alata.

Köetud garaažid. Muidugi on kõige parem, kui auto hoitakse köetud garaažis. Praegu leidub ju häid ja odavaid keskkütte seadeldisi ja abikütteid garaažide jaoks. Kahjuks ehitatakse ikka veel garaaže, mis on kahjulikud mootorile, samuti ka lakile, kummidele jne.

Millist abikütet valida? Kui pole võimalik pidada autot köetud garaažis, siis vähemalt muretsetagu odav abiküte, mis takistab jahutusvee külmumist ja määrdeõli paksenemist. Lihtne käsitada, kuid tihti väga kalline on elektriküte. On olemas mitmesuguseid väikesi soojendusaparaate, mis asetatakse auto alla või mootorikatte külge. Kõige odavam on väikese katalüütilise ahju pidamiskulu, milles põletatakse bensiini tulehädahädaohu kartusega. Katalüütiline ahi tarvitab vähe põletisainet. Ta töötab aga korralikult ainult sel juhul, kui teda hoolikalt koheldakse ja ainult puhast põletisainet kasutatakse. Kahjuks peab tähendama, et ikka veel ei leidu odavaid kütteabinõusid, mida võiks täiesti usaldada.

Jahutusvee lisandeid. Jahutusvee külmumishädaohtu võib osaliselt kõrvaldada tuntud jahutusvee lisandite abil. Külmal ajal peab tingimata kasutama sarnaseid abinõusid, kuna muidu jahutusvesi seisval mootoril väljas olles kohe kinni külmub. Kasutatakse sel-

leks otstarbeks kas juba valmisolevaid lisanduspreparaate või segatakse neid ise. Büssing-vabrik on teinud sel alal katseid ja soovib järgmist segu:

- 15°C. välistemperatuuri juures $\frac{2}{3}$ vett, $\frac{1}{6}$ glütseriini, $\frac{1}{6}$ alkoholi;
- 17,5°C. välistemperatuuri juures 60% vett, 40% glütseriini;
- 28°C. välistemperatuuri juures 50% vett ja 50% glütseriini.

Õlivahetus. Tänapäeval on üldiselt teada, et tuleb tarvitada iga mootori jaoks vastavat õli. Liiga vedel õli voolab läbi laagrite ilma kaitsvat kihti jätmata, kuna liiga paks õli ei suuda tungida kitsamatesse kohtadesse. Vaevalt leidub õlisid, mida võiks tarvitada iga mootori ja iga temperatuuri juures. Seepärast tuleb talvel ja kevadel kõik õli karterist välja lasta ja värske õliga täita. Siin peab tähendama, et kõige parem on õli välja lasta soojalt, sest siis ta on vedel. Selle järele loputatakse pisut värske õliga karter, mis puhastab suuremast mustusest. Ei tohi iial tarvitada petrooleumi, kuigi seda tihti soovitatakse, sest selle jäänused lahjendavad ja mõjuvad halvasti värsele õlile.

Paar sõna lumekettidest. Just talvel, mil tihti peab sõitma libedal külmunud teel, peab kasutama kette libisemise vastu. Ei tohi unustada, et ketid on ainult hädaabinõu. Autole ja kummidele on just normaalne metallkett kahjulik ja kui tee on jälle lumest vaba, tuleb ketid kindlasti eemaldada. Kui tuleb tihti sõita lumekettidega, siis on soovitatav kasutada vanemaid kumme, kuna uued juba talve jooksul hävineksid.

Lõppeks olgu nimetatud, et igal juhul tuleb tarvitada ainult esmajärgu vabrikute lumekette. Küsimuse alla üldse tulevad puht-metall-ketid, samuti ka moodsad kummi lumeketid, millel ainult külgedel on metallkett. Lumekett peab hoolega peale pandama ja peab alatasa pidama silmas, kas ta pole veninud või lahti läinud, et ta seega ei teeks veel enam kahju kummidele.

Naise muljeid Londoni autonäitusest.

M. V. L.

Tean, teie, mehed, mõtlete, et mis naine oma kerge-meelse uudishimuga topib oma nina sinna, mis õieti on meeste maailm. Kuid Olümpia autonäitus Londonis oli (10.—25. okt.) mitte ükski meeste, vaid ka — paraku küll! — tuhandete naiste Mekka.

Asusin minagi Hyde Park'i nurgalt Kensingtoni poole teele omnibuses, mis välimuselt otsustades pidi osutama pikatoimeliseks. Arvasin nimelt, et suurlinna kihisevail tänavail on rahulik kodanikul kõige kindlam liikuda „bussiga“.

Sõidutee kestel selgus, et see oli vaid petlik kujutelm. Neid kokkupõrke võimalusi!? Juuksed tõusid kübara all peaaegu püsti, kui üks väike kaheistmeline auto-hakatis hädavaevalt lipsas omnibuse radiaatorikorgi alt põiki läbi. Ja nii umbes kogu tee. Järskude pidurduste tõttu oli mul keelel kibedaid hambajälgi. Ma panin tähele, mu naaber oli mures oma ümmarguseks muutuva kulumuga...

Näitus selle eest pakkus nii rikkalikult palju uudiseid ja huvitavaid tehnilisi teravmeelsusi, et tasus kõik kannatused.

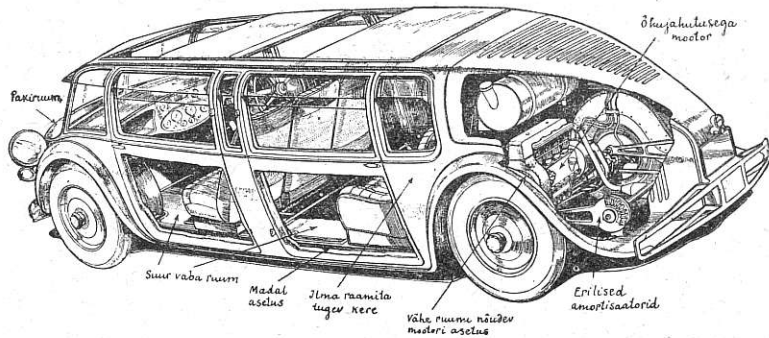
Tänavune autonäitus Londonis oli järjekorraliselt kahekümneneljas, kuid suurem, täiuslikum ja rahvusvahelisem kui ükski eelmistest.

Väljapanekuid oli 621, 8 riigilt, nimelt esinesid Inglise, Ameerika, Prantsuse, Saksa, Austria, Itaalia, Hispaania ja Belgia autotööstused, püüdes pakkuda kõige paremat, ekstravagantsemat. Näitusel olid ka autotöökoja tarvete ja mootorpaatide väljapanekud.

Esimese üllatuse valmistas mulle „Ford“. Too sama vana tuttav „Ford“, millega omal ajal sai nii palju vaeva nähtud. Nüüd ei tunnud enam ära. Kui suur-suguseks see oli muutunud! Soliidsed, õiged jooned, 8 silindrit, ederataste veoga, käikude vahetus täiesti erinev harilikust tüübist, käigukast ise on mootori ees-

otsas. Ukse avades valgustub automaatselt jalalaud ja sisemine laelamp.

Kõige ebaharilikumaks esemeks näitusel oli kahtlemata „Rolls Royce-Phantom II“, 40—50 h.-j. Tiivad tuletavad meele mõne võidusõidu-auto omi. Edeetiibadesse on huvitavalt mahutatud tööriistad ja tagumistesse tagavararattad. „Rolls Royce“ oli kõige hinnalitem tüüp näitusel. Sellele järgnes „Hispano Suiza“. Kuid see oli siis ka luksus sõna tõsisel mõttes: sinisest sammetist polster, elevantiluust nupud ja ilustised.



Auto tahaasetatud mootoriga.

Ühtlasi sisendasid need kõiki tsivilisatsiooni tarbeid ja abinõusid, mida vajab kultuurinimene — eriti aga naine — nagu: maniküüririistad, harjad, kõlniveed jne. Ka paljud odavamad autod sisaldasid samu tarbeid — kuid muidugi odavamast sorti.

Oma väliselt kujult olid enneolematud „Burney“ ja 8-silind. „Bentley“. „Burneyl“ on mootor asetatud taha. Kuuerattaga sõiduauto „Crossley“ kohta öeldi, et sõidab üsna pehmelt üle küntud põllu. Viimane oleks meie teedele kohane.

Ennustatakse tulevikku 8- ja 12-silindrilistele, kuid rahvas näib eelistavat just 6-silindrilisi. Need ei ole kallid, kuid nägusa välimusega ja sisaldavad kõiki moodsaid üksikasju, mis teevad sõidu mugavaks. Samadel ameerika tüüpidel, mis meilgi tarvitusel, oli mär-

gata jälle uusi muudatusi, olgu see radiaatori kujus, armatuurlaual, akende või katuse avamisel. Tõldadel on suuremalt jaolt libiseva klapiga katus, mida kergelt saab avada ühe käega, kui teine käsi on roolil. „Essexil“ ja „Hudsonil“ oli isesugune praktiline akende avamise viis, ukse lukustamisega lukustatakse ühtlasi tagavararatas. Polstritel on mõnused toed jne. Õlitamisesüsteemid suurelt osalt on nii konstrueeritud, et pole vaja käsi määrada. Pidurite ehitus vastab enam oma nõuetele. Eriti käigukasti on palju muudetud.

„Daimleril“, „Armstrongil“, „Siddeleyil“, „Fordil“ j. t. toimub tülakas käikude vahetus lihtsalt nupu vajutusega armatuurlaual. See oli väga meeldivaks uudiseks eriti naistele, kellele teatavasti käikude vahetus sünnitab suurimat raskust.

Üldiselt valitsev moevärv oli must või sinine. Kuid oli ka palju teisi meeldivalt õnnestunud värve. Autosõidu riietuse tarbeid võis valida vastavalt auto ja polstri värvile; vajab ju moodne naine kõikjal harmooniat.

Näituse sensatsiooniks meestele oli miss Kitty Burnell, hästi tuntud automobilist Inglismaal, kes tegut-

ses müüjana. Pliats sõrmede vahel, andis ta üliasijalikult seletusi ning sõlmis ärilisi tehinguid paremini kui ükski teine.

Jäi üldmulje, et 1931. a. autotüüpide konstruktorid olid tähelepanepävalt palju arvestanud naistega. Olid pidanud silmas kõigepealt meie huve. Pean mõnna, et paljud autod oma elegantsusega vajavad tõesti rohkem naist rooli taha kui meest. Naine ja mootorsõiduk on Inglismaal päris harilik kokkukuluvus. Iga taluperenainegi oskab käsitada autot või mootorratast. Ja kui mõnd ilusat ning edevat autot juhib mees, siis peetakse seda naeruväärseks. Tõepoolest, see sunnib pisut muigama. Ei, need sõidukid siirduvad päev-päevalt ikka rohkem naise kätte.

Kuidas kujuneb tulevikus?

3. Pariisi mootorrattaste näitus.

23. okt.—2. nov. s. a. peeti Pariisis Grand Palais III mootorrattaste-näitus. Osa võtsid Belgia, Inglismaa, Itaalia, Saksamaa ja Šveitsi vabrikud. Prantsuse mootorratta-tööstus on viimaste aastate jooksul niivõrd edenenud ja laienuud, et on isegi vajalik eraldi näitus.

Ikka mugavamaks katsutakse muuta sõitu mootorrattal. Suurt rõhku pannakse ka masina vastupidavusele, käsitamise lihtsusele ja välisele ilule. On raske veel leida midagi täiesti erilist sel näitusel, kuna kõik näitavad samu paremusi, püüavad ühe ja sama sihi poole.

Kardaanivedu leiab ikka enam järeletegijaid, kuid ei või veel kaugeltki öelda, et sellepärast seda leiduks rohkem kui ketivedu. Et kardaanivedu nii aeglaselt poolehoidu võidab, on publiku süü, kes ju igale uudendusele vaatab väga umbusklikult.

„Peugeot“. 175 ccm. plokk-mootor, 4-taktiline. 3-käigu seadeldis, määrimine pumba abil, õlireservuaar karteris, käega reguleeritavad piduritruumlid mõlemal rattal, kaal 90 kg., hind 3.200 fr. — 250 ccm., 4-taktiline plokk-mootor, 3 käiguga, koonussidur õlivannis, pidurid mõlemal rattal, hind 4200 fr. Vedu sünnib kõigil „Peugeot“ mudelil keti abil.

„Terrot“. Kahe- või neljataktilised mudelid. Tä-

helepandav on 500 ccm. mudel, neljataktiline, kahekordse väljalasketoruga, kolme käiguga, madal raam, kahekordsete piduritruumlitega. Hind 6.950 fr.

„Monet-Goyon“. 350 ccm. plokk-mootor. Monet-Goyon (see firma ehitab harilikult sisse Villiers-mootoreid), on viltuseisva silindriga, küljeventiilidega, töö sünnib üksiknõkkade lahkajate läbi, silindripea alumiumist, automaat-määrimine; 3-käiguseadeldis ühes plokkis mootoriga, siiski vastava vaheseina läbi viimastest lahutatud, nii et käiguseadeldist võib õlitada erilise, mootorolist erineva õliga. Jõuülekanne tagumisele rattale sünnib keti läbi.

„Rovin“ ongi III Pariisi mootorratta-näituse „naelaks“. Raam on täiesti uut tüüpi pressitud terasplekist ja lõigatud ühest ainsast terasplekk-plaadist. Ta on ka 3 kg. kergem kui harilik teras-toruraam, mis võimaldab suurendada kiirust ja masina vastupidavust.

Firma Rovin valmistab arvurikkaid mudelid, esitades masinaid 85 ccm., üle 100, 125, 175 kuni 500 ccm. masinani. Samuti valmistab ta ka edukalt 750 ja 1000 ccm. mootoreid.

III mootorratta-näitust tuleb pidada igati kordaläinuks, edusamme on konstruksioonis tehtud palju ja ka mootorrattaste välimus ei jäta midagi soovida.

Veoautod järelvankriga.

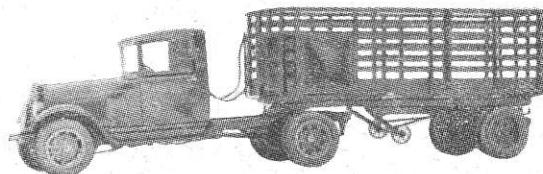
Autovedu odavamaks.

Praegusel ajal, mil püütakse autovedu võimalikult odavasti toimetada, on järelvanker kujunenud tähtsaks abinõuks auto kasutamisel.

