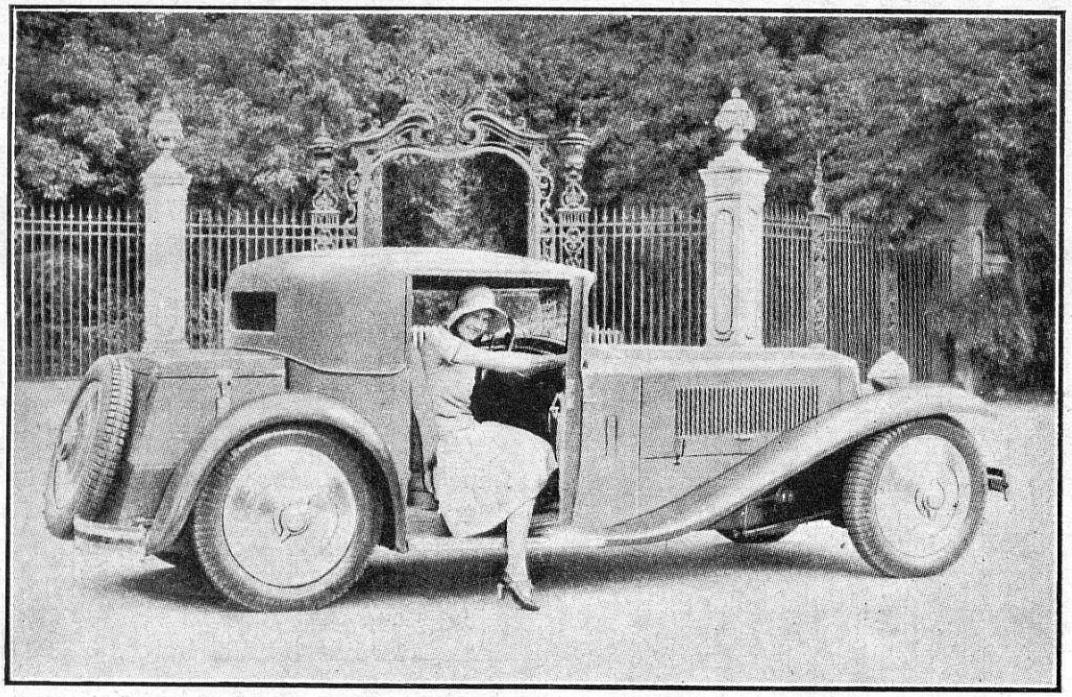
Hind 40 senti.

Nr. 1 Jaanuar 1931

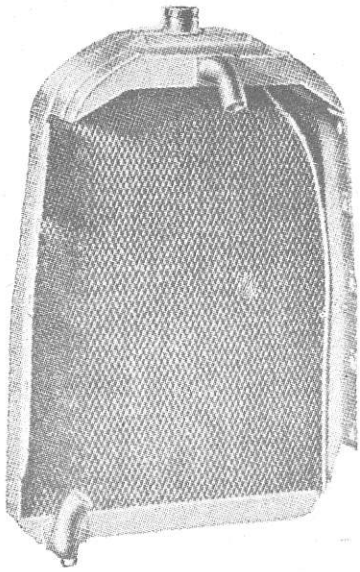
Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



Kes tuleb kaasa? — Wer kommt mit?

J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn



Excel Radiaatorid ja Kärjed

kõikide autode jaoks nagu

Auburn	Ford	Oldsmobile
Buick	G.M.C.	Overland
Chevrolet	Graham Bros.	Pontiac
Chrysler	Graham Paige	Plymouth
Dodge	International	Reo
Erskine	Nash	Studebaker
Essex	Oakland	Willys

Excel radiaatorid jahutavad oma suure kärjepinna tõttu kõige paremini.

Excel radiaatori kärjed ei lähe külmades nii kergesti lõhki kui harilikud, sest nende erilise ehituse tõttu annavad nad külmamise puhul paisuda.

Ainuesindaja ja ladu Eestis

o/ü TARMO

Tallinn, Narva m. 6
Tel.: äri (2)26-65, kont. 308-54

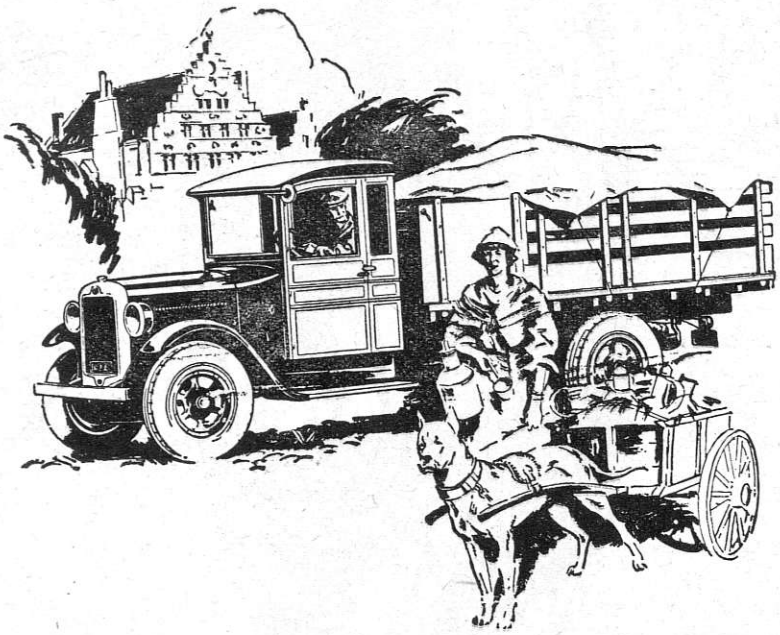
„AUTO-SERVICE"

TALLINN, HOLLANDI T. 50. TEL. 301-91

Igasugused auto parandus-tööd — Pesemine ja määrimine hüdrauliliste tõsteseadiste abil — Värvimine Duco-pritsimise abil — Akkumulaatorite süütamiste korrashoid — Ventiilide ja silindrite šleifimine moodsatel Ameerika masinatel — Oma garaažide väljaüürimine.

Tehniline juhataja:
Dipl. ins. R. SCHMIEDEBERG

UUS F. SEERIA



DODGE BROTHERS

omnibuse- ja veoauto-

shassiid

sirge ja sileda raamiga.

4-ratta kinnised õlipidurid, koormamata poolteljed.

Uus tüüp, uued võistluseta hinnad! Nõudke hinnakirju!

Esindaja: Eesti A-S. C. SIEGEL,

Tallinn, Uus t. 2 Auto osakond Kõnetraat 33-70

Alati sõiduvalmis — see on tähtis nõue igale taxi-autole, omnibusele ja veoautole.

Suur vastupidavus — see on teine nõue. Ainult vastupidava kummiga sõites vähendate oma väljaminekuid.

Sellepärast — kui nõuate kummidelt neid omadusi, kui tahate, et sõitmine oleks mugav ja kindel —

Tarvitage ainult

kummi

Goodyear

E 2
A
6

Ep. 6 78

Auto

4. aastakäik **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN**

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—
Väljamaale . . . . . „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta . . . „ —.40
Väljamaale . . . . . „ —.80

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

Nr. 1 (35) **Jaanuar** **1931**

SISU.

Uue aasta lävel.
Mida pakkus Ameerika autotööstus 1930. a.

Saksa autoehituse tendents 1931. a.
Euroopa ilusamaid autosid.
Auto 1931. a. (Maybach).
„Mercedes“ 8-sil. auto.
Daimler-ülekande süsteem.
Veoauto tasuvusest.
Stinson lennukid.
Mis maksab lennusport.
Monte-Carlo tähesõit.
Kartulipiiritus autode kütteaineks ei ole kõlvulik.

Lühemad teated.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

Auf der Schwelle des Neuen Jahres.
Was hat die amerikanische Automobilindustrie im Jahre 1930 geboten.
Tendenz im deutschen Autobau.
Die schönsten Automobile Europas.
Maybach Modell 1931.
Das neue 8 zyl. „Mercedes“ Automobil.
Das Übertragungssystem bei „Daimler“.
Von der Nutzbarkeit des Lastautomobils.
Stinson Flugzeuge.
Was kommt der Luftsport zu kosten.
Sternfahrt Monte-Carlo.
Die Unbrauchbarkeit des Kartoffel-Spiritus für die Automobile.
Kürzere Nachrichten.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Uue aasta lävel.

Kui veedame Vana aasta viimseid minuteid koos kusagil kitsamas ringkonnas, omaste või sõprade keskel, siis jälgime mingi sisemise ootus-värinaga kella osuti liikumist ning püüame valvsad olla hetkel, mil kirikukellad kuulutavad Uue aasta sündi. Siis ruttame suruma kätt oma tuttavaile, sõbrule ja omakseile ning õnnitleme neid õilsa sooviga, et *vastsaabunud aasta* oleks sada ja tuhat korda parem ja õnnelikum *eelmisest*. Seda soovida teistele, ning salajamas südamepõhjas ka enesele — käseb meid mingi võimas sisetung, millele võiksime ehk nimeks anda: *lootus õnnele, lootus paremusele*, paratamatu vajadus unustada kõik, mis möödunud aasta annud kurja ja virilat, ning *tahe* sammuda vastu *uuele, õilsale, ilusale*...

Meie kujutlusse kerkib nüüd lühikeseks hetkeks möödunud aasta kõigi oma pahede ja hüvedega, ning meie katsume mõistatada, niihästi kui see kellelegi meist korda läheb, *milliseks kujuneb meile uus aasta?* Kas toob ta kaasa sarnaseid pettumusi lootusis nagu eilsedki päevad, kas nurjumisi ettevõtetes, kas samaseid pigistusi kõigis me eluavaldusis, samavõrdseid kaotusi rahva aaretele kui ka aadetele? Siin tahaksime kõik olla meelsasti prohvetid, ning unistame avasilmi, et ometi ainsamalegi meist oleks antud võim kergitada kas või vähekesegi linikut tuleviku uduse hämariku eest...

Mis toob homne päev kaasa hääd? Ning kas ei süvene uue aastaga veelgi rohkem need raskused, milliseid tulnud meil kanda möödunud aastal?...

Need ja veel teisedki tuhanded mõtted läbistavad välguna meie aju ning otsivad asjatult vastust.

* * *

Nüüd tahaksime lühidalt käsitella mõnd valusat küsimust, mis läinud aasta toonud „kingina“ kaasa just eriti meile, automobilistidele.

Kõigepealt tuletame meele *tollide kõrgendust* autode sisseveole. Kuni 1930. a. keskuseni oli meil jõus vastav leping Prantsusmaaga, ent juulikuus see tühistati ja tollid tõusid 150—200%. Arusaadavalt jäi selle tõttu ka autode sissevedu ja sellega ühenduses ka ost soiku. Autode hinnad kerkisid ebamääraselt kõrgele, eriti just meie oludes. Selline ebaharilik hindade tõus põhjustas loomulikult ka mõnede autofirmade raskustesse sattumise, vähemalt tõusid esile raskused automüüjatele, kelle tellimised hilinesid kuni autode päralejõudmiseni pärast tolli tõusu.

Üldisest majanduslikust kitsikusest tingituna osutusid tangide vahele pigistatuna ka sajad pealinna takso-autode omanikud, kellel sõidukid ostetud järelmaksuga. Juba eelläinudki aastal, s. o. 1929. a., oli palju juttu kui seltskonnas nii ajakirjanduses, et pealinna

Ep 2939

Eesti NSV KESKRAAMATUKOGU Teaduste Akadeemia

takso-autode arvu tuleks piirata, et see on väga suureks tõusnud, ning et sellist nähtust tuleks kõrvaldada vastava linnavalitsuse määrusega. Möödunud aasta kogemused näitasid, et neil väidetel ei puudu alus ja paljudki taksode omanikud olid sunnitud tunnustama, et praegusel rahavaesel ajal selle ettevõttega enam palju pole teha. Paljud autod, mis ostetud pikaajaliste vekslite kindlustusel, langesid müüjatele tagasi tarvitatutena, millede edasimüümine on juba palju raskem küsimus.

See ja veel mitmed teised asjaolud, näiteks taksoautode vähene teenistus, suur konkurents, vähemgi amortisatsiooni võimalus jne. kutsusid esile autoomanike ühisuse märgukirja valitsusele, kus toonitati peale eelmainitud põhjuste ka seda, et autofirmade esindused, omavahelisest võistlusest tingituna, püüavad ostjaile anda otse muinasjutulisi soodustusi, müües sõidukeid võlgu minimaalsema sissemaksuga, nii et meil autoomanikuks võis tõusta igaüks, kel selleks vähegi soovi. Teiselt poolt kuuleme autofirmade esindajailt, et autosid praeguse konjunktuuri juures müüa on peaaegu võimatu, nii kõrge tollide tõttu kui ka ostjate puudusel. Sõiduautode sissevedu on peaaegu täiesti seismas, kuna müüakse neid, mis endisest ajast laos. Sisse veetakse veel vähesel määral veoautosid. Üldiselt võetuna on meil aga autode sissevedu võrreldes 1929. aastaga tunduvalt langenud, mida põhjustanud majanduslik kriis nii meil kui ka välismail.

Suurimaks paheks aga, mis tahab tabada meie autoasjandust, peab pidama uut maksudevalitsuse poolt valitsusele esitatud *seadusekava* bensiini piiritusega segamise kohta. Selle seaduse sihiks on kodumaal kasvatatud kartulite realiseerimise võimalus alkoholi valmistamise teel ja sellele alkoholile turu kindlustamine jõuainena plahvatusmootorite kütteks. Seaduse eelnõus on nähtud ette, et bensiinile võib lisada piiritust kuni 50%, kuna tegelikult juurelisatava piirituse hulk ei tõuseks üle 25%.

Vaatleme nüüd lühidalt, kuidas see seadus oleks läbiviidav tegelikus elus. Kõigepealt teame, et praegu tarvitusel olevad mootorid on ehitatud vastavalt bensiini omadustele, ning et igasuguste teiste ainete segamine bensiiniga on ebakohane ega anna soovitud tagajärgi.

Meie teame, et paljud Euroopa riigid on alkoholi juurelisamise bensiinile teinud küll sunduslikuks, kuid vastavate katsete tulemused on osutunud nii vastuvõtmatuks, et need „sundmäärused" ei ole õieti veel kusagil suutnud läbi lüüa praktiliselt.

Meie tuntud autoasjanduse autoriteet, ins. *J. Ivand*, tähendab ühes oma artiklis „Päevalehes" üsna õigustatult, et bensiini-piiritusegu tarvitamisele võtu puhul ei peaks silmas peetama üksi põllumeeste huve, realiseerides kõva hinna eest nende ülearuseid kartuleid, vaid peaks ka kaalutama, kuivõrd säärane tegu on *kohane* meil liikvelolevaile jõuvankreile, sest vastasel korral võiks juhtuda nii, et need kahjud, mis tulevad kanda autoomanikel segu tarvitamisele võtul, kaaluksid kaugelt üles kasud, mida saab põllumees. Ja nii kerkibki tahtmatult üles küsimus: ons meie tegevus, meie toiming ja rühmamine üksnes selleks, et koondada hüvesid ainult ühe kildkonna, s. o. põllumeeste ja viinavabrikute kasuks? Kuuldubki juba hääli, et valitsus on hakanud teisi, palju kasulikumaid teid leidma meie piirituse ja kartulite tagavarade realiseerimiseks, nii et arvata võib, et see küsimus leiab isegi õige lahenduse, kuid automobilistidel tuleb valvel seista oma õiglaste huvide eest, ning leida väljapääs seisukorrast, *„kas olla või mitte olla"*.

Ühineme siin meeleldi nende organisatsioonide seisukohaga, kes seni esitanud palved ja märgukirjad Valitsusele eelmainitud seaduse eelnõu mitteläbiviimiseks kuni on täpsed katsed tehtud mootorite kütteaine segu tarvituselevõtmise kõlvulikkuse kohta.

Tehes ülevaadet läinud aasta kohta, ei tohi meie lõplikult peatuma jääda üksnes negatiivsete näidete juures. Peame ka erapooletult hindama neid külgi, mis kõigi halbade situatsioonide kiuste ometi jäänud positiivseteks.

Näiteks on me paljusiunatud *teeolud* nüüd sedavõrd paranenud, et võime ehk nii mõnelegi naaberriigile ses suhtes anda kümneid silmi ette. I ja II järgu teed on võetud teedeministeeriumi hooldamisele juba mitmendat aastat ning tänu selle asutuse osavatele juhtidele omame nüüd tuhandeid kilom. võrdlemisi korralikke teid ja hulga teehöövleid nende korrashoiuks iga maavalitsuse juures. *Eesti autoklubi* tegevuse kohta võiksime tähendada teatud uhkusega, et see on olnud eriti edukas just möödunud aastal. Liikmete arv ulatus 181-le. Aasta jooksul on uusi liikmeid juure tulnud 27. Klubi seisab praegusel hetkel lepingulises vahekorras 20 maa ja riigi rahvusliste auto- ja turismiklubidega, peale selle kahe suure üleilmlise autospordi organisatsiooniga, need on: rahvusvaheline autoklubide koondus ja Londoni „Automobile Association".

Tähtsamaist sündmusist klubi elust-olust oleks mainida osavõttu üle-euroopalisest Monte-Carlo tähesõidust, mille üheks lähtekohaks oli Tallinn, kust väljusid 20 välismaa ja üks kodumaa automobilist 25. jaanuaril 1930. a. 60 sõitjaga. Tallinnast väljunute hulka kuulusid ka sellised kuulsused autospordi alal nagu *H. Stuck* ja *R. Carracciola*. Tallinnast sõitjad jäid küll teisele kohale, peale proua *Doré*, kes ühes 3 osavõtjaga finiši jõudes võitis daamide pokaali. 1931. a. Monte-Carlo sõidu kohta võtame sõna siinsamas teisel kohal. Osavõtjate arv on tänavu 9. Hoogu andis 3. autode näitus maikuus 1930. a., mida tuleb pidada kordaläinuks. Suvine hooaeg möödus klubil samuti kohaliste väljasõitude tähe all. Pikem väljasõit oli Jaanipäeval Kuressaare ja sealt Sõrvele, kus *kapten Loosbergi* poolt korraldati soe vastuvõtt. Autode võidusõit jäi ära osavõtjate vähesuse tõttu, kuna sellele kaasa aitas raske majanduslik aasta.

Meie ajakiri *„A u t o"* on kujunenud väärikaks häälekandjaks kogu Eesti automobilistide perele. Toimetus on aasta kestel suutnud ligi tõmmata palju kandvaid ja autoriteetseid jõude, nagu tuntud välismaa autoasjanduse tundja ins. *J. Fischer*, *Wittekind* ja *Szénásy*, ning ajakirja sisu seetõttu ka nimetamisväärselt rikastanud. On püütud anda meie lugejaskonnale kõike, mis autoasjanduses kogu maailmas sündinud uut ja silmapaistvat. On tahetud viia meie ainus sellelaadiline ajakiri sama tasapinnani, mil seisavad vastavad välismaa ajakirjad.

1931 aastaga tähistab *„Auto"* juba oma neljandat aastakäiku. Tahame loota, et see ei jää ka viimseks, liiatigi, kus tellijate ja lugejate arv kasvab.

Lühikeses kokkuvõttes manalasse varisenud aasta kohta peame mainima küll, et ta meie autoasjandusele ei ole olnud just eriti soodus. Kuid loodame, et saabunud aasta parandab haavad, mis läinud aasta löönud, et tulevik toob meilegi midagi helgemat kaasa.

