

Auto

2. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

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

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

Nr. 11 (21)

NOVEMBER

1929

S I S U.

Pariisi ja Londoni autonäitused.
Londoni olümpianäitus.
Mootorrataste näitus Pariisis.
Autobuseliinid.
Baby-Martin.
Tähesõit Monte-Carlo.
Kuidas tuleks veel täiendada automobiili.
Abinõu auto saavutamiseks.
Autosõidust ja muust.
Lühemad teated.
Enne ja nüüd.
Auto-huumor.
Eesti Autoklubi teated.

I N H A L T.

Die Automobilausstellungen in Paris und London.
Die Londoner Olympiaschau.
Die Motorradausstellung in Paris.
Omnibuslinien.
Baby-Martin.
9-te Sternfahrt Monte-Carlo.
Wie soll das Automobil noch vervollkommt werden.
Ein Mittel sich ein Auto zu verschaffen.
Von Autofahrten und ähnlichem.
Kürzere Nachrichten.
Einstmals und jetzt.
Auto-Humor.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Pariisi ja Londoni autonäitused.

Sügisene autonäituste seeria algas Pariisis, millele järgnes Londoni näitus ning neile järgnesid Praagas, Brüsselis jne.

Muidugi ei ole mõeldav, et igal näitusel oleks kõik uus. Autotööstus on muutunud enam-vähem rahvusvaheliseks, samuti ka autotüübid. Kuid siiski on iga riigi autotööstusel oma eriline joon, mis muidugi kõige enam paistab oma maa näitusel silma. Seetõttu võib Pariisis näha seda, mis puudub Londonis, ja ümberpöörult. Üldiselt võib öelda, et praegune auto on tehniliselt juba niivõrt täienenud, et siin suuremad uuendused on vaevalt mõeldavad, või vähemalt ei sünni need nii kiiresti. Seetõttu võis see, kes ootas sel alal üllatusi, täiesti pettuda. Praegune arenemine sünnib peamiselt üksikosades ja sel alal võib näha nii mõnedki huvitavat. Ka peab pidama silmas, et praegune tööstuse korraldus oma seeria- ning massilise valmistusega ei paku soodsaid võimalusi uuenduste läbiviimiseks. Iga tüübi muutmise nõuab terve tööstuse käigu ümberkorraldust, mis aga seotud suurte kuludega. Peale selle nõuab iga uus tüüp pikaajalist tegelikku proovimist mitmesugustes olukordades, enne kui vabrik võib lasta selle turule. Selleks on üks aasta liig lühike, et vabrik võiks alati uute tüüpidega välja tulla, välja arvatud muidugi ju-

hused, kui endine tüüp ei meeldi enam ostjaskonnale ja vabrik on sunnitud uut tüüpi pakkuma.

Kui võrrelda Pariisi ja Londoni näitusi, siis jääb mulje, et Londoni näitus on soliidsem. Seal puuduvad need paljud väikesed ja üldiselt tähtsusetu autovabrikud, mis Pariisis esitatud ja mis iseloomustavad prantsuse autotööstust. 57 prantsuse autovabrikut olid esinenud Pariisi näitusel oma väljapanekutega, kusjuures neist mõnedki ei vääri üldse autovabriku nime. Pariisi näitusel oli väljapanekute arv üldse suurem, kuna Prantsusmaal puuduvad sarnased kõrged sisseveotollid nagu seda on Inglismaal (33% auto väärtusest), mis teeb võistluse raskeks välismaa autodele. Ainult tähtsamad ja tunnustatud välismaa autovabrikud suudavad võistelda Inglismaal. Londoni näitusel võib näha inglise autosid, mis tehniliselt, võib olla, esimesel kohal Euroopas, kuid nii kallid, et neid mujal Euroopas ainult harva näha.

Üldiselt võib öelda, et 6-tsilindriline auto on esikohal. Iga moodne auto peab olema vähemalt 6-tsilindriline. Üle poole väljapanud autodest, nii Pariisis kui ka Londonis, olid 6-tsilindrilised. Luksusautode kohta on kuus tsilindrit väike arv. Kaheksa-tsilindriliste tüüpide arv suureneb iga aastaga. Juba on

ka see piir ületatud. *Voisin* ehitab juba 12-tsilindrilise mootoriga autosid. Ka *Maybach*'il on 12-tsilindriline juba peaaegu valmis.

Tuleva aasta alul ilmuv *Super-Cadillac* on juba 16 tsilindriga, kus tsilindrid V kujul asetatud, samuti veel katsetamisel olev *Bugatti* on 16 tsilindriga. Tähen-dada võib, et üle 8-tsilindriliste mootorite hulgas on *Voisin*'i 12-tsilindriline teatavaks uuduseks, kuna see on shiibermootor, teised kõik aga klappidega mootorid.

Erilise uudisena on pandud välja seeria-viisil valmistatud ederataste veoga *Auburn-Cord*-auto. Edera-



taste veoga autod ei ole enam uudiseks, neid ehitatakse juba mitu aastat. Ederataste veo paremused on asja-tundjate poolt juba ammugi tunnustatud. Seni ehitasid ederataste veoga autosid ainult üksikud väiksemad Euroopa autovabrikud. *Auburn-Cord* on ehitatud juba tuntud Ameerika autovabriku poolt, kelle autod väli-selt ja konstruktsioonilt sarnlevad Euroopa autodele, kuid valmistus sünnib Ameerika viiside järgi. Asja-tundjate arvates on nüüd, kus tuntud ameerika vabrik juba alguse teinud, ainult aja küsimus ederataste veoga auto üldiseks levimiseks. Siinjuures võiks tähendada, et väikesed vabrikud, kes juba aastaid on ederataste veoga tegemist teinud ja suuri katsekulusid kannud, vaevalt oma tööst midagi saavad, vaid on oma rahaga eeltööd teinud suurvabrikutele, kes nende kogemusi kasutavad.

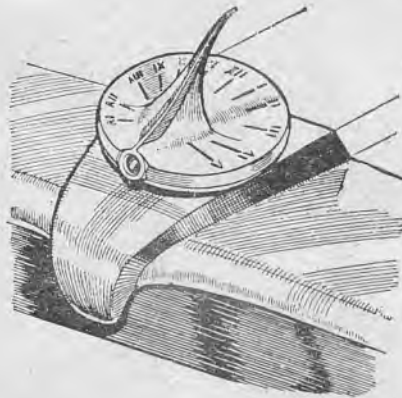
Viimaseks suuremaks täienduseks autode juures oli kompressoriga mootor. Alguses võis arvata, et kom-pressor laialdaselt levib. Praegune arenemine aga näi-tab, et kompressor siiski peamiselt ainult võidusõidu- ja osalt ka sportautode tarvis jääb, ning ei ole ette näha, et selle tarvitamise ulatus lähemas tulevikus laieneks. Mõne aasta eest, kui ilmusid turule kahetaktilised kom-pressoriga mootorid, olid paljud arvamisel, et see tüüp eriti väikeautode juures lööb läbi. Praegu valmista-vad sarnaseid mootoreid ainult üksikud vabrikud, mil-ledest on tuntuimad Saksa D. K. W. ja Tšehhoslovakkia „Z“. Tänavusel Pariisi kui ka Londoni näitusel puudu-sid need mõlemad.

Mis puutub shiibermootoris, siis peeti seda mootorit selle ilmumisel suureks edusammuks, võrreldes tol-leaegsete klappidega mootoritega. Praegu võib näha, et shiibermootori arenemine täiesti seisma on jäänud, kuna seevastu klappidega mootorite ehitus on teinud suuri edusamme. Võib öelda, et täiesti läbi on löönud Knight-shiibermootor, kuna teised on jäänud võrdlemisi tund-matuiks tüüpideks.

Kui vaadata praeguseid neljataktilisi mootoreid, siis võib öelda, et neljataktiline mootor on viidud kõrge täiuseni. Küteteaine soojusejõu kasukraad on viidud teoreetiliselt õige lähedale ja automootorite kütetarvit-us ei ole palju suurem kui paigalseisvate mootorite juures. Seepärast pööratakse suurt tähelepanu tsilind-rite ehitusele, et saavutada head põlemist. Sealjuures võib panna tähele parema materjali tarvituselevõtmist

tsilindrite ja kolbide tarvis. Harilik malm on selleks vähem otstarbekohane, kuna nõutakse vastupidavamat materjali. Arenemine sel alal on käimas.

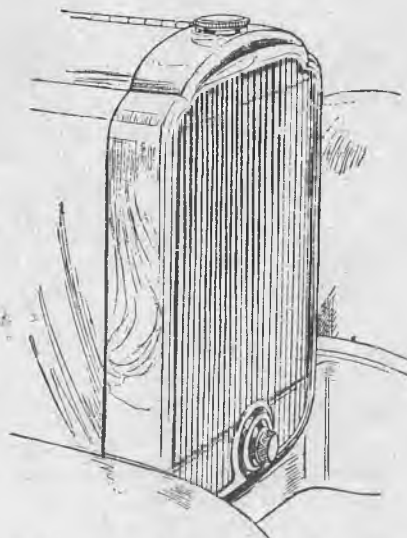
Et saavutada paremat gaasistamist, on mitmed vabrikud võtnud tarvitusele kaks gaasistajat. *Alvis* auto juures on, näiteks, isegi kolm gaasistajat. Ühtlase segu ja hea põlemise saavutamiseks on ka tsilindrite pea ehitusele ja klappide asetusele pööratud tähelepanu.



6-tsil. *Stutz-Black-Hawk* radiatori kork-päevakell.

Hea põlemine ja mootori töövoime oleneb suurel määral ka mootori jahutamisest. Termosüfoon-jahutus-viisi võib lugeda täiesti iganenuks. Seda tõendab ka see asjaolu, et vabrikud (*Renault*), kes sellest kuni viimase ajani pidasid kinni, on nüüd sellest loobumas. Ja-hutuse juures on tähtis, et kõik tsilindrid töötaksid võimalikult ühtlase temperatuuri juures. Hariliku viisi juures, kus vesi otsekohe tsilindri plokist jookseb läbi, võivad siin tekkida temperatuuride vahed kuni 25°C. Paremate mootorite juures on jahutusvee juhtimiseks tsilindrite mantlite vahel erilised juhtplekid (harilikult kadmiumist), mille abil saavutatakse, et esimese kui ka viimase tsilindri temperatuuri vahe ei tõuse üle 2°–4°C. See asjaolu võimaldab mootorile paremaid töötingimusi, suurendab mootori võimet ja pikendab selle eluiga.

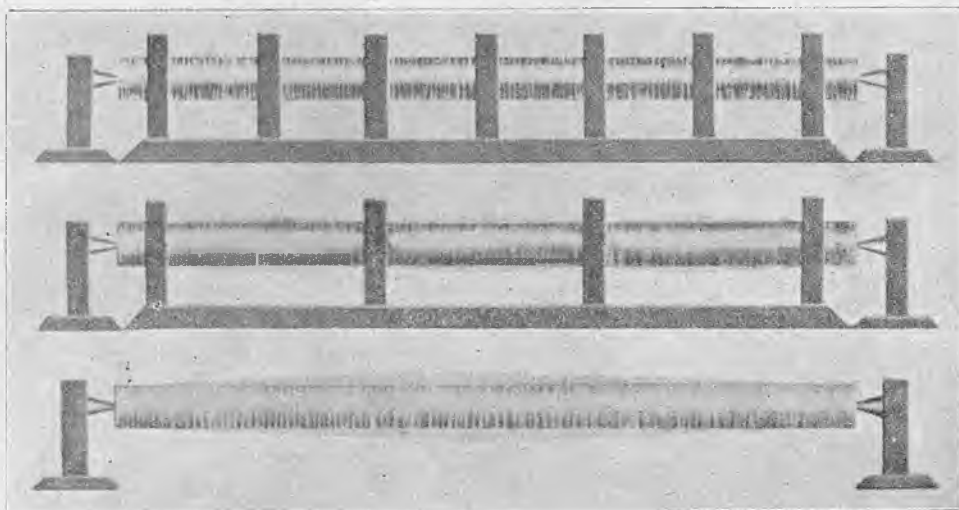
Õige tähtis mootori eluea pikendamiseks on liikuvate osade täieline tasakaalustamine. Just tõuked ja õõtsumised kiirendavad kulumist ja vähendavad seega mootori eluiga. Liikuvate osade tasakaalustamise küsi-musele on viimasel ajal palju pööratud tähelepanu. Seda sel põhjusel, et saavutada andmeid mootori eluea



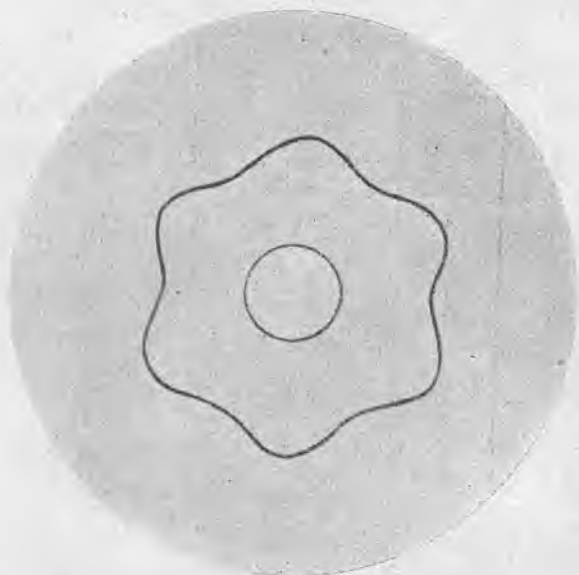
Buick 1930. a. mudeli jahutaja, varus-tatud reguleeritava kattega.

pikendamiseks, kuna selgus, et praegused mootorid siiski veel liig kiiresti kuluvad ja põhjustavad kaebusi halva materjali ja ehituse kohta. Tasakaalustada võib ainult vähemalt kuuetsilindrilise mootori. Ka siin selgus, et mootori töötamisel puudub ka siis tasakaal, kui liikuvad osad (väntvõll, kepsud, kolvid jne.) said dünaamiliselt tasakaalustatud mootori kokkupanemisel. See on sellest, et ka kuue- ja enam tsilindrilise mootori juures on olemas vahelduvad tõukeid, mis tulevad sellest, et gaasi segu, sädeme tugevus on igas tsilindris isesugused, mis põhjustavad mitmesuguse jõuga plahvatusi. Et neid tõukeid tasakaalustada, on tarvis veel eraldi tõukeleevendajaid. Minimaalsete väntvõlli väljapaindumiste kõrvaldamiseks on paremad kuuetsilindrilised mootorid varustatud seitsme väntvõlli laagriga.

Patarei süütamise viis on üldiselt läbi löönud. Ameerika autod on peaaegu erandita patarei süüteseadega. Euroopas võib veel leida magneeto-süüteseadeid, kuid nende arv väheneb järjest. Patarei süütamine on parem mootori käivitamisel ja madalate tiirude juures. Need omadused on küllalt tähtsad, et seda süütevõlli eelistada. Endised süüteseadete puudused, mis põhjustasid sagedaid rikkeid, on nüüd nende seadete täienemisega suurel määral kadunud. Moodne akkumulaa- tor-patarei on nii mehaaniliselt kui ka elektrilise võime poolest tegelikul tarvitamisel küllalt vastupidav, kui selle eest vähegi hoolitsetakse. Mitmed vabrikud tarvitavad kahekordseid süüteseadeid. Nii, näiteks, on *Rolls-Royce*'i uus tüüp „Phantom“ varustatud nii magneeto- kui ka patarei-süüteseadega.

