

# Auto

3. aastakäik

Jlhub 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.—  
 $\frac{1}{4}$  " . . . . . " 15.—

Toimetuse ja talituse:  
J. Zimmermanni trükikoda  
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24

Nr. 2 (24)

VEEBRUAR

1930

### S I S U.

Jooni New-Yorgi autonäituselt.  
Kuidas tuleb autot soojendada.  
Kolvid.  
Autode korrashoid.  
Mees ja mootor.  
Autotüübid, Mercedes-Benz ja Röhr.  
Välismaalaste muljeid meie teoludest  
ja muust.  
Monte-Carlo tähesõit.  
Lühemad teated.  
Kirjanduslikud uudised.  
Eesti Autoklubi teated.  
Pilkenali.

### I N H A L T.

Einiges von der New-Yorker Auto-Ausstellung.  
Wie soll man das Auto heizen.  
Kolben.  
Die Pflege des Automobils.  
Der Mann und der Motor.  
Autotypen, Mercedes-Benz und Röhr.  
Die Eindrücke der Ausländer über unsere Wegever-  
hältnisse.  
Sternfahrt Monte-Carlo.  
Kürzere Nachrichten.  
Neucs aus der Bücherwelt.  
Nachrichten des Eesti Autoklubi.  
Humoristisches.

## Jooni New-Yorgi autonäituselt.

**K**äesoleva aasta jaanuarikuus peeti New-Yorgis üle-ameerikalik autonäitus. Euroopas on autonäitused sagedased, neid peetakse peaaegu igas riigis, tähtsamad neist on Pariisis ja Londonis. Teised näitused on palju vähema ulatusega oma väljapanekutel, veel enam oma üldiselt tähtsuselt.

Ameerika valmistab üle 80% maailma autotoodangust, ja seega on Ameerika praegu juhtival kohal autotööstuse alal. Ameerika populariseeris auto, tegi selle laialistele rahvahulkadele kättesaadavaks, andes seega määratu rahvamajandusliku tähtsuse sellele mehaanilisele liikumisvahendile.

Ameerika ei ole juhtival kohal ainult autode valmistamise, vaid ka autode ehitamise alal. Siin võiks tähendada, et nii paljudki praeguse auto tehnilised täiendused on leitud Euroopas ja siin ka esialgselt tegelikult läbi viidud. Üldiseks uuenduste läbiviijaks on ikkagi Ameerika. Kui mõni suurem ameerika autovabrik võtab mõne uuenduse oma autode juures tarvitusele, ainult siis on see uuendus üldine. Euroopa autovabrikud, mis peale üksikute, on tähtsusetud üleilmisel autoturul, valmistavad autosid seeria-viisil. Ameerika valmistab aga massiliselt ja sarnaste odavate hindadega, milledega Euroopa vabrikud ei saa võistelda.

Seepärast on arusaadav üldine huvi ameerika autoasjanduse vastu. New-Yorgi autonäitus oli seega suursündmuseks, kus ameerika autovabrikud demonstreerisid oma uusi mudeleid. Palju tüüpe hoiti kuni näituseni täiesti saladuses ja esimest korda näidati neid seal avalikkusele. Selle näitusega algas ühtlasi autovabrikute hooaja reklaamirünnak. New-Yorgi näitus määrab ka, kuidas laialised rahvahulgad võtavad teatud tüüpe vastu. Nii on see vabrikutele ka suureks proovituleks, mis otsustandva tähtsusega eelolevale läbimüügile.

Tänavusel näitusel oli palju uusi tüüpe, olgugi, et seal ei olnud suuri muudatusi ja üllatusi. Peamiselt on muudetud ja täiendatud üksikosi. Võistlus on läinud kibedamaks kui kunagi enne. Täiesti uute tüüpide väljalaskmine nõuab hiiglakulusid ja seda ei võeta muidu ette, kui see osutub tingimata tarvilikuks.

Mis puutub hindadesse, siis näib, et siin praeguste tüüpide ja olukorra juures allapoole enam ei saa minna. Mitmed vabrikud on sunnitud vähemaid hinnakõrgendusi ette võtma.

Üksikute tüüpide juures peatudes võiks lühidalt mainida järgmist:

„*Auburn*“.

„*Auburn*“ mudelid on jäänud üldiselt endiseks, välja arvatud vähemad muudatused. Mootori võimet on suurendatud. Ederatasteveoga „*Auburn-Cord*“, mis juba möödunud aastast on üldiselt tuttav, on suurt poolehoidu leidnud. Ka teised „*Auburn*“-tüübid on leidnud ostjaskonnas rohke poolehoiu, mida tõendab järjest suurenev „*Auburn*“-autode müük. Uued „*Auburn*“ 1930. a. mudelid: 6-85 kuuetsil., 8-95 ja 125 kaheksatsilindrilised, „*Cord*“-autod: Sedan, Brougham, Cabriolet ja Phaeton-Sedan.

„*Cadillac*“.

See on General Motorsi parim auto. Uus tüüp on varustatud 16-tsilindrilise V-ehitusega mootoriga, mille võime on 165—185 HJ 3200 tiiru min. juures. Sellel mootoril on kaks eraldi gaasistajat, kaks vaakuum seadet, kaks väljalasketoru, igaüks 8 tsilindri tarvis. Tsilindrid on nikkelraua valust. Karteri ventilatsioonireguleerimiseks on eriline termostaat. Õli jahutamiseks on pikuti ribad karteri all. Pealaagrid on terasest ja babiidiga valatud. Et kaotada klapi tõukurite müra, selleks on nähtud ette eriline hüdrauline ülekanne. Mootor on täielise surve-määrimisega.

„*Chevrolet*“.

1930. a. tüüpi uuendustest võiks märkida:

1. Uuendatud piduriseade.
2. Tugevam tagasild.
3. Hüdraulilised amortisaatorid.
4. Suuremad kummid.
5. Kergemad kolvid ja sidur.
6. Suurema läbimõõduga klapid.

Gaasistaja on muudetud, samuti on kiirenduse pumba kolvikäik pikem ja kolvi läbimõõt väiksem, et saavutada ühtlasem bensiini juurevool. Õhupuhas-taja on endine, kuid õhuavaus on nüüd eestpoolt. Kolvid on endiselt malmist, kuid kergemad, et saavutada painduvat mootori töötamist. Pidurid on Huck-tüüpi ja üldjoontes sarnased nagu „*Buick*“ ja „*La Salle-Cadillac*“ 1930. a. mudelitel. Elektriga bensiin-aitaja on uuendatud AC tüüp. Ketasrattad on standard-varustuseks; felged on 19", kummide tarvis 4.75—19.

„*Chrysler*“.

Mudelite 66 ja 70 mootori võime on suurendatud. Mudel 70 mootor on nüüd sama, mis endisel mudel 77, kuid selle mudeli hind on kõrgendatud. Mudel 66 väntvõll on varustatud dünaamilise tõukeleevendajaga. Neljakäiguga käigukast on tarvilusel mudelite 70 ja 77 juures.

„*Dodge*“.

Ka Dodge vabrik on hakanud valmistama 8-tsilindrilise mootoriga autosid. Uus 8-tsilindriline on oma hinnalt praeguse „*Dodge Six*“ ja „*Dodge Senior*“ vahepeal. Mootori tsilindrite läbimõõt on 2<sup>7</sup>/<sub>s</sub>" ja kolvikäik 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub>"; väntvõll asub viiel laagril, kergemetall kolvid, dünaamiline tõukeleevendaja.

Uue 6-tsilindrilise (DD Six) mootori tsilindrite läbimõõt on 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub>" ja kolvikäik 4<sup>1</sup>/<sub>8</sub>"; väntvõll asub neljal laagril. Pidurite õlitsilinder on muudetud tüüpi, õli tagavara tsilindri juures. Kummid 5.00—19.

„*Erskine*“.

1930. a. „*Erskine*“ mudelil on võrreldes endisega viidud palju muudatusi läbi. Telgede vahe on 114 tolli. Mootori tsilindrite läbimõõt on 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub>" ja kolvikäik 4<sup>1</sup>/<sub>s</sub>", seega on tsilindrite läbimõõt 1/<sub>s</sub> tolli (3,2 mm) võrra väiksem kui endisel tüübil; väntvõll on varustatud dünaamilise tõukeleevendajaga; bensiini juurevool sünnib pumba abil. Pidurid on Bendix tüüpi, neljal rat-

tal. Kummid 5.25—19. Ka kere joontes on muudatusi, mis lähendavad „*Erskine*“ Direktori mudelile. „*Durant*“.

Uued mudelid on 6—14 ja 6—17, mõlemad kuuetsilindrilise mootoriga. Mudel 6—14 on odavahinnaline auto, varustatud Continental mootoriga. Mõlemate mudelite juures on viidud terve rida vähemaid uuendusi, nii sisemises ehituses, kui ka kere joontes. „*Essex-Hudson*“.

Uus „*Essex*“ on pikema 113" telgede vahega. Mootori mõõdud on endised, välja arvatud vähemad muudatused tsilindrite kaanel. Kolvirõngaste arv on nüüd neli. Gaasistaja on endisest suurem ja toru läbimõõt on 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub>". Mootori määrimine sünnib pitsimise abil. See Marvel gaasistaja on varustatud kiirenduse pumbaga ja eelsoojenduse reguleerimise võimalusega. Sidur on suurendatud, seal on 88 korki endise 72 asemel. Käigukasti hammasrattad on tugevamad. Raam on tugevam. Jahutaja on muudetud tüüpi. Kummid on 5.00—19. Kere on pikem ja laiem kui endisel tüübil.

Uus „*Hudson*“ on varustatud 8-tsilindrilise mootoriga ja on kahesuguse telgede vahega 119 ja 126 tolli. Võrreldes endise mudeliga on siin palju muudatusi, alates jahutajast kuni bensiinipaagini. Mootori väntvõll on viiel laagril ja on varustatud dünaamilise tõukeleevendajaga. Kolvid on kergemetallist ning varustatud nelja rõngaga. Määrimine sünnib samuti nagu endiselgi mudelil pitsimise abil. Jagajavõlli ülekanne sünnib Morse keti abil. Gaasistaja on Marvel tüüpi, kolme pihustiga. Mootor on varustatud uut tüüpi karteri ventilatsiooniseadega. Surve vahekord survetaktil on suurendatud ja on 5.78:1. Sidur on sama, mis endisel „*Hudson*“ mudelil, korgiga kaetud tüüpi. Pidurid on kaheklotsilised Bendix tüüpi ja töötavad kõigi nelja ratta peale. Kummid on 5.50—18.

„*Ford*“.

Tehnilisi uuendusi, välja arvatud mitteroostetavast terasplekist kered, pole „*Ford*“-auto juures ette võetud. Samuti on hinnad endised. Rattad on uuel tüübil 19" pöidadega kummide tarvis 4.75—19. Jahutaja vormi on veidi muudetud, tehes selle kõrgemaks.

„*Graham*“.

Uued „*Graham Paige*“ mudelid kannavad nüüd ainult „*Graham*“ nimetust ja neid on kuus shassi mudelit — kaks kuuetsilindrilise ja neli kaheksatsilindrilise mootoriga. Kaks kaheksatsilindrilist 122-tollilise telgede vahega on täitsa uued mudelid. Üks neist on 4 käiguga, teine 3 käiguga käigukastiga. Kuuetsilindrilised mudelid on 115-tollilise telgede vahega. Kaks suuremat mudelit 134- ja 137-tollilise telgede vahega on kaheksatsilindriliste mootoritega ja on ette nähtud 7-istmeliste tüüpidele.

122-tollilise telgede vahega shassiid on varustatud 8-tsilindrilise mootoriga, mille tsilindrite läbimõõt on 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub>" ja kolvikäik 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>". Väntvõll on asetatud viiele laagrile ja on varustatud dünaamilise tõukeleevendajaga. Gaasistaja on uus, Detroit Lubricator Co. mudel ning on varustatud kiirenduse pumbaga. Erilise uuendusena on sel tüübil vedruotsad asetatud kummi-puhvritele, mis ei tarvita määrimist. Ka selle ja teiste mudelite kere ehituses on muudatusi selles mõttes, et seal, kus varem olid tarvilusel puukruvid, need nüüd on osalt poltidega asendatud.

„*Marmon*“.

Endiste mudelite 68 ja 78 asemel on nüüd uued mudelid 69 ja 79. Mõlemad on suurema telgede vahega. Tähelepanu väärrib veel asjaolu, et nüüd uue mudeli 79 ilmumiseega on kõik „*Marmon*“-autod varustatud V-tüüpi

mootoriga. Väliselt on uued tüübid enam-vähem endistele sarnased. Pidurid on Bendix tüüpi.

„Oakland“.

Uued „Oakland“-mudelid, mis seeria 101 all välja lastakse, on varustatud V-tüüpi 8-tsilindrilise mootoriga. Tsilindrite läbimõõt on  $3\frac{7}{16}$ " ja kolvikäik  $3\frac{3}{8}$ "; seega on kolvikäik väikesem kui tsilindri läbimõõt.

„Oldsmobile“.

Üldiselt on 1930. a. „Oldsmobile“ jäänud endiseks. Nimetus on nüüd F-30 endise „Oldsmobile Six“ asemel. Muudatusi on vaid pisiasjus, nii on armatuurilaud uuendatud; väntvõll on paremini tasakaalustatud; gaasitaja on Johnson tüüpi kiirenduse pumbaga; siduri vedrude arv on vähendatud kolme võrra. Tähtsam uuendus on pidurid; uued mudelid on varustatud Bendix tüüpi kaheklotsiliste piduritega; samuti on uuendatud tüüriseade.

„Pontiac“.

Tehniliselt on uued „Pontiac“ mudelid samad, mis endised. Ainult karosseriide vormi on muudetud.

„Packard“.

Lisaks endistele mudelitele on vabrik lasknud välja ühe sporttüübi „Speedster“ nimetuse all. Selle mudeli telgede vahe on 134 tolli ja karosserii vorm on ehitatud vastavalt kiirsõidu nõuetele.

„Reo“.

Lisaks endistele mudelitele on vabrik lasknud välja kaks uut mudelit 20 ja 25. Neist on mudel 20 üldjoontes sama, mis endine „Master“, kuna mudel 25 on 4" pikema telgede vahega ja luksuslikuma karosseriiga. Kõiki mud. võib saada 4 kiirusega käigukastiga. Mudel 15 vastab üldjoontes endisele „Mate“ mudelile. Kõikide tüüpide hindu on alandatud nii, et praegu on „Reo“-autod adavamad kui kunagi varem. Uudisena võiks mainida, et kõiki tüüpe võib saada raadioseadega. Samuti on võimalik varustada endisi tüüpe raadioseadetega.

„De Soto“.

De Soto on lasknud välja uue tüübi 8-tsilindrilise mootoriga. Tsilindrite läbimõõt on  $2\frac{7}{8}$ ", kolvikäik 4". Endine 6-tsilindriline mudel on jäänud muutmata.

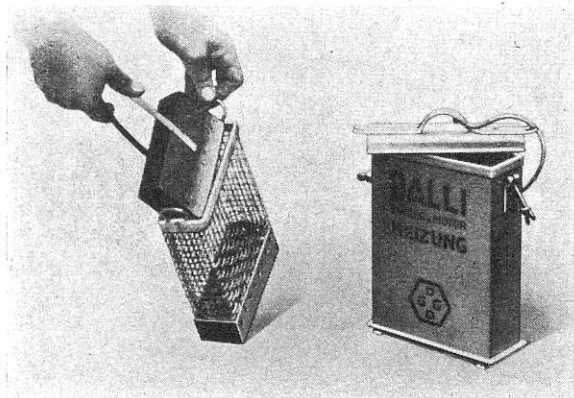
## Kuidas tuleb auto soojendada?