Lohutuseks võiks vast seegi olla, et meie väike maa ei ole ainus, kel heidelda raskustega, vaid et see nähe on praegu üldine kõikjal, et majanduslise depressiooni all ägab peaaegu terve maailm. Meie teame ka veel, et nurisejaid ja virisejaid on ja on olnud kõigil aega-

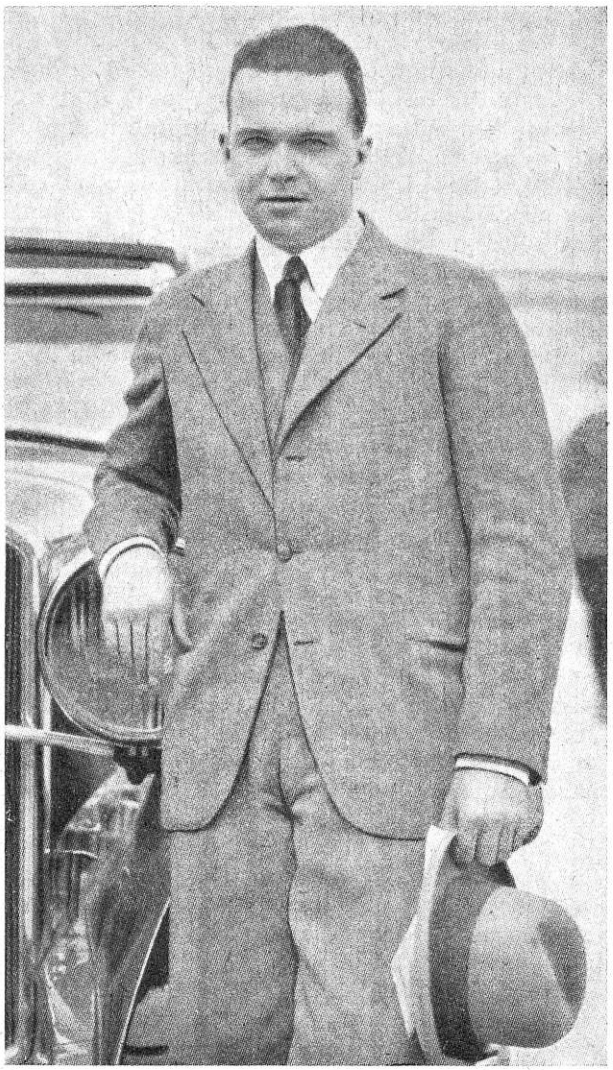
Ea 2003 Eesti NSV Riiklik Raamatukogu

del, igasuguste valitsejate ja valitsussüsteemide päevil. Tarvis oleks kuidagi kord vabaneda sellest kõiki vallutanud hädaldamishaigusest kas või niigi, et püüame veenduda, kas enesemõjustamise teel või kuis tahes, et ometi midagi veel ei ole katki, vaid et osa hädadest ja pahedest võib olla on tingitud ka meie kõikide iseloomus peituvast *enesehaletsemisest* ja liigsest kaebamisest. Tuntud näitena võiks tuua ja öelda, et kui vanker on läinud kraavi, siis ei peaks tõesti seal juures käsi ringutama ja haletsema, vaid käed tuleb külge panna ning vanker teele tagasi veeretada, kuigi see nõuab meilt pingutusi. Ei loeta ju asjatult meie rahvast visaks ja sitkeks. Tuletagem vaid meele, kuis maailmasõja lõpupäevil, kui Saksa okupatsiooniaegadel seisime kannatlikult tundide viisi leivasabades ega nurisenud seal juures, kuis südant kõvaks tehes jäime kindlaks lõpuni rasketel vabadussõjapäevil... Siis peaksime ometi ka *nüüd* kõigist muredest kergemini üle saama *lootusega* hinges. Sellist õilsat soovi sisendada tahtes ka meie ajakirja „*Auto*" lugejais ja kaasaaitajais, hüüame südame põhjast kõigile — kõigile parimat, õnnelikuimat

UUT AASTAT!

„Auto" toimetus ja väljaandja.

Hans v. Stuck, Euroopa kuulsaim mägisõitja.



Rudolf Carracciola, Euroopa kuulsaim kiirsõitja.

Mida pakkus Ameerika autotööstus 1930 a.

E. Römmer.

Enam kaheksasilindrilisi autosid. — Hinnad odavamaks. — Kergemaid kolbe. — Täpsemat jahutuskontrolli. — Vaikset neljakiirusega käigukasti. — Kindlamaid pidureid. — Ederataste vedu.

Uue aasta saabumisel ei tee halba heita pilku autotööstuse möödunud aasta uudistele ja konstruktsiooni omapärasustele, et kergem oleks võrrelda uute spetsifikatsioonide saabumisel autotööstuse arengut ja jälgida 1931. a. uudiseid konstruktsioonis ja hinnas.

Võrreldes eelmiste aastatega võib suuremaid muudatusi märkida mootorite juures. Kuna aastat paar tagasi domineeris 6-silindriline mootor, on 1930. a. 8-silindriline mootor esikohal. 1928. a. lõpul oli 111 tuntuimast autotüübist

39	šassiimudelit	8-s.	mootoriga
66	„	6-s.	„
6	„	4-s.	„

Auto vabrikute 1930. a. andmetest näeme, et vahekord on kujunenud tugevasti 8-silindriliste mootorite kasuks ja 104 autotüübist oli

68	šassiimudelit	8-s.	mootoriga
32	„	6-s.	„
3	„	4-s.	„

Lisaks jõudsale kaheksasilindriliste mootorite juurekasvule ilmus „Cadillac“ 16-silindrilise mootoriga ja aasta lõpul uue 12-silindrilise mootoriga.

8-sil. autode kõige madalam vabriku hind püsis 1500 dollari lähedal, mis meie olude kohta ikkagi kõrge, pealegi kui juure arvata võrdlemisi kõrged tolli- ja transpordikulud. Möödunud aastal nägime juba suurt tõusu kaheksasilindriliste autode arvus ja tunduvat hinnalangust, mille tõttu kuue- ja kaheksasilindriliste odavamahinnaliste sõiduautode hinnavahe pole kuigi suur. Nii näiteks maksid meil esindatud ameerika autovabrikute odavamad kaheksasilindrilised autod vabrikus 1000—1200 dollarit. Tunduv hinnalangus oli peamiselt tingitud suurenenud toodangust ja konkurentsist kaheksasilindriliste autode reas.

Tehes kõigest sellest järeldusi, võime oodata ka Eestis suuremat kaheksasilindriliste autode juurekasvu.

Muid suuremaid muudatusi pole mootorite juures märgata, kui mitte arvesse võtta paremat mootori varustust õhupuhastaja, õlifiltri, termostaadi, soojusemõõtja ja karteri ventilatsiooni näol, mis mõne aasta eest oli kättesaadav ainult keskmise- ja kallimahinnaliste autode juures, kuid nüüd tarvitusele võetud ka odavamahinnalistel automootoritel.

Märkida võib veel üldiselt suurenenud mootori võimsust ja tiirude arvu. Hariliku automootori maksimaalne tiirude arv on tõusnud keskmiselt 3500 tiiruni minutis, mõnedel isegi kaugelt rohkem, näiteks „Duesenberg“ 8-sil. mootor, mille tiirude arv tõuseb 4200 tiiruni/min. ja saavutab sealjuures 265 HJ.

Mootori effektiivne võime püsib 60—100 HJ. Vastandina automootorite võime tõusule, tuntakse Ameerikas ka suuremat huvi „väike-auto“ vastu, mida tõendab möödunud aasta lõpul saavutatud kokkulepe W. C. Durant ja E. E. C. Mathis vahel, autode valmistamiseks Ameerikas Durant Motor Co. tehastes. Kavatsusel on valmistada „Mathis“-autosid Ameerikas 100.000 tükki aastas, milline arv Euroopa oludes on õige suur. Ka ehitatakse tuntud inglise „Austin“-kääbus-autosid, millede hind ületab „Fordi“ oma.

Mootori konstruktsioonis pole märgata palju muudatusi ja nii on kujunenud teatud standard-mootori tüüp.

Suuremat rõhku on hakatud panema mootori tasakaalustamisele ja vaiksele võngeteta töötamisele, mis kajastub rohkes võnkeleevendajate ja kergete kolbide tarvitamises. Teatud määral aitavad siin kaasa raskem ja tugevam väntvõll ning suurendatud laagrite arv. Suurima osa 6-silindriliste mootorite juures näeme väntvõlli 4 või 7 laagril, kuna ainult odavamatel markidel on väntvõll 3 pealaagril.

Klappide asetuselt seisab harilik külgventiilidega mootor teistest kaugel ees; kasutada olevate andmete põhjal on 80 autotüübil mootorid külgventiilidega, kuna „Buick“, „Chevrolet“, „Franklin“, „Nash“ ja mõned teised on jäänud endiselt peaventiilide juure.

Jagajahammasrataste ühendamiseks tarvitatakse peamiselt hääletut ketti, kuna otsekoheselt ühendatud hammasratastega mootoreid leiame autodel veel umbes 10%. Needki tarvitavad hammasrataste ulumise kõrvaldamiseks pehmest materjalist hammasrattaid nagu fiibrit, tekstoliiti jne.

Suurimat rõhku on pandud õlitamisele, jahutamise täiendamisele ja viimistlemisele. Tiirude arv ja keskmine sõidukiirus on viimaste aastatega tunduvalt tõusnud ja see nõuab loomulikult kindlamat ja püsivamat õlitamist, seepärast ongi omalajal küllalt hea, laialipritsimisega õlitusviis sunnitud ruumi tegema surveõlitusele, mida näeme veel ainult 4 autotüübi juures, need oleksid: „Ford“, „Chevrolet“, „Essex“ ja „Hudson“. Kallimatel ja parematel mootoritel nagu „Packard“, „Stutz“, „Blackhawk“ jt. on viidud läbi täis-surveõlitus, s. o. kolvisõrmed ja silindriseinad saavad õli surve all.

Käsikäes mootori tiirude arvu ja kompressiooni tõusuga on rohkesti pööratud tähelepanu jahutamise kindlusele ja otstarbekohasusele. Mitmedki autovabrikud, mis seniajani tarvitasid termosüfoonilist jahutamist rahuloldavate tagajärgedega, on sellest loobunud ja tarvitusele võtnud mitmeti kindlama pump-jahutamise. Termosüfoonilise jahutusviisi juure on jäänud ainult üksikud nagu „Essex“ ja „Plymouth“.

Õhujahutusega automootorite valmistajaist on püsima jäänud ainult Franklin, tema mootorid on kuulsad juba aastakümneid.

Autovabrikud on sunnitud valmistama mootoreid, mis töötaksid soojal maal sama heade tagajärgedega kui käreda külmaga maades. Loomulikult nõuavad diametraalselt lahkuminevad jahutamise tingimused ka täpsemat kontrolli jahutamise üle. Termostaadiga näib see küsimus olevat lahendatud kaunis otstarbekohaselt ja sel põhjusel ongi rõhuv enamus automootoreid varustatud termostaadiga. Jahutuse kontroll on teostatud peamiselt kaht moodi: kas suleb termostaat veeringvoolu või suletakse õhuvool läbi radiaatori kärjestiku. Viimane näib olevat igapidi otstarbekohasem meie oludes ja võimaldab täpsemat ja ühtlasemat veesoojuse reguleerimist. Vee ringvoolu sulgemine võib saada meil hädaohtlikuks käreda külmaga, kuna termostaat suleb vee ringvoolu ja radiaatoris püsib vesi külmana, radiaatoris võib vesi ära jäätada, kui pole jahutusveele lisatud juure vahendeid külmamise vastu. Eelpooltoodud põhjusil ongi ligi 50% autodest varustatud termostaadilise õhuvoolu regulaatoriga.

Siduri juures pole suuri muudatusi, kui mitte nimetada, et ühekettaline kuiv-sidur tõrjub järjekindlalt välja mitmekettalise siduri.

Käigukasti juures on märgata juba suuremaid uuendusi. Aastat kolm-neli tagasi, kui Ameerika autotööstus pooldas eranditult kolme kiirusega käigukasti, hakkas ka Euroopa autotööstus loobuma neljakiirusega käigukastist ja võttis eeskuju Ameerikalt. Nüüd võime märgata vastupidist, nimelt läheb nelja kiirusega käigukast Ameerikas enam ja enam moodi ja juba 30 autotüüpi 93-st on varustatud nelja kiirusega.

Ka käigukasti konstrueerimisel on peetud silmas mugavuse nõudeid ja suurim osa uusi nelja kiirusega autotüüpe on „vaikse kolmanda“ kiirusega. Neljas kiirus on kiirema differentsiaali veo hammasrataste ülekande tõttu harilikust otseühendusest veidi kiirem, mis võimaldab lahtistel teedel suuremat kiirust, kütteaine kokkuhoidu ja vähemat mootori kulumist. Teiseks suuremaks täienduseks võib nimetada „Studebaker“-autode „vabajooksu“, mis võimaldab autol kasutada edasiliikumise hoogu nagu jalgratta „vabajookski“. Lisaks kütteaine kokkuhoiule tuleb käikude vahetamise lihtsus, mis võib sündida igasugusel sõidukiirusel ilma siduri väljalülimiseta. Ka on mootor vabastatud pingetest, mis tekivad tema järsul dekselereerimisel, s. o. gaasi vähendamisel. Olgu siinkohal nimetatud, et „vabajooksu“ kasutati Inglismaal juba mitme aasta eest.

Järjest kasvav nõue vaikse käigukasti järele on mananud esile mitmesuguseid uusi käigu hammasrataste ühendusviise. Nii näeme paljudel autodel käigukastis alaliselt ühenduses olevaid käigu hammasrattaid viltu hammastega. Säärase ühenduse ja hammasra-

taste konstruktsiooni juures on hammasrataste kulumine viidud peaaegu miinimumini ja sõitmine käikudel sünnib sama vaikselt nagu otseühenduselgi.

Tagasilla juures näeme endiselt lihtsat poolhõljuvat tagatelge. Täishõljuvat tagatelge näeme ainult säärastel ekstra-klassi autodel nagu *„Lincoln“* ja *„Mc Farlan“*.

Differentsiaali juures pole midagi uut — peaaegu kõik tarvitavad endiselt hammasratta-vedu, kuna 4 kallimat automarki: „Cunningham“, „Blackhawk“, „Stutz“ ja „Stearns-Knight“ on tigu-veoga.

Rohkem poolehoidu on võitnud vedrude varustamine „kummilülidega“, mis tunduvalt vähendab juhi vaeva šassii õlitamisel.

Rooli mehhanismilt nõutakse suuremat töökergust ja kindlust. Pruugitavaim on Rossi rool, mida tarvitatakse paljude keskmise- ja kallimahinnaliste autode juures, näiteks: „Hupmobile“, „Auburn“, „Graham“, „Reo“, „Studebaker“, „Peerless“, „Duesenberg“ j. t.

Sagedasti leiame ka vana tuttavat „tigu ja sektoriga“ rooli, mida tarvitatakse kõige kallimatel ja ka kõige odavamatel autodel. Nii näeme ühesuguseid roolisüsteeme „Packardil“, „Lincolnil“, „Cadillacil“, samas tulevad „Ford“, „Plymouth“, „Essex“ ja „Durant“.

Poolehoiu kasvu on märgata Gemmeri „tigu ja rulliga“ rooli juures, mida tarvitati peamiselt kallimahinnaliste markide juures nagu „Cord“, „Stutz“, „Pierce-Arrow“ ja odavamate: „Buick“, „Oldsmobile“ ja „Nash“ autodel.

Silmatorkavalt väheseks on jäänud „tigu ja mutriga“ rool, mida leiame veel „Marquette“- ja „Viking“-autodel.

Edetelg on enamasti vastupidist Elliot-tüüpi I profiiliga, kuna üksikud, näiteks „Franklin“ ja kallimad „Chrysler 77 ja Imperial“ tarvitavad toruprofiiliga edetelge.

Ederataste veoga kuulsaks saanud „Cord“-autole ilmusid võistlejad „Gardner“ ja „Moon-Ruxton“. Kõigi ederataste veoga autode vabrikuhind püsis üle 3000 dollari, mis teeb need autod meie tarvitajaile kahjuks vähe kättesaadavaks.

Järjest elavamaks muutuv liikumine ja kasvav sõidukiirus nõuavad kindlamaid ja usaldatavamaid pidureid. Siin näemegi iga aastaga täienevaid ja uusi pidurdussüsteeme, mis tõendab, et siin pole kaugeltki viimne sõna öeldud.

Enam-vähem kindlaks on kujunenud mehaaniliste ja hüdrauliliste pidurite vahekord, mis oli möödunud aastal 5 : 4, kuna vakuum-pidureid tarvitati ainult „Cadillac“ 16-silindrilisel autol. Vaade, nagu poleks hüdraulilised pidurid küllalt kindlad ja vähe usaldatavad, on täiesti aluseta, mida tõendavad kogemused meil liikvelolevate hüdrauliliste piduritega autodega. Meil liikvelolevatest hüdrauliliste piduritega autodest võiks nimetada: „Auburn“, „Graham“, „Chrysler“, „Dodge“ ja „Reo“.

Populaarsemad on Lockheed hüdraulilised pidurid, kuna mehaaniliste piduritega on löönud läbi kõige enam Bendix-pidurid. Viimasel ajal on Midland teras-draulilised pidurid leidnud sooja vastuvõtu.

Suurim osa autovabrikuid ei pane tähele meie autoseaduses ettenähtud tehnilisi nõudeid pidurite suhtes ja varustavad autosid ainult 4-ja piduriga, kus käsihoob ja jalgpedaal pidurdavad üht ja sama pidurite rühma, ja seda mitte ainult odavate autode valmistajad, vaid koguni säärased autode aristokraadid nagu „Cunningham“ „Cadillac“, „Packard“, „Peerless“, „Pierce-Arrow“. Siiski varustatakse enamjagu ekspordiks määratud autodest eritellimise peale kahekordse iseseisva pidurdussüsteemiga.

Märkida võib veel lahtiste, s. o. välimiste lint-pidurite kadu.

Kerede juures näeme jällegi püüet teha sõit võimalikult mugavaks, vaikseks ja kindlaks. Üldiselt on märgata kerede juures „saledat joont“ ja enam terase tarvitamist.

Mida pakub meile käesolev aasta, seda näeme õige pea, kui ilmuvad andmed uutest 1931. a. automudelitest, kuid põhjapanevaid muudatusi ei ole oodata.

Saksa autoehituse tendents 1931 a.

Tsiv.-ins. J. Fischer.

Neljasil. ei kao. — Masinad muutuvad suuremaks. — Käiguvahetusautomaate kasutatakse ainult kallimatel autodel. — Revolutsioon karosseriiehituses?

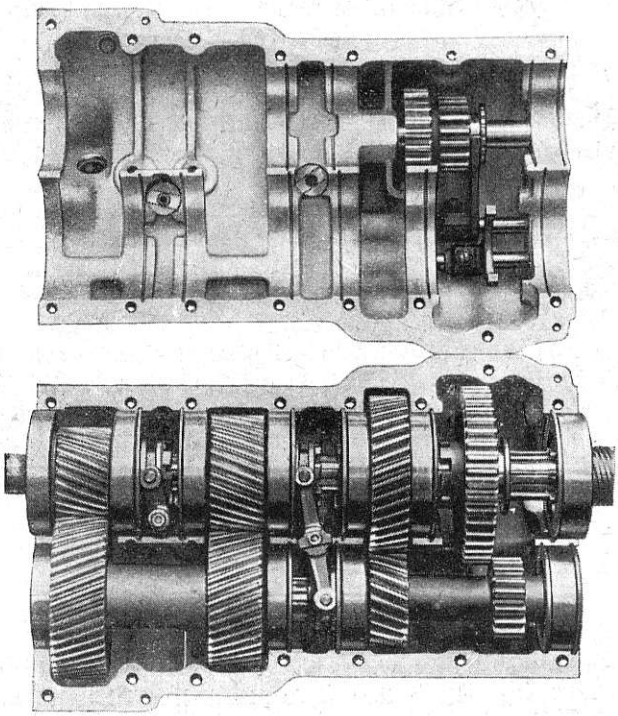
1931. aasta toob vähe üllatusi autoehituse alal terves maailmas. Pariisi autonäitus oli tõenduseks, et on tõesti asjata toota igal aastal täiesti uusi mudeleid. On jõutud arusaamisele, et on kasulikum ning ostjaile soodsam olemasolevaid mudeleid aegamööda, kuid süstemaatiliselt täiendada. Ainult sel kombel on võimalik kõrvaldada autode vigu ja puudusi, kuna täiesti uute mudelite juures ikka leidub puudusi, ja enne kui neid suudetakse parandada, on see tüüp juba vananenud.