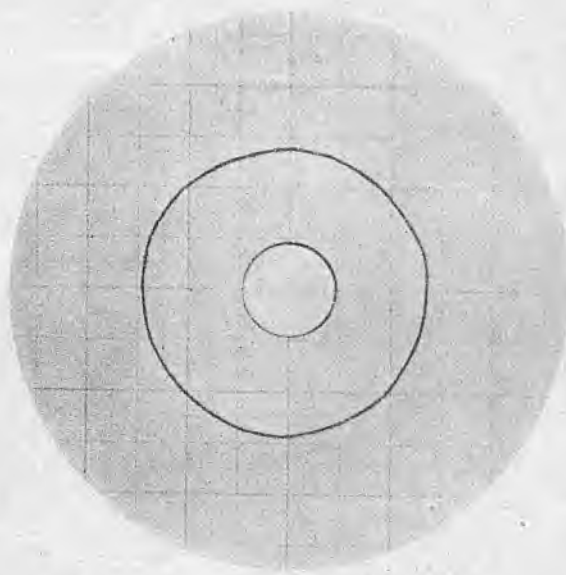


Pildil on näidatud ülesvõtte ca 1800 tiiruga/min. keerlevast võllist. Võll on staatiliselt täiesti tasakaalustatud, kuid seegi pärast on näha suurte laagrite vahe juures võlli võnkumist. Võnkumine on suurem kahe laagri juures, vähem neljal laagril ja puudub pea täiesti seitsme laagri juures. Võlli pikkus ja jämedus vastab automootori väntvõllile.



Oscillografi diagramm, mis pildistatud ca 1750 tiiruga/min. keerlevast staatiliselt tasakaalustatud automootori väntvõllist. Joonisel on selgesti näha 6-tsilindrilise mootori plahvatuse tõukeid.

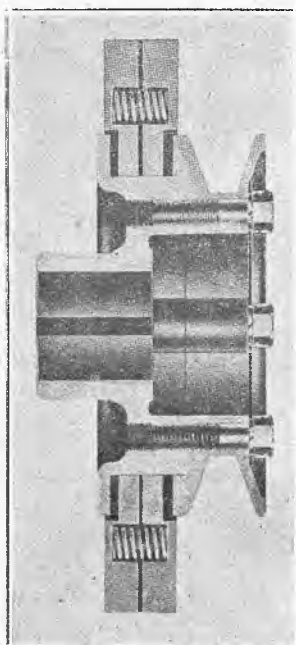
Mis puutub mootori õlitamise viisi, siis on survega määrimine üldiselt läbi viidud, sest ainult see viis kindlustab head ja ühtlast määrimist. Ka saavutatakse sel viisil laagrite paremat jahutust ja määrdeõli temperatuur on väiksem. Suuremate ja paremate mootorite juures pööratakse õli jahutusele erilist tähelepanu. Mõnedel autodel on õli jahutamiseks isegi väike jahutaja ette nähtud.



Sama diagramm, kuid väntvõll on varustatud dünaamilise tasakaalustajaga.

Tähelepanav on, et neljakäiguga käigukast, kus kaks otseühenduse käiku, sõidautode juures ikka enam levib. Veel möödunud aastal arvasid Ameerika vabrikud, et suurejõuliste autode juures see on liigne, kuid tänava on mitmed tuntud vabrikud (Packard, Stutz, Reo, Graham-Paige, Chrysler) selle võtnud tarvitusele, et see võimaldab mootori jõu paremat kasutamist. Võib öelda, et käigukast on praeguse auto väärtuskoht. Seepärast võib näha nii palju katseid selle parandamiseks. Teoreetiliselt võiks oletada, et milleks

käigukast; tarvis ainult mootor nii täiendada, et käigukasti pole enam üldse tarvis. Kuid praegu ei ole see veel võimalik. Omal ajal oli Euroopa autodel 4-käiguline käigukast. Vahepeal, kui Ameerika sai eeskujuks maailma autotööstusele, võeti ka Euroopas 3-käiguline käigukast tarvitusele. Nüüd, kus uuematel ameerika tüüpidel on jälle 4-käiguline käigukast, kus kaks otseühendust, leiab ka see uuendus Euroopas vastukõla. *Mathis*-autodel on selleks kaks paari sisemiste hammastega hammasrattaid. Lihtsam, kuid valmistamises kulukam on *Panhard-Levassor*'i spiraalhammastega käigukast. Inglise vabrik *Armstrong Siddely* käigukastis on kõik hammasrattad alati ühenduses ja käiguvahetus sünnib eriliste hammaste abil. *Bugatti* 5-tsilindrilisel tüübil on käigukast differentsiaali juures, seega on takistatud hammasrattaste mürina ülekannet auto raamile ja kerele. *La Salle*'il ja *Cadillac*'il on sünkroonseadetega käigukastid. Üldine suund on, et mootor ja käigukast on ühendatud. Ameerika autode juures oli see juba varem viidud läbi. Nüüd leiab see ehitusviisi ka Euroopas uemate tüüpide juures järjest



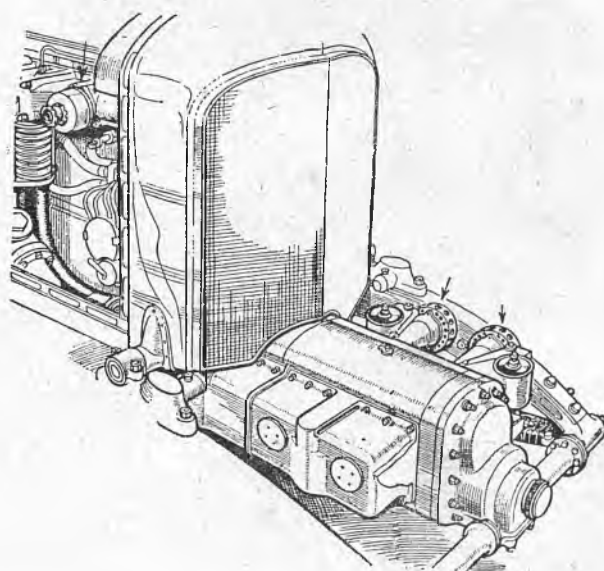
enam tarvitamist. Isegi sarnane konservatiivne vabrik, nagu *Rolls-Royce*, on võtnud selle ehitusviisi tarvitusele.

Võrdlemisi ühtlane on suund raami ehitusviisidel: võimalikult madal. Seda võib seletada asjaoluga, et nii Euroopas kui ka Ameerikas maanteede seisukord kiirelt paraneb. Seepärast ei ole tarvidust kõrgete autode järele, pealegi kus praeguse kiiruse juures liikumiskindluse mõttes on soovitav võimalikult madalam raam. Huvitav on ka üksikute tüüpide juures (*Steyr*, *Lancia-Lambda* jne.) läbiviidud diagonaalne raami kõvendamine, et saavutada võimalikult kergest raami küllaldase tugevuse juures.

Mis puutub õõtsuvatesse telgedesse, siis ei näe siin kindlat suunda. Võib öelda, et teoreetiliselt sarnasel ehitusviisil on teatavad paremused, kuna siin iga ratas eraldi vedrutab ja tõuge puudutab ainult väiksemat massi. Sarnaste telgedega varustatud auto vedrutavus on parem ja tõuke ülekannet vedrude kaudu auto kerele ja seesistujatele on seda väiksem, mida väiksemad on vedrutamata osad, praegusel juhul ainult rat-

tad. Tegelikult on olukord aga teistsugune ja see oleb vedrutuse viisist, vedrutavalt ja vedrutamata asetatud osade vahel. Ka praegused tõukeleevendajad ja järjest paranevad maanteed, eriti linnades, ei soodusta õõtsuvate telgede arenemist. Kui selgusetu õõtsuvate telgede küsimus on, seda võib näha sellest, et *Steyr*, kes juba ammu õõtsuvaid telgi tarvitab, teeb ainult tagumised teljed õõtsuvateks. *Lancia* seevastu ehitab esimesed teljed õõtsuvad. *Sansaud de Lavaud* ja *Cottin & Desgouttes* kinnitavad esimese telje ühes punktis liikuvalt (nagu traktorite juures) ja mõlemad esimesed rattad õõtsuvalt. *Röhr*, *Tatra*, *Tracta*, *Bucciali* ja *Clement & Rochelle* autode juures on nii esimesed kui ka tagumised rattad õõtsuvad. On valitsemas veel täieline põhimõtteline ehitusviiside lahkuminek.

Prantsuse vabrikuid huvitab eriti väikeautode küsimus. Igal aastal võib näitusele näha mitmesuguseid väikeautode tüüpe, tihti ebaloomuliku ja huvitava ehitusega, kuid peaaegu kõik on need väljaspool Prantsusmaad täiesti tundmatud. Tuntuimad väikeautod on Prantsusmaal — *Rosengart*, mis ehitatakse Saksa B.



Bentley auto eestvaade.

Pahemal: *Reo* autode juures tarvitusele võetud *Lanchester* dünaamiline tasakaalustaja — kaks vedrudega ühendatud hooratast.

M. W. litsentsi järgi ja Inglismaal — *Austin*. Ka saiksa *Hanomag* on leidnud teatava poolehoiu ning Prantsusmaal ehitavad sarnaseid autosid *Chenard-Walcker* ja teised.

Pariisi näitusele on muidugi enamuses prantsuse autovabrikute väljapanekud. Arvestamata tundmatuid vabrikuid, milledest paljud näitusele ainult selleks, et näidata oma olemasolu, siis valitsevad turgu ikka ainult suured vabrikud. Ka viimaste juures võib märgata, et autotööstuses on teatav kriis olemas ja puudub raha uute tüüpide väljalaskmiseks.

Renault on prantsuse vanim kuuetsilindriliste mootorite autovabrik. Juba 20 aasta eest liikusid kuuetsilindrilised *Renault*'d Prantsusmaa tänavatel. Tänavu on *Renault* jäänud oma endiste tüüpide juure, täiendades neid seega, et nüüd ka kuuetsilindrilistel on jahutaja asetatud mootori ette, ehk küll kaetult, et mitte muuta *Renault*'e omast mootori katte joont. Möödunud aastal aetas vabrik *Reinastella* juures jahutaja etteotsa; kuna see katse täiesti õnnestus, siis viidi nüüd see muudatus läbi ka teiste tüüpide juures.

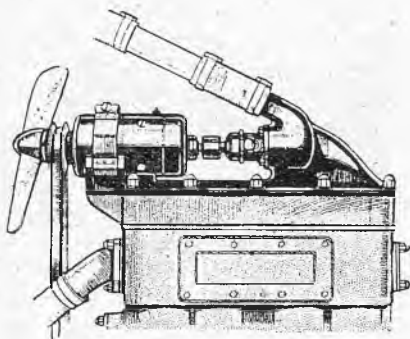
Ka Citroën on jäänud oma endiste tüüpide juure. Alles möödunud aastal ilmusid uued mudelid C4 ja C6, mis leidsid laialist poolehoidu. Uudisena ilmus Citroën'i poolt käesoleval aastal 1,5-tonniline veoauto, kuna 1-tonniline juba varem oli olemas.

Peugeot vabrik esitas uue 4-tsilindrilise tüübi, mille tsilindri läbimõõt — 60 mm ja kolvikäik — 90 mm. See väikeauto on leidnud juba tarvitajate poolehoidu.

Amilcar ehitab nelja-, kuue- ja kaheksasilindriliste mootoritega autosid. Käesoleval aastal on ainult mõned tüüpi täiendatud, kuna uued tüübid puuduvad.

Talbot vabrik oli esitatud uue kaheksasilindrilise mudeliga.

Donnet-sõiduautod on Prantsusmaal võrdlemisi tuntud kui küllalt odavad autod. Uusi tüüpe ei ole.



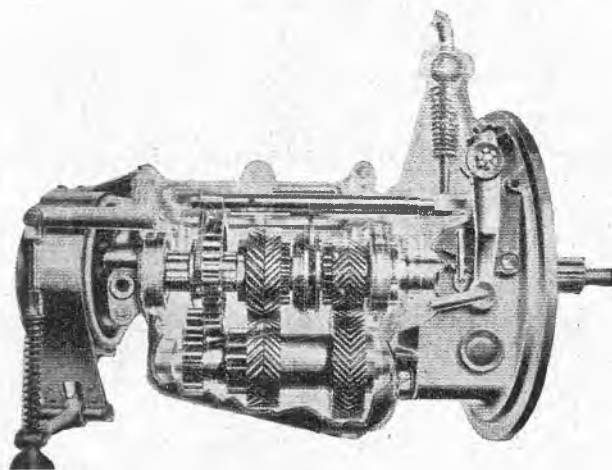
Peugeot autodel on dünamo asetatud mootori peale.

mida seni suurel arvul valmistatud ning mis tarvitajate poolehoidu on leidnud, on jäänud ka tänava muutmata; samuti ka 10/55 HJ kuuesilindriline mudel. Uut kaheksasilindrilist mudelit, mille vabrik juba varemalt välja kuulutas, ei olnud nii Pariisis kui ka Londonis välja pandud.

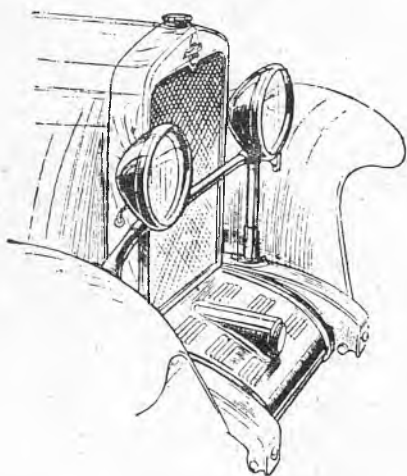
Isotta-Fraschini autode kere jooned kui ka väljaehitus rahuldab ka nõudlikuma maitse. Need ilusad autod on küllalt kallid. Nii maksab 7-istmeline töld-auto Inglismaal £ 2900.—, mis meie rahas ca 52.500 krooni. Pariisi näitusel oli väljapandud Isotta-Fraschini üheks ilusamaks autoks näitusel.

Austin autod on tuntuimad inglise odavamad tüüpi autod ja Austini vabriku toodang on esimesel kohal Inglismaal. Eriti kuulus on Austini väikeauto: 4-tsilindrilise mootoriga, tsilindri läbimõõt — 56 mm, kolvi käik — 76 mm, patarei-süütesead, üheketta sidur, 3-me käiguga käigukast, tigu ülekanne differentsiaalile, vedrud: ees — poolelloptiline põikvedru, taga — ¼ vedrud; kummid: 26 × 3,5", neljaratta pidurid; hind: 4-istmeline töld: £ 140.— Need on üksikud andmed Austin-väikeautost. Kui vastuvõetav see Austin-väikeauto on, seda võib otsustada sellest, et praegu on Ameerikas ehitusel autovabrik, mis seal tulevikus valmistab massiliselt Austin-väikeautosid.

Bentley, tunnustatud inglise kiirautode vabrik, on näitusel esitatud mitme uue tüübiga. 6½-liitriline tüüp on ehitatud ümber ja sel kujul võitis see tänavuse 24-tunnilise La Mans'i võidusõidu. 4½-liitriline 4-tsilindriline tüüp on varustatud Root-kompressoriga, mis peab tegema mootori painduvamaks. Selles mõttes tundub see vananenud tüübina, kuid seegipärast kiirauto, millega saavutati Brooklandi 500-miilisel võidusõidul esimene auhind, keskmise kiiruse juures 107,32 miili tunnis.



Reo „Master“ tüüpi sõiduautode kahe otseühendusega käigukast.

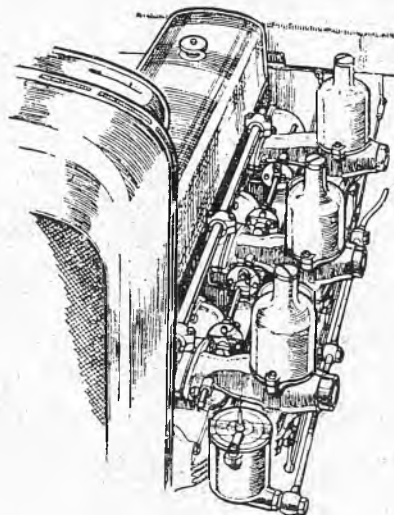


Chevrolet 1930. a. mudelitel on muudetud jahutaja.

Delage vabrik oli Pariisis kui ka Londonis esitatud hiljuti väljalastud 8-tsilindrilise mudeliga. Delage-autod on heas kuulsuses, kuid sealjuures küllalt kallid.

Nii võiks lugeda terve rea prantsuse autosid, mis näitusel esitatud, kuid need kõik on väikevabrikud, milledest välismaa on vaevalt huvitatud, millede nimed isegi laiematele hulkadele tundmatud ja mis ainult asjaarmastajale võivad pakkuda huvi.

