

Auto

3. aastakäik

Jlmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

Kuulutuste hind:
1/4 lehekülj Kr. 60.—
1/2 " " 30.—
3/4 " " 15.—

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

Nr. 8 (30)

August

1930

S I S U.

Tõsiasju maailma auto-majandusest.
Auto eluiga.
Tarvitatud sõiduk.
Raadio asetamine autosse.
Kas sõidukid teede, või teed sõidukite jaoks?
Auto energia vargad.
Autode „taltsutaja“.
Tuntuimad euroopa autotüübid.
Mootori jahutusüsteemid.
Järelehüüe ühele autole.
La Manche'i võidusõit. Ameerika autode vabrikuhinnad.
Lühemad teated. Nali.
Eesti Autoklubi teated. Kirjanduse alalt.

I N H A L T.

Tatsachen der Automobilwirtschaft der Welt.
Die Lebensdauer eines Automobils.
Das gebrauchte Fahrzeug.
Das Einmontieren eines Radioapparats in das Automobil.
Sind Fahrzeuge für Wege oder Wege für Fahrzeuge bestimmt?
Diebe d. Automobilenergie. „Bändiger“ v. Automobilen.
Kühlersysteme von Motoren.
Die bekanntesten Automobiltypen in Europa.
Nachruf einem Automobile. Wettfahrt in La Manche.
Die Fabrikpreise von Automobilen in Amerika.
Kürzere Nachrichten. Scherze. Nachrichten des
Eesti Autoklubi. Aus der Litteraturwelt.

Tõsiasju maailma auto-majandusest.

Maailma tootmise areng — iga 5 elaniku kohta üks auto.

Tsiv.-ins. J. Fischer.

Mitte ainult Euroopas, vaid ka Ameerikas seisab automajandus praegu kriisiajajärgus. Osalt on see seletatav asjaoluga, et mõned vabrikud töötavad üleproduktiooniga, s. t. müük ei ole võrdne toodangule. Toodangu vähendamist on vaja, kuid seda on raske läbi viia, kuna see tähendaks suure masinate tagavara osalist mittekasutamist.

Ühinemispüüded, mis praegu on Euroopas päevakorral, tulevad osalt liiga hilja, kuna vabrikud juba on seatud sisse kõige uuema viisi järgi. Aastate eest oli see lihtsam, kuna siis oleksid võinud korraga sündida ümberkorraldamine ja ühinemine. Siis oleks näiteks, üks vabrik ehitanud ainult mootoreid, teine aga autode kokkupanemisega tegelenud. Kuid mitte sellest

ei taha me täna kõnelda, vaid pigemini silmitseda kaenelt neid arvusi, mis leiame mitmesugustes maades viimaste aastate jooksul. Siin on toodangu arvud, siis sõidetud autode üldarvud, mida võib võrrelda ühelt poolt elanikkude arvuga, teiselt poolt ruut-km-tega ja lõppeks välja- või sisseveo liigsus üksikuis mais, millest võib teha tähelepanuväärseid otsusi tuleviku arengust. Arvude materjal on kogutud Saksa riigi autotööstuse ühingu poolt koos Riigi statistika bürooga.

Ilmatoodangu areng: Silmitseda alul sõidu-, veoautode ja omnibuste maailmatoodangu arengut 1924. a. kuni 1928. a. üksikuis tähtsaimais Ameerika ning Euroopa riikes.

	1924. a.	1925. a.	1926. a.	1927. a.	1928. a.
Ühendriigid	3.602.540	4.265.830	4.301.134	3.394.255	4.358.759
Inglismaa	133.811	176.800	208.699	231.920	211.877
Prantsusmaa	145.000	177.000	190.000	192.000	210.000
Kaanada	135.246	161.389	204.550	179.426	242.382
Saksamaa	18.000	62.753	45.431	114.809	137.903
Itaalia	37.450	39.573	64.760	54.559	55.010
Čehhoslovakkia	2.000	5.000	7.000	10.200	11.930
Austria	5.000	4.900	5.290	8.700	11.930
Belgia	4.850	5.639	6.000	6.500	8.150
Helveetsia	250	450	1.046	1.585	1.700
Rootsi	202	270	410	1.250	1.362

Selles avaldises järgnevad veel mõned arvud Hispaania, Jaapani, Ungari, Taani, Vene ja Poola kohta. Hispaania tootmine on päris minimaalne. Arv kõikus tugevasti ja ulatus viimasel aastal, s. t. 1928. a. ainult 325 autoni. Venemaal olid antud ainult arvud 1927. a., 1928. a. kohta 510 ja 799 autoga. Jaapani suurim tootmine oli 470, Ungaris 460, Taanis 165 ja Poolas 320.

Kui kõik need arvud kokku arvata, siis saame maailmaproduktiooni, mis ei näita ühesugust tõusu. Graafiliselt kujutatuna tõuseks 24 : 26, siis tuleb suur langus, ja alles 1928. a. alates jälle tõus umb. nii:

1924	1925	1926	1927	1928
4.084.649	4.900.424	5.033.623	4.195.076	5.254.762

Tabelit silmitsedes leiame, et ainult üksikuismais tootmine näitab aasta-aastalt tõusu. Sarnast arengut näeme Inglismaal, Prantsusmaal, Tšehhoslovakkias, Belgias, Helveetsias ja Rootsis. Kõik teised riigid näitavad tagasimineku osalt majandusliste kriiside, osalt liig kõrge tootmise tõttu eelmisel aastal. Väga tüübiline on seisukord Ühendriikes, kus toodangu arv 1924. a. kuni 1926. a. aeti kõrgele, kuna 1927. a. tuli tagasimineku, mis isegi alla 1924. a. arvu. Alles 1928. a. on märgata jälle tõusu.

Saksamaal tõusis 1924. a. kuni 1925. a. toodangu arv ümmarguselt 63.000, siis tuli tagasimineku 1926. a. ja siis päris üllatav tõus mõlemal järgneval aastal 115 ja lõppeks 138.000.

Kahjuks ei leitud arvuks, kus tehakse vahet puhtsaks ja välismaa montaaži tootmise vahel. See on seda raskem, et peale montaažitöökodade ka saksa saadused — osalt või täieliselt võõra kapitali all seisavad.

Lõpuks vaatame Itaalia arengut, tagasimineku 1927. a. ja tõusuga järgmisel aastal, mis aga veel siiski ei saavutanud 1926. a. tootmise arvu. Austrias leiame ühesuguse tõusu. Maailma üldtoodang on kõigepealt tingitud olukorrast Ameerikas, nii et me siin võime märgata sama arengut.

Senini loeti sõidu- ja veoautod kokku. Täienduseks toome siin tähtsamail mail tarvitusel olevate sõidu- ja veoautode arvu 1927. a. kuni 1928. a.

	Sõiduautod		Veoautod	
	1927.	1928.	1927.	1928.
Ühendriigid . . .	2.939.177	3.827.849	455.078	530.910
Inglismaa . . .	161.920	165.352	70.000	46.525
Prantsusmaa . .	145.000	155.000	45.000	55.000
Kaanada	146.870	196.741	32.556	45.641
Saksamaa	91.102	108.143	23.707	29.760
Itaalia	51.473	41.710	3.086	13.300
Tšehhoslovakkia .	8.350	10.360	1.850	2.790
Austria	6.100	6.940	2.600	4.990
Belgia	5.500	6.500	1.000	1.650
Helveetsia	245	400	1.340	1.300
Rootsi	800	900	450	462

Iga 5-e elaniku kohta üks auto: Senini rääkisime ainult viimaste aastate toodangust. Väga huvitav on jälgida autode ennesõjaaegse toodangu tõusu võrreldes pärast sõjaaegsega tähtsamais riigis. Ka siin on sõidu- ja veoautod tähendatud koos:

Aasta	Saksam.	Ühendr.	Inglism.	Prantsusm.	Itaalia
1914	64.071	1.711.339	178.000	100.000	12.000
1915	—	2.445.666	—	—	—
1916	—	3.512.996	—	—	—
1917	—	4.983.340	—	—	—
1918	—	6.146.617	—	—	—
1919	—	7.565.446	—	—	—
1920	75.000	9.231.941	420.000	202.500	35.500
1921	90.878	10.463.295	—	—	—
1922	126.403	12.238.375	552.000	236.150	53.000
1923	152.076	15.092.177	651.000	—	—
1924	192.808	15.460.649	778.211	444.812	75.000
1925	255.028	17.740.236	911.000	573.967	89.712
1926	296.475	19.954.347	960.000	735.000	114.700
1927	368.743	22.137.000	1.024.000	891.000	138.000
1928	473.145	23.127.000	1.187.000	949.000	153.000
1929	577.157	24.493.000	1.309.000	1.088.000	189.000

Silmapiistev, kuid ka arusaadav on arengu vahe 1914. a. ja 1920. a. vahel Ameerikas ja Euroopas. Ameerika vaevalt kannatas sõja all, ning tegi head äri Euroopa maadega, nii et siin autode arv järjekindlalt võis tõusta. Arv tõuseb 1,7 kuni üle 9 miljoni, kuna Saksamaa ainult 10.000 autot enam saab. Parem on olukord Inglis- ja Prantsusmaal, 178 kuni 420.000, s. t. enam kui kahekordne arv Inglismaal, ja 100 kuni 200.000 Prantsusmaal.

Eriti soodus on tõus Prantsusmaal, kus praegu on kaks korda nii palju veo- ja sõiduautosid kui Saksamaal; ka Itaalias ei ole tõus väike.

1929. a. tuli ühe auto peale järgmine arv elanikke:

1. Ühendriikes	5
2. Kaanada, Uus Meremaa	9
3. Austraalia	12
4. S. Britannia	35
5. Prantsusmaa	38
6. Taani	39
7. Rootsi	48
8. Helveetsia	64
9. Belgia	71
10. Hollandi	91
11. Saksamaa	111

Arvud näitavad selgesti, kui kaugemale on jõutud Ameerikas, ka Austraalia üllatab, olles juba 3-dal kohal.

Missugustel riikidel on väljavedu suurem? Positiivne on olukord Ühendriikes, Itaalias, Prantsusmaal ja Austrias, kus väljavedu on suurem, kuna Inglismaa, Saksa ja Helveetsia veavad suurel arvul jõuvankreid sisse. Toome arvud alul positiivseist maist ja nimelt 1928. a. kohta:

	Sissevedu.	Väljavedu
Ühendriigid	635	507.110
Itaalia	6.000	28.000
Prantsusmaa	9.600	44.000
Austria	1.700	1.900

Maad, kus sissevedu on suurem:

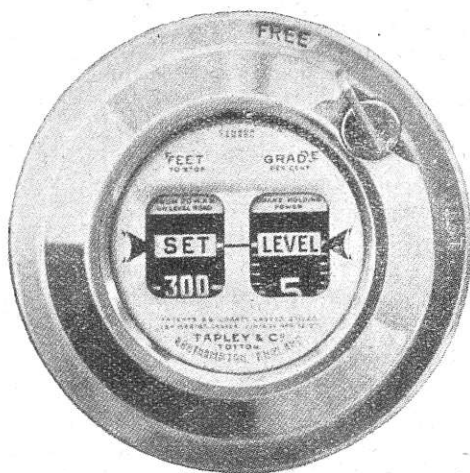
	Sissevedu.	Väljavedu.
Inglismaa	34.200	33.000
Saksamaa	18.039	7.991
Helveetsia	9.900	340

Saksamaal veetakse kaks korda enam jõuvankreid sisse kui välja, kuna Inglismaal vahe on vaevalt märgatav.

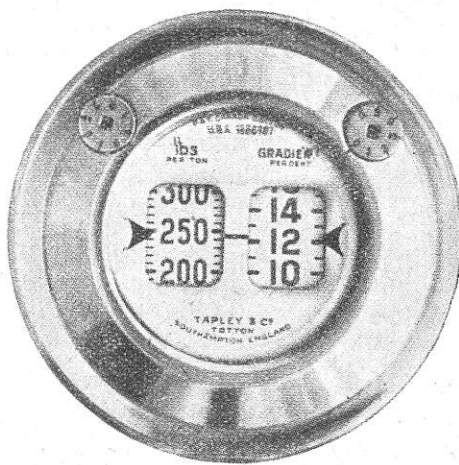
Uus mõõduinstrument.

Inglismaal on valmistatud autodele uus mõõduinstrument, mis võimaldab kindlaks määrata jõu, mida auto ühel või teisel juhul vajab. Samuti võib sellega mõõta tee tõusu ja pidurdamisteed, ühtlasi ka pidurite jõudu. Instrument, mis on kinnitatud armatuurlaualle ja on ühenduses autoga, omab kaks skaalat. Pahem annab teada, kas jõu suuruse või pidurdamistee. Instrumenti võib varustada ka ühe või teise skaalaga. Jõu teadasaamine võimaldab sõitjal ühetasaselt seda tarvi-

tada ja iseäranis laseb tal arvestada, kuidas tõusudel saab läbi kõige väiksema jõukulutusega. See teadmine võimaldab jälle säästa bensiini. Tõusu tugevus on näidatud paremal skaalal. Kui on vaja mõõta pidurdamisteed, siis asub piduriskaala pidurdamisel iseenesest tööle. Edaspidisel instrumendi kasutamisel võib ka kindlaks teha bensiinitarvituse, teede headuse, takistuste võitmise, iseäranis õhusurve, pidurite jõu jne.



Skaala: {
 pahemalpool: pidurdamistee;
 paremalpool: pidurdamisjõud.



Skaala: {
 pahemalpool: mootori saavutus;
 paremalpool: märkmed %-des.

Auto eluiga.

K. Dubas.

Vist ühelegi tööstusharule pole viimase viie aasta jooksul nii palju ennustatud kui ameerika autotööstusele, et see varsti satub üleproduksioonile. Kuid pessimistid on sageli arvanud, et see aeg on juba saabunud ja nüüd on autotööstuses pööre, sest igal perekonnal Ameerikas on juba oma auto ja pealegi turg on kõlbulikkude pruugitud autodega täis kiilunud, mis nendega siis peale hakata?

See küsimus ei ole puudutanud ainult Ameerikat, vaid ta on huvitanud ka Euroopat, peamiselt aga Ameerika raua- ja terasekontserne, kelle kõige suurem tarvitaja on autotööstus. Sellest välja minnes on tegelikult autotööstus Ameerikas mõõduandvaks teguriks tervele konjunktuurile ühes tagajärgedega, selle järele valvab teravalt Saksamaa kõige suurema huviga, sest saksa autotööstus näitab tagasiminekut, vaatamata sellele, et suuremad Ameerika kontsernid on mõned saksa autovabrikud ära ostnud (vaata „Auto“ nr. 11. 1929. a.). Firma Opel on 1928. a. septembrikuu alul valmistanud 340 autot päevas, kuna praegu ulatub see arv ainult 140, ja tulevikus kavatakse töötada ainult 3 päeva nädalas. Samuti on toodangu langust märgata Ameerika autokontsernide juures.

Kuidas saadakse aru sõnast „üleproduksioon“? Kas seega on mõeldud, et tööstused on tegelikult jõudnud normaal-maksimumini, kus terve tööstus oma produktsiooni ei saa enam tõsta, s. t. et tema toodang on jõudnud haripunktini ja et toodangu arv enam ei muutu või püsib majandusliku rikkuse tasapinnal?

Mina arvan, et see kulminatsioonipunkt on juba saavutatud 1923. aastal, nimelt Ameerikas.

Autotööstuse areng tuleb jagada kolme perioodi:

- 1) 1903. kuni 1910. a., mil autode toodangu vahetõus oli 100 : 822;
- 2) 1910.—1916. a. oli see vahetõus juba 100 : 842.

Siis jäi autotööstus jälle soiku ja vähendas oma produktsiooni.

