

Auto

3. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:		Kuulutuste hind:		Toimetuse ja talituse:	
Aastas (12 n-rit) kaasandega	Kr. 6.—	1/1 lehekülj	Kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda	
Väljamaale	10.—	1/2 "	30.—	Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24	
Üksik nr. kaasandeta	—,40	1/4 "	15.—		
Väljamaale	1.—				

Nr. 11 (33)

November

1930

S I S U.

I N H A L T.

Londoni autonäitus.
Rahvusvahelise autoklubi koonduse aasta-peakoosolek.
Majanduslistest väljavaadetest bensiini asendamisel etüülalkoholiga.
Betoonteede ehitus.
Uued Stromberg „DD“-Down-Draft-gaasistajad.
Hiiglalinn.
Kuhu kaob õli?
Seda ja teist.
Praktilisi kogemusi alkoholiga segatud bensiini tarvitamises.
Piirituse tarvitusele võtmisest jõuvankrite kütteks.

Lühemaid teateid.
Rahvusvaheline spordikalender 1931. a.
Õiendused.
Eesti Autoklubi teateid.

Die Automobilausstellung in London.
Die Jahresversammlung der A. I. A. C. R.
Die wirtschaftlichen Aussichten bei der Ersetzung von Benzin durch Etylalkohol.
Konstruktion von Betonwegen.
Die neuen Karburatoren Stromberg „DD“-Down-Draft.
Die Riesenstadt.
Wohin verschwindet das Öl?
Dieses und jenes.
Praktische Erfahrungen zum gebrauch mit Alkohol gemischten Benzin.
Über den gebrauch von Spiritus für Heizung der Kraftwagen.
Kürzere Nachrichten.
Internationaler Sportkalender 1931.
Berichtigungen.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Londoni autonäitus.

St. v. Szénásy.

Londoni autonäitus, mis avati 16. oktoobril, oli Pariisi näituse kõrval suurimaid autonäitusi Euroopas. Väljapanekutega esinenud firmade arv oli tänavu tõusnud 592 peale möödunud aasta 516 vastu. Seda ka seetõttu, et tänavu avati kaks uut osakonda ja nimelt: autogaraažide tarbed ja paadimootorid.

Andes edasi näituse üldmuljet, võiks mainida, et võis panna tähele igalpool paremaid autosid, sama või veel odavamaga kui möödunud aastal, sealjuures tihti soodsamate maksutingimustega kui varemalt.

Peab pidama silmas, et see näitus oli mõeldud peamiselt rahva, s. o. tarvitajaskonna jaoks. Autode ehitajad töötavad ja katsetavad juba täienduste kallal, mida laiematele hulkadele näidatakse alles 1931. ja 1932. aastal. Seetõttu ei ole näitus mitte uuduste jaoks, vaid siin on koht tüüpidel, mis katsed on rahuldanud ja mida võib tarvitada kõlvuliku sõiduriistana.

Tehniliselt pakkus näitus võrdlemisi vähe erakorralist. Uuendustest võiks vaid märkida, et on üldine soov valmistada tehniliselt paremaid ja hõlpsama käsitusega käiguvahetuse seadeldisi. See on ka arusaadav, kui arvestada asjaoluga, et praegune moodne auto on juba küllalt tehniliselt viimistletud. Võib öelda, et kõige puudulikuma osana praeguse auto juures tuleb lugeda käigukast, ja sellest ka need arvukad katsed

seada parandada, mida tõendavad paljude tüüpide juures tarvitusele võetud n.-n. kahe tasase käiguga käigukastid.

Teine uuendus, mis eriti puudutab omanikke-sõitjaid, on *shassii keskmäärimise süsteem*.

Võib panna tähele, et 8-silindrilise mootoriga varustatud tüüpide arv on järjest kasvamas. Samuti võib ka näha, et 4-silindrilise sõiduauto ei ole kaugeltki veel kadumas, seda eriti väikeautode alal. Näi oli näitusel:

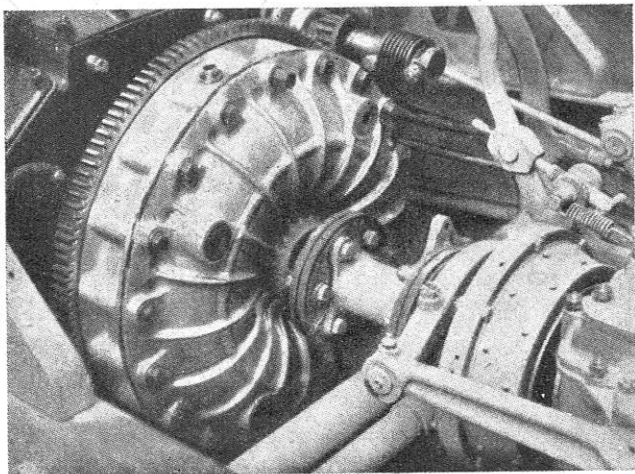
Silindrite arv	2	4	6	8	12	16
Tüüpide arv 1929. a.	1	43	111	39	3	—
„ „ 1930. a.	1	42	106	51	4	1

Kui väljapanekuid veel vaadelda, siis võib panna tähele järgmist:

Silindrite arv	2	4	6	8	12	16
31 Inglise vabrikust	1	25	53	6	3	—
18 Ameerika „	—	19	13	28	—	1
19 Prantsuse „	—	12	27	10	1	—
5 Itaalia „	—	3	3	3	—	—
2 Belgia „	—	1	3	2	—	—
2 Austria „	—	—	4	—	—	—
1 Saksa „	—	—	3	—	—	—

Võib oletada, et 8-silindrilise mootoriga auto saatub järjest suurema populaarsuse ning seda eriti suuremate ja kallimate tüüpidega. Kuid see ei põhjusta veel arvamist, et nelja- ja kuuesilindrilised autod kaoksid lähemas tulevikus. Odava hinna ja väikeste töö- ja korrashoiukulude tõttu leiavad need küllalt tarvitajaid, eriti veel Euroopas, kus majanduslised olud viletsamad kui Ameerikas. Sest kuigi praegusaja 8-silindrilised autod ületavad oma tasase käigu ja sõidu painduvusega 4- ja 6-silindrilised ja on sama ökonoomsed kui viimased, on 8-sil. autod võrdlemisi kallimad ostes. Siin võib veel panna tähele, et Ameerika autotööstus, minnes üle 4- ja 6-silindrilistelt 8-silindrilistele, järjest suurendab ka mootorivõimet, ning selles jõu suurendamises ei ole veel näha seisakut.

Shassiid on muutunud järjest madalamaks. See võimaldab madalamat istet ja madalamat autot, suurendades seega auto stabiilsust teel. Mis puutub juurpääsu üksikutele osadele, siis võib siin panna tähele, et praegu, vähemalt Inglismaal, on valitsemas vaade, et ilma eriliste abinõudeta võib teha ainult väiksemaid osade reguleerimisi ning ümbervahetusi, kuna igasuguste paranduste tarvis tuleb kasutada töökoda.

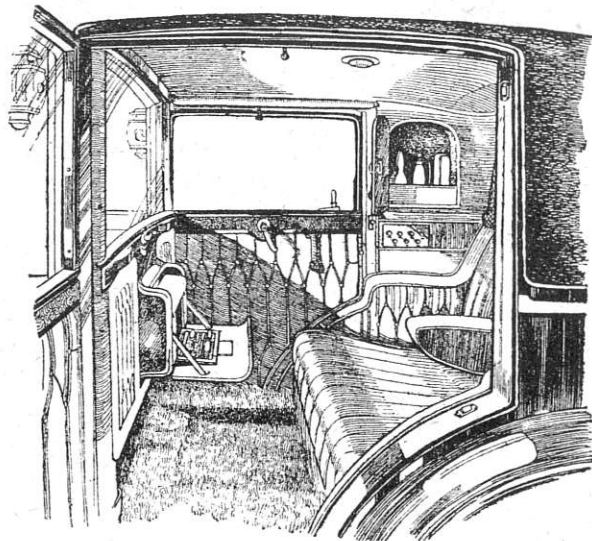


Hüdrauliline hooratas Inglise Daimler 12-sil. autol, kus jõuülekanne käiguvahetuse seadeldise ja mootori vahel ei sünni siduri kaudu, vaid õiringjooksu läbi.

Rattaid võib näha nii diskus-, puu- ja teraskodarattega. Küsimus, missuguseid rattaid tuleks eelistada, ei ole veel lahendatud. Traatkodaratega ratasest on teatavaid tehnilisi paremusi ning on näitusel suuremal arvul esitatud kui kunagi varem. Neid rattaid on raskest puhastada, ja kui nad ei ole puhtad, näevad välja ebameeldivamad kui teised. Seevastu on need aga kerged, küllalt tugevad ja harilikult hõlpsasti eraldatavad ja kummide vastupidavus on siin suurem, sest kiirel sõidul jahutavad nad paremini kumme. Nagu juba ülal tähendatud, võib käiguvahetuse seadeldiste alal kohata uudisi kõige enam. Nii, näiteks, on uuel „Daimler“-autol automaat-hüdrauliline sidur, mis teeb käiguvahetuse eriti hõlpsaks. „Armstrong“-autol on käigukast planeet-süsteemi. Firmad: Hillman, Humber, Lea-Francis, Riley, Rover, Sunbeam, Talbot jne. on võtnud tarvitusele 4-käiguga käigukastid, kusjuures 3-mas käik tasane. Möödunud aastal „Cadillac“-autode juures tarvitusele võetud sünkroon-tüüpi käigukast on nüüd ka uue „Buick“-i juures tarvitusele võetud. „Mercedes-Benz“-autode juures on tarvitusele võetud 6-käiguga käigukast, sama tüüpi on ka „Voisin“-autodel. Osade kroomiga katmine, nikeldamise asemel, on nüüd võetud üldiselt tarvitusele. Selle kõrval võis näha ka

autosid, kus kroomiga kaetud osade asemel oli tarvitusele võetud mitteroostetav teras. Missugused tagajärjed sel uuendusel on, selle üle puuduvad teated.

Suurt tähelepanu on pööratud ka autode üldisele väljanägemisele. Püütakse saavutada enam meeldiva-



„Isotta Fraschini“ luksus-tõldauto sisemus.

mat joont jahutaja ja tiibade vormi muutmiseks. Siin võib tähele panna eeskuju võtmist sportautodest, kus välise joone määrab õhutakistuse vähendamine.

Mis puutub kere vormi, siis on 4-uksega tõldauto rõhuvas enamuses. Võib öelda, et harilik tarvitaja tarvitab ainult seda tüüpi.

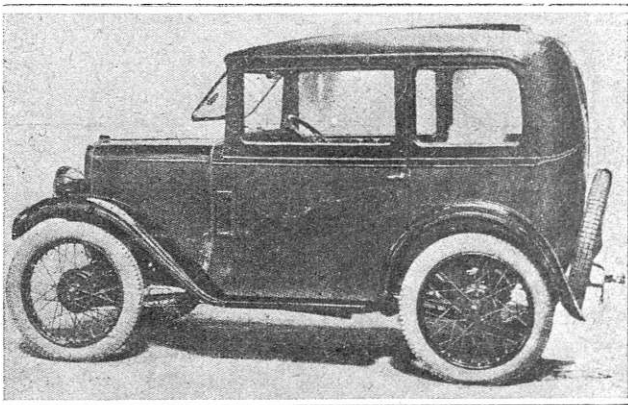
Mis puutub üksikutesse väljapanekutesse, siis võiks mainida järgmist:

„A. J. S.“

Tuntud Inglise mootorrattaste vabrik on lasknud välja uue väikeauto 4-silindrilise mootoriga, mille silindrimaht 1.018 liitrit. 4-istmelise tööla hind £ 237½ (Ekr. 4340).

„Auburn“.

Esitatud nii 6-e kui ka 8-silindrilised mudelid. Üldiselt on 6-silindrilised samad, mis möödunud aastal. 8-silindriliste muudatustest võiks nimetada ühekordse gaasistaja tarvituselevõtmist kahekordse asemel. Samuti on muudetud kere vormi.



„Austin-Seven“ tõld.

„Austin“.

Tuntuim väikeauto Inglise turul. Sama tüüpi järgi alustati ka Ameerikas „Austin“-autode valmistust. Nii maksab väike 4-istmeline „Austin“-auto Inglismaal £ 135. (ca Ekr. 2470). Selle auto mootor on

4 silindriga, silindri läbimõõt 56 mm, kolvikäik 76 mm, silindrimaht seega 0.747 liitrit. Süütamine patareil abil, termosüfoon-jahutus, neljarattapidurid, 26×3.5" kummid. Väiksem auto näitusel. Sama vabrik valmistab ka suuremaid 6-silindrilisi autosid, millele hinnad vastavalt kallimad.

„*Austro-Daimler*“.

See tuntud Austria autovabrik oli näitusel pannud välja 8-silindrilised mudelid. Nende iseärasuseks on shassii raam, kus tavalise kahe profiilterasest tala asemel on vaid tugev teras-toru kardaanvõlli ümber. 7-istmel. tõlla hind Inglismaal £ 1820 (ca Ekr. 33.200).

„*Bentley*“.

Inglise luksusautod. Bentley firma poolt oli pandud välja ka suurim auto näitusel — 6-silindriga, 7.98-liitrilise silindrimahuga 7-istmeline limusiin, mille hind £ 2.555 (ca Ekr. 46.700).

„*Bugatti*“.

Tuntud Itaalia võidusõiduautode vabrik oli pannud välja 8-silindrilised mudelid. 3.25-liitrilise silindrimahuga mudeli hind £ 965 (ca Ekr. 17.600), 5.35-liitriline mudel maksab £ 1.475.

„*Buick*“.

Uus „*Buick*“ on nüüd 8-silindrilise mootoriga. Väiksem tüüp, 3.7-liitr. silindrimahuga, üheketta siduriga, pool-elliptiliste ede- ja tagavedrudega, kummid 5.25—18" ning varustatud hariliku 3-käiguga käigukastiga. Keskmine tüüp on 4,5-liitrilise silindrimahuga, pool-elliptiliste vedrudega. Käigukast on siin sama tüüpi, mis möödunud aastal võeti esmalt „*La Salle*“ ja „*Cadillac*“-autode juures tarvitusele. Kaks gaasistajat, termostaadiga töötavad jahutaja katted ja reguleeritavad istmed on selle mudeli erilisteks tunnusteks. Suurim mudel on 5.63-liitrilise mootoriga ja muidu samade andmetega nagu keskmine tüüp.

„*Cadillac*“.

8-silindriga 5.855-liitriline tüüp on sama mis möödunud aastal. Uudisena oli tänavu esimest korda Londoni näitusel pandud välja 16-silindriline mudel.

„*Chevrolet*“.

Väljapandud mudelid on tegelikult samad mis möödunud aastal, ilma nimetamisväärsete muudatusteta.

„*Chrysler*“.

On esitatud neli erimudelit. Kaks suuremat on 8-silindrilise mootoriga, kuna kaks vähemat mudelit on 6-silindrilised.

Suurim 8-silindriline, 6,3-liitrilise silindrimahuga „*Imperial*“ mudel on 144" telgede vahega, 4-käiguga edasi, kusjuures kolmas käik on tasane. Vähem 8-silindriline mudel on 3,95-liitrilise silindrimahuga. Suurem 6-silindriline mudel, 4,39-liitrilise silindrimahuga on sama mis praegune mudel 70. Väiksem 6-silindriline mudel 2,64-liitrilise silindrimahuga on varustatud hariliku käigukastiga ning sealjuures küllalt odav.

„*Citroen*“.