Itaalia tööstus oli esitatud nii Pariisis kui ka Londonis. Ilusad ja meeldivad kerejooned iseloomustavad itaalia autosid. Itaalia autotoodangust, mis möödunud aastal ulatus 55.000 auto peale, valmistas Fiat üksi ca 35.000. Fiat ei ole ainult kõige suurem, vaid ka ainuke itaalia autovabrik, kus valmistatakse suuremate seeriaste viisi autosid. 9 HJ neljasilindriline mudel,



Alvis sport-mudelid on varustatud kolme gaasistajaga.

Morris-autod on Inglismaal laialt tarvitusel. *Morris* loetakse inglise *Ford*'iks. 10 aasta eest võis *Morris* vabrikut nimetada väikeseks töökojaks. Praegu valmistab *Morris* 8000 autot kuus. Selle edu saladus peitub peamiselt ameerika tööviiside omamises ja kasutamises. *Morris*e vabrikud on suurenenud peamiselt teiste autovabrikute ülesostmise ja ümberkorraldamise tagajärjel. Peavabrik on ostetud prantsuse *Hotchkiss*'i käest, üks teine vabrik *Virckers*'ilt. Eriti tuntud on *Morris*-väikeautod: 4-tsilindrilise mootoriga, tsilindri läbimõõt — 57 mm, kolvikäik — 83 mm, kummid: 27 × 4". Neljaistmelise tõldauto hind: £ 140.

Rolls-Royce on pannud välja uue kuuetsilindrilise mudeli, *Phantom II*, 7,7-liitrilise tsilindrite mahuga. 5-istmeline tõldauto hind: £ 2.935.- (Ekr. 53.200.-). Pealiskere valmistatud tuntud *Derby* firma poolt. Ka ehituses on viidud tunduvalt muudatusi läbi: raam on madalamale viidud, käigukast on mootoriga ühendatud; 1/4-elliptiliste vedrude asemel on võetud 1/2-elliptilised; shassi määrimiseks on võetud tarvitusele keskmäärde viis.

Peale prantsuse ja inglise autode on näitusel rohkesti esitatud ameerika autotööstus. Ka siin on uusi tüüpe õige vähe. Ainult üksikasjades on viidud mõned vähemad muudatused läbi, kuna palju tüüpe seevastu ka tulevaks aastaks jäävad muudatusteta.

General Motors on esitanud oma *Marquette*'i, mis peab täiendama *Buick*'i. Uuel *Buick*'il on väljanägemise muutmiseks muudetud jahutaja vormi, ja see varustatud reguleeritava kattega.

Oldsmobile-Viking paudus nii Pariisi kui ka Londoni näitusel. Ka *Chrysler* on võtnud oma mudelite juures täiendusi ette. Nii on mudelid 67 ja 77 varustatud neljakäigulise käigukastiga. Mudel 75 jääb ära, kuna selle asemel valmistatakse mudel 77. Gaasistaja on viidud allapoole ja bensiini juureandmine sünnib pumba abil. Ka kere vormi on muudetud.

Essex'i juures on väliselt tunduvalt muudatusi võetud ette. Jahutaja on nüüd väga sarnane *Hudson*'i

omale; tsilindrite läbimõõtu on suurendatud; bensiini juureandmine sünnib pumbaga. Tähelepanav on veel omapärane mootori õli seisu kontrollimise nööri abil.

Graham-Paige juures on muudatused vähemad ja peamiselt kere ehituses. Kõik mudelid on varustatud *Lockheed* hüdrauliliste piduritega ja hüdrauliliste amortisaatoritega. Kaheksasilindrilised on varustatud *Bijur* süsteemi shassi keskmäärdega.

Uued *La Salle*-autod on varustatud uue käigukastiga, mis hõlbustab käigu vahetust, mootori võimet on natuke suurendatud ja kõik tüübid on varustatud mitteküllunevate klaasidega.

Reo-sõiduautode juures on võetud tarvitusele erilist, õige kõvast kergemetallist kolvid, mille paisumise koefitsient on õige väike. Suuremal tüübil on neljakäiguline käigukast, millel on kaks otseühendust. Mootori surve vahetuse on viidud 5,50 peale, mis võimaldab kasulikkust töötamist.

Willys-Overland uued tüübid on pikema telgede vahetega, kere vormi on muudetud; laternate lülitajad on viidud tüüriratta peale. 70 A tüübi valmistamine on lõpetatud ja selle asemel on tüüp 70 B.

Auburn 6- ja 8-tsilindrilised autod on suure tähelepanu osaliseks saanud oma tsentraalmäärimise seadise, ilusa, pika ja ruumika karosseriiga ning õlipiduritega, mis pori ja muda vastu kaitstud kapslite läbi. *Auburn*-autode valmistamine on tõusnud 1929. a. ligi 120% võrreldes 1928. a. Nii „*Duesenberg*“ kui ka uus edevõrreastega „*Cord*“ on *Auburn Automobile Co* suursaadus, mis autotööstuse maailmas äratavad suurt tähelepanu.

Lõpuks võiks veel nimetada erilise tähelepanu osaliseks saanud 270 HJ kaheksasilindrilise mootoriga varustatud *Duesenberg*'i, mis kujutab täielist sportautot, ilusate kere joontega ja suure kiiruse arendamise võimega. Londoni näitusel oli see kallimaks autoks, mille hind £ 3460.— (Ekr. 63.000.—).

Londoni Olümpianäitus.

Tsiv.-ins. Joachim Fischer.

Kui minna läbi Londoni olümpianäituse hoone, siis pealiskaudsel vaatlemisel tekib arvamine, et areng, vähemalt auto välises vormis, sammub tagasi. Minnakse asjalikult vormist jälle kaugele, toodetakse moodsaid kaunistusi, tarvitatakse liig palju värve, kroosi, mis sobiksid paremini lakeeritult, ja tuakse karosseriisse jooni, mis segavad rahulikku vormi ja selgeid piirjooni.

Ei olegi palju aega tagasi, kui *Rolls-Royce*'i peeti mitte ainult Inglismaal, vaid terves maailmas üheks suursugusemaks autoks. Temast teame, et tema muretsemine on seotud mitmesuguste vormalustega, näit. peab ostja Inglismaal kirjutama alla lepingule, et ta autot ialgi edasi ei müü ja alatasa peab kaks autojuhti. Iseäranis *Mercedes-Benz* sobib rahvusvahelisele maitsele, ja mitte ainult Londonis, vaid ka Pariisis meeldisid uued mudelid, nii 2,6 ltr. tüüp „*Stuttgart*“, suurem 6-tsil. „*Mannheim*“, 8-tsil. „*Nürburg*“ ja kõigepealt *S.S.-kompressoriga* sportauto. Tuletame meele veel uut *Duesenbergi*, milline oli käesoleva aasta näituse kalleimaks autoks. Nii siis ei seisa *Rolls-Royce* ka ses suhtes enam esimesel kohal.

Huvitavamaid uusi konstruktsioone ei tule ainult vanade tuntud vabrikute juures otsida, kes ju kahjuks

on ikka enam-vähem konservatiivsed, vaid senini olid need enamasti väiksemad ja keskmised vabrikud, kel julgust oli raha panna põhjalikkusesse uuendustesse.

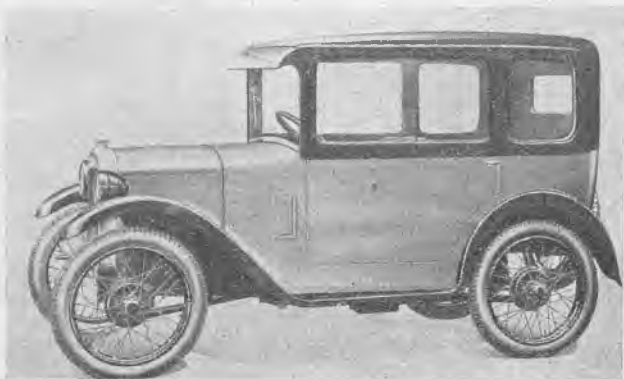


Mercedes-Benz kompressoriga sportauto Londoni näitusel.

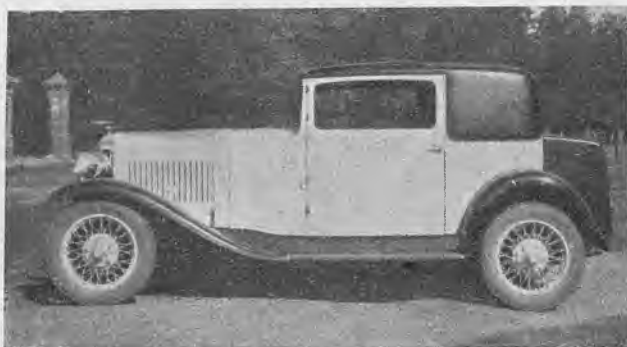
Nii on saksa Hanomag inglise *Trojan*'is uuesti ellu ärganud. Väliselt ei saa teda eraldada normaalsest autost, sest arvati, et müügivõimalusi on rohkem, kui talle antakse harilik vorm. Tõeliselt asub neljatsilindriline kahetaktiline mootori-plokk kohvrissarnases ruumis tagumise telje taga, mis keti abil pannakse käima.

Teistest huvitavatest uuendustest nimetame *Steyr*'i oma uue kaheksasilindrilise „*Austria*“ tüübiga.

Leidub ainult mõni konstruktor ja kõigepealt vähe rahamehi, kel on julgust midagi päris uut välja tuua.



Laialt tuntud inglise Austin väikeauto.

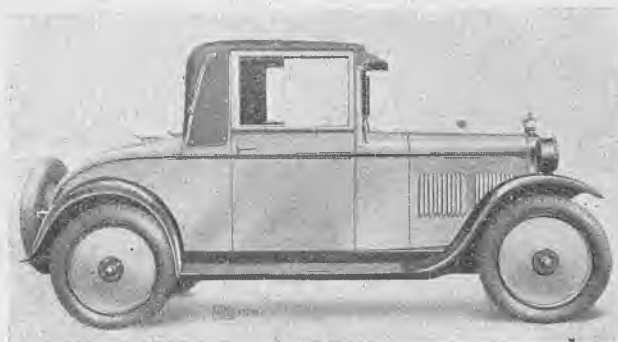


Vauxhall väikeauto.

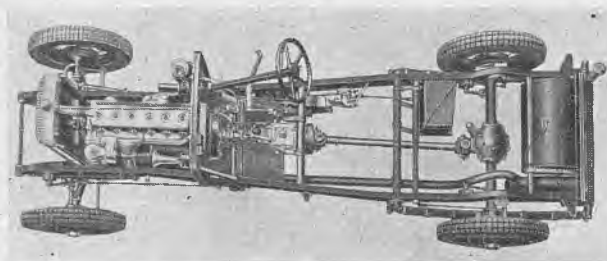
Väike auto võidab Euroopas ikka enam poolehoidu, kuna tema pidamiskulud hea ehituse juures — nagu seda ainult harva leidub — on madalad.

On ju tuntud, et inglane ei pane väga suurt rõhku karosserii puhtale joonele, seepärast ei sega see teda, et suuremal osal inglise autodel katuse sile pind on praktiline, kuid mitte just ilusa ventilaator-otsa läbi rikutud.

On raske öelda, kuidas eurooplased vaatavad uuele limusiinile, mille esimest katusepoolt võib ainult avada. Igatahes ei tõusnud ehituskulud seeria-viisi valmistamisel kõrgemale kui harilikul limusiinil. Katuse sile joon on siin muidugi murtud, kuid loodetakse, et ostja seda väikest viga eksitavaks ei loe.



Hanomag väikeauto, mida Austin'i litsentsi järgi Saksamaal ehitatakse.



Omapärane inglise Daimler shassii, paljude väljapainutustega ja ühendusosadega.

Mootorrataste näitus Pariisis.

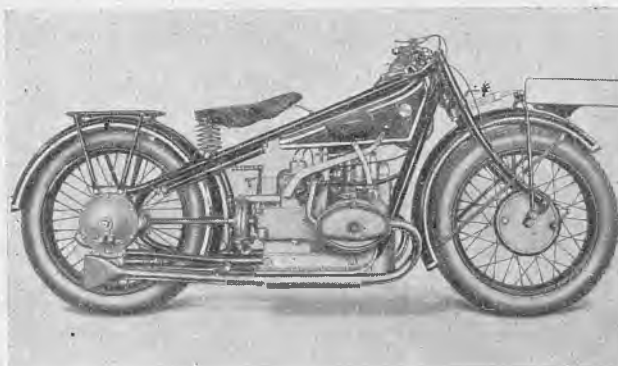
Tsiv.-ins. J. Fischer.

Pärast autonäitust peeti selle aasta oktoobrikuul Pariisis ka mootorrataste näitus. Väljapanekuid oli kaunis palju. Mudelite hinnad olid õige täpselt välja arvatud ja nad olid võrdlemisi odavad. 4.200—4.800 fr. maksis juba suur plokk-mootorratas kardaanveoseadise-ga. Veel rohkem üllatasid publikut väikesed 100 sm mudelid, hinnaga 1.200 fr. Konstruktsioonides ei olnud midagi väljapaistvat, ja võis tähele panna vana ratta kombinatsiooni abimootoriga. Kuigi nüüd juba on kindlaks tehtud, et niisugused mootorrattad on vähe vastupidavad ja head, tasuvad end siiski ära lühimaa sõitudel ja on kättesaadavad rohkem vaesemale kodanikule.

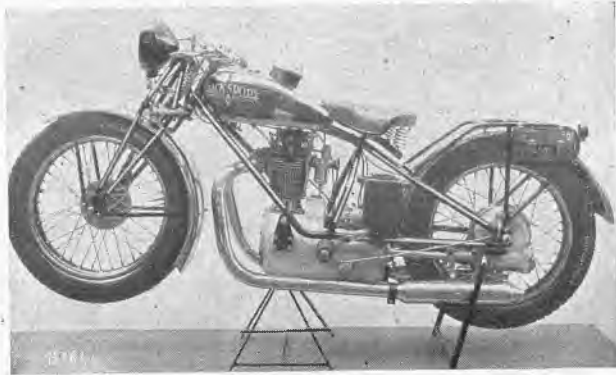
Aga seega ei ole öeldud, et sel näitusel puudusid ka head mootorid. Häid plokk-mootoreid oli küllalt, eriti paistsid silma ilusad *B. M. W.*-mootorid, mis võistlevad inglise omadega. Headest prantsuse mootoritest võiks nimetada *Peugeot*, mille ilus välimus ja hoolikas välja-töötamine leidis poolehoidu.

Kerkis üles teoreetiline küsimus, missugustel mootorratastel on tulevik, kas kett-ülekandega või kardaan-seadise-ga. Inglise eelistavad küll ketti, sest niisu-

guste ülekannete valmistamine on kerge ja parandus-tööd ei ole rasked, aga kardaanseadised, kuigi neid on raskem konstrueerida, sest kõik osad on kinnised ja proovitud, on siiski palju kasulikumad ja vastupidavamad. Kardaanseadise-ga mootorrattaid valmistavad



BMW-mootorratas, omapärase raamiga.



Prantsuse Jack Sport mootorratas tiguülekandega.