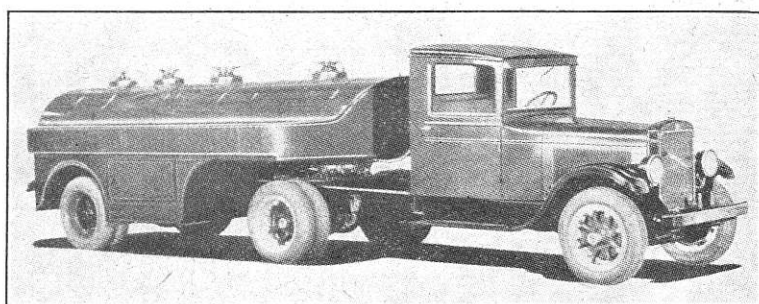
Välismaail laialt, kuid meil veel vähe on levinud järelvankri tüüp, n.-n. traktor-järelvanker, nagu juuresoleval pildil kujutatud. Suuremavõimelise mootoriga ning lühikese, 135—145 tolli, telgede vahega veoauto shassii peale on paigutatud erilise ühendusseade abil järelvankri esimene ots. Kui veoauto on umbes 3-tonniline, siis võib selle külge haakida umbes 5—7½-tonnilise kandejõuga järelvankri. Sellest järelvankri koormast langeb umbes pool veoautole ja teine pool järelvankrile nii, et üksikule teljele langev koormatus võimaldab liikumist ka halbadel teedel. Sarnane järel-

Nii võib 3-tonnilise veoautoga tegelikult vedada 6—7½-tonnilist koormat, mis loomulikult teeb veokulud eriti odavaks.

Seetõttu võib eeldada, et ka meil lähemal ajal võetakse tarvitusele suuremal arvul sarnaseid veoautosid,



Veoauto kast-järelvankriga.



3-to veoauto kahe rattaga 7½-to kandejõuga järelvankriga (õli veoks).

vankri kinnitus võimaldab, et auto ja järelvankri seade on veel küllalt lühike liikumiseks ka kitsastel teedel ja käänakutel. Sarnane järelvankriga auto on eriti soodus ning kasulik raskemate koormate veoks.

eriti metsa- ja kruusaveoks. Seda eriti seetõttu, et võistluse tagajärjel väikeautode vahel, autoveo hinnad viimasel ajal on langenud. Sarnase järelvankriga autoga võib kasulikult vedada ka seal, kus vedu hariliku autoga odava veotasu tõttu enam ära ei tasu.

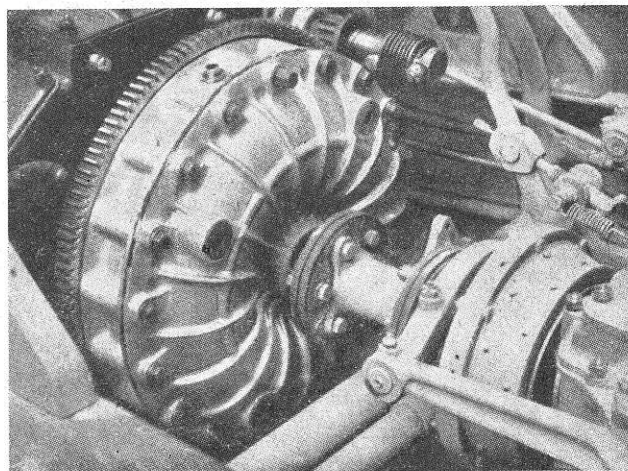
Kui arvestada kapitali %, amortisatsiooniga ning jooksvate kuludega, tuleb sarnase 7½-tonnilise järelvankriga varustatud veoauto sõidukulu mitte üle 40 senti jooksva kilomeetri pealt. Arvestades aga suurema kande võimega tuleb vedu järelvankriga varustatud veoautoga keskmiselt pool odavam kui hariliku odavatüübilise 1½-tonnilise veoautoga. Sarnane olukord ei võimalda väikeste veoautode võistlust järelvankriga varustatud autodega.

Daimler Co. hüdrauliline hooratas.

Viiimaste aastate jooksul on mitmed konstruktorid katsunud lihtsustada jõuvankri käsitamist, selle juures on aga enamasti tegemist ainult väiksemate parandustega, nii siis peenendustega. Põhjalikke konstruktiivseid uuendusi tuleb väga harva ette. Hiljuti saatis Daimler Co., Coventrys (Inglismaal), turule hüdraulilise hooratta, mille inglise asjatundjad katsete järele 12-sil. „Daimler“-autol tunnustasid hiigla-edsammuks. Välimuselt sarnaneb see hooratas normaalsele taldreksidurile. See koosneb kahest osast: hoorattast enesest, kui ajavast osast, ja aetavast osast, mis omalt poolt lühikese võlli kaudu jõu üle kannab väikesele jalaga reguleeritavale sidurile, mis on asetatud käiguseadeldise ette. Mõlemal osal on alustassi kuju ja nad on jagatud radiaalsete seinte läbi üksikuteks kambriteks. Ajav osa on lahutatud aetavast osast väikese vaheruumiga, võib nii siis vabalt pöörata, on silindriliselt välja ehitatud ja võtab enda alla aetava osa; kamber on peaaegu täiesti täidetud õliga.

Hüdrauliline hooratas töötab järgmiselt. Oletame, et auto seisab ja mootor pannakse käima. Mootori poolt pöörlema pandud ajav osa surub õli oma kambritest väljaspoole. Siit voolab õli, kuna aetav osa veel paigal seisab, kambrite välist külge mööda aetava osa sisemistesse kambritesse ja sealt jälle tagasi välispinnale. Nii siis tekib tsentrifugaaljõu läbi õli ringvool aetava ja ajava osa kambrikestes vahel. Õli voolamisel ajava osa kambrite seintest aetavasse ossa, te-

kib õli ringvoolu kiiruse vähenemine, mille läbi tuuakse esile kineetiline energia ja pannakse liikuma aetav osa. Isegi siis, kui aetav osa on saavutanud oma täie tii-



Hüdrauliline hooratas Inglise Daimler 12-sil. autol.

rude arvu, jääb ta oma koormatuse tõttu ajavast osast pisut maha; nii siis on viimases tsentrifugaalsed jõud alati suuremad kui aetavas osas. Õli ringvool ja seega jõu ülekande ühest osast teise jääb nii siis ikka püsima. Hariliku mootori tiirude arvu juures nõuab õli

ainult väikest kiiruse vähenemist oma ringjooksus, et saavutada tarvilikku jõudu; selle tagajärjel tekib ainult väike liikumine ajava ja aetava osa vahel. Madala tiirude arvu juures võib aga see liikumine saavutada 100% täiel tiiru-momendil, nii et mootor võib vabalt töötada autot ennast liigutamata; see nähtus tekib umb. 600 tiiru juures minutis. Eriti väärib aga siin tähelepanu, et see liikumine iseenesest väheneb, niipea kui auto hakkab liikuma. Käivitamisel lülitatakse käik sisse; auto jääb siis seisma, kuna mootor tühjalt ja hüdrauliline hooratas vabalt jookseb. Antakse nüüd gaasi, siis saab mootor tiire ja samal ajal algab hooratta juures jõu ülekanne, ja nimelt teatud liikumisega, mis aga kohe väheneb, niipea kui auto hakkab liikuma. Peatamine ja käivitamine soorita-

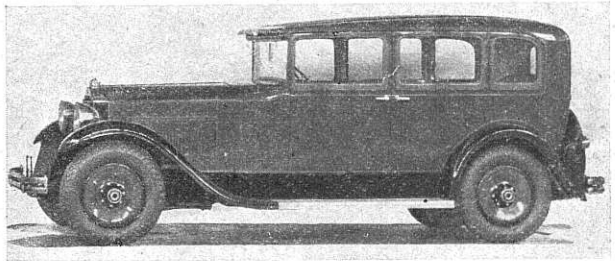
takse ainult gaasipedaali ja pidurite abil. Väikest sidurit tarvitatakse ainult siis, kui õige järsu teetõusu korral peab võtma tasasema käigu; see sünnib eriti lihtsalt, kuna see ainult harva tarvitatav sidur on ehitatud palju kergemalt. Nii siis alustatakse sõitu kiireima (kolmanda) käiguga ja see jääb normaalse olukorra juures alati sisse, ja on vaja ainult vajutada tarvituse korral gaasipedaalile või pidurile. Käivitamine sünnib pehmelt ja libedalt, auto võib kiireima käiguga ka aeglasemalt liikuda kui jalakäija. Seni tarvitati seda hüdraulilist hooratust ainult „Daimler“ 12-sil. autodel, ja nimelt hinnaga 1000 RM. Praktiliselt tahetakse selle konstruktsiooniga sama saavutada, mis „Nag-Protos“ automaatsiduriga.

„Packard“-autode 1931 a. mudelid.

„Packard“ 1931. a. mudelid näitavad põhijoontes vähe muudatusi. Vaatamata välisele iludusele, on võetud ette siiski rida muudatusi. Kere sisemust on täiendatud, tarvitusele on võetud täielik automaat-õlitamise süsteem, mehaaniline bensiinipump, laiemad ja pikemad vedrud, uued tõukeleevendajad, uut tüüpi vibratsioonileevendaja, uus sumbutaja, uus veepump jne. Sellele lisaks on tehtud parandusi ja täiendusi ehituses, mis võimaldavad pikema elua ja rahuldava käsitluse.

Hinnad on madalamad kui kunagi varem. 8-sil. standard-mudeleil „826“ ja „833“ on hinda alandatud umb. 100 doll. võrra. Mõlemad „840“ ja „845“ mude-

Teiseks edusammuks on ühe kuul-laagri juureasetamine veepumba völliile, mis kindlustab pikema elua;



„Packard“ Sedan mud. 826.

samuti on tarvitusele võetud uus süüteküünal süütesüsteemi täiendamiseks, ka kasutatakse nüüd suuremat generaatorit.

Bensiinipaak on asetatud väljaspoole, raami küljele, et kaitsta teda sumbutajast ja väljalasketorust väljavoolava kuumuse eest.

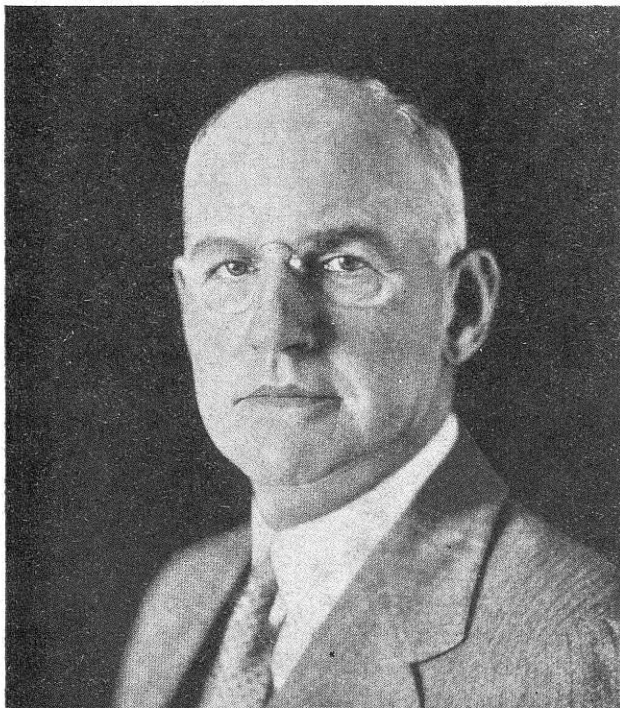
Standard- 8-sil. mudelid on varustatud nüüd suurema akkumulaatoriga. Ülekanne sünnib 4-kiirusega käigukasti abil.

Tõukeleevendajad, mis möödunud aastal olid asetatud tagumisele assile, on nüüd viidud raamile, tarvitusele on võetud Delco-Remy-Lovejoy kahekordselt töötavad leevendajad.

Vedrusid on suurendatud ja laiendatud kõigil mudelil, ja nad on metallist kattes.

Suurt huvi peaks äratama see, et nüüd uued mudelid on varustatud täieliselt automaat-õlitamise süsteemiga. Õlipaagis peitub nüüd pump, mis on vähem varem kasutatud pumpadest, ja töötab vahetpidamatult kui auto sõidab, andes umb. 2 tilka õli ühe miili peale, määrades 36 shassi kohta. Paagis sisaldub õli umbes 3000 kuni 3500 miili jaoks. Kahe vähemaltüübilise auto rattad on $19 \times 4\frac{1}{2}$.

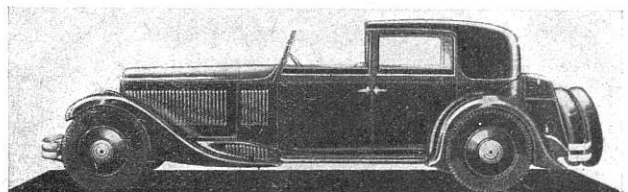
Juhistme reguleerimine sünnib uue viisi järgi, võimaldades pöörata istet igas seisandis.



Packard Motor Car Co. president Alvan Maganley.

lid on nüüd tuntud „De Luxe eight“ nime all. Suuremal tüübil on hinda alandatud 1.000 doll. võrra.

Kuna mootorid põhijoontes on jäänud endisteks, on silindriploki kuju muudetud vastavalt sisse- ja väljalaskeavaustele. Uus korraldus kindlustab h.-j. suurenemist 10% võrra. 8-sil. standard-tüüp on nüüd 100 h.-j. ja suurem tüüp 120 h.-j. Suure tähtsuse mootoris omavad ka uued vibratsiooni-leevendajad.



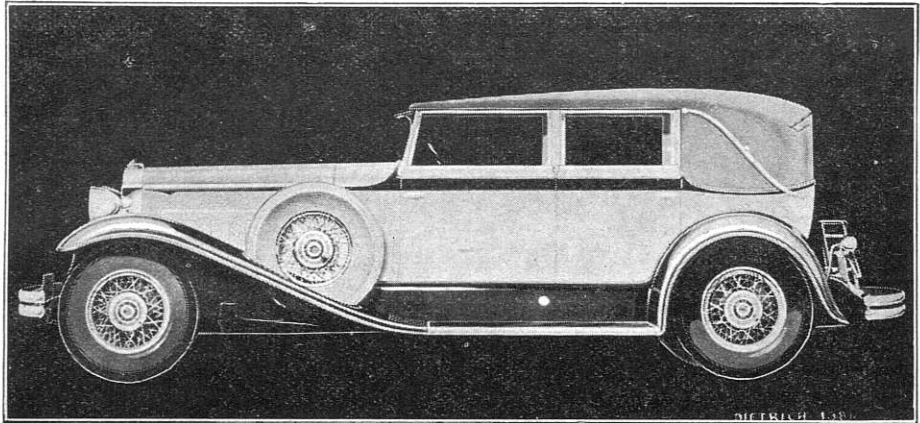
„Packard“ Thrupp & Maberley karrosseri.

„De Luxe“ mudelil on kõik metallosad kaetud kroomiga. Kõigil kinnistel mudelitel on olemas käetoed, samuti lae- ja tagumised küljetuled.

Standard-varustuse alla kuulub Trico kahekordne tuulekaitseklaasi pühkija kõigil mudelil, sisseehitatud suitsetamisetarbed kinnisel mudelil, arvatud välja 5-istmeline Coupe Standard-8-silind. seerias ja 5-istm. Club-Sedan „De Luxe“ 8-sil. seerias.

