

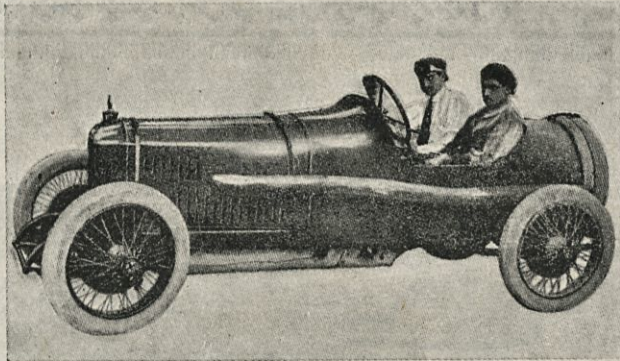
Peugeot-matkailuvaunu.

Peugeot

Ranskan ensimmäisten automobiilien joukossa on Peugeot-vaunuilla huomattava arvoasemansa. Niinhyvin matkailu- kuin kilpailuvaunuinakin ovat ne automobiiliteollisuuden ensi ajoista lähtien olleet tunnettuja kaikkialla.

Ranskalaiset vaunut yleensä soveltuvat erinomaisen hyvin meidän oloihimme. Ranskan tiet ovat usein suuremmoisia — matkan päästä katsoen —, mutta niitten pinta on huonoa, paikoitellen hyvinkin rosoista, ja vähän väliä tapaa teillä poikki-ojja, joiden vaikutus on verrattavissa Pohjanmaan rumpuihin meillä Suomessa. Näitä teitä varten rakennetut vaunut ovat omiaan myöskin Suomessa käytettäviksi.

Peugeot-vaunut ovat erityisesti vielä osoittaneet kuntoaan kilpailuissa. Molemmissa ensimmäisissä sodan jälkeen järjestetyissä huomattavimmissa kilpailuissa, Siciiliassa ja Indianapolis'sa, ovat ne suorituneet voittajina, ja Suomessakin, kesäkuun 11—14 päivinä suoritetuissa luotettavaisuusajoissa, tuli ainoa kilpailuihin osaaottanut Peugeot-vaunu ensimmäiseksi.



Andre Boillot, Sicilian kilpa-ajojen voittaja, Peugeot-vaunussaan.

Suuremmoista huomiota herättivät kautta mailman Sicilian kilpailut. André Boillot'sta, joka silloin suoriutui voittajana, kirjoitti m. m. Suomen Urheilulehti viime tammikuussa:

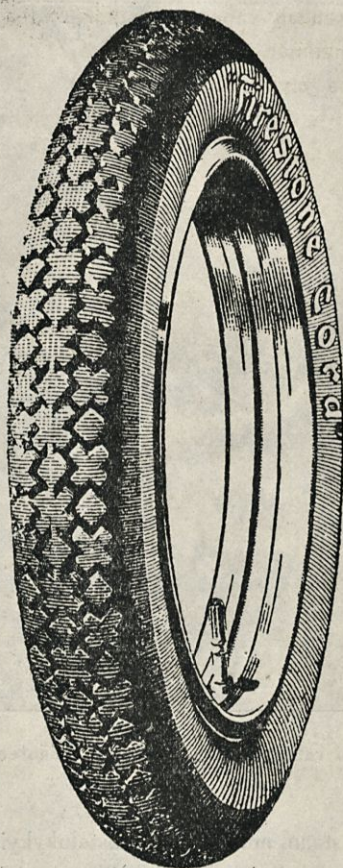
„Mutta Boillot'nkaan voitto ei ollut helposti saavutettu. Joka käänteessä oli hänen pieni Peugeot'nsa vaarassa syöksyä tieltä ja eräs vaarallisimmista luisumisista tapahtui juuri palkintotuomarien ja yleisön nähden. Ensi kierrokselta palatessaan ja kiittäessään palkintotuomarilavan ohi toiselle kierrokselleen vastassa olevaa mäkeä ylös, luisti Peugeot viimeisessä näkyvissä olevassa käänteessä pahasti. Juuri kirkastunutta Välimeren sinistä taivasta vasten oli näky kaamea. Vaunu törmäsi tien reunaan vastaan, kohosi kolme jalkaa ilmaan, putosi sivupyörilleen, ja olisi syöksynyt 200 jalkaa syvään rotkoon, ellei kivi-röykkiö tien vieressä olisi sitä estänyt. Ennenkuin yleisö ehti paikalle, saivat Boillot ja hänen mekaanikkonsa vaunun tielle ja katosivat näkyvistä. Kun sitten Boillot palasi viimeiseltä kierrokseltaan, ei innostunut yleisö enää malttanut pysyä aloillaan, vaan ryntäsi tielle sulkien sen. Boillot'n täytyi silloin jarruttaa niin äkkinäisesti, että vaunu luisti kolme kertaa ympäri ja vihdoin törmäsi katselijalavoihin. Boillot ja hänen mekaanikkonsa paiskautuivat vaunusta liejuun. Penkkiröykkiöstä vaunun alta vedettiin esiin kolme ihmistä. Mutta kilpailua ei Boillot vielä ollut voittanut. Maali oli muutaman metrin päässä. Innostunut yleisö aikoi käsivoimin vetää vau-