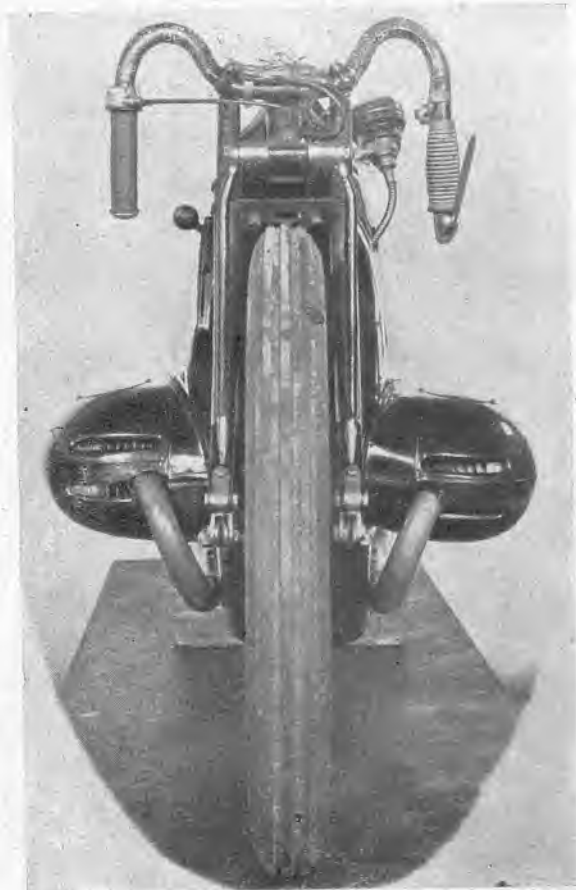
enamasti saksa vabrikud, nagu *Wanderer*, *B. M. W.*, *Windhoff*, *Stock*. Viimasel ajal on ka prantsuse tööstus siirdunud niisuguste konstruktsioonidele. Tuntuimaid vabrikuid on: *Alcyon*, *Amor*, *Dollar*, *Thomann*, *Majestic*, *Helcyet*. Natuke teistviisi on mõlemad teised *Helcyet*- ja *Majestic*-mudelid, oma V-sarnase kahetsilindrilise mootoriga.

Nagu teada, on õõnsatel raamidil palju halbu külgi. Kõigepealt kannatavad nad soojuse mõju all ja on vähe stabiilsed. Profiilterasest raamid olid *Dollar* konstruktsioonidel. Parimaid konstruktsioone on *Majestic*'i oma, mis sarnaneb vastupidavale ja tugevale ameerika mootorrattale *N. E. R. A Car'ile*.

Lõpuks ei tohiks unustada veel kolmerattaga autot, mis viimasel ajal ilmus turule. Mõlemad edeveorattad on juhtivad ja kolmas ratas töötab keti ülekande abil. Niisuguse mootori ehitusviis on õige lihtne, kuigi kooratus on mõnikord liig raske selleks. Prantsusmaal saab niisuguse sõiduki juba 6.000 frangi eest. Tuntud on kaks konstruktsiooni: *Diamond-Morgan*, kus mootor, paigutatud eesküljele, on kergelt kättesaadav ja pole kaitsitud tuule vastu. Parem ja täielikum on *Sandford*'i

konstruktsioon, kus veega jahutatav neljatsilindriline mootoriplokk on paigutatud katte alla.

On kuulda, et ka Tatra vabrikud Tšehhoslovakkias valmistavad nüüd 3-me rattaga autosid.



BMW—võidusõidu mootorratta eestvaade.

Autobuseliinid.

Meil on maal umbes 60 autobuseliini, kus sünnib järjekindlalt reisijate vedu autobustel. Need liinid on kujunenud viimase kuue aasta jooksul, sest tegelikult alustasid autobuseliinid oma tegevust praegusel kujul 1923. a. Algaastatel oli palju juhuslikke liine. Keegi ettevõtja vaatas kaardile ning leidis, et teatavate punktide vahel on olemas maantee, võttis endale liini kontsessiooni. Seetõttu kadusid õige pea paljud liinid, kus puudus kas rahuloldav reisijate liikumine või jälle ettevõtja ei osanud liini küllalt otstarbekohaselt korraldada.

Praegu töötavad liinid on näidanud oma otstarbekohasust, nende järele on olemas tarvidust ning ka majanduslikult töötavad need enam-vähem rahuloldavalt. Ehkki mitte nii hästi kui endistel aastatel, kus majanduslik elu oli hoogsam ja puudus võistlus veoautode ning sõiduautode näol.

Viimastel aastatel on ainult vähehaaval suurenenud autobuseliinide arv. Võrdlemisi väike rahva arv, viletsad põllumajanduslikud aastad ning halvad teed on annud selleks põhjust, et liikumine on üldse vähemaks jäänud kui varemalt. Kuid vilumus ja liinide sissetöötamine pikema aja jooksul on siiski võimaldanud liinipidajale, et liinid arv järjekindlalt on tõusnud.

Senistest kogemustest ja andmetest võib järeldada, et autobuseliinid on majanduslikult tarvilikud, ning

neid tuleb igapidi toetada. Ka riigikogus, kus möödunud kevadel jõuvankrimaksud määrati seadusega kindlaks, alandas riigikogu vabariigi valitsuse poolt ette pandud autobuste maksunormi, tunnistades autobuseliinid rahvamajanduslikult tarvilikkudeks, millede arenemist tuleb toetada.

Arvesse võttes praegust autobuseliinide võrku, peab tunnistama, et see on meil siiski veel hõre. Teiseks, jätavad suur osa meie autobusi veel paljugi soovida. Ehk siin küll iga aastaga on märgata paranemist, sünnib arenemine siiski õige aeglaselt. Kui võrrelda meie autobusi, näiteks, soome omadega, siis võib öelda, et umbes 70% meie autobustest on viletsamad kui üle lahe. Praegu on meil veel küllalt liikumas vanu Ford- ja teisi väikesi autobusi, mis oma ehituse ja korrashoiu poolest õige puudulikud. Paremad autobused on ka liinipidajate eneste huvides, kuna need aitavad tõsta reisijate arvu, muutes autobusesõidu mugavaks. Praegu tuleb paljudel autobuseliinidel sõita väikeses ja puudulikult korrashoitud autobuse karbis, kus sõit ei paku mingit lõbu ja kus ainult hädakorral võetakse sõit ette. Liinide väljaandjad peaksid suurendama oma nõudmisi sel alal, kuna liinid nüüd juba sisse töötatud ja uute ajakohaste autobuste juuremuretsemine ei ole enam seotud riisikoga nagu varemalt, mil paljudel lii-

nidel veel prooviviisil peeti ühendust ja liini töötamise tulemused ei olnud veel kindlad.

Meie oludes on kujunenud kõige otstarbekohasemaks umbes 21—26-istmeline autobus. Ühe sarnase korralliku autobuse hind tuleb umbes kakssada korda kallim kui keskmine sõiduauto ja see võib küllalt võistelda sõiduautoga. Erilistel juhtudel võib võtta säärane autobus ka 30—35 inimest peale, ning ei ole tarvidust tagavara autobuse järele.

Neil juhtudel, kus reisijate arv väike ja säärane autobus osutub liig suureks, paistab otstarbekohane olevat segaautobus — reisijate, kauba- ning postiveoks. Üksikuid katseid nende autobustega on meil juba tehtud. Kuid võib arvata, et seesuguseid autobusi tekib meil tulevikus juure, eriti seal, kus reisijate liikumine hõredam.

Üksikutel juhtudel on annud postivalitsus liinipidajatele postiveo harilikudel tingimustel. Sel viisil on ellu kutsunud mitmed uued autobuseliinid, kus vähese reisijate arvu tõttu ühenduse pidamine end muidu ära ei tasunud. Selleks võiks paljugi veel ära teha. Autobuseliini töötamine on seal kindlustatud, kus postivedu on antud liinipidajale. Sel viisil talitades oleks meil võimalus arendada märksa tihedam autobuseliinide võrk kui praegu, ilma et see oleks seotud erikuludega. Ka seal, kus hobuseposti-jaamad veavad posti, sünnib posti vedu tasu eest. Hobuseposti-jaamade tarvitamise aeg on meil möödas. Neid kasutavad peamiselt ainult üksikud ametnikud oma ametisõitudeks. Harilik kodanik ei tarvita neid peaaegu sugugi ja tihti hobuste saamine sealt osutub raskeks, kuna postijaamad ei ole sugugi huvitatud reisijate veost.

Välismaail, Soomes, Rootsis, Norras, Saksamaal jne., on postivalitsused ise pannud käima autobuseliinid sel viisil, et posti viiakse autobustel, luues seega ka

kiire reisijate ühenduse vähem rahvarikaste kohtade vahel.

Üks korralik sega-autobus võiks olla umbes 12 istekohaga, kuna tagumises osas oleks postiruum, mida tarbekorral võiks kasutada ka kaubaveoks. See oleks sellest, kas postihulk on väike või suur. Säärane autobuse tüüp on meil alles välja kujunemas, kuid võib arvata, et see juba kõige lähemas tulevikus levib, kuna ka teedeministerium pooldab sarnast ühendusabi- nõu.

Autobuse liikumise peatakestuseks on meie halvad maanteed ja talvine lumi. Seetõttu on liikumine sügisel ja kevadel, mil teed porised, väga raske ja sealjuures õige kulukas. Talvel on mitu kuud seisakut. See teeb ühendusepidamise kulukaks. Autobuseliin, mis aasta läbi liigub, töötab märksa paremini kui see, mis ainult suvekuudel liigub. Pikem töötamise aeg võimaldaks ka sõiduhindade alandamist.

Teede kordaseadmine on meil täies hoos käimas ja võib loota, et mõne aastaga meie teed märksa paranevad.

Palju raskem on lume kõrvaldamine teedelt talvel. Senised vähemaulatusliised katsed ei ole annud täitsa rahuldavaid tulemusi. Kui kasutada välismaade: Soome, Rootsi, Norra, Saksa, Helveetsia ja Ameerika kogemusi, siis võib öelda, et selleks on otstarbekohasem osutunud tugevajõulised veoautod ja eriti raskemad lindiveoga traktorid. Harilik raskeveoauto võib hoida ainult lahti roogitud teed sõiduks lahti, kuid suuremate tuiskude puhul ja kinnivajunud lumega on see liig nõrk ja ei anna rahuldavaid tulemusi. Samuti on liig nõrk harilik traktor.

Pikemaid kirjeldusi välismaade kogemustest ses asjas on meie ajakirjas varemalt ilmunud.

Baby-Martin.

„Baby Austin“ — kõige väiksem inglise autodest — tahtvat leida Ameerikas turgu, nii nagu Ford ja teised ameerika vabrikandid soetavad turgu oma autodele Euroopas. Nüüd ennustatakse Ameerikas veel väiksema autokese ilmumist. See väike ameeriklane ristitakse „Baby Martiniks“ tema ehitaja Mr. Martini järgi. Auto — liliputt ei ole suurem kui lapsevanker, tema rataste vahe on vaevalt pool kõige väiksematest ameerika autodest; ta pääseb kõige kitsamatest kohtadest läbi, kus muidu ükski auto ei saa sõita. Kui uskuda tema ehitaja James Martini tõendus, siis ei tarvita Baby-auto rohkem bensiini kui laps piima. 4—5 liitri bensiiniga võib sõita kuni 80 km.

Iseäranis huvitav on ostjatele see asjaolu, et garaaži antakse tagavaraosana kaasa. Baby-auto saadetakse postpakina veekindlas, uksega varustatud pakk-kastis, mida võib tarvitada sama hästi garaažina. Auto ühes garaažiga võib omandada 200 dollari eest (750 kr.). Muidugi on see arvatud tollita ja prahira-hata!

Nelja- või viiepealine perekond võib sel viisil end mugavalt mahutada kahte Baby-Martini ja sõita igalepoole, kuhu aga meeldib. Juhtub maanteel mõni õnnetus, ei tarvita keegi abilist, sest igaühel on võimalik tõsta Baby-auto ratast, kui on vaja vahetada kummi.

Veel mõned üksikasjad väikese Martini kohta: Ta ei ole ainult kõige väiksem euroopa masinast, vaid omab üldse erikoha autode seas. Tema ehitaja tõen-

dab, et siin pole tegemist viimase võimaluseni vähendatud suurte autode teisikuga, vaid on käidud hoopis uusi teeradu, et välja töötada seda produkti.

Baby Martin koosneb kerest, sissepandud mootorist ja neljast rattast. Shassii ja raamid puuduvad. Rattad on, rippumatult üksteisest, karosserii külge monteeritud; puuduvad ka teljed, samuti vedrud. Rattad on lennukitehnikalt laenatud süsteemi järgi kummi külge pandud. Seetõttu võib iga ratas sõita üle



„Baby-Martin“ väikeauto. Proovimudel, müügil neid veel ei ole.

künklike maa, ilma et see mõju avaldaks kolmele teisele rattale. Tõukeid, mis mõjuvad halval teel ratastele, ei jõua karrosseriini.

Universaallikmed hoolitsevad rataste juhtimise eest. Ratta asetuse omapärane viis omab selle paremuse, et halbadel teedel sel kombel kõige paremini tasakaalustatakse seisand. Ühel sõnumisaatjal oli võimalus sõita Baby Martinis iseäranis künklistel teedel. Sel katseteekonnal oli kiirus 50 miili tunnis (80 km). Üksikud rattad andsid ebatasasustele järgi, kuid seesistujad ei tunnud tõukeid. Terve sõidu ajal kõige halvematel teedel ja ka põldudel ei tuntud autos ühtki pörutust.

Raami ärajätmise korral hoitakse kokku niihästi materjali kui ka ruumi. Karrosserii põhi täidab ka auto põhja aset. Nii hoitakse ruumi kokku, ilma et sealjuures piiratakse seesistujate mugavusi. Coupé-mudel lasti välja 60-tollilise rataste vahega (umb. 1,5

m). Siin juures tekib võrdlus Ford A-mudeliga 103,5-tollilise (2,58 m) rataste vahega, mis senini oli kõige väiksem ameerika autotüüp. Olgugi et Baby Martin rataste vahe on ainult pisut üle poole Ford A rataste vahest, leidub Martin-coupés siiski ruumi kahele täiskasvanud inimesele; kuid seal võib aset leida ka kolm inimest.

Auto on varustatud õhujahutusega, 4-tsil. mootoriga; tal on, nagu seda oleme harjunud nägema teiste autode juures, elektri-käivitaja, kiirusemõõtja, ampermeeter jne. Ta kaalub ainult 600 naela (15 puuda). Keskmise tugevusega mees võib tõsta selle otsapidi üles. Mr. Martin tahab, nagu juba tähendatud, Baby-auto saata veekindlas kastis, mis varustatud lukuga; sel viisil võib igalepoole üles seada garaažina, kus aga omanikul meeldib. Esimene auto maailmas, mis saadetakse „ühes garaažiga“.

Rahvusvaheline pikamaasõidu võistlus.

IX. MONTE-CARLO AUTOMOBIL-RALLYE.

Art. 1. *Rahvusvaheline Monaco spordiklubi* korraldab koos Monaco autoklubiga, Euroopa autoklubiga, kes on lepingus A. J. A. C. R. ja ajakirjadega „L'Auto“ ja „Le Journal“, rahvusvahelise pikamaasõidu võistluse — „Monte-Carlo Auto Rallye“. See autode võidusõit korraldatakse 1930. a. jaanuaris.

Start.

Art. 2. Võistlusest osavõtjad võivad valida oma ärasõidukohaks iga linna, mis on tähendatud Rallye poolt väljaantud kaardil. Nad ise võivad määrata ärasõidu päeva ja tunni kontrolli avamise ja lõppemise vahel keskmise tunnikiruse järgi, mida mõtleavad saavutada (*maksimaalne kiirus on 40 km tunnis, minimaalne 35 km tunnis, ühes peatustega*), sarnasel viisil, et nad jõuaksid hiljemalt 29. jaan. kella 10 ja 16 vahel Monte-Carlose.

Art. 5. *Nüüpea kui start on järgnenud, ei ole võimalik anda ühtki tõendust kõrgemast võimust juhtumisele.*

Teekond.

Art. 6. Osavõtjad peavad jõudma Monte-Carlose Rallye kaardil märgitud routel ja noolega näidatud sihis. *Läbisõidetud maa pikkus* arvestatakse kaardil märgitud väljaarvamistega.

Neil on aga täieline vabadus teede valikus, millel tahavad sõita ühest kontrollist teise.

Vaatamata merede või veekogude takistusele, peavad autod liikuma oma abinõudega. Ainult mööduv vedamine auto vabastamiseks ei too järelduseks võistlusest väljalangemist.

Kontroll.