Uksed on varustatud lukustavate käepidemetega. Kõigil „840“ ja „845“ kinnisel mudelil on käetugi ka keskel ja on varustatud küljetuledega; tagumiste istmete seljatoed on muude-

tud, võimaldades rohkem ruumi tagaistujaile. Teistes asjades jääb standard-varustus muutmatuks kõigil mudelil.



24/120 h. j. „Packard“. Pullmann-kabriolett. Dietrichi karosserii.

Uued „Packard“ hinnad.

	Uus	Vana	Uus	Vana	Vana
Mudel	826	726	840	740	745
5-istm. sedan	\$ 2.385	2.485	3.795	3.585	4.985
	833	733			
7-istm. touring	\$ 2.525	2.525	3.595	3.325	4.585
4- „ phaeton	\$ 2.425	2.425	3.490	3.190	4.585
Sp. phaeton	\$ 2.725	2.725	2.790	3.490	4.885
2—4-istm. roadster	\$ 2.425	2.425	3.490	3.190	4.585
Muudetav coupe	\$ 2.550	2.550	3.595	3.350	4.885
2—4-istm. coupe	\$ 2.525	2.525	3.545	3.295	4.785
5-istm. coupe	\$ 2.675	2.675	3.850	3.650	5.100
Club Sedan	\$ 2.675	2.675	3.950	3.750	5.150
Mudel			845	745	
7-istm. sedan	\$ 2.785	2.785	4.150	5.185	
Sedan-limusiin	\$ 2.885	2.885	4.285	5.350	

„Maybach 12“

12-sil. „Maybach“, 6922 ccm. silindrimahuga, kolvikäik 86 m/m. ja silindri läbimõõt 100 m/m. Silindrid on asetatud kahes reas 6-kaupa, V-kujulised. Sarnane ehitusviis võimaldab ruumi kokkuvõidu, samuti ka üksikute liikuvate osade kaalu vähendamist. Mootori kiirendusvõime on haruldaselt suur. Bensini tarvitus on väike, võrreldes selle mootori (150 pidurjõudu) hiiglavõimetelega. Ka välimuselt erineb see mootor teistest oma ilusajoonelisuse ja moodsa ehitusega, olles siiski täiesti otstarbekohane. Karter on ehitatud eriti tugev ja valatud kergest metallist.

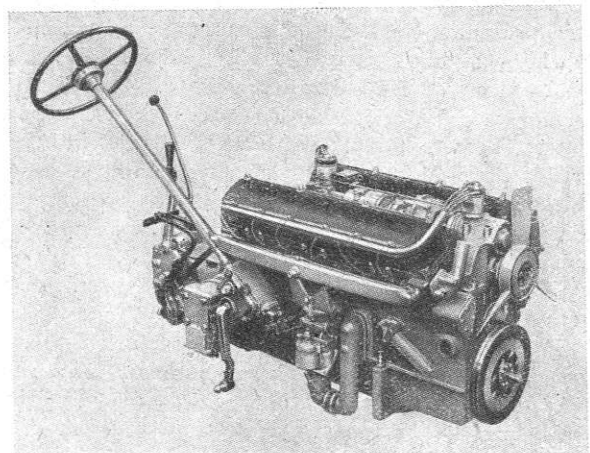
Väntvõll on valmistatud kõveimast materjalist, nii et kulumisest vaevalt võib rääkida. Ta kuju ja laagerdamine sündis üksikasjaliste ja põhjalikkude katsete põhjal. Suurim osa väntvõlli pikkusest on kasutatud siin laagritele. 8 kindlat laagrit, mis on kaetud kõrgeväärtuslise valgemetalliga, kannavad väntvõlli.

Väntvõlli vabal otsal asub tõukeleevendaja, mis peab täiesti kaotama igasuguse oõtsumise.

Kepsud on nii ehitatud, et kolbide küljesurved on vähendatud miinimumini, mistõttu kolbide kulumine on tublisti vähenenud. Kepsude määrimine sünnib õlisurvega läbi õõnsa väntvõlli. Kolvid on Nelson-Bohnalite-kergest metallist. Iga kolb on varustatud nelja kolvi-rõngaga.

Mootori määrimine sünnib õlivanni sügavaimas punktis asuva hammasratta survepumba abil, mida võib õlivannis asuva kaane avamisel välja võtta ühes filtriga ja puhastada mustusest. Õlipumba asetuse

tõttu õlivanni keskkohal ei avalda õlipinna kõikumised mootoris mäkke- ja orgusõidul mingit mõju. Õli puhastamine põletisjäanustest sünnib õlifiltri kaudu, millest läbi surutakse terve mootoriõli tagavara. Ülevoolu



Maybach 12-sil. mootor.

ventiil õlisurvekambris hoolitseb selle eest, et surveõlifiltri ummistumisega korral saavutatakse ikkagi täielik mootori määrimine. Määrimise kontroll sõidul on ülearene, kuna terve määrimisseadeldis töötab iseisvalt ja takistamatult. Kontroll seisab aegajalises

õliseisu järelevaatamises karteris alt nähtava õliseisunäitaja abil. Õli juurevalamine on kerge ja sünnib läbi sõela. Musta õli väljalaskmiseks on õlivann varustatud erilise väljalasketoruga.

Jahutaja on ehitatud vastavalt igasugusele olukorrale. Veevool jagatakse ühtlaselt üle terve jahutuspinna.

Jahutusvee temperatuur reguleerib end ise, nii et mootor hoiab alal oma õige jahutustemperatuuri. Mootori jahutus sünnib tsentrifugaalpumba abil, mis algab tegevust ventilaatori ajaja hammasratta läbi. Kartoris oleva kanali läbi juhitakse vesi jahutajast vee-pumpa, sealt kolvi jooksu-tee veeruumidesse ja siis läbi silindripea jälle tagasi jahutajasse.

Tüüri-võlli, vee-pumba ja ventilaatori ajamiseks ei ole kasutatud rihmu ega kette, et ära hoida nende reguleerimistööd.

Süüde ja valgustus sünnib patarei läbi kahe jagajaga, mis on varustatud isetegutseva süütea-ja-reguleerijaga ja käsisisüte-reguleerijaga. Dünamo ja voolu-jagaja töötavad viltuhammastega „Novotex“-ratta abil. Automaat süüteseade kõrvaldab vale süütemomendid, kuna käsisisüte korraldus võimaldab kohaneda maastiku- ja bensiini iseäraldustega.

Põletisaine ülekanne tekib kahekordse alasarve läbi pumba abil. Instrumentlaual asetseva kraani abil võib ära tarvitada bensiinipaagis asuva umb. 20 lt. tagavara, nii et tarbetu on kaasas vedada bensiini tagavaranoosisid.

Õhufiltri abil puhastatakse õhk mootoris ja gaasistajas.

Ühekettaline kuivsidur suure hõõrumispinnaga, mis võimaldab kerge lülituse ja mida on kerge reguleerida, kannab mootorivõime üle kolmekiirusega käiguseadeldisele, mis on ühendatud mootoriga ühes plokis.

Tugevad võllid takistavad müra tekkimist. Käiguseadeldise juure on asetatud *kummist õhupump*, mille saab kergesti ülevalt sisse ja välja lülida. Kardaaniühendused on varustatud rull-laagritega.

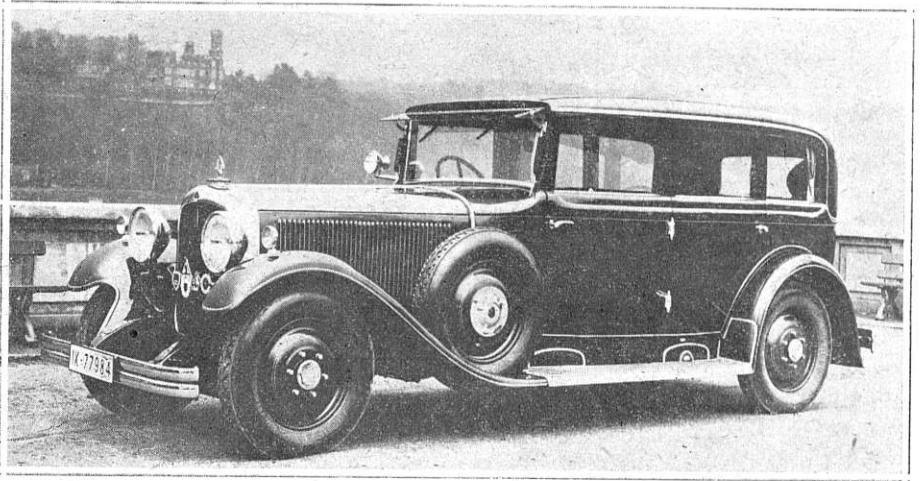
Maybach kiirkäiguseadeldis on ehitatud kardaantorusse. Väikese käsikontrolli abil tüüri-rattal lülitakse kiirkäik Servo-ülekande läbi kergesti ja lihtsalt, ilma et oleks vaja puudutada sidurit. Lihtsalt on vaja gaasi anda ja jälle gaas ära võtta, ning kiirkäik on sisse lülitatud. Kiirkäigu läbi saavutatakse mootori tiirude arvu vähendamise tõttu mootori elu-ea pikendamine, isegi auto maksimaalse kiiruse juures.

Tagasild on kergest metallist, tugev ja kerge kaaluga. „Maybach 12“ raam koosneb pressitud terasplekist ja omab suure tugevuse. *Edeass* on valmistatud parimast kroonnikkel-terasest. Juhtimine on kerge ja ei väsita isegi pikkadel sõitudel.

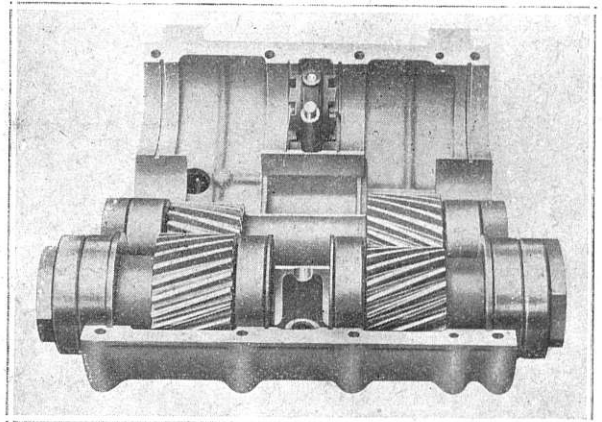
Tüüri-seadeldise võib ehitada soovikohaselt paremale või pahemale poole. Instrumentlauda valgustatakse seestpoolt, nii et juhti ei pimestata liiga ereda valgusega. *Neljarattapidurid* on eriti kindlad ja usaldusväärsed. Jalgpidur mõjub kõigile 4-le rattale, samuti käsipidur, mis omab aga peaaegu kahekordselt suurema jõu.

Vedrud on pool-elliptilised; nende mõju suurenda-

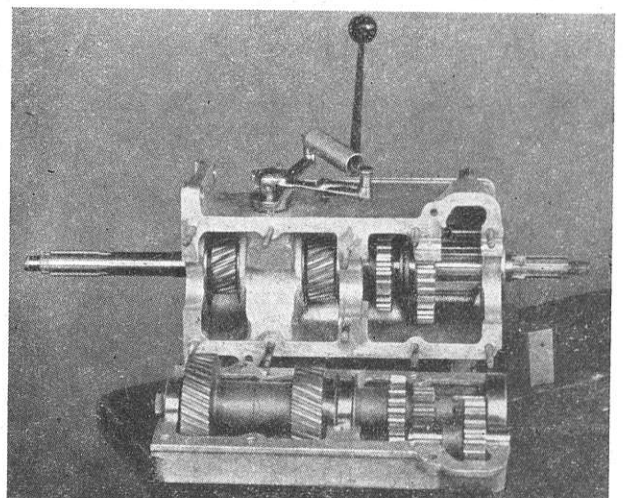
vad veel hüdraulilised tõukeelevendajad. Nahkkestadesse asetatud vedrud on tolmukindlalt kapseldatud ja ei tarvita mingit hoolt ka pikemaajalise tarvituse korral.



„Maybach“ 12-sil. Pullman-limusiin.



„Maybach“ kiirkäiguseadeldis.



„Maybach“ kiirkäiguseadeldis avatult.

Bensiinipaak asub tagumisel raamiotsal ja mahutab umbes 130 liitrit bensiini. See on nii ehitatud, et alul saab tarvitada ta sisu kuni 20 ltr. ülejäägini. Et seda tagavara, mida tuleb pidada häda-tagavaraks, kätte saada, tuleb bensiinikraan instrumentlaual keerata reservi peale.

Mõnd „Auburn“-autode ajaloo.

„Auburn“-autode ajalugu ulatub kaunis kaugele minevikku. 1876. a. pandi alus praegusele vabrikule vendade *Eckert*'ide poolt, kes avasid väikese vankritööstuse Auburni linnakeses, Indiana osariigis. Esi-

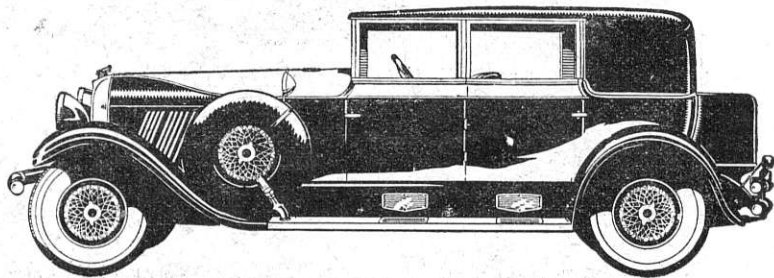
Mr. Cord'i energilisel ettevõttel hakkas Auburni vabrik edukalt töötama, nii et 1928. a. oli „Auburn“-autode tootmine juba 14.700. Autode müük oli 1928. aastal 5½ korda suurem kui 1924. a. 1928. a. lõpul maksis Auburni vabrik aktsionäridele aktsiate pealt ainult 1.282.000 doll. dividende.



E. L. Cord.



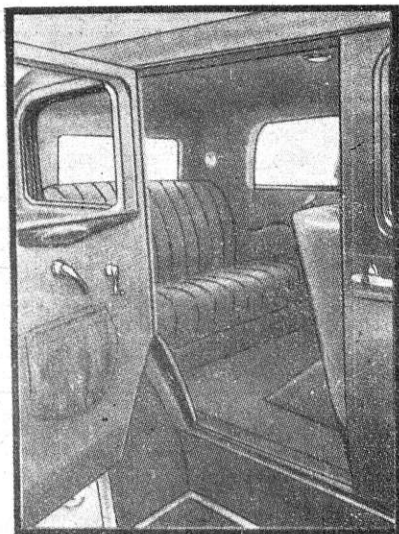
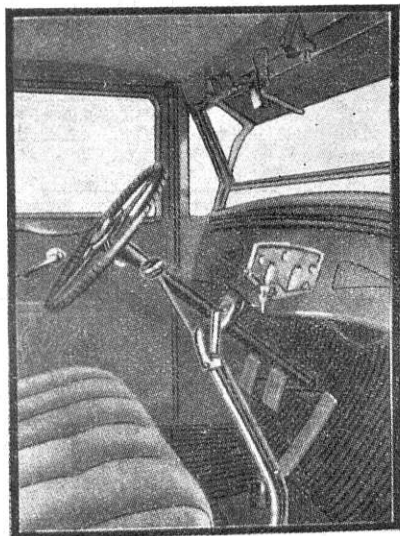
Fred S. Duesenberg.