Oli välja pandud kaks mudelit. Väiksem 4-silindriline, 1,62-liitrilise silindrimahuga, patareil süütega, pumbajahutusega, pool-elliptiliste vedrudega, neljarattavakuum-piduritega. Võrreldes möödunud aasta tüübiga on siin mitmed muudatused. Nii on mootor asetatud kummipuhvritele, uuendatud sidur, luksus-tüüpi tõllal on lahtikäiv katus, killunematud klaasid. Ka jahutaja vormi on muudetud. 4-istmelise tõlla hind Inglismaal: £ 185.—. Suurem mudel on varustatud 6-silindrilise, 2,44-liitrilise silindrimahuga mootoriga.

„*Crossley*“.

Tähelepanu äratas kolme teljega, 6-rattaga tõldauto, mis eriti koloniide tarvis ehitatud. See oli va-

rustatud 3,44-liitrilise mootoriga, mida sarnase auto kohta võib lugeda võrdlemisi väikeseks.

„*Daimler*“.

See on inglise luksus-auto. Väiksem tüüp on varustatud 12-silindrilise, 5,296-liitrilise silindrimahuga mootoriga ning 4-ratta-vakuum-piduritega, 5-istmelise tõlla hind: £ 1850.— (ca. Ekr. 33.700.—). Ka suurem mudel on varustatud 12-silindrilise mootoriga.

„*DE SOTO*“.

Uus „*De Soto*“ on varustatud 8-silindrilise, 3,46-liitrilise silindrimahuga mootoriga, kuna väiksem mudel on 6-silindrilise mootoriga.

„*Dodge Brothers*“.

Välja oli pandud kaks mudelit. Väiksem mudel on varustatud 2,6-liitrilise 6-silindriga mootoriga. Seega üks nõrgemajoolistest ameerika sõiduautodest. Suurem on 8-silindrilise, 3,6-liitrilise mootoriga ning hinna poolest võrdlemisi odav.

„*Essex*“.

Välja oli pandud kahesuguse telgede vahega mudelid: 110½ ning 113 tolli. Möödunud aasta mudelitega võrreldes on muudetud sidurit ja raami põiktuge-sid.

„*Fiat*“.

Esitatud oli täitsa uus mudel: 4-silindrilise mootoriga, 1,438-liitrilise silindrimahuga, pumba jahutusega, üheketta siduriga, pool-elliptiliste vedrudega.

6-silindrilisel, 2,5-liitrilise silindrimahuga mudelil on mõningaid, väiksemaid muudatusi võrreldes möödunud aasta mudeliga.

„*Hispano-Suiza*“.

Välja olid pandud nii Prantsuse kui ka Hispaania vabrikute mudelid. 6-silindrilise, 7,98-liitrilise silindrimahuga Prantsuse vabriku limusiin-tõlla hind on Inglismaal £ 2.967.— (ca. Ekr. 54.100.—).

„*Hudson*“.

Esitatud oli 8-silindriga, 3,5-liitrilise silindrimahuga mudel.

„*Lanchester*“.

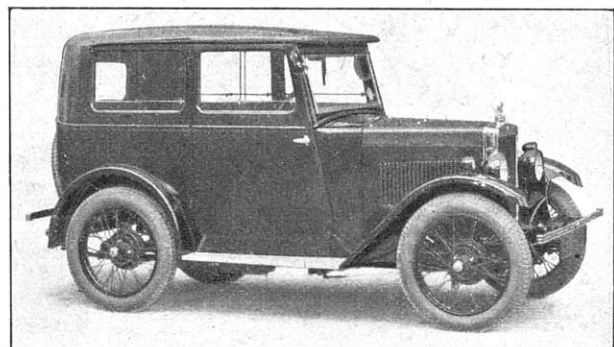
Inglise luksus-auto. 6-silindrilise mootoriga varustatud tõlla hind £ 1.775.— (ca. Ekr. 32.400.—).

„*La Salle*“.

Väljapandud 8-silindrilised mudelid on oma ehituselt samad mis möödunud aastal ning vastavad üldjoontes „*Cadillac*’ile“.

„*Mathis*“.

Oli välja pandud täiesti uus mudel: mootor 1,23-liitrilise mahuga, 4-silindriga, termosüfoon-jahutusega,



„*Morris-Minor*“ tõldauto.

üheketta siduriga, pool-elliptiliste vedrudega, 11 × 40 kummidega ja 4 ratta hüdrauliliste piduritega. Seda mudelit kavatsetakse valmistada nii Prantsusmaal kui ka Ameerikas. 4-silindriline, 1,629-liitrilise mahuga

muldel on sama nagu möödunud aastal, arvatud välja mõned vähemad muudatused. Uueks mudeliks on 6-silindriline, 1,99-liitriline tüüp.

„Marmon“.

Esitatud oli kaks mudelit, mõlemad 8-silindrilised. Puuduvad erilised muudatused, võrreldes möödunud aasta tüüpidega.

„Mercedes-Benz“.

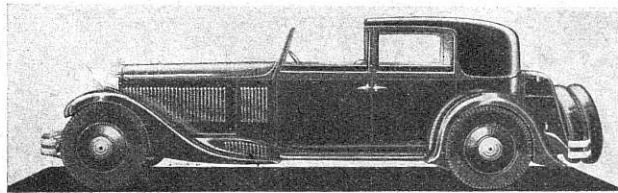
Väiksem, 2,56-liitriline, 6-silindriga 60 HJ auto on uus mudel. Sel on patarei-süüteseade, üheketta sidur, 6-kiirusega käigukast, 5,25—20" kummid.

Teine, 7,069-liitriline, 6-silindriga 250 HJ mudel on juba varem tuntud. Uueks mudeliks on jälle 7,655-liitriline, 8-silindriga 280 HJ auto. Sel on 6-käiguga käigukast, vakuumpidurid ning on varustatud kompressoriga. 7-istmelise tõlla hind Inglismaal £ 2.785.— (ca. Ekr. 51.000.—).

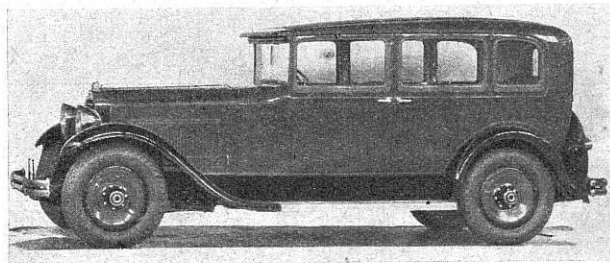
„Morris“.

Need autod on Inglismaal laialt tarvitusel odavate väikeautodena. Väiksem tüüp: 0,847-liitriline, 4-silindriga tõld maksab Inglismaal £ 140.— (ca. Ekr. 2.560.—). Sel on patarei-süüteseade, üheketta sidur, 3-kiirusega käigukast, 4-rattapidurid, 4,00—12" kummid.

Uueks mudeliks on 1,938-liitriline, 6-silindriga auto. See auto maksab £ 185.— (ca. Ekr. 3.380.—).



„Packard“ Thrupp & Maberley karosserii.



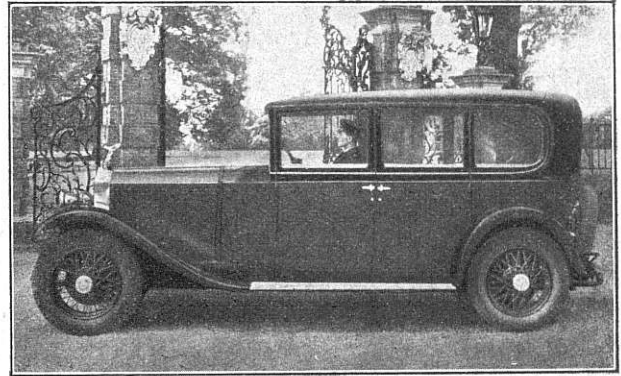
„Packard“ Sedan mud. 826.

„Packard“.

See tuntud Ameerika luksus-autode firma on lasknud välja uue mudeli, millel on 8-silindriline, 6,318-liitrilise mahuga mootor. Tähelepanu äratav shassii määrimise viis, mis töötab automaatselt, kui auto liigub.

„Peugeot“.

Väljapandud 4-silindriline, 1,12-liitrilise silindrimahuga väikeauto on tegelikult sama mis möödunud aastal. Sel on patarei-süüteseade, tiguülekanega tagasild, ¼-elliptilised tagavedrud, 12 × 45 kummid. 4-istmelise tõlla hind Inglismaal: £ 205.— (ca. Ekr. 3.740.—). Samuti on ainult vähemaid muudatusi tehtud 6-silindrilisel, 1,99-liitrilisel mudelil.



Väiksem tüüp „Rolls-Royce“ limusiin.

„Rolls-Royce“.

Aristokraatsem auto Inglismaal. Väljapandud mudelid on tegelikult samad mis möödunud aastal. Suurem tüüp: 6-silindriline, 7,668-liitr. silindrimahuga, kahekordse süüteseadega, üheketta siduriga, 4-kiiruse käigukastiga. 7-istmelise tõlla hind: £ 3.018.— (ca. Ekr. 55.000.—). Väiksem tüüp on samuti 6-silindrilise mootoriga, silindrimaht 3,669 liitr. Shassii hind: £ 1.185.— (ca. Ekr. 21.600.—).

„Reo“.

Reo vabrik on lasknud välja uued sõiduaudode mudelid. Suurim tüüp „Royale“ on mõeldud luksusautona. Mootor on 8-silindriga, silindri läbimõõt 3³/₈ tolli, kolvikäik 5 tolli, silindrite plokk kroom-nikkel-valust, telgede vahe 135 tolli, 5-istmelise tõlla hind: £ 2.485.— vabrikus.

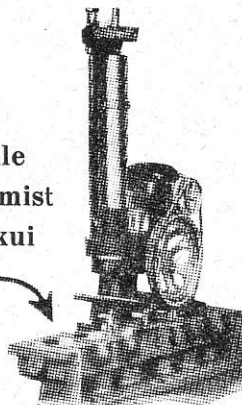
Keskmine tüüp, mudel 30, on samuti varustatud sama mootoriga nagu „Royale“, kuid telgede vahe on 130 tolli. „Royale“ mudeli jahutaja on eritüüpi, samuti on muudetud välised jooned, võrreldes endiste tüüpidega.

„Studebaker“.

Tähelepanдав on eritüübiline, vaba hammasrattaga käigukast, millega uued tüübid on varustatud, arvatud välja väiksem 6-silindriline, millel on harilik 3-kiirusega käigukast.

ERISISESEADE

Peale
puurimist
nii kui
uus



SILINDRITE

PUURIMISEKS JA LIHVIMISEKS OMAB

MOOTORSÕIDUKITE PARANDUS-
JA MEHAANIKATÖÖKODA

→ „NOOL“ ←

MIS VÕIMALDAB KÕIGE KIIREMAT JA TÄPSEMAT TÖÖD.

Toompuiestee 10.

Tallinn.

Telefon 430-71

Rahvusvahelise autoklubi koonduse aasta-peakoosolek.

14. oktoobril k. a. peeti Pariisis, Prantsuse autoklubi ruumes, Rahvusvahelise Autoklubide koonduse peakoosolek. Osa võttis 30 riiki: Saksamaa, Austria, Belgia, Brasiilia, Bulgaaria, Taani, Egiptus, Eesti, Hispaania, Am. Ühendriigid, Soome, Prantsusmaa, Suur-Briti, Kreeka, Ungari, Itaalia, Iiri, Leedu, Läti, Luksemburg, Monaco, Norra, Hollandi, Poola, Portugal, Rumeenia, Rootsi, Šveitsi, Čehhoslovakkia ja Jugoslaavia. Koosoleku juhatajaks valiti parun *Zuylen de Nyevelt*. Parun *von Zuylen* valiti tagasi koonduse presidendiks. *Krahv Arnim* (Saksa), *krahv Vogue* (Prantsuse), *kolonel O'Gorman* (Inglise), *krahv Rosen* (Rootsi) ja *senaator Crespi* (Itaalia) — vice-presidendideks. Loeti ette tollikomisjoni, turismi- ja spordikomisjoni otsused ja võeti need vastu. Spordikomisjoni ettepanekul nimetati *Rudolf Carracciola* ja *Hans Stuck* — v. *Villiez* Euroopa mägameistriks 1930 aastal, sport- ja võidusõidu-autodel.

Selle järele võeti koondusse lõplikult vastu *Monaco autoklubi*; *Syria auto-* ja *touringklubi*, *Libanoni klubi*, *Mehhiko autoklubi* ja *L.-Aafrika kuninglik autoklubi* võeti vastu prooviaastale.

Ettepanek, muuta Koonduse nimi *A. I. A. C. R.* (*Association Internationale Automobile Clubs Reconus*) ümber *F. I. A.* (*Fédération Internationale Automobile*), lükkati tagasi.

Rahvusvaheline spordikomisjon moodustati järgmiselt: *M. Fritsch* ja *krahv Berkheim* (Saksa), *krahv van der Straten-Ponthoz* ja *M. Koercher* (Austria), *parun Nothomb* ja *M. H. Langlois* (Belgia), *M. W. S. Hogan* ja *M. Bradley* (Am. Ühendriigid), *M. Pérouse* (Prantsusmaa), *kolonel O'Gorman* ja *Landsday Lloyd* (Inglismaa), *Florio* ja *Mercanti* (Itaalia), *M. Decrauzat* ja *M. Tondury* (Šveitsi).

Järgmine koosolek peetakse tuleval aastal oktoobris, Pariisis, autosalongi lõpul.

Liiklemiss- ja tollikomisjoni koosolek 11. okt. Komisjon arutas küsimust, kuidas teha ümberkorraldusi tollidokumentide alal, kuidas toimida triptikute uuenemisega ühe aasta jooksul, pärast nende maksuse- tuks muutumist, ja mil viisil pikendada tollilube. Need kolm küsimust on juba kauemat aega peapunktiks komisjoni töökavas. Kuna see on raske probleem ja

nõuab tihedat koostööd riikide tollivõimudega, otsustas komisjon kokku kutsuda tollikonverentsi, mis peetakse tuleval aastal oktoobrikuus Pariisis.

Küsimus triptikute süsteemi laiendamise suhtes — sõiduautodesse monteeritavate raadioaparaatide kohta — otsustatakse jaatavalt. Peale selle vaatas komisjon läbi veel terve rea küsimusi: Mootori- ja shassiinumbri ühtlustamine, mitmesugustes maades tarvitavate vormelite ühtlustamine automaksude kohta, signaaliandmise probleeme jne.

Turism. 13. okt. astus kokku Rahvusvaheline spordikomisjon.

Alul tegeleti küsimusega, millist bensiini kasutada suurtel võidusõitudel. Määrati kindlaks, et jõuaine segu peab koosnema vähemalt 70% normaalses liiklemises tarvitavast bensiinist, 10% n. ö. keemiliselt puhtast alkoholist ja ülejäänud osa bensoolist. Seeriautoks loetakse iga auto, mis vastab oma ehituselt „valitsevale tüübile“. Kui näiteks mõni autoehitaja välja toob 20.000 kuuesilindrilist autot ühe gaasistajaga ja 10.000 kahe gaasistajaga varustatud autot, siis tuleb ühe gaasistajaga auto pidada „valitsevaks tüübiks“. Kõik teised üksikasjad defineeritakse samal viisil.

Rahvusvaheline spordikomisjon on otsustanud loobuda 1931., 1932. ja 1933. aastaks ettenähtud võidusõitudeks määratud vormelist, mis põhjeneb Indianopolise sõidumäärustel. See otsus tekkis Itaalias, Prantsusmaal, S.-Britis, Belgias ja Hispaanias korraldatud ankeedi põhjal, millega tehti kindlaks, et konstruktorid kaotavad igasuguse huvi vormeli läbi, mida Euroopas praktiliselt ei saa kasutada. Igal rahvuslikul klubil on nii siis vabadus vormeli valikul ja Rahvusvaheline spordikomisjon määrab siis tehtud kogemuste abil 1931. aasta oktoobris kindlaks vormeli 1932. a. jaoks.

