

Auto

3. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{4}$ lehekülj Kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " 30.—
 $\frac{3}{4}$ " " 15.—

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

Nr. 10 (32)

Oktoober

1930

S I S U.

Rahvusvaheline autonäitus Pariisis.
Tänavliikumise korraldamisest.
Traktorite võistlus.
Uudiseid autoalalt.
Veoauto tagasildade tüüpidest.
Autoõnnetus.
Nali.
Lühemaid teateid.
Kirjandus.
Eesti Autoklubi teated.

I N H A L T.

Internationaler Automobil-Salon in Paris.
Über die Verkehrsregelung.
Wettrennen von Traktoren (Forts).
Neues aus dem Automobilbau.
Hinterachsen-Konstruktionen der Lastwagen.
Automobil-Unglück.
Autowitze.
Kurze Nachrichten.
Literatur.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Rahvusvaheline autonäitus Pariisis.

Ins. Fritz Wittekind.

Jälle avas Champs Elisées „Grand Palais“ oma uksed Pariisi autonäitusele — seekord 24-at korda ja tuleval aastal võib ta juba pühitseda hõbe-juubelit. Jälle on siia kogunenud rahvusvaheline autotööstus, et tuua avalikkuse ette oma uusimaid mudeleid. Pariisi autonäitus on ja jääb kõige tähtsamaks oma sarnaseks autode paraadiks.

Prantsuse autotööstus on peaaegu täielikult esitatud näitusel. Esitatud on umbes 40 firmat. Ka ameeriklased on esinenud arvurikaste väljapanekutega, olgugi et piiratumalt kui eelmisel aastal. See tuleb osalt ka sellest, et General Motors ei võtnud näitusest osa. Siiski on näitushoone täidetud viimse kohani.

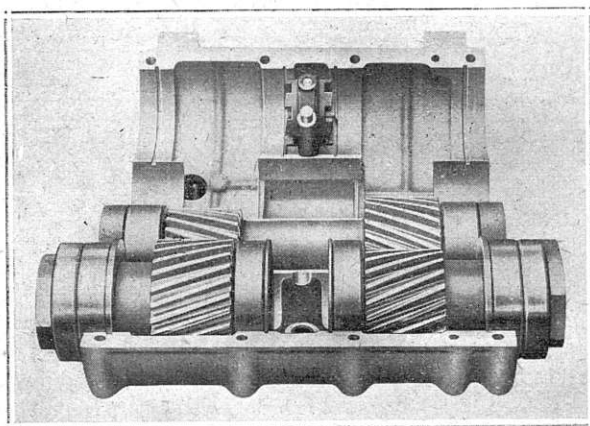
Tänavusel autonäitusel ei leia me midagi eriti silmatorkavat. Muidugi on siin terve rida uusi mudeleid ja tüüpe, aga tänapäeval mõistame „uue“ all juba hoopis midagi muud. Uutest konstruktiivsetest tendentsidest ei ole midagi näha. Üldine standard-ehitusviis on arenenud peaaegu täiuseni. Jääb aga lahendamata veel palju tähtsaid küsimusi. Nii võib siis tähele panna teatud seisakut autonäitusel.

Kahjuks leidub vähe konstruktoreid, kes julgevad alata tööd täitsa uutel põhimõtetel, sest sarnased tööd ja katsed nõuavad ka palju raha ja on ehk päris aru-

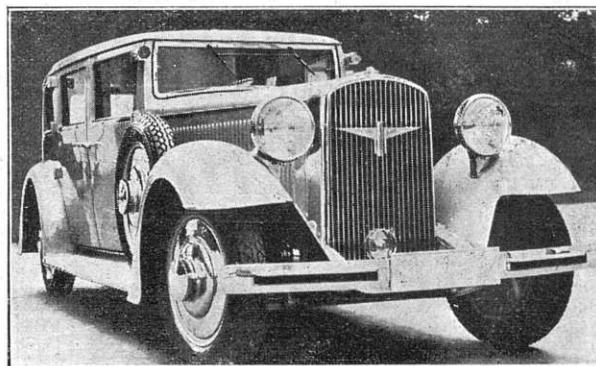
saadav, et sarnastel kehvadel majanduslikkudel tingimustel piiratakse väljaminekuid. Siiski ei saavutata sihti teisiti kui sammudes uusi radu. Ikka veel on ederatastevedu suureks tüliaineks ja seda päris õigusega. Peaks aga see veoviiis tõesti kuuluma tulevikule, siis kindlasti mitte ühenduses liikumatute assidega, nagu leiame juba tuntud „Cord“-autol ja esimest korda näitusel oleval „Ruxton'il“, mis tublisti on käinud laenamas „Cord'ilt“, muidugi mõnesuguste muudatustega. Kõige pealt on „Ruxton“ tunduvalt madalam kui „Cord“. Liikumatul edeassil on S-kuju. Palju edasijõudnumad on siis juba prantsuse ederatasteveo autod „Tracta“ ja „Bucciali“, millel on suuri paremusi õõtsuvate asside tarvituselevõtmisega. Ka õõtsuvad assid ei ole leidnud palju järeletegijaid. Eeskujulik ehitus on selles mõttes čehhi „Tatra“-autol, mis on üldse väga edenenud oma konstruktsioonis. Ka „Austro-Daimleri“ peab kiitvalt nimetama, mille uus ADR 8 shassii, 100 h. j. 8-sil. mootoriga, on väga ilus. Ka uus „Steyr“ on jäänud õõtsuvate asside juure. Kõige enam väärrib aga õõtsuvate asside eest kiitust „Röhr“, millel 8-sil., nüüd $2\frac{1}{2}$ liitri sil. mahu peale suurendatud, mistõttu mootorivõime on 55 h. j. Ka „Harris-Léon Laisne“ kasutab õõtsuvaid asse.

Mootorite juures tahetakse saavutada suuremat võimet. Kuna Euroopa konstruktorid katsuvad jõuda selleni sil. mahu suurendamisega, hakatakse Ameerikas jälle sil. mahtu vähendada, selle eest aga suurendama tiirude arvu. Üle 8-sil. suurendavad oma silindrite arvu ainult vähesed, nii Maybach oma 12-sil., mis nüüd, mil ta sil. mahtu on suurendanud 8 liitriini, on 200 h. j., samuti „Voisin“, ka „Tatra“ esineb 12-sil. autoga. Ainult „Bucciali“ esitab ühe ainsa 16-sil. Mootori 16 silindrit on kahes reas V-kujuliselt asetatud. Mootor on 7,8 liitrit ja piduri h. j. 170. Mootoril on kaks väntvõlli.

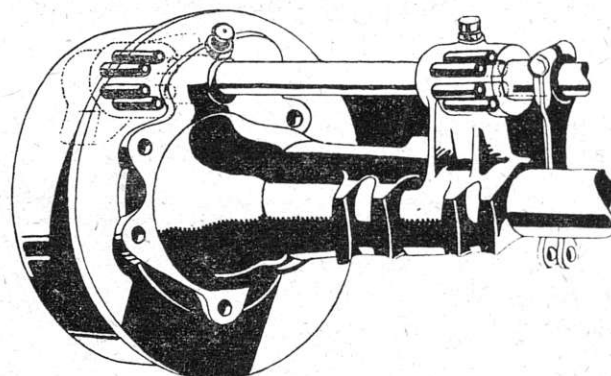
Maybach tõi välja kahekordse kiirkäiguseadeldise. Teise uuenduse sel alal leiame „Studebaker“-autol, millel on vabajooks ja võib vahetada käike siduri abita ükskõik millisel kiirusel, kuid sellel on varjuküljeks see asjaolu, et mootori pidurijõudu ei saa enam vajaliselt kasutada.



„Maybach“ kiirkäiguseadeldis avatult.



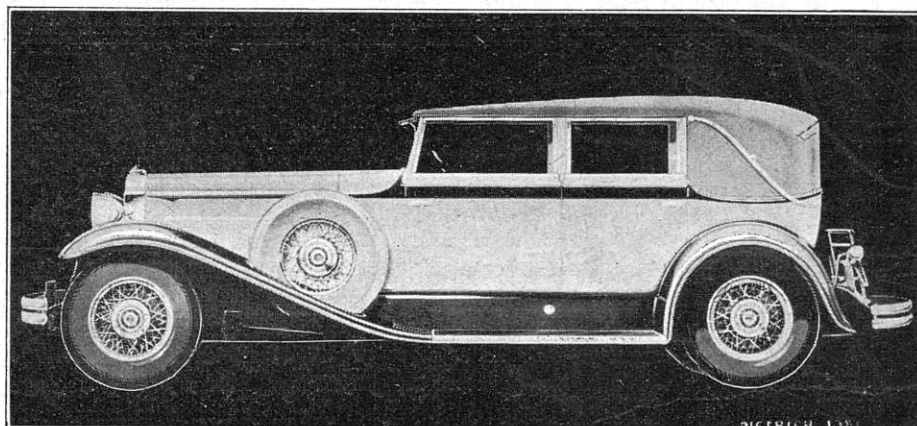
Cropius'e karosserii „Adler“-autol.



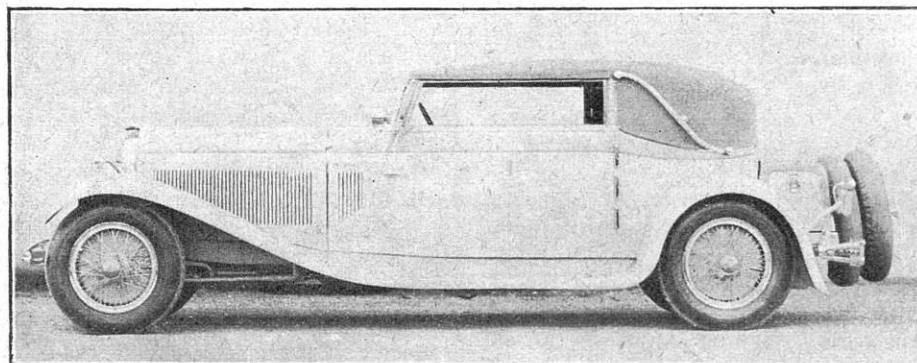
„Brennbabor“ 1931. a. mudelil on piduriseade ülekandevõll rull-laagrritel.

Palju on võetud ette parandusi ja peenendusi piisiasjul: suur jahutusvõime, kütteaine eelsoojendus jne. Ainukeseks autoks õhujahutusega on „Franklin“, millel võib olla on tulevik.

Ka karosserii ehituses ei ole märgata sel aastal põhjalikku muutust. Üldiselt võib märgata voolavaid jooni ja paremaid värvide kokkukõla. Maitse sel alal on palju paranenud. „Adler“ vabrik on katsunud anda karosserii alal midagi uut ja see on vägagi tervitatav nähe. Need „Adler“-karosseriid on ehitatud prof. Gropiuse kavandite järgi, andes neile päris uue stiili. Prantsuse vabrikutele on tooniandjaks uuenduste alal „Voisin“. Veel enam aga meeldib Pariisi karosseriivabriku „Million-Guier“ vorm.



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



Uus 8-sil. „Austro-Daimler“.

Odavama klassi esotsas seisavad muidugi „Citroën“, „Renault“, „Peugeot“ ja „Mathis“, viimane uue 4-sil. mudeliga, 1250 ccm. mahuga. Kõige odavamatest autodest tuleb eskujulikumaks nimetada väikest „Peugeot“ 201, välismaade autodest „Fiat“. Kõige väiksem auto näitusel on „Huascar“. Ta jõuallikaks on väike 620 ccm. kahesil. kahetaktiline mootor, hind

kõigub umbes 8800 ja 11.500 frangi vahel, olenedes karosseriist. „Brennabor“ oma autodega, millele seltsib nüüd veel uus 3½-litr. ja 8-sil. mudel, osutub korralikuks keskmise klassi autoks.

Kallimad autod on „Rolls-Royce“, „Hispano-Suiza“, „Lincoln“, „Packard“ ja 8-sil. „Duesenberg“, mis oma 265 h. j. on tugevaim auto näitusel. Sellesse kategooriasse tuleb lugeda ka „Mercedes-Benz“ uut tüüpi „Suur Mercedes“, mis on 8-sil., 150 h. j., mida aga kompressori abil võib suurendada 200 h. j. peale. See on auto, mis vastab kõige nõudlikumale maitsele. Üldse väärivad suurt tähelepanu „Mercedes-Benz“, „Horch“, „Maybach“, „Röhr“ ja „Wanderer“.

Peale nende leidub veel omapäraseid ja ilusaid autosid, millest ei saa vaikides mööduda. Kena on uus 100 h. j. 8-sil. „Chrysler“, samuti ka uued „Studebaker“ mudelid, millede radiaatori vorm tuletab meelde „Cord“-autot ja on sellelt laenatud. Tuleb nimetada ka „Hillmanni“, „Alfa-Romeo“, „Talbot“, „BNC“, „Rochet-Schneider“, „Rolland & Pilain“, „Bugatti“, „Delage“, „Ballot“, „Panhard & Levassor“, „Amilcar“, „Lorraine“, „Farman“, „Lancia“, „Isotta-Fraschini“ jne., mis esimesed autonäitusel.

Siiski näitab see autonäitus selgesti, et kõigi maade konstruktorid on sunnitud leiutama ja käima uusi teid.

Tänavliiklemise korraldamisest.

Politsei ülem-leitn. Willi Hartwig, Dortmundis.

Mitte igasugused kindlustusabinõud, vaid tahtmine, end kindlustada, hoiab ära tänavõnnetuse!

Sõidukite arvu kasvamine, kitsad tänavad, mis kohati vaevalt vastavad tänapäeva liiklemise nõuetele, inimeste üldine närvilikkus ja liiklemismääruste mitmetäitmine, need on põhjused, miks õnnetuste arv alaliselt suureneb. Eriti hädaohulikud on oskamatud ning kergemeelsed jõuvankrite juhid, samuti ka jalakäijad, kelle tähelepanuvõime jätab palju soovida.

Üldiselt peaks äratama ja suurendama rahva huvi liiklemisküsimus nii linnas kui maal. Algas selleks on tehtud. Ajalehtedes ja -kirjades, rääkimata neist, mis tegelevad autoasjandusega, ilmub alaliselt selgitavaid artikleid, juhtnööre; selle kõrval ei saa unustada politsei tööd. Kuid kõik see ei too mingisugust kasu. Need, kellesse see puutub, peavad äärmiselt pingutama oma tähelepanu õnnetuste vältimiseks ja ei tohi piirduda arvamisega: „küllap läheb hästi“.

Sõitjad, kes sunnivad autojuhte kiiremale sõidule, *lapsed*, kes on asetunud mängima keset tänavat, *isikud*, kes näevad oma eluülesannet selles, et õhtul vaikselt tänavail oma mootorrattaga või autoga võimalikult pöörinat tekitada, *jalakäijad*, kes teevad tänaval oma lõunauinakut ja ei kuule signaaliandmist või ei taha kuulda, need kõik on elavaks näiteks ja tõenduseks, et veel ei ole jõutud arusaamisele liiklemisest.

Nii siis tuleb jätkata selgitustööd, ja seda mitte liiklemise enda hooleks jätta. *Õnnetuseosaline ei tohi alles kohtulaua ees või haigemajas järele mõtlemata hakata, kuidas end tänaval ülalpidada*, vaid ta peab olema juba varem teadlik, et õnnetusi saab vältida ainult hea tahtmise ja tähelepanelikkuse läbi.

Nende ridade kirjutaja töötab juba üle 2 aasta poole milj. elanike arvuga linnas liiklemisõnnetuste alal, ja ma võin oma kogemuste varal tõendada, et 90% õnnetustest tekkis ainult sel põhjusel, et puudus tähelepanu, ja taheti olla kergemeelne.

Protsentuaalselt on kõige suurem õnnetuste arv jõuvankritel, sellepärast peaks katsuma kõigepealt siin asja parandada. See ei tähenda veel, et jõuvankrijuht on ainuke liiklemismääruste vastu patustaja. Kaugeltki mitte. Puudub üldine lugupidamine liiklemise korralduste vastu. Auto- ja muude sõidukite juhtidele ei ole mitte ainult selgitus tarvilik, vaid ka valitsuse poolt tarvitusele võetud abinõud võivad kasu tuua. Omapärasest määrusest, mis Dortmundis politseipresiidiumi poolt kauaaegse ja üksikasjalise kaalumise järele läbi viidi, tahame siin kõnelda. Määrus kõlab praegu veel paradoksaalselt ja on arusaadav ainult neile, kes põhjalikult tuttavad ainega.

Dortmundis ei leidu enam ühtki liiklemisjuhti, ka mitte ristteel, kus päevas sõidab 10.000—20.000 sõidukit. Ainult kohtadel, kus sõidukite arv on üle 20.000, asuvad liiklemisjuhid või signaal-tuled, esimesed aga ainult *jalakäijate läbilaskmiseks*. Üldse on rakendatud liiklemise korraldamiseks kaks alalist juhti ja kolm amplit. Muidu sünnib liiklemine omapead, kuid siiski tugeva politseilise kontrolli all.

Alles 1928. a. seisis tähtsamatel kohtadel suur arv liiklemisjuhte, kes nägid vaeva õnnetuste ärahoidmisega. Huvitav oli tagajärg, kui need juhid ei seisnud enam keset ristteed, vaid risttee ääres.