1923. a. produktsiooni arv tõusis keskmiselt 3.600.000 autoni ainult Ameerika Ühendriikide jaoks ja napilt 4.400.000 oli üldproduktsioon, siia on arvatud ka veoautod. Teatavas mõttes püsib Ameerika Ühendriikide autotööstuse toodang juba tänapäeval stabiilses seisukorras. Kui aga saadakse üleproduksioonist nii aru, et ei ole üldse enam võimalik autosid müüa, et iga 2—3 inimesel on juba oma auto, siis võib lihtsa matemaatilise analüüsiga, mis kindlustusseltsidel elu kindlustusel imestamisvääralt täpsalt välja arvestatud, kindlaks teha, et absoluutset üleproduksiooni ei või iialgi tulla.

Meie teame, et autoturu ostjaskond koosneb peamiselt autoostjast, kel veel ei ole autot, ostjast, kelle masinad on kõlbmatuks muutunud. Kuid tõsiasi on, et isik, kellel on auto olnud ja tema kasulikkuses on veendunud, asendab oma vana masina jällegi uuega.

Meie näeme alljärgnevast tabelist, et auto eluiga on 7,04 aastat ja see aastate arv annab meile võimaluse produktsiooni 7 aasta peale ette arvestada, mis professor Griffin on seadnud kokku oma teooria abil.

Vanadus.	Järele jäänud.	Välja kukkunud reast.
0	00.000	—
½	99.780	220
1½	97.730	2.050
2½	93.330	4.400
3½	86.580	6.750
4½	77.660	8.920
5½	66.990	10.670
6½	55.310	11.680
7½	43.310	12.000
8½	31.930	11.380
9½	21.960	9.970
10½	13.950	8.010
11½	8.050	5.900
12½	4.180	3.870
13½	1.920	2.260
14½	760	1.160
15½	255	505
16½	71	184
17½	16	55
18½	2	14
19½	0	2

Kahtluse eemaldamiseks, kas see 100.000 autode peale baseeritud kalkultatsioon Ameerika jaoks õige on või mitte, arvesse võttes, et Ameerikas praegu 25.000.000 autot, tehti järgmine kontroll-katse. Professor Griffini väljasuremise tabeli järgi pidid kõik kuni 1928. a. müüdnud masinad alles olema, + 99,7%, masinad, mis müüdnud 1927 a. + 97,7% ja mis 1926. a. + 93,3% ja 1925. a. + jne. kuni 1910. a., mis müüdnud, peaks veel siiski oma 500 tk. sellest kolossaalsest arvust järele olema nüüd kokkuvõttes nende aastate arvust, siis peavad nad 1928. aastaga täpsalt ühesugused olema.

Võtame üldarvu aasta-klasside järgi surevuse tabelist, siis saame 24.791.047 üksust, kuna aga tegelik registreerimine andis 24.750.000 üksust; viga on aga väga väike, ainult 0,16%; siis võib öelda, et see on tõendus selle probleemi lahendamiseks, mis on peaaegu täppis, ja seepärast ka üks aksioom auto surevuse väljaarvamise kohta üldiselt. Tekib aga küsimus, kas selles keskmises auto eas ei saa tekkida eemalekalduvusi? Ja kui meie neid tegureid veel edasi uurime, siis leiame, et mõned väiksemad muudatused võivad viimastes aastates tekkida, ja nimelt pikemale elueale sobivad parem materjal, head maanteed, parem käitlemine ja hooldus.

Ülaltoodud tabeli järgi võib kergesti välja arvata ja kindlaks määrata masinate asendamise produktsiooni 1929.—1935. aastate kohta.

1925. a. heidetakse 2,05% välja aasta-klassi 1928 saavad kaduma, 4,4% klassi 1927. a., 6,75% klassi 1926. a. jne., kuni saavutatakse 2.618.000 autot, mis-sugused tulevad uutega asendada. Samal viisil suudetakse kindlaks määrata autode arv, mis tuleb asendada uutega.

Näiteks: 1930.—1935. a.

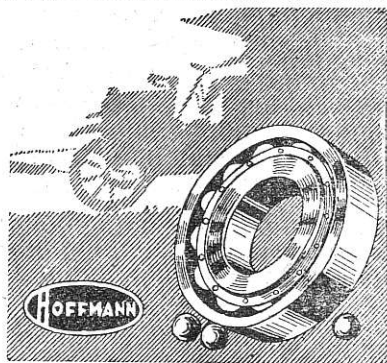
1930. a. —	2.866.000
1931. a. —	3.096.000
1932. a. —	3.292.000
1933. a. —	3.448.000
1934. a. —	3.564.000
1935. a. —	3.644.000

Nüüd on selgesti näha, et juba 1935 a. on ainult ühe aasta vabrikute toodang tarvis, et vanu autosid täiesti uutega asendada, see arv näitab, et Ameerikas 1923.—1928. a. müüdi 3.600.000 autot, kuna aga produktsioon, mis tarvis 1935. a. nõuab 3.644.000, nii et vabrikud peavad tegelikult rohkem valmistama. On ju veel tarvitajate grupp, kellel autot ei ole, kuid arvu täpsalt kindlaks määrata, on raske. Statistilistest andmetest on näha, et viimase 5-e aasta jooksul nende arv on alaliselt langenud ja ka veel edaspidi langeb. Veel 1925. a. produktsioonist — 3.800.000 autost — suurem osa, s. o. üle 2.000.000 on läinud uutele ostjatele, kellel veel ei olnud autot ja 1930. aasta produktsioonist vaevalt 900.000 uutele ostjatele müüakse ja 1935. a. ainult veel 156.000.

Lisaks Ameerika oma maa turu analüüeeritud andmetele ei tuleks unustada eksporti. Kuid arvesse võttes, et A. Ühendriikide suuremad kontsernid, peale nende hiigla-saavutuste, oma ekspordiga Euroopa ja mujale, kus nüüd juba mitu suuremat vabrikut on osatud, nagu G. M. C. Chrysler, Ford, kas nemad oma produktsiooni Ameerikas peavad vähendama, et mitte eksporteerida ja iseendaga võistleva hakata. Mina arvan, et eksporteerimise võimalused Aasiasse, Lõuna-Ameerikasse või Austraaliasse on juba ammu teada ja neid liialdada ei saa.

Tulemuseks on, et autotööstusel ei peaks muret olema oma olemasolu ja kaupade mahutamise pärast.

Suurem võistleja autodele on küll lennuk, kuid see aga nii kiiresti ei arene. Ka veel uued muudatused ja leidused auto mootori konstruktsiooni alal, ehk vastava põlev-aine vahetus, võib ainult müüki soodustada ja oma mõju avaldada.



AUTO -tarbed, -osad ja -materjalid Originaal Ameerika OSAD

„CHEVROLET“ ja teistele autodele,
kolvid kõigile Eestis olevaile autodele.

Hinnad väljaspool võistlust.

Täpseimad K U L L A A G R I D valmistab

„HOFFMANN“ vabrik INGLISMAAL.

Tugevus ja vastupidavus ületab igasugused ootused. Garanteeritud täpsus — 1/10000“! — Hinnad kõigile kättesaadavad.

LIER &

ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7.

TALLINN.

TELEF. 433-34

Tarvitatud sõiduk.

Välismaal on terved magasinid täis tarvitatud sõidukeid. Kahjatsusega peame konstateerima, et uutena nii kallid masinad mõne aasta pärast ei ole rohkem väärt, kui vana raud.

Tarvitatud sõiduki edasimüümine on väga raske, sest ostja on äärmiselt ettevaatlik, milleks tal ka küllalt põhjusi. Teiselt poolt on niisuguste juhuslikkude müükide korraldamine väga raskendatud, sest puudub vastav seadus ja kõike reguleeriv komme. Müüjad ise soovivad selle asja reguleerimist, sest et enamjagu vanade sõidukite müüjaist on samal ajal ka uute müüjad; et uusi rohkem müüa, peavad nad osalt maksuna vastu võtma ka vanu sõidukeid. Kui tarvitatud sõidukeid takseerib ostja ise, siis juhtub sageli, et ta neid ülehindab. Niisugusel juhul ei või müüja oma kliendi arvamusel kuidagi vastu vaielda. Nii siis oleks väga soovitatav, et mingisugune tunnustatud asutis võtaks enda peale umbkaudse tariifi väljaandmise tarvitatud sõidukite müümiseks. Säärased asutised on juba olemas Prantsusmaal, näit. büroo „Veritas“. Samuti on neid Ameerikas. Mercedes-Benz kavatseb ka Saksamaal ellu kutsuda sarnase asutise.

Härra H. Colin, Prantsusmaal, on selles asjas seisukoha võtnud kaubanduskogas, Ta on esinenud kindla tariifiga, mis võimaldab kindlaks teha auto väärtust, arvestades tema aastatega.

Härra Colin seab üles nõudmise, et üks sarnastest asutistest peaks iga kolme, nelja aasta pärast korraldama autode ülevaatuse. Teiste sõnadega, omanik peaks iga 3, 6 ja 9 aasta pärast sõiduki tarvitusele võtmisel teda esindama kontrollile, kes siis erilise märgi abil teeks kindlaks, kas sõiduk on heas või halvas seisukorras.

Iga automobilist peaks amortiseerima oma sõiduki järgmise tabeli järgi:

1	aasta pärast	30%	sõiduki väärtusest	1-se	a. lõpul.
2	”	22%	”	2-se	”
3	”	15%	”	3-nda	”
5	”	20%	”	4-nda	”
6	”	25%	”	5-nda	”
7	”	25%	”	6-nda	”
8	”	30%	”	7-nda	”
9	”	50%	”	8-nda	”
10	”	50X	”	9-nda	”

Näiteks uus sõiduk, mis maksis sisseostul 7.500 kr., maksab:

1	aasta pärast	— 5.250 kr.
2	aasta pärast	— 3.850 kr.
3	aasta pärast	— 3.750 kr.
4	aasta pärast	— 3.150 kr.
5	aasta pärast	— 2.500 kr.
6	aasta pärast	— 1.875 kr.
7	aasta pärast	— 1.400 kr.
8	aasta pärast	— 1.000 kr.
9	aasta pärast	— 500 kr.
10	aasta pärast	— 250 kr.

Prantsuse kaubanduskoda leidis selle kava õiglase olevat ja teeb vastava ettepaneku valitsusele, motiveerides oma ettepanekut seega, et kui riik võttis enda peale aurukatelde kontrollimise ja õnnetusjuhtumiste arv on palju kahanenud, nii et sama nähtus võiks saavutada ka vanade autode kontrolli alal.

Võrreldes seda skaalat teiste maade omadega, võib öelda, et see on palju pehmem, kui Ameerika oma, mis nõuab, et auto saaks amortiseeritud 6 aasta jooksul. Ameerika skaala järgi kaotab auto 6 kuu jooksul oma väärtusest 25%, ühe aasta pärast 43%, kahe aasta pärast 70%, kolme aasta pärast 73%, nelja aasta pärast 83% ja viie aasta pärast 92%. Need andmed on aga liialdatud, et kitsendada tarvitatud sõidukite müüki. Ka on Ameerikas uue sõiduki ostmise palju odavam kui Euroopas, mis on koormatud võlgadega ja Ameerika töölised teenivad ka 6 korda rohkem Euroopa töölisest. Seega on siis seletatav see skaala.

Raadio asetamine autosse.

Seda võib ka ise teha.

Moodsaim mugavus autos on kahtlemata raadio. See võimaldab pikematel reisidel olla muu maailmaga ühenduses, vähemalt kuulata, mis maailmas sünnib.

Mõned ameerika autovabrikud ongi saanud aru raadio tähtsusest autos ja hakanud juba sõidukite ehitamisel neid varustama raadio vastuvõtteaparaadiga. Kahtlemata õige samm ja õigel ajal!

Raadio võib ka paigutada igal ajal autosse. Selleks on kõik eeldused olemas. Müügil vähemalt välismaal, on olemas erilised, autode jaoks konstrueeritud vastuvõtte-aparaadid ning muu varustus. Eriti kaugele on arenenud sellise varustuse valmistamine Ameerikas. Seal on olemas kümnetes, kui mitte sadades tuhandetes autodes raadio-vastuvõtteseadeid.

Raadio-vastuvõtteseadeid asetamine autosse tekitab siiski teatavaid raskusi. Kõigepealt ruumi küsimus. Autos on seda vähe. On ju auto ehitamisel peetud silmas, et kuhugi ei jääks tühja ruumi kasutamata. Istmete alused on akkumulaatori, tööriistade ja muu varustuse jaoks, instrumentlaua mõlemad küljed on täis mitmesuguseid instrumente, aparate, mõõtjaid,

lülitajaid jne., kuna raadio-vastuvõtteaparaat pole ju niisugune riistapuu, mille võiks ükskõik kuhu paigutada. Kodudes ja kontorites leiad alati ruumi suurimalegi raadio-aparaadile, aga autos — kuhu panna? Küsimus esitab meile nõudmise:

Raadio-vastuvõtteaparaat olgu kõigepealt võimalikult kompaktne, vähe ruumi nõudev.

Sellisele aparaadile leiame kolm enam-vähem kohast kohta. Võime selle panna instrumentlaua mootoripoolsele küljele mootorikatte alla ja viia reguleerijad (nupud) läbi instrumentlaua otse juhi ette. See on üks variatsioon, kuigi mitte kõige soovitatavam, sest siis on õrn aparatuur mootorile liig lähedal. Viimane võib oma soojuse ja värinaga segada aparatuuri tegevust. Parem juba viia raadio-aparaat võimalikult kaugele mootorist, kuigi viimase juures sellele ehk ruumi leiduks.

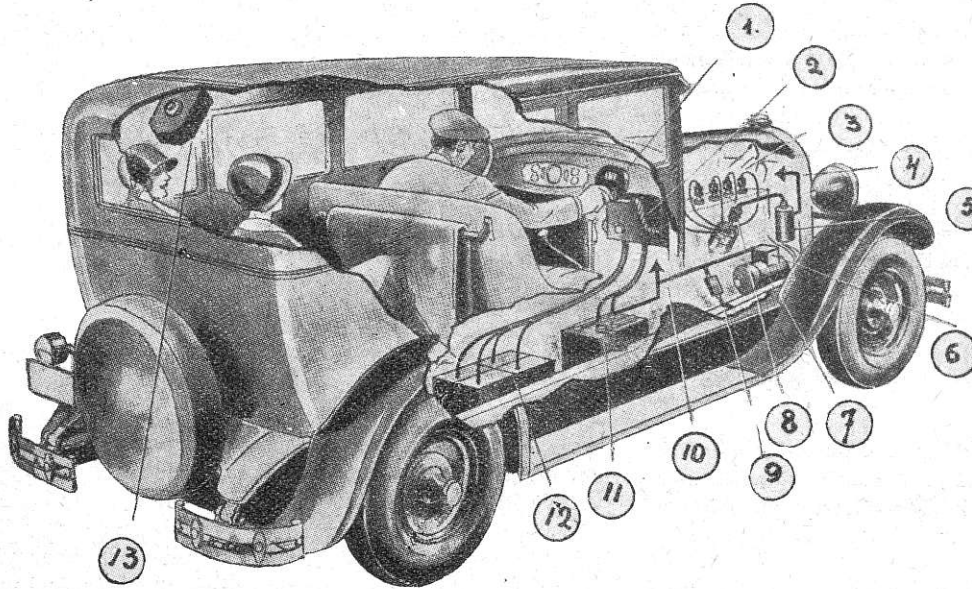
Teine variatsioon oleks: paigutada raadioaparaat instrumentlaua külge auto sisse. See on juba soodsam koht. Siin asub aparatuur mootorist kaugemal ja on kõigiti käepärast. Liikumata oma istmelt võib juht seda alati „häälestada“ soovitud lainepikkusele.

Kolmas ja kõige ideaalsem koht raadioaparaadile on

— kui auto ehitus muidu seda võimaldab — eesistmete seljatagune. Seal on see veelgi kaugemal mootorist ja veelgi käepärasem. Seal võivad aparati reguleerida tagumistel istmetel sõitjad. Selleks on neil aega rohkem kui autot juhtival isikul ja nende jaoks see raadio ongi! Nüüd pole enam tarvis raadioaparaadi reguleerimiseks autot peatada ja juht on vabanenud sellest tülist. Sõitjad võivad juhti tülitamata auto liikumise ajal valida saatejaama oma soovi kohaselt. Ja aparaadile juurepääs on kõigiti kerge.

sest katsetamine mitmesuguste tüüpidega on kulukas ja tüütav.

