

Auto

2. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

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

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

Nr. 9 (19)

SEPTEMBER

1929

S I S U.

I N H A L T.

Kolm päeva Läti maanteedega tutvunemas.
Auto kaubaveo päevaküsimusi.
Hoolitsemine kummide eest.
Traktori määrimisest.
Sõit muutub kergemaks.
Auto ost.
Daam ja auto.
Lincoln auto.
Buda veoauto mootorid.
Lühemad teated.
Kirjanduse alalt.
Auto huumor.
Eesti Autoklubi teated.

3 Tage in Lettland zur Besichtig. d. dortigen Landwege.
Die Tagesfragen des Waren-Automobil-Transports.
Pfleger des Autoreifens.
Ölung des Traktors.
Das Fahren wird noch leichter.
Ankauf eines Automobils.
Die Dame und das Automobil.
Lincoln Automobile.
Der Motor des Buda-Lastwagens.
Kürzere Nachrichten.
Litteraturberichte.
Auto Humor.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Kolm päeva Läti maanteedega tutvunemas.

E. Käppa.

Rahva tähtsamaid elusooni on maanteed. Kui riik tahab rahvamajandust arendada, tema produktiooni tõsta ja saaduste turgudele viimist hõlbustada ning edustada, peab ta eestkätt hoolitsema oma maanteedest, et neid järk-järgult praegusaja nõuete kohaselt modernteedeks välja ehitada. Seda nõuet peavad praegu kõik riigid üheks esimese järgu ülesandeks riigis, kus maanteed ümberkorraldamine, nende kordaseadmine ja hea korrashoid kibedasti käsil on. Ka meil hakkab see nõue läbi lööma, mis juhib nendele rohkem tähelepanu ja sellega suuremate krediitide ülevõtmist riigi eelarvesse, mis võimaldab maanteed ümberkorraldamist, nende korrashoidu ja ajakohast väljaehitamist osaltki.

Kuna meil astutakse esimest aastat maanteedel korraldavaid samme, siis tuleb soojalt tervitada sarnast õpperetke välismaa maanteedele, nagu see oli augusti viimastel ja septembri esimestel päevadel Latviasse. Seda näitas ka reisist ülirohke osavõtjate arv, kuna koos olid kõigi maavalitsuste, peale Saaremaa, juhtivad teedeasjanduse tegelased. Peale Teedeministrierumi esitajate tegid reisi ühes 7 maavalitsuse esimest, kellest 4 ühtlasi ka teedeosakonna juhatajad, 6 teede-

osakonna juhatajat, 10 maakonnainseneri jne. Samuti said osavõtjad naaberriigi maanteedelt mõndagi kogemust, mis oma teede korraldamisel tarvilikud võiksid olla. Ka on see reis näidanud, et meie teedeasjanduse juhtivad tegelased peaksid korraldama sarnaseid õppe- ja tutvumisreise veel teistesse riikidesse, et saaks tegelikult elus näha teiste maade maanteed olusid,



Kogunemine Mõisakülas.

teede ehitamise viise, korrashoidu, teede organisatsiooni, et meil ei pruugiks korrata neid vigu, milledest mujal juba üle on saadud.

Sõidu korraldas direktor H. Perna. Vastuvõtjaks Latvijas oli maantee direktor Siksne. 30. augustil kell 9 sõitsime kümne autoga üle Mõisaküla piiripunkti, kus meid ees ootasid direktor Siksne, insener Silleneek, Volmari maavalitsuse esimees, raiooni insener ja teised. Esimese päeva jooksul vaadati teid põhjapool Riiga, teisel päeval Lõuna-Lätis ja kolmandamal päeval Riia linna ümbrust ja Riia—Heinaste teed. Kogu kolme päeva jooksul oli lätlaste poolt väga soe vastuvõtt.

Oma üldstruktuuri poolest on Läti maanteed meie omadega ühesarnased. Nii siin kui seal on nad elu-õuete kohaselt välja kujunenud suuremateks magistraalteedeks, mida mööda kaupu veeti sadamalinnadesse, siis kohaliku tähtsusega kirikuteed ja külateed. Erandina nendest on Lätis endise Veneriigi strateegilised teed, mis läbistavad põhja-hommikust tülles Riia ja suunduvad Miitavi kaudu läbi Lõuna-Läti Leedusse. Nendel teedel, mis ehitatud umbes 1850. aastal, oli eriline ülesanne ja sellepärast on nad ka erinõuete kohaselt rajatud ja ehitatud.

Üldtarvete kohaselt on välja kujunenud ka teede võrk, selle tihedus ja üldpikkus. Nii on Eestis avalikke maanteid üldpikkusega 22300 klm, s. o. 0,47 km teed ühe ruutkilomeetri peale, Lätis maanteid umbes 25000 km ehk 0,384 km teed ühe ruutkilomeetri peale, Soomes 28500 km maanteed, ehk 0,073 km teed ühe ruutkilomeetri peale. Kui võrdluse aluseks võtta üksikute maade rahvaarvu, tuleks ühe kilomeetri tee peale inimesi: Eestis 49,40, Lätis 68 ja Soomes 112. Sellest järgneb, et Eestis on teedevõrk, mis klassiteede hulka üles võetud, palju tihedam kui Lätis ja Soomes. Vastavalt sellele on nende korrashoid ka kallim kui meie naaberriikides.

Looduslikult erinevad Läti maanteed meie omadest juba märksa. Põhja-Eestis on teedel domineeriv paekivirähk ja paekivikruus, kus seda ehitusmaterjali on külluses. Kesk- ja Lõuna-Eestis on teed juba enam Läti teede sarnased, kuna siin nad kas liivased ehk liiva-saue segulised on.

Ka erinevad Läti maanteed meie omadest tee katmise viisides. Kui meil leidub igalpool juppide viisi sillutatud teid, kas muna- või klompkividest, on Lätis ainult killustik-katteid leida. Sillutatud kivitied tuntakse Lätis ainult linnades, maanteedel puuduvad nad täiesti. Sellevastu on Läti killustikteed väga head: nad on sirged ja laitmatult korraliku kattega. Sarnaseid teid on ligi 840 km, milledest 600 km pärit veneajast ja ülejäänud 240 km on ehitatud Läti ajal. Suurt hoogu on võtnud killustikteede ehitamine tänavu, kuna ühe aasta eeskavas on 120 km killustiktee ehitus. Tänavune laialdane ehitamise võimalus on tingitud erakorralistest krediitidest, mida seim lubanud tööpuuduse vastu võitlemiseks pärast mineva-aastast ikaldusaega. Need krediidid on juhitud 5 miljoni lati, umbes 360 miljoni sendi suuruses maanteedele ja sellepärast võidi läinud talve jooksul laialdasi materjalide valmistamisi ja teeäärtesse vedu läbi viia. Praegu töötavad umbes 80 teerulli 120 km uue killustiktee ehitamisel. Ka on tänavu veneaegseid killustikteid kapitaalselt parandatud 90 km pikkuselt. Suurem jagu killustikteid hoitakse alaliselt kruusa katte all. Viimastel aastatel asetab kruusa katet teepinna bituumendamine. Nii on Riia linna ümbruses teed bituumendatud ligi 170 km pikkuselt. Bituumendatust tehakse peaaesjalikult spramexiga. On ka proovitud estobituumeniga katta, kuid



Sāde jõe sillal.



Peatus Volmaris.



Peatus Võnnus. Seisavad paremalt: dir. Perna, Latvija maanteedep. direk. A. Siksne ja hr. J. Zimmermann.

selle aine tarvitamise kohta ollakse ettevaatlik, sest tagajärjed ei räägi mitte viimase kasuks ja lätlased ütleavad õigusega, et nemad ei ole veel mitte nii rikkad, et spramexi asetada estobituumeniga, kuigi sellel ainel seal väga laialdane turg oleks. On päris selge, et lätlased juba ligematel aastatel oma killustikteed kogu ulatuses bituumendavad, mis neid sõitmiseks väga mugavateks teeb. Praegu on nendel sõitmisel veel ainukene pahe tolm, mis teisest sõidukist möödasõitmisel sunnib kiirust vähendama. Muidu ei ole ühtegi takistust autole 100 km tunnis peale panna, et ilma riisikota neid teid läbistada. Bituumendatud teesil enam seda takistust ei ole. Väga suurt huvi pakkus Riia—Mere-ranna tee, mis viimastel aastatel on bituumendatud ja sellisena väga suure ja tiheda liikumisele hästi vastu peab. Sellel tee osal on spramex läbi löönud, kuigi varemalt kord on estobituumenit siin tarvitatud.

Killustikteede ehitamisel on lätlased väga heade tagajärgedega tarvitanud lubjakivi killustikku. Nii on

Lõuna-Lätis, eriti Bauska raioonis, kus asuvad suured lubjakivi lademed, käimas killustiktee ehitused ainult lubjakivist. Nendel on siin väga väärtuslikku punakat värvi lubjakivi olemas, mida teedele välja veetakse kahest kivimurrust, kus kivimurdmine mehhaniseeritud on. Neid teid tahavad lätlased näha ainult bituumendatult, kuna teepind sarnaselt saab ühetasaselt kulutatud. Ka ehitatakse siin ümber vana killustiktee, kus jällegi majandusliku kalkulatsiooni järele osutus odavamaks ehitada teed uut sihti mööda 8 km pikkuselt, seejuures jättes endise killustiktee, mis vinta-vänta kõver oli, kasutamata kõrvale. Killustiktee ehitamisel, parandamisel ja korrashoidmisel võis huviga tähele panna nende teede põhjalikku tundmist ja suurt hoolt nende korrashoidmisel. Siin pean õigusega ütlevat, et meie naabrid ei talita sugugi nii, nagu meie, et ehitame kalli teekatte ja jätame tema kohe hooletusesse, mille tagajärjel see mõne aastaga kõlbmatuks muutub. Nemad on selles asjas täiesti peremehed ja parandavad kallist teekatet parajal ajal ega pilla ennast üle terve teedevõrgu laiali, et palju teha ja halba teed saada.

Magistraal killustikteedel on iga 40 km peale üks teemeister, kelle ülesandeks on selle tee korrashoiu asi. Varemalt on teemeistri alla kuulunud 60 km. Tänavu on seda vähendatud, et paremaid tagajärgi saada ja sellega kulukas remondis kokku hoida.

Teede väljaehitamise küsimus vastavalt teekoormatusele ja liikumise tihedusele on praegu Läti maanteedepartemangul kaalumisel. Kuna materjalide, iseäranis graniitkivi, saamine on raske, nende vedu kaugel, on killustikkeid mõeldud asetada mõne teise vastu võetava teekattega. Siin on kõne all olnud asfaltbetoon- ja betoontee. Esimesest on maanteedepartemang loobunud, kuna nende ehitamisel peaks tarvitama palju välismaa materjale. Betoontee ehitamiseks on materjalid kõik omad ja nende teede ehitamisel on olemas tulevikku. Juba kolme aasta eest ehitatud proovibetoontee, kuigi ehitus käsitsi läbi viidi, on väga hästi vastu pidanud. Teepinnas ei olnud märgata defekte ega kulumist. Tänavu ehitatakse uut betoontee Riia—Miitavi maantee 16 kilomeetril. Katte paksus on profiili keskel 15 sm ja äärtel 18 sm. Betooniks tarvitatakse segu 1:2:3, s. o. segu sarnase eeldusega, et ühes kantmeetris betoonis oleks portlandtsementi 375 kg. Ehitusel on töö juba mehhaniseeritud. Killustik valmistatakse, tõstetakse ja sorteeritakse masinatega. Betoon valmistatakse betoonisegajas. Käsitsi sünnib betooni kohale transporteerimine ja betooni tampimine. Töö on juba vilunud kätes ja selle valmistamine jättis hea mulje. Et proovitee laitmatult sõidule ja ilmastikule on vastu pidanud, loodetakse ka sellest teest head ja tulevikus, võib olla, minnakse laiaulatuslisemalt üle betoontee ehitamisele, kui selgub nende teede majanduslik eesõigus samuti kallite killustiktee ees. Praegused kalkulatsioonid tõendavad, et kui betoontee vastu peaksid 20 aastat ja selle aja kestel nõuaksid ainult jooksvat parandust, oleks majanduslikult nende ehitamine killustiktee ees, mis suurt remondi ja korrashoiu kulu igal aastal nõuavad, õigustatud. Praeguse ehitusviisi juures maksab üks ruutmeeter betoontee umbes 11 latti, ehk meie rahas ligi 800 senti. Kõrge hind on tingitud peaaesjalikult liiva ja killustiku kallidusest, kuna nende vedu kaugel. Killustik maksab umbes 1900 senti k-meeter ja liiv umbes 800 senti k-meeter. Sellejuures on Lätis oma portlandtsement müügil 700 senti pütt, kuna meie kaitsetollide tõttu oma tsemendi pütist maksame 1000 senti! Kuna Eestis betoontee ehitamiseks inertne materjal



Peatus Võnnu ligidal, kus tee-kaevamised käimas.



Mie läbikaevamise tööd Võnnu ligidal. Dir. Perna teeb ülesvõtteid.



Teetulpade valmistamine tsemendist.



Loode jõe silda vaatamas. Silla õõnsus 12 meetrit.



Õppereisist osavõtjad ühes
Läti teedeministeeriumi
esindajatega Bornsmünde
(Ziedonas) aiatöökoolis.

igalpool palju odavamalt saadaval ja portlandtsemendi hinna reguleerimisel 6,5—7 krooni peale püti eest (turuhind), võiks meil betoonteede ehitamisel palju suuremaid väljavaateid olla kui Lätis. Ka rahvamajanduslikult on betoonteede ehitamine õigustatud, kuna nende ehitamisel tarvitatakse ainult omamaa ehitusmaterjale ja tööabinõusid. Ka tuleb neid eelistada asfaltbetoonteede ees nende vastupidavuse mõttes.

Mis puutub Läti kruusateedesse, siis ei saa kahjuks nende kohta ka kesksuvelgi kiitust avaldada. Need on pea kogu ulatuses korraldamata ja sarnases seisukorras kui meil enne profileerimist. Nende teede korrahooid lasus naturaalkohuslaste õlgadel ja seda kohustust ei saa mitte milleski eeskujuks tõsta — see on igivana ja vilets kord. Sellel on ka varsti lõpp. Tänavu on riik enese kätte korrahoiuks võtnud üle umbes 2500 km kruusateed, nii et riigi kulul praegu teid vähe üle 4000 km on. Tuleval aastal võetakse veel 2500 km üle ja järgmistel aastatel võimaluse järele 500—800 km aastas.

Kuna kruusateede korrahoiu masinate park Lätis veel nimetamiseväärki ei ole, peale tosina teehöövli, ei ole ka ülevõetud kruusateedel mingit efekti näha, mis ülevõetud teid kujukalt eraldaks nendest teedest, mis käesoleval ajal veel naturaalkohuslaste käes korras hoida.

Nende teede eest hoolitsemine ei näigi nii pealekippuv olevat kui meil, sest head magistraalteed juhiavad raske ja autoliikumise nendest eemale. Kui head magistraali mööda auto võib vabalt 100 kilomeetrit tunnis sõita, ei kipu keegi lühemat ja halba teed sõiduks valima. Veel hullemas seisukorras on Riia—Salatsi—Ikla mereäärne kruusatee. Siin puudub teel korralik tamm, profiili pole olemaski, sillad viletsad, mis selle tee ülevõtmisest riikidevaheliseks ühendusteeks kriipsu läbi tõmbab. Igatahes lätlastelt nõuaks tema kordaseadmise palju kulu ja aega, nii et ühenduse loomiseks näib palju rohkem väljavaateid olevat Mõisaküla—Ruhja—Volmari liinil.