Liiklemisjuhtide ülesandeks oli peatada sõidukite vool elaval liiklemiskohal, et võimaldada hädaohutu üleminek jalakäijatele, samuti vastupidi — anda tee vabaks sõidukitele. Tähelepanekute põhjal tehti kindlaks, et liiklemis-ametniku märguanne sõidukitele meelitas paljusid sõidutempot äärmuseni suurendama, näit. kui sõidukid tormavad ristteele, mille signaaltuli on roheline, ähvardades muutuda aga kollaseks, seega muidugi tõusis õnnetuste arv kõigil risttänavail. Kõrvaldati liiklemisjuhid ja sõitjad pidid ise kandma vastutuse sõidu eest. Nad pidid uuesti õppima ja aru saama, kuidas kõrvaldada liiklemishädaohute. Sarnaseks õppetunniks olid kõige kohasemad liiklemisrikkad risttänavad.

Asendades liiklemisjuhte mehaaniliste abinõudega, võisid ametnikud täita tähtsamaid ülesandeid. Kuna nad seni kandsid hoolt jõuvankrite liikumise eest, võisid nad nüüd pühenduda *jalakäijate liiklemise korraldamisele* ja vanade ja *väetite ning laste julgeoleku eest* hoolitsemisele. Sel kombel oli neil ka rohkem võimalusi jälgida liiklemise vigu, ja seega suurendada oma kasvatuslist tegevust. Alles siis, kui liiklemine kasvab liig suureks, siis algavad korra valvurid süstemaatilise liiklemiskorraldusega, s. t. nad peatavad *vaheldumisi sõidusuuna*. Seda korraldust võetakse tarvitusele ainult hädatarvilistel juhtudel. Sarnane uus liiklemismäärus on täiesti uudiseks Saksamaal, ja leidis imelikul kombel kõige enam vasturääkimist jõuvankrite juhtide poolt. Ei tahetud aru saada, et selle läbi saavutatakse liiklemises suurem kiirus ühes suurendatud sõidukindlusega.

Selle korraldusega saavutatud tagajärjed peaksid kõiki huvitama, rääkimata sellest, et liiklemisjuhid vabanesid ideaalsemate ülesannete jaoks, tõendavad allpooltoodud arvud, et tarvituselevõetud määrused olid otstarbekohased.

1929. a. oli tõusnud sõidukite arv, võrreldes eelmise aastaga, 180%, kuid samal ajal liiklemisõnnetuste arv

langes 54% võrra. Juba need arvud on kindlaks tõenduseks uue korralduse paremusest. Nii võib olukord paraneda, kui iga tänavakasutaja on või peab olema teadlik oma vastutuses. See on ükskõik, kas kaastööd tehakse vabatahtlikult või liiklemise olukorrast sunnitud, peaasi, et tuuakse sellega kasu üldsusele.

Kuid ei möödu päevagi, mil mõni ajaleht ei esine nõudmisega, et sel ja sel kohal tuleks seada sisse mingisugune kaitse. Siiski on sel heal kavatsusel ka oma halvad küljed. Kui ühel kohal seisab hoiatus, kes vastutab siis selle eest, et sama sõitja teisel kohal, kus puudub hoiatus, ei muutu kergemeelseks? Ja kas ei

jookse tänavail igalpool lapsi ringi. Kas ei meelita kõrge kinnitussumma kergemeelsusele?

Uue aja liiklemise peamõte seisab kiiruses. Et aga sellele kiirusele anda tarviline kindlustus, pole ainult politsei ülesanne, vaid see oleneb neist, kes tänavail liiguvad.

Nädala eest tõi Zeppelini maandumine Dortmundis kokku 150.000 jalakäijat ja umbes 8.000 sõidukit. Kitsaid ja keerulisi tänavaid mööda pidi juhutama liiklemist, vaatamata ebaharilikult suurele rahvatungile, ei juhtunud ühtki õnnetust.

Tähelepanelikult liikuda tänavail, see on sinsete liiklemisjuhtide kõrvaldamise otstarve.

Traktorite võistlus.

(Järg)

Max tegi üliimestunud näo. Kirjapea ja allkiri olid korras. Ja siis tuli Maxile meele, et ta tõesti midagi sarnast juba enne oli kuulnud.

Ta tõusis ja läks välja, ning koputas Jarney uksele.

Ta astus sisse ja ulatas Jarneyle kirja. Jarney andis talle vastu samasisulise kirja, mille ta oli saanud „Teras-elevant“ Co.

„Olukord hakkab keeruliseks muutuma,“ ütles Max, „peame selgusele jõudma, mis kõige parem oleks ette võtta. Kõigepealt kinnitame oma sõprust. Me oleme mitu aastat sõjajalal seisnud, kuid nüüd peame unustama mineviku.“

Jarney võttis oma kohvrast pudeli ja valas osa ta sisust klaasidesse. Mõlemad mehed jõid ning surusid üksteise kätt.

„Uue sõpruse peale!“ ütles Jarney.

„Ja nüüd äri juure!“ ütles Max. „Peame otsusele jõudma, kas peame kontsentreerima oma jõupingutuse „maaussile“ või „teras-elevandile?“

„Seni näib „maauss“ olevat parem,“ lausus Jarney murelikult.

„Muidugi,“ kinnitas Max, „Mr. Wheelock näib eelistavat seda ja ta valitseja kah.“

„Kas valitseja tõesti kõneles „maaussi“ kasuks?“ — küsis Jarney.

„Jah, muidugi.“

„Säärane kaabakas, andsin talle hommikul 10 doll. ja lubasin 50 veel, kui ta kiidab „teras-elevanti“. Muidugi ei tulnud mõttessegi talle lisaks veel 50 doll. anda, kuid siiski oli tema poolt häbematus mind maha teha. Ei saa sellest aru!“

„See on väga lihtne,“ tähendas Max, „ma andsin talle 5 doll. ja lubasin 100 veel, kui ta... Kuna ma andsin talle poole sellest, mis teie, ja lubasin kahekordselt nii palju kui teie. Võitsin ta enda poole.“

„Kas te tõesti kavatsesite talle veel 100 doll. anda?“ Muidugi mitte. Vabrik ei tahaks ju sellest kuulda, ei taha teadagi altkäemaksudest. Isegi need 5 dollarit pean oma kulude arvele kirjutama, kas hotelli või söögi arvele.“

„Minu vabrik on täiesti samal seisukohal,“ ütles Jarney.

„Lähme siis edasi,“ ütles Max. „Demonstratsioon on seni tulnud „maaussi“ kasuks, kuna teie masin ju kõik see aeg kees.“

„See keemine oli väga ebaharilik. Minu mehaanik on praegu tallis, et saada asjale jälile. Seda pole meil varem iial juhtunud. On mulle täitsa mõistatuslik.“

„Väga lihtne,“ vastas Max. „Hiilisin eile kell 10 õhtul välja, ja vähendasin teie masina jahutust väikese puutüki abil 50% võrra.“

„Püha Mooses!“ hüüdis Jarney, „see on midagi uut minu jaoks.“

Max naeratas. „See tuli mulle meele vana triki põhjal, kui ma veel hobuseid ja eesleid müütasin. Tihti toimetasin ma mõne võistleja hobuse ninasõõrmesse väikese tükikese käsna. Selle läbi võis vaene loom ainult pooleldi hingata, ja kui ta proovisõidule ikka minu hobune. Samuti tegin ma nüüd ka traktori jahutajaga. Väga mõjuv abinõu. Sel puhul aga teeb mulle tõesti muret, et ta nii mõjuv oli, sest tahaksin Mr. Wheelockile siiski ühe „teras-elevandi“ müüa.“

„Miks mitte „maaussi“? Ta ometi näib meeldivat Mr. Wheelockile enam.“

„On ju õige,“ vastas Max, „ta tahab aga näha proovikundi. Ja seda, Mr. Jarney, ei saa ma läbi viia, sest kõik mu kuullaagrid on mokas, ja ma ei tea miks, mil viisil ja kuidas?“

„Väga lihtsalt,“ ütles Jarney, „ma hiilisin eile kell 11 öösel välja ja söötsin teie mootorile paar peotäit ventiili-lihvimispulbrit sisse, on midagi smirgelpulbri määrded sarnast ventiili lihvimiseks. Mind paneb imestama, et te masin nii kaua vastu pani.“

„Taevane Jumal,“ ütles Max. „Andke mulle veel üks lonks!... Seisukord muutub ikka keerulisemaks,“ ütles ta.

„Ta näib lootusetuna,“ konstateeris Jarney. „Teie hävitasite kõik võimalused, ja mina samuti teile. Mida võib seal veel teha?“

Tähtis
igale
auto-
oma-
nikule

Winchester

Parim abinõu auto-
parandustel ehk val-
gustuse kustumisel.

Ainuesindus
ja ladu:



Winchester

Valguseulatus pool
kilomeetrit. Kuivad
patareid.

O-ü. „SYSTEMA“ Tallinnas, Raekoja plats 5
(Voorimehe tän. nurgal)

„Usaldage mind,“ ütles Max. „Iial ei pea öeldama, et Max on pööranud selja vaenlasele. „Maaussiga“ on laul lauldud, kuid on veel üks võimalus jäänud „teras-elevandile“. Meie ei räägi midagi Mr. Wheelockile meie vabrikute ühinemist. Kuid homme lähen ma kui „maaussi“ esindaja ta juure, ja avaldan, et traktor lagunes koost, ning et ma loobun võistlusest. Vahepeal võib teie mehaanik selle puutükikese välja võtta, ja teie võite vanapoisile nii mitu päeva demonstreerida, kui ta tahab. Te võite öelda, et esimese päeva töötab halvasti seetõttu, et masin oli uus ja sisse töötamata.“

„Tore!“ — ütles Jarney.

Värskelt sõlmitud sõprus kinnitati Jarney pudelist viimse tilgaga, ja mõlemad soovisid üksteisele head ööd.

Järgmisel hommikul, pärast hommikueinet, oli Maxil väike jutuaajamine farmiomanikuga.

„Mr. Wheelock,“ ütles ta. „Ma pean teile midagi pihtima. Olin valmis teile suurt ülekohut tegema. Olin valmis teile müüma halva traktori, masina, mis ainult kümnendiku on väärt sellest, mis ta maksab. Kuid mu südametunnistus ei lase mind nii kaugele minna. Olen 20 aastat töötanud „maaussi“ vabriku heaks. Suurem osa sellest ajast olin uhke, esindades seda firmat; ta saatis kõige paremaid traktoreid turule. Kuid viimasel ajal olen saanud mulje, nagu paneks „maaussi“ vabrik vähem rõhku materjali headusele kui odavale valmistusviisile. Katsusin alul silmad kinni pigistada selle inetu tõsiasja ees. Kuid eile avati mu silmad, ja nüüd tean ma, et „maaussi“-traktor, sel kujul nagu teda praegu valmistatakse, pole palju parem kui hunnik vana rauda. Ei või kanda enam vastutvust, müües sarnaseid masinaid; võin teile ainult soovitada: ostke „teras-elevant“.“

„Aga teie traktor oli ometi parem kui see teine.“

„See näis ainult nii, Mr. Wheelock. Ta välimus köidab. Aga sisemus! Kui te mind ei usu, siis tulge ja ma näitan teile, mida ma eile õhtul nägin, kui ma „maaussi“ pärast ta päevatööd läbi vaatasin. Kõik kuullaagrid on läbi. Masinast on ainult varemed järel.“

„Well, well, well,“ ütles hämmastunud Mr. Wheelock. „Päris õnn, et ma sellest õigel ajal teada sain. Ja arvatavasti on teie härra kolleegi traktor sama halb.“

„Vastupidi,“ vastas Max, „see on suurepärase masin.“

„Eile aga kees ta ju kogu aeg!“

„See oli alles uus ja arvatavasti pole hästi sisse sõidetud. Kuid olen kindel, et ta tänasest peale hakkab laitmatult tööle, ja ma annan teile kui sõber nõu, ostke ta.“

Max viis imestunud Mr. Wheelocki välja põllule ja näitas talle „maaussi“ kuullaagreid. Enne veel kui nad oma ülevaatuse lõpetasid, ilmus „teras-elevant“ lagedale ja algas kündi. Niipea kui Max suutis vabandada Mr. Wheelockist, otsis ta valitseja üles, ja teatas sellele tähtsale isikule, et kui ta mõtleb oma 100 dollarile, siis olgu ta „teras-elevandi“ poolt. Künd kestis katkestamatult edasi; kuni lõunani oli „teras-elevant“ läbi künnud 18 aakrit. Ta töötab rohkem ja töötab kiiremini kui „maauss“ eelmisel päeval. Lõunajal tuli Maxile jälle kiri. Nagu eelminegi kiri, oli ka see „Maaussi“ vabriku müügiosakonna direktorilt ja kõlas järgmiselt:

„Eile teadaantud mõlema vabriku ühinemise põhjal on kindlaks määratud uus müügipoliitika. Ühendatud vabrikud valmistavad nii „maaussi“- kui ka „teras-elevandi“-traktoreid; kuid et lihtsustada tagavara-

osade saatmist ostjale ostjate teenimise mõttes, samuti müügi-kontsentreerimiseks, otsustati „maaussi“-traktoreid müüa ainult Mississippist läänepoolsetes osariikides, ja „teras-elevante“ ainult idapool Mississippit. Sellega ühenduses kontsentreerite teie oma maa-alal tegevuse „maaussi“-traktorite müügile, ja kõigile „teras-elevandi“-traktorite müüjatele on kohuseks tehtud teiega käsi-käes töötada. Täna peale ei müüda siis Missouris ühtki „teras-elevandi“-traktorit enam.“

Max tormas Jarney juure, kes luges parajasti samasisulist kirja.

„Nüüd töötab asi huvitavaks kujuneda,“ ütles Jarney. „Sarnast segadust pole ma veel läbi elanud. „Maaussi“ ei saa me vanapoisile küll müüa.“

„Ei,“ ütles Max, „vabrik on mulle ülesandeks teinud müüa „maaussi“. See rõõmustab mind väga. Vaatamata võistlusele „teras-elevandiga“ olen ma nii palju „maaussi“-traktoreid müünud, et ma seda ka edaspidi võin teha. Ei pea keegi ütleva, et Max Pemberton oleks tagasi kokkunud raskuste ees. Me müüme Mr. Wheelockile terve tosina „maausse“.“

„Aga kuidas?“ Küsis Jarney.

„Päris lihtne. Eile ohverdasin mina end ühendatud vabrikute huvidele, täna on teie käes kord, te olete ometi küllalt sportlane selleks, et ohverdada end üldse heaks?“

„Muidugi tahan ma hea kaaslane ja sportlane olla!“

„Suurepärase!“ ütles Max, teise kätt surudes. „Teie olete siis nõus?“

„Jah,“ vastas Jarney pisut kahtlevalt. „Aga mis võin ma teha? Mis võime me kumbki teha?“

„Jätke see minu hooleks ja tulge kaasa. 10 minuti jooksul olen ma Mr. Wheelockil „teras-elevandi“ igaveseks peast peletanud. Ja mõne päeva pärast annab ta tellimise poole tosina „maaussi“-traktorite peale. Tulge!“

Max viis kahtleva Jarney põllule. „Teras-elevant“ kündis edasi-tagasi ja käis kui kellavärk. Põllu teises otsas seisis Mr. Wheelock valitsejaga, ja kui mõlemad müüjad nende juure jõudsid, kuulsid nad valitsejat lausuvat: „Jah, ma muutsin oma otsuse. Usun, et „teras-elevant“ on palju parem.“

„Mr. Wheelock,“ ütles Max. „Mul on teile tähtsaid uudiseid. Tahan kõik tagasi võtta, mis ma täna hommikul ütlesin.“

„Kuidas?“ küsis Mr. Wheelock. „Just praegu kuulsin kahetsusväärseid tõsiasju, mis laimata tahtsid „maaussi“-traktori head nime, ja kaotavad „teras-elevandi“ vabriku kuulsuse igaveseks. Leidsin, Mr. Wheelock, et minu traktori kuullaagrid ei olnud sugugi halvad. Need kuullaagrid ei ole läbi mitte sellepärast, et nad oleksid halvast materjalist, vaid sellepärast, et üks kurjategija, keegi alatu lurjus on toimetanud vändakambri õlisse smirgelpulbri määret.“

„Kuidas te seda teate?“

„Tean seda, kuna kurjategija ise tunnistas üles oma alatu teo.“

Mr. Jarney tammus häbelikult edasi-tagasi.

„Kes oli see?“ küsis Mr. Wheelock. „Selle peaks raudu panema.“

„Ei“, tõrjus Max, „lubasin talle andestada, kui ta kahetseb oma süüd. Ta tahab kõik teha, mis ta võimuses, et kurja heaks teha. Tema ja mina oleme arvamisest, et „maaussile“ peaks veel võimalust andma demonstratsiooniks. Minu mehaanik tuleb varsti tagasi, et tarvilisi parandusi ette võtta, ja teile tõendada, et „maauss“ on ainuke masin, mida te võite osta.“

„Kuidas on aga lood „teras-elevandiga?“ Max krimpsutas nägu. „Teras-elevandi“ vabrikuga ei saa teie üldse äri teha. Isegi kui nende masin oleks nii hea kui „maaussi“ oma, ka siis ei võiks teie nende inimestega, juba lugupidamisest enese vastu, mingit tegemist teha. See seltskond koosneb võllaroadest, samasugustest nagu oli Mr. Jarney, enne kui ta õigele teele pöördus.“

„Nii siis oli see Mr. Jarney, kes toimetas smirgelpulbri teie vändakambrisse?“

„Jah, muidugi“, ütles Max, „seesama mees, kes nüüd lööduna teie ees seisab.“

Mr. Jarney aga seisis seal kõige muuna, kuid mitte lööduna.