Raadio paigutamisel autosse on veel üks takistus. See on mootori süüte-süsteemis. On nimelt nii, et dünamo harjade väärin elektrivoolus ja süütejagaja keerlemine, ühendades ja katkestades, mõjub segavalt raadiotele. Igakord, kui jagaja ühendab kõrgepingevoolu küünlasse ja kui viimases tekib säde, kostab raadios väike naksatus. See tuleb sellest, et kerge, palja kõrva vaevalt kuuldav elektriplahvatus on kandunud



RAADIO ASETUS AUTOSSE.

- 1) Raadio-instrument.
- 2) Painduv kaabel aparadi ja instrumenti vahel.
- 3) Takistaja küünla juures.
- 4) Juhe süüte-lülitajasse.
- 5) Süütemähis.
- 6) Katkestaja.
- 7) Dünamo.
- 8) Takistaja süütejagajas.
- 9) Kondensaator—ühendatud raamiga.
- 10) Süüte — lülitajasse.
- 11) Akkumulaator.
- 12) „B“-patareikast.
- 13) Häälekõvendaja.

Muidugi on autos veel teisigi kohti — näiteks istmete alused ja astelauad — kuhu raadioaparaadi võiks panna. Need kohad pole aga soodsad, aparati pole käepärast või rikub auto, ilu.

Kui koha küsimus ja raadioaparaadi suurus on lahendatud, asume aparadi lähemale vaatlusele.

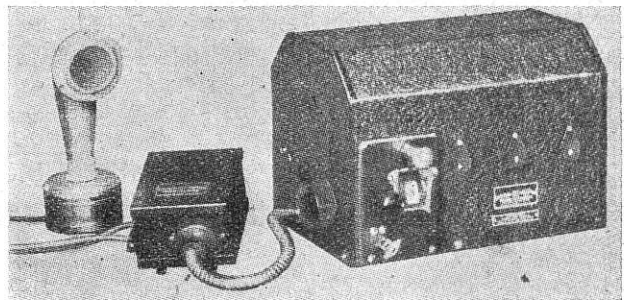
Kõigepealt peab vastuvõtteaparaat auto jaoks olema väga tundeline. Seda nõuab lühike antenn, mis on auto katusesse — harilikult polsterduse ja lae vahele peidetud. Lühikese antenni vastuvõetud nõrke signaale ei võta vähe-tundeline aparati küllalt tugevasti vastu, kuna väga tundelise ja sealjuures veel kompaktse vastuvõtteaparaadi ehitamine läheb kulukaks. Peame pidama meeles: *odavat, nõrka ja vähetundelist raadio-vastuvõtteaparaati ei tasu asetada autosse.*

Siis vooluküsimus. Majades, kus elektrivalgustus, on see lihtne: ühendad aparadi valgustusvooluga. Ja kui viimast ei ole, siis muretsed kuiva või märja patarei.

Autos on lugu pisut keerulisem. Seal on küll elektri süüte ja valgustuse jaoks, kuid see vool üksinda pole küllaldane auto raadio jaoks. Harilikult annab auto akkumulaator täislaetuna 6-voldilise voolu. Sellest jätkub auto käimapanemiseks, süütamiseks ja valgustamiseks, samuti raadioaparaadile, mis oma A-ringvoolu jaoks rohkem kui 5 volti ei vaja. Otsekohene kõrgepingevool peab aga raadioaparaadi B-ringvoolu jaoks tulema eraldi patareist, mis asetatud autosse sinna, kus selleks sobivaim koht. B-patarei raadio jaoks võib olla harilikku konstruktsiooniga.

Raadio-vastuvõtteaparaate on müügil väga suur valik, alates lihtsatest detektoritest kuni mitme-lambilisteni. Ka autode jaoks on neid mitmes variatsioonis, alates harilikust 201 A patarei-tüübist nelja-lambilisteni 224 tüüpi lisalambiga 112 A. Valides vastuvõtteaparaati, on parem pöörduda mõne raadio-eksperdi poole,

kõrgepingevoolu mõjul antenni auto laes ja kandub sealte edasi tundelisse häälekõvendajasse, kust mootori töötamise ajal kostab alaline ja tüütav ragin.



Kompaktna raadio-vastuvõtteaparaat autode jaoks.

Kõrval (keskel): raadio häälestamis-instrument; vasakul häälekõvendaja. Aparati ja instrumenti ühendab painduv kaabel, mille läbi sünnib aparadi häälestamine.

Et sellest tüütavast raginast lahti saada, selleks asetatakse mootori süüetraadidesse otse küünaldu juure — iga küünla juure eraldi — 25.000-oomilised takistajad ning üks sarnane takistaja ka kaablisse, mis juhib kõrgepingevoolu süütemähisest jagajasse. Sellelega on ragin kaotatud.

Jääb järele veel dünamo komutaatori harjade tekitatud piisikeste sädemete ja elektrivõnkumise väärin, mis kandub kas filamenttraatide (mis toovad voolu A-ringvoolu jaoks) ehk lihtsalt kõrgepingevoolu läbi õhu kiirgamise kaudu vastuvõtteaparaati, kust see läheb tumeda sumina häälekõvendajasse. Sellest puudusest saadakse peaaegu täielikult lahti, kui asetame 2—3-mikrofaraadilise kondensaatori võimalikult lähedale dünamo traadi külge, mis juhib sellest voolu moo-

torisse. Kondensaatori teine terminaal (ühendustraadi ots) kinnitatakse auto raami külge.

Kui siin tähendatud abinõud ragina ja sumina kaotamiseks on tarvitusele võetud, siis võiks autos — kui selleks ruumi leidub — ka kodust 5—6-lambilist patareitäüpi kasutada.

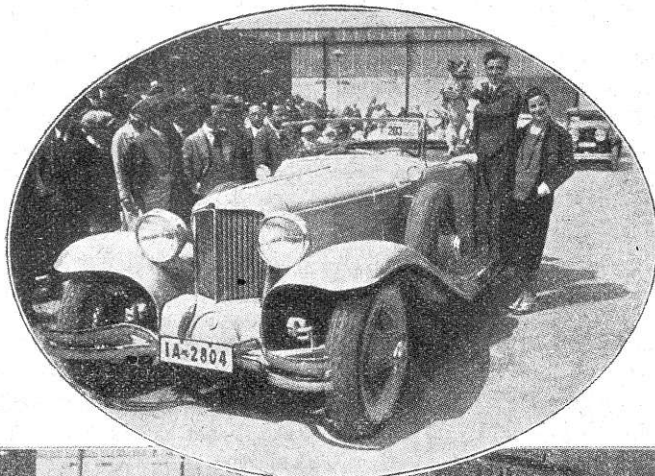
Igal juhul ei või praegusel ajal veel raadio-vastu-

võtteparaadilt autos nõuda toonide puhtust, mis hea aparaat kodus annab. Kuid ajaga paraneb ja areneb raadio ka auto jaoks. Praegu on see veel võrdlemisi uus, isegi Ameerikas. Kellel võimalus ja huvi raadio vastu, see muidugi ei jäta seda mugavust kasutamata.

Millal aga meie pikamaa liini-omnibused raadioga varustatakse, seda näeb vaid see, kes kaua elab...

A. W-y.

Autode iludusvõistlus



Berlinis 17. mail 1930.



N. A. G.-Protos, omanik pr. Dr. Elfes.

Mercedes-Benz „Nürburg“, omanik R. Caracciola.

Ovaalis: Auburn-Cord, omanik E. Carow.

Kas sõidukid teede, või teed sõidukite jaoks?

Et asetada küsimust arusaadavamalt: kas peaksid sõidukid määratud olema olemasolevate teede arendamiseks või on teed ehitatud vastavalt sõidukite viimastele tüüpidele? Kas teeb sõiduk tee, või valmistab tee sõiduki?

Mr. Ford tähendas oma külaskäigu puhul Inglismaale: „Vanad sõidukid olid ehitatud viletsate teede jaoks. Teedeehitus on arenenud, ning head teed nõuavad ka arenenud masinaid“.

See paneb mõtlema: 1) missuguses suunas on praegused, täiuslikumad masinad muutunud teedeehitust, ja 2) kui palju võivad mõjuda praegu olemasolevad teed mootorite ehitusele.

Uurides teedeehituse ajalugu, et on olemas kindlad tõendus selleks, et kui müügile ilmunud uued seeria-sõidukid, siis varem või hiljem — suuremalt jaolt hiljem — hakati ehitama ning arendama teid, eriti uute sõiduriistade jaoks.

Teed sõidukite jaoks.

Et lühidalt ja selgelt tuua mõni näide sellest, et teed on määratud olevate sõidukite jaoks, võib öelda:

1) kui ratastega kaarikud võeti tarvitusele, hakati ehitama teid mudast, kividest ja hagudest (mis talvel olid muidugi läbipääsematud) ning ehitati laiemaid sildu;

2) kus tõllad jõudsid tarvitamise haripunkti, tekkisid poriste teede asemel kiviterved;

3) kui ilmus aurumasin, pidi ta sõiduks tarvitama alul maanteid, kuid varsti sai ta raudtee;

4) kui pneumaatik-sõidukid ilmusid liikvele, hakati korraldama vanu, tõldade jaoks ehitatud teid, mis olid vahepeal hooletusse jäetud;

5) täiuslik, sileda pinnaga tänapäeva tee on määratud peamiselt mootorsõidukitele.

Need on üksikud näited teedest, mis on määratud sõidukite jaoks.

Teiselt poolt on palju raskem leida näiteid sõidukitest, mis ehitatud olemasolevate teede jaoks, olgu toodud siin mõningad juhud:

Sõidukid teede jaoks.

1) Kui roomaanlased lahkusid Inglismaalt, nad arvatavasti võtsid kaasa kõik nende sport-tüübilised troskad; inglise kodanikel ei jäänud muud üle, kui ehitada uued sõidukid suurepäraste teede jaoks, mis roomaanlased olid ehitanud.

2) Kui aga teed hooletusse jäeti ja need viletsaks muutusid, kadusid ka rattastega sõidukid ja nende asemele astusid eeslid ja hobused, tarvitades vanu jalgteid ja teeääri. Hobune oli siis ainus „sõiduk“.

3) Kui siirduti aegamööda teede ehitusele, ei valmistatud neid olemasoleva sõidukitüübi kohaselt, vaid kergemate jaoks, ning neljarattalist vankrit ei tohtinud vedada rohkem kui 5 hobust. Tähendab, vanker pidi olema väiksem, kergema koorma jaoks.

4) 18. sajandi seadus andis määrusi koorma raskuse kohta ning määras kindlaks rattaste laiuse, arvates, nähtavasti, et laiad rattad täidavad teerulli kohuseid ja ei tekita roopaid. Laiemate rattastega vankrid maksid vähem tolli. Mõnel juhtumil oli ratta laius isegi 16 tolli.

5) 19. sajandi pikad, sirged, madalad ja hästiehi-

tatud prantsuse maanteed soodustasid kahtlemata autode võidusõidu-tüübi ehitamist.

6) Ainukesed sarnased kitsendused praegu määravad kindlaks peaaegjalikult laiuse, mis on lubatud *chars-à-bancs* jaoks.

Need on näited sõidukitest, mis määratud teede jaoks.

Uued teed nõuavad uusi sõidukeid.

Kuulsime Mr. Ford'i ütlevat, et ta ehitab uuetüübilise sõiduki, sest on olemas uuemad, täiuslikud teed.

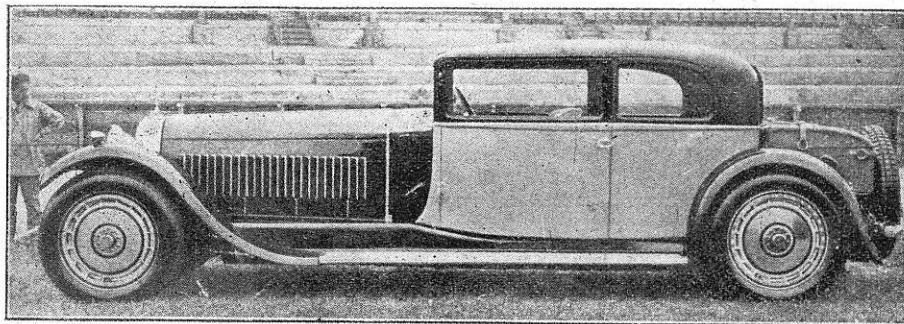
Vaade. et head teed nõuavad paremaid sõidukeid, paneb mõtlema. Fordi alg-sõiduk oli nähtavasti ehitatud künklike, halva ja auklise tee jaoks.

Kuna nüüd on orgusid ning mägesid tasandatud, käänakuid õgvendatud jne., on vana sõiduk jäänud minevikku.

Mootorid teede jaoks või teed mootorite jaoks? See on küsimus, millele tahan vastata. Kas arenenud tee ehitab arenenud masina või ümberpöörduvalt? Ma usun, see on väga sarnane küsimus! Kumb oli enne: kas kana või muna?

Kas praegusaja teed on nii eeskujulikud, et nad nõuavad paremat sõidukit või on praegused sõidukid saavutanud sarnase täiuslikkuse, et isegi praegused teed ei ole küllalt kohased neile? On teed sama head kui mootorid või mootorid paremad kui teed?

Ma peatun vastuseks.



16-sil. mootoriga Bugatti „Royal“.

Auto energia vargad.

Kui keegi endale midagi ostab ja selle välja maksab, siis kuulub see ese kahtlemata temale. Igaüks, kes omavoliliselt midagi sellest esemest omandab, on saanud hakkama kuriteoga, ning ta loetakse pikanäpumeheks.

Teatavasti omandatakse, vaatamata valjudele seadustele, võõra vara, tihtigi nii et seda ise ei märka. Näiteks bensiinijaamast ostab keegi automobilist teatud hulga bensiini, ütleme 40 liitrit. Nii siis on automobilist 40 liitri bensiini ainuõiguslik omanik. Ta võib teha sellega, mis ta soovib, võib selle abil puhastada riideid rasvapekkidest, bensiiniahju kütta või, mis kõige tõenäolisem, kasutada 40 liitrit bensiini oma sõiduki jaoks. Meie automobilistil oleks nüüd õigus nõuda, et ostetud bensiinihulk, milles sisaldub teatud energia, annaks seda nii palju kui võimalik tema auto edasiviimiseks.

Kuid kõik ei lähe siin ilusal maakeral nii libedasti kui soovitakse. See on juba kord nii, ja ükski revolutsioon ega ilmaparanduskatse ei ole suutnud kõigutada tõsiselt seda loodusseadust. Nii peame ka autode jõuallika juures arvestama n. n. energiakaotustega. Paratamatusega peab leppima, sest igasugune võitlus loodusseadustega oleks kasutu, ennasthävitatav võitlus,

mis kindlasti viiks kaotusele. Nii siis lõpp sellele!

Mida aga endale sugugi ei tarvitse meeldida lasta, on juba nimetatud väikesed vargused ja raiskamised omaniku teadmata, mida toimetatakse bensiinis leiduva energiahulgaga. Vaatame seda vargajõuku ligemalt. Peame jälle algama bensiinijaamaga. Isegi paremate bensiinipumpade ja torude abil on võimatu saada ostetud 40 liitrit bensiini bensiinitorude kaudu autopaaki. Ikka läheb osa kaotsi. Kaotuse suurus oleneb mitmesugustest teguritest, varguse põhjuseks on siin õieti bensiin ise.

Kes nii kergel ainel, nagu bensiin, laseb seista lahtiselt, katteta, võib juba varsti märgata suurt kaotust. Bensiin hahitub ära kui tal selleks on võimalus. See juhtub ka bensiinipaagi täitmisel. Lisatakse hahitumisele juure veel võimalik maha tilkumise ja bensiinitorusse jäänud hulk, siis võib kindlaks teha, et keskmiselt läheb kaotsi 5% bensiini, ehk 40 liitri juures terve 200 ccm.