Maanteed jagunevad Lätis I-a, I-b, II-a, II-b, III ja IV klassi. I-a klassi sünnitavad väljaehitatud magistraal killustikteed, I-b klassi magistraal kruusateed, II-a ja II-b klassiteed on suuremad ühendusteel magistraalide ja üksikute tsentrumite vahel. III klassi kuuluvad külateed ja IV klassi kõik erateed. Praegu on riigi käes korras hoida kõik I-a, I-b ja osa II-a klassi teid.

Teedekorrashoiu ja uute teede ehitamise kulud kaetakse eelarve korras riigi tuludest, kus maanteed peale ette on nähtud tulusid alkoholi pealt 3% ja samuti 3% raudtee sõidupiletitelt. Korraline budget on tänava umbes 10 miljonit latti ja erakorralist krediiti 5 miljonit latti, ehk 10.800.000 krooni.



Bornsmündes, aiatöökoolimaja trepil.



Võnnus: h-ra P. Johanson, h-ra Siksne, h-ra Pärilin ja h-ra Kurris.



Eesti sõduritele püstitatud mälestussamba juures
Võnnu ligidal.

Läti teedeorganisatsioon erineb meie omast täiesti. Kuni 1925. aastani on seal sama kord olnud, nagu praegu meil. Läti uue maanteede seaduse maksmahakkamisega 1925. aastal läks kõigi avalikkude maanteede valitsemine Maanteede valitsuse kätte, missugust asutust juhib maanteede direktor. Maanteede valitsus asub teedeministeeriumi juures ja koosneb kahest osakonnast: tehnika- ja majandusosakond. Tehnikaosakond valmistab ette kõigi uute ehituste kavad ja eelarved, juhtnöörid, määrused jne., kuna tööde läbiviimiseks on 13 teederaiooni asutatud. Raiooni juhatab raiooni insener, kes oma raionis kõigi ehitus- ja korrashoiu tööde eest vastutajaks ja nende tegelikuks läbiviijaks on.

Raiooni inseneril on tarvilik arv abijõudusid ja alub nii administratiivselt kui majandusliselt maanteede direktorile. Omavalitsusasutustel ei ole teede asjas ühtegi kohustust ega ülesannet täita.

Auto kaubaveo päevaküsimusi.

Auto kaubavedu on meil viimasel ajal võrdlemisi kiiresti arenenud. Linnade ümbruses ja ka maal tarvitavad meiereid, kauplused, saeveskid jne. juba õige rikkelt autosid. Ka turule tuuakse juba õige palju kraami veoautodel, kuna tagasisõidul võetakse linnast kaupa kaasa.

Tallinna ümbruse teedel võib juba veoautode liigrohkust tähele panna. Üksikute peateede ümbruses ei ole enam niipalju kaupu vedada, et kõik seal liikuvad veoautod võiksid leida kaubaveoga rahuldavat teenistust. Seetõttu on mõned veoautod hakanud kauba asemel reisijaid vedama, võisteldes seega autobuseliinidega.

Veoautodega reisijate vedu ei ole loomulik ja see on reisijatele täiesti hädaohtlik. Viimasel ajal võib ajalehist tihti lugeda, kus üks või teine veoauto on läinud reisijatega ümber ja reisijad pääsenud vähemate või raskemate vigastustega. Veoauto ei kindlusta reisijatele seda julgeolekut, mis autobus. Seepärast on ka need juhused õige haruldased, kus autobusega mõni õnnetus on olnud.

Autobuseliinidel on keelatud veoautodega reisijate vedu praegu maksvate sundmäärustega. Kuid meile seletatakse vastavalt poolt, et järelevalveasutused õige loiid on määruste täitmise järelevalvet pidama. Selle tagajärjel on mitmed autobuseliinid juba seisma jäänud, mis rahvamajanduslikult ei ole kaugeltki soovitav nähtus, kui korralik autoühendus muutub täiesti juhuslikuks ja hädaohtlikuks. Meie vastavad ametiasutused peaks siin enam kindlama käega tegutsema.

Autobuseliinide ringkonnist on kuulda, et neil kavatsus on korrapäraseid kaubaveoliine käima panna. Sarnane kavatsus on tervitatav ja meie vastavad ametiasutused peaks selleks kõigiti kaasa aitama, et meil kindlad kaubaveoliinid tekiksid, nagu need välismail juba ammu tegevuses.

Praegune auto-kaubavedu on arenenud väikeveo suunas. Suurem osa tarvituselolevatest autodest on 1—1½-tonnilise kandejõuga kergeveoautod.

Palju odavamini võiks vedu teostada kaubaveoliinide näol, kus tarvitusel raskeveoautod. Meie oludes oleksid selleks kõige kohasemad umbes 3—3½-tonnilise kandejõuga autod. Töötamise tulemustest on selgunud, et 3-tonnilise autoga võib keskmiselt 35—40% odavamini vedada kui kergeveoautoga. Kui sealjuures veel järelvankrit tarvitada, siis on vahe veel suurem.

Seesugune kord vähendaks kaubaveokulusid, suured hulk vedude hulka ja oleks rahvamajanduslikult tervitatav nähtus. Sel juhul ei tarvitseks paljud üksikud vähemad asutused, nagu meiereid, kauplused jne., eraldi veoautot pidada, vaid kaubaveoliinide kaudu oleks võimalus oma vedusid palju odavamini korraldada. Sarnane kord on annud välismail väga häid tagajärgi ja võib kindlasti oletada, et ka meil varsti selles suunas hakatakse tegutsema. Kõige otstarbekohasem oleks siin, kui praegused autobuse-liinipidajad samal liinil ka kaubaveoliinid paneksid käima. Sel puhul oleks neil võimalik palju otstarbekohasemalt kasutada olemasolevaid garaaže, töökodasid, tööjõudu jne., mis võimaldaks enam majanduslikumat töötamist.

KOMPVEKI- JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

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

— Saadaval kõigis paremates kauplustes. —

TALLINN, KREUTZVALDI T. 2. KÖNETRAAT 43-46

Hoolitsemine kummide eest.

Kui kellelgi kord juhus on olnud parandustöökojas viibida ja näha, missuguseid parandusi tuleb ette võtta kummide kallal, see imestub põhjuste üle, mis nõudsid sarnaseid parandusi. Hoolimatus õhusurve vastu, hooletu sõitmine, ülekoormamine, ebaõige rataste asend, puudulik hoolitsemine ja veel mõned teised väiksemad puudused — need on enamasti põhjused, mis lühendavad kummide iga, kusjuures ennem nii sagedased rikked teravate asjade kaudu, on nüüd vähese tähtsusega.

Hoolitsemise all ei tule mõista ainult praktilisi näpunäiteid, kuidas kanda üle mootori võimet rataste ja kummide peale, samuti ka mitte ainult monteerimist ja täispumpamist, vaid ka kummide jälgimist silmaga ja sellekohaste abinõudega. Hoolitsemine algab juba siis, kui tehakse kindlaks, kas kummide mõõdud vastavad vabriku poolt ettekirjutatud telgede kõrgemale koorma kandejõule. On ju selge, et kummide tüüp, mis sõiduki koorma jaoks on liig nõrk, kulub rutem ära, ja väiksema õhuruumi kaudu, mis on seotud väiksema painduvusega, kannatab kummi rohkem väliste mõjude all kui telgede kandejõule vastav kummide mõõt. Õnneks on aga vastuvõetavad iga normaal-ratta jaoks kaks ehk kolm kummide suurust mitmesuguses laiuses. Nii on autosõitjal võimalik tagavara-kummide sisseostul valida järgmist suurust ja nii parandada enne tagaja siis eesrataste vedrutavust. Siis on hoolitsetud terve sõiduki eest, kummide vastupidavuse kilomeetrite arv kasvab ja annab tunduva kokkuhoiu.

Enneaegse kulumise teiseks ja isegi tähtsamaks kummivooliku ja -mantli rikkimineku põhjuseks on puudulik või ebatäpne kummide montaaž. Kõige sagedamini tulevad ette vooliku kinnipigistamised seetõttu, et voolik ei olnud küllalt ettevaatlikult paigutatud, mis lühikese aja jooksul ei hävita ainult kummivooliku, vaid on ka mantli rikkimineku põhjuseks. Samuti lähevad rikke pealepanemisel või äravõtmisel ka traataärega varustatud mantlite siseküljed, kui monteerimise kangi ei tarvitatud õieti, nii et kummi ei seisa rattal ja isegi mõnikord kukub maha, mis enamasti on seotud õhuvooliku plahvatusega.

Kindel on, et paljud sõitjaist oleksid rohkem hoolitsenud oma kummide eest, kui nad jõuaksid selgusele, kuivõrt hoolikas kummide pealepanek mõjub liikumise kindlusele ja kummide elueale. Kaks momenti on tähtsad, mis aga sageli jäävad tähele panemata: alaline õhusurve kontroll ja autojuhi sõiduvõime mõju kummidele. Hea autosõitja, kes pehmelt ja ühetasaselt, nõnda öelda tundega sõidab, et hoida raami ja masinat, ei ole ainult hea autojuht, vaid ka hea kummide eest hoolitseja, sest ta teab, kuivõrt suur mõju on õieti täispumbatud kummidel, mitte ainult patjadena raami alleshooldamiseks, vaid ka kiiruse, käimalaskmise momendi ja sõiduki adhesiooni peale, ehk lühidalt, terve sõitmise mõnusususe peale.

Tunnustatud mõnusususe suurenemist ja sõidu kindlust, mida saavutati Cord'i ballonkummide abil, võib

alal hoida ainult alalise kummi õhusurve kontrolliga. Kui kõrge survega kummi, mis harilikult seisib 4 või 5 atmosfääri mõju all, tarvitusel kaotas $\frac{1}{4}$ või $\frac{1}{2}$ atmosfääri, kulub ta suurema soojuse mõju all rohkem ja tema eluiga kahaneb, siiski oli sõit temaga pehmem ja mõnigi autosõitja eelistas pehmemat sõidu kaudu saavutatud mugavust kauemale elueale. Ballonkummide juures on komfort niigi juba saavutatud. Ei saa seda luua autosõitja abinõudega, vaid tuleb teda alal hoida senikaua kui võimalik. Sellest järgneb aga, et juba väike õhusurve võnkumine, näit. ühe neljandiku atmosfääri võrra üles- või allapoole, mõjub autosõiduki omadustele ja kummide elueale.

Väiksem, kui ette kirjutatud, õhusurve suurendab pinda, millega kummi puudub sõiduteed, halvab käimalaskmise momenti ja saavutusvõimet, saavutab suurema kummi painutamise tööga rohkem soojust ja tarvitab liig ruttu mantli ära.

Suurem õhusurve vähendab kummi painduvust ja tema toetuspinda, vähendab aga ka mantli mustri kaudu saavutatud libisemise kaitset, adhesiooni ja seega ka tänu libisemisele sõidukindlust ja eluiga.

Kummide eest hoolitsetakse, kui neid iga päev vaadatakse üle, eemaldatakse kividest jne. mantlist, ja täpse õhusurve mõõtja abil tehakse kindlaks vähemalt kaks korda nädalas (kui rohkem tarvitatakse, siis iga päev) kummide õhusurve. Meie ajal on see harilikult võimalik bensiini-tankide kohtadel. Teiseks teguriks, mis mõjub kummide elueale õige raskelt, on autojuhi sõitmisviis. Eriti „noort“ sõitjat sunnib teatav auahnus linnas liikumisel liig ruttu sõitma, sest suur kiirus teeb rõõmu talle enesele ja tema kaassõitjatele, või ruttu pidurdama, sest ta võib usaldada oma nelja ratta-pidurit ja uhkustab sellega teiste ees. Kui tema auto hästi sõidab maanteedel käänakutel, siis armastab ta iga käänakut võtta suurema võimaliku kiirusega; kui tema oma reisudel sõidab halbadel teedel või vihmasel ajal, siis katsub ta siiski ka siin kõige suurema kiirusega sõita, vehkides kätega ja hoides rooli, et keskmine tunnikiirus ei langeks ja kiiruste vahetamisel tõusudes võtab ta suurima rõõmuga mootorilt viimase välja, et ikka sama kiirusega sõita nagu heal teel. Ta teeb kõike seda, ilma et ta viivuks oleks selle üle mõelnud, et niisugune hoolimatu sõiduvõime hävitab liig ruttu auto kumme ja mõjub mootorile, piduritele, alusraamile ja kerele. Halva juhtimise tõttu hakkab uus masin kohe logisema ja juba algusest peale tuleb parandada. Sõitja, kes on palju sõitnud ja tunneb asja, ei tee kõiki neid kirjeldatud vigu, sest lõpuks mõjuvad nad halvavalt sõitja enese rahakoti peale ja nende tagajärjeks on auto rikked, mis tühistavad liig rutulise kiirusega võidetud aja. Hea silmamõõt, liikumise, maanteedel, masina ja kummide tundmine, ühendatud pehme käega ja vilunud jalaga, on hea ja vilunud autojuhi omadused ja tunnused. Neid saavutada peaks püüdma igaüks, kes austab oma nime ja ei taha oma raha pillata.

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

Traktori määrimisest.

Traktori õigest määrimisest olenevad traktori eluiga ja korrashoiukulud. Seepärast on otstarbekohane seda asjaolu eriti tähele panna.

Harilik automootor töötab suuremalt osalt väikese ja ainult harva täie koormatisega. Traktori mootor seevastu töötab peaaegu alati täie koormatisega. Välja arvatud lühemad töövaheajad ja korrashoid, töötab traktor harilikult terve päeva ühesuguse koormatisega.

Selle tulemus on, et traktori mootor läheb töötades märksa palavamaks kui auto mootor, ja see asjaolu nõuab korralikku määrimist.

Traktori tarvitus.

Traktori tarvitusevõimalused on õige mitmekesised. Traktori võib heade tagajärgedega tarvitada põllumajanduses, raskuste veoks, teede ehituse juures jne.



Palkide vedu traktoriga.



Tugevajõuline lündiveoga traktor on otstarbekohane abinõu teede lumest lahtihoidmiseks.

Selle loova töö juures on tähtis, et iga minut saaks otstarbekohaselt kasutatud. Iga abinõu, mis kindlustab raketeta traktori töötamist, on küllalt tähtis, et seda lähema vaatlemise alla võtta.

Mootori määrimine on äärmiselt tähtis.

Mõnd asja tuleb panna tähele, et seda küsimust õieti käsitada.

Traktori jahutus sünnib raskeimais tingimuses kui automootori juures. Kuna traktor liigub kas tasa või jälle koguni kohal töötab, puudub siin sarnane õhuvool nagu automootori juures.

Tsilindrite temperatuur on traktori juures harilikult kõrgem kui automootori juures. See asjaolu nõuab hea määrideõli tarvitamist. Õli kiht, mis nii õhuke, et seda vaevalt võimalik on mõõta, peab võimaldama head määrimist kõrge soojuse käes. See õhuke õli kord peab kolvi ja tsilindri pinnad katma nii, et hõõrumine oleks võimalikult väiksem; peab laagreid hoidma nende sissepõlemise eest. Määrideõli ülesanne ei ole siin ainult hõõrumise vähendamine kõrge soojuse käes, vaid määrideõli peab juhtima ka soojust edasi.



Traktor põllutöös.

Traktoriga töötades on tähtis ja majanduslikult alati tasuv, kui tarvitada kõige paremat õli, mis üldse saadaval. See vähendab remondiarved, hoiab ära mõnegi juhuse, kus kõige kibedamal tööajal traktor oleks läinud remonti.

Õli vahetus.

Esijoones on tähtis hea õli, mis soojuse käes ei kaota oma määrideomadusi. Teiseks on ka tähtis, et karteris olevat õli aeg-ajalt uuendatakse.