Neljasilindriline ei kao. Moodne 4-silindriline masin on üllatavalt elastiline ja vastupidav. Ford, Opel, Citroen, Chrysler, Adler, jne. ehitavad ikka veel, ja seda täie õigusega, oma 4-sil. autosid. Tüübiliseks näiteks selles suunas on uus 4-sil. „Wanderer“, 1,5 liitrilise mahuga ja 6/30 h. j. Esimestel katsetel näitas ta häid saavutusi. Varustatud Servo-neljaratta piduriga, tsentraalmäärimisega, õlisurve-sumbutajaga, kummile asetatud mootoriga jne., ei jää ta sugugi maha oma suurematest vendadest. Kahju ainult, et ka see auto on tüübiline standard-masin, mille kaal, võrreldes mootorivõime ja mahuga, on kaunis suur. Kui limusiin on tema kaal 1250 kg., nii siis raskem kui 2,5-liitriline „Röhr“.

Aga on näha, et 4-sil. veel kaua püsib elujõulisena ja et arvatavasti veel uusi mudeleid saadetakse välja.

Masinad muutuvad suuremaks. Juba alul tähendasime, et ilmub vähem uusi mudeleid turule, kuid selle eest võetakse ette muudatusi pisiasjus. Just mootorite juures leiame tähtsaid uuendusi, mis suurel määral mõjutavad võimet ja kokkuhoidu. Katsed on näidanud, et põletisruumi võiks veelgi täiendada. Sama on maksev ventiilide, väljalasketorude ja ka kergemetall kolbide vormi ja mõõtude kohta. Ka gaasistaja ehituses on tehtud suuri edusamme. Tuleb nimetada n.-n. langeva-voolu gaasistajat, mida Ameerika eeskujul ka Saksamaal on hakatud tarvitama (Strombergi ja Carteri kõrval Euroopa Zenith).

Imestama paneb see asjaolu, et mootoreid nakatakse suurendama. Nagu teada, ehitati Saksamaal ja ka mujal Euroopas väga väikesi mootoreid, kuna Ameerikas, kus bensiin odav, valmistati madalatiirulisi masinaid suure mahuga. Kõige sobivamaks kokkuhoiu mõttes osutub keskmine tüüp, kuna suurel mootoril on bensiinitarvitus, maks ja kinnitus väga kõrge, ja liiga väikesel on jälle see viga, et suure koormatuse tõttu väheneb vastupidavus ja suurenevad paranduskulud.



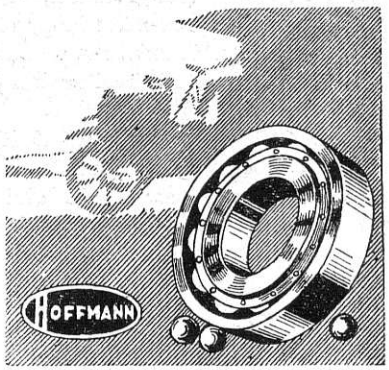
Maybachi poolautomaatne kiirkäiguseadeldis.

Hinnalisemasse klassi kuulub uus 8-sil. „Brennabor". Ka Horch suurendas oma juba küllalt tugevaid mootoreid eritüübi läbi. Uuel „Horch"-autol on 5-liitriline mootor, 100 h. j., 8 silindrit on reas, rippuvaid ventiile juhitakse nüüd ainult üheainsa jagajavõlli läbi. Ka Mercedes-Benz toob välja n.-n. suure 8-sil. „Mercedesi", mis normaalkujul on 7,7-liitrilise mahuga ja 150 h. j., soovi korral võib aga piduri h.-jõudu tõsta kompressori abil 200 peale. Tiirude arv on väga madal: 2700 minutis. Eriti hoolikalt ehitatud põletisruum rippuvate ventiilidega töötab kombineeritud patarei-magneet-süütega. Isegi juba suur 12 sil. 7-liitriline Maybachi uus tüüp on 8-liitriline ja 200 h. j. Selle mudeli nimetuseks on „Typ Zeppelin". Tuleks nimetada, et ka Hanomag, Hansa ja Stoewer esinevad uute huvitavate mudelitega.

Käiguvahetusautomaate kasutatakse ainult kallimatel autodel. On jõutud selgusele, et pool- või täisautomaatsed käiguseadeldised esialgu on veel nii komplitseeritud, et nad odava auto juures ei saa tulla kõne alla. Saksa autotööstuses leiame sel alal 2 huvitavat konstruktsiooni, mõlemad on Maybachi poolt toodetud. Üks neist, näiteks, ehitatakse sisse uuele 8-sil. „Mercedes-Benzile". Siin leiame normaal-käigukasti, mis on täiendatud Maybachi kiirkäiguvahetus-seadeldisega, töötades järgmiselt. Siduri abita pingutatakse vakuumsilindri abil, mida reguleeritakse väikese tüürirattal asuva kontrolli läbi, ainult üht vedru. Nii kaua kui eelmise käigu siduri hammasrattad seisavad surve all, ei saa lülitusvedru neid laiali tõmmata. Alles siis, kui gaasisumbutaja tegevuse läbi mootori tiirude arv langeb, väheneb surve, vedru võib eelmise käigu lülitus-hammasrattad avada ja suruda uue käigu sisse. Lülitamine sünnib kiirelt ja kärata.

Selle kontsruktsiooni täienduseks on Maybach toonud välja neljakiirusega käiguseadeldise, mis esimest korda võeti tarvitusele 8-sil. autos. Siin vahetatakse kõik käigud eelpoolnimetatud viisi järgi. Lülitamine on äärmiselt lihtne: lülituskang tüürirattal tuleb asetada teatud käigu peale, gaas ära võtta ja kohe jälle gaasi anda. Nii sünnib lülitus siduri abita, kuna juhi mõlemad käed võivad püsida tüürirattal.

Revolutsioon karosseriiehituses? Walter Gropius, Dessau ehitustehaste direktor, on esimest korda valmistanud Adler-vabrikule karosserii-vormi. Kuigi see esimene mudel kõigiti ei rahulda, siis on ta ometi kindlaks tõenduseks, et karosserii-ehituses tekib aegamööda muudatus. Praegust karosseriid muudetakse moe sunnil peaaegu igal aastal. Seda ei tohi aga olla, juba karosserii valmistajate huvides. Kui iga karosserii osa on otstarbekohane ja ühtlasi mõjub esteetiliselt, alles siis võime olla täiesti rahul. See on maksev nii välise vormi kui ka sisemuse kohta. Ka võib, näiteks, ülearused astelauad ära jätta, mis aga praegu on siiski veel tarvilikud, kuna mitte just päris otstarbekohased porilauad üksi ei suuda kaitsta autot.

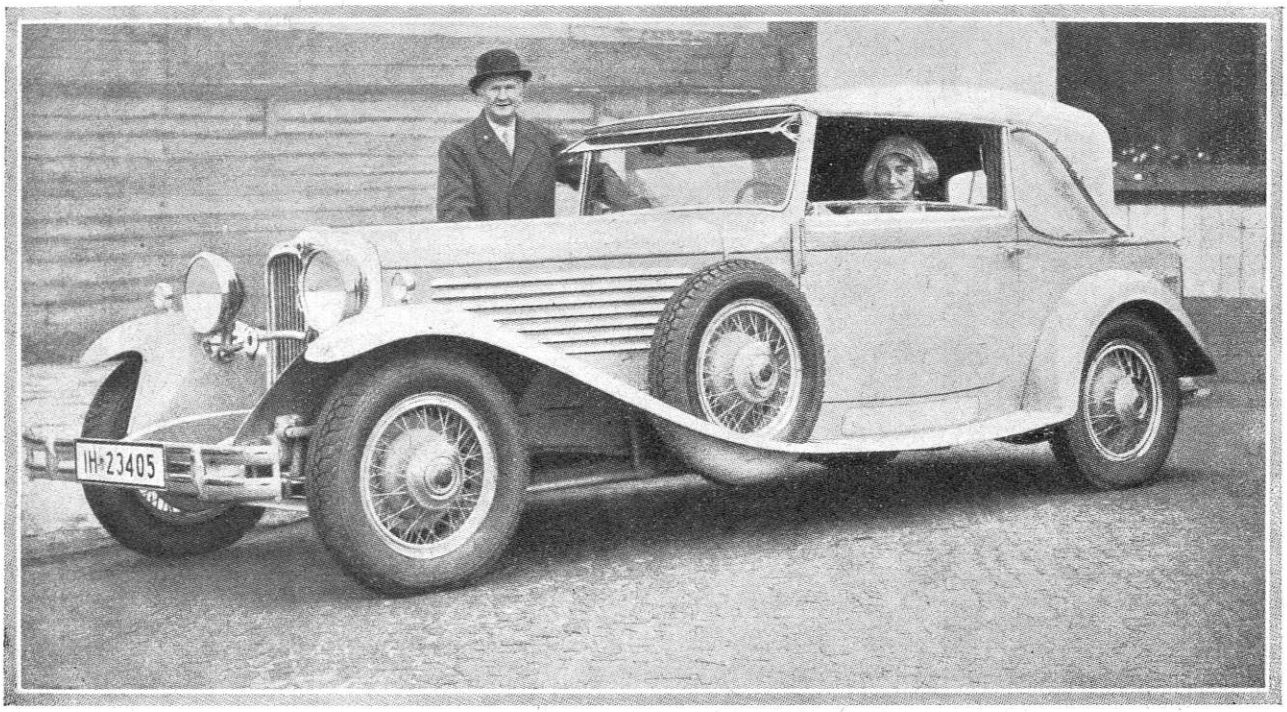


AUTO -tarbed, -osad ja -materjalid
Originaal Ameerika OSAD
„CHEVROLET" ja teistele autodele,
kolvid kõigile Eestis olevaile autodele.
Hinnad väljaspool võistlust.
Täpseimad KUULLAAGRID valmistab
„HOFFMANN" vabrik INGLISMAAL.
Tugevus ja vastupidavus ületab igasugused ootused. Garanteeritud täpsus — 1/10000"! — Hinnad kõigile kättesaadavad.

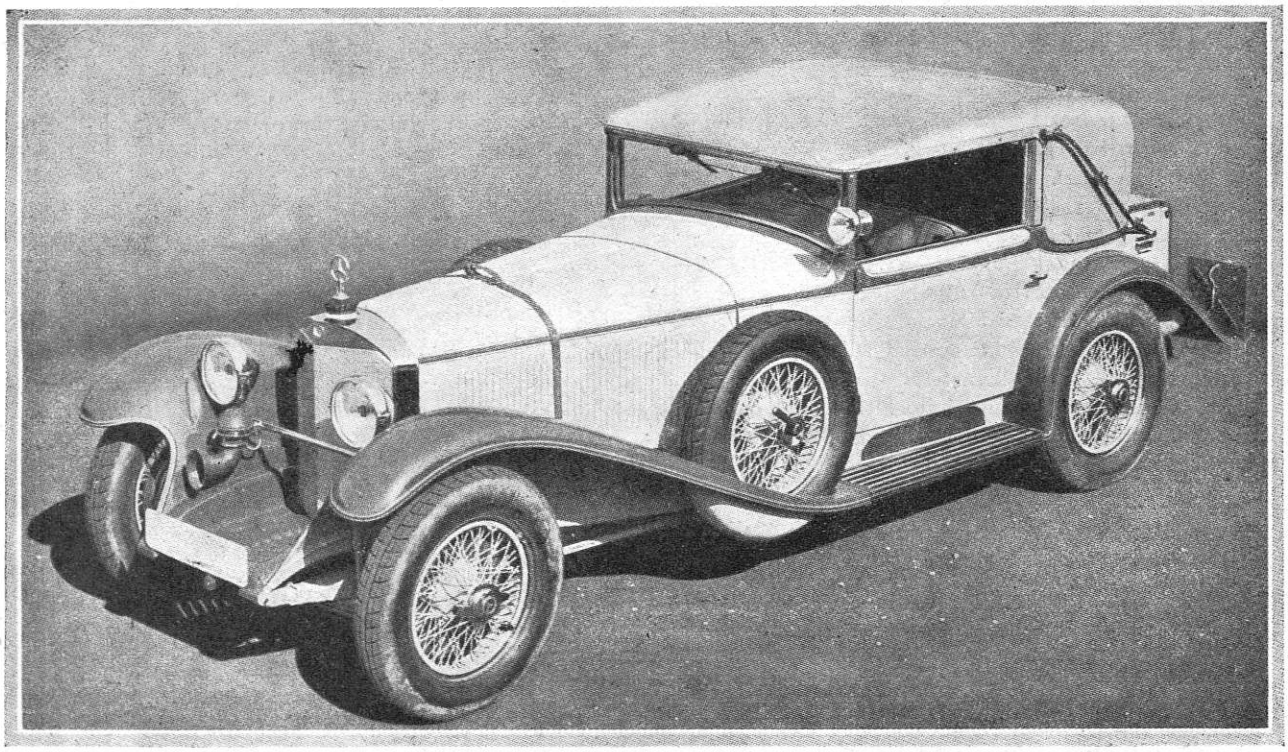
LIER & ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7. TALLINN. TELEF. 433-34

Europa ilusamaid autosid.

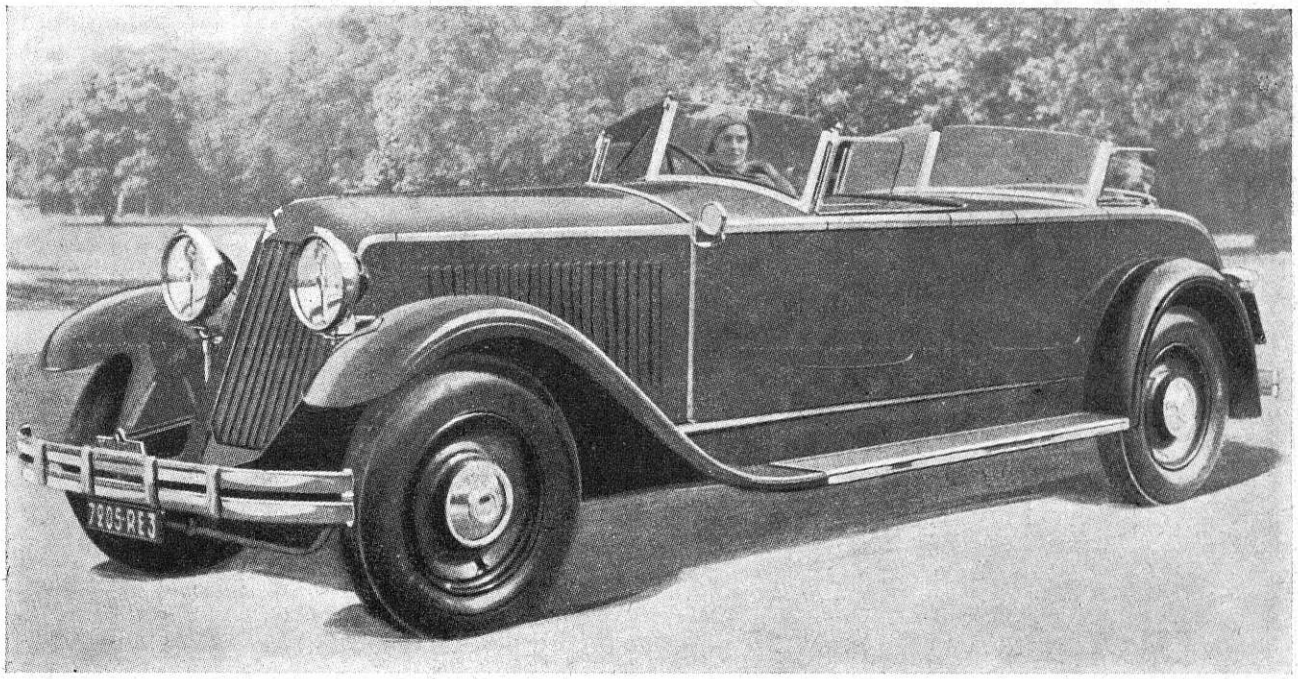


Dir. E. Stoewer abikaasaga. Auto „Stoewer-Gigant 80“ sport-kabriolett 18/80 h.-j. I auhinnaga kroonitud.



26/140/200 h.-j. „Mercedes-Benz“ SS kabriolett karosserii Sindelfingen. *Photo St. v. Szénásy.*

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



„Renault“ 8-sil. sportauto.

Auto 1931 aastal.

Nagu juba arvata võib, erineb 1931. a. auto oma välimuselt kui ka üldiselt ehituselt vähe 1930 aasta autodest. Kindlasti aga võetakse ette mitmesuguseid parandusi, peenendusi ja lihtsustatakse käsitlemist, eriti just kallihinnaliste autode juures.

Ikka enam kerkib esile tendents enam kui 8-sil. mootorite ehitamiseks. Kui Maybach 1930. a. alul tõi turule seeria-viisil ehitatud 12-sil. auto, järgnesid tema eeskujule juba sama aasta jooksul terve rida firmasid, mis on tõenduseks, et 12-sil. tarvitamisega tõuseb mootori painduvus, võime ja pikenev eluiga.

Edasi pööratakse publiku ja konstruktorite poolt suurt tähelepanu sidurita käigulülitusele. Ka sel alal näitab Maybach huvitavat uuendust. Selle käiguseadeldise põhimõte on üldiselt tuntud Maybach-kiirkäiguseadeldise kujul. Oletatavasti ei too meile uus aasta mingit täielikku muudatust autoehituse alal, sest selleks on tänapäeva autod liig täielikud. Publiku nõuded aga rahuldatakse igas suhtes veel enam kui seni.

Tehnilisi üksikasju „Maybach 12 tüüp Zeppelin“, 8-liitriline mootor, 200 h.-j. ja uus Maybach kiirkäiguseadeldis.

Mootor:

Silindrid: 12 sil. kahes reas, kummaski 6, V-kujul 60 kraadi all.

Silindripea: malmist, äravõetav.

Ventiilid: rippuvad ventiilid, silindripeas, täielikult kapseldatud.

Kolvikäik ja läbimõõt: 92 × 100 mm. Väga madal kolvikiirus, ainult 4,3 m./sek., 60 km./tundi.

Sil. maht: 7973 ccm.

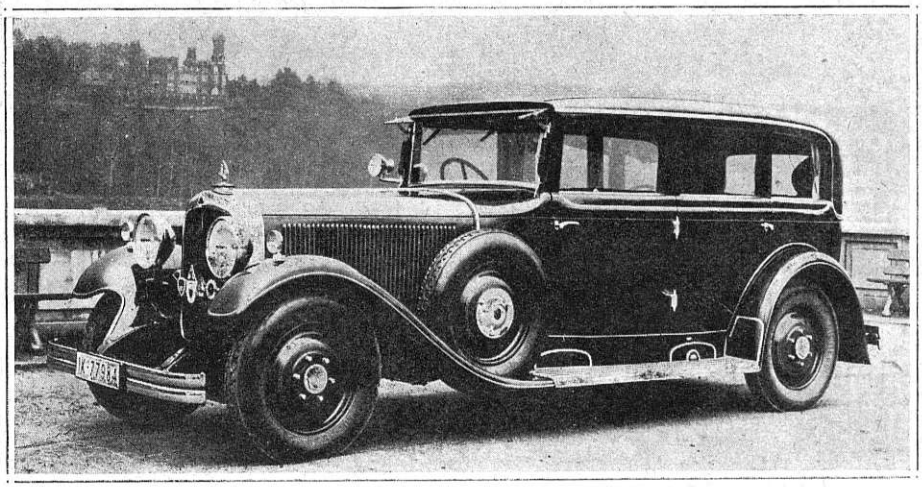
Tiirude arv 60 km. kiiruse juures: ainult 1300 t/min.
„ „ 100 „ „ „ „ 2100 t/min.
„ „ 170 „ „ „ „ 3600 t/min.