Nii siis on bensiinitoru ja õhk esimesed pikanäpumehed, keda tabame energia varguselt.

Nüüd tuleme gaasistaja juure. See komplitseeritud ning mitmest osast koosnev orgaan võib muutuda suurejooneliseks vargaks. Muidugi ainult sel juhul,

kui teda sunnitakse valesti töötama või kui ta jäetakse niivõrt hooletusse tekivad suured kahjud. Võtame, näiteks, paljudest võimalustest kõige lihtsama ja sagedamini eettetuva, tuntud gaasistaja „tilkumise“. Uus gaasistaja jookseb ainult siis, kui midagi on sattunud nõelventiili ja takistab selle õhukindlat sulgemist. Automobilist, oled sa kunagi mõelnud, kui palju sinult sarnane „tilkur“-gaasistaja on varastanud? Oletame, et igas sekundis kaotab gaasistaja 0,1 cm. mahust. See teeb 12 tunni kohta, kui on unustatud ööseks bensiinikraan lahti, $12 \times 360 \text{ cm.} = 4,32$ liitrit. Oletame, et automobilist ei ole harjunud bensiinikraani kinnikeeramisega, siis läheb tal aastas (ainult öötundidel!) tilkuv gaasistaja maksma 1576'8 liitrit bensiini, mis praeguste bensiinihindade juures teeb välja 475 krooni.

Veel rohkem kahju võib teha gaasistaja töötava mootori juures. Oletame, et mingisuguse vea tõttu gaasistaja saab liig vähe õhku, siis tarvitatakse selle tagajärjel 10% rohkem bensiini, sest ületoidetud mootori võime langeb, peale selle mustub mootor põhjalikult, samuti kiiuulad. Magneeto ja dünamo tarvitavad võrdlemisi vähe energiat. Kui nendega on halvasti käideldud, või kui nad on kulunud, siis talitavad nad kui aumehed kunagi: s. t. nad ütlevad täiesti üles, nad ei varasta. Ainus erand on akkumulaator, mis temale antud 100 osast energiast ainult kõige enam 80 või 85 osa annab tagasi. Tema ülesütlemist tunneb valusalt iga automobilist. Seepärast tuleb pöörata enam tähelepanu sellele tujukale liikmele.

Nüüd mootori juure! See on sündinud priiskaja ning energiaraiskaja, see on meie õlule asetanud suurema maksukoorma, mis üldse on leida. 40 liitri bensiini eest annab ta ainult 13'2 liitri võrra energiat tagasi, ülejäänud 26'8 liitrit leiduva energia pillab ta kohutaval kombel soojusele, mürtsumisele ja lõhnale. Aga sellega peame rahul olema. Nagu on selgeks tehtud, hakkab iga mootor energiavargaks, kui ta pole küllaldaselt määratud. Õli on poeetiliselt väljendatud, mootori veri! Tänapäeval on see saanud juba kõigile teatavaks tõsiasiaks: hea õli on parim kombulsvalve mootori vankuvale aususele. Ka jõu ülekanne orga-

nitel pole süda puhas. Ainult korraliku määrimise juures katuvad nad end vaos hoida. Suurejooneliseks vargaks osutub käiguseadis. Siin peab hoiduma liig suurest energiakaotusest, mis tekib kergelt völli vale asetuse tõttu, ja hammasrataste ebaõige seadeldise läbi, ka halb määrdeaine võib siin olla põhjuseks. Mis juhtub siis selle asjatult raisatud ning varastatud energiahulgaga? Inimesed-vargad kasutavad seda oma kasuks, kuid mitte nii autoosad. Üldse ei kasuta nad seda millekski muuks kui ainult kahjuks.

Seepärast, autoomanikud, hoolitsege võimalikult ökonoomsuse ja kokkuhoidliku auto pidamise eest. Seda kokkuhoidu ei saavutata mitte: 1) ostes odava auto, mis valmistatakse tuhandete viisi päevas, ja mida ükski vabrik ei garanteeri, kas mootor ökonoomne või mitte; 2) ostes vana auto, mille eluiga lõpul, ja 3) tarvitades odavaid määrdeaineid. Auto ostmisel tuleb rõhku panna mitte välisele ilule, vaid auto südamele — mootorile. Auto ilu on maitseasi, mootori ökonoomsus aga igapäevase taskuasi ja hea on, kui need kaks asja on kooskõlastatud. Iga autoomanikule tuleb soovitada kõigeparemate ja proovitud õlide tarvitamist ja parandada auto vead, kui nad veel väikesed on. Seega oleksime siis auto jõuvargad täiesti hukka mõistnud, kuid on olemas veel üks suur röövelts, päris vere- ja energiaimejad, need on meie teede ebatasasused, augud, roopad, lahtised kivid jne.

Asub teel mõni auk, siis kukub üks või mitu ratast sinna sisse. Selle juures vabanev energia läheb suuremalt osalt auto võnkumiseks, ning ta hävitatakse vedrudes ja tõukeleevendajates. Nii siis, ei mingit võitu. Sellevastu peab mootor rattad ja neile langeva sõiduki kaalu edasisõidul jälle üles tõstma, ja see nõuab üksteisele järgnevate võngete juures suurt energiakulu.

Kokkuvõttes saame lõpptulemuse, et autosõit on veel kaugel tehnilisest ja ökonoomsest täiuslikusest. Kuid eemale pessimism! Midagi ei ole siin maailmas veata, kõikjal on puudusi, on asju, mis ei peaks olema nii nagu nad on. Maailm, auto, nad on siiski ilusad!

Autode „taltsutaja“.

Ameerika kuulsaim kiir- ja kestvussõitja on kahtlemata Erwin Baker — või „Cannonball“ Baker, nagu teda juba üle kahekümne aasta on nimetatud. Viimase nimega on ta tuttav igale automobilistile Ameerikas ja Kanadas. Sel mehel on rohkem võidusõidurekord kui ühelgi teisel surelikul maailmas. Kahekümnekolme aasta kestel on ta proovinud kõiki autode ja mootorrataste tüüpe ja 93 korda on ta nendega läbistanud Ameerika mandri merest mereni — ja see vahe on üle 5000 kilomeetri! Esimest korda tegi ta selle pika teekonna 1911. aastal ühesilindrilise mootorrattaga, ja läinud suvel 110-hobusejõulise sportautoga. Ta suurimaks saavutuseks sadade võidusõitude ja sadade rekordide hulgas on vist see, et sõitis Los-Angelesist (ligi 6000 kilomeetrit) kolme päevaga New-Yorki ja sõitis kohe tagasi ning tegi sama teekonna sama ajaga, sellega kuue päeva jooksul kattes ligi 12.000-kilomeetrilise maa. Sellist kestvus- ja kiirusrekordi pole veel keegi saavutanud. Vist väärub pajatada mõndki selle Ameerika kuulsaima automobilisti-sportlase elust.

Erwin Baker on kasvanud Indianopolisi linnas — seal, kus autode võidusõidurada olemas ja kus on kor-

raldatud terve autode ajaloo kestel kõik Ameerika suurimad võidusõidud. Poisikesena vaatas Baker oma kodulinna autode võidusõitu, mille võitis Whitney kiirusega 59,127 meetrit tunnis. Teiseks tuli ligikaudselt sama kiirusega hiljem kuulus Barney Oldfield. Tol ajal olid need kiirused ennekuulmatud ja suurem kiirus peeti otse enesetapmiseks. Saavutatud rekordid mõjusid sügavasti noore Erwini peale. Ta oli siis juba agar ja hea jalgrattur. Hiljem masinavabrikusse tööle asudes kogus ta raha ja ostis kusagilt vana mootori, mille pani oma jalgratta külge ja sellega suutis sõitja juba kiiremalt kui linna tuletõrjesalk! Ja see oli juba midagi! Siis oli Erwin kuueteistaastane masinisti õpipoiss — pikkust oli tal aga kaks tolli üle kuue jala ning julgust ja tahet täie mehe mõõdul.

Kuidas sai temast elukutseline võidusõitja ja autode „taltsutaja“ ja kust ta omandas „Cannonball“ („Kahurikuul“) nime, sellest järgmine lookene. Linna oli saabunud rändav tsirkus, kus muu seas pidi demonstreeritama kiirsõitu „Indian“-mootorrattaga. Demonstreerija oli aga joonud enese purju ja tsirkuse direktor oli hädas. Uudishimu ja huvi kiirsõidu vastu oli toonud ka noore Bakeri kohale. Ta teatas, et os-

kab sõita mootorrattaga. Direktor oil päästetud, kuid seda mitte noormees. Mootorratas oli talle uus ja selles esimest korda gaasi- ja süütek kontrollid tüürikangi käepidemetes. See asjaolu kujunes Erwinile saatuslikuks. Olles harjumata sellise tundmatu uuendusega, keeras ta hädaohtlikkudel käänakutel veel rohkem gaasi, selle asemel, et oleks kiirust vähendanud. Pealtvaatajaile, kes ei teadnud sellise surmasõidu tõelikkust põhjust, näis kihutamine suurepärasena ja tsirkuse direktor oli rohkem kui vaimustatud. Õnnetus jäi siiski tulemata. Demonstratsiooni lõppul tuli tsirkuse direktor sõitja juure, kuivatas oma higist läikivat nägu ja küsis noormehe nime.

„Erwin Baker“ — vastas noormees.

„Mis pagana Erwin!“ — lausus direktor ja jätkas: „Mees, kes niiviisi kihutab, ei või kanda sellist nime. Täna peale on su nimi „Cannonball“ ja sinu palk kaheksateist dollarit nädalas!“

Ja Ervin jäi tsirkusse terveks suveks, nimi „Cannonball“ püsib aga senini. Palka tõsteti talle paar korda suve kestel ja sügisel ostis Erwin kokkuhoitud 150 dollariga endale tuliuue punase mootorratta. Viimase kiirus oli garanteeritud 130 km tunnis. Ja sellega purustas „Cannonball“ kahe järgneva aasta kestel kõik kohalised kiirusrekordid. Ta oli nüüd elukutseline kiirsõitja ja kuulus oma hulljulguse tõttu.

„Cannonball“ Baker jutustab järgmisest sündmusest. Ta kihutas ühel võidusõidul oma mootorrattaga esimesena ja oli juba kindel võidu üle. Järgmine sõitja kihutas umbes meetrit kümme järel — teised võistlejad aga koguni ligi ringi võrra eemal. Ja siis korraga lõhkes Bakeri ratta kummi, tüürikang lendas tal käest ja rattas löi ta maha. Loomulikult viskas hoog Bakeri mitu head meetrit õhus ettepoole nagu kahurkuuli ja ta kukkus keset sõiduteed. Vigastatuna ja põrutatuna oli Bakeri esimene mõte roomata teelt. Siis aga tuli talle järsku meele, et see tegu viib ta kannul sõitja segadusse ja lugu võib lõppeda kahe mehe surmaga. Ta jäi liikumatult lamama sinna, kus ta oli. Need silmapilgud, mis tal oodata tuli, olid nagu igavik. Ja siis vuhises temast mööda võistleja mootorratas. Mööda — mitte! Võistleja oli kihutanud üle ta jalgade. Alles pärast seda võis Baker rulluda sõidutee ääre ja vaadelda sealt, kuidas teine kergesti võitis 25-miililise kiirsõidu. Pärast sundis ta võitja ostma pudel rohtu jalgade määrimiseks. Viimane oligi sellega nõus ja pealegi tänulik, et tal ei tulnud kulutada seda raha Bakeri hauale lilled ostmiseks.

Olles veel mootorrattaga võidusõitja, jõudis „Cannonball“ veendumusele, et kuigi teised võivad sõita sama kiirelt kui temagi, siiski on temal rohkem vastu pidavust kui ühelgi teisel võistlejal. Ja see viimane

fakt viis ta kauge- ja kestvussõitjate etteotsa. Ta esimene katse oli 24 tunni sõit Cincinnati linnas 1916. aastal. Suur rahaline tasu oli lubatud sellele, kes kihutab selle aja kestel kõige pikema maa. „Cannonball“ile“ juhtus seal aga õnnetus. Herilane lendas silma ja segas teda niivõrt, et ta oleks võinud lennata võidusõidurajal äärelt üle parda; alles seda märgates pööras ta ratta äkitselt pahemale. Pööre oli aga liig järsk ja ratas kukkus küljeli ja „Cannonball“ lendas ambulantsi, kus arst ta silma ja kukkumisel saadud vigastused vaatas üle. See oli võidusõidupäeva õhtul. Vaevalt seotuna sai „Cannonball“ teada, et ta ratas on täiesti sõidukorras ja tormas kohe tagasi sõidurajale ning hakkas kihutama. Järgneval hommikul kui 24 tundi möödus sõidu algusest, oli ta püstitanud uue rekordi: ta oli selle ajaga kihutanud 1534 miili. Pärast jutustas ta, et oleksid ta mõlemad silmad terved olnud, oleks ta pääsada miili rohkem sõitnud.

Kogemus Cincinnati andis „Cannonball“ Bakerile uue idee, tärkas mõte hakata tegema autol pikemaid proovisõite. Selleks pöördus ta „Reo“ ja „Oldsmobile“ esindaja, autovabrikant R. E. Olds'i poole. „Mis oleks kõige raskem katse autodele?“ — küsis Olds. „Üle maa merest mereni sõit“ — oli „Cannonball“i“ vastus. Ja siis seletas ta, et sel sõiduajal on mitmesugune ilmastu ja muu seas 2000 miili kõige viletsamaid teid. „Ja mis on praegune rekord?“ — küsis Olds. „Üksteist päeva ja seitse tundi“ — vastas noormees. Lubas aga sellest päeva või kaks vähendada. Seega oli Olds nõus ja lubas „Cannonball“ile“ ilusa tasu iga 24 tunni eest, millega viimane lööb senise rekordi.

Seni oli üle Ameerika mandri sõitusid tehtud kahekesi, „Cannonball“ aga otsustas teha sõidu üksinda. Ta seletas, et üksinda võivat sõita kiiremalt ja kaugemale. Ja maikuu 1916. aastal võttis ta ette oma esimese sõidu Los-Angelesist New-Yorki. Seitse päeva, üksteist tundi ja viiskümmendkaks minutit hiljem saabus ta New-Yorki. Rekord oli purustatud ligi nelja päeva võrra ja teel oli tal olnud otse pööraseid takistusi. Selle 3471-miililise sõidu vältel oli „Cannonball“ maganud ainult seitse tundi.

Hiljem on parandatud seda rekordi mitmel korral, kuid sellest veidi hiljem. Et endale kõige hädaohtlikumaid kogemusi saavutada, selleks reisis „Cannonball“ Hawai saartele, kus Oahu saare tuld purskavate mägede piirkonnas on vist kõige hädaohtlikum võidusõidutee järskude käänakutega ja kõrgete tõusudega, tee keerleb mägedes 95 miili pikkuselt. Selle maa sõitis „Cannonball“ kaks korda, korra kummaski suunas. Ta parimaks ajaks osutus kaks tundi ja neli minutit. Viis meest on hiljem katsunud purustada selle rekordi, kuid neli neist on lõpetanud oma sõidu haigemajas ja

Dapolin-

bensiin

A.S.
Eesti-Petrol
S. Karja 4. Tel. (20)6-72

Standard Motor Oil

ilmakuulus autoõli

viies lendas mootorrattaga kõrgelt mäenõlvakult merre ja hukkus.

Hawai saarelt sõitis „Cannonball“ Baker Aust-raaliasse, kus 500 miili võidusõidul saavutas korraga kuus uut maailmarekordi kiirsõidus. See on suurim rekordide arv, mis ta kunagi saavutanud ühel päeval. Üldse peab „Cannonball“ päeva raisatuks, kui ta ei purusta ühe või kaht rekordi. Rekordide purustamine muutub aga ikka raskemaks. Teised purustavad tema saavutusi ja temal tuleb aeg-ajalt püstitada uus rekord ületatu asemele. Kuid ikkagi on temal suurim rekordide arv ja parimad ajad. Eriti just pikkadel maadel ja rasketes teeludes.