Otstarbekohane on iga 25 töötunni järgi karteris olev õli uuendada, kui traktor töötab petrooleumiga; bensiiniga töötades võiks õli uuendada iga 40—50 töötunni järgi.

Nii tähtis, kui on õli uuendus automootori juures, seda tähtsam see on traktori juures. Iseäranis siis, kui kütteks petrooleumi tarvitatakse, mis karteris oleva õli teeb vedelaks.

Petrooleumi tarvitatakse aga meil praegu üldiselt traktorite tarvis, kuna see märksa odavam kui bensiin ja korraliku gaasitamise juures sünnitab rohkem jõudu. Petrooleum gaasistub aga üldiselt raskemini kui bensiin: Töötamisel peseb petrooleum määrideõli kihi tsilindri seintelt ja satub läbi kolvirõngaste karterisse. Seal teeb petrooleum määrideõli vedelaks. Kõige enam petrooleumi satub karterisse traktori käimapanel, kui mootor ei ole veel soe. Mitmetel katsetel on selgunud, et 10-tunnilise töötamise järgi leidus määrideõlis juba kuni 60% petrooleumi.

Arusaadav, et säärane petrooleumiga segatud määrideõli enam korralikku määrimist ei võimalda, vaid mootori kulumine sünnib nüüd kiiresti.

Teine asjaolu, mis siin samuti tähtis, on see, et traktor, mis tolmu sees töötab, imeb palju tolmu tsilindrisse. Ehk küll enamjagu traktoreid on varustatud filtritega, tolmusõeltega jne., ei kindlusta ka need abinõud tolmu kõrvaldamist. Tolmu satub karterisse ja õliga segatult mõjub mootori liikuvatele osadele kui smürgel.



Ka maja võib vedada traktori abil ühest kohast teise.



Lindiveoga traktor võib vedada ka halvadel teedel suuri raskusi.



Traktor sõjaväes.

Seetõttu on otstarbekohane, kui karteris olevat õli aeg-ajalt uuendatakse, vastavalt traktori käsiraamatus ettenähtud tähtaegadel.

Liig palju õli.

On tähtis, et karterisse liig palju õli ei valataks. Mõned autojuhid arvavad, et „natuke rohkem õli on ikka parem“, ja täidavad karteri üle normaal-pinna. See hoolsus ei ole otstarbekohane. Siis satub liig palju õli tsilindritesse, mis põhjustab rohkem rõõu tekkimist, ummistab küünlad jne.

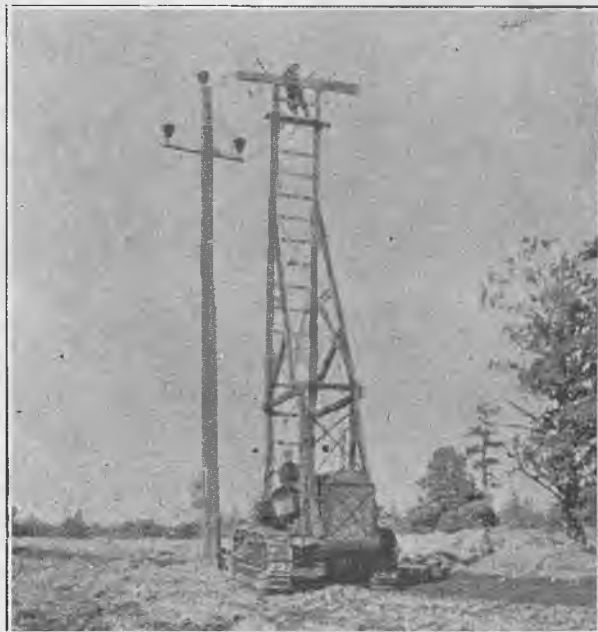
Õlitajad.

Mõned traktorid on määrdetoosidega — õlitajatega varustatud. Need määrdetoosid nõuavad järjekindlat hoolitsemist. Eriti tähtis on siin, et mustus ei satuks toosidesse. Seepärast tuleb määrdetoose aeg-ajalt puhastada.

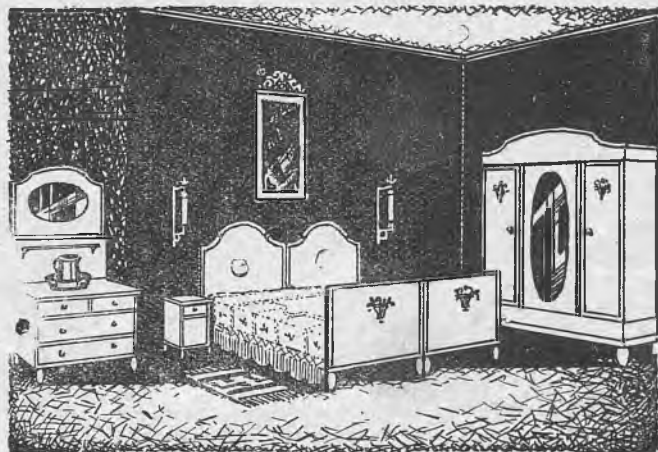
Käigukasti ja diferentsiaali määrimiseks on otstarbekohane paksem autoõli. Tavott on selleks liig halb määrdaine. Tavotiga võib määrada vähemliikuvaid tüüri jne. osi, mitte aga käigukasti ja diferentsiaali. On soovitatav hooaja jooksul kaks korda uuendada õli diferentsiaalis ja käigukastis.

Kokkuvõttes võib öelda, et korraliku määrimise peale hea määrdainega välja antud enamikulu tasub end mitmekordselt. Seetõttu on ka traktoritele kaasaantavas käsiraamatus eriti kriipsutatud alla määrimise tähtsust.

J. T.



Traktor elektri kõrgepingeliinide ehitusel ja korrashoiul.



A.-S. „MASSOPRODUKT“

MÖÖBLITEHAS — TALLINNAS

Palume külastada meie

mööbliladusid

vabriku juures: S. Tartu m. 61-d, tel. 18-96 ja
J. Saare äris V. Posti tän. nr. 8, tel. 18-35.

Mitmed uued modellid.

Sõit muutub kergemaks.

1. Juhiruum. 2. Kiirustamise pump. 3. Automaatsiduri väljavaated. 4. Mürata käikude lülitamine. 5. Synchron-seadis. 6. Kiirkäigu tähendus. 7. Pool- ja täisautomaatse käigukasti tulevik.

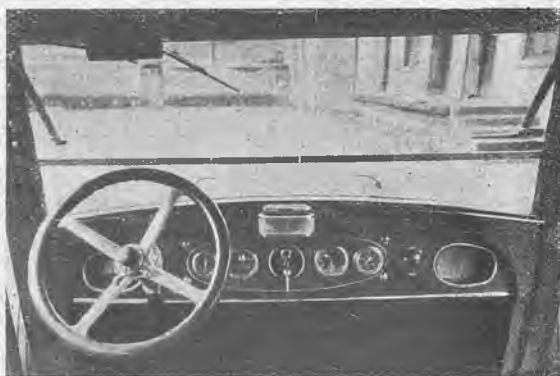
Kirjutanud tsiviil-ins. Joachim Fischer.

Moodsa sõidukiga sõites tullakse tingimata arvamisele, et sõitmine on nüüd muutunud võrdlemisi kergeks ja lihtsaks. Tänu mootori uuendustele, tuleb tarvitada vähe käikude vahetamist. Harilikult jätkub sellest, kui tarvitada sidurit, gaasipedaali ja pidurit. Meie parimate automobiilide headele omadustele vaatamata, võib siiski sõitmist veel rohkem kergendada ja nimelt mitte põhjapanevate uute konstruktsioonide abil, nagu viimasel ajal on pakkunud palju kõneainet automaat-siduri ja käigukasti seadised, vaid väiksemate muudatuste ja täienduste abil juhirusmis.

Juhiruum. Moodsalt autolt nõutakse õigusega, et kõik tarvitavad juhtimis-abinõud oleksid kergelt kättesaadavad. Gaasistaja peab olema varustatud seadise-ga, mis kergendab startimist, mootori käimapanek peab sündima juhirusmis. Tuleb võimaldada autoga



Pilt 2. Vähem ülevaatlük armatuurilaud.



Pilt 1. Ülevaatlük armatuurilaud.

sõitmist pikema aja jooksul, ilma et oleks tarvis ükski kord maha võtta mootori kate. Täiesti vastuvõetav see arusaadavalt ei ole, sest isegi iga päeva kestel on soovitatav mootorit välispidiselt puhastada, milleks tuleb võtta mootori kate maha. Seega tahaksime ainult märkida, et kõik auto juhtimise aparaadid peavad tingimata olema juhirusmis, mis on eriliste takistusteta võimalik. Ei tule aga sellest järeldada, et katte all peab valitsema mingi torukeste ja osade virrvarr ja vajalikul kontrollil või parandusel tuleks teha kahekordne töö.

Arvesse võttes, et moodsa sõiduki juures ei ole ühtki juhtimise- ehk kontrollinstrumenti, mis ei oleks paigutatud juhirusmi, siis ei maksa sellest rohkem rääkida. Teisiti on lugu üksikute osade paigutamise-ga juhirusmis. Meil on tarvis selleks ainult võrrelda armatuur-tahvleid esimesel ja teisel pildil. Esimesel pildil on Mannesmann'i sõidukil instrumentid nii selgelt üks-teise kõrvale asetatud ja instrumentide tahvel on lihtne, nii et juhi tähelepanu ei ole takistatud. Nii ei tule käigunuppu (kui jalalülitaja puudub) pahema käe juhtimisele paigutada instrumentide tahvlele paremat kätt. Tüübilist näidet, kuidas ei tule talitada, pakub pilt 2. Ühe ameerika sõiduki armatuur-tahvli on üksikute instrumentide vahele paigutatud nii palju kaunistusi, et juhi silm juhatakse nende mõjul tingimata kõrvale. Peale selle ei kuulu niisugused joonistused ja kaunistused juba esteetilisil põhjusil asjalikku ja lihtsasse autoruumi.

Veel tähtsam on korraldus pedaalide, rooli ja lülitamiskangi juures. Möödunud aasta sügisel seletati

Autotehnilise seltsi ettekandel Berliinis sellest järgmist: juhtimise kohtade võrdlemisel võib panna tähele, et suurem osa vabrikuid katsub vastava konstruktsiooniosade paigutamise-ga kergendada sisseastumist. Kui sõiduk hariliku pahema käe juhtimisega seisab paremal tänaväärel, siis ollakse enamasti sunnitud, kui ei taheta tänav küljelt sisse astuda, jalad siduri ja käepiduri kangidest mööda suruma, et aset võtta juhi kohal. Terve rida vabrikuid näitab tendentsi lülitamise komplekti esiküljele viia ja nimelt paigutatakse see siduriseadisele ligemale, võimaldades lülitamisosade otsadel sisse ulatuda sellesse seadisse (näit. Packard). Fordil saavutati täiendus selle abil, et on võimalik teel lülitamiskang ületõmbamisega või kõrvalelukkamisega kõrvaldada. Tähelepanuväärt on, et selsamal põhjusel nihutatakse nüüd osalt käepidur keskel kõrvale.



Pilt 3. Otstarbekohane pedaalide ja pidemete asetuse.

Samuti tähtis on pedaalide ehitusviis, mille üle nimetatud ettekandel öeldi järgmist: Eeskujulikult välja-töötatud pedaalidega sõidukites ei leia meie põrandas avanguid, sest pedaal vars liigub keerdpunkti sihis. Lä-bikäik sünnib kummiplaadi abil, mis on tihedalt pedaalil varda ümber ja ühelt poolt suleb õhukindlalt ja teiselt poolt eemaldab lõgina. Akseleatori pedaalil on sageli jalatalla vorm (Auburn) hariliku seene vormi asemel.

Nii saavutati võrdlemisi väikeste muudatuste abil juba üsna palju, aga võib saavutada veel enam.

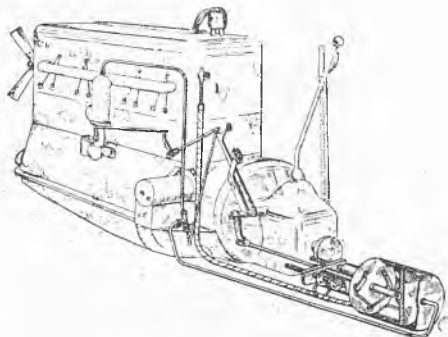
Gaasistaja-kiirustaja: Sõidukergenduste hulka kuulub ka tingimata kiirustaja-pump, nagu seda leiame paljudes ameerika mudelites ja ka kõige viimastes Saksamaa konstruktsioonides. Nende kaudu muutub sõitmine kergemaks, sest kiirelt, tõukeviisi sündiva gaasi juurevoolu tõttu hakkab sõiduk kiiremini liikuma. Põhjuseks on, et kiirustajapumba abil gaasi kangi kiirendatud tegevuse läbi pääseb küteteaine imemisruumi. Ilma niisuguse kiirustajapumbata ei saa seda kunagi tarvitada, just vastupidiselt, normaalse gaasistaja juures sünnitab liig rutuline gaasi tegevus mitte järsku tiirude töövõime suurendamist, vaid mootor muutub rahutuks ja arendab aeglaselt tiirude arvu.

Automaatsiduri väljavaated: Meie puudutame nüüd tähtsamat sõidukergendust, saavutatud põhjaliku siduri ja käigukasti muutmise abil. Selle töö piirides ei saa ma üksikasjaliselt iga konstruktsiooni läbi arutada, kuid katsun kindlaks teha, missugused väljavaated on rohkearvulistel uuematel konstruktsioonidel, millest kõige tähtsamad on siin juba mainitud.

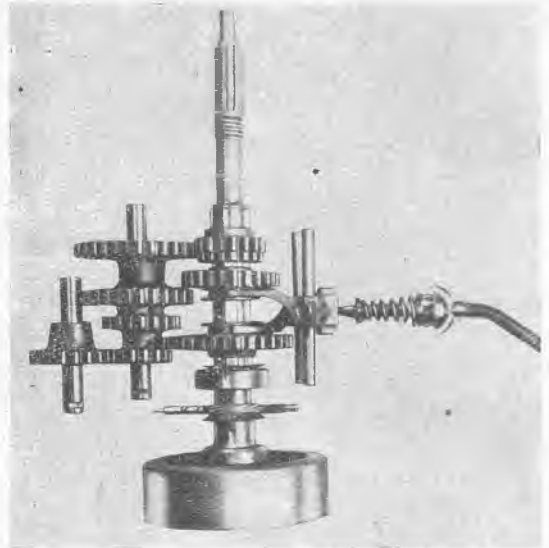
Iga moodsa siduri esimeseks eeltingimuseks on, et ta töötaks mürata, kergelt ja pehmelt ja siiski kindlalt. Ka siin on uuendus võimalik, näiteks viimane „Buick“-sõiduki sidur: viis seibi elastse kattega astuvad ühendusse hoogratta hammastega. Nii kannavad nad jõu 5 käimapandud seibide peale üle, mis seisavad ühenduses sidurite hammassisselõigetega. Tähtis ja uus on see asjaolu, et käimalaskmise kettad ei ole siledad, vaid kergelt lainetaolised.

Möödapääsematu on, et suures linnas liiklemisel tuleb kõigepealt sageli peatuda ja jälle edasi sõita. Samuti on tarviline mitte küllaldaselt elastiliste mootorite juures sagedane käikude vahetus. Seejuures tuli ikka tarvitada sidurit, on arusaadav, et ehitaja katsus juba paljude aastate kestel luua automaatsiduri. Konstruktsioonidest on täna kõige rohkem tuntud automaatsidur N. A. G., mis ehitatakse juba seeriaviisi. Ühendamine ja lahutamine mootoriga sünnib siin eriliste rakenduste abil, mis teatava tiirude arvu juures võimaldavad ühendust mootoriga.