Paar sõna garaažiküttest. — Mootoriküte: küte elektriga — katalüsaatorahjud — kütmine hõõgkividega. — Autoküte: elektriga — hõõgkividega. — Väljalasketoru- ja värskeõhuküte.

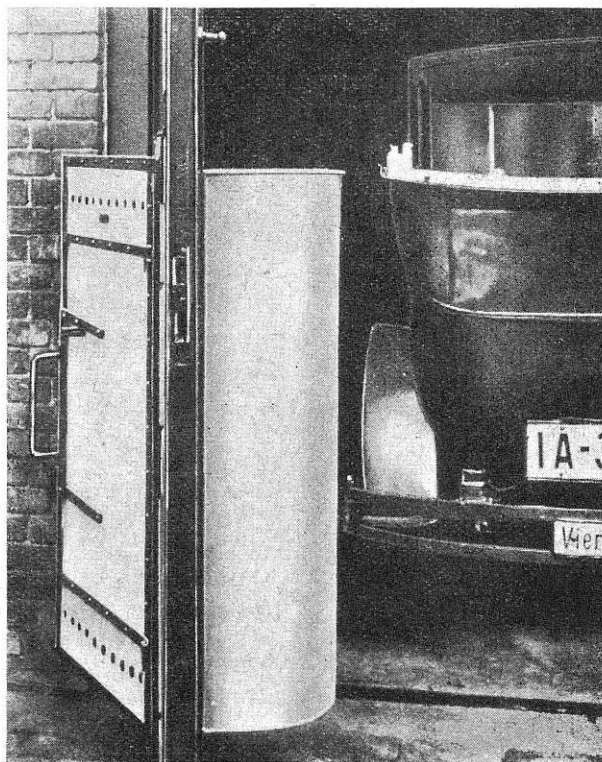
Tsiviil-ins. J. Fischer.

Paar sõna garaažiküttest. On ju tänapäeval üldiselt teada, et see väga kahjulikult mõjub, kui auto talvel seisab külmas, kütmata ruumis või isegi väljas. Siin pole ainult karta, et jahutusvesi külmub (mispärast see tuleb tingimata välja lasta), vaid kõigepealt muutub määrdõli tihkeks, ja kui järgmisel hommikul auto pannakse käima, töötab ta alguses täiesti kuival. Esimesed minutid on mootorile kahjulikumad kui tugev normaalne kestev kiirus, seepärast peab mootori kõigepealt mõni minut rahuliselt käia laksma. Hea õli tarvitamisega võib siin asja pisut parandada. Mitte ainult mootorile, vaid ka teistele autoosadele, nii näit. auto lakeeritud osadele ja kummidele, on madal temperatuur ja suured temperatuurikõikumised väga kahjulikud. Kõige parem on muidugi korralik garaaži kütmine. Muidugi ei saa küsimuse alla tulla ahjuküte lahise tulega, vaid ainult eriahju küte, kus tulease asub kuskil kõrvalruumis või garaaži all. Kõige kohasem on muidugi keskküte. Kui vastavas ehituses on juba keskküte olemas, siis on kerge garaaži keskküte sisse seada. Siin olgu nimetatud veel hõõgkiviküte. Tulekindel, väljastpoolt käsitatav hõõgkiviahju võib asetada garaaži ukse juure või seina ääre.

Mootoriküte. Kui pole võimalik autot paigutada köetud garaaži, ei aita ainult igapäevasest jahutusvee väljalaskmisest, vaid tarvitatagu vähemalt mootori kaitseks väikest erisoojendajat, nagu neid tänapäeval nii mitmekesiseid on saadaval. Väga praktiline ja lihtsalt käsitatav on elektriküte. Nimetame siin Baisch & Hieber'i poolt Stuttgartis valmistatud „Ysuno-mootori soojendajat“, mis tarvitab ainult 100 vatti voolu. Teiseks nimetame Rolf Schoberi, Berliinis, jahutaja kütteplaati, millel on n.n. tume soojus, s. t. temast võib



Traatkorvi täitmine tulise kiviga.



Hõõgkiviküte garaaži ukse sees.

kinni võtta ilma põletamise hädahuta, ka võib talle riide peale laotada, ilma et oleks karta tuleõnnetust. See maksab 18 RM.

Suurema soojuse väljakiirgamisega on elektro-keeraamiline ahi, valmistatud firma Emil Löw, Baden—Oos'is, poolt, mis tarvitab voolu 1000 vati suuruses.

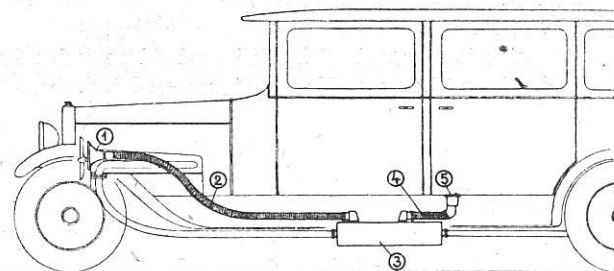
Väikesed on kulud n.n. „katalütilise ahju“ juures, mida valmistavad paljud firmad, nii näit. Heukeshoven & Freund, nime all „Apyr“, siis firma Epperlein Magdeburgis, nimega „Katalyt“, ja nimega „Farwarm“ valmistatud Wendler & Weiß poolt Johannegeorgeni linnas.

Samuti on väikeste kuludega seotud praktiline ja tuntud hõõgkiviküte, millest juba eelpool on kirjutatud paar sõna. Praktilisi mudeleid on leida kõigepealt Saksa hõõgaine ühingul, Dresdenis.

**Autoküte.** Senini kõnelesime ainult abiküttest, mille otstarbeks on ära hoida vee külmumist ja määrdeõli paksenemist. Tähtis on aga küte ka autos, mis sõitmise ka suurema külmaga, vähemalt tõldautos, teeb mugavaks. Siin samuti tulevad küsimuse alla eelpool juba nimetatud kütteviisid, eeskätt katalüt-ahjud, enamasti sarnasel kujul valmistatud, et neid võib riputada mootori kätte alla, kui ka paigutada autosse. Peab ainult tähele panema, et nad kätte all ei mustuks õlist ja tolmust, ja seda mustust ei tooks autosse. Ka hõõgkiviküte on osalt määratud kahepaikseks tarvitamiseks. Iseäranis praktiline on uus küttekeha „Dalli“, mille võib riputada igal ajal mootorikatte alla, väikesse kasti asetatuna võib selle paigutada autosse. Peale nende süsteemide on olemas veel kütteviis, mis tarvitab auto sõidust saadud soojust, mida nimelt leidub väljalasketoru gaasis. Kütte juures, nagu seda ehitab Metallitööstus Brose & Co., Koburgis, ja Kaufmann, Mannheimis, tarvitatakse väljalasketorugaasi otseteed autosoojendamiseks, s. t. osa väljalasketoru gaasi ei lasta välja, vaid juhitakse läbi küttekeha, mis asub auto põhjas. Küttegeuvust võib reguleerida juhiist-

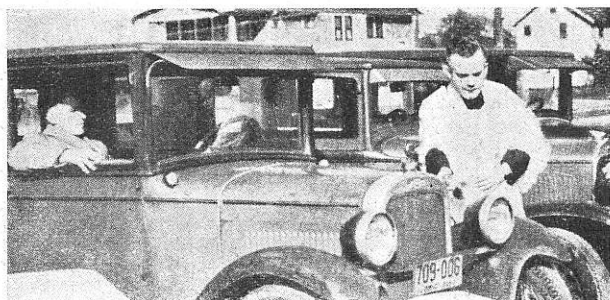
melt ventiili läbi. Varem oli väljalasketoru kütte juures hädahoht, et ebatiheduse tõttu väljalaskegaasid võisid autoruumi tungida. Õige konstruktsiooni ja hoolsa montaaži juures ei tarvitse seda enam karta.

Kaudse küttega on tegemist Schlawe & Co. „Multiplex'i“ juures, Berliinis, ja „Dreiha“ juures, Breemenis. Siin juhitakse väljalaskegaas erinõu läbi otse välja. Peale selle asub aga mootori ventilaatori taga väike trehter, mis võtab värsket õhu vastu ja selle painduva toru läbi juhib uude väljalaskepotti, ning siit soendatult reguleeritava erisiseseadel läbi jõuab auto siseruumi. Tähtis on, et siin ainult puhas õhk voolab sisse, kuna selle konstruktsiooni juures on võimatu õhurikkumine väljalasketoru gaasi läbi. *Värskõhu küttele* on sama paremus kui väljalasketoru-küttele, kuna ka siin puuduvad kulud.



Auto kütteseadel soojustatud õhuga. 1 — õhu sissevoolu trehter, 2 — metallvoolik, 3 — sumbutaja, 4 — soojaõhu toru, 5 — soojaõhu jagaja.

Tahan veel kord toonitada, et kõik autoomanikud, kellel pole tarvitada köetud garaaži, lähesid üle tingimata mõnele lihtsale abiküttele mootori jaoks. Muretsemis- ja pidamiskulud tasuvad end mitmekordselt mootori hoidmise ja ühes sellega üldiste kulude vähendamise teel.



Autode õnnistamine Clevelandi eeslinna kirikus Ameerikas. Õnnistamine sünnib Püha Christopheri nimel, mille kuju on näidatud kõrval. Igal pühapäeval ootavad seal korda sajad autod, et lasta õnnistada. Ka äripäevadel tuuakse paljud autod sinna, et enne pikemat reisu jne. õnnistada lasta.

Nagu teada, peetakse Püha Christopheri autoliikumise, samuti reisijate kaitsjaks.



## Kolvid.

Ükski autoosa ei ole nii koormatud kui kolvid ja tsilindrid. Tuhat ja enam korda minutis plahvatub bensiinisegu tsilindris ja alaliselt hõõruvad kolvid tsilindriseinu.

Suur tiirude arv, kõrge temperatuur tsilindrites ja järsud plahvatuse tõuked on mootori ehitajale seadnud üles tingimused, mille otstarbekohane lahendamine ei ole kaugeltki kerge.

Juba automootorite ehituse algpäevil oli selge, et malm kolvid, mis aurumasinate ehitusest üle võeti, pole kohased suuretiiruliste automootorite jaoks, ja ainult parema puudusel hädaabinõuna võib tarvitada. Juba malmi raske kaal teeb dünaamilise tasakaalustuse raskeks. Tasakaal peab automootori juures olema, kuna muidu oleks selle eluiga liig lühike. Ka on malmi soojuse juhtivus väike, samuti jätab hõõrumine veel küllalt soovida.

Parema kolvmaterjali otsimine on sama vana kui automootor. Loomulikult jäeti peatuma kerge ja küllalt vastupidava metalli juure, nagu seda on alumiinium. Kuid siin tekkisid raskused. Alumiiniumist kolbe on katsetatud lõpmatuid kordi ja alles viimasel ajal on saavutatud siin rahuldavaid tulemusi.

Alumiiniumist kolvi suureks puuduseks oli selle suur paisumine. Kui kolb sobis külmas olekus, siis paisus see tsilindris oleva kõrge soojuse mõjul niivõrt, et sõi sisse. Tuli valmistada kolbe, mis külmas olekus olid märksa vähemad kui malmist kolvid. Selle tagajärg oli, et siis, kui mootor veel külm oli, kolvid klõbisid tsilindrites ja surve vahekord oli väike. Siin ei tarvitse imestada, kui vanad autojuhid olid alumiiniumkolbide vastu umbusklikud.

Kuid autotehnika areneb hiiglasammudega. See, mis aastat viis-kuus tagasi veel moodne oli ja majanduslikust ning vastupidavuse seisukohast kõige paremana tundus, on nüüd vananenud ja asendatud veel paremaga, veel tugevamaga ja vastupidavamaga.

Praegu loetakse iga automootor, mis on varustatud malm-kolbidega, vananenud tüübiks. Kõik autovabrikud loobuvad oma uute tüüpide juures malm-kolbidest ja võtavad tarvitusele kergemetall-kolvid. Nii on mõne aasta jooksul ligi 300 autovabrikut läinud üle kergemetall-kolbidele.

Siin veel mõned näited kolbide töötamise tingimustest. Seeriamootorid võivad teha kuni 4000 tiiru/min. Nende tiirude juures on neljataktilisel mootoril 2000 plahvatust minutis. Plahvatuste leek ei katke siin näiliselt enam, vaid paistab püsiva leegina, nagu seda Ricardo vaatlused akendega varustatud tsilindrite juures on näidanud (Siin on üle 33 plahvatuse sekundis!) Tsilindrites tõuseb temperatuur tihti üle 1800°C, mis ületab juba plaatina sulamispunkti. Loomulikult ei või ka nende temperatuuride juures tsilindris midagi sulada; vaid tsilindrite ja kolbide materjali soojuse juh-

tivus peab nii suur olema, et üleliigne soojus saaks eemale juhitud. Kui jahutus on puudulik või katkeb mõneks minutiks, siis on kolbide sisse kinnijäämine loomulik tagajärg.

Suure tähtsusega on ka kolbide hõõrumine. Kui suure jõukaotusega kolbide hõõrumine on seotud, seda näitavad täpsed mõõtmised, mis Berliini tehnika-ülikooli katsejaamas prof. Dr. ing. G. Becker'i poolt on toimitud. Nii selgus, et 6-tsilindrilise mootori tsilindri läbimõõt — 79 mm.; kolvikäik — 114 mm., kolbide hõõrumisega seotud jõukaotus oli 7 h. j., kuna mootori piduri võime oli 51,5 h. j. Õhupuhastaja ja gaasistaja jõukaotus oli 1 h. j., sumbutaja jõukaotus — 6 h. j.

Malm-kolvi erikaal on 7,6, kergemetall-kolvi erikaal aga 2,7 kuni 3,0. Umbes samas vahekorras on ka kolbide raskused. Kergemetall-kolvid võimaldavad seetõttu märksa tasasemat mootori töötamist. Laagri surve on märksa vähemad ja kõik see pikendab mootori eluiga. Ka võimaldavad kergemetall-kolvid mootori tiirude ja surve vahekorra suurendamist. Kergemetall-kolbide soojuse juhtivus on ümmarguselt neli korda suurem kui malm-kolbidel. See tähendab, kergemetall-kolvid ei kuumene niivõrt kui malm-kolvid, asjaolu, mis võimaldab paremat määrimist ja vähendab seega tsilindrite kulumist.

Praegused kergemetall-kolvid erinevad endistest n. n. alumiinium-kolbidest ja need leiti Ameerikas, kust need ka Euroopasse ilmusid. Siin on jällegi näide, kuidas Ameerika hiigla-autotööstus on tervele maailmale eeskujuks. Õige palju leidusi on tehtud autoasjanduse alal Euroopas, kuid tegelikult on need teostamist leidnud ikkagi Ameerikas.

Uued kergemetall-kolvid on märksa väiksema paisumise koefitsiendiga kui endised. Nii tarvitatakse veejahutusega mootorite juures kolbide sissepassimisel tolerantse, mis on umbes 0,04 kuni 0,08 mm. ja isegi suurtel kolbidel, läbimõõduga 100 ja enam mm., on see tolerantants 0,05 kuni 0,06 mm. Need on täpsused, mida varem, endiste tööviiside ja masinate juures üldse ei saadud kätte. Sest kui on tarvis, et täpsus oleks paar sajandikku mm., siis on valmistuse juures üks tuhandik mm. juba tähtis.

Praegused kergemetall-kolvid valmistatakse 0.001 tolli = 0.0025 mm. täpsusega. Selle täpsuse saamiseks sünnib kolbide valmistamine kindla ja ühesuguse temperatuuri juures, näiteks 20°C.

See täpsus ja asjaolu, et kergemetall-kolvid valmistatakse täitsa teistest metallisegudest kui varem, mille paisumine on umbes sama nagu malm-kolbidel ja kõvadus vastavalt tsilindrite materjalile tihti märksa kõvem kui malm, on praegused kergemetall-kolvid tõrjunud malm-kolvid peaaegu täiesti välja, nagu käesoleva kirjutise alul juba tähendasime.