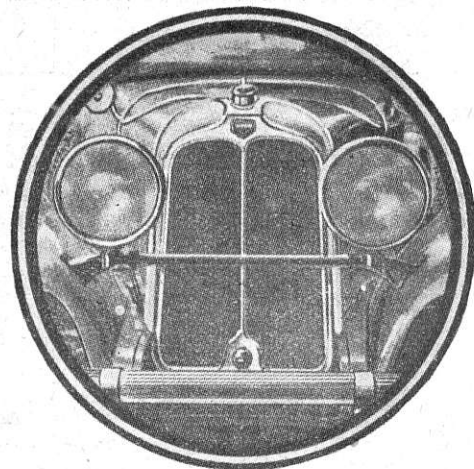
8-sil., 19/125 h. j. Sport Sedan.

mine „Auburni“ nimeline auto valmis aastal 1900. Kõige selle aja jooksul kuni tänaseni on turule ilmunud 1600 eritüüpi autosid 600 autoehitaja poolt. 1902. aastal oli umbes 147 mitmesugust tüüpi, 1920. a. ainult 84 tüüpi, kuna käesoleval ajal on järele jäänud 27

1927. a. ühines Auburni vabrikuga *Lycoming* mootorivabrik, mis valmistab paljudele kuulsatele autovabrikutele automootoreid, näiteks: *Locomobile*, *Elcar*, *International Harvester Co.*, *Gardner*, *Stewart*, *Republic*, *Henney*, *Crossley Ltd.*, jne.



„Auburn“-autode sisemus.

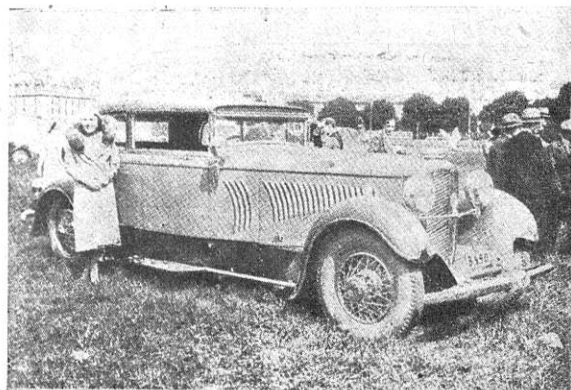


„Auburni“ cestvaade.

tüüpi. Nende väheste hulgas on ka Auburni autovabrik oma nime alal hoidnud. „Auburn“-autode toodang kuni 1924. a. oli 5000 autot aastas. Samal aastal, kui *Mr. E. L. Cord* astus Auburni vabriku etteotsa, oli aastane toodang kõigest 2600 autot.

1924. a. kuni 1929. a. on Auburn saavutanud oma suurima edu.

Autode toodang:	Töölise arv vabrikus:
1924. a. — 2.400	1924. a. — 450 inimest
1925. a. — 5.600	1928. a. — 6.300 inimest.
1928. a. — 14.700	
1929. a. — 45.000.	



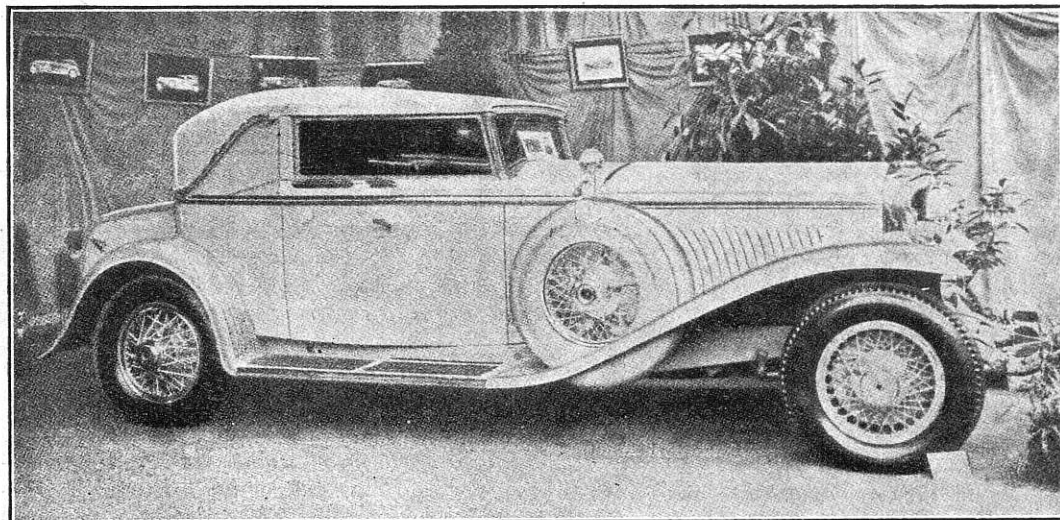
Duesenberg-kabriolett Pariisi iludusvõistlusel.

Praegusele Auburni vabriku edule on ka suuresti kaasa aidanud ühinemine „*Duesenberg*“ autovabrikuga. *Ing. Fred S. Duesenberg* oli see, kes esimesena ameerika autotööstuses valmistas esimese 8-sil. mootori ja võttis tarvitusele hüdraulilised neljaratta-pidurid. Esimene 8-sil. mootor valmistati ins. *Duesenbergi* poolt 1918. a. Tugedes oma suurtele kogemustele, on *Duesenberg* viinud samanimelise auto säärase täiuseni, mida vaevalt lähemal ajal suudab ületada mõni teine autovabrik.

Auburni vabriku alla kuuluvad järgmised haruvabrikud: Auburni vabrik *Connersville's*, *Lycoming Co.*, *Williamsport*, *Spencer Co.*, *Williamsport*, *Duesenberg inc.*, *Indianapolis*, *Limousine Body Co.*, *Kalamazoo*, *Central Manufacturing Co.*, *Connersville.*

Seega on *Auburn Automobile Co* tõusnud Ameerika autotööstuses tähtsamale kohale, eriti 8-sil. automootorite valmistamises. Nagu eelpool öeldud, oli Duesen-

ilmumisest, siis paljud suured autovabrikandid pidasid seda otstarbetuks ja arvasid, et 6-sil. mootoriga autod rahuldavad kõigi nõudeid. Kuid ajajärk 1924. a. —

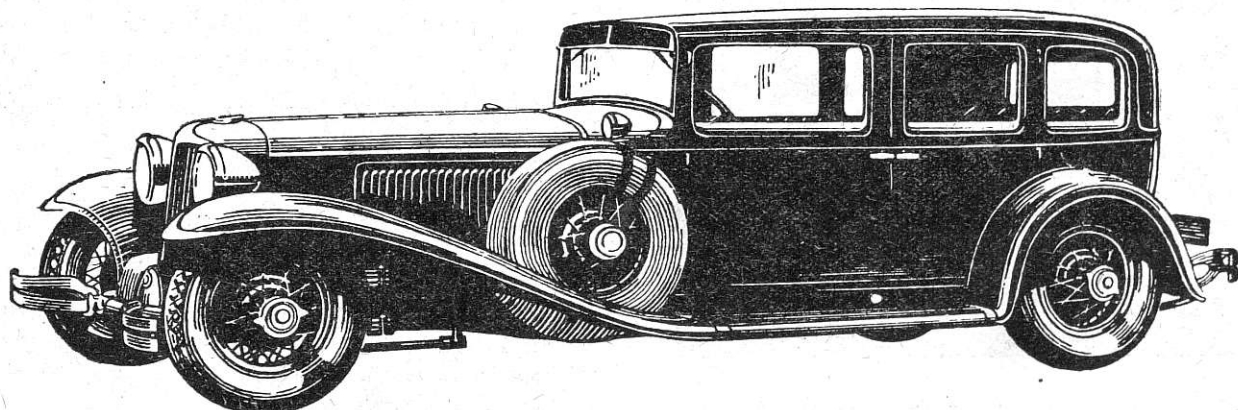


Kallimaid ja tugevaimaid autosid „Duesenberg“.
 Mootor 8-silind. 26/265 h. j.
 Pildil olev auto „Duesenberg“-kabriolett osteti tänavusel Pariisi autonäitusel Rumeenia kuninganna poolt ja makseti umbes 7½ miljonit senti. Esimene juhus, kus autonäituselt nii kallihinnaline auto osteti.

berg esimene, kes 1918. a. hakkas järjekindlalt ehitama 8-sil. automootoreid. Temale järgnes Auburn 1924. a. Kui Auburn 1924. a. kuulutas oma esimese 8-sil. auto

1930. a. näitas, et Auburni vabriku insenerid olid näinud tulevikku kaugemale ette ja nii ilmusid alates 1924. a. järgmised 8-sil. autod:

1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	
Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	Auburn Packard Jordan	
	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	Elcar Gardner Hupmobile Kissel	
			Stutz Locomobile Marmon	Stutz Locomobile Marmon	Stutz Locomobile Marmon	Stutz Locomobile Marmon	Stutz Locomobile Marmon
	Studebaker	Studebaker	Studebaker	Studebaker	Studebaker	Studebaker	Studebaker
					Gr. Paige P.-Arrow	Gr. Paige P.-Arrow	Gr. Paige P.-Arrow
Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Cord Peerless Windsor Blackhawk Nash	Willys Hudson De Soto Dodge Chrysler Buick	

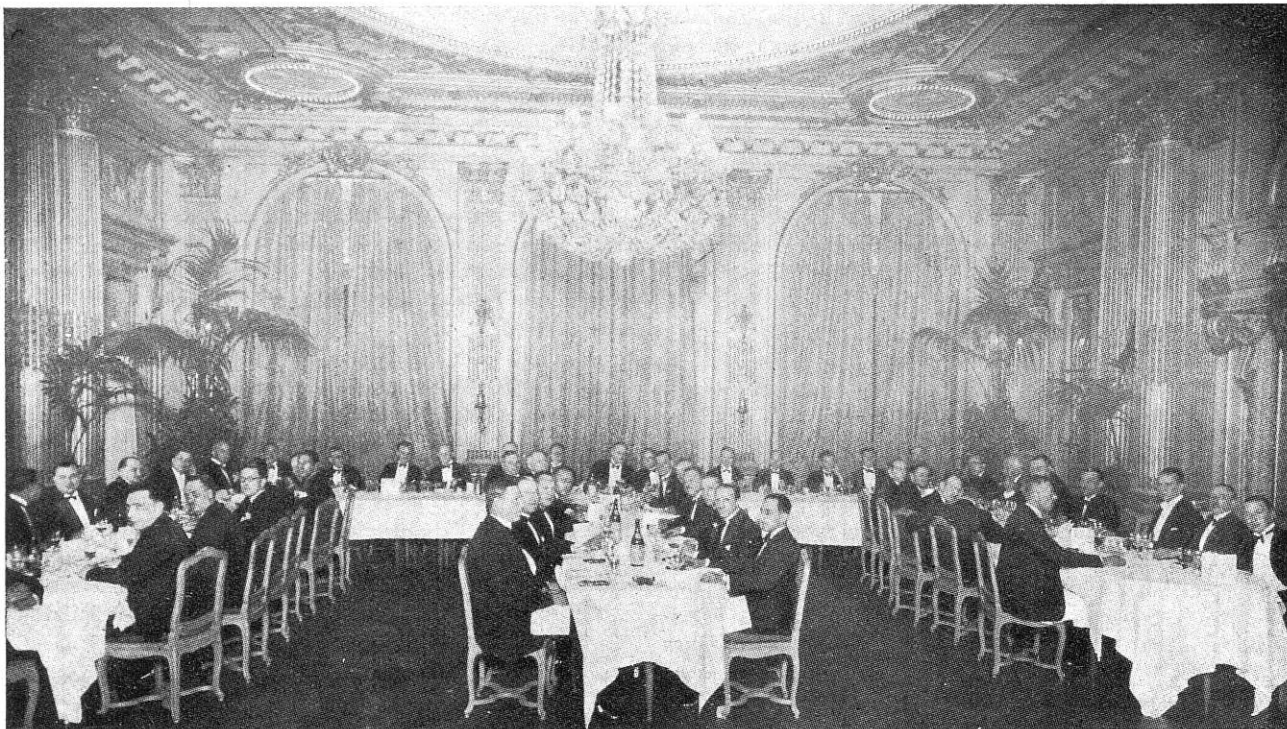


Uus „Cord“ Sedan ederatasteveoga. Mootor 8-sil. 19/125 h. j.

Ülaltoodud tabelist näeme, kuidas aastate jooksul on ka suured autovabrikud järgnenud Auburni vabriku eeskujule.

1925. a. New-Yorgi ja Chicago autonäitustel esines Auburn uute mudelitega, mille kere-ehitus oli madalam senistest, kuulutades kadu kõrgetele autodele. Seega oli Auburn saavutanud suure edusammu, sest selle tõttu oli autode kere muutunud ilusamaks ja autosõit

Auberni vabrik alati uuendustega sammunud esirinnas, näitab ka see asjaolu, et ka radiaatori kaju on hakanud teised vabrikud järele tegema. Eriti palju järeletegijaid leidis juba esimesel turule ilmumise aastal uus „Cord“, mille radiaator, porilauad jne. on järele aimatud mitmete autoehitajate poolt. Selle kohta on ka Ameerika ajakirjandus ise sõna võtnud ja etteheiteid teinud jälitajatele, kuid Auburni vabrik on ar-



Auburn-Cord autode esindajate bankett hotell Claridge's Pariisis 6. oktoobril 1930. a.

tehtud kindlamaks ning mugavamaks *auto raskuspunkti madalamale viimisega*. See andis jällegi paljudele põhjust pilkamiseks, kuid nagu juba igäuks võib ise otsustada, on kõik autode ehitajad õigeks võtnud Auburni vabriku eeskirju. 1925. a. olid ainult Ameerikas „Packard“ ja Euroopas „Rolls-Royce“ varustatud automaatse shassii õlitamise süsteemiga ja Auburni vabrik oli jälle esimene, kes hakkas ka keskklassi *seeriaautosid* varustama *Bijur automaat-õlitamisega*, millele jällegi järgnesid lühikese aja jooksul paljud teised autovabrikud.

Samuti oli Auburni vabrik see, kes esimesena 1925. aastal võttis tarvitusele: 1) autorattad väiksema läbimõõduga, 2) autokerede värvimise kahes värvitoonis, 3) tugevama alusraami, 4) kontrollnupud viidi instrumentlauale, 5) auto telgede vahe tehti pikemaks jne. Seega on Auburni vabriku insenerid teinud kõik, et „Auburn“-autodel sõit oleks kindel ja mugav. Kuna

vamises, et tõeks pidada tuleb rahvasõna: „Järeleaimamine on suurim meelitus ja kiitus leidurile“.