Konstruktsioon on tuntud. Põhimõtteliselt ei ole siin tegemist automaatsiduriga, vaid, nagu servo-piduri juures, tarvitatakse ühendamiseks mitte sõitja jala-



Pilt 4. Automaat-sidur (Erdelen), mida kergesti võib monteerida iga auto külge.

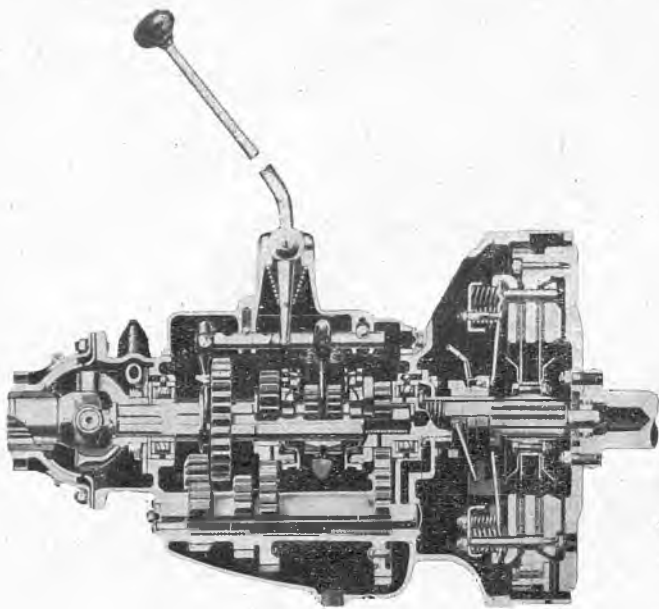


Pilt 5. Hariliku 3-käigulise käigukasti hammasrataste asetus.

jõudu, vaid sisseimetud ehk kokkupressitud õhku. Sõitja tarvitab ainult kasutada vastava ühenduse ventiili gaasipedaaliga ühendamiseks, nii et siduri pedaal langeb ära. Üks uuematest konstruktsioonidest, mis erineb oma lihtsusega ja mida on võimalik pärastpoole sisse ehitada, on *Jakup'i* automaatsidur. Aparaat koosneb peaaesjalikult poolest tsilindrist, kus liigub tiib, mis ratta ja nõõrihma kaudu mõjub sidekangile. Tiib ise liigub automaatselt madalrõhu abil sisseimemise osas ja nõõrihma kaudu siduri peale. Tähtis on, et selle süsteemi sisseehitamisel ei ole tarvis peaaegu oma sõidukit ümber moodustada. Imemise ventiili juhtimine on nii konstrueeritud, et mootori imemist sidur ei katkesta, nii et mootorit võib tarvitada nagu ennegi pidurina.

Nii näeme, et uuemate konstruktsioonidega on lõpuks loodud lihtsad automaatsidurid, mille seeriaviisi sisseehitamisel ei ole enam takistust. On tarvis ainult väiksemad parandused ja tuleb lahendada mõned valmistamise raskused. Nii prooviti N. A. G. aparati mitte ainult maanteedel, vaid ka erilistel pidurdamise prooviteedel, selleks ehitati eriline katseteekond, kus automaatsidur pidi kaks korda minutis ühendama ja katkestama. Vabriku teadete järgi tehti kahekümnetuhande ühendamise järele ainult üks väike libisemine kindlaks.

Mürata käikude lülitamine. Praegune hammasrataste lülitamise seadis on õige tülikas konstruktsiooni element. Ainult aastate jooksul õnnestus seadist nii konstrueerida, et võiks lülitada kergelt ja lihtsalt ja peaaesjalikult mürata. Selleks oli tarvis õige täpset hammaste külgede ümbertöötamist, parajate hammaste vormide väljavahetust ja täpset reguleerimist. Tarvitades seadises erilisi sidureid, ehitades sisse erilisel palju töötavate käikude jaoks sisemiselt hammastega varustatud rattaid, õnnestus veel rohkem kergendada lülitamist ja vähendada müra. Mürata lülitada võib aga ka kõige parem normaalseadis ainult siis, kui sõitja käsitleb õieti sidurit ja lülitamiskangi. Siin valitseb mitte ainult harjumus, vaid ka õige peen tunne. Et seda tülitavat lülitamist veel rohkem kergendada, loodi palju uusi konstruktsioone. Paar aastat tagasi ilmus hammasrataste seadis, kus hariliku seadise juures oli eel-seadis hõõrumiskettaga. Omal ajal seletati selle kohta järgmist: Ühe käigu tarvitamisel lükatakse ette enne abivõlli käigule vastavad hõõrumiskettad. Seega saavutatakse, et seadise peavõlli ja kõrvalvõlli nurgakiiru-



Pilt 6. Tüübiline kahe otseühendusega käigukast.

sed vastavad hõõrumisketaste ülekande suhtele ja seega ka vastavale lülitamiskäigule. Nüüd on võimalik isesisvalt ja mürata lülitada hammasrataste paari, mis ühesuguse tiirude arvuga jookseb. Nagu näeme, on see konstruktsioon õige keeruline ja peale selle on siin uued, rasked ja õrnad osad. Ainult viimasel ajal õnnestus lihtsate abinõudega saavutada sedasama resultati ja nii ilmus *synchron-seadis*.

Synchron-seadis. Viimaste Cadillac ja La Salle mudelites leiame synchron-seadise. Meil on siin tegemist, nagu pildil 6. näeme, normaalse kolmekäiguseadise. Esimest käiku, mida normaalses painduvas mootoris õige vähe tarvitatakse, lülitatakse ka täitsa normaalsel viisil. Teisiti on lugu 2. ja 3. käiguga, mille lülitamist näeme pildil 7. Konstruktsiooni põhimõte seisab selles, et pildil nähtavate metall-koonuste abil paremal ja vasakul küljel pidurdatakse hammasrattad, mis töötavad lülitamisel suurema kiirusega. Kui ühetasane töötamisviis on saavutatud, nõnda öelda synchroniseeritud, sellest ka seadise nimetus, siis hakkavad töötama kindlalt ja mürata küünesidurid. Nii ei mõju lülitamiskang otsekohele siduri küüntele, vaid esmalt vahelülitamise peale koonuste näol eriliste õlisse paigutatud kolbide ja vibu abil, mis kahe vedru abil pärast lülitamist asub jälle püstloodis normaalseisukorda.

See näide tõendab kõige selgemini, et nüüd on võimalik lihtsate abinõudega mõlemate tähtsamate käikude lülitamist nii korraldada, et see lülitamine sõitmisel enam ei tüüta.

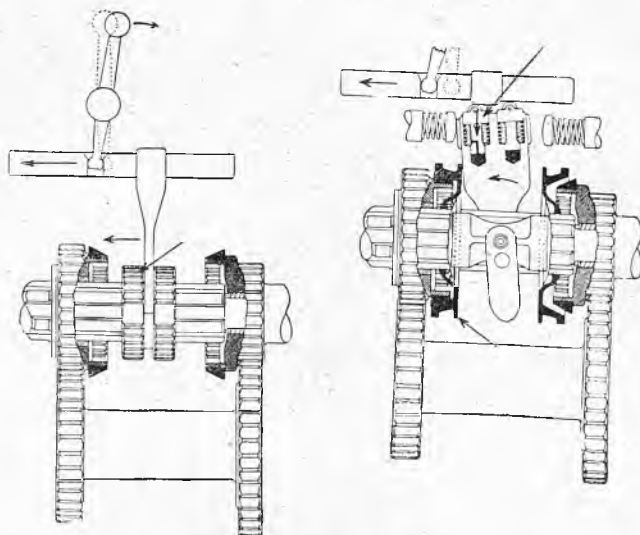
Kiirkäigu tähendus. Ühenduses siin kirjeldatu asjaoludega tuleb meele tuletada kiirkäigukast, mis nüüd juba ehitatakse seeriaviisi Saksamaa ja välismaa sõidukitesse. Siin tuleb eraldada kolme täitsa isesugust konstruktsiooni, mida täie õigusega ei või nimetada kiirkäiguseadisteks. Kõige rohkem tuntud on „Graham Paige“ konstruktsioon, kus meil on tegemist neljakäiguseadise, kahe suure käiguga. Neljanda otsekohe käigu juures on sõiduk väljavalitud väikese osa kaudu differentsiaalsel võrdlemisel ebaelastiline, selle asemel aga saavutatakse suur kiirus väikese mootori tiirude arvuga ja see ongi kiirkäigu siht. Kolmas käik on nii välja töötatud, et tema ka mürata töötab kestval töötamisel. Ta sisaldab erilise osa, mille kaudu sõiduk omab jälle normaalsõiduki omadused otsekohe

käigus. Hoopis teistmoodi on Maybachi lisaseadis, kus otsekohe käigus töötava normaalseadise tiirud oleksid nii üle kantud, et mootor töötab mürata väiksema tiirude arvuga. Printsipiaalselt sarnaneb Graham-Paige'le ka Voisin lisaseadis, kus aga vastandina Maybachile on üks eriline lisaosa, nii et see osa differentsiaalsel peab sarnaselt valitud olema, et sõiduk töötaks otsekohe käigus väiksema mootori tiirude arvuga (see vastab sisselülitatud Maybachi kiirkäigule), kusjuures pärast abiseadise juurelülitamist saavutatakse normaalsed tingimused, nagu tänapäeval 3. käigul.

Maybachi seadist eelistatakse seepärast, et seda võib sisse panna ka peaaegu kõikidesse suurematesse normaalsõidukitesse, ja küünesiduri kaudu on võimalik ka lülitamine mootori sidurita. Kõikidest teistest konstruktsioonidest erineb Maybachi oma seepoolest, et tema kiirkäik pakub kergendust sõidul, sest on tarvis ainult kangi suruda; nii võib siin rääkida pool-automatsest seadisest ja seega oleme jõudnud oma viimasele teemile, automaat-seadisele.

Pool-automat- ja automaatseadise tulevik. Meie nägime, et kiirkäigukast on õige tähtis täiendus, mida meie tulevikus palju suuremal määral kui seni ise sisse ehitame normaal-seadise. Harilik hammasrataste seadis on ka siin tingimata tarvilik. Sellel on nüüd suur puudus, et tuleb sageli lülitada ja tarvitada sidurit ja on ainult 3 ehk 4 täitsa kindlat ülekannet. Mootori paindumise ja õige sõitmise abil peavad kaduma liig järsud üleminekud. Hammasrataste seadis ei ole kaugeltki ideaalne, aga tal on tähtis omadus, et teda võib võrdlemisel odavalt konstrueerida ja nõuab vähe hoolt.

Sõitmine on nüüd kergendatud, kui seadis töötab pool- või täisautomaatselt ja peale selle veel tunduvalt parandatud, kui eemaldada liig järsud üleminekud. Sellest jutt allpool. Väga painduv ja ideaalne on *hüdrauliline* seadis, mille kallal töötatakse palju aastaid. Nii ilmus, näiteks, esimese hüdraulilise auto-seadise konstruktsioon 1910. aastal. Siis tehti järjest katseid, tarvitades kolbe ja kapslipumpe, aga saavutus oli sama: liig kõrged valmistamiskulud ei vastanud kuidagi nende ülesannetele. Seepärast pöörduti tagasi ja püüti hammasrataste seadis alal hoida ja moodustada ainult lülitamine pool- ehk täisautomaatseks. Nii ilmus hammasrataste vabrikus Friedrichshafenis *Soden-seadis*, mis paari aasta eest palju kõmu sünnitas ja mida tarvitati eduga autode ja veoautode juures. Niisugune seadis on kallim kui normaalne hammasrataste seadis, nõuab



Pilt 7. Paremal — harilik käigulülitus, pahemal — käigulülitus kahe otseühenduse juures.

rohkem hoold ja kontrolli. See asjaolu on vist ka peapõhjuseks, mis pärast seda nüüd on vähe leida. Soden-seadise huvitav põhimõte on järgmine: Igal ajal oli võimalik välja valida rooliratta kõrval olevast käiguvälilijast tarvilik käik. Alul ei sündinud veel muudatust käigus, ainult siduri töötamisel hakkas ruttu ja mürata töötama käik, mida meie enne valisime. Selleks tarvitati käiguvalimise valtse, mis olid varustatud aukudega, kuhu vedru surve all seisvad nupud võisid hüpata igal silmapilgul vastava käigu kohaselt sisse. Meie ei taha üksikasjaliselt arutada konstruktsiooni, mida omal ajal arvustati asjatundlikult. Paremad väljavaated on N. A. G. elektro-magneetisel seadisel. Meil on siin tegemist kolmekäigulise Planeet-seadisega, kusjuures iga käik on varustatud erilise magneet-seadisega; lülitamiseks on tarvis käima panna ainult väike elektriline sidur, üleminekuks ühest käigust teisele ei ole isegi tarvis jalalülitamist. Seadis on katsetatud Berliini omnibuseseltsi poolt ja ehitatakse seeriaviisi sisse. Samuti Planeet-seadisega on paar aastat enne näidatud Berliini näitusel *Puls-seadist*. Tegevuses on siin poolautomaatne seadis gaasipedaali tarvitusel. Seadis, millest aastate jooksul ei olnud enam midagi kuulda, katsetatakse nüüd Hamburgi-omnibuseseltsi poolt ja need katsed on rahuldavad.

Kirjeldatud konstruktsioonides olid tarvitusel hammasratate seadised 3 ehk 4 astmega. On aga olemas ka astmeta seadis, mis teoreetiliselt on palju ideaalsem, meie mõtleme siin lihtsat ja odavat hõõrumisratate seadist, nagu ta näiteks on sisse töötatud Grade-sõidukisse. Kahjuks ei ole sel seadisel tähtsust suurte autode või omnibuste alal, sest suuremate jõudude ülekandel tuleb tarvitada suurt vastusurve jõudu ja ei saa ära hoida hõõruvate ketaste kiiret kulumist. Ka muidu on sel primitiivsel seadisel nii mõningaid puudusi. Palju vastuvõetavam on jõudude ülekande elektrilise abil. Põletamise mootor on siin lülitatud generaatoriga, mis annab voolu elektrimootorile, mis on sisse töötatud raamisse või ratastesse. Arvesse võttes, et seadis on raske ja kallis ja ei oma hariliku normaalse hammasratate seadise mõju kraadi, ei tule ta autosõidukite juures ette. Nüüd näeme, kui raske on luua praktiliselt tarvitavaid automaatseadiseid. Selles mõttes ei ole ka palju muutunud Constantinesco, Spontani, Ljungstroemi ja De Lavaud põhimõtted. Nendes lülitamisseadistes muudetakse esmalt keerlev liikumine võnkumiseks ja siis vabajooksu kaudu uuesti tiirlevaks. Krahv von Soden kirjutab nendest huvitavatest konstruktsioonidest oma raamatus: „Meieaja Saksa Automobilism“ järgmist: „Et võrdlemisi lihtsate abinõudega on võimalik muuta võnkuvat liikumist lööki, nagu näiteks muutuvate ekstsentrite, Taumel-ketaste ja sarnaste seadiste abil, siis on võimalik lihtsalt mehaaniliselt astmete viisi muu-

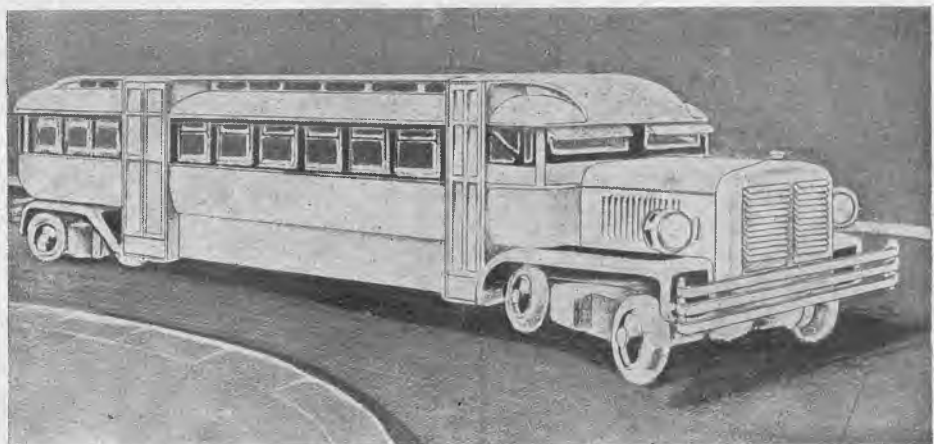
ta käimapandud võlli tiirude arvu. Teerajajad selle seadise alal olid kõige esmalt Constantinesco Londonis ja prantslane De Lavaud. Mõlemad lahendasid oma ülesande täiesti erineval viisil. De Lavaud lahendas probleemi selles mõttes õige radikaalselt, et paigutas lülitamisseadise tagateljele ja eemaldas nii kuuliratta-seadise. Lülitamisseadis asetab De Lavaud juures siduri, vahetusseadise ja tagatelgede käimapanemise seadised. Constantinesco ühendab oma võnkemehhanismi otsekoheisel mootoriga. See pannakse käima tsilindrite keskel oleva võnkeratta abil. Kurbelmehhanismi abil saab hooguandvatele massidele võnkumine üle antud. Mootori tiirude arvu järgi üheltpoolt ja sõiduki vastupaneku järgi teiselt poolt moodustatakse võnkumise sõlmpunkt, mille asukoht on tähtis resulteeritava ülekanda jaoks. Kuigi see süsteem on geniaalne, on tal siiski põhjanev puudus.