Art. 7. Osavõtjad peavad teatama oma läbisõidust mitmesugustest, Rallye kaardil märgitud linnadest, mis asuvad nende teekonnal, kohalikele autoklubidele. Kui nad enne määratud aega kohal on, siis pole nad karistust teeninud, kuid nad peavad ootama kontrolli avamist ja laskma oma raamatu viseerida, kuna teised, kes kohale jõuavad pärast kontrolli aja möödumist, võistlusest välja langevad.

Keskmine kiirus.

Art. 9. Üldine keskmine kiirus arvestatakse ärasõidu silmapilgu ja päralejõudmise aja vahel, ilma et peatusi teel või läbisõidu aega kontrollpunktides ar-

vesse võetaks, ainult tähendatakse tõenduste korral, mille abil kindlaks tehakse, et läbisõidud tõesti antud ajal sündisid. Et ära hoida katseid kiirusrekordi saavutamiseks, ei tohi suurim arv kiirusel lubatud punktidest mitte üle 200 ulatuda, s. t. maksimaalne kiirus on 40 km tunnis, ja kui keskm. kiirus on enam kui 43 km, langeb osavõtja Rallye'ist välja. 40 ja 43 km vahel kõikum kesk. kiirus on lubatud.

Piirid ja ülesõidukohad.

Art. 11. Et piiridest ülesõidul ja meredest ning veekogudest ülesaamisest kaotatud aega tagasi võita, on lubatud peatuste neutraliseerimine, mis arvatakse maha sõiduks kulutatud üldajast.



Plombeerimine.

Art. 13. Võistlustest osavõtvatel autodel peab terve sõidu kestel olema kolm kontrolli plommi ja nimelt: üks shassiil, teine mootoril ja kolmas tagumisel küljel.

Need plommid kinnitatakse ärasõidu linna auto-klubide poolt.

Külgepandavad tahvlid.

Art. 15. Autodel peab tingimata olema terve sõidu kestel kaks tahvlit, üks ees ning teine taga. Need tahvlid (suurus peab olema vähemalt 44 sm × 15 sm) peavad olema valged ja kiri punaste tähtedega *Rallye Automobile Monte-Carlo*, samuti võistlusest osavõtja number.



Neid saadetakse võistlusest osavõtjatele korraldava komitee poolt ühes vastuvõtu kirjaga ja nende sõiduraamatuga kätte. Kui need külgepandavad tahvlid ei jõua õigel ajal kohale, peavad võistlusest osavõtjad selle ülalnäidatud mudeli järgi valmistada laskma.

TEEKONNAD (ainult mõned).

Ärasõidu-punkt.	Kaugus.	Peatuste neutr.	Avamine.	Sulgemine.	Kontrolli kestvus.
Athen ... 3.756 km	12 t.	24—16 h 41.	25—6 h 06		
Jassy ... 3.518 „	3 t.	25—8 h 29.	25—21 h 03		
Königsberg ... 2.644 „	3.30'	26—8 h 57.	26—18 h 24		
Konstantinoopel 3.432 „	12 t.	25—1 h 56.	25—14 h 12		
Riia . . . 3.034 km	5.30'	25—19 h 48	26—6 h 39		
Tallinn . . 3.474 „	7 t.	25—5 h 44.	25—18 h 09		

TEATED KAROSSERIIST JA SISSESEADEST.

Art 16. Kõik *Rallye*'st osavõtjad autod peavad vastama järgmistele nõuetele:

Karosserii: esimesed ja tagumised istmed peavad vastama järgmistele tingimustele:

- Iga istme laius 40 sm (terve istme sügavuses)
- Ruumi jalgadele 30 sm (igal kohal) põigiti mõõdetud.

Väljalasketoru: gaasi väljalask peab sünnitama tasast ja sumbutatud podinat, kus mitte iga tsilindri plahvatus ei kosta teravalt välja.

Tagavararatta d.

Üks või mitu kummidega varustatud tagavararattast peab olema väljaspool auto küljes.

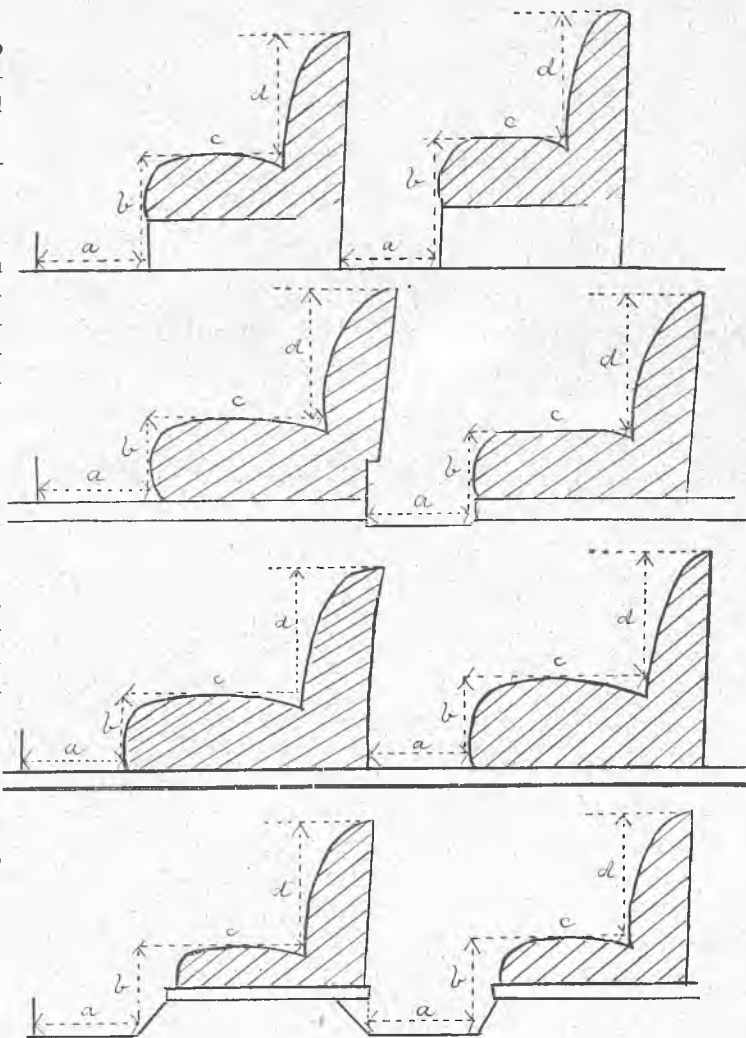
Valgustus.

Korralik valgustus vastavalt eeskirjadele.

Art. 17. Kõik eelpoolnimetatud omadused vaadatakse üle kohalesaabumisel. Iga iste, mis ei vasta tarvikule mõõdule, on põhjuseks punktide mahatõmbamisele, mis antud seesistujatele.

Edasi määratakse veel järgmised karistused:

- Viga valgustuses 2 punkti.
- Isetegutseva klaasi kuivataja viga 2 „
- Vigastatud mudalauad või kui need mõne kokkupõrke tagajärjel ei vasta ettekirjutatud nõuetele . . 1 „ (üks punkt tiiva pealt)
- Väljalaske torustiku viga 2 „



Signaalaparaat (käsi- või elektri-) ei tööta 2 „

Selle vastu on arusaadav, et mõne osa, näit. porilauad, kate (lahtisel autol), puudumise tagajärjel võib võistleja välja langeda, kelle auto ei vasta eeskirjadele.

Art. 18. Terve võistluse kestes (*Rallye*, korrapärasuse võistlus, Monte des Mules võidusõit) ei tohi osavõtjad auto osade juures mingisuguseid muudatusi võtta ette, olgu see sõidu omaduste parandamiseks või osade vahetamiseks.

- a) Juhi kohaks mõõdetakse tagumise pedaali loodis asendist, seesistujatele mõõdetakse 20 sm kõrgusel kahe äärmise punkti vahel pöranda põiki esimeses tagumises osas (joon. lhk. 19).
- b) Loodjoones mõõdetud, kusjuures padjal istuv isik on vähemalt 60 kg raske.
- c) Põiki mõõdetud, ühes joostes shassi pikuti teljega ja iga istme keskkohas.
- d) Loodjoones mõõdetud.

Karosserii peab olema valmistatud nii, et $a + b + c = 1$ m 10 miinimum tingimusega, et peetakse kinni järgmistest minimaal-mõõdudest:

- a = 30 sm
- b = 20 sm
- c = 40 sm
- d = 40 sm

Näited:

- a = 40; b = 20; c = 50;
- a = 30; b = 40; c = 40;

Porilauad. Auto porilauad peavad olema täpselt ülalpool rattaid ja peavad neid täiesti katma, kuna nad ümbritsevad vähemalt kolmandiku nende ümbermõõdust; nad ei tohi ühtki mõlki näidata.

Autode porilaua laius, mille tsilindri maht on alla 1.100 cb mc, peab vähemalt 15 sm olema ja autodel üle 1.100 cmc tsilindri mahuga vähemalt 20 sm.

Juhul, kui porilauad on täiesti või osaliselt kaetud karosserii osade läbi, peavad karosserii porilauad või karosserii üksi vastama ülalloeletud kaitsetingimustele.

Kate. Kõigil lahtistel autodel peab olema kate, mis tagant peab täiesti kaetud olema.

Tagumise katte all tuleb mõista:

- 1) tagumine täide,
- 2) mõlemad küljetäited.

Küljetäite ülesandeks on kaitsta mõlemaid seesistujaid kaheistmelises autos. Neljakohalises autos on küljetäited kaitseks taga istujatele. Kõige madalam kõrgus katte jaoks on kõikidel autodel määratud 0 m 80 üle tagumise padja, millel ei istu ühtki isikut ega üldse ei ole mingit raskust.

Sõiduajal võib kate olla üles tõmmatud või kokku pandud.

Käivitajaseadis peab olema isetegutsev ja korras.

Sõidukid peavad olema varustatud määrustele vastava signaaliga ja väikese peegli ees.

Võistlusest osavõtjad.

Art. 20. Iga juht või kaasavõetud isik peab kaaluma vähemalt 60 kg. Kui kaal pole õige, võib iga isiku jaoks võtta kaasa 10-kiloline, ärasõidul tembeldatud ballast, mis sõidu ajaks autosse peab jääma.

Kõnealolev ballast ei tohi koosneda pakkidest ega tööriistadest.

Vale kaal toob enda järeltuleks seesistujatele antud punktide vähendamise ja nimelt võrdudes kindlaks tehtud vahele.

N ä i d e: Isik, kes kaalub 40 kilo, võib kaalu vahet osaliselt kompenseerida 10-kilolise ballasti läbi. Mittekompenseeritud vale kaal on siis 10 kilo, s. t. 10/600. Kui seesistujatele antud punktide arv on 10, arvestatakse mahaarvamise järgmiselt:

$$\frac{10 = 10}{60} = 1,666, \text{ nii siis}$$

$$10 - 1,666 = 8,344 \text{ punkti.}$$

Kaasajate arv on kindlaks määratud art. 25.

Art. 21. Autos istujad (juht kaasa arvatud) peavad terve tee kaasa sõitma ja ei tohi teel vahetuda. Sel põhjusel kantakse nende ees- ja liignimed ärasõidul sõiduraamatusse ja nende allkirja selles raamatus nõutakse igas kontrollpunktis, ärasõidul, läbisõidul ja päralejõudmisel. Peale selle peavad nad näitama igas kontrollpunktis oma pabereid, mis on varustatud nende ülesvõtetega ja allkirjadega.

Art. 22. Osavõtusoove võetakse vastu 1. nov. kuni 31. detsembrini 1929. a. International Sporting Club Monacos ja ajakirja „L'Auto“ büroos, 10 rue du Faubourg — Montmartre, Paris. Postitempliga varustatud kirjamark on tõenduseks postiga saadetud osavõtusoo-vile. Osavõtumaks on 200 franki autolt.

Neid makse ei saa ühelgi põhjusel tagasi ja jäävad I. S. C. kätte, välja arvatud juhud, kus osa võtta soovija lükatakse tagasi.

Art. 23. Osavõtusoovi maksvuseks on tarvilik, et see oleks välja antud juuresoleval lehel ja saadetud maksude arvest.

See leht sisaldab järgmisi teateid:

1. Võistlusest osavõtja nimi.

2. Lähtekoht.

3. Auto number, shassii ja mootori number.

4. Shassii mark ja mootori iseärased tunnused: tsilindri läbimõõt ja kolvikäik, tsilindrite arv, tsilindrimaht, h. j. ja raskus.

5. Karosserii tüüp ja värv.

6. Istekohtade arv ja, kui võimalik, kaasasõitjate arv, (see viimane punkt ei ole sunduslik ja võib ärasõidu juures muuta).

Klassifikatsioon.

Art. 25. Klassifikatsioon sünnib järgmiste koefitsientide järgi:

A. Sõidetud kaugus.

Igale võistlusest osavõtjale kirjutatakse distantsi teguri eest 45 punkti juure, millele veel punkte juure lisatakse, mis arvestatakse 0,15 alusel iga kilomeetri eest enam kui 1.000 km sõidetud teosale. Kui üldine kaugus on alla 1.000 km, võetakse vahe, ikka tugesed alusele 0,15, kilomeetri eest, põhiarvust 45 maha.

B. Keskmise kiirus.

5 punkti iga kilomeetri eest, mis on sõidetud 40 km tunnis (maksimum 200 punkti).

C. Kaasasõitjad.

Igale seesistujale, kaasa arvatud juht, määratud punktide arv on järgmiselt kindlaks tehtud:

Auto, mille tsil. maht on alla 1.500 cb. cm: 10 punkti (maksimum 3 seesistujat, s. t. 30 punkti).

Auto, mille tsil. maht on 1.500 kuni 3.000 cb. cm: 7,5 punkti (maksimum 4 seesistujat, s. t. 30 p.).

Auto, mille tsil. maht on üle 3.000 cb. cm: 6 punkti (maksimum 5 seesistujat, s. t. 30 punkti).

Art. 26. Et ära hoida ühesugust punktide arvu kahe võistleja vahel, loetakse otsustavaks mitmesuguste saavutuste juures saadud murdarvud.

Esimene on see, kelle üldpunktide arv on kõige suurem.

Klassifikatsioonisedelid lüüakse üles võistlusele järgnevatel ennelõunatundidel komitee alalises asukohas, ja iga võistlusest osavõtja poolt saavutatud punktide arvestust võib lõplikuks lugeda alles pärast lõunat.

Auhinnad.

Art. 27. Auhiinad on määratud järgmiselt:

1. auhind: Coupe des „International Sporting Club“	ja rahaline auhind	40.000 fr. väärtuses
2. auhind: hõbeplakett ja auhind	18.000 „ „	
3. „ „ „ „	12.000 „ „	
4. „ „ „ „	8.000 „ „	
5. „ „ „ „	6.000 „ „	
6. „ „ „ „	5.000 „ „	
7. „ „ „ „	4.000 „ „	
8. „ „ „ „	3.000 „ „	
9. „ „ „ „	2.000 „ „	
10. „ „ „ „	1.000 „ „	
11. „ „ „ „	500 „ „	
12. „ „ „ „	500 „ „	

K o k k u: 100.000 fr. väärtuses.

Peale selle antakse igale klassifitseeritud osavõtjale pronks-mälestusmärk.

Päralejõudmine.