Kuidas on lühenenud sõiduajad üle Ameerika mandri, sellest siin mõned näited. „Cannonball“-Bakeri 1916. a. rekord oli vähe üle seitsme päeva. Selle saavutuse ületas Jack Mulford 12 tunni võrra. „Cannonball“ tahtis aga rekordi jälle endale ja sõitis 1920. aastal merest mereni viie päeva ja 22 tunniga. See rekord püsis juba kolm aastat. Ja kes selle purustas? Keegi asjaarmastaja autosportlane, kes sõitis oma „Studebaker“-autos Los-Angelesist New-Yorki viie päeva ja 13 tunniga. See oli juba midagi, mis pahan-das „Cannonball“-Baker'it väga. Oleks selle rekordi saavutanud keegi tuntud elukutseline võidusõitja, siis oleks ta veel võinud andestada, aga et vähik — ei see oli juba liig! „Cannonball“ otsustas luua uue rekordi ja seda mitte sõidu-, vaid veoautoga. Ta laadis 1925. aastal New-Yorgis kaks tonni Atlandi ookeani vett „G.M.C.“ veoautole ja kihutas sellega Vaikse mere kal-dale, kus vesi valati jällegi merre. Aega oli kulunud kahetonnilise veekoorma Atlandist Vaiksesse ookeani viimiseks neli päeva ja 23 tundi. Seda rekordi pole enam keegi teine purustanud, küll aga „Cannonball“ ise, sest hiljuti kihutas ta „Knight“-autoga merest me- reni (3453 miili) 73 tunniga.

Aga rekord, mille üle „Cannonball“ kõige uhkem, on siiski see, mille ta saavutas sõites „Franklin“-au- toga Los-Angelesist New-Yorki ja kohe peatumatult tagasi Vaikse ookeani kaldale. Selle tee kogupikkus on 6692 miili ja aega selle sõitmiseks kulus 157 tundi, s. o. kuus ja pool päeva. Sellel sõidul oli „Cannonball“i“ kaaslane, kes teda aeg-ajalt asendas, kuid siiski ma- gas „Canonball“ terve nädala kestel ainult üheksa tun- di. Ta kavatsus oli saavutada uus rekord ühes suunas üle maa sõidus, kuid sõidul New-Yorki oli tal igasu- guseid takistusi ja õnnetusi, nii et New-Yorki saabu- des oli aeg tunni võrra halvem senisest rekordist. See vihastas „Cannonball“i“ nii, et ta otsustas jalamaid pöörduda tagasi ja luua uus edasi-tagasi sõidurekord. Ja tagasisõit õnnestuski nii hästi, et kõik senised re- kordid purunesid. Los-Angelesi saabus ta kümme tundi alla oma endise aja. Ta oli kaks maailma kiireimat

rongi, mis Ameerikas Ida ja Lääne vahel sõidavad, võitnud terve päeva võrra, kulutades selleks 527 galloni bensiini, 23 liitrit õli ning — 250.000 soolatud pähklit! Viimane arv on ka omaette rekord, mida keegi pole katsunudki purustada.

Kõige pikem sõit, mis „Cannonball“ kunagi teinud, oli teatavasti see, mille ta võttis ette heade teede pro- pageerimiseks. Ta sõitis kõigi 48 osariigi pealinnades, pigistas kuberneride käsi, ajas veidi juttu headest tee- dest ja kihutas siis edasi. Ringsõit osariikide pealin- nades oli 16.234 miili pikk.

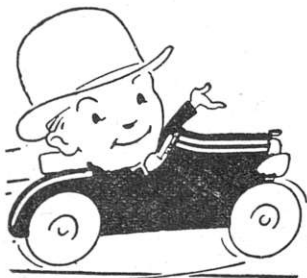
Kõige hädaohtlikumaks oma sõitudest peab „Can- nonball“ rekordsõitu Washingtoni mäetipule New Hamp- shire osariigis. Alt üles mäetipule on seitse ja kaheksa- kümnendikku miili ja tipp 3 miili pilvedest kõrgemal. Tee üles on täis hädaohtlikke ja järske käänakuid ning väga kitsas. Endine rekord sõita autoga üles oli 17 minutit. „Cannonball“ oli aga otsustanud selle re- kordi purustada. Ja purustaski, kuigi kaelamurdva hulljulgusega. Ta sõitis üles kiireima käiguga, sat- tus aga pilvede kohal tihedasse uttu, mis ei võimalda- nud teed näha. Viiekümne miili kiirusega kihutas ta siiski sügavate kuristikkude kaldaid udus, mis nii tihe, et vaevalt võis ta oma auto radiaatorit näha. Ja ta- gajärg: ta leidis end korraga mäetipul, ajaga 14 mi- nutit 45 ja $\frac{3}{5}$ sekundit!

Milles seisab „Cannonball“-Bakeri sõidu saladus? „Cannonball“ ise seletab, et ta teeb sõitude vaheaegadel sporti, võib kaua aega, tihti nädalaviisi magamata tüü- rida autot, tunneb instinktiivselt teed ja vajab vähesel määral toitu sõiduajal. Ta on viinud pikkade maade kiirsõidud otse teadusliku täpsuseni. Ja vist ei ole ta tahe võita vähema tähtsusega tegur. Ta saavutused on suurimad autode ajaloo. Kui mõni ameerika au- tofabrikant vajab oma auto proovimist kaugesõidul ja igasugustel teedel ja oludes, siis pöörduetakse harilikult „Cannonball“-Bakeri poole. Aastate jooksul on tal ol- nud palju võistlejaid, muu seas sellised kuulsused, na- gu Jack Mulford, Barney Oldfield ja Ralph de Palma, kuid siiski on ta jäänud maailma parimaks autosport- laseks. Palju õnnetusi on tal küll olnud, paljud ta kaasvõistlejaist on saanud surma, kuid „Cannonball“i“ on siiski olnud õnne. Autod on aastate kestel kujune- nud alatasa kindlamateks. Sellest näitena olgu siin tähendatud, et esimesel üle mandri sõidul lõhkesid „Cannonball“i“ autokummid 24 korda ja kolm korda purunes sõiduk peaaegu täielikult, viimasel üle mandri sõidul ei olnud tal vajadust vahetada kordagi kumme, ega kordagi tõsta mootorikatet.

Kuid siiski nõuab nendel pikkadel teekondadel re- kordide purustamine kõigepealt *meest*. Ja sellist meest nagu „Cannonball“ — „Kahurikuul“ Baker!

A. W-y.

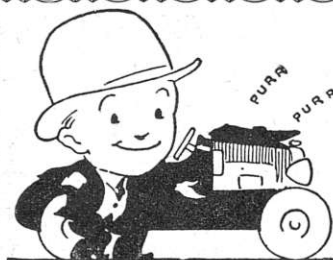
Mootorsilindrite puurimist



Peale parandust

ja kõiki mootorsõidukite paran- dustõid teevad kauaaegse prak- tikaga ja Ameerikas täiendanud mehaanikerid, paremate tööriis- tadega ja täpsete mõõtmis- a b i n õ u d e g a.

TOOMPIESTEE Nr. 10, tel. 43071



Enne

„NOOL“ □ SORK & Ko. □ Tallinn

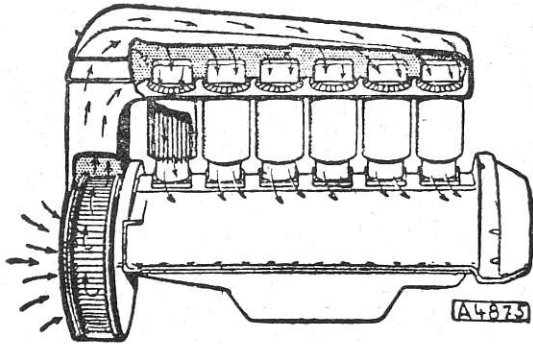
Tuntumaid euroopa autotüübid 1930. aasta mudelid.

Firma ja tüüp	Hind Ekr.	Silindri läbimõõt ja kolvi käik	Silindri maht ccm	Piduri hob. jõud ja tiirud minutis	Norm. hob. jõud	Surve vahe-kord	Väntvõlli laagreite arv	Gaasistaja	Telg. vahe meetrites	Diferents. ülekanne	Kaal kg	Kummid
Mercedes-												
Benz Stuttgart 200	6.500.—	65 × 100	1977	38.3100	8	1 : 5	7	Zenith	2,82	1 : 6,1	1180 kg	5,25 × 20
„ Stuttgart 260	8.200.—	74 × 100	2560	50.3100	10	1 : 5	7	Zenith	2,82	1 : 5,3	1250 „	5,25 × 20
„ Mannheim	11.000.—	80 × 115	3444	70.3200	14	1 : 5	7	Zenith	3,20	1 : 5,3	1650 „	5,50 × 20
„ Nürburg	15.000.—	80 × 115	4592	90.3200	18	1 : 5	9	„Solex“	3,67	1 : 5,3	2150 „	6,50 × 20
F I A T „514“												
4-istm. „Torpeedo“	3.300.—	4-silindr.	1440	28 HJ	6		3	„Solex“	2,555	Taldrek „Gleason“	27 × 4,75	
4-istm. töld 2. uks.	3.550.—			3400 tiir.						10/56	1005	
4-istm. töld 4. „	3.850.—			Selleaastane suurim uudis.							1020	
„521/C.“												
5-istm. „Torpeedo“	5.200.—	6-silindr.	2516	50 HJ	10		7	„Solex“	2,9	10/56	1200	28 × 5,5”
5- „ töld „Berlika“	5.500.—	72 × 103		3400 t.						10/51	1350	
„521“												
7-istm. „Torpeedo“	5.700.—	6-silindr.	2516	50 HJ	10		7	„Solex“	3,14	10/51	1320	30 × 6”
7- „ töld „Berlika“	6.400.—	72 × 103		3400 t.						10/53	1490	
„525/S.“												
5-istm. „Torpeedo“	6.800.—	6-silindr.	3740	70 HJ	15		7	„Solex“	3,0	10/53	1440	30 × 6”
5- „ töld „Berlika“	7.200.—	82 × 118		3200 t.						11/48	1560	
„525/N.“												
7-istm. „Torpeedo“	7.250.—	6-silindr.	3740	70 HJ	15		7	„Solex“	3,26	11/48	1585	30 × 6,75
7- „ töld „Berlika“	8.000.—	82 × 118		3200 t.						10/47	1680	
Veoauto alus „621“												
Kandejõud	4.750.—	6-silindr.	2516	50 HJ	10		7	„Solex“	3,2	10/47	1400	
1500—2000 kg.		72 × 103		3400 t.						3/23	—	
O P E L												
Sport-kaheistmeline												
4-silindr.	2.500.—	90 × 60	1010	2940	4	5,2	2	Zenith	2,51		670 kg	4 × 18
4-istmel.	2.900.—	„	„	„	„	„	„	„Solex“	„		750 „	4,5 × 18
Cabriolet	2.900.—	„	„	„	„	„	„	„	„		800 „	„
Töld	3.200.—	60 × 90	„	„	„	„	„	„	„		840 „	„
Töld												
6-silindr.	4.600.—	64 × 100	1916	3660	8	5,35	3	„Solex“	2880		1180 kg	5 × 18
Luxus töld	5.000.—	„	„	„	„	„	„	„	„		1230 „	„
Kergeveo 4-sil.												
600 kg	2.350.—	60 × 90	1010	2930	4	5,2	2	„Solex“	2510		580 kg	4,50 × 18
Kergeveo 6-sil.												
900 kg	—	64 × 100	1916	3500	8	5,35	3	„Solex“	2880		890 kg	5 × 18
Veoauto 4-sil.												
1500 kg	—	89 × 105	2594	2500	10	5,4	2	„Solex“	3850		1380 kg	30 × 5

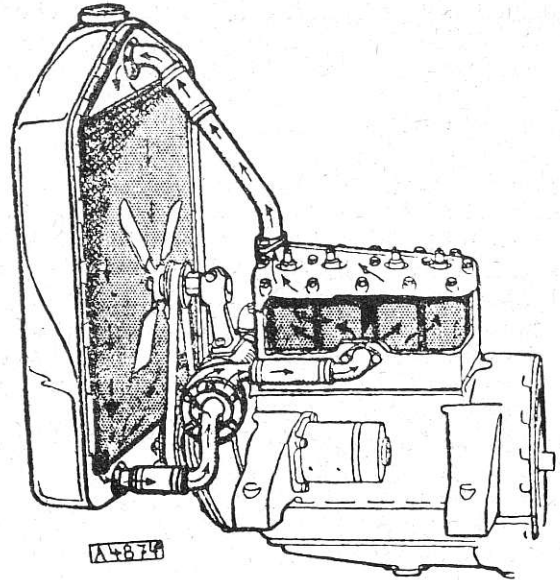
Taldrekhammasrataid

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

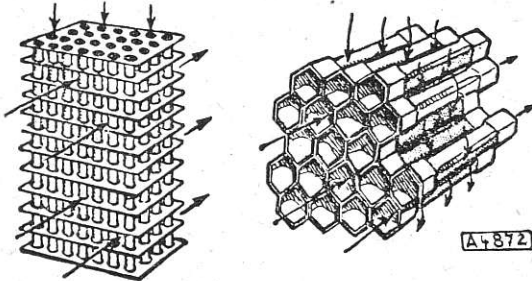
Mitmesugused mootori jahutussüsteemid.



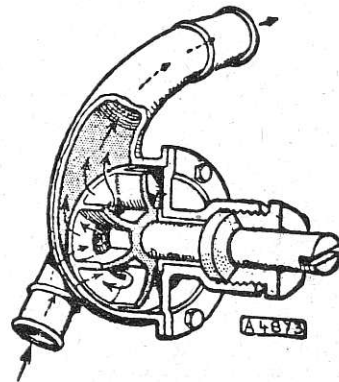
1. Õhujahutusega mootor. Pahemalt allpool turbiin, mis võimaldab rutulist õhu ringvoolu.



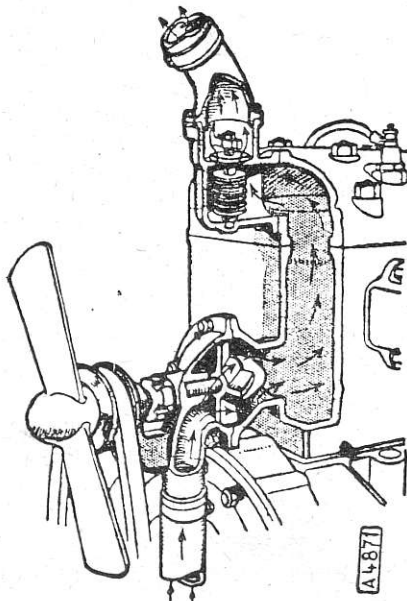
4. Jahutamine veepumba abil. Silindriblokk läbilõikes, et näidata veemantlit silindrite ümber. Nooled näitavad veeringvoolu suuna.



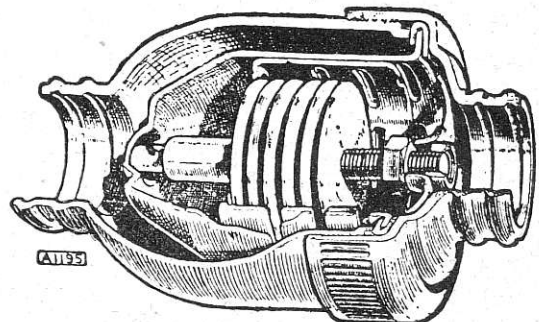
2. Kõige rohkem tarvitusel olevad jahutaja tüübid: pahemalt jahutamine lamellide abil, kus vesi jookseb vertikaalsete torukeste kaudu ja õhk voolab torukeste läbi. Paremtalt: kūrje moodi jahutaja: õhk voolab läbi horisontaalseid otrukesti ja vesi jookseb kanalides torukeste vahel.