Kõrvaldamatuks jääb asjaolu, et masside võnkumine mõjub takistavalt sõidukile, iseäranis käimalaskmise perioodis. Sõidukid Constantinesco-seadisega valmistatakse seeriaviisi. Samal ajal masside võnkumisega, mis oma energia üle kannavad keerlevatele osadele, töötab rootslase Ljungstroemi lülitamisseadis. Erinevalt Constantinescost ja De Lavaud'ist omab Ljungstroemi seadis selle paremuse, et tal on otsekoheine käik, mille kaudu keskmine niisugune seadisega varustatud sõiduki sõidu vastupanek on palju suurem kui mõlemal eelmisel. Suured pörutused käimalaskmisel on, nagu kuulda, ka selle seadise juures“.

See lühike krahv von Sodeni seletus sisaldab tähtsamaid lülitamisseadiste omadusi. Esmalt ei saa neid kasutada seeriaviisi sissetöötamiseks või saab seda teha õige vähesel määral, aga tuleb ikkagi rõhutada, et nüüdsetel autosõidukitel tuleb nii vähe tarvitada lülitamist, et autojuhti ei tülitagi hammasratate seadise tarvitamine.

Lõpuks olgu öeldud, et tulevikus enam ei tarvitata pool- või täisautomaatset seadist, kui nimelt on võimalik anda mootoreid, mis on nii painduvad, et need võivad töötada üldse seadiseta. Kuni selle saavutuseni on veel pikk tee, aga mõned uematest katsetest annavad lootust, nagu näiteks Lorenzeni gaasi äravoolamise turbiin, mis vastandiks harilikkuudele kompressoritele ei olene tiirude arvust, vaid võime tarvitusest. Selle kaudu saavutati, et mootor mitmesugusel tiirude arvul saavutab küllaldase võime. Sellest järeldame, et tulevik ei kuulu automaatsiduriga ja täisautomaat-seadisega varustatud sõidukitele, vaid sõidukitele, mis varustatud elastilise mootoriga, mis üldse ei tarvita mingisugust ühendusseadist.

*Uusim 4-teljega autobus
Ameerikas. See autobus
võimaldab istet enam kui
saja reisijale.*



Ma ostan auto.

Ma astun autobusse. Ehitatud a. 1870. (kardan, et liia'dan). Tänu taevale, mötlen ma, seda pole sul varsti enam vaja. Siis võtan oma sõidupileti ja aetan ta hoolikalt rahatasku. Sest see on ju lõpuks mu „viimane autobuse pilet“. Ja säärane viimane pilet on ju ikkagi ümbritsetud mingisuguse romantikaga. Kuid ma ei oleks pidanud seda tegema, sest juba järgmisel silmapilgul pidin enda kõrval seisvat härrat viisakalt, kuid tungivalt paluma oma kätt minu rinnataskust välja võtta. Vastu tahtmist ja haavunult täitis ta minu soovi ja kadus hüppega silmapiirilt.

Selle sõidu järele läksin autoärisse.

„Nii siis“, seletab müüja mulle, „sel autol on 8 tsilindrit ja ta on varustatud igasuguse tehnilise uuendusega.“ See oli tõesti ilus masin. Ma nägin vaimus end juba, ümbritsetud viiest piltilusast naisest, tüüri- ratta taga istuvat (auto oli kuue-istmeline). „See maksab“, lisas müüja mitte enam nii elavalt, „1.620.000 senti.“

Äkki, ma ei tea miks, ei meeldinud see auto mulle enam sugugi. Nii kohmakas, nii raske, ja mis pidin ma peale hakkama 8 tsilindriga? Küsisin siis müüjalt, kas pole tal autot ainult 7 tsilindriga? (Ma ei tea tänapäevanigi, mis tähendab „tsilinder“ auto juures). Lõpuks olin ju selles teadlik, et müüja minu teadmatusest oleks võinud saada teatud kasu. Kuid nähtavasti oli ta minu teadmistest siiski niivõrt löödud, et pakkus mulle autot ainult 6 tsilindriga. See oli ka ilus, aga enne kui oleksin vaimustusse sattunud, küsisin nii „mööda minnes“ hinna järgi. Vastus minu nii viisakale küsimusele oli: „2.340.000 senti.“ „Ahaa“, mõtlesin mina, „mida vähem tsilindreid, seda peenem töö.“ Nii siis rohkem tsilindreid! Vapralt nõudsin autot vähemalt 15 tsilindriga. Kuid müüja nähtavasti ei usaldanud mulle näidatagi nii odavaid autosid ja pakkus mulle 12-tsilindrulist autot. Suurepärase! Sarnaseid autosid olen näinud siiaajani ainult joonistatult. Müüja — terve maailm peab tema nime teadma — teda hüütakse Johnston, seletas mulle üksikasjaliselt masina häid omadusi. Selle järele oli mulle täiesti arusaamatu, miks kõik inimesed ei sõida 12-tsilindrilises autos. „Taevake“, mõtlesin ma, „missugune peab veel see auto olema, millel ainult 1 tsilinder on!“

Nüüd tuli hind: 3.960.000 senti. Ma peaaegu minestusin. Seal ma nüüd olin end ilusti blameerinud. Kuid müüja rahustas mind. See olevat luksus-karosserii, muidu ei olevat auto nii kallis. Siis mõtlesin sekundi aega ja kavatsesin nõuda autot viitkübaratega. Kuid ütlesin enesele, et tsilindrid vist midagi iseäras- tähendavad, ja võtsin uue seisukoha. Ma neelasin, neelasin ja lõpuks sain järgmise lausega valmis: „Ma tahaksin saada kõige odavama auto, mis teil on.“

Naeratuses, mis ilmus härra Johnstoni näole, väljendus juba päris häbematus. Kui ta aga veel küsis: „Mitme P. S. peab see auto olema?“ — siis pidin end hoidma, et talle mitte kõrvakiilu anda. P. S., oh sa armas konversatsiooni leksikon! Mul on üks, aga see on kodus, ja mis aitab see?! Ma tõmbasin nagu segane oma sigarit (kui ma närviliseks muutun, siis ma ikka suitsetan) ja mängisin „järelemõtlemist“. Äkki jõudsin selgusele. Milleks oli mulle tarvis leksikoni?! P. S. on ju post scriptum. See post scriptum tekitas uusi etteheiteid. Ma oleksin võinud rahuga natuke rohkem ladina keele vokaablitega tegemist teha. Tumedalt mäletasin, et olin P. S. lugenud kirjade lisana, kuid mis oli sellel siis autodega tegemist?! Ma aitasin end taevaliku lausega, mis kleebib, liimib ja lapib: „Oh, see on mulle täitsa ükskõik!“

Näidati mulle üht autot. Kena, rahulik välimus, 30 P. S. Ettevaatlikult hiilin ümber saladusliku masina. Kõiki osi katsusin kokku lugeda, aga 30 ei tulnud küll kunagi välja. „Suurepärase“, ütlesin ma, „auto on tõesti hästi ehitatud.“ Selle juures piilusin ma autot igast küljest ja arvasin, et hra Johnston nii arugi ei saa, et ma olen vilets võhik. Juba jälle ilmus see neetud naeratus tema näole. Auto hind: 580.000 senti. Vaikides läksin üle selle valusa punkti. Järgmine masin, mis mulle näidati, oli 20 P. S., maksis 520.000 senti ja nägi kena välja. Ma istusin sisse ja ootasin surmapõlgavalt seletavaid sõnu. „Seal on pidur.“ Selle juures näitas ta mingisugusele esemele põrandal, mis minu arvates ainult selle jaoks oli seal, et jalgade väljasirutamist võimatuks teha. „See on käigukast, siin gaasipedaal.“ „See on sidur.“ „See siin on käivitaja.“ „See on...“ „See on...“ Ma ei kuulagi enam. See eesel vist mõtles, et ma kõike seda tean (misjaoks ta siis muidu seda seletas?), või ma pean ehk midagi meeles pidama? Siiski läks mul korda uut emuljete koorma all paar korda abitult: „nii, nii“ või „ja, ja“ piiksuda.

Asjata aga ei olnud ma kolm tundi kaupluses olnud. Ma teadsin nüüd, et odaval autol peab olema palju tsilindreid ja vähe P. S. Ma töötasin armastusväärsele müüjale varsti tagasi tulla ja saatsin järgmise kuulutuse lehte:

SOOVITAKSE OSTA

(12 tsil. ja 1 P. S.)

ILUS SUR AUTO.

Kuulutuse tagajärg oli esiteks see, et ma leidsin ta ühes pilkeajakirjas. Siiski leidis üks inimlik auto- müüja, kes mulle müüs ühe „väikeauto“.

Auto on väga peen, ainult logiseb natuke, kuid loo- dan, et sellega varsti harjun.

10 käsku automobilistidele.

New-Yorgi „Riigi Teatajas“ on avaldatud 10 käsku, mis ameerika autoühingute poolt seatud üles. Need 10 käsku kõlavad:

1. Kui näete tänaval palli veeremas, peatuge. Palli järele tuleb kindlasti mõni laps.
2. Kardetavam osa auto juures on sõitja.
3. Hoolitsege selle eest, et pidurid oleksid korras, see hoiab südamevalu eest.
4. Aeglasemalt sõita, kui liginete kurvile. Teete seda, siis võite alati naerda.
5. Ärge astuge sõidumäärustest üle. Viimasel aas-

tal maksid seaduserikkujad 500.000 dollarit trahvi. Paljud pidid istuma.

6. Suur eksitus on trammist paremalt poolt mööda sõita.

7. Kui teie purjus või unine olete, ärge sõitke. Laske end siis taksoautos sõidutada.

8. Ärge juhtige ühe käega. Hoidke õrnused pä- rastiseks!

9. Ei ole igakord kasulik teisest autost mööda ki- hutada.

10. Pidage teed silmas! Siis on teil vähem jala- käijaid haigemajja sõidutada.

Edevad, praktilised või tublid?

Naine ja auto! Teem, mille üle tõesti juba palju kõneldud, ja siiski on see probleem, millega mitte igäüks, vaid eeskätt asjatundja peaks tegemist tegema, kes enne kaalub, kui ta julgeb küsimust asetada: kas peab naine autojuhtimist õppima?

Heidetakse naistele ette, et neil tarvilisel korral puudub võime välkkiirelt kohaneda ootamatule olukorrale ning tarvitada hädaohu kõrvaldamiseks kohast abi-nõu. Tuuakse näiteid, kuna ollakse tegevuses kui tüüri-istuvate naiste vastased. Hiljuti oli mul võimalus Berliini õnnetuste statistika järgi kindlaks teha, et naiste läbi tekkinud õnnetused protsentuaalselt on väiksemad kui need, kus mehed kannavad süüd. Ja seda mitte seepärast, et naised vähem sõidaksid, vaid põhjuseks on ainult see, et naised, mitte nagu suurem osa mehi, ei ole sunni-autojuhid, kes juhivad oma sõiduki elukohast ääreni, et rutem edasi liikuda sihtkohta, kuna naine südamega seal juures on, kui ta tüüri taha istub. Võib olla räägib seal väikesel viisil ka edevus kaasa, mis naistele juhtimise lõpuks muudab, sest misugune naine ei näeks end väljapaistvana oma vähem õnnelikkude kaasõdede hulgas! Tõsi on, et naised rohkem südamega sõidavad, kui äri-muredega koormatud mehed. Muidugi leidub mõlemal pool ka erandeid, kuid neid on nii vähe, et siin ei maksa nendega arvestada.

Toon siin 3 tüüpi nais-autojuhte:

Edevad on sääraseid, kes vähe rõhku panevad sellele, et neid nimetatakse autojuhtideks. Nad tunnevad hädapärast juhtimise ja käimapanemise funktsioone, kuid nad on ainult tänavliikumise takistuseks, kuna nad parajal momendil käiku ainult raskustega suudavad vahetada. Nad panevad suurt rõhku sõiduki välimusele — mitte mootorile, sest selle eest hoolitseb autojuht! Nad panevad tähele, kas kübara värv sobib karosseriaga, panevad rohkem rõhku auto välimusele. Kui aga küsida, mitu tiiru teeb masin või missuguse

bensiiniga nad sõidavad ja teisi sarnaseid endastmõistetavaid asju, mida iga juht teab ja peab teadma, siis teevad nad nagu mõtleksid nad järele, et siis vähe häbelikult vastata: „Jah, siis pean ma küll oma autojuhtimise küsimust“. Sarnased on ka õnnetuste peatekitajaks, ja igäüks, kellele elu armas, hoidugu nendest eemale.

Nüüd vähe *praktilistest* nais-autojuhtidest. Nad tunnevad oma autot täpselt, määrivad seda ise, hoolitsevad selle eest ja teevad kõik ise, kuna neil enamasti autojuht puudub. Neile on auto edasiliikumise vahendiks, mille abil nad oma sisseoste toimetavad, oma mehe hommikul ärisse viivad ja õhtul jälle ära toovad. Asjatundjate ringkonnas on nad tagasihoidlikud pealtkuulajad, kes iga hinna eest õppida tahavad, kuna nad teavad, et ka sõitmist iial ei saa täielikult selgeks õppida, sest et iga sõiduk on iga päev teine. Neist arenevad siis mõned „suurused“ — *tublid*. Need on sääraseid, keda laiemad hulgad tunnevad, sest nende pildid ilmuvad illustreeritud žurnaalides ja teaduslikkudes ajakirjades, nende saavutustest jutustavad ajaleheveerud. Et nad oma autot seest- ja väljastpoolt täpselt tunnevad, et nad oma käte puhtusele vähem hoolt laevad osaks saada kui rahulikule, ühetasasele mootorikäigule, et nad kumme ise parandavad ja vahetavad, küünlaid ise puhastavad, sõidukit pesevad ja õlitavad jne., on neile nii arusaadav, et selle üle õieti midagi pole öelda. Suurtel võidusõitudel, kus nad võistluses harjunud meessõitjatega esinevad, mida mõni üksik võib teha, on nad esindajateks ja tagajärjed näitavad sageli, et nad oma meeskolleegidele milleski taha ei jää.