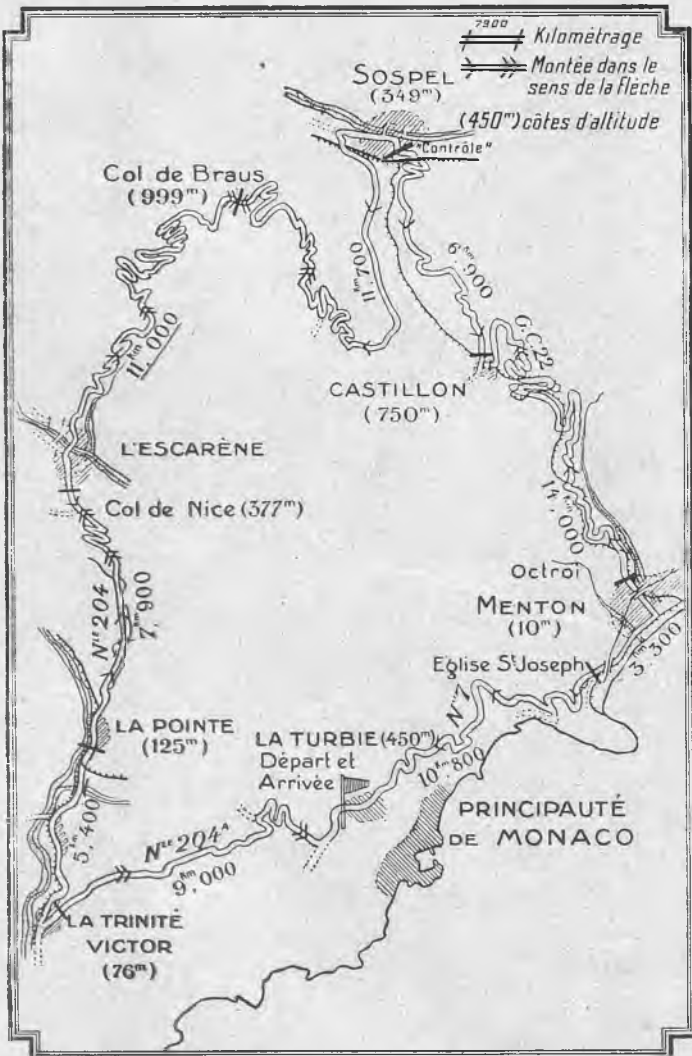
Art. 28. Päralejõudmise kontroll avatakse 29. jaan. kell 10 ja suletakse samal päeval kell 16 (Eiffel-torni aeg), selle aja möödumisel ei saa enam kontrollida ühtki päralejõudmist, ükskõik mil põhjusel ka hiline mine on sündinud. Autod antakse päralejõudmisel komisaride järelevalvatuks.



„Le journal“ poolt annetatud rändauhind.

Ühtlusvõistlus.

Art. 29. Päralejõudmise päeval Monte-Carlosse, s. t. 30. jaan. on võistlusest osavõtjad kohustatud sama arvu kaasasõitjatega, kes istusid autos terve Rallye ajal, kaasa tegema ühtlusvõistluse Col de Braus' teel, mida kaks korda peab läbi sõitma (160 km) kõikidele autodele kindlaksmääratud keskmise tunni kiirusega 32 km tunnis.



Korrapärasuse võidusõidu kaart.

Teekonnad. Osaline Üldine
1. ja 3. sektor. kaugus. kaugus.

Ärasõit La Turbie, Place Theodore-de-Banville	0	
Umbes 500 meetrit ärasõidukohast tuleb pöörata paremale	9	
x La Tripité—Victor	9	
Pööratagu paremale ja jälgitagu tänavraudtee roopaid kuni Drap'ini.		
x La Pointe	5,400	14,400
Külasse sissesõidul roobastest ära pöörda ja paremale keerata.		
x L'Escarène	7,900	22,300
Col de Braus	11	33,300
Sospel	1,700	45,000
(Sospeli kontrollpunkt asub külasse sissesõidul niveaust üleviimise ees).		

2. ja 4. sektor.

Sospel	0	
Castillon (läbi tunneli sõita)	6,900	
Sissesõit Mentoni (linna tollimaja)	14	20,900
Vallée du Caréi, avenue de Verdun, paremale keerata ja jälgida avenue Carnot tänavroopaid, avenue de la Madone, linna tollimaja. Läbisõit läbi Menton-Caroles.		
Sankt-Josephi kiriku juures	3,300	24,200
Roobastest ära pöörata ja paremale sisse sõita. Umb. 2 km tõusu järele maha jätta tänav Monte-Carlo poole ja pöörata paremat kätt „Grand Corniche“ tänavale, mis kuni La Turbie'ni üles läheb	10,800	35,000
x kauguse arvestused on tehtud külade sissesõidust kuni järgmise sissesõiduni. Osavõtjad peavad küladest läbisõidul kaotatud aja tagasi võitma, sõites väljaspool suurema kiirusega.		

Näpunäitena anname teada alljärgnevas iga linna läbisõidutee või iga küla tee pikkuse, samuti linna korralduste põhjal lubatud kõrgeima kiiruse:

La Trinité—Victor, 800 m peal, 12 km tunnis, — Drap, 1.000 m peal, 12 km — La Pointe, 500 m peal, aeglasemaks jääda. — L'Escarène, 800 m peal, 10 km — Touet de l'Escarène 200 m peal, 12 km. — Sospel, 700 m peal, 25 km. — Castillon, 200 m peal, aeglustada. Monti, 200 m peal, aeglasemaks jääda. Menton, 3 km 300 m peal, 12 km.

Need teosed jaotatakse kahte sektori, nii et võistluse ajal on võimaldatud neljakordne keskmise kiiruse järelevaatamine.

Igal sektoril kindlakstehtud kiiruse kõikumised on põhjuseks koefitsiendi D ülesvõtmiseks, nagu art. 25. seletatud.

Ühtlusvõistluse start algab La Turbie'es kell 9 e. l. võistlusest osavõtjate numbrite järjekorras.

Art. 30. Osavõtjatele teatatakse, et on keelatud kontrollpunkte silmates peatuda või autokiirust äärmuseni vähendada.

Selle eest võivad olla üles seatud sala-kontrollid kaks km enne määratud kontrolli.

Kui sel sõidul keskm. tunni kiirus on alla 20 km, võetakse punktide arvust pool maha, mis sama sektori eest oleks antud. Kui keskmine kiirus on alla 15 km tunnis, tõmmatakse punktide arv täiesti maha.



Kogunemine Monte-Carlo kasiino ees.

Art. 31. Iga hilinemine, mida põhjustab nieveau ülemineku sulgemine Sospelis, neutraliseeritakse ja peab maha arvatama tarvitatud ajast sektoril kontrollpunktide Sospel — La Turbie vahel. Muidugi arvatakse see neutraliseerimine juure terveks sõiduks arvestatud maksimaalajale. Selle peatuse korral ei ole lubatud parandusi ega bensiinivõtmist.

Art. 32. Võistlejaid, kel polnud võimalik osa võtta sellest võistlusest, ei deklasseerita, kui nad toovad tõenduse põhjusest, neile ei saa aga siis anda ühtki punkti ühtlusvõistluse eest.

Sama on maksev nende kohta, kes ei sõida teed läbi maksimaalajaga — 5,20 tunniga.

Kinnitus.

Art. 36. Osavõtjad kinnitagu end õnnetuste vastu, mis kolmandatele isikutele, kaasa arvatud ühessõitjad, võivad juhtuda, ja kinnitussumma peab olema vähemalt 300.000 franki õnnetuse pealt.

Kinnituspoliisides peab olema selgelt öeldud, et kinnitusseltsid loobuvad igasugustest tagasinõudmistest ja tingimustest õnnetuse korral selle põhjustaja vastu. Poliisid peab plombeerimise juures ette näidatama ja võistlejatel, kes seda ei tee, keelatakse ära sõit.

Nüide punktide arvestamiseks,

Mõni Rallye'st osavõtja valib oma lähtepunktiks Königsbergi, 26. jaan. kell 12.24 (Kesk-Euroopa aeg), autol, mille tsilindrimaht on 1570 cb cm, 3 kaasasõitjaga, s. t. üldse 4 isikut. Ta valib teekonnaks määratud aegadel üle Berliini, Brüsseli, Pariisi, Lyoni, ja saavutab kontrollpunkti Monte-Carlos 29. jaanuaril kell 13,45 (Greenwichi meridiaani aeg).

a) Sõidetud teekond.

Sõidetud teekond on 2,644 km, selle järele esimese 1000 kilomeetri eest saab 45 punkti. Juure tuleb $1,644 \times 0,015 = 24,660 = 69,660$.

b) Keskmine kiirus.

Kesk-Euroopa aja ja Greenwichi meridiaani aja vahel olevale vahele ei saa mingit tähtsust anda, enne kui see pole sarnastatud art. 12. tähendatud peatuste neutraliseerimisega. Sõitja on nii siis 2,644 km sõiduks tarvitanud 73 tundi 21 minutit, millest maha arvatakse neutraliseerimine 3,30 tundi piirist ülesõidu ja vaheaja näol; jääb siis 69 tundi 51 minutit, mis annab keskmise kiiruse tunnis 37,852 km, koeffitsiendi B ettenähtud maksimumi või $4 \times 7,5 = 30.000$.

c) Kaasasõitjad.

Kõnealolevas autos on 4 isikut ja ta saab sellep. ette nähtud maksimumi või $4 \times 7,5 = 30.000$.

d) Ühtlusvõistlus.

On kindlaks tehtud, et ühtlusvõistluse esimene sektor peab sõidetama keskmise kiirusega 33,125 km tunnis; teine keskmise kiirusega 30,840 km tunnis; kolmas keskmise kiirusega 32,900 km tunnis; neljas keskmise kiirusega 29,650 km tunnis.

Iga nelja sektori ajal sõita keskmise kiirusega 32 km tunnis.



Monte-Carlo vaade.

Punktide arvestus on järgmine:

2 punkti	— (1,125 × 0,5) = 1,438	
2 „	— (1,160 × 1) = 0,840	
2 „	— (0,900 × 0,5) = 1,550	
2 „	— (2,350 × 1) = 0,000	3,828

Kokku: 292,748

VÕIDUSÕIT COTE DU MONT-DES-MULES'IL.

Laupäev, 1. veebr. 1930. a.

I. art. Monte-Carlo auto Rallye ajal korraldab Monaco autoklubi Nizza autoklubi loaga — Côte võidusõidu üle 3 km, mis leiab aset 1. veebruaril 1930. a. Beausoleil La Turbie poole viival teel, Hotell Riviera ja Route de la Corniche ärapöörangu vahel (kallak 6% võrra).

Art. II. See võidusõit, välja arvatud need võistlusest osavõtjad ja autod, kes ettekirjutatud aegadel ühe osa Monte-Carlo auto Rallye'ist vähemalt 600 km pikkuses ära on sõitnud, korraldatakse üldise rahvusvaheliste spordimääruste ja Prantsusmaa autoklubi spordiseaduste järgi.

Võistlusest osavõtjate arv on piiramatu.

Iga võistleja peab omama võistlusloa ja A.—C. F. või mõne, A. I. A. C. R. poolt selleks volitatud klubi poolt väljaantud sõiduloa.

Art. IX. Võistlejad peavad täpselt kell 14 ajamõõtjate käsutada olema Hotell Riviera ja Grande Corniche N 21 Beausoleil'ist La Turbie poole viival teekäänakul.

Art. X. Võistlejad peavad alistuma järgmistele signaalimärkidele:

Liikumatu sinine lipp — paremale pöörata; liikuv sinine lipp—aeblasemalt sõita; kollane lipp—peatuda.

Nad peavad nii siis kollast lippu nähes peatuma ja ei tohi enne väljatulekupunkti tagasi pöörata, kui komitee auto pole ilmunud kohale. Komitee nõuab, et äparduse korral tee nii ruttu, kui võimalik, vabaks teha, et mitte järgnevatele võistlejatele õnnetuseks põhjust anda. Iga võistleja, kellest teine tahab mööda sõita, peab paremale hoidma ja ei tohi takistada teiste liikumist.

Märkusi sõidumäärustest. — Keskmine tunni kiirus.

Art. 9. on märgitud, et keskmine tunni kiirus arvestatakse ärasõidu silmapilgu ja päralejõudmise aja vahel, ilma et arvesse võetaks teel või kontrollpunktides veedetud aeg, olgu ainult sel juhul, kui viivituse kohta võib tuua tõendusi.

Muidugi ei pea võistlejad sõitma punktist punktini ühtlase ajaga, et saavutada määratud tunni kiiruse, vaid neil on vaba voli sõita mõne teosa palju kiiremini, et võimalus oleks puhata, kui nad arvavad, et on jõudnud nii palju ette määratud tunniplaanist.

Kinnitus.

Osavõtjad peavad teadma, et harilikud kinnituspoliisid Rallye'el ei oma mingit tähendust, kuna kinnituseltsid harilikult keelavad kinnitatuile osa võtta võistlustest või võidusõitudest, suurem osa kinnitusteltse on aga valmis nende poliiside maksvust üle preemia maksmise korral pikendama ka pikamaa võidusõitudel ja toimivad nii volituse või järeelmaksu järgi, mida 36. art. määruste järgi peab ette näitama.

Et maksev olla ka võidusõidul Côte du Mont-des-Mules'il, peab poliisidel selgelt olema tähendatud, et võistlusest osavõtja on kinnitatud ka selle võidusõidu puhul.

Kuidas tuleks veel täiendada auto?

Ins. P. Barth.

Vaatamata sellele, et auto on konstruktiivselt ja sõidutehniliselt õige arenenud, nii et ta on mugavamaid ja kiiremaid veoabinõusid, ei ole ta siiski veel täielik ja tal on nii mõnedki puudused. Tema arenemiskäigul on palju sarnadust aurumasina arenemisega.

Kui meie erapooletult jälgime auto osi, siis paistab juba esimesel silmapilgul, et raami ümbermoodustamine on palju tähtsam kui mootori oma. Veoseadis on liig vähe kontsentreeritud, üksikud osad on liiga laia vahega paigutatud raami, raam aga ei jää liikumisel täitsa stabiilseks. Seepärast tuleks ühendada ühte plokki kõik veoseadise osad ühes differentsiaali ja veotelgedega. Veoseadise plokk tuleks paigutada ettepoole iseseisvasse keresse, teiste sõnadega, tuleb tarvitusele võtta edeveorataste mehhanism. Edeveorataste mehhanismil on see hea omadus, et mootor veab sõidukit ja ei lükka teda, nagu vanal konstruktsioonil. Halbadel, iseäranis sootedel ja käänakutel on see õige tähtis, sest siin viivad veorattad rahulikult sõidukit ka käänakutel, selajal kui normaal-sõiduki veorattad katavad sõidukit otsekoheselt edasi viia ja käänamist võimaldab ainult mitteveetavate ederataste viltune seisak. See anormaalne edasilikumine nõuab sõidukiiruse vähendamist ka väiksematel käänakutel, et kõrvaldada viiristamise hädahoitu.

Veoseadised moodustavad ühes ederatastega ühe komplekti. See komplekt on niivõrt normaliseeritud ja standariseeritud, et teda võiks sama ruttu vahetada, nagu endisel ajal hobuseid, neid võttes ühe tõlla eest

ja paigutades teise ette. Veoseadisena võiksid olla 3 tüüpi: 1) 1 kuni 2,5 ltr. — neljatsilindrilises mootoris, 2) 2,5—4 ltr. — kuueksilindrilises mootoris, 3) 3—5 ltr. kaheksasilindrilises mootoris, mis 4—6-istmelise keretüüpidega vastaksid enamjaole ostjate nõuetest. Nii-sugusel juhusel tuleb kasutada kõiksuguseid mootori- ja shassiitüüpide kombinatsioone. Veoseadise ja iseseisva kere tarvitamine autos on seotud, arusaadavalt, suurte paremustega, iseäranis parandamiste jaoks.

Edaspidiselt oleks soovitatav rataste ühendamine kõikuvate telgedega ja vedrude süsteem, mis vastaks teede seisukorrale, sõidukite koormakandele ja sõidukiirusele, sest see kõrvaldaks hariliku tee kulumist, kummide tarvitamist ja võimaldaks mugavat sõitu. Juhtimine peab sündima iseseisvalt, rippumata vedrutamisest. Lülitamise mehhanism peaks olema progressiivne ja astmeta, nagu ta nüüd on raadioaparaadi keerkondensaatori juures. Veomehhanism peab võitma normaalsed sõidutakistused pärast käimalaskmist lülitamiseta.