## Tähtis igale autoomanikule!

Maailmakuulsad ameerika elektrilambid-helgiheitjad

**WINCHESTER**

Parim abinõu autoparandustel ehk valgustuse kustumisel.



Valguseulatus kuni 1500 jalga. Ilma akkumulaatorita.

Ainuesindus ja ladu: **Ü SYSTEMA** TALLINN, Raekoja pl. 5.

## Autode korrashoid.

Senini tarvitusel olnud autode remonteerimise viisid on vananenud. Nad on jõudnud suuremate muudatuste ajajärku. Kuni käesoleva ajani katsub iga remonttöökoda teha ise kõik parandustööd auto juures ja valmistada selleks tarvisminevad masinaosad. See nõuab soliidsed ja kalleid sisseseadeid. Loomulikult läheb auto remont sarnases töökojas väga kalliks. Seetõttu katsub autoomanik võimalikult eemale hoiduda neist töökodadest. Ta sõidab kuni auto lõpulikult on kulanud ja jääb seisma. Tahtes või tahtmata peab ta nüüd viima oma sõiduki remonti, mis end valusasti annab tunda autoomaniku taskule. On ju päevasele: mida kauem vigase autoga sõita, seda kiiremini ta kulub ja muutub kõlbmatuks. Vaevalt leidub automobilistide hulgas neid, kes ei tea seda tõde, kuid kartus kalli remondi vastu sunnib teda valesti talitama. Süüdistada selles ei saa vist kedagi. Esiteks on parandustöökodade sisseseaded niivõrd kallid, et võimatu on odavalt autosid parandada, teiseks, ei ole keskmise autoomaniku rahatasku küllalt tüse, et tasuda tihti kalleid remonte. Omanik on sunnitud abi otsima „posijate“ juures, kus viili ja haamri abil, võib olla, ehk mõni kergem vigastus kõrvaldatakse, kuid seejuures tehakse uusi juure. Lõpptulemus on see, et soliidsed töökojad kannatavad tööpuuduses, kuna autod kalli remondi kartusel kiirelt kuluvad ja lõplikult „säädred sirutavad“.

Sellest on nii auto kui ka töökodade omanikud aru saanud ja hakanud väljapääsuteed otsima. See tee ongi juba leitud. Autovabrikud on tulnud remonttöökodadele appi. Nad lasevad massiliselt auto tagavaraosi turule, millega päästavad remonttöökodasid kalliksminevate osade valmistamisest. Seega pole enam tarvis kalleid ja keerulisi sisseseadeid töökodades, ega pole tarvis üksikult kalliksminevaid autoosi valmistada. Seega muutuvad remonttöökodade funktsioonid hoopis teistsugusteks, kui need senini olid. Neid võiks oma iseloomult jagada kahte ossa. Esimeste ossa kuuluvad funktsioonid, mis kindlustavad autole pika ea ja hoiavad ära vigastusi, mis võivad tekkida hooletusest. Need funktsioonid moodustavad enesest auto pesemise, määrimise, igasugused reguleerimised, üldise järelevaatuse jne., tarbekorral ka mõistagi ilmsikstulnud väiksemate vigastuste kõrvaldamise. Säärased operatsioonid on hädatarvilikud, kuid mitte sunduslikud. Auto võib ju sõita ka ilma nendeta mõne aja, kuid lõpptulemusena tuleb arvestada niisugusel juhul autoomanikul juba tõsiste kuludega. Tuleb meeles pidada, et iga väiksemgi viga auto mehhanismis kutsus esile suuremad vigastused, mis kiirelt lõpetavad auto elupäevad.

Nagu väikesse haavakesse sattunud pisilane võib kutsuda esile elavas organismis veremürgituse tõsiste tagajärgedega, kui ta õigel ajal pole kõrvaldatud, võib ka näiliselt tähtsusetu vigastus muuta sõiduki mehhanismis terve auto konstruktsiooni kõlbmatuks. Sarnaste üllatuste vältimiseks on tarvis viia sõiduk sagedamini töökotta, kus lasta ta puhtaks pesta, määrada, järele vaadata, osad reguleerida, ilmsikstulnud vigastused kõrvaldada jne. Sarnased visiidid on ainult siis võimalikud, kui nad hinnalt on igale autoomanikule kättesaadavad, auto ravitsetakse korralikult ja asjatundlikult ning sõidukiomanik, lahkudes töökojast, võib kindel olla, et tema auto on tõesti terve. Sarnane vahetõde on kasulik nii autoomanikule kui ka töökodadele.

Remonttöökodade teise osa funktsioonide all tuleb mõista tõsisemaid parandustöid, mis on seotud juba

sõiduki lahtivõtmisega, osade vahetamisega jne. Et auto osad on nüüd igalpool saadaval, pole enam tarvis parandustöökodades keerulisi ja kalleid sisseseadeid. On tarvis ainult abinõusid uute osade asetamiseks. Need abinõud on võrdlemisi lihtsad ja odavad, mistõttu töökodadel on võimalik kõrvaldada isegi tõsisemad auto vigastused võrdlemisi odava tasu eest.

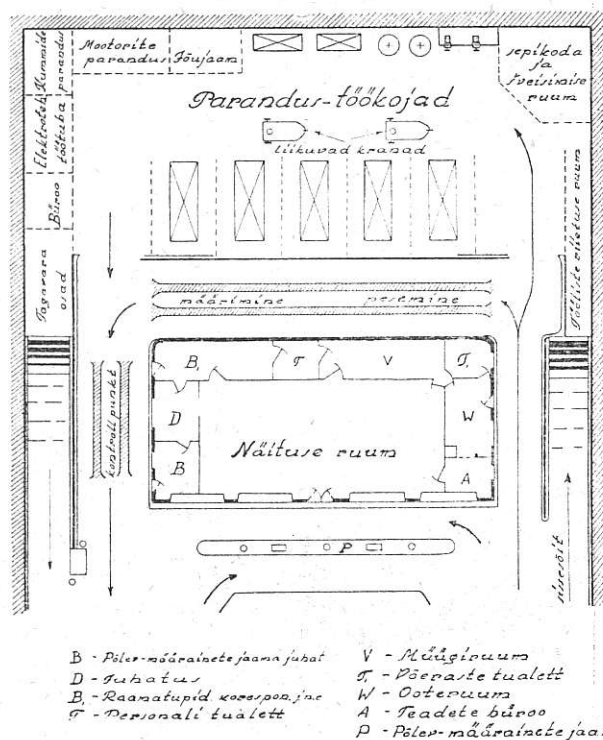
Statistika andmed näitavad, et välismail, kus on hakatud suuremat rõhku panema autode korrashoiule, vähenevad silmnähtavalt tõsisemate remontide kulud, kuna korrashoiusummad suurenevad. Lõpptulemusena jääb omanikule kaunike summa taskusse.

Eriti selge pildi sellest annavad A. Ühisriikide statistilised andmed. Nendest andmetest on näha, et Ameerikas juba 1928. a. autode korrashoiu ja remontsummade vahetõde oli 1:2,5. Suuremat rõhku pannakse masinate pesemisele ja määrimisele. Muda ja liiv on autode suurimaks vaenlaseks, mis rikub tema liikuvad osad ja teeb väliselt inetuks. Autole tuleb samuti vaadata nagu inimesele. Elab ta puhtuses, on vähem haigestumise võimalusi. Kuigi ta sealjuures haigeks jääb, tuleb pöörata kohe arsti poole, sest vastasel korral järgneb haigusele surm. Kui haiguse vastu võib võidelda ainult arst, kellel selleks teadmised ja abinõud olemas, siis ei või ka vigase auto saatust usaldada vilumatu hooleks. Välismail on kujunenud auto korrashoiuks juba kindlad reeglid, näiteks, auto välised liikuvad osad määratakse igal hommikul, pestakse iga kahe nädala tagant (normaaloludes, kui mudased teed, siis pärast iga pikemat sõitu), iga 4 kuu tagant reguleeritakse pidurid, kontrollitakse põhjalikult valgustus, torustik jne., iga 6 kuu tagant täielik masina määrimine, mootori puhastamine jne. Seda kõike tuleb teha asjatundlikult, vastavate abinõudega ja korralikult. Oskamatu käed võivad siin ainult kahju tuua. Näitena võiks võtta siin auto pesemise. Ta paistab äärmiselt lihtsana, kuid tegelikult pole see nii. Ka see toiming nõuab oskust ja vastavaid abinõusid. Reeglipärane auto pesemine koosneb 4 faasist. Lühidalt oleksid need järgmised:

- Auto puhastatakse seestpoolt tolmust puhtaks tolmuimeja abil.
- Peale selle sõidab ta tõstekraanale, mis teda aegamööda üles tõstab. Tõusmise ajal lastakse auto veeduga üle, mis muda pehmeks teeb ja uhub autokere küljest maha. Kõva surve all tugevat veejuga ei või juhtida milgi tingimusel autokerele. Ta peksab liiva liikuvate autoosade vahele, kriimustab liivateradega lakki jne.
- On muda juba auto küljest maha voolanud, juhitakse alguses kere ja siis raam tugeva veejoaga üle, mis lõpulikult teeb auto puhtaks.
- Peale selle lastakse auto kraanaga alla, pühitakse käsna üle ja kuivatatakse tugeva õhujõuga. Pesemisel tuleb tõmmata pidurid hästi kinni, vastasel korral tungib muda nende vahele. Vilunud tööjõuga vastava sisseseade juures kestab auto pesemine keskmiselt 20 min. ja maksab meie rahas 50 sn. kuni 1 kr.

Kui juba pesemine, kui kõige lihtsam operatsioon auto korrashoiust, nõuab vilumust ja abinõusid, siis on raske ette kujutada, et masina järelevaatust, osade kontrollimist, puhastamist, lahtivõtmist, reguleerimist jne. võib teostada oskamatu isik ilma vastavate abinõudeta.

Välismaal arvestatakse sellega tõsiselt. Seepärast on tekkinud suurel arvul suurepäraseid autode korrashoiu jaamu, kust sajad autod käivad päevas läbi. Esimesena sel alal sammuvad Ameerika Ühisriigid, Euroopa riikidest esikohal on Saksamaa, viimasel kohal Prantsusmaa, rääkimata mõistagi neist riikidest, kus autotööstus ja -asjandus on nõrgalt arenenud. Et asjast huvitatuil oleks nendest jaamadest selgem pilt, võin siin tuua ühe enam-vähem eeskujuliku prantsuse autode korrashoiu jaama kirjelduse. Ta näitab, kui kõrgel seisab autode korrashoid riigis, kes teistest on jäänud sel alal maha.



Kirjeldatava jaama hoone pind-ala on  $35 \times 35 \text{ m} = 1225$  ruutmeetrit. Hoone on tänavast 6 m eemal (joon. 1.). Tema esisel kahekordne tee, mille vahel asub jaam, kus on saadaval bensiin, õli, vesi ja kokkukurutud õhk (kummide täitmiseks). Jaama hoonesse sissesõit paremalt ja väljasõit vasakult poolt.

Hoone keskel asub 22 m pikkune ja 10 m laiune näituseruum, kuhu asetatakse müüvad autod. Näituseruumi ümber asuvad ooteruum, tualett, bürood jne. Nende ruumide taga asub pesemise- ja määrimeruum, mis kaetud klaaskatusega. Pesemise- ja määrimeruum kujutab enesest koridori, mille pikkus 22 m. ja laius 5 m. Selle koridori keskel asub 90 sm sügavune kraav, mille kohale on 90 sm kõrgusel paigutatud roopad. Auto sõidab roobastele, kus ta puhtaks pestakse, ära kuivatatakse ja määratakse. Roobastele võib asetada 4 autot korraga. Edasi sõidab auto kontrollpunkti, kus ta vaadatakse üle ja tarbekorral osad reguleeritakse. Kõik sõidukid liiguvad ühes ja samas suunas (joonis. nooltega näidatud).

Pesemiseruumi taga asuvad remonttöökodad, mille pind-ala  $35 \times 14 \text{ m}$ .

Remonttöökodade esimese seina ääres on 5 remontlahtrit à  $5 \times 6 \text{ m}$ , viie remonteeritava auto asetamiseks. Lahtrite seintel asuvad riulid lahtivõetud osade paigutamiseks ja sahtlid tööriistade jaoks. Seega on ära hoitud tööriistade kaotamiseks, autoosade segamine ja aja raiskamine nende otsimisel. Kahes lahtris on veaveri raam, mis võib tõsta auto remonteerimisel nõutavale kõrgusele. Üle kõikide lahtrite käib veel väike kraana üksikute autoosade tõstmiseks. Peale selle on remonttöökodades olemas kaks liikuvat kraanat, mis ühtlasi moodustavad ka tööpinke ja mootori pukke.

Remonttöökodade vasakpoolse seina ääre on ehitatud kolme meetri kõrgusele rõdu, kus asuvad tiseri-, sadulsepa-, plekisepa- ja värvimistöökodad. Tägu-mise seina ääre on asetatud jõujaam, mootorite ruum, treipingid, freesipingid, puurmasinad, lihvmasinad, tööpingid, sepikoda ja sveisimiseruum.

Jaama hoone keldri korral asub graaž, väiksem pesemise- ja määrimeruum. Keldrikorral asuvad ka veel pumbad, kompressorid jne. Jaam võib korraga mahutada kuuekümne auto ümber.

Nagu kirjeldusest näha, on jaam ja tema sissesead ehitatud vastavalt praeguse aja nõuetele.

Autode korrashoid teostatakse asjatundlikult, kiirelt ja odavasti. Autode tõsisem remont teostatakse peaausjalikult rikkelainud osade asendamise teel uutega, mis vabrikutes on massiliselt valmistatud. Loomulikult ei või olla sarnasel viisil teostatud remont kallis.

Kas ei tuleks ka meil ajaga sammu pidada ja välismaailt eeskujut võtta? J. L.

## Mees ja mootor.

„Ei“, ütles luuletaja „ialgi ei õpi ma hindama mootorit. Mul kaob tuju niipea kui kuulen mootori põrinat. Mäletatavasti oli see kord ilusal suvipäeval; oli sarnane ilm, mil tahaksin ainult lamada ja nautida loodust, et joobuda tema imeväärsest võlust. Olin leidnud ilusa koha metsas, tungisin läbi põõsastiku ja kuristikku, — et ainult hetkekski ükski olla. Just siis, kui olin vaibunud unustusse ja terve hingega nautisin ümbruskonna ilu, kuulen äkki ulgumist, nagu piinatakse siga või muud looma. Siis oleks nagu käima pandud paar tosinat vanu õmblusmasinaid. Sääraseid häälid oli kuulda mõni minut ja siis ilmus äkki vana kast auto näol ja peatus otse minu kõrval. Sealt väljus mitmepealine seltskond, varustatud sarnase hulga söögikorvidega, et pani imestama auto vedrude kandejoud. Ma põgenesin üle-pea-kaela, vaatamata seltskonna kutsule, osa võtta söömingust“.

„Ma ei tea midagi hirmsamat kui autod ja mootorrattad“, ütles maalikunstnik. „Kas leidub veel mi-

dagi ebaesteetsemat kui mootorratas? Ja seal räägitakse tänavapildi dekoreerimisest, mis sündivat mootorrataste läbi. Ei, mina leian, et need asjakesed kõlbavad ainult metslastele mängimiseks“.

„Te räägite asjust, millest teie aru ei saa“, ütles autoomanik. „Mootor on meie aja suurim saavutus, tema läbi võitsime maa, vee ja õhu, tema läbi on kaugused vähenenud ja aeg pikenenud. Mis oleksime mootorita — terve seltskond oleks abitu ilma tema truu teenistusega. Mootor on suurepäraseim ja kalleim vara“.