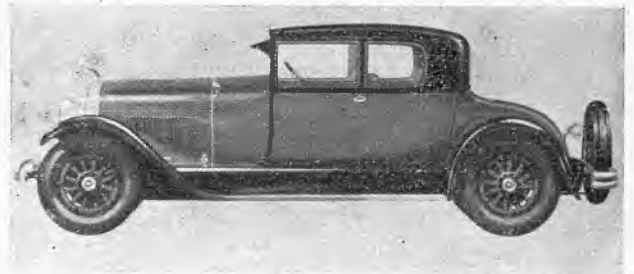
Kui kõik naised, kes tüüri taha istuvad, õpiksid samuti veoautot juhtima nagu võidusõiduauto, kuna nad tähelepanu ei pööra sõiduki välimusele, vaid ainult kindlale sõiduvõimalusele, siis muutuks nais-autojuhtide vastaste arv iga päevaga vähemaks.

„Lincoln“.

„Lincoln“-autod kuuluvad ameerika luksusautode hulka. Nad on samases hinnaklassis nagu „Packard“, „Stutz“, „Stearns Knight“ ja teised kuulsused. Nende hinnad kõiguvad 4700—7400 dollari vahel, kuid seda võib veel odavaks nimetada, sest „Lincoln“-autod võivad rahulikult võistelda „Cunningham’iga“, „McFarlan’iga“, „Lokomobile’ga“ — mudel 48 ja teistega, missugused 1500—5000 dollari võrra kallimad.

„Lincoln’i“ relatiivne odavus on seletatav seega, et ameerika autokuningas Henry Ford ostis mõne aasta eest „Lincoln Motor Co“ vennad Leland’ide käest. Tema on „Lincoln“-autode juures sel ajal palju parandusi viinud läbi, nii et nad, eriti Ühisriikides, on muutunud väga populaarseks ja nende aastatoodang ulatub kuni 11000-ni, mis säärase luksusaute kohta palju.

Mootor on 8-tsilindriline, tsilindrid on asetatud V-kujuliselt 60-kraadilises nurgas, mis väga huvitav, sest harilikult on selle konstruktsioonil tsilindrid asetatud 90° nurga all (näiteks Cadillac ja Cunningham). Tsilindriklapid ripuvad. Tsilindrite maht 6,3 liitrit. Hõbusejõudu on meie arvestuse järgi 24,09; tiirude arv minutis — 3700. Rataste vahe 3,454 m. Käigukastis on keerlev õlipump, mis pritsib õli kõikidesse laagritesse ja mis seisab kõikide käikude juures automaatselt kontrolli all. Shassii määrimiseks on tsentraal-õlitussüsteem. Väntvõll keerleb viiel pealaagril ja saab enne



Lincoln 4-istmeline kupee.

mootoris ehitamist 74 korda kontrollitud. Bensiin pääseb pumba abil gaasistajasse. Jahutus on vee- ja ringvool tsentrifugaal-pumba abil.

Instrumentlaua on: kiirusemõõtja, gaasi-manomeeter, ampermeeter, õli-manomeeter, kell 8 päeva värgiga jne.

Karosserii tüüpe on 27, paljud nendest on ehitatud kuulsate karosserii-vabrikute poolt, nagu: Judkins, Willoughby, Brunn, Holbrook, Dietrich ja Le Baron.

„Lincoln“-autod valmistatakse suure täpsusega.

Henry Ford kavatses ehitada kõige parema auto maailmas ja võib öelda, et see on õnnestunud „Lincoln’iga“.

M. Wulff.

Buda veoauto mootorid.

Ameerika veoautode ja autobuste vabrikud ei valmista mitte kõiki auto osi ise, vaid tellivad neid erivabrikutest, mis tuleb odavam. Viimased on teatavate osade valmistamiseks eriti sisse seatud ja omavad kauaaegsed kogemused nende valmistamiseks.

Nii tunneme meie autosid, mis on varustatud Buda, Continental ja Visconsin mootoritega. Neist on Buda mootorid eriti tuntud oma tugeva ehituse ja vastupidavuse poolest ning sealjuures küllalt odavad.

Seetõttu tarvitatakse neid mitte ainult veoautode ja autobuste juures, vaid ka paatide, kraanade, teerulide, mootorvagunite jne. juures. Ka väljaspool Ameerikat. Seda seepärast, et mootorite valmistus väikesel viisil ei tasu end — erivabrikust tellides tuleb sama headusega mootor odavam.

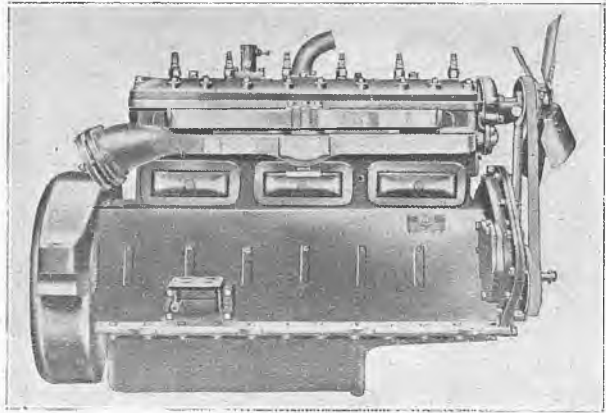
Juuresoleval pildil nr. 1. on kujutatud üks Buda 6-tsilindriline mootor, mida peaaesjalikult veoautode ja autobuste juures tarvitatakse. Mootori tsilindrite läbimõõt — $3\frac{3}{8}$ "", kolvi käik — $4\frac{1}{2}$ "", tsilindrite maht — ca 4 liitrit, mootori võime on 57 HJ, tiirude arv: normaal — 1000—1200/min, maksimaal — 2500/min. Mootor on pumbajahutusega, survemäärimisega ja soovi järele patarei või magneeto süüteseadega, ning töötab petrooleumi või bensiiniga.

Hind: ca Ekr. 1200.— ühes veokuludega Euroopa sadamasse.

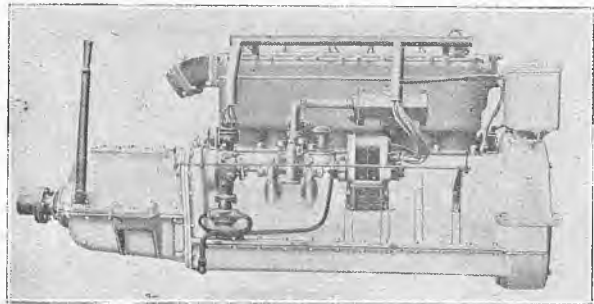
Pildil nr. 2. on kujutatud Buda 6-tsilindriline paa-dimootor. Tsilindrite läbimõõt — $4\frac{1}{8}$ "", kolvi käik — $5\frac{1}{8}$ "", tiirude arv: normaal — 1000/min, maksimaal — 1800, mootori võime 85 HJ; süütamiseks on kõrgepinge magnetoseade. Mootoriga on ühendatud käiguvahetuse seade, elektrikäivitaja ning dünamo ühes akkumulaatorpatareiga. Mootor töötab bensiini või petrooleumiga.

Hind: ca Ekr. 5000.— ühes veokuludega Euroopa sadamasse.

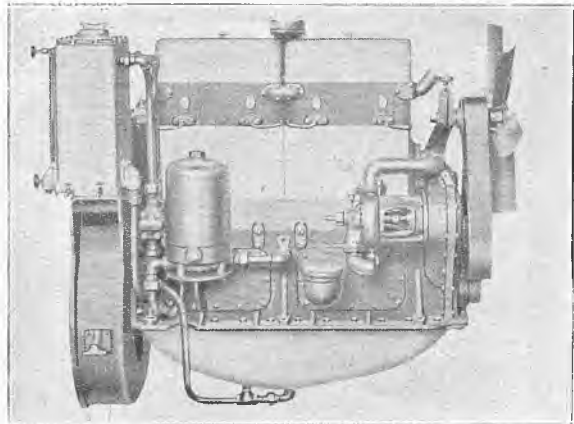
Pildil nr. 3. on kujutatud Buda 4-tsilindriline diiselmootor. Tsilindrite läbimõõt 6", kolvi käik 8", tiirude arv — 1000/min, mootori võime — 92 HJ. Kütteks tarvitatakse naftat, määrimine sünnib survega ning mootor on varustatud regulaatoriga. Kuna diiselmootori küttekulud nafta tarvitamise tõttu on märksa odavamad kui petrooleumi juures, siis võib sarnast mootorit hea eduga tarvitada paatide, tööstuse, mootorvagunite jne. tarvis.



Pilt 1.

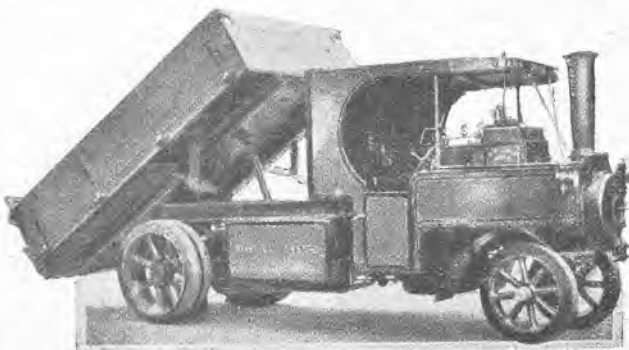


Pilt 2.



Pilt 3.

Lühemad teated.



Auruauto, nagu neid Inglismaal laialt tarvitusel.



Ameerika sõjaväes tarvitusele võetud tank, mis võib liikuda maanteel 110 km ja põllul 65 km tunnikiirusega.

LÜHEMAD TEATED.

Pariisi linnavalitsus on kutsunud hiljuti kokku komisjoni, kellele tegi ülesandeks ette kanda Pariisi maa alla ehitatavate garaažide üle.

Chicago ümbruses on kõige kiirem liikumine, 12 liinil on lubatud kiirus vähemalt 45 miili tunnis.

Pariisis kavatakse annetada medaleid taksiauto-de juhtidele, kes kunagi ei ole rikkunud liikumise ettekirjutusi.

Uus määrus Jeruusalemmas keelab ära autodele elektrisignaali tarvitamise.

ULSTERI SUUR AUHIND.

Saksa autojuht Carracciola võitis suurel Ulsteri võidusõidul, mis peeti 17. augustil Belfasti ringsõidu- teel, 21 km 700 pikkusel.

Võitja on sõitnud terve kauguse 659 km, keskmise kiirusega 117 km 200 m. tunnis.

Allpool esimeste võitjate järjekord:

1. Carracciola (Mercedes) 5 t. 30 m. 40 s.
2. Campari (Alfa-Romeo) 5 t. 39 m. 48 s.
3. Frazer Nash (Austin) 5 t. 43 m. 49 s.

Võidusõidu raskused sundisid paljusid osavõtjaid sõitu varemalt lõpetama.

PRANTSUSMAA SUUR AUHIND.

Prantsusmaa autoklubi korraldas 30. juunil s. a. Le Mans võidusõiduteel võidusõidu Prantsusmaa Suure Auhinna peale. Võitjateks tulid:

1. Williams, „Bugatti“ 1, 2,3 ltr., aeg 4:33:1¹/₅, keskmise kiirus 133.029 km.
2. Boillot, „Peugeot“ 1, 4 ltr., aeg 4:34:20, keskmise kiirus 132.390 km.
3. Conelli, „Bugatti“ 1, 2,3 ltr., aeg 3:34:28, keskmise kiirus 132.326 km.

Kõik kolm ülalnimetatud autot olid varustatud Dunlop-kummidega.



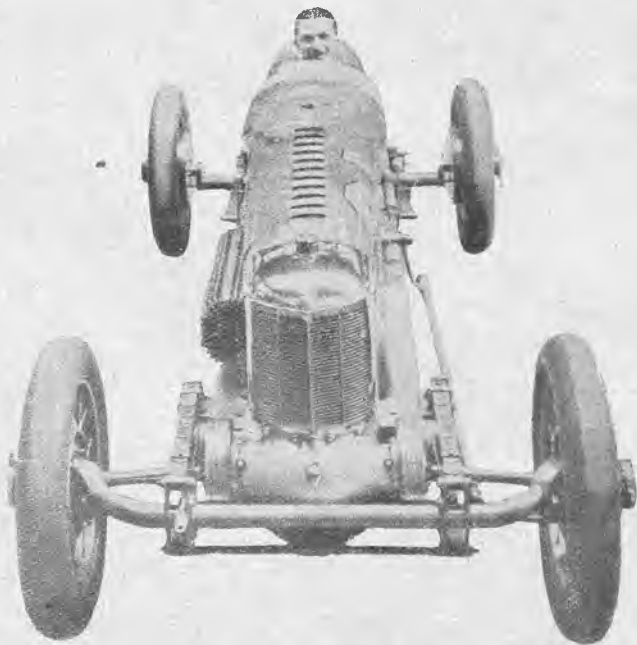
40—50 HJ. Rolls-Royce auto, mis kingiti hiljutise jamboree puhul boy-scout'ide poolt Sir Robert Baden-Powell'ile. Kõigi maade boy-scout'id annetasid selleks igaväks 1 penni (7¹/₂ senti).

AUTOKUMMIDE MÜÜK AMEERIKAS,
võrreldes eelmise aastaga, suurenes 16%, valmistus aga 21% võrra.

REO-AUTOVABRIK VARUSTAB

oma automootorid uuest metallisegust kolbidega. See metall on umbes sama kerge kui seni tarvitatavad alumiiniumisegud, kuid see paisub soojuse käes märksa vähem. Sellel on võrdlemisi suur tähtsus, kuna praeguste alumiinium-kolbide suureks puuduseks on nende suur paisumine ja seetõttu vahe kolvi ning tsilindri vahel peab olema võrdlemisi suur.

220 KM TUNNIS MAANTEEL.



Leon Duray „Packard-Miller“-võidusõiduautol.

Kilomeetri-võidusõidul prantsuse linna Arpajoni juures seati mitmesuguste mootorrataste ja autode kategooriate poolt üles mitte vähem kui 101 rekordi. Ameeriklane Leon Duray ületas linnu lennukiiruse oma 1¹/₂ -liitrilisel Packard-võidusõiduautol, sõites kilomeet- rilise tee mõlemas suunas 15,61 sekundiga, saavutades 220,621 km tunnikiiruse.

RAUDTEE ÜLESÕIDUKOHTADE KAITSE SAKSAMAAL.

Autoliikumise suurenemisega on viimastel aastatel tunduvalt suurenenud autoõnnetused, eriti kaitsmata ülesõidukohtade tõttu. Kaitsmata ülesõidukoht moodustab enesest küllalt suure hädahoju mitte ainult au- tole, vaid ka teistele sõidukitele. Saksa kohtud asusid seisukohale, et raudtee on vastutav nende õnnetuste pu- hul, mis tekivad kaitsmata ülesõidukohtade tõttu. Seda asjaolu arvesse võttes on nüüd saksa pearaudteedel kõik ülesõidukohad, ka külavaheteedel, varustatud kait- sepuudega.

Ka meil ei ole õnnetused kaitsepuudeta ülesõidu- kohtadel mitte haruldased. Tihti võib ajalehest lugeda, kuidas mõni auto või jälle maamees vankriga on jää- nud rongi alla. Ei oleks vist üleaarne, kui ka meie raudteevalitsus midagi ette võtaks säärase hädahohtlik- kude kohtade kaitseks.

UUT TÕUPI KUMMID.