„Te alatu kelm“, möirgas ta, „teil ei ole mingit õigust seda, mis ma teile omavahel rääkisin, edasi lubiseda.“

„Teie siis tõendate seda“, ütles Mr. Wheelock. „Te ei näi aga sugugi kahetseva patusena!“

Max astus Jarneyle lähemale. „Vaikige!“ sosistas ta. „Kas teie ei lubanud olla hea spordikaaslane, ja ohverdada end ühendatud vabrikute huvidele?!“

„Ei tule mulle meelegi lasta teid mängida süütu inglilt, kuna mind nimetate kurjategijaks!“ käratas Jarney. „Te olete samasugune aumees kui minagi!“ Ja pöördes Mr. Wheelocki poole: „See võrukael Pemberton asetab jahutusvee-torusse puutüki, mille tõttu vee ringvool oli poole võrra takistatud.“

„See oli siis teie masina keemamineku põhjus?“ päris Mr. Wheelock.

„Seda ei oleks teie ütlemata pidanud!“ karjus Max. „Nüüd olete terve äri rikkunud! Halloo, kes see on?“

Kaks meest liginesid farmi poolt. Üks neist oli mehaanik Jim, teine oli suurekasvuline, tähtsa välimusega härra, keda nad ei tunnud. Jim esitles oma saatjat.

„See on Mr. Burr“, ütles ta „ühendatud vabrikute uus müügidirektor.“

Mr. Burr surus kõigil kätt. „Sellest, mis see noor-mehe mulle on rääkinud“, ütles ta, „järeldasin, et siin on mitmesuguseid arusaamatusi ette tulnud. Otsustasin siis ise järele vaadata, mis õieti lahti on.“

„Võin teile öelda, mis lahti on“, pörutas Mr. Wheelock vahele, „kõik teie traktorimüüjad on võllaroad! Üks neist kelmidest raputas smirgelpulbri teise vändakambrisse, ja teine ummistas esimese traktori jahutussüsteemi. Mõlemad kurjategijad on mulle paari päeva jooksul rohkem valetanud kui üks surelik eluajal välja suudab mõelda.“

„Seal peab aga mingisugune eksitus olema“, katsumus Mr. Burr lepitada.

„Täiesti õige!“ ütles Mr. Wheelock. „Et ma need mõlemad petised oma farmi lasksin tulla, on kõige suurem eksitus mu elus. Nad ei ole aga enam kaua siin. Mõlemad mehaanikud võivad nii kauaks siia jääda, kuni nad oma masinad on ära koristanud, teised aga — kui teie viieteistkümne minuti jooksul kadunud pole, lasen teid välja visata!“

Ühes valitsejaga tüüris Mr. Wheelock farmi sihis. „Oodake pisut!“ hüüdis neile Mr. Burr järele. „Teie ei ole ometi oma kavatsust traktorite ostu suhtes muutnud?“

„Võite oma neetud traktorid turjale võtta!“ — hüüdis Mr. Wheelock. „Ostan nüüd, nagu alul kavatsesin, 10 eeslit!“

Mr. Burr pöördus mõlema müüja poole. „On see õigus, mis see mees ütles?“ küsis ta tõsiselt. „Kas teie, Mr. Jarney, panite smirgelpulbri „maaussi“ vändakambrisse?“

„Well“, ütles Mr. Jarney, „asjalugu oli niimelt nii...“

„Vastake mulle! Ja või ei?“

„Well, jah, ma tegin seda; aga see oli enne kui ma teadsin, et mõlemad vabrikud ühinevad. Ma arvasin...“

„Aitab! Ja teie, Mr. Pemberton, kas „parandate“ „teras-elevandi“ jahutussüsteemi?“

„Well“, ütles Max, „võtsin ainult tillukese puutükikese, ja see oli enam-vähem vaid nali...“

„See on kõik, mis ma teada tahtsin“, katkestas teda Mr. Burr, „teie kumbki ei ole müüjad, nagu neid vajame uues organisatsioonis. Andke oma lahkumispalved sisse ja sellega on lõpp.“

Ta pöördus Jimi poole. „Tule, ma tahan kuul-laagreid näha.“

„Seisukord“, ütles Jarney, „näib olevat sarnane, mida teie harilikult nimetate keeruliseks. Mida peame tegema?“

„Mulle on täiesti ükskõik, mis teie teete“, ütles Max. „Mis puutub minusse, siis on seisukord väga lihtne.“ Ta vaatas kella. „Täpselt kaks. Sõidan kell kolm St. Louis'i. Täna õhtul kohtun oma vana äriosa-niku Pete Johnsoniga; tal on ikka veel hobuste ja ees-lite äri. Lasen kenakese provisjoni kindlustada, ja homme keskpäeval on ta siin, ning müüb vanale Wheelockile 100 eeslit, kelle järele ta nii väga igatseb. Jah muidugi, Sir, ei pea kunagi öeldama, et Max Pembertonil poleks võimalik end keerulisest seisukorrast päästa!“



Dapolin-bensiin.

Standard Motor Oil

A.-S. „EESTI-PETROL“ Tallinn, S. Karja 4, tel. (20) 6-72.



Uudiseid auto-alalt.

„R 100“ ratastel.

„R 100“ õhulaevavõidurüü eesotsas seisvas Sir Dennistoun Burney leiutas hiljuti, et moodne auto on õieti väga ebaõnnestunud produkt. Raisatakse hobijõudu ainult tuule takistuse võitmiseks, mis on tingitud tänapäeva auto ehitusest. Peale mõne lennukitüübilise sport-auto ei leidu õieti ühtki ökonoomselt ehitatud autot. Nende faktide põhjal Sir Dennistoun Burney laskis ehitada auto, mis omab piiratud h.j., määratu sõidukindluse, mis on avar, laiade ustega, laiade telgede vahega.

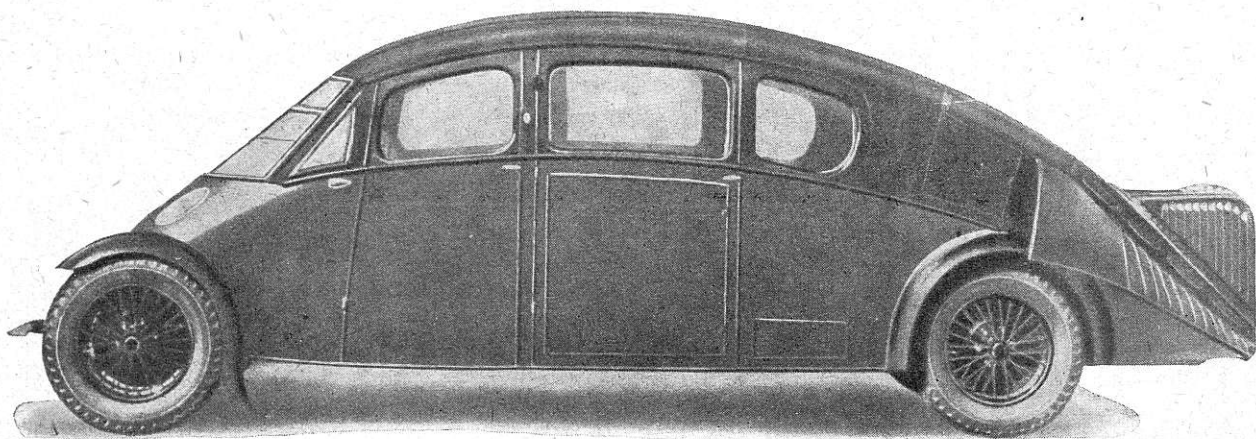
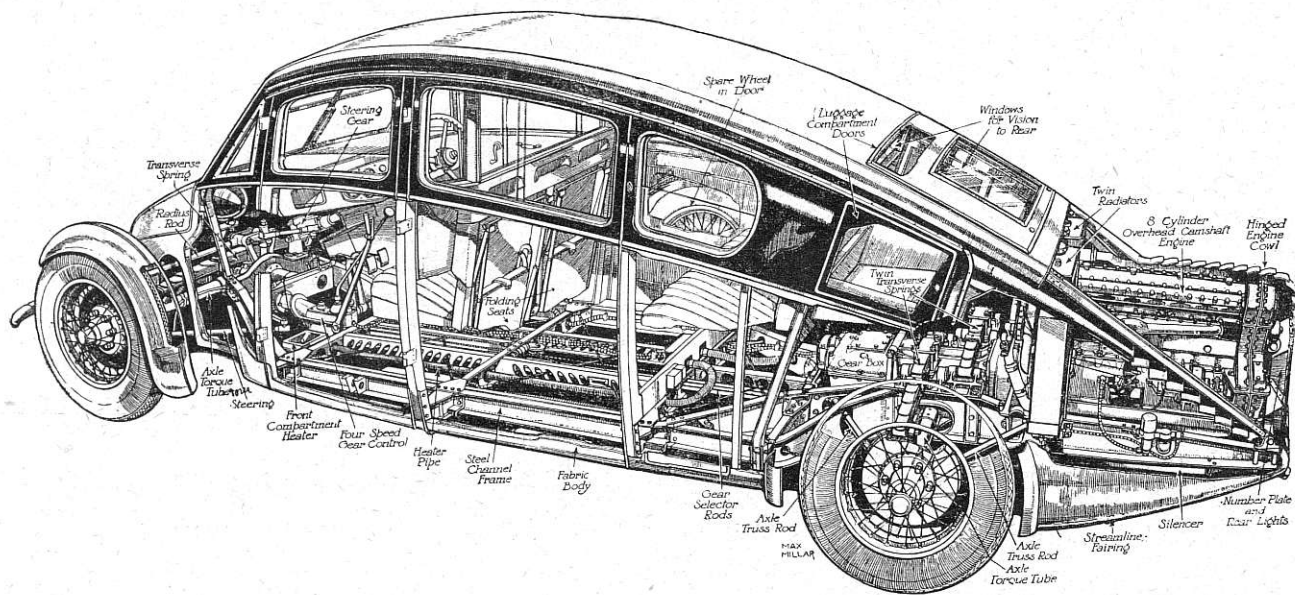
Seda autot näeme juuresoleval pildil. Telgede vahe on 12 jalga, 5 tolli, tagumiste rataste vahe 4 j. 8 t. ja esimestel 5 jalga. Iga ratas jookseb iseseisvalt, ja iga ratas on üksikult juhitud. Tagavararattad on külje-

sega käigukast. Auto võib lühikese ajaga saavutada üle 60 m. tunnis.

Mootor on varustatud kahe radiaatoriga, õhu-siselaskestorud asuvad tagumise porilaua kohal, õhk juhitakse kahe toru abil radiaatorist läbi; välja läheb õhk mootori kätte avaülest. Mootori osadele on kerge juurepääs. Jõuülekanne sünnib haruldaselt lühikese propeller-võlli ja hariliku differentsiaali läbi ratastele.

Mootori edeosa ja tagumiste istmete vahel on bagaaziruum, kuhu pääseb kahe ukse kaudu või ülevalt, lükates osa katusest tagasi.

Laternad asuvad sügaval, klaasseinaga aukudes, ning annavad küllaldaselt valgust ka kiirel sõidul. Proovisõidul selgus, et selle auto juhtimine sünnib ha-



kastis ja mootor asub taga. Ainsaks välisosaks on õieti ainult rattad ja poritiivad.

Mootor on 8-sil. Beverley-Barnes, 66 × 108 mm. (2,956 c. c.). Autol on traatkodaratega rattad ja Lockheed hüdraulilised pidurid.

Shassii alumine osa on täiesti lame ja sile.

Ede- ja tagaassi ei ole olemas, ning ees on pool-elliptiline vedru ühenduses paralleelselt asetatud kepsudega, mis ei vaja iial õlitamist ega mingit hoold. Seal, kus harilikult asub ass, on 2 pressitud-teras-kasti patareidele, signaalтору ja pisut tagapool asuv 14-gallooniline bensiinipaak.

Mootor asub shassii tagumises otsas, veel kauge- mal kui harilikult ass, kuna ette on ehitatud 4-kiiru-

ruldase kergusega. Sidur, pidur ja gaasistaja, kõik on kergesti käsitatavad, käiguvahetus ei sünnita mingit raskust. Sõidul ei ole tunda vibreerimist jalgade all, ei ole kuulda ka mingisugust müra. Näib, nagu kisuks mingi hiiglakäsi auto edasi. Vedrud on head ja sõidukindlus suur, tänu rataste iseseisvusele. Saavutati 121 km. tunnis, kuid mõne väikese paranduse tõttu võib sõita kuni 130 km. tunnis.

Auto sisemus püsib kaunis jahedana, nii et tarvilik on kunstlik soojendusabinõu. Kõige iseärasem sõidul oli küll see asjaolu, et sõites kiirusega 1,6 km. minutis, avatud esimeste akendega, ei tekkinud tuuletõmbust. Autosse sisse- ja väljaastumine on haruldaselt kerge.

„Mercedes-Benz“

uus kompressor-8-sil. mudel 45—280 h.-j. — Varustatud kuue kiirusega käigukastiga.

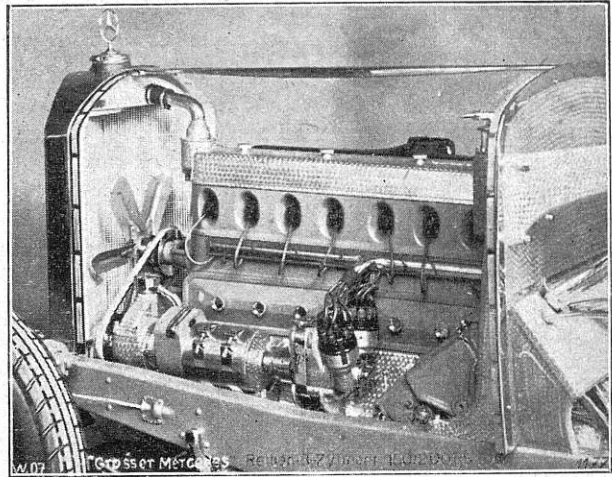
Autode algajaloost saadik on Mercedes püsinud eesotsas, esinedes alati mõne uuendusega. Mercedes leiutas vahetatava käigukasti ja mõne aasta eest kompressori. Sellepärast äratav meid teade uue auto ilmumisest, 45—280 h.-j., 8-sil.-kompressor-mootor ja ülekanne, mis annab 6 käiku edasi ja kaks tagasi.

Uus mudel on küll ennem määratud mugavust armastavale reisijale kui sportlasele, kes rahuldub ainult kiirusega. Telgede vahe on 12 jalga 4 tolli ja rataste vahe 4 jalga 11 tolli. Silindriplokk on nikkel-kroomrauast ja karteri alumine ning ülemine osa on alumiiniumist. Väntvõll on kroom-nikkel-terasest. Kahekordne süüde ja karburaator on varustatud automaatse kiirenduspumbaga. Shassii on väga madala ehitusega, raam ulatub kummaldi otsal üle asside. Pikad pool-elliptilised vedrud, neljarattapidurid tegutsevad vaakuum servomehhanismi abil. Samuti on uus shassii varustatud tsentraal-määrimissüsteemiga.

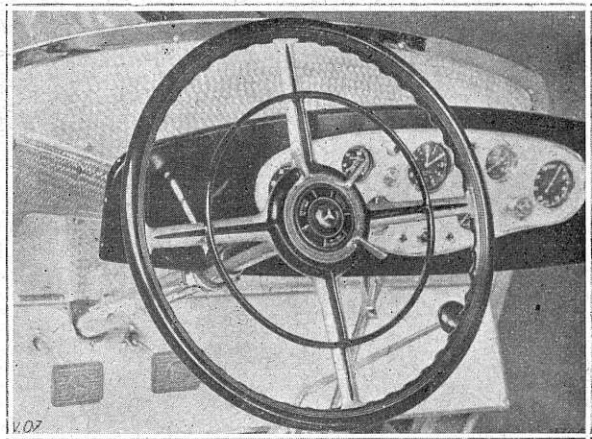
Silindrite läbimõõt ja kolvikäik on 95 × 135 mm. (7,655 c. c.) ja piduri h.-j. 280. — h.-j. R. A. C. järele on 44,75. — 12-voldiline Bosch elektriseadis, 225-vattiline dünamo ja 75 amp.-tunnil. patarei. Üldpikkus ühes kaitseraudadega on 18 jalga, ilma kaitseraudadeta 17 jalga 1 toll, üldlaius 6 jalga ja kõrgus kinnisel autol 5 jalga 5 tolli.

Samuti huvitav on „Mercedes-Benz“ Maybach käiguvahetuskast, millel on kuus käiku. Vahetatavad käigud on ehitatud peaaegu käigukasti ja asuvad kolme normaalkäigu ees, mistõttu kast ei ole suurem kui harilik nelja-kiirusega ülekandeüksus.

See käigukast võimaldab kõrgeima keskmise kiiruse, tasase käigu ja 20% kokkuhoidu bensiinikulus. Uut mudelit ja kuue kiirusega käigukasti võis näha Pariisi autonäitusel.