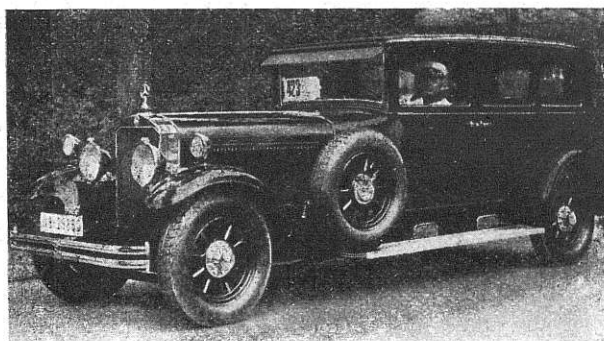
Maalikunstnik ja luuletaja nõudsid peremehelt arve, jätsid autoomaniku jumalaga ja istusid tänaval autosse. Nad olid väga rõõmsad, kui juba paar minutit hiljem koju jõudsid.

Autoomanik katsus aga asjata oma autot starteri kaudu käima panna. Kui ta akkumulaatori oli järele vaadanud, väntas ta veel ligemale 1½ tundi, nii et higi tilkus. Ta needis mootori maa põhja. L. Z.

## Autotüüpidest.

KUULSAIM JA PARIM AUTO SAKSAMAAL.

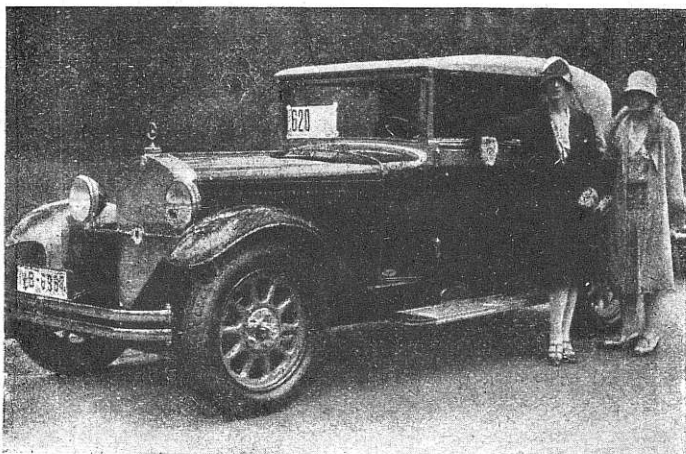
**D**aimler-Benz autovabrik Saksamaal on vanemaid autovabrikuid terves maailmas. 1926. a. ühines Daimler ja Benz vabrikud ühise nime all „Daimler-Benz“. Sellest ajast peale on vabrik võitnud endale veel suurema kuulsuse ja ennast majanduslikult kui ka tehniliselt kindlustanud, saavutades seega paremaid tagajärgi. Vabrikud Untertürkheimis ja Mannheimis valmistavad ainult sõiduaautosid, kuna vabrik Gaggenaus valmistab veoautosid. Viimastel aastatel on Daimler-Benz autovabrikute saadustel märgata väga suurt edu. Igalpool, kuhu ilmusid Mercedes-Benz võidusõiduautod, on nad imestust äratanud ja kõikjal võidukad olnud. Dieselmootorigega Daimler-Benz-omnibused löövad laineid ja tungivad igale maale, kus neid tänini tunti ainult nimepidi. Maailma rikkaimaid ja tähtsaimaid mehi on muretsenud endale Mercedes-Benz-sõiduki, näit.: Patiala maharadža, Bhopali maharadža, Vanderbild, von Hedjas, Lord Curzon, prints Mohamed Ali Ibrahim jne. Statistika andmetel moodustab Mercedes-Benz vabriku sõiduautode eksport ligi 60% maailma turul olevast Saksamaa autotoodangust.



8 tsil. tüüp „Nürburg“.

seid tarvitatakse ka võidusõitudeks, sest oma kiiruselt ja jõult on need tüübid sportlaste seas lugupidamises.

Võidusõiduautode tüübid on: „K“ „S“ „SS“, 6,74 liitrit (120/180 h. j.) ja eriline võidusõidu tüüp „SSK“ (140/200 h. j.), mille kiirus kuni 210 km tunnis. Mootor on 6-tsil. ja tsilindrite maht 7020 sm. Alusraam on lühem kui teistel tüüpidel. Need autod on köitnud maailma sportlaste tähelepanu, kuid oma hinnalt on nad vaevalt kättesaadavad igale sportlasele. Säärased au-



2,6 liitr. Cabriolet C om. krahvinna Berckheim.

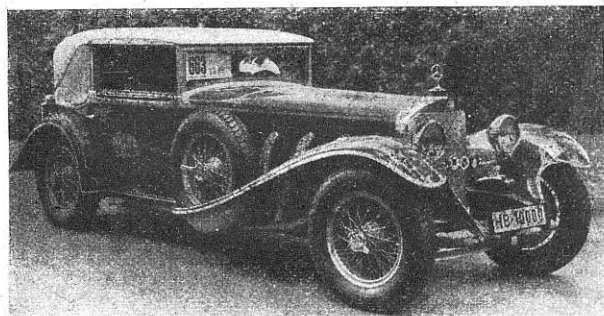
Vaatame ligemalt Daimler-Benz vabrikute tooteid.

2-liitriline tüüp „Stuttgart 200“ (8/38 h. j.) on kõige väikesem tüüp Mercedes-Benz-sõiduautodest. See väikeauto on niihästi kodumaa turul kui ka väljaspool leidnud tähelepanu, nii et selle ainsa tüübi valmistamine on tõusnud kuni 600 kuus. 1929. a. hakati valmistama selletüübilisi 4—5-istm. luksustõldu, mille hind ei ole kõrge (6300 kr.) vabrikus. Edasi, tüüp „Stuttgart 260“ (2,6 liitrit) on ehitatud niihästi standardkui ka luksustüüpi ja on samuti leidnud tarvitajate poolt sooja poolehoidu.

Keskklassi masinatest tuleb märkida veel 3,5-liitri- line „Mannheim“ mudel (14/70 h. j.), mis mitmes suuruses saadaval ja oma mugavuselt ei jäta midagi soovida.

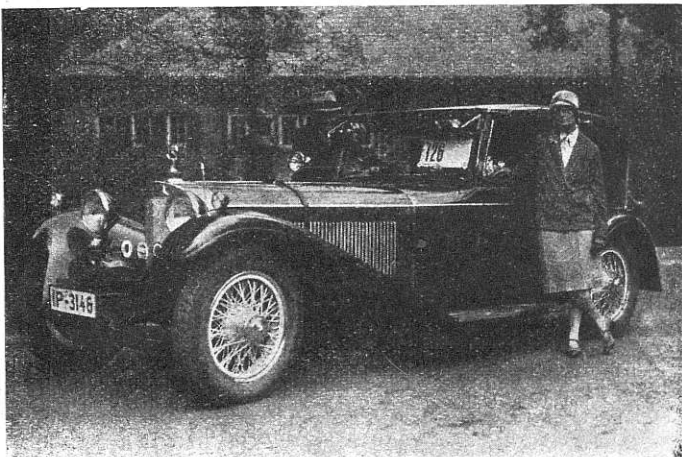
Sellele järgneb kuulsuse omanud „Nürburg“-tüüp (4,6 liitrit 18/80 h. j.), millega võistlustest võtavad osa kuulsad sõitjad nagu Ruf, Carracciola, Walb jne. Ka viimasel Monte-Carlo tähesõidul üllatas Carracciola oma „Nürburg“-autoga Euroopat; ta jõudis mitu tundi enne teisi osavõtjaid finiši ilma veata, kuna Euroopa kuulsused nagu Panhard-Levassor ja Steyr jäid tema kõrval varju.

Selle järele tulevad 4- ja 6-liitrilised Kompressor-tüübid (15/70/100 h. j. ja 24/100/140 h. j.), missugu-



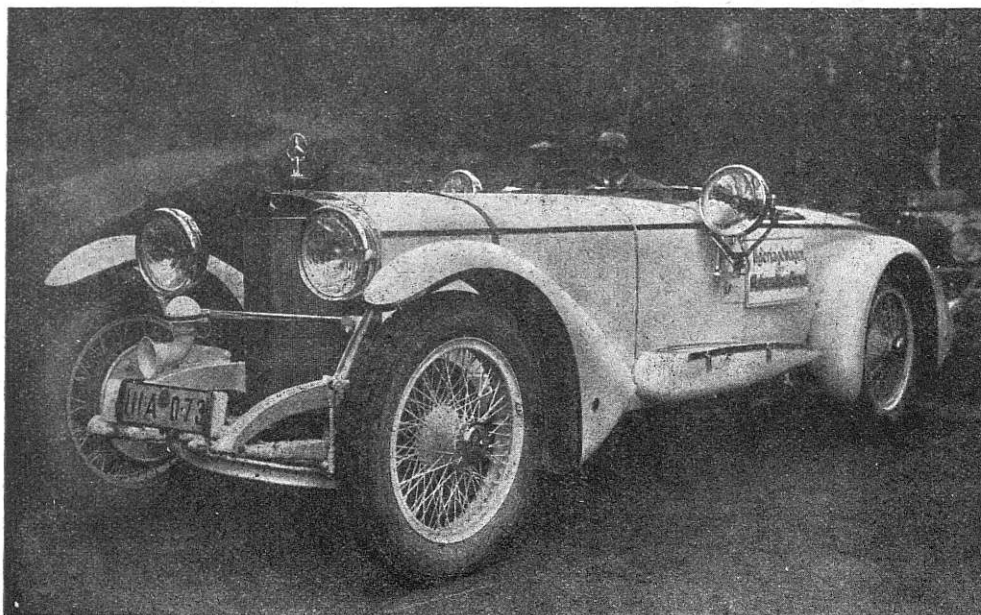
Sport-Cabriolet mud. „SS“.

tot maksavad meie rahas umbes 3—3½ miljonit senti. Sama mitmekesine nagu Daimler-Benz sõiduautode ehitus, on ka selle vabriku veoautode, omnibuste ja teiste jõuvankrite chitus. Gaggenaus valmistatakse kõikisuguseid kerge- ja raskeveoautosid, alates ¼ tonnist kuni 10 tonnini, samuti ka 6 rattaga omnibusi, kuhu mahuvad kuni 80 inimest. Sealsamas valmistatakse ka diesel- ja toorõli-mootoreid 20 kuni 100 h. jõudu. Toorõli-mootorigega on katsutud lennukeid varustada ja kat-



Cabriolet mud. „S“.





Bhopali maharadža „tügrijahi“ auto, mis erilise tellimise peale valmistatud.

sed on õnnestunud. Nõnda võib kindlasti ennustada, et tulevik on toorõli-mootorite päralt, sest katsed on näidanud, et Daimler-Benz-dieselmootorid on töötamas omnibuste, traktorite, raskeveoautode liikumapanemisel ja tulevik on neile kindlustatud juba seega, et kütteeaine 5—6 korda odavam tuleb praegu tarvituselolevatest ainetest.

Lõpuks olgu tähendatud, et kõik raskemad ja suuremad rahvusvahelised võidusõidud on võitnud *Mercedes-Benz*.

Muu seas olgu nimetatud: 1928. a. Ameerikas Atlantic City võidusõit, kus Ralph de Palma juhtimisel sai kaks võitu, Kairos ühekilom. sõidul lõi samuti rekordi. Suur oli läinud aastal Carracciola meistervõit Belgias, kus 1 kilom. sõidul saavutati 195 km kiirust ja 17. augustil 1929. a. Iiri *Tourist Trophy* Belfasti ligidal I auhinna võitis ja püstitas uue rekordaja, lüües kõiki Euroopa kuulsamaid ja kiiremaid võistlejaid oma Mercedes-Benz „SS“ autol.

## „Röhr“-auto.

Huvitavamaid saksa autosid on kahtlemata Esse-nis ehitatav „Röhr“-auto.

Raam asub väga madalal, jättes ainult 250-mm pinnavabaduse, mida leiame ainult võidusõiduautode juures. Põhi kastisarnasel kerel asub raami all, nii et astutakse autosse otse sisse. Et seetõttu raskuspunkt asub väga madalal, on arusaadav.

Tähelepanevad on veel 3050 mmtelgede ja 1400 mm rataste vahe, ja edasi veel, et rataste vahel asuvad võrdlemisi lühikeselt ehitatud 8 tsilindrit ja mugavad istekohad. Tagumiste istmete asukoht ei ole nii siis ehitatud üle tagumise telje, vaid asub viimase ees.

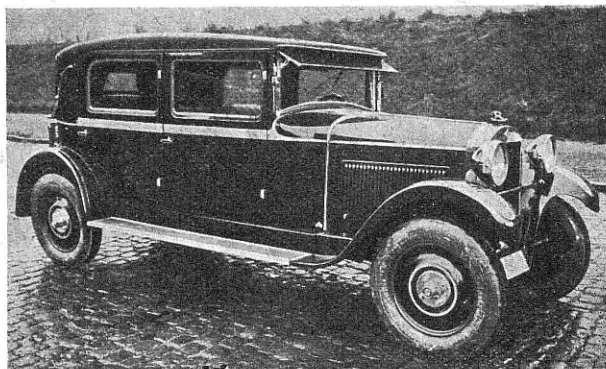
Tuleb veel tähendada, et rattad jooksevad võnkuvatel assidel, tagumised tuntud pool-elliptilistel vedru-del, esimesed — Röhri süsteemi järgi.

Röhr jättis edeassid üldse ära ja asendas need kahe paralleelse vedrulehtede paki läbi, mille külge assid on asetatud.

Et vedru katkemise korral, mis ju ka kõige parema vedrutera juures võib juhtuda, vältida igasugust hädadohtu sõidukile ja seesistujatele, on veel teine vedruleht veniv-pehmetest ainetest sisse asetatud, mis mingit koormat ei kannaks, nii siis alles esimese murdumisel astub tegevusse.

Rattad on üksikult juhitavad. See on suur paremus, mida alles sõiduajal võib märgata, sest ederataste võnkumist ning auto vedamist ei tule üldse ette, kuna nõtkuvad assid kohanevad iga ebataasusega.

Täieliselt varustatud kinnine „Röhr“-auto ei kaalu isegi 1000 kg. Et see kõik mootorile, ülekandeorganitele, bensiini- ja õlitarvitamisele, kui ka kummide kulu-



„Röhr“ limusiin.

misele majanduslikult on kasulik, ei ole vist vaja enam toonitada. Mitte ainult shassi, vaid ka karosserii ehitati kaalukokkuhoiu põhimõttel, mitte aga kuludest ja stabiliteedist välja minnes.

Mootor on 9/50 h. j. ja maht 2.25 liitrit. Tsilindri läbimõõt on 60 mm ja kolvikäik 100 mm. Ventiilid on rippuvad ja need juhatakse ülevalt kaheksa korda ümbriritsetud nokk-võlliga; neid on sõiduajal kerge korraldada. Kolvid on kergemetallise güst ja omavad kolm tihendusvõlliga, üks neist on avausega õliimeja rõngas.

Määrdeõli asub terasnõus. Sealt saadetakse õli pumba abil laagritesse. Mootori ploki küljes asub kolmekäigu seadis. Ühe ketta sidurilt kandub jõud üle kardaanvõllile.

Autovabrik „Röhr“, Essen, Ober-Darmstadt.

## Välismaalaste muljeid meie teedoludest ja muust.

Üks Rallye osavõtjaist, meie kõikidele hästi tuntud Stuck-Villier autol Fr. Arnau, „Berliner Tageblatt“ era-kirjasaatja, avaldas „Illustriertes Sportblatt“ nr. 46. veergudel oma esialgseid muljeid Tallinna—Monte-Carlo tähesõidust. Nendest paistavad eriti välja meie halbade teedolude kirjeldused. Nii kirjutab ta: 1500 km on Berliinist Tallinnani. Oleme saavutanud 53,1 km keskmist kiirust ja seda Eesti läbi-pääsematutel teedel, 400 km savistel teedel, kus mitme tolli sügavused roopad, üle aukude ja kraavide... Kõige parem tunnistus selleks, kui võit tugev on meieaegne auto.