Itaalia esindaja Florio poolt tehti ettepanek korraldada *Gordon-Bennet* võidusõit. Auhind kuulub küll õigupoolest Prantsusmaale, kes teda on eduga kaitsnud kolm aastat järgemööda. Küsimus seisab ainult selles, kas Prantsuse autoklubi ja auto konstruktorite sündikaat peab tarvilikuks auhinda veel kord välja panna.

Lõppeks otsustati, et igas riigis ainult üks võidusõit tohib kanda „Suure-auhinna“ nime.

Majanduslistest väljavaadetest bensiini asendamisel etüülalkoholiga (piiritusega).

A. Puksov, mag.

Katsed, asendada plahvatusmootori küttel bensiini piiritusega, algasid tegelikult maailmasõja ajal. Bensiini sissevedu keskriikidesse jäi sõja tõttu seisma. Ka erapooletud riigid tundsid suuri raskusi bensiini muretsemisel, sest turul ületas nõudmine kaugelt pakumise. Erilise energiaga asusid aseaine leidmise küsimuse lahendamisele sakslased ning rootslased. Viimaseid huvitas küsimuse lahendamine esimeses järjekorras selle tõttu, et nendel oleks olnud võimalus jaatava vastuse saamisel realiseerida suurtes kvantumites tselluloositööstusest saadavat piiritust.

Nagu erikirjandusest näeme, ei tekitanud tehniliselt bensiini asendamine etüülalkoholiga erilisi raskusi. Viidi läbi õhu eelsoojendus, tehti muudatusi gaasistaja

konstruktsioonis ja kondenseerunud äädikahappe mõju metallosadele paraliseeriti nõnda, et enne mootori seismajäämist lasti teha mootoril mõned tiirud puhta bensiiniga. Tehti ka võrdlevaid katseid kompressiooni suhtes. Sealjuures selgus, et piirituse õhusegu kannatab välja kõrgemaid kompressioone; seega oli antud võimalus paremini kasutada piirituses peituvat soojust energiat, viimase ümbermuutmisel mehaaniliseks energiaks. Automootori katsetamisel osutus bensiini ning piirituse kasutatavuse koefitsientide suhe 4 : 5 (kindlapaigalistes mootorites 2 : 3).

Mootori küttekulude kindlaksmääramisel teoreetiliselt on tarvis teada, kui palju mahuliselt piirituse tarvitamine mootoris on suurem bensiini omast. Alu-

mised kütteväärtused liitri kohta on: bensiinil 7200—7560 kcal/ltr. ja piiritusel (95%) 4842 kcal/ltr. Sellest järgneb, et piirituse soojusvõime on keskmiselt vaid 65% bensiini omast. Nende kahe vedela kütteaone tarve mootoris ei ole aga vahekorras nende kütteväärtustega, vaid eelpoolmainitud piirituse korral võimaldatud kõrgem kompressioon kõigutab kütteenete tarvitamise suhet piirituse kasuks.

Võttes toodud arve aluseks, leiame arvutuste teel, et piirituse tarve on suurem 23% (mahuliselt) võrra bensiini omast.

Kuigi piiritus tahab võistelda hinna poolest bensiiniga, siis peaks nende hindade suhe (liitri pealt) olema 0,81:1. Kui meil bensiini hind on 30 senti liiter, siis, vastavalt eelpooltoodud suhetele, võiks piiritus võistelda bensiiniga ainult siis, kui tema maksaks vaid 24 snt. liiter.

Sõja-aastail ja otsekohe pärast sõda oli konjunktuur sarnane, et hinnast palju ei küsitud. Normaalses oludes arusaadavalt kerkis esiplaanile kütteaone valikul uuesti majanduslik printsiip. Siin selgus, et piiritus ei suuda võistelda bensiiniga. Väljavaateid võiks ainult siis olla, kui piirituse hind on 24 senti liiter ehk alla selle.

M. Tilzen'i ja Y. Kauks'i*) kalkulatsioonide põhjal võib Eestis bensiiniga võistelda hinna suhtes vaid piiritus, mis saadakse tselluloositööstuse kõrvalainena. On teada, et sulfiittselluloosi keeduvees on 1,5—2,5% käärivat suhkrut. Pärast keeduvee neutraliseerimist pannakse suhkur käärima ja tekkinud alkohol (0,8—1,0%) eraldatakse üldvee kvantumisest destilleerimise kaudu. Arvesse võttes kõiki tootmisega seotud kulusid, läheb meil üks liiter alkoholi maksma 21,9 senti (müügihind 7—5% kasuga põhikapitalist). Kulude all suurt osa mängib selle tootmise juures suurtest veehulkadest alkoholi destilleerimine. Kui viimast operatsiooni võtta ette äratarvitatud auruga, kuna värsket aur võeti elektri sünnitamiseks, langeb otsekohe alkoholi müügihind 14 senti peale liitrit.

Võtame Eesti tselluloosi produktsiooni võrdseks 15.000 tonnile aastas. Selle hulga juures võidakse saada 1 miljon liitrit alkoholi. See on kvantum, millega meie majanduses tuleb juba arvestada. See võiks minna bensiini asendamiseks ilma ühegi välise surveta, majanduslikult õigustatuna.

Teistest lähtainetest saadud piiritusena meie oludes võiks kõne alla tulla kartulipiiritus. Kalkulatsioonid näitavad, et kartulipiirituse müügihind on 43,5 snt. liiter. Kartulikultuuri arendamisel (tärglikult kuni 25%) ja tehnilise sisseseade moderniseerimisel (kinnised käärimisõud, alkoholi püüdmine söehappest) on võimalik alkoholi saaki tõsta. Sel viisil võiksime piirituse hinna suruda kuni 37,10 sendini liitrit. Igatahes seegi hind on väga kõrge, maksimaalset piirituse hinda arvesse võttes, kus ta suudaks bensiiniga majanduslikult võistelda (24 senti/ltr.).

Teatavasti ei ole kusagil praktilises elus püsima jäänud puht-alkoholi tarvitamine mootori kütteenaina.

*) Die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Anwendung von Spiritus als Brennstoff.

Küll on mitmel pool (Prantsusmaa, Saksamaa, Rootsi) teatud eesmärgiga (põllumajanduse toetamine, väliskaubanduse aktiveerimine) tarvitusel (osalt sunduslikult) bensiini- ja alkoholisegude tarvitamine. Ei ole huvita märkida mõningaid jooni kogemustest, mis saadud bensiini asendamisel alkohol-bensiiniseguga.

1. aug. 1930. a. peale on pändud maksma Saksamaal bensiinile piirituse juurelisamise sund. 2,5% läbimüügist peab piirituse arvele langema. Kogu maa produtsendid suudavad vaid sellel määral rahuldada turgu piiritusega. Et tehniliselt segu oleks tarvitatav, peab alkoholi hulk 20—30% kõrgusel olema. Siit siis ka järgneb, et vaid osa bensiini suudetakse realiseerida alkoholisegus (monopolin: 25% alkoholi + 75% bensiini).

Et piirituse hind Saksamaal (0,80 RM/ltr.) on umbes 3 korda kõrgem bensiini omast, siis tõstab summaääruse elluviimine kütteaone hinda 1½ penni võrra liitrit. Kui arvestada, et Saksamaa tarvitab 2 miljardit liitrit bensiini aastas, siis on autoomanikud koormatud põllumajanduse huvides 30 miljoni RM lisakuludega.

Alkoholi-bensiini (monopolini) tarvitamine on seotud nähetega, millised bensiini tarvitamisel ennast tunda ei ole annud.

Alkoholil on omandus varem bensiinireservuaari seintele sadestunud kõrvalaineid vabastada. Lühikese ajaga võivad need ained gaasistajas ummistusi tekitada. Hädaohu kõrvaldamiseks on tarvis puhastada 4 nädala jooksul iga 2 päeva tagant bensiinifiltrit.

Monopolin ei tohi sattuda auto lakeeritud osadele, kus ta plekke tekitab.

Et üksikud monopolini segu-osad mitte ei eristuks, tuleb ära hoida vee sattumist bensiinireservuaari, sest monopolin suudab maksimaalselt 2% vett lahustada. On aga üksikute osade eristumine sündinud (aine ei ole enam läbipaistev), võib segu kas homogeniseerida bensooli juurelisamisega (lisakulud!), või sellest läbipaistmatust segust bensiini eraldada suurema hulga veega. Viimasel juhul läheb monopolinis olnud alkohol kaotsi, mida veega lastakse bensiini kihi alt välja.

Monopolini tarvitamisel ei ole käivitamine talvel külmal ajal sugugi raskem. Seda asjaolu võib juba teoreetiliselt ette öelda, kui vaadelda bensiini ning monopolini keemiskõveraid. Esiteks, ei ole monopolini keemisalgpunkt (40—60° C) sugugi kõrgem bensiini omast. Teiseks, ei ole keemisalgpunkt mootori käimise laskmisel nii palju tähtis, kui punktid, kus 10% kütteenaine juba üle on läinud. Bensiinil on see punkt 80—90° C; monopolinil aga kõigest 48—68° C. Sellega on siis viimase ainega mootori käivitamine külmal ajal vähe kergem.

Monopolin võimaldab kütteaone palju puhtamat põlemist mootoris kui bensiini puhul. Kolbide puhastamist tahmast, koksist tuleb nüüd ette võtta vaid 100.000 km läbisõidul, kuna varem oli see tarvilik juba maks. 50.000 km ärasõitmisel.

Kütteaone jäägita põlemine mootoris ei lahjenda karteri õli, nagu see bensiini tarvitamisel (destilleerimise lõpp-punkt 215° C) paratamatult tuleb ette.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat

„A U T O T“

Betoonteede ehitus.

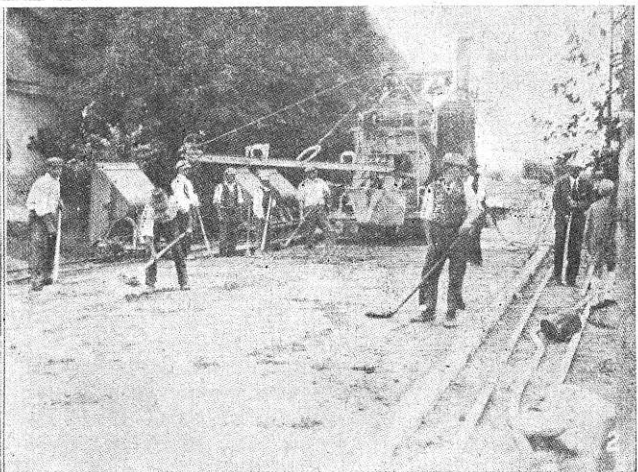
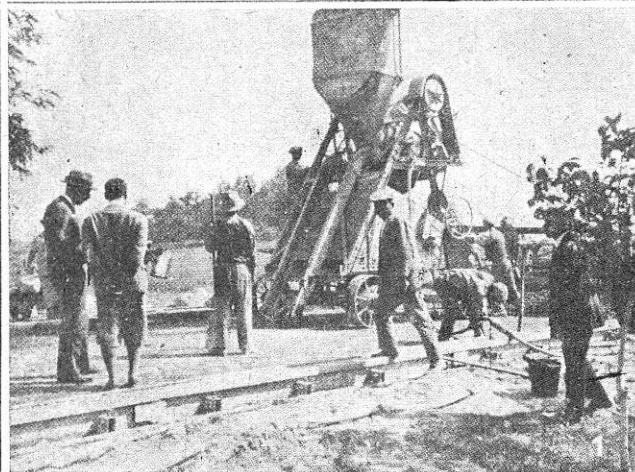
Insener Willy Böckl kirjutab „Allgem. Autom. Zeitung'is“ betoonteede ehitusest järgmist:

Ungari valitsuse lahkkel loal oli mul võimalus jälgida betoonteede ehitust Ungaris. Juba paljud Euroopa riigid on oma teedehituses eeskujuks võtnud Põhja-Ameerika Ühendriigid. 1925. a. peale on statistikast näha, et ehitatakse 10 korda enam betoon- kui asfaltteid. Eriti on Ungaril suured kavatsused sel alal, nelja aasta jooksul tahetakse ehitada 200 km. betoonmaanteid.

Muidugi on kõik üksikud tööd jagatud segajal automaatselt teatud aja järele. Teatud ajal tuleb materjal katlasse, ja teatud aeg segatakse teda seal. Loomulikult on olemas ka kellavärk, mis registreerib segude arvu. Segaja-masin on isesõitja (enamasti ketiveoga).

On nüüd materjal peale kantud (pilt 2.), algab õieti kõige tähtsam töö, valmistaja töö.

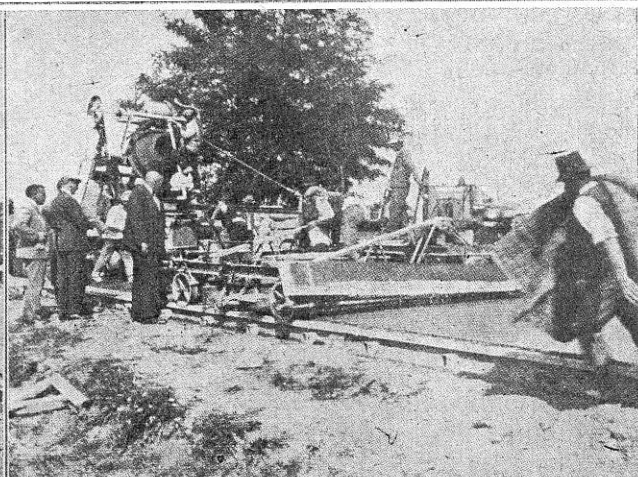
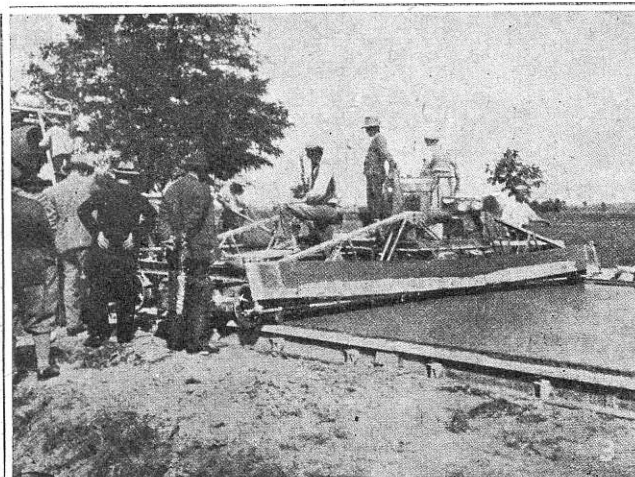
Tänav ehitatakse teatud roobaste vahele, mis moodustavad küljepiiri, ja juhivad valmistajat. Nüüd



Budapest-Czegled teel tehakse praegu 60 km. pikune tee betoonist. Tekstile juurelisatud piltidest on näha, kuidas õieti tee valmib. Aluspinda peab enne planeerima, tasandama jne., siis algab tööd sõitev segaja, mis näha pildil 1. ja 2. Alul paar sõna segajate üle. Need on suured, bensiinimootoriga (pilt 1.) või — vanatüübilised — auruga aetavad (pilt 2.) segu-

algab masinaga tee pealispinna läbitöötamine. Väikesed augud ja ebatasasused täidetakse, nii et pärast valmistaja tööd võib teed juba pidada valminuks. Pilt 3. võime näha säärast valmistajat.