Uus ederatasteveoga „Cord“ on saanud autoturule suure menu osaliseks ja on lühikese aja jooksul võitnud iludusevõistlustel Euroopas juba 39 suurt auhinda ja nimelt: 2 esimest auhinda ja kiituskirja Pariisis, Bois de Boulognes, esimene auhind La Baule ja Touquet'is, Luchonis, Juan les Pins, Biarritz ja Cannes, Cote de Normande, Houlgates, Cabourgis ja Deauvilles. Sakamaal on „Cord“ samuti olnud suure edu osaliseks. Berliinis võitis 5 „Cord“ autot 6 auhinda. Mõni nädal hiljem Hamburgis said nad eriauhinna osalisteks jne.

Auburn-Cord vabriku juhatus on pidanud kinni oma peadirektori põhimõttest, mida *Mr. Cord* iseloomustab järgmiste sõnadega: „*Edu ei saa osta raha eest, vaid edu saavutatakse ainult pakutud väärtuse abil, mis on kauaaegse töö ja kogemuste tulemus*“.

ALEX HUUM'I

(End. Hans Vinnal)

Auto remont, värvimise- ja mehaanikatöökoda, Tallinn V. Pärnu mnt. nr. 21

Kõiksugu autode, traktorite ja paadimootorite parandus. Metallitreimine. Metallide autogeeniline kokkukeetmine. Akude täitmine ja parandus. Mehaanika- ja lukusepatööd.

Tellimised täidetakse kiirelt ja hästi. Hinnad väga odavad.

Rahvusvaheline autode liikumine uuel alusel

Alates 24. okt. s. a. reguleeritakse rahvusvaheline autode liikumine rahvusvah. konventsiooni põhjal 24. apr. 1926. a. Konventsioon astus jõusse 24. okt. s. a. neis riiges, kes sellele konventsioonile kirjutasid alla ja võtsid osa esimesest ratifikatsioonide üleandmisest Pariisis 24. oktoobril 1929. a., samuti ka neis riiges, kes ei kirjutanud alla, kuid ühinesid temaga kuni 24. okt. 1929. a. Need riigid on: Belgia, Bulgaaria, Tšhiili, Kuuba, Eesti, Egiptus, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Alžiir, Marokko, Tuniis ja Prantsuse asumaad, Suur-Briti, Põhja-Iiri, Kreeka, Ungari, Iiri vabariik, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Marokko, Monaco, Norra, Rootsi, Hollandi ja Hollandi-India, Poola, Portugaalia, Rumeenia, Saari, Siiam, SSSR, Uruquay, Jugoslaavia. Konventsioon astub ka neis riiges, mis ühinesid temaga pärast esimest ratifikatsioonide üleandmist, ja nimelt ühe aasta pärast, arvates ühinemise päevast: 28. oktoobril s. a. Briti-India (arvatud välja iseseisvate vürstide maa-alad, mis seisavad Englise kuninga suveräniteedi all), 3. detsembril s. a. Brasiilia, 4. detsembril s. a. Iraki, Palestiina, Malta ja Gibraltar, 17. detsembril s. a. Saksamaa, 9. veebruaril 1931. a. Vatikan ja Taani, 26. mail 1931. a. Siiria ja Liibanon, septembris 1931. a. Austria. Mis puutub riigesse, mis ei ole veel ratifitseerinud konventsiooni või ühinenud temaga, siis astub jõusse konventsioon seal ühe aasta pärast, arvates sellest päevast, mil Prantsuse välisministeerium saab nende ratifikatsioonide teateid.

Uue konventsiooni jõusseastumisega kaotab maksuse rahvusvaheline konventsioon 11. okt. 1909. a. Uues

konventsioonis on nähtud ette välismaale sõiduks kaks dokumenti: *rahvusvaheline jõuvankri-tunnistus ja rahvusvaheline jõuvankri juhtimise luba*, kuna 1909. a. konventsiooni järgi ainult sõidutunnistus oli maksev. Sõidutunnistused, mis antud välja enne 24. okt. s. a. on maksvad 1 aasta, arvates nende väljaandmise päevast. Sellest järgneb, et 24. okt. 1930 — 24. okt. 1931. võivad automobillistid sõita, kas varustatud rahvusvaheliste sõidutunnistustega, mis antud välja enne 24. okt. s. a., või rahvusvaheliste auto-tunnistustega ja rahvusvaheliste juhilubadega, mis antud välja pärast seda tähtpäeva. Arvatavasti ei sünni mingisuguseid arusaamatusi üleminekul neis riiges, kus ei tunnustata veel konventsiooni.

Rahvusvaheline Autoklubide Koondis (A.I.A.C.R.) võttis selle küsimuse lahendamise enda peale. Tema ettepanekul võeti vastu seisukoht, et riigid, mis ühinevad konventsiooniga, tunnustavad ka vanu rahvusvahelisi sõidutunnistusi, mis antud välja nende poolt, kes ei ole tunnustanud veel rahvusvahelist konventsiooni 1926. a. ja ümberpöörduvalt. Alljärgnevad riigid tunnustavad vastastikusel alusel dokumente, mis loodud 1909. ja 1926. a. konventsioonide poolt:

Austria, Belgia, Bulgaaria, Danzig, Eesti, Iiri, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Marokko, Monaco, Norra, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Šveitsi, Suur-Briti, Taani, Čehhoslovakkia, Tunis, Vatikan.

Riik, kes tunnustab ainult dokumente, mida näeb ette 1926. a. konventsioon: Nõukogude Sotsialistlikude Vabariikide Liit.

Huvitavaid üksikasju autotunnelist New-York — Jersey vahel.

New-York on lahendanud eeskujulikul viisil autoliiklemise küsimuse vee all tunneli läbi. Hudson-jõe alt läbi ehitatud tunneliga on juba arvestatud tuleviku autoliiklemise arenguga. Hudsoni all leidub juba mitu tunnelit, mis ehitati kõik tol ajal, kui ei tuntudki veel autosid. Sellepärast on need tunnelid liiga väikesed ja ei sobi autosõiduks.

Hudson-tunneli läbimõõt on ümmarguselt 10 m., kus tunnis liigub 2000 autot. Et väljalasketorust väljuvad gaasid ei rikuks tunnelis õhku, võeti tarvitusele abinõud, mille peasihiks on õhku puhtana hoida ka sel juhul, kui läbisõitvate autode arv peaks veelgi suurenema.

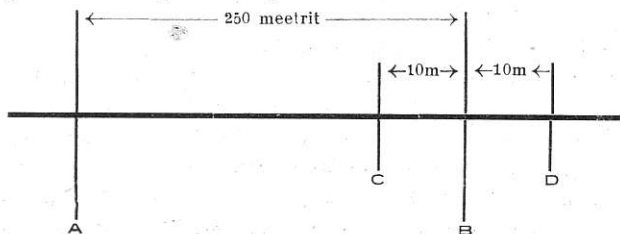
Gaaside eemaldamiseks ehitati sõidutee pisut kõrgemale kui on tunneli pind, mille läbi tee alla jäi kanal. Umb. 4 m. kõrgusel on tunneli lagi, mille peal jälle on kanal. Neid kanaleid kasutatakse nüüd ventilatsioonisiseseadena. Mõlemal pool tunneli väljakäigu juures New-Yorgis ja Jersey Citys on suured, kõrged ehitised, mille läbi õhk imetakse sisse, filtreeritakse, niisutatakse ja surutakse siis tugevajõuliste masinate abil sõidutee all olevasse kanali. Õhk tungib välja läbi kahe prao, mis on tunneli mõlemal küljel terve tunneli pikkuses. Avaused asuvad umb. ühel kõrgusel autode väljalasketorudega. Nii siis haaratatakse väljalasketoru gaasid õhuvoolust, lahjendatakse nad, selle tõttu tõusevad nad ülesse, kus nad ülemises kanalis olevate avauste läbi väljuvad. Kuna alt su-

rutakse õhku sisse, imetakse ta ülevalt välja. Õhuvahtamiseks on kasutada 6000 h.-j. masinad. Nad töötavad kokku 84 surve- ja imemisventilaatoriga. Sisseimetud õhku kontrollitakse alaliselt. Selles ei tohi sisalduda enam kui 4 osa süsihappikku 10.000 osa õhu peale. Väljavoolava õhu jaotus pikale avausele takistab tõmbetuule tekkimist. Tunnelis katsetati ka tulekahjuga, süüdates põlema auto ja selle bensiinitank. Mõlemalt küljelt sissevoolava õhu läbi aga suruti suits ja tuli kokku õhukeseks kihiks, ja juhiti ülesse. Liiklemist ei takistanud see sugugi. Teised autod võisid põlevast sõidukist hädaohuta mööduda. Tunneli pikkus on 2,6 km. ja on valmistatud raudbetoonist. Tunnel on suurepäraselt valgustatud.

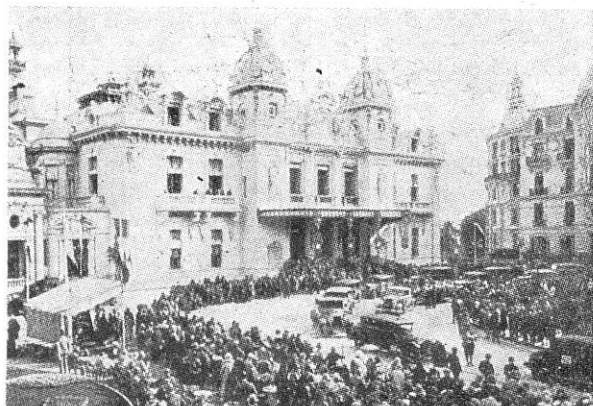
Väga huvitav on, et alaliselt loetakse autode arvu, mis sõidavad läbi Hudson-tunneli. See lugemine sünnib, autosid peatamata, väga iseärasel viisil. Teatavasti on viimasel ajal suure tähtsuse omanud *Photozelle*, mis mängib tunduvat osa pildi-telegraafi, kauge nägemise jne. juures. *Photozelle* on väike klaasnõu, mis on lülitatud elektri-vooluringi. Tema eriline sisse-seade muudab ta äärmiselt tundeliseks valguse suhtes. Mida heledamini teda valgustatakse, seda tugevam on teda läbistav vool. Valguse vähenemise korral nõrgeneb vool. Voolutugevuse muutus paneb tööle lugemisseadeldise, mis registreerib iga valguskiire kadumise. Samuti sünnib ka iga Hudson-tunneli läbisõitva autoga, mille tõttu saavutatakse alaline, autode automaat-arvutaja.

X Rallye automobile de Monte-Carlo.

Jaanuarikuus 1931. a. korraldatakse Monako Sporing-klubi ja ajakirjade „L'Auto“ ja „Le Journal“ toimetuste poolt rahvusvaheline pikamaasõidu võistlus „Rallye automobile de Monte Carlo“ nime all. Üheks lähtepunktiks on valitud läinud aasta eeskujul ka meie pealinn Tallinn. Eelolev sõit ja sõidutingimused lähivad tunduvalt lahku möödunud jaanuarikuus korraldatud sõidust. Kõigepealt on jagatud võistlevad autod kahte kategooriasse. *I kategooria* — väikesõidukitele kuni 1100 ccm. ja *II kategooria* — üle 1100 ccm. Vastavalt sellele on muudetud ka kaasasõitjate arv. Endistel sõitudel andis punkte kaasasõitjate arv, nüüd seda ei ole, vaid on määratud väikeautodele 2 kohta ja suurematele 4 kohta, kusjuures suurematel autodel 2 kohta võib täita ka ballastiga, mis vastaks kahe keskmise inimese keharaskusele. Kiiruses on ka kindel vahe tehtud ja nimelt: väikeautodel tuleb sõita keskmise kiirusega 32—35 km ja suurematel 38—40, kuid mitte alla 38 ja üle 43 km. tunnis. Piiridest, meredest, järvedest ja jõgedest ülesõidu aeg võetakse arvesse tingimisi ettemääratud tundide arv, näit. Tallinnast sõitjatele on määratud selleks 7 tundi. Rallye sõidust osavõtu maks on määratud 200 fr. (umbes 30 Ekr.) auto pealt. Ära on jäetud kurikuulus mägisõit, mis osutus raskeimaks Monte-Carlo sõidul. Selle asemele on võetud 250 meetri sõit autode kiirusvõime ja pidurite vastupidavuse proovimiseks.



Nagu joonestusest näha, seisab osavõtja auto joonel A ja signaali peale algab seisustardist sõitu punkt B sihis. Kümne meetrilisel maa-alal p. C—B-ni ei tohi olla auto kiirus alla 60 km tunnis. Pidurdada võib alles joonest B üle sõites, et auto jääks seisma D joonele.



Monte-Carlo kasino.

nel. Üle D joone sõites tuleb pidurid juba vabaks lasta, sest sõitu üle selle joone enam ei arvestata. Klassifikatsioon sünnib järgmiste määruste kohaselt.

A. Sõidetud maa pikkus.

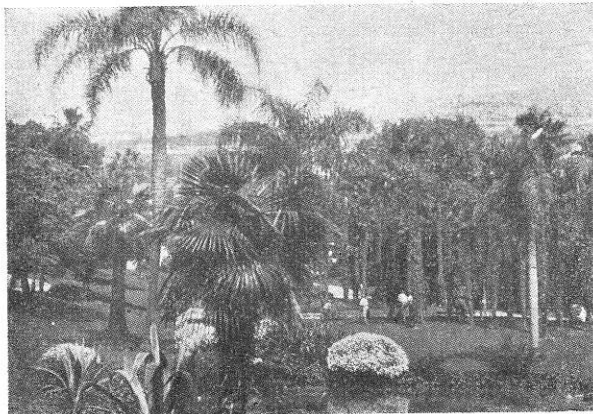
Kui sõidetud maa pikkus ületab 1000 km., arvestatakse punkte juure, ja nimelt 0,01 ühe kilomeetri pealt, mis üle 1000. Alla 1000 km. sõites, võetakse punkte võrdset maha.

B. Keskmine kiirus.

Esimese kategooria autod saavad, sõites 35 km. tunnis, 3 punkti km. pealt, kuni 105 punktini. Teise kategooria autod saavad, 40 km. tunnikiirusega sõites, kuni 120 punkti.

C. Kiirusvõime ja pidurite proovimine.

Kiirusvõime eest saab kuni 212 punkti. Pidurivõimeid proovib sellekohane aparaat, mis arvestab iga osa-



Monte-Carlo park.

võtja tulemusi. Kui osavõtjal kulub sõiduks rohkem kui 21 sekundi, siis saab tema ainult 0 punkti. Aeg arvestatakse $\frac{1}{100}$ sekundiga.

Et vältida ühesugust punktide arvu, võetakse arvesse murdarvud, mis otsustandvad. Esimeseks tuleb see, kelle üldine punktide arv ületab teiste oma.

Näide punktide arvestamisest.