Pidurivõime: 200 h.-j. 3200 tiiru juures minutis.

Transmis.-võlli vedu: viltuhammastatud *hammasrattad.*

Väntvõlli laagrid: 8 suurt laagrit.

Kepsud: terasest.



„Maybach“ 12-sil.

Pullmann-limusiin.

Kolvid: alumiiniumist, Nelson-Bohnalite.
Mootori asetus: kolmest kohast kinnitatud vahekummil.
Määrimine: surve-määrimine hammasratta pumba läbi.
Süüde: patareisüüde „Bosch".
Süüteseade: isetegutsev ja käega reguleeritav.
Kütteaine tarvitamine: alasurve ja imemispumba abil.
Gaasistaja: 2 doppelt-astmegaasistajat, vertikaalsed.
Veejahutus: veepumba abil.
Õlijahutus: õlijahutaja on asetatud veejahutaja külge. Ka suurema kuumuse juures tsirkuleerib õli korralikult.
Bensiini- ja õlifilter: kütteaine puhastaja; surve-õlifilter.
Sõidukikere:
Raam: U-profiil, pressitud terasest.
Vedrud: pikad pool-elliptilised, terasrullidel; hüdraulilised tõukeleevendajad.
Edeass: kroomnikkel-terasest.
Rattalaagrid: rull- ja kuullaagrid.
Tüüriseadeldis: soovi korral pahemal või paremal pool.
Neljarattapidurid: Servo-pidurid.
Jalgpidur: mõjub mehaaniliselt kõigile neljale rattale.
Käsipidur: kõigile neljale rattale.
Kütteaine tagavara: umb. 140 liitrit.
Sidur: Ühekettaline-kuivsidur. Kergesti reguleeritav.
Käiguvahetus: Maybachi käiguseadeldis, lülitamine siduri abita. 5 käiku edasi, 1 tagasi.
Ülekanne: 4. käik 1:1 (otse) 1 käik 1:3
3. „ 1:1,5 (1a „ 1:4,5)
2. „ 1:2 tagasikäik 1:4,5
Kiirus: 3200 tiiru juures minutis:
4. käik 150 km. 1 käik 50 km.
3. „ 95 „ 1a „ 33 „
2. „ 75 „ .
Lülitamine: 4 edasikäiku kahe väikese kontrolli abil tüürirattal; tühjaltjooksu asetus ja tagasikäik käsikangi abil.
Telgede vahe: 3.66 m. *Üldlaius:* 1840 mm.
Üldpikkus: 5.37 m.
Rataste vahe ees ja taga: 1.49 m.
Karosserii pikkus: 3000 mm. *Kõrgus kinnisel:* 1.90 m.
Ruum: 6 kuni 8 istet.
Kere raskus: umb. 1900 kg.
Kiirus: 150—170 km. tunnis, olenedes karosserii kujust.
Bensiini tarvitus: umb. 28 ltr. 100 km. peale.
Õlitarvitus: umb. 0,4 ltr. 100 km. peale.
Varustus: km.-näitaja, kiirusmõõtja, bensiininäitaja, 8-päeva kell, vee termomeeter, õli manomeeter, Bosch-signaal, helgiviskajad, seisulambid, peatus- ja lõpptuli, instrumentide valgustus, nimetus „Zeppelin" helgiviskajate põikraual jahutaja ees.

Maybach mootoritehas
Friedrichshafen A. B.

8-sil. „Mercedes" auto.

Autotööstuse algpäevil oli nimi „Mercedes" rahvusvaheliselt tuntud. See on auto neile, kes rahuldavad ainult parimaga.

Tehnilised edusammud autoehituse alal toovad ikka enam paremusi enesega kaasa, nii sisemiselt kui ka välispidiselt, tehes auto mugavamaks ja meeldivamaks. Kuid vähestel firmadel on autoehituse alal nii suuri kogemusi, mis ulatuvad tagasi autotööstuse sünnini, kui Daimler-Benz-vabrikul. Nimi Daimler-Benz on aastate viisi olnud publiku seas parima kehastuseks, mida suudab anda autotööstus.

Jälle kord on Daimler-Benz-vabrik välja lasknud uue auto, mis tõuseb kindlasti esikohale kallite autode klassis, 45/280 h.-j. Suur „Mercedes" 8-sil., ilma või ühes kompressoriga, madala shassii raamiga. Kõik, mida võib pakkuda tänapäeva tehniline teadus, metallurgia ja autoehitus, on koondatud sellesse mudelisse.

Uus „Mercedes" on ületanud takistused ja piirid, millega autoehitus seni näis olevat seotud.

Uus „Mercedes" oma väliselt ilult ja värvilt on ideaalne kombinatsioon kunstilistest ning tehnilistest saavutustest. Väline ja sisemine elegants pimestab oma luksusliku mugavusega.

See mudel esineb 6—7-istmelise Pullmann-limusiinina, 4—5-istm. muudetava coupe'na, 6—7-istm. kabrioletina.

Tehnilised andmed.

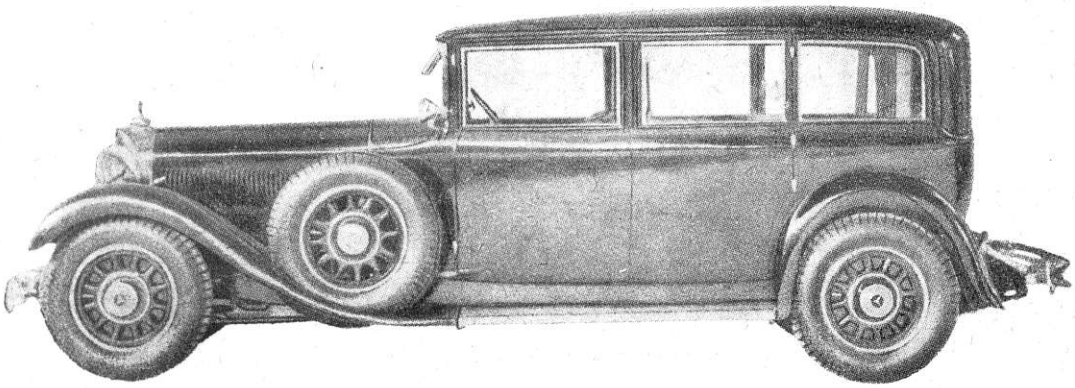
Mootor on 8 sil., reas, mida võib varustada kompressoriga. Maht 7,7 ltr., piduri h.-j. umb. 210 või 280, kompressoriga, 2.800 tiiru juures minutis. Sil.-plokk on kroom-niklist, kaetud malmiga, äravõetav silindripea erilisest malmist. Väntvõll on kroom-nikkel terasest, 9 laagril. Jagajavõll asub mootori küljel. Kahekordne süüde. Eriline kahekordne gaasistaja automaatse kiirendaja pumbaga.

Käigukast kuue kiirusega.

Pikad pool-elliptilised vedrud. Vakuum nelja-ratta Servo-pidurid. Patenteeritud „Mercedes-Benz" shassii määrimine, täiesti automaatne. Bosch-valgustus ja süüde, 12 volti, 225 watt. dünamo, 75 amp.-tundi patarei.

Mõõdud.

Sil. arv — 8,
sil. läbimõõt — 135 mm.,
kolvi käik — 95 mm.,
maht — 7655 ccm.,
tiirude arv minutis — 2800,
piduri h.-j. — umb. 280,
h.-j. 44.75
telgede vahe — 12'4",
rataste vahe — 4'11",
kõrgus maap. — 8",
kere pikkus — 9'8",
üldpikkus — 18'0",
üldlaius — 6'0",
üldkõrgus — 5'5",
istm. arv 4—5 ja 6—7,
kummid — 20" × 7".



Uus „Suur-Mercedes" 8-sil. mootoriga 150/200 h.-j. Karosserii Sindelfingen.

Daimler-ülekande süsteem.

Daimler-ülekande-süsteemil on palju paremusi, võrreldes hariliku ülekandega. Nimetame mõned tähtsamad:

1) käiguvahetusel ei ole mingisuguseid tõukeid ega raginat;

2) kiire käiguvahetus igasugusel mootori kiirusel;

3) siduri tarvitamine on üleliigne;

4) bensiini kokkuhoid on suur, mootor töötab pehmelt ja käratult ka suure kiirusega. Auto on eriti kohane mägisõiduks.

Juba 25 aastat tagasi *Panhard* tõi välja selle käiguseadeldise tema algkujul. Asjatundjad arvasid, et see ei püsi kaua, kuid nagu viimase 2—3 aasta jooksul selgus, on see käigukast leidnud ikka enam poolehoidjaid.

Ühendriiges toodi turule mitmesuguste nimetuste all käigukastid, nagu „vaikne kolmas käik", „kahekordselt kiire", „ühtlustatud käiguvahetus" ja palju teisi. Saksamaa, Prantsusmaa ja Šveitsi ehitasid sarnaseid ülekandeid, kuna Inglismaal paar juhtivat vabrikut viisid läbi „vaikse kolmanda käigu".

Ühendriiges oli tarvitusel üldiselt *kolme kiirusega* käiguseadeldis 2 aastat tagasi. Ameerika automobilist on laisk, võimetu käike vahetama ja ta ei häbene seda sugugi. Tema auto peab sooritama kõik *„kiirel käigul"* — automaatselt ja seepärast kolme kiirusega käigukast, mis nii kaua püsis Ameerikas, on hakanud ruumi valmistama nelja kiirusega ülekandele, mille n.-n. „vaikset kolmandat käiku" kasutatakse mootori kiirendamiseks, mäkke tõusul ja linnas liiklemisel.

Kahjuks ei ole käiguvahetust mitte lihtsustatud, mis jätab varju kõik paremused.

Daimler Co. kõigi nende kogemuste põhjal laskis välja igakülgselt viimistletud ülekande, mis omab kõik mõeldavad paremused. Vaadati läbi kõik moodsate autode käiguseadeldise tüübid, võeti kokku nende vead ja paremused. Lõppeks ehitati käigukast, mis töötas täiesti vaikselt, ja mis ei olnud ainult kerge käsitada, vaid mis võimaldas ka automaatselt vahetada käike. Ühenduses *Fluid-Flywheel*-süsteemiga kadus isegi tarvidus sidurite ja piduri kasutamiseks. See süsteem võimaldab ka tunduvalt säästa bensiini.

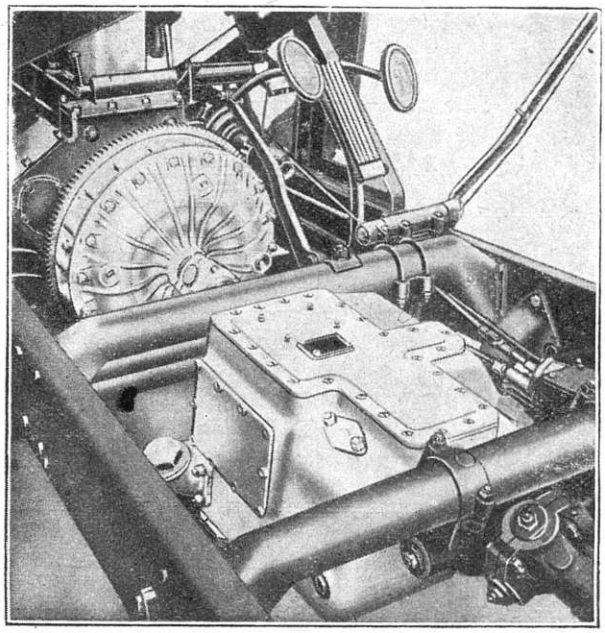
Kolmandat käiku, mis on täiesti mürata, võib tarvitada vahetpidamata mägestikus või linnaliiklemises.

4 : 1 kõrgem käik annab mootori kiiruse 95 km. tunnis, 2.650 tiiruga minutis, kuna kolmas käik on 5,8 : : 1, annab kuni 80 km. tunnis. Tuleb tähendada, et kolmas käik on *vaikne* ja tuleb kasutada kui normaalset käiku.

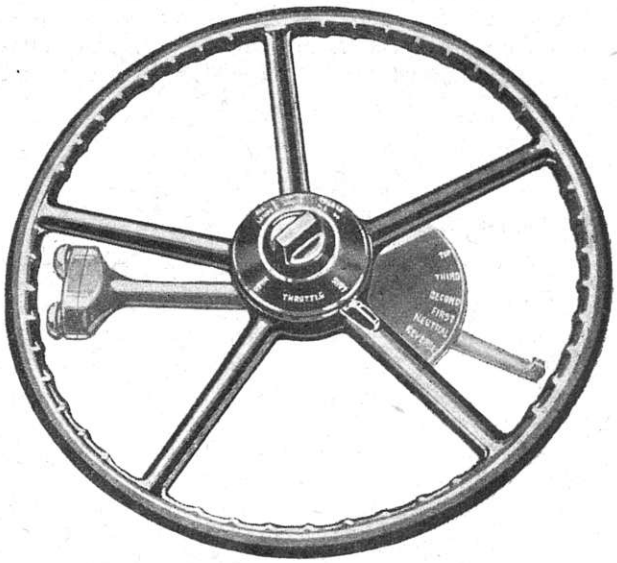
Kõik mäed tuleb nii siis võtta suurel kiirusel, kõrge käiguga, kuna liiklemisel või künklisel maal juht võib sõita alati kolmanda käiguga.

Daimler-ülekande-süsteem oma lihtsa käiguvahetusega on eemaldanud kõik need raskused, mida eriti naissoost autojuhid ei salli. Enam ei tarvitse karta ebaõnnestunud käiguvahetust, pole vaja rutata, et vältida ebameeldivat käigulülitamist.

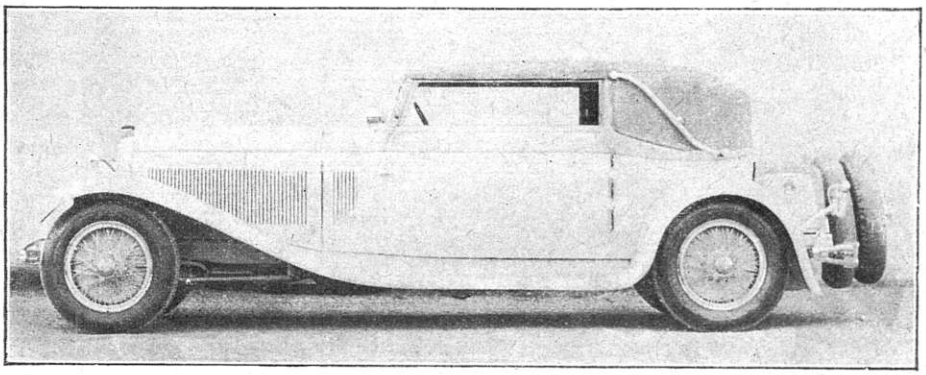
Selle süsteemiga on saavutatud kõik, mida vajatakse moodsal autol, vaikne, tõugeteta sõit, bensiini ja kummide kulu kokkuhoid, hüplemise ja libisemise võimaluse vähenemine jne.



Daimler-ülekandeseadise paigutus.



Daimler-rooliratas.



Uus „Daimler" kabriolett-auto 8-sil. mootoriga.

Veoauto tasuvusest.

Veoauto soetamisel, samuti selle kasutamisel maksab täiel määral üldine majandusline nõue—tasuvus. Sest vaevalt muretseks keegi endale veoauto mõnel muul põhjusel kui seda on ülalnimetatud puht-majandusline põhjus.

Et selgusele jõuda veoauto tasuvuses, selleks on juba selle muretsemisel tarvilik vastav arvestus, kuna vastasel korral auto loodetava kasu asemel võib anda kahju. Peab pidama silmas, et järjest suureneva võistluse tagajärjel ning üldise majanduse ümberkorralduse juures igaüks katsub autovedu võimalikult otstarbekohasemalt korraldada, nii et see paremini tasuks kui varemalt. See viimane asjaolu — üldine majandusline ning tehniline areng — põhjustab, et see veoabinõu või veoviis, mis möödunud aastal oli veel otstarbekohane ja täiesti võistlusvõimeline, ei tarvitse tänavu seda enam olla. Tehniline areng seisab õieti selles, et veel täielikumate abinõudega teatavat tööd odavamini teha kui varemalt. See maksab täiel määral ka autoveo kohta. Siin on tehnika edusammud veel märksa suuremad kui teistel aladel.

Veoauto kasutamisel tuleb arvestada kaht liiki kuludega: 1) kaudsed kulud — olenemata auto kasutamise ulatusest, nagu kapitali %%, jõuvankrimaks, garaaži üür jne.; 2) otsekohesed kulud — seotud auto kasutamisega, nagu bensiin, õli, kummid jne.

Kui meie võtame 1½-tonnilise kergema ehitusega veoauto hinnaks Kr. 3.600.—, siis oleks kulud umbes järgmised:

a. Kaudsed kulud

kapitali %%, 12% Kr. 3.600.— . .	Kr.	432.—
jõuvankrimaks	„	75.—
garaaži üür	„	120.—
kinnitus (tule & plahvatuse vastu)	„	100.—
juhi palk	„	1.200.—
	Kr.	1.927.—

b. Otsekohesed kulud

bensiin 0,2 ltr./km. peale, à Kr. 0.30	Kr.	0.06
õli 0,2 kg/100 km., à Kr. 1.—	„	0.002
kummid	„	0.03
remont ja korrashoid	„	0.022
amortisatsioon 100.000 km.	„	0.036
	Kr.	0.14,

s. o. 14 senti/1 km. peale.

Kui arvestada, et auto sõidab aastas 25.000 km., oleks kaudsete kulude osa ühe kilomeetri peale:

2.000 : 25.000 = Kr. 0.08 = 8 senti/1 km.

Seega oleks auto sõidukilomeetri kulu:

8 + 14 = 22 senti 1 kilomeetrilt.

Võttes veel arvesse, et auto sõidab aastas 50% täie koormatusega ja ülejäänud 50% tühjalt, tuleks maksma ühe tonni kauba vedu ühe kilomeetri peale:

$$\frac{22 \cdot 2}{1\frac{1}{2}} = 29.3 \text{ senti/tonnkilomeeter.}$$

Teiseks teeme sama arvestuse 2½-tonnilise veoauto tarvis, mille hind Kr. 7.000.—

a. Kaudsed kulud

kapitali %%, 12% aastas Kr. 7.000.—	Kr.	840.—
jõuvankrimaks	„	100.—
garaaži üür	„	120.—
kinnitus	„	180.—
juhi palk	„	1.200.—
	Kr.	2.440.—

aastas, ümmarguselt Kr. 2.500.—

b. Otsekohesed kulud

bensiin 0,24 ltr./km. peale à Kr. 0.30	Kr.	0.072
õli 0,2 kg./100 km. peale à kr. 1.—	„	0.002
remont ja korrashoid	„	0.01
kummid	„	0.04
amortisatsioon 200.000 km.	„	0.035
	Kr.	0.159/km.,

s. o. ümmarguselt 16 senti/1 km. peale.

Kui arvestada, et auto sõidab aastas läbi 25.000 km., oleks kaudsed kulud 1 sõidukilomeetri peale:

Kr. 2.500 : 25.000 = Kr. 0.1/km.,

s. o. 10 senti 1 km. peale.

Seega oleks sõidukilomeetri kulu:

10 + 16 = 26 senti 1 kilomeeter.