Kuna betoon ei tohi liig ruttu kuivada, siis kaetakse sõidutee pärast valmissaamist kinni. Mõned firmad toimetavad seda niiskete mattide abil, nagu näha



katlad, kuhu materjal puistatakse veoautolt. Kui nüüd materjal on küllaldaselt läbi segatud, siis keerab end katel kummuli ja puistab valmis segu kasti, mis jookseb liikuvallatil, ja viib materjali lõpuks määratud kohale, kuhu ta selle tühjendab. Pilt 1. on näha kõrgele tõstetud lusikataolist riista, millega materjal tõstetakse katlasse. Pilt 2. näitab materjali toomist segajasse väikesel raudteel. Samuti on näha liikuvat kandjat ühes selle küljes rippuvate kastidega ja ka valmis betooni asetamist aluspinnale.

pildil 4., enamasti aga kaetakse tee roobastel sõitvate puust katustega.

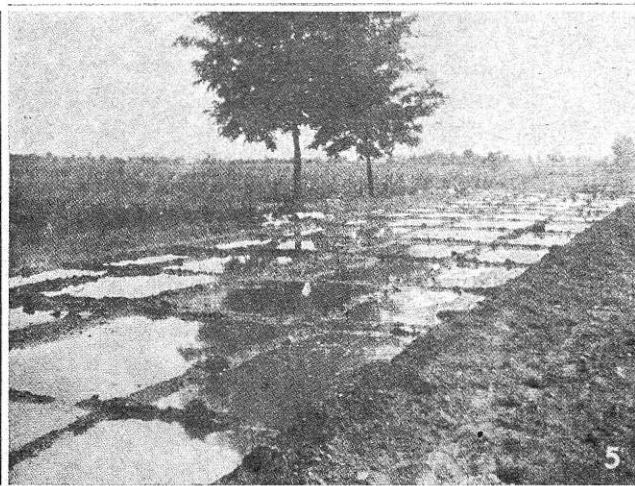
Tee peab nüüd teatud aja püsima niiskena. Seda saavutatakse enamasti pori, savi jne. asetamisega tänavale, mis alaliselt veega täidetud. Pildil 6. on näha lõpptehingut õieti juba valmisoleval betoonteel. 21 kuni 28 päeva pärast võib tee vabaks anda liiklemisele.

Sarnane ehitus läheb väga kiiresti. Masinate suuruse, peaaesjalikult segaja suuruse järgi ehitatakse Ungaris 60 kuni 200 m. päevas, ja automobilistid või-

vad ainult röömustuda. Sealjuures on betoonteede ehitus ainult 15 kuni 20% kulukam asfaltteede ehitusest, kuna betoonteede korrashoid nõuab palju vähem kulusid ja eluiga on palju pikem.

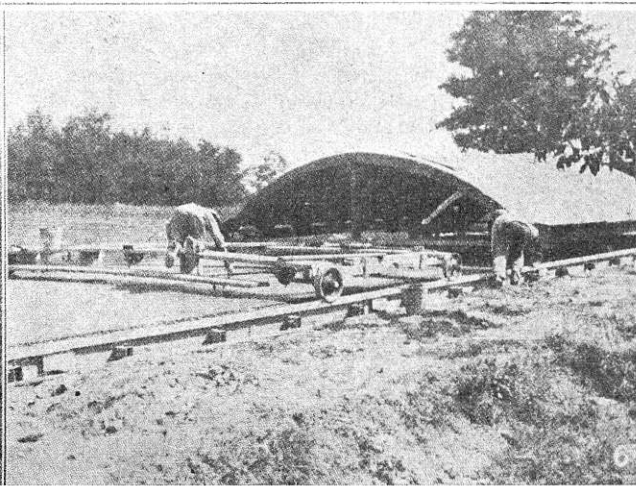
Tee Budapestist Viini tahetakse samuti ehitada

Alul arvati, et hobustel on võimatu käia betoonteedel, kuid see arvamine on osutunud ekslikuks, kuna hobused tulles asfaltteelt betoonteele, kohe on hakanud kiiremalts traavima, mis näitab, et neil vedu on kergem.



5. Valmis tee, veega üle valatud.

suuremalt osalt betoonist. Siin nägime ka hilisemal ajal ehitatud kõige vanemat betoonteed, nimelt Tater võidusõiduteed. 3 aastat on seda teed kasutatud autode poolt ja ta on praegu veel täiesti esimese järgu tee, olgugi et see oli esimene katse. Suur kuumus, samuti ka möödunud aasta talvekülm ei ole kahju sünnitanud betoonkattetele.



6. Järeltööd sõidupinna tasandamiseks. Puust katusealune märgadele mattidele.

Vahepeal on uuestiehitatud maantee Budapesti ja Viini vahel pidulikult avatud ja antud kasutada üldisele liiklemisele.

See sündis 4. oktoobril arvurikka pealtvaatajaskonna osavõtul.

Uued Stromberg „DD“-Down-Draft-gaasistajad.

Süüde ja gaasistamine, need mõlemad tähtsad kõrvaltegurid mootoril, on päris imeväärset edenenud ja täienenud, nii et nad tänapäeval on muutunud täiesti usaldusväärseteks masinaosadeks.

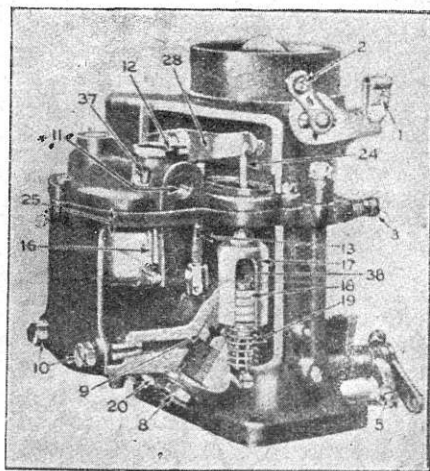
Kõigil gaasistaja konstruktsioonidel oli seni see ühine omadus, et õhuvool, mis düüsidest tulevate põlevaaine osakestega plahvatusvalmilt seguneb, liigub *alt ülesse* läbi gaasistaja. Sellepärast asusid enamjagu gaasistajaid ikka imemistoru all.

Uued Stromberg-„DD“-gaasistajad on ehitatud vastupidisel põhimõttel. Õhk imetakse ülevalt sisse, õhuvool liigub *ülevalt alla* läbi gaasistaja, mille tõttu gaasistaja asub imemistorude *peal*. Sel korraldusel on see paremus, et imemismõju suurendatakse raskusjõu läbi. Juba väiksema tiirude arvu juures saavutatakse parem gaasistamine. Gaasistaja omapärane konstruktsioon nõuab erilisel ehitatud imemistoru, kuna gaasistajat ei asetata rippuvalt, vaid ta seisab imemistorul. Gaasistaja kõrge asendi tõttu jääb ruum imemistoru all vabaks, gaasistajale juurepääs on kerge.

Kiirenduspump töötab automaatselt imemistorus valitseva alasarve läbi. See alasarve liigutab erilise vakuumpumba kolbe, mis *balancier* abil seisavad ühenduses kiirenduspumbaga. Kuna nüüd sumbutajaklapi avamisega väheneb vakuu imemistorus, millega kiirendatakse mootorit, töötab kiirenduspump vakuumpumba abil, kusjuures seda võib reguleerida teatud aja peale. Üleminekuks tühjalt jooksult normaalsele tiirude arvule on peale tühjaltjooksu düüsi nähtud ette

veel käik, millest kiirendusperioodil tuleb juure ben-
siini.

Eriline seadeldis võimaldab reguleerida mootorit normaalse tiirude arvu juures, umb. kolmveerandi võr-



Uus Stromberg-gaasistaja, tüüp „DD“-Down-Draft.

1) Sumbutusklaapi kang. 2) Sumbutajaklapi asetamine. 3) Tühjaltjooksu reguleerimise nõel. 5) Sumbutajaklapi kruvid. 10) Peadiüs. 16) Ujuk. 18) Pumbakolvid. 19) Spiraal-tagasitõmbevedru pumbakolvidel. 20) Kõrvaldüüs. 27) Tühjaltjooksu toru. 28) Pumbakang. 29) Sumbutajaklapi ühtlustamise kruvid.

ra avatud sumbutajaklapiga, et saavutada suurem kokkuvõid.

Käivitajaklapp on varustatud automaatse õhuklapiga, mis avaneb sel puhul, kui pärast käivitamist on jäetud avamata käivitajaklapp. See automaatklapp avaneb, kui alaturve imemistorus on jõudnud teatud piirini. Down-Draft-gaasistajaid on võimalik asetada mootorisse igasuguste bensiiniliikide juures, mootori-

võime ja segu omaduste korral jne. On olemas lihttüüp „D“ ja kahekordne „DD“ (neljasilindrilistele autodele).

Firma Dènes & Friedmann, A/G. Wien XVIII, Mitterberggasse 11, esitab Stromberg-gaasistajaid ja annab asjasthuvitatuile lähemaid seletusi.

Juuresolev joonis näitab selle huvitava konstruktsiooni tähtsamaid osi.

Hiiglalinn.

Isegi ameeriklasel jääb sõna kurku kinni, kui ta otsib väljendust, mis iseloomustab tabavalt New-Yorki, nende jumalikku, ilusat New-Yorki, linnade linna. Harilikku superlatiividega, millega onü Sam harilikult nii pillavalt ümber käib, ei jõua enam kuhugile. Sellega võivad end aidata teised linnad. New-Yorgile peaks leidma midagi päris uut, midagi ennukuulmatut, peaks leidma nimetuse, mis pimestaks, säraks, masendaks. Kes leiab selle?

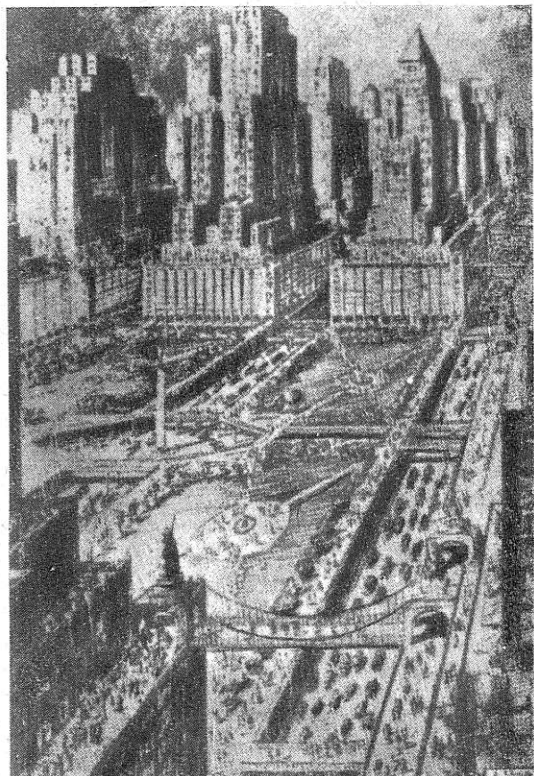
New-York on kiviks saanud vastuväide enesele. Maal, mida nimetatakse „piiramatute võimaluste“ maaks, on see linn tekkinud piiratud võimalustest. Kuna ta võimalused olid piiratud, kuna ta, ehitatud kitsale kaljusele poolsaarele, ei suutnud laieneda külgedele, kasvas ta kõrgusse. Ikka vägevamaid pilvelõhkujaid kerkis taeva poole, ja pole näha neile lõppu. 240 mtr. on Woolworth ehitis kõrge oma 51 majakorraga. Aastate vältel oli ta Ameerika uhkuseks, aga juba on Chrysler Building ta ületanud 75 majakorraga, 284 m. kõrge. Ka sellest pole veel küll! Üks pangahing ehitab uut pilvelõhkujat, mis tuleb 310 m. kõrge. Seega on see kõrgeimaks ehituseks, mida inimese käsi iial ehitanud, ületades isegi Eiffeli torni kõrguse, mis on 300 m. Uus pilvelõhkuja ei tohi milgi tingimusel olla madalam kui ta eelkäija. Empire State Building tulevat 324 m. kõrgune ja koosnevat 80 majakorrast. Matthison Square'l tahab aga üks elukinnitusselts ehitada kõrgeima pilvelõhkuja — 100-kordse, ennenägematus suuruses. Kõrgust ei anta teada, võib olla tahetakse ületada Lefcourt ehitust, mille jaoks on ette nähtud 350 m. Kuhu see kõik lõpuks viib?

Millega see lõpeb, ei küsita mitte ainult pilvelõhkujate juures, vaid ka liiklemises. Ka see muutub hiiglaseliseks, mis kasvanud piiratud võimalustest. Poolsaare kitsus ei luba laiu tänavaid. Seepärast kuhjub liikumine maakitsuse ninal. Manhattanis on võimatu edasi sõita, kõik kohad on täidetud autodega. Dollar-miljonärid, omades 10 autot, sõidavad „maa-alusega“ ärisse. Seistes teiste seas, higistades, õhku ahmides, sõidavad nad selle maa maha, kuna nad selle tõttu tund või poolteist varem jõuavad bürosse, kui ronides tigusammul oma kalli luksusautoga.

Aga ameeriklane mõistab end hädas avitada: ka õhku tahab ta vallutada liiklemiseks. Seepärast kavatseb ta ehitada autotee vanade teede kohale, majade vahele. Selleks on kohane sild, mis toetub raudsammastele, sild mõõtmatu pikkuses. Sellel teel peavad autod tormama. Aga kas jätkub ühest ainsast kõrgusteest? Juba kõneldakse kahest, kolmest, neljast, kuuest üksteisel asuvast teest. Autodele üks, trammidele teine, jalakäijatele kolmas, veoautodele neljas — ülal ei ole ju mingit takistust. Ka allpool mitte. Maa-aluse raudtee harud ulatuvad igasse linnaossa. Tunnelites on määratu liikumine. 2,6 km. pikkuses Hudson-tunnelis sõidab tunnis 2000 autot. Maa peal aga ehitatakse juba uut silda, mis ületavat ilmaime — Brook-

lyni silla. See on sild, mis tuleb üle Hudsoni, kahe pinnaga, kumbki 80 m. lai. Ülemisel sõidavad autod, alumisel jookseb 12 raudteeroobast üksteise kõrval.

Mitte ainult silmle, vaid ka kõrvule mõjub New-York. Ta on kárarikkaimaks linnaks maailmas, kus lärm on nii suur, et elanike närvid hakkavad selle all



Tuleviku linn. Kuidas välja näeb New-York 1950. a.

kannatama. Kus leitakse rahu sarnases linnas? Mõõda ilusimat maailma autoteed „River Drive“ ruttavad pühapäeviti sajad-tuhanded autod põhja poole. Miljonid inimesed otsivad puhkust Atlandi ookeani rannikul asuvates supelkohtades. Kuid kas on see puhkus, kui ei teatagi, mis tähendab sõna „üksildus“?

New-York on ebaharilik linn. Ta asub Neapeli geograafilise laiuskraadi all ja ometi tuleb seal ette lumetorme, mida isegi Põhja-Euroopa vaevalt tunneb. Rongid ei jõua New-Yorki mitte maad mööda, vaid peavad teed leidma läbi vee ja kaljude. Ja ometi tuleb iga minut üks rong sisse. Kes leiaks tabava sõna, mis väljendaks seda hiigla-liikumist, seda rahutut elu!

MÕND NEW-YORGIST ARVUDES.

New-Yorgis elab enam itaallasi kui Roomas, enam sakslasi kui Breemenis, enam iirlasi kui Dublinis ja $\frac{1}{19}$ kõigist maailma juutidest.