Keegi võistlusest osavõtja alustab oma reisi Königsbergist 18. jaan. kell 12.24 minutit (Kesk-Euroopa aeg) autol, mille maht on 1570 ccm. Sõitjaid on 2 (juht ühes arvatud) ja peale selle 2 raskusüksust, kumbki à 60 kilo, mis kokku annab 4 sõitja kaalu. Ta sõidab Königsberg—Berliin—Brüssel—Paris—Lyon teed, möödub ettekirjutatud ajal kontroll-punktidest ja jõuab 21. jaanuaril kell 13. 45 min. Monte-Carlo kontrollpunkti (Greenwichi keskpäeva aeg).

A. Sõidetud kaugus.

Sõidetud 2.644 km. pikkune tee annab esimeste 1000 km. kohta 100 punkti. Juure tuleb $1,644 \times 0,01$ 16.44400 = 116.440 p.

B. Keskmine kiirus.

Ajavahet ei ole arvestatud Kesk-Euroopa ja Greenwichi aja vahel, kuna see vahe on ühtlustatud kindlaksmääratud *neutraalaja* läbi.

Ta on nii siis tarvitanud 73 tundi 21 min., et sõita 2.464 km. pikkune tee, millest maha arvame 3 tundi 30 min., mis arvestatakse piiripunktidest läbisõidu ja ajavahe jaoks. Jääb järele 69 tundi 51 min., mis annab lõpliku keskmise kiiruse 37.852 km. tunnis. Lõpptulemus on siis $37.852 \times 3 = 113.556$.

C. Kiirusvõime ja pidurite proovimine.

a) Punktid kiirusvõime eest: auto sõitis tee A—B, 250 meetrit ajaga $17''\frac{2}{10}$, mis annab $21 - 17,2$ 3,8

b) Punktid pidurite eest: 10 meetrit C—B vahel on sõidetud ajaga $0''51$ (70 km. tunnis), B—D vaheline osa ajaga $0''90$ (40 km. tunnis), annab $90 : 51 = 1,76$, kahekordselt võetult 3,52 7.320

kokku 237.310

kakssada kolmkümmend seitse, kolmsadakümme tuhandikku punkti.

Auhinnad.

I kategooria. Väikeautod:

1. auhind „Riviera“ ja rahas	fr. 12.000*)
2. „ hõbeplaat ja rahas	6.000
3. „ „ „ „	4.000
4. „ „ „ „	2.000
5. „ „ „ „	1.000
kogusummas	fr. 25.000

II kategooria:

1. auhind — „Intern. Sport.Club“ pokaal ja rahas	fr. 50.000
2. auhind — hõbeplaat ja rahas	20.000
3. „ „ „ „	15.000
4. „ „ „ „	10.000
5. „ „ „ „	7.000
6. „ „ „ „	5.000
7. „ „ „ „	4.000
8. „ „ „ „	3.000
9. „ „ „ „	2.000
10. „ „ „ „	1.000
kogusummas	fr. 117.000
Üldsumma	fr. 142.000

Peale selle antakse igale võistlusest osavõtjale pronksist plakat mälestuseks.

Teekonnad (ainult mõned).

Lähtepunkt	Kaugus	Peatuste neutraalaeg	Kontrolli avamine	Kestvus. Sulgemine.
Atheen	3756 km	12 tundi	kl. 16—6.38	kl. 17—6.06
Stavanger	3638 „	10 „	„ 16—12.19	„ 17—11.03
Jassy	3518 „	4 „	„ 16—22.04	„ 17—20.03
Tallinn	3474 „	7 „	„ 16—20.26	„ 17—18.09
Konstantinoopol	3432 „	12 „	„ 16—16.45	„ 17—14.12
Sundsvall	3424 „	8 „	„ 16—21.—	„ 17—18.24
Kristiansand	3344 „	10 „	„ 16—21.30	„ 17—18.24
Riia	3034 „	5,5 „	„ 17—11.41	„ 18—6.39

*) 1 frank = 15 senti.

Teised lähtepunktid on alla 3000 km. Nagu sellest näha, on Tallinn oma kauguselt neljandal kohal, kuna ta läinud aastal oli kolmandal. See tuli sellest, et Norra linnast *Stavanger* — on sõidutee tõmmatud üle Kristiansandi Oslosse, mis teeb tee üle 600 km pikemaks. See on umbes nii nagu hakkaksime Tallinnast Narva sõitma ja sealt tagasi. Samuti kunstlik tee pikendus on Jassyst sõitjatele. Kui õieti tahetakse otseteid võtta, siis on Tallinn Atheena järgmine ja seega teisel kohal. Eesti autoklubi liikmete seas ongi arvamine tekkinud, et tuleks järgmisel aastal väljasõidupunkt viia Narva, Narvast Tallinna kaudu Tartu—Valga peale, mis meie teed pikendaks umbes 300 km võrra, ja seega oleks Eesti teepikkuselt 1. kohal. Eestist sõitjatele soovitab Eesti autoklubi aegsasti muretseda täpsed teated ja sõidumäärused. Lähemaid teateid saab Eesti autoklubi sekretariaadilt, *Estonia teatrimajas, igal tööpäeval kella 3—7 p. l.*

Ülesandmise tähtaeg lõpeb 24. detsembril s. a. Klubi juhatus võtab enda peale ka autode õnnetuste vastu kinnitamise vahetalituse. Iga osavõtja auto peab õnnetuste vastu selle sõidu puhul kinnitatud olema à 300.000 fr. suuruses ehk meie rahas umbes 45.000 krooni. Kinnitus ühes kuludega maksab umbes 200 krooni.

Programm Monte-Carlos.

Keskneljal, 21. jaan. 1931. — kella 10—16 „Rallye“ sõitjate vastuvõtt Monte-Carlo Quai de Plaisance platsil.

Neljapäeval, 22. jaan. — puhkepäev.

Reedel, 23. jaan. — kella 10—15 Monte-Carlo Kasiino terrassil sõidukite mugavuse- ja iluvõistlus.

Laupäeval, 24. jaan. — kella 14—17 kolme km sõit Cote du Mont-des-Mules mägitel.

Pühapäeval, 25. jaan. — autode rongkäik ja auhindade jagamine. Õhtul bankett Rallyest osavõtjatele.



Rallye Monte-Carlo teedekaart.

Lühemad teated.

AUTOPIDAMISE KULUD AMEERIKAS.

Rahvuslik autokaubanduskoda New-Yorgis annab autopidamise kulude kohta U. S. A. järgmised andmed.

Hariliku sõiduauto keskmised kulud, arvestades 17.700 km. aastas: iga kilomeetri peale läheb centides — bensiini (maks ühes arvatud) — 0,81, õli — 0,14, kummide kulumine — 0,40, korrashoid — 1,07, kulumine — 0,86, juhiluba — 0,08, garaaž (4 doll. kuus) — 0,27, protsendid — 6% — 0,22, kinnitus (tule, varguse jne. vastu) — 0,13. Järelikult, aastane auto pidamise kulu teeb välja 707,30 doll. (2655 krooni).

Veoauto keskmised kulud, arvestades iga tonn-km. pealt: autojuht — 1,42, bensiin — 0,62, õli — 0,07, kummide kulumine — 0,44, korrashoid — 0,61, kulumine — 0,69, juhiluba — 0,06, garaaž — 0,18, protsendid — 0,19, kinnitus — 0,19, katse — 0,32. Neist kuludest langeb autojuhile 29,5%, bensiinile 12,9%, õlile 1,9%, kummide kulumisele 9,2%, korrashoiule 12,7%, kulumisele 13,3%, juhiloale 1,3%, garaažile 3,7%, protsentideks 38%.

AMEERIKAS KARDETAKSE AUTODE ÜLE-PRODUKTSIOONI.

Ajalehtedes ilmus teade, et Willy's Overland Co. autovabriku president Miller on saatnud hoiatuse ameerika autovalmistajatele, milles juhib tähelepanu autode üleproduktsooni hädaohule. Tema tööstus, ütleb ta, olevat esimene, kus võetakse tarvitusele piiramisi, et üle saada praegusest seisukorrast. Aasta-aastalt olevat autovabrikandid kruvinud oma valmistamiskava ikka kõrgemale, kuna müüjad pidid pikaajalise makсутähtaja tõttu töötama kahjuga.

On nii siis, nagu sellest teatest nähtub, autovalmistajate müügiraskused Ameerikas praegu juba relatiivselt suured. Mõlemad võimsamad autokontsernid maailmas — General Motors ja Ford — on osanud end ka Euroopas läbi lüüa, ja see on peaaegjalikult sellest, et General Motors autosid valmistab „igaks otstarbeks ja igale rahakotile“, Ford saadab aga autosid relatiivselt odava hinnaga turule. Mõni aeg paistis, nagu suudaks ka Chrysler-tööstus Saksamaal läbi lüüa, kuid see vabrik kaotas nii Fordi ja General Motorsi võistluse, kui ka osalt oma süü läbi suure osa müügi võimalusest, ja veel sarnasel kombel, et ta ei saa enam arvestada endise arvu ostjatega Saksamaal.

Iseäranis valesti on kalkuleerinud ka Graham-Paige-tööstus Saksamaal. Vaatamata sellele, et see vabrik alles siis otsusele jõudis Saksamaal aset leida, kui suurem osa küsimuse alla tulevatest müüjatest

juba olid „neelatud“ eelpoolnimetatud ameerika suurkontsernide poolt; nii oli algus juba sellepärast välja vaateta, et selle firma autod kuuluvad igasse hinnaklassi, kui et ta saaks arvestada kindla müügiarvuga, mis oleks vajalik olnud rentabiliteedi saavutamiseks.

Erikohal „asunikude“ seas seisab firma Hudson Essex, kuna ta oma Essex-standard-tüübiga on tabanud saksa maitse, nii et selle margi müük näib olevat enam-vähem kindlustatud. Kõik need margid kaovad arvatavasti pikkamööda saksa turult, kuna saksa autotööstus selles hinnaklassis ise paremat pakub ja suured ameerika kontsernid vähegi tähelepanuväärse müüja kohe endale napsavad, niipea kui see hakkab huvi tundma mõne nimetatud ameerika margi vastu.

Võiks siis öelda järgmist: suured elavad ja kosuvad, väikestest kaovad üksikud pikkamööda täielikult, ülejäänud saavutavad aga ainult minimaal-müügi.

XII õhuasjanduse näitus Pariisis avati 28. novembril. Viimane õhuasjanduse näitus peeti Pariisis, Grand Palais's, 29. juunist — 15. juulini. Ka berliinlased korraldasid samal aastal samasuguse näituse ja lõppkokkuvõttes kahetsesid väga, et olid nii mõtlematult toimunud. Berliini näituse korraldaja katsus saavutada kokkulepet inglaste, prantslaste ja sakslaste vahel, et nimetatud rahvused korraldaksid kolme aasta kestel vaheldumisi õhuasjanduse näitusi, kuid tal ei olnud edu.

Prantsusmaal kavatakse ühingute ellukutsust, kes võtaksid lahendada õhuasjanduse kaubanduslike programme täitmise küsimuse. Üks tähtsaim niisuguseist ühinguist on *Üld-Aeronautiline Selts*, kuhu kuuluvad firmad: Lothringeni firma, Harriot, C. A. M. S., Amiot, Nieuport ja S. E. C. M. Räägitakse ka Bréguet, Potez, Lioré-Olivier, Hispano-Suiza ja Renault ühinemisest.

Olgu veel tähendatud, et Atelier des Mureaux ühinesid Ateliers de Construction du Nord de la France, missugune selts omakorda on ühenduses Aciéries de Longwy, Trust métallurgique belge-français ja firma Pélabon frères'ga.

Muu seas oli ka pandud välja kuulus „Küsimusmärk“, millega sooritati lend Euroopast Ameerikasse.

Suurima hoolega valmistatakse ette *esimest rahvusvahelist õhu-julgeoleku kongressi*, mis peetakse Pariisis 10.—23. detsembrini k. a.; 42 rahvust on nimetanud oma delegatsioonide.

ERISISESEADE

Peale puurimist nii kui uus



SILINDRITE

PUURIMISEKS JA LIHVIMISEKS OMAB

MOOTORSÕIDUKITE PARANDUS-
JA MEHAANIKATÖÖKODA

→ „NOOL“ ←

MIS VÕIMALDAB KÕIGE KIIREMAT JA TÄPSEMAT TÖÖD.

Toompuiestee 10.

Tallinn.

Telefon 430-71

Kaks prantsuse lendurit Goulette ja Lalouette lendasid „Mizar'il“ Pariisist Saigoni. Nad katsid 4 päeva ja 21 tunni jooksul 11.800 km., lüües seega selle teekonna kiirusrekordi.

Pärast mõnepäevalist puhkust oodati lendurite tagasijõudmist Pariisi.

Prantsusmaal asutatakse „Rahvuslik Auto-Kaubanduskoda“ („La Chambre nationale du Commerce de l'automobile“).

Saksamaa mootorrattasõitjate ühing korraldab vastupidavuse katse. Katse kestvus on kuus päeva: 1.—6. juunini 1931. Kohaks on valitud Alpi mägestik. Teekond koosneb 6 etapist — umbes à 300 km. — ja erilisest võidusõidust 13 km. pikkusel teel.

TÄHESÕIT ROOMA.

Rooma Autoklubi korraldab 1931. a. Lihavõtte pühiks 23.—29. apr. rahvusvahelise auto-tähesõidu Rooma, kus peetakse suur autospordi pidu, mis lõpeb võidusõiduga Ostia teel ja iludusvõistlusega Pincia's. Kuna Vatikani Lihavõtte-pidustused alati on toonud kokku suure hulga välismaalasi, loodetakse tähesõidule elavat osavõttu.

Nagu esialgselt teada, kujuneb see tähesõit väga huvitavaks, sest Roomas korraldatakse mitme tähtsama klubi liikme poolt vastuvõtt külalistele ajaloolistes lossides, mis huvi pakuvad oma ajalooliste esemetega, ning kuhu midu vaevalt harilik reisija — külaline kunagi on sisse astunud. Samuti hoolitsetakse võõraste mugavuse eest, tehakse väljasõite, mis hääde teede tõttu on otse nauditavaks meelelahutuseks jne.

Kaugemaid sõidualgpunkte on Tallinn. Määrused selleks sõiduks ilmuvad edaspidi.

KOKKUHUIU KÜSIMUS „KIIRKÄIGU“ TARVITAMISEL.

Elmises numbris töime kirjelduse kiirkäigust, mis välja lastud Maybachi poolt. Nüüd tekib küsimus, kuidas mõjub sarnane kiirkäik bensiinitarvitamisele ja auto eluale.

Küsimusele, kas 4-kiirusega käiguseadeldis ühes n.-n. kiirkäiguga on majanduslikult kasulikum kui kolme kiirusega käiguseadeldis, vastasid jaatavalt kõik firmad, mis seni on ehitanud nelja kiirusega käigukaste.