5. Tsentrofugaalpumba sisemus.



3. Kuidas näeb seestpoolt välja vee jahutusega mootor termostaati ja kruvirattaga. Kruviratas on paigutatud ventilaatori völliile.



6. Termostaat-aparaat, mis korraldab vee ringvoolu. Ainult siis saab vee ringvool vaba jooksu, kui ta saavutab tarviliku soojuse kraadi.

Järelehiie ühele autole.

Sa ei oleks pidanud, mu armas, just sel silmapilgul mööda sõitma, kui ma vaksali viimaselt trepiastmelt tahtsin astuda hirmsamasse vihmavalingusse. Sa olid tõmmanud endale ilusa halli katte üle näo ja ma usun, et sa kindlasti nägid mind.

Sa sõitsid väga ilusasti mööda: läbi suure poriloigu, nii et mulle pritsmed vastu nägu lendasid; see tegi sulle muidugi nalja, sa vilets?! Su laternad piilusid pisut minu sihis ja mulle näis, sa häbenesid?

Sul on ka põhjust häbenemiseks, sinine kelm! Kas nii valatakse siis endine omanik poriga üle? Sa oleksid rahuga võinud tervitada ja vähemalt jahutajaga noogutada. Kas me pole koos mõndagi läbi elanud?

Kas ma polnud hea su vastu? Kas ei lasknud ma sind igal hommikul läikivalt puhtaks pesta, su nina puhastada, su saapaid viksida? Sa olid alati härrasmees, ja võisid end igalpool paista lasta. Ja kuigi sa paaril korral pidid ümber jooksma muhkudega saabas-
tel, siis polnud see nii halb.

Ma mäletan, ma olin väga kannatlik, kui sa talvel olid halvast tujus, seisid kangekaelselt ja kiviselt, pomisesid midagi külmast ja ei hakanud käima. Sa ei reageerinud käivitajale ega vändale, sa vaatasid ükskõik-
selt pealt, kuidas ma higistasin, see ei liigutanud sind põrmugi. Kuni sa lõpuks otsustasid pisut süljata, pisut kõhida, pisut ringi vaadata, ja siis lõpuks võisid tüürile asuda. Või ehk oled unustanud, kui tihti sa astusid terava naela otsa, ja siis valurikkalt lonkasid? Kas ütlesin ma kunagi sõna? Kas tegin ma kunagi kurja näo?

Ei, maantee mudas ja linna liiklemises vahetati sul kingi! Kui ma öieti nägin, siis sa isegi hirvitasid oma ette.

Ma ei leia, et see oleks ilus sinu poolt.

Ja ma võiksin ju sulle öelda, et olen rõõmus sinust vabanedes, minu pärast võiksid sõita läbi kõigist poriloikudest, see ei lähe ju mulle korda. Kahjuks aga ei saa ma seda öelda, kuna ma sind nimelt ikka veel armastan.

Jah, ma armastan sind ikka veel; need paar poripiiska jätan meeleldi tähelepanemata, kuna ma sind näha sain.

Mäletatavasti olid sa ju siiski tore poiss. Sa olid kannatlik, mäletad, veel alul, kui ma su ostsin, ja kui ma käiguvahetusel tekitasin hirmsat kärinat su tundelises käiguseadises. Ja kui ma liig järsku pidurdasin, siis sa kõige rohkem itsitasid, ja kui ma mõnel nurgal hätta jäin, pidasid sa end ülal kui tõeline cowboy, tormasid kohe edasi ja tõmbasid hädaohus olevad porilauad keha ligi, või jäid täiesti seisma. Sa pole mind iial hätta jätnud.

Jah, sul olid isegi kõige hullemaid ideed, mäletad veel, seda mäeteed Baieris, mida mööda üles tormasime, ja mis nii kitsas oli, et su õlad vaevalt sisse mahutusid, ning kuidas äkki ülevalt alla ilmus tolmutu pilves rasvane limusiin. Möödapõiklemine oli täiesti võimatu. Kui siis tolm oli kadunud, seisid sa päris rahulikult paremal pool mäeteed ja kuidas teine meist mööda sai, jääb igavesti mõistatuseks. Sa pidid end peenikeseks tegema, mu tuulekoer, teisiti pole see mõeldav.

Ei, sa olid siiski tore poiss. Sind pidin armastama, kuigi sul olid ka tujud, ja mõni 50 km. sa kindlasti mitte 6, vaid 3 silindriga tahtsid sõita, noh, seda ei taha ma sulle pahaks panna!

Millise kõrgi näo sa tegid, kui me siin ja seal mõne taksojuhiga tülli läksime, ja su suursugused kõr-

vad pidid kuulma asju, mis iseloomuga autole häbi-puna toob palgele.

Kui ma sind mõnikord ühel nurgal näen peatuvat, pead mulle ruttu midagi jutustama. Kas oled jälle mõne suure reisi teinud? Ja on ta hea sinu vastu, su uus peremees? Oskab ta sõita, oskab ta sind kohelda? Ütle talle, et sulle meeldib igal hommikul sõbralik löök su niklist koonusele. See meeldis sulle ikka väga, ja kui ma seda unustasin, olid sa terve päev halvast tujus, sinuga polnud hea jutelda.

Kas oled ka jälle protokolli saanud? Sa pead oma numbrisildi jälle pisut viltu keerama, siis ei saa nad numbrit nii ruttu lugeda, seda tegid sa ju minu juures.

Pealegi, miks sõidad sa nii veidralt ümber nurga? Õõtsutad puusi ja teed X-jalad, mis ajast teed sa siis sarnaseid tempe? Sa pead ümber nurga sõitma nagu kergekaalu atleet, rahuliste õlgadega ja kerge pööranguga põlvis, nagu sa seda minu juures õppisid. Sa ei tee mulle ometi häbi!

Mõnikord olen ma sinu pärast mures, nagu lapse eest, kelle ma olen ilmale toonud.

Aga ma olin siiski rõõmus, jälle nähes su laia rinda tulevat läbi linna liiklemissegaduse, kui uhke olin ma sinule, kui sa selle suurepärase rinnaga mägedest üles tormasid selle hea, sügava pomisemisega südames, kui sa sirgetel teedel edasi lendasid, kergelt ja vaevata, kui sa piiritu rõõmuga karjatasid, mööda vuhisedes mõnest omajõulisest, teda kaugele taha jättes.

Sul oli midagi, mida mitte kõik sinusugused ei oma: iseloomu. Ja seepärast armastasin sind nii väga, nii nagu ei oleks sa enam mingi ese, vaid hea seltsimees.

Sul oli, ma tean, muinasjutuline instinkt; olin ma rõhutud, sõitsid sa varvastel, olin ma metsik, vehkisid sa vihaselt kandadel, olin ma mõttes, kiigutasid sa mind, olin ma vallatu, tegid sa tantsusamme läbi linna ja naeratasid.

Sul oli muidugi kohe teada, et mul aimugi polnud su masinavärgist, ja oleksid sa olnud kahjurõõmus kelm, sa oleksid võinud mind surmani vihastada, oleksid võinud kõige rumalamaid tempe teha, aga sul oli iseloomu, ja sa olid mu sõber, ning sa tegid kõik mis võimalik, ka siis, kui sul midagi korrast ära oli, et ma seda ei märkaks. Hea poiss, sul on ka praegu vist su endised kelmused, seda usun ma kindlasti; kuid ära karda, ma ei lobise sellest kellelegi.

Ma tean ju, miks sa mind oma laternatega ainult piilusid ja isegi ei noogutanud oma jahutajaga. Sa ütlesid enesele muidugi, et, sa kõik need aastad oled olnud mu hea seltsiline, et oled olnud isegi mu sõber, mida ei või nõuda igalt autolt. Sa teed mulle ettehei-
teid, et lahkusin sinust.

Jah, vaata, kujutle enesele — kuidas pean ma seda sulle ütleva, oota üks silmapilk — ma — jaa — see oli nii — mõtle järele, nii siis: see ei läinud enam, saad sa aru? Garaaži maksud, kinnitus jne. Sa olid lihtsalt — tont võtaks!

Noh, ei maksa rääkida sellest. Nüüd istun ma maa-aluses ja omnibuses ja trammis, ja see on kah päris kena.

Peaks sul hästi minema, vana sõber.

Loodetavasti oled sa oma tervisega rahul, sest ega sinagi nooremaks lähe, ja võistlus on teie juures päris hirmuäratav.

Ja kui sa mind korra jälle näed, siis ei vaja sa ju kohe porilombist läbi sõita!

La Manche'i võidusõit Prantsusmaal.

Spordiharrastaja, kes armastavad erutavaid elamu-
 musi, ei külastanud asjata hiljuti asetleidnud VIII-da
 vastupidavuse võidusõitu. Kõik ootasid põnevusega
 võidusõitu. Aga tõelikkus isegi ületas ootused, sest al-
 gusest peale oli võidusõit huvitav, ärritatav — see oli
 halastuseta kahevõitlus.

Seitseteist sõidukit sõidab välja: 5 „Bentley'd“,
 2 „Stutz'i“, 2 „Talbot'i“, 2 „Tracta't“, 2 „G. M.'i“,
 1 „Mercedes“, 1 „Alfa-Romeo“, 1 „Bugatti“, 1 „Lea
 Francis“.

Esimesel ringsõidul Caracciola „Mercedes'il“ üle-
 tab oma võistlejaid 600 meetriga. Keskmise kiirus on
 132 km. Teisel ringsõidul Caracciola on eesotsas,
 „Bentley“ sõidukid, nagu koerad tagaetatud looma kan-
 nul, on ligemale jõudnud. Keskmise kiirus on 130 km.
 Kolmandal sõidul Birkin on Caracciola taga. Kesk-
 mine kiirus on 142 km. Kui kaugemale nad jõuavad...
 Neljas ringsõit: Birkin on sõitnud ringsõidu rekordilise
 ajaga, mis ületab kõikide teiste saavutused, 6 min.
 48 sek., keskmise kiirusega 144 km. 352. Ta on 66
 meetrit Caracciolast ees. Viiendal ringsõidul ei muutu
 olukord. Kuid järgmisel ringsõidul on jällegi Carac-
 ciola Birkinist ees.

Saabub öö. Üks „Bentley“ sõidukitest, Davis
 C. Dunfee juhtimisel, on kinni jäänud pöörangul. Üks
 „G M.“ sõiduk on loobunud võistlusest. Ka mõlemad
 „Stutz'id“ langesid reast välja. Kuuendal tunnil võ-
 tavad osa 13 sõidukit. Veel viis tundi kestab võistlus
 „Bentley“ ja „Mercedes'i“ vahel.

Kell on 2.20. „Mercedes'i“ juht Werner peatub.
 Tema laternad valgustavad nõrgalt ja kui ta tahab
 edasi sõita, ei tööta starter, sest akkumulaatorid on
 tühjad, nähtavasti kere ühenduse tõttu. Kuid eeskir-
 jad on valjud. Käimalaskmine peab sündima ainsa

aparaadi kaudu. Vänta tarvitada ei tohi. „Mercedes“
 langeb välja. Kahevõitlus jääb ära ja kiirelt lõpeb
 24-tunniline võidusõit. Huvi on kadunud.

Suur „Mercedes'i“ võistlus võidusõidu eelpäeval oli
 üksikaineline. Võidusõidu üksikasjad tõendasid seda;
 aga 24-tunnilise võidusõidu reeglid on valjud, ja nii
 peab olema, muidu see võidusõit kaotab oma tähtsuse.
 Võime soovida „Mercedes'ile“, et ta saaks õpetusest aru
 ja ilmuks tuleval La Manche'i võidusõidul samapalju
 võiduvõimalustega, kui oli tema võistlejal „Bentley'l“.

Ei saa eitada „Bentley“ teeneid. Meeskond *Barnato-Kidston*
 purustas esimese võidusõidu-rekordi ja
 püstitas uue: 122 km. 111 m. tunnis. Võitja sõiduk on
 kuuesilindriline, kompressorita. Ükski sõiduk, mis va-
 rustatud nelja silindriga ja kompressoriga, pole lõpule
 jõudnud. „Alfa-Romeo“ võttis osa vaikselt ja korralli-
 kult. Tema poolt saavutatud punktide arv on 1156,
 mis laseb oletada, et ta tulevikus võib finaali jõuda.
 Samuti on „Lea-Francis'il“ õigus kiituseosaliseks saada.
 Prantsuse sõidukid „Tracta“ ja „Bugatti“ arvatavasti
 ei tahtnud midagi rohkem kui head arvustamist ja
 klassifitseerimist. Prouad *Marense* ja *Siko* juhtisid
 osavalt ja vastupidavalt. Edeveesõidukid „Tracta“
 võtsid eduga osa ja tõendasid veel kord oma süsteemi
 otstarbekohasust. Võiks veel juure lisada, et enamasti
 kõik osavõtjad tarvitasid 30% bensooli, välja arvatud
 „Mercedes'i“ ja „Bentley'd“ nr. 8 ja 9, need sõitsid
 puhta bensooliga.

Võitjaks osutusid: 1. „Bentley“ nr. 4, 6.597 ccm,
 sõitja Barnato-Kidston, sõitis 2930 km. (keskmise kii-
 rusega tunnis 122 km. 111 m.). Võidusõidu üldrekord.
 2. „Bentley“ nr. 2, 6.597 ccm., sõitis 2.832 km. 483 m.
 3. „Talbot“ nr. 15, 2.276 ccm., sõitja Lewis-Eaton, sõi-
 tis 2651 km. 977 m.

Ameerika autode vabrikubinnad- 1930. a. mudelid.

4—5-istm. töllad.		Hind.		Hind.			
4-sil.	Hind.	Hind.					
Ford	\$ 500	Blackhawk . . .	\$ 1.995	Hudson	\$ 1.095	Studebaker	
Whippet	\$ 575	Franklin „130“ . .	\$ 2.485	Elcar „6-75“ . . .	\$ 1.095	„Pres.“	\$ 1.995
Durant „40“	\$ 625	Franklin	\$ 2.485	Windsor „6-69“ . .	\$ 1.095	Kissel „8-95“ . . .	\$ 1.995
Plymouth	\$ 675	Chrysler Impe- rial	\$ 2.975	Oakland	\$ 1.145	Windsor „8-92“ . .	\$ 1.995
				Graham-Paige		Blackhawk	\$ 1.995
				„615“	\$ 1.195	Jordan „80“	\$ 2.095
				Peerless „61“ . . .	\$ 1.195	Peerless „125“ . . .	\$ 2.195
				Gardner „136“ . . .	\$ 1.195	Elcar „120“	\$ 2.295
				Buick „40“	\$ 1.235	Graham-Paige	
				Durant „70“	\$ 1.285	„837“	\$ 2.355
				Chrysler „70“ . . .	\$ 1.295	Packard „7-26“ . . .	\$ 2.375
				Nash Twin		Jordan „90“	\$ 2.395
				Ign. 6.	\$ 1.295	La Salle	\$ 2.450
				Reo Flyng Cloud . .	\$ 1.395	Packard „7-33“ . . .	\$ 2.675
				Studebaker 'Com' .	\$ 1.425	Marmon Big 8 . . .	\$ 2.695
				Buick „50“	\$ 1.495	Pierce-Arrow	\$ 2.775
				Dodge „Senior“ . . .	\$ 1.545	Stutz	\$ 2.995
				Windsor „6-77“ . . .	\$ 1.565	Cord	\$ 3.095
				Peerless „81“	\$ 1.595	Kissel „8-126“ . . .	\$ 3.185
				Kissel „6-73“	\$ 1.595	Cadillac	\$ 3.295
				Graham-Paige		Packard „7-40“ . . .	\$ 3.585
				„621“	\$ 1.595	Lincoln	\$ 4.400
				Reo Fling Cl'd		Packard „7-45“ . . .	\$ 4.985
				Mstr.	\$ 1.595	Stearns-Knight	
				Buick „60“	\$ 1.675	„8-90“	\$ 5.500
				Chrysler „77“	\$ 1.695	McFarlan	\$ 6.720
				Jordan „6“	\$ 1.795	Cunningham	\$ 9.600
				Willys-K't		Duesenberg	\$ 13.500
				„66-B“	\$ 1.895		

Lühemad teated.