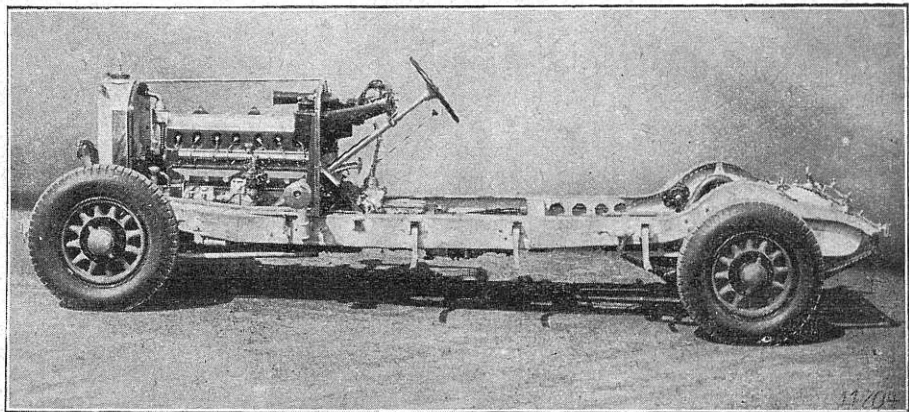
Mercedes-Benz mootor.



Mercedes-Benz rooliratas.

Uus Suur Mercedes-Benz

7,7 liitr. auto shassii.



Maybach esineb veel tugevama 12-sil. autoga.

1930. a. Pariisi autonäitusele ilmus Maybach ootamatult uue, veel tugevama 12-sil. autoga, mis on 200 hob. j. ja 8-liitrilise sil. mahuga.

1930. a. alul väljatoodud „Maybach 12“, 7-liitrilise mootoriga, 150 h. j., võitis kohe suure poolehoiu, nii et Maybachil oli võimalus esineda veel tugevama tüübiga.

200 h. j. auto „Type Zeppelin“ eriliseks uuenduseks on Maybachi 4-kiirusega käiguseadeldis, mida võib lülitada siduri abita. Siin on lahendatud käiguvaheuse probleem otse ideaalsel kujul. Juht vabaneb tülikast käiguvahetuse ettevalmistusest ja võib täielikult pühendada oma tähelepanu liiklemisele ja sõiduteele.

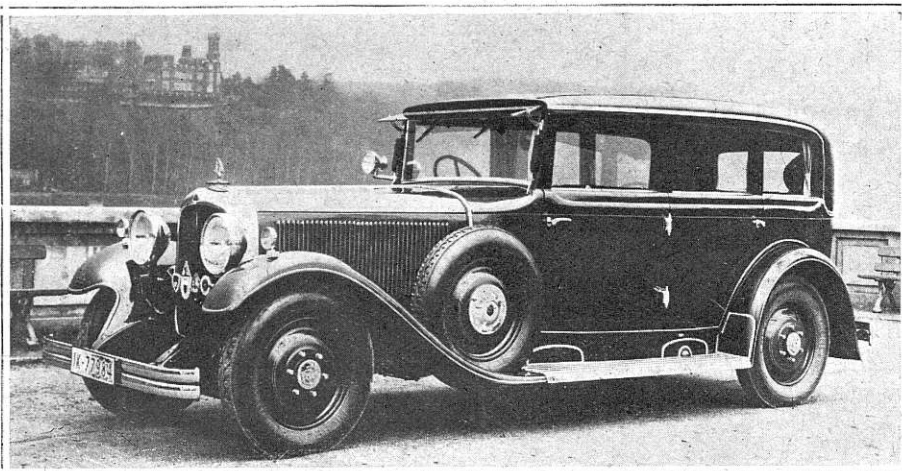
Spordimehele, kes armastab kiirust üle 150 km. tunnis, samuti tugevate autode austajatele, on „Maybach 12 Type Zeppelin“ kahtlemata ideaalseks sõidukiks.

Uus Maybach kiirkäiguseadeldis.

Tuntud firma Maybachi kiirkäigu ehitajad on saavutanud kombineeritud kiirkäiguseadeldisega tarviliku täienduse lülitamisele ilma sidurita. Selle uue käiguseadeldise juures on kiirkäigu mehhanism ühendatud hariliku käiguseadeldisega üheks tervikuks. Põhimõte seisab selles: jagada jõuülekanne nii soodsalt, et sõiduks kasutatakse kõige kohasem mootori tiirude arv, vähendades lülitustööd miinimumini. Lühikese ajaga võib saavutada suurim kiirus, ilma et vähendataks mootori eluiga kõrge tiirude arvu läbi.

Ka madalamatel käikudel on võimalus lülitada, nii et kasutamiseks on öieti 6 kiirust, millest harilikult aga tarvitatakse ainult 4.

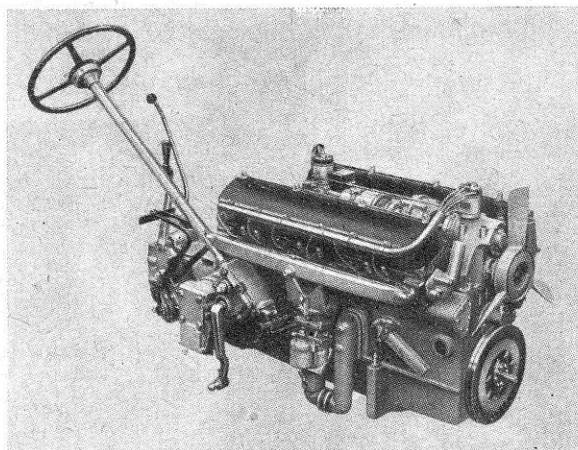
kusjuures kiirkäik seltsib 2. käigule. Hammasrataste vigastusi ei tule ette ka ettevaatamatul käiguvahetamisel.



„Maybach“ 12-sil.

Pullmann-limusiin.

Lülitus: 1. ja 2. käiku tuleb vahetada harilikul viisil, kuna kõige enam tarvitatavatel käikudel 3. ja 4. (kiirkäik) lülitamine sünnib tüüri- ja asuva väikesel kontrolli abil ilma sidurita. Eriti kohane on see asjaolu, et soovitud lülitus kohe ei järgne, vaid kontrolli edasiasetamisega on tehtud ainult ettevalmistus selleks. Alles soovikorral, kui mõlemad käed jälle asuvad tüüri- ja asuva väikesel kontrolli abil, lülitatakse käik lihtsalt gaasi ära võttes ja jälle kohe gaasi andes. Kui aga kõrgetel määritel vajatakse kolmandast madalamat käiku, siis on lülitamine eriti soodus, kui kõigepealt viiakse kiirkäigu kontroll soovitud käiku ja siis parajal momendil lülitatakse käik normaalsel viisil käiguvahetuskangi abil,

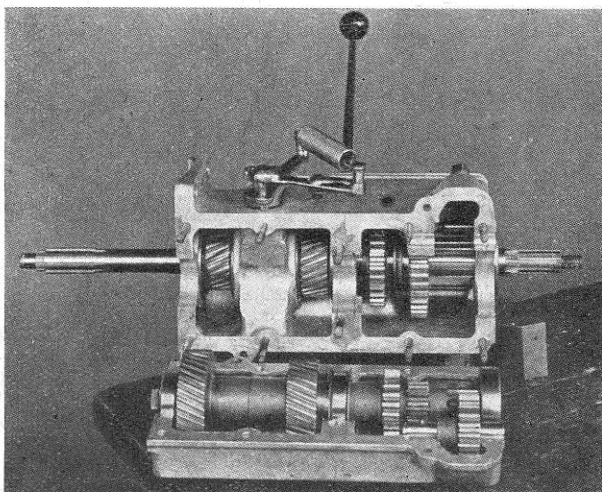


Maybachi uus 12-sil. mootor.

Ülekandetingimused: Maybachi kiirkäigul, tüüp SG W 25 u, 2,5—3-liitriliste sil. mahuga autode jaoks, on ülekandetingimused järgmised:

1. käik	4,63:1
1. käik ühes SG	3,2 :1
2. käik	2,45:1
2. käik ühes SG	1,7 :1
3. käik	1,44:1
kiirkäik	1 :1
tagurpidi-käik	4,64:1

Tagumisele assile on ette kirjutatud vahakord 1:4 kuni 1:4,5, nii et kolmandas käigus oleks vahakord 1:5,7 kuni 1:6,4. Maybachi kiirkäiguseadeldise võib sisse ehitada igasugusele autole igas suuruses.



„Maybachi“ kiirkäigu seade.

Kaubanduskontor PAUL SANDER

Telegr. aadress: Sanko
Kõnetr. (2)32-38

Merepuiestee ja Inseneri t. nurgal
(Gr. Marina kõrval) nr. 3/12

Bensiin, petrooleum, nahvta, määrdõlid jne. ★ Müük sisterni ja vaadi viisi

Bensiini jaamad Tallinnas: Inseneri tänav nr. 3
Vaksali puiestee nr. 2

„Chrysler“ - autod 8-sil. mootoriga.

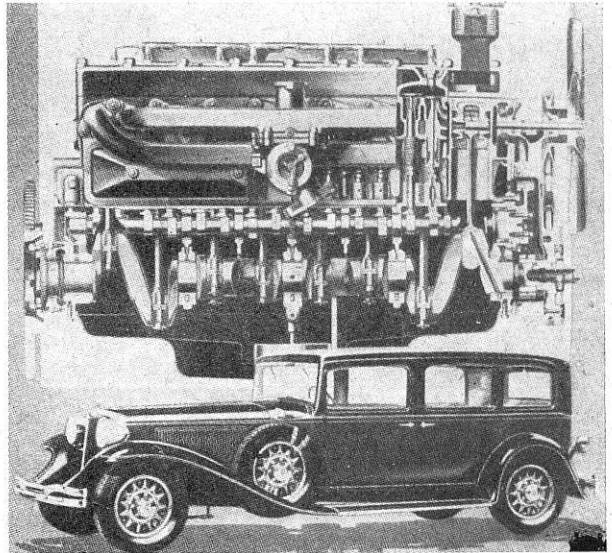
Chrysler autovabrik valmistab ja saadab turule oma esimesi 8-sil. autosid.

„Chrysler 8“ mootor on 80 h.-j., silindrite läbimõõt 3 tolli, kolvikäik 4¼ tolli ja maht 240,3 kuup-tolli.

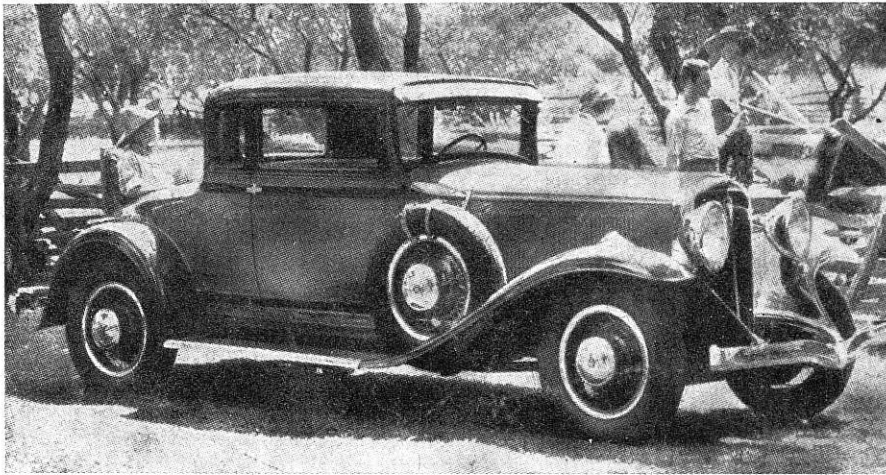
Uue mudeli vāntvõll asub 5 pealaagril. Vāntvõll kaalub 69½ naela. Neljaratta hūdraulilised, sisemiselt laienevad pidurid 12-tollilise läbimõõduga trumlis, mis reageerivad kõige väiksemale vajutusele jalgpidoril.

Ede- ja tagavedrude üldpikkus on 90¾ tolli, kummalgi autoküljel 8 lehte igas kompleksis, 2 tolli lai. Pool-elliptilised vedrud on asetatud kummile. Ka on „Chrysler 8“ varustatud hūdrauliliste tõukeleevendajatega.

Pildil: üleval uus 8-sil. mootor; all: 7-istm. „Chrysler“ Imperial-Sedan.

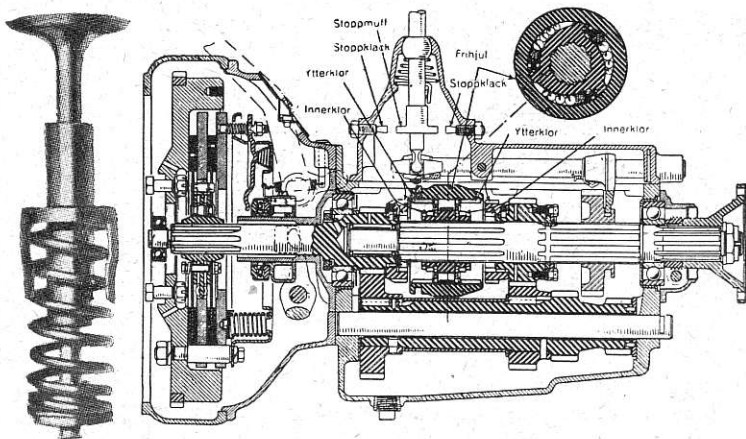


Vabajooks uutel „Studebaker“ mudelitel.



„Studebaker“ 1931. a. mudel 8-sil. „President“ kabriolett, uuendatud radiaatoriga.

Vabajooksu printsiip võimaldab vahetada käike teisest kolmandasse ja kolmandast teise igal kiirusel



Mootori vabajooksu seadeldis.

ning ilma sidurit tarvitamata. Sidurit vajatakse ainult auto käimapanemisel ja peatamisel.

See hoiab kokku bensiini ning õli ja kindlustab suurema ökonoomsuse mägisel teel ning elava liiklemise seas. Telgede vahe on uutel mudelitel pikendatud 135 kuni 136 tollini „Presidendil“ ja 125 kuni 130 tollini väiksemal „Presidendil“. Uue „Commanderi“ telgede vahe on endise 120 tolli asemel nüüd 124 tolli.

Uus 8-sil. „President“ on nüüd 122 h. j., 8-sil. „Commander“ h.-j. on suurendatud 80 pealt 101 h.-jõule. Mootorid on kõik 8 sil. L-tüüpi. Bohnalite kolvid. Vāntvõll asub 9 laagril. Karburaatorid on varustatud õhufiltriga, samuti on filtrid bensiini- ja õlisüsteemi.

Uued mudelid on varustatud Duo-Servo tüüpi piduritega, mis uuel „Presidendil“ on 15×2¼ tolli, uuel „Commanderil“ 13×1¼ tolli. Pidurid on sisemiselt laienevad ja täiesti veekindlad. Käsipidur on kõigile neljale rattale. Rool ja esimesed istmed on reguleeritavad.

„Auburn“ mudel „8-90“, 8-sil. sedan.

Individaalsete omadustega hea, odav auto.

Ameerika autod, nagu öeldakse, sarnlevad kõik üksteisele. See võib olla osalt õige, kuid on tähelepanuväärne, kui võrd üks auto võib erineda teisest, kui temaga sõita, kuigi need väliselt vägagi sarnased.

„Auburn 8-90“, nagu nimetatakse vähemat 8-sil. mudelit, on ilusa välimusega auto, mis peale erilist

tüüpi tuulekaitseklaasi ja iseloomustava radiaatori, ainult vähe erineb suuremast osast Ameerikas ehitatavatest autodest. Kui sellega aga korra sõita, siis selgub, et mootor on ebaharilikult painduv isegi moodsa 8-sil. auto jaoks, ning omab selle raskelt defineeritava mõiste, olla tõesti hea.

See on fakt, et mootor töötab väga pehmelt, mis tähendab, et ta on sama paindub kui tasane ning töötab vahetpidamatult (kui sõitja seda soovib) 55 miili (88 km.) tunnis. Veel enam, ka kõige suurema kiiruse juures ei hakka mootor uluma, nagu võiks oletada sarnasest suurest masinast, kuna normaalsel kiirusel 30 kuni 40 miili tunnis on vaevalt kuulda mootori töötamist. Katsetel kolmanda käigu maksimaal-kiirus oli 80 miili (128 km.) tunnis, esimesel ja teisel käigul 25 ja 45 miili.

Nii siis juba ainult mootori poolest võib „Auburni“ nimetada omaette tüübiks, ja fakt on see, et mootor on parem kui ühelgi kaheksasil. autol, mille hind aga märksa kõrgem.

See kergus, millega „Auburn“ tõttab märke, on imekspandav, mis isegi üllatab tänapäeva hellitatud ostjaid. See auto võib saavutada 65 miili (105 km.) tunnis kõige lühema aja jooksul, mis on väga kasulik elava liikumise keskel, samuti võib ta sõita vabalt 6 kuni 7 miili tunnis, ilma et tarvitseks vahetada käiku, kuna sealsamas ta võib ronida märke, võttes enne veel kaks teravat kurvi, sealjuures kiirusemõõtja ei lange alla 25 miili tunnis.