Nii, näiteks, arvab Maybach, et omnibused ja veoautod, mis varustatud kiirkäiguseadeldisega, hoiavad kokku 8 liitrit bensiini iga 100 km. pealt. Graham-Paige vabrik teatab, et harilik seeria-tüüpi auto sõidab kõige enam 77 km. tunnis, varustatult aga kiirkäiguga, saavutab ta sama tiirude arvu juures 100 km. tunnis. Ka siin võib märgata kokkuihoidu.

Bensiini kokkuihoidu saavutatakse kuni 12%, ja asjatundjad juhivad tähelepanu sellele, et bensiini tarvitamisel pole mõõduandvaks jõuülekanne käiguseadeldises, vaid kui rataste ajaja-võllid jooksevad ringi aeglasemalt kui mootori väntvõll, nagu see sünnib kolme-kiirusega käiguseadeldises, siis on bensiini tarvitus suurem. Tiirlevad nad aga rutem kui väntvõll, nagu kiirkäiguseadeldises, siis on bensiini tarvitus vähem.

Nii nagu bensiini tarvituses, nii avaldub kokkuihoid ka kõigi masinaosade juures, mis kuluvad palju vähem kiirkäiguseadeldise juures. Igasugune tiirude arvu vähendamine hoiab masinat, hoiab käiguseadeldist ja kardaadvõlle.

See on maksev autobuste ja veoautode, samuti ka sõiduautode juures.

UUS VALGUSTUSSÜSTEEM.

Teatavasti pole sõiduteede valgustamine öösel veel leidnud lõplikku lahendust, ikka jääb veel midagi soovida. Eriti nõuab parandusi kurvide valgustus ja autolaternate pimestamise probleem. Väga huvitavalt püüab neid küsimusi lahendada Frey-valgustuse a/s. oma uue valgustussüsteemiga. Ta on valmistanud kaks normaalset helgiviskajat, mis mitte ei kinnitata ette, ja hutaja külgedele, vaid asetatakse juhisilmade kõrguselt paremale ja pahemale poole tuulekaitseklaasi. Juba selle läbi tekib väga plastiline valgustus. Peatähtsus aga seisab selles, et laternad asuvad liikuvatel assidel, mille asend muudetakse käsikontrolli abil, mis asub ees, tüürratta läheduses. Nii võib esiteks üht laternat üksikult kui ka mõlemaid korraga liigutada, millel on see paremus, et teise auto vastu tulles pole vaja pimestada tulesid, kuna valgusringi võib juhtida soovikohaselt. Kurvidel on tarvis ainult keerata üht laternat paremale või pahemale, et saavutada täielik ülevaade. Kuna helgiviskaja kiired ta kõrge asendi tõttu langevad poolviltu, võimaldab see näha ka vihma ja udu korral paremini kui harilikude laternate juures. Lühidalt on selge, et selle lihtsa valgustussüsteemiga on saavutatud suur edusamm, pealegi võib Frey valgustuse jaoks kasutada igasuguseid helgiviskajaid, ja terve sissesead ei tule rohkem maksma kui mõni teine hea valgustussüsteem.

ČEHOSLOVAKKIAS HAKATAKSE SÕITMA PAREMAT KÄTT.

Nagu meile teatatakse, tehakse ettevalmistusi selleks, et 1. juulist 1931. a. Čehoslovakkias maksma panna sõitmine paremat kätt. Tänavraudtee, peatuskohtade jne. ümberasetamisega alatakse 1931. a. märtsikuus.

JAAPANI AUTOMOBILISEERUMINE.

Statistiliste andmete põhjal on Jaapanis praegu umbes 100.000 autot, millest 60.000 langeb sõidu- ja 40.000 veoautodele. Kuid tööstuse ja rahvaarvu kasvamisega on loota ka autode arvu tõusu. Ka kauges idas tungib auto esikohale.

AUTOMOBILISTI PALVE.

„...anna meile meie igapäevast puhast bensiini, solkimata piiritusega, ja anna andeks meile kiirsõitmine, nagu ka meie andestame jalakäijale, kes suluvad autoteed, ja vabasta meid kõigist automaksudest!“

AUTO-HOTELL NÜRNBERGIS.

Nürnbergis avati uus suurgaraaž, mis on ühendatud hotelliga ja võimaldab automobilistidele ja nende autodele anda peavarju ühe ja sama katuse all! Hoone on varustatud kõigi mugavustega, sisaldab eneses üksikkohti 75 autole, suure parandustöökoja, viis auto pesemiskohta hoovis ja ülemistel kordadel võõrastetube vannidega.

PÕHJA-HISPAANIAS

ehitavat vabrik, mis hakkab valmistama mootori põletisainet eukalypti puust. Seda põletisainet olevat juba kasutatud mõne omnibuse poolt. Umbes 640 km. kohta olevat põletisaine kulu ligikaudu Kr. 4.50, mis võrreldes bensiiniga tuleb palju odavam.

PIKEIMAKS AUTOTEEKS

maailmas on tee nr. 40 Wilmingtonist (Delaware) Ühendriiges St. Marys'i (Kansas), mille pikkus on 1254 miili.

UUS PÖLETISAININE REGULEERIJAJA.

Bensiini kokkuhoiu saavutamiseks on tehtud arvu- rikkaid katseid, leiutatud aparate, pille, mida pidi su- latatama bensiinis jne., kuid enamasti on need kõik osutunud tagajärjetuks. Endine Maybach ja Horch vabriku direktor *dr. ins. Schmid* on nüüd leiutanud põletisaine reguleerija, mille abil võib saavutada kok- kuhoiu bensiinitarvitamises täiesti uue printsibi põh- jal. Aparaat koosneb gaasistaja *torusse* lülitatud ven- tiilist, mis moodustab enesest ühenduse gaasistaja ime- misruumi ja ujukiruumi vahel, kui pärast kiirendamist lastakse gaasipedaal tagasi. Selle läbi tekib ujukiruu- mis alasurve, mis hoiab bensiini tagasi, nii et düüsid voolab vähem bensiini välja. Gaasipedaali mahasuru- misel on ventiil suletud, nii et alasurve kaob ja moo- tor saab normaalse segu. See aparaat erineb põhja- likult kõigist endistest ja praktilistel katsetel olevat ta annud häid tagajärgi.

KAH UURIMUSE TAGAJÄRG...

New-Yorgi auto-kinnitusselts hoiatab kõiki sõit- mast autoga, mida juhib blondjuukseline naine. Kogu- tud andmetest olevat näha, et paremateks autojuhti- deks olevat tumedajuukselised naised, teisel kohal seis- vat punajuukselised, kuna blondidel olevat juhtunud kõige enam õnnetusi naisautojuhtide seas. Selle põh- jus:ks arvatakse olevat järgmine asjaolu: vastutus- tunne blondiinidel ei olevat nii suur kui brunettidel. Pealegi olevat blondnaised edevamad ja pööravam enam tähelepanu enesele kui auto juhtimisele. Kuigi blond- iinid saavad sarnase halva tunnistuse, võivad nad lohutuda seega, et nad ikkagi veel palju paremini sõi- davad kui paljud mehed. Blondiini hooleks võib end siiski ennem usaldada kui mõne mehe hooleks; sest kõik naised, millise juuksevärvi nad ka ei omaks, on võrdlemisi kindlamad autojuhid. Olgugi et naisauto- juhtide arv on umbes üks neljandik kõigist autojuhti- dest, langeb autoõnnetustest neile ainult 6%.

Kuidas on lugu meestega? Kas blondid või brun- etid on kindlamad? Selle kohta jätab tähendatud selts vastuse võlgu.

AUTO-TURISM TALVEL.

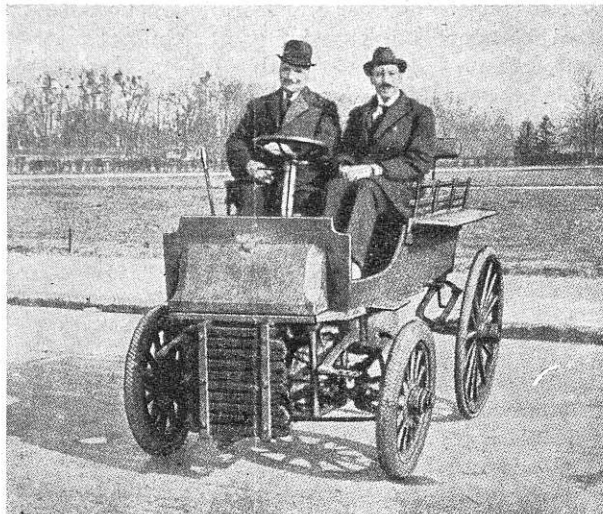
Kuigi suvine reisihoogaeg on möödunud, ei tähenda see veel automobilistide täielikku loobumist autosõidust. Reisisihiks seatakse lõunapoolsed maakohad ja linnad, sest lumised mägestikuahelad ei ole tänapäeval enam mingiks takistuseks, sõidetakse lihtsalt nende *alt* läbi. Helveetsia, Austria ja teiste riikide raudteevalitsused on leppinud kokku autode vedamise asjus läbi suurte tunnelite. Siia hulka on arvatud ka Tauern-tunnel, mis moodustab enesest tähtsama läbikäigutee L.-Saksa- maa ja Itaalia (Jugoslaavia) vahel. Transpordikulud on autodelt kuni 2500 kg. umbes 55 shillingut kiirrongil ja 20 sh. kaubarongil.

Autosid võib vedada läbi tähtsamate Alpi tunne- lite: St.-Gotthard, Simplon, Lötschberg, Albula, Mont- Cenis ja Arlberg. Brenneri tee hoitakse autode jaoks lahti kogu talve jooksul.

Sarnane korraldus on automobilistidele väga meelt- mööda, kuna see ometi pakub võimaluse jõuda sihile läbi lume ja jää.

AUTOSÕITJAST, KES EI ANNA TEED.

Õigusega pahandab iga automobilist selle üle, kui ta ees maanteel venib auto, mille juht ei taha teed anda möödumiseks, olgugi et ta juba ammu on märganud teist autot. Mida nõrgem on eelsõitev auto, seda suu- rem on rõõm takistada suuremat kolleegi möödasõitmi- ses. On arusaadav, et tagasõitva automobilisti viha

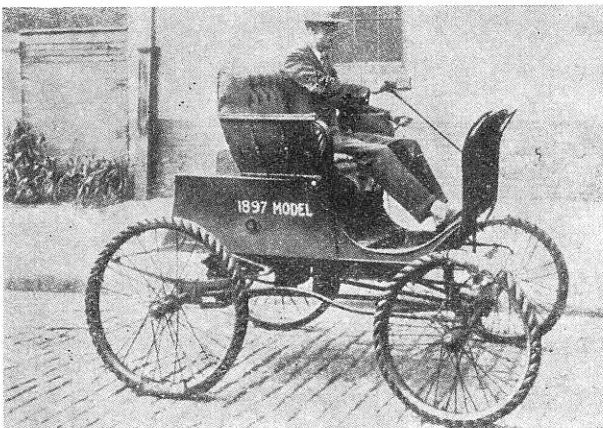


Esimene sõiduauto „Latil“ 1930. a.

niivõrd tõuseb, et ta vea teeb, kui tal lõpuks võimalus avaneb mööda sõita. Ta võib olla piüab mööduda pare- malt poolt, millel on see hädaoht, et eelmine viimasel silmapilgul võib pöörata paremale. Pärast möödumist tahab ta liig ruttu jõuda õigele küljele, selle asemel, et seda teha alles pärast 50- kuni 60-m. vahemaad. Ta võib olla, tahab seega sundida teist autot peatuma, et talle näidata, kuidas teise käitumine on vihastanud teda, sealjuures aga unustab ta, et ka tema auto omab ta- gumise assi. Autosõitja ei peaks andma vaba voli oma vihale, vaid peaks märkima üles eelmise auto numbri, paar märkust tegema tegevuskoha ning -aja kohta ja lähemas politseijaoskonnas tõstma kaebuse jõuvank- rite seaduse § 53 põhjal. Karistuslause on vähe tuntud, seepärast toome ta siin:

Valitsusvõimude kui ka omavalitsuste seaduslik- kude korralduste, nõudmiste ja määruste mittetäitmise eest trahvitakse süüdlasi, kui seaduses teist trahvi ei ole määratud: arestiga mitte üle ühe kuu või raha- trahviga mitte üle 100 krooni (R. N. S. § 29. R. T. Nr. 21 — 1928. a.).

Kaebuste sisseandmise korral ärgu unustagu auto- sõitja juure lisamast, et ta andis signaali, mida teine kindlasti kuulis, et teelud olid normaalsed. Politsei saadab ebaausale „kolleegile“ karistumääruse, ja kui ta on mõistlik, maksab ta trahvi ja on lähemaks ajaks



See vana nööri-kummidega sõiduk on kiiveimaks oma- sarnaste seas. Ta oli kõige vanem osavõtja hiljutisel vanade autode võidusõidul Atlantic City's. Ehitatud 1897. a. Sõitis 9 miili tunniss ja nööri-kummid pidasid vastu.

loodetavasti parandatud. Kaebab ta aga ootamatult edasi, siis läheb talle asi ainult kallimaks maksma... Paljud automobillistid on ikka veel kahjuks kaebuse andmise vastu, kuigi nad küllalt juba on vihastunud. Isikud, kes maanteel käituvad ebaausalt, kuuluvad kohtu alla. Iga autosõitja kohuseks on muretseda enesevalitsemise eest.

LIKKLEMISÕNNETUSI ŠVEITSIS 1929. a.

Politsei andmetel on juhtunud Šveitsis, nagu alljärgneval tabelil näha, järgmised õnnetused:

	arv	%
Risttänavaile	4.893	37
umb- „	3.436	26
lahtisil tänavail	1.919	(15)
kurvidel	1.330	10
platsidel	1.080	8
sildadel	235	2
raudtee-ülekäikudel	93	1
teised õnnetuskohad	124	1

Nii on selge, et enam kui $\frac{1}{3}$ kõigist tänavõnnetustest juhtub risttänavaile ja $\frac{1}{4}$ umbtänavatel ning umbes $\frac{1}{7}$ lahtistel tänavatel.

Kõige sagedamad olid kokkupõrked sõiduautode ja jalgrataste vahel. Aasta jooksul teatati 1644 sarnasest õnnetusest, kusjuures vigastada sai 1017 inimest ja surma 24. Siis järgnevad kokkupõrked sõiduautode vahel 1427 juhtumiga, 228 vigast. ja 3 surnut. Ka sõiduautode ja mootorrataste kokkupõrgete arv ei ole väike: 961 juhtumit, mille tagajärjel oli 596 vigastatud, 732 haavatut, 71 surnut. 864 kokkupõrget märgiti sõidu- ja veoautode vahel, 116 vigastatud ja 1 surnu. 351 kokkupõrkel sõiduautode ja trammide vahel sai 43 isikut vigastada. 257 korda põrkasid veoautod kokku, kusjuures sai vigastada 21 isikut. Veoautode ja mootorrataste kokkupõrgete tagajärjel oli 10 surnut. 424 jalgratast põrkasid kokku veoautodega, kusjuures oli 256 vigastatud ja 13 surnut. Liiklemisõnnetuste ohvriks langenud 2245 jalakäijast tuleb kirjutada 837 sõiduautode arvele, 229 veoautodele, 497 jalgratastele ja ülejäänud teistele sõidukitele. 177 suri kas kohe kohal või 8 päeva jooksul pärast õnnetust. 13.110 teatatud õnnetusjuhtumist langes 2245 jalakäijatele, 157 loomadele ja 8 ratsanikele. Üldiseks õnnetuste põhjuseks on tähelepanematus (32,7%). Teisel kohal on liig kiire sõit (23%). Nagu näha, ei ole kiirus alati peasüüdlane, nagu alati kinnitatakse.