Kui võtame arvesse, et auto sõidab aastas 50% täie koormatusega, oleks 1 tonni kauba vedu 1 kilomeetri peale:

$$\frac{26 \cdot 2}{2\frac{1}{2}} = 20.8 \text{ senti/tonnkilomeeter.}$$

Seega oleks 2½-tonnilise autoga 20.8 senti ühe tonni kauba vedu ühe kilomeetri peale, kuna 1½-tonnilise autoga oleks 29.3 senti, nagu ülal arvestatud.

Nii tuleb 1½-tonnilise veoautoga kaubavedu ümmarguselt 41% kallim kui 2½-tonnilise veoautoga, vaatamata sellele, et 2½-tonnilise veoauto ostuhind on ligemale kahekordne, võrreldes odavatüübilise 1½-tonnilise autoga.

Ülaltoodud arvestuses meie ei ole võtnud arvesse auto ülekoormatusi. Seda seepärast, et alaliste ülekoormatuste juures auto eluiga on lühem ja remondikulud suuremad kui arvestatud. Samuti võib mõlemaid autosid üle koormata nii, et veokulude vahekord jääb umbes võrdseks. Tegelikult kujuneb küll ka siin olukord 2½-tonnilise veoauto kasuks, kuna selle tugev ehitus võimaldab suuremat ülekoormatust, ilma et auto selle all kannataks, kui võrdlemisi nõrga ehitusega 1½-tonniline veoauto, mille hind meie arvestuse aluseks.

Ülaltoodud arvestus põhjeneb tegelikel kogemusil, nagu need meie oludes saavutatud — seega küllalt täpne.

Kokkuvõttes võib öelda, et arvestades veokuludega, on meil kohasem ning tunduvalt odavam suurema kandejõuga veoauto, vaatamata sellele, et selle esialgne ostuhind on kallim. Tegelikult ei suuda harilik odavahinnaline veoauto üldse võistelda suurema veoautoga.

Sarnast olukorda võis tähele panna viimasel ajal nii välismail kui ka meil. Võib oletada, et suurenev võistlus kaubaveo alal aina kiirendab sarnast ümberkorraldust.

—

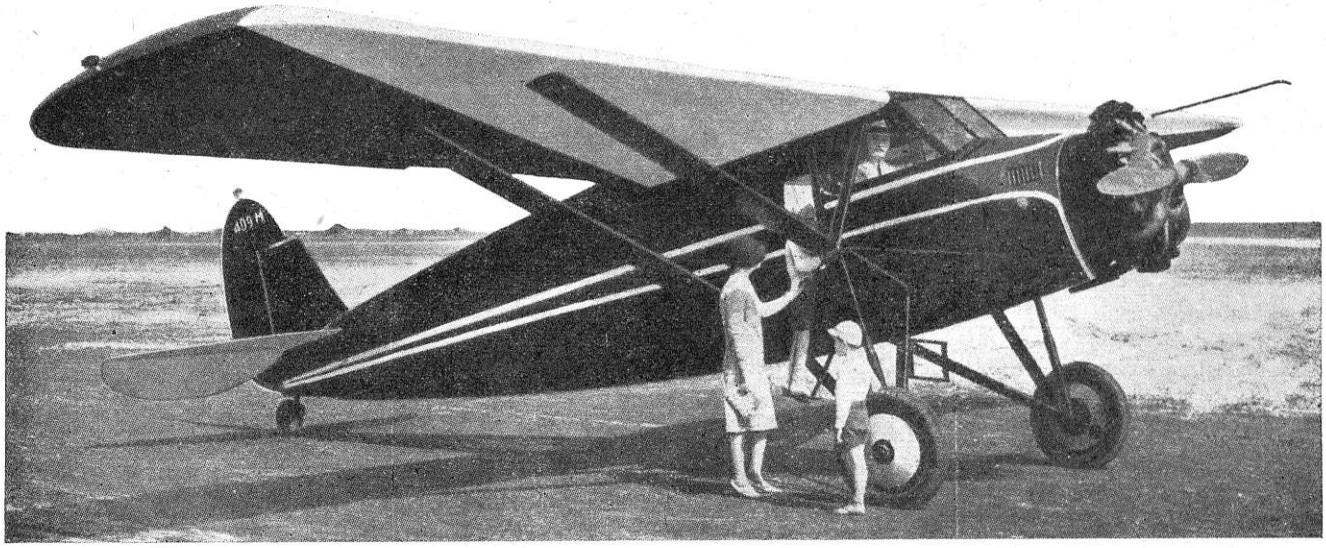
Fotovõistluse

korraldab „Tallinna Fotoühing“

„KAUNIMAID PILTE EESTIST“ 1931-1933.

Tingimused on saadaval „Tallinna Fotoühingult“ Tallinn, postkast 29.

Õhu- ja lennuasjandus.



Stinson'i 4-istm. kabiin-lennuk 210 h. j. mootoriga.

Teatavasti ühines Stinson lennukite Co. Cord-autovabrikuga, mis tunduvalt suurendas Stinson Co. juhtivust, kogemusi ja rahalist jõudu. Stinson Co. vabrik müüb nüüd lennukeid odavama hinna eest kui kunagi varem.

1) *4-istm., 210-hob.-jõul. Lycoming mootor, 9-sil. „Cabin-Plane" — 5775 doll.*

Õhujahutusega mootor, kiirus 103 miili tunnis, suurim kiirus 125 miili tunnis ja maandumise kiirus 45 miili tunnis. Tõuseb — 600 jalga minutis — kuni 15.000 jala kõrgusele. Ühe paagitäie kütteainega sõidab 500 miili. Tarvitab 9 miili peale 1 galloon bensiini. Tiibade laius on 41 jalga 8 tolli, pikkus 29 jalga ja kõrgus 8 j. 9 t. Elektri automaat-käivitaja, juhitav metall-propeller, ratta- ja hädamaandumispidurid, kabiini soojendajad, hüdraulilised tõukeleevendajad, kildumatu klaas, vahekummile asetatud mootor, bensiininäitaja, kahekordne ratta-kontroll, ümberpaigutatavad juhiistmed, balloon-kummist tagaratas, laetuled ja suitsetamise tarbed.

2) *4-istm., 225 h.-j. Wright — 8495 doll.*

Stinson-Junior, varustatud 225-h.-jõulise *Wright* mootoriga.

3) *4-istm., 225 h.-j. Packard-diisel-lennuk — 8995 doll.*

Varustatud *Packard* radiaalse diisel-mootoriga. Lennuk ise on harilik *Stinson-Junior*, samade omadustega nagu kõik teisedki. Diisel-mootoritega on Stinson kauaaegsete kogemuste varal saavutanud väga häid tagajärgi.

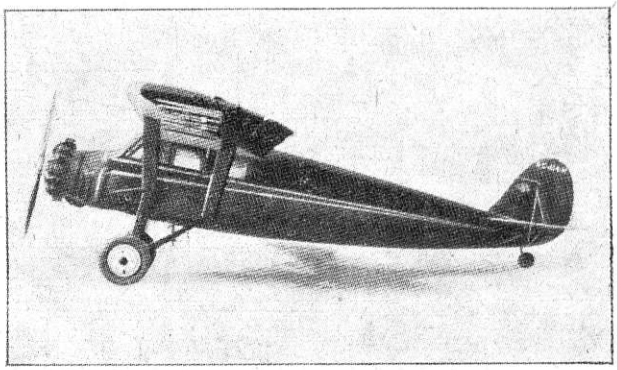
4) *4-istm. 300-h.-j. Wright, hind 10.495 doll.*
300-h.-j. Wasp, „ 10.695 doll.

Ehitatud eriti sportlase, operaatori jaoks ja isiklikuks otstarbeks, kui soovitakse kiirust, rutulist õhkutõusmist ja maandumist.

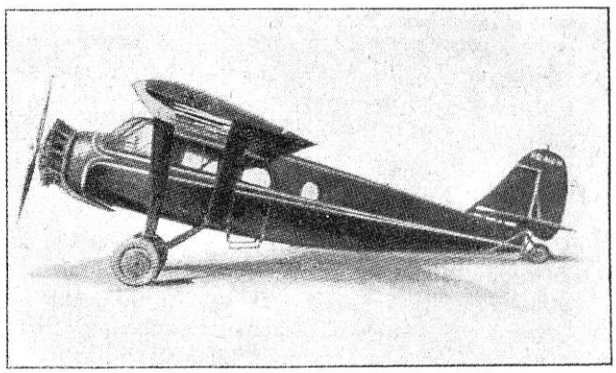
5) *6-istm. 300-h.-j. Wright, hind 10.995 doll.*
300-h.-j. Wasp, „ 11.195 doll.

Uus 6-istm. Stinson Junior kabiin-lennuk, varustatud 300 h.-j. Wright mootoriga. Stinsoni põhimõte on ehitada lennuk nii ilusana, mugavana, kergesti käsitatavana ja odavana kui võimalik. Need mudelid omavad kõik Stinson lennukite paremused ja on eriti sobivad operaatorile, sportlasele ja eraomanikule.

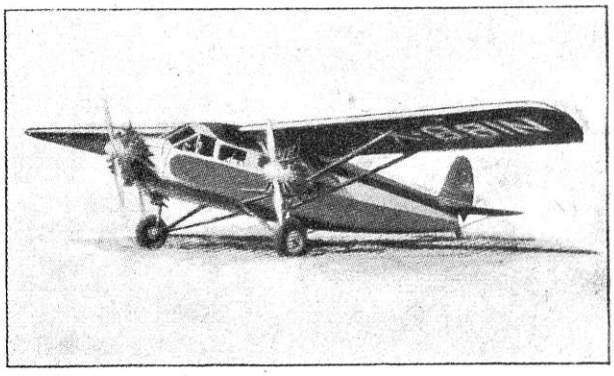
6) *8-istm. 425-h.-j. Wasp, hind 15.995 doll.*



8-istm. 425 h. j. mootoriga lennuk.



4-istm. 300 h. j. mootoriga lennuk.



10-istm. 3-me mootoriga lennuk.

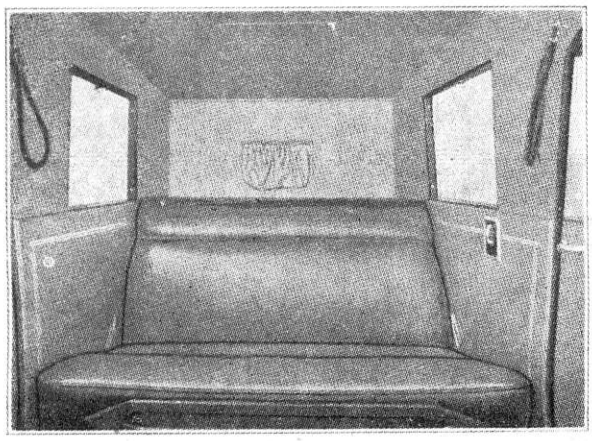
See mudel on varustatud 425 h.-j. Wasp-mootoriga, ta kiirus, maandumine ja üldine töötamisviis on võrratu.

7) *10-istm., kolme mootoriga lennuk, hind 23.900 doll.*

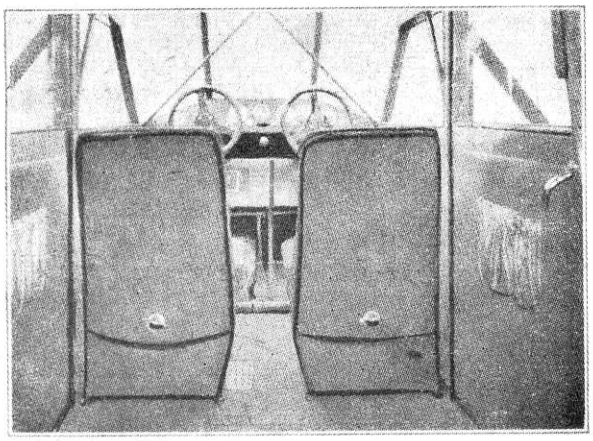
10-istm., kolme mootoriga lennuk, varustatud kolme *210-h.-j. Lycoming-mootoriga.* Elektri automaatkäivitajad ja generaatorid on standard-varustuseks. Kuullaagri kontrollid. Rataste vahe 16'—6". Tõukeleevendajad on erilist rasket tüüpi. Mootorid asetatud vahekummile, kergesti äravõetavad. Lennuk on luksuslik, varustatud kõigi mugavustega.

Stinson kolme mootoriga lennuk.

Kohtade arv: juht ja 9 reisijat. 40 kub.-jalga pagaaži ja postisaadetiste jaoks. Terve kabiini mahtuvus (ühes pagaaži- ja juhiruumiga) — 280 kub.-jalga. Üksteise kõrval asuvad kaks tüürikontrolli. Juhiiste on reguleeritav ette ja taha, alla ja üles. Jalaga kontrollitavad pidurid. Tugevate vedrudega varustatud kabiin-istmed. Erilised kabiiniaknad (allalastavad). Suur pagaaži- või postiruum. Kabiini soojendajad. 360 kraadi võrra keeratav tagaratas rull-laagril.



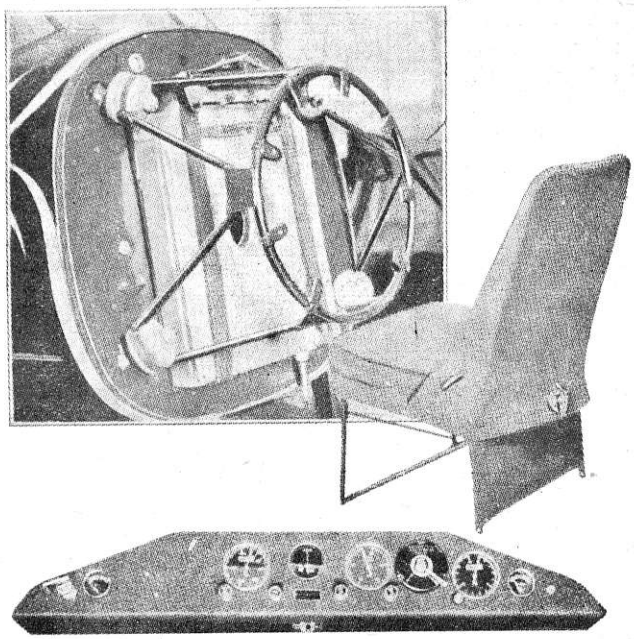
Stinson 4-istm. kabiin-lennuki sisemus, mis sarnaneb mugavale autole, õhupuhastajaga ja õhusoojendajaga.



Avar väljavaade ja kahekordne tüüriseadeldis.

Kabiini sisseseade: 8 liikuvat, kahe käetoega istet. Maandumistuled. 36 × 8 Bendix-rattad ja -pidurid. Instrumendid: pööre ja asetus, tõusukiiruse-näitaja, õhukiiruse-näitaja, kõrgusemõõtja, kompass, taksomeetrid (3), õlirõhk (3), õli temperatuur (3), süütekontrollid (3) ampermeeter ja voltmeeter. Bensiinipaak mahutab 156 gallooni. Õlipaak — 3 paaki, igaüks mahutab 5½ gallooni. *Aero* shassii ratastel ja tagarattal. Kuna Stinson on asunud juhtival kohal nii palju kordi, siis ei ole ka ime, et ta oli esimene, kes saatis turule 4-istm. kabiin-lennuki 11.000 dollari klassis *5.775 doll.* eest. Ta on esimene, kes varustab odavama hinna eest oma lennukeid *elektri-käivitajaga.*

Stinsonil on kasutada kogenud insenerid, valmistamiskogemused, maksuvõime, ostujõud ja võimas juhatus, mille tõttu ta võib teostada päris võimatuna näivaid asju. Igaüks on nõus, et on olemas *nõudmine* kiire, puhta ja mugava veoabinõu järele, seepärast on Stinsoni kavatsuseks lasta sellest vahendist osa saada võimalikult laiematel rahvahulkadel. Ka kõrvaldab Stinson kõik raskused lendama õppimisel, sest tema poolt valmistatud lennukid on kergesti juhitavad. Võib isegi garanteerida, et igaüks võib juhtida Stinson lennukit juba oma esimesel õhkutõusmisel.



All: armatuurlaud.
Üleval: juhi istmed on paigutatavad soovi järgi.

Kiirus harilikul koormatusel:

Suur kiirus (3 mootorit)	135 miili tunnis.
Maandumise kiirus	55 „ „
Lennukiirus (1750 tiiru minutis) .	118 „ „
Tõus	1200 (esimene m.).
Tõus 1200 jala kõrguselt	900 jalga minut.
Kiirus (2 mootorit)	108 miili tunnis.
Tõusu kiirus (2 mootorit)	500 jalga minut.
Normaal- lendutõusu kiirus (3 moot.)	520 miili.

Varustatud 3 Lycoming-mootoriga — R — 680.

210-h.-j., 2000 tiiruga minutis (Üldse 630 h.-j.). Lendutõusu kiirusel tarvitab iga mootor umbes 11 gallooni kütet tunnis, 1750 tiiruga minutis. Juhitavad metall-propellerid. Elektri käsi- ja automaat-käivitaja.

Kaal:	Täiel koormatusel	8400 Lbs.	
	Tühjalt	5400 „	
Mõõdud:	Pikkus	60 jalga.	
	üldkõrgus	10 „	4 tolli.
	üldpikkus	38 „	10 „
	tiiva pikkus		105 „
	„ kandepind	490 ruutjalga.	

Mis maksab lennusport?

Lendamist ei saa praegu veel nimetada rahvasporditks. Lennusport on veel kallis lõbu, ja seepärast katsume selgusele jõuda alljärgnevate arvude abil, kuivõrd kulukas õieti on lenduriks õppimine ja lennukipidamine.

Arvud on võetud Šveitsi lennuplatsi ja Basel-Birsfeldeni lennukooli (Koepke & Herzig) praktikast.

Õpetust lennu alal annavad Baseli Aeroklubi lennuosakonna lektorid klubi masinail „Basler Dybli" ja Havilland „Gipsy-Moth", 80 h. j. mootoriga. Lenduriks võib õppida iga hea spordimees (ka naised), kel on terve süda ja närvid, ning kõigepealt kindel tahe lenduriks õppida. Kohasem vanadus selleks on 20 ja 30 aasta vahel, aga ka 50- ja 60-aastased on õppinud lendama. Õpetust antakse kokkuleppel igapäev, kui ilm soodus, ja kestab ½ tundi, kusjuures ette võetakse 5—6 maandumist. 100—120 lennutunni või 2—3 kuu järele tehakse *esimene* üksiklend. Nüüd harjutab lennuõpilane üksi, jälle 2—3 kuud maandumist, kurvide võtmist, spiraale jne., kuni ta on küps eksami jaoks.

Õpiaeg kestab nii siis 5—6 kuud, s. o. 15—20 lennutundi. Õppemaks on à 100 fr. (72 Ekr.) tund ja nii läheb kursus maksma 1500—2000 šv. fr. (1080—1440 Ekr.). Teoreetilisi teadmisi omandab õpilane vastava kirjanduse lugemise varal.

Vastandina autojuhtimisele, vajab lendur alalist *treeningut*, keskmiselt 2 lennutundi kuus. Klubi masin on tarvitada ka treeninguks 80 fr. eest tund, nii et aastas tuleb lennata vähemalt 2000 fr. eest. Suuremates klubides on need hinnad muidugi odavamad. Eralennukiomanik ostab oma lennuki kas enne või pärast lennuloa saamist. Pärast eksami sooritamist võib ta oma lennukiga lennata kuhu ja millal tahab. *Lennuki soetamiskulud* kõiguvad praegu hea seeria-lennuki kohta 13.000 ja 25.000 fr. vahel (9500—18.000 Ekr.).

Klemm 40 h. j. Salmson	fr. 14.000
Havilland Moth 80 h. j. Gipsy II . . .	„ 15.000
Junkers Junior 80 h. j. Genet	„ 20.000
A. Comte A. C. 4 kabiin, 3-istm. 110 h. j. Cirrus	„ 25.000
Havilland Puss Moth 3-istm. 120 h. j. Gipsy III	„ 25.000

Nende 2-istm. lennukite kiirus on 130—170 km. tunnis. Masina eluiga 100 kuni 150 lennutunni juures aastas on hea hoolitsemise juures 4—6 aastat. Tihti ostavad 2 või 3 lendurit ühe lennuki ja kasutavad seda vaheldumisi. Praegu on Šveitsis registreeritud 35 sportlennukit. Sunduslik kinnitus lennukitele ühes reisijate kinnitusega on umb. 600 fr. aastas.