Enne arvati teest Tallinnast Monte-Carloni, et ta üldse ei vastavat tähesõidu iseloomule ja seal üllesaatud tingimustele ja isegi Riias soovitasid klubi ja ametivõimud loobuda katsetest sõita Tallinna. Kui ei oleks maa külmetanud, siis oleksid tõsiasjad neid hoiatusi mitmekordselt tõendanud... Kõik läheb hästi kuni Eesti-Läti piirini. Mõni osa teest on isegi päris korralik. Aga siis algab ürgmaa, peaaegu läbipääsematud saviteed, kus mõnikord 10 tolli sügavused vaod takistasid edasisõitu ja teeaäred olid külma tõttu niivõrt libedad, et sõiduk võis iga silmapilku veereda kraavi... Tuli tarvitada mitte kolmandat ja teist käiku, vaid kogu aeg esimest, ja ka siis jõudis sõiduk suuri vaevu edasi. Elanikke oli vähe, samuti külasid... Baltikum — Eesti! Võib endalt küsida: kas see on veel Euroopa? Paistab, nagu see oleks Kauge-Ida, mahajäetud, energiata ja tundmatu!... Nendele kaebustele järgnevad kiitused Eesti autoklubi ja Saksa saatkonna aadressil: *Eeskujulik vastuvõtt Eesti autoklubi ja Saksa saatkonna poolt.* Saksa saadik näitas, mis on moodne diplomaatia, kes saab aru suurest rahvusvahelise spordi tähtsusest...

Ja edasi: Kaks päeva Tallinnas jäid meile kõige paremaks mälestuseks. Siin kaugel põhjas olime meie ümbritsetud eeskujuliku lahkuse, sõbralikkuse ja terve seltskonna tähelepanuga. Terve linn oli vaimustatud tähesõidust ja kui meie oma kulunud knickerbockers'ides ja nahkkuubedes ilmusime „Marcelle“ tantsulokaali, siis oli vaimustus peaaegu sama suur kui banketil, mida Eesti autoklubi andis tähesõidu auks. Eesti autoklubi esimees rääkis muu seas õige südamlilkult: „Eesti autoklubi spordiajaloo avab see tähesõit uue kaunima lehekülje. On selge, et teie, lugupeetud külalised, olete palju paremaga harjunud kui meie saame või suudame pakkuda, kuid ma palun siinkohal tahtmist teo eest võtta ja meie seisukorda arvestada rohkem südamega kui mõistusega. Mida klubi ja igaüks tema liikmetest suudab teha rahvusvahelise autospordi kasuks, saab tehtud“. Ja juba teel ei puudunud sellest tõendus: kõikidel ristteedel leiame nooled, kuigi natuke varajaste pealkirjadega „Monte-Carlosse“.

Pärnust läbi saatis meid isegi üks kontroll-auto. Igalpool lahke vastutulek, mis rõõmu valmistas raskel rännakul. Teed olid täis uudishimulisi ja kell 5.58 sõitsime üle Eesti piiri Läti maa-alale...

Nõnda arvestasid meie teid ja olusid tähesõidust osavõtjad välismaalased, autosportlased.

Kui kurb see ka ei ole kuulda, kuid see on tõsi. Nagu kuuleme, olevat palju ja väga palju E. A. K. juhatus, kuigi tagasihoidlikult, meie teedeministeeriumi maanteede osakonna tähelepanu juhtinud meie teede halvale seisukorrale. Meie ei ole edasi jõudnud, vaid ennem tagasi läinud. Kas tõesti peaks võimatu olema

kiiremas korras vähemalt üht peateed tarviliselt korda seada, mis ühendaks meie pealinna välismaaga. Olgu see tee valitud Pärnu, Viljandi või Tartu kaudu, kuid oleks ülim aeg sellega tegemist teha. Läänud suvel lugesime ajalehist, et teedemin. kõrgemad ametnikud olid meie teede revideerimiskäigul ja osalt leidnud teed korralikud, kuid osalt viletsad. Olevat maavalitsustele ettekirjutusi tehtud hoolega asuda teede parandamisele, aga tagajärgedest ei ole teada ja kaugemale sellest ei saa.

Ürgmaa! ütlevad välismaalased. Mahajäetud, ilma energiata... Kas võib veel valusamini haavata? Meil on teedeministeeriumi juures maanteede ja ehitusosakond ja maavalitsused, kellele alluvad maanteed. Meil on ametis maavalitsuste juures tehnikud, mehhanikud ja teedekümnikud, tarvitada teehöövleid, sahad, rullid, traktorid, veoabinõud jne., s. o. kõik, mis moodne teedehitus nõuab, kuid mida meil ei ole, see on teid. Neid ei saa korda! Ehitatakse jupikaupa, proovitakse, kooritakse höövliteliga see viimane kõvapind ja siis vajume põhja. Teedekapitalist lõviosa kulub juba ostatevate teemasinate, rullide jne. parandamiseks ja korras-hoiuks ning maavalitsuste arvepidajate, teedekümnikude palkadeks jne.

Nagu teada, pöördus enne Monte-Carlo tähesõidu algust Eesti autoklubi juhatus meie piirivalve valitsuse poole palvega, teatada, kas on Riias tulijatel välismaalastel parem sõita Mõisaküla piiripunkti või Laatre kaudu. Kuuldavasti oli klubile soovitatud kirjalikult, et tuleb hoiduda Mõisaküla punkti eest, sest Mõisaküla alevi ja piiripunkti vahel, kuigi väga palju maad, upuvad isegi hobused ja vankrid, autodest rääkimata, ja seepärast tuleks soovitada välismaalastele ainult Laatre punkti. Nagu järelepärimisel meile teatati, on klubi juhatus kirjaliku palvega pööranud Riia autoklubi poole, et kui külalised peaksid avaldama soovi sõita mitte Valga kaudu, siis ainult soovitada Angsu—Laatre punkti, kuid mitte Mõisaküla. Nähtavasti saadi Läti naabrite poolt teisiti aru sellest, ja nagu eelpool kirjutisest näha, et isegi klubi ja ametivõimud Lätis olevat soovitanud üldse mitte Tallinna sõita. Sarnane teguviis näib küll imelik. Kuigi raskustega, kuid ometi pääsesid kõik Tallinna tulijad ja minejad siiski läbi, isegi sõideti alla 10 tunni kuni Riiani ja miks pidi riialastel kartus olema üldse mitte soovitada Tallinnat. Olgu kuidas on, kuid asja ei saa olematuks teha ja imelik, kuidas juhtusid suuremad õnnetused enam Läti kui Eesti teel. Hirm tuleb peale mõelda, kui tuleva aasta jaanuarikuus sedasama laulu ja nurinat peame kuulma välismaa sportlastelt, keda ehk veel rohkemal arvul Tallinna võib saabuda Monte-Carlo tähesõiduks. Mida kavatsed ette võtta meie teedeministeeriumi ehitus-maanteede osakond ja maavalitsused? Kas pole võimalik tõesti ühtki teed korda seada tarviliselt, mitte nii nagu Viljandi tee Karksi juures, kus uuestiehitatud teele hobused ja vankrid upuvad ja autode päästjana uppumisesurmast keegi nupukas talumees leiab head teenistust uuestiehitatud teel! (Ajalehist). Mis see õieti on? Kas kodanikude pillkamine või summadega pillavalt ümberkäimine, et ehitatakse mõnekümne meetripikkust teed, kaevatakse mägesid jne., kust üldse läbi enam ei pääse (tee Karksi varemete kohal).

Monte-Carlo tähesõitja, hollandlane kapten Polis rääkis, et nad olevat sõitnud Valgast Viljandi teed ja

Viljandi ligidal olevat ühel kohal teel sisse vajunud ja omal jõul pole enam edasi saanud. Lahke külarahvas aitas neid hädast välja.

Välismaalased ütlevad, et peab imestuma, kui tugev on meieaegne auto: *masin väriseb, laulab valusalt, oigab, kargleb kui akrobaat, libiseb sirgelt ja kõveralt üht- kui teistpidi...*

Siia juure pole midagi lisada. Ei leia ka sõnu värviandmiseks pildile. Eesti autoklubile, kes oma ülihea korraldusega oskas asja pehmenada, annaksin nõu tulevikus soovitada Monte-Carlo tähesõidu korraldajail viisakalt loobuda Tallinna punktist, kui neid märkeid, mis meie ja välisajakirjanduses toodud, tõsiselt ei võeta nende poolt, kellest meie teede korrashoid ära riipub, s. o. meie *maavalitsustest*.

Kui maavalitsused ei jõua või ei taha korraldusi teha ja teedeministeeriumi võim ei saa neid selleks sundida, siis peaks *keskvalitsus* oma võimsa sõna ütleva meie lugupeetud Riigivanemaga eesotsas. Maavalitsused ei ole võtnud asja tõsiselt, kuigi mõned väga energiliselt tegutsevad, näit. Harju, Viru ja Tartu maavalitsused. Kus veel palju midagi märgata pole, need on Pärnu- ja Järvamaa, osa Viljandimaad, kus on otse läbipääsemataid teid kevadel ja sügisel. Isegi jalakäijad kaebavad, et ei saa teel jalgsi läbi. Tee on

hõõvliitega liig kumeraks aetud, nii et tee ääres käies tunned nagu käiksid katuseharjal. Keset teed on võimatu, sest seal on kokku aetud umbes jalapaksune pehme muld, mis vihmasel ajal mülkaks muutub, kuna autodega ja vankritega sõit pehmesse porisse jätab sügavad roopad, siis muutub jalakäijale tee otse valu teeks.

Jah, kõrvus heliseb välismaa ajakirjaniku lause: „*Kauge-Ida — ürgmaa!*“

„*Eesti — Baltikum!*“ Olgu tervitatud sinu teede järelevalve ja nende korraldajad teavad paremini kui mõni välismaalane — autosportlane, mis sulle teede suhtes vaja on.

Maanteed tulevad kõne alla teises järjekorras. Ehitada tuleb eeskätt mõne kilom. pikkune raudtee, miljoneid matta sääraсте jupiteede ehitusse, kus pea-aegu iga kilom. peal sillad tuleb ehitada, mille ehitamist projektitegijad kunagi täpselt ette ei näe ega pruugi näha, sest selleks on lisakrediidid. Kodanik sa tunne enesest head meelt, sinu kodaniku kohus on täidetud maksude maksimisega, ju liikumine piiratud teedevõrguga, mida korraldavad ju paremad asjatundjad riigis olevate riigikeste-maavalitsuste parlamentide näol.

*Üks teedekapitali orjadest.*

## Monte-Carlo tähesõit.

„Auto“ jaanuarikuu numbris avaldasime autode ja sõitjate nimekirja, kes tähesõitu Tallinnast algasid. Nüüd võime juba teateid tuua sõidu tagajärgedest.

Nagu osalt juba ajalehtede kaudu teada, jõudsid Tallinnast sõitjad Monte-Carlosse pärale enne lõpupunkti ametlikku sulgemist järgmiselt:

Rallye Nr.	Nimi	Auto	Tsilindri maht ccm.	Väljasõidu aeg	Päralejõudmise aeg	Keskmine kiirus km.	Punktide arv	Koht
3	Pommier	Talbot	1998	25. I. 12,09	29. I. 10	40	319.777	12
6	Pr. Doré	Ch. Walcker	2470	„ 12,09	„ 10	40	319.937	9
45	Bussienne	Sizaire	2910	„ 12,10	„ 10	40	319.941	8
46	Szmick	W. Manfred	875	„ 15,00	„ 10	41,357	319.880	10
54	Simons	D. K. W.	584	„ 14,16	„ 11,54	40,100	296.159	65
61	Gutknecht	S. Supra	3358	„ 13,24	„ 10	40,584	319.704	14
63	Pr. Seeliger	M.-Benz	2560	„ 13,14	„ 10	40,085	316.508	27
69	H. v. Stuck	Steyr	2070	„ 12,30	„ 10,04	40,130	317.691	23
70	Francotte	Minerva	2004	„ 12,10	„ 10	40	319.262	16
74	Carracciola	M.-Benz	4600	„ 13,15	„ 10	40,513	319.683	15
87	Pr. L. Bahr	Steyr	2090	„ 12,30	„ 10	40,161	319.877	11
96	Max Rudat	B. M. W.	750	„ 12,09	„ 15,47	37,502	306.711	51
97	Healey	Triumph	832	„ 12,10	„ 10	40	319.998	7
100	Pr. Schultze	Stoever	3946	„ 12,09	„ 10	40	311.234	37
107	Ch. Polis	Renault	3174	„ 13,09	„ 10,55	40,038	312.970	30
111	Sch.-Lippe	Röhr	2246	„ 12,50	„ 10,07	40,262	318.161	91

Ajalt ei jõudnud pärale või üldse loobusid võistlustest:

Nr. 59., Frick — Praga.

Nr. 68., Feitelberg — Panhard-Levassor.

Nr. 77., ing. Builling — Steyr.

Nr. 117., Oblin — Rosengart.

Nr. 135., Zimmermann-Johanson — Auburn.

Monte-Carlosse saabusid kindlaksmääratud ajaks 142 osavõtjast kõigest 87, seega väljalangenuid 55.

Osavõtjaid oli 10 rahvusest: 37 prantsuse, 31 ameerika, 26 inglise, 21 saksa, 11 itaalia, 9 austria, 2 belgia, 2 tšehhi, 2 poola ja 1 ungari auto. Saadud andmetel on kõikidel väljalangenud autodel tulnud ette rikked mootoris. Suuremaid õnnetusi sõitjatega teel ei olnud. Küll aga oli suurem õnnetus ing. A. Jauffer'ül,

kes pidi Tallinnast sõitu algama oma Steyr autol, kuid Saksa piiril Tilsiti ligidal juhtus õnnetus koera läbi, mis maksis ühe kaassõitja, ehitusmeistri *Wegscheideri* elu. Asjaolu oli järgmine: Auto sõitis õhtu pimeduses. Auto helgiviskaja valgust kartes hüppas äkki teele metskits, keda koer ajas taga.. Pimestatud arvatavasti helgiviskaja valgusest, tormas koer otse autosse. Sellest ehmus vanahärra ja suri. Auto sõitis vastu posti. Võimatu oli edasi sõita ja tuli sõit katkestada. Ka Miitavi ligidal teel juhtus pr. Dore autoga väike õnnetus raudteest ülesõidul, kuid see lõppes õnnelikult, nii et pr. Dore tuli veel 9. kohale.

Osavõtjaid Monte-Carlo tähesõidust oli kaugematest punktidest järgmiselt:

Start	Võttis osa	Tagajärjed
Atheen	3756 km 3 autot, ei jõudnud pärale ühtki.	
Jassy	3518 " 15 " neist jõudsid pärale 8.	
Tallian	3474 " 21 " " " " 16.	
Sundswal	3424 " 9 " " " " 8.	
Riia	3034 " 14 " " " " 8.	
John Groats	2950 " 27 " " " " 21.	
Königsberg	2644 " 4 " " " " 2.	
Berliin	2054 " 4 " " " " 2.	

Kõigist teistest punktidest oli osavõtjate arv väike ja üksikult kirjeldada pole mõtet.

Nagu eelseisvast tabelist näha, oli kõige õnnetu väljasõidukoht Atheen, mis küll kõige kaugem ja oleks osavõtjatele kindlasti punkte rohkem annud kui näit. Jassy või Tallinn. Nagu ajalehtede teadetest näha, olevat ka sealpool teed väga viletsad ja libedad olnud, mis sõitjalt riisunud sõiduvõimaluse. Seega langeb kõige suurem arv päralejõudjaist John Groats punktile, sellele järgneb Tallinn ja alles siis teised, kuna protsentuaalselt sõitjate arvule Sundswal kõige ees on, sest 9 osavõtjast jõudsid 8 pärale, s. o. peaaegu 100%.