Auto käsitamine on väga lihtne; rool on meeldivalt kerge ning ilusakujuline. Juht ei tunnegi tõukeid halval teel, kuna need ei kandu üles. Sidur on samuti lihtne käsitada, mida kiitvalt peab nimetama. On vaja ainult kergelt vajutada pidurile. Pidurid on hüdraulilised, usaldusväärsed ja tõesti head.

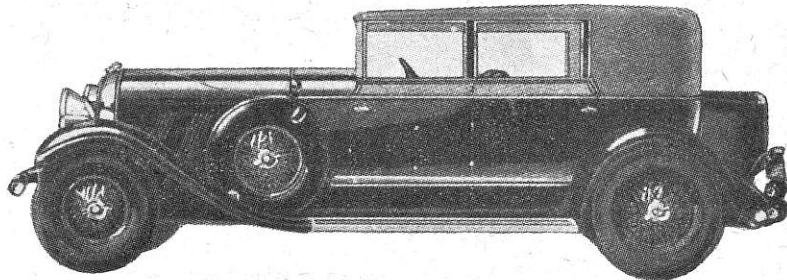
Teel seisab „Auburn“ hästi, ilma mingi libisemiseta, ning kinnise auto kohta võtab ta kurvid haruldase kindlusega. Vedrutavus on meeelpärane kõigile seestistujatele, kuna toukeleevendajad töötavad üksikult.

Auto sisemus on hea polsterdusega ja mugavate

istmetega, taha mahub vabalt kolm inimest. On olemas käetoed, taskud igal neljal uksele ja kõik kuus akent on allalastavad, samuti on olemas harilik jalatugi, laelamp ja eriti ilusad tuhatoosid tagumiste sõitjate jaoks.

„Auburni“ tuulekaitseklaas ei ole vertikaalne, nagu harilikult kinnistel autodel, vaid längus, nii et öösel ei segaks järgivate autode tuled.

Instrumentid on asetatud maitserikkalt, ilma liialdusteta, ja valgustatud kaudselt, kuid väga efektiivrikkalt.



Phaeton-Sedan 8-sil., 16/100 h. j.

Instrumentlauale on asetatud kiirusenäitaja, mootori termomeeter ja tõesti täpne bensiinimõõtja.

Käivitaja asub samuti instrumentlual, mida paljud eelistavad jalastarterile, kuna tulede kontroll on asetatud rooliratta keskele.

Automaatne tsentraalmäärimine on samuti teguriks, mis võtab omanikult palju ebameeldivat tööd.

Üldiselt on „Auburn“ väga meeldiv auto, terve rea omapärasustega ja mõistliku hinnaga.

„Auburn“-autoga tehti katse Sinclair Motor Concessions, Ltd., 2, Mill Street, Conduit Str. W. 1. Londonis. „The Autocar“.

Veoauto tagasildade tüüpidest.

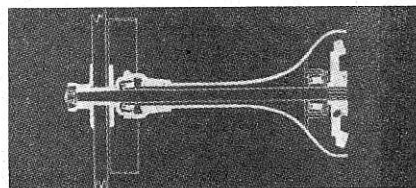
Teatavasti liigitatakse autode tagateljed järgmiselt: koormatud, poolkoormatud ja koormamata poolteljed. Toon lühikese kirjelduse nende ehitusest.

Koormatud poolteljed. Tarvitusel peamiselt sõiduautode ja vähemate veoautode juures (vaata joonis 1). Selle ehitusviisi juures on tagumine ratas kinnitatud tugevasti pooltelje külge. Harilikult asub ratas koonilise pooltelje otsas ning on kinnitatud mutri ja kiilu abil. Ratta mahavõtmiseks on tarvilik eriline ratta äratõmbaja. Laager asub seespool ratast ning on harilikult ühe- või kaherealine rull- või kuullaager. Selle ehitusviisi juures toetub auto tagasillale langev koormatus täieliselt pooltelgedel. Samuti annavad poolteljed ratastele edasi keerlemise jõu. Seetõttu on pooltelged koormatus siin õige suur: esiteks painde ja teiseks keerlemise peale. Kuna laager asub seespool ratast, siis on painde mõju võrdlemisi suur ning kahjulik nii poolteljele kui laagrile, lühendades nende eluiga. Odavamate autode juures on need laagrid — kuullaagrid, kallimate ja paremate autode juures üldiselt aga ühe- või kaherealised rull-laagrid.

Meie oludes, kus veoautod ja autobused õige tihti üle koormatakse ja teed auklised ning porised, on koormatud pooltelgede murdumised ja pooltelgedele laagrite purunemised õige sagedaseks nähteks. Tegelikult määravad poolteljed ja vedrud auto ülekoormatuse. Vedrude kandejõudu on võimalik suurendada lisalehtede juurepanekuga. Seevastu aga pooltelgi ja laagreid olemasoleva auto juures on õige raske, kulukas ning tihti võimatu muuta. Seetõttu koormatakse üle poolteljed,

ja nende laagrid, tagajärg on murdunud poolteljed ja kiiresti kõlbatuks muutunud laagrid.

Pooltelgede jämedus selle ehitusviisi juures on harilikult 35—70 mm. Nagu tegelikud kogemused näidanud, on meie teelude juures poolteljed alla 50 mm. läbimõõdu vähegi raskemate vedude tarvis nõrgad. Ras-

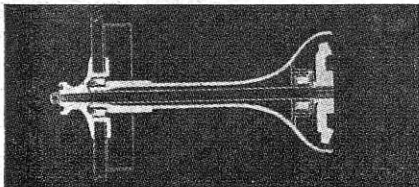


Joon. 1.

kemate (2—3 tonni) koormate tarvis peavad poolteljed olema läbimõõdult vähemalt 60 mm. Siinjuures võib tähendada, et poolteljed, mis asuvad rull-laagritel, kannatavad suuremat ülekoormatust, kuna kuullaagrite kandejõud on vastavalt väiksem ning need on tõugete vastu vähem vastupidavad. Tuleb tegelikult õige tihti ette, et esmalt kulub ning puruneb kuullaager ja rikub pooltelje nii, et mõlemad tulevad uuendada. Et laagrid ja poolteljed võrdlemisi kallid, siis on nende uuendus ka küllalt kulukas.

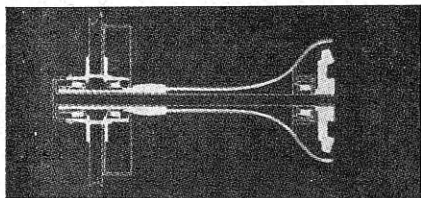
Poolkoormatud poolteljed. Järgmine tagasilla tüüp, mis vähem tarvitusel, on nõndanimet. poolkoormatud pooltelgedega (vaata joonis 2). Siin kannab osa taga-

sillale langevast koormatusest tagasilla kest, kuna ainult osa langeb pooltelgedele. Sarnase ehitusviisi juures on pooltelje koormatus väiksem ning pooltelje murdumine harvem ettetulev.



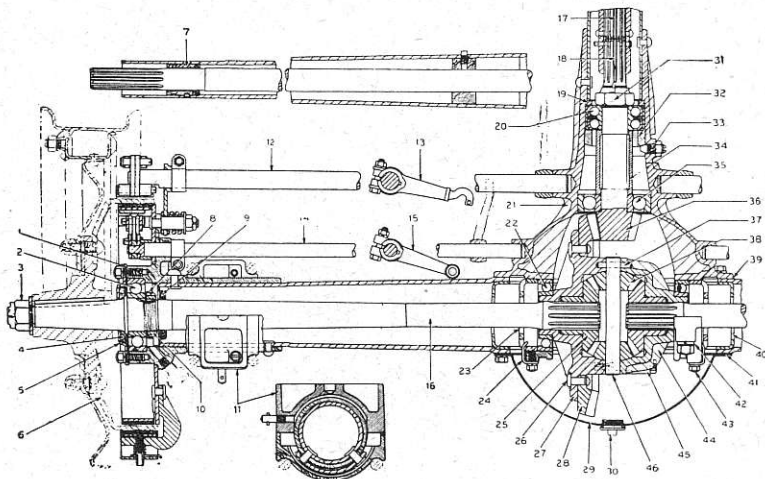
Joon. 2.

Koormamata poolteljed. Kolmas tagasilla tüüp on koormamata pooltelgedega (vaata joonis 3). Sarnane ehitusviis on üldiselt tarvitusel parematel ja suurima kandejõuga autodel. Terve tagasilla koormatus langeb siin tagasilla kestile ja poolteljed on, nagu nime-



Joon. 3.

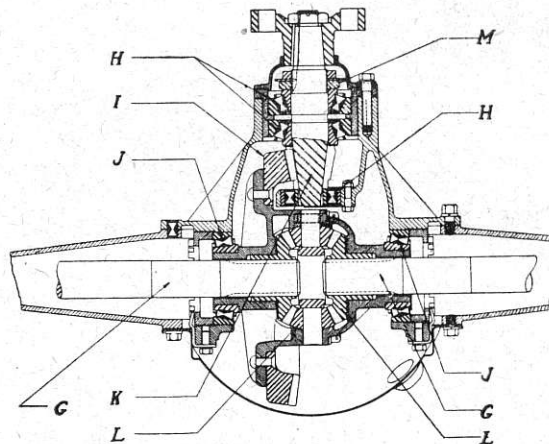
tus juba ütleb, koormamata, nende ülesandeks on ainult keerlemise jõu edasiandmine ratastele. Pooltelje võib võtta välja, ilma et oleks tarvis võtta ratas otsast ära. Ka võib autot teise järel pukseerida, kui mõlemad poolteljed on katki või välja võetud. Koormatud pooltelgedes juures seevastu kukub aga pooltelje murdumisel harilikult ratas otsast.



Joon. 4.

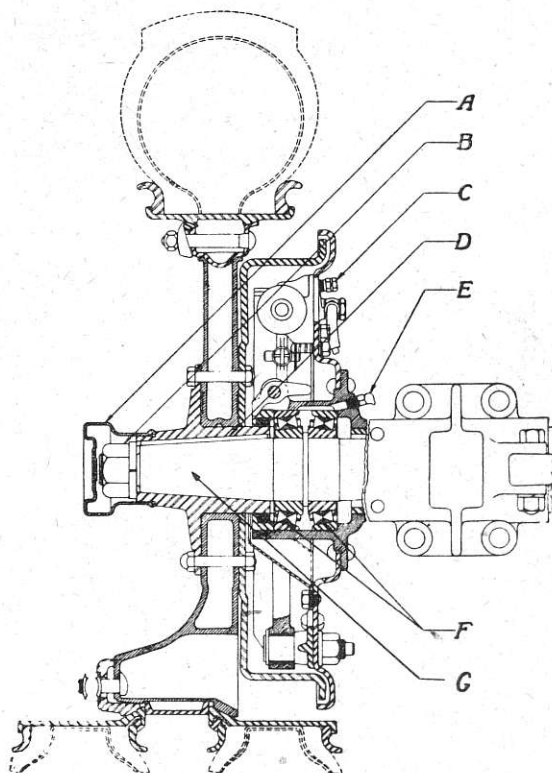
Sarnane koormamata pooltelgedega ehitusviis on üldiselt kõige vastupidavam. Tagasilla kesta, mis terve koormatuse kannab, on võimalik ehitada ning on ka tegelikult ehitatud nii tugev, et selle murdumist vaevalt ette tuleb. Selle ehitusviisi juures on laagrid asetatud kestile. Niiviisi on laagrid suurema läbimõõduga ning nende kandejõud on suurem. Siin on pooltelgedes murdumine ja laagrite purunemine ka suure ülekoormatuse ja tõugete juures haruldane nähe, eriti siis, kui tarvitusel on rull-laagrid, mis oma ehituse tõttu suurema kandejõuga ja tõugete vastu vähem tundelised.

Jõu ülekande differentiaalile. Selleks on praegu üldiselt tarvitusel kaks viisi: hammasratastega ja teo abil. Viimane ehitusviis on harvem tarvitusel ja seda peamiselt ainult raskeveo (üle 3 tonni) autodel.



Joon. 5.

Hammasratastega ülekande juures võib näha lahkuminekut peamiselt ainult laagrites. Joonisel 4. on näha ehitusviis, mis tarvitusel odavate autode juures. Joonisel 5. on näha ehitusviis, mis tarvitusel paremate autode juures. Esimesel juhul on tarvitusel kuullaagrid, mis asetatud ainult väljaspoole vedaja hammasrattast. Teisel juhul on tarvitusel rull-laagrid ning need on asetatud mõlemale poole hammasrattast. Kuna rull-laagrid omavad suurima kandevõime, siis on loomulik,



Joon. 5-a.

et sarnaste laagritega varustatud ülekande on ka märksa tugevam ning suurema vastupidavusega. Peale selle on rull-laagrid reguleeritavad, mis oma korda suurendab selle ülekande eluiga. Kuullaagrite juures puudub reguleerimise võimalus. Seetõttu on raskeveo autode juures peaaegu üldiselt ainult joonis 5. näidatud tüüpi ülekande tarvitusel.

Autoõnnetus.

Verneril oli ilus limusiin, Mial aga väle kaheistmeline sportauto. Mõlemad autod olid naabrid „Üksmeele“ garaažis. Garaaži nimi oli õpetlik ja paljutootav, kuid Verneril ja Mial polnud midagi ühist.

Just vastupidi, nad vihkasid üksteist sarnases tempos, mida kannatavad välja ainult autosõitjad. Nad olid kõige vihasemad vaenlased, kes kunagi elanud päikese all. Tahtis Verner garaažist autoga väljuda, sules Mia oma autoga tee. Kavatses Mia pikema reisi ette võtta, istus Verner kindlasti bensiinipumba juures ja laskis esiteks oma auto paagi täita ning siis veel tagavaranõu. Sealjuures katkes ootajal 16 korda kannatus. Lõpuks küsis Verner vastutulelikult:

„Kas teie soovisite ka bensiini, armuline preili? Seda ma ei teadnudki. Mul on tõesti kahju, et pidasin teid nii kaua kinni. Jah, kui ma oleksin teadnud seda! Aga nüüd on ju koht vaba. Palun väga!“

Siis sõitis ta suuremeelselt minema, näol kavaleri ilme, kes oma kohuse täitnud, kuna Mia vihast väriseva häälega nõudis 20 liitrit.

Pesi Verner oma autot, siis jäi häbematu sportauto alati tagumiste ratastega vastu veetoru seisma, ja kui Verner otsis veallika sulgemise põhjust, nihutas Mia auto pisut eemale ja armas naaber sai korraliku vanni. Kättemaks ei jäänud tulemata, sest millega seda seletada, et limusiin kaitserauaga lükkas Mia veeämbri ümber. Ja, jah, nii see oli, terve garaaž rõõmustas sellest. Sõitis Verner paremalt, tormas Mia pahemalt poolt ringi, et siis sõita üksteisest maanteel kordamisi mööda. Märkas Mia Vernerit tee ääres süüteküünalt vahetamas, vähendas ta sõidukiirust miinimumini ja laulis vähem puhtalt kui kahjurõõmsalt:

„Ikka aeglaselt, ikka aeglaselt edasi,

Et naabri auto võiks mööduda sedasi!

Surus siis gaasipedaalile, ja enne kui Verner talle oleks jõudnud mõne vandesõna järele saata, oli ta juba kolm S-kurvi edasi jõudnud. Kuid rahustu süda! Mõni kilomeeter eemal tegutses Mia juba tööriistadega. See ei olekski nii hale olnud, aga et Verner lähenes, see oli kibe tõde. Mia ronis auto alla ja uuris õlipaaki. Oleks pidanud igauhele selge olema, et siin ei taheta juttu ajada ja edasisõit on enam kui soovitatav. Kuid midagi sarnast ei juhtunud. Juhus oli liigagi soodus. Limusiini-uks paugatas, Verner väljus autost. Jalad sportauto all ronisid veel kaugeemale.

„Preili Mia? (mingit vastust). „Aga prl. Mia, kes siis peidab end nii? Ma ei saa kuidagi uskuda, et ainult teie jalad üksi teevad autosõite. Kas te ei soovi oma armast naabrit tervitada? Te ju tunnete mind? Mina olen, Verner „Üksmeele“ garaažist. Aga preili Mia, te pole ometi kuri, et ma lasksin teil garaažist välja sõites tee sulgeda? (Milline häbematus, Mia baromeeter näitas tormi!) Ma mõtlen, et garaažis, kus igasugused abinõud käepärast, on need nakkimised ju päris kenad. Pealegi kui üks-teist... hm. hm... siis ikka nokitakse... (Mia kobas tugeva kruvikeeraja pihku.) Aga siin, maanteel, tahame vaenukirve maha panna. Automobilist ei tohi teist hätta jätta. (Ta on siiski aumees, mõtles Mia, ja ilmus kuni taljeni nähtavale.) Kahjuks aga on sageli kuulda, et automobilistid ennem üks-teisest mööda sõidavad, kui et nad abiks on. (Mia nägu tuli nähtavale. Pisut õline küll, aga midu armas nagu alati.) Rattasõitjad peaksid meile siin eeskujuks olema. Nad hoiavad ühte ja aitavad üks-teist. (Mia tõusis süüdlasena, Verner võttis sigareti.) Meie, armas prl. Mia, tahame olla oma kolleegidele eeskujuks!“

„Teil on õigus,“ tunnistas Mia ja häbenes tublisti. Rõõmsalt ulatas ta oma käe, mida Verner tugevasti surus. „Unustame vaenu, ja aitame üks-teist.“

„See on tubli,“ kiitis Verner, kusjuures ta kavalalt naeratas. „Kui ma teid nii auto all nägin lamavat, ja me ometi üks-teist aidata tahame, siis tärkas mõte“ — ta näitas oma sigaretile — „Mul pole nimelt tuld. Teil ehk leidub tulitikke?“

See oli hirmsam kui kahekordne assimurd.