Kütteaine tarvitus 80 h. j. lennukil on ühe tunni jooksul 25 liitrit või 12 fr. iga 130 lennukilomeetri pealt, 6 fr. iga isiku peale; õlitarvitus on 5 ltr. või 0,80 fr. tunnis.

Pidamiskuludeks, hoolitsuseks ja järelevaatuseks tuleb arvestada 500 fr. aastas ja garaaži eest 30—45 fr. kuus. *Lennukimakse* ei ole, peale ühekordse immatrikulatsioonmaksu — 100 fr. lennukilt ja aastas umb. 50 fr. ametliku tehnilise lennukikontrolli eest. Juhiloa uuendamiseks peab lendur kord aastas end laskma läbi vaadata kohaliku lennuameti arsti poolt.

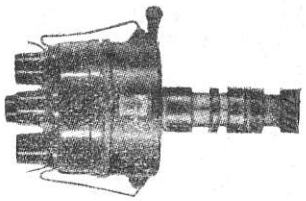
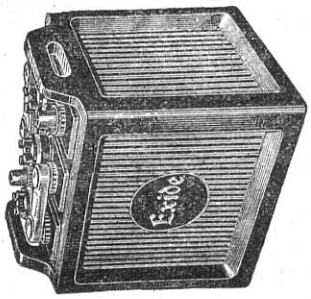
Maandumisehind Šveitsi lennuplatsidel on iga sportlennuki pealt 1 fr., kuni 500 kg. lennuki tühjalt kaalu juures.

Pidamiskulude illustreerimiseks toome järgmise näite: 2 sõpra ostavad 80 h. j. lennuki 15.000 fr. eest. Kumbki maksab 7500 fr., nad lendavad aastas kumbki 75 tundi (treening-, äri- ja lõbureisid). Lennutundide hind kujuneb siis järgmiseks:

kinnitus	fr. 500
bensiin, 150 tundi à fr. 12	„ 1800
õli, 150 tundi à fr. 0.80	„ 120
garaaž	„ 360
maandumiskulu	„ 100
hool, järelevaatus, tagavara	„ 1000
mitmesugune kulu	„ 120
Kokku	fr. 4000
ehk: lennutunni pealt	fr. 26.60
lenduri palk aastas	fr. 2000

Nii siis on kulud sama suured kui üüritud masina puhul, aga lennutunde on 75.

Aastane kasko-kinnitus oleks fr. 2400 või fr. 16 lennutunni pealt. Suurem osa eralennukite omanikke aga lendavad veel ilma kasko-kinnituseta, mis on tingitud väga kõrgest preemiast. Nagu autosõidul on triptik, nii on ka lennuasjanduses tollipassid (tunnistused), mille ettenäitamisel peaaegu kõigis riiges võib sisse ja välja lennata. Need arvud näitavad, et eralennud enam ei kuulu piiramata võimaluste riiki. Uute lennuväljade muretsemisega, tehniliste parandustega ja praeguse sportlennuki sõidukindlusega arvestades, võib rahulikult anduda lennuspordile. Kes tunneb lendamise mõnu, alalist vaheldust ja sensatsiooni, mida iga uus lend toob enesega, see kindlasti otsustab hakata sportlenduriks, niipea muidugi kui seda lubab rahaline seisukord.

AUTO
Delco-Remy

elektriosa-materjalid ja tagavaraosad
Delcojagajale, starteritele, dünamotele
Exide
auto akud ja tagavaraosad


Meie kui esindaja rikkalikust laost leiate alati kõik tarvilised osad. Meie ajakohaselt sisseseatud töökoda annab tehnilist abi ja võtab vastu akusid laadimiseks ja parandamiseks.
A-s. Kapsi & Ko.
Tallinn, Harju 46.

Monte-Carlo tähesõit.

Kui kõik need, kes Monte-Carlot imetlevad, kui kõik, kes talvel siia ruttavad, et aedade rohelises varjus kaasa teha rahvusvahelikke pidustusi, ainult paar rida oma muljeist paneksid paberile, millise pika kiidulaulu saaksime siis Monte-Carlost.

Kas pole te kunagi tolmuses, suitsuses linnas, kus teid vahetpidamatult kistakse kaasa, keset autode liiklemist, telefone, huilgavaid vabrikutorusid, masinaid, tunnud igatsust harmoonilise elukoha järele särava päikese maal, igatsust elukoha järele, kus võite tunda end vabana, kus võite harrastada golfi ja tennismängu, kus võite terve oma tegevuskava korraldada vastavalt oma soovidele, kus rõõmu- ja õnnemaa? Muidugi, ja sealjuures mõtlesite Monte-Carlole.

Teame, on juba nii tihti kõneldud „igavesest kevadest", „sinisest taevast", „ideaalsest ilmastust", „suurepärastest pidudest" ja Monte-Carlost. Kahtlemata vangistab teie meeli kohe teie saabumisel Monte-Carlo ainulaadiline võlu. See, mis teid praegu M.-Carlos vaimustab, on koostöö, mida teeb inimene ühes selle särava loodusega, et tuua viimase ilu tema haripunktile, samal ajal ka luksuslik, elegantne elu sellel väikesel maalapil, mis voolab hooaja rütmis, pakkudes meelelahutusi.

Hooaeg Monte-Carlos! See on nii mitmekülgne, et tõesti ei tea, mille üle kõigepealt kõnelda, kas golfist, ooperist, tennisest, tuvideküttimisest, autode võistlusest.

Monte-Carlol on nimelt igapäev uus nägu, ootamatu naeratus, improviseeritud pidu. Hooaeg: avalikku eeskava ei saa täielikult kirjeldada... Mis peale selle kuulub hooaega, on daamid, kes kusagil mujal pole ilusamad ega elegantsemad kui siin. Pehme õhk, muinasjutulised aiad ja terrassid, taevasinine Vahemeri, värvilised pyjamad, mis peegelduvad ranna basseinis, apelsiinipuud, mille vili valmib jõuluks, päikesekiir, mis meid pimestab... see kõik kuulub Monte-Carlo hooaega.

Monte-Carlo ooperimaja, kus hooaeg kestab jaanuari lõpust kuni kevadepühini, on vanimaks ja kuulsaimaks kunstitempliks. Monte-Carlo ooperis tulid esilavastusele tänapäeva kuulsate heliloojate meisterteosed. Siin leiutati kunstnikud nagu: Caruso, Tamagno, Chaliapine, Renaud, Tita Ruffo, Schipa, Gigli, Lauri Volpi ja lauljannad Sembrich, Farrar, Darclée, Hempel, Lucrecia Bori, Salvi, de Hidalgo jne.

Möödunud hooajal lavastati suure eduga Rich. Straussi „Egiptuse Helena" ja „Roosikavaler", lõppeks ka Joh. Straussi meisterteos „Üks öö Veneetsias". Sel talvel laulab *Mary Garden* Monte-Carlos.

Novembrist kuni maikuuni korraldatakse klassilisi kontserte, kus esinevad ka klaverikunstnikud: Maurice Ravel, Alfred Cortot, Arthur Rubinstein, Edwin Fischer, lauljannad Lotte Lehmann, Elisabeth Schumann, Ninon Vallin, viiulikunstnikud Hubermann, Prihoda, Benedetti, Bouillon, Hekking ja laulja Fritz Wolff. Kõik suured helifilmid tulevad linastusele kinoteater „Capitol'is". Sel aastal avatakse uus kinoteater kasiino terrassidel, mis on elegantsemaks ja hiilgavamaks kinoks Rivieral.

Sport: Autode tähesõit. See sõit toob igal aastal liikumist spordist huvitatute seas, kes 90 km. kiirusega läbistavad Shotimaa, Rumeenia, Hollandi — vastu Monako vürstiriigi päikesele. 1930. a. tähesõit näitas erakorraliselt suurt osavõttu. 142 ülesantud autost võttis võidusõidust osa 115, millest 88 jõudsid õigel ajal Monte-Carlosse. Paljud hilinesid teeolude tõttu. Tänavune 10. tähesõidu lõpp on nähtud ette kesknädalal, 21. jaan. 1931. Samal päeval peetakse kiiruse- ja pidurdamisevõistlus. Reedel, 23. jaan.: mugavuse võistlus, laupäeval, 24. jaan. pärastlõunat: Mont de Mules võidusõit (3 km.), pühapäeval, 25. jaan.: autode karneval, auhindade jagamine, bankett Rahvusvah. Spordiklubi poolt.

Monako suur auhind on kahtlemata raskeim katse autodele ja erutavaim vaatemäng maailmas. Võistlejad peavad sada korda ringtee 3 km. 180 ringi sõitma, kus on rasked kurvid ja äkilised tõusud.

Autode iludusvõistlust võib õigusega nimetada *„vabaõhu autonäituseks"*. 22. märtsil 1930. võttis sellest osa 41 võistlejat, 22 autot juhiti daamide poolt. Auhinna sai *„Cord"-auto, karosserii Cord'ilt*, suurimalt kunstnikult autoehituse alal. Monako vürst andis selle omanikule, hr. Reginald Fellowes, üle Bonnarded-pokaali.

Tennissport on eriti armastatud Monte-Carlos, siin mängivad asjaarmastajad ja kuulsamad „tähed" kõrvuti. Monte-Carlo golfiplats asub maalilisemas kohas, Mont Agel'il.

Tuvideküttimine on kuulsamaks spordiks Monte-Carlos. Jaanuarist kuni aprillini võistlevad kuulsamad Argentiina, Belgia, Saksa, Prantsuse, Itaalia kütid miljonilise auhinna pärast.

Koertenäitus toob igal aastal märtsikuu lõpul kaasa elevust ja liikumist. Siin võib leida suurepäraseid koertetõu esindajaid üle terve maailma.

Spordi alal harrastatakse veel jahivõistlusi, samuti vehklemist. Peale selle järgnevad üksteisele vahetpidamatult tantsuõhtud, galad, iludusvõistlused, detsembrist kuni maini. Igal õhtul on Casino platsil Monte-Carlos illuminatsioon, mille ilu ja sära on võrratu.

Monte-Carlo ujumisbassein on ainuke omasarnane maailmas; suvel ei saa Monte-Carlot kujutada ilma tema rannata.

Läinud 1930. a. tähesõidu puhul alustasid sõitu Tallinnast 21 autot, kuna üles oli annud 29. Tänavu on sõiduks annud üles 9 osavõtjat, kuid kui palju neist Tallinnas stardivad, on teadmata. Huvitav on see nähtus, et ükski neist, kes väljusid Tallinnast 1930. a., tänavu meilt sõitu ei alga. Seda tuleb panna peaasjalikult selle kurja kriitika arvele, mis välismaa ajakirjanduses lasti meie teede kohta lendu, kuna need sõitjad, kes ise selle sõidu kaasa tegid, oma silmaga nägid meie teede seisukorda jaanuarikuus 1930. a. Tallinnas startimiseks on annud üles järgmised osavõtjad:

Nr. 2. Prl. Proust-Vinatier, auto „Sima-Standart".
Nr. 18. Hra O. Kroupa, auto „Z-9".
Nr. 19. „ ins. J. Rechziegel, auto „Praga".
Nr. 22. „ B. Jakobson, auto „Amilcar".
Nr. 140. „ O. Pochwalla, auto „Ford".
Nr. 152. „ J. Perl, auto „Essex".
Nr. 181. „ P. Meierowitsch, auto „Marmon".
Nr. 186. „ A. Kasperovitsch, auto „Nash".
Nr. 192. „ Rogeo, auto „Citroën".

Eestist sõidab kaasa noorsportlane *Ed. Johanson* mootorrattal D. K. W. Väljumine Tallinnast on määratud kindlaks *16. jaanuariks kella 20.26 kuni 17. jaan. kella 18.09-ni.* Tallinnast Monte-Carlosse on 3474 km. Kõige suurem arv väljasõitjaid on Norra heeringalinnakesest *Stawangerist*, nimelt 45 autot. Meile tuntud proua *Marie Seeliger*, oma kahe tütrega, siis Leverett, Max Rudat, D. Healey ja G. Polis algavad sõitu Stawangerist; L. Francotte on valinud Atheena, kuna tei-

sed üldse puuduvad, nende seas kuulsused *H. Stuck* ja *R. Carracciola*, vürst *Lichtenstein*, *Madame Dore* jne.

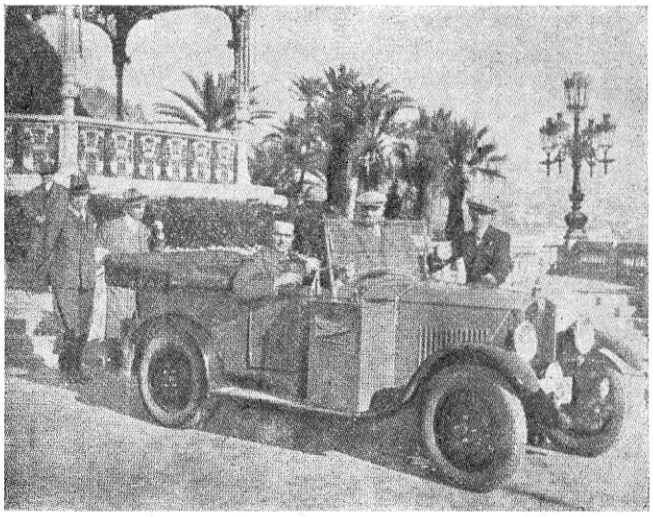
Ülesandmisi väljumiskohtadele on järgmiselt: Stavanger — 45; John O'Groats — 23; Atheen — 15; Jassy — 14; Tallinn — 9; Pariis — 7; Königsberg — 5; Boulogne S/mer — 3; Amsterdam — 2 ja teistest kohtadest, muu seas ka Riia — 1.

Nagu meie juba eelmises „Auto" numbris tähendasime, tuleb Stavangeri sõidupunkti *vigursõidu* punktiks lugeda, sest siin on kunstliselt teed pikendatud; peale selle on välismaalaste juuremeelitamiseks Norra ajalehe *„Aften post"* poolt võidukarikas pandud välja omapärastel tingimustel. Inglise ajakirjad avaldavad

Pr. Doré. Daamide karikavõitja.

arvamusi, et Stavangerist sõitjatest kindlasti mõned hilistuvad, sest praamid, mis autosid üle merekitsuse veavad, ei jõua neljal praamil kõiki korraga üle tuua.

Läinud aastal esimese auhinna võitja *Hector Petit* algab sõitu mitte enam Jassyst, vaid Atheenast ja mitte enam *„Licorne"*- vaid *„Renault"*-autol. Kuulus võidu-



Hector Petit „Licorne"-autol, I auhinna võitja.

sõitja Louis *Chiron* „Bugatti"-autol algab sõitu ka Stavangerist. Muid tuttavaid nimesid nimekirjas ei leidu. Osavõtjate üldarv on tänavu 144, kuna läinud aastal oli 142, seega kahe võrra tõusnud. Loodame, et Monte-Carlo tänavusest tähesõidust osavõtjad Eesti teid enam nii palju ei sõima ja loodetavasti hoiavad *Harju* ja *Pärnu maavalitsused* tee lumest lahti alates juba 14. jaanuarist, mil välismaalased meie piiridesse saabuvad. Tallinnas on start *„Estonia" teatri ees*, kus asuvad ka Eesti autoklubi ruumid. Start-meistriteks on hrad: *J. Jeets, ins. Köhler* ja *O. Lorentz.*

Kartulipiiritus autode kütteainena ei ole kõlvulik.

Sarnase pealkirja all kirjutab ins. *O. Hotte* Läti autoklubi häälekandjas „Motors" nr. 8. järgmist:

„Ühenduses piirituse lisamisega bensiinile peab tähendama, et see küsimus pole nii lihtne lahendada nagu seda arvavad piirituse pooldajad. Meie seadus tahab olla radikaalne: sunniviisil läbi viia kogu riigis piirituse ja bensiini segu tarvitamise. Tekib küsimus, mis teevad mootorid, mis piirituseseguga kuidagi ei tööta, näit. mototsüklid ja autod kahetaktil. mootoritega. Sõit külmal ajal, eriti talvel, on eriti raske ja mootorite käivitamine on raskemaid küsimusi, kui eetrit ei ole käepärast. Võimatuks muutub mootori käivitamine, kui auto on seisnud pikemat aega külmas garaažis. Suurema haihtumise tõttu on kütteaine kulu väga suur jne. Tahtmatult tekib piirituse hulka vesi ja ajajooksul ilmastiku muutusel muutub ka absoluutne alkohol liht piirituseks, mis sadestub ja eristub bensiinist. Mis tähendab sarnane piirituse- ja bensiinisegust kütteaine, sellest võivad rääkida automobilistid, kellel 1918. ja 1919. a. on tegemist olnud sarnase kütteainega automootorites. Mootor jääb sageli seisma, auto ei liigu paigast ja kui tal tuju on pikemaks ajaks seisma jääda, siis tuleb tundide viisi vaevelda enne kui automootori saab käima. Kergem on asi siis, kui alati eetrit, bensooli või puhast bensiini on kaasas. Kauemaajalise seismise järel eristub piiritus bensiinist ja langeb paagi põhja, kuna bensiin peale jääb. Eriti raskeks kujuneb väiketankjaamade seisukord, kus segu kütteaine võtmine väike. Kauase seismise järel tankis muutub ka absoluutne alkohol liht piirituseks ja kutsub esile sadestuse. Pealegi võivad siin tekkida kuritarvitused. Kes näit. teeb selgeks, et sarnasele piirituse- ja bensiinisegule tsisternides ja müügikohtades ei lisata juure vett? Süüdi ei ole siis vee juurelisaja, vaid niiske ilm, vihm, udu, temperatuuri muutus, ja ükski asjatundja ei saa selgeks teha, millest on tingitud vee tekkimine. Kõigele sellele vaatamata sünnitab piiritusesegu suuri rikkeid mootoris. Niipea, kui absoluutne piiritus sadestumise tõttu eristuma hakkab bensiinist, s. o. vett on saanud kas niiskuse või muu tõttu, nii algab roostetus silindrites ja määrdeõli uhtumine. Absoluutne piiritus (99,8°) ei tee mootorile rikkeid, arvatud välja pigituse protsess, sest mootorite kompressioon ei vasta kütteaine kompressioonile ja see jätab silindriseintele teatud tahmakorra, mis ajajooksul muutub pigiks, ja nõuab alalist puhastust. Tagajärjeks on: suurem osade kulumine, suuremad remondikulud ja suurenev osade sissevedu välismailt, mis sööb piiritusesegust saadud kasud ära.

Meie piirituse pooldajad (kartulipiirituse tööstu-

rid) arvestavad alatasa välismaaga, eriti Rootsi *professor Hubendikuga.* Peab tähendama, et Hubendik õige sageli räägib iseenese arvamuste vastu, kuna ta kunagi aga piirituse negatiivseid külgi ei nimeta, nagu polekski neid olemas. Rootsis maksab 1 liiter sulfiitpiiritust 32 sant. Lätis aga kartulipiirituse liiter üks latt. Seni ei ole kusagil Põhjamaa riikides ühtki riiki, kus sunniviisil oleks lisatud bensiinile 25% kartulipiiritust. Piiritusepooldajad toovad eeskujuks Saksamaa. Saksamaal on bensiiniga kauplejatel õigus piirituse ostust loobuda kahel viisil: osta piiritust ja maksta liitrist 80 penni ehk mitte osta ja iga ostmata liitri eest maksta 65 penni. Suurte kulude pärast, mis tekivad tank-jaamade ümberehitamisel, ei ole bensiini müüjad, alates 1. aug. 1930. a. (seaduse maksmahakkamisest saadik), mitte üht liitritki piiritust ostnud, vaid maksavad parem 65 p. puhta bensiini liitrist. See küsimus on ka Saksamaal välja kutsunud terve rea proteste ja rahulolematusi, ja valitsus hakkab revideerima oma samme. Lätis ega mujal ei astu üles mitte üksi automobilistid, vaid ka autobuse-liinipidajad ja transport-veoärid, isegi linnade valitsused, kelle kulud tõusevad veo ja transpordi alal, nii et kui neid katta tahetakse, siis tuleb tõsta sõidu- ja veokulusid. Et toetada meie põllumajandust, peab leidma mõne muu tee, näit. tähelepanu pöörama kartuli-tärklise produtseerimisele, loomatoiduks tarvitamisele jne.