Boillot Peugeot-vaunuineen vaarallisessa kääntessä.

nun sen yli, ja ainoastaan muutamat arvostelukykyisemmät saivat tämän estettyä. Puolipyörtynyt Boillot ja hänen mekaanikkonsa nostettiin vaunuun, kone pantiin käyntiin, ja takaperin ajoi Boillot Peugeot'nsa maalin yli. Mutta vielääkään ei asia ollut selvä. Hetkisen kuluttua kaikui huuto, että Boillot'n voittoa ei nytkään voitu hyväksyä, hän kun takaperin oli saapunut maalilinjalle. Tällöin Monsieur Ballot, kilpailuissa epäonnistunut ajaja, pelasti tilanteen. Boillot nostettiin mutamöhkäleensä mekaanikkoineen jälleen vaunuun. Hän ajoi takaisin kilpareille, käänsi vaununsa ja saapui oikeassa asennossa perille, mutta lyhistyi senjälkeen pyörtyneenä istuimelleen, mutisten: „C'est pour la France!“

Vain harvat merkit kykenevät suoriutumaan voittajina tällaisista kokeista!



F i r e s t o n e

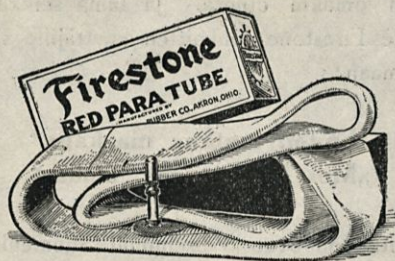
Kun automobiili on valittu, kiintyy huomio renkaiisiin. Niitten laatu on erinomaisen tärkeä tekijä kulutuskustannusten määrittämisessä ja niitten kunto ja kestävyys ovat vaivattoman ja mukavan matkailun ensi ehtona.

Samoin kuin automobiiliteollisuus, samoin on kumiteollisuuskin kehittynyt ihmeteltävällä nopeudella nykyajan huomattavimpien teollisuudenhaarojen joukkoon. On totta, ettei kumi ole mikään nykyajan keksintö. Jo Columbus, laskiessaan v. 1492 San Salvadoriin, huomasi intiaanilasten leikkivän rannikolla palloilla, jotka ilmeisesti oli tehty raa'asta kumista, ja näitä pal-

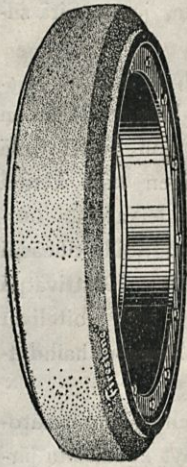
loja toi Columbus mukanaan vanhaan mailmaan, jossa niitä silloin näyteltiin uuden mailman ihmeellisyyksinä.

Mutta vasta paljoa myöhemmin, v. 1539, keksittiin n. s. vulkanisoimismenettely, ja tästä lähtien alkoi kumiteollisuuden varsinainen kehitys. Koko viime vuosisadan ajan täytti vielä Brasilia mailman raakakumitarpeet. Alkuperäinen tapa kerätä kumia Hevea puun kuorista oli se, että niihin leikatuista uuroksista tihkuva maitomainen neste kuivattiin nuotioilla tiheässä savussa niin että ainoastaan raakakumi jäi jällelle. Käyttivätpä alkuasukkaat muutamilla seuduilla sitäkin tapaa, että voiteltivat ruumiinsa tuolla nesteellä ja antoivat ruumiinlämmön haihduttaa veden siitä.