„Mu härra,“ käratas Mia, „te võite pärast mu autot pesta.“

Aga limusiin oli juba läinud. Võis ainult näha kätt, mis andis märku mitte liig kiirelt sõita. Sel päeval ei näinud nad üks-teist, aga öösel kohtusid nad maanteel Koppingi ja Loosi vahel. Mõlemad märkasid kohe, kes seal vastu tuli. Muidugi oli arusaadav, et tuld ega kiirust ei vähendatud ja nii sõitsid mõlemad pimestatult üks-teisele otsa. Kes ei taha näha, peab tundma. Kaheistmeline sportauto oli muljutud, kuna Vernerit kaitseraud näis plekiproovina. Pealegi ligines Koppingi poolt vabatahtlik tuletõrjujate salk ühes korralvuriga. Mõlemad naabrid kirjutati üles. Kuna üks tuletõrjujaist arvas kuulnud olevat ka kõlbusevastaseid sõnu, võeti nad kaasa ja areteeriti. Verner ja Mia asetati pritsimajja, mis täitis vangla aset. Vaht seati ukse ette ja uks keerati lukku. Vangide kinnisidumisest loobuti, kuna rotid võivad närida nõõrid nii-kui-nii katki! Mõlemad vangid istusid üks-teisest nii kaugel kui võimalik, Verner vana kasti otsas, Mia õlekool.

„Loodetavasti ei tule tormi,“ ohkas Verner.

„Te muidugi kardate?“ narris Mia, „kui rumal, et mammil pole oma väikese poja juures.“

„Tormi pärast olen päris rahulik,“ sõnas Verner. „Aga mis teha rottidega. Vaesed loomad tahavad ju ka süüa, ja õlekoost nad midagi ehk leiavad.“

„Lakake, vastik inimene,“ karjatas Mia teisest nurgast ja hüppas üles. „Nad on vist juba mu suk-kade kallal.“

„Kuulake, prl. Mia! Pange tähele, nad on juba siin, need armsad olevused. Aga mulle on ükskõik; siia kasti otsa nad juba ei roni. Kui kahju, et teil pole ka säärast kasti!“

„Kas seal on veel ruumi?“

„Täna, minule jätkub. Miks te küsite? Ah nii! Ja, kahjuks ma ei saa teile ruumi teha. See tähendab, kui te väga palute.“ Mia tahtis vihaselt loobuda, kuid kuuldes kraapimist ja nagistamist, ta juba istuski karjal naabril peaaegu süles. Siis ei olnud enam rottidest juttu, isegi Mia märkas, et neist loomakestest polnud enam kuulda.

„Jah,“ naeris Verner. „Ma ei saa ju ühelajal sinu ümbert kinni hoida ja kasti küüntega kraapida.“ „M-i-is?“

Peaaegu oleks uus tüli tekkinud, aga siis võitis mõte, et üks automobilist peab teist aitama, ja asjad olid jälle korras.

Hommikul katsusid nad põgeneda ühisel jõul „vanglast“; kuna vabatahtlikud tuletõrjujad olid kustutanud eelmisel õhtul oma janu liig põhjalikult, ei osutunudki see väga raskeks.

Tuletõrjujad said näha ainult kihlakaarti, millele nad vastasid telegraafi teel:

„On teile üsna paras. Inimene peab oma karistuse kandma.“

Seda ja teist.

JUHTNÕÕRE ÕLITARVITAMISEL.

On olemas halvad ja head õlid.

Häid õlisid tarvitatakse maitseks salati valmistamisel, nad on aga kohased ka keetmisel.

Halbu õlisid tuleb kasutada määrimisel. Parem tundemärk halvale õlile on ta kõrge hind. Pealegi halva õli maik on vastik, milles igauks ise veenduda võib, kui ta tilgutab paar tilka keelele.

Halvad õlid jagatakse kahte klassi. Tehakse vahet: *margiõlide ja lahtiste õlide vahel.*

Lahtised õlid on need määrdeained, mis lühikese tarvitamise jooksul meile selgeks teevad, et nad on ebakohased mootori määrimiseks, mida juba kolbidest võib märgata.

Need õlid, mis müüakse värvirikastes kannudes, kannavad nime margiõlid, kuna nende kõrge hind on kuluka margireklaami tagajärg.

NÄPUNÄITEID KUMMIDEGA ÜMBERKÄIMISEL.

Iga mõistlik õhukummi koosneb mantlist ja kummivoolikust. Voolik on puhutud harilikult nii täis, et kõige parem on teda üldse mitte tähele panna. Voolik äratab alles siis meie huvi, kui me äkki märkame, et ta ei ole enam täis pumbatud.

Mantlit nimetame „pika elueaga“, kui ta kauase tarvitamise järele veel kõlvulik, vastasel korral on ta „lühikese elueaga“.

Mantlit lühikese elueaga võib saada kõikjal kõige *mitmekesisema* hinna eest.

Müügihind on see, mis ainult hinnakirjas seisab, mida aga keegi kunagi ei maksa. Alandatud hinnad on tõelised müügihinnad. Hinnaalanduse suurus on müüja ligimese armastuse mõõdupuuks.

MIS PUUTUB TÄNUKIRJADESSE...

Tallinn, ... 1930.

Kõrgesti austatud härra esindaja, mõne nädala eest ostsin Teilt auto, mida Teie õigusega nimetate kõige uuemaks *luksus* mudeliks.

Ruttan Teile teatama, et ma selle toreda masinaga, kui ka rikkaliku tagavaraosadega väga rahul olen. Iseäras rõõmu valmistab mulle autopasun, mida ma peaaegu alaliselt tarvitan, ja mis siiski veel näib täiesti uuena, mis jälle tõendab kasutatud materjali headust. Juba kaks korda olen Lasnamäele sõitnud ja pean tähendama, et mootor, vaatamata suurele tõusule, ainult pisut aurama hakkas. Teel läheb mul korda mõnest palju raskemast masinast mööda sõita, mis jällegi tõendab Teie poolt müüdü auto häid omadusi. Masin *seisab* väga hästi teel, mistõttu ma vastu ei suuda panna kiusatusele, autot õige tihti teele seisma jätta. Sõidan ikka veel sama bensiiniga, mida Teie valasite pealekauba paaki.

Rõõmuga teatan, et ma senini masinal mingit viga pole leidnud, ja loodan, et ka tulevikus ei tule õnnetusi ette.

Tarvitage minu kirja nii, et mu nimi spordiringkondades tuttavaks saaks ja lootke kindlalt minu *kuumaksudele*, nagu mina usaldan Teie masina headust.

Tervitusega

Teie J. V.

SA EI PEA MITTE...

(10 käsku pruugitud autode ostjale.)

- 1) Sa ei pea iial müüjat enam usaldama kui tema sind.
- 2) Sa pead uskuma müüjat, kui ta kinnitab, et pakutav, rauapurust koosnev hunnik olevat ainult kergelt ülesõidetud auto. Õige: kergelt ülesõidetud! Rongi poolt...
- 3) Autoostu juures ei pea sa arvestama oma sõbratari juuksevärviga. Juuste värvimine tuleb odavam kui karosserii lakeerimine.
- 4) Sa ei pea nõudma autolt, mille turjal lasuvad Metuusalema aastad, et ta teeks suuri hüppeid.
- 5) Sa ei pea ostma autot ainult edevuse pärast, kui Su rahakotile see ei meeldi.
- 6) Sa ei pea imestama, kui Su kuuekuise auto väärtust hinnatakse uue muretsemisel ainult $\frac{2}{3}$ tema ostuhinnast. Hind kulub rutem kui auto.
- 7) Sa ei pea arvestama 20.000 kilomeetriga, mis on maha sõitnud pakutav auto. Sõiduk, mis ei kannata väikest minevikku, ei kannata ka tulevikku.
- 8) Sa ei pea küsima, miks müüb tarvitatud auto omanik ta maha. Küsi parem eneselt, miks Sa tahad selle osta.
- 9) Sa ei pea imestama auto ekstsentriliste omaduste juures tema soolase hinna üle, kuna sel autol on kindlasti olnud juba mitu omanikku. Ekstsentrilised autod ja ekstsentrilised naised noteerivad armukeste hindu.

AUTOMÜÜGI SALADUSI.

Te tahate autot osta, teame seda. Anname teile mõningaid näpunäiteid.

Kolvikäik ja läbimõõt.

Need on kaks mõistet, mida te iial ei pea meeles. Õelge rahulikult igale uudishimulisele $3\frac{1}{2}$ kuni 5 tolli, siis võidate kohe lugupidamise.

Silindrimaht.

Kaks liitrit on harilik, seepärast õelge kaheliitri-line tüüp, kui te seletate oma auto omadusi; õelge see sõna pisut unistaval toonil, nii umbes nagu näeksite sealjuures autot ronimas üle Euroopa kõrgeima mäe.

Elektrivalgustus ja käivitaja.

See on juba midagi igapäevast ja harilikku, selle kohta pole vajagi seletust.

Tiirude arv.

Leidub inimesi, kes teilt pärivad, milline on teie auto süüteküünalde tiirude arv. Ärge laske end heidutada, vaid vastake viisakalt, et teie seda praegu just

RESTORAAN SEGERLIN

KÜÜTRI 5

TARTUS

TELEF. 5-12

täpselt ei tea, aga teie palute küsijat mõlema käega ümber süüteküünla haarata, kuna teie annate autole täisgaasi.

4-ratta pidurid.

Need on tänapäeva üsna endastmõistetavad asjad. Need jagatakse esiteks sarnasteks, mis pidurdamisel viskavad auto pahemale, siis sarnased, mis viskavad auto paremale, ja lõpuks säärased, mis keeravad auto päris kummuli. Milline viis eelistatakse, see on juba igaühe maitseasi.

Nende lühikeste juhtnõõride järgi tahame ka selgitada, mis peitub auto müügikuulutuste taga.

Algame kõigepealt

„Soodsa juhusega“,

olge igasuguse soodsa juhuse vastu umbusklik. Seal on kindlasti mõni vigur juures.

Ärasõidu tõttu müüa,

kui otsustada nende kuulutuste rohkuse järgi, siis peab imestama, et meie linnad veel pole muutunud kõrveks.

Iga hinna eest müüa,

seada ei tule tõsiselt võtta. Tegin katset, läksin ja pakusin 2 krooni. Aga autot mulle ei antud.

Viimase aasta mudel,

sarnane, mida keegi ei tahtnud.

Täiesti uus,

värskest värvitud.

Autokere parimas korras.

Siin on polster purunenud, kummid lõhki ja uksi on võimatu sulgeda.

Üldiselt heas korras,

kui vahetada karosserii, asetada uus mootor, akkumulaator ja kummid, võib üsna rahul olla.

Varustatud kõigi mugavustega: tõukeleevendajatega, elektrivalgustusega, telefoniga jne.

Müüja unustas ütlemata, et ta auto omab peale selle ka gaasistaja, magneeto, tüüriiratta ja tagumise assi.

Sõidukorras,

võib veel mäest alla sõita.

Kõlvubik taksoautoks,

see on viimane väljapääs. Auto peab siis juba tõesti vilets olema.

1922. a. kabriolett, vähe sõidetud,

see on pisut võõrastav. Aga te peate teadma, et omanik autot suurema osa ajast hoidis kamina äärel klaaskupli all.

10.000 km. sõitnud.

Võib olla on müüja ühe nulli unustanud juure lisamata. See on sama auto, mille omanik kinnitas, enne kui ta autot müüa tahtis: olen juba 80.000 km. maha sõitnud oma autoga ja pole veel pennigi kulutanud parandusteks.

Täiesti uus, pole veel kordagi sõitnud:

Tehti katset, — kuid asjata.

Ja nüüd? — — te võite asuda autoostule.

MÕTTEKILDE.

Ära kiida autot enne õhtut.

Kes omab halva masina, too ei tarvitse öelda: Jumal, karista mind!

Kõige väiksemas autos on palju mugavam kui kõige suuremas raudteevagunis.

Kõik halb autol tuleb altpoolt.

Maa peal on juba palju kokkupõrkeid selle läbi tekkinud, et autojuht viibis oma mõttega taevas.

Enamjagu sõitjaid on ainult selleks peegli autosse kinnitanud, et seesistujatele silmi teha.

Saladus, mida iial ei lahendata: äkilisel kurvil, millest võimatu saada ülevaadet, tormab sulle kindlasti mõni võistleja auto vastu.

Lühemaid teateid.

10. TÄHESÕIT MONTE-CARLOSSE.

Monte-Carlo tähesõit, suurimaid rahvusvahelisi võidusõite, korraldatakse jaanuarikuus 1931. a. Võidusõidu määrustik on lõpulikult valmis ja ilmub lähemal ajal trükist. Igal talvel jälgib kogu maailm võrratu huviga turistide saavutusi Monte-Carlo tähesõidu ajal.

Suurele edule vaatamata muudavad korraldajad tarvidust mööda määrustikku, arvestades möödunud aastate kogemusi. Osalt võime juba rahuldada lugejate uudishimu, teatades, et ka 1931. a. jäävad sõidetud maavahe ja saavutatud keskmine kiirus samasteks. Kaasasõitjate arvestamine ja korrapärasuse sõit jäävad ära, kuna siin õnn mängib peaosas.

Siiski jääb veel lahendada: 1) kuidas korraldajad otsustavad paremuse võrdsete tagajärgedega osavõtjate vahel ja 2) kuidas võimaldada lähematest linnadest väljuvale osavõtjale saavutada paremaid tagajärgi?

Need küsimused kavatakse lahendada lihtsasti abil: need sõidukid peavad tegema 260 meetri pikkusel teel kiiruse ja kombineeritud pidurdamise proovi, mis praktiliselt näitaks autode vastupidavust. Selle ettepaneku tegi härra Charles Faroux, kes huvi tunneb Monte-Carlo tähesõidust ja aitab läbi viia korraldusi.

Osavõtjate autode liigitamine kahte kategooriasse on teine tähtis muudatus. Ilmnes, et mitme kategooria võistlus mitmesugustel tingimustel on ebaotstarbeko-

hane. Tulevikus on ainult kaks autode kategooriat: 1) vähemate autode kategooria, silindrite mahuga kuni 1100 ccm., 2 isikuga autos, keskmine kiirus 35 km. tunnis; 2) suurema silindrite mahuga, 4 isikuga (2 võib asendada ballastiga), keskmine kiirus 40 km. tunnis.

Auhindade kogusumma, karikad ja kunstiesemed arvamata, ulatub 142.000 frangini mõlemale kategooriale. Auhindade nimekirjas on muuseas: I auhind 12.000 fr. vähematele sõidukitele ja 50.000 fr. suurematele autodele. Kuna korrapärasuse sõit jääb ära, on nüüd osavõtjatel võimalus üks päev pärast saabumist, s. o. 22. jaanuaril, puhata. Pärast seda korraldatakse iludusevõistlus autodele, kus näidatakse autokerede ehitajate viimaseid uudiseid, siis mägisõit autodele ja lõpuks auhindade jagamine, vastuvõetud ja bankett nende auks, kellele võidusõit võlgneb oma edu.

ÜHE SUURE ÕNNETUSE PUHUL.

Õhuhiiglane „R 101“, Inglismaa uhkus, lamab rusuhunnikuna mäenõlvakul väikeses Prantsuse külakeses, Allonne'is. Mitte ükski nende 46 söekspõlenud ohvrite sugulased ja sõbrad, vaid kogu inglise rahvas on sügavasti vapustatud. Liig ootamatu, järsk ja traagiline oli see õnnetus, kõige kohutavam kogu lennuaja loos.

Inglased panid oma õhulaevadele suuri lootusi, eriti aga „R 101“ peale. Lord Thomson, kes samuti

hukkunute hulgas, oli „R 101“ ehituse algataja. Tema tahtis, et Inglismaa peab olema see, kes õhuasjanduse edasi viib ja arendab, ning toob õhust kergemate masinate abil täiesti uue pöörde õhuasjandusse.

Kas pole neil lihtsalt õnne, või on õhust kergemate masinate idee praktiliselt vastuvõetmatu, kuid fakt on see, et õnnetused on hävitavalt tabanud neid julgeid plaanitsejaid ja teinimesi.

1921. a. kukkus alla „R 38“ hulga ohvritega. Samuti on „R 101“ ka varem olnud hädaohus, kui siimaale hoiti see saladuses. Möödunud juulis, olles lennul üle Hendoni, märkas meeskond, et laev kaotas kõrgust hädaohtlikul määral. Põhjuse otsimisel leiti, et gaasi anumad, hõõrudes vastu metallraame, laskisid gaasi läbi. Leitnat Irvin (praegu surmasaanute hulgas) päästis tookord laeva kiire tegutsemisega, lastes välja kaks tonni õli ning täieliku vee-tagavara kaalu kergendamiseks. Järgneval järelevaatusel leiti 60 väikest auku gaasianumates. Need parandati ja juhtumine vaigiti surnuks.