Ameerikas on ilmunud müügile kummid, mille mantlit naelad ega muud teravad esemed enam ei vi- gasta. Sellise kummi sees on õhukesed terassoomuse tükid.

AUTODE VEDAMISEKS RAUDTEEL
on võetud Lõuna-Aafrikas tarvitusele erilised kahe- kordsed vagunid. Ühte vagunisse mahub niiviisi 4 sõi- dukit.

FORDI ESINDAJAD VENEMAAL.

Augustikuul käisid Venemaal uue autovabriku ehi- tamise võimalustega tutvunemas Fordi autovabriku esindajad peadirektor Sorensen'iga eesotsas.

Vene autoajakirja „Sa rulem“ esindaja küsimu-

sele, avaldada oma muljeid Venemaast, kirjutas Sorensen blok-note'i lehele järgmised lakoonilised vastused:

Teie maa on ilus. — Teie rahvas on võõraste vastu lahke. — Ma olen teinud vea, et ei korraldanud nii, et oleks võinud siin kauem viibida. — Teil on head tööstuse tingimused. — Meie oleme valmis aitama teie tööstust arendada. — Transport on teile äärmiselt tarvilik. Ehitage kiiresti häid teid!

VENEMAA LEPING FORDIGA.

Viimaks on Venemaa siiski leppinud kokku Fordiga ja nagu ta arvab parematel tingimustel kui varem, sest Ford ise ei asuta Venemaal oma autovabrikut, vaid saadab sinna oma vabrikuosi. Lepingu alusel peab Venemaa nelja aasta jooksul ostma Fordi käest 74.000 autoosade komplekti: esimesel aastal 6.000 komplekti, teisel 20.000, kolmandal ja neljandal igakord 24.000. Ühenduses sellega teeb Venemaale palju muret garaažide ja bensiin-tankide küsimus. Maal kavatsetakse autoosi pidada kuurides, aga linnades tuleb võtta ette ümberehitusi. Veel halvem on asi bensiin-tankidega, kuna nüüd tervel Venemaal on ainult kaks bensiin-tanki ja need on seatud üles Moskvast. Uueks autovabraku asukohaks on valitud Nižni-Novgorod, põhjusel, et see linn asub kaugel piirist, on Volga jõe ääres ja mitte kaugel Uraalist, toorainete keskkohast.

VEEDOL-AUTOÕLID.

Hiljuti ilmusid Eestis müügile ameerika Veedol-autoõlid. Veedol-autoõlid on välismaal laialt tuntud ning tarvitusel kui väga kõrgeväärtuslikud õlid. Kõige enam sarnlevad Veedol-õlid oma omaduste poolest Garcoile-õlidele.

TRAMM ANNAB KAHJU, AUTOBUSED KASU.

Inglise linnas Burton—on—Trent andsid trammi-liinid möödunud aastal £ 4.275 kahju, kuna linna autobuse-liinid £ 549 ülejääki.

AUTONÄITUSED.

17.—26. oktoobrini sõiduautode näitus Londoni Olympias.

7.—16. novembrini veoautode näitus Londoni Olympias.

14.—24. novembrini veoautode näitus Pariisis.

18.—23. novembrini avalikkude tööde ja transpordi näitus Londonis.

ÜLEMAAILMLINE MOOTORRATASTE TOODANG.

Mootorrataste toodang 1928. a. on suurenenud, võrreldes eelmise aastaga, 25% võrra. Ameerika kaubandusministeeriumi andmetel jagunes toodang järgmiselt:

	1927. a.	1928. a.
Inglismaa	140.000	120.000
Prantsusmaa	35.000	115.000
Saksamaa	75.000	84.000
Ühisriigid	43.000	37.500
Belgia	9.000	15.000
Helveetsia	10.000	12.000
Itaalia	5.000	5.300
Austria	4.000	4.800
Rootsi	5.500	4.550
Tšehhoslovakkia	900	1.340
Ungari	600	400
Jaapan	—	190

Kokku: 328.000 400.080

Mannesmann'i autotehas Saksamaal on jäänud maksujouetuks.

1. jaanuarist 1930. astub Rootsis jõusse autosõidukite sundusliku kinnitamise seadus. Publiku kaitseks on seaduses nähtud ette, et juhustel, kui ei saa kindlaks teha autosõidukit, mille kaudu sündis kahju, siis on vastutavad solidaarselt kõik kinnitusseltsid, mis võtavad vastu selliseid kinnitusi. Kõrgem ettenähtud kahjutasu on inimestega õnnetuste eest 60.000 R. krooni ja 10.000 R. kr. asjade rikumiste eest.

TEATER — GARAAŽIKS.

Viinis ehitatakse senine teater „Neue Wiener Bühne“ suureks autogaraažiks. See garaaž oleks kõige suurem Viinis ja mahutaks 320 autot. Nähtavasti huvitab viinlasi auto enam kui teater.

CITROËN SEAB VARSSAVIS PARANDUSTÖÖKODASID SISSE.

S. A. André Citroën kavatseb Varssavis suuremat montaažitöököda asutada. Selleks otstarbeks olevat juba maa-alad muretsetud.

GENERAL MOTORS Co. REKORDILINE LÄBIMÜÜK.

Tänavu aasta maikuus valmistati Chevrolet Motor Car Company poolt 161.214 autot rohkem kui kunagi selle tööstuse eluajal. Juba märtsikuus valmistatud 147.273 autot oli enneolematuks rekordiks, mis aga veel ületati aprillikuu 157.522 autoga, kuna mai ülalpool nimetatud arvuga lõi veel suurema ülekaalu. Sarnane rekordide ületamine kolme järgneva kuu jooksul ei tule autotööstuse ajaloos tihti ette. Praegusel silmapilgul valmistatakse üle 7000 Chevrolet auto päevas, see vastab 777 sõidukile tunnis ehk 13 minutis, nii et iga 4½ sekundiga valmineb üks Chevrolet.

Oldsmobile ja Pontiaci läbimüük oli käesoleva aasta jaanuarist kuni maikuuni 55% 1928. a. üldmüügist. Võib eeldada, et eelmise aasta rekordmüük 262.000 auto näol sel aastal veel tunduvalt ületatakse. General Motors Co. üldmüük Kanaadas ühes sealse produktsiiooniga ulatus selle aasta kolmel esimesel kuul 34565 autoni; eelmisel aastal samal ajal oli see arv 25.802. See näitab tõusu 40% võrra. General Motors'il on Kanaadas umbes 10.000 töölist ja valmistab seal päevas üle 500 auto.

VENEMAA KAVATSEB EHITADA SUURT MOOTORRATTAVABRIKUT.

Nõukogude Vene elarvesse on võetud ühe mootorrattavabriku ehituskulud, millega arvatavasti algust tehakse juba 1929/30. aastal. Ehituskulud arvutatakse 18 milj. rubla peale, kusjuures tahetakse saavutada 35.000 mootorratta valmistamist aastas. Eialgu tehakse uurimisi kavatsetava mudeli kohta.

FORDI LEPING TÜRGIMAAGA.

Ford on oma Konstantinoopolis ehitatava vabriku jaoks rentinud maa-alasid türgi riiklikult laevasõiduseltsilt „Seiri Seffain'ilt“. See selts saab Fordilt aastast 18.000 dollarit renti, mis iga aastaga tõuseb 500 dollari võrra.

BUGATTI EHITAB SEERIA-SÕIDUKEID.

Tuntud prantsuse autovabrikant Bugatti, kes on omandanud kuulsuse arvutute võitude läbi kõigil autovõistlusil, on nüüd siirdunud seria-valmistamisviisile.

Ta pakub 2—3-liitr. kompressoriga Roadster-autosid. Need sõidukid omandasid autoklubi poolt väljaantud kindlustuse selle peale, et nad edukalt teevad läbi kiiruse-proovi 160 km tunnis.

INGLISE AUTOMOBILE ASSOCIATION^{is}

on mitte vähem kui 405.405 liiget. 25 aastat tagasi ei olnud seal rohkem kui 100 ja pärast maailmasõda umbes 30.000 liiget, kuid 11 aastat hiljem oli juba ½ miljonit.

1.115.841 AUTOT

oli 31. dets. 1928. a. aruande järgi Prantsusmaal, millest 128.591 Seine departemangus.

HAMBAARSTI KABINETT AUTOS.

Saksamaal, Schwarzenbergi maakonnas, ravitseb üks hambaarst halastajaõe saatel 9.000—10.000 koolilast. Hambaarsti kabinet on paigutatud kaheistmelisse autosse ja läheb riigile maksa ühes kuludega, s. t. arsti ja õe palgaga, päevarahadega, sõiduki amortisatsiooniga, instrumentide ja rohtude muretsemisega aastas 11.000 Ekr.

AMEERIKA LENNULIPP.

Senaator Shortridge Kaliforniast on teinud ettepaneku võtta Ameerika lennuväes ja kõigis ameeriklaste lennukites ja lennujaamades tarvitusele eriline lennuliipp — vist esimene sellel alal terves maailmas. Lipp oleks põhivärvilt taevasinine, keskel oleks pronksvärviline Ameerika vapi kotkas, rinnal kilp Ameerika värvidega (sinine-punane) ning küünte vahel propeller palmioksa. Kotkast ümbritseksid kolm tähte ja kaks pärjataliselt kullakarva palmioksa.

AUMÄRKE AMEERIKA LENDURITELE.

Ameerika kongress võttis vastu seaduse, mille järele presidendil on õigus anda kõrgemaid lennu-aumärke esimestele lenduritele maailma ajaloos Orville ja Wilbur Wright vendadele — viimane on juba surnud. Peale selle said vennad oma lennu 25-aastase juubeli puhul hulk kingitusi ja akadeemilisi ning teisi tiitleid.

Kol. Charles A. Lindbergh sai Harmoni suure pokaali 1927. aastal, kui isik, kes mainitud aastal tegi rohkem kui ükski teine lennuasjanduse heaks.

17-AASTANE POISIKE LENDAS ÜKSINDA ÜLE AMEERIKA MANDRI.

Keegi 17-aastane keskkooli õpilane Richard James lendas hiljuti üksinda „Travel Air“-lennukiga ookeanist-ookeanini üle Ameerika mandri. Vahel takistasid teda halvad ilmad. Lennutee on üle 5000 km. James — kui esimene alla 18-aastane lendur, kes üle mandri üksinda lennanud, saab oma vägiteo eest 1000-dollarilise auhinna Ameerika lennuasjanduse edendamise selsilt.

INGLISMAAL 120 ERA-SPORDILENNUKIT.

Käesoleva aasta alul oli Inglismaal registreeritud 120 era-spordilennukit. Omanikke oli aga 111, nii et mõnelgi Briti Kröösusel oli 2—3 lennukit. Omanikudest oli naisi 5, nende hulgas mõned kuulsad nais-sportlased, nagu kaugelendude kangelane lady Bailey ja kõrguselendaja lady Heath. Pea kõik omanikud on ka lendurid. Lennukitest on 65 De Havilland „Moth“ kerged spordilennukid. Briti lennuajakirjandus kurdab, et spordilennuasjandus ei arene küllalt hoogsalt. Siiski olevat jõudnud inglased sel alal kaugemale kui ükski teine rahvas.

LEND AMEERIKAST ROOTSI JA TAGASI.

Läinud augustis tegid kaks meest, Hassel ja Cramer, katse lennata Illinoisi osariigist (Ameerikas) Rootsi. Udu tõttu pidid nad laskuma Gröönimaale. Seal purunes ka nende lennuk. Mehed jäid hulgaks ajaks kadunuks. Nüüd on kuulda, et esimene äpardumine kangeid lendureid pole heidutanud ja Hassel ja Cramer lendavad eeloleval suvel Rockfortist, Illinois, Gröönimaa kaudu Stokholmi ja Kopenhageni ja siis sama teed tagasi Ameerikasse.

AMEERIKAS ORGANISEERITI LENNUTRUST

Hiljuti ühinesid Ameerikas neli suuremat lennufirmat ja vabrikut, moodustades trusti nimega: Ühendatud õhu- ja transportkorporatsioon. Trusti käes on 150 miljoni dollari väärtuses varandusi ja kapitale ning 70% Pacific Air Transport-firma osatähti. Trusti juhatuses ja osanikkudeks on Ford, General Motors Corporation, Standard Oil Company (õli trust) ning rida teisi suurfirmasid ja kapitaliste. Trust on suurimaid Ameerikas.

PAREMALT SÕITA, PAHEMALT MÖÖDA SÕITA.

Eesti, Saksamaa, Prantsusmaa, Itaalia, Liechtenstein, Rumeenia, Belgia, Kreekamaa, Jugoslaavia, Luksemburg, Venemaa, Bulgaaria, Soome, Hollandi, Lätimaa, Poola, Šveitsi, Hispaania, Taanimaa, Türgimaa.

PAHEMALT SÕITA, PAREMALT MÖÖDA SÕITA.

Inglismaa, Austria, Portugal, Rootsi, Tšehhoslovakkia, Ungari.

INGLISE POSTIPEAVALITSUSE AUTOSÕIDUKID.

Inglise postipeavalitsuse teenistuses seisavad 2320 autosõidukit. Nende seas on 48 veoautot, mahutusrumiga 9 cbm, 245 — 7 cbm, 124 — 4,5 cbm, 761 — 3 cbm. ja 704 — 2 cbm, peale selle veel 54 raskemat ja 149 kergemat mootorratast küljekorviga ja 235 mootorratast ilma korvita. 1897. aastast tarvitab Inglise postipeavalitsus autosõidukeid mitmesugusteks otstarveteks. Nii liiguvad nad kohtades, kuhu raudtee ei pääse või kuhu raudteel ei ole võimalik igal ajal posti viia. Nad veavad posti üksikute postiametite vahel ja nende raudtee-jaamade vahel. Nad on määratud pakki ülevõetamiseks, mis aga suuremal määral sünnib raudteede abil; nad aitavad õigel ajal tühjendada postkaste ja veavad maal pakke ja kirju majast majasse. Nad viivad kirjakandja tema posti väljakandmise alguspunkti ja ilmuvad postisaadetistega järele, kui ta ühekorraga ei saa tervet posti kaasa võtta.

Tuhandete pealtvaatajate osavõtul korraldati juuli keskel Iirimaaal võidusõit *Suure Iirimaa auhinna* peale. Iirimaa kuberner avas võidusõidu. Peale raskemat võistlust „Lea-Francis“ autodega võitis B. Ivanovski, „Alfa-Romeo“ sõidukil. Võitja sai auhinnaks 1000 £ ja Iirimaa karika.

Uus jõuvankrite seadus Tšehhoslovakkias näeb ette märksa suuremaid nõudeid autojuhtide katsekavas, samuti viiakse läbi üldine ametlik jõuvankrite registreerimine.

Prantsusmaal on kavatsus sunduslikuks teha jalgrataste varustamine punase tagumise laternaga.

ŠVEITSI KLAUSENI VÕIDUSÕIT.

17. ja 18. augustil korraldas Šveitsi autoklubi kuulsa võidusõidu Klauseni mäekülgedel, pikkusel 21 km 200 m. Võitjaks jäi Louis Chiron, kes oma 2,3 ltr.

kompressoriga (Bugattiga) sõitis rasket mäeteed ajaga 16 min. 42 s. 215, saavutades keskmiselt 77 km 250 Sellega löi ta 25 sek. võrra üldrekordi.