1929. a. oli Eestis 65 autobuseliini. Liinide üldpikkus ulatus 2808,5 km. Autobuste arv oli 100, aasta jooksul läbisõidetud km. arv 1.215.000 ja reisijate arv 340.950.

Autobuste arv eritüüpide järgi:

Firma teadmata	23
„Chevrolet“-autobusi	15
„Ford“-autobusi	14
„Benz“ ja „Benz Gaggenau“	8
„Renault“-autobusi	7
„Berliet“-autobusi	6
„Gr. Brothers“-autobusi	6
„Dodge-Br.“-autobusi	5
„International“-autobusi	4
„Opel“-autobusi	2
„G. M. C.“-autobusi	2
„Fiat“-autobusi	2
„Hansa-Lloyd“-autobusi	2
„N. A. G.“-autobusi	2
„Brockway“-autobusi	1
„Continental“-autobusi	1

kokku 100

Käesoleval aastal on liinide arv kasvanud 80 peale.

21. septembril k. a. korraldab vanim autoklubi, *Automobile Club de France*, Pau ringsõiduteel, mille pikkus 15 km. 835 m., võidusõidu 395 km. 875 m. peale, teiste sõnadega, see ringtee tuleb 25 korda läbistada. Osa võivad võtta võidusõiduautod kolmes grupis:

I grupp: alla 2.000 ccm.

II grupp: alla 1.500 ccm.—2.000 ccm.

III grupp: alla 1.100 ccm.01500 ccm.

Osavõtumaks on 2.000 fr. sõidukil, seega on auto ka juba kinnitatud. Auhindadeks on määratud: esimene auhind — 100.000 franki; teine — 40.000 fr.; kolmas — 30.000 fr.; neljas — 15.000 fr.; viies — 10.000 fr.; kuues — 5.000 fr.;

Eriauhindad.

II grupi esimesele kohalejõudjale — 25.000 fr.

III grupi „ „ „ — 25.000 „

Autopaberid Pariisi börsil juunikuus. „Citroen“ aktsiad ei tõusnud, olgugi et kuulutas head äriseisu. „Peugeot“ aktsiad näitasid väikest tõusu. Publikus oli märgata huvi, „Hotchkins'i“ aktsiate vastu. „Ford'i“ aktsiad näitasid vähest langust. „Chénard & Walcker“ omad jäid endiselt püsima.

Ameerika autotööstus protesteerib tollitariifide kõrgendamise vastu. Autotööstused, kuhu kuulub ligi 4 miljonit töelist, on saatnud valitsusele ägeda protesti autotollide kõrgendamise vastu. Protestis juhitakse muuseas tähelepanu sellele, et autotööstuste saaduste väljavedu on viimasel aastal tõusnud 631.634.000 dollarini, mis on peaaegu üks kaheksandik Ühendriikide kogu väljaveost 1929. aastal. Kõrgendus kutsuks esile rahulolematust ka teiste riikide poolt.

Autoõnnetuste arv Ameerikas. Washington'is avaldati hiljuti 1929. a. statistilisi andmeid autoõnnetustest: eelnud — 31.000, haavatuid — 1.000.000. Võrreldes selmise aasta arvudega on kasvu protsent 10.

Prantsuse ajakirjandus arvab, et moodne veoauto, vaatamata oma jõu ja koorma suurusele, peaks olema

varustatud õhukummidega. Riikide valitsused on võtnud abinõud tarvitusele, kuidas takistada täiskummide levitamist. Seda ei tehta sellepärast, et kaitsta mõnesuguste tööstusharude arenemist, vaid olles arvamises, et täiskummid teevad suurt kahju teedele ega anna ka mingit kasu tarvitajaile. Probleem lahendati lihtsalt: õhukummid — kiirsõidukeile väikese ja keskmise koormatusega, poolõhukummid — suure koormatusega sõidukeile mis liiguvad alla 40 km. kiirusega tunnis.

Prantsusmaa aeroklubi kavatses *Inglismaa* eeskujul arendada Prantsusmaal aeroturismi. Asutamisel olev Prantsuse aeroklubi turismi seksioon kavatses arendada kõige laiaulatuslikumalt Prantsusmaal õhusporti. *Orly* aerodromil ehitatakse turistele klubi- ja sõidukite ruumid. Korraldajad lubavad igapidi toetada ja aidata turiste, kergendades vajaliste vormaalsuste täitmist.

Suur kavatsus. Viimasel ajal tegid proovilende lendurid *Costes* ja *Bellont* õhusõidukil „Küsimusmärk“, mis neile hr. Francois Coty andis kasutada. 3000 liitri bensiiniga viibiti õhus 15 tundi. Selle järele seletasid lendurid, et nad teevad lennu Bourget'ist New-Yorki. — Siia maani pole kellelgi õnnestunud maandumata lennata New-Yorki. „Bremen“ hukkus traagiliselt Labrador'is, „Löuna-Rist“ pidi maanduma New-Foundland'is. Kas õnnestub ka „Küsimusmärgil“? Kas leiavad need lendurid kuulsuse sealt, kus hukkusid Nungesser ja Coli?... Siis täitub prantsuse lendurite palvaim soov. „Küsimusmärgil“ on küllalt võimalusi selle saavutamiseks.

Prantsuse veoautode arv on kasvanud 10 aasta jooksul 77.503 pealt 400.000 peale.

Uus praktiline õhulennu-mootor. Inglise H. W. Earl arvab, et kui H. Ford'i arvamise järgi laev on tingitud aurumootori arengust, auto — plahvatusmootori arengust, siis tulevikus ka lennuk varustub erilise mootoriga. Tema ise on projekteerinud mootori 9 silindriga, mis mahult väike ja ei kaalu rohkem kui 450 grammi H. J. peale. Jahutamine sünnib vee või etüleeni-glükooli abil.

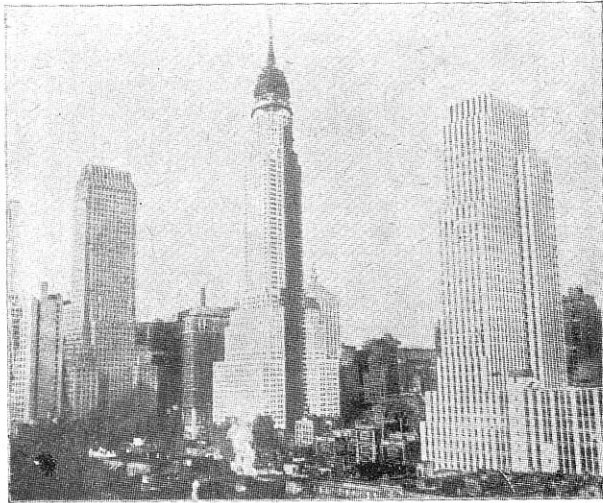
Inglise insener N. N. Tilley arvab, et suurte lennukimootorite arengul peavad arenema ka väiketüübilised mootorid 10—125 H. J. Lennukid, mis varustatud 135 H. J. mootoriga, saavutavad 300 km. kiirust tunnis, harilikult võib neid varustada veel vähema kui 90 H. J. mootoriga. Sarnase mootori paremused: bensiini tarvitus ulatab 0,225 ltr. H. J. peale; jahutus sünnib õhuga; kaal on umbes 225—340 gr. H. J. peale.

STRUKTUUR-MUUDATUSED AMEERIKA AUTO-VÄLJAVEOS.

Kus see aga iganes näib majanduslikult võimalik olevat, ehitavad ameerika autovabrikud parandustöökojadesid. Ei ole ka imeks pandav, et ameerika auto-väljaveos on tekkinud märgatav struktuur-muudatus. Valmis-autode väljavedu on küll esimese viie kuu jooksul 206.000 pealt tõusnud 271.000 autoni, ja nende väärtus 149 milj. — 189 miljoni dollarini, samal ajal aga ka üksikosade väljaveo väärtus on tõusnud 25 miljonilt 63 milj. dollarini. Kuna valmis-autode väljavedu kasvab ainult 21% võrra, tõusis üksikosade väljavedu 152% võrra. Valmis-autode väljavedu Euroopasse on isegi langenud 53,2 miljonilt 51,9 milj. dollarini, kuna osade kaupa veetavate autode väärtus on tõusnud 2,4 miljonilt 18,9 milj. dollarini.

Pennsylvania.

Inglise Austin-ühingu poolt asutatud haruvabrik saatis turule oma esimese väikeauto, mis on odavam kui ükski teine ameerika auto.



Maailma kõrgemaid ehitusi. (Keskul) pilvelõhkuja New-York'is autovabriku „Chrysler“ omandus.

UUED METALLID AUTOTÖÖSTUSES.

Leidub vist vaevalt tööstusharu, kus kasutatakse nii suurt jõudu ja kapitali katseteks ja parandusteks kui autotoodangus.

Viimased aastad, eriti 1929. a., on toonud suuri muudatusi metallides, mis kasutatakse uute autode valmistamisel.

Üks pilk auto sisemusse tõendab seda. Kroom töötab maad anda roostevabale terasele. Katsed on näidanud, et see metall, olgugi kroomist nelikorda kallim, omab siiski suuri paremusi, ja mitte ainult välimiselt, vaid ka vastupidavuselt ilmastiku mõjudele. Samuti tarvitatakse roostevaba rauda. Mitmed vabrikud kasutavad seda metalli astelaudade valmistamisel.

3 suuremat autolaboratooriumi katsetavad praegu uue terase valmistamist väntvõllide jaoks. See uus teras pole veel turule ilmunud, kuid tõendatakse, et siin on vabaks saadud soojustegevusest.

Üks ameerika vabrik on esimesena tarvitusele võtnud nitraat-terase. Seda on palju kasutatud Euroopas. Ameerikas ollakse sellest väga huvitatud. Arvatakse, et on leitud teras, mis on kõvem, vähem roostetab ja paneb rohkem vastu tõugete mõjule.

Krupp ise võttis selle tarvitusele, kuid ta kasutamiseõigus väljaspool Saksamaad on prantsuse inseneril Adolphe Aubert'il.

Ka asfaldi on hakatud rohkem tarvitama, nimelt karosserii sisemuses. Samuti tõuseb kummi tarvitamine. 1929. a. mudelitel on kõigil kummi-sidurid.

Küsimus, mis puudutab kõige otstarbekohasemat metalli vedrude jaoks, ei ole veel lahendatud. Ühed soovivad süsi-terast, teised legeeritud terast.

Selle küsimuse lahendamisega seisab kindlasti ees suur ja revolutsiooniline areng, ja ameerika inseneril on kindlasti õigus, kui ta ütles: „Me õpime alles nüüd, kuidas peab tarvitama metalle“.

ISOTTA-FRASCHINI JA FORD.

Itaalia autovabrik Isotta Fraschini ja Fordi vahel sõlmitakse leping, mille järelduseks on Isotta Fraschini aktsiate majoriteedi ülevõtmine. Fordi poolt.

Poolas oli 1. jaan. s. a. 36.990 autot, neist 26.210 sõiduautot, kuna eelmisel aastal oli 29.420 sõiduautot.

Ameerika — kaasasõitjate maa.

Suuremeelses Ameerikas ei ole see mingi haruldus, kui automobilist kutsutakse vastutuleva jalakäija kaasasõitjaks. Sellest on juba arenenud komme peatada autosid hüüete ja käeviibetega, et end tasuta lasta sõidutada. Kuna see muutus tülitavaks, andis Georgia osariigi valitsus hiljuti välja seaduse, mis keelab karistuse ähvardusel autode peatamise kaasasõitmise otstarbel. Kuid kavalad ameeriklased oskavad hiilida keelust mööda. Iseäranis leidlikud kannavad enesega silti, mida nad näitavad nende suunas liikuvaile jõuvankrijuhtidele, ja millele on kirjutatud sõnad: „Kas sõidate linna?“

LENNUKID KÄTTESAADAVAMAKS!

Cord Corp. ja Stinson'i ühinemine.

Viimaste aastate jooksul on ikka enam räägitud auto ja õhulaeva sugulusest.

Rahvusvahelisel õhulaevanduse tegelaste koosolekul St. Louis oli päevakorral autoasjanduse ühinemise küsimus õhulaevandusega. Vaidluste keskuseks oli



Fantastiline tänava valgustus Roomas.

Stinson-Lycoming Junior cabin-lennuk, enneolemata madala hinnaga 5.775 doll.

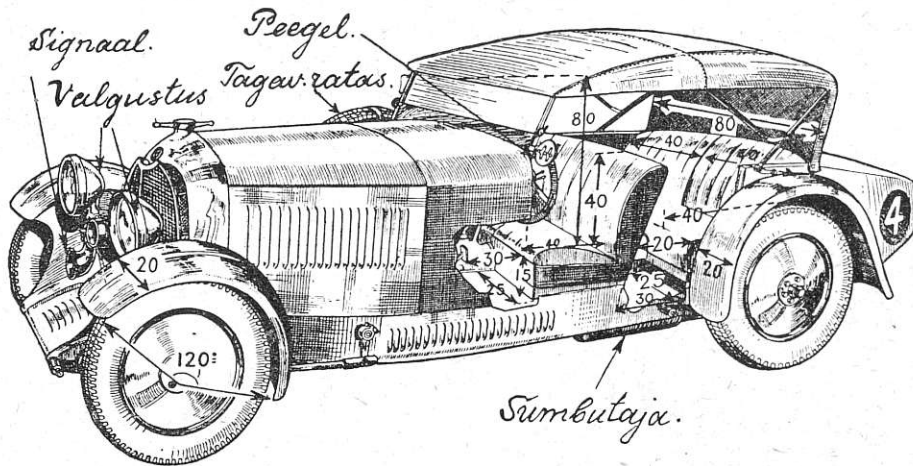
Kuna igauks, kes jälgib lennuasjandust, teab, et Stinson õhulaeva Co. ja Lycoming Motor Co. juhitakse Cord Co. poolt Chicagos, ühing kelle juhtidele Auburn vabrik võlgneb oma autode suurt edu.

Cord Co. otsus astuda õhulaevanduse põllule 2 või 3 a. tagasi sündis peamiselt soovist, laiendada turu võimalusi oma mootorite vabrikule (Lycoming A./S.). See ühing andis juba siis tööd üle 3000 tööli-
sele, aasta toodang ja müük oli üle 65.000 mootori autodele, veoautodele, traktoritele, mootorpaatidele, autobustele jne.

Cord Co. tundis, et transport-lennuk peaks olema enimem väike kui suur. Lennuk 10 reisijale leiti olevat kohane. Cord Co. seadis üles järgmised nõuded:

- 1) Lennuki käsitamise kergus ja sõidumugavus peab vastama autode omadustele, samuti tema hind;
- 2) saavutada vastupidavus ja lennu kindlus;
- 3) kõige odavam hind kätte saada, mille eest üldse võib lennukeid müüa.

On loota, et ligema 2—3 aasta jooksul Lycoming Stinson Junior lennuki võib saada juba 2.500 kuni 3000 doll. eest.



Reo „Super Tonner“.

Reo Motor Car Co. laseb turule uue ja täiendatud kiir-veoauto mudeli, tuntud nime all „Super Tonner“. Uus mudel on varustatud mudel „C“ Master Flying Cloud mootoriga ja tema rataste vahe on 135 tolli (3,4 m). Shassii hind on 1.095 doll.

„International“ uued veoautod.

International Harvester Co., Chicagos on lasknud välja kaks uut mudelit: mudel A-5, kolmetonniline, ja mudel A-4, kahe-tonniline. Mõlemad on 6-sil. ja varustatud õhukummidega. Mootor on ühingu oma plaani järgi ehitatud Fort Wayne vabrikus. 5. kiirusega jõuülekanne, mehaanilised neljaratta-pidurid; mootori sil. läbimõõt on $3\frac{5}{8}$ ja kolvikäik $4\frac{1}{2}$ t. ($92,1 \times 114,3$ mm), 4,6 liitrit ja h. j. on 65.