Sel öisel reisil oli ilm väga halb: möllas vali torm ja sadas vahetpidamata. Arvatakse, et juhtus sama lugu: tormis öötsudes hakkasid hõõruma gaasianumad jälle vastu metallribisid, ning kaotades gaasi, langes laev niivõrt madalale, et pörkas mäekingi vastu. Järgnes hädaohtlik hüdrogeeni plahvatus, õli süttis ning kogu õhulaeva hävimine ning 46 magava inimese põlemine sündis paari minutiga.

Niihästi leinajad, kui ka kogu tehniline ilm tahab teada saada selle tragöödia tõelist põhjust.

Näib, et ühe sekundiga õhust kergemate masinate idee on kukkunud läbi. Võib olla, üle ohvrite pole jõutud kaugemale, vaid seistakse jälle algpunktis.

Selle katastroofi uurimise tulemus peab ütleva, kas õhulaev on praktiline leidus ja mil määral.

Sõjaabinõuna kukkus õhulaev lootusetult läbi, niipea kui õhuasjanduse eksperdid tõsiselt tegelesid selle probleemiga.

Rahuajal transport-abinõuna on tal näiliselt olnud edu, rohkem küll uususe kui kasulikkuse tõttu, kuid millise hinnaga!? Liig palju ohvraid! Need olid väljavalitud, parimad ja osavamad eksperdid ja õhusõitjad kogu Inglismaal, mehed, kel oli usku õhulaevasse ja „R 101-sse“. Nad hukkusid koos nagu nad töötasidki: ehitajad-juhid, riigimehed ja mehaanikud, nad jagasid ühist vaimustust ja ühist saatust.

M. V. L.

LIIKLEMISÕNNETUSED.

Ameerika kaotas maailmasõjaga 36.000 inimest. Autoõnnetuste läbi hukub Ameerikas aastas 12.000 inimhinge. Ka Euroopas on liiklemisõnnetuste arv kasvamas.

Kusagil ei ole *ettevaatus* ja *selge mõistus* nii tähtis kui just autojuhtimisel, mille läbi võidakse hoiduda suuremast osast õnnetustest. Ainult väga harvadel juhtudel on õnnetuse põhjuseks jõuvankri halb konstruktsioon või äkilised, ettenägematud vead; enamasti võistleb autojuht jalakäijaga kergemeelsuses ja tähelepanematuses.

Esiteks: jalakäijad! Need on sarnased inimesed, kes ka kõige elavamal ristteel ei suuda pooleli jätta ajalehe, romaani või sporditeadete lugemist. Mõned jälle, koleerilise iseloomuga, langevad autosignaali kuuldes tujust ära, mistõttu nad veel enam viivitavad ja arvavad: sõitku pikkamööda, mina pean ka jala käima! Siis peab nimetama veel prouasid, kes on süvenenud jutuajamisse oma saatjaga ja ei pane tähelegi oma lapsi, kes jooksevad kesk sõiduteed. Kui siia

juure arvata veel koolilapsi, kel kunagi ei jatku kõnneteest, siis oleme üles lugenud kõige sagedamini ette tulevad õnnetuspõhjused.

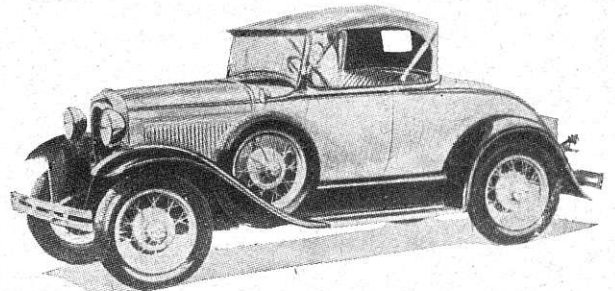
Teiseks: hulljulge sõitja! Sama rikkalik on autojuhtide paturegister. Mootorratta- ning autosõitjad peaksid alati sõitma paraja kiirusega, et neil võimalik oleks õigel ajal pidurdada või kõrvale pöörata.

Sportlisi kirgi, nagu teisest ettekihutamise jne., tuleb võimalust mööda ohjeldada. Enamjagu inimesi lasevad end sõitja tublidusest selle läbi veenda, et ta on sõitnud aastaid ilma õnnetusteta, kui et ta tormab torpeedona läbi teiste autode vahelt, sunnib tagasi jooksma jalakäijaid ja annab valvepostil seisvale konstaablile parajasti aega kõrvalehüppamiseks.

Kolmandaks: sõidukite kasutajad! Ettevaatust! peab hüüdma eriti trammikasutajatele. *Kolm minutit ooteaega* on muidugi pikk küllalt, aga siiski pisut lühem kui kolm nädalat haigemajas viibimist, pealegi tuleb odavam! Juba sellepärast ärge hüpake liikuvalt trammilt maha või peale.

Neljandaks: kenad ligimesed! Arvurikkad hädaohud varitsevad tänavail. See ei pea just telliskivi olema, mis mõnele pähe kukub, kuid mõnest teise korra aknast võib langeda muudki; kui palju õnnetusi on juba tekkinud tänavale loobitud söögiätiste ning puuviljakoorte läbi!

Viierendaks: lõppjärelus! Palju häda ja viletsust tuleb õnnetuseosalisel ja ta omastel kanda, kuid ka üldsusele tekib seega majandusline kahju, mis igal aastal nõuab miljoneid raha, millega võiks kergendada tuhandete tööta tööliste kurba saatust, kui... jah, kui nii paljud tuhandad hooliksid hoiatusest: *ettevaatust!*



Lüksuslik „Ford“-Roadster.
UUENDUSI FORDI JUURES.

Hiljuti väljalastud uus „Ford“-sõiduauto näitab palju paremusi, eriti auto karosserii omab silmapaistvalt elegantse joone. Samuti peab kogu auto sisseade vastama ka hellitatud maitsele. Silmapaiste on avarus, parem jahutaja, laiemad porilauad ja väiksemad rattad, mis veel enam suurendab üldist muljet. Mõlemad 8/28 h. j. ja 14/30 h. j. mudeleid müüakse peaaegu sama hinnaga 4-jas erivärvis ja 10-ne erineva karosserii ehitusega.

FIRMA MAYBACH PARIISI NÄITUSEL.

Uudiseks Pariisi autonäitusel olid firma Maybachi tooted. Uus „Maybach 12“ on saanud rahvusvaheliseks kõrgema klassi autoks. Seda tüüpi nimetatakse aanimega „Maybach 12, tüüp Zeppelin“. Teatavasti on uue auto mootor ehitatud zeppelin-õhulaevades tarvitatavate Maybachi 12-sil. mootorite põhimõttele. Näitusel seisis 150 h. j. autokere, millel näidati kiirkäigu haruldaselt kergelt lülitamist, edasi 4-istm. kabriolett, mis on moodsa autoehituse viimne sõna. Publik kingib suurt tähelepanu kõigepealt võimalusele lülitada käike ilma siduri abita. Sarnast kiirkäigu-seadeldist võib ehitada sisse ka teistele autodele. Võib ka muuta kiirkäigu mehhanismi kahekordseks, mida siis lülitatakse tüüri rattal asuva kahe kontrolli abil.

RAHVUSVAHELINE TEEDE KONGRESS.

Washington. Juba 27 riiki on võtnud vastu kutse osa võtta kuuendast rahvusvahelisest maanteede kongressist oktoobris, ja arvatavasti veel enam teatavad oma osavõttust järgmise 6 või 8 nädala jooksul, nagu arvab Thomas H. Mac Donald, kongressi organiseerimiskomisjoni peasekretär. Kutsed saadeti välja jaanuaris 58 riigile.

Kutse on võtnud vastu: Saksamaa, Inglismaa, Prantsusmaa, Itaalia, India, Hiina, Jaapan, Kolumbia, Equator, Kuuba, Salvador, Costa-Rica, Honduras, Bulgaaria, Taani, Egiptus, Nigeeria, Hong-Kong, Kreeka, Iirimaa, Norra, Poolamaa, Rumeenia, Hollandi, Helveetsia ja Tšehhoslovakkia.

Kongress on jaotatud kahte sektsiooni, üks tegeleb maanteede ehituse ja korrashoiuga, teine sõidukite liiklemisega ja administratsiooniga. Ehituse ja korrashoiu all tuleb arutleda järgmisi küsimusi: tagajärjed, mis on saavutatud tsemendi, puupakkude või teiste kunst-sillutustega; tõrva, bituumeni ja asfaldi tarvitamine teedeehitusel; teede ehitus uutes maades, nagu asumail ja harimata maades. Teise sektsiooni küsimused on järgmised: maanteede finantseerimise kavad; maanteede transpordi ühendamine veoga muul viisil; liiklemise määrustest uutes linnades, nende eeslinnades ja sõidukite seisukohad ning garaažid.

Ühenduses maanteede kongressiga demonstreerib Ameerika maanteede ehituse ühing viimaseid rahvusvahelisi maanteede ehitusviise ja materjale. See on jagatud kahte osakonda, näitushoones Washingtoni auditooriumis ja näitus vabas õhus, kus näidatakse tegelikult maanteede ehitust.

JÄLITAMINE.

Kui kaugele lähevad kaubanduslises alal imiteerimised, sellest kirjutab ameerika autoasjanduse ajakiri „Automotive Daily News“ 26. juulist s. a. pealkirja all „Imitation“ järgmist:

Kui uskuda vanasõna, siis jälitamine võib olla suurimaks meelituseks, kuid me kahtleme, kas see on kõige edukam poliitika kaubanduse alal. Meie oma hea (Ameerika) autotööstus on annud meile päris klassikalisi näiteid jälitamisest, eriti märgatav on see *autoke-rede* ja radiaatori ehituses. Kui mõni autovabrik lasseb välja eriti ilusa, stiilse auto, mis meeldib ostjaile, siis ta võib olla kindel, et järgmise aasta jooksul tal on küllaldaselt järeleaimajaid. Meil ei tarvitse nimetada nimesid. Igauks võib meele tuletada poole tosina võrra juhtumeid, kus meeldiv kereehitus esile kutsus terve rea jälitusi.

Iseäralik on sealjuures asjaolu, et jälitajad iialgi ei saa sellest materjaalset kasu, sest autotööstus teeb suuri edusamme, ja mis täna oli uus, on homme juba vana. Sel ajal, kui jälitaja saadab oma toote turule, on ta võistleja juba ilmunud mõne teise uudisega, ja imitatsioon ei ärata enam mingit tähelepanu. Et püsida ameerika autoturul, peab alatasa looma uuendusi stiilis. Imiteerimine ei vii sihile.

M. W. C. Durant, General Motorsi asutaja, leppis kokku hr. Mathisega, Prantsusmaal, et hakkab ehitama „Mathis“-autosid Ameerikas. Alul kavatakse valmistada 100.000 sõidukit. New-Yorgi lehed arvavad, et Durant selle sammuga tahab alata võistlust Henry Fordiga.

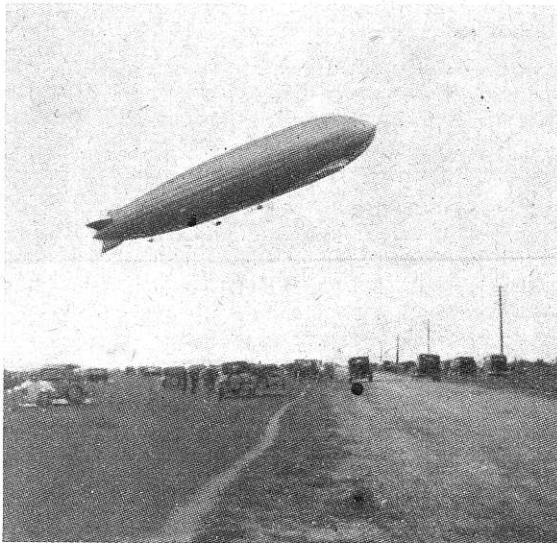
Münchenis tuleb iga auto kohta 24 elanikku. Seega seisab Müncheni autode arvult saksa linnadest esimesel

kohal. Stuttgartis tuleb iga auto peale 29, Berliinis 40 inimest.

Saksamaal valmistatakse kõige enam mootorrattaid. Juba 1928. a. ulatus nende arv 162.000 peale, Inglismaal aga, kus seni oldi mootorrattaste valmistamises esimesel kohal, ainult 145.000. 1929. a. toodang Saksamaal arvatakse 190.000 peale.

AUTOMAKSUDE ALANDAMINE WIINIS.

Wiinis kavatakse alandada automakse ja nimelt: iga esimese kümne hob. jõu pealt 40 S., järgmise 10 h. j. pealt 70 S. ja üle selle iga h. j. pealt 100 S. Igatähes oleks see Wiini automobilistidele väga meel-mööda.



Autode „miiting“ Lasnamäel.
Sajad autosportlased jälgisid pinevusega zeppelinilendu...

„Graf Zeppelin“ on nimi, mis etendas tähtsat osa meie noorema põlve lapsemängudes. Kes meist ei mäletaks tolle vurrudega aristokraatse mehe pilte, mis ehtisid ajakirju juba aastakümnete eest? Kel ei oleks meeles sõja hirmujutud salapära-
stest zeppelinide kallal-
letungest, mis nõudsid lugematuid ohvreid rahulike elanike hulgast?

Ent sõda vajub unustusse ja mootorid astuvad inimkonna teenistusse rahulikel aladel.

„Graf Zeppelini“ retked üle merede ja maade kutsusid välja uhkusetunde iga inimese hinges. Inimene valitseb kõiki elemente: maad, vett, õhku! Ei enam äraolenemist looduse tujudest, ei alistumist tormidele ega tuultele!

Raske on analüüsida, miks Tallinnagi publik sat-
tus vaimustusse suure hõbesigari ilmudes horisondile. Miks hõisati, lehvitati, miks valdas hinge seletamatu liigutus? Kas peitus ka selles alateadvuslik triumf inimkonna saavutuste üle?

„Graf Zeppelini“ mootorite mürin leidis vastu-
kaja meie südames, eriti autosportlaste juures, kel-
lele korrapärane mootorikäik tähendab regulaarset vere tsirkuleerimist. Ei ole midagi imestada, et sada-
desse ulatuv autosportlaste pere pineva huviga jälgis zeppelinil sõitu üle Tallinna.

LIIKUMISE PROBLEEME INGLISMAALT.

Kas raudtee, auto või lennuk?

Raudtee 100 aasta juubeli pidustused Inglismaal langesid ajale, mil mootorsõidukite populaarsus tahab kõrvaldada raudtee.

Suurenev liikumine maanteil, mugavad ja odavad omnibused on tublisti kõigutanud raudtee seisukohta. Inglased ise arvavad, et see on vast ajutine nähtus, mis möödub, kui veel enam suurendatakse raudteel reisimise mugavusi. Pean ütleva, et raudteesõit Inglismaal ongi juba ülimumagav, võrreldes Eesti omaga: III klass palju parem kui meil II. Paljudes rongides on kasutada raadio. Pikematel liinidel tahetakse sisse seada lähemal ajal „talkies“ — helifilmid. Iga nädala lõpul on „weekendile“ sõitjatele suur hinnaalandus. Lihtsalt on tehtud kõik, et võita reisijate poolehoidu.

Kuid auto ja lennuk on väga kardetavad võistlejad, ja raudteel tuleb tahtes-tahtmata tulvõikus jagada reisimist nende vahel. Autoasjanduse edenemist soodustab kõigepealt tihe ja hea maanteed võrk. Küla-vahelised teedki on asfalteeritud. Igas talus on auto, igal kaupmehel või ametnikul, isegi lihtsal töömehel on oma auto, ehk vähemalt mootorratas. Kuna meil saab auto juba aastaga omanikule mureallikaks, siis siin valmistab auto tõsist rõõmu ja on aastaid sõnakuulelikuks teenriks, isegi närvidele ei mõju halvasti: tal võivad poldid lahti olla, kuid nad ei logise, tänu laudsiledale teele. Lühidalt: peab kaua vastu. See on miks armastan autot Inglismaal rohkem kui kodumaal, see on ka miks eelistatakse autot siin liikumisvahendina rohkem kui midagi muud.

Lennuk näib veel liig varajane olevat skeptilisele inglasele. Olgugi et inglise lennuasjandus on hästi organiseeritud, mootorite ning lennukite tööstus seevõrt arenenud, et võiks pidada kõige paremaks maailmas.

Kõige suuremad ja võimsamad vee- ja õhujahutusega mootorid toodetakse inglise tehastes. Suuremad firmad müüvad oma väike-lennukid igasse maailmakaare. Kuid see ei tähenda veel, et lennuasjandus oleks populaarne; igas asjas mõõdukas inglane kahtleb, kas see muutub nii ruttu populaarseks, kui eksperdid kuulutavad.

Hiljuti esitati õhuministeeriumile prooviks huvitav takso-lennuki tüüp, n.-n. tuuleveski lennuk. Hari-likkude kindlate tiibade asemel on tal liikuvad tiivad, nagu hiiglasuur propeller. See uus tiibade konstruktsioon võimaldab lennukile peaaegu vertikaalset õhku tõusmist ja maandumist, seega võib aerodroomiks kasutada lamedat majakatust. Lennuk omab 400 h. j. mootori ja teeb 130 miili tunnis. Avaldatakse arvamist, et see tüüp lõob praktiliselt kõige rütem läbi.