Et kartulipiiritus ennast ära ei tasu jõuvankrite kütteainena, seda märgib ära *prof. Brandt* Berliinis, kes ütles, et kartulipiirituse tarvitamine autode kütteaineks *end milgi kujul rahvamajandusliselt äri ei tasu.* Samas ajakirjas „Motors" on toodud ka pikem selgitusartikkel kavatsetava piirituse ja bensiini segamise kohta.

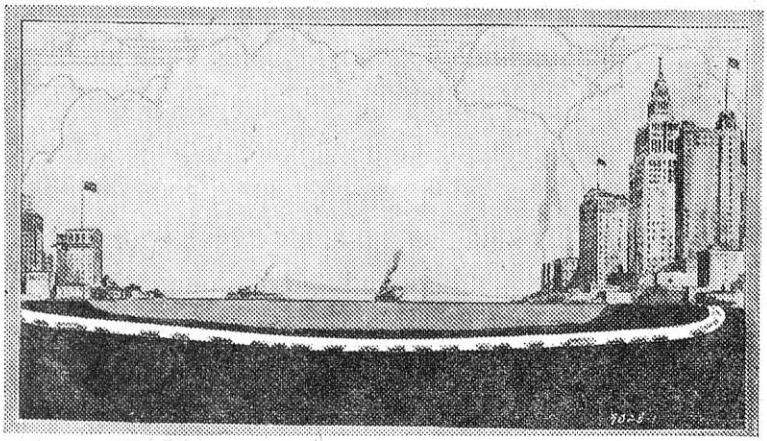
Lätis on asutatud kaunis suurearvuline komisjon, kes peab põhjalikult uurima valitsuse poolt kavatsetava piirituse ja bensiini segamise seaduse eelnõud ja leidma teid, et see seaduse eelnõu nii kergel käel maksma ei pandaks. 15. nov. 1930. komisjoni koosolekule olid ilmunud organisatsioonide ja Riia linnavalitsuse esindajad ja nimelt: linna esindaja *ins. Skulte,* auto- ja aeroklubi esindaja — Bierichs, Läti mototsükliklubi esindaja — *Bukse,* Riia mootorspordi klubi poolt — *Dr. Zimmermann,* Läti professionaallinnavalitsuse esindajad ja nimelt: linna esindaja *ins. Jirgens* ja *ins. O. Hotte* ja teised.

Komisjon, vaadates läbi valitsuse poolt kokkuseatud piirituse- ja bensiinisegamise seaduse eelnõu ja materjali, mis LU laboratooriumi poolt tehtud bensiini- ja piiritusesegamise katsete kohta, leidis, et katsed on väga ühekülgsed. Katsetel on figureerinud üks „Ford" veoauto ja kergesõiduauto „Opel". Sõidetud on kõigest 2000 km. Pärast nende mootorite lahtivõtmist on leitud mootori silindrites pruuni oksüüdi taolist tahma. Komisjon ühel häälel otsustas: Seimi vastavale komisjonile, samuti valitsusele saata protest-märgukiri.

Lühemad teated.

UUS TUNNEL ÜHENDAB KAHT RIIKI.

Maa-alune tee „Detroit-Windsor", mis ehitati Ühendriigest Kanadasse, on teadusliku väärtusega ime. Ta on esimene sellesarnane maailmas. Teadus on astunud jällegi sammu edasi, et kergendada inimesile nende ülesandeid. Suurepärase tunneli tööd on lõpetatud. Tunnel ühendab nüüd Ühendriige Detroit'i linna Kanada Windsori linnaga. See autodele ehitatud tunnel on 1600 m. pikk ja sealjuures 7 m. lai, mis võimaldab liiklemist korraga mõlemas suunas, jättes veel vaba ruumigi, mida võib kasutada muudeks otstarveteks. On arvestatud, et üle 1000 sõiduki võib läbistada tunneli ühes tunnis ühes suunas, mis teeb mõlemas suunas kokku 2000 sõidukit, mis võivad sõita ühest riigist teise.



Tunnel Detroit-Windsor.

Valgustus on seetõttu heledam ja mugavam kui tänaval, sest tunneli seinad on valged. Samuti on ka õhk puhtam kui tänaval, tänu erilisele õhupuhastamise süsteemile: suured ventilaatorid, 500.000 kb.-m. võimega minutis, asuvad tunneli sissekäigul, need pumpavad seinte avauste abil värsket õhku kuni tunneli keskkohani, samal ajal pumbatakse rikutud õhk välja laes olevate avauste kaudu. Valgustus koosneb 600 lambist, mis paigutatud lae ja seinte kokkupuute kohtadele. Iga lamp on 600-vtline, ümbritsetud tumeda klaasiga, et valgus ei pimestaks.

Tunneli sissekäikudel asuvad avarad ruumid ja kohad, kus igal viisil kergendatakse tolli ja sisserändamise vormaliteete ja juhitakse liiklemist.

TÄHESÕIT GARMISCH-PARTENKIRCHENIS TALVEL 1931.

30. jaan. kuni 2. veebruarini 1931. a. korraldavad Saksamaal Üldine ja Bayeri autoklubid talvise tähesõidu tuuri-, sport- ja võidusõiduautodele, samuti mootorratastele. Need sõidud on sellepoolest huvitavad, et siin koosnevad mitmed eri-nimetusega sõidud, nagu: a) sõit 72 tundi järjestikku, b) sõit 36 tundi järjestikku, c) sõit jääl jne.

ŠVEITSI AUTONÄITUS

peetakse Genuas, 6. kuni 15. märtsini 1931.

AUTODE „LAHKAMINE" FORD MOTOR CO. ROUGE-TEHASTES.

Ford Motor Co. Rouge-tehastes, Dearborn (Mich), ei tee 120 töölist praegu muud kui lõhuvad alaliselt tarvitamiskõlbmatuks muutunud „Ford"-autosid. Vastavate sisseseadetega on töö tehtud nii kergeks, et

16 tunni jooksul võib lahutada osadeks 375 autot. Seni on sel kombel lõhutud 18.000 sõidukit. Fordi-müüjad ostavad igasuguse vana auto 20 dollari eest, kui see omab ainult *kummijäänuseid ja patarei*. Lõhkumisel lastakse kõigepealt bensiin ja õli välja, kui see veel olemas, ja kogutakse kokku; siis võetakse välja lambid, süüteküünlad, patareid ja aknaklaasid. Klaase tarvitatakse peaasjalikult vabrikuruumide klaasistamiseks. Klaasipuru sulatatakse Fordi klaasivabrikus, raua- ja terasejäänused lähevad teras-ahjudesse, jalalauad töötatakse ümber kastikaanteks. Polstririided ja täitematerjal müüakse soovijaile; autolage katvat riiet ja paremaid riidetükke kasutatakse poleerimiseks. Kunstnahatükkidest valmistatakse põlli töölisile. Kui kummid ratastel on veel tarvitamiskõlvulikud, müüakse nad, vastupidisel juhul lahutatakse kumme ja kasutatakse vanamaterjalina.

Siis võetakse välja signaaltorud, elektrikaablid, määrdeseadeldised, laagrid, igaüks eraldi. Lõppeks lõigatakse mootor raamist välja, saadetakse pressi alla ja seal surutakse kokku nagu tühi tikukarp.

Ungari automobilistide seas valitsevat solidariteeti suurendatakse veel Ungari siseministri uue korraldusega. Selle põhjal on iga automobilist kohustatud peatuma, kohates mõnd abivajavat autot teel, ja sellele jõudumööda abiks olema. Kohe pärast selle määruse väljakuulutamist korraldas Ungari autoklubi kursuse, Budapesti arstide ja professorite osavõttel, kuidas toimida õnnetusjuhtumite korral ja esimese abi andmisel.

LIIKLEMISMÄÄRUSI ŠVEITSIS.

Ühtlane liiklemismäärustik mootorsõidukite ja jalgrataste kohta on juba ilmunud. Määrustik on maksev üle terve Šveitsi ja määrab kindlaks lubatavad sõidukiirused ja välismaalaste kinnituse, kes ajutiselt peatuvad Šveitsis. Aargan, Appenzell, Fribourg, Genf, Neuchatel, St. Gallen, Schwyz, Solothurn, Tessin, Thurgau, Waadt ja Zug kantoonides ettekirjutatud vähendatud sõidukiirus on pühapäevadel ja pühade ajal, arvates 1. oktoobrist, maksvusetu.

Tuleb pidada kinni ainult tervele Šveitsile ettekirjutatud sõidukiirusest.

AUTOVÕIDUSÕIT VENEMAAL.

Nõukogude Vene kavatseb käesoleval aastal korraldada suure autovõidusõidu, nime all *„Põiki läbi Siberi“*, mis algab Vladivostokis. Kohati olevat tee läbipääsmatu. Üldine võidusõidutee pikkus on umbes 12.000 kilomeetrit.

BENSIINI SEGAMISEST PIIRITUSEGA ČEHHOSLOVAKKIAS.

Mõnede Euroopa riikide eeskujul tahetakse ka (Čehhis) bensiini puhta piiritusega segamise seadus panna maksma. Et saada tarvilikke kogemusi selle uue jõuaine-segu tehnilistest omadustest ja võimetest, anti Čehhoslovakkia autoklubi ja Motor-Touring klubi hooleks teatud hulk seda uut segu väljajagamiseks oma liikmetele katsetamiseks. Čehhoslovakkia autoklubile ja Motor-Touring-klubile on väga tähtis, et autoomanikkudele ei tekiks kahjusid selle uue seaduse läbiviimisel, ning nad koguvad materjali, et tarvilikul korral vastavaid abinõusid tarvitusele võtta liialduste vastu.

24. nov. m. a. peeti Prahas läbirääkimisi piirituse ja bensiini segamise kasulikkusest. Selleks andis Autoklubi esindaja teateid, väljendades neid aga äärmiselt ettevaatlikult ja suure diplomaatlikkusega. Piiritusetööstuse esindaja juhtis tähelepanu oma ettevõtete halvale seisukorrale. Terve rea arvude varal tehti kindlaks, et bensiini ja piirituse segamine olevat majandusliselt tarvilik, ning katsuti autoomanikele selgitada, et segu tarvituselevõtmine on kasulik tööstusele ja tarvitajaile ning otse hädavajaline rahvamajanduslisest seisukohast. Keegi Praha kaubanduskoja liikmeist seletas, et ta küll ei esine kaubanduskoja nimel, kuid kui vana automobilist võtvat ta kindlasti seisukoha segamise sunduse vastu. Kõigepealt juhtis ta tähelepanu sellele, et tehniliselt ei või juttugi olla segust, kuna bensiini ja piiritust ei saa segada, et kõige väiksema veesisaldavuse juures piirituses tekib sadestus, pealegi kulub mootor segu tarvitamisel palju rohkem. Ungaris ostetakse ennem kallist, puhast bensiini kui segatud rahvuslist kütteainet. Saksamaal, kus segule lisatakse juure ainult 2,5%, on ka puhta bensiini tarvitamine palju suurem kui monopolini tarvitamine. Kõrgem tekkimiskulu teeb ka jõuaine hinna kallimaks. Mõne aja eest parandati rahvuslisil põhjusil õlipuhastusettevõtteid, siis pidi makstama teedeehituse eest, ja juba tullakse piiritusevabrikute ning põllumajanduse toetamisega välja, kõik kulud peab aga autoomanik tasuma.

Kui riik tahab aidata piiritusevabrikuid jalule, ei tohiks ta autode kütteainet meelega halvendada ega kallimaks muuta, vaid selleks peab kaasa aitama mõni enam läbimõeldud ning kaalutud seadus.

BERLIINI AUTONÄITUS 1931. a.

19. veebruarist kuni 1. märtsini peetakse rahvusvaheline autonäitus Berliinis. Näitusel on esindatud sõiduautod, karosseriid, veoautod, garaažide ja parandustöökodade sisseseaded, samuti materjal, autoosad ja igasugune varustus, kuid mitte mootorrattad. Viimaste vabrikud on ikka veel osavõtu vastu.

Itaallane Varzi, edukaim võidusõitja 1930. a., seni „Alfa-Romeo'l“, palgati nüüd „Bugatti“ autodele.

CAMPBELL TAHAB PÜSTITADA BRASIILIAS UUSI REKORDE.

Inglise võidusõitja Malcolm Campbell kavatseb järgmist katset Segrave rekordi purustamiseks sooritada Brasiilia kõrves. Praegu ootab ta teateid 400 miili pikkuse tee kohta Cordoba juures, mida Brasiilias tuntakse Salines Grandes nime all.

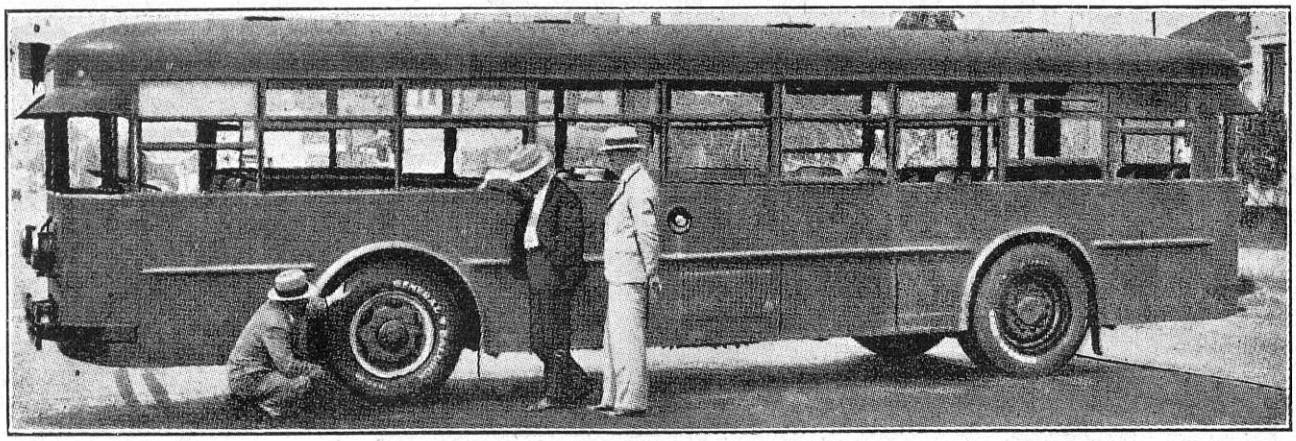
KA INGLISMAAL EHITATAKSE TEEDEVÕRK.

Inglise ajalehes „Daily Telegraph“ avaldati hiljuti artikkel Inglismaa teedevõrgu ehitamisest. Pilk tulevikku — nii oli öeldud artiklis — näitab meile inglise teid korralikult ehitatuna, vähemalt 40 jalga laiad, kõrgendatud kurvidega ja kaetud ainega, mis sumbutab lärmi. Mõlemal pool teed asuvad kõnniteed, lahutatud sõiduteest madala puhmastikuga. Automaatsed signaalid annavad märku liginemisel kardetavale kurvile.

Kahjuks ei vasta praegune teedevõrgu seisukord sellele ideaalpildile. Kitsad tänavad raskendavad ehitamist, ka annab end tunda hoolimatus sõjaaastail. Inglismaal võib kindlaks teha väga suurt liiklemise kasvamist. Märtsikuus m. a. oli seal üldse 2.162.991 mootorsõidukit, nendest: 966.574 sõiduautot, 670.944 mootorratast, 327.016 veoautot, 90.056 põllumajanduslikke ja muid mootoreid.

1914. a. kulutati teede ehitamiseks 18 milj. naelsterlingit, praegu aga enam kui 60 miljonit naela aastas. Ka teedefond, mida kogutakse auto- ja mootorratta-maksudest, on alatasa kasvanud.

Inglise teedevõrgu üldpikkus on 179.000 miili (208.920 km.). Alates 1919. a. on teedevõrk kasvanud 2.000 miili (3.200 km.) võrra. Londoni ümbruses üksi ehitati 230 miili pikkuses uusi teid.



Electric Railway Co. tarvitab oma omnibustel ainult „General" vabriku kumme.

PARIISI LIIKLEMISKAVA.

Pariisis, kus liiklemisprobleemid muutuvad iga päevaga teravamaks, kavatsevad vastavad võimud tarvitusele võtta radikaalseid abinõusid, et teha lõpp väljakannatamatule seisukorrale. Nad on annud nüüd nõusoleku kavale, mille teostamine nõuab mitte vähem kui miljard franki ja kestaks 5 aastat. Liiklemist on kõigis osades ja igakülgselt kaalutletud, nii et Pariis nende projektide läbiviimisel võib õigusega unkustada kõige paremini organiseeritud liiklemissüsteemiga maailmas.

Kõigepealt parandatakse ja laiendatakse juba olemasolevaid tänavaid. Peale selle ehitatakse elavamail liiklemiskohil kas maa-alused käigud või üle tänava viivad sillad jalakäijaile. Et vähendada kardetavate risttänavate arvu ja paremat ühendust luua agulite vahel, kavatsetakse ehitada suuri läbikäigutänavaid.

RÖHR-AUTO A/S.

on maksuraskustesse sattunud. Võlausaldajaid kutsutakse üles kohtule omi nõudmisi esitama kuni 22. I. 31.

STOEWER-TEHASED A/S. STETTIINIS.

töötavad uue mudeli kallal, mis saadetakse tänavu aasta alul turule. Uus mudel on 5 h.-j. „Stoewer", ederataste veoga.

BENSIINIJAAMAD SAKSAMAAL.

Saksamaal on praegu 45.000 bensiinijaama.

OTSTARBEKOHANE LIIKLEMISUUENDUS AUTOMOBILISTELE.

Arvestades saksa automobilistide elava läbikäimisega naabermaadega, on neile kindlasti uudiseks Prahas maksmapandud uus määrus.

Politseivalitsus, koos Čehhi autoklubiga, on organiseerinud abiteenistuse, mis sooritatakse nende ametnike poolt. Need ametnikud kannavad enesega plaane Praha linna jaoks, ja čehhi teede seisukorra kohta ja annavad teateid automobilistele. Ametnikke tuntakse valgest käesidemest, mis kannab kirja: „Informace".

CONTINENTAL AUTO-KUMMITÖÖSTUS A/S.

Hannoverist teatatakse: kodumaal on Continental kummide müük tänavu alanenud umb. 16%, võrreldes eelmise aastaga. Välismaal aga on läbimüük endine, vaatamata allasurutud hindadele. Continental-tehaste juhatuse arvates on väga raske midagi kindlat ennustada, kuna võrdlemisi väikesel saksa turul võistlevad omavahel mitte vähem kui 25 kummivabrikut.

MAAILMAREKORDI KATSEID JÄÄL.

Inglise mootorrattasõitja *I. S. Wright*, kes hiljuti Iirimaal püstitas absoluutse kiirusrekordi mootorratastele 242 km. tunnis, kavatseb Olstersundi juures, Rootsis, saavutada uusi rekorde jääl. Nagu kuuleme, tahab ka Müncheni rekordipurustaja Henne jälle osa võtta jääsõitudest Olstersundi juures.