Erityisen sysäyksen antoi kuminvalmistukselle vihdoin automobiiliteollisuus. Kumiplantaasheilla viljellään nyt kumipuita järjestelmällisesti. Raakakumin erottamiseen käytetään kehittyneempiä menettelytapoja ja siten saadaan puhtaampaa ja läpeensä parempaa raaka-ainetta. Singaporeen, joka nykyään on kumiviljelyksen keskus, ovat suurimmat kumiyhtiöt järjestäneet omat osto-keskuksensa, ja Firestone Tire & Rubber Company, jolla nykyään on johtava asema kumiteollisuuden alalla, on mennyt vieläkin pitemmälle rakennuttaessaan sinne Kalangvirran varrelle oman miljoonien dollarien hintoihin nousevan puhdistuslaitoksen, jossa raakakumi myöskin puristetaan sopivankokoisiin kappaleisiin Amerikkaan lähetettäväksi.



Nykyajan kumiteollisuus on valtava. Viime vuoden tilastojen mukaan nousee tuotteiden arvo yli biljoonan dollarin. Suuri osa tästä tulee automobiilirenkaitten osalle, ja Firestone tehtaat yksin käyttävät kymmenennen osan kaikesta mailman raakakumista.



On todella vaikeata kuvitella Firestone tehtaiden tuotantoa. 36,100 ulkoja ja 40,000 sisärengasta päivässä! Koko Suomen automobiilirengastarpeitten vuotuisen tyydyttämiseen menisi Firestone-tehtailta muutama tunti!

Firestone yhtiö ei ole huomattava ainoastaan valmistuksensa tavattoman laajuuden ja siinä käytettyjen nykyajan kehittyneimpien menettelytapojen puolesta. Nykyään, jolloin työn ja pääoman ristiriita on käynyt entistäänkin polttavammaksi ja lakot tuontuostakin uhkaavat tuotantoa, on Firestone valaiseva esimerkki siitä, miten tämä ristiriita voidaan tyydyttävästi ratkaista. Tehtaitten 18,000 työmiehestä on lähes 90 % osakkaina yhtiössä. Tehtaitten yhteyteen on rakennettu suuremmoisia urheilukenttiä, klubihuoneustoja ja -rakennuksia työntekijöitä varten. Siellä nämät ovat tilaisuudessa päivittäin työn lomassa ateriaomaan, kylpemään, uimaan, lueskelemaan sanomalehtiä, j. n. e. Ja Firestone Park on laaja ja viihtyisä puistoalue, puutarhakaupunki, jossa Firestone-työläisten perheillä on todella ihanteelliset asunto-olot. Firestone-tehtaitten työntekijöillä on se varma vakaumus, että Firestone Companyn etu on samalla heidän omakin etunsa. Ja tämä seikka on parhaana takeena kaikille Firestone renkaiden käyttäjille siitä, että juuri he tulevat ajamaan:

**„Eniten matkaa markalla“
„Most Miles per Dollar“**

Tämän totuuden ovat jo useimmat Suomenkin autonomistajista havainneet, sillä Firestone-renkaat, joilla vuosi sitten ei vielä ollut vakituista edustajaa Suomessa ja joita silloin vain harvoin saattoi täällä nähdä, ovat nykyään yleisin ilmiö kaduilamme: joka toinen automobiili on niillä varustettu ja Armeijamme vaunuihin on viime aikoina hankittu yksinomaan Firestone'ä.

Jokainen ajatteleva autonomistaja ja -ajaja, jokainen, joka haluaa ajaa nykyajan täydellisimpien menettelytapojen mukaan rakennetuilla autorenkailla, jokainen, joka kauhulla ajattelee renkaanvaihtoa kesken tähdellisimmän kiireen, jokainen, jota suuret rengaskulut peloittavat, jokainen heistä on huolehtiva siitä, että hänen renkaintensa tunnusnimenä on

Firestone



Peugeot-automobiilien
ja Firestone renkainten

pääedustaja Suomessa on

KORPIVAARA & HALLA O.Y.

Aleksanterink. 15 ... Helsinki ... Puh. 60 01, 85 69, 59 44
Sähköos.: Korpihalla ... Haaraos.: Kauppapuistikko 6. Vaasa

Paikallisedustajia:

Tampere: Alex Merisuo ja Kumpp. O. Y.

Viipuri: Suojeluskuntalaisten Urheiluliike O. Y.

Kuopio: Osakeyhtiö Urheilu.

Pori: Porin Konetarpeiden kauppa.

Oulu: Osakeyhtiö Villa ja Kone.





Kirjapaino-Osakeyhtiö SANA

1720