Muuseas, inglise naised on imestamisväärts aktiivsed, mis puutub mootorsõidukite käsitlemisse. Võib peaaegu öelda, et iga teist autot juhib naine. Murelikule emale on kõige kindlam, kui ta oma lapsed ise sõidutab autoga kooli ja koolist koju.

Praegu on Oxfordis koos naiskongress, mida juhatab lady Moiv, naismootoristide klubi president. Pea-asjalikult tahetakse mootoriõpetus sisse seada tütarlaste koolides. Kuid arutusele tuleb ka palju muid lennuasjandusse puutuvaid huvitavaid küsimusi. Neist kirjutan järgmine kord.

M. V. I.

ESIMENE VÄIKEAUTO RASKEÖLIVEOGA.

On vist üldiselt teada, et juba pikemat aega tahakse katseid raskeõli-veoga veoautode juures. Nüüd teatab inglise ajaleht „Light Car & Cycle Car“ katsetest „Citroën“-sõiduautoga, millesse on ehitatud väike kahetakiline diisel. Silindrimaht on 1400 ccm ja ta

töötab juba umbes 2 aastat. Selle aja jooksul on autoga sõidetud 15.000 miili (25.000 km.). Normaalse olukorra juures, 2000 tiiru minutis, võib autol saavutada tunnikirust kuni 43 miili, s. t. 70 km. Ühe galloniga (4,5 liitrit) võib sõita kuni 24 miili (37 kuni 38,5 km.). Proovimasin kaalus 290 naela (130 kg.); konstruktor *Mr. Held* aga kinnitab, et alumiiniumploki kasutamisel võib vähendada mootori kaalu 220 naela (100 kg.) peale. Piduri jõud oli 2400 tiiru juures 20 h. j. Maht ja läbimõõt on 110 ja 90 mm.; kompressioon on 8,5:1. Ehitusviisilt on mootor kahesilindriline.

„CHRYSLER 70“ HINDA ALANDATUD.

Detroit. Chrysleri müügiühing teatas hinnaalandusest „70“ neljal mudelil.

Endised ja praegused vabrikuhinnad neljal mudelil on järgmised:

	End. hind.	Uus hind.
Royal Sedan	\$ 1.445.—	\$ 1.295.—
Royal Coupe	\$ 1.395.—	\$ 1.295.—
Brougham	\$ 1.345.—	\$ 1.245.—
Coupe	\$ 1.345.—	\$ 1.245.—

Endiseks jäi hind muudetaval coupel — 1.545 doll., roadsteril — 1.345 doll. ja phaetonil — 1.295 doll.

Chrysler määras uute „Imperial“ 8-sil. mudelite hinnad järgmiselt:

5-istmeline Sedan	\$ 2.495.—	
5- „ „	\$ 2.595.—	
7- „ „	\$ 2.695.—	
Sedan-limusiin	\$ 2.895.—	

Sellega on kaasa arvatud 6 traat- või puukodaratega ratast, ostja soovi järgi, kohvri ase, porilaudade ja metallosade värvimine vastavalt kere värvile.

„CADILLAC V-12“.

New-York. Cadillac Motor Car Co. president, Lawrence P. Fisher teatas, et lähemate nädalate jooksul saadetakse turule V-kaheteistsilindrilised „Cadillac“ autod. See mudel on täieline teisend 16-silindrilisest „Cadillac’ist“, välja arvatud silindrite arv.

„V-12 Cadillac’i“ telgede vahe on ette nähtud 140 ja 143 tolli (3,5 ja 3,57 m). See on kergem kui 16-sil. mudel, ja on siiski võrreldav viimasega igas suhtes.

LYCOMING LAEVAMOOTOR.

Lycoming Co. Williamsport, Pa, Auburn Automobile Co. osakond teatab uue laevamootori ehitusest, mudel U. E. Kolvikäik ja läbimõõt on $3\frac{3}{4} \times 4\frac{3}{4}$ tolli ($95,2 \times 120,7$ mm), maht 420 kuuptolli (umb. 7 liitrit). Piduri h. j. on 165. Delco-Remy käivitamise, süüte- ja valgustussüsteem. A. C. mehaaniline bensini-pump. Mootori üldraskus on 1140 inglise naela.

LIHTSUSTATUD NIKELDAMISVIIS.

Ajakiri „The Motor“ toob uusimaid teateid patenteeritud aparaadi „Portable Electroplater“ üle, mille abil võib sooritada autoosade nikeldamist, hõbetamist, vasega katmist või kuldamist — demontaažita.

Uusim nikeldamisviis sünnib elektro-keemilisel teel ja erineb täiesti senistest viisidest. Metall katmine nikli-, hõbeda-, vase- või kullakorruga sünnib patjade abil, elektrivooluga.

Sel viisil on võimalik nikeldada igasuguseid osi kõige kiiremas korras, ja ka kulud on minimaalsed. Vastupidavus on võrdne harilikule nikeldamisele.

Meie teadmise järgi on esimene aparaat jõudnud Prahasse. Ainuesindus on Fa. Al. Payer, Prag II, Krakovská 21, kuhu võib pöörduda järelepärimistega.

AUTOVABRIKUD ALANDAVAD HINDU.

Detroit. Hinnaalandusest kõigil mudelil teatavad Hudson Motor Car Co., Oakland ning Pontiac. Nelja sportmudeli hindu alandas General Motor Co. Uued hinnad on järgmised:

	„Essex“	Uus hind.	End. hind
5-istm. kinnine	\$ 650.—	\$ 765.—	
4- „ Coupe	\$ 685.—	\$ 750.—	
4- „ Roadster	\$ 695.—	\$ 925.—	
5- „ Sedan	\$ 715.—	\$ 825.—	
5- „ Brougham	\$ 795.—	\$ 895.—	
„Hudson“ (119 tolli).			
5-istm. kinnine	\$ 895.—	\$ 1.050.—	
4- „ Coupe	\$ 925.—	\$ 1.100.—	
4- „ Roadster	\$ 995.—	\$ 1.200.—	
5- „ Sedan	\$ 1.025.—	\$ 1.150.—	
„Hudson“ (126 tolli).			
5-istm. Touring Sedan	\$ 1.145.—	\$ 1.250.—	
5- „ Brougham	\$ 1.195.—	\$ 1.295.—	
7- „ Sedan	\$ 1.295.—	\$ 1.650.—	
7- „ Phaeton	\$ —	\$ 1.500.—	
„Oakland“.			
Coupe	\$ 895.—	\$ 1.045.—	
2-he uksega	\$ 895.—	\$ 1.065.—	
Roadster	\$ 895.—	\$ 1.025.—	
4-ja uksega	\$ 995.—	\$ 1.145.—	
Sp. Coupe	\$ 965.—	\$ 1.115.—	
Custom	\$ 1.045.—	\$ 1.195.—	
„Pontiac“.			
Coupe	\$ 665.—	\$ 745.—	
2-he uksega	\$ 665.—	\$ 775.—	
Roadster	\$ 665.—	\$ 765.—	
4-ja uksega	\$ 725.—	\$ 825.—	
Sp. Coupe	\$ 725.—	\$ 825.—	
Custom	\$ 785.—	\$ 875.—	

„Chevrolet“ neljalt erimudelilt on hinda alandatud igähelt 40 doll., nimelt: Sport-Roadster on nüüd 515 doll., Club Sedan 625 doll., Sport Coupe 615 doll. ja Special Sedan 665 doll.

ERITÄNAVAD JALAKÄIJAILE.

Mõne päeva eest saadeti Zürichi ettepanek valitsusele, ehitada jalakäijaile eritänavad, mis oleksid tõlmuta. Sääraseid probleeme on arutatud ka Austrias, kuid ikka tõuseb küsimus, kes peaks kandma ehitusega seotud kulud. Automobilistid oleksid kindlasti maksu-

kõrgendamise vastu. Nii peaks üldsus kandma kulud, kuna autojuhid ja autoomanikud ei ole ainsad tänavail liikujad.

KAS TOHIB SÕITA ÄIKESE AJAL?

Et tõestada rattasõidu hädaohtu müristamise ajal, professor Dr. Stephan Gellinek, Viini ülikooli elektro-patholoogia instituudi juhataja võttis ette järgmise katse. Ta asetas jalgratta raudplaadile ja rattale tõstis koorma, mis umb. vastas inimese keha raskusele. Kummid ei olnud liig tugevasti täis pumbatud, nii et telje osa, mis oli raudplaadile kõige lähemal, lahutas plaadist veel 2,2 sm. Nüüd lasti läbi raudplaadi ja rattakere aeglane vool, mis tõusis kuni 7000 voldini, siis kargas väike säde üle rattakummile. Äkiline elektrivool, nagu näit. välk, võib 15.000 voldi juures kummidest läbi lüüa. Ka hästi isoleeritud kummiplaadist löi elektrivool 16.000 voldi juures läbi. Jatkub ainult neist tõsiasjust, et selgitada ratta- ja autosõidu hädaohtu äikese ajal. Kui aga mõelda, et valgulöögi korral tekib hoopis rohkem energiat, ja et niiskuse, vihma ja pori läbi, mis kummide külge jääb, isolatsioon on nii hästi kui kadunud, siis igaüks peaks hoiduma tugeva äikese ajal ratta- ja autorekkest.

Austria. Kõikide autoturistide tähelepanu juhitakse sellele, et veoautodele väljaantud triptikud ei ole maksvad. Enne seda peab luba saama Viini tollipeavalitsuselt.

Itaalia. 27. VI. 1930. hakkas maksma uus tollitariif jõuvankritele. Tariif on arvestatud kuldliiride põhjal iga 100 kg. kaalu pealt (1 kuldliir — 3,67 paberliiri). Sellele tuleb juure lisada ümberarvestamismaks — 1½% kauba väärtusest.

Mootorsõidukid karrosseriiga või ilma, ükskõik misugusele mootorile asetatud:

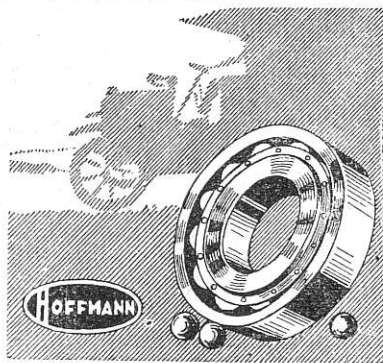
I. Sõiduautod:

kuni 700 kg. — 300 k. l. iga 100 kg. pealt.
 „ 1200 kg. — 400 k. l. iga 100 „ „
 üle 1200 kg. — 440 k. l. iga 100 „ „

II. Veoautod: 140 k. l. iga 100 kg. pealt.

III. Teised jõuvankrid, ühes arvatud põllumajanduses ja tööstuses kasutatavad masinad:

kuni 700 kg. — 300 k. l. iga 100 kg. pealt.
 „ 1200 kg. — 400 k. l. iga 100 „ „
 „ 1800 kg. — 320 k. l. iga 100 „ „
 üle 1800 kg. — 260 k. l. iga 100 „ „



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

MAAILMA AUTODE ARV SUURENENUD.

Maailma majanduse motoriseerumise üle teatab Ameerika „Commerce Reports“ järgmist: 1. jaan. 1930. a. oli maailma autode arv 157 maa kohta saadud statistiliste andmete põhjal 35.127.398. Võrreldes eelmise aastaga on märgata tõusu 9% võrra. 8 aasta jooksul on autode arv tõusnud seega 155% võrra. 1930. a. alul oli Ameerika autode arv 88,4% maailma toodangust. Ameerikas valmistatud sõiduautode arv oli 89,9%, autobuste arv 62,53 ja veoautode arv 81,59% maailma autotoodangust. Teiste maade autode arv tegi välja 53,5, 49,2 ja 48,7% üldisest autode arvust. Protsentuaalselt on Ameerika sõiduautode väljavedu 8 aasta jooksul 7% pealt kasvanud 11% peale ja veoautode arv sama aja jooksul on 11% tõusnud 42%.

Viimase aasta jooksul kasvas maailma sõiduautode arv 2,540.511 võrra, s. o. 9,4%. Veoautode arv on tõusnud 552.315 võrra, s. t. 10,9%. Sõiduautode arv on siiski eelmise aastaga protsentuaalselt tõusnud 7,3%, kuna veoautode ja autobuste arv on langenud 0,1% võrra.

Olgugi et üldiselt sõiduautode arv ületab veoautode arvu, leidub siiski maa-alasid, kus see on ümberpöörduvalt. Statistika näitab, et veoautode arv on suurem järgmistes maades: Angooras, Belgia-Kongos, Nigeerias, Faroe-saartel, Prantsuse Lääne-Aafrikas, Hejazis, Uues Hebriidis, Paquas, Samoas, Salomoni-saartel, Somalimaal ja Türgis. Kõigis teistes maades on sõiduautod ülekaalus.

Ühendriiges suurenes arv viimase aasta jooksul

2.026.527 auto võrra, s. t. 8,2%, võrreldes eelmise aastaga, mil juurekasv oli ainult 5,9%. Autode arv väljaspool Ameerikat kasvas 1929. a. 14,4% võrra.

Selle aasta alul tuli üks auto iga 55 maailma inimese peale, kui arvestada 1.949.000.000 ilmakodanikuga. Eelmisel aastal oli vahekord 1:61. Viimasest statistikast on näha, et iga U. S. A. 4,5 elanikule tuleb üks auto, eelmisel aastal aga oli vahekord 1:4,87. Väljaspool Ameerikat olevais mais on keskmine vahekord 1:216, aasta alul tuli veel üks auto iga 247 elaniku kohta.

MASARYK-RINGIL, BRÜNNI JUURES.

Esimene autovõidusõit Masaryk-ringil Čehhoslovakkias möödus suure tähe all. Võidusõidutee pikkus on 29,142 km., 119 kurviga. Prints Leiningen juhtis 14 ringi, siis võttis Von Morgen võidurikka „Bugatti“ juhtimise oma kätte. „Alfa Romeo“d“ juhtis alul Borzacchini, hiljem Nuvolari. Michel Dorel juhtus 7. ringil õnnetus ja ta viidi kaunis raskete vigastustega haigemajja. Carracciola oli sunnitud loobuma võistlusest masinarikke tõttu.

Tagajärjed.

Üle 1500 ccm. klassis: 1) Von Morgen — prints Leiningen („Bugatti“), 497,4 km. ajaga 4 : 54 : 13,6; 2) Burgaller („Bugatti“), 4 : 57 : 09,8; 3) Nuvolari — Borzacchini („Alfa Romeo“), 5 : 26 : 13,9.

Kuni 1500 ccm. klassis: 1) Krahv Hardegg („Bugatti“), 5 : 07 : 42,8; 2) Macher („D.K.W.“), 5 : 34 : 34,4.

Toimetusele saadetud õiendused.

Septembri kuu numbris ilmunud hr. M. Piperali artikli „Muljeid välismaa-reisilt“ õienduseks teatab Goodyear autokummide vabriku esitus järgmist:

Ei vasta tõeludele, et Goodyear oma kummide eest ei vastuta, just ümberpöörduvalt, iga autokummi eest,

mille juures valmistusvead tulevad ette, on olemas täieline garantii.

Kui hr. Piperalil ettetulnud juhusel tema nõudmised ei leidnud täitmist, siis sündis see sellepärast, et autokummid mitte mõne valmistusvea tõttu katki ei läinud.

Estakland.

Kirjanduse alalt.

Autoasjandus. — Autosport. — Kirjandus. — Maantee, masina ja kummide proovimine Nürburg-Ringil.

H. Bieger, Dresden, Deutsche Motor-Zeitschrift kirjastus, Dresden — A. 19. Hind M. 0,60 (ettemaksmise korral), ja M. 0,90 (järelmaksuga). — Jõuvankri kummi iga oleneb mitmesugustest teguritest, näit. sõidutee ehitusest, ilmastikust, kiirusest, sõidutehnikast ja paljust muust. Kummide valmistaja peab oma tooteid hoolsalt proovima, et need vastaksid üllesseatud nõuetele. Harburgi kummivabrik Phoenix on läbi viinud eeskujuliku kummi materjali proovimise, võrreldes teiste rahvusvaheliste kummidega. Selles raamatus kir-

jutatakse üksikasjaliselt nendest katsetest, kusjuures 20 pilti aitavad seda asja veel enam selgitada. Katseväljaks valiti Nürburg-Ringi võidusõidutee, mis seab üles eriti rasked nõudmised kummide headuse kohta. Katseid juhtis professor H. Kluge, Karlsruhe tehnikumiist, kes on tunnustatud autoriteet autoasjanduse alal. Eriti tänuväärne on see asjaolu, et siin katsete tagajärjed antakse avalikkusele teada, mida harilikult Saksamaal hoiti kui ärisaladust. Peale selle juhib see kirjutis tähelepanu mitmesugustele tähtsatele konstruktsiooni elementidele nii sõiduki- kui ka mootoriehitamises, nagu Knorr-õhusurve pidurile, Nelson-Bohnalitekolvidele jne.

Eesti Autoklubi teateid.

Auto-konstruktorite rahvusvaheline alaline büroo Pariisis teatas E. A. K. juhatusele, et koosolekul 4. okt. s. a. büroo on valinud Eesti Autoklubi oma esindajaks-

korrespondendiks Eestis. Nimetatud büroo ülesanne on teostada kontrolli autonäituste, väljapanekute jne. üle.

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