Esimesed 10, kes said rahaliste auhindade osalisteks:

Nimi	Algas sõitu	Keskm. kiirus	Punkte sai
1. Nr. 27. H. Petit, Licorne,	Jassist	40 km.	320.658
2. Nr. 86. Al. Berlesco, de Soto,	"	40 "	320.649
3. Nr. 44. Blin d'Orimont, Studebaker	"	40,228	320.396
4. Nr. 25. Dr. van Eijk, Gr. Paige,	"	40 km.	220.321
5. Nr. 72. J. Bignan, Fiat,	"	40,053	320.158
6. Nr. 110. E. Urdariano, Fiat,	"	41,002	320.152
7. Nr. 97. D. Healey, Triumph, Tallinnast		40 km.	319.998
8. Nr. 45. Bussienne, Sizaire.	"	40 "	319.941
9. Nr. 6. Mme Dore, Ch. Walcker,	"	40 "	319.937
10. Nr. 46. V. Szmick, W. Manfred,	"	41,357	319.880
11. Nr. 87. Pr. Lotte Bahr, Steyr,	"	40,161	319.877
12. Nr. 3. Pommier, Talbot,	"	40 km.	319.777

Sellest näeme, et 1—6 kohta langesid *Jassile* ja 7—12 kohta *Tallinnale*, nii et tulevikus need kaks punkti üksteisega võistlevad.

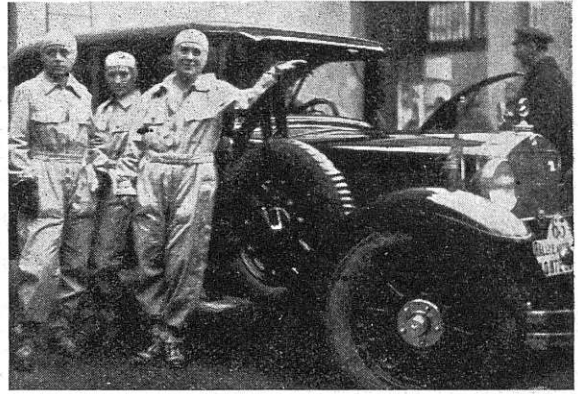
Kõige imelikum, et Saksa parim sõitja Carracciola oma uhkel „Mercedes-Benz“-autol, kes esimesena lõppsihti jõudis ligi 5 tundi enne finiši avamist, jäi auhinna; tõeks läheb vanasõna, et esimesed saavad viimased olema. Carracciola kihutamise avatles ka Eesti osavõtjaid ja see sai neile saatuslikuks. Oleksid meie sõitjad rohkem tasakaalus sõitnud, oleksid nad kindlasti mõnel kohal olnud, kuigi mitte esimesel.

Ainuke osavõtja Eestist oli „Auburn“ — ameerika seeria luksus-tõld-auto, varustatud tugeva mootoriga ja kindla alusraamiga, kattes eeskujulikult üle 2000 km halvemat teed, pidi Kölni ligidal maha jääma mootori jagaja-võlli hammasrataste ümbervedaja keti väljavenimise tõttu, mis pärast kontaktid läksid segi.

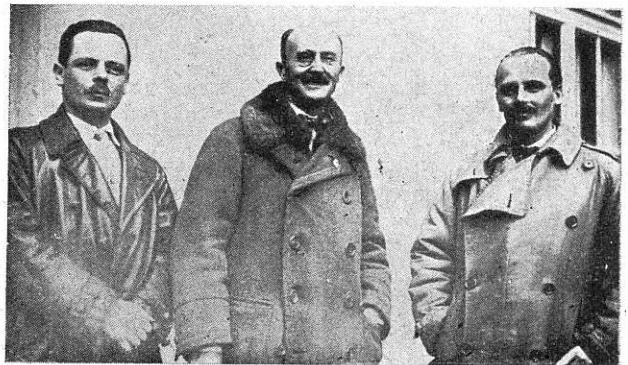
Lihtsalt, eestlastel seekord ei vedanud.

Laseme jutustada kaasasõitjail ise omi läbielamusi ja raskusi, mis annab kahtlemata parema pildi kui mõni kõrvalvaataja seda suudab teha. Ajakirja „Auto“ erikirjasaatja ja kaasasõitja kirjutab sellest järgmist:

Sõitsime viiekesi „Auburn“-autol Jul. Johanson juhtimisel Tallinnast 25. jaanuaril kell 13 välja. Võib olla oli see ebausklik 13 siin meile saatuslik, sest juba 27 km peal Tallinnast olime kraavis, meie eelsõitjast, prints Schaumburg-Lippe autost möödudes. Järgmine



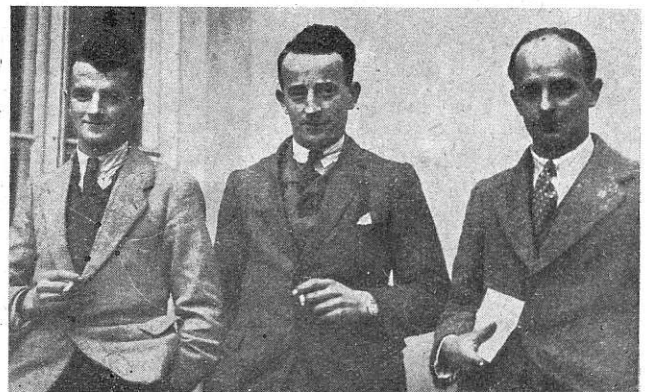
Pr. Seeliger ja tütreid, auto „Mercedes-Benz“. Nr. 63.



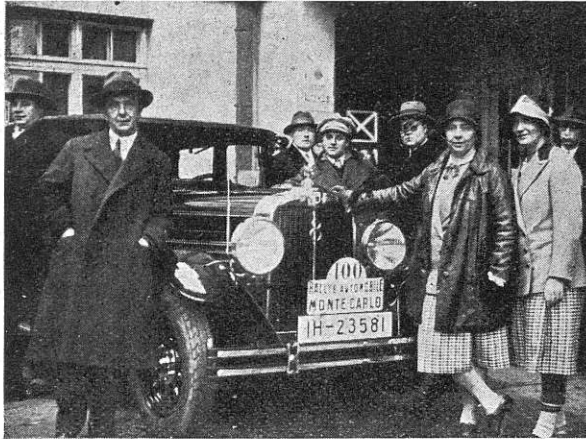
Mr. Niess, prints Schaumburg-Lippe ja von Oven. Auto „Röhr“. Nr. 111.



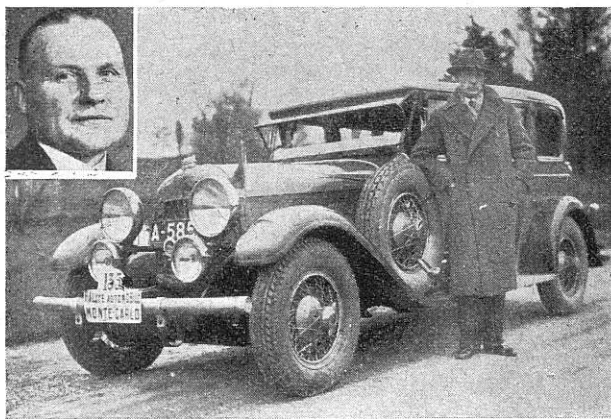
Hollandlased kpt. Ch. Polis. „Renault“ Nr. 107.



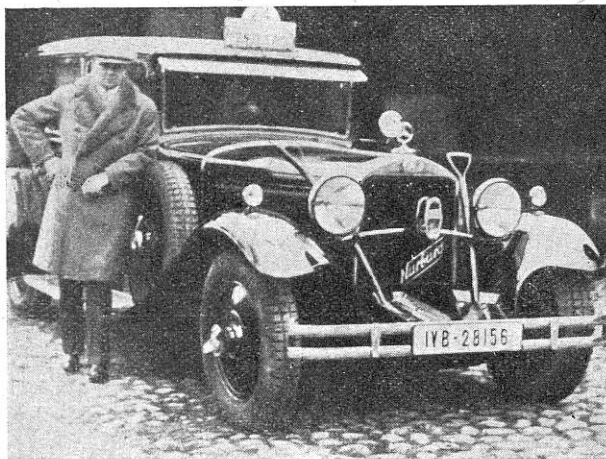
Vennad Healey.



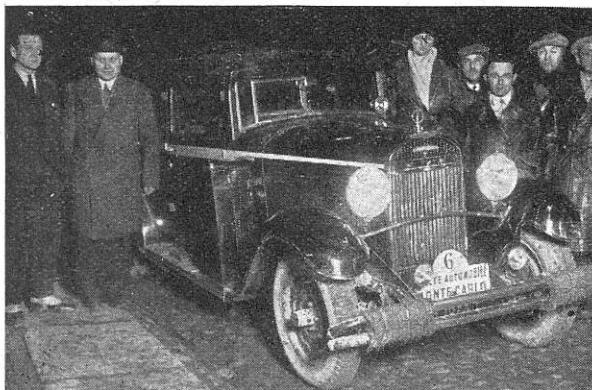
Pr. H. Schultze. Auto „Stoewer“. Nr. 100.



J. Johanson ja A. Zimmermann. „Auburn“ Nr. 135.



R. Carracciola, Mercedes-Benz „Nürburg“ Nr. 74.



M-me Doré, Chenard-Walcker Nr. 6.

äpardus oli meil Märjamaal, kus jälle kraaviga tutvust tegime, aga sellest palju välja ei tehtud, sest oldi arvamisel, et veel mitu korda kuni piirini ja Läti piirini tuleb kraavis käia. Kui see aga konti ei riku, siis on see nagu harilik nähe meie libedatel teedel.

Sõit Berliinini läks taevalikult, olime kõige kiiremad. Königsbergi kontrollpunktist lasti meid välja, vist, kui ma ei eksi, 24-na, olgugi et jõudsime sinna kolmandana, peale Stucki ja Carracciola. Meie raamatusse märgiti sisse väljasõit kell 9.10, kuid kui ilmusime kohale, siis ei antud märkuste raamatut kätte ja saime välja sõita punkt kell 10. Mispärast meiega nii talitati, jääb Königsbergi kontrollpunkti saladuseks, öeldi ainult, et raamatut pole jõutud märkida. Meie aga ootasime autos ja külmetasime ligi tund aega.

Königsbergist väljudes suurendatud kiirusega — sirgel teel ei näidanud kiirusemõõtja kunagi alla 140, ainult kurvidel langes tempo kuni 90. Berliini jõudsime teisena otse Carracciola kannul. Ka oleksime veel pool tundi varem jõudnud kontrollpunkti, kuid Berliini sisse sõites asus meie ette „Lootsauto“, mis veniva aeglusega juhtis meid juba kolmas kord läbi ühest ja samast tänavast. Siis tüdinesime lahkest eestvedajast, ja keegi poisike viis meid otsemat teed kohale. Juba Berliinis märgati meie kiirust ja meie eelsõitja oli mures esimese koha pärast.

Berliinist kuni Kölnini eksisime vist küll kõige vähem 20 korda teelt, samuti ka teised Rallye-sõitjad, sest tee oli mäginen ja neid teid oli nii palju nagu ämbliku võrgus. Keerlesime nagu kärbsed liimipaberil. Ühed Rallye-autod sõitsid edasi, teised jälle tulid vastu, üldse ei saanud aru, kellel oli õige siht ja tee. Aega küsida ka ei olnud, aga kellelt sa küsid, see kindlasti ei tea juhatada kaugemale kui 5 km. Siiski Kölni jõudes olime esimeste seas. Kölni linna serval võtsime bensiini ja panime tähele, et üks üleni tolmune Rallye-auto meist kolm korda sõitis mööda. Ei osanud õiget teed leida, mis linnast välja viib. Kölnist 20 km edasi, väikeses, ebanugava välimusega külas hakkas autol jõud lõppema ja tundus, et midagi pole korras. Juhid proovisid, teritades oma mõistust ja oskust tund aega, aga ei saanud otsa peale kus viga. Toodi siis keegi „mehaanik“ ja see tuuseldas masina kallal jälle ligi tund aega ning auras siis minema, ilma et keegi targemaks oleks saanud. Selle aja sees vehkisid meist mööda mitmed Rallye-autod, ning igaüks võib arvata, mida ütlesid me südamed sees! Meie ümber kogunes määratu kari kõiksuguseid subjekte. Pärast juhatas meid keegi ligiolevasse garaaži, ja sealsamas oli ka väike võõrastemaja, kus me tuju vähehaaval hakkas paranema. Aeg venis kuni kella 11 õhtul, ja et garaaži omanikul ei olnud töölisi kohal, vedas see hea mees oma autoga meid Kölni tagasi, kus meie „Auburn“ ja „Fordi“ esindaja töökohta oma auto jätsime ja ise kolisime võõrastemajja. Telegrafeerisime Tallinna ja küsisime nõu, mis teha, kas edasi sõita või lõpetada. Saime käsu edasi sõita, kuid aeg kippus napiks jääma Brüsseli kontrollpunktist läbisõiduks. Töökoja mehed olid nähtavasti väga asjatundjad, ja tööd tehti 3 mehega, kuid mootori lahtivõtmine on aegaviitev töö, leiti, et jagajavõlli hammasrataste kett oli välja veninud. Nii saime auto valmis 28. jaan. õhtuks ja algasime sõitu Brüsseli sihis. Sinna jõudes oli punkt kinni ja suure surumise peale saime tunnistuse, et oleme sealt läbi sõitnud pärast määratud aega. Jõudes Belgia-Prantsuse piirile leidsime oma õnnetuseks, et piiripunkt oli suletud ja ei avata enne kella 7 homm. Viimaks pääsesime minema ja Pariisis peatumata sõitsime edasi. Teel jäid

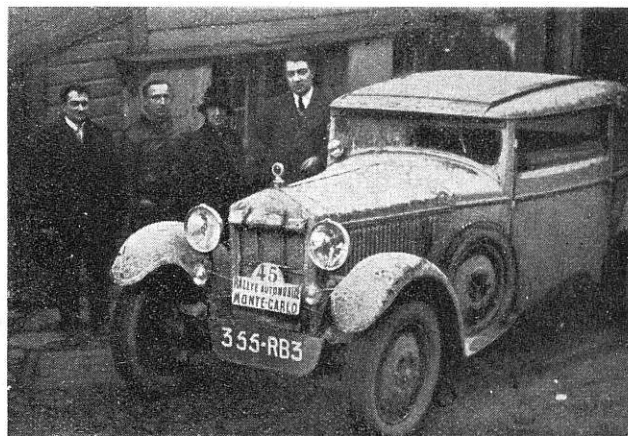
maha 7—8 autot, nende seas tuntud Riia proua Schenbergi „Alfa-Romeo“.

Lõpuks Cannes, Nizza, Monte-Carlo. Meile hakkas eriti meeldima Köln ja Cannes, oleksime jäänud siia kauemaks ajaks, kuid tahtmine ennast näidata Monte-Carlos võttis võimust, ja tahtsime osa võtta võistlejatele korraldatud banketist. Banketist osavõtjaid oli väga palju. Peeti kõnesid, mida keegi ei kuulnud, söödi ja plaksutati võitjatele. Hollandlastega olime banketil koos, kes veel kord tänasid lahke vastuvõtu eest Eestis. Teisi Tallinnast teed algajaid suures rahvamurrus ei näinudki. Tegime sõidu mägisel Col Brausil, mille tee pikkus 160 km. Siis alles nägime, et tee Tallinnast kuni Monte-Carloni on lapsemäng selle kõrval, mis sõit mägedes. Sel lühikesel teel on ligikaudu 2000 kurvi, mõni neist säärane, et suure autoga pöörang näib võimatuks, kui ei taheta autoga kuristikku lennata. Autojuhil tilkus higi vist iga juuksekarva otsast. See sõit on kohane väikestele, kuid suure jõuliste masinatele. Poleks meil õnnetust olnud, oleksime üks esimestest olnud. Saksamaal olime juba nii kuulsad, et eespool teadsid kõik Eesti autost, kuigi lehed sõnagi ei kirjutanud. Nähtavasti töötas telefon ja telegraaf seda paremini, ja meid tunti „Auburn“ E. V. järgi.