New-York omab enam telefonikeskjaamu kui London, Pariis, Berliin, Rooma ja Leningrad kokku, ja tema 6½ miljonist elanikest on 2 miljonit välismaalasi.

New-Yorgis abiellub iga 13 minuti järele üks abielupaar, iga 10 minuti jooksul avatakse üks äri, iga 2 tunni järele tulevad uued küla-

lised ja päeva jooksul läbib New-Yorgi 300.000 inimest. Iga 51 min. jooksul valmib üks uus ehitus, iga 6 minuti järele sünnib uus ilmakodanik, iga 52 sek. jooksul saabub uus reisijaterong.

New-Yorgis on enam kui 2000 teatrit ja kinot ning 1500 kirikut.

Kuhu kaob õli?

Ed. Römmer.

Sellele küsimusele otsivad nii paljudki autoomanikud vastust ja sagedasti süüdistavad täiesti põhjendamatult mootorit või õli. Muidugi on õlikulu suurel määral mootori seisukorrast ja õlist endast, kuid on olemas veel teisigi põhjusi, mis harilikult jäetakse silmapaari vahele.

Nagu teada, vajab uus mootor sissetöötamise keskel hoolikamat ja intensiivsemat õlitamist. Harilikult sünnib mootori täielik sissetöötamine 1500—2000 km jooksul, alles pärast seda võib täielikult käsitada autot ja temast välja võtta, mida ta suudab pakkuda. Sissetöötamisel tarvitab mootor tunduvalt rohkem õli, kuid seepärast ei maksa veel autovabrikut süüdistada valeandmetega opereerimises, et annavad üles nii-ja-nii palju õli 100 km peale, kuid tegelikult tarvitab auto palju enam. Õlikulu väheneb tunduvalt, kui mootor on korralikult sisse töötanud ega pole selle aja jooksul „äraaetud“ ega proovitud, kas auto suudab näidata vabriku poolt antud kiirust.

Igal juhul pole soovitatav enne 2000 km ärasõitmist mingisuguseid abinõusid õlikulu vähendamiseks tarvitusele võtta, välja arvatud karteri lekkimine, vaid tuleb kannatlikult oodata kuni mootor on täielikult sisse töötanud.

Mootori õlitamise küsimus muutub iga aastaga ikka raskemaks probleemiks autoinseneridele.

Alles aastat 5 tagasi oli autode keskmine sõidukiirus 40—50 km tunnis, kuna tänapäeva autodega sõidetakse keskmiselt 70—80 km tunnis. Samal ajal oli hariliku auto mootori suurim tiirude arv 2000—2500 tiiru min., nüüd aga annavad harilikud seeria-sõidukite mootorid 3000—4000 tiiru/min. Nii suurenenud keskmine sõidukiirus kui ka tunduvalt tõusnud mootori tiirude arv nõuavad parimaid materjale, suurimat väljatöötamise puhtust, täpsemalt ja kindlamalt töötavat õlitusesüsteemi ja paremaid mootoriõlisid.

Kui 1925. a. oli mootoriõli temperatuur karteris 55° C, siis on see tõusnud nüüd juba 80° C peale. Kõrgenenud temperatuur on otsekoheselt tingitud kiiremast mootori töötamisest, mis omakorda vajab suuremat ja kiiremat õliringvoolu. Ka langeb õli sitkus (viskositeet) tunduvalt temperatuuri tõusuga ja seda rohkem pääseb õli silindri- ja kolviseinte vahelt tööruumi kolvi põhjale, kus ta paratamatult ära põleb. Suurima kiiruse juures on ka tsentrifugaal jõud suurem ja seda enam õli pritsitakse silindriseintele. Vaatamata praeguste mootorite õlirõngastele, pääseb suurema kiiruse juures ikkagi rohkem õli silindri tööruumi, kuid see on paratamatu õlikulu ja siin võib abi tuua ainult kõrgema kvaliteediga õli.

Suurte õlifirmade insenerid ja keemikud töötavad tihedas kontaktis autoinseneridega, et saavutada õlisorte, mis vastaksid kõikidele moodsa mootori nõuetele. Seepärast on ka kõige otstarbekohasem tarvitada alati neid õlisorte, mida soovib auto valmistaja firma oma käsiraamatus, ja neid andmeid peab täielikult usaldama, kuna autovabrikus tehakse piinlikke

katseid mitmesuguste õlimarkidega ja juba iga vabrik oma huvides püüab soovitada seda õli, mis kindlustab mootorile pika ea võimalikult vähesel kulu juures.

Vaatame läbi veel mõned põhjused, mis tingivad suure õlikulu, kuid pole seotud õli kvaliteediga ega mootori mehaanilise seisukorraga.

Sageli on õlikulu tingitud liiga „räpakast“ sõitmisest. Tihti näeme sõitjaid, kes püüavad iga kümme meetrit sõita võimalikult suure gaasiga, ja takistusele lähenedes vähendavad kiirust kas pidurdades piduritega või mootoriga. Järsu gaasi äravõtmisega tekib silindris mõneks hetkeks märksa suurem hõrenus kui hariliku ja ühetasase kiiruse juures, ja suurenenud hõrenusega imetakse ka enam õli silindri ja kolvi vahelt tööruumi ja kolvi peale. Säärane äkiline gaasi vähendamine ei suurenda ainult õlikulu, vaid sellega kasvab ka bensiini tarvidus normaalsest suuremaks ja kutsub esile üleliigseid ja asjatuid pingeid mootoris ja vedavate mehhanismide osades.

Veel üks põhjus, mis jäetakse harilikult silmapaari vahele, on see, et sõites bensiini-automaadi juure bensiini ja õli võtma, jäetakse mootor seisma ja silmapilkselt asutakse karterisse õli juure valama. Õli valatakse kuni ülemäärana märgini, kuid ei võeta arvesse seda, et mootoris on mõni aeg pärast töötamist veel hulk õli karteri- ja silindriseintel, mis pole veel suutnud alla valguda. Ei suuda ka karterisse valatud külm õli nii kiiresti põhja valguda ja osa õli jääb õli täiteava juure ja karteri seintele mõneks ajaks peatuma. On nüüd mootor pärast seda veidi kauem seisnud ja õlipind uuesti kontrollitud, siis võib märgata, et pind on tõusnud üle lubatud, s. o. ülemäärana märgi ja õli juure valgunud. Kuid siin peab kindel olema, et õli juurekasv pole tingitud veekogumisest karterisse. See üleliigne ¼—½ liitrit õli teeb vähe head, vaid pigemini kahju, sest üleliigne õli põleb üleõlitamise tõttu niikui-nii ära ja tahmab ilmaaegu silindreid ja klappe. Nii saame peale otsekohese materjaalse kahju veel kahju enneaegse silindrite tahmumise läbi.

Õlipinna kontrollimisel tuleb pidada silmas, et auto poleks kallutatud, vaid seisaks täiesti tasasel teel. Näiteks seisab auto kõnnitee ääres ratastega rentslis, muidugi näib siis õlipind olevat kas kõrgemal või madalamal normaal-seisust, mis on olemas sellest, kuhu poole on masin kallutatud. Igal juhul on säärase auto seisangu juures raske täpselt ja õieti õlipinda kindlaks määrata, kergesti võib siin eksida ja üleliiga õli karterisse valada, kuid üleliigse õli saatus on juba teada.

Üksikutel autodel, kus karteri ventilatsioon sünnib õli täiteava kaudu, võib osa õli karterisse valamisega tuulutamise torust maha voolata. Seepärast ei maksa õli juurevalamise juures rutata, vaid lasta õli aegamööda voolata karterisse.

Nendest näidetest selgub, et igakord ei olene ebanormaalne õlikulu mootori mehaanilisest seisukorrast, vaid süüdi võib olla sõitja ise, tehes vigu, kas sõites või õli karterisse valades.

Juhiiste peaks olema igal autol reguleeritav. Juht peab mugavalt istuma, sest kui mitu tundi rooli taga istuda ja tähelepanelikult teed silmitseda, siis ei tohi end väsitada ebamugava istmega.

Auto välimus on mitmeti tingitud moe tujudest. Võttis kaua aega, enne kui suudeti ehitada veatult praegu nii armastatud madal auto. Selle läbi on antud sõidukile palju ilusam ning meeldivam välimus, ka istmed on asetatud sügavamale. Kui seda moodsat joont liig teravalt tahetakse toonitada, siis sünnib see juba sõidumugavuse kulul, sest auto, kus vaevalt pead julgeld tõsta, ei ole ka igakord rõõmuks.

Nii siis on kindel, et auto, mis meie mõiste järgi on ilus, ei ole alati praktiline. Enamasti aga vastab kuldne kesktee kõigile nõuetele.

Lillevaasidel, peeglitel, lõhnaõlikaasidel jne. ei ole midagi tegemist mugava sõiduga. Võhik laseb end aga tihti avatleda sarnastest asjakestest.

Need esemed ei ole muud kui üleliigne luksus, mis paljudel juhtudel vastab omaniku isiklikule soovile.

Auto peab olema esijoones kasulik sõiduriist, aga mitte nagu mõni daami buduaar!

JALAKÄIJAJD HAKATAKSE KASVATAMA.

See sündis suurlinna peatänava ristteel. Sõitsime trammi tee kõrval, ja andsime vahetpidamatult signaali. Tänaval seisab kannatamatu rahvahulk, et astuda liginevasse trammi. Meie signaal ei aita, olgugi, et oleme ammu trammist möödunud, oleme sunnitud peatuma, kuna rahvas ei taha teelt taanduda.

Nüüd muutub asi isegi ebamugavaks. On kuulda ähvardavaid sõnu meie aadressil. Väike seltskond, nende seas on eriti „agar“ keegi härra, söimavad nagu varblased. Nüüd peatub ka tramm. Meie seisukord muutub sõna tõsisel mõttes kriitiliseks. Valvepostil seisev politseinik ligineb. Kahjurõõm ilmub jalakäijate nägudele. „Nüüd see autosõitja ei pääse!“ Politseinik võtab pliiatsi ja kirjutab üles kangema kiskõri nime. Üldine imestus. Kuidas?... Miks?... Teie ei tohi kõnniteelt lahkuda enne, kui tramm seisatab peatuskohal, seletab politseinik. Publik põgeneb trammi. Veel kaua on näha üllatusest päranaetud silmi, midagi seesugust pole enne juhtunud!

Ometi kord oli õigus meie pool, ja leidsime ühe raiooniinspektori, kes oskas „õieti“ vaadata ja tegutseda. Jalakäijate kasvatamine algab!

Praktilisi kogemusi alkoholiga segatud bensiini tarvitamises.

Dipl. ins. R. Schmiedeberg.

Kõigi Eesti automobilistide peahuvi on koondunud praegu küsimuse ümber, milliseid tagajärgi annab alkoholi segamine bensiiniga auto jõuainena, milleks annab põhjust eelseisev sellekohane seadus. Nagu ajakirjanduse kaudu kuuleme, hakatakse kasutama automootorite jaoks uut jõuaine segu, et võimaldada aktsiisivalitsustele oma piiritustagavarade müüki ja toetada põllumajandust. Sunduslik on, et bensiin peab sisaldama 30—45% alkoholi. Piirituse müügist huvitatud riigid, eriti põllumehed ja aktsiisivalitsused, näevad muidugi heameelega, et uuele jõuainele lisatakse juure võimalikult suurem % piiritust. Teatavasti võivad automootorid sõita ka puhta alkoholi abil, kui sealjuures kasutatakse ka eetrit, mis kaotab takistused käivitamisel, ja vastavate muudatuste läbi gaasistajas ja eelsoojenduses jääb ökonoomsus samaks kui bensiini tarvitamiselt. Kuni seni on võetud ette arvurikkaid katseid piiritus-jõuainega mootoreil, mis on varustatud karburaatoriga, ja neid kogemusi võime nüüd ka meie kasutada oma käesolevas kirjutises. Olgugi et piiritus on üldiselt tuntud eeskujuliku põletisainena ja omab veel kõrgema volumeetrilise mõjuvuskraadi kui bensiin, on järgmiste autoriteetide poolt, nagu *H. R. Ricardo*, Inglismaal, *Hubendick*, Rootsis, *Nägel* ja *Neumann*, Saksamaal, sooritatud katsed kiiretel masinatel tõestanud, et on *kahjulik praegusaja automootoritel* (normaalse tihenduskraadiga) kasutada piiritusese ülemmäära alkoholi sisaldavusega. Need katsed mootoreil on näidanud, et põletisaine tarvituse tõusva alkoholi sisaldavusega väheneb. Kui aga alkoholi sisaldavus tõuseb üle 15—20%, siis on põletisaine tarvituse juba palju suurem ja kasvab ühes alkoholi sisaldavuse tõusuga. Sellest oleneb jõuaine tarvituse:

1. Puhast bensiini umb. 2800 kalooriat 1 h.-j. peale tunnis.

2. Segatud piiritusega 10 kaalu % 99% umb. 2750 kalooriat 1 h.-j. peale tunnis.

3. Segatud piiritusega 20 kaalu % 99% umb. 2700 kalooriat 1 h.-j. peale tunnis.

4. Segatud piiritusega 35 kaalu % 99% umb. 4000 kalooriat 1 h.-j. peale tunnis.

See on aidanud kaasa Rootsis nüüd juba 12 aastat tarvitatud lättbenthyli segu kokkuseadmisele ja valikule, mis näitab kõige paremaid tagajärgi, kus puhast (99%-list) alkoholi on lisatud juure alkohol-bensiinisegule, vahekorraga 23/77.

Autoomanikele oleks ehk huvitav jälgida praktilist näidet, kui suureks lähevad põletisaine kulud 100 km. pikkusel teel, kui bensiinile on lisatud juure 30—45% alkoholi. Valime 2 bensiinisegu, üks neist 20% alkoholi lisandiga, teine 35%. Põletisaine tarvituse vastab umbes ülaltoodud tarvitusearvudele. 35% alkoholisegu korral läheks siis 4000:2700, umb. 1,5 enam põletisainet kui 20% bensiinisegu tarvitamisel. Kui üks masin 100 km. pikkusel teel tarvitab teatud keskmise kiiruse juures 15 ltr. 20%-sest alkoholisegust, siis seesama masin tarvitaks samades tingimustes 1,5 korda rohkem põletisainet, s. t. 22,5 ltr. 35% alkoholisegu kasutamise korral.

Kuna liiter maksab 30 senti, siis põletisaine kulu 100 km. pealt oleks esimesel juhul Kr. 4.50, teisel juhul aga Kr. 6.75.

Kui nüüd tuleb müügile uus piiritus-bensiini jõuaine 30—45% alkoholi lisandiga, mis on mõeldud põllumeeste toetusena, siis sünnib see peaaugalt autoomanike kulul, kes juba nii-kui-nii küllalt on koormatud teedemaksudega. Kõigepealt raisatakse asjata suur hulk jõuainet, mis meie praeguse majanduslike kitsikuse juures sugugi ei ole soovitatav nähe. Lõpuks olgu veel lühidalt tähelepanu juhitud praktilistele kogemustele, mis on kogutud viimastel aastatel suure alkoholi sisaldavusega jõuaine läbi. Alkoholi kõrge % tõttu võivad tekkida igasugused raskused, mis ilmnevad

torustiku, düüside ja sõelade ummistumisel, kui bensiini tarvitamiselt minnakse üle alkoholisegu tarvitamisele. Muidugi võib pahet kõrvaldada, kui küsimuse alla tulevaid osi puhastada alkoholiga. On bensiinipaak, torustik ja teised metall-osad, mis puutuvad kokku jõuainega, tinutatud, siis pole puhastamist vaja, kuna tinale ei mõju ükski põletisaine rikkuvalt. Õige düüside asetuse gaasistajas ja kõrgem eelsüüteseade, mis on vajalik suure alkoholisegu korral, nõuavad teatud oskust ja seda peab toimetatama ainult *asjatundjate poolt*. Pealegi tahetavat meil bensiinile juurelisamiseks kasutada 95% piiritust, selle asemel, et järgida välismaa eeskujule, kus kasutatakse 99%-list piiritust. See madal piirituse kontsentratsioon mõjub eriti halvasti bensiin-alkoholi segu ühetasasusele.