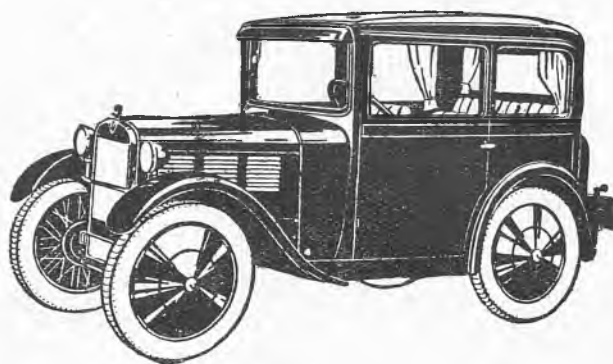
SAKSAMAAL LANGER MAKS VÄLISMAALASTE AUTOJUHTIDE LUBADE PEALT.

Välismaalasel, kes reisel Saksamaal tahab ise juhtida oma sõidukit ja kellel puudub rahvusvaheline sõidutunnistus, on nüüd võimalik seda teha kergendatud tingimustel. Kuna enne välismaalased said Saksamaa autojuhitunnistuse ainult samadel tingimustel nagu Saksamaa kodanikud, ei ole see tulevikus enam tarvis. Uue teedeministeeriumi korralduse järgi võivad välismaalased endile muretseda politseiametniku kaudu, kes on juba omandanud juhitunnistuse, ehk tunnustatud Tehnika Ülikooli asjatundja abil tunnistuse, et nad tunnevad tähtsamad Saksamaa liikumise reeglid. See tunnustus ühes oma maa juhitunnistusega võimaldab Saksamaa juhitunnistuse saamist sellesama sõiduki jaoks. Seega on nüüd langenud ära sõidukursuse lõpetamine, jaoskonna arsti tunnistuse esitamine ja mis kõige tähtsam: kõrge maks, sest 200 Rmk. asemel tuleb nüüd maksta ainult umbes 50 Rmk.

Ameerika ühemootorilise õhulennukiga „Fort Worth“, mida juhtisid Reginald, Robbins ja James Kelley, saavutati uus kestvusrekord tankidega õhus. Mõlemad lendurid maandusid õnnelikult 26. mail kell 4,5 m. p. l. pärast seda, kui nad vahetpidamata olid viibinud õhus 172 tundi 34 minutit. Seega löid nad möödunud aastal Ameerika sõjaväe lennuki poolt „Question Mark“ ülesseatud rekordi 22 tunni võrra. Selle lennu jooksul varustati masin 17 korda põletamismaterjaliga. Lendurid kavatsesid 200 tundi olla õhus, pidid aga propelleri rikke tõttu enneaegselt maanduma.

Graf & Stift A./S. Viinis, lasevad turule 5—6-tonnilise veoauto tüübi kardaanveoga, mille tagumisse teljesse on ehitatud kiirusevähendaja, mis mootori täie käigu juures vähendab tagumises telje ülekandes tiirude arvu, nii et auto sõidab ainult 25—30 km tunnis.

General Motors õhulennukite ehitusel. G. M. C. C. on viimasel ajal huvitatud õhulennukite tööstusest. Nimetatud selts on väljapaistvalt osa võtnud Bendix Aviation Corporation'ist. Selle osavõtuga võimaldab G. M. C. C. kasutada kõiki oma patenteeritud leidusi õhulennuasjanduse osade valmistamise alal. Edaspidiselt näitab järgmine samm sedasama tendentsi, nimelt võttis G. M. C. C. 40% kõigist Fokker Aircraft Co. aktsiatest üle. Viimati tehti teatavaks, et nimetatud selts on võtnud üle ka Allison Engineering Company, Indianapolis. Viimane selts valmistab peaaesjalikult õhulennumootoreid, muu seas ka diesel-mootoreid.



B. M. W. töld-auto.

DIXI — BMW.

Väikese Dixi surma- ja BMW sünnipäeva vahel oli 24 tundi. Ta õieti maeti selleks, et kohe jälle välja kaevata. Kondikava jäi endiseks, aga uue ülikonna sai ta endale oma uute peremeeste soovil. Kuna nad nähtavasti värvi suhtes ei jõudnud kokkuleppele, võeti iga üksiku ettepanek vastu. BMW näeb nüüd välja nagu kirju lehm. Publik nõuab aga värvide „hiilgust“, endisest säravamaid osi, pikemat jahutajat. Soovid tulevad täita. Ostjatel on hääleõigus.

BMW hingeke särab puhtalt nagu vastsündinul kunagi! See väike mootor, mis auto arenemisajaloos ainult endises 5/15 h. j. Wandereris võistleja leiab, seisab kindlasti saksa väike-autode tööstuse eesotsas. Tema märke jooks ja küngaste võtmine on suurepärase. Temaga võib igasuguse reisu ette võtta, ja 300—400 km järele astutakse sellest väikesest sõidukist sama värskena kui mõnest suurest.

Shassiil, mille lähem kirjeldus peajootes siin järgneb, on võrreldes Dixiga ainult üks tähtis uuendus: jalgpidur mõjub traatkoite abil kõigi 4 ratta peale, kuna käsipidur ainult ederatastele. Viimane näitab suurt paremust eriti mägedes.

Tsilindrite arv — 4, ühes ploki, tsilindrimaht 0,748 liitrit, (3 h. j.), kolvid alumiiniumist, õlitamine survega, süütus patarei abil, temmosüfoon jahutus, 3 edasi- ja tagurpidikäik.

Juhiiste asub pahemal pool. Alusraami õlitamine sünnib „Lub“ kõrgesurveäärinise teel. Rattad on traatkodaratega, balloonkummid 27" × 4", neljarattajalgpidur, käsipidur on määratud esimestele ratastele. Telgede vahe 1900 mm. Istekohti 2 ja 1 abiplats. Maksimaalne pidurijõud 15 h. j. Suurem kanderaskus 250 kg. Bensiniarvitus umbes 5 liitrit 100 km kohta, kuna õli arvitus umbes 0,15 l. 100 km peale.

Steyr-autoitööstus on lõpetanud mõneks ajaks töö, et seda tehniliselt sisse seada uue seeriasõiduki, n. n. „Porsche“-auto valmistamiseks.

Kirjanduse alalt.

„Motor“, asutatud Gustav Braunbeck'i poolt, Berlin SW. 68., Markgrafenstr. 55. Ilmub iga kuu. Tellimisehind: aastas — 28 RM. Üksik number — 2.50 RM. Ajakiri „Motor“ on üks parematest ja sisukamatest Saksamaa ajakirjadest automobilismi alal. Rikkalikult illustreeritud ja trükitud heal valgel paberil, pakub huvitavaid kirjeldusi automobilismi ja spordi alalt. Juuli numbris on muuseas kirjeldused suurest Hispaania Barcelona näitusest, reisudest Alpides, Inglismaa mootorrataste võidusõidust, viimastest autode mu-

delitest jne. Teda võib soovitada igale „Auto“ lugejale.

*

„Dienst am Auto“, Motor Verlag A. G., Berlin SW. 68., Markgrafenstr. 55. Ilmub iga kuu. Tellimise hind aastas — 5 RM. See ajakiri ilmub esimest aastat ja tema ülesandeks on anda tarvilikke ja kasulikke näpunäiteid auto-parandustöökodade täiendamiseks ja sisseadmiseks. Kasulik tellida garaažide ja parandustöökodade pidajail ja omanikel.

Auto-huumor.

Jah tõesti, sarnaseid kuritahtlikke lugusid kõnel-dakse sealpool ookeani... Autoõnnetus... Sõiduki omanik näeb tundide viisi vaeva, et oma toredale „Rolls-Royce'le“ käiku anda, kuid asjata.

Siis ligindub aeglaselt üks auto. See peatub. Välja astub Ford. Sõbralikult küsitseb ta, mis on juh-tunud. Ta saab seletuse, teeb käega paar liigutust ja mootor on jälle korras.

„Rolls-Royce“ omanik on õnnelik ja ulatab auto-kuningale kümne-dollarilise tänutäheks.

„Täna“, ütleb Ford, „ma olen isegi rikas küllalt.“ Siis vaatleb ta suure mehe autot ja küsib: „Kui te nii rikas olete — miks sõidate siis Fordiga?“

ETTEPANEK.

„Mul on hülgav idee“, ütles keegi suure autovab-riku direktorile.

„Mis nimelt?“ päris direktor.

„Idee üheks leiduseks. Autode jaoks. Kui masin sõidab 30 km tunnis, lööb ees valge tuli põlema, 50 juures roheline, 80 juures punane ja 100 km juures hakkab häälekõvendaja laulma: „Ligemal Jumal sull!“

Üks auto tormas läbi küla. Seisatas „Kolme korst-na“ võõrastemaja ees. Keegi mees, kes maja ukse ees seisis, küsis autojuhilt sõbralikult:

„Kena sõita, mis?? Mitu km tunnis sõitsite?“

„Kaheksakümmend oli peal!“ vastab sõitja mitte ilma uhkuseta.

„See on väga huvitav“, ütles sõbralik mees ja tõmbas oma märkuste raamatu välja. „Kas teate, kes ma olen?“

„Pole aimugi!“

„Ma olen küla politseinik!“

Ilma et oleks oma külmaverd kaotanud, tähendas automobilist naeratades: „Ja kas teate, kes mina olen?“

„Ei“, vastas politseinik õlgu kehitades.

„Ma olen Euroopa suurim valetaja.“

Mooses Meier sõidab lillede korsol Viinis oma Saa-raga lilledega ehitud autos. Kuna siia-sinna lilli visa-takse, ütleb Meier: „Saara, kuidas mina soovip, et sina olep täna see roos.“

„Miks oled sa nii sõbralik“, ütles Saara, „miks pean mina just täna olema see roos?“

„Kunas saaksin mina sind siis autost välja visata“, on Meieri vastus.

KIIRUS.

Kaks ameeriklast jutlesid moodsa autovalmistamise kiiruse üle.

„Meil Detroit'is“, ütles üks, „hakati hiljuti autot ehitama ja viie minuti pärast oli ta juba kokku pan-dud.“

„Hahaha!“ naeris teine.

„Miks te naerate? Või ei usu te mind?“

„Muidugi usun ma Teid. Nagu see midagi erilist oleks! Naeruväärt! Meil Chikagos alustati hiljuti ühe autoehitusega ja viie minuti pärast olid juba esi-mesed ülesõidetud jalakäijad haigemajja toimetatud.“



... Vähe kannatust, ma olen varsti valmis! (Judge)

Eesti autoklubi teated.

Rahvusvahelise autoklubi koonduse (A. I. A.) sek-retariaat avaldas hiljuti 25-aastase juubeli pidustuste kava. Tuletame meele, et piduliku koosoleku kestel 12. aug. sünnib ka Eesti autoklubi lõplik vastuvõtmine.

Teisipäeval, 8. okt. hommikul kl. 10. — C. I. T. büroo koosolek. Pärast lõunat kl. 14. — C. I. T. üldkoosolek.

Kolmapäeval, 9. okt. pärast lõunat — vastuvõtt *Vaux de Vicomte* lossis. Väljasõit kl. 13.30.

Neljapäeval, 10. okt. hommikul — C. S. I. koosolek. Pärast lõunat — kl. 14.30. A. I. A. komitee koosolek. Kell 16.30. vastuvõtt Pariisi rae-kojas.

Reedel, 11. okt. hommikul kl. 10. ja pärast lõunat — C. I. C. D. koosolekud. Öhtul A. C. F. poolt korraldatud bankett.

Laupäeval, 12. okt. hommikul kl. 10. üldkoosolek (töö). Pärast lõunat kl. 13. pidulik üldkoos-olek. Öhtul bankett A. I. A. poolt.

Siin tarvitatud lühendused tähendavad: C. I. T. — Rahvusvaheline turismi komisjon, C. S. I. — Rahvusvaheline spordikomisjon; C. I. C. D. — Rahvusva-heline liikumise ja Tolli komisjon; A. C. F. — Prant-susmaa autoklubi; A. I. A. — Rahvusvaheline auto-klubide koondus.

„A U T O“ väljaandel ilmus

„Eesti autojuhi teede kaart“,

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raa-matu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km.

Hind: Kr. 1.50 kalinguriköites.

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.



Max Lasberg †

Laupäeval, 2. novembril kella 11 ajal hommikul levisid Tallinnas kuuldused, et Max Lasberg on Kadrioru pargis oma elu lõpetanud revolvrakuuliga. See sõnum tekitas kadunud Lasberg'i sõprade ja tuttavate ringis teatavat paanikat. Telefon töötas alalõpmata ja küsimusi oli igalt poolt, kas on see tõsi ja mis põhjusel? Kuid keegi ei teadnud missugused põhjused sundisid seda energilist ja hea südamega, paremas eas meest oma elu lõpetama. Ei olnud seltskondlist ala, millest tema osa ei võtnud. Kes vähegi Max Lasberg'i tundis, see pidi tunnistama, et vaevalt leidub sarnast mitmekesiste annetega inimest, kui oli Lasberg. Olgu see laulu, muusika, kirjanduse, maalikunsti või muu teaduse ala, ikka oli Lasberg see, kes oskas ja teadis kõigi nende alade sisu ja ajalugu. Seltskonnas oli M. L. soovitud külaline, kes oma lõbusa olekuga ja hea kõneanniga oskas lõbusat tuju luua. Laste ja noorsoo hulgas oli L. noorte parim ja armsaim sõber, sest ta armastas lapsi ja mängis nendega kuni vallatuseni, mispärast lapsed ka teda väga armastasid. Sõbrad, kes temaga ükskõik mil alal juttu vestsid, leidsid, et tema mõtted ja töökspidamised olid üleolevad ja asjalikud. Teenides riigi kantselei juhatajana, oli ta isegi liig vastutulelik ja aitas oma nõuandmistega kõiki, kes temalt nõu küsisid. Sarnast iseloomu võib väga harva leida.

Viimasel ajal jäi aga Lasberg vaiksemaks ja temast ei olnud palju kuulda. Isegi puhkust ei saanud ta suvel ja tõi selle põhjuseks ette „palju tööd“. Kaitseliidu tegevusest võttis L. agaralt osa. Eesti autoklubi toetava liikmena

oli ta ka siin tegev. Tema poolt väljatöötatud klubi märkide kavandid leidsid heakskiitmist ja nened järele valmistati märgid. Ajakirja „Auto“ ellukutsumine oli üks M. L. teenetest ja tema sulest ilmus aegajalt kirjeldusi kodumaalt. Tema kirjutised olid põimitud ilusa huumoriga ja heatahtlike pistetega elust-olust.

Kokkuvõttes peab ütleva, et M. L. oli kunstnik igal alal ja temale asetäitjat ei leidu.

M. L. sündis Peterburis 23. juunil 1889. a. Pärast realkooli lõpetamist õppis politehnikumis majandusteadust ja kunstiakadeemias maalikunsti, võttes osa laulukooridest ja teatrielust.

Saabudes Eestisse suure maailmasõja ajal, võttis ta siin samuti tegelikult osa igast Eesti eluavaldusest, võitis endale sõpru ja lugupidamist kuni tuli silmapilk, mis pani selle suure töömehe seesmiselt vankuma, nii et ta enam ei arvanud heaks oma laialdase sõprade ja tuttavate hulga poole pöörata, vaid lahkus elust vanas Kadrioru pargis põliste pärnade kolletunud lehtede süles, silmad pöördud pilvise sügistaeva poole, andes andeks kõigile, kes aru ei saanud ega tahtnud aru saada tema ülevoolavast teguvõimest ja hellast kunstnikuhingest. Palju võib ju oletada ja palju võib üht kui teist tema arvele kirjutada, kuid hingelist tasakaalu ei oleks see mees kaotanud, kui tema seesmine mina ei oleks roopast välja löödud, ja need vapustused pidid olema suured, mis viisid selle ideelise ja sooja, ilusa hingega inimese tasakaalust välja. Olgu suur saatuste kohtunik ise õiglane tema vastu ja Eesti maamuld võtku M. L. oma hella kaissu!

J. Z.