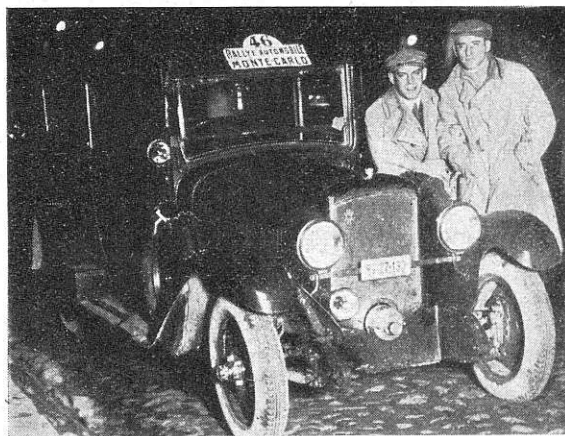
Veetsime paar päikeseküllast päeva Nizzas ja Monte-Carlos, ning siis algasime tagasisõitu. Sõitsime otsemat teed Lion—Strassburg—Baden-Baden—Stuttgarti, et külastada „Mercedes-Benz“i tehaseid Stuttgartis, Unter-Türkheimis, Mannheimis, Gaggenaus. Benz on vaneim ning kuulsaim autovabrik Euroopas, kus tööd tehakse piinliku täpsuse ning hoolega. Suurte veoautode ees jäime aukartusega seisma — need 10-tonnilised ei mahuks küll vist Tallinna tänavaile! Mõnepäevase peatuse järele suundub reis Berliini poole, kuhu jõuame ühegi äparduseta. Teed küsides ühelt Berliini taksojuhilt Eesti saatkonna juure, küsib see kavalalt, et kust me siis tuleme. Kuuldes, et Monte-Carlost, kargab mees välkkiirelt meie lahtisest autoaknast kinni ning ähvardab otse autosse pugeda. Terve ta nägu lööb särama nagu vasknööp päikese käes, ja ta on valmis kõik meie heaks tegema. Varsti peatusimegi saatkonna maja ees, kus hra peakonsul Markus meid lahkelt tervitas ja üle andis paar kirja kodustelt. Kahjuks ei olnud aega kauem peatuda, tahtsime jõuda veel Königsbergini. Autosõit on saanud nagu harjumuseks, ning päevas 6—700 km maha sõita on päris lihtne asi. Pole ka ime välismaa headel teedel, kus võib kihutada nii palju kui masin aga lubab. Königsbergist sõitsime peatumatult edasi, kuid tee muutus siit peale libedaks, kohati kaetud kerge jääkorraga, mis võimaldas sõita „ainult“ 60 km tunnikiirusega. Ööbisime Jastrowis, ning hommikul sõitsime üle Poola piiri, kus tee muutus juba paremaks. Õhtuks jõudsime Tilšiti, ning sealt järgmisel hommikul edasi. Lätimaal on samuti kohati lund, kuid kuni Riiani on tee siiski päris hea. Alul kavatsesime küll Riias paar päeva peatuda, kuid lumepilved taevas ja külm, niiske ilm ei tööta midagi head, nii siis sõidame otse edasi. Võnnust peale muutub tee juba õige lumiseks, kohati on suured hanged, ning siin pidime esimest korda tarvitusele võtma lumeketid. Pika, igava öötsumise järele jõudsime Volmari, kuhu ööseks jäime. Varahommikul algasime teekonda Tallinna poole, olgugi et teed midagi head ei töotanud, tahtsime õhtuks jõuda Tallinna. Mida rohkem Eesti poole, seda halvemaks muutus tee. 4 km Ruhjast eemal jäime lumehange kinni ja auto mässis end sulavasse lumme nagu kliistrisse. Ei aidanud



Autode kogunemine „Estonia“ õuel.



1-ne Tallinnasse jõudnud Mr. Bussienne'i Sizaire Nr. 45.



Ungarlased parun L. Wolf ja V. Szmick. Auto „Weiss-Manfred“, Nr. 46. Mineval aastal sai II auhinna.



D. K. W. Nr. 54. startimas. Om. ing. Hans Simons.



Berliini politsei majori Al. Gutknehti auto Simson-Supra startimas. Nr. 61.



Hr. H. Stuck'i Steyr. Nr. 69.



Hr. H. Stuck'i Steyr. Nr. 69. stardib.

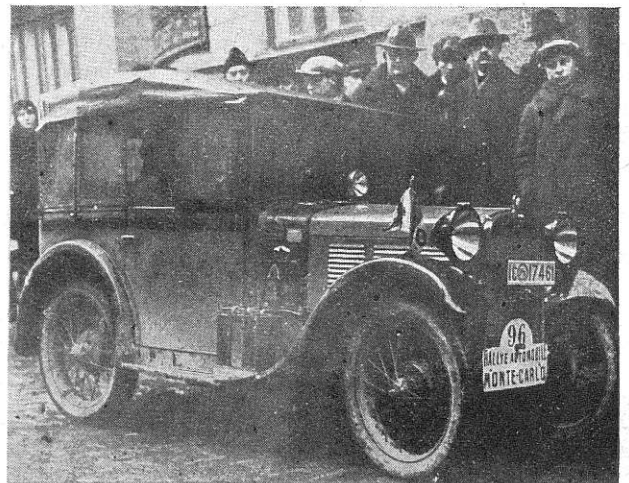


Pr. Lotte Bahr oma Steyr'iga. Istub ees kuuluis võidusõitja Stuck.

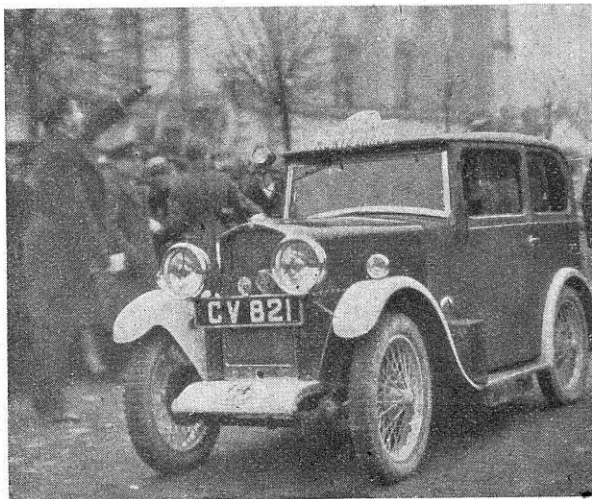


Ing. Feitelberg. Auto „Panhard-Levassor“. Nr. 68.

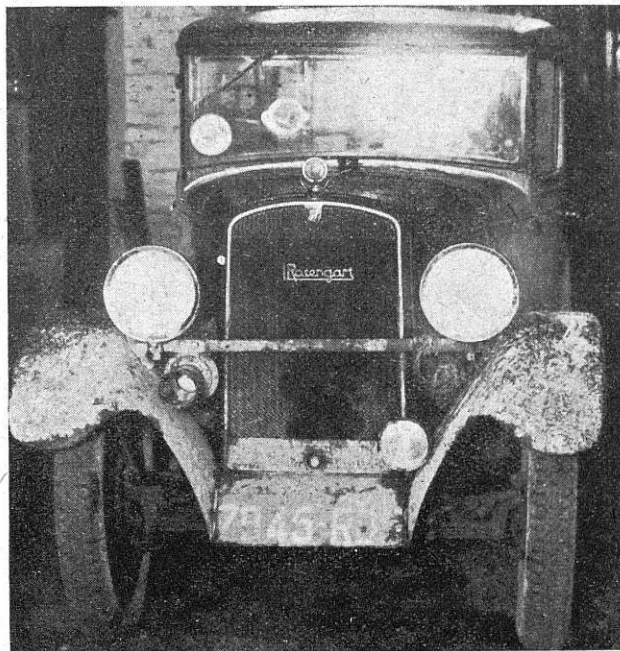
muud kui labidad appi. Tunni aja plikkuse kraapimise ja sikutamise järel võttis „Auburn“ hoogu ja tuli nagu jäälõhkuja läbi hange. Edasi läks sõit kuni Eesti piirini Laatrene. Seal piirasid meie auto sisse osavõtlikud, sõbralikud külalanelikud. Päritakse üht-teist reisi kohta, ning selgub, et mehed meie sõidust samapalju teavad kui meie isegi. Olgugi et kõige halvem tee veel ees, paistab nagu oleksid nüüd kõik hädad ja mured



Max Rudat, B. M. W. Nr. 96. startimas.



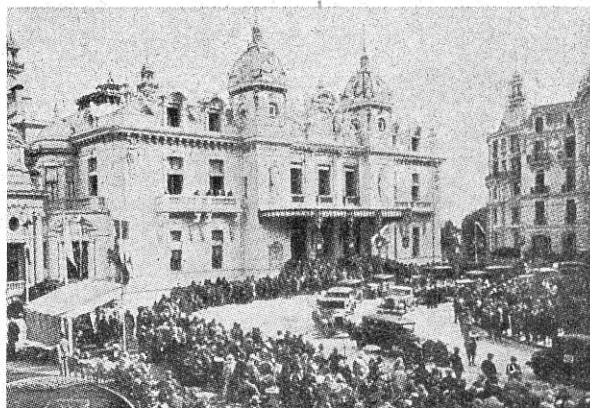
Mr. Healey, auto Triumph Nr. 97 startimas.



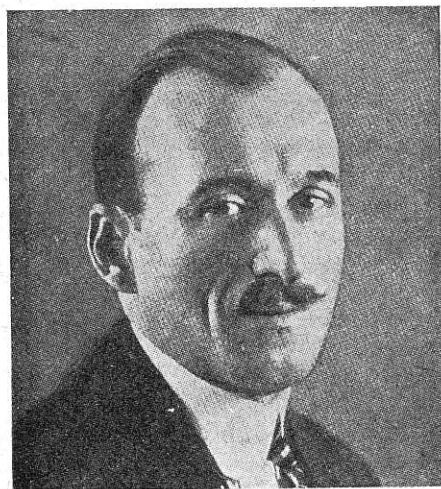
Mr. Oblin Tallinna jõudes. Auto „Rosengart“. Nr. 117.

lõppenud. Pärnusse jõudime kell 4 p. l. Seitsme tunniga olime sõitnud 155 km (ühes peatustega ja kinnistumistega). Meie autot aga ei tunne enam äragi, sest eest on ta täiesti jäätunud, tagantpoolt kaetud üleni poriga. Kell 5 sõitsime Pärnust välja — 5 tunniga lootsime Tallinna jõuda. Viis km on kiviteed, siis tuleb pettumus — tee on, aga ei ole ka — sügavad poriga ning lumega täidetud roopad jooksevad üksteise kõrval, ning kahelpool on suured kraavid. Paarikümne km järele jääme ühe talu ees suurde lumehange, nii et tegemist oli kui lahti saime. Lõpuks ometi — hanged kaovad, ning meie oleme kiviteel. Nüüd läheb tempo kiiremaks, ja enne kui arugi saame, oleme Nõmmelt läbi ja sõidame Pärnu maanteel. Kolm nädalat oleme vahetpidamata sõitnud ja selle aja sees rohkem näinud kui rongil iial suudab näha. Oleme selle aja sees sõitnud läbi neli aastaaega ja katnud 7602 km.

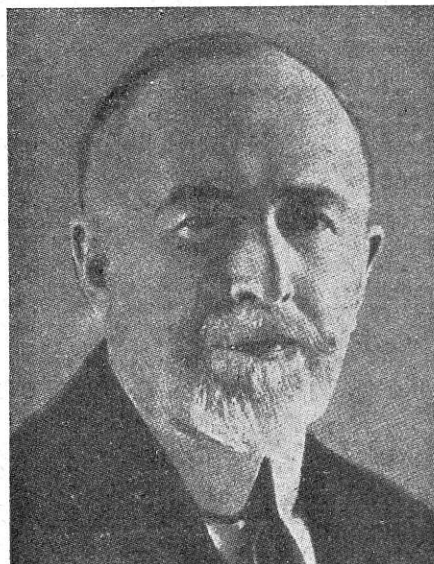
Lõpuks ei saa kiitmata jätta „Treugolnik“ auto-kumme (mõõt 30×6,75), mis palju aitasid kaasa sõidumugavusele ja kindlusele. Terve selle pika, kiire sõidu jooksul ei vahetanud me kordagi kumme, ning nendega võib kindlasti veel mitu sarnast reisi teha. Sedasama peab ütleva „Shell“ bensiini ja „Gargoil“ õli kohta. Kas auto seisib kuuma päikese või 5-kraadilise külma



Kogunemine Monte-Carlo kasiino ees.

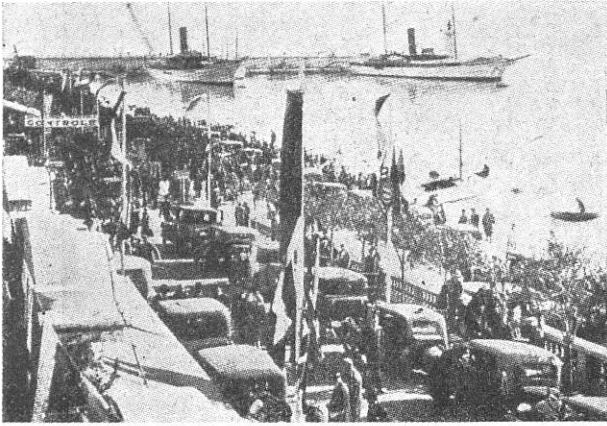


M. A. Noghès.  
Rallye peakomissar.



M. Alex. Noghès.  
Monaco autoklubi president.

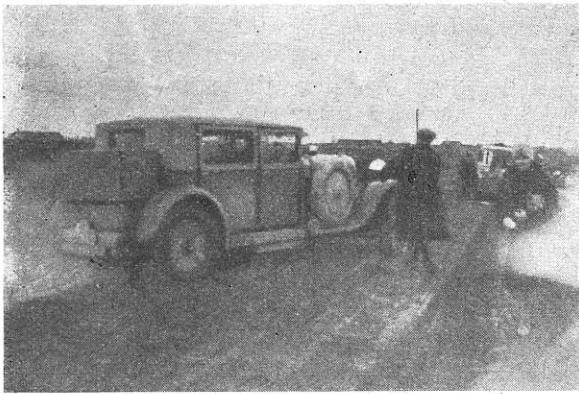




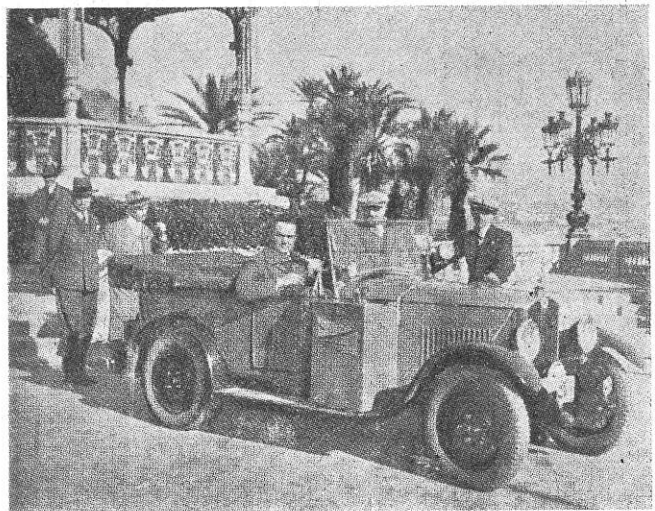
Lõpusiht Monte-Carlos.