Raskusi käivitamisel külmal ajal võib kaotada eetri juurelisamisega. Kõik need katsed ja kogemused välismaal suunduvad sinnapoole, et võimaldada bensiinimootoreile ökonoomset ja eeskujulikku töötamist alko-

holiselega, enne kui jääda kindlaks teatud %-lise alkoholi lisandi juure, mida tuleks kaaluda ka meil. Kuna Eestis valitsevad umbes samad ilmastiku tingimused kui Rootsis, siis võiks ehk ette panna sama seguvahekord uuele jõuainele, mida Rootsis kasutatakse lättbenthyli nime all. Soovitav oleks meie aktsiisivalitsusele ette panna see segu pisut muudetud kujul: 20 kaalu % vähemalt 97%-list puhast piiritust (toores piiritus annab roostevõimalusi silindris), siia juure 75 kaalu % bensiini ja 5% bensooli paremaks segunemiseks. Sarnase koosseisuga alkoholisegu võib kasutada ilma raskusteta igal mootoril, eriti Ameerika masinail. Teisiti on lugu põlevkivi-bensiini alkoholiseguga, kus alkohol põlemise juures mängib hoopis teist osa, ja selle uurimus sünnib hoopis teistel põhimõtetel.

Loodame, et see artikkel leiab tähelepanu vastavate võimude poolt ja et ülaltoodud ettepanekut toetatase autoklubide ja -sportlaste poolt nende oma huvides.

Piirituse tarvituselevõtmine jõuvankrite kütteks.

Viimasel ajal on võetud piirituse segamise küsimus bensiiniga täies ulatuses päevakorrale. Majandusministeerium kavatab meil piirituse segamist bensiiniga isegi sunduslikuks teha, nagu näha viimasel ajal antud seletustest.

On selge, et majanduslisest seisukohast peame kasutama kõik võimalikud abinõud, et asendada välismaa saadusi kodumaa omadega. Meil veetakse praegu peaaegu kõik jõuvankrite kütteks tarvitaminev bensiin välismaalt sisse, mis koormab meie nii-kui-nii passiivset kaubandusbilanssi. Välismaa bensiini asendamiseks kodumaa omaga on meil juba suured ettevalmistused käimas. Lähemal ajal valmib *Rügi Põlevkivitööstuse* bensiinivabrik, ning võib loota, et saame sealt tehniliselt kõlvulikke auto-bensiini.

Piirituse kasutamine jõuvankrite kütteks on meil Eestis seni peaaegu täiesti tundmatu küsimus, ehk küll välismaal tarvitatakse tselluloosi-piiritust bensiini ja bensooliga segatult jõuvankrite kütteks juba aastaid.

Bensiini-piirituse segude valmistamine ning nende tarvitamine mootorite kütteks nõuab siiski põhjalikku ning asjatundlikku käsitamist. Nii on, näiteks, tähtis, et segatav piiritus oleks täiesti vaba veest (puhas alkohol), samuti on tarvilik gaasistajat vastavalt reguleerida.

Peab loomulikuks pidama, et bensiini-piirituse sundusliku segamise korral majandusministeerium hoolitseb selle eest, et täpsed bensiini-piiritusesegu tarvitamise juhtnõõrid saaksid autoomanikkudele õigel ajal

teatavaks tehtud. Samuti tuleks selle eest hoolitseda, et mingi asutus oma vilunud asjatundjate kaudu annaks nõu ja seletust selle segu tarvitamise kohta, reguleeriks gaasistajaid jne. Sarnaselt on see küsimus korraldatud ka mujal, kus bensiini-piiritusesegu tarvitatakse mitte sunduslikult, vaid vabal valikul.

Sin tuleb pidada silmas ka asjaolu, et meil liikvelolevad autod ja muud jõuvankrid on küllalt suur kapital ja oleks otse rahvamajandusline kuritegu, kui need selle sunnivõimsil ettekirjutatud küttaaine tarvitamisel saaksid rikkeid. Meie oleme arvamisel, et majandusministeerium, kes selle küsimuse elluvijja, asja õige tõsiselt võtab ning selle eest hoolitseb, et vähemalt tehniliselt mingit hädadohtu ei ole meie autoomanikkudele.

Teine küsimus on puht majandusline. Praegu võetakse välismaalt sisseveetavalt bensiinilt tolli, peale selle on nii kodu- kui ka välismaa bensiin maksustatud maksuga 5 senti kg. teedekapitali heaks. Viimane maks seati sisse alles möödunud aastal ning seevõrra tõusis auto tarvitamise kulu. Peab ütleva, et bensiinimaks ei ole väike ning see koormab eriti veoautosid ja autobusi kui suuremaid bensiini tarvitajaid.

Piirituse sundusliku juurelisamisega bensiinile veel tõsta bensiini hinda, oleks juba liig. Seetõttu peaks bensiini hind ka piirituse juurelisamisel jääma endiseks.

Bensiini hinna tõstmine tabaks kõige enam just veoautosid ja autobusi, kuid just need on meile üldiselt soovitatavad ja tarvilikud veoabinõud.

„A U T O“ väljaandel ilmus

„Eesti autojuhi teedekaart“

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km. Hind: Kr. 1.50 kaloringorikõites.

Müügil kõigis paremates raamatukauplustes. Pealadu: „A u t o“ talituses, Tallinn, Lühikejalg 4. Kes saadab kaardi hinna postmarkides talitusele, sellele saadetakse kaart postiga koju kätte.

Lühemaid teateid.

TÄHESÖIT RIIGA.

Läti auto- ja aeroklubi korraldab jaanuaris rahvusvahelise tähesõidu Riiga. Saabumisaajaks on määratud 13. jaanuar kella 16—21. Aeg on nii valitud, et osavõtjad pärast viiepäevalist puhkust võiksid alata tähesõitu Riiasst Monte-Carlosse.

Auto- ja aeroklubi poolt on määratud esimeseks auhinnaks „Riia linna karikas“, järgmistele võitjatele on auhinnad keskmiselt 300 krooni väärtuses. Daamidele on määratud eriauhind.

Ülesandmisi võtab vastu Läti auto- ja aeroklubi 1. novembrist kuni 20. detsembrini 1930. a.

Tähesõit peetakse, kui on vähemalt 20 osavõtjat. Osavõtumaks on 25 latti autolt (umbes 18 Ekr.).

LIKUV SÖÖGIMAJA SAKSAMAAL.

Kölni naisühingud on muretsenud endile sõitva restoraani, mis korrapärastel sõitudel varustab suuremaid ehituskohti, eriti teedeehitusi, vabrikuid, spordiplatse ja üksikult asuvaid elamuid värske söögi- ja karastavate jookide tagavaraga. Uus auto, mis välimuselt sarnaneb autobusele, sisaldab eneses katla 500 liitri sooja söögi jaoks; on olemas kohvimasin, veejuhmed, jääkapp ja nõu suurema tagavara alkoholita jookide alalhoiuks. Peale maitstva sooja söögi, 50 penni eest, mida jagatakse läbi 4 suure akna või mida süüakse kohal kaasatoodud nõudest, võib saada ka külma foitu ja puuvilja mõõduka hinnaga.

UUS TOLLITARIIF KREEKAMAAL.

Autod kuni 800 kg..	30 kuld-drahmi iga 100 kg. pealt.
Autod enam kui 800 kg.	50 „ „ „ „ „
Veoad autod jne.	10 „ „ „ „ „
Autobused	15 „ „ „ „ „
Mootorrattad kõrval-	
vankrita	30 „ „ „ „ „
Mootorrattad kõrval-	
vankriga	30 „ „ „ „ „

Mootorpaadid 40 kuld-drahmi iga meetri paadipikuse pealt.

Kaalutollile arvestatakse juure veel 76½%.

TEMPELMAKS ITAALIA PIIRIL.

Autoturistid, kes Itaaliasse reisivad, peavad silmas pidama uusi tollitariife, milles on kindlaks määratud, et sõidukitel, mis triptiku või Carnets põhjal ajutiselt peatuvad Itaalias, tuleb tasuda tempelmaksu 5 liiri suuruses.

Seetõttu tuleb igal välismaa sõidukil üle piiri sõidul tasuda nimetatud maks, kas näidatagu ette triptik või Carnet.

TEEDE EHITUSKAVA EUROOPAS.

Juba aastate eest kaaluti autotee ehitamise küsimust Saksa Hansalinnadest Bremen, Hamburg, Lübeck üle Frankfurt M/ä., Basel, Zürich — Genuasse, nüüd kavatakse Inglismaa ehitada transkontinentaal-autotee, mis oleks otseseks ühenduseks Calais ja Konstantinoopeli vahel, üle Koblenzi, Nürnbergi, Viini, Budapesti, Sofia ja Belgradi. Osa sellest teest on Saksamaal juba olemas, sest tee Koblenzist üle Viesbadeni, Frankfurti, Würzburgi, Nürnbergi, Regensburgi kuni Passauni on suuremalt osalt heas seisukorras. Austrias ehitatakse „Nibelungen“-tänav mööda Donau kallast. Piirist kuni Budapestini on maantee peaaegu valmis. Aga mida enam Balkani poole, seda halvemaks muutub teedevõrk. Inglismaa võib aga vastavate laenude abil Jugoslaa-

viale, Bulgaariale ja Euroopa Türgimaale soodustada teedeehituse programmi.

Terve teepikkus on umb. 3000 km., 1/3 sellest on juba sõiduks kõlvulik. Inglismaa võtab eeskujuks Londonist Edinburgi viiva „Autotee A J“, Inglismaa suure põhjaossee, ja San-Franziskost New-Yorki viiv Lincoln—Konstantinoopel peab moodustama Euroopa suure teedeehitussüsteemi selgroo. Calais—Konstantinoopel teed tahetakse nimetada „Euroopa A J-teeks“, ja teine samasugune tee peab viima Pariisist üle Šveitsi ja Tiroli Belgradi. A J-teele peab suunduma Budapestis Varssavist tulev, ja Viinis Skandinaavia mailt tulev tee.

PRANTSUSMAA.

Iga Prantsusmaale sõitev auto peab olema varustatud sildiga, millele märgitud omaniku nimi ja täpne elukoht. See silt asetatagu armatuurlaualle.

MIDA TÄNAPÄEVAL MÖISTETAKSE HULLUMEELSUSE ALL?

Alljärgnev lugu näitab, kui ebamoodsalt mõjub tänapäeval kirgline loodusearmastaja-automobilist.

Pariisist Trouville'i viib suurepäraline autotee. Isegi viletsad autod on sel jumalikul teel haaratud kiirruskuradist. Sealpool Eure orgu on teel väike kury, kus avaneb imeilus vaade külale ja hilisgooti katedraalile. Siin peatub ühel päeval auto. Sõitjad, keegi härra ja daam, astuvad autost välja, et nautida toredat vaatepilti. Äkki ligineb üks limusiin ja pidurdab just nende kohal. Abivalmilt kummardub juht autost ja pärib, kas nad ehk vajavad bensiini? Härra auto juures eitab seda. „Võib olla on kummi katkenud?“ — küsib juht edasi, aga ka seda eitatakse, samuti ka küsimusi mootori vigade kohta. Ka ümbrust tundvat nad hästi. Limusiini juht seisab mõistatuse ees ja küsib päris segaselt, miks nad siin siis peatuvad? Ja kui ta saab rahuliku vastuse: „Noh, et nautida seda imeilusat väljavaadet“, annab ta täisgaasi, tormab nagu meeletu järgmisse külla, jookseb politseisse ja teatab hingetult, et keegi, arvatavasti hullumeelne isik, ühes auto ja ühe naisolevusega viibib külla läheduses.

See kõik sündis ainult sellepärast, et automobilist tuli mõttele — nautida ilusat ümbrust!

VARASTATUD ABIKAASA.

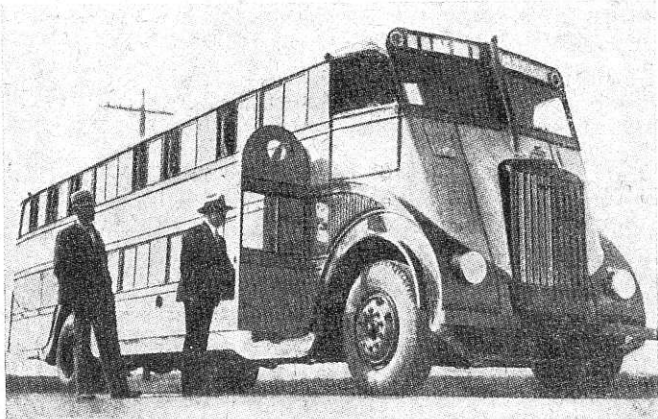
Autode vargused on nii Ameerikas kui ka teistes maades päris harilikuks nähtuseks. Et aga varastatakse auto ühes naisega, seda ei ole varem juhtunud vist isegi piiramatute võimaluste maal. Noor ameerika miljonär viibis oma naisega pulmareisil, kui autol tekkis mingi viga, mida noorel abielumehel polnud võimalik üksi parandada, seepärast läks ta jala lähemasse külla abi otsima. Kui ta jõudis tunni aja pärast paari mehaaniku saatel kohale, kuhu ta oli jätnud auto ja naise, tegi ta üllatava leiduse: mõlemad olid jäljetult kadunud. Politsei, sõjavägi, lennukid saadeti otsima, kuid seni on kõik jäänud tagajärjetuks.

12. ÖHULENNUKITE NÄITUS PARIISIS 28. NOV. JA 14. DETSEMBRIL.

Pärast autode näitust peetakse Pariisi suures lossis, Champs Elysées, õhulennukite näitus. Juhatus on saanud juba palju osavõtu lubadusi ja, arvestades Saksa, Ühendriige, Suur Briti, Hollandi, Itaalia, Poola ja Tšehhoslovakkia õhulennukite ehitajate koostöoga, võib loota, et näitus pakub palju huvitavat.

SUURE KIIRUSEGA HIIGLAOMNIBUS.

Alltoodud pildil näeme suurimat omnibust maailmas, mis peamiselt öösiti peab ühendust Ameerika teedel. Omnibuse valmistab Pickwick Motor Car Co., Los Angeles'is, Kalifornias. Mõne aasta eest valmistas sama vabrik esimese magamisasemetega varustatud omnibuse. Nimetatud omnibus on kahekordne,



mahutab 53 sõitjat ja saavutab heal teel kiirust 110 km. tunnis. Sel ajal, kui pikematel vahemaadel liiguvad rongid lokomootori abil, liigub omnibus bensiinimootori abil.

50.000 KM. 17 PÄEVA JA 8 TUNNI JOOKSUL.

2. okt. lõppes õnnelikult katse „rekordide purustamiseks“, mis algas 7. septembril. Sõites ilma peatuseta „Voisin“ sõidukil, Monthléry ringteel Prantsusmaal, saavutasid neli prantslast, kes järgemööda juhtisid sõidukit, terve rea väljapaistvaid rekorde. Sõideti 16 tunni 50 minuti, 44,82 sekundi jooksul 50.000 km., keskmise kiirusega 119 km. tunnis. See väljapaistev proov ühes katsetega lubab Georges Voisin'il õigusega öelda, et tema käes on kõik selle ringtee rekordid: 1 tun.—17 päevani ja 500 km.—50.000 km.