III ja IV kohal seisab vale kätt sõitmine ja ettevaatamatu sõit risttänavaile ning möödasõitmisel, kumagi arvele tuleb umbes 30% üldistest õnnetuspõhjustest. Need andmed kõnelevad kohutavat keelt. Oleks aeg tõsiselt võitlema hakata liiklemisõnnetuste ärahoidmiseks.

VIINI SUUR-AUHIND.

Rahvusvahelise spordikomisjoni otsuse põhjal peetakse Viinis 14. juulil 1931. esimest korda Suur-Auhind autodele. Auhindadeks jagatakse üldse 100.000 šillingit. Austria autoklubi on valitsusega juba rääkinud läbi, et võidusõit pidada linnas ring-kail, kinnisel teel, vastavalt Monte-Carlo võidusõidule. Arvatakse, et sirgel teel võib saavutada 160 kuni 180 km. kiirust.

RAHVUSVAHELINE TEEDEKONGRESS.

Washington. — Koos olid 60 rahvuse esindajad, et osa võtta kuuendast rahvusvahelisest teedekongressist. Istung, mis kestis 6 päeva, oli jagatud kahte peassa: 1) teedeehituse tehnika küsimus ja 2) liiklemise- ja rahanduseküsimus.

Suurima tähtsusega kõigile osavõtjatele oli teedeehituse näitamine. Mehaaniline ehitus on palju kaasa aidanud teede paremusele ja pikkusele. 1905. a. oli valmis ainult 144 miili teid, 1930. a. aga juba 600.000 miili.

Tähelepanelikult jälgisid teiste maade esindajad Ameerika teedeehituse viisi, mis nõuab vähem tööd ja ei raiska aega, leides üldist heakskiitmist.

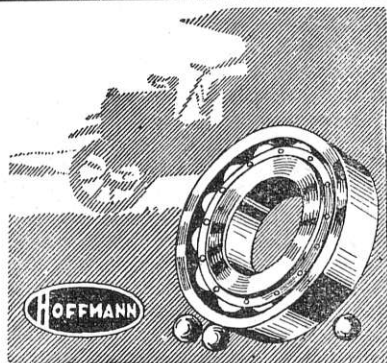
FIRMA „DODGE BROTHERS“ ALANDAB HINDU.

Detroit. — Kõigil „Dodge Brothers“ 6- ja 8-sil. mudelitel on tehtud hinnaalandus 100 doll. sõidukilt. Praegused hinnad on nii siis madalamad kui kunagi enne „Dodge Brothers“i“ ajaloos.

„CHRYSLER“ 6-SIL. MUDELI HINDU ALANDATUD.

Chrysler Sales Corp. teatab hindade alanemisest 50% võrra „Chrysler“ 6-sil. mudelitel. Uued hinnad on järgmised:

Coupe	745 doll.
Touring	785 „
Royal Coupe	785 „
Roadster	785 „
Royal Sedan	795 „
Muudetav Coupe	875 „



AUTO -tarbed, -osad ja -materjalid Originaal Ameerika OSAD

„CHEVROLET“ ja teistele autodele, kolvid kõigile Eestis olevaile autodele.

Hinnad väljaspool võistlust.

Täpseimad K U L L A A G R I D valmistab „HOFFMANN“ vabrik INGLISMAAL.

Tugevus ja vastupidavus ületab igasugused ootused. Garanteeritud täpsus — 1/10000! — Hinnad kõigile kättesaadavad.

LIER &

ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7.

TALLINN.

TELEF. 433-34

CADILLAC V-12 HINNAD.

Uute 12-sil. „Cadillac“ hinnad on f. o. b. Detroiti:

Roadster	3.945 doll.
Phaeton	4.045 „
Phaeton	4.895 „
2-istm. Coupe	3.795 „
2- „ muudetav Coupe	4.045 „
5- „ Coupe	3.895 „
5- „ linna Sedan	3.945 „
5- „ Sedan	3.895 „
7- „ Sedan	4.195 „
7- „ Imperial	4.345 „

„MATHIS“-AUTO AMEERIKAS.

Lansing. — Nagu *William, C. Durant, Durant-Mathis Inc.* president teatas, annab „Mathis“-autode ehitus Ameerikas tööd 20—25.000 inimesele. Ühingu põhikapital on 3.000.000 dollarit.

Continental Motors on teinud lepingu ehitada mootoreid „Mathis“-autodele, kuna *Durant Motors Inc.*, on kohustunud valmistama 100.000 väikest „Mathis“-autot.

„STEWART“ UUS MUDEL.

Buffalo. — *Stewart Motor Corp.* teatas oma uue 3-tonn. veoauto shassii ilmumisest, hinnaga 2.950 doll., varustatud 6-sil. mootoriga, hüdraulilise 4-ratta piduriga ja 9-tollilise raamiga.

„DURANT“ ESINEB UUTE 6-SIL. AUTODEGA.

Detroit. — *Durant Motons* esitab uusi 6-sil. mudeleid. Uus seeria omab sama shassii nagu 4-sil. mudelidki, rataste vahe on 112 tolli (2,8 m.), varustatud *Continental Read Seal* mootoriga.

Hinnad on kolmel mudelil järgmised:

4-uksega Sedan	725 doll.
Coupe	705 „
Kinnine auto	710 „

4-sil. Coupe hinda on alandatud 695 doll. pealt 675 dollarini.

MONTLHÉRY UUSI REKORDE.

Montlhéry teel läks *Mrs. Steward*’il korda üles seada uus rekord E. klassis (2000 ccm) „*Derby-Miller*“il, 5 km. ja 5 miili peale. 5 km. sõitis ta keskmise kiirusega 2—7 km. 636 tunnis, 5 miili — keskmise kiirusega 206 km. 222 tunnis. Endised rekordid kuulusid *Dunfee*’le „*Sunbeam*“-autol.

ROBERT SÉNÉCHAL

startis 11. okt. Montlhéry võidusõiduteel 14 h. j. „*Che-nard-Walcker*“-autol ja sõitis vahetpidamatult maha 3181 km. 853. Keskmise kiirus oli 133 km. 77.-tunnis, Bensiini võttis ta sõidul 90 km. kiiruse juures.

TÕESTI RAHVUSVAHELINE ÄRI.

Sakslane, nimega *Irrländer*, kes elas Venezuelas, mütis oma itaalia auto sõidul läbi Prantsusmaa kellelegi rootsi insenerile, nimega *Holland*, kelle alaline elukoht on Poolas.

UUSI RAHVUSVAHELISI REKORDE BROOKLANDI-TEEL.

Uutel katsetel Brooklandi autodroomil saavutasid *S. C. H. Davis* ja *C. Goodacre* 750 ccm. „*Austinil*“ 13 uut rahvusvahelist klassirekordi, sõites ajaga:

50 miili: keskmise kiirus 135 km. 750 tunnis.	
100 km.: „ „ 136 „ 097 „	
100 miili „ „ 136 „ 731 „	
200 km.: „ „ 136 „ 917 „	
500 km.: „ „ 134 „ 898 „	
500 miili „ „ 134 „ 749 „	
1.000 km.: „ „ 133 „ 266 „	

1 tund: 136 km. 536.	
3 tundi: 402 „ 939 (keskm. kiirus 134 km. 313).	
6 tundi: 808 „ 530 („ „ 134 „ 755).	
12 tundi: 1578 „ 024 („ „ 131 „ 502).	

18. oktoobril seadis *S. C. H. Davis* üles uued rekordid, jälle 750 ccm. „*Austinil*“, ühe km. ja ühe miili peale:

1 km. (seisev start): keskm. kiirus 100 km. 784 t.	
1 „ (lendav „): keskm. kiirus 143 „ 369 „	
1 miil (seisev „): keskm. kiirus 110 „ 124 „	
1 „ (lendav „): keskm. kiirus 141 „ 239 „	

10.619 KM. TAGURPIDI KÄIGUGA!

Ameerikas tuli keegi automobilist hiilgavale ideele: juhtida oma autot *New-Yorgist Los Angelesi* ja tagasi = 10.619 km. tagurpidi-käiguga. Nagu kuulda, olevat üle poole teest juba sõidetud, ilma et juht seni oleks murdnud oma kaela.

ÄRGE EHITAGE GARAAŽE TALLIDE LÄHE-DUSSE.

Autosid ei tohi iial paigutada talli lähedusse, sest sealte voolav ammoniaak-aur on väga kahjulik lakile ja metalloksadele.

KINDEL ABINÕU.

Hiljuti surnud prantsuse kirjanik *Charles Derennes* oli kirgline autosõitja; ta juhtis harilikult ise ja enamasti ikka metsikus tempos. Ühel päeval kutsus ta *Capbretoni* linnapea enesega kaasa ja sõidutas ta sarnase kiirusega *Biarritzi*, et sel nägemine ja kuulmine kadus. „Te sõidate väga ruttu hr. *Derenne*“, julges linnapea lõpuks tähendada. Mille peale *Derenne*s vastas: „Kas kardate?.. siis tehke ometi nagu mina: sulgege silmad!“

Kõige odavamad
tarvitada on ainult



Ainuesindajad Eestis

J. Jaanson & Co.

Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 302-39.

Firestone

autokummid,
ainult need peavad meie tee-
del kõige kauemine vastu. .

Eesti Autoklubi teateid.

New-Yorgi autonäitus.

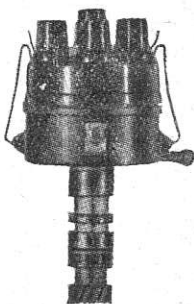
3.—10. jaanuarini 1931. a. korraldatakse New-Yorgis järjekorraliselt 31. autonäitus Grand Central Palace'is. 5. jaanuaril on kõigil küllalisi võimalus oma mõtteid vahetada autovabrikantidega ja konstruktoritega. Sellele järgnevad läbirääkimised, millest võtavad osa kõik autotööstusest huvitatud isikud. Väljapanekuid on 360 vabrikut ja ettevõtte poolt. Juhid ja töiged on kohal, kes annavad igas keeles seletusi. 6. jaanuaril on bankett hotell Commodore's. Valismaa küllalisi tervitatakse 3. jaanuaril New-Yorgis *Madisson ave*

366, kus antakse ka kaardid, millega pääseb kõigile pidustustele ja korraldustele, ühenduses näitusega.

Lätvias Republikas Autoklubi president surmud.

Läti autoklubilt saabus telegraafi teel teade, et kauaaegne klubi esimees hr. Rudolf Liebek on surmud. Matmine oli 9. detsembril s. a. Hra R. Liebek oli tihtlasi ka Eesti autoklubi auliige ja on palju kaasa aidanud mõlema naaberklubi vastastikusele lähememisele. Eesti autoklubi juhatus mälestab kadunud auliiget sügavas leinas.

AUTO Delco-Remy



elektriosa-materjalid ja tagavaraosad
Delco jagajale, starteritele, dünamotele

Exide

auto akud ja tagavaraosad



Meie kui esindaja rikkalikust laost leiame alati kõik tarvillised osad. Meie ajakohaselt sisse-seatud töökoda annab tehnilist abi ja võtab vastu akusid laadimiseks ja parandamiseks.

A.-s. Kapsi & Ko.

Tallinn, Harju 46.



HEA TEENISTUS.

Itaalia elukutselised võidusõitjad ei või kaevata oma teenistuse üle jäänud võidusõitude hooajal. Itaalia ja välismaade võistlustel võitis Varzi kokku 340,650 liiri. Teisel kohal on Arcangeli, kes sai 296,950 liiri, kolmandal kohal Nuvolari 215.000 liiriga, siis järgneb Fagioli, saavutades 189,500 liiri, edasi Campari —

122.070 liiri. Välismaalastest, kes võitsid itaalia võidusõitudel, seisab eesotsas Chirrow 76.070 liiriga, temale järgneb v. Morgen 50.000 liiriga, ja kolmandaks on Carracciola 41.300 liiriga. Etancelein võitis 40.000 liiri. Sina juure tuleb arvata stardiraha, auhinnad kummidele, süüteaparatuuridele, bensinile, õlile jne. Elukutselise võidusõitja amet toob, nagu näha, palju tulut, kuid siiski veel väga vähestele väljavalituitele.

Kirjanduse alalt.

Poppe & Neumann'i kirjastusel ja väljjaandel, *Dresdenis*, on ilmunud huvitav ja hädatarvilik raamat igale reisijale välismaal „*Hotel-Adressbuch*“ 1930. a. väljaanne. Raamat sisaldab üle 1000 lehekülje ja on väga ilus ja maitserikkas köites. Raamatus leiavad aset kõigi Euroopa linnade võõrastemajade, pansioonide, suvitus- ja supelkohtade, talisporidiplatside asukohad ja nimed. Eesti linnades asuvate paremate võõrastemajade nimestik on toodud ühes tubade arvu täheandmisega. Euroopa suurlinnade plaanid on trükitud mitmevärvilise trükkiga ja toodud palju pilte linnadest,

maastikest ja hotellidest. Selle ülitähtsa raamatu turule ilmunisega on välismaalasele-reisijale loodud suur hõlbustus hotellide ja võõrastemajade leidmisel, mis alati tekitas raskusi sarnase käsiraamatu puudumisel. Paber ja trükk on hea ja nägus. Raamatu hind 15 Rmk. (umb. 14 kr.) Dresdenis.

Kõik, kes sellest raamatust on huvitatud, võivad tellida selle „*Auto*“ toimetuse kaudu või otsesteed väljandajalt firmalt: *Verlag Poppe & Neumann, Dresden* — A. 20.

Toimetusele saadetud ühendused.

Härra M. Piperal'i ühenduse kohta ajakirjas „*Auto*“ nr. 11 november 1930 teeme järgmised faktid kindlaks:

1. Kõnealolevatel autokummidel ei olnud mingisuguseid valmistamise viitu, mida iga autokummi eriteadlane kinnitada võib.

2. H-ira M. Piperal'ile ehk tema autojuhile on kummide enneaegse kulumise põhjused meie töökojas ära seletatud ja kindlaks tehtud.

3. Et h-ira Piperal nende põhjustega nõus oli, osutub faktist, et tema pärast seda veel Goodyear autokumme meie käest on ostnud.

Käesoleva ühendusega lõpetame poleemika selles asjas.

Kõige austusega

A/S. „*Estatikland*“.