Rataste vahe on kolme suurusega: 2-tonn. mudelil A-4: 145, 170 ja 185 t. Mudelil A-5 on ettenähtud neli suurust rataste vahele: 156, 170, 190 ja 210 tolli.

AMEERIKA VÄIKEAUTO „MARTIN-BABY“ NURJUNUD LOOTUS.

Mõne aja eest võis ajakirjanduses lugeda, et Ameerika õhulaeva-ehitaja Martin on konstrueerinud uue odava väikeauto, mille hind oleks ainult 200 doll. See väikeauto, mille telgede vahe on ainult 1,50 m., ja mis õhuga jahutatava 4-sil. mootori ja kummivedrude juures omas veel mitmesuguseid huvitavaid konstruktsiooni uuendusi, pidi saadetama posti kaudu kastis, mida samal ajal võis kasutada garaažina.

Muidugi äratas see teade suurt tähelepanu oma madala hinnaga tõttu. Auto 4-ja inimesele, mis maksab ainult umb. 750 kr., oleks olnud ihaldav ese kõigile. Lähemad teated sellest aga selgitavad kahjuks, et esialgsed teated olid varajased. Valmistajana nimetatud firma, Martin Motor Truck Co., on nimelt kõrvale heitnud sõiduautode ehitamise küsimuse — mil põhjusel, on teadmata. Ta on aga alganud väike-veoautode ehitamisega, umb. 225—300 kg., mis on ehitatud samadel põhimõtetel, nagu kavatsatud sõiduautodgi.

Üldine pikkus 90 t., laius 56 t., telgede vahe 60 t., rataste vahe 48 t., normaal-kõrgus maapinnast 8 t., 4-sil. õhuga jahutatav mootor, 61 ccm. (1 liiter), 3 käiku edasi, üks tagasi. Assidel ei ole vedrusid selle sõna harilikus mõttes. Raskus on veoautol umb. 750 naela ja ta on $\frac{1}{4}$ tonni kandevõuga. Kummid on $26-3\frac{1}{2}$ t., Service pidurid tagumistele ratastele. Veoauto on varustatud elektri-käivitajaga, esimeste tuledega, taga- ja peatustulega ja signaaliga.

Veoauto hind on ka tunduvalt kõrgem kui alul ni-

Kõrvalolev pilt kujutab võidusõitudest osavõtjat spordiautoot nagu ta peab olema rahvusvahelise spordikomisjoni ettekirjutuse järgi.

metatud sõiduauto hind, nimelt 450 doll., siiski taetakse seda alandada soodsal juhusel 300 dollarini.

Tänavad kummist.

Umbes 10 aasta eest kummiplaatidega sillutatud Londoni tänavad on pidanud suurepäraselt vastu. Nad püsinud muutmatul kujul, on tolmunud ning siledad. Seepärast kavatakse suurem osa Londoni tänavaid sillutada kummiplaatidega.



Pallimäng mootorrattastel.

General Motorsi osakond, Delco-Remy, asutas eriosakonna raadio-vastuvõtteaparaatide ehitamiseks autodele. Ameerikas on laialt tarvitusel raadioaparaadiga varustatud autod ja paljud parandustöökojad on palganud asjatundjaid raadio alal.

SIR FREDERICK HENRY ROYCE.

Rolls-Royce Ltd. kaasasutaja, Frederick Henry Royce tõsteti Inglise kuninga poolt rüütlisusesse. Muide, ta on üks neist, kellele juba tema eluajal püstitati ausammas; viimane asub 1923. a. saadik ühes Derby avalikus pargis.

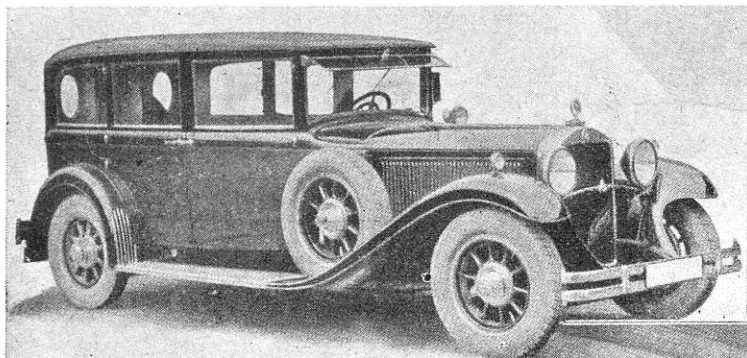
BERLIINI AUTONÄITUS.

Autotööstuse ühing teatab tingimused 6.—16. novembrini peetava rahvusvahelise auto- ja mootorrattaste näituse kohta. Näitus korraldatakse Kaiserdammi hoonetes, ja on jagatud 9 osakonda; sõidu- ja veoautode kõrval esinevad ka lennumootorid, nende osad, vastav kirjandus, kinnitus ja finantseerimine. Ülesandmine lõppes 25. juulil.

PAAVSTI UUS „MERCEDES-BENZ“.

Mercedes-Benzi vabrikus, Untertürkheimis, töötasid insenerid, meistrid ja töölised koos, et ehitada moodsamast moodsa jõuvankri, mis siiski oleks väärikum ja esinduslikum püha isa jaoks: liikuv troon 80 hob.-jõu-

naseid kuldnööridega kingi. Ta näol on rahu ja headus. Ta on väga sõbralik, tahab kõike näha, tehnilisi üksikasju kuulda. Mootorikate avaneb. Antakse signaali, 4,6 liit. maht, tüüp Nürburg, automaatne määrimine. Paavst nikutab pead. Siis imestab oma sõitva maja sisseseadet, antiikaega meele tuletavat punast velouri, trooniistet, mis on kaetud eriliselt koetud riidega vanast kullast, itaalia barokkmuster. Tule- ja kellasignaali-dega annab paavst juhile oma käske, tal tarvitseb ainult vajutada vastavale nupule. Ustel Ratti maja vapid. Pealegi on auto varustatud politsei numbriga: S. C. V. 4. (Stato Citta Vaticana 4).

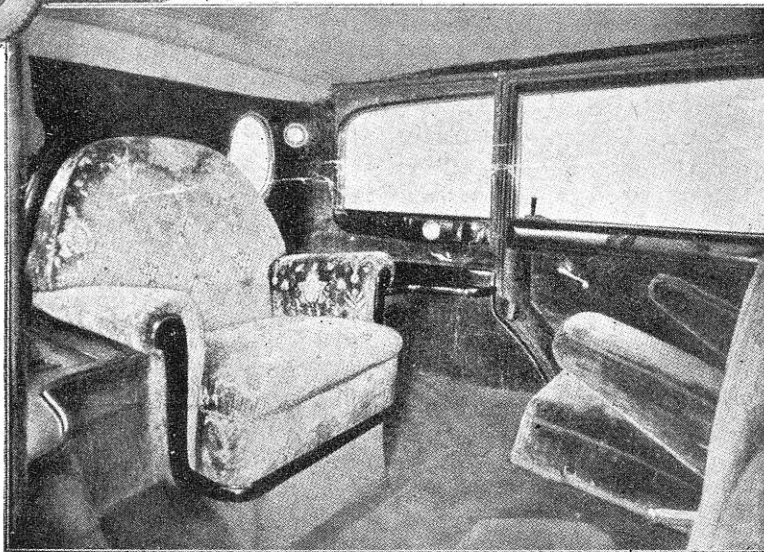


line. Nüüd on ta Rooma saabunud ja on paavst Pius XI omandus.

Teel Vatikaani oli auto mitu korda hädaohus, kuna head roomlased peaaegu tormi jooksid, et seda näha.

Lõpuks oleme kuulsas hoovis. Meid on 7 meest: kolm vabriku esindajat, kolm ajakirjanikku ja autojuht.

Siis ilmub midagi violetti ja punast — Monsignore Pizzardo, ertspiiskop ja riigisekretär. Armastusväärne tervitus. Mees punases: Monsignore Caccia Dominioni, Maestro di Camera. Ja kolmas kord läigib lilla siid: sala-kammerhärra Monsignore Migone. Nüüd ilmub kuju valges: paavst. Ta kannab punast kübarat ja pu-



IRIMAA AUHINNA PEALE VÕIDUSÕIT.

18. ja 19. juulil s. a. Iirimaa võidusõidul võitis Saksamaa tuntud võidusõitja R. Carracciola Mercedes-Benz mudel SSK autol „suure auhinna“, mis juba teine suurem võit. Läänud aasta inglise „tourist-trophy“



auhinna võitis samuti Carracciola Mercedes SS autol ja inglased on pidanud kaotusega leppima omal kodumaal, kuigi inglaste poolt osavõtsid kuulsad Bentley vabriku võidusõidu autod. Carracciola võitis 1000 inglismaela ja mitmed karikad.

TATRA VÕIDUSÕIT.

Tänavuseks III rahvusvaheliseks Tatra-mägi-võidusõiduks, 7,5 km., peetakse 24. augustil ning mis on ainsaks Poola poolt korraldatud „Euroopa mägisõidumeistrite võistluseks“, on rahalisteks auhindadeks määratud 25.000 zloty.

KÕRGE TATRA—IMEPÄRANE, TUNDMATU MAA.

Majesteetlikult kerkivad lumega kaetud mäeharjad sinise, kristall-selge taeva poole, järeleandlikult ja heasüdamlikult vaatavad nad alla Tatra orgu — hoolimata sellest, mida sisaldab endas elu nende silmapiiri taga. Nende elu on päike, õhk ja ažuurtaevas. Ainult harva, et põgeneda igapäevase elu eest, mässivad nad endid halli udu- ja pilvedemantlisse, sest looduse majesteet armastab üksildust, rahu.

See on kõrge Tatra, osa Slovakkias. Loodus ja inimene, kaks tegurit, kes peaksid olema lähedal üksteisele, võõrdusid teineteisest, kuid inimese loodusearmastus võitis, sest tumm majesteet tarvitas oma külgetõmbejõudu — ta võitis. Nüüd, 10 aasta pärast on neil, kes on pühendanud end kõrge Tatra iludusele, õnnestunud võita jumaliku Tatra looduse poolehoidu. Iga uus aasta viib sammu edule. Üks neist sammudest on rahvusvaheline tähesõit, mis korraldatud noore Slovensky mootorklubi poolt, Bratislava, kõrgele Tatra mägestikku.

Suur, kuid vähenõudlik ettevõte! Suureks peab seda nimetama seepärast, et katsutakse võita mitmekeelsele Tatra iludusele rohkem austajaid, vähenõudlik seetõttu, Slovensky mootorklubi selle korralduse läbi tahab täita oma kohuse. Igatahes loodab ta, et ta püüdmine kannab küllaldaselt vilja.

Sellepärast saadame laiali propositsioone oma rahvusvahelise tähesõidu kohta Tatrasse, nii auto kui ka mootorratta ringkondadesse ja palume, neile lubada küllaldaselt tähelepanu.

Meie kohuseks on juhtida tähelepanu sellele, et meie sõidust osavõtjad mitte ainult ei õpi tundma imepärasat maad, vaid tervet Slovakkiaat. Meie raamatukese piltide abil on võimalik igapähele veenduda selle maa omapärasest ilust.

Tatra-mägestikus, nii ka Slovakkias leiavad osavõtjad häid teid ja nende tee sarnleb kirjule kaleidoskoobile, sest nende silmade eest mööduvad looduse ilu, lossid, kindlused ja ilmakuulsad kuurordid (Pištany,

Trenč, Teplice, Sliač jne.). Need, kes läbi reisivad terve Čehhoslovakkia vabariigi, õpivad tundma imeilusat maad. Praaha, sajatorniga linn, kuulus kuurort Karlsbad, Joachimsthal, Franzensbad, Marienbad, Teplitz-Schönau, Podebrady, Luhačovice jne.

Oleksime rõõmsad tervitama kõrges Tatras neid, kes on saanud meie kutse.

Slovensky Mootorklubi.
Bratislava, Č. S. R.

Tahaks olla nali.

NII VÕI TEISITI . . .

„Kuidas äri läheb?“ küsiti automüüjalt.

„Viletsalt!“ oli vastus. „Et anda nii palju krediiti kui nõutakse, peab olema miljonär, ja kui olla miljonär, siis oleks ju suurim narrus jääda automüüjaks.“

Teine automüüja vastas:

„Kuidas mu äri edeneb? Suurepäraselt! Algasin ühegi pennita ja nüüd on mul juba 3000 krooni võlga.“

KORDKI ÕIGEL AJAL.

Äriteenija Kupjasel oli kombeks jääda tööle alati hiljaks. See ei meeldi ta leivaisale. Ühel hommikul,

kui härra Kupjas jälle on hiljaks jäänud, pahvatab viimane.

„Jälle tulete hilja tööle! Kas teie olete kunagi midagi õigel ajal teinud?“

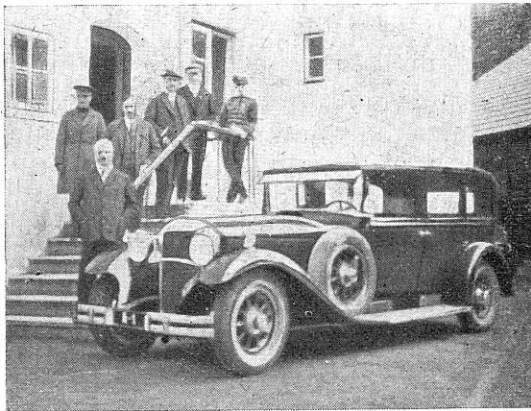
„Olen küll, härra peremees, ma ostsin endale auto.“

RESTORANIS.

„Kelner, ma leidsin siit supi seest tükikese autokummi. Mis see tähendab?“

Kelner: „Ainult seda, mu härra, et auto asendab hobust ikka rohkem.“

Eesti autoklubi teated.



Riigivanema uus auto Mercedes-Benz „Nürburg“.

Eesti autoklubi juhatus 1. augustil s. a. otsustas: ballottole kirjutada järgmised uued liikmed: Dr. Julius Bartels, Tallinnast, D. K. W. autoomanik ja kaupmees hra Paul Mägi Petserist, Chrysler autoomanik. Minister Aarne Vuorimaa Tallinn, Packard autoomanik ja Anton Willberg, Nash autoomanik.

Otsustati: 7. ja 9. septembril s. a. korraldada autode võidusõit. Pühapäeval, 7. sept. s. a. sõit vastupidavuse ja bensiini ökonoomsuse peale. Sõidutee pikkus 270 km. Start ja finiš Lasnamäel aerodroomi juures. Marschruut: Narva maantee, Piibe maantee, Aegviidu, Jäneda, Järva-Jaani, Kapu, Väike-Maarja, Rakvere, Haljala, Narva maanteel kuni finiši.

Teisipäeval 9. sept. s. a. kell 11 hom. Raudtalu maanteel 6—9 km, vahelisel teel võidusõit autodele kiiruse peale. Esimest korda on daamidele ette nähtud võistlused auhinna peale.

Kirjanduse alalt.

Jõuvankrite mootorite kolvid (malm, alumiinium, elektroon).

Dipl.-ins. Ernst Mahle, Stuttgart-Untertürkheim. — „Deutsche Motor-Zeitschrift“ kirjastus, Dresden — A-19. Hind M. 1.50 (ette makstes) või M. 1.80 (järelmaksuga).

Selles, 86 pildiga varustatud huvitavas raamatus käsitatakse kõiki küsimusi jõuvankrite mootorite kol-

vide ehitusest ja valikust. Samuti kõneldakse siin malm-, alumiinium-, duralumiin-, elektroon- ja lõppeks ka kombineeritud kolvidest, kõigepealt aga kirjeldatakse Nelson-Bohnalite-kolve. Siin on kogutud palju materjale kolvide küsimuse lahendamiseks, ka juhitakse selles töös tähelepanu tähtsatele mootori- ja jõuvankriosaadele, näit. Orkan-gaasistaja, Fischer tonnlaager jne.

„A U T O“ väljaandel ilmunud

„Eesti autojuhi teede kaart“

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

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.