PRANTSUSMAA AUTODE ARV.

1929. a. jooksul suurenes autode arv Prantsusmaal 172.493 auto võrra ehk 23%. Eeldades, et aastane juurikasv on 15%, võib arvata välja, et 15 aasta pärast on Prantsusmaal autode arv — 1943. a. — 9.200.000, ehk üks sõiduk iga 5 inimese kohta.

RIIGIPEAD JA AUTOD.

Pariisi ajakiri „L'Auto“ korraldas ankeedi, et teada saada, kas kuningad ja ministrid ise juhivad oma autot. Üksikuid vastusi on juba saabunud. Uue Türgi diktaator Mustapha-Kemel tunneb hästi autojuhtimist, kuid olles riigipea, ei olevat tal enam aega juhtimiseks, siiski valivat ta oma autojuhte isiklikult. Norra kuningas. Haakon VII juhib tihti üksi oma autot; teda võib sageli näha maanteil ja linnades oma

„Minerva“ tüüril. Tema poeg, kroonprints Olaf, on tubli sportlane, kes armastab juba kiiremat tempot kui ta isa. Mussolinist on teada, et ta on päris kirgline automobilist ja harrastab kiiret sõitu. Walesi prints ei ole ainult autoomanik, vaid juba üle aasta juhib ta ka spordilennukeid. Terve hulga autosid peab Hispaania kuningas, kes on autovõidusõitude vaimustatud poolehoidja.

4 ILMAKAART.

Keegi neeger ostis mootorratta ja alustas reisi Pittsburgi sihis ühes oma musta pruudiga. New-Yorgis, Broadway'l, päris ta korralvurilt, milline tee viib Pittsburgi. „Ikka otse edasi lõunapoole“, kõlas vastus. „Aga kuidas ma tean, kus lõuna on?“ — küsis neeger aralt. Kannatlikult selgitas talle kordnik, et kui ta pöördub näoga itta, siis pahemal, on põhi ja paremal lõuna, mida neeger ka sõnakuulelikult kordas. „Kui ma näo pööran idasse, on paremal ikka põhi ja paremal lõuna“, seletas ta uhkelt. „Ja mis on teie seljataga?“ — küsis kordnik. Neegri nägu lõi särama: „Ja minu taga on mu pruut!“

AUTOVÕIDUSÕIT LÄBI SIBERI.

Nõukogude-Vene valitsus tahab korraldada võidusõidu autodele läbi Siberi. Autod stardivad Vladivostokis ja peavad sõitma üldse 12.000 km. pikkuse tee, millest osa on sõiduks peaaegu kõlbmatu.

KÕIGE PIKEM AUTOTEE.

Delaware osariigis on kõige pikem sillutatud autotee maailmas, mis viib Wilmingtonist St. Marysse ja mille pikkus on üle 2000 km.

CAMPBELLI UUED REKORDIKATSED.

Inglise rekordsõitja Capt. Malcolm Campbell teatab uutest rekordi purustamise katsetest jaanuaris oma autol „Bluebird“, mis ehitatud viimase 9 kuu jooksul. Samaks otstarbeks on praegu veel ehitusel kolm võidusõiduautot, ja nimelt „Packard“, „Triplex“ ja „Napier“.

ÜLIÕPILASED EI TOHI JUHTIDA AUTOT.

Ameerika ülikoolilinna Illinoisi valitsus otsustas keelata üliõpilastele autosõidu. Keeldu põhjendatakse seega, et seniste kogemuste järgi autosõitjad üliõpilased oma õppimises teevad palju vähem edusamme kui teised, ja et auto omamine valmistab noortele inimestele asjatut ajaraiskamist ja meelitab seadusest ülestumisele, mille tagajärjeks on arvurikkad õnnetused.

HENRY FORDI 10-KUINE AASTA.

Kaheksatunnine tööpäev, viiepäevane nädal — ja nüüd ennustab Henry Ford tööaastat, mis oleks ainult 10 kuud. Autovabrikutes pidavat läbi viidama 10 töökuud aastas. Ametnikud ja töölised pidavat saama 2 kuud puhkust. Henry arvab, et juulis ja augustis töötatakse vähem, ja kui arvesse võtta tema vabrikuis maksvat viiepäevast nädalat, siis tulevat ikkagi töö-

Kaubanduskontor PAUL SANDER

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

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

Bensiin, petrooleum, nafta, määrdeõlid jne. ★ Müük sisterni ja vaadi viisi

Bensiinijaamad Tallinnas:

Inseneri tänav nr. 3
Vaksali puiestee nr. 2

aasta ainult 11 kuu pikkune. Ameerika ajakirjanduses leidis H. Fordi ettepanek mahategeva arvustuse. Küsitakse, kes tasub 2-kuise puhkeaja kulud, kas vabrikud, ametnikud või töölised, selle üle ei lausu aga H. Ford sõnagi. Üks ajaleht kirjutab järgmist:

„Kui peaks tulema 10-kuine aasta, siis ei põhjene ta tööandjate inimarmastusel, vaid see on isetöötavate masinate arvu suurenemise tagajärjeks. Tööliste asendamine masinatega, mis teevad kahekordse töö, ei või kesta vahetpidamata edasi, ilma et oleks korraldusi tehtud tööta jäänud tööliste uue ameti leidmiseks. Seda võib läbi viia, kui vähemate töötundide jooksul antakse tööd suuremale tööliste arvule. Või ehk leiutatakse uued tööstusharud — see on väga raske küsimus. Jääme ootama, kas H. Ford viib oma vabrikus läbi 10-kuise aasta, ilma et vähendaks tööliste palku. Sääraseid katseid võiks maailma rikkaim mees küll oma kulul teha.“

KAHEKSASILINDRILISED SÕIDUKID.

Võrreldes möödunud viimaste aastate kaheksasilindriline sõidukite konstruktorite arvu käesoleva aasta arvuga, saame järgmise vahekorra: 1927 — 18, 1928 — 24, 1929 — 27, 1930 — 30.

1930. aastal tuli 30 nimetatud konstruktori kohta 8, kes ehitas silindreid V-tähe kujul, ja 22, kes neid ehitas 8 sil. reas.

INGLISE TEEDEMÄÄRUSTIK.

Uus Inglise teedemäärustik nõuab kõigi automobiliistide kinnitamist hädaohutude vastu, arvates 1. jaanuarist 1931. a. Huviga oodatakse selle eeskirja maksmapanemise tagajärge. Kinnitamine on seal odavam kui mujal: 60 fr. h.-j. pealt varguse, tule ja muude hädaohutude ja ka kolmandate isikute kahjude vastu.

MISSUGUSES SEISUKORRAS ON PETROOLEUMI-VÄLJAD?

Põhja-Ameerika tööstuse poolt ettepoetud petrooleumi kokkuhoid võimaldab Ühendriikidel püsida veel mõned aastad esikohal, kuid 10 või 20 aasta pärast kaotab ta tingimata selle koha, sest tema asemele tulevad teised tunnustatud petrooleumiväljad. Esikohal on Inglismaa käes olevad suured väljad, tähtsaimad asuvad Persias ja Venetsueelas. On olemas veel teisi vähe tuntud välju Siberi Idamaal, mis huvitavad esijoonel Vaikse ookeani tarvitajaskonda.

48 SILINDRIGA AUTO.

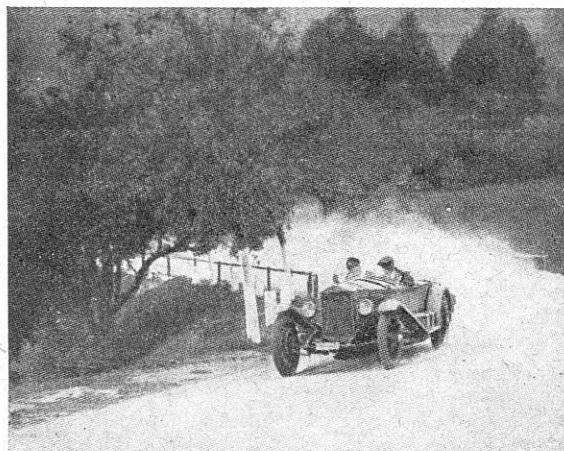
Tuntud autode ehitaja Harry Miller, kelle erialaks võidusõiduautod, valmistas Los-Angeles'is 2 mootorit 24 silindriga. Need mootorid paigutas ta võidusõiduautole, mille pikkus 18 meetrit. Selle autoga tahab ta purustada Daytona Beach'is kiiruserekordi, mille 11. märtsil 1929. a. püstitas Seegrave oma autol „Kuld nool“. Senine kiiruserekord on 372,478 km. tunnis.

HENRY FORD'I AINUKE INFORMATSIOON.

Prantsusmaal viibimise ajal keeldus Ford kategooriliselt informeerimast ajakirjandust oma plaanidest. Kord kutsus ta siiski ajakirjanikke kokku ja seletas oma 10-kuulise tööaja kohta: töölised peaksid 10 kuud töötama vabrikus ja 2 kuud põldudel. See oleks tingimata tarviline vahetpidamata tööstuse ja põllumajanduse vahel. Tollide kõrgendust Ameerikas tuleb pidada kasulikuks, kuid see sunnib ka teisi Ameerikale järgnema. Mõned arvasid, et see küsimus tuleks anda Rahvasteliidu lahendada, aga Fordi arvamus järgi tariifid ei seisvat mingisuguses ühenduses rahu küsimusega. Aga siiski loeb Ford hädatarvilikuks kõikjal asu-

tada oma ettevõtteid, et hiljem kõrged tollid ei oleks takistuseks. Arvatavasti kaovad nüüd Euroopas Fordi montaažitöökodad ja nende asemele tekivad tema vabrikud. Edaspidi lubas Ford maksta Euroopa töölistele samu palku nagu Ühendriikides. Rahvad, kes maksavad suuri palku, võivad ka rohkem osta. Seda aga Ford ei seletanud, et Ameerikas on 4 milj. töötatut, kes midugi midagi ei või osta. Isotta Fraschiniga ei ole ta veel lõpulikult kokku leppinud.

Tulevikus suurel arvul valmistatavate autode kohta arvas Ford, et laiem publik meeleldi maksab riigimakse, kui tal on kasutada igal ajal autosõiduk.



Pr. M. Klinger võttis osa Austria autoklubi poolt korraldatud võidusõidust ja võitis daamideklassi auhinna.

MOOTORRATTAJUHI KARDETAV VANADUS.

Selle üle vaieldi hiljuti Inglise alamkojas, kusjuures palju nalja tekitas parlamendi liikme Haycock'i seletus. Ta ütles, et vanadus 14 kuni 16 aastani ei olevat sugugi hädaohtlik, kuna poisid sel ajal ei patusta. Nad ei joo, ei suitseta ega pole armunud. Kartetavaks vanaduseks tuleb lugeda 19 aastat, sest siis istuvat igaühel seljataga oma kallim, keda aeg-ajalt peab silmitsema, millest tekivadki õnnetused. Haycock'il ei läinud siiski korda veenda oma kolleege, sest määrati, et alles 16. aastast peale võib üldse juhtida mootorratast.

OMNIBUSED ROOTSIS.

Omnibuste arv Rootsis on kiirelt tõusnud. Praegu on seal mitte vähem kui 2100 omnibuseliini, mille üldpikkus 60.000 km. on neli korda suurem kui kõik raudteeliinid Rootsis.

TAKSOAUTODE ARV LONDONIS

oli 1926/27. a.: 8299; 1927/28.: 7762; 1928/29.: 7894; 1929/30.: 7948. Aasta on arvestatud 1. maist — 30. aprillini. Taksoautode arvu vähenemise põhjuseks on kõigepealt omnibuste arvu tõus.

UUS JÕUVANKRITE LIIKLEMISMÄÄRUS SAKSAMAAL.

Uues määruses pannakse rõhku valgustamise küsimusele. Peale suurte autolaternate on ette nähtud 2 seisu-tuld, mida nõutakse ka kõrvalvankriga mootorratastelt.

Külade vahel, kui need on küllaldaselt valgustatud, tuleb poole tuledega sõita, mis võimaldavad teed näha vähemalt 25 meetri ulatuses. Jalakäijate vastu tulles ei ole vaja kustutada tulesid, ja ei olekski selleks põhjust moodsate helgiviskajate tõttu, mis ei valgusta pea-aegu enam silmade kõrguselt.

„BUICK'I“ UUS 8-SIL. MUDEL.

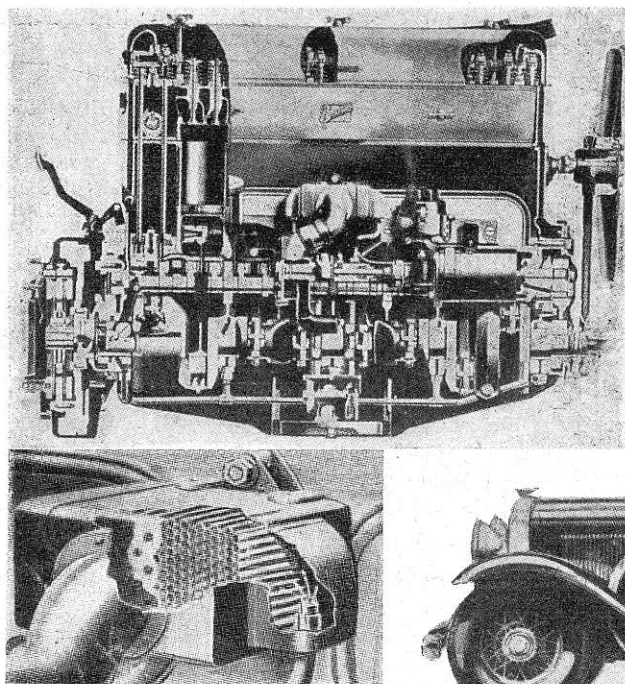
Buick Motor Co. Flint, Michigan, saadab välja uue 1931. a. „Buick'i“, varustatud Straight-eight-moo-

Uued seeriad on jaotatud järgmiselt: kuus mudelit 8—50 seerias, varustatud kaheksasil. mootoriga, millel klapid peal; kolvikäik ja läbimõõt $3\frac{1}{16} \times 4\frac{5}{8}$ tolli, 90 pidur-h.-j.

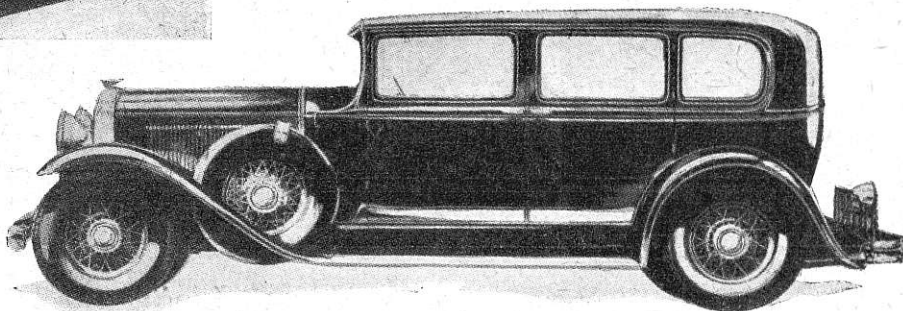
8-80 seerias on 2 mudelit ja 8-90 seerias 7 mudelit, kõigi mootori kolvikäik ja läbimõõt on $3\frac{5}{16} \times 5$ tolli; mootor 104 pidur-h. j. Uus mootor on ehitatud kauaaegsete kogemuste põhjal, ja sellega on sõidetud General Motors'i prooviteel tuhandeid miile.