Pr. Doré. Daamide karikavõitja.



Rüia auto Panhard Levassor ja tema ees Carracciola oma autoga kraavis Märjamaal.



Hector Petit „Licorne“ autol, I auhinna võitja.



Prantsuse pinnal.



Prints Pierre läheb auhindade väljajagamisele.



Auburn oma sõitjatega Saksa—Poola piiril tollipunkti ees.

käes, auto käimapanek ei teinud üal mingit raskust juhtidele ja mootor töötas algusest lõpuni korralikult, mistõttu, samuti suuremate kummide läbi võidi saavutada ettearvamata kiirust kinnise tõldautoga, mis isegi meie kaasvõistlejaid pani imestama.

Nagu eelpool tähendasin, sõitsime täpselt 7602 km. Et bensiini võeti tšekkide vastu, siis näis bensiini kulu- nud olevat sõidetud maa kohta 1360 liitrit, õli 58 liit-



Saksamaal, kevad.



Saksa—Prantsuse piiril.



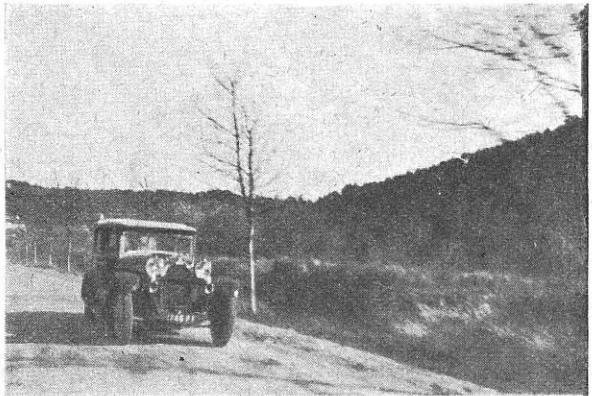
Prantsusmaal, suvi.



Mercedes-Benz autol Saksamaal.  
Paremalt teine Dr. J. Strauch.



Tagasisõidul Läti maanteel Ruhja ja Laatre vahel.



Sõites pildistasime läbi „Auburn“ tõlla tagumise  
aknaklaasi „Bugatt’i“.



Tagasisõidul Eesti maanteel.

rit, s. o. „Auburn“ 19/120 h. j. mootoriga tarvitas keskmiselt 17,68 liitrit bensiini 100 km peale. Kui arvesse võtta raskeid teelusid ja kinniistumisi kraavis ning lumes, siis peab tahtes ehk tahtmata kriipsutama alla mootori ökonoomsust, mida imestasid meie tublid juhidki, kes mitte esimest korda rooli taga ei istunud, pealegi hra Jul. Johanson, kes oma pikal eluajal mitte vähem pole tegemist teinud autodega. Üldiselt aga oleme sõiduga väga rahul ning loodame, et see ka viimaseks ei jää.

L. Z.

## Lühemad teated.

### TÄHTSAMAD SÜNDMUSED, MIS ČEHHOSLOVAKKIAS 1930. a. SPORDIALAL ASET LEIAVAD.

Praha mustrimess 16.—23. III. 30., Praha.  
 Jalgpallivõistlus Čehhoslovakkia-Austria vahel 26. III. 1930. a., Praha.  
 Rahvusvaheline laua-tennismäng kevadel 1930., Pieštiany.  
 Tatra-karika suusahüpete võistlus 21. IV. 30., Štrabské Pleso.  
 Jalgpallivõistlus Čehhoslovakkia-Ungari vahel 1. V. 30., Praha.  
 Autode võidusõit 11. V. 30., Praha-Jilovištê.  
 Autode võidusõit suurele auhinnale 1. VI. 30., Jilovište.  
 Näitusmess 1.—15. VI. 30., Brno.  
 Naisolümpiaad 6.—8. IX. 30., Praha.  
 Rahvusvaheline autode võidusõit 28. IX. 30., Brno.  
 Jalgpallivõistlus Čehhoslovakkia ja Hispaania vahel 5. X. 30., Praha.  
 Jalgpallivõistlus Čehhoslovakkia ja Lõunaslaavia vahel 28. X. 30., Praha.

### VORMIRIIDEDE TAKSOJUHTIDELE BERLIINIS.

1. maiks 1930. a. peavad kõik Berliini taksojuhid olema vormiriietes. Vormi tarvitusele võtmise sündis järk-järgult. Nii pidi 1. augustiks m. a. olema vormimüts ja 1. detsembriks vormipalitu.

### KUMMI AUTO EHITUSMATERJALINA.

Ford sõiduautol on peale rehvide veel 110 osa, mille valmistamiseks on tarvitatud kummi.

### VENEMAA EHITAB AUTOVABRIKUT.

Venemaa on otsustanud ehitada Nižni-Novgorodi hiigla-autovabriku, mis laseks esimestel aastatel välja 300.000 autot. Autovabriku sisseseade ja töökäik sünnib Fordi vabrikute inseneride plaani järgi, selleks on Ford Motor Co. sõlminud vastava lepingu. Ehituse projektid teeb inglise Austin selts.

Vabrik peab olema valmis 1. augustiks 1931 a. See otsus oli tehtud juba kevadel, kuid seni pole peaaegu midagi tehtud. Nagu vene ametlik ajakirjandus teatab, on vabriku koha valik nõudnud ainult 3 kuud aega. Juurdeveeteede, sadama jne. mullatööd, millega sügisel tehti algust, edenevad visalt. Tööd sünnivad ühiskondlikkude tööde alusel ja puuduvad igasugused tehnilised abinõud. Nii veetakse praamidest kruusa välja kottidega. Juurdeveo raudteeharu pidi valmis olema 10. dets., kuid töödega sai selleks ajaks vaevalt alata. 1. dets. pidi valmis olema 32 tööliste barakki, kuid alatud oli ainult ühe ehitusega. Valitseb toiduainete puudus ja sajad tööliised seisavad toiduainete ootel sabades. Samuti on joogiveest puudus ja vett veetakse aamidega mitme kilomeetri kauguselt.

Vabriku töötamiseks on tarvis 750 inseneri. Sellest arvust on otsustatud 478 inseneri Venemaal ette valmistada, 246 inseneri komandeeritakse Fordi vabrikutesse Ameerikasse praktiseerima ja 26 inseneri tuleks kutsuda välismailt. On kavatsus veel saata umbes 1000 vene töölist Fordi vabrikutesse autotööstust õppima. 500 tööliste kohta on Ford annud nõusoleku, kuid enam ei soovi võtta.

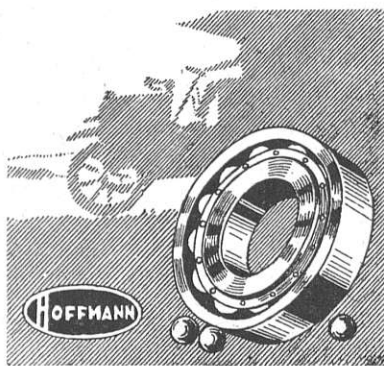
### U. S. A. TEATEID.

Ühend. riikide ja Kanaada autotööstus valmistas m. a. esimese 8 kuu jooksul 4.443.350 autot, sellest langeb sõiduautodele 3.831.045 ja veoautodele 612.305. Sama aja jooksul möödunud aastal valmistati kokku 3.236.364 autot ehk 2.857.630 sõidu- ja 373.734 veoautot, nii 1929. a. jaanuarist kuni veebruarini valmistamine on tõusnud 1.206.986 auto võrra. 715.134 autot (488.178 sõidu- ja 226.956 veoautot) või 18,2%, jaanuarist kuni juulini, 1929. aasta produktsioonist veeti välja. Eelmise aasta sama perioodi jooksul müüdi välismaale 482.732 autot (380.453 sõidu- ja 102.279 veoautot) või 17,6% toodangust.

## Kirjanduslikud uudised — Autosõitja käsiraamat.

Sõidu- ja veoautode valik ja nende käsitlemine Joachim Fischer. Raamat sisaldab 236 lhk., 168 pilti, 10 seletust ja 15 tabelit. Richard Carl Schmidt & Co. kirjastus, Berlin W 62. 1929. a. Hind köites 9 RM. — Praktiline ja ülevaatlik käsiraamat kõigile sõitjatele ja ka neile, kes selleks tahavad saada. Autode õige kä-

situs ja hoolitsemine on ainult siis võimalik, kui tuntake kõiki tema osasid ja töötamisviisi. Väljaandja selgitab lugejale süstemaatiliselt kõik need küsimused. Oskussõnade seletus kergendab arusaamist. Tähelepanuväärseid pildid täiendavad teksti. Raamatut võib soovitada autoomanikkudele, kui ka -juhtidele.



## Autotarbed, osad, materjalid

Originaal Ameerika osad „CHEVROLET“ autodele uute võistle mata hindadega.

Maailma kindlam, vastupidavam ja tugevam on

Inglis „H O F F M A N N“ kuullaager.

# LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7. TALLINN. Telef. 27-34

## Eesti Autoklubi teated.

Eesti autoklubi aastapeakoosolek peeti 14. veebruaril s. a. kell 8 õhtul „Estonia“ ruumes.

Koosoleku avas klubi esimees J. Zimmermann teadaandega, et klubi liikmete hulgast läinud aastal surma läbi on lahkunud hrad Max Lasberg ja Rein Starrkopi. Nende mälestust austati püstitõusmisega.

Koosoleku juhatajaks valiti h-ra G. Sosaar ja h-ra F. Paulberg protokollkirjutajaks.

Järgnes juhatusse sekretäri h-ra J. Jeetsi poolt klubi tegevuse aruande ettekanne. Aruandest selgus, et E. A. K. hea nime hinnag on tunnustamist leidnud Rahvusvahelise autoklubide koonduuse peres ja klubi pärast 2-a. prooviaega lõpulikult on vastu võetud Koonduuse liikmeks. Aasta jooksul anti välja 56 triptikut, 16 Garnets des passages ja 18 rahvusvahelist sõiduluba. Kokku käisid välismail 44 autot ja 240 isikut.

Aasta jooksul on saadetud välja klubi juhatusse poolt 1002 kirja. Korraldati rida väljasõite. Suurem sündmus oli klubi poolt lipu annetamine *autotankide rügemendile*. Klubi aupresidendiks valiti riigivanem h-ra O. Strandman. Auliikmeid võeti vastu 15, tegevliikmeid 18 ja toetajaid liikmeid 2. Aasta jooksul on liikmete hulgast lahkunud: 2 surma läbi ja liikmemaksu mittetasumise pärast 14. Praegu on klubil: 1 aupresident, 20 auliiget, 111 tegev- ja 23 toetajat liiget. Eri- list tähelepanu klubi ülesannete täitmisel on endale tõmmanud meie daamid, kelle korralduse ja kaasabi mõjul on härrade sportlaste pidutuju olnud alati ülev ja meeleolurikas.

Eesti autoklubi häälekandja — ajakiri „Auto“ — tuleb toetamise vääriks lügeda ja teda kõigiti toetada.

Klubi tegevuse- kui ka kassaaruanne, mis lõppes ülejäägiga 919 kr., kinnitati. Liikmemaks 30 kr. ja sisseastumismaksu määr 20 kr. võeti juhatusse poolt ettepanud kujul vastu. Liikmemaksu õiendamise tähtpäevaks määrati 1. mai s. a., kuid neilt, kes seda maksu tähtajaks ei tasu, otsustati nõuda 2 kr. viivitusraha. Elelarve 1930. a. kohta, mille kulud ja tulud tasakaalus 6150 kr., võeti muutmatult vastu.

Klubi esimeheks valiti kinnisel hääletusel J. Zimmermann ühel häälel tagasi. Juhatusse liikmeteks valiti: h-rad J. Kalpus, G. Sosaar, R. Uritam, J. Jeets, E. Veidemann, J. Tannebaum ja Kermann. *Kandidaatideks*: h-rad A. Brandmann, H. Tallmeister ja F. Paulberg. *Revisjonikomisjoni*: hrad E. Maddison, N. Niitem ja J. Hansen. *Sportdikomisjon*: hrad J. Johanson, H. Köhler, J. Täks, H. Tallmeister ja R. Lorents, pr. E. Vaas ja prl. S. Ley.

*Aukohtu komisjoni*: h-rad G. Sosaar, J. Tannebaum, K. Terras, Kol. J. Lutsar, A. Brandmann ja M. Kolk.

Autonäituse korraldamise ja klubiruumide soetamise küsimus otsustati jätta juhatusse hooleks.

Otsustati ellu kutsuda klubi juures daamide sektion või komitee, sest klubi liikmeteks on juba kaunis palju autoomanikke-naissportlasi.

Suvised ühised väljasõidud autodel, eelmiste aastate kujul, kiideti heaks järgmiselt:

29. mail väljasõit Keila-Joale;

8., 9., 10. juunil väljasõit Neeruti mägedesse; 24. juunil sõit Kuresaare või Soome ringreisile, kui leidub osavõtjaid;

20. juulil sõit Võsule;

31. augustil (klubi aastapäeval) sõit Pärnu.

Väljasõitude aeg määratakse kindlaks sportdikomisjon poolt ja tehakse teatavaks klubi häälekandja „Auto“ kaudu. Võidusõitude korraldus jäeti samuti Sportdikomisjon hooleks, kes töötab välja sellekohased määrused ja esitab juhatussele kinnitamiseks.

\*\*

E. A. K. juhatusse koosolekul 19. veebruaril s. a. jaotati ametid järgmiselt:

1) *Juhatuses*: I abiesimees hra G. Sosaar, II abiesimees — hra R. Uritam, kassapidaja — hra J. Kalpus, kassapidaja abi — hra E. Veidemann, varahoidja — hra J. Kermann, juhatusse sekretär — hra J. Jeets, sekretäri abi — hra J. Tannebaum.

2) *Revisjonikomisjonis*: esimees — hra E. Maddison, liikmed — hrad N. Niitem ja J. Hansen.

3) *Sportdikomisjonis*: esimees — hra J. Johanson, abiesimees — hra H. Köhler, kirjatoimetaja — hra J. Täks, liikmed: prl. Ley, H. Tallmeister, kandidaadid: pr. Vaas ja R. Lorents.

4) *Aukohtu komisjonis*: tarviduse korral kutsub komisjoni kokku hra G. Sosaar.

*Otsustati*: III autonäitus korraldada mai alul.

\*\*

Liikmete nimekirjast kustutati peakoosoleku kinnitamisel: hrad J. Käär, R. Lipp, E. Rosenwald, J. Sultson, A. Univer ja A. Trumm.

Nimetatud lahkunud liikmeid paluti klubi juhatussele tagasi saata klubi välismärgid (mütsi-, rinna- ja automärk) vastava tasu eest, kuna tarvitatud autolipukesed hävitada.

\*\*

*Monte-Carlo tähesõidu* korraldavad komitee avaldab tänu Eesti autoklubi juhatussele ja klubiliikmetele, kes hoolt kannud tähesõidu hea kordamineku eest. Tallinnast tähesõitu alanud osavõtjad on komiteele teatavaks teinud, et meie vastuvõtt olnud südamlilik ja korraldus eeskujulik. Peale selle on klubi juhatus omalt poolt tänanud pr. M. Seeliger (Saksa) ja Ch. Polis (Hollandi). Pr. Seeliger avaldab lootust, et tema ka eeltulevatel sõitudeel Eesti pealinna oma sõidu algpunktiks valib.

### Pilkenali.

„Mis sopa- ja porihunik see on?“

„See on võidusõiduauto. Kui sarnaseid sõite rohkem oleks, oleksid meie teed varsti korras — autod veaks kogu sopa Euroopasse!“ „Esmasp.“



Täna numbriga on kaasas aastatellijatele „Auto“ hinnata kaasanne Eesti maateede kaart autojuhtidele.