Õrnad osad, nagu näiteks kardaani üksikud osad, ei tohiks sissetungiva mustuse mõjul liig ruttu kuluda ja puhastamiseks ja parandamiseks peab olema juurepääs kerge. Juhil peab olema vaba väljavaade. Kered, mille üksikud osad segavad väljavaadet, ei ole praktilised. Kiirgavuse vähendamine ei tohiks sündida valguse vähendamisega või valguse keegli allavajumisega, vaid tarvitusele tuleks võtta elektriliselt töötavad värvifiltrid. Helgiviskajad peavad liikuma nii, et

oleks võimalik igal käänakul valgustada just tänava keskkohta. Tuleks tarvitada ainult klaasi, mis ei kil-lune, tuulekaitsjate ja kere akende jaoks. Harilikul koormatusel peaks töötama mootor iga kord sama saa-vutusvõimega ja igal ajal ilmastikule vaatamata ker-gelt paigalt liikuma, kiirel töötamisel ei tohi voolata gaasi väljalasketorust liiga suure rõhumisega ja lõ-

puks õhu jahutamisel töötama igal aastaajal hästi. Süüteseadis ja karburaator tuleksid nii ehitada, et iga autojuht võiks lihtsalt ja oma abiga neid kergelt pu-hastada ja reguleerida. Olgu juurepääs kerge kõikide auto osade juure, mis nõuavad puhastust ja hoolt ja kesk-määrimise süsteem peaks hoolitsema kõikide osade määrimise eest.

Kindel abinõu auto saavutamiseks.

Tei peate — nii kirjutab H. Stiotta „Europa-Mo-toris“ — ainult vähe arendama oma kirjandus-likku talenti — ja see pole raske. Natuke järele mõelda — see on juba raskem ja lõpuks terve see kupatus ära müüa — see on kõige raskem.

Nii siis, alul otsite kusagilt ühe nalja ja venitate selle õige pikaks, kuni sellest tekib följeton. See läheb võrdlemisi kergesti ja vaevata.

Olete juba korra följetoni kirjutanud ja oma fan-taasiat tublisti harjutanud, võite siirduda suuremate tööde juure.

Muidugi kirjutate kohe ühe filmi. Filmi drama-turgid kaebavad ju nii-kui-nii, et nad vähe saavad kä-sikirju. Loomulikult ei kirjuta teie mingisugust 17-ak-tiilist draamat 45 surmuga, maavarisemisega, laevade hukkimisega ja teiste sarnaste meelelahutustega. See maksab nimelt palju raha ja ameeriklased armastavad jutte, mis hästi lõpevad. Nii siis teie valmistate väi-kese, rõõmsaloomulise film-naljamängu, vaimustava võõrastemaja tütreaga peaosas, kelle rind võõrast auto-mobilisti silmates lööb voogama. (Suurepärase lähi-dalt ülesvõtte). Ei ole ka halb väike jälgimissõit, vähemalt kasutatakse sel juhul juba kord üüritud auto tublisti ära — ja lõpuks suudlus autol — sõit õnnemaale. (Aeglaselt filmida lasta.) Kui selle tööga õnnelikult olete jõudnud lõpule, algate operetiga. Sel-leks peate muidugi Viini sõitma. Operette saab nimelt ainult seal kirjutada. Seal otsite endale kompanjoni. See on jälle väga tähtis, sest opereti loomiseks kuulu-vad kindlasti kaks, üks kellele midagi meele ei tule, ja teine, kes sellest teeb laulu. Tarvilised naljad lei-takse osalt „Meie Matsi“ esimestes aastakäikudes, osalt „Käo-Jaani“ viimastes numbrites.

Tegevus peab muidugi õieti olema üles ehitatud. Automobilist osutub kindlasti mõneks printsiks ja vana küla kooliõpetaja leiab veel viimases vaatuses, et kõrt-sitütreke on samuti aristokraat. Mida vähem tõenäo-lik, seda enam usub publik. Peale selle peab loosse se-

gama veel purjus salongilõvi ja tantsijanna öölokaa-rist, kes lõpuks abielluvad. Koomilist vanakest ei tohi unustada, samuti mõnd vanemat rõõmsat härrat, kes lõppeks ka üksteisele kaela langevad, sest mida roh-kem õnnelikke paare murisev finaali ühendab, seda parem.

Tähtsad on ka laulu tekstid. Näiteks etteaste laul:

„Mis maksab palju raha

See pole vist ka paha

Auto — o — o —“

ja ärge unustage ka traagilist, sentimentaalset tooni:

„Nüüd sõida tagasi kust tulid,

Las unusta mind sinu auto hää!..“

See mõjub alati.

Juba sellest operetist saadud sissetuleku eest võiksite endale ühe väikese auto osta — kuid miks nii alandlik olla? Asetame oma kunstniku auahnuse sihi veel kõrgemale, sõidame Pariisi kultuur-kapitali arvel, kui see võimalik, ja kirjutame seal kunstide kunsti — revüü! Alul peab muidugi kaastöölisi otsima ja neid organiseerima. Tosinast aitab alguses, hiljem võib ju arvu suurendada.

Tegevust ei vaja revüü üldse, see oleks ainult takis-tuseks. Selle eest olgu kirevad pildid. Et aga tooni-tada oma automobilistlikku mõttekäiku, toome ridade viisi girle lavale saksofonidega, rietatud ainult auto-prillidesse.

Kooskõla puudub — ei tee viga. Peaasi — tempo — tempo — tempo. Asetage vähemalt 10 autot hää-lestatud signaalidega lavale ja tuututage seda ilusat laulu „Heidelbergis kaotatud südamest“, sinna juure langevad punased roosid ja õitsevad valged lumehel-bed. Mis ka ei juhtuks, on ükskõik, peaasi on girlid, kelle peached peavad muutuma ikka raffineeritumaks. Ülejäänud nähakse kõige paremini in natura.

Olete kõige sellega, mis eelpool öeldud, hakkama saanud, siis sajab teile kullavihma, ja te võite endale Rolls-Royce ja Cadillac'i korruga osta. L. Z.

N. S. V. L.
Nahvtasündikaat
Tallinn, Estonia puistee 13
Telefon 15-83
Osakond Bestis

Petrooleum, bensiin, määr-
deõlid, nahvta ja masut

BENSIINIJAAMAD:

Tallinnas:
1) V. Viru t. ja Merepuistee nurgal.
2) Koidula ja Köhleri tän. nurgal.

Pärnus: Brakmanni tänaval.
Tartus: Uueturu tänaval

N. S. V. L.
Nahvtasündikaat
Tallinn, Estonia puistee 13
Telefon 15-83
Osakond Bestis

Autosõidust ja kõigest muust.

Kindlasti leidub veel suuremaid mõnusi, kui sammuda edasi tolmupilves, mida üles keerutab 80 km tunnis sõitev auto. Ainult selle seesistujate lõbuks on makse maksta ja tolmu neelata teiste autode mööda-kihutamisel.

Ka bensiinilõhn ei meeldivat? Sul on õigus, kallid ligimene, sest täislaotud sõnnikuvanker levitab palju meeldivamat lõhna.

Ja mootori põrisemine on võimatu! Armsam, lõbus on kuulata pleki- ja rauatükkidega täidetud kారు kolisemist üle aukliku sillutuse.

See on otse skandaalne, kuidas halva ilmaga autod tänavamuda üles pritsivad! Su ülikond näeks palju ilusam välja, kui sind mööda minnes mõne majahituse juures lubjaveega ristitakse.

Sa arvad, kui mõni poisikutt viskab kandami kive autole järele, nii et kiilud lendavad seesistujatele näkku: see on teenitud karistus autosõitjatele. Kindlasti.

Ära lase end eksitada naetu või klaasitükke autoteele külvamast, sest sulle ei maksa ju katkised kummid midagi; sa ei kanna ka mingit karistust, kui, tänu sinu agarale tegevusele, autoga juhtub mõni õnnetus.

Oma piipu pead sa toppima, kahtlemata; kõige parem koht selleks on kindlasti liiklemisriikka autotee keskkoht. Autod võivad ju kõrvale põigelda; kui nad

sega ei tee, siis tõstad sa ähvardavalt rusikat. Õigusega!

Kui mõni automobilist sinust sõidab mööda, karju talle midagi ja vehi seejuures käte ja jalgadega: autosistujad teavad kindlasti, mis sa sellega tahad öelda!

Seisad sa tee ääres, jookse mõne auto tulles kindlasti teisele poole; võib olla ei sõida ta sinust siiski üle, ja kuigi see juhtub, on ju auto süüdi.

Hanepraad on maitsev ja toitev ühtlasi. Seepärast aja need väärtuslikud linnud tänavale, kus sõidab kõige rohkem autosid. Siis ei tarvitse sa neid ise tappa, ja saad veel raha pealekauba ülesõitmise eest. Sama hea on, kui su koerakene vaimustatult haukudes auto ette hüppab. Auto peab tema eest ju kõrvale pöörama, ja kui selle juures seesistujad viga saavad, see on neile paras. Hobused ja kariloomad jäta ilma ülevaatuseta; hakkavad nad lõhkuma, on muidugi auto süüdi.

Tuled sa rattal sõites autole vastu, ära unusta ilal vale poolele tüürimast ja elegantset kaheksat löikamast, et siis end paar tolli autost eemale asetada ühes oma rattaga tänavsillutusele. Riivab sind seejuures auto, on see muidugi jälle süüdi.

Sest süüdi on ta ikka ja alati, niikaua, kallis kaas-aegne, kuni sa ise sõidad autos!

Lühemad teated.

4000 h. j. VÕIDUSÕIDUAUTO.

Wolverhamptonis ehitatakse praegu võidusõiduauto, millel inglise võidusõitja Kaye Don kavatseb kaitsta veebruarikuul Daytonas (Tennessee) kiiruserekordi, kuna Ameerika juba on teatav, et tahab katset teha Segrave rekordi 371.679 km/h. purustamiseks. See on Sunbeam-auto, millel on üks mootorit, kokku 4000 h. j., kuna Segrave kuulus „Kuld nool“ oli ainult 1000 h. j. Need hiigla-mootorid 24 tsilindriga on asetatud autosse, mis suurem ei ole kui mõni perekonna-auto, kuid on palju madalam. Auto ise on just kohane Kaye Doni suurusele mehele. Loodetakse saavutada kiirust 450 ja 480 km vahel tunnis.

AMEERIKA AUTOKONTSERNIDEST.

Chrysler-kontsern.

Eelmises numbris kirjeldasime võistlusest ameerika hiigla-ettevõtete vahel. Käesolevaga tahame valgustada veel mõnd küsimust. Võib üldiselt öelda, et kontsernid, mis kujutavad enesest aktsiaseltsi ja kus dividendi suurus on aktsiate hinnale olustandva tähtsusega, tahavad palju teenida, et võimaldada kõrgeid dividende.

Chrysleri kontserni ümber on koondunud endised Dodge ja Graham Brothers'i ning Chrysler'i vabrikud. See kontsern asutati 30. juulil 1928. a. ja on praegu oma suuruselt Ford'i ning General Motors'i järgmine. Selle kontserni lõi tuntud autotööstur Valter P. Chrysler, ostes ära 1.258.557 Dodge ja Graham Brothers'i aktsiat, mis andis talle aktsiate enamuse neis ettevõtetes. Seega võis ta vabrikutele ette kirjutada, mida tahtis ja neid täielikult ümber moodustada, pannes juhtivatele kohtadele oma ametnikud ja insenerid.

Endisi autotüüpe muudeti ja lasti välja uued tüübid. Ühtlasi muudeti Dodge veo- ja sõiduaudod ning uutele tüüpidele anti nimeks „Dodge Six“. See „Dodge

Six“ on konstrueeritud ja selle mudel on vabrikule kingitud Valter P. Chrysler'i poolt. Need muudatused andsid võimaluse märksa alandada Dodge ja Graham Brothers vabrikute hindu. Kuidas see autoturule mõjus, selleks väljavõte ühest suuremast ameerika autoajakirjast.

Kahju küll, et Dodge ja Graham Brothers'i vabrikud, mis sõjaajal 1915. a. ehitati ja mille vabrikute autod kuni 1927. a. võrdlemisi hea arvustuse osaliseks said, nüüd oma põhimõtteid on muutnud. 9 kuu jooksul 1928. a. müüsid Dodge vabrikud 36.570 autot. 1929. a. samal ajal aga kõigest 15.373 autot. Samal ajal müüsid teised suuremad ameerika autovabrikud:

	1928. a.
Chevrolet	133.795 autot.
Ford	65.260 „
Dodge	36.570 „
International	26.159 „
Reo	16.325 „
G. M. C.	15.349 „
	1929. a.
Ford	109.166 autot.
Chevrolet	79.964 „
Reo	72.910 „
International	16.803 „
Dodge	15.373 „
G. M. C.	7.291 „

See võrdlus pakub huvitava pildi autoturust. Ford on tõusnud esimesele kohale ja seda peamiselt Chevrolet arvel. Samuti on võrdlemisi suuri muudatusi ka teiste tähtsamate vabrikute müüdüd autode arvudes. Dodge-autode müügi vähenemine näitab, et Valter P. Chrysler'i poolt läbiviidud muudatused ei ole leidnud seda tarvitajaskonna poolehoidu, mis sai osaks endistele tüüpidele.

PRODUKTSIOONI VÄHENDAMINE OPELI JUURES.

1928.a. septembrikuu alul valmistas Opel 340 autot päevas, kuna praegu ulatub see arv ainult 140. Tulevikus kavatakse töötada ainult 3 päeva nädalas. Autotööstuses on märgata tagasiminekut.

SAKSA 12-TSIL. AUTO.

Zeppelin-kontserniga ühinenud *Maybach*-mootoritehased, Friedrichshafenis, ehitavad hiljuti uue sõiduauto, mis on varustatud esimese saksa 12-tsilindrilise mootoriga. Seeria-viisilise valmistamisega alatakse lähemal ajal.

FORD POOLAS.

Nagu Varssavisse jõudnud Detroit'i Ford-tehaste peadirektor Sorensen seletab ajakirjanduse esindajaile, on autovabriku ehitus Poolamaale lõplikult otsustatud. Ehitustöödega algatavat juba lähemal ajal. Vabrikus leidvat tööd 600—700 töölise. Alul kavatakse valmistada umbes 50 autot päevas.

UUED TŠEHHOSLOVAKKIA AUTOTEED.

Tšehhoslovakkias pööratakse valitsuse poolt suurt tähelepanu autoteede ehitusele. Kõigepealt kavatakse teostada Praga—Kolin—Pardubitzeri teedevõrgu ehituse läbiviimist, kuna siit uued, nüüdisaja nõuetele vastavad autoteed viiksid Mährenisse ja edasi Slovakkiasse. Prag—Kolin teede ehitusega tahetakse lõpule jõuda juba selle aasta jooksul, kuna teised teed valminvad arvatavasti tuleva aasta kevadel.

UUS CITROEN-VABRIK.

Prantsuse Citroën-tehaste harutööstus, mis tahetakse sisse seada Belgia pinnal, ehitatakse Hollandi-Belgia piiril Selzaete ja Terdoncki vahel.

A./S. OPELI UUS AUTOMODEL.

„New-York Times“ teadete järgi lasevad Opel-tehased Küsselsheimis järgmise kuu jooksul uue automudeli välja, nimelt viieistmelise limusiini, 5/25 h. j., hinnaga 450 dollarit.

FORD SOOMES.

Fordi Soome osakonna põhikapitali suurendati 20 miljoni Smk. pealt 28 miljonini.

FORD INGLISMAAL.

Ford Motor Co teatab, et Fordi vabrik Cork'is — Inglismaal laseb välja iga päev 150 traktorit. Need traktorid saadetakse laiali üle terve maailma, ka Ühisriikidesse.

NÕUDED VEOAUTO E HITUSE KOHTA.

Ameerika Autoinseneride Ühingu (Society of Automotive Engineers) komitee, mis koosnes erapooletust autoasjanduse eriteadlastest, seadis üles praegusa aja veoauto ehituse kohta järgmised nõuded:

1. Võimsamad pidurid.
2. Suurem kiirus.
3. Õhukummid.
4. Madalam teras-raam.
5. Hõlpsam juurepääs mootorile.
6. Mittevdrutavate osade raskuse vähendamine.
7. Kuuerattaga autod raskete koormate veoks.
8. Magasin-süsteemi shassii määrimine.
9. Mootor peab olema täielise surve-määrimisega (väntvõll, jagajavõll).

HISPAANIAS AUTOMONOPOL.

Hispaania valitsusel on kavatsus võtta autovabrikuid riigi kätte, et riigiasutusi ja sõjaväge varustada kodumaa autodega.

FIAT VALMISTAB MOOTORRATTAID.

Fiati vabrik Itaalias on alanud mootorrattaste valmistust suurel viisil.

EELISTATAKSE AUTOBUSI.

Manchester'i linn Inglismaal täiendas oma autobuste parki 90 autobusega, mis osalt pannakse käima liinidel, kus seni elektritramm liikus. Samuti asendab oma trammiliinid autobustega Leamingtoni linn Inglismaal.

VICEPRESIDENT V. RADOWITZ AMETIST LAHKUNUD.

Riigisekretär v. Radowitz on pannud Saksa autoklubi vicepresidendi ja juhatuse liikme ameti maha.

LIITUMINE SAKSA AUTOTÖÖSTUSES.

Braunschweigi Büssing-tööstuse leping Mannesmann-Mulag'iga, Aachenis, on nüüd lõplikult kinnitatud. Selle järele lähevad osadelaod ühes maa-alaga, ehitustega, masinatega, sisseseadega jne. Büssing-tööstusele üle, kes nagu senini valmistab edasi Mannesmann-Mulag autoosasid Aachenis. Samuti on kõik mudelid, joonistused, patendid, kartoteegid jne. Büssing-tööstuse poolt üle võetud.

AUTOLIIKUMISE KORRALDAMINE AMEERIKAS.

New-Yorgi osariigis välja antud uues jõuvankrite seaduses on mõned punktid eriti tähelepannavad. Uue seaduse järele, mis k. a. 1. septembril jõusse astub, peab iga autoomanik esitama küllaldase tõenduse, et tema võib vastutada autoga tekitatud kahju eest kuni 5000 dollarini (18.800 Ekr.), kui autoõnnetuse läbi saab keegi isik vigastada või surma. Peale selle peab autoomanik võima vastutada varanduskahjude eest kuni 1000 dollarini (3750 Ekr.).

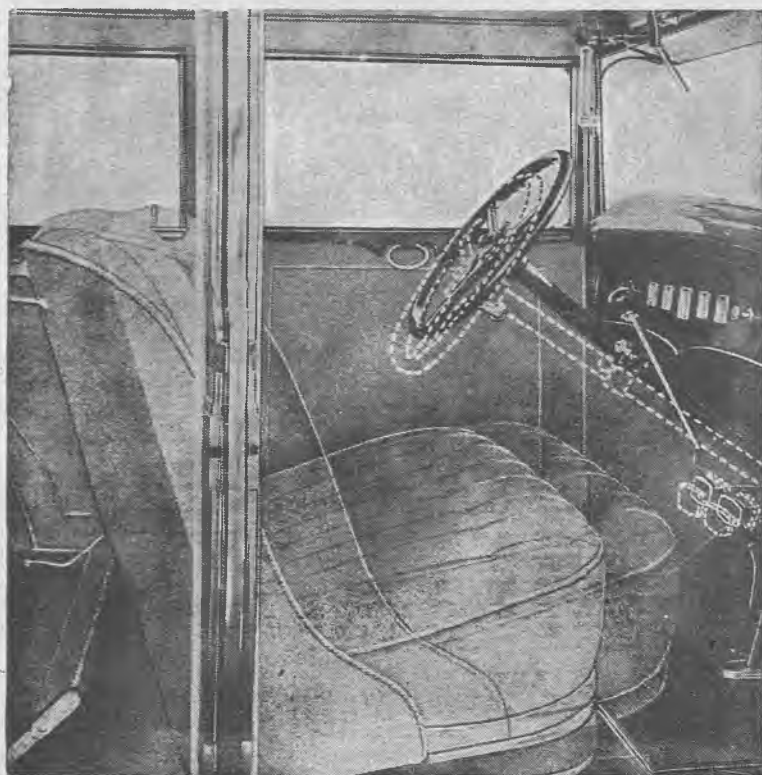
Kui autoomanik sarnast tõendust ei esita, tunnistatakse auto liikumisluba kui ka omaniku sõiduluba maksusetuks. Neid lube uuendatakse jälle, kui omanik vastavad tõendused muretseb. Harilikult tarvitatakse vastutusvõime tõenduseks auto kinnituspoliisi.

KOMPVEKI- JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,
shokolaadikompi., marmelaadi, shokolaadi ja pastilad

Saadaval kõigis paremates kauplustes.

TALLINN, KREUTZVALDI T. 2. KÕNETRAAT 43-46



Graham-Paige uus seadeldis.

POOLA AUTOTÖÖSTUSEST.

Mõne kuu eest aktsiaseltsiks ümber muudetud autovabrik „Stetipz“ Landwarowos, Wilna läheduses, kasvab järgmisel aastal seeria viisi valmistamisele üle minna. Ettevõtte aktsiakapital, mis senini oli 3 milj. zlotti, muudetakse kahekordseks.

KROOM-NIKLI SEGUST TSILINDRID.

Üldiselt valmistatakse automootorite tsilindrid tiheda koosseisuga malmist. Reo-vabrik on viinud oma mootorite juures tähelepanudava uuenduse läbi, valmistades ploki ülemise osa kroom-nikli segust. Tegelikult töötamisel on see segu seitse korda vastupidavam kui malm. Seetõttu võib klappide lihvimine sündida märksa harvem ning mootori vastupidavus suureneb tunduvalt.

REISUPASSIDE VISEERIMINE

on Saksa ja Eesti vahel 15. maist 1929. a. siseministeriumi ringkirja põhjal kaotatud.

SOOVITATAKSE KOLMETELJELIST VEOAUTOT.

Et autoveo odavamaks teha ja maanteed korrastada, soovivad Ameerika Ühisriikide maanteed valitsus (Bureau of Public Roads of the U. S. Department of Agriculture) võtta tarvitusele kolmeteljelisi veoautosid.

Maanteed korrastamise kulude vähendamiseks ja autoveo majanduslikkuse tõstmiseks ei lahenda küsimust koorma piiramine, vaid rehvi pinnasurve vähendamine ning õhukummid on siin mõõduandvad. Siin on kolmeteljeline (kuuerattaga) veoauto soovitatav nähtus.

Maanteed valitsuse poolt toimepandud katsetel on selgunud, et kolmeteljeline veoauto mõjub maanteele keskmiselt 50% vähem kui harilik neljarattaga veoauto. See on tähtis põhjus, mis räägib kolmeteljelise auto poolt. Teine põhjus on, et koorem langeb siin kuuetele rattale, vähendades seega ratta survet ja lubades tõsta auto kandevõimet.

KÕIK ÜMBERPAIGUTATAVAD KERED ON SOOVITAVAD.

Õige tihti on sõidumugavuse küsimus otsustavaks lõpliku sõiduki valikul.

Sellel sõidukil ei ole küllalt ruumi, teisel sõidukil on sama tagaküljel mitte küllalt mugav seadid, samal ajal kui kolmandal sõidukil mitmesugused pedaalid on liig liigalid ehk isalle liig liigalid üksteisest. Tähtsust on liig kinni ehk liig lahti.

Teie võite saada sõiduki, mis vastab Teie maitsele samal viisil, kui Teie riided.

1930 Graham-Paige mudelites võib tagaistmeid, esimest piduri pedaal, siduri pedaal ja tühiratas reguleerida mitmesugusel viisil, et vastata üksiku sõitja ja kaassõitjate soovidele.

Teine uudis on kolme kodaraga tüüriratas. See tüüriratas on samuti hea, nagu nelja kodaraga ratas ja võimaldab sõitjale vahetpidamata jälgida armatuur-tahvlit.

Kui rattad on otse-seisukorras, siis on kesk-kodar keskkohas. See on ühtlasi ka suunanäitaja ja kaks teist on paigutatud nende jaoks, kes armastavad sõidul hoida käed kodaratel.

VÕITLUS PRANTSUSE AUTOTÖÖSTUSES.

Ka prantsuse autoilmas ollakse väga rahutud ameerika autotööstuse arenemise pärast. Iseäranis kardetakse seda silmapilku, mil Ameerika siseturu nõuded küllastuvad; teatud arvestamiste järgi sündivat see juba 1937./38. aastal. Kuigi Ühend. riikide väljavedu on ainult väike osa Ameerika produktsioonist, siis kasvab see väljavedu väga jõudsasti.

Selles hädaohus on veendunud kõigepealt tuntud prantsuse autovabrikant *Citroen*, ja öeldakse, et ta on katsunud Euroopa ühendatud turgu seada vastu Ameerikale. Olgugi et ta sai toetust prantsuse tööst-kaub. ministeeriumilt, ei saanud seda ideed teostada, milles, muide, osalt süüdi peaks olema härra Citroeni vähe isemeelne karakter. Selle kavatsuse purunemise tõttu otustas hr. Citroen asutada *prantsuse automobiili-kartelli*, ning selle plaani elluviimise kallal töötab ta praegu terve oma energiaga ja igasuguste abinõudega oma võistlejate kahjuks.

Viimaste sekka loeb Citroen tõsiselt ainult kaht, nimelt *Renault* ja *Peugeot*. Citroen valmistas möödunud aastal ümmarguselt 80.000 sõidukit. Renault umb. 55.000 ja Peugeot 25.000. Aga nii *Renault*, kui ka *Peugeot* peavad lugu oma iseseisvusest, nad lükkavad Citroeni pakkumised kindlalt tagasi. Siis algas võitlus vahema vastase, nimelt *Peugeot'* vastu.

See võitlus, mis praegu on jõudnud jälle vaherahuni, seisab selles, et Citroen laskis endale lähedalseisval pangal Lazare'il, Peugeot'i finantsinstituudile kallale tungida, nimelt pank Oustric'ile. Siin juures, ja see on väga suure tähtsusega, toetati Citroeni *General Motorsi* poolt, mis, arvesse võttes asjaolu, et Lazare pank juba aastaid koos töötab prantsuse rahaasjandusega, nii imestama ei panegi. Peugeot oleks selles võitluses pidanud alistuma, kui mitte tema pank poleks otsekohe pöördunud prantsuse *rahaministeeriumi* poole palvega kaitset saada, ja tegi selle selgeks missuguse tähtsusega selle võitluse lõpp oleks tervele rahandusilmale. See samm ei ole üllatav, kui mõelda, et prant-

suse riik, kui prantsuse autotööstuse saaduste peatarvitaja, tarvilisel korral võib otsustava sõna öelda. Otsustav sõna öeldi Peugeot-Oustric'i kasuks, mille järelduseks oli, et Oustric panga aktsiad jälle tõusevad. Kuid sellest ei saa veel järeldada lõplikku võitlusest loobumist.

KAKSIKUD ALTKÄEMAKSUKS.

Liverpooli läheduses Inglismaal juhtus hiljuti huvitav lugu. Seal sõitis keegi automobilist kiirusega, millist kohalesattunud politseinik pidas rahvale hädaohtlikuks. Auto seisma jäädes pakkus sõitja politseile altkäemaksuks oma kaksikud — tütre ja poja — kes istusid auto tagumisel istmel. Politsei oleks vast ehk tütre võtnudki, kuid poega mitte, sest niisuguseid olevat tal paar tükki kodus juba olemas. Ja nii jäi kaup tegemata. Asi läks kohtusse, kus kohtunik trahvis sõitjat hädaohtliku sõidu eest ja noomis pealekauba ebainimliku altkäemaksu pakkumise pärast. Mansfieldis, ka Inglismaal, oli teine liig kiirelt kihutaja pakkunud politseile altkäemaksuks mõningaid õunu...

MÕTTETERAD SPORDIST.

Missugune on spordi kõige kenam külg? See on tema otstarbekohasus. Ta sunnib sportlast kaotama oma isiklikkust. Kui ma tunni aja pühendan spordile,

siis tähendab see, et mina selle tunni jooksul ei peta, ei valeta, ei tee kellelegi halba. Tänaistel tingimustel terve tunni tõtt öelda... Mõelge???.

Sport on inimliku keha magna charta. See on tee inimese kehale konkureerida masinaga, mida löi inimese aju.

Sport on keha demokraatsus. Õige spordi siht on: kõik maailma musklid ühe nimetaja peale viia.

Kui ma harrastan sporti, siis rõõmustan ma oma keha üle ja minu keha rõõmustab minu üle.

JUTUD AUTOST.

Illinois'i kõige suuremal autoteel on kurve, mis juba paljudele automobilistidele on saanud saatuslikuks. Nad liginesid oma Fordiga kurvile nagu tuul ja senikaua läks kõik hästi, kuni nad äkki pöörama pidid.

Siis pani riik hoiatustahvlid üles ja sellest ajast peale pole enam ühtki õnnetut juhust juhtunud.

Mis seisab neil määratud hoiatustahvritel kirjutatud?

Esimesel, kolmkümmend meetrit pikk, seisab ainult: „Tähelepanu!“

Teisel sama sõna.

Kolmandal: „Ees on kurv!“

Siis: „Hädaoht!“

Ja viimasel: „Matusekulud tulevad ette ära maksta!“

Enne ja nüüd.

Andmed siin on Ameerikast. Moodustavad nagu muinasjutu. Vaadake!

Aastal 1850. läks keegi noormees, kes töötas linnas, maale suvepuhkusele. Seal jutustas ta sõbrale, et ta töötab vabrikus, mis valmistab seitse taskukella päevas.

— Seitse kella päevas?! Võimatu! Kes neid suudab nii kiirelt osta kui teie neid valmistate? — imestas sõber.

*

Aastal 1900. ütles vana farmer Ford oma pojale Henryle, kes siis tegi katseid auto valmistamiseks:

— Parema õpi midagi tulusamat või mine kündma. Mõni sada autot, on kõik, mis meil vaja. Rohkem neid ei osteta. Milleks siis tühja jändad? Põllutööle, narr!

Praegu valmistab Ford 8000 autot päevas ja 85.000 ostjat ootavad igatsusega, millal nad saavad uue „Fordi“ kätte.

*

Aastal 1910. deklareeris Ameerika tuntuimaid teadusemehi, et lennuasjandusel on väga kitsad piirid, sest ainult mõned inimesed on kohased lenduriks ja veel harvemad julgevad lennata.

Tänavu lausus Ühisriikide kaubandusministeeriumi lennuasjanduse osakonna direktor Young, et „tänavu ehitatakse meil 4000 lennukit, kuid neid võiks müüa kaks korda nii palju, kui neid aga saada oleks.“

*

Napoleon lükkas tagasi ettepaneku teha katseid veealuste paatidega. Olevat asjata vaev, niisugusel riistapuul pole tulevikku, arvas ta.

— Ma ei näe põhjust, mispärast veealuse paadiga ei võiks sõita Teravmägedelt Alaskasse läbi põhjanaba piirkonna, lausus hiljuti põhjanabalendur kapten Wilkins.

*

Nii see on. Mis eile oli unistus, on täna juba reaalseerunud ja — homme on ta juba vananenud...

Auto-humor.

Mees, kes ostis pruugitud auto, tõi selle tagasi.

„Mis tal siis viga on?“ — küsis müüja.

„Teie küsite veel“, pahandab omanik, „iga osa selles neetud káros kägiseb peale signaali.“

Arglik külaline (kes teed on tellinud): „Mis see on siis õieti? Tee või kohv?“

Peremees: „Mille järele see maitseb?“

Külaline: „Parafiini järele!“

Peremees: „Siis on see kindlasti tee. Meie kohv maitseb nimelt bensiini järele!“

Eesti Autoklubi teated.

16. nov. s. a. korraldas E. A. K. juhatus Seltskondlikus majas „Mardihane“ õhtu, millest osa võtsid 55 inimest. Klubi liikmed olid ilmunud perekondadega. Tartust oli sõitnud hra. *Seegerlin* abikaasaga ja välismaalt Ameerika autoklubi liige hr. *Haile*. Ka Ameerika konsul hr. *Carlson* abikaasaga austas koosviibimist lühikest aega. Kõik koosviibijad olid „õhtu“ korraldamisega rahul ja arvati, et sellest igaaastasest traditsioonilisest koosviibimisest peaksid klubi liikmed suuremal arvul osa võtma, mis väga tähtis omavaheliseks läbikäimiseks ja tutvumiseks.

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