MOOTORRATTASÕIT ÜMBER PRANTSUSMAA

kavatsetakse korraldada 24. aprillist kuni 10. maini. Tee üldpikkus on ümmarguselt 5.000 km., mida 10 järgu kaupa tuleb sõita. Üksikud järgusihid on, Pariisist alates, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Nimes, Nizza, Lyon, Strassburg, Lille ja Pariis.

REO ALANDAB VEOAUTODE HINDU.

Detroit. — Reo Motor Car Co. teatas hiljuti veoautode hinnaalandusest.

Uued hinnad, alates 895 dollarist, on odavamad kui kunagi enne „Reo" ajaloos.

Samal ajal on viidud läbi mitmed parandused ja täiendused, nagu kildumatu klaas, 40% tugevam tagaass 1½-tonnilisel, varustatud kahekordsete ratastega, uus 1½-tonn. nelja kiirusega ülekanne, raskemad uksepidemed, kindlamad lukud, porilauad jne.

Eesti Autoklubi teated.

LÄTI AUTOKLUBI ESIMEHE RUDOLF LIBECK'I SURMA PUHUL.

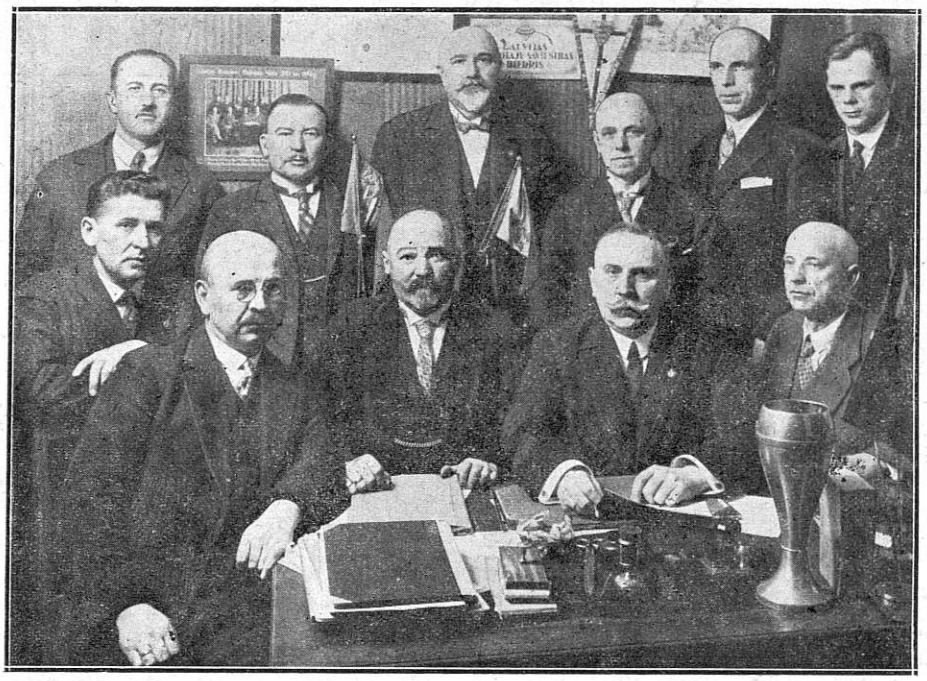
Direktor *Rudolf Libeck* sündis 17. märtsil 1875. a. Praulieni mõisavalitseja pojana. Astus Riia reaalkooli, mille lõpetamisel hakkas kohe tööle õpilasena Riia superfosfaadivabrikus, kus ta sai peatselt ametikõrgendust ja tõusis vastutusrikkale kohale.

Pärast sõda, kui rüüstatud vabrikut uuendati, juhatas R. L. direktorina ettevõtet. Ka seltskondlisest elust on R. L. alati elavalt osa võtnud ja tema oli ühtlasi „Läti rahvusliku autoklubi" asutajaid liikmeid. Kuni läinud aasta alguni oli R. L. klubi presidendiks ja on palju kaasa aidanud selle arenemisele ning edule.

R. L. haigestus nov. lõpus ja sulges silmad igaveseks lühikese kannatuse järel 5. dets. l. a. Matmine oli 9. dets. kell 5 p. l. Riia Doomkiriku kalmistul, kus on Libecki perekonna matusepaik.

Pärast matusetalitust pani kalmule esimese pärja Läti Autoklubi praegune president *G. Rudsits*. Teisena pani pärja Eesti autoklubi juhatuse nimel meie

peakonsul Riias hr. *J. Mölder*, lühikeses kõnes kriipsutades alla seda tänuväärt ja südamlikku koostööd Läti ja Eesi autoklubide vahel, mis on mõlemate riikide rahvusliste autoklubide lähenemiseks jõudsalt kaasa aidanud mõlemate klubide esimestest sammudest peale. Pärjal olid Eesti värvides lindid eestikeelse pealkirjaga: *auliiget R. Libecki mälestab sügavas leinas Eesti Autoklubi.* Järgnes rida kõnesid ja pärgi. Kuna kad. Libeck oli vabatahtlise tuletõrje juhatuse liige ja ühe osakonna juhataja, siis olid teda tema viimsel teel saatmas kõik tuletõrjeosakonnad oma lippudega. Kirst toodi surnuaiale mootorredeli-sõidukil, ümbritsetuna suurearvulisest tõrvikute hulgast. Kõned ja pärgade asetamine kestis paar tundi.



Läti Autoklubi juhatus.

Istuvad (pahemalt paremale): F. Schaberts, Dr. A. Siedinsch, G. Rudsits, end. pres. R. Libeks †, J. Otlans. II reas seisavad: J. Benjaminsch, R. Waldmans, E. Pukits, J. Kalninsch, M. Sitmans ja sekretär G. Meschuls.

⁂

Monte-Carlo tähesõidu puhul korraldatakse Eesti autoklubi poolt külaliste auks õhtune koosviibimine *15. jaanuaril s. a. kell 8 õhtul* „Estonia" Valges või Punases saalis. Osa võtma palutakse kõik Eesti autoklubi liikmed ühes perekondadega ja kaasatoodud külalistega. Üles anda tuleb klubi kassahoidja abile *hr. Veidemanile* või *hr. Kermanile*, O.-ü. „Tarmo", Narva maantee 6, tasudes osavõtumaksu alates 7 kroonist isiku pealt. Ülesandmisi võetakse vastu kuni kella *12 päeval 15. jaanuaril s. a.* Kui peaks aga nii olema, et sõidust osavõtjaid ei ole *16. jaan. kella 20.26*, vaid väljasõitjad asuvad teele alles hommikul 17, jaan., siis lükatakse koosviibimine edasi 16. jaan. peale kell 8 õhtul, millest osavõtjaile teatavaks tehakse hrade Veidemani ja Kermani poolt.

⁂

Klubi juhatus oma koosolekul 12. dets. m. a. kaalus piirituse ja bensiini segamise küsimust automobilistide seisukohalt ja otsustas Vabariigi Valitsusele saata märgukirja, milles kriipsutatakse alla: 1) 95°-kartulipiiritus ei kõlba bensiini hulka segamiseks; 2) isegi puhas alkohol (piiritus 99,8°) ei jäta mõju avaldamata praegusaja jõuvankrite mootoritele, mis ei ole ehitatud sarnasele kütteainele; 3) on katsete varal tehtud kindlaks, et bensiini ja piirituse segu *kütteainet läheb palju rohkem* kui harilikku bensiini ja et piiritus bensiinisegus haihtub kiiremini; 4) sarnase kütteaine tarvitamise tagajärjeks on mootorite enneaegne rikkiminek (pigitus, äädikahappe tekkimise tagajärjel rooste jne.); kuna meil Eestis on kaunis suur kapital mahutatud jõuvankritesse, oleks selle ohvriks toomine piiritusele otse mõtlematu teguviis; 5) kui põllumajandust, eriti kartulikasvatajaid, sellega toetada tahetakse, siis oleks ju palju õigem sunniviisil sõiduki omanikke ostma panna kartuleid, selleks otstarbeks peaksid bensiinimüüjad kartulite tagavarad ja kes näit. liitri bensiini ostab, ostku 1 kg., ehk nii nagu määratud, kartuleid, mis on siiski söödav aine, kuna denatureeritud piiritus kuhugile ei kõlba; ja 6) missuguse õigluse alusel sunnitakse Eestis vaevalt 2.000 jõuvankriomanikku toetama põllumajandust kartulikasvatajate ja piiritusevabrikantide näol, keda Eestis kokku kaugelt on üle 100.000. Selle toetamisega hakatakse veel rohkem kartuleid kasvatama ja siis võib puudus tulla piiritusevabrikutest ja neid asutatakse veel täiendavalt, kuni veel Eestis mõni ainuke jõuvanker on järel, kes peaks tarvitama denatureeritud piirituse ja bensiini segu. Siis oleme oma jõuvankrid ohvriks toonud piiritusevabrikutele, *mitte kartulikasvatajaile*, sest piiritusevabrikute tarvis veeti 1930. a. jooksul ligi 60 miljoni eest maisi Ameerikast piirituse ajamiseks, et *põllumeeste kartulite hindu alla suruda* ja nii toetasid meie piiritusevabrikud välismaa maisi kasvatajaid 60 miljoniga, mitte meie kartulikasvatajaid, kuna aga nüüd piiritusemehed põllumehele püüavad selgeks teha, et viimase suur kasu ripub ära piirituse segamisest bensiiniga.

Eesti automobilistid, veo- ja transport-ärid jätavad parem oma autod garaažidesse seisma, kui et neid rikkuma hakata *kalli* ja kõlbmatu kütteainega — *kartulipiirituse ja bensiini seguga.* Need olid lühidalt kokkuvõetult märgukirja üldmõtted. Kas märgukirjal tagajärge on, näitab tulevik, ja Eesti automobilistidel tuleb valmis olla kõigi raskuste vastu.

⁂

Eesti Autoklubi juhatus soovib kõigile klubi liikmeile head ja õnnelikku Uut Aastat.

Eesti Autoklubi juhatus.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike ialg 4.

Uus CORD-auto

Auto- ja lennuasjanduse

Eri-kirjandus

Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren
I väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen
II väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Personenkraftwagen und Krafträder
III väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Entwicklung und gegenwärtiger Stand des Metallflugzeugbaues
Teine trükk. 86 pildistusega. E. Meyer, Dresden . . . . M. 2.—

Der verspannungslose, freitragende Flügel
Tähtsaim aste lähenemiseks ideaalsele lennukile. E. Meyer, Dresden . . . . . M. 0.60

Über den Weg zum ersten Flugschiff.
Ühes 9 joonistuse ja pildiga. E. Meyer, Dresden . . . . M. 0.60

Neue Wege im Motorenbau
Vaatlusi vastasseisvate kolvidega 2-taktilisest mootorist : M. 0.60

Kolben im Kraftfahrzeugbau 1930
36 pildistusega. Dipl.-ins. E. Mahle, Stuttgart . . . . . M. 1.50

Metal Aeroplane Construction
Ainukene saksakeelne trükk prof. Junkers'i poolt Inglismaal peetud referaadist „Metallist-lennumasinate ehitusest“. 83 pildistusega . . . . . M. 1.50

Reifenuntersuchungen auf dem Nürburg-Ring, der Landstrasse und der Laufmaschine
H. Bieger, Dresden. 20 pildistusega . . . . . M. 0.60

Tellimised tulevad ärasaatmisele ainult ettesaadetud arve õiendamisesumma tasumisel.

Saksa Mootor-ajakirja väljaanne

Tellimisi võtab vastu „Auto“ talitus

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-49, 305-98.

peakonsul Riias hr. *J. Mölder*, lühikeses kõnes kriipsutades alla seda tänuväärt ja südamlikku koostööd Läti ja Eesi autoklubide vahel, mis on mõlemate riikide rahvusliste autoklubide lähenemiseks jõudsalt kaasa aidanud mõlemate klubide esimestest sammudest peale. Pärjal olid Eesti värvides lindid eestikeelse pealkirjaga: *auliiget R. Libecki mälestab sügavas leinas Eesti*

gus haihtub kiiremini; 4) sarnase kütteaine tarvitamise tagajärjeks on mootorite enneaegne rikkiminek (pigitus, äädikahappe tekkimise tagajärjel rooste jne.); kuna meil Eestis on kaunis suur kapital mahutatud jõuvankritesse, oleks selle ohvriks toomine piiritusele otse mõtlematu teguviis; 5) kui põllumajandust, eriti kartulikasvatajaid, sellega toetada tahetakse, siis oleks

Asutaja: **Gustav Braunbeck**

Saksa autoasjanduse ajakiri käsitab sõnas ja pildis kõiki tähtsamaid sündmusi mootorasjanduse alal. Trükitud heal kriidipaberil, suures kaustas; osa pilte mitmevärvilised ja vase-sügavtrükis. Vahelduv mitmevärviline kaanepilt. Proovinumbrid hinnata. Propaganda pakkumised mitte siduvad.

Tellimise hind:

Väljamaale Smk. 28.— aastas
Üksiknumbrihind: Smk. 2.50

Motor Verlag A.-G.
Berlin, S. W. Markgrafenstrasse 55.

Kuulutuste ja tellimiste vastuvõtmine:
„Auto" talitus, Tallinn,
Lühikejalg 4. Tel. 429-24

⁂

Klubi juhatus oma koosolekul 12. dets. m. a. kaalus piirituse ja bensiini segamise küsimust automobilistide seisukohalt ja otsustas Vabariigi Valitsusele saata märgukirja, milles kriipsutatakse alla: 1) 95°-kartulipiiritus ei kõlba bensiini hulka segamiseks; 2) isegi puhas alkohol (piiritus 99,8°) ei jäta mõju avaldamata praegusaja jõuvankrite mootoritele, mis ei ole ehitatud sarnasele kütteainele; 3) on katsete varal tehtud kindlaks, et bensiini ja piirituse segu *kütteainet läheb palju rohkem* kui harilikku bensiini ja et piiritus bensiinise-

parem oma autod garaažidesse seisma, kui et neid rikkuma hakata *kalli* ja kõlbmatu kütteainega — *kartulipiirituse ja bensiini seguga.* Need olid lühidalt kokkuvõetult märgukirja üldmõtted. Kas märgukirjal tagajärge on, näitab tulevik, ja Eesti automobilistidel tuleb valmis olla kõigi raskuste vastu.

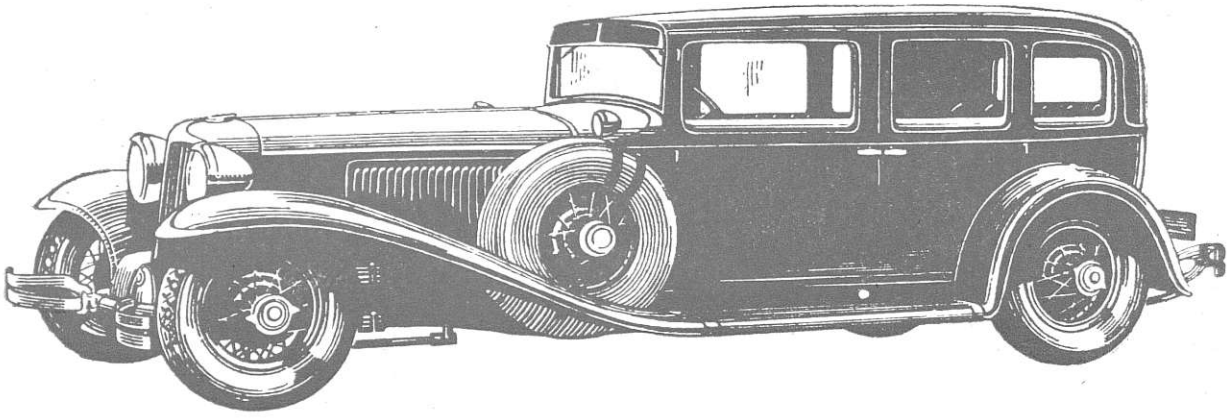
⁂

Eesti Autoklubi juhatus soovib kõigile klubi liikmeile head ja õnnelikku Uut Aastat.

Eesti Autoklubi juhatus.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

Uus CORD-auto



Ederatasteveoga

Midagi väljapaistvat!
Kõigist erinev!

„CORD“ ederatasteveoga autod on kõige kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad automobilistidele määratumaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Teie peate teda nägema ja juhtima! Siis õpite ta ilu imestama ja ta võimeid hindama. Ta sisendab Teisse sensatsioonitunde oma rahu, mugavuse ja kindluse läbi. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehoiu. Euroopas on „Cord“ saavutanud juba 39 esimest auhinda iludusevõistlustel ja tema edu on kindlustatud.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA

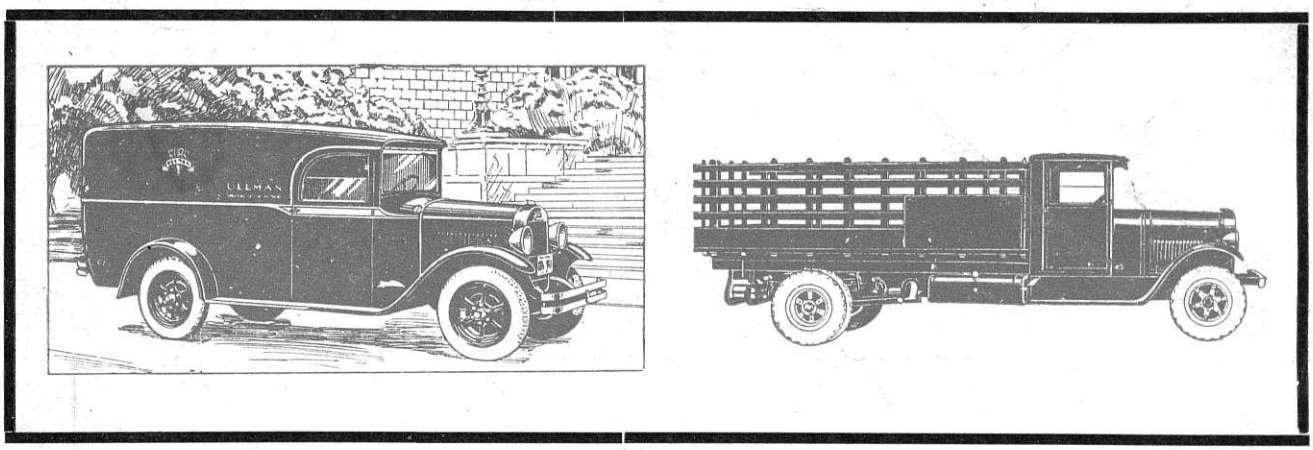
Esindaja Eestis: **„CENTRAL-GARAGE“** Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-49, 305-98.

RAMATUKOGU TALLINN
TARTU T. 43 RAMATUSE KONTOR

Stewart
MOTOR TRUCKS

veoautod **tuletõrjeautod** **autobuse shassiid**

1½—10 to **15 — 35 istekohta**



on oma ehituse poolest tunnustatud kui moodsad kõrgema klassi veoautod, mis üldse valmistatakse.

Tugevajõuline hästi ehitatud mootor 4 või 6 silindriga, eriti tugev raam, tugev tagasild, tagavedrud abivedrudega täies pikkuses — on ***Stewart*** autode iseloomustavaiks tundemärkideks.

Stewart vabrikud ei valmista sõiduautosid. Seetõttu on ***Stewart*** autod valmistatud ***ainult*** veoauto osadest. Sellest on tingitud nende tugev ja vastupidav ehitus, mis kindlustab odava töötamise ka halbade teeolude juures.

Vähemate ja keskmiste vedude tarvis soovitame 1½—2 to kandejõuga ***Stewart*** shassiisid mudel L-30.
alates kr. 3.850.—

Vaadake. Tutvunege. Otsustage.

Stewart Motor Corporation Buffalo, N. Y.

Voliline esindajaja Eestis:

Kaubanduse & Tehnika kontor ORION

Kontor ja ladu: Tallinn, Vene 13. Tel. 428-10.