Väga suure tähtsusega on uue syncro-mesh jõuülekanne tarvitusele võtmine, mis võimaldab tasase ja kiire käiguvahetuse.

Kasutamisel on endiselt Buick-Marvel karburaatorid, mis on tõestanud oma headust. Suurematel mootoritel, seeriates 8-60, 8-80 ja 8-90 mudelitel, on kahe-



Öljahutaja.



toriga. Lisaks uuele 8-sil. mootorile, kolm või neli „Buick'i“ seeriat omavad ka ühtlustatud hammasrattaste (syncro-mesh) ülekanne, mootori õli temperatuuri reguleerija jne.

kordne karburaator. Kahekordne karburaator annab mootorile suurema jõu ja vastupidavuse. Vähematel mootoritel 8-50 seerias ei ole kahekordset karburaatorit vaja.

MOOTORI HAIGUS.

Mägisel maal seatakse mootorile hoopis teised nõudmised üles kui tasasel teel, eriti veel linnas, kus harilikult on piiratud sõidukiirus. Siin on jõukultus tänapäeva jõuvankri tehnika arenemise tõttu võrdlemisi väike, jõuaine — õhusegu — jõuab aeglaselt silindrisse, mootor ja imemistoru jäävad jahedaks, samuti jahutaja (kui pole olemas termostaati), kuna ta on ehitatud ju täie koormatuse jaoks. Sellest tekib jõuaine halb gaasistumine ja mitmesugused muud kõrvalnähted, nagu õli lahjenemine, suur bensiinitarvitus, sõidujõu vähenemine, halvad sõiduomadused.

Mägedes selle vastu peab mootorist enamasti kõik välja tooma, mis auto suudab pakkuda. Täie koormatuse ja mootori soojenemise juures kasutatakse ja-

hutussüsteemi põhjalikult, väljalasketoru kuumeneb tugevasti, saavutatakse suurim tihendussurve ja kõrgem temperatuur. Kõrge temperatuuri juures ei tee jõuaine gaasistumine mingit raskust, on vähema tähtsusega, kas ta enam või vähem hästi gaasistab, selle vastu aga peab olema kompressioon tugev, s. t. peab vastu pidama kõrgendatud survele ja temperatuurile. Kõigepealt kõrgetel mägedel peab mootor raskelt täie koormatuse all töötama, kuna teiselt poolt vähema kiiruse juures vähendatud sõidutuul jahutajat ja vändakambrit võrdlemisi vähe jahutab. Nii siis on eriti ebasoodus: maksimaal-surve ja maksimaal-temperatuur.

Kes tarvitab survele vähese vastupanuga jõuainet, see peab mägedes alaliselt võitlema gaasistaja mootori kloppimishaigusega. Sõitja tunneb ju abinõu-

AUTO
Delco-Remy



elektrosia-materjalid ja tagavaraosad
Delco jagajale, starteritele, dünamotele

Exide

auto akud ja tagavaraosad



Meie kui esindaja rikkalikust laost leiata alati kõik tarvitsesed osad. Meie ajakohaselt sisse-seatud töökooda annab tehnilist abi ja võtab vastu akkusid laadimiseks ja parandamiseks.

A-s. Kapsi & Ko.
Tallinn, Harju 46.

sid mootori kloppimise vastu: hiline süütus, mis aga võimet vähendab, bensiini tarvitust suurendada või tihti talitada, mis on ebamugav ja mitte just väga kohane autole, ja mis samuti suurendab jõuaine tarvitamist. Seepärast on soovitatav just mägedes tarvitada kloppimisvaba jõuainesegu. Sõitjale on väga kasulik, kui ta tähelepanu tihti mitte väga hädaohutu käigu lülitamisega kõrvale ei juhita, vaid kui ta võib usaldada oma ühtlaselt töötavat masinat. Mootor kasutab jõuainet kolmandas käigus madalama tiirude arvu ja suurema koormatuse juures palju otstarbekohasemalt kui väiksema käiguga suurema tiirude arvuga ja vähendatud koormatusega. Siia juure tuleb veel võimalus, et suurema tihenduse tõttu kasutatakse puhastatud, kloppimisvaba jõuainet nii kasulikult, et mootorist tuuakse välja isegi paar h. j. enam, mida mägestikus väga hädasti tarvis.

HENNE („B. M. W.“) SEAB ÜLES UUE MAAILMAREKORDI.

Schleißheimist teatatakse: 20. sept. oli tuhandeid pealtvaatajaid kogunenud vaatama E. Henne rekord-sõite. Soodsa ilma ja teeolude tõttu võis sõidust loota kõige paremat. Henne startis uuesti konstrueeritud B. M. W. kompressor-masinal (750 ccm. klassis) ühe kilomeetri sõiduks ja inglise miili sõiduks lendavast stardist. Kilomeetri sõitis Henne 16,30 sek. ja miili 26,24 sek. Nelja minuti järel startis ta tagasisõiduks, saavutades aja 16,20 sek. ja 26,38 sek. Keskmine kiirus oli järelikut 16,26 = 221,539 t/km. ühe kilomeetri sõidus ja 26,38 = 219.618 t/km. miili sõidus. End. ilmarekord oli püstitatud Wright'i poolt — 220.99 t/km. ühe kilomeetri ja 216.62 t/km. miili sõidus. ¼ tunni pärast asus Henne 500 ccm. klassis maailmarekordi purustamisele. Ka need katsed õnnestusid, nii et Henne võib omaks nimetada 4 maailmarekordi. Henne aeg 500 ccm. klassis oli: sinnasõit ühe kilomeetri peale 16,30 sek. ja miilile 28,30 sek.; tagasisõit — 17,57 sek. kilomeetri- ja 29,75 sek. miili-sõidul. Keskmine kiirus oli 17,69 = 203.504 t/km. kilomeetri-sõidul ja 28,93 = 200.200 t/km. miilisõidul. Senised rekordid olid 91 km. ja 190 km.

Järgmisel päeval jätkas Henne edukalt rekordikatseid. Ta sõitis inglise miili (1609 m.) seisvast stardist 500 ccm. masinal 37,72 sek. = 155.468 km/tunnis. Senine ilmarekord: Milhoux (Gillet-Herstal) 149.216 km. 750 ccm. masinal sõitis ta miili seisvast stardist 33,84 sek. = 171.204 km. tunnis, mis on samuti uus maailmarekord.

AMEERIKA AUTODE VÄLJAVEDU.

Nagu New-Yorgist teatatakse, oli Ühendriikide autode väljavedu 1930. a. esimesel poolel 196,1 miljonit dollarit, kuna möödunud aasta esimesel poolel tõusis see arv kuni 352,4 milj. doll. Nagu sellest näha, on Ameerika autode väljavedu alanenud 156,3 milj. dollari (656,5 mlj. sendi) ehk 44% võrra. (Sõiduautode väljavedu on vähenenud 50,8% võrra, veoautode väljavedu 40,3% ja tagavaraosade väljavedu 39,2% võrra.

VEDELIKUSEISU JÄRELEPROOVIMINE AKKUMULAATOR-PLAATIDEL.

Üldiselt on teada, et akkumulaatori eest hoolitsemisel peab silmas pidama, et plaadid alaliselt oleksid kaetud 10 mm. kõrguselt vedelikuga, samuti tuleb aeg-ajalt täita haihtunud vee ase destilleeritud veega, sest väävelhape teatavasti ei aura.

Haihtumiskiirus on oleneb osalt laadimistingimustest, sest kui patarei väga kergesti võib üle laadida, siis peab sagedamini vett juure valatama, kuna harilikudel tingimustel seda tuleb teha ainult pikemate vahedega.

Tuleb hoiduda patarei ületäitmisest, kuna siis võib tekkida vedeliku ülejooks. Seks otstarbeks kasutatakse lahtiste otstega klaastoru, mis asetatakse nii kaugele akkumulaatori õhuauku, kuni ta asub plaatide ülemisel osal. Siis surutakse sõrmega tugevasti torule ja tõmmatakse toru välja, kusjuures klaastoru pipeti mõju oma allosas näitab täpselt vedelikuseisu akkumulaator-plaatidel.

ROOMA AUTOKLUBI KÜLASKÄIK SAKSA AUTOKLUBILE.

Sel suvel külastas Rooma autoklubi 30 autol Saksamaad. Saksa autoklubi võttis Itaalia külalised vastu pidulikult ehitud klubiruumes Leipzigi platsil, Berliinis. Pärast vastuvõttu annetas A. C. di Roma president, Signor Stuart Galenda Saksa autoklubile mälestusplakati ja Rooma autoklubi suure kuld-medali.

Berliinist Pariisi sõitis tuntud saksa pikamaa sõitja v. Krohn „Zündapp“-mootorrattal, ajaga 17 tundi 40 min. Kuna teekonna pikkus oli üldse 1512 km., tuleb keskmiseks kiiruseks lugeda 65 km. tunnis. Krohn sõitis selle maa avaliku kontrolli all.

ESIMENE „MERCEDES“ DIISEL-AUTOBUS AMEERIKAS.

Saksa autobuse demonstreerimine New-Yorgis kujunes täieliseks võidukäiguks. See sündis esimest korda, et saksa autobus saadeti Ühendriigesse. Saksa autotööstus võib uhke olla, et tema poolt valmistatud diisel-autobus on esimene sarnane terves Ameerikas.

Proovisõidul selgus, et „Mercedes“ diisel-autobus vajab harva käiguvahetust, palju harvemini kui mõni samajõuline ameerika autobus. Käiguvahetamine sünnib kergelt ja kärata, ka mootor töötab väga vaikselt. Tühjal jooksul töötab ainult kuuesil. mootori esimene pool (mootor koosneb kahest plokist, mis asetatud üksteise taha ja kummaski on 3 silindrit), mistõttu vibratsioon on suurem kui sõiduajal.

Bosch-õhupidurid olid eriliseks üllatuseks ameerikalastele, kuna nende abil võib äkki peatada, mis aga siiski ei mõju tõukena. Väljaspool igasugust argust seisavad vedrud, nende suurepärasele vedrutavusele aitavad kaasa Continental-õhukummid. Autobuse raskuspunkt on asetatud madalale, nii et kurve võib võtta kiirust vähendamata.

Majandusliselt on „Mercedes-Benz“ toorõli-autobus

ALEX HUUM'I

(End. Hans Vinnal)

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

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

Tellimised täidetakse küirelt ja hästi. Hinnad väga odavad.

Ameerikale ainult kasuks. Möödunud aastal pani suurimaid Ameerika autobuseühinguid oma autobusele „Mercedes-Benz“ tooröli-mootori ja tegi kindlaks, et iga miili pealt (1,6 km.) võis kokku hoida 2 senti. Kuna see ühing aastas sõidab 100.000.000 miili, siis on aastas kasu mitte vähem kui 2 milj. doll., kõnelemata veel sellest, et ka paranduskulud vähenevad, kuna diiselmootoril on palju paremusi.

Valmistajate andmetel sõidab „Mercedes-Benz“ diiselmootoriga ühe gallooni toorõliga 10 miili, kuna samajõuline bensiinimootor võib sõita ühe gallooni bensiiniga ainult 3 miili. Toorõli hind on Ameerikas 10 senti galloon, bensiini hind aga 19 senti galloon.

Ameerikasse sisseveetavatel autodelt on toll kõrge, kuid see tasub end pärast ära pidamiskulude vähenemisega.

Rahvusvaheline spordikalender 1931. a.

9.—13. jaanuarini.

Läti. Autode tähesõit Riiga.

16.—21. jaanuarini.

Monako. X tähesõit Monte-Carlosse.

24. jaanuaril.

Prantsusmaa. Võidusõit Mont de Mules mägestikus.

22. veebruaril.

Rootsi. Kiiruse võidusõit piiratud ringteel.

15. märtsil.

Itaalia. VII Tripoli Suur-Auhind.

22. märtsil.

Prantsusmaa. Côte de Turbie rahvusvahel. võidusõit.

29. märtsil.

Prantsusmaa. III Tuniisi Suur-Auhind.

6. aprillil.

Suur-Briti. B. A. R. C. võidusõit.

6. aprillil.

Prantsusmaa. Casablanca Suur-Auhind.

6. aprillil.

Prantsusmaa. Ringsõit Esterel Plage'l.

6. aprillil.

Ungari. Ungari Suur-Auhind.

12. aprillil.

Itaalia. V 1000 miili karikas.

19. aprillil.

Monako. III Monako Suur-Auhind.

26. aprillil.

Itaalia. VIII ringsõit Alessandria P. Bordino.

Toimetusele saadetud õiendused.

ESTAKLANDI „ÕIENDUSE“ PUHUL.

„Auto“ oktoobrikuu numbris katsub Estakland Goodyear autokummide vastupidamatust ja vabriku mittevastutavust „õiendada“. Kinnitan vaid täiendavalt: minu uuel „Buick“-autol peal olnud 4 kummit olid

närudeni kulunud Pariisi jõudes (6000 km.) ja polnud mitte katkenud, nagu Estakland mainib, ja siiski vabrik ei vastutanud.

Samane lugu oli nende kummidega ka minu eelmise auto ajal. M. Piperal.

Tahaks olla nali.

ÕIGE VÄLJAPÄÄS.

Wisconsini maanteel jäi maakler Barney Johnsonile, kes viibis autoga ärireisil, hiiglalumesahk takistusseks ette; viimane ei saanud enam edasi ja võttis terve šossee enda alla. Johnson pidi peatama auto. Samuti käis ka autosõitja käsi, kes tuli teiselt poolt. Möödus kaks tundi, siis tuli Johnsonile mõte pähe: „vahetame autod“, ütles ta teisele autosõitjale. „Tehtud“, vastas see. Nad vahetasid oma pakid ja nüüd võisid jätkata sõitu.

Korravalvur (maanteel): „Preili, teie sõitsite 80-km. tunnikiirusega!“

Preili: „Suurepärane! Ja ma õppisin alles eile sõitma!“

KÜLL TEMAKE JUHATAB.

„Kuule, sõber, sa sõiduta mu naine koju. Pean jääma nõupidamisele ja mu naine kahjuks ei oska juhtida autot. Võta mu auto ja vii ta ilusti koju!“

„Aga ka mina pole elus kunagi autot juhtinud!“

„Mis sellest, küll temake juba oskab sind juhtida.“

QUO VADIS:

Pärast seda, kui kokkupõrge oli suuri vaevu ära hoitud, astus korravalvur autojuhi juure:

„Kas teie ei tea, et vastusõitvale daamile peab jätma alati pool teed vabaks?“

„Seda ma ju teen ka — niipea kui olen veendunud, kumb pool talle meeldib.“

Eesti Autoklubi teateid.

Austria autoklubi, Viin, Kärtnering 10, juhib tähelepanu sellele, et tal pole midagi ühist hiljuti asutatud Austria autoklubiga, Viinis, mis asub Canovagasse 5, IV korral.

Austria autoklubi, asutatud a. 1898., on Austria juhtivaks klubiks ning kui selline on ta vastu võetud Rahvusvahelise Autoklubide Koonduse liikmeks.

Klubi juhatuse koosolekul 14. nov. k. a. otsustati balotto peale kirjutada: hr. Aleksander Brutus, „Chev-

rolet“-auto, 12 HJ; hr. Hans Kubu, „Chevrolet“-auto, 12 HJ, omanik; hr. Johann Clausen, „Mathis“-auto, 6 HJ, omanik.

16. nov. s. a. korraldas E. A. K. juhatus seltskondlikus majas traditsioonilise „Mardi-hane“ õhtu, millest võttis osa 50 inimest. Klubi liikmed olid ilmunud perekondadega ja koosviibimine kestis kaugel